

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ



ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

**στην
ΝΑΥΤΙΛΙΑ**

**Ο ΡΟΛΟΣ ΤΗΣ
ΛΑΪΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ ΤΗΣ ΚΙΝΑΣ
ΣΤΗ
ΔΙΕΘΝΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ**

Στασινός Ευθύμιος

Διπλωματική Εργασία

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

Πειραιάς
Αύγουστος 2010

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

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

Τα μέλη της Επιτροπής ήταν:

- Πελαγίδης Θεόδωρος (Επιβλέπων)
- Θεοδωρόπουλος Σωτήριος
- Βαλμά Ερασμία

Η έγκριση της Διπλωματικής Εργασίας από το Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών του Πανεπιστημίου Πειραιώς δεν υποδηλώνει αποδοχή των γνώμων του συγγραφέα.»

Πρόλογος

Πρώτα απ' όλα, θέλω να ευχαριστήσω τον επιβλέποντα της διπλωματικής εργασίας μου, Καθηγητή κ. Θεόδωρο Κ. Πελαγίδη, για την πολύτιμη βοήθεια και καθοδήγησή του κατά τη διάρκεια της δουλειάς μου.

Επίσης, ευχαριστώ τα υπόλοιπα μέλη της εξεταστικής επιτροπής της διπλωματικής εργασίας μου, για την προσεκτική ανάγνωση της εργασίας μου και για τις πολύτιμες υποδείξεις τους.

Πάνω απ' όλα, είμαι ευγνώμων στους γονείς μου, για την ολόψυχη αγάπη και υποστήριξή τους όλα αυτά τα χρόνια.

Ευθύμης Ν. Στασινός

Αφιερώνεται
στην οικογένειά μου
σαν ελάχιστο δείγμα τιμής

20 Αυγούστου 2010

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1.....σελ 11

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2.....σελ 21

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3.....σελ 31

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4.....σελ 44

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5.....σελ 51

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ.....σελ 61

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....σελ 65

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Ο μετασχηματισμός της Κίνας σε μια δυναμική οικονομία και η ένταξή της σε μια σφαιρική οικονομία ήταν μεταξύ των πιο δραματικών οικονομικών αναπτύξεων των τελευταίων δεκαετιών. Πράγματι, η απόδοση αύξησης της Κίνας κατά τη διάρκεια των τελευταίων δύο δεκαετιών είναι θεαματική, με την αύξηση ΑΕΠ που υπολογίζει κατά μέσο όρο σχεδόν 8 τοις εκατό. Η Κίνα θεωρείται σήμερα ως η έκτη - μεγαλύτερη οικονομία στον κόσμο (στις συναλλαγματικές ισοτιμίες αγοράς).

Η επέκταση του ρόλου της Κίνας στο παγκόσμιο εμπορικό σύστημα ήταν κάτι παραπάνω από αξιοπρόσεκτο, με το γενικό μερίδιό της στο παγκόσμιο εμπόριο που αυξάνεται το λιγότερο από 1 τοις εκατό το 1979 σε περίπου 6 τοις εκατό το 2003.

Υπάρχουν ισχυρές προοπτικές ότι η γρήγορη οικονομική ανάπτυξη της Κίνας και η εμπορική επέκταση θα μπορούσαν να στηριχτούν καλά στο μέλλον και την παγκόσμια οικονομία. Εντούτοις, διάφορες μακροοικονομικές και δομικές ευπάθειες πρέπει να εξεταστούν για αυτήν την δυνατότητα που πραγματοποιείται πλήρως. Λαμβάνοντας υπόψη το μέγεθος και την πολυπλοκότητα της κινεζικής οικονομίας, πολλές από αυτές τις προκλήσεις μεταρρυθμίσεων είναι αλληλένδετες.

Η παραδοσιακή προσέγγιση της Κίνας στη Εμπορική Ναυτιλία ήταν θετική αλλά, λαμβάνοντας υπόψη το γρήγορο άνοιγμά της στην παγκόσμια οικονομία, μια πολύπλευρη προσέγγιση στη διαδικασία μεταρρύθμισης σε ναυτιλιακά θέματα θα είναι κρίσιμη να διατηρήσει τη ταχεία ανάπτυξη και να διαχειριστεί τις προκλήσεις που συνδέονται με τη διαδικασία της σφαιρικής ολοκλήρωσης. Η μελέτη μας θα προσπαθήσει να παρέχει μια επισκόπηση της επίδρασης την Κίνας στην παγκόσμια Ναυτιλία και θα μελετηθούν πολλές από τις απόψεις της πρόσφατης αύξησης του ρυθμού ανάπτυξης και της ολοκλήρωσης της Κίνας σε μια σφαιρική οικονομία που παίζει ρόλο στις κύριες πολιτικές προκλήσεις που έπονται.

ABSTRACT

China's transformation into a dynamic private sector-led economy and its integration into the global economy have been among the most dramatic economic developments of recent decades. Indeed, China's growth performance over the last two decades has been spectacular, with GDP growth averaging almost 8 percent. China now ranks as the sixth largest economy in the world (at market exchange rates). The expansion of China's role in the world trading system has been no less remarkable, with its overall share in world trade rising from less than 1 percent in 1979 to about 6 percent in 2003. There are strong prospects that China's rapid economic growth and trade expansion could be sustained well into the future. However, a number of macroeconomic and structural vulnerabilities need to be addressed for this potential to be fully realized. Given the size and complexity of the Chinese economy, many of these reform challenges are interrelated.

China's traditional approach to reform has been incremental in Maritime but, in view of its rapid opening up to the world economy, a more concerted and multifaceted approach to the reform process in maritime issues will be crucial to maintain rapid growth and manage the challenges associated with the process of global integration.

We will try to provides an overview of some of the key aspects of China's recent growth and integration with the maritime sector and discusses some of the main policy challenges that lie ahead.

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η Κίνα έχει τεράστιο πληθυσμό, με διψήφιους ρυθμούς οικονομικής ανάπτυξης, έκρηξη των εξαγωγών, καθώς και την προσοχή του επιχειρηματικού στίβου του κόσμου. Η ναυτιλιακή βιομηχανία έχει διαδραματίσει εξέχουσα θέση στην επιτυχία της οικονομίας της Κίνας. Έτσι και η Κίνα διαδραμάτισε σημαντικό ρόλο στην αύξηση της συνολικής ναυτιλιακής βιομηχανίας. Αλλά η έκταση του ρόλου της είναι ασαφής. Ο σκοπός αυτής της ερευνητικής προσπάθειας είναι η καλύτερη κατανόηση της σχέσης μεταξύ οικονομικής ανάπτυξης της Κίνας και το σύνολο του κλάδου της ναυτιλίας. Επιπλέον επιδιώκεται η παρουσίαση και η ανάλυση των επιπτώσεων της οικονομικής ανάπτυξης της Κίνας σχετικά με την ναυπηγική βιομηχανία αλλά και η παρουσίαση όλων των χαρακτηριστικών, μέσα από το φάσμα των οποίων αποκαλύπτεται ο βαθμός στον οποίο η Κίνα επηρεάζει την παγκόσμια και ελληνική ναυτιλία.

Τα πρωτεία στις ναυπηγήσεις κατέκτησε η Κίνα στη διάρκεια του πρώτου εξαμήνου του τρέχοντος έτους σύμφωνα με τους Clarkson Research Services. Η Κίνα κατετάγη πρώτη ξεπερνώντας τις άλλες δύο μεγάλες ναυπηγικές δυνάμεις της Απω Ανατολής και του κόσμου ολόκληρου της Κορέας, και της Ιαπωνίας, για πρώτη φορά στην ιστορία της. Ειδικότερα είναι πρώτη σε νέες παραγγελίες, πρώτη σε σύνολο υπό ναυπήγηση πλοίων και πρώτη σε παραγωγή ξεπερνώντας τη Νότια Κορέα στους τρεις προαναφερόμενους δείκτες για πρώτη φορά. Η Κίνα υπερέβη την Κορέα σε νέες παραγγελίες αλλά και στο βιβλίο παραγγελιών από πέρυσι αλλά στο πρώτο εξάμηνο του τρέχοντος έτους υποσκέλισε την Κορέα και στους όγκους κατασκευής. Πριν από επτά χρόνια η Κορέα είχε ξεπεράσει την Ιαπωνία και στους τρεις δείκτες, αλλά τώρα παρέδωσε το στέμμα της ναυπηγικής βιομηχανίας στην Κίνα. Σύμφωνα με τη Clarkson Research Services τα κινεζικά ναυπηγεία κατασκεύασαν πλοία 8.014.148 cgt το πρώτο εξάμηνο, ενώ η Κορέα 7.470.889cgt. Κατά το πρώτο εξάμηνο, η Κίνα κέρδισε στις νέες παραγγελίες πλοίων φθάνοντας στους 5,02 εκατ. gt (κατέχει το 41,2% των παγκόσμιων παραγγελιών), ενώ η Κορέα κέρδισε κάτι λιγότερο 4,62 εκατ. cgt (38,0%). Στα τέλη του Ιουνίου, το βιβλίο παραγγελιών των κινεζικών ναυπηγείων ανέρχονταν σε 53.307.252 cgt σε σύγκριση με 49.251.753 cgt των κορεατικών ναυπηγείων. Στην Κίνα έχουν στρέψει το ενδιαφέρον και οι Έλληνες εφοπλιστές, όπου ναυπηγούν περισσότερα από 300 πλοία.

Στη δεύτερη θέση της μεγαλύτερης οικονομίας του κόσμου βρίσκεται, από το δεύτερο τρίμηνο του 2010, η Κίνα, που ξεπέρασε την Ιαπωνία. Οι αναλυτές προβλέπουν μάλιστα πως σε ορίζοντα δεκαετίας θα υπάρξουν ανατροπές και στην κορυφή της κατάταξης: Κατά τις εκτιμήσεις τους, το 2027 η Κίνα θα παραγκωνίσει τις Ηνωμένες Πολιτείες από τη θέση της ισχυρότερης οικονομίας παγκοσμίως.

Στο δεύτερο τρίμηνο, η ιαπωνική οικονομία υπέρ-σκελίστηκε από την κινεζική σε ονομαστικούς όρους. Βασικοί παράγοντες της εξέλιξης αυτής ήταν η επιβράδυνση της ανάπτυξης στην Ιαπωνία το δεύτερο τρίμηνο, όταν σε ετήσια βάση το ΑΕΠ της Ιαπωνίας αυξήθηκε κατά 0,4%, έναντι του αναθεωρημένου 4,4% του πρώτου τριμήνου. Το ΑΕΠ της Κίνας διαμορφώθηκε στα 1,337 τρισ. δολάρια, όταν το αντίστοιχο ΑΕΠ της Ιαπωνίας έφθασε τα 1,288 τρισ. δολάρια.

Στην μελέτη μας αρχικά αναφέρουμε τα χαρακτηριστικά της κινεζικής οικονομίας, κάποια ιστορικά της στοιχεία αλλά και την σημερινή οικονομική της κατάσταση.

Σε επόμενα κεφάλαια αναλύουμε τον ρόλο της Κίνας στην διεθνή ναυτιλία, στην αγορά ναυπηγήσεων αλλά και διαλύσεων ενώ παράλληλα μελετάμε τον κινεζικό εμπορικό στόλο αλλά και πολιτικές χρηματοδότησης του ειδικά μέσα στην υπάρχουσα οικονομική κρίση. Με βάση στοιχεία της μελέτης μας κάνουμε εκτίμηση για την μελλοντική ανάπτυξη της Κίνας αλλά και του επιπέδου των ναύλων που αναμφισβήτητα θα επηρεάσει την ναυπηγική βιομηχανία και την Κινά εν προκειμένω.

Τέλος παραθέτουμε τα συμπεράσματα της μελέτης μας.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1^Ο

1.1 ΠΡΟΣΦΑΤΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΙΣΤΟΡΙΑ ΤΗΣ ΚΙΝΑΣ.

Το 1949, το Κομμουνιστικό Κόμμα όμως Κίνας ανήλθε στην εξουσία έχοντας την υποστήριξη του Κινέζικου λαού με την προσδοκία ότι θα προασπίσει τα συμφέροντα του κοινωνικού συνόλου. Μέχρι το 1952, το κυριότερο στοιχείο όμως κινεζικής οικονομίας είναι η αναδιανομή της γης. Η γη από τους γαιοκτήμονες μεταβιβάστηκε στους γεωργούς που τη νοίκιαζαν και η κυβέρνηση προχώρησε στον αφανισμό πολλών γαιοκτημόνων. Η μετάβαση στο κομμουνιστικό καθεστώς θεωρήθηκε ειρηνική, οι επιχειρήσεις οι οποίες στη συντριπτική πλειοψηφία τους ανήκαν στο κράτος, συνέχισαν τη λειτουργία και τα εκπαιδευτικά ιδρύματα το ίδιο. Από το 1953 ο τρόπος διακυβέρνησης του κομμουνιστικού κόμματος έγινε πιο απολυταρχικός.

Οι γεωργοί οργανώθηκαν σε συντεχνίες με το πρόσχημα ότι αυτό θα ωφελήσει την παραγωγικότητα και την προώθηση των προϊόντων. Το αποτέλεσμα ήταν να εξαναγκάζονται οι γεωργοί να παραδίδουν όλη την παραγωγή τους στα αρμόδια κρατικά όργανα. Η κυβέρνηση πλέον ήταν ο μόνος φορέας που μπορούσε να διανέμει τα προϊόντα και να κάνει αγοραπωλησίες. Αντίστοιχα, και στον τομέα της βιομηχανίας, οι καπιταλιστές παρέδωσαν τις επιχειρήσεις τους στο κράτος και παρέμεναν απλοί διευθυντές/εκτελεστές των εντολών της κυβέρνησης.

Το 1958 ο Μάο προωθεί το κίνημα «Μεγάλο Άλμα προς τα Εμπρός», κατά το οποίο η χώρα σύρθηκε σ' ένα πυρετό παραγωγής χάλυβα. Όσον αφορά τη γεωργία, οι γεωργοί οργανώθηκαν σε *κολεκτίβες*¹ και όμως ανατέθηκαν ανέφικτοι στόχοι γεωργικής παραγωγής. Το ίδιο έγινε και στη βιομηχανία.

Οι ανέφικτοι στόχοι στην παραγωγή, «το *Μεγάλο Άλμα*», αλλά και σωρεία λαθών που διέπραξε το καθεστώς, είχαν ως άμεσο αντίκτυπο την οικονομική και οικολογική καταστροφή την τριετία 1959-1961, κατά την οποία η χώρα θρήνησε εκατομμύρια θύματα.

¹ Ο όρος «κολεκτιβοποίηση» εφαρμόστηκε τόσο από την Κομμουνιστική Κίνα όσο από τη Κομμουνιστική Σοβιετική Ένωση. Το σχέδιο αγροτικής κολεκτιβοποίησης αποσκοπούσε στο να συνενώσει αγροτικές εκμεταλλεύσεις σε μεγαλύτερες μονάδες, κάτω από τη συλλογική ιδιοκτησία των αγροτών. (E.M. Burns, «*Ευρωπαϊκή Ιστορία. Ο Δυτικός Πολιτισμός: Νεότεροι χρόνοι*», Εκδ. Επίκεντρο, Θεσσαλονίκη, 2006, σσ. 857- 859).

Μετά το 1962, λόγω της αποτυχίας του κινήματος, ο Μάο χάνει την πολιτική δύναμη, αν και παραμένει πρόεδρος του Κομμουνιστικού Κόμματος. Οι στόχοι για την παραγωγή που οδήγησαν στην οικονομική καταστροφή καταργούνται.

Ο πρωθυπουργός Zhou Enlai το 1964 ανακοινώνει τους τέσσερις τομείς όπου η κυβέρνηση προτίθεται να εκσυγχρονίσει, γνωστούς ως τους «Τέσσερις εκσυγχρονισμούς». Οι τομείς αυτοί είναι οι: βιομηχανία, γεωργία, άμυνα, επιστήμη και τεχνολογία. Η διαδικασία του εκσυγχρονισμού όμως είχε διακηρυχθεί διακόπηκε από την «Πολιτιστική Επανάσταση». Η κινεζική διοίκηση και το οικονομικό σύστημα αμφισβητήθηκε από τους Κόκκινους Φρουρούς, την οργανωμένη νεολαία κινητοποιημένη από το Μάο στα πλαίσια της Πολιτιστικής Επανάστασης. Για μια δεκαετία το κίνημα εμπόδιζε την εύρυθμη λειτουργία της κινεζικής οικονομίας. Η «Πολιτιστική Επανάσταση» διήρκεσε μέχρι το 1976, με το θάνατο του Μάο.

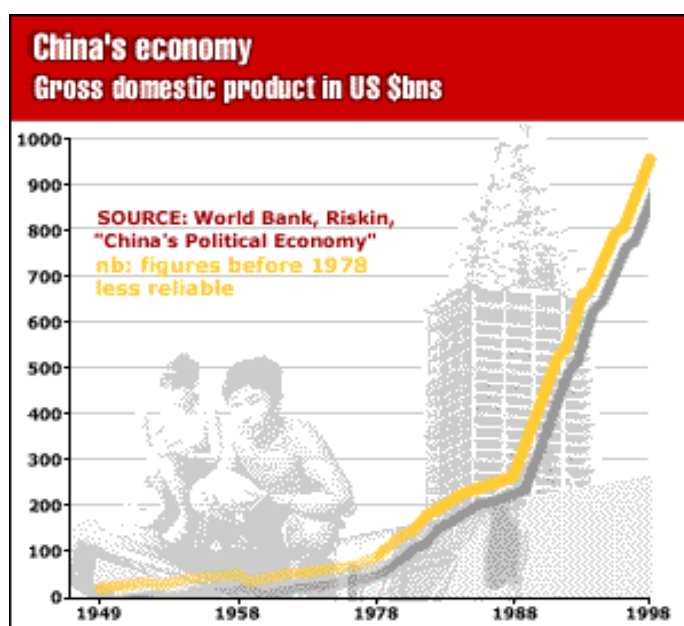
Η εξουσία μετά το θάνατο του Μάο περνάει σε πιο πραγματιστές ηγέτες. Ο Deng Xiaoping αναλαμβάνει την εξουσία το 1978 και προωθεί την οικονομική μεταρρύθμιση.

Συνοψίζοντας, η οικονομία της Κίνας μέχρι το 1978 χαρακτηρίζεται ως μια κεντρικά σχεδιασμένη οικονομία, με τα εξής χαρακτηριστικά:

1. Η κεντρική αρχή αποφασίζει τι προϊόντα θα παραχθούν και πως θα διανεμηθούν. Επιπρόσθετα, αποφασίζει πόσα χρήματα θα επενδυθούν και σε ποιους τομείς θα γίνεται η κατανομή αυτών των πόρων.
2. Η κατανάλωση ορισμένων προϊόντων όπως λαχανικά, κρέας, λάδι και βαμβακερό ύφασμα γίνεται με δελτίο.
3. Το εισόδημα των εργαζομένων εξαρτάται από το μισθό που έχει καθορίσει η κεντρική εξουσία. Οι εργαζόμενοι σπανίως απολύονται και αλλάζουν αντικείμενο δουλειάς².

² Τα στοιχεία για την περίοδο 1949 έως 1978 βρίσκονται στο: Gregory C. Chow, *China's Economic Transformation*. (Blackwell Publishing² 2007), κεφάλαιο 2.

Στον τομέα του εμπορίου, η Κίνα πριν το 1978 ήταν μια απομονωμένη οικονομία. Το 1978 ο συνολικός όγκος εμπορίου αντιστοιχούσε στο 7% του συνολικού εισοδήματος. Με την πολιτική όμως Ανοιχτής Πόρτας, ενισχύθηκαν και οι εισαγωγές και οι εξαγωγές προϊόντων. Το 1987 ο όγκος του εμπορίου αυξήθηκε κατά 25% και μέχρι το 1998 (βλ. πίνακα 1.1.1) κατά 37%. Ενώ στα τέλη του 1970 το εμπορικό ισοζύγιο όμως Κίνας ήταν ελλειμματικό στη δεκαετία του 1990. Από το 1998 μέχρι το 2002 ο όγκος του εμπορίου διπλασιάστηκε, και το 2003 αντιστοιχούσε στο 65% του ΑΕΠ.



Διάγραμμα 1: Η οικονομική ανάπτυξη της Κίνας μεταξύ 1949 - 1998
Πηγή: World Bank, Riskin "Chinas's Political Economy"

Όσον αφορά την χρηματοπιστωτική κρίση του 1997 στη νότια και νοτιοανατολική Ασία, λόγω της διασύνδεσης των ασιατικών οικονομιών, η κρίση γρήγορα μεταδόθηκε σε όλη την περιοχή, ωστόσο η Κίνα δεν υπέστη σοβαρές οικονομικές επιπτώσεις. Σε αυτό συνέβαλε ο σχετικά κλειστός χαρακτήρας της οικονομίας, η μικρότερη, σε σχέση με άλλες χώρες εξάρτηση από ξένα κεφάλαια και ο έλεγχος του εθνικού νομίσματος από την Κινεζική Τράπεζα.³

³ Τα στοιχεία για την περίοδο 1949 έως 1978 βρίσκονται στο Gregory C. Chow op.cit κεφάλαιο 3 Παναγιώτης Β. Ρουμेलιώτης, Παγκόσμια Διακυβέρνηση ή Ηγεμονική Παγκοσμιοποίηση; (Λιβάνη, Αθήνα 2002), 134.

Διαρθρωτικό πρόβλημα όμως περιοχής υπήρξε το υψηλό εξωτερικό χρέος. Το εξωτερικό χρέος της Κίνας αυξανόταν σταδιακά τη δεκαετία του 1990 αγγίζοντας τα 112 δις \$ το 1997⁴ και φθάνοντας τα 154 δις \$ το 1999⁵. Από το 1999 και μετά το εξωτερικό χρέος μειώνεται φθάνοντας το 2001 τα 91,7 δις \$ αλλά μετά το 2003 αυξάνεται σε ετήσια βάση φθάνοντας το 2007 τα 305 δις \$⁶. Ωστόσο, δεν θεωρείται ότι αποτελεί πρόβλημα για την κινεζική οικονομία.

Τέλος, στα πλαίσια του ανοίγματος της οικονομίας της Κίνας, ενισχύθηκαν και οι επενδύσεις. Αρχικά, δημιουργήθηκαν 4 οικονομικές ζώνες⁷ στην περιοχή των ανατολικών ακτών όπου παρέχουν για τους επενδυτές υποδομές, φορολογικές ελαφρύνσεις, και κατάλληλη νομοθεσία. Αφού οι μεταρρυθμίσεις σε αυτές τις περιοχές είχαν θετικό αποτέλεσμα, το σύστημα των ανοιχτών ζωνών εφαρμόστηκε τμηματικά και την υπόλοιπη οικονομία. Οι ξένες επενδύσεις αυξήθηκαν από 1 δις \$ σε ετήσια βάση το 1978 σε 30 δις \$ το 1998.

Συμπερασματικά, η προσπάθεια της Κίνας για την εγκαθίδρυση μιας οικονομίας της αγοράς με «κινεζικά χαρακτηριστικά» εκτιμάται πως έχει στεφθεί με επιτυχία. Η σταδιακή εισαγωγή στοιχείων της ιδιωτικής οικονομίας και του ελεύθερου ανταγωνισμού συνέβαλαν τόσο στη συσσώρευση κεφαλαίου όσο και σε μια ασυνήθιστη για τα διεθνή δεδομένα αύξηση της παραγωγικότητας. Το αποτέλεσμα ήταν να πετύχει η χώρα ιδιαίτερα υψηλούς ρυθμούς ανάπτυξης. Περίπου 9.6% κατά μέσο όρο ετησίως συχνά υψηλότερους από των άλλων χωρών της περιοχής για τις οποίες μέχρι πρότινος γίνονταν λόγος περί «οικονομικού θαύματος».

Στο πλαίσιο της τελευταίας συνταγματικής μεταρρύθμισης πρόκειται να καταγραφεί για πρώτη φορά και στο σύνταγμα ο ιδιαίτερος ρόλος της ιδιωτικής οικονομίας και της ιδιωτικής ιδιοκτησίας. Η μέχρι σήμερα νομικά ακατοχύρωτη ιδιωτική οικονομία θα αναγνωρισθεί ως «σημαντικό στοιχείο της σοσιαλιστικής οικονομίας της

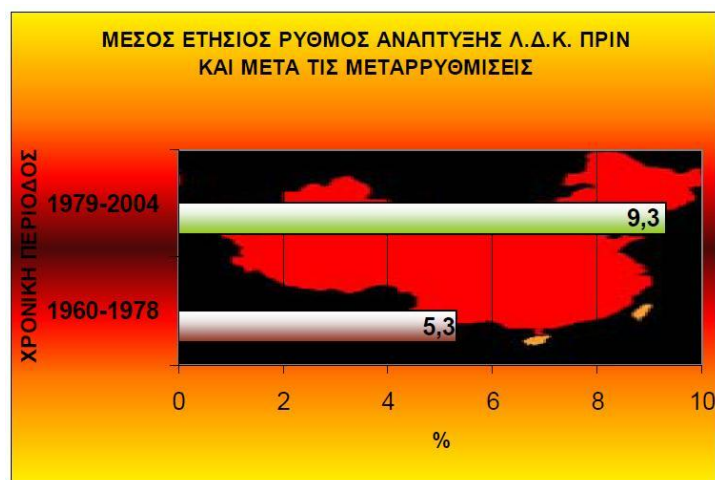
⁴ Στοιχεία από την ιστοσελίδα, <http://www.chinese-post.com/chinapedia/economy/external-debt.asp> ημερομηνία πρόσβασης 19/12/2009

⁵ Παναγιώτης Β. Ρουμελώτης, *op.cit.*, 135

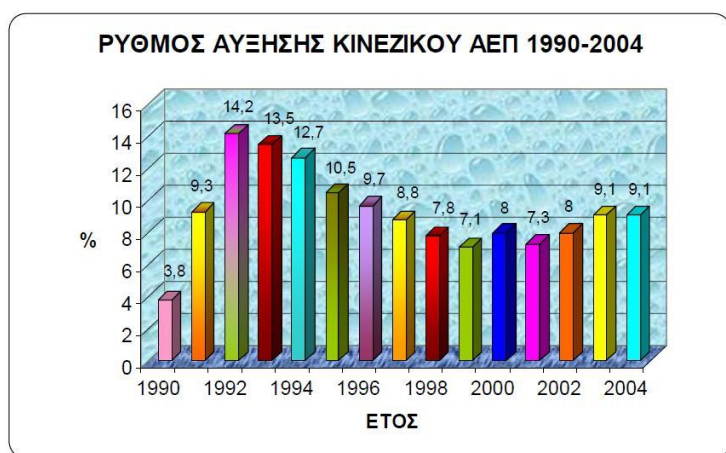
⁶ Στοιχεία από πίνακα στην ιστοσελίδα, <http://www.indexmundi.com/china/debtexternal.html> ημερομηνία πρόσβασης 22/12/2009

⁷ Οι 3 πρώτες, Shenzhen, Zhuhai, Shantou είναι κοντά στην επαρχία Guangdong που συνορεύει με το Hong Kong και η άλλη, Xiamen στην επαρχία Fujian. *Ibid*, 329.

αγοράς».⁸ Η οικονομική φιλελευθεροποίηση θα εξακολουθήσει να μη συνοδεύεται από την πολιτική φιλελευθεροποίηση.



Διάγραμμα 2: ΑΚΑΘΑΡΙΣΤΟ ΕΘΝΙΚΟ ΠΡΟΪΟΝ ΕΩΣ ΤΟ 2004



Διάγραμμα 3: ΕΤΗΣΙΟΣ ΡΥΘΜΟΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΕΩΣ ΤΟ 2004

Στοιχεία από CIA, The World Fact Book

Πηγή <http://www.cia.gov/cia/publications/factbook/> ημερομηνία πρόσβασης 25/12/2009

⁸ Άρθρο από Άγγελος Κότιος : Η Κίνα στην Παγκόσμια οικονομία, στην ιστοσελίδα <http://andreaschadjivassiliou.spaces.live.com/blog/cns!753D90F1E5DA1A15!426.entry>

1.2 Η ΣΗΜΕΡΙΝΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΤΗΣ ΚΙΝΑΣ

Μετά την Ολομέλεια Κινεζικού Κομμουνιστικού Κόμματος τον Οκτώβριο του 2003, ακολούθησαν αρκετές προτάσεις για αναθεωρήσεις στο σύνταγμα της χώρας. Μία από τις πιο σημαντικές προτάσεις ήταν η παροχή προστασίας των δικαιωμάτων ιδιωτικής ιδιοκτησίας. Μεγάλη έμφαση δόθηκε στη συνολική οικονομική πολιτική της χώρας. Αυτή περιλάμβανε προσπάθειες για την ελάττωση της ανεργίας, την εξάλειψη των εισοδηματικών διαφορών μεταξύ αστικών και αγροτικών περιοχών και τη διατήρηση της οικονομικής ανάπτυξης, με παράλληλη προστασία του περιβάλλοντος. Το Εθνικό Λαϊκό Συνέδριο το Μάιο του 2004 τελικά ενέκρινε αυτές τις τροποποιήσεις. Κατά την 5^η Ολομέλεια του Κινεζικού Κομμουνιστικού Κόμματος τον Οκτώβριο του 2005 εγκρίθηκε το 11^ο Πενταετές Εθνικό Οικονομικό και Κοινωνικό Πρόγραμμα για τα έτη 2006 με 2010.

Κύριοι στόχοι του είναι οι εξής⁹:

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

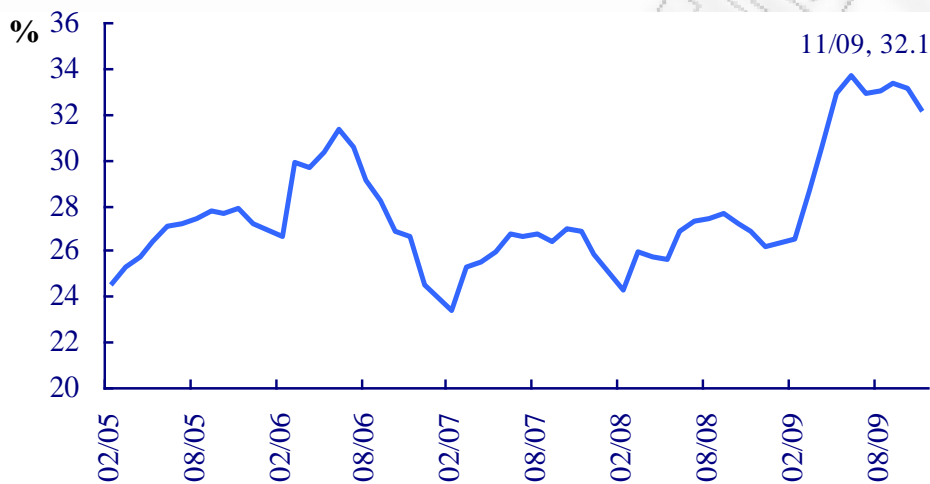
Πράγματι μελετώντας παρακάτω τα διαγράμματα για την ανάπτυξη της Κίνας κατά τη περίοδο 2005-2009 θα δούμε ότι η οικονομική πορεία της Κίνας είναι καθαρά ανοδική ακόμα και κατά τη διάρκεια της παγκόσμιας οικονομικής κρίσης.

Σύμφωνα με τις εκτιμήσεις του Διεθνούς Νομισματικού Ταμείου, εφόσον οι διαρθρωτικές μεταρρυθμίσεις συνεχιστούν, κυρίως στον τραπεζικό τομέα και τις κρατικές επιχειρήσεις, η Κίνα μπορεί να διατηρήσει έναν ετήσιο ρυθμό ανάπτυξης 7-8% για τουλάχιστον μία δεκαετία ακόμη. Αυτό σημαίνει πως το ΑΕΠ της χώρας,

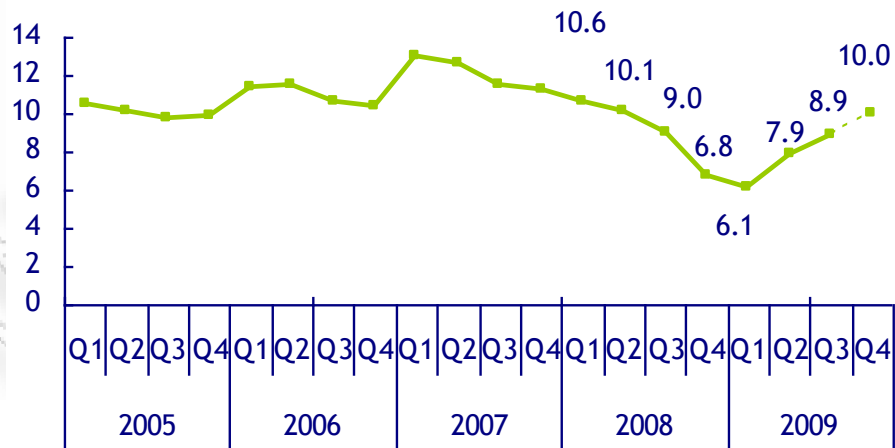
⁹ Πηγή από ιστοσελίδα www.china.org.cn/english/features/Brief/192900.htm ημερομηνία πρόσβασης 15/12/2009

βάσει αγοραστικής δύναμης, θα ξεπεράσει αυτό των ΗΠΑ πριν το 2020 και της Ιαπωνίας πριν το 2016, αν και το κατά κεφαλήν ΑΕΠ θα εξακολουθεί να είναι κατά πολύ μικρότερο και των δύο χωρών.

Διάγραμμα 4: Ανάπτυξη των πάγιων στοιχείων ενεργητικού της Κίνας



Διάγραμμα 5: Το Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν ανά έτος και ανά τρίμηνο του έτους έως το 2009



ΠΗΓΗ: NBS, PBoC, Bloomberg

1.3 Η ΚΙΝΑ ΩΣ ΚΥΡΙΑΡΧΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΔΥΝΑΜΗ ΤΟΥ ΠΛΑΝΗΤΗ.

Η Κίνα σήμερα αποτελεί τη κυρίαρχη οικονομική δύναμη του πλανήτη, είναι δυνατόν όμως όταν οι κάτοικοι ζουν σε πρωτόγονες συνθήκες, και χωρίς υδραυλικές εγκαταστάσεις, ενώ κανένας Κινέζος επιστήμονας δεν έχει κερδίσει ποτέ βραβείο Νόμπελ, και γενικά όταν η Κίνα δεν διαθέτει καμία επώνυμη βιομηχανική μάρκα διεθνούς επιπέδου;

Πως λοιπόν μπορεί να θεωρηθεί ως υπερδύναμη;

Η Κίνα είναι ήδη μια παγκόσμια οικονομική υπερδύναμη. Παρά τη φτώχεια της, οπουδήποτε στο κόσμο επιχειρεί κάποιος, σε οποιονδήποτε τομέα, δεν μπορεί να συνεχίσει να επιχειρεί, αν τυχόν αγνοήσει την οικονομική ευρωστία της Κίνας. Και αυτό ακριβώς είναι η ουσία της κινεζικής κυριαρχίας.

Η Κίνα ασκεί πλέον επιρροή, σε μέρη όπου μέχρι πρόσφατα δεν είχε καμία παρουσία. Στη διάρκεια των τελευταίων δεκαετιών, η Κίνα αποτέλεσε τον ιδεολογικό αντίποδα της Αμερικής, συναλλασσόμενη στη προσπάθεια της να αποκτήσει πετρέλαιο, με αντιπαθητικά καθεστώτα όπως αυτά του Ιράν και του Σουδάν, και με τα οποία οι δημοκρατίες αρνούνται παραδοσιακά να συνεργαστούν. Τελευταία, η Κίνα ξεκίνησε την άσκηση επιρροής ακόμη και σε στενούς συμμάχους των ΗΠΑ. Στη διάρκεια της μεγάλης οικονομικής κρίσης, υπέγραψε συμβόλαια αξίας δισεκατομμυρίων δολαρίων τόσο με τη Βρετανία όσο και με τη Γαλλία. Πέτυχε να γίνει ο μεγαλύτερος εμπορικός εταίρος της Ιαπωνίας και της Βραζιλίας ξεπερνώντας ακόμη και την Αμερική. Οι εμπορικές συναλλαγές της με τη Μέση Ανατολή και την Αφρική, ανέρχονται σε ύψος \$100 δις. Κάθε χρόνο. Στην Αφρική, οι κινεζικές εταιρίες κατασκευάζουν αυτοκινητόδρομους και άλλες βασικές υποδομές με ανθρώπινο δυναμικό 750.000 ατόμων που μεταφέρθηκαν από την Κίνα. Οι κινεζικές επιχειρήσεις στο εγγύς μέλλον δεν θα περιορίζονται απλά και μόνο στην αγορά πρόσβασης σε προϊόντα, αλλά θα αγοράζουν Δυτικές φίρμες όπως τη Volvo και τη Hummer. Το χτίσιμο δικών της επώνυμων φερμών απαιτεί χρόνο. Αυτός είναι και ο λόγος που δεν υπάρχουν αντίστοιχες κινεζικές, σε παγκόσμιο επίπεδο. Μέχρι σήμερα, το βάρος των κινεζικών επιχειρήσεων εστιάζεται κυρίως στην ανταγωνιστικότητα σε θέματα κόστους και τιμών. Αυτό όμως όλο και αλλάζει, καθώς οι Κινέζοι μαθαίνουν πλέον περισσότερα γύρω από το μάρκετινγκ. Οι ανυπόμονες και επιθετικές κινεζικές εταιρίες δεν θέλουν να περιμένουν δεκαετίες προκειμένου να παράγουν επώνυμα προϊόντα, όπως έκαναν η Toyota ή η Sony, προτιμούν λοιπόν να τις αγοράζουν έτοιμες.

Αποδεικνύετε πως η Κίνα αποτελεί ήδη υπερδύναμη, και όχι απλά αναδύεται ως τέτοια, είναι το γεγονός ότι «βράζει» από καινοτομίες. Πολλοί αναλυτές πίστευαν και πιστεύουν, πως οι Κινέζοι είναι καλοί στην αντιγραφή και μόνο. Αυτό πλέον δεν ισχύει. Η χώρα έχει γίνει ο βασικός αποδέκτης επενδυτικού χρήματος επάνω σε τομείς που άπτονται θεμάτων καθαρής τεχνολογίας. Η κυβέρνηση προσπαθεί να ελέγξει τα αυξημένα κόστη στη υγεία, μειώνοντας τη περιβαλλοντική μόλυνση και ενθαρρύνοντας επ' αυτού τους ξένους επενδυτές. Ξοδεύονται περίπου \$9 δις. Μηνιαίως σε έρευνες καθαρής ενέργειας, ενώ προβλέπεται πως μέσα στα επόμενα 5 χρόνια, η Κίνα θα είναι ο μεγαλύτερος παραγωγός ηλιακής και αιολικής ενέργειας. Τα περισσότερα κτίρια εκμεταλλεύονται ήδη τον ήλιο μέσω ηλιακών θερμοσιφώνων, ενώ η Κίνα εξάγει αιολική τεχνολογία ακόμη και στις ΗΠΑ. Σήμερα, η κινεζική τεχνολογία χρησιμοποιείται στη κατασκευή μιας αιολικής φάρμας στο Τέξας, μεγέθους 36.000 στρεμμάτων. Την ίδια ώρα, παρατηρείται το φαινόμενο πολλοί Κινέζοι της Αμερικής να επαναπατρίζονται στη χώρα τους, τόσο εξαιτίας της άσχημης κατάστασης της αμερικανικής οικονομίας όσο και εξαιτίας των γραφειοκρατικών εμποδίων σχετικά με τη βίζα τους. Περίπου 1.5 εκατομμύρια Κινέζοι πήγαν στο εξωτερικό προκειμένου να σπουδάσουν. Όσοι απ' αυτούς επέλεξαν τις ΗΠΑ στη δεκαετία του '80 και '90, αποφάσισαν να παραμείνουν, και βοήθησαν σημαντικά στην ανάπτυξη της Silicon Valley. Οι περισσότεροι όμως επιστρέφουν σήμερα στη πατρίδα τους, ενώ πολλοί εισάγουν τις εταιρίες τους στη NASDAQ. Ο Robin Li, ιδρυτής της Baidu, και οι James Jianzhang Liang και Neil Shen, συνιδρυτές της Ctrip, που είναι ήδη εγγεγραμμένες στη NASDAQ έχουν όλοι σπουδάσει αλλού, πριν επιστρέψουν στη Κίνα.

Η Κίνα δεν έχει μόνο οικονομική δύναμη, αλλά έχει αρχίσει προ πολλού να ασκεί και μεγάλη, υπεύθυνη πολιτική επιρροή. Αν και φάνηκε ολίγον τι επιθετική σε θέματα εκπομπών ρύπων στη διάρκεια της συνάντησης της Κοπεγχάγης, εν τούτοις απολαμβάνει ενός ισχυρού ρόλου ανάμεσα στα κράτη του G-20, στη προσπάθειά τους να αντιμετωπιστεί η παγκόσμια οικονομική κρίση. Αυτό οφείλεται κυρίως, στο ότι η Κίνα αποτελεί κρίσιμο παράγοντα για τη διεθνή οικονομία. Επίσης θα πρέπει να θυμόμαστε πως η Κίνα έχει καταστεί βασικός μεσολαβητής στη προσπάθεια να βελτιωθεί η διεθνής θέση της Βόρειας Κορέας, και θα παίζει ακόμη μεγαλύτερο ρόλο στις πολιτικές διαπραγματεύσεις που θα ακολουθήσουν τα επόμενα χρόνια. Σίγουρα η Κίνα δεν είναι τόσο πλούσια όσο οι ΗΠΑ ή η Ιαπωνία.

Βγαίνει όμως από την οικονομική κρίση που προέκυψε, σαφώς πιο σίγουρη, και με πολύ λίγα σημάδια στο κορμί της. Το 80% των Κινέζων δηλώνουν αισιόδοξοι για το μέλλον τους. Την ίδια ώρα που οι δείκτες ανεργίας της Αμερικής παραμένουν σε υψηλά επίπεδα, ενώ η ζάπλουτη Ιαπωνία τα τελευταία 10 χρόνια έχει ένα από τα μεγαλύτερα ποσοστά αυτοκτονιών του πλανήτη με 30.000 αυτόχειρες κάθε χρόνο. Οι παλιές παραδοσιακά ισχυρές χώρες δεν είναι πια κυρίαρχες σε οικονομικό ή άλλο επίπεδο. Για πολλά χρόνια τώρα, ο κόσμος αναφερόμενος στη Κίνα τη χαρακτήριζε ως αναδυόμενη υπερδύναμη. Στη πραγματικότητα, είναι ήδη μια υπερδύναμη. Η αυξημένη οικονομική ισχύς σημαίνει και πραγματική δύναμη¹⁰.

¹⁰ Άρθρο από περιοδικό Forbes: Κίνα η μεγαλύτερη οικονομική δύναμη του πλανήτη, στην ιστοσελίδα <http://www.antinews.gr/?p=28754>.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

2.1 ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΠΡΩΤΙΑ ΓΙΑ ΤΙΣ ΚΙΝΕΖΙΚΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ.

Οι εταιρείες της Κίνας δεν έχουν μόνο ενταχθεί πλήρως στο διεθνές καπιταλιστικό σύστημα αλλά πολλές από αυτές αποτελούν μεγαθήρια από άποψη μεγέθους και κερδοφορίας. Το 2008 τα καθαρά κέρδη των 500 καλύτερων κινεζικών εταιρειών ανήλθαν στα 171 δις. δολάρια, συγκριτικά με τα 99 δις. δολάρια που είχαν συνολικά οι 500 μεγαλύτερες αμερικανικές εταιρείες.

Αξίζει να σημειωθεί ότι οι κινεζικές εταιρείες το 2008 είχαν μειωμένα κέρδη κατά 13,2% σε σύγκριση με το 2007, ενώ στις ΗΠΑ οι αντίστοιχε εταιρείες σημείωσαν υποχώρηση κερδών κατά 85%.

Η πρώτη εταιρεία στον κατάλογο των 500 της Κίνας, είναι η κρατική πετρελαϊκή Sinopec, η μεγαλύτερη στον κλάδο διύλισης στην Ασία, με έσοδα 215 δις. δολάρια στο 2008. Η Sinopec βρίσκεται επίσης στις 10 καλύτερες, στην 9η θέση, στον κατάλογο Fortune Global 500.

Δεύτερη εταιρεία στην Κίνα είναι China National Petroleum Corp (CNPC), η μεγαλύτερη πετρελαϊκή της χώρας, με τζίρο στα 190 δις. δολάρια.

Εκτός από την ενέργεια, η Κίνα έχει τη μεγαλύτερη σε κεφαλαιοποίηση τράπεζα του κόσμου, την ICBC.

Ο τεράστιος οργανισμός της Cosco είναι ο γνωστότερος πρέσβης των κινεζικών ναυτιλιακών συμφερόντων στο εξωτερικό. Πρόκειται για μία εξαιρετικά ισχυρή κρατική εταιρεία, της οποίας ο πρόεδρος κάπτεν Γουέι Τζιανφού στέκεται ως ίσος προς ίσο μπροστά σε ανώτερα κυβερνητικά και κομματικά στελέχη.

Το 2008 συνόδεψε τον Κινέζο πρόεδρο, Χου Ζιντάο, στην Αθήνα και υπέγραψε ενώπιόν του τη συμφωνία, με την οποία η εταιρεία του αναλαμβάνει τη διαχείριση του εμπορευματικού σταθμού στον Πειραιά.

Σύμφωνα με πρόσφατα στοιχεία που δημοσίευσε η ναυτιλιακή εφημερίδα TradeWinds, η Cosco παρουσίασε κύκλο εργασιών 26,9 δις. δολ. το 2008 και βρίσκεται ανάμεσα στις δέκα μεγαλύτερες ναυτιλιακές εταιρείες παγκοσμίως ενώ

κατέχει τη πρώτη θέση στην Ασία. Εξυπηρετεί πάνω από 100 λιμάνια, διαθέτοντας περισσότερα από 130 πλοία μοναδοποιημένου φορτίου (Container ships), 600 εμπορικά πλοία με δυνατότητα μεταφοράς 35 εκατ. μετρικών τόνων και 100 δεξαμενόπλοια χωρητικότητας 1,8 δισ. dwt.

Στο τομέα της ναυτιλίας, ένας ακόμα Κινέζος παίκτης έχει κάνει εδώ και καιρό αισθητή την παρουσία του. Ο λόγος για την China Shipping, που ανήκει θυγατρικά στην China Shipping Container Lines με έδρα τη Σαγκάη και αποτελεί τη δεύτερη μεγαλύτερη εταιρεία μεταφοράς φορτίων στην Κίνα. Η CSCL διαθέτει στόλο 147 φορτηγών πλοίων και σε συγκεκριμένα λιμάνια της Κίνας το μερίδιο αγοράς της αγγίζει έως και το 90%. Πραγματοποιεί πληθώρα διαδρομών προς Αυστραλία, Ευρώπη, Αμερική, Περσικό Κόλπο και μαζί με τη Cosco θεωρούνται οι κυρίαρχες των ναυτιλιακών μεταφορών στην Ελλάδα.

Το νέο «αστέρι» της εν αναμονή ναυτιλιακής υπερδύναμης είναι ο οργανισμός Grand China που εκπροσωπεί ιδιωτικά συμφέροντα. Έχει παραγγείλει ήδη 30 πλοία και ετοιμάζεται να παραγγείλει άλλα 100 bulk carrier.

Η Κίνα διαθέτει και πολλές τεράστιου μεγέθους εταιρίες στους κλάδους της επεξεργασίας σιδηρομεταλλεύματος και στον κατασκευαστικό κλάδο. Οι κινεζικές εταιρείες έχουν επίσης κάνει 'ανοίγματα' στην Αφρική για πετρέλαιο, στην Αυστραλία για πρώτες ύλες και σε ολόκληρο τον πλανήτη σε αναζήτηση νέων αγορών. Τέλος στον κατάλογο των 500 καλύτερων κινεζικών εταιρειών, πρέπει να αναφέρουμε ότι οι 34 κορυφαίες είναι κρατικές¹¹.

¹¹ Άρθρο, Κίνα: Η οικονομική υπερδύναμη του 21ου αιώνα του Μάνου Ρούσσου από την ιστοσελίδα του Reporter.gr

No.	Company
1	COSCO China
2	China Shipping Tankers (China Shipping)
3	CSC Nanjing Tanker Corporation
4	China Merchants Energy Shipping Co., Ltd.
5	Dalian Ocean Shipping Company (COSCO Dalian)
6	China National Offshore Oil Corporation (CNOOC)
7	China National Petroleum Corporation (CNPC)
8	Hebei Ocean Shipping Company (HOSCO)
9	China Shipping Container Lines Company Limited (CSCL)
10	China Petrochemical Corp. (Sinopec)
11	China Shipping Development Co., Ltd. Tramp (CSTRAMP)
12	COSCO Shipping Co., Ltd. (COSCOL)
13	Zhejiang Shipping Co., Ltd.
14	CSC Phoenix Shipping Company (CSCPC)
15	China National Foreign Trade Transportation (Group) (SINOTRANS)
16	COSCO Tianjin (COSFRE Tianjin)
17	China Shipping Haisheng Co., Ltd.
18	Chinese-Polish Joint Stock Shipping Co., Ltd. (Chipolbrok)
19	Jiangsu Ocean Shipping Company (JOSCO)
20	Ningbo Marine Company Limited
21	Cosco Southern Asphalt Shipping Co., Ltd
22	Fujian Shipping Company (FUSCO)
23	Qingdao Ocean Shipping Company (QDCOSCO)
24	Sinochem Corporation
25	Haichang Group (HCG)

Πίνακας 1: Οι 25 μεγαλύτερες πλοιοκτήτριες εταιρίες της Κίνας.
Πηγή: Clarksons

2.2 Η ΧΡΟΝΙΑ ΤΟΥ ΚΙΝΕΖΙΚΟΥ ΔΡΑΚΟΥ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΑΙΑ.

Εν μέσω κρίσης, με όπλο τα μυθώδη συναλλαγματικά τους αποθέματα, οι Κινέζοι κτίζουν τη δική τους «αυτοκρατορία» στη ναυτιλία. Έχουν αποδυθεί σε μία κούρσα αγοράς πλοίων ξηρού φορτίου εξοβελίζοντας τους Έλληνες πλοιοκτήτες από την πρώτη θέση. Η υπερδύναμη της Κίνας έχει βάλει στόχο να αυτονομηθεί στις θαλάσσιες μεταφορές.

Η Σαγκάη, το Ντάλιαν και η Γκουανγκτζού (πρώην Καντόνα) είναι τα μεγάλα ναυτιλιακά κέντρα της νέας «αυτοκρατορίας».

Οι μεγαλύτερες κινεζικές εταιρείες βρίσκονται υπό κρατικό έλεγχο, δηλαδή υπό τον έλεγχο νομαρχιών ασφαλιστικών ταμείων.

Σύμφωνα με στοιχεία διεθνών οργανισμών το 2008 για πρώτη φορά στην ιστορία της αναγορεύεται στην τρίτη ναυτιλιακή δύναμη σε παγκόσμιο επίπεδο¹².

Κάτω από την κινεζική σημαία φαίνεται να υπάρχει ένας στόλος από περίπου 1.770 πλοία, ενώ άλλα 1.300 πλοία περίπου ανήκουν σε εταιρείες κινεζικών συμφερόντων, που είναι όμως εγγεγραμμένα σε ξένα νηολόγια.

Year	Ships Num.	Volume (100M US\$)	World share
2002	33	9.2	
2003	84	27.3	
2004	105	35.0	3.8%
2005	109	50.0	4.5%
2006	154	66.0	4.1%
2007	354	189.0	7.9%

Πίνακας 2: Οι παραγγελίες Κινέζων πλοιοκτητών.
Πηγή: Clarksons

12 Σύμφωνα με τα στοιχεία της CIA (η εν λόγω αναφορά: www.cia.gov/theworldfactbook2007) στην τρίτη θέση, για πρώτη φορά στην ιστορία της, βρίσκεται η Κίνα με 1.775 πλοία, συνολικής χωρητικότητας 33.819.636 τόνων dwt. Από τα πλοία αυτά, μόνο 12 ανήκουν σε ξένα συμφέροντα. Οι συντάκτες της έκθεσης στην περίπτωση της Κίνας αναφέρουν ότι υπάρχουν άλλα 1.366 εμπορικά πλοία που ελέγχονται από κινεζικές εταιρείες, αλλά έχουν υψωμένες άλλες σημαίες. Συγκεκριμένα, τα πλοία αυτά είναι εγγεγραμμένα σε 28 διαφορετικά νηολόγια πλοίων, τα οποία είναι διάσπαρτα σε διάφορα σημεία του πλανήτη.

Στην αρχή αυτής της «κούρσας εξοπλισμών» στη ναυτιλία οι Κινέζοι αγόραζαν πλοία μεγάλης ηλικίας και συνήθως μικρής χωρητικότητας. «Σκούπιζαν» ό,τι κινιόταν προς τα διαλυτήρια της Ινδίας, του Πακιστάν και του Μπαγκλαντές. Στόχος τους ήταν να εξυπηρετήσουν το εσωτερικό εμπόριο της χώρας από λιμάνι σε λιμάνι.

Όμως προς το τέλος του 2009 οι Κινέζοι περνούν στην άλλη όχθη. Αγοράζουν πλέον πλοία νεότερης ηλικίας και μεγαλύτερης χωρητικότητας, κάνουν επενδύσεις παρακολουθώντας στις τιμές τους Έλληνες ανταγωνιστές τους¹³.

Οι Έλληνες εφοπλιστές έχασαν τα πρωτεία που κατείχαν τα τελευταία επτά χρόνια στις αγορές μεταχειρισμένων πλοίων, ενώ οι Νοτιοκορεάτες έπαψαν να είναι η πρώτη δύναμη στον κόσμο στη ναυπηγική βιομηχανία. Αιτία για τις ανατροπές αυτές στον παγκόσμιο χάρτη της ναυτιλίας, είναι η Κίνα που δείχνει να έχει εξαπολύσει μια ολομέτωπη επίθεση από ξηράς και θαλάσσης.

Μπορεί οι Έλληνες πλοιοκτήτες παραδοσιακά να οδηγούσαν την παγκόσμια «κούρσα» στις αγορές πλοίων, αυτό όμως έπαψε να ισχύει από την στιγμή που οι Κινέζοι άρχισαν να αγοράζουν αφειδώς μεταχειρισμένα πλοία. Οι κινεζικές εταιρείες σκαρφάλωσαν στην πρώτη θέση των αγοραστών πλοίων, η συντριπτική πλειοψηφία μάλιστα των οποίων είναι φορτηγά μεταφοράς ξηρού φορτίου.

Σύμφωνα με στοιχεία της ναυλομεσιτικής εταιρείας “Allied Shipbroking”, κινεζικές εταιρείες έχουν επενδύσει 1,54 δις. δολάρια για την απόκτηση 127 πλοίων.

Οι Έλληνες εφοπλιστές απώλεσαν την πρώτη θέση των αγοραστών, έστω και αν τα κεφάλαια που δαπάνησαν για την απόκτηση 114 πλοίων, υπερβαίνουν κατά 800 εκατ. δολάρια τα αντίστοιχα ποσά που επένδυσαν οι Ασιάτες ανταγωνιστές τους. Το ενδιαφέρον των Κινέζων στρέφεται βασικά σε υπερήλικο τονάζ, οι αγοραίες τιμές των οποίων είναι εξαιρετικά χαμηλές.

Με τις αγορές πλοίων bulk carriers¹⁴ σε αυτή τη χρονική συγκυρία, η Κίνα αυτό που πετυχαίνει είναι να αυξάνει με χαμηλό κόστος το τονάζ της.

¹³ Άρθρο: Απειλείται πλέον η παγκόσμια πρωτιά της Ακτής Μιαούλη της Αγγλικής Καλλής για την εφημερίδα Ημερησία

Την ίδια ώρα, σύμφωνα με τον βρετανικό οίκο Clarksons, τα κινεζικά ναυπηγεία με βάση τις νέες παραγγελίες, αλλά και το παγκόσμιο βιβλίο παραγγελιών, κατέστησαν την Κίνα πρώτη δύναμη παγκοσμίως στην ναυπήγηση πλοίων, εκτοπίζοντας από την πρώτη θέση την Νότιο Κορέα

Οι κινέζικες γιάρδες δέχθηκαν παραγγελίες για τη ναυπήγηση πλοίων συνολικού τονάζ 1,9 εκατ. Τόνων κατά τη διάρκεια του πρώτου εξαμήνου 2008, όταν το αντίστοιχο διάστημα οι παραγγελίες στα ναυπηγεία της Νότιας Κορέας αφορούν τη ναυπήγηση πλοίων συνολικού τονάζ 1,3 εκατομμυρίων τόνων.

¹⁴ Σίγουρα είναι σημαντικό μέτρο σύγκρισης αν και υπάρχουν διαφορετικοί τύποι που παίζουν σε παρόμοια κλίμακα DWT. Βασικά αυτό που διαχωρίζει τα bulk carriers σε κατηγορίες είναι η χρήση για την οποία κατασκευάζονται και έχουν διαφορές όπως πχ στον αριθμό των δεξαμενών, στο ότι κάποια έχουν γεραμούς στο κατάστρωμα κλπ.

2.3 Η ΚΙΝΑ ΚΑΙ Η ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Ο κλάδος της ποντοπόρου ναυτιλίας, υπό το βάρος της διεθνούς οικονομικής κρίσης, παρουσίασε ακραία μεταβλητότητα διανύοντας, σε διάστημα μόλις 6 μηνών (βλ. διάγραμμα), την απόσταση μεταξύ ενός ιστορικού υψηλού στις τιμές των σύνθετων ναύλων (Ιούνιος 2008) και ενός χαμηλού 12-ετίας (Δεκέμβριος 2008).

Οι εξελίξεις αυτές αντανακλούν τόσο την κάμψη της διεθνούς ζήτησης για ναυτιλιακές υπηρεσίες – με εξαίρεση την Κίνα – όσο και την αβεβαιότητα αναφορικά με την επίδραση της εισόδου στην αγορά ενός εξαιρετικά υψηλού αριθμού νεότευκτων πλοίων εξαιτίας του πρωτόγνωρου επιπέδου παραγγελιών, καθώς και τις δυσκολίες χρηματοδότησης λόγω έλλειψης ρευστότητας στο χρηματοπιστωτικό τομέα. Ο κλάδος της ποντοπόρου ναυτιλίας βίωσε τα τελευταία χρόνια τον εντυπωσιακότερο ανοδικό κύκλο στην πρόσφατη ιστορία του ο οποίος κορυφώθηκε με το ιστορικά υψηλό επίπεδο ναύλων στη αγορά ξηρού φορτίου που σημειώθηκε τον Ιούνιο του 2008 (400% πάνω από το 10-ετή του μέσο όρο).



Διάγραμμα 6: Πως η διεθνής οικονομική κρίση διέκοψε απότομα την περίοδο άνθησης
Πηγή: Clarksons

Κύριοι παράγοντες που συντελέσαν σε αυτή την πρωτόγνωρη άνθηση, ιδιαίτερα στην αγορά ξηρού φορτίου, ήταν οι ισχυροί ρυθμοί οικονομικής ανάπτυξης παγκοσμίως, η ενίσχυση του ρόλου των αναδυομένων αγορών και ιδιαίτερα η ακόρεστη ζήτηση της Κίνας για πρώτες ύλες (βλ. διάγραμμα), σε συνδυασμό με τη σχετική έλλειψη διαθέσιμης χωρητικότητας ώθησαν του ναύλους, ιδιαίτερα στην αγορά ξηρού φορτίου, σε πρωτόγνωρα επίπεδα. Η αγορά επέδειξε αξιοσημείωτο δυναμισμό έως τα μέσα του 2008 (περίπου 1 χρόνο μετά την έναρξη της διεθνούς οικονομικής κρίσης) υποστηριζόμενη από τις αντοχές των αναδυομένων αγορών και τη συνεχιζόμενη υστέρηση στη διαθεσιμότητα νέων πλοίων. Η κλιμάκωση όμως της διεθνούς οικονομικής κρίσης κατά το 3ο τρίμηνο του 2009 συμπαρέσυρε στη δίνη της ολόκληρη την παγκόσμια οικονομία, συρρικνώνοντας δραματικά το διεθνές εμπόριο και ωθώντας τις τιμές των ναύλων σε ελεύθερη πτώση της τάξης του 93% , το Δεκέμβριο του 2008, από τα υπερβολικά υψηλά επίπεδα που είχαν φθάσει έξι μήνες νωρίτερα.

Η πτώση οξύνθηκε από το γεγονός ότι από το 2006 έως και τα μέσα του 2008 οι πλοιοκτήτες ενθαρρυνόμενοι από την ισχυρή δυναμική της ζήτησης προέβησαν σε ένα πρωτόγνωρο σε μέγεθος πρόγραμμα παραγγελιών κατασκευής νέων πλοίων - με αναμενόμενο διάστημα παράδοσης των πλοίων την τριετία 2009-2011 - το οποίο ανήλθε στο 63% της διαθέσιμης χωρητικότητας του παγκόσμιου στόλου στα τέλη του 2008.



Διάγραμμα 7: η ακόρεστη ζήτηση της Κίνας για πρώτες ύλες
Πηγή: Clarksons

Η δυναμική ανάκαμψη της ζήτησης της Κίνας για πρώτες ύλες και κυρίως σιδηρομετάλλευμα που αποτελεί το κυριότερο εμπόρευμα στις μεταφορές χύδην φορτίου, βελτίωσε σημαντικά την εικόνα της αγοράς το 2009, ωθώντας του ναύλους του ξηρού φορτίου πάνω από τις 4000 μονάδες, ήτοι 600% υψηλότερα.

Η Κίνα εκμεταλλεζόμενη τη σημαντική διόρθωση στις τιμές των πρώτων υλών και ειδικά των μετάλλων, καθώς και την ώθηση στην εγχώρια ζήτηση από την εφαρμογή ενός ιδιαίτερα δαπανηρού δημοσιονομικού προγράμματος στήριξης της κινεζικής οικονομίας, αύξησε σημαντικά τη ζήτηση για μεταφορική χωρητικότητα, ενθαρρύνοντας την επανασυσσώρευση αποθεμάτων πρώτων υλών και υποκαθιστώντας σε κάποιες περιπτώσεις και την εγχώρια παραγωγή με εισαγωγές.



Πίνακας 3: Η Κίνα ως στήριγμα της παγκόσμιας οικονομίας πρώτων υλών
Πηγή: Datastream, DB Research

Κατά συνέπεια, ο ρυθμός συρρίκνωσης του δια θαλάσσης εμπορίου, σε ετήσια βάση, περιορίστηκε περίπου στο μισό από ότι εκτιμόταν αρχικά (4.7% το Α' εξάμηνο του 2009 συγκριτικά με εκτιμήσεις για μείωση της τάξης του 6-7% σε ετήσια βάση).

Οι καθυστερήσεις στην εκφόρτωση των πλοίων λόγω της αυξημένης κίνησης στα λιμάνια της Κίνας και η χρήση δεξαμενοπλοίων για αποθήκευση πετρελαίου με σκοπό την μεταπώλησή του μετά από κάποιο χρονικό διάστημα σε υψηλότερες τιμές, μείωσαν τη διαθέσιμη χωρητικότητα του παγκόσμιου στόλου κατά 5% περίπου, διευκολύνοντας την ανάκαμψη των ναύλων¹⁵.

¹⁵ Από δελτίο τύπου Εθνικής Τράπεζας Διεύθυνση Στρατηγικής και Οικονομικής Ανάλυσης στην ιστοσελίδα: [http://www.nbg.gr/PRESS/PUBLICATIONS/Economic and Financial Bulletin](http://www.nbg.gr/PRESS/PUBLICATIONS/Economic%20and%20Financial%20Bulletin)

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3

3.1 ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΕΤΑΙΡΙΩΝ ΜΕΤΑ ΤΗ ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΧΡΗΜΑΤΟΠΙΣΤΩΤΙΚΗ ΚΡΙΣΗ.

Η βασική αιτία της πτώσης των ναύλων που αποτέλεσε και την απαρχή της κρίσης ήταν η έλλειψη ενέγγυων επιστολών¹⁶ που έβαζε φραγμούς στη διακίνηση των εμπορευμάτων. Η μη χρηματοδότηση του εμπορίου ως αποτέλεσμα της μειωμένης εμπιστοσύνης στη διαπραπείζικη αγορά «χτύπησε» καίρια την αγορά, με τους ναύλους να κάνουν βουτιά έως και 90% μέσα σε λίγους μήνες.

Το ντόμινο των αρνητικών εξελίξεων είχε ήδη ξεκινήσει. Η πτώση των ναύλων θα προκαλέσει μοιραία τη ραγδαία μείωση έως και κατά 60-70% της αξίας των φορτηγών κυρίως πλοίων. Αυτό όμως είχε ως αποτέλεσμα τα δάνεια που έλαβαν οι εφοπλιστές από τις τράπεζες να είναι πλέον στον αέρα όντας ακάλυπτα. Οι εξασφαλίσεις-εγγυήσεις για τα υπόλοιπα των δανείων που είχαν συναφθεί για αγορές πλοίων, εξαιτίας της μεγάλης πτώσης που υπέστησαν οι αξίες τους, μειώθηκαν σημαντικά. Τα πλοία που αποτελούσαν και τις βασικές εγγυήσεις των δανείων, έχασαν μεγάλο μέρος της αξίας τους. Οι τράπεζες λοιπόν με βάση τα νέα αυτά δεδομένα προχώρησαν σε συμφωνίες με τις ναυτιλιακές εταιρείες ώστε να αποδεσμεύονται από την υποχρέωση της προσθήκης επιπλέον εγγυήσεων στα τρέχοντα δάνεια. Για να γίνει βέβαια αυτό οι εφοπλιστές αναγκάστηκαν να συναινέσουν στο να αυξηθεί το κόστος του υπάρχοντος δανεισμού. Αυτό άλλωστε ήταν και το τίμημα της συμφωνίας. Μπορεί με τις συμφωνίες αυτές οι ναυτιλιακές εταιρείες πλέον να διευκολύνονται με μεταθέσεις πληρωμών και να αποδεσμεύονται από την αναζήτηση επιπλέον εγγυήσεων, ωστόσο η αναδιάρθρωση του δανεισμού φέρνει μεγαλύτερα επιτόκια και μεγαλύτερες δανειακές επιβαρύνσεις. Την ίδια ώρα η άρνηση των τραπεζών να ρίξουν χρήμα στην αγορά για νέες επενδύσεις παραμένει σχεδόν στο ακέραιο. Οι τράπεζες επιμένουν να κρατούν κλειστές τις στρόφιγγες δανεισμού προς τις ναυτιλιακές εταιρείες. Το μεγαλύτερο ίσως πρόβλημα που αφορά αυτή καθαυτή τη ναυτιλία είναι ο τεράστιος αριθμός των νέων κατασκευών πλοίων που πρόκειται να πέσουν στο νερό τα επόμενα δύο χρόνια.

¹⁶ Letters of Credit

Η προσφορά τονάζ θα αυξηθεί δυσανάλογα με τη ζήτηση και αυτό σημαίνει πως η πίτα θα αρχίσει να μοιράζεται πλέον σε μικρότερα κομμάτια με ότι αυτό συνεπάγεται για τη ναυλαγορά. Μοναδικό μάλιστα αντίδοτο για την εξισορρόπηση της προσφοράς και ζήτησης είναι οι διαλύσεις των παλαιότερων πλοίων.

3.2 ΟΙ ΚΙΝΕΖΙΚΕΣ ΤΡΑΠΕΖΕΣ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΕΣ ΤΗΣ ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Πολλοί Έλληνες εφοπλιστές κτίζουν και επισκευάζουν πλοία στα κινεζικά ναυπηγεία παρέχοντας εργασία σε χιλιάδες Κινέζους καθώς και συνάλλαγμα, ενώ, την ίδια ώρα, οι Κινέζοι μέσω της Ελλάδας και του ΟΛΠ άνοιξαν πύλη στην Ευρώπη για τα προϊόντα τους. Παράλληλα, τα κινεζικά χρηματοπιστωτικά ιδρύματα εκμεταλλευόμενα τη διστακτικότητα των ευρωπαϊκών και αμερικανικών τραπεζών να συνεχίσουν τη χρηματοδότηση της ναυτιλίας, μπαίνουν γερά στο παιχνίδι με στόχο τους Έλληνες εφοπλιστές. Αναμφισβήτητα οι κινεζικές τράπεζες θα παίξουν ενεργό ρόλο στην χρηματοδότηση της παγκόσμιας ναυτιλίας.

Η άνοδος της εθνικής ναυτιλίας της Κίνας, που ουσιαστικά ξεπέρασε την ελληνόκτητη ναυτιλία, αλλά και η διαθέσιμη ρευστότητα της τραπεζικού συστήματος της Κίνας είναι τα δύο συστατικά που θα βοηθήσουν τις κινεζικές τράπεζες να εισέλθουν στον ανταγωνιστικό χώρο της χρηματοδότησης πλοίων. Μέχρι πριν από δύο χρόνια οι δυνατότητες της τραπεζικής αγοράς περιορίζονταν στην χρηματοδότηση των ναυπηγιών της χώρας αλλά και της εσωτερικής προστατευόμενης ναυτιλιακής αγοράς. Αρκετές ναυτιλιακές εταιρείες άλλων εθνικοτήτων μπόρεσαν να συνάψουν σχέση με την Τράπεζα Εισαγωγών – Εξαγωγών της (Export-Import Bank of China) κυρίως όμως σχετικά με την χρηματοδότηση της κατασκευής των πλοίων. Η ίδια τράπεζα δειλά-δειλά διεθνοποίησε την παρουσία της καθώς άρχισε να συμμετέχει σε δάνεια που παρέχονταν προς μη κινεζικές εταιρείες από τράπεζες του εξωτερικού. Σταδιακά αποκτήθηκε τεχνογνωσία και παράλληλα με εκπαίδευση νέων στην ναυτιλιακή χρηματοδότηση δημιουργήθηκε πλέον στην χώρα ο κορμός στελεχών που θα αναπτύξουν την διεθνή χρηματοδότηση.

Το έρεισμα λοιπόν είναι πολύ μεγάλο και σοβαρό για την οικονομία της Κίνας που θέλει να βρει πελάτες σε προηγμένα ναυτιλιακά κράτη όπως η Ελλάδα και είναι

σχεδόν βέβαιο ότι πολύ σύντομα θα δούμε μόνιμες αντιπροσωπείες τραπεζικών εταιριών και στην Ελλάδα.

Η διεθνοποίηση των χαρτοφυλακίων αρκετών τραπεζών της Κίνας όπως οι Bank of China, Export-Import Bank of China, China Construction Bank, Bank of Communications και China Development Bank προσδίδει νέες διαστάσεις στην αναμενόμενη εισροή κινέζικου χρήματος στην παγκόσμια αλλά και ελληνική ναυτιλία

Οι πρώτοι πελάτες των κινεζικών τραπεζών σε βάση χορήγησης δανείων μετά την παράδοση των πλοίων θα είναι μεγάλες εταιρείες που θα παραγγέλνουν ή θα αγοράζουν καινούργια πλοία που κτίστηκαν στην Κίνα. Η αρχή έχει γίνει αφού όπως δημοσιεύτηκε στην Lloyd's List International η αμερικανική εταιρεία κολοσσός OSG σύναψε δάνειο ύψους 389 εκ. δολ. με κινέζικες αποκλειστικά τράπεζες¹⁷.

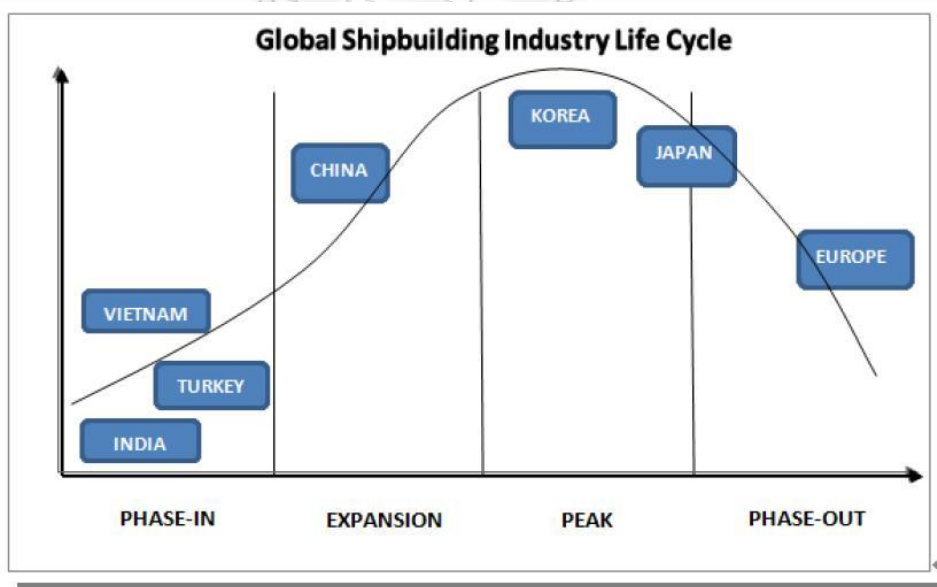
¹⁷ Petrofin Bank Research© - www.petrofin.gr

3.3 ΤΟ ΠΛΑΝΟ ΤΗΣ ΚΙΝΑΣ ΓΙΑ ΤΗ ΝΑΥΠΗΓΙΚΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ

Όπως σε όλους τους άλλους τομείς της οικονομικής πολιτικής της Κίνας όπου τίποτε δεν γίνεται αστάθμητα η τυχαία η Κίνα πλέον καλείται να βοηθήσει την κινέζικη ναυπηγική βιομηχανία που κι αυτή με την σειρά της αγγίζει την παγκόσμια πρωτοκαθεδρία.

Εξάλλου η στήριξη της ναυπηγικής βιομηχανίας είναι σημαντικό στοιχείο για την κινέζικη οικονομία αφού παραμένουν στην θέσεις τους χιλιάδες εργαζόμενοι και παράλληλα διατηρείται ένας σταθερός πελάτης για τις εγχώριες βιομηχανίες χάλυβα αλλά και μηχανών και όλων των άλλων εξαρτημάτων που χρειάζονται τα πλοία.

Είναι πολύ σημαντικό να δοθεί κύρια προσοχή στο γεγονός ότι οι κινέζικες ναυπηγικές μονάδες ολοένα και βελτιώνουν την ποιότητα των πλοίων που καθελκύονται από αυτές και συνάμα εισέρχονται στον χώρο των εξειδικευμένων πλοίων όπως αυτά της εξόρυξης πετρελαίου Drill ships η μεταφοράς φυσικού αερίου (LNG) κλπ.



Διάγραμμα 8: Ο παγκόσμιος κύκλος ναυπηγικής παραγωγής για κάθε χώρα.
Πηγή: Clarksons

Τη διετία 2003-2004 οι ναύλοι εκτοξεύθηκαν σε επίπεδα ρεκόρ, γεγονός που επέτρεψε στους Έλληνες εφοπλιστές να αποκομίσουν τεράστια κέρδη. Οι αιτίες ήταν η τεράστια ζήτηση για μεταφορά φορτίων από και προς την Κίνα και η αδυναμία του παγκόσμιου στόλου να ανταποκριθεί στη ζήτηση λόγω έλλειψης πλοίων.

Παράλληλα εκατοντάδες πλοία παρέμεναν εγκλωβισμένα στα κινεζικά λιμάνια, περιμένοντας επί μέρες για να ξεφορτώσουν και να φορτώσουν. Έτσι, η έλλειψη πλοίων γινόταν ακόμα μεγαλύτερη, οπότε οι ναύλοι αυξάνονταν ακόμα περισσότερο.

Τότε οι Κινέζοι δεν ήξεραν και το πλήρωσαν πανάκριβα.

Μαθαίνουν, όμως, γρήγορα και τώρα προσπαθούν με διάφορους τρόπους να ελέγξουν τη ζήτηση ώστε να συγκρατήσουν σε λογικά επίπεδα τους ναύλους.

Η Κίνα αποφάσισε να αναδειχθεί σε ναυπηγική και ναυτιλιακή υπερδύναμη με στόχο να μπορεί να παρεμβαίνει «ρυθμιστικά» στην αγορά.

Άλλωστε Το 90% του εξωτερικού εμπορίου της Κίνας πραγματοποιείται μέσα από τις θαλάσσιες οδούς. Το 2006, οι βιομηχανίες που είχαν σχέση με την θάλασσα αντιπροσώπευαν το 10% του κινεζικού Ακαθάριστου Εγχώριου Προϊόντος, ενώ επτά από τα σημαντικότερα λιμάνια σε ολόκληρο τον κόσμο είναι κινεζικά¹⁸.

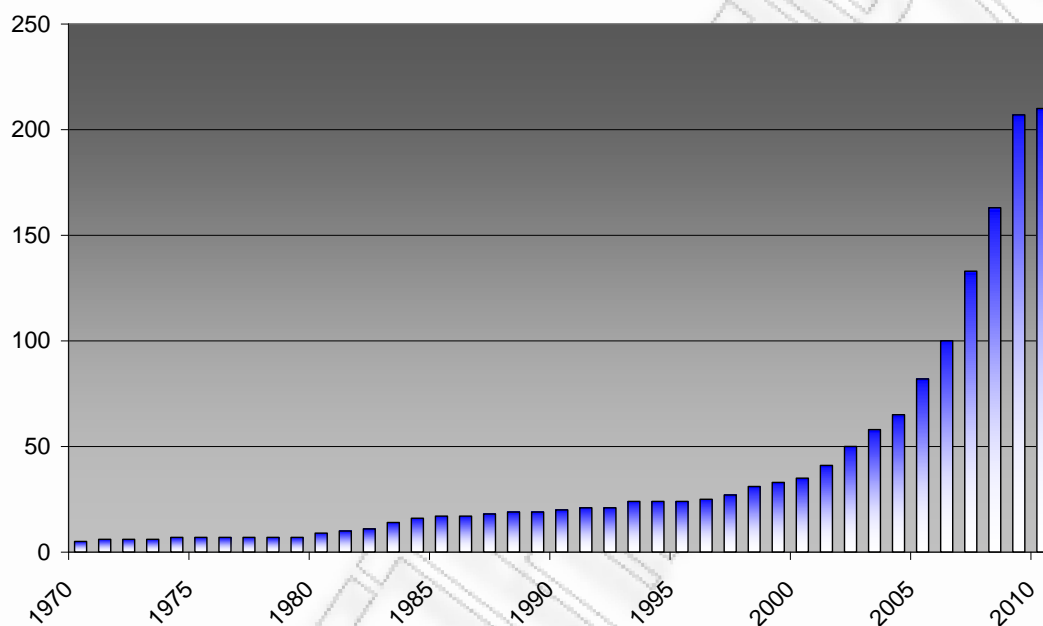
Τα κινεζικά ναυπηγεία το 2009 αξιοποιώντας το μέγιστο του παραγωγικού δυναμικού τους, από την Κίτρινη Θάλασσα ως τη Θάλασσα της Νότιας Κίνας υπερέβησαν για πρώτη φορά τα ιαπωνικά σε τοννάζ και βρίσκονται πλέον στη δεύτερη θέση (μετά τη Ν.Κορέα) παγκοσμίως, ενώ σε αριθμό παραγγελιών είναι ήδη πρώτα.

Καθώς η Κίνα στηρίζεται σε δύο γιγάντιες επιχειρήσεις, την China State Shipbuilding Corporation (CSSC) και την China Shipbuilding Industry Corporation (CSIC), είναι πολύ πιθανό ότι μέχρι το 2020 θα έχει γίνει η πρώτη ναυπηγική δύναμη στον κόσμο.

Τα κινεζικά ναυπηγεία πλέον μπορούν να εκτελέσουν και την πλέον δύσκολη παραγγελία, καθώς τα παρελθόντα έτη έχουν γίνει τεράστια άλματα ποιότητας, λόγω της σύμπραξης με ιαπωνικά ναυπηγεία και τον πακτωλό επιδοτήσεων που έχουν λάβει από την κινεζική κυβέρνηση. Πλέον μιλάμε για μια πολυπληθή βιομηχανία, με δυνατότητα μαζικής παραγωγής νέων πλοίων, η οποία, πάντως, διέρχεται μια σχετική κρίση, λόγω της ακύρωσης παραγγελιών (υπολογίζονται σε 239 το 2009) και της αναστολής νέων ναυπηγήσεων. Η

¹⁸ Σύμφωνα με το American Association of Port Authorities (www.aapa-ports.org), τα λιμάνια με τη μεγαλύτερη κίνηση στον κόσμο σε αναλογία αριθμού εμπορευματοκιβωτίων είναι: 1. Χονγκ Κονγκ (Κίνα), 2. Σιγκαπούρη, 3. Σαγκάη (Κίνα), 4. Shenzhen (Κίνα), 5. Busan (Ν. Κορέα)

κρίση αυτή πάντως, είναι εν μέρει ελεγχόμενη, καθώς μεγάλο μέρος των ακυρωθέντων παραγγελιών απορροφάται από κινεζικές ναυτιλιακές εταιρείες (110 παραγγελίες το 2009), με στόχο την μακροπρόθεσμη ναυτιλιακή αυτάρκεια της κινεζικής οικονομίας, η οποία θα προέλθει με το "χτίσιμο" του μεγαλύτερου εμπορικού στόλου στον κόσμο, ξεπερνώντας ακόμη και τον ελληνόκτητο¹⁹.



Πίνακας 4: Ο αριθμός των ναυπηγείων που είναι ικανά να κατασκευάσουν πλοία άνω των 5000 GRT
Πηγή: Clarkson's

Οι μεγαλύτερες δυνάμεις της κινεζικής ναυπηγικής βιομηχανίας είναι:

1. China State Shipbuilding Corporation (CSSC) (Southern Group)
2. China Shipbuilding Industry Corporation (CSIC) (Northern Group)

Τα ναυπηγεία CSSC και CSIC είναι υπεύθυνα σήμερα για πάνω από 70% το νέων κατασκευών στην Κίνα. Τα περισσότερα από τα υπόλοιπα ναυπηγεία ανήκουν σε επαρχιακές κρατικές υπηρεσίες-υπουργεία και ανεξάρτητους ιδιώτες. Οι πλειονότητα

¹⁹ Από την ομιλία του κ. J.Beiler, Περιφερειακού Διευθυντή του Νορβηγικού Νηογνώμονα στην Κίνα

των πλοίων κάτω από 20,000 dwt χτίζονται σε αυτή τη κατηγορία ναυπηγείων καθώς οι τιμές τους είναι ποιο ανταγωνιστικές από των ναυπηγείων CSSC και CSIC. Μερικά από αυτά αναπτύσσονται τόσο γρήγορα ώστε είναι ικανά πλέον να χτίζουν πολύ μεγαλύτερα πλοία μεγέθους Aframax.

Τα μεγαλύτερα ναυπηγεία New building στην Κίνα είναι²⁰:

Βόρεια Κίνα

SHANHAIGUAN SHIPYARD

COSCO DALIAN SHIPYARD

DALIAN NEWBUILDING SHIPYARD

Κεντρική Κίνα

HUDONG SHIPYARD

JIANGNAN SHIPYARD

WAIGAOQIAO SHIPYARD

CHENGXI SHIPYARD

Νότια Κίνα

AFAI SOUTHERN SHIPYARD (PANYU GUANGZHOU) LTD

WENCHONG SHIPYARD

FUJIAN MAWEI SHIPBUILDING YARD

CSSC GUANGZHOU LONGXUE SHIPBUILDING CO LTD

²⁰ Δεδομένα από την εταιρία EURASIA MARINE CONSULTANTS Co Ltd. Στην ιστοσελίδα:
<http://www.eu-asiama.com/el/eurasia-marine-consultants/newbuilding-yards/newbuilding-shipyards.html>

Η σειρά κατάταξης για νέες παραγγελίες το 2007 είχε ως εξής²¹:

1. Ελλάδα5048
2. Κίνα3487
3. Γερμανία..... 2808
4. Τουρκία..... 1172
5. Κορέα1132

**1 μονάδα = 10.000 dwt*

Τα μεγαλύτερα ξένα ναυπηγεία που δραστηριοποιούνται στην Κίνα²².

1. Japanese Tsuneishi Group (Zhoushan) Shipbuilding Inc.
2. Korean Samsung Heavy Industries (Ningbo)
3. Korean Qingdao Hyundai Shipbuilding Co., Ltd
4. Korean Daewoo Shipbuilding & Heavy Machinery (Shandong)
5. Korean Weihai Samjin Shipbuilding Co.,Ltd.
6. Dutch Damen Yichang shipyard
7. Singaporean Keppel Nantong shipyard Co., Ltd
8. Korean Qingdao Mastek shipyard Co., Ltd

^{21, 17} Από την αναφορά της DC Marine Supply: The report on the Chinese Shipbuilding Industry, Targets after 2008

Top 10 shipyards Rank by building output in 2008

Rank	Company name	10,000 dwt
1	Shanghai Waigaoqiao Shipbuilding Co., Ltd	458.5
2	Dalian Shipbuilding Industry Co.,Ltd	292.4
3	New Century Shipbuilding Co., Ltd.	193.2
4	Hudong-zhonghua Shipbuilding(Group) Co.,Ltd.	127.4
5	Tsuneishi Group (ZHOUZHAN) Shipbuilding Inc.	93.2
6	Jiangsu Yangzijiang Shipbuilding Co., Ltd.	83.9
7	Bohai Shipbuilding Heavy Industry Co.,Ltd	81.6
8	Guangzhou Shipyard International Co., Ltd	69.7
9	Nantong COSCO KHI Ship Engineering Co., Ltd	63.2
10	Shanghai Shipyard Co., Ltd.	56.9

Πίνακας 5: Σειρά κατάταξης για το 2008 των μεγαλύτερων ναυπηγείων της Κίνας για νέες κατασκευές.
Πηγή: //http: eworldship.com ημερομηνία πρόσβασης 10/12/2009

Year	Clarkson figures	Chinese experts figures	Actual figures
1999			143
2000			346
2001			393
2002			461
2003			641
2004		855	880
2005	980	1309	1356
2006	1280	1452	1587
2007	1766	1900	2164
2008	2374	2600	2881
2009	3758	4000	
2010	4106	5200	

Unit: 10,000 dwt

Πίνακας 6: Οι ναυπηγική βιομηχανία της Κίνας μετά την είσοδο της στο παγκόσμιο οργανισμό εμπορίου γνώρισε τεράστια άνθιση.
Πηγή: Clarksons

3.4 ΚΙΝΕΖΙΚΟΣ ΕΜΠΟΡΙΚΟΣ ΣΤΟΛΟΣ

Η ναυτιλιακή πολιτική που ακολουθεί η Κίνα, εστιάζεται στην κατάκτηση μεγαλύτερου μεριδίου παγκοσμίως, χρησιμοποιώντας τη ναυτιλία της ως όχημα για την ανάπτυξη και εξωστρέφεια της οικονομίας της. Πολλοί ισχυρίζονται, ότι το μέλλον της παγκόσμιας ναυτιλίας εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από τις εξελίξεις στην Κίνα (ανάπτυξη, εξωτερικό εμπόριο).

Σύμφωνα με στοιχεία του Ναυτιλιακού Ακολουθού στη Σαγκάη, ο στόλος της Κίνας ανέρχεται σε 3.799 πλοία, ολικής χωρητικότητας 24.918.518 GT, κατατάσσοντας την Κίνα στην 9η θέση παγκοσμίως.

Το πλάνο της Κίνας για την αναδιοργάνωση και ανάπτυξη της κινεζικής ναυπηγικής βιομηχανίας²³.

- Οικονομική ενίσχυση των ναυπηγείων από τα χρηματοπιστωτικά ιδρύματα.
- Κίνητρα να αγοραστούν τα εγκαταλελειμμένα νεόκτιστα πλοία.
- Στήριξη των ναυπηγείων για πρόσθετες ναυπηγικές και παράκτιες δραστηριότητες.
- Μεταστροφή των ναυπηγείων με μεγάλη παραγωγική ικανότητα και σε ναυπηγό-επισκευαστικές δραστηριότητες.
- Υποστήριξη για συγχωνεύσεις ναυπηγείων.
- Αντικατάσταση του υπερήλικου στόλου εσωτερικής ναυσιπλοΐας.

²³ Αναφορά του John Stansfeld, Group Strategy Director of Lloyd's Register: Shipping China Energy 2009, A Sustainable Maritime Industry in China?

Το ερώτημα είναι κατά πόσο οι Κινέζοι θα θελήσουν με αυτές τις επενδύσεις να αυτονομήσουν τον εμπόριό τους ή θα περάσουν και στην tramp ναυτιλία, ένα προνομιακό πεδίο δράσης μέχρι σήμερα για τον ελληνικό εφοπλισμό.

3.5 ΔΙΑΛΥΤΗΡΙΑ-SCRAPS

Ρεκόρ δεκαετίας κατέγραψαν το 2009 οι διαλύσεις πλοίων εξαιτίας της πίεσης που προκάλεσαν οι χαμηλοί ναύλοι στην αγορά μετά την κρίση που βίωσε η ναυτιλία.

Πολλοί πλοιοκτήτες υπό το βάρος της πίεσης αυτής και προκειμένου να μειώσουν τα λειτουργικά κόστη που δεν κάλυπταν με τα τρέχοντα επίπεδα των ναύλων, αναγκάστηκαν να στείλουν για παλιοσίδερα τα ηλικιωμένα πλοία των στόλων τους, καταγράφοντας ρεκόρ δεκαετίας.

Σύμφωνα με τον αγγλικό ναυλομεσιτικό οίκο Clarkson, 952 πλοία συνολικής χωρητικότητας 29,88 εκ. τόνων πουλήθηκαν το 2009 για παλιοσίδερα, σημειώνοντας την μεγαλύτερη επίδοση στο scrap από το 1999.

Με την αγορά ξηρού φορτίου να είναι το πρώτο «θύμα» της κρίσης που έπληξε τη ναυτιλία, όπως ήταν αναμενόμενο τα φορτηγά πλοία ήταν εκείνα που βρέθηκαν στην κορυφή της λίστας. Από τα 952 συνολικά πλοία που πουλήθηκαν στα διαλυτήρια, τα 246 ήταν bulk carriers, τα 188 ήταν δεξαμενόπλοια, τα 180 πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων και 27 πλοία μεταφοράς υγραερίου.

Πρόκειται για υπερδιπλάσιο αριθμό πλοίων σε σχέση με το 2008, όπου εκείνη τη χρονιά είχαν οδηγηθεί για διάλυση μόλις 377 πλοία, χωρητικότητας 13,2 εκ. τόνων.

Βάσει των στοιχείων του διεθνούς ναυλομεσιτικού οίκου, ο μέσος όρος ηλικίας των πλοίων που πουλήθηκαν το 2009 για scrap, είναι σημαντικά μειωμένος σε σχέση με την προηγούμενη χρονιά.

Συγκεκριμένα, το 2008 η μέση ηλικία των πλοίων που οδηγήθηκαν στα διαλυτήρια ήταν 30,5 έτη, ενώ το 2009 ο μέσος όρος έπεσε στα 29 έτη. Πάντως, όλοι οι αναλυτές προέβλεπαν ότι το 2009 θα σημειωθεί έκρηξη στις διαλύσεις πλοίων κυρίως φορτηγών μεταφοράς ξηρού φορτίου, αλλά και πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, εξαιτίας της ραγδαίας πτώσης των ναύλων.

Οι ναύλοι που συντηρούσαν υπερήλικα πλοία χωρητικότητας εκατομμυρίων τόνων τα τελευταία χρόνια, από την στιγμή που αποτέλεσαν παρελθόν ήταν θέμα χρόνου να πουληθούν για παλιοσίδερα.

Στελέχη ναυτιλιακών εταιρειών σχολιάζοντας τα στοιχεία αυτά για τις διαλύσεις πλοίων, υπογράμμισαν για ακόμη μία φορά ότι η αύξηση των διαλύσεων μπορεί να λειτουργήσει σαν αντίβαρο στο τονάζ των νέων πλοίων που εισέρχονται στην αγορά. Σύμφωνα μάλιστα με τα όσα προβλέπει ο αγγλικός ναυλομεσιτικός οίκος Clarkson, η χωρητικότητα των πλοίων που θα οδηγηθούν στα διαλυτήρια, θα ξεπεράσει τους 60 εκ. τόνους, μέγεθος υπερδιπλάσιο σε σχέση με τις επιδόσεις ρεκόρ του 2009²⁴.

Περισσότερο δραστήριοι εμφανίζονται οι Έλληνες εφοπλιστές, έχοντας στο διάστημα των δύο πρώτων μηνών του 2010 στείλει για scrap 24 πλοία. Στη δεύτερη θέση βρίσκονται οι Νορβηγοί με 12 πλοία και ακολουθούν στη τρίτη θέση οι Κινέζοι με 10 πλοία. Η φετινή πορεία των διαλύσεων, είναι η κρισιμότερη των τελευταίων ετών, διότι ο όγκος του παλαιού τονάζ που θα αποσυρθεί από την αγορά θα κρίνει σε μεγάλο βαθμό την μετέπειτα πορεία της παγκόσμιας ζήτησης και των ναύλων. Η αγορά βρίσκεται σε ένα κρίσιμο σημείο και κανείς δεν μπορεί να προδιαγράψει την εξέλιξη της αγοράς. Το μόνο βέβαιο που υπάρχει είναι ότι το 2010, παρά τις όποιες ακυρώσεις παραγγελιών, πρόκειται να πέσει στο νερό ένας σημαντικός αριθμός πλοίων που θα εκτοξεύσει την διαθέσιμη χωρητικότητα και οι διαλύσεις φαντάζουν ως το πιο αποτελεσματικό «αντίδοτο» στην υπερπροσφορά τονάζ που τείνει να δημιουργηθεί²⁵.

²⁴ Στοιχεία από την ιστοσελίδα, <http://www.capital.gr/news.asp?id=899738>

²⁵ Στοιχεία σύμφωνα με το ναυλομεσιτικό οίκο N. Cotzias

3.6 ΚΙΝΕΖΙΚΗ ΖΗΤΗΣΗ ΓΙΑ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟ.

Τρεις είναι οι λόγοι, πέραν και ασχέτως του ρυθμού ανάπτυξης, για τους οποίους η κινεζική ζήτηση για πετρέλαιο θα αυξάνεται σταθερά τα επόμενα χρόνια:

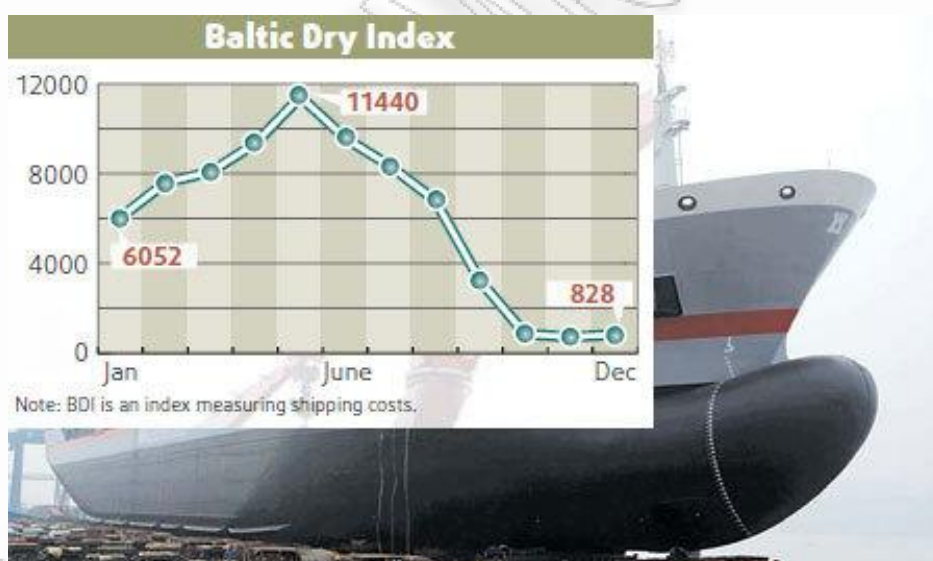
1. Πρώτον, η αύξηση του αριθμού των ΙΧ και ΔΧ οχημάτων (το 2009 η Κίνα ξεπέρασε τις ΗΠΑ και έγινε η μεγαλύτερη αγορά αυτοκινήτων στον κόσμο, έστω κι αν κατά κεφαλήν τα κυκλοφορούντα οχήματα είναι ακόμη πολύ λίγα),
2. δεύτερον, η αύξηση της παραγωγικής δυνατότητας των κινεζικών διυλιστηρίων (μέχρι το 2014, θα έχει αυξηθεί κατά 2,5 εκ. βαρέλια περίπου),
3. τρίτον, η ραγδαία αύξηση των στρατηγικών αποθεμάτων της χώρας από τα 102 εκ. βαρέλια το 2008 (έτος ολοκλήρωσης της πρώτης φάσης δημιουργίας στρατηγικών αποθεμάτων) στα 480 εκ. βαρέλια το 2020 (έτος ολοκλήρωσης της τρίτης φάσης).

Η κινεζική ζήτηση για πετρέλαιο ανέρχεται στα 8,8 εκ. βαρέλια ημερησίως και είναι οριακά μεγαλύτερη ακόμη και από την ημερήσια παραγωγική δυνατότητα των κινεζικών διυλιστηρίων (8,7 εκ.). Αν και η διαφοροποίηση των προμηθευτών αποτελεί στρατηγική επιλογή του κινεζικού καθεστώτος, μεγάλο ποσοστό (48%) του πετρελαίου εξακολουθεί να προέρχεται από τη Μ. Ανατολή και ακολουθούν πολύ πίσω η Δ. Αφρική και οι χώρες ΚΑΚ (Κοινοπολιτεία ανεξαρτήτων κρατών).

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4^ο

4.1 ΕΚΤΙΜΗΣΕΙΣ-ΠΡΟΒΛΕΨΕΙΣ-ΚΙΝΔΥΝΟΙ

Η Κίνα ήδη οδηγεί την παγκόσμια ναυτιλία σε έξοδο από την παγκόσμια ύφεση, αφού, ακόμη και με ρυθμό ανάπτυξης "μόλις" 8-9%, έναντι των διψήφιων αριθμών του πρόσφατου παρελθόντος, η οικονομία της παραμένει από τις πιο δυναμικές στον κόσμο και το 2010 θα ξεπεράσει την Ιαπωνία ως η δεύτερη μεγαλύτερη του πλανήτη. Ακόμη και πριν την τεράστια κρίση του τελευταίου τριμήνου του 2008 και την κατάρρευση του δείκτη Baltic Dry Index (βλ. διάγραμμα), η Κίνα ήταν εκείνη που είχε ουσιαστικά οδηγήσει την παγκόσμια ναυτιλία στο ξέφρενο "ράλλυ" ολόκληρης σχεδόν της πρώτης δεκαετίας του αιώνα μας, καθώς, από το 1999 έως το 2009, το μερίδιό της στις παγκόσμιες εισαγωγές ξηρού χύδην φορτίου ανήλθε από το 8% στο 40%.



Διάγραμμα 8: Αποτέλεσμα της ύφεσης και η κατάρρευση του δείκτη BDI.
Πηγή: Clarksons

Από το τέταρτο τρίμηνο του 2008 και την ανωτέρω κατάρρευση μέχρι το τέταρτο τρίμηνο του 2009, η παγκόσμια ζήτηση για ναυτιλιακές υπηρεσίες μεταφοράς ξηρού χύδην φορτίου ανήλθε κατά το εντυπωσιακό ποσοστό του 11%, με "ατμομηχανή" την κινεζική ζήτηση, ενώ την ίδια ακριβώς στιγμή η ζήτηση για μεταφορά πετρελαίου μειώθηκε κατά 5% περίπου και για μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων κατά 1%.

Βεβαίως, είναι γεγονός ότι οι τιμές των ναύλων δεν καθορίζονται μόνο από τη ζήτηση, αλλά και από την προσφορά, και κατά το ανωτέρω διάστημα (τέλος 2008-τέλος 2009) ο παγκόσμιος στόλος των πλοίων μεταφοράς ξηρού χύδην φορτίου αυξήθηκε επίσης σημαντικά (κατά 10%), των δεξαμενόπλοιων κατά 7% και των πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων κατά 6%.

Οι θετικές εκτιμήσεις για την πορεία της Κινεζικής οικονομίας, αποτελούν κινητήρια δύναμη της Bulk αγοράς για στήριξη της ναυλαγοράς στην δύσκολη από πλευράς προσφοράς τονάζ. Τα στοιχεία για την βιομηχανική παραγωγή, τόσο με βάση τον δείκτη PMI των HSBC-Markit, όσο και τον επίσημο Κινεζικό δείκτη PMI που ήταν ο υψηλότερος των τελευταίων 20 μηνών, προδιαθέτουν για μέτρηση ρυθμού οικονομικής ανάπτυξης ίσως και άνω του 10%.

Χαρακτηριστική σχετικά με τους ιλιγγιώδεις ρυθμούς που μπαίνει η χώρα, είναι η ανακοίνωση του Υπουργείου Εμπορίου ότι οι εισαγωγές εκτοξεύθηκαν κατά 55,9% υψηλότερα, αλλά το σημαντικότερο όλων ότι οι εξαγωγές αυξήθηκαν κατά 17,7% για πρώτη φορά από 14 μήνες, που συμβαδίζει και επιβεβαιώνει τις ενδείξεις ανάκαμψης και στις αγορές της Δύσης.

Ειδικότερα για το σιδηρομετάλλευμα και τον άνθρακα που καλύπτουν άνω του 50% των μεταφορών Bulk, η Fitch εκτιμά ότι η τιμή τους θα αυξηθεί το 2010 κατά 15-20% χάρη στην ανάκαμψη της Κίνας ενώ άλλοι αναλυτές προβλέπουν αύξηση έως και 40%.

Η αύξηση της Κινεζικής παραγωγής χάλυβα κατά 37% από πέρυσι, δικαιολογεί αυτές τις εκτιμήσεις και τις προοπτικές για αρκετά διευρυμένες μεταφορές το 2010. Στον βυθό της κρίσης του 2009 οι Κινεζικές εισαγωγές σιδηρομεταλλεύματος αυξήθηκαν κατά 39% φθάνοντας τους 618 εκ. τόνους, και δεν υπάρχει λόγος να μην επαναληφθεί κάτι ανάλογο το 2010. Ως προς το τελευταίο προϊόν, παρά το γεγονός ότι η εγχώρια παραγωγή έχει αυξηθεί δραματικά και είναι πλέον 40% μεγαλύτερη από τις εισαγωγές, εντούτοις δεν θα πρέπει να αναμένεται πλήρης υποκατάσταση εισαγωγών καθώς η ποιότητα του κινεζικού σιδηρομεταλλεύματος βαίνει φθίνουσα και οι τελευταίες εκτιμήσεις τοποθετούν την περιεκτικότητά του σε σίδηρο στο 27% το πολύ, ίσως δε ακόμη και στο 25%.

Η χωρητικότητα των, υπό παραγγελία, πλοίων στα τέλη του 2008 υπερέβη το 60% της χωρητικότητας του υφιστάμενου στόλου προοιωνίζοντας ένα σημαντικό επίπεδο

πλεονάζουσας προσφοράς την επόμενη διετία που θα μπορούσε να ωθήσει το βαθμό χρησιμοποίησης του στόλου σε εξαιρετικά χαμηλό επίπεδο πιέζοντας τους ναύλους ξηρού φορτίου. Ωστόσο εκτιμάται ότι το συνολικό επίπεδο των ακυρώσεων παραγγελιών θα ανέλθει τελικά στο 40% του συνόλου των παραγγελιών αντανακλώντας μια επιβεβλημένη προσαρμογή στις αναμενόμενες συνθήκες ζήτησης καθώς και την αδυναμία χρηματοδότησης ενός σημαντικού τμήματος των παραγγελιών. Οι ακυρώσεις αυτές σε συνδυασμό με τις διαλύσεις πλοίων ηλικίας άνω των 25 ετών επαρκούν για να επιτρέψουν μια σταδιακή ανάκαμψη του βαθμού χρησιμοποίησης της μεταφορικής χωρητικότητας του στόλου ξηρού φορτίου προς το 10-ετή του μέσο όρο μέχρι το 2011.



Διάγραμμα 9: Η αναδιάρθρωση της προσφοράς και η ενίσχυση της ζήτησης στο τέλος του 2010
 Πηγή: Clarksons

Σχετικά με τους κινδύνους που μπορεί να κρύβει για την παγκόσμια ναυτιλία η τόσο έντονη εξάρτηση από μία και μόνο αγορά (την Κίνα) θα μπορούσαμε να αναφέρουμε την ανησυχία για "υπερθέρμανση" της κινεζικής οικονομίας η οποία ενδεχομένως να οδηγήσει σε φαινόμενα χαλάρωσης του ρυθμού ανάπτυξης. Βέβαια όλες οι ενδείξεις

συγκλίνουν υπέρ του ότι η κινεζική οικονομική ανάπτυξη είναι στέρεη και εδράζεται σε ισχυρές βάσεις. Ακόμη και μια ενδεχόμενη χαλάρωση των ρυθμών ανάπτυξης θα είναι επαρκής για την διατήρηση του παγκόσμιου εμπορίου σε υψηλά επίπεδα για μια σειρά ετών.

Πέραν της Κίνας, σημαντικές αναδυόμενες αγορές είναι και οι λοιπές χώρες που σχηματίζουν το περίφημο ακρωνύμιο "BRIC", με πλέον υποσχόμενη την Ινδία. Ο ρυθμός ανάπτυξης των χωρών αυτών μπορεί να λειτουργήσει σαν ανάχωμα, σε περίπτωση επιβράδυνσης της κινεζικής οικονομίας.

Οι πλοιοκτήτες αναλαμβάνουν ρίσκο και μάλιστα μεγάλο αλλά ανταμείβονται γ' αυτό (big risk-big reward) και φυσικά όλο αυτό γίνεται λόγω της αβεβαιότητας για το μέλλον. Το πρώτο λοιπόν συμπέρασμα του Stopford²⁶ είναι ότι πρέπει να αποδεχτούμε την κυκλικότητα της ναυτιλιακής αγοράς και ότι οι πλοιοκτήτες κατά κύριο λόγο θα πρέπει να επιδιώξουν αφενός να παρέχουν φθηνότερες μεταφορικές υπηρεσίες και αφετέρου να ελέγξουν το ρίσκο που αναλαμβάνουν.

A) Το εμπόριο. Η παγκοσμιοποίηση, κατά τον Stopford, έχει δρόμο ακόμα κυρίως σε χώρες όπως το Βιετνάμ, η Μαλαισία, οι Φιλιππίνες, οι Ινδίες, οι χώρες της κεντρικής Αμερικής, η Ρωσία, η Αφρική και τέλος η Νότιος Αφρική. Έτσι η τοπική ανάπτυξη θα συνεχιστεί σε αυτές τις χώρες, σε ρυθμούς όμως που δεν φτάνουν αυτούς της Κίνας. Βραχυπρόθεσμα, αξιοσημείωτη είναι η ραγδαία ανάπτυξη της Κίνας. Οι εισαγωγές μέσω θαλάσσης έχουν αγγίξει τους 800 εκ. τόνους, αλλά πολλά θα εξαρτηθούν από τη διάθεση της Κίνας να συνεχίσει να εισάγει πρώτες ύλες και ενέργεια. Αίσθηση του Stopford είναι ότι ο ρυθμός μειώθηκε αισθητά μετά το 2008, χρονολογία διεξήχθησαν στην Κίνα οι Ολυμπιακοί Αγώνες.

B) Οι τηλεπικοινωνίες και οι μεταφορές όπου τα τελευταία 50 χρόνια είχαμε μια «τρελή» ανάπτυξη αναμένεται να συνεχιστεί. Το ηλεκτρονικό ταχυδρομείο και το διαδίκτυο βοήθησαν την παγκόσμια οικονομία να αναπτυχθεί. Ο Stopford προβλέπει ακόμα περισσότερη ευελιξία (mobility) στις τηλεπικοινωνίες και ανάπτυξης του βίντεο. Ο Stopford ανησυχεί για τις μεταφορές, λόγω της επίδρασης του ανθρώπου

²⁶ «Will the next 50 years be as chaotic in Shipping as the last?», Clarkson Research

στο περιβάλλον, που έχει οδηγήσει σε αύξηση της θερμοκρασίας παγκοσμίως και σε σπανίζοντες πόρους κάθε μορφής. Αυτά σίγουρα θα επηρεάσουν την αγορά των tankers. Τέλος δεν θεωρεί απίθανο για ακόμα μεγαλύτερες τιμές στις μορφές ενέργειας.

Γ) Παγκοσμιοποίηση της προσφοράς προϊόντων. Οι εισαγωγές πετρελαίου και ατσαλιού θα αυξηθούν αλλά η πιθανότερη μελλοντική αλλαγή είναι τα πλοία LNG. Πρόκειται για πλοία που μεταφέρουν υγροποιημένο αέριο, μια μορφή ενέργειας φιλική προς το περιβάλλον. Ας μην εκπλαγούμε αν τα πλοία LNG στο μέλλον αποτελούν μεγάλο ποσοστό του παγκόσμιου στόλου.

Δ) Η μεταφορά δια θαλάσσης. Η εξέλιξη του μεγέθους των πλοίων θα συνεχιστεί. Η τελευταία εξέλιξη έγινε στη χύδην ναυτιλία με αύξηση 2-3 % ετησίως και την ναυτιλιακή container 6-9%. Η μόδα τα προηγούμενα 50 χρόνια ήταν εξειδικευμένα πλοία. Μελλοντικά ο Stopford βλέπει την επιστήμη -πλέον- των logistics να διαδραματίζει μέγα ρόλο στην εξέλιξη της μεταφοράς δια θαλάσσης.

Ε) Οι οικονομικοί κύκλοι. Οι οικονομικοί κύκλοι υπάρχουν εδώ και 300 χρόνια και θα συνεχίσουν να υπάρχουν. Το εφιαλτικό σενάριο είναι ένας εμπορικός μακροχρόνιος κύκλος και μια πιθανή κατάρρευση να έπεται. Οι σπανίζοντες πόροι παγκοσμίως ενισχύουν το προηγούμενο σενάριο. Σήμερα, κατά τον Stopford, είμαστε στην κορυφή ενός εμπορικού κύκλου.

Στην συνέχεια γίνεται η πρώτη προσπάθεια πρόβλεψης της εξέλιξης του ναυτιλιακού κύκλου μακράς διάρκειας. Ο Stopford θεωρεί ότι ο κύκλος θα πάρει ξανά την μορφή των τελευταίων 15 χρόνων. Συνεχίζει υποθέτοντας ότι η σχέση θαλάσσιου εμπορίου και GDP θα παραμείνει ανεπηρέαστη και μέχρι το 2056 το εμπόριο δια θαλάσσης θα έχει αγγίξει τους 27 δις τόνους.

Όμως αυτή η ραγδαία αύξηση της ζήτησης για θαλάσσιες υπηρεσίες θα οδηγήσει σε αύξηση της προσφοράς, δηλαδή ανάγκη για χωρητικότητα.

Κλείνοντας, χαριτολογώντας ο Stopford μελλοντικά προβλέπει ακόμη περισσότερο χάος και στέλνει μήνυμα στους πλοιοκτήτες ότι όπως άλλωστε τα πλοία είναι

φτιαγμένα για να αντεπεξέρχονται σε καταιγίδες, οι ναυτιλιακές εταιρείες πρέπει να αντεπεξέλθουν σε τυχόν δυσκολίες και αντιξοότητες.

Υπάρχουν δυο διαφορετικές μέθοδοι προβλέψεων στη ναυτιλία. Η πρώτη βασίζεται σε διαρθρωτικά οικονομετρικά μοντέλα. Η μέθοδος αυτή χρησιμοποιεί τα επίπεδα των ναύλων ως εξαρτημένη μεταβλητή, που επηρεάζονται από ένα αριθμό ανεξάρτητων μεταβλητών, συνήθως μακρο-οικονομικούς παράγοντες που επιδρούν στη ζήτηση (ακαθάριστο εγχώριο προϊόν, τιμή πετρελαίου, κλπ). Η δεύτερη μέθοδος στηρίζεται στην ανασκόπηση των επιπέδων των ναύλων κατά το παρελθόν. Τα μελλοντικά επίπεδα στις τιμές των ναύλων υπολογίζονται πάνω στη βάση των επιπέδων του παρελθόντος και στον υπολογισμό τους δε λαμβάνονται υπόψη διάφοροι εξωγενείς παράγοντες που επηρεάζουν την αγορά.

Οι προγνώσεις μπορεί να διαφέρουν ανάλογα με τη στρατηγική μιας επιχείρησης. Μπορεί να αποσκοπούν στην πρόβλεψη ή στην προετοιμασία για το μέλλον και τις επικείμενες μεταβολές της αγοράς. Μπορεί να στοχεύουν στην αποφυγή απροσδόκητων ζημιών ή στην επίτευξη αυξημένων ποσοστών κέρδους (beat the market). Μπορεί να είναι μακροπρόθεσμες ή βραχυπρόθεσμες.

Ως προς τη μεθοδολογία που ακολουθείται για τις προγνώσεις, οι υπολογισμοί δεν προϋποθέτουν αιτιολογικές σχέσεις μεταξύ των οικονομικών μεταβλητών παραγόντων. Επιπλέον τα προγνωστικά μοντέλα έχουν δυνητικά απεριόριστες ερμηνευτικές χρήσεις, ανάλογα με το είδος και τον αριθμό των παραγόντων που λαμβάνονται υπόψη στους υπολογισμούς κάθε τέτοιου μοντέλου. Ακόμα, διαφορές ως προς τη μεθοδολογία εντοπίζει κανείς από τον τρόπο που η κατανομή χρησιμοποιείται (ως σύνολο ή χρήση μόνο του μέσου της κατανομής). Η απλή κατανομή ως εργαλείο μπορεί να χρησιμοποιηθεί είτε για την εξαγωγή μιας πλήρους εικόνας των πιθανών αποτελεσμάτων στο μέλλον είτε και για συγκεκριμένα επίπεδα αποτελεσμάτων (πιο επισφαλής όμως προγνώσεις).

Οι προγνώσεις αποτελούν χρήσιμο εργαλείο για τις επιχειρήσεις στη ναυτιλία. Συμβάλλουν σε συγκεκριμένες τακτικές όσον αφορά στις ναυλώσεις και άλλες εμπορικές αποφάσεις κυρίως στο βραχυχρόνιο διάστημα.

4.2 Ο ΣΤΟΧΟΣ ΤΗΣ ΚΙΝΑΣ ΣΤΗ ΔΙΕΘΝΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ.

Στην πραγματικότητα, είτε εξάγει η Κίνα έτοιμα προϊόντα “προς άγραν συναλλάγματος”, είτε καταναλώνει περισσότερο στην αστείρευτη εσωτερική αγορά μετά την κρίση, και χωρίς ακόμα ανατίμηση του Yuan, αλλά μόνο μέσω της τρέχουσας τόνωσης εισοδημάτων από δημόσιες δαπάνες, που είναι παραγωγικές και μη πληθωριστικές, αφού ενεργοποιούν ανεκμετάλλευτους ακόμα εργατικούς και φυσικούς πόρους, χρειάζεται τις ίδιες ποσότητες α’ υλών. Γι’ αυτό αποκαθίσταται σταδιακά ο όγκος των εισαγωγών μεταλλευμάτων κλπ. Σε συνεχώς υψηλότερα επίπεδα παρά την πτώση των εξαγωγών ετοιμών αγαθών προς τις ευρισκόμενες σε κρίση ανεπτυγμένες.

Ο περιορισμός της αναμενόμενης χωρητικότητας του παγκόσμιου στόλου, μέσω ακυρώσεων παραγγελιών, αναβολών παραδόσεων νέων πλοίων και διαλύσεων παλαιότερων, αποτελεί το βασικό εξισορροπητικό μηχανισμό για την αγορά τα επόμενα χρόνια.

Απώτερος σκοπός του κινεζικού κράτους είναι:

1. Η ενίσχυση της παραγωγικότητας των ναυπηγείων της χώρας.
2. Η δημιουργία ενός ισχυρού στόλου μεταφοράς κινεζικών φορτίων για την κάλυψη των μεγάλων εσωτερικών αναγκών στην μεταφορά εμπορευμάτων.
3. Δημιουργία ισχυρού εμπορικού στόλου για μαζικές εισαγωγές πρώτων υλών, που απέδειξαν ότι μπορούν να ρυθμίζουν τη δυναμική του παγκόσμιου εμπορίου.
4. Επιρροή και έλεγχο της διεθνής ναυλαγοράς και της ναυτιλίας.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5^ο

5.1 ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑ ΕΛΛΑΔΑΣ - ΚΙΝΑΣ

Οι ναυτιλιακές σχέσεις Ελλάδας-Κίνας διέπονται από τη Ναυτιλιακή Συμφωνία του 1996 (Ν. 2419/96, ΦΕΚ 141 Α'3.7.96). Παράλληλα υφίσταται και Φορολογική Συμφωνία (Ν. 3331/2005, ΦΕΚ 83Α'6.4.2005) για την απαλλαγή των ναυτιλιακών κερδών από τη διπλή φορολόγηση, η οποία τέθηκε σε ισχύ την 1.1.2006. Τον Δεκέμβριο 2002 υπεγράφη η Ναυτιλιακή Συμφωνία ΕΕ-Κίνας, η οποία ετέθη σε ισχύ την 1/3/2008 για πέντε έτη με σιωπηρή ανανέωση.

Η Κοινή Δήλωση Συνολικής Σχέσης Ελλάδος-Κίνας (Κ.Δ.), παρ. 15 και ΤΑ Πρακτικά της 9ης ΜΔΕ, παρ.2 προβλέπουν την προαγωγή της συνεργασίας μεταξύ λιμένων και ναυτιλιακών εταιρειών, την υποστήριξη της απ' ευθείας μεταφοράς εμπορευμάτων ανάμεσα σε ελληνικούς και κινεζικούς λιμένες και την αξιοποίησή τους ως διαμετακομιστικών κέντρων προώθησης προϊόντων.

Η κινεζική ναυτιλιακή εταιρεία COSCO υλοποίησε, εντός του 2006, υπόσχεσή της να εγκαινιάσει τακτικά δρομολόγια με τον Πειραιά, σε συνεργασία με την ελληνική εταιρία COSTAMARE. Αργότερα, το 2008, η COSCO επελέγη ως ανάδοχος διεθνούς διαγωνισμού για επενδύσεις στον Λιμένα Πειραιά (εκσυγχρονισμός του δεύτερου και κατασκευή τρίτου λιμενοβραχίονα) και αναμένεται η έναρξη υλοποίησης των σχετικών επενδύσεων (831,2 εκ. ευρώ). Η σχετική σύμβαση υπεγράφη τον Νοέμβριο 2008, κατά την επίσκεψη του Κινέζου Προέδρου στην Ελλάδα. Η σύμβαση χρειάζεται επικύρωση από τη Βουλή. Οι εργασίες θα περατωθούν το 2014. Η διαχείριση από την Cosco θα επεκταθεί σε 30+5 έτη. Στη διάρκεια αυτή η Cosco θα καταβάλει στο ελληνικό δημόσιο, ενοίκια, τέλη κ.ά.

Η προώθηση της διμερούς ναυτιλιακής συνεργασίας αποτελεί, και για τις δύο χώρες, στρατηγική επιλογή. Ιδιαίτερη έμφαση αποδίδουν οι δύο χώρες στη συνεργασία αναφορικά με τα ελληνικά λιμάνια, τα οποία επιθυμούμε να αναχθούν σε διαμετακομιστικά κέντρα προώθησης προϊόντων στην ευρύτερη περιφέρεια.

Η συνεργασία των δύο χωρών στο πλαίσιο του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (ΙΜΟ) είναι πολύ καλή. Το ίδιο και στο πλαίσιο του ΠΟΕ και του ΟΟΣΑ.

Η χώρα μας έχει δύο Προξενικές Ναυτιλιακές Αρχές, μία στη Σαγκάη και μία στο Χονγκ Κονγκ.

5.2 ΡΟΛΟΣ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΑΙΑΣ ΣΤΙΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΚΙΝΕΖΙΚΩΝ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ

Ένα μεγάλο μέρος του εμπορικού ελλείμματος εις βάρος της Ελλάδας αντισταθμίζεται από τις εισπράξεις της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας, η οποία παίζει πολύ μεγάλο ρόλο στις μεταφορές εμπορευμάτων από και προς την Κίνα, διεθνώς. Σύμφωνα με στοιχεία του Ναυτιλιακού Ακολούθου στη Σαγκάη, πάνω από το 70% των εισαγωγών πετρελαίου της Κίνας μεταφέρεται με ελληνόκτητα δεξαμενόπλοια, ενώ υπολογίζεται, ότι τα ελληνικά εμπορικά πλοία μεταφέρουν πάνω από το 20% των εμπορευμάτων της Κίνας (στοιχεία Οκτωβρίου 2008).

Υπολογίζεται, ότι ετησίως καταπλέουν σε λιμάνια της Κίνας 150 πλοία με ελληνική σημαία (στοιχεία Οκτωβρίου 2008).

Τα στοιχεία αυτά αναφέρονται πριν την έναρξη της διεθνούς ύφεσης. Στην παρούσα φάση, το επίπεδο των διεθνών μεταφορών έχει μειωθεί σημαντικά, με αποτέλεσμα τη μείωση του εξωτερικού εμπορίου της Κίνας και συνακόλουθα και της μείωσης του αντίστοιχου έργου της ελληνικής ναυτιλίας.

Σύμφωνα, με δημοσιεύματα, ο βασικός δείκτης Baltic dry Index που είναι καθοριστικός για τις αξίες των πλοίων κατέρρευσε στο τέλος του 2008 κατά 90%, φέρνοντας σε δυσκολία τους εφοπλιστές και τις τράπεζες για αναχρηματοδότηση των δανείων που σχετίζονται με τη ναυπήγηση νέων πλοίων.

5.3 ΝΑΥΠΗΓΗΣΗ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΣΤΗΝ ΚΙΝΑ

Σύμφωνα πάλι με στοιχεία του Ναυτιλιακού Ακολούθου στη Σαγκάη, 100 ελληνικά πλοία επισκευάζονται ετησίως σε κινεζικά ναυπηγεία, ενώ το 10% των ελληνικών εμπορικών πλοίων άνω των 100 τόνων έχουν κατασκευαστεί στην Κίνα. Οι τρέχουσες παραγγελίες ελληνικής πλοιοκτησίας στα κινεζικά ναυπηγεία είναι 461 πλοία, αξίας κατά προσέγγιση 40 δις δολ. ΗΠΑ (στοιχεία Οκτωβρίου 2008).

Το 2007, η Κίνα αναδείχθηκε στην 3η μεγαλύτερη ναυπηγική δύναμη στον κόσμο. Αντιπροσωπεύει το 20% της παγκόσμιας ναυπηγικής αγοράς. Στόχος αποτελεί, η Κίνα να αναδειχθεί σε πρώτη δύναμη. Και αυτά τα στοιχεία αναφέρονται στην περίοδο πριν την χρηματοοικονομική κρίση. Ανεπιβεβαίωτες πληροφορίες αναφέρουν, ότι τελευταία, Έλληνες εφοπλιστές προχώρησαν σε ακύρωση παραγγελιών προς τα κινεζικά ναυπηγεία ενώ, οι νέες παραγγελίες είναι ελάχιστες. Για 77 πλοία που είναι υπό κατασκευή στην Κίνα, πιθανόν, να υπάρξει πρόβλημα χρηματοδότησης. Ίσως κάποιες από αυτές τις παραγγελίες ακυρωθούν (ή έχουν ήδη ακυρωθεί).

Σύμφωνα με κινεζικά δημοσιεύματα, οι νέες παραγγελίες στα κινεζικά ναυπηγεία μειώθηκαν το 2008 περισσότερο από 44%, σε σχέση με το 2007. Το ποσοστό αυτό είναι υψηλότερο από τον διεθνή μέσο όρο που ήταν 37%. Για το 2009 αναμένεται παρόμοια πτώση. Επίσης, μειώθηκε σημαντικά η κίνηση πλοίων σε βασικούς λιμένες της χώρας καθώς και οι εισπράξεις από τέλη ελλιμενισμού κλπ.

Πρόσφατα, η κινεζική κυβέρνηση, εξήγγειλε χρηματοδοτικό πακέτο στήριξης των ναυπηγείων.

5.4 Ο ΕΛΛΗΝΟΚΤΗΤΟΣ ΣΤΟΛΟΣ ΑΠΕΝΑΝΤΙ ΣΤΗ ΚΡΙΣΗ.

Οι Έλληνες πλοιοκτήτες επέδειξαν αξιοσημείωτα αντανακλαστικά με το ξέσπασμα της κρίσης προβαίνοντας σε σημαντικές πωλήσεις παλαιότερων πλοίων πριν από την κατακρήμνιση των τιμών τους, στα τέλη του 2008, ενώ εμφανίζονται - μαζί με τους Κινέζους - ως οι πιο ενεργοί στην εκμετάλλευση αγοραστικών ευκαιριών στην αγορά νεότευκτων πλοίων.

Οι Έλληνες αντιμετωπίζουν τον έντονο ανταγωνισμό των Κινέζων. Και μάλιστα όσο περισσότερο κρατήσει αυτή η κρίση τόσο περισσότερο οι Κινέζοι θα απειλήσουν τα ελληνικά πρωτεία στον διεθνή ναυτιλιακό στίβο.

Δεδομένου του διεθνούς περιβάλλοντος, μια αναπροσαρμογή των παραγγελιών των Ελλήνων πλοιοκτητών με μείωση κατά 28% και 36% του εκτιμώμενου συνολικού αποθέματος παραγγελιών δεξαμενοπλοίων και πλοίων μεταφοράς ξηρού φορτίου αντιστοίχως, θεωρείται εύλογη, επιτρέποντας ωστόσο τη διατήρηση ενός σταθερού μεριδίου στον παγκόσμιο στόλο σε όρους χωρητικότητας.

Την πενταετία 2005-2009 το πλεόνασμα του ισοζυγίου υπηρεσιών για θαλάσσιες μεταφορές συνέβαλε καθοριστικά στον περιορισμό του ελλείμματος του ισοζυγίου τρεχουσών συναλλαγών, αφού κάλυπτε πάνω από το 25% του ελλείμματος του εμπορικού ισοζυγίου και αντιπροσώπευε το 4,1% του ΑΕΠ της χώρας (βλ. Πίνακα)

Οι ακαθάριστες εισπράξεις από την παροχή υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών ανέρχονταν σε υψηλά επίπεδα σε σύγκριση με τις υπόλοιπες χώρες της ΕΕ-27. Συγκεκριμένα, στο σύνολο της ΕΕ-27, οι σχετικές εισπράξεις ως ποσοστό του ΑΕΠ δεν ξεπερνούν το 1%, ενώ στην Ελλάδα υπερβαίνουν το 6%.²⁷

Παράλληλα, ο κλάδος της εμπορικής ναυτιλίας προσφέρει απασχόληση άμεσα και έμμεσα σε περίπου 200.000 εργαζομένους²⁸. Αν και την περίοδο 2005-2008 οι καθαρές εισπράξεις από υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών αυξάνονταν με μέσο ετήσιο ρυθμό της τάξεως του 10%, η παγκόσμια χρηματοοικονομική κρίση που έπληξε τον κλάδο της ποντοπόρου ναυτιλίας από το τέταρτο τρίμηνο του 2008 συνέβαλε στην πτώση των καθαρών εισπράξεων κατά 33% το 2009.

²⁷ Το 2008, η Δανία κατέγραψε τις υψηλότερες εισπράξεις στην ΕΕ-27 (25,6 δισεκ. ευρώ), ακολουθούμενη από τη Γερμανία (23,3 δισεκ. ευρώ) και την Ελλάδα (17,6 δισεκ. ευρώ). Ως ποσοστό όμως του ΑΕΠ, οι εισπράξεις για τη Δανία διαμορφώθηκαν στο 11,0%, για τη Γερμανία στο 0,9% (λόγω του μεγέθους της γερμανικής οικονομίας) και για την Ελλάδα στο 6,9%.

²⁸ European Commission - DG Fisheries and Maritime Affairs (2006), An exhaustive analysis of employment trends in all sectors related to sea or using sea resources: Country Report – Greece.

5.4.1 Η δομή του ελληνόκτητου στόλου

Η υψηλή κερδοφορία των ναυτιλιακών εταιριών τα τελευταία έτη παγκοσμίως και η υψηλή ρευστότητα των διεθνών χρηματαγορών και κεφαλαιαγορών πριν από τη χρηματοοικονομική κρίση συνέβαλαν στην αύξηση των παραγγελιών νέων πλοίων, στρατηγική που εφαρμόστηκε και από τις ελληνικές ναυτιλιακές εταιρίες.

Η διαδικασία ανανέωσης του ελληνόκτητου στόλου συνέβαλε στην ποιοτική αναβάθμισή του, όπως αυτή αποτυπώνεται από τη μείωση της μέσης ηλικίας του. Συγκεκριμένα, η διαφορά της μέσης σταθμισμένης²⁹ ηλικίας του ελληνόκτητου στόλου από εκείνη του παγκόσμιου ανερχόταν το 2005 σε περίπου 2 έτη, ενώ το 2009 έχει περιοριστεί σε μόλις 3 μήνες. Η ηλικία του υπό ελληνική σημαία στόλου είναι σημαντικά μικρότερη από εκείνη τόσο του παγκόσμιου όσο και του ελληνόκτητου στόλου και ανέρχεται στα 5,2 έτη. Το 2009, το μερίδιο του ελληνόκτητου στόλου συνέχισε την πτωτική του πορεία που έχει ξεκινήσει από το 2005 και ανήλθε στο 15,3% του παγκόσμιου (σε όρους μεταφορικής δυνατότητας dwt)³⁰. Το γεγονός αυτό οφείλεται αφενός στο μικρό αριθμό παραγγελιών για ναυπήγηση νέων πλοίων συγκριτικά με το μέγεθος του ελληνόκτητου στόλου την περίοδο 2003-2006 και αφετέρου στην πώληση παλαιότερων πλοίων. Ωστόσο, οι υψηλότερες παραγγελίες πλοίων έκτοτε εκτιμάται ότι θα συμβάλουν στην άνοδο του μεριδίου του ελληνόκτητου στόλου από το 2011.

5.4.2 Η επίδραση της ναυλαγοράς

Οι ναύλοι των πλοίων για μεταφορά ξηρού (χύδην) φορτίου σημείωσαν το 2009 μέση ετήσια μείωση της τάξεως του 60% σε σύγκριση με το 2008. Η υψηλή όμως ζήτηση για πρώτες ύλες (κυρίως σιδηρομετάλλευμα και άνθρακα) από την Κίνα και την Ινδία παρόλο που η χωρητικότητα του παγκόσμιου στόλου ξηρού φορτίου αυξήθηκε κατά περίπου 10% συνέβαλε στην ανάκαμψη των ναύλων. Συγκεκριμένα, το τέταρτο τρίμηνο του 2009 οι ναύλοι κατέγραψαν άνοδο κατά 118% σε σύγκριση με το πρώτο τρίμηνο του ίδιου έτους. Η μείωση των ναύλων για πλοία μεταφοράς αργού

²⁹ Η στάθμιση γίνεται με βάση τη μεταφορική δυνατότητα dwt.

³⁰ Greek Controlled Shipping (February 2009) – Greek Shipping Cooperation Committee με βάση τα στοιχεία του Lloyd's Register Fairplay.

πετρελαίου κατά τα πρώτα τρία τρίμηνα του 2009 οφείλεται αφενός στη μείωση της παγκόσμιας κατανάλωσης πετρελαίου (κατά 1,5%) και αφετέρου στην αύξηση της χωρητικότητας του παγκόσμιου στόλου πετρελαιοφόρων κατά περίπου 10%. Από το τέλος του τρίτου τριμήνου του 2009 και μετά οι ναύλοι σημείωσαν ανάκαμψη, που οφείλεται τόσο στη χρήση μέρους του στόλου για αποθήκευση αργού πετρελαίου όσο και στο δριμύ χειμώνα που αντιμετώπισε το δυτικό ημισφαίριο (βλ. Διάγραμμα 2.3).

5.4.3 Οι προοπτικές που υπήρχαν για το 2010

Οι ναύλοι για τα πλοία μεταφοράς ξηρού φορτίου εκτιμάται ότι θα σημειώσουν άνοδο το 2010, παρόλο που η αύξηση της χωρητικότητας του παγκόσμιου στόλου ξηρού φορτίου αναμένεται να ξεπεράσει το 10% το 2010 σε σύγκριση με το 2009. Η εκτίμηση αυτή θεμελιώνεται αφενός στην αύξηση της ζήτησης υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών ξηρού φορτίου κατά περίπου 5% —η μεγαλύτερη αύξηση αναμένεται να σημειωθεί στη ζήτηση για μεταφορά σιδηρομεταλλεύματος και αφετέρου στην ήδη παρατηρούμενη καθυστέρηση (λόγω συμφόρησης) στη φόρτωση και εκφόρτωση των πλοίων στους λιμένες της Αυστραλίας και της Κίνας αντίστοιχα, η οποία περιορίζει την προσφορά διαθέσιμων πλοίων. Η προβλεπόμενη αύξηση της χωρητικότητας του παγκόσμιου στόλου πετρελαιοφόρων πλοίων κατά περίπου 10% σε συνδυασμό με την μικρή άνοδο της παγκόσμιας κατανάλωσης πετρελαίου (κατά 1,9%)³¹ εκτιμάται ότι θα ασκήσουν πιέσεις στους ναύλους των πετρελαιοφόρων πλοίων. Ωστόσο, αν επιταχυνθεί εκ μέρους των ναυτιλιακών εταιριών η απόσυρση των πετρελαιοφόρων πλοίων μονού κύτους, η αύξηση της χωρητικότητας του στόλου μπορεί να περιοριστεί στο 2-3% και συνεπώς να αποφευχθεί η μείωση των ναύλων.³²

³¹ International Energy Agency, Oil Market Report, 11.2.2010.

³² Από την έκθεση της Τράπεζας της Ελλάδος «Νομισματική Πολιτική 2009-2010»

5.5 Η ΚΙΝΑ ΑΠΕΙΛΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Οι Έλληνες πλοιοκτήτες έχουν δανειστεί σε πολύ υψηλό επίπεδο προκειμένου να επεκτείνουν ή να αναμορφώσουν τους στόλους τους, αλλά εκατοντάδες πλοία υπό κατασκευή χάνουν την αξία τους καθώς οι εμπορικές συνθήκες συνεχώς επιδεινώνονται λόγω της κρίσης. Αρκετοί πλοιοκτήτες, αν και έχουν την “ευχέρεια” να χάσουν προκαταβολές που αντιστοιχούν στο 10% ή στο 20% της αξίας, προτιμούν να συνάψουν νέα συμβόλαια παρά να παραλάβουν πλοία που έχουν απολέσει μέρος της αξίας τους. Άλλοι που δεν έχουν αυτή τη δυνατότητα λόγω και υψηλού δανεισμού προχωρούν σε επαναδιαπραγμάτευση δανείων, ενώ προσπαθούν να καθυστερήσουν την παραλαβή νέων πλοίων υπό την ελπίδα ότι οι συνθήκες θα βελτιωθούν εντός του 2010.

“Αυτό που βλέπουμε πλέον είναι σωρεία ακυρώσεων”, υποστηρίζει η κ. Αλεξάνδρα Παπαδοπούλου – Σουμάκη³³. Η πτώση έρχεται έπειτα από μία περίοδο πιστωτικής έκρηξης. Σύμφωνα με την Petrofin Bank Research³⁴, ο δανεισμός των Ελλήνων πλοιοκτητών έφτασε στα 73,2 δισ. ευρώ πέρυσι από 32,3 δισ. που ήταν το 2004.

Βέβαια, οι παραγγελίες διπλασιάστηκαν στο ίδιο διάστημα -σε παγκόσμιο επίπεδο- αφήνοντας έναν μεγάλο όγκο πλοίων έτοιμων προς παράδοση, που αντιστοιχεί στο 70% του ήδη υπάρχοντος στόλου ξηρού φορτίου, στο 42% του στόλου containers και στο 30% του στόλου πετρελαιοφόρων.

Τα υπό κατασκευή πλοία αντιστοιχούν στο 1/3 της συνολικής μεταφορικής ικανότητας του ελληνικού στόλου, η οποία διαμορφώνεται στα 263,6 εκατ. dt τόνους. Είναι ο μεγαλύτερος στόλος της υφηλίου και κατέχει το 16,2% της παγκόσμιας μεταφορικής ικανότητας. Μέχρι στιγμής δεν έχουν υπάρξει χρεοκοπίες ελληνικών ναυτιλιακών εταιριών, αλλά εάν η κρίση συνεχιστεί κάποιοι μικροί παίκτες στην αγορά δεν θα επιβιώσουν.

Στις προηγούμενες κρίσεις οι τράπεζες έτρεχαν να κλείσουν τους κακούς πιστωτές, ιδιαίτερα εάν ήταν νέοι στην αγορά. Όμως στην τρέχουσα κρίση είναι λιγότερο

³³ αντιπρόεδρος του τμήματος πιστώσεων της HSBC στην Ελλάδα. Σύμφωνα με τους χρηματιστές, η αξία των πλοίων έχει υποχωρήσει κατά μέσο όρο 20% και αναμένεται ότι θα συνεχίσει να υποχωρεί, Ιούνιος 2010

³⁴ εταιρία αναλύσεων στην Αθήνα, μελέτη που δημοσιεύτηκε στις 15 μαρτίου 2010

επιθετικές, καθώς φροντίζουν και να προστατέψουν τους ισολογισμούς τους. Περίπλοκες συμφωνίες για παροχή δανείων επανεξετάζονται.

“Οι τράπεζες δεν μπορούν να λάβουν σκληρά μέτρα ενάντια στους ιδιοκτήτες που δεν μπορούν να καλύψουν τις υποχρεώσεις τους, καθώς αυτό θα σημαίνει ότι προσθέτουν σε επισφάλειες και σε απομειώσεις ενεργητικού, γεγονός που δεν αντέχουν να πράξουν, τουλάχιστον αυτή τη στιγμή”, δηλώνει ο κ. Δημήτρης Αναγνωστόπουλος³⁵.

Ως αντάλλαγμα για την παράταση αποπληρωμής δανείων, οι τράπεζες χρεώνουν υψηλότερο επιτόκιο και υποχρεώνουν τους πλοιοκτήτες να ρίξουν φρέσκο χρήμα στις εταιρίες τους μέσω είτε πώλησης πλοίων είτε μείωσης προσωπικού.

Για πέντε χρόνια, έως τα μέσα του 2008, οι πλοιοκτήτες απόλαυσαν μία άνευ προηγουμένου άνθηση στο εμπόριο με τη Βραζιλία, τη Ρωσία, την Ινδία και την Κίνα, ενώ την ίδια στιγμή οι ναύλοι είχαν εκτοξευτεί σε επίπεδα-ρεκόρ.

Οι Έλληνες πλοιοκτήτες έτρεξαν να παραγγείλουν νέα πλοία στα ασιατικά ναυπηγεία -κυρίως στην Κίνα- και οι ημερομηνίες παραδόσεων είναι μετά το 2013. Η έκρηξη στις παραγγελίες οδήγησε σε αντίστοιχη πορεία τις τιμές.

Ορισμένοι, πάντως, πλοιοκτήτες πραγματοποίησαν τις παραγγελίες για κερδοσκοπικούς λόγους, με στόχο να μεταπωλήσουν αργότερα τα πλοία, καθώς προέβλεπαν ότι οι τιμές θα παρέμεναν ψηλά.

Όμως ήρθε η πιστωτική κρίση και οι ναύλοι κατέρρευσαν. Ο δείκτης Baltic Dry υποχώρησε 94% στο διάστημα Μαΐου – Δεκεμβρίου 2008 και ο δείκτης των tankers υποχώρησε 40%.

Φέτος ο κλάδος ξηρού φορτίου καταγράφει μερική ανάκαμψη, αφού η Κίνα ξεκινά να καλύπτει τις ανάγκες τις σε σιδηρομετάλλευμα και σε άλλα εμπορεύματα. Όμως ο δείκτης των tankers συνεχίζει να υποχωρεί. Τον περασμένο μήνα ήταν 80% χαμηλότερα σε σύγκριση με το επίπεδο-ρεκόρ του περασμένου Ιουλίου.

Η κ. Παπαδοπούλου – Σουμάκη υποστηρίζει ότι, εάν τα ναυπηγεία δεν κατορθώσουν να παραδώσουν τα πλοία στην ώρα τους, τότε οι ιδιοκτήτες θα ακυρώσουν τις παραγγελίες χωρίς καμία επιβάρυνση. Όμως, ακόμη και εάν τα ναυπηγεία τα καταφέρουν, μπορεί να υπάρξουν ακυρώσεις, καθώς “αν οι πλοιοκτήτες πρέπει να πληρώσουν τεράστια ποσά θα προτιμήσουν να χάσουν τις προκαταβολές”.

³⁵ σύμβουλος ναυτιλίας στην ABN Amro, Ιούνιος 2010

Σύμφωνα με την HSBC Shipping Services, περίπου το 60% των πλοίων που έχει προγραμματιστεί να παραδοθεί μεταξύ των ετών 2010 και 2011 μπορεί τελικά “να μη φτάσει ποτέ στον προορισμό του”.

Όμως, την ίδια στιγμή τα κινεζικά ναυπηγεία -με προτροπή της κυβέρνησης- αναλαμβάνουν τις ακυρωθείσες συμφωνίες. Επίσης, Κινέζοι αγοράζουν πλοία μεταφοράς ξηρού φορτίου σε χαμηλές τιμές, σύμφωνα με χρηματιστές.

Σε μακροχρόνιο διάστημα αύξηση στα πλοία που κατέχουν Κινέζοι θα έχει αρνητική επίδραση για τις ελληνικές ναυτιλιακές εταιρίες, οι οποίες μετάφεραν μεγάλο όγκο των κινεζικών εξαγωγών κατά τη διάρκεια των χρόνων της άνθησης.

“Οι Έλληνες δεν έχουν αρκετά cargo για να καλύψουν τον μεγάλο όγκο του στόλου τους”, δηλώνει ο κ. Αναγνωστόπουλος και προσθέτει: “Οι ασιατικές χώρες και κυρίως η Κίνα διαθέτουν τεράστιο πληθυσμό και υψηλό όγκο εξαγωγών και εισαγωγών.

Ως εκ τούτου, η Κίνα θα προτιμήσει να έχει δικά της πλοία παρά να πληρώνει τους ξένους σε υψηλές τιμές μόλις η αγορά ανακάμψει. Στην επόμενη άνθηση της αγοράς η Κίνα θα μπορεί να αυτοεξυπηρετηθεί χρησιμοποιώντας τον δικό της στόλο”³⁶.

Η Κίνα αποδείχθηκε η κινητήρια δύναμη, η οποία απεγκλώβισε την παγκόσμια οικονομία από τη στενωπό της ύφεσης το 2009, καθώς η οικονομία κατέστη 90 φορές δυναμικότερη από την έναρξη των μεταρρυθμίσεων το 1978, επί προέδρου Ντεγκ Σιάο Πινγκ. Η εκτίμηση της GoldmaSachs θέλει την οικονομία της Κίνας να καταλαμβάνει την πρώτη θέση το 2027. Τότε το ΑΕΠ της θα υπερβαίνει το αντίστοιχο των ΗΠΑ, το οποίο σήμερα διαμορφώνεται στα 14 τρισ. δολ. Το ότι το δεύτερο τρίμηνο του έτους ξεπέρασε την Ιαπωνία αποτελεί ένδειξη ότι ενισχύεται ολοένα και περισσότερο ο ρόλος της στο παγκόσμιο οικονομικό σκηνικό, παρατηρούν αναλυτές. Το 2009, επίσης, η Κίνα είχε υπερβεί τις ΗΠΑ ως η μεγαλύτερη αγορά αυτοκινήτων και τη Γερμανία ως η μεγαλύτερη εξαγωγική δύναμη.

Η απάντηση λοιπόν για το αν η Κίνα όντως αποτελεί απειλή για την ελληνική ναυτιλία δεν είναι απλή. Σίγουρα υπάρχουν πλεονεκτήματα και μειονεκτήματα

³⁶ ΠΗΓΗ: FT.com Άρθρο του Robert McDonald. Copyright The Financial Times Ltd. All rights reserved.

Από την έως τώρα συνεργασία των ελλήνων εφοπλιστών με εταιρείες με κινέζικα συμφέροντα. Αν ακολουθηθεί ορθή πολιτική από την ελληνική πλευρά και με σύνεση και μετρώ διευρυνθεί η έως τώρα συνεργασία, η ελληνική ναυτιλία δεν έχει να φοβηθεί τίποτα.

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΡΑΙΑ

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Όπως είδαμε, η εμφάνιση της Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας στη διεθνή οικονομία αποτελεί μια από τις σημαντικότερες και αξιοσημείωτες εξελίξεις που σημειώθηκαν τα τελευταία χρόνια στο παγκόσμιο οικονομικό σύστημα. Η χώρα αυτή ανήκει ήδη σ' ένα από τα σημαντικότερα εμπορικά έθνη. Αυτό σημαίνει ότι οι όποιες αλλαγές στον όγκο και στη σύνθεση των εμπορικών ροών της Κίνας ή στο εμπορικό καθεστώς της επιδρούν άμεσα στις αντίστοιχες εμπορικές ροές, στην παραγωγή, στην απασχόληση και στην οικονομική ανάπτυξη των εμπορικών της εταίρων. Η ραγδαία ανάπτυξη του εξωτερικού εμπορίου της χώρας με το 21,3% του παγκόσμιου πληθυσμού και με τα συγκριτικά υψηλά ετήσια ποσοστά αύξησης του ΑΕΠ (9% ο ετήσιος μέσος όρος τα 15 τελευταία χρόνια) την καθιστά ως μια από τις σημαντικότερες αγορές του κόσμου. Παράλληλα, η Κίνα απορροφά υψηλό ποσοστό των ξένων άμεσων επενδύσεων, δηλαδή αποτελεί έναν ιδιαίτερα ελκυστικό τόπο για την εγκατάσταση παραγωγικών μονάδων και την ανάληψη επιχειρηματικών δραστηριοτήτων. Πέραν τούτου, η Κίνα επιδιώκει την αναβάθμιση της θέσης της στην πολυμερή οικονομική συνεργασία και τη μετεξέλιξή της σε σημαντικό παράγοντα επηρεασμού των αποφάσεων που λαμβάνονται στα πλαίσια του διεθνούς οικονομικού συστήματος. Λόγω του αυξανόμενου βαθμού οικονομικής ολοκλήρωσής της στην ευρύτερη περιοχή της Ανατολικής και Νοτιοανατολικής Ασίας, η χώρα υφίσταται έντονα τις επιδράσεις της πρόσφατης νομισματικής, συναλλαγματικής και γενικότερα οικονομικής κρίσης που πλήττει σχεδόν όλες τις υπόλοιπες χώρες της περιοχής. Από την άλλη, η αντίδραση και ο τρόπος διαχείρισης της εν λόγω κρίσης από τις κινεζικές αρχές έχει τεράστια σημασία για τις οικονομίες των χωρών αυτών και όχι μόνο.

Αναμφισβήτητα, η Κίνα, παρά τα σημαντικά ανοίγματα και τις διοικητικές μεταρρυθμίσεις, διατηρεί ακόμη πολλά εμπορικά εμπόδια και διοικητικούς περιορισμούς στην ελευθερία ανάληψης εμπορικής δραστηριότητας στο έδαφός της. Πέραν τούτου, η επιβίωση των μεγάλων κρατικών επιχειρήσεων, στις οποίες απασχολούνται τα 2/3 του κινεζικού αστικού πληθυσμού και οι οποίες χαρακτηρίζονται από χαμηλή ανταγωνιστικότητα, εξαρτάται ακόμη από τις κρατικές ενισχύσεις. Τα μεγάλα κρατικά μονοπώλια, ιδιαίτερα στον τομέα των υπηρεσιών, αποκλείουν κάθε μορφή ανταγωνισμού, εμποδίζοντας έτσι την εφαρμογή της

συμφωνίας της GATT (ΠΟΕ) για τις υπηρεσίες αλλά και για το άνοιγμα των κρατικών αγορών και συμβάσεων σε ξένες επιχειρήσεις.

Παρόλ' αυτά, η άμεση ένταξη της Κίνας στον ΠΟΕ και η σταδιακή μετεξέλιξή της σε πλήρες μέλος μετά από μια φάση προσαρμογής θα είχε πολλαπλά οφέλη για όλα τα ενδιαφερόμενα μέλη. Για την Κίνα η ένταξη θα σήμαινε την πολυμερή κατοχύρωση σε διαρκή βάση της ρήτρας του μάλλον ευνοουμένου κράτους και της μη διάκρισης. Από τα μέσα της δεκαετίας του '80, σχεδόν όλες οι χώρες μέλη του ΠΟΕ παραχώρησαν στην Κίνα τα δικαιώματα που απορρέουν από την αρχή αυτή σε καθαρά διμερή βάση, δηλαδή υπό αίρεση, γεγονός που δεν επιτρέπει τη δημιουργία σταθερών και διαφανών συνθηκών, απαραίτητων για την ομαλή ανάπτυξη του εξωτερικού εμπορίου.

Το κύριο ανταγωνιστικό πλεονέκτημα της Κίνας που δεν είναι άλλο από την ναυπηγική της βιομηχανία όπως είδαμε και προηγουμένως. Ας ρίξουμε όμως μια γρήγορη ματιά στους ανταγωνιστές της και τι ακριβώς κάνανε για να αντιμετωπίσουν την παγκόσμια κρίση.

Η ναυπηγική βιομηχανία της Κίνας αναπτύχθηκε με ταχείς ρυθμούς κατά τη διάρκεια του 10ου πενταετούς σχεδίου περίοδο (2000-2005) με μέσο ετήσιο ρυθμό αύξησης της τάξης του 29%. Η κινεζική ναυπηγική παραγωγή αντιπροσωπεύει το 19% στην παγκόσμια ναυπηγική αγορά και κατέχει την τρίτη θέση του κόσμου για 12 συναπτά έτη. Η Κίνα πρόσφατα έλαβε παραγγελίες πλοίων 42,51 εκατ. τόνους νεκρού φορτίου, κατέχει το 30% της παγκόσμιας αγοράς και κατατάσσεται στην δεύτερη θέση της παγκόσμιας αγοράς παραγγελιών πλοίων. Το 2006, η κινεζική ναυπηγική βιομηχανία κατάφερε να συσσωρεύσει έσοδα από πωλήσεις RMB 150.795 εκατ. ευρώ, αυξημένα κατά 30,7% από έτος σε έτος. Επίσης, η ναυπηγική βιομηχανία πραγματοποίησε κέρδος περίπου 10 δισ. ευρώ ως σύνολο, το οποίο ήταν πάνω από τα ακαθάριστα κέρδη της κατά τη διάρκεια του 10ου πενταετούς σχεδίου περίοδο, θέτοντας ρεκόρ.

Η μελλοντική υπερπροσφορά χωρητικότητας του παγκόσμιου εμπορικού στόλου αποτελεί σοβαρό ζήτημα που θα επιδράσει στη ναυλαγορά, στις τιμές κατασκευής νεότευκτων και στην πώληση των μεταχειρισμένων πλοίων, γενικότερα στη ναυπηγοεπισκευαστική βιομηχανία και στη ναυτιλία.

Έτσι η σύγχρονη ναυπηγική έχει ως κύριους στόχους την βελτίωση βασικών χαρακτηριστικών του πλοίου, όπως: της αξιοπιστίας της κατασκευής της ασφάλειας, της ταχύτητας, της άνεσης των επιβαινόντων της οικονομίας καυσίμων και του λόγου μεταφορική ικανότητα/εκτόπισμα και τη μείωση των περιβαλλοντολογικών επιπτώσεων του χρόνου κατασκευής του κόστους κτήσης και των λειτουργικών εξόδων. Νέες τεχνολογίες εφαρμόζονται με την: χρήση προηγμένων μορφών γαστρών και τύπων πλοίων, χρήση σύνθετων υλικών χαμηλού βάρους και υψηλών επιδόσεων. Χρήση σύγχρονων προωστηρίων μέσων, χρήση αυτοματισμών, δορυφορικών επικοινωνιών, χρήση προηγμένων κινητηρίων εγκαταστάσεων, ηλεκτροκίνησης και φιλικών στο περιβάλλον καυσίμων. Χρήση ισχυρών, ολοκληρωμένων λογισμικών συστημάτων μελέτης, σχεδίασης, ανάλυσης, κατασκευής και λειτουργίας πλοίων

Συμπερασματικά, η Κίνα μετά την εκδήλωση της οικονομική κρίση κατέβαλλε σκληρές προσπάθειες για την ανοικοδόμηση της οικονομίας της χώρας. Η αναδιάρθρωση μπορεί να χωριστεί σε τέσσερις μεγάλους τομείς. Οι τομείς αυτοί είναι ο τομέας των συνεργασιών, ο τομέας της αγοράς εργασίας, ο χρηματοοικονομικός τομέας, και ο τομέας απελευθέρωσης της αγοράς.

Αναμφισβήτητα, η Κίνα βρίσκεται σε μια τροχιά συνεχούς αναβάθμισης της θέσης της στην παγκόσμια οικονομία. Λόγω του ήδη σημαντικού ποσοστού της στο διεθνές εμπόριο και στην κατανομή των άμεσων επενδύσεων, οι εξελίξεις που αφορούν τις αποφάσεις οικονομικής πολιτικής, το καθεστώς της εξωτερικής οικονομίας, τα μακροοικονομικά μεγέθη, την ισοτιμία του γιουάν κ.α. έχουν έναν ολοένα αυξανόμενο αντίκτυπο στη διεθνή οικονομία, και ιδιαίτερα στην οικονομία των χωρών της περιοχής με τις οποίες η Κίνα έχει αναπτύξει έντονες σχέσεις. Αντιστρόφως, αυξάνεται προοδευτικά και ο βαθμός εξάρτησης της κινέζικης οικονομίας από τις εξελίξεις στις διεθνείς αγορές. Η αναβάθμιση της βαρύτητας της Κίνας στις διεθνείς αγορές δεν συνοδεύτηκε όμως από μια αντίστοιχη αύξηση της επιρροής της στο σύστημα των θεσμοθετημένων διεθνών οικονομικών σχέσεων, δηλαδή σ' εκείνους τους διεθνείς οικονομικούς οργανισμούς και σ' εκείνα τα στοιχεία της οικονομικής διπλωματίας τα οποία διαδραματίζουν αποφασιστικό ρόλο στη διαμόρφωση, στη λειτουργία και στη μετεξέλιξη της παγκόσμιας οικονομικής τάξης.

Η μελλοντική θέση της Κίνας στο παγκόσμιο οικονομικό σύστημα θα εξαρτηθεί μεταξύ των άλλων από την πορεία των εσωτερικών της μεταρρυθμίσεων, από την

αποτελεσματική αντιμετώπιση εσωτερικών οικονομικών προβλημάτων από την πρόοδο στο εξωτερικό άνοιγμα της οικονομίας, από την περιφερειακή και τομεακή διαφοροποίηση των εξωτερικών εμπορικών σχέσεων της και γενικά από τη διασφάλιση της αξιοπιστίας και της φερεγγυότητάς της στις διεθνείς αγορές. Οι πρόσφατες αποφάσεις της κινεζικής κυβέρνησης για συνταγματική κατοχύρωση του ρόλου της ιδιωτικής οικονομίας, για αναδιάρθρωση των κρατικών επιχειρήσεων, για πάταξη της διαφθοράς, για εκσυγχρονισμό του χρηματοπιστωτικού συστήματος, για μερική φιλελευθεροποίηση του τουριστικού κλάδου, για μεγαλύτερη ελευθερία στην επιλογή του τύπου εγκατάστασης ξένων επιχειρήσεων κλπ ασφαλώς αναβαθμίζουν την εικόνα της χώρας προς τα έξω.

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

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

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Ελληνική

1. Βασίλη Μεταξά, Βιβλίο "Ναυτιλιακή Οικονομική".
2. Κ.Γκιζιάκη, Βιβλίο "Εισαγωγή Στις Ναυλώσεις".
3. Γουλιέλμος Μ. Αλέξανδρος, «Χρηματοδότηση ναυτιλιακών επιχειρήσεων», εκδόσεις Α. Σταμούλης.
4. Γεωργαντόπουλος Ελ. Και Βλάχος Γ.Π., «Ναυτιλιακή Οικονομική», εκδόσεις J+J Ελλάς.
5. Γουλιέλμος Μ. Αλέξανδρος (), «Management Ναυτιλιακών επιχειρήσεων», 1^η έκδοση, 2^η έκδοση, 3^η έκδοση -Α και Β τόμος- εκδόσεις Α. Σταμούλης.

Πανεπιστημιακές σημειώσεις:

1. Ψαραύτης Χαρίλαος, «Οικονομική Θαλασσίων Μεταφορών», Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, τμήμα Ναυπηγών Μηχανολόγων.

Ξενόγλωσση:

1. G. Mina and F. Perkins, China's Transition Economy-Between Plan and Market, Department of Foreign Affairs and Trade, Australia, Briefing Paper Series No 5, July 1997, p. 10
2. Ibid., pp. 3-9
3. Neue Zürcher Zeitung, "China restrukturiert seine Zentralbank", 18.11.1998, Nr. 268 23
4. Financial Times, "China: Five More Trusts to Be Closed", February 3, 1999 και Financial Times, "China: Beijing Drafts Bankruptcy Laws", February 5, 1999
5. Neue Zürcher Zeitung, "Erstes Wertpapiergesetz in China", 4.1.1999, Nr. 302
6. World Bank, World Development Report: From Plan to Market, New York: Oxford University Press, 1996, p. 24
7. G. Mina, op. cit., 18

8. Neue Zürcher Zeitung, "China wertet die Privatwirtschaft auf", 2.2.1999, Nr. 26
9. Financial Times, "China: Beijing Fillip for Private Sector", February 4, 1999
10. Z. Hu and M.S. Khan, " Why is China Growing so Fast?", IMF Economic Issues, No. 8, Washington D.C., Oct. 1997; IMF, World Economic Outlook, Washington D.C., Oct. 1998, pp. 82-106
11. Financial Times, "China: Beijing Fillip for Private Sector", op. cit.
12. Zhang, X., Trade Reform and Resource Allocation Efficiency in China, Asian Business Centre Working Paper 1/95, Institute of Applied Economic and Social Research, University of Melbourne, Melbourne 1995; World Bank, Internal Market Development and Regulation, World Bank Country Study, Washington D.C., 1994
13. World Trade Organisation, World Trade Growth Accelerated in 1997, "Despite Turmoil in Some Asian Financial Markets", Focus, March 1998, No.2, Geneva 1998, p.6.
14. G. Mina, op. cit., p.11
15. Ibid.
16. IMF, Economic Reform in China: A New Phase IMF Occasional Paper 114, Washington D.C., 1994, p.10.
17. G. Mina., op. cit., pp. 11-14.
18. Bach, Ch., et al "China and the WTO: Tariff Offers, Exemptions, and Welfare Implications" Weltwirtschaftliches Archiv, Vol. 132, No 3, 1996, p. 410.
19. G. Mina., op. cit., p.13.
20. Το Υπουργείο Οικονομικών της Κίνας ανακοίνωσε τον Ιανουάριο του 1999 ότι πρόκειται να προβεί σε δασμολογικές μειώσεις μεταξύ 8% και 78% για 1014 τύπους προϊόντων. Βλ., Neue Zürcher Zeitung, "Kampf Pekings gegen die Folgen der Asien-Krise", 7.1.1999, Nr 4 23.
21. Ministry of Foreign Trade and Economic Cooperation (MOFTEC), Basic Policies Governing China's Foreign Trade and Economic Cooperation 1998, p.p. 10-13
22. World Trade Organization, op. cit., p.3.
23. Ibid., p. 6.
24. World Trade Organisation (WTO), "World Trade Growth", Geneva, 19 March 1998, p.p. 14-16 (<http://www.wto.org/wto/intltrad/internat.htm>)
29. Από τις αρχές του 1995 η Κίνα συμμετέχει στον ΠΟΕ ως παρατηρητής.

25. Lardy, N.R., "China and the WTO", The Brookings Institution, Brookings Policy Briefs, No 10, Washington D.C., Sept., 1996 και Haass, R.N., and N. Lardy, "The United States and China: A New Framework", The Brookings Institution, Brookings Policy Briefs No 25, Washington D.C., Oct., 1997
26. European Union, The European Commission, "Building a Comprehensive Partnership with China", Communication from the Commission, Brussels, 25/03/1998, pp. 9-11.
27. Schultz, S., "Transformationsl_nder und multilaterales Handelssystem: Schnellere Einbindung erforderlich", DIW-Wochenbericht 5/96, Berlin 1996.
28. Alba, P., et al, "Volatility and Contagion in a Financially - Integrated World: Lessons from East Asia's Experience" Paper presented at the PAFTAD 24 Conference, "Asia Pacific Financial Liberalization and Reform", May 20-22, 1998, Changnoi, Thailand, 1998 και Corsetti, G., et al., "What Caused the Asia Currency and Financial Crisis?", Yale University, (<http://www.stern.nyu.edu/~nrubini/asia/Asia Home Page.html>)
29. Stopford M. 1997. Maritime Economics. Routledge

Επιστημονικά άρθρα:

1. Stopford Martin, «Will the next 50 years be as chaotic in Shipping as the last?», Clarkson Research