

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ



**ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ
ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ**

**στη
ΝΑΥΤΙΛΙΑ**

**“ΟΙ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΗΣ
ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΚΡΙΣΗΣ ΣΤΗ
ΝΑΥΤΙΛΙΑ”**

Ζούζιας Ευάγγελος

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

Πειραιάς

Νοέμβριος 2012

Copyright© Ευάγγελος Ζούζιας, 2012.

Με επιφύλαξη παντός δικαιώματος. All rights reserved.

Το άτομο το οποίο εκπονεί την Διπλωματική Εργασία φέρει ολόκληρη την ευθύνη προσδιορισμού της δίκαιης χρήσης του υλικού, η οποία ορίζεται στη 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.

ΤΡΙΜΕΛΗΣ ΕΞΕΤΑΣΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Η παρούσα Διπλωματική Εργασία εγκρίθηκε ομόφωνα από την Τριμελή Εξεταστική Επιτροπή που ορίσθηκε από την 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 Καθηγητής)
- Μερίκας Ανδρέας
- Θεοδωρόπουλος Σωτήριος

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

ΠΡΟΛΟΓΟΣ ΚΑΙ ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ

Η παρούσα διπλωματική εργασία εκπονήθηκε στα πλαίσια των σπουδών μου στο Μεταπτυχιακό Πρόγραμμα στη Ναυτιλία του Πανεπιστημίου Πειραιά. Με την ολοκλήρωσή της, θα ήθελα να ευχαριστήσω θερμά όλους όσους με στήριξαν και μου συμπαραστάθηκαν προκειμένου να ολοκληρώσω με επιτυχία τις σπουδές μου.

Ειδικότερα, θα ήθελα να ευχαριστήσω τον επιβλέποντα καθηγητή μου κ. Πελαγίδα Θεόδωρο, που μου έδωσε την ευκαιρία να ασχοληθώ με το συγκεκριμένο θέμα και να κατανοήσω την επίδραση της οικονομικής κρίσης στον τομέα της ναυτιλίας, καθώς και για την καθοδήγηση και τις πληροφορίες που μου παρείχε κατά την διάρκεια της συγγραφής της εργασίας μου.

Τέλος, θα ήθελα να εκφράσω την ευγνωμοσύνη μου στην οικογένειά μου για την συμπαράσταση και την υπομονή που έδειξαν όλο αυτό το διάστημα.

Ζούζιας Ευάγγελος

Πειραιάς, Νοέμβριος 2012

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ	vi
ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΣΧΗΜΑΤΩΝ	viii
ΣΚΟΠΟΣ ΤΗΣ ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ	1
ABSTRACT	3
1. Η ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΡΙΣΗ	5
1.1 ΕΙΣΟΔΟΣ ΣΤΗΝ ΚΡΙΣΗ ΤΟΥ 2008	5
1.2 ΤΑ ΑΙΤΙΑ ΤΗΣ ΚΡΙΣΗΣ	7
1.3 Η ΓΕΝΝΗΣΗ ΤΗΣ ΚΡΙΣΗΣ	10
1.4 ΟΙ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΗΣ ΚΡΙΣΗΣ	13
1.5 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ	14
2. Η ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΟΥ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΕΜΠΟΡΙΟΥ	17
2.1 ΑΠΟΛΥΤΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΟΥ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΥ ΕΜΠΟΡΙΟΥ	17
2.2 ΡΑΓΔΑΙΑ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΩΝ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΚΙΒΩΤΙΩΝ	18
2.3 ΕΚΡΗΞΗ ΣΤΙΣ ΕΜΠΟΡΙΚΕΣ ΑΝΙΣΟΡΡΟΠΙΕΣ	19
2.4 ΕΝΑΛΛΑΓΗ ΣΧΕΣΕΩΝ ΜΕΤΑΞΥ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ, ΕΜΠΟΡΙΟΥ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ	20
2.5 Η ΠΟΡΕΙΑ ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΕΜΠΟΡΙΟΥ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΟΔΟ ΤΗΣ ΚΡΙΣΗΣ 23	
2.6 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ	29
3. Η ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΟΔΟ ΤΗΣ ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΚΡΙΣΗΣ	32
3.1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ	32
3.2 ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΙ ΚΥΚΛΟΙ	34
3.3 ΠΡΟΣΑΡΜΟΓΗ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑΣ ΣΤΗΝ ΚΡΙΣΗ	36
3.3.1 ΠΑΥΣΗ ΝΕΩΝ ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΩΝ	37
3.3.2 ΚΑΤΑΣΤΡΟΦΕΣ ΠΛΟΙΩΝ	40
3.3.3 ΑΚΥΡΩΣΗ ΚΑΙ ΕΠΑΝΑΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΣΜΟΣ ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΩΝ	42
3.3.4 ΜΕΙΩΣΗ ΤΗΣ ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΗΣ	44
3.3.5 ΑΝΕΝΕΡΓΟΣ – ΠΑΡΟΠΛΙΣΜΕΝΟΣ ΣΤΟΛΟΣ	45
3.4 ΣΥΓΧΩΝΕΥΣΗ: ΜΑΚΡΟΠΡΟΘΕΣΜΗ ΠΡΟΣΑΡΜΟΓΗ	46
3.5 ΕΠΑΝΑΚΑΜΨΗ ΚΑΙ ΑΝΤΙΚΥΚΛΙΚΗ ΟΨΗ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑΣ	46
3.6 ΣΥΓΚΛΙΣΗ ΠΡΟΣΦΟΡΑΣ – ΖΗΤΗΣΗΣ	47
3.7 ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗ ΤΗΣ ΕΥΚΑΙΡΙΑΣ: ΑΝΤΙΚΥΚΛΙΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΣΤΙΣ ΙΔΙΩΤΙΚΕΣ ΕΠΕΝΔΥΣΕΙΣ	48
3.8 ΑΝΤΙΚΥΚΛΙΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΣΤΙΣ ΔΗΜΟΣΙΕΣ ΕΠΕΝΔΥΣΕΙΣ	49
3.9 Ο ΡΟΛΟΣ ΤΗΣ ΚΙΝΑΣ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ	50

3.10	Η ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΚΑΙ Η ΛΙΜΕΝΙΚΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ ΣΕ ΑΣΤΑΘΕΙΑ, ΔΕΙΚΤΕΣ, ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΙΟ ΣΕ ΚΡΙΣΗ	51
3.11	ΤΑΥΤΟΧΡΟΝΕΣ ΠΙΕΣΕΙΣ ΑΠΟ ΠΡΟΣΦΟΡΑ ΚΑΙ ΖΗΤΗΣΗ	53
3.12	ΑΝΑΘΕΩΡΗΣΗ ΠΡΟΒΛΕΨΕΩΝ ΚΑΙ ΑΞΙΩΣΕΩΝ ΓΙΑ ΑΝΑΠΤΥΞΗ.....	56
3.13	Η ΛΙΜΕΝΙΚΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ ΚΑΙ Η ΚΡΙΣΗ ΤΟΥ 2008 - ΕΠΙΛΟΓΟΣ	57
3.14	ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ	58
4.	Η ΕΠΙΔΡΑΣΗ ΤΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΚΡΙΣΗΣ ΣΤΙΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΑΓΟΡΕΣ	62
4.1	Η ΕΠΙΔΡΑΣΗ ΤΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΚΡΙΣΗΣ ΣΤΟΝ ΤΟΜΕΑ ΤΩΝ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΧΥΔΗΝ ΦΟΡΤΙΟΥ	62
4.1.1	ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	62
4.1.2	ΝΑΥΛΟΙ ΠΛΟΙΩΝ	63
4.1.3	ΤΙΜΕΣ ΠΛΟΙΩΝ	70
4.1.4	ΠΑΡΑΓΩΓΗ ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΙΟ ΔΗΜΗΤΡΙΑΚΩΝ	73
4.2	ΟΙ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΗΣ ΧΤΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΚΡΙΣΗΣ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΤΑΚΤΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ	77
4.2.1	ΝΑΥΛΟΙ	78
4.2.2	ΤΙΜΕΣ ΠΛΟΙΩΝ	81
4.2.3	ΟΙ ΕΥΚΑΙΡΙΕΣ ΜΕΣΑ ΑΠΟ ΤΗΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΡΙΣΗ	83
4.3	Η ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΡΙΣΗ ΚΑΙ Η ΑΓΟΡΑ ΤΩΝ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΩΝ	85
4.3.1	ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	85
4.3.2	Η ΔΙΑΚΥΜΑΝΣΗ ΤΗΣ ΖΗΤΗΣΗΣ ΚΑΙ ΤΗΣ ΤΙΜΗΣ ΤΟΥ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ 85	
4.3.3	ΝΑΥΛΟΙ ΠΛΟΙΩΝ	86
4.3.4	ΠΑΡΑΛΑΒΕΣ – ΚΑΤΑΣΤΡΟΦΕΣ ΠΛΟΙΩΝ	91
4.3.5	ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ	95
5.	ΕΠΙΛΟΓΟΣ.....	97
6.	ΠΑΡΑΠΟΜΠΕΣ.....	99
7.	ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ	100

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ

Πίνακας 2-1 Development of international seaborne trade, selected years (millions of tons loaded) (UNCTAD 2010).....	24
Πίνακας 2-2 World seaborne trade in 2006–2009, by type of cargo and country group (UNCTAD, 2010).....	25
Πίνακας 2-3 Development of international seaborne trade, selected years (millions of tons loaded) (UNCTAD, 2011).....	26
Πίνακας 2-4 World seaborne trade in 2006–2010, by type of cargo and country group (concluded) (UNCTAD, 2011).....	28
Πίνακας 3-1 Growth of demand and supply in container shipping, 2000–2009 (annual growth rates) (Hoffman J. (2010), Shipping Out of the Economic Crisis).....	35
Πίνακας 3-2 Tonnage reported sold for demolition 2010 (UNCTAD 2011).....	39
Πίνακας 3-3 Deliveries of new-buildings, different vessel types (2010) (concluded) (UNCTAD 2011).....	43
Πίνακας 3-4 Ships on order and in service on 1st July 2008 by main class of ship (De Monie G., Rodrigue J.P., Notteboom T. (2009), Economic Cycles in Maritime Shipping and Ports: The Path to the Crisis of 2008).....	54
Πίνακας 4-1 Εξέλιξη ναύλων από ΔΕΚ/2007 έως ΙΟΥΝ/2009 για χρονοναύλωση 12 μηνών και των 18 μηνών για διαφόρους τύπους πλοίων (Pocuca M., Zanne M. (2009), The Impact of Global Economic Crisis on the Dry Bulk Shipping Industry).....	66
Πίνακας 4-2 Εξέλιξη των ναύλων στην περίπτωση της ελεύθερης αγοράς, κατά την ίδια περίοδο από ΔΕΚ/2007 έως ΙΟΥΝ/2009 (Pocuca M., Zanne M. (2009), The Impact of Global Economic Crisis on the Dry Bulk Shipping Industry).....	67
Πίνακας 4-3 Τιμές καινούριων και μεταχειρισμένων πλοίων Εξέλιξη κατά την περίοδο από ΙΑΝ/2008 έως ΙΟΥΝ/2009 (Pocuca M., Zanne M. (2009), The Impact of Global Economic Crisis on the Dry Bulk Shipping Industry).....	71
Πίνακας 4-4 Representative new building prices, 2003–2010 (millions of dollars, average prices) (UNCTAD, 2011).....	72
Πίνακας 4-5 Second-hand prices for five-year-old ships, 2003–2010 (millions of dollars, end-of-year figures) (UNCTAD, 2011).....	73
Πίνακας 4-6 Ύψος εξαγωγών προ και μετά την έναρξη της παγκόσμιας οικονομικής κρίσης (Pocuca M., Zanne M. (2009), The Impact of Global Economic Crisis on the Dry Bulk Shipping Industry).....	76
Πίνακας 4-7 Container ship time charter rates (\$ per 14-ton slot/day)(UNCTAD, 2009)...	80
Πίνακας 4-8 Representative new-building prices in selected years (millions of dollars, end-of-year figures).....	82

Πίνακας 4-9 The effect of the 2007 financial crisis on the Liner Shipping Industry and the newly adopted practices (Samaras I., Papadopoulou E.M., The Global Financial Crisis – The Effects on the Liner Shipping Industry and the Newly Adopted leading Practices).....	84
Πίνακας 4-10 Tanker freight indices, 2007–2009 (monthly figures) (UNCTAD, 2009).....	87
Πίνακας 4-11 Tanker market summary: clean and dirty spot rates, 2007–2009 (worldwide(WS)) (UNCTAD, 2009)	89
Πίνακας 4-12 Tanker freight indices, 2008–2010 (monthly figures) (UNCTAD, 2010).....	90
Πίνακας 4-13 Tanker market summary: clean and dirty spot rates, 2008–2010 (Worldscale)(UNCTAD, 2010)	93
Πίνακας 4-14 Tanker market summary: clean and dirty spot rates, 2009–2011 (Worldscale)(UNCTAD, 2011).....	94

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΣΧΗΜΑΤΩΝ

Σχήμα 3-1 World tonnage on order, 2000–2010a (thousands of dwt)(UNCTAD 2011) ...	38
Σχήμα 3-2 Tonnage reported sold for demolition in the main shipbreaking countries, 2009(thousands of gross tons) (UNCTAD 2010).....	41
Σχήμα 3-3 Cellular Containership Fleet Projection up to 2012 for Three Selected Classes. (AXS Alphaliner)	55
Σχήμα 4-1 Dry Cargo freight indices, 2004-2010 (UNCTAD, 2010).....	65
Σχήμα 4-2 Dry Cargo freight indices, 2004-2010 (UNCTAD, 2010).....	68
Σχήμα 4-3 Ύψος ναύλων σε σχέση με τιμή πετρελαίου (Pocuca M., Zanne M. (2009), The Impact of Global Economic Crisis on the Dry Bulk Shipping Industry)	77

ΣΚΟΠΟΣ ΤΗΣ ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

Η παρούσα εργασία έχει ως σκοπό να αναδείξει τις επιπτώσεις της χρηματοοικονομικής κρίσης στην παγκόσμια ναυτιλία. Για την επίτευξη του στόχου της εργασίας αρχικά αναλύονται τα γενικότερα και ειδικότερα αίτια γέννηση της κρίσης του 2008 καθώς και τα χαρακτηριστικά της. Στη συνέχεια γίνεται μια επισκόπηση στην ανάπτυξη του διεθνούς εμπορίου των τελευταίων ετών και αναλύεται η επίδραση της ύφεσης στο εμπόριο και η πτωτική του πορεία συνεπεία αυτής. Τέλος, επιλέγεται το χρονικό διάστημα 2008 – 2010, το οποίο αποτέλεσε την περίοδο βαθιάς οικονομικής ύφεσης σε παγκόσμιο επίπεδο, με σκοπό να εξεταστεί η επιρροή της στο σύνολο της ναυτιλιακής βιομηχανίας, αλλά και ειδικότερα στις τρεις κύριες ναυτιλιακές αγορές, την αγορά μεταφοράς χύδην φορτίου, την αγορά τακτικών γραμμών και την αγορά των δεξαμενοπλοίων.

Στο Κεφάλαιο 1 εξετάζονται τα κύρια χαρακτηριστικά της παγκόσμια χρηματοοικονομικής κρίσης του 2008. Γίνεται ιδιαίτερη αναφορά στους παράγοντες που σημάδεψαν αρνητικά την παγκόσμια οικονομία και αναλύονται τα αίτια που λειτούργησαν καταλυτικά στον αποπροσανατολισμό της, όπως αυτά απαρτίζονται από την κυριαρχία νεοκλασικών απόψεων, τις μεγάλες παγκόσμιες μακροοικονομικές ανισοροπίες, το ρόλο των τραπεζών και την αναξιοπιστία στη δράση των εταιρειών ειδικού σκοπού. Ακολούθως γίνεται μνεία στο μηχανισμό γέννησης της κρίσης μέσω των δομημένων τίτλων CDO, η δράση των οποίων παρήγαγε πρόβλημα ρευστότητας, πιστωτικό πάγωμα και σοβαρές συναλλαγματικές διακυμάνσεις, οδηγώντας έτσι στην επικράτηση της αφερεγγυότητας στη διατραπεζική αγορά. Το κεφάλαιο κλείνει με τις επιπτώσεις της κρίσης τόσο στις αναπτυγμένες όσο και στις αναπτυσσόμενες χώρες, μέσω της μείωσης των εξαγωγών και του ΑΕΠ και της κατάρρευσης του διεθνούς εμπορίου.

Το Κεφάλαιο 2 επικεντρώνεται στο διεθνές εμπόριο. Στο πρώτο μέρος του κεφαλαίου γίνεται μια επισκόπηση στην πορεία του παγκοσμίου εμπορίου από τις αρχές της δεκαετίας του 1990 έως και το 2008, με σκοπό να γίνουν κατανοητοί οι μηχανισμοί που οδήγησαν στην απόλυτη ανάπτυξη του, όπως είναι οι διαδικασίες ενοποίησης, τα συστήματα παραγωγής, τα διεθνή συστήματα μεταφορών και η μεταφορική αποδοτικότητα

του εμπορίου. Παράλληλα, πραγματοποιείται αναφορά στο ρόλο που διαδραμάτισε η ραγδαία ανάπτυξη και χρήση των εμπορευματοκιβωτίων στον τομέα των μεταφορών. Στο δεύτερο μέρος του κεφαλαίου αναλύεται η επίδραση της οικονομικής κρίσης στο διεθνές εμπόριο, μέσω των εμπορικών ανισορροπιών που προέκυψαν. Οι λόγοι που εξηγούν τις εμπορικές ανισορροπίες σχετίζονται με τα ανταγωνιστικά πλεονεκτήματα και την αναζήτηση χαμηλότερου κόστους παραγωγής, στις διεθνείς άμεσες επενδύσεις, στο χρέος και τον πληθωρισμό. Το κεφάλαιο ολοκληρώνεται με την ανάλυση της εναλλαγής σχέσεων μεταξύ ναυτιλίας, εμπορίου και οικονομίας και την περιγραφή της πτώσης του εμπορίου με αριθμητικά δεδομένα για το χρονικό διάστημα της βαθιάς ύφεσης (2008-2010).

Στο Κεφάλαιο 3 αναλύεται η επίδραση της χρηματοοικονομικής κρίσης στον τομέα της ναυτιλίας. Η παγκόσμια ναυτιλία επηρεάστηκε σε σημαντικό βαθμό από την κρίση. Η μείωση στο εμπόριο επέφερε με τη σειρά της άμεση μείωση στη ζήτηση για θαλάσσιες μεταφορές και συναφείς υπηρεσίες. Αρχικά πραγματοποιείται μια αναφορά στους κύκλους που χαρακτηρίζουν τη ναυτιλιακή αγορά στο σύνολό της. Η κυκλική φύση της ναυτιλιακής αγοράς εξηγεί το γεγονός ότι τυχόν αλλαγές στα επίπεδα των ναύλων προκαλούν με τη σειρά τους νέες επενδύσεις από πλευράς πλοιοκτητών και των λοιπών εμπλεκομένων με αποτέλεσμα τη συνεχή ανατροπή των δεδομένων της αγοράς. Ιδιαίτερη αναφορά γίνεται στους πέντε τρόπους προσαρμογής της ναυτιλιακής αγοράς στη μεταβολή της ζήτησης που αποτελεί και το κυρίαρχο χαρακτηριστικό που απορρέει από την κρίση. Τέλος, περιγράφονται οι δράσεις των πλοιοκτητών, των εμπόρων, κράτους – ιδιωτών σε θέματα επενδύσεων στον τομέα της ναυτιλίας, λαμβάνοντας υπόψη τα νέα δεδομένα που προέκυψαν λόγω της ύφεσης, καθώς και το σημαντικό ρόλο που διαδραμάτισε η Κίνα κατά την περίοδο αυτή.

Τέλος, το Κεφάλαιο 4 αποτελεί μια επισκόπηση της πορείας των τριών κύριων ναυτιλιακών αγορών: της αγοράς μεταφοράς χύδην φορτίου (bulk market), της αγοράς τακτικών γραμμών (liner market) και της αγοράς δεξαμενοπλοίων (tanker market). Τα αποτελέσματα του συγκεκριμένου κεφαλαίου εστιάζονται στην πορεία των ναύλων και των τιμών των πλοίων για κάθε αγορά, κατά την περίοδο 2008-2010.

Λέξεις κλειδιά: Οικονομική κρίση, Διεθνές εμπόριο, Ναυτιλία, Ναυτιλιακές αγορές.

ABSTRACT

This study aims to highlight the impact of the financial crisis on global shipping. To achieve this the general and the specific issues related to the birth and the causes of the 2008 crisis and its characteristics are initially presented followed by an overview of the development of international trade in recent years along with an analysis of the impact of the recession on the market and the downward trend as a result of this. The time period of 2008 – 2010 is selected, as this was the period of deep economic recession worldwide, in order to examine the influence of the crisis on the entire shipping industry in general, and more specifically on the three main shipping markets; bulk, liner and tankers market.

Chapter 1 examines the main characteristics of the global financial crisis of 2008. Particular reference is made to the factors that shaped the global economy negatively and the causes that served as a catalyst of disorientation, as composed by the dominance of neoclassical views, large global macroeconomic imbalances, the role of banks and the unreliability of the actions of corporations are analyzed. The mechanism of birth of the crisis through structured securities (CDO), the actions of which generated a liquidity problem, a credit freeze and major exchange rate fluctuations, leading to the prevalence of insolvency in the interbank market is also presented. The chapter concludes with the implications of the crisis in both the developed and the developing countries through the declining exports and GDP and the collapse of international trade.

Chapter 2 focuses on international trade. Its first part provides an overview of the progress in world trade since the early 1990's to 2008, in order to help understand the mechanisms, such as the integration processes, the production systems, the international transport systems and the transport efficiency of trade, that lead to its ultimate development. In parallel, reference is made to the role played by the rapid development and the use of containers for transport. The second part of the chapter analyzes the impact of the economic crisis on international trade, as a result of the trade imbalances that arose. The reasons behind the trade imbalances link to the competitive advantages sought by the search of lower production costs, the international direct investments, the debt and the inflation. The chapter concludes with an analysis of the relationships between shipping,

trade and economy and a description of the fall of the trade based on numeric data for the period of the deep recession (2008-2010).

Chapter 3 analyzes the impact of the financial crisis on the shipping industry. This was significantly affected, globally, by the crisis as the decrease in trade brought in turn a direct reduction in demand for maritime transport and related services. Initially the cycles characterizing the marine market as a whole are presented. The cyclical nature of the shipping market explains the fact that changes in the levels of fares cause in turn changes in the investments made by ship-owners and other stakeholders, resulting in a continuous alteration of market data. Particular reference is made to the five approaches followed by the shipping market to adapt to the changing demand brought by the crisis. Finally, the actions of owners, dealers, issues related to state and private investments in the maritime sector are described, taking account of the new environment generated by the recession, and the important role played by China in this period.

Chapter 4, finally, provides a historical overview of the developments on three main shipping markets: the Bulk market, the Liner market and the Tanker market. The analysis of this chapter is based on the study of the rates and prices of ships for each market during the period 2008-2010.

Keywords: financial crisis, international trade, shipping industry, shipping markets.

1. Η ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΡΙΣΗ

1.1 ΕΙΣΟΔΟΣ ΣΤΗΝ ΚΡΙΣΗ ΤΟΥ 2008

Η οικονομική κρίση του 2008 που προκλήθηκε από τα τεράστια ελλείμματα των χρηματοπιστωτικών ιδρυμάτων, αποτελεί μια διόρθωση, η οποία έχει σημαντικές επιπτώσεις στο διεθνές εμπόριο. Η εμφάνιση απότομων ανισορροπιών αποτέλεσε κύριο χαρακτηριστικό του διεθνούς εμπορίου για τουλάχιστον μια δεκαετία. Πολλές εξηγήσεις μπορούν να δοθούν σχετικά με την πρόκληση της ακαριαίας και μη αναμενόμενης κατάρρευσης των βασικών οικονομιών ανά τον κόσμο. Πρώτον, το μεγάλο έλλειμμα των Η.Π.Α. και η εξασθένηση του αμερικάνικου δολαρίου, η οποία ενισχύθηκε λόγω των οφειλών από χρηματοπιστωτικά ιδρύματα άλλων χωρών. Δεύτερον, η υποτίμηση των κεφαλαίων στην αγορά των ακινήτων που είχε ως αποτέλεσμα την οικονομική καταστροφή μεγάλων τραπεζών ανά τον κόσμο. Τρίτον, η δημιουργία υψηλών αποθεμάτων και οι εκτιμήσεις κατά το έτος 2007 ότι ο πληθωρισμός θα αυξηθεί απότομα έπειτα από διαδοχικές αυξήσεις της τιμής του πετρελαίου. Τέταρτο, οι τακτικές καθυστέρησης της οικονομικής ύφεσης που ακολούθησαν αρκετές χώρες.

Καθένας από τους ανωτέρω παράγοντες είναι ικανός από μόνος τους να επιφέρει σημαντικές οικονομικές επιπτώσεις. Η αλληλεπίδρασή τους, όμως, είναι αυτή που επέφερε αρνητική επίδραση στους κύριους οικονομικούς δείκτες (Α.Ε.Π., ανάπτυξη εμπορίου, θέσεις εργασίας). Το φαινόμενο αυτό αναδεικνύει το γεγονός ότι το παγκόσμιο εμπόριο από τα τέλη του 1990 έως και το 2008 στηρίχθηκε σε ασταθείς οικονομικές βάσεις, οι οποίες οφείλονταν κατά κύριο λόγο σε ανάλογα ασταθή οικονομικά και χρηματοπιστωτικά ιδρύματα. Η ροή κεφαλαίων αναστράφηκε και εμφανίστηκαν υπέρογκα ποσά χρεών σε πολλές ανεπτυγμένες οικονομίες. Παρά το γεγονός ότι αντίστοιχες καταστάσεις είχαν παρουσιαστεί ξανά κατά το παρελθόν, η παρούσα διαδικασία διόρθωσης και αποκατάστασης εμφανίζει στοιχεία και χαρακτηριστικά χωρίς προηγούμενο.

Η συγκέντρωση και η συνεχής αδυναμία αποπληρωμής μεγάλων ποσών χρεών διαδραμάτισε σημαντικό ρόλο στην οικονομική κρίση. Ως *χρέος*, ορίζεται η κατανάλωση με δαπάνες μελλοντικών καταναλώσεων. Το χρέος, το οποίο βασίζεται σε μια οικονομική

«φούσκα» (bubble), «κλέβει» ένα μεγάλο ποσό μελλοντικής κατανάλωσης και το συμπυκνώνει χρονικά σε ένα μικρό διάστημα του παρόντος. Οι φούσκες, οι οποίες δεν είναι τίποτα άλλο από καθοδηγούμενες πιστωτικές εκρήξεις, παρέχουν λανθασμένα μηνύματα στην οικονομία, αποπροσανατολίζοντας τις επενδύσεις και τη διαδικασία συγκέντρωσης κεφαλαίου, αφού τα οικονομικά στοιχεία διαστρεβλώνονται και παρουσιάζονται σημαντικότερα από ότι είναι στην πραγματικότητα. Περισσότερα κεφάλαια από ότι απαιτούνται συγκεντρώνονται σε δραστηριότητες που σχετίζονται με τη φούσκα, δημιουργώντας ένα κρυφό πλεονάζον απόθεμα, το οποίο συνδέεται σε μια τεχνητή κορύφωση της ζήτησης. Στη Βόρεια Αμερική και σε κάποιες χώρες της Ευρώπης, η χρηματοπιστωτική φούσκα προήλθε από το πλεονάζον απόθεμα στην αγορά ακινήτων και δημιούργησε ένα τεχνητό επίπεδο κατανάλωσης. Για τις εξαγωγικές χώρες, το πλεονάζον απόθεμα αναπτύχθηκε από τη διακίνηση κεφαλαίων που προήλθαν λόγω της αύξησης της κατανάλωσης που προέκυψε από τη συγκέντρωση κεφαλαίων.

Στο τέλος του 2008, επήλθε κατάρρευση σε πολλά χρηματοπιστωτικά εργαλεία, ειδικότερα σε αυτά που σχετίζονταν με την αγορά των ακινήτων, παρουσιάζοντας επίπεδα δυσλειτουργίας, τα οποία διέφευγαν από τα όρια εκτιμήσεων του συνόλου των μοντέλων διαχείρισης ρίσκου. Το γεγονός αυτό δημιούργησε διαδοχικές καταστάσεις κατάρρευσης στο σύνολο του χρηματοπιστωτικού συστήματος, οδηγώντας πολλά ιδρύματα σε ανικανότητα διαχείρισης των οικονομικών δεσμεύσεων και υποχρεώσεών τους. Πολλά χρηματοπιστωτικά ιδρύματα έγιναν επιφυλακτικά σε θέματα δανεισμού και αβέβαια για το ποιος θα είναι ο επόμενος που θα εμφανίσει ανικανότητα διαχείρισης των κεφαλαίων τους. Το αποτέλεσμα αυτής της κατάστασης ήταν η ανάπτυξη ενός φαύλου κύκλου, ο οποίος σχετιζόταν αρχικά με το χρηματοπιστωτικό παράγοντα και επεκτάθηκε ταχύτατα στην ευρύτερη οικονομία, προκαλώντας οικονομική ύφεση που εμφανίστηκε το 2007 και κορυφώθηκε με την κατάρρευση των αγορών ένα χρόνο αργότερα. Οι οικονομικές υφέσεις έχουν σημαντικές επιπτώσεις στα επίπεδα των τιμών των μεταφορών.

Η επίδραση της ύφεσης σε πολλούς τομείς της οικονομίας συμπεριλαμβάνει τη μείωση των τιμών, εξαιτίας της κατάρρευσης της ζήτησης. Βασικά αγαθά (π.χ. τρόφιμα) και είδη πολυτελείας τείνουν να είναι ανθεκτικά διατηρώντας τα επίπεδα των τιμών τους και παρουσιάζοντας οριακές διακυμάνσεις. Παρόλα αυτά, τα αγαθά όπως τα αυτοκίνητα,

άλλα προαιρετικά όπως τα ηλεκτρονικά είδη και οι μεγάλες επενδύσεις (π.χ. πλοία, λιμενικές εγκαταστάσεις), παρουσιάζουν σημαντικές μειώσεις στις τιμές τους, κατόπιν επίδρασης της ύφεσης. Για το λόγο αυτό, οι εξαγωγικές χώρες διαμορφώνουν την αναπτυξιακή στρατηγική τους με βάση αυτή την κατηγορία αγαθών. Είναι αξιοσημείωτο το γεγονός ότι κατά τη διόρθωση που ξεκίνησε το 2008, υπήρξε ραγδαία εξέλιξη των γεγονότων, με τους οικονομικούς δείκτες να καταρρέουν αρχικά και έπειτα να ακολουθούν τόσο οι ποσότητες του μεταφερόμενου φορτίου, όσο και η διακίνηση των εμπορευματοκιβωτίων. Έτσι επιβεβαιώθηκε ο αναπόφευκτος χαρακτήρας της οικονομικής κατάρρευσης.

1.2 ΤΑ ΑΙΤΙΑ ΤΗΣ ΚΡΙΣΗΣ

Εκτός από τα προαναφερόμενα, η οικονομική κρίση στην οποία έχουμε εισέλθει αποδίδεται και σε μια σειρά από άλλους παράγοντες, ο συνδυασμός των οποίων έχει οδηγήσει στα σημερινά δεδομένα.

Η κυριαρχία των νεοκλασικών απόψεων των τελευταίων δεκαετιών για τη λειτουργία της οικονομίας και της αγοράς στη διεθνή οικονομική, επιστημονική και πολιτική ζωή οδήγησε σε γενικευμένη υιοθέτηση ορισμένων βασικών αρχών λειτουργίας της παγκόσμιας οικονομίας. Υποστηρίχθηκε η ικανότητα των αγορών να αυτορυθμίζονται και να αυτοεποπτεύονται, με τη συνακόλουθη εφαρμογή της αρχής της ελάχιστης εποπτείας και παρέμβασης. Παράλληλα, υποβαθμίστηκαν οι προσεγγίσεις αναφορικά με τα όρια του ανθρώπινου ορθολογισμού και το ρόλο της ψυχολογίας και της αβεβαιότητας στην οικονομική και επενδυτική δραστηριότητα.

Οι μεγάλες παγκόσμιες μακροοικονομικές ανισορροπίες αποτέλεσαν επιπλέον παράγοντα δημιουργίας της κρίσης. Οι ανισορροπίες αποταμίευσης – επένδυσης εκδηλώθηκαν με υψηλά ελλείμματα τρεχουσών συναλλαγών στις Η.Π.Α. και υψηλά πλεονάσματα των χωρών της Άπω Ανατολής (κυρίως της Κίνας) και των πετρελαιοπαραγωγών χωρών. Οι ανισορροπίες αυτές οδήγησαν σε φθινό χρήμα, διατήρηση συνθηκών παγκόσμιας ρευστότητας και χαμηλά πραγματικά επιτόκια που διατηρήθηκαν επί μακρόν κυρίως στις Η.Π.Α., ωθώντας μεγάλο μέρος της ανθρωπότητας στην επίπλαστη αίσθηση γρήγορου πλουτισμού και στον έντονο καταναλωτισμό.

Τα παραπάνω, σε συνδυασμό με τα χαλαρά κριτήρια χρηματοδότησης των τραπεζών, επέφεραν μια εκρηκτική αύξηση της χρηματοοικονομικής μόχλευσης των νοικοκυριών, των θεσμικών χρηματοπιστωτικών οργανισμών και εταιρειών. Η αποταμίευση των νοικοκυριών στις Η.Π.Α. ολοένα και μειωνόταν, φτάνοντας το απόλυτο μηδέν την περίοδο 2005-2007. Αντίστοιχα, η σχέση συνολικού χρέους αμερικάνικων νοικοκυριών προς διαθέσιμο εισόδημα αυξήθηκε από 85% το 1995 σε 135% το 2007, παράλληλα με αύξηση τιμών των ακινήτων.

Το έλλειμμα ισοζυγίου τρεχουσών συναλλαγών των Η.Π.Α. αυξήθηκε από \$180 δις. το 1997 σε σχεδόν \$800 δις. το 2007, ενώ τα συναλλαγματικά αποθέματα σε δολάριο των χωρών της Άπω Ανατολής και των πετρελαιοπαραγωγών χωρών προσέγγισαν τα \$6.5 τρισ. το 2008, έναντι \$2 τρισ. το 2000. Έτσι, το 60% του συνολικού Δημόσιου χρέους των Η.Π.Α. κατέληξε να ελέγχεται από ξένους επενδυτές. Αντίστοιχα στη Μεγάλη Βρετανία, το συνολικό χρέος τραπεζών, νοικοκυριών και επιχειρήσεων έφθασε από 260% του ΑΕΠ το 2001 στο 460% το 2007 (Caballero and Krishnamurthy, 2009).

Καταλυτικό ρόλο στη δημιουργία της παγκόσμιας οικονομικής ύφεσης διαδραμάτισε και ο *ρόλος των τραπεζών*. Οι τράπεζες σταδιακά έπαψαν να χρηματοδοτούν την πραγματική οικονομία, το εμπόριο και τις παραγωγικές επενδύσεις και στράφηκαν στην κερδοσκοπία. Έτσι, δημιουργήθηκαν κάποια φαινόμενα. Η «φούσκα των ακινήτων» αποτελεί το χαρακτηριστικότερο παράδειγμα αυτών. Τα πολύ χαμηλά επιτόκια ενθάρρυναν το δανεισμό καθώς από το 2000 έως το 2003 η Federal Reserve μείωσε τα επιτόκια από 6,5% σε 1,0% (Samaras and Papadopoulou, 2010). Ταυτόχρονα υπήρξε μια επιταχυνόμενη ανοδική πορεία των τιμών των ακινήτων που συνδυάστηκε με την ώθηση στη χορήγηση ενυπόθηκων στεγαστικών δανείων. Η ανοδική πορεία των τιμών των ακινήτων που ξεκίνησε το 2001, αρχικώς προβλημάτισε πολλούς οικονομικούς αναλυτές, αλλά αποδόθηκε στη βελτιωμένη ποιότητα των κατοικιών και τελικώς αφέθηκε ελεύθερη να εξαπλωθεί. Είναι γεγονός ότι η στεγαστική πίστη επιταχύνθηκε πολύ περισσότερο από τα υπόλοιπα δάνεια στις Η.Π.Α.. η έλλειψη εγκράτειας δανεισμού από πλευράς τραπεζών δικαιολογείται κατά πρώτο λόγο από το γεγονός ότι η αξία του ενέχυρου σε ένα στεγαστικό δάνειο έως το 2006 συνεχώς αυξανόταν, με αποτέλεσμα ο κίνδυνος πτώχευσης του νοικοκυριού να μην έχει αναμενόμενες απώλειες για την τράπεζα και κατά δεύτερο

λόγο από τη δυνατότητα τιτλοποίησης των στεγαστικών δανείων που θα αναλυθεί στην επόμενη ενότητα.

Δεύτερο παράδειγμα αποτελούν οι αμοιβές των τραπεζικών στελεχών. Παρατηρήθηκε η διαμόρφωση μιας παρατεταμένης λανθασμένης δομής και ύψους κινήτρων αναφορικά με τις αμοιβές των στελεχών στο διεθνές τραπεζικό χώρο. Έτσι, τα στρεβλά κίνητρα των διευθυντικών τραπεζικών στελεχών, ευνόησαν μια άκρως επιθετική πιστωτική πολιτική, με χαλαρές προδιαγραφές χορηγήσεων, υποβαθμίζοντας έτσι και την ποιότητα των χορηγούμενων δανείων. Με αυτό τον τρόπο ευνοήθηκαν οι βραχυχρόνιες κερδοσκοπικές δραστηριότητες και η ανάληψη υπερβολικών κινδύνων από πλευράς των τραπεζών. Δεν είναι τυχαίο άλλωστε ότι η Ομοσπονδιακή τράπεζα των Η.Π.Α. έφτασε στο σημείο να παρεμβαίνει θεσμικά στη διαδικασία καθορισμού των εκτάκτων αμοιβών των στελεχών μεγάλων ιδιωτικών τραπεζών.

Άλλο ένα βασικό αίτιο που συνέβαλε στη δημιουργία της κρίσης ήταν ο *αναξιόπιστος ρόλος των εταιρειών ειδικού σκοπού*. Η σύγκρουση συμφερόντων και οι ανεπαρκείς αναλύσεις και μεθοδολογίες που εφάρμοσαν οι διεθνείς εταιρείες αξιολόγησης κινδύνων (οίκοι αξιολόγησης), όντας αρχικά υπεραισιόδοξες και αγνοώντας το συστημικό κίνδυνο, συνέβαλαν στην ενίσχυση της τρέχουσας οικονομικής ύφεσης (Coval et al2009). Την περίοδο προ κρίσης χιλιάδες διεθνείς εκδόσεις αξιολογήθηκαν στη βαθμίδα AAA, με αποτέλεσμα πολλοί επενδυτές να στηριχθούν στην αξιοπιστία αυτών των οίκων και να τοποθετήσουν υπέρογκα χρηματικά ποσά σε κινητές αξίες, θεωρώντας ότι ήταν πολύ χαμηλού κινδύνου, ενώ αργότερα αποδείχθηκαν τοξικά προϊόντα. Αν συνυπολογίσουμε την *απληστία των επενδυτών* και το κλίμα χαλαρότητας και εμπιστοσύνης, τότε εξηγείται η έντονη ζήτηση των προαναφερόμενων «τοξικών» ομολογιών που προαναφέρθηκαν από το επενδυτικό κοινό. Οι επενδυτές που αγόραζαν τους πολύπλοκους και υπερβαθμολογημένους τίτλους, ενώ πιθανόν να γνώριζαν τον κίνδυνο, τον αφήφισαν, λόγω της απληστίας που τους διέκρινε τη συγκεκριμένη χρονική περίοδο και αποτελούσε γενικό πνεύμα της εποχής. Ανάλογη συμπεριφορά επέδειξαν και οι επενδυτικές τράπεζες με αποτέλεσμα να βρεθούν πρώτες στο μάτι του κυκλώνα όταν κατέρρευσε η αγορά των ακινήτων.

Ο ανεπαρκής ρόλος των εποπτικών αρχών συντέλεσε επίσης σε σημαντικό βαθμό στην ενίσχυση της κρίσης. Οι αξιοσημείωτες εξελίξεις που έλαβαν χώρα στο παγκόσμιο σύστημα της οικονομίας, δυστυχώς δεν συνοδεύτηκαν από την αναβάθμιση και τη διεθνοποίηση της εποπτείας και των ελέγχων. Οι εποπτικές αρχές προχώρησαν στη σταδιακή κατάργηση πολλών περιοριστικών όρων του παρελθόντος. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί το γεγονός ότι επετράπη από τη Federal Reserve το 1999 η επανασύνδεση της παραδοσιακής εμπορικής τραπεζικής με την επενδυτική τραπεζική. Άλλοι αναλυτές κατηγορούν την Επιτροπή Κεφαλαιαγοράς των Η.Π.Α. για ελαστικοποίηση των περιορισμών δανεισμού των επενδυτικών τραπεζών, με αποτέλεσμα να οδηγηθούν οι τράπεζες αυτές σε άκρως ριψοκίνδυνες επενδύσεις με δανεικά χρήματα.

1.3 Η ΓΕΝΝΗΣΗ ΤΗΣ ΚΡΙΣΗΣ

Η αγορά προϊόντων δομημένου χρέους των Η.Π.Α. αποτέλεσε τη γενεσιουργό αιτία της οικονομικής κρίσης του 2007. Όλα ξεκίνησαν μέσω της διαδικασίας τιτλοποίησης ενυπόθηκων δανείων στα λεγόμενα CDO's (collateralized debt obligations). Τα CDO's είναι δομημένοι τίτλοι, οι οποίοι έχουν ως υποκείμενο άλλους δομημένους τίτλους και εκδίδουν σειρές από τίτλους με κάποιους επενδυτές να έχουν προτεραιότητα στις πληρωμές. Η διαδικασία της «τιτλοποίησης ενυπόθηκων δανειακών απαιτήσεων» (Mortgage Backed Securization) ξεκινά με τη συγκέντρωση ενός χαρτοφυλακίου ομοειδών απαιτήσεων (pool) από την τράπεζα, η οποία το τιτλοποιεί και στη συνέχεια το μεταβιβάζει σε μια εταιρεία ειδικού σκοπού (Special Purpose Vehicle). Αυτή η διακριτή εταιρεία με τη σειρά της εκδίδει ομολογίες διαθέτοντάς τις στο επενδυτικό κοινό. Η πληρωμή των τοκομεριδίων τους στους επενδυτές εξαρτάται άμεσα από τη συμπεριφορά των δανειοληπτών, χωρίς ωστόσο αυτές οι δύο ομάδες να έρθουν σε επαφή. Με την τιτλοποίηση, οι τράπεζες έδωχαν τα δάνεια και κατ' επέκταση τον πιστωτικό κίνδυνο από τον ισολογισμό τους.

Οι τίτλοι CDO πουλήθηκαν σε επενδυτές, με τρόπο παρεμφερή με αυτό των ομολόγων. Τα CDOs υπόκεινται σε αξιολογήσεις από τα μεγάλα χρηματοπιστωτικά ιδρύματα, με τη γνωστή κλίμακα αξιολόγησης από AAA για τους άριστου επιπέδου

τίτλους έως D που είναι και το χαμηλότερο δυνατό επίπεδο αξιολόγησης. (Standard and Poor's, 2010)

Μια μερίδα τραπεζιτών ξεκίνησε τη διαδικασία αναδόμησης και αναδιάρθρωσης των ενυπόθηκων δανείων σε νέα CDOs, προσδίδοντάς τους νέο βαθμό αξιολόγησης. Οι νέοι τίτλοι που δημιουργήθηκαν, πουλήθηκαν με την υπόσχεση για απόδοση και ρίσκο ανάλογο με το νέο βαθμό αξιολόγησης που έφεραν, παρά το γεγονός ότι αναδομήθηκαν προερχόμενοι από ιδιαίτερα χαμηλό βαθμό αξιολόγησης. Αρχικά, τα CDOs στο σύνολό τους διακρίνονταν για τη σταθερότητα στην αξία που τους είχε αποδοθεί. Στη συνέχεια, όμως, με την αύξηση των επιτοκίων από τις κεντρικές τράπεζες, εκδηλώθηκαν τα πρώτα σημαντικά προβλήματα στην εξυπηρέτηση των υποκείμενων στην τιτλοποίηση δανείων και μεγάλο μέρος των εκδιδόμενων τίτλων έχασαν την αξία τους, με αποτέλεσμα πολλά χρηματοπιστωτικά ιδρύματα να φτάσουν στα πρόθυρα της πτώχευσης. Οι υποβαθμίσεις των δομημένων προϊόντων από τους οίκους αξιολόγησης, μεγάλο μέρος των οποίων ανήκαν στην ακίνδυνη κατηγορία (AAA), δυσχέραιναν ακόμη περισσότερο την κατάσταση του ενεργητικού των χρηματοπιστωτικών ιδρυμάτων και δεν άργησε η διάχυση των προβλημάτων και στην πραγματική οικονομία. Τα χρηματοπιστωτικά ιδρύματα, στα οποία ανήκαν οι υποβαθμισμένοι πλέον τίτλοι, δεν ήταν ικανά να ανταποκριθούν στο επίπεδο χρέους που είχε δημιουργηθεί για λογαριασμό τους.

Με την πώληση των CDOs δια μέσου εθνικών τραπεζών σε άλλες χώρες πέραν των Η.Π.Α., υπήρξε έκθεση των χωρών αυτών στον κίνδυνο και ουσιαστικά επήλθε η αρχή μιας παγκόσμιας οικονομικής καταστροφής (Carey and De Michelis, 2008).

Στη συνέχεια, ακολούθησε πρόβλημα ρευστότητας για το σύνολο του διεθνούς τραπεζικού συστήματος. Αρκετές τράπεζες βασίστηκαν σε δάνεια που έλαβαν από άλλες, με σκοπό να διατηρήσουν τα επίπεδα ρευστότητας τους αντί των κεφαλαιακών αποθεμάτων τους. Με την εμφάνιση της κρίσης, όμως, κατέστη σημαντικά δυσκολότερη η λήψη δανείων από άλλες τράπεζες. Σε συνδυασμό με την κατάρρευση της αγοράς ακινήτων, επήλθε υποβάθμιση των τίτλων από μεγάλους οίκους αξιολόγησης. Λόγω της υποβάθμισης αυξήθηκαν τα spreads, δημιουργώντας έτσι εντονότερο πρόβλημα ρευστότητας στις διεθνείς αγορές.

Έτσι, λοιπόν, η παγκόσμια οικονομία πέρασε στο δεύτερο στάδιο της κρίσης που χαρακτηρίζεται από πρόβλημα ρευστότητας, πιστωτικό πάγωμα και σοβαρές συναλλαγματικές διακυμάνσεις. Οι κεντρικές τράπεζες αντέδρασαν στα νέα δεδομένα με σκοπό να εξασφαλίσουν ρευστότητα με εγγυήσεις και να περιορίσουν την αστάθεια στα επιτόκια της βραχυπρόθεσμης αγοράς. Η αμερικάνικη Fed προέβη σε μείωση επιτοκίων, ενώ η Ευρωπαϊκή Κεντρική Τράπεζα πάγωσε τις αυξήσεις και προσανατολίστηκε σε πιθανές μειώσεις. Με την αντίδραση των τραπεζών να ποικίλλει σε μέγεθος και διάρκεια, αρχικά υπήρξαν κάποια θετικά αποτελέσματα, αλλά αυτά διατηρήθηκαν για μικρό χρονικό διάστημα, καθώς η εμπιστοσύνη μεταξύ των πιστωτών και των επενδυτών είχε χαθεί.

Η αφερεγγυότητα αποτέλεσε την τρίτη φάση της κρίσης. Η κύρια αιτία για το πρόβλημα αφερεγγυότητας ήταν η μαζική δημιουργία χρέους στον χρηματοπιστωτικό χώρο. Οι τράπεζες που διέθεταν τίτλους σε εταιρείες δομημένων επενδυτικών προϊόντων είχαν άμεση ανάγκη από ρευστότητα ώστε να ανταποκριθούν στις υποχρεώσεις τους, κάτι που δημιούργησε αναπροσαρμογές στους δείκτες κεφαλαιακής επάρκειας. Όσες δεν διέθεταν τέτοιους τίτλους, αντιμετώπιζαν με διστακτικότητα το ενδεχόμενο δανεισμού μιας άλλης τράπεζας στη διατραπεζική αγορά, εξαιτίας της έλλειψης διαφάνειας από την έκθεσή τους στον κίνδυνο ρευστότητας. Απόρροια αυτού ήταν και η απότομη αύξηση των επιτοκίων στην αφερέγγυα πλέον διατραπεζική αγορά. Με την εξασθένιση των οικονομικών “εργαλείων”, οι τράπεζες και οι εταιρείες στερούνταν πλέον τα κεφάλαια προκειμένου να ανταποκριθούν στις υποχρεώσεις τους.

Εν μέσω των ανωτέρω συνθηκών, οι Αρχές των Η.Π.Α., αφού διέσωσαν πρώτα ορισμένες τράπεζες, έκριναν σκόπιμο με βάση ιδεολογικών κριτηρίων, να αφήσουν την Lehman Brothers να καταρρεύσει, για παραδειγματισμό πειθαρχίας και ευθύνης των μετόχων και πιστωτών. Η τέταρτη σε μέγεθος τράπεζα των Η.Π.Α., όμως, είχε περίπου \$600 δισ. υποχρεώσεις στις κεφαλαιαγορές σε χιλιάδες επενδυτές ανά τον κόσμο, συμμετείχε ως μέλος σε 30 διεθνή συστήματα πληρωμών, και είχε συνάψει 900.000 συμβάσεις παραγώγων με τρίτους, κυρίως με διεθνείς τράπεζες και θεσμικούς επενδυτές.

Η πτώχευση της Lehman Brothers είχε ως αποτέλεσμα τη δημιουργία χάους στο παγκόσμιο σύστημα της οικονομίας, την επικράτηση της ψυχολογίας για την αναζήτηση

της επόμενης τράπεζας στη λίστα της κατάρρευσης, γεννώντας με αυτό τον τρόπο την οικονομική κρίση σε παγκόσμιο επίπεδο.

1.4 ΟΙ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΗΣ ΚΡΙΣΗΣ

Αυτή η οικονομική κρίση ευθύνεται για τη δημιουργία των μεγαλύτερων οικονομικών δυσλειτουργιών μετά την κρίση του 1930. Η κρίση ενεργοποίησε την πλέον συγχρονισμένη παγκόσμια ύφεση των τελευταίων εβδομήντα ετών, καθώς το σύνολο των αναπτυγμένων οικονομιών οδηγήθηκε σε βαθιά ύφεση και ομοίως ακολούθησαν τον ίδιο δρόμο και οι αναπτυσσόμενες οικονομίες ανά τον κόσμο. Παρόλο που η παγκόσμια οικονομία παρουσίασε σημάδια ανάκαμψης, το στάδιο της αποκατάστασης χαρακτηρίζεται από αστάθεια και αναμένεται να επηρεαστεί από την επίδραση της κρίσης ακόμα για μεγάλο χρονικό διάστημα.

Η έντονη οικονομική κρίση που εμφάνισαν οι κυριότερες εκ των αναπτυγμένων οικονομιών συνέπεσε με το πάγωμα των διεθνών οικονομικών αγορών και την κατάρρευση του διεθνούς εμπορίου. Παρά το γεγονός ότι η κρίση ξεκίνησε από τις Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής, γρήγορα επεκτάθηκε στις διεθνείς αγορές εκτός συνόρων και δεν αποτέλεσε έκπληξη το γεγονός ότι επέφερε πτώση στην παγκόσμια εμπορική δραστηριότητα. Ενώ η οικονομική κρίση επέφερε βαθιά ύφεση στις αναπτυγμένες οικονομίες, παράλληλα επηρεάστηκαν αρνητικά οι αγορές και οι οικονομίες των αναπτυσσόμενων κρατών. Ο βαθμός της επίδρασης διέφερε από χώρα σε χώρα, έχοντας όμως ως συνολικό αποτέλεσμα την ενίσχυση της ύφεσης στην παγκόσμια οικονομία, η οποία επηρέαζε την παραγωγικότητα και τα επίπεδα ανεργίας.

Αξιοσημείωτες προβλέψεις συντάχθηκαν από τον Παγκόσμιο Οργανισμό Εμπορίου και την Παγκόσμια Τράπεζα όπου προβλέπουν τη μεγαλύτερη παγκόσμια οικονομική ύφεση μετά την περίοδο του Β' Παγκοσμίου Πολέμου, λόγω της μείωσης των διεθνών εξαγωγών κατά 9% το έτος 2009, της μείωσης κατά 10% στο διακινούμενο όγκο του διεθνούς εμπορίου για το 2009 και της μείωσης από 38% έως 79% του ακαθάριστου εθνικού προϊόντος διεθνώς, σε σχέση με το 2008, για τα αναπτυσσόμενα κράτη (WTO, 2012).

Παρά το γεγονός ότι βρίσκεται σε εξέλιξη σχέδιο για τη διεθνή οικονομική ανάκαμψη, οι ακαδημαϊκοί και οι πολιτικοί συνεχίζουν τις προσπάθειες των ερευνών τους ως προς τη φύση και τις επιπτώσεις της κρίσης, με στόχο την αναγνώριση των ομοιοτήτων και των διαφορών μεταξύ της παρούσας και των παλαιότερων οικονομικών υφέσεων. Η τρέχουσα οικονομική κρίση διαθέτει παρόμοια χαρακτηριστικά με προγενέστερες, όπως η μεγάλη συσσώρευση χρέους, η απότομη αύξηση των τιμών σε αρκετές χώρες λίγο πριν την κρίση, οι πιστωτικές εκρήξεις που έλαβαν χώρα σε στις σημαντικές οικονομίες ανά τον κόσμο, η δραματική διόγκωση πολλών δανείων και η ανικανότητα στην εποπτεία και στη θέσπιση κανόνων για τα οικονομικά ιδρύματα έτσι ώστε να ακολουθούν τις εξελίξεις.

Εκτός από τις ομοιότητες, πολλοί μελετητές τονίζουν ότι η τελευταία οικονομική κρίση που διανύουμε, παρουσιάζει αρκετές διαφορές σε σχέση με προηγούμενες. Έχει ειπωθεί ότι οι ρίζες της κρίσης εντοπίζονται στα τεράστια διεθνή οικονομικά αποθεματικά, τα οποία ακολούθησαν μια ροή, μέσω ενός σκιάδους με ελλιπές νομοθετικό πλαίσιο τραπεζικού συστήματος των Ηνωμένων Πολιτειών Αμερικής, προς την αγορά ακινήτων. Επιπλέον, εντοπίστηκαν άλλα τέσσερα βασικά σημεία, τα οποία διαφοροποιούν την τρέχουσα κρίση σε σχέση με προγενέστερες. Πρώτον, δεν υπάρχει διαφάνεια αναφορικά με τα τραπεζικά προϊόντα που παρέχουν τα οικονομικά ιδρύματα. Δεύτερο στοιχείο διαφοροποίησης αποτελεί η ενοποίηση όλων των οικονομικών αγορών διεθνώς. Τρίτον, η έντονη επιτάχυνση στην αύξηση αποδοτικότητας των κεφαλαίων των τραπεζών. Τέταρτο, ο ρόλος των πολιτών στη συγκεκριμένη οικονομική κρίση είναι εντελώς διαφορετικός και πιο άμεσος σε σχέση με το παρελθόν. Ο συνδυασμός των ανωτέρω παραγόντων συνθέτει την πραγματικότητα της κρίσης του 2007. Επέδρασαν στην επιρροή της διεθνούς ύφεσης σε όλες τις αναπτυγμένες οικονομίες και αυτό είχε ως αποτέλεσμα την πτώση των τιμών των ακινήτων και ένα πιστωτικό σοκ, το οποίο συνοδεύτηκε από έναν άμεσο περιορισμό στην ικανότητα για επενδύσεις.

1.5 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ

Το έτος 2008 αποδείχθηκε σηµαδιακό εξαιτίας των πολλών παραγόντων που επέδρασαν αρνητικά στην παγκόσµια οικονοµία. Το έλλειµµα των Η.Π.Α. µε την ταυτόχρονη εξασθένιση του αµερικάνικου δολαρίου, η υποτίµηση των κεφαλαίων στην

αγορά ακινήτων, η δημιουργία υψηλών αποθεμάτων και οι τακτικές καθυστερήσεις της οικονομικής ύφεσης επέδρασαν ταυτόχρονα στη διεθνή οικονομία οδηγώντας στην τρέχουσα οικονομική ύφεση.

Βέβαια, για να οδηγηθούμε στην εμφάνιση των ανωτέρω παραγόντων, προηγήθηκαν άλλα αίτια τα οποία λειτούργησαν καταλυτικά στον αποπροσανατολισμό της παγκόσμιας οικονομίας. *Η κυριαρχία των νεοκλασικών απόψεων*, μέσω της οποίας υποστηρίχθηκε η ικανότητα των αγορών να αυτορυθμίζονται και να αυτοεποπτεύονται, με τη συνακόλουθη εφαρμογή της αρχής της ελάχιστης εποπτείας και παρέμβασης. Ακολούθησαν οι *μεγάλες παγκόσμιες μακροοικονομικές ανισορροπίες*. Οι ανισορροπίες αποταμίευσης – επένδυσης εκδηλώθηκαν με υψηλά ελλείμματα τρεχουσών συναλλαγών στις Η.Π.Α. και υψηλά πλεονάσματα των χωρών της Άπω Ανατολής (κυρίως της Κίνας) και των πετρελαιοπαραγωγών χωρών. Έπειτα, με αρνητικό τρόπο συνέβαλε και ο *ρόλος των τραπεζών*. Οι τράπεζες σταδιακά έπαψαν να χρηματοδοτούν την πραγματική οικονομία, το εμπόριο και τις παραγωγικές επενδύσεις και στράφηκαν στην κερδοσκοπία. Παράλληλα, παρατηρήθηκε *αναξιοπιστία στη δράση των εταιρειών ειδικού σκοπού*. Η σύγκρουση συμφερόντων και οι ανεπαρκείς αναλύσεις και μεθοδολογίες που εφάρμοσαν οι διεθνείς εταιρείες αξιολόγησης κινδύνων (οίκοι αξιολόγησης), όντας αρχικά υπεραισιόδοξες και αγνοώντας το συστημικό κίνδυνο, συνέβαλαν με τη σειρά τους στην ενίσχυση της τρέχουσας οικονομικής ύφεσης. Η *απληστία των επενδυτών* και το κλίμα χαλαρότητας και εμπιστοσύνης, εξηγεί την έντονη ζήτηση των «τοξικών» ομολογιών που διοχετεύτηκαν στο επενδυτικό κοινό. Αν στα ανωτέρω συνυπολογιστεί και ο *ανεπαρκής ρόλος των εποπτικών αρχών*, αφού οι αξιοσημείωτες εξελίξεις που έλαβαν χώρα στο παγκόσμιο σύστημα της οικονομίας, δε συνοδεύτηκαν από την αναβάθμιση και τη διεθνοποίηση της εποπτείας και των ελέγχων, τότε εύκολα εξηγείται η δυσμενής τροπή της οικονομίας.

Εφαλτήριο για τη γέννηση της κρίσης αποτέλεσαν τα CDO's, οδηγώντας στην κατάρρευση του διεθνούς τραπεζικού συστήματος. Η δράση των παραπάνω δομημένων τίτλων παρήγαγε πρόβλημα ρευστότητας, πιστωτικό πάγωμα και σοβαρές συναλλαγματικές διακυμάνσεις συμβάλλοντας στην ανάπτυξη αφερεγγυότητας στη διατραπεζική αγορά.

Έτσι, η ανθρωπότητα κατέληξε να βιώνει μια από τις εντονότερες οικονομικές κρίσεις στη σύγχρονη ιστορία της, η οποία είχε επιπτώσεις τόσο σε ανεπτυγμένες όσο και σε αναπτυσσόμενες χώρες και οδήγησε στη μείωση εξαγωγών και ΑΕΠ και στην κατάρρευση του διεθνούς εμπορίου.

2. Η ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΟΥ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΕΜΠΟΡΙΟΥ

2.1 ΑΠΟΛΥΤΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΟΥ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΥ ΕΜΠΟΡΙΟΥ

Μια επισκόπηση στην πορεία ανάπτυξης του διεθνούς εμπορίου μέχρι τις αρχές της δεκαετίας του 1990, δείχνει ότι αυτό αναπτύχθηκε σε απόλυτο βαθμό, πλην ελαχίστων εξαιρέσεων, όπως την περίοδο της ασιατικής κρίσης του 1997 και της περιόδου ύφεσης του 2000-2001. Ένας συνδυασμός παραγόντων προκάλεσαν αυτή την τεράστια ανάπτυξη. Πρώτον, οι διαδικασίες ενοποίησης, όπως αυτές αποτυπώνονται με διάφορες μορφές διεθνών εμπορικών συμφωνιών προώθησαν το εμπόριο, παρέχοντας ένα αρμονικό περιβάλλον κανόνων. Χαρακτηριστικά παραδείγματα αποτελούν η συμπερίληψη της Κίνας στον Παγκόσμιο Οργανισμό Εμπορίου το 2001 και η δημιουργία της ενιαίας Ευρωπαϊκής αγοράς το 1993. Δεύτερο, τα συστήματα παραγωγής διαχωρίστηκαν περισσότερο σε επιμέρους στοιχεία, με αποτέλεσμα τα εμπορεύματα να προωθούνται ευκολότερα δια μέσου των διεθνών ιστοσελίδων παραγωγής και των παγκοσμίων στρατηγικών πληροφόρησης. Τρίτο, τα διεθνή συστήματα μεταφορών, η ναυτιλία και η διαχείριση των λιμενικών τερματικών σταθμών, επέδειξαν αξιοσέβαστη ανάπτυξη στη χωρητικότητά τους, στη συνδεσιμότητα και στη συσχέτισή τους. Τέταρτο, η μεταφορική αποδοτικότητα του διεθνούς εμπορίου βελτιώθηκε σε σημαντικό βαθμό με τη συμβολή των τηλεπικοινωνιών, των τεχνολογιών πληροφορικής καθώς και της μεγαλύτερης διαθεσιμότητας διεθνών οικονομικών συναλλαγών (De Monie et al 2009).

Δεν αποτελεί έκπληξη το γεγονός ότι η ανάπτυξη των θαλάσσιων μεταφορών σχετίζεται άμεσα με την ανάπτυξη του διεθνούς εμπορίου, αφού η ναυτιλία και τα λιμάνια συνθέτουν τον κύριο άξονα υποστήριξης των διεθνών εμπορικών συναλλαγών. Είναι ενδεικτικό το γεγονός ότι το 1977 η αξία του συνόλου των εξαγωγών ανερχόταν σε 1 τρις. Δολάρια, ενώ το 2008 η αξία έφτασε τα 16 τρις. Δολάρια. Όπως αναμενόταν, η διακύμανση της αξίας των εξαγωγών τις δεκαετίες των 1970 και 1980 συνδέθηκε με τους οικονομικούς κύκλους. Πιο πρόσφατα, η ανάπτυξη των θαλάσσιων μεταφορών εμπορευματοκιβωτίων σχετίστηκε με το αναπτυσσόμενο εμπόριο προϊόντων με προστιθέμενη αξία. Από τα τέλη της δεκαετίας του 1990, παρατηρήθηκε ένας αποσυσχετισμός μεταξύ του όγκου και της αξίας του μεταφερόμενου δια θαλάσσης

φορτίου. Κατά κύριο λόγο, το αποτέλεσμα αυξανόμενης τάσης δημιουργίας προϊόντων στην Ασία, ήταν η αύξηση της τιμής του πετρελαίου όπως και η χωρικός διαμερισμός της παραγωγής, αφού τα εξαρτήματα μπορούν να μεταφερθούν με μεγάλη συχνότητα.

Η αναλογία μεταξύ της αξίας των εξαγόμενων αγαθών και του όγκου φορτίου που μεταφέρεται θαλάσσια, παρέμεινε σταθερή μέχρι την πρώτη πετρελαϊκή κρίση του 1973, επιφέροντας μικρές αλλαγές στη δομή της ναυτιλίας. Οι πρώτες δύο σημαντικές αλλαγές σε αυτή την αναλογία ήταν αποτέλεσμα της πρώτης και της δεύτερης πετρελαϊκής κρίσης, τονίζοντας με αυτό τον τρόπο ότι οι υψηλές τιμές του πετρελαίου επηρέασαν άμεσα τη διεθνή αξία των εξαγωγών. Ακολούθως, η σταθερή αύξηση της εν λόγω αναλογίας οφείλεται άμεσα στην ανάπτυξη της διακίνησης εμπορευματοκιβωτίων μεταφοράς τελειοποιημένων προϊόντων υψηλής αξίας, κυρίως στις αρχές του 21^{ου} αιώνα.

2.2 ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΩΝ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΚΙΒΩΤΙΩΝ

Η παγκόσμια διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων αποτελείται από το άθροισμα όλων των εμπορευματοκιβωτίων που τυγχάνουν διαχείρισης από τα λιμάνια, είτε ως εισαγόμενα, είτε ως εξαγόμενα ή αντικείμενα μεταφόρτωσης. Αυτό σημαίνει ότι ένα εμπορευματοκιβώτιο συνυπολογίζεται δύο φορές, ως μια εισαγόμενη και ως μια εξαγόμενη μονάδα, καθώς και μια για κάθε φορά που τυγχάνει μεταχείρισης από το πλοίο στην ακτή και αντίστροφα. Παρά το γεγονός ότι η διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων θα έπρεπε να υπολογίζεται σύμφωνα με τις κινήσεις των εμπορευματοκιβωτίων, για εμπορικούς κυρίως σκοπούς, τόσο οι λιμενικές αρχές, όσο και οι διαχειριστές των τερματικών σταθμών προτιμούν να αναφέρονται σε διακίνηση TEU. Η διεθνής κίνηση εμπορευματοκιβωτίων είναι ο απόλυτος αριθμός των εμπορευματοκιβωτίων που μεταφέρονται μέσω θάλασσας, εξαιρουμένων των διπλά υπολογιζόμενων εισαγωγών – εξαγωγών και των ενεργειών μεταφόρτωσης. Η διακίνηση αντιπροσωπεύει το επίπεδο της μεταφορικής δραστηριότητας, ενώ η κίνηση εκφράζει το επίπεδο της εμπορικής δραστηριότητας. Η επικρατούσα τάση αναδεικνύει τη μεταξύ διαφορά τους, καθώς τα πολύπλοκα δίκτυα μεταφορών και η παγκόσμια αλυσίδα γίνονται ολοένα και πιο πολύπλοκα.

Μεταξύ 1990 και 2008, η κίνηση εμπορευματοκιβωτίων αυξήθηκε από 28.7 εκ. TEU σε 152.0 εκ. TEU, μια αύξηση της τάξης του 430%. Αυτό μεταφράζεται σε μέσο όρο

ετήσιας αύξησης 9.5%. την ίδια περίοδο, η διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων αυξήθηκε από τα 88 εκ. στα 530 εκ. TEU, αύξηση 500%, ισοδύναμη με μία μέση ετήσια αύξηση 10.5%. Συμπερασματικά, η αναλογία της κίνησης εμπορευματοκιβωτίων προς τη διακίνησή τους, το 2008 ήταν περίπου 3.5, ενώ το 1990 περίπου 3.0. Η ραγδαία αύξηση της κίνησης και της διακίνησης εμπορευματοκιβωτίων συνδέεται με την ανάπτυξη του παγκόσμιου εμπορίου σε συνδυασμό με την υιοθέτηση της χρήσης του εμπορευματοκιβωτίου ως προνόμιο για τις μεταφορές και τη ναυτιλία. Για τους αναλυτές ήταν μεγάλος ο πειρασμός να συμπεράνουν ότι θα συνεχιστεί παρόμοια τάση ανάπτυξης για τα επόμενα 15 – 20 χρόνια, η οποία θα επιφέρει πρωτόγνωρα επίπεδα διακίνησης εμπορευματοκιβωτίων. Δυστυχώς, όμως, αρκετές προβλέψεις πραγματοποιήθηκαν αποκλειστικά από μία απόλυτη σκοπιά, καθώς λίγοι ήταν αυτοί που έλαβαν υπόψη τις φυσικές ροές φορτίου που το εξωτερικό εμπόριο είναι σε θέση να ενεργοποιήσει και τις αναπόφευκτες μεταβολές στους τύπους φορτίου και στις διαδρομές του. Αυτό σημαίνει ότι μια μικρή πτώση στην κίνηση είναι ικανή να επιφέρει σημαντική πτώση στη διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων (De Monie et al 2009).

2.3 ΕΚΡΗΞΗ ΣΤΙΣ ΕΜΠΟΡΙΚΕΣ ΑΝΙΣΟΡΡΟΠΙΕΣ

Μια επισκόπηση στους ισχυρότερους παγκόσμιους εξαγωγείς και εισαγωγείς αναδεικνύει σε μεγάλο βαθμό την υπάρχουσα κατάσταση. Μερικές χώρες, ειδικότερα οι Η.Π.Α. και η Μεγάλη Βρετανία, παρουσιάζουν σημαντικά εμπορικά ελλείμματα, τα οποία επιδρούν στα ισοζύγια πληρωμών τους. Τρεις βασικοί λόγοι εξηγούν αυτές τις εμπορικές ανισορροπίες. Πρώτον, τα ανταγωνιστικά πλεονεκτήματα και η αναζήτηση χαμηλότερων κόστων παραγωγής, δημιούργησαν ισχυρά κίνητρα για την εύρεση νέων περιοχών βιομηχανικής παραγωγής. Το γεγονός αυτό έδωσε τη δυνατότητα της διατήρησης του κόστους παραγωγής σε χαμηλά επίπεδα, διότι ο όρος «Κινέζικη τιμή» αποτέλεσε σημείο αναφοράς για όλες τις παραγωγικές δραστηριότητες. Έτσι δεν παρέμειναν μόνο τα κόστη παραγωγής χαμηλά, αλλά δημιουργήθηκε η τάση για φθηνή κατανάλωση και ελκυστικές τιμές προϊόντων, τονώνοντας τη ζήτηση σε χώρες που αντιμετώπιζαν προβλήματα στον εμπορικό τομέα. Για το λόγο αυτό, η ανακατανομή στην παραγωγή αποτέλεσε μια ιδιαίτερη διαδικασία, ενώ ταυτόχρονα η σχετική κατανάλωση σε παγκόσμιο επίπεδο παρέμεινε περισσότερο σταθερή. Δεύτερον, οι διεθνείς άμεσες επενδύσεις αποτέλεσαν τα

κύρια μέσα στήριξης των συγκριτικών πλεονεκτημάτων και ώθησαν στη διακίνηση κεφαλαίων και τεχνολογίας. Αυτή η διαδικασία σε συνδυασμό με τις διεθνείς εμπορικές στρατηγικές επιτάχυναν το παγκόσμιο εμπόριο, αλλά παράλληλα ενίσχυσαν τις ανισοροπίες. Τρίτον, το χρέος και ο πληθωρισμός αποτέλεσαν κύριους παράγοντες. Η ανάπτυξη του διεθνούς εμπορίου μετά το 2002, σχετίστηκε με μια περίοδο διόγκωσης κεφαλαίων, ειδικότερα στον τομέα του real estate. Η κρίση στο real estate που παρατηρήθηκε στις Η.Π.Α. και σε άλλες χώρες (Καναδάς, Μεγάλη Βρετανία και Ισπανία) μεταξύ 2001 και 2006 συνοδεύτηκε με μια ανεξέλεγκτη αύξηση του χρέους. Ένα μέρος αυτού του χρέους χρησιμοποιήθηκε για την κατανάλωση εισαγόμενων αγαθών, επηρεάζοντας έτσι τις εμπορικές ισορροπίες.

Το 2008, πέντε χώρες, οι Η.Π.Α., η Γαλλία, η Ιταλία, η Μεγάλη Βρετανία και η Αυστραλία, κατείχαν συνολικά σχεδόν το 70% του παγκοσμίου εμπορικού ελλείμματος. Αντίθετα, οι χώρες που είχαν εμπορικό πλεόνασμα ήταν οι κυρίως εξαγωγικές και οι εξαρτώμενες για την οικονομική τους ανάπτυξη από το διεθνές εμπόριο. Συγκεντρωμένες μαζί, αντιπροσωπεύουν το 83% του παγκοσμίου οικονομικού πλεονάσματος για το έτος 2008. Η ιστορία της οικονομίας διδάσκει ότι οι έντονες ανισοροπίες δεν είναι δυνατόν να διατηρούνται αόριστα χωρίς προσαρμογές. Απαιτούνται άμεσες και ουσιαστικές διορθώσεις (De Monie et al 2009).

2.4 ΕΝΑΛΛΑΓΗ ΣΧΕΣΕΩΝ ΜΕΤΑΞΥ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ, ΕΜΠΟΡΙΟΥ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ

Η σχέση μεταξύ ναυτιλίας και οικονομίας εμφανίζεται εδώ και πολλά χρόνια. Οι πλοιοκτήτες διατηρούν μεγάλη παράδοση στις συναλλαγές με τον τραπεζικό χώρο, καθώς το κτίσιμο νέων πλοίων και η μεταφορά του φορτίου απαιτεί κεφάλαια. Παράλληλα, η ανάγκη για μείωση του οικονομικού ρίσκου εισήγαγε τον ασφαλιστικό κλάδο στον τομέα της ναυτιλίας. Ο παραδοσιακός ρόλος της οικονομίας ήταν ως επί το πλείστον παθητικός, παρέχοντας κεφάλαια και περιορίζοντας το ρίσκο, όταν αυτό απαιτείτο. Το κεφάλαιο αυτό συνήθως αποπληρωνόταν μετά από την ολοκλήρωση ενός ταξιδιού και την πώληση του φορτίου. Η χρηματοδότηση αποτελούσε ένα μέσο για την εκμετάλλευση των ευκαιριών που παρουσιάζονταν στις διεθνείς μεταφορές. Τις τελευταίες δεκαετίες, η σχέση μεταξύ

της ναυτιλίας και της οικονομίας έγινε πιο έντονη, λόγω της αντιστροφής των ρόλων. Πιο συγκεκριμένα, οι μεταφορές πλέον αποτελούν το μέσο εκμετάλλευσης οικονομικών ευκαιριών και αυτό συμβαίνει για διάφορους λόγους (De Monie et al 2009).

Πρώτος λόγος, είναι το γεγονός ότι *τα μεταφορικά μέσα και οι τερματικοί σταθμοί είναι πολύ ευαίσθητοι στα κεφάλαια*. Τα υψηλά επίπεδα παραγωγικότητας που απέρρεαν από την υιοθέτηση των εμπορευματοκιβωτίων, είχαν ως αποτέλεσμα να οδηγήσουν τη ναυτιλιακή βιομηχανία σε μεγαλύτερη κεφαλαιακή ευαισθησία. Πλέον την καθιστά εξαρτώμενη από τα κεφάλαια, όχι μόνο για την απόκτηση πλοίων, αλλά και για τη συνολική λειτουργία της. Η απόσβεση των επενδύσεων πλέον απαιτεί περισσότερο χρόνο, καθιστώντας απαραίτητη την πιο άμεση εμπλοκή χρηματοπιστωτικών ιδρυμάτων.

Το γεγονός αυτό, ουσιαστικά γεννά και το δεύτερο κύριο παράγοντα, δηλαδή την *εντονότερη εμπλοκή των χρηματοπιστωτικών ιδρυμάτων στην ιδιοκτησία και τη λειτουργία των μεταφορικών συστημάτων*. Με την ανάπτυξη του διεθνούς εμπορίου, η ναυτιλία και οι λιμενικές υπηρεσίες αποτέλεσαν μια συνεχώς αυξανόμενα κερδοφόρα βιομηχανία. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα να εγείρει την προσοχή των χρηματοπιστωτικών ιδρυμάτων, όπως των τραπεζών, των ασφαλιστικών εταιρειών και γενικότερα του συνόλου των επενδυτών, αφού έβλεπαν τα μεταφορικά μέσα και τα λιμενικά τερματικά, ως ένα επενδυτικό μέρος του συνόλου του διαφοροποιημένου διεθνούς χαρτοφυλακίου. Έτσι, υπήρξε παροχή μεγάλων κεφαλαίων για την ανάπτυξη μεταφορικών μέσων και αύξηση της τρέχουσας αξίας τους. Τα διεθνή χρηματοπιστωτικά ιδρύματα αναζητούσαν παράλληλα ευκαιρίες με σκοπό να εξισορροπήσουν τη σημαντική διάθεση κεφαλαίων εκ μέρους τους, με τους τερματικούς σταθμούς να αποτελούν πόρους, οι οποίοι ανταποκρίνονταν άριστα στο ρόλο αυτό.

Τρίτο παράγοντα αποτελούν *οι διεθνείς οικονομικές συναλλαγές*. Με την ανάπτυξη του παγκόσμιου εμπορίου, οι συναλλαγές μεταξύ των εμπορικών παραγόντων έγιναν ολοένα και πιο σύνθετες. Η πιστωτική επιστολή (letter of credit) αποτελεί στις μέρες μας την κύρια μέθοδο συναλλαγών. Είναι ένα έγγραφο, το οποίο εκδίδεται από χρηματοπιστωτικά ιδρύματα και εμπεριέχει μια υπόσχεση πληρωμής με το πέρας μιας μεταφοράς εμπορεύματος, με την προϋπόθεση ότι θα τηρηθούν κάποιοι συμφωνημένοι όροι. Οι πιστωτικές επιστολές χρησιμοποιούνται μεταξύ συναλλασσομένων, όπως πωλητές

και αγοραστές, μεταξύ δύο διαφορετικών κρατών. Οι μεγάλες εμπορικές τράπεζες χρηματοδοτούν περίπου το 90% του συνόλου των διεθνών συναλλαγών.

Τέταρτο, *τα ναυτιλιακά παράγωγα*. Κατά τη διάρκεια των τελευταίων δεκαετιών, η ναυτιλιακή και η λιμενική βιομηχανία απέκτησαν ισχυρότερους δεσμούς με τον οικονομικό κόσμο. Η μεγάλη αστάθεια των ναυτιλιακών αγορών, μεγεθύνθηκε από τις απότομες αλλαγές, καθιστώντας απαραίτητη τη δημιουργία της αγοράς παραγώγων. Σύνθετα οικονομικά εργαλεία και παράγωγα δημιουργήθηκαν με σκοπό να υποστηρίξουν την ανάπτυξη της ναυτιλίας. Τα ναυτιλιακά παράγωγα υιοθετήθηκαν με σκοπό να διαχειριστούν το ρίσκο, το οποίο πηγάζει από τη διακύμανση των επιπέδων των ναύλων, των τιμών των καυσίμων, των τιμών αγοραπωλησίας πλοίων, των τιμών διάλυσης πλοίων (scrap) και των διεθνών συναλλαγματικών τιμών, με αποδοτικότερο, φθηνότερο και πιο ευέλικτο τρόπο. Πλέον, η ναυτιλιακή αγορά κάνει ευρέως χρήση των τεχνικών διαχείρισης ρίσκου και των ανάλογων εργαλείων με σκοπό την πρόσκληση ενδιαφέροντος για επενδύσεις από εταιρείες ενέργειας και επενδυτικές τράπεζες. Η αποδοτική διαχείριση του ρίσκου θα έχει ως αποτέλεσμα τη σταθερή ροή κεφαλαίων, με θετικό αντίκτυπο στις αγορές.

Μέχρι το 2008, οι παραπάνω παράγοντες ευνόησαν τη ναυτιλιακή και λιμενική βιομηχανία, καθώς σημαντικές ροές κεφαλαίων διατέθηκαν για τη βελτίωση των μεταφορικών μέσων και υποδομών, όπως το κτίσιμο πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων νέας γενιάς και την ανάπτυξη νέων σύγχρονων τερματικών σταθμών παγκοσμίως, που είχαν ως σκοπό την προώθηση τόσο των εξαγωγικών στρατηγικών, όσο και τις εσωτερικές θαλάσσιες μεταφορές. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα οι μεταφορές να γίνουν ολοένα και περισσότερο ορατές από μία οικονομική οπτική γωνία, καθώς ένας σημαντικός αριθμός ενδιαφερομένων και ληπτών αποφάσεων εισήλθαν στον τομέα των μεταφορών προερχόμενοι καθαρά από τον χώρο της οικονομίας. Οι τερματικοί σταθμοί αποτέλεσαν οικονομικό στοιχείο, μέρος του παγκοσμίου κεφαλαιακού χαρτοφυλακίου, των οποίων οι επιδόσεις υπολογίζονταν με βάση την απόδοση κόστους – κέρδους. Ένα άλλο παράδοξο αποτέλεσμα που επέφεραν τα νέα δεδομένα τη συγκεκριμένη χρονική περίοδο ήταν η ρευστότητα των κεφαλαίων των τερματικών σταθμών, μια εξέλιξη που ενισχύθηκε από την ενεργή συμμετοχή ποικίλων οικονομικών φορέων, με

αποτέλεσμα αυτά τα κεφάλαια να μπορούν να βρουν άμεσα κάτοχο. Το πρόβλημα είναι ότι οι χρηματοδοτικές συγκεντρώσεις είναι δυνατόν να μεταβληθούν γρήγορα όταν ο επενδυτικός ορίζοντας είναι βραχύς, καθώς τα κεφάλαια έχουν ένα προγραμματικό και ένα λειτουργικό ορίζοντα, οι οποίοι μπορούν να μεταφερθούν χρονικά ακόμα και μια δεκαετία και για τα πιο ασταθή στοιχεία τους, όπως είναι τα πλοία και για πολλές δεκαετίες για τα λιγότερο ασταθή όπως είναι οι λιμενικές κατασκευές. Η σταθερότητα που χαρακτηρίζει τις αγορές εισέβαλε και στη ναυτιλιακή βιομηχανία και αυτό είχε ως αποτέλεσμα η ναυτιλιακή και λιμενική βιομηχανία να αποκτήσουν κοινό τρόπο λειτουργίας και συμπεριφοράς σε παγκόσμιο επίπεδο.

2.5 Η ΠΟΡΕΙΑ ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΕΜΠΟΡΙΟΥ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΟΔΟ ΤΗΣ ΚΡΙΣΗΣ

Από τις αρχές της δεκαετίας του 2000 η ναυτιλία και το παγκόσμιο θαλάσσιο εμπόριο παρουσίαζε άνθηση, επωφελούμενο από τη ραγδαία ανάπτυξη του εμπορίου που απέρρευε από τις αναπτυσσόμενες οικονομίες της Κίνας και της Ινδίας. Τα υψηλά επίπεδα των ναύλων και η σταθερότητα που τα χαρακτήριζε οδήγησαν στο γεγονός να ξεχαστεί η κυκλική φύση της ναυτιλιακής αγοράς και η ευαισθησία που τη χαρακτηρίζει σε μεταβολές της παγκόσμιας οικονομίας. Όπως συμβαίνει και με άλλους τομείς των αγορών, έτσι και η ναυτιλία είναι ιδιαίτερα ευαίσθητη στις οικονομικές κρίσεις, αν ληφθεί υπόψη το γεγονός ότι η ζήτηση για ναυτιλιακές υπηρεσίες πηγάζει από την ανάγκη για μεταφορά αγαθών από τους εμπόρους στους καταναλωτές. Κρίνεται αναγκαία, λοιπόν, η μελέτη της πορείας του θαλάσσιου εμπορίου κατά τη διάρκεια της περιόδου της κρίσης, έτσι ώστε να γίνει κατανοητή η επιρροή της στον ευρύτερο τομέα της ναυτιλίας.

Το 2008, συνεχίστηκε η ανάπτυξη του θαλασσίου εμπορίου, αλλά με ρυθμό 3.6%, ποσοστό χαμηλότερο του 4.5% του έτους 2007, ως συνέπεια της οικονομικής ύφεσης. Το 2008 το θαλάσσιο μεταφερόμενο εμπόριο σε διεθνές επίπεδο ανήλθε σε 8.17 δισ. τόνους, με το χύδην ξηρό φορτίο να κατέχει το μεγαλύτερο ποσοστό (66.3%).

Η μειωμένη ζήτηση για καταναλωτικά αγαθά, όπως επίσης η πτώση της βιομηχανικής παραγωγής στις οικονομικά αναπτυγμένες χώρες καθώς και η μειωμένη ζήτηση για καύσιμα, επηρέασε σε σημαντικό βαθμό το σύνολο των κατηγοριών της

ναυτιλίας. Ο ρυθμός ανάπτυξης του εμπορίου χύδην ξηρού φορτίου το 2008 υπολογίστηκε σε 4.7% σε σύγκριση με 5.7% του 2007. Κατέχοντας το 16% του παγκόσμιου μεταφερόμενου δια θαλάσσης φορτίου, το φορτίο σε εμπορευματοκιβώτια σημείωσε τη μεγαλύτερη πτώση, με το ρυθμό ανάπτυξης του να πέφτει στο μισό σε σχέση με το προηγούμενο έτος και συγκεκριμένα από 11% σε 4.7%. Παράλληλα, παρατηρήθηκαν σημάδια μείωσης της ζήτησης για πετρέλαιο, ειδικότερα στις αναπτυσσόμενες χώρες. Συνολικά η ποσότητα του πετρελαίου και των παραγώγων του αυξήθηκε κατά μόλις 1.6%, ποσοστό σαφώς μικρότερο από το 2.1% του έτους 2007 που σηματοδοτήθηκε από την έναρξη της παγκόσμιας οικονομικής κρίσης (UNCTAD, 2009).

Το 2009, η ποσότητα των μεταφερόμενων δια θαλάσσης αγαθών έφτασε τους 7.8 εκατ. τόνους, σημειώνοντας πτώση σε σχέση με τους 8.2 εκατ. τόνους του 2008.

Year	Oil	Main bulks ³	Other dry cargo	Total (all charges included)
1970	1 442	448	676	2 566
1980	1 871	796	1 037	3 704
1990	1 755	968	1 285	4 008
2000	2163	1 288	2 533	5 984
2006	2 698	1 849	3135	7 682
2007	2 747	1972	3 265	7 983
2008	2 732	2 079	3 399	8 210
2009	2 649	2113	3 081	7 843

Πίνακας 2-1 Development of international seaborne trade, selected years (millions of tons loaded) (UNCTAD 2010)

Οι αναπτυσσόμενες χώρες συνέχισαν να κατέχουν το μεγαλύτερο μερίδιο του θαλάσσιου εμπορίου, με το 61% των αγαθών να φορτώνεται από τις χώρες αυτές και το 55% να εκφορτώνεται. Με αυτό τον τρόπο αποδείκνυαν την αναπτυξιακή τους τάση και τον συνεχώς αυξανόμενο ηγετικό τους ρόλο στη διακίνηση του διεθνούς εμπορίου (UNCTAD, 2010).

Country group	Year	Goods Loaded				Goods unloaded			
		Total	Crude	Products	Dry cargo	Total	Crude	Products	Dry cargo
Millions of tons									
World	2006	7682.3	1783.4	9148	4984.1	7 885.9	1 931.0	8942	5060.8
	2007	7983.5	1813.4	9335	5236.0	8136.1	1 995.5	904.3	5236.3
	2008	8210.1	1785.2	946.9	5478.0	8272.7	1942.1	964.1	5366.5
	2009	7842.8	17245	924.6	5193.0	7908.4	1877.8	957.3	5073.3
Developed	2006	2460.5	132.9	336.4	1991.3	4164.7	1282.0	5355	2347.2
	2007	2608.9	135.1	363.0	2110.8	3990.5	1246.0	524.0	2220.5
	2008	2708.5	129.0	394.3	2185.1	4007.9	1251.1	523.8	2233.0
	2000	2540.1	118.6	355.0	2066.5	3499.8	1149.8	529.4	1820.6
Transition Economies	2006	410.3	123.1	41.3	245.9	70.6	50	3.1	61.9
	2007	407.9	124.4	399	243.7	76.8	7.3	35	66.0
	2008	431.5	138.2	38.7	256.0	89.3	6.3	3.8	792
	2000	501.8	151.3	41.6	309.0	60.5	6.1	3.0	51.4
Developing economies	2006	4811.5	1527.5	537.1	2747.0	3650.6	643.4	3555	2651.6
	2007	4969.6	1553.9	530.7	2882.0	4068.9	742.2	376.8	2949.8
	2008	5070.2	1517.9	515.9	3036.4	4175.5	684.7	436.5	3054.3
	2000	4800.8	1454.6	528.0	2818.2	4348.1	721.9	424.8	3201.3
Africa	2006	704.0	353.8	86.0	264.2	357.4	41.0	39.9	276.5
	2007	708.9	362.5	81.8	2640	375.9	45.5	45.0	285.3
	2008	741.9	379.2	835	279.3	366.1	44.8	442	277.0
	2009	501.8	335.0	82.8	264.4	365.1	43.7	42.7	279.2
Americas	2006	1030.7	251.3	93.9	686.5	373.4	49.6	60.1	263.7
	2007	1067.1	252.3	90.7	724.2	415.9	760	64.0	275.9
	2008	1111.2	234.6	93.0	784.6	433.8	742	66.9	292.7
	2000	1050.6	219.4	89.6	741.7	3870	742	65.4	2475
Asia	2006	3073.1	921.2	357.0	1794.8	2906.8	552.7	248.8	2105.3
	2007	3187.1	938.1	358.1	1890.8	3263.6	620.7	260.8	2382.1
	2008	3211.8	902.7	339.3	1969.9	3361.9	565.6	318.3	2477.9
	2009	3061.7	898.7	355.5	1807.5	3582.4	604.1	313.1	2665.2
Oceania	2006	3.8	1.2	0.1	25	129	0.0	6.7	62
	2007	35	0.9	0.1	25	135	0.0	7.0	65
	2008	42	1.5	0.1	20	13.8	0.0	7.1	6.7
	2009	6.3	1.5	02	4.6	13.1	0.0	3.6	95

Πίνακας 2-2 World seaborne trade in 2006–2009, by type of cargo and country group (UNCTAD, 2010)

Το 2010 το θαλάσσιο εμπόριο επανέκαμψε σε σχέση με τα προηγούμενα έτη και εμφάνισε ρυθμό ανάπτυξης σε ποσοστό 7%. Τα εμπορεύματα που μεταφέρθηκαν μέσω πλοίων έφτασαν τους 8.4 δισ. τόνους, προσεγγίζοντας τα επίπεδα της περιόδου προ κρίσης.

Year	Oil	Main Bulks	Other dry cargo	Total (all cargoes)
1970	1442	448	676	2566
1980	1871	796	1037	3704
1990	1755	968	1285	4008
2000	2163	1288	2533	5984
2006	2698	1836	3166	7000
2007	2747	1957	3330	8034
2008	2742	2059	3428	8229
2009	2642	2094	3122	7858
2010	2752	2333	3323	8408

Πίνακας 2-3 Development of international seaborne trade, selected years (millions of tons loaded (UNCTAD, 2011))

Όπως φαίνεται από τον Πίνακα 2-4 τα εμπορευματοκιβώτια και το χύδην ξηρό φορτίο ηγούνται της ανάπτυξης του διεθνούς εμπορίου για το έτος 2010. Στο διεθνές εμπόριο τη χρονιά αυτή κυριάρχησαν οι πρώτες ύλες, με το εμπόρευμα των δεξαμενοπλοίων να κατέχει μόλις το ένα τρίτο του διεθνούς εμπορίου, ενώ οι υπόλοιπες κατηγορίες ξηρών φορτίων συμπεριλαμβανομένων και των εμπορευματοκιβωτίων να αγγίζουν το 40%. Το υπολειπόμενο ποσοστό αποτελείται από τις πέντε κύριες κατηγορίες ξηρού φορτίου, δηλαδή σιδηρομέταλλευμα, άνθρακα, σιτηρά, βωξίτη, αλουμίνα και φωσφάτα.

Country Group	Year	Goods Loaded				Goods Unloaded			
		Total	Crude	Products	Dry Cargo	Total	Crude	Products	Dry Cargo
Millions of tons									
World	2006	7703.1	1783.4	914.8	5002.1	7878.3	1931.2	893.7	5053.4
	2007	8034.1	1813.4	933.5	5287.1	8140.2	1995.7	903.8	5240.8
	2008	8229.5	1785.3	957.0	5487.2	8286.3	1942.3	934.9	5409.2
	2009	7858.0	1710.5	931.1	5216.4	7832.0	1874.1	921.3	5036.6
	2010	8046.3	1784.9	967.5	5655.8	8377.8	1938.9	969.3	5469.7
Developed	2006	2460.5	132.9	336.4	1991.3	4164.7	1282.0	535.5	2347.2
	2007	2606.9	135.1	363.0	2110.8	3990.5	1246.0	524.0	2220.5
	2008	2715.4	129.0	405.3	2181.1	4007.9	1251.1	523.8	2233.0
	2009	2554.3	115.0	383.8	2055.5	3374.4	1125.3	529.9	1719.2
	2010	2832.5	125.7	418.5	2288.2	3592.1	1158.5	545.1	1888.5
Transition	2006	410.3	123.1	41.3	245.9	70.6	56	31	61.9
	2007	407.9	124.4	39.9	243.7	76.8	73	35	66.0
	2008	431.5	138.2	36.7	256.6	89.3	63	38	79.2
	2009	505.3	142.1	44.4	318.8	93.3	35	46	85.3
	2010	515.7	150.2	45.9	319.7	122.1	35	46	114.0
Developin	2006	4829.5	1527.5	537.1	2765.0	3642.9	643.6	355.1	2644.3
	2007	5020.8	1553.9	530.7	2932.6	4073.0	742.4	376.3	2954.3
	2008	5082.6	1518.0	515.1	3049.6	4189.1	684.9	407.2	3097.0
	2009	4798.4	1453.5	502.9	2842.0	4364.2	745.3	386.9	3232.1
	2010	5060.1	1509.0	503.1	3047.9	4663.7	776.9	419.6	3467.1
Africa	2006	721.9	353.8	86.0	282.2	349.8	41.3	39.4	269.1
	2007	732.0	362.5	81.8	287.6	380.0	45.7	44.5	289.8
	2008	766.7	379.2	83.3	304.2	376.6	45.0	43.5	288.1
	2009	706.0	354.0	83.0	271.0	386.8	44.6	39.7	302.5
	2010	733.3	343.6	81.5	308.2	399.3	42.0	39.3	318.0
America	2006	1030.7	251.3	93.9	685.5	373.4	49.6	60.1	263.7
	2007	1067.1	252.3	90.7	724.2	415.9	76.0	64.0	275.9
	2008	1106.2	234.6	93.0	780.6	436.6	74.2	69.9	292.7
	2009	1029.8	225.7	74.0	730.1	371.9	64.4	73.6	234.0
	2010	1129.6	231.0	73.2	825.4	407.5	69.3	76.6	261.6
Asia	2006	3073.1	921.2	357.0	1794.8	2906.8	552.7	248.8	2105.3
	2007	3214.6	938.2	358.1	1918.3	3263.6	620.7	260.8	2382.1
	2008	3203.6	902.7	338.6	1962.2	3361.9	565.6	286.8	2509.5
	2009	3054.3	872.3	345.8	1836.3	3592.4	636.3	269.9	2686.2
	2010	3190.7	932.9	348.2	1909.5	3843.5	665.6	300.0	2877.9
Oceania	2006	3.8	1.2	0.1	2.5	12.9	0.0	6.7	6.2
	2007	7.1	0.0	0.1	2.5	13.5	0.0	7.0	6.5
	2008	4.2	1.5	0.1	2.6	13.6	0.0	7.1	6.7
	2009	6.3	1.5	0.2	4.6	13.1	0.0	3.6	9.5
	2010	6.5	1.5	0.2	4.8	13.4	0.0	3.7	9.7

Country Group	Year	Goods Loaded				Goods Unloaded			
		Total	Crude	Products	Dry Cargo	Total	Crude	Products	Dry Cargo
Percentage Share									
World	2006	100.0	23.2	11.9	65.0	100.0	24.5	11.3	64.1
	2007	100.0	22.6	11.6	65.8	100.0	24.5	11.1	64.4
	2008	100.0	21.7	11.6	66.7	100.0	23.4	11.3	65.3
	2009	100.0	21.8	11.8	66.4	100.0	23.0	11.8	64.3
	2010	100.0	21.2	11.5	67.3	100.0	22.1	11.6	65.3
Developed economies	2006	32.0	7.4	36.8	39.8	52.9	66.4	59.9	46.4
	2007	32.5	7.5	38.9	39.9	49.9	62.4	58.0	42.4
	2008	33.0	7.2	42.3	39.7	48.4	64.4	56.0	41.3
	2009	32.5	6.7	41.2	39.4	43.1	60.0	57.5	34.1
	2010	33.7	7.0	43.3	40.5	42.9	59.7	56.2	34.5
Transition economies	2006	5.3	6.9	4.5	4.9	0.9	0.3	0.3	1.2
	2007	5.1	6.0	4.3	4.6	0.9	0.4	0.4	1.3
	2008	5.2	7.7	3.8	4.7	1.1	0.3	0.4	1.5
	2009	6.4	8.3	4.8	6.1	1.2	0.2	0.5	1.7
	2010	6.1	8.4	4.7	5.7	1.5	0.2	0.5	2.1
Developing economies	2006	62.7	85.6	58.7	55.3	46.2	33.3	30.7	52.3
	2007	62.5	85.7	56.9	55.5	50.0	37.2	41.6	56.4
	2008	61.6	85.0	53.8	55.6	50.6	35.3	43.6	57.3
	2009	61.1	85.0	54.0	54.5	55.7	39.8	42.0	64.2
	2010	60.2	84.5	52.0	53.9	55.7	40.1	43.3	63.4
Africa	2006	9.4	19.8	9.4	5.6	4.4	2.1	4.4	5.3
	2007	9.1	20.0	8.8	5.4	4.7	2.3	4.9	5.5
	2008	9.3	21.2	8.7	5.5	4.5	2.3	4.7	5.3
	2009	9.0	20.7	8.9	5.2	4.9	2.4	4.3	6.0
	2010	8.7	19.2	8.4	5.4	4.8	2.2	4.1	5.8
America	2006	13.4	14.1	10.3	13.7	4.7	2.6	6.7	5.2
	2007	13.3	13.9	9.7	13.7	5.1	3.8	7.1	5.3
	2008	13.5	13.1	9.7	14.2	5.3	3.8	7.5	5.4
	2009	13.1	13.2	7.9	14.0	4.7	3.4	8.0	4.6
	2010	13.4	12.9	7.6	14.6	4.9	3.6	7.9	4.8
Asia	2006	30.9	51.7	39.0	35.9	36.0	28.6	27.8	41.7
	2007	40.0	51.7	38.4	36.3	40.1	31.1	28.0	45.5
	2003	38.9	50.6	35.4	35.8	40.6	29.1	30.7	46.4
	2003	38.9	51.0	37.1	35.2	45.0	34.0	29.3	53.3
	2010	37.9	52.3	36.0	33.8	45.9	34.3	31.0	52.6
Oceania	2006	0.0	0.1	0.0	0.0	0.2	0.0	0.7	0.1
	2007	0.1	0.1	0.0	0.0	0.2	0.0	0.8	0.1
	2008	0.1	0.1	0.0	0.0	0.2	0.0	0.8	0.1
	2009	0.1	0.1	0.0	0.1	0.2	0.0	0.1	0.2
	2010	0.1	0.1	0.0	0.1	0.2	0.0	0.4	0.2

**Πίνακας 2-4 World seaborne trade in 2006–2010, by type of cargo and country group
(concluded) (UNCTAD, 2011)**

Το 2010, η κατηγορία του ξηρού φορτίου, η οποία περιλάμβανε τις βασικές κατηγορίες του χύδην ξηρού φορτίου, το γενικό φορτίο και τα εμπορευματοκιβώτια αναπτύχθηκε κατά 8.4% σε σχέση με το 2009. Η ανάπτυξη αυτή προήλθε από την τάση για επενδύσεις που αναθέρμανε τη ζήτηση για πρώτες ύλες. Η ώθηση δόθηκε από την αυξημένη βιομηχανική δραστηριότητα αρκετών ανεπτυγμένων κρατών. Οι ποσότητες του πετρελαίου που μεταφέρθηκαν δια θαλάσσης επίσης αυξήθηκαν κατά 4.2% σε σχέση με το 2009, λόγω της αυξημένης ζήτησης που εμφανίστηκε σε αρκετές περιοχές της Ασίας (UNCTAD, 2011).

Το 2011 το διεθνές εμπόριο παρουσίασε ανάπτυξη 5%, παρουσιάζοντας υποχώρηση σε σχέση με το ρυθμό ανάπτυξης του 2010. Οι αναλυτές υποστηρίζουν ότι η επιβράδυνση της ανάπτυξης του εμπορίου θα συνεχιστεί εξαιτίας των σημαντικών οικονομικών αλλαγών που θα συμβούν, συμπεριλαμβανομένων και των δράσεων αναφορικά με την Ευρωπαϊκή κρίση (WTO, 2012).

2.6 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ

Μια επισκόπηση στην πορεία ανάπτυξης του διεθνούς εμπορίου μέχρι τις αρχές της δεκαετίας του 1990 δείχνει ότι αυτό αναπτύχθηκε σε απόλυτο βαθμό, πλην ελαχίστων εξαιρέσεων, όπως την περίοδο της ασιατικής κρίσης του 1997 και της περιόδου ύφεσης του 2000-2001.

Οι λόγοι αυτής της ανάπτυξης ποικίλλουν. Οι διαδικασίες ενοποίησης, όπως αυτές αποτυπώνονται με διάφορες μορφές διεθνών εμπορικών συμφωνιών προώθησαν το εμπόριο, παρέχοντας ένα αρμονικό περιβάλλον κανόνων. Τα συστήματα παραγωγής διαχωρίστηκαν περισσότερο σε επιμέρους στοιχεία, με αποτέλεσμα τα εμπορεύματα να προωθούνται ευκολότερα δια μέσου των διεθνών ιστοσελίδων παραγωγής και των παγκοσμίων στρατηγικών πληροφόρησης. Τα διεθνή συστήματα μεταφορών, η ναυτιλία και η διαχείριση των λιμενικών τερματικών σταθμών, επέδειξαν αξιόσεβαστη ανάπτυξη στη χωρητικότητά τους, στη συνδεσιμότητα και στη συσχέτισή τους. Η μεταφορική αποδοτικότητα του διεθνούς εμπορίου βελτιώθηκε σε σημαντικό βαθμό με τη συμβολή των τηλεπικοινωνιών, των τεχνολογιών πληροφορικής καθώς και της μεγαλύτερης

διαθεσιμότητας διεθνών οικονομικών συναλλαγών. Παράλληλα με την άνθηση του παγκοσμίου εμπορίου παρατηρήθηκε και ραγδαία ανάπτυξη των εμπορευματοκιβωτίων.

Με την εμφάνιση της οικονομικής κρίσης, παρατηρήθηκαν και τα πρώτα αρνητικά δείγματα στο διεθνές εμπόριο, μέσω των εμπορικών ανισορροπιών. Τρεις βασικοί λόγοι εξηγούν τις εμπορικές ανισορροπίες. Πρώτον, τα ανταγωνιστικά πλεονεκτήματα και η αναζήτηση χαμηλότερων κοστών παραγωγής, δημιούργησαν ισχυρά κίνητρα για την εύρεση νέων περιοχών βιομηχανικής παραγωγής. Δεύτερο, οι διεθνείς άμεσες επενδύσεις αποτέλεσαν τα κύρια μέσα στήριξης των συγκριτικών πλεονεκτημάτων και ώθησαν στη διακίνηση κεφαλαίων και τεχνολογίας. Τρίτο, το χρέος και ο πληθωρισμός.

Το 2008, έξι χώρες, οι Η.Π.Α., η Γαλλία, η Ιταλία, η Μεγάλη Βρετανία και η Αυστραλία, κατείχαν συνολικά σχεδόν το 70% του παγκοσμίου εμπορικού ελλείμματος. Αντίθετα, οι χώρες που είχαν εμπορικό πλεόνασμα ήταν οι κυρίως εξαγωγικές και οι εξαρτώμενες για την οικονομική τους ανάπτυξη από το διεθνές εμπόριο. Συγκεντρωμένες μαζί, αντιπροσωπεύουν το 83% του παγκοσμίου οικονομικού πλεονάσματος για το έτος 2008. Η ιστορία της οικονομίας διδάσκει ότι οι έντονες ανισορροπίες δεν είναι δυνατόν να διατηρούνται αόριστα χωρίς προσαρμογές. Για την καταπολέμησή τους απαιτούνται άμεσες και ουσιαστικές διορθώσεις.

Κατά τη διάρκεια της κρίσης και της επιρροής της στο διεθνές εμπόριο υπήρξε και εναλλαγή των σχέσεων μεταξύ ναυτιλίας, εμπορίου και οικονομίας. Ο παραδοσιακός ρόλος της οικονομίας ήταν ως επί το πλείστον παθητικός, παρέχοντας κεφάλαια και περιορίζοντας το ρίσκο, όταν αυτό απαιτείτο. Τις τελευταίες δεκαετίες, η σχέση μεταξύ της ναυτιλίας και της οικονομίας έγινε πιο έντονη, λόγω της αντιστροφής των ρόλων. Πιο συγκεκριμένα, οι μεταφορές πλέον αποτελούν το μέσο εκμετάλλευσης οικονομικών ευκαιριών και αυτό συμβαίνει για διάφορους λόγους. Τα μεταφορικά μέσα και οι τερματικοί σταθμοί, οι οποίοι πλέον είναι πολύ ευαίσθητοι στα κεφάλαια, η εντονότερη εμπλοκή των χρηματοπιστωτικών ιδρυμάτων στην ιδιοκτησία και τη λειτουργία των μεταφορικών συστημάτων, οι διεθνείς οικονομικές συναλλαγές, και τέλος τα ναυτιλιακά παράγωγα αποτελούν τους βασικότερους παράγοντες αλλαγής της φύσης των μεταφορών.

Ο συνδυασμός των ανωτέρω παραγόντων επέδρασε σε σημαντικό βαθμό στην πορεία του θαλάσσιου εμπορίου. Το 2008, συνεχίστηκε η ανάπτυξη του θαλασσίου

εμπορίου, αλλά με ρυθμό 3.6%, ποσοστό χαμηλότερο του 4.5% του έτους 2007, ως συνέπεια της οικονομικής ύφεσης. Το 2008 το θαλάσσια μεταφερόμενο εμπόριο σε διεθνές επίπεδο ανήλθε σε 8.17 δισ. τόνους, με το χύδην ξηρό φορτίο να κατέχει το μεγαλύτερο ποσοστό (66.3%). Το 2009, η ποσότητα των μεταφερόμενων δια θαλάσσης αγαθών έφτασε τους 7.8 εκατ. τόνους, σημειώνοντας πτώση σε σχέση με τους 8.2 εκατ. τόνους του 2008. Το 2010 το θαλάσσιο εμπόριο επανέκαμψε σε σχέση με τα προηγούμενα έτη και εμφάνισε ρυθμό ανάπτυξης σε ποσοστό 7%. Τα εμπορεύματα που μεταφέρθηκαν μέσω πλοίων έφτασαν τους 8.4 δισ. τόνους, προσεγγίζοντας τα επίπεδα της περιόδου προ κρίσης.

3. Η ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΟΔΟ ΤΗΣ ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΚΡΙΣΗΣ

3.1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Κατά τη διάρκεια των τελευταίων 60 ετών, το παγκόσμιο εμπόριο παρουσιάζει σημαντικά ταχύτερο ρυθμό ανάπτυξης σε σχέση με αυτό του παγκόσμιου συνολικού Ακαθάριστου Εγχώριου Προϊόντος (Α.Ε.Π.). Ενδεικτικά, στη δεκαετία 1990 – 2000, ο όγκος των μεταφορών αυξήθηκε με τριπλάσιο ρυθμό συγκριτικά με την παγκόσμια οικονομία. Η οικονομική κρίση έχει προκαλέσει σημαντικές αλλαγές σε όλες τις κατηγορίες των αγορών καθώς και σε διάφορες περιοχές του κόσμου. Οι αλλαγές αυτές αποτυπώνονται με τη μείωση του συνολικού Ακαθάριστου Εγχώριου Προϊόντος (ΑΕΠ) και την υποχώρηση του διεθνούς εμπορίου. Μάλιστα, η υποχώρηση του εμπορίου ήταν σημαντικότερη σε σχέση με την ύφεση της παραγωγής. Το 2009, το παγκόσμιο Α.Ε.Π. υποχώρησε κατά 2.2%, ενώ το εμπόριο εμφάνισε πτώση 14.4%. Η μείωση αυτή αποδίδεται κυρίως στις ανεπτυγμένες οικονομίες, οι οποίες επέδειξαν μείωση του ΑΕΠ τους της τάξης του 3.2% για το έτος 2009. Οι ενδείξεις συγκλίνουν στο γεγονός ότι ο όγκος του παγκόσμιου εμπορίου θα παραμείνει σε αισθητά χαμηλά επίπεδα συγκριτικά με την περίοδο προ κρίσης. Το γεγονός αυτό είναι σαφώς αρνητικό για τον κλάδο των μεταφορών (Hoffman, 2010).

Η βιομηχανική παραγωγή, η οποία αποτελεί τη βάση των προϊόντων που μεταφέρονται θαλάσσια, υπέστη σημαντική μείωση στο μεσοδιάστημα της διανυόμενης οικονομικής κρίσης. Η παραγωγή σε διεθνές επίπεδο μειώθηκε και τώρα πλέον κατέχει θετικό ρυθμό ανάπτυξης. Οι αναπτυσσόμενες οικονομίες δεν επηρεάστηκαν στον ίδιο βαθμό από την κρίση σε σχέση με τις αναπτυγμένες στον τομέα της βιομηχανίας. Πλέον, οι ρυθμοί παραγωγής έχουν επανέλθει σχεδόν στα προ κρίσης επίπεδα και οι προβλέψεις αναφέρουν περαιτέρω αύξηση για τα επόμενα χρόνια.

Σε αντίθεση με άλλους παράγοντες που επηρεάζουν τη ναυτιλία, τα διατραπεζικά προβλήματα που αποτέλεσαν μείζον πρόβλημα είναι σαφώς λιγότερα σε σχέση με την περίοδο έναρξης της κρίσης και αυτό αποδεικνύεται από τα χαμηλότερα τραπεζικά spreads που επικρατούν σε σχέση με παλαιότερα. Στο τραπεζικό σύστημα των Η.Π.Α. έχει

αποκατασταθεί σε σημαντικό βαθμό η εμπιστοσύνη, με τα αμερικάνικα ομόλογα να κλείνουν σε επίπεδα ίδια με αυτά προ κρίσης, δηλαδή κοντά στο 4%. Βέβαια, η οικονομική κρίση στην Ευρώπη δεν έχει τεθεί ακόμα υπό έλεγχο, με την απόδοση των ευρωπαϊκών ομολόγων να μη θυμίζει σε τίποτα τα επίπεδα πριν την κρίση.

Κατά το χρονικό διάστημα 2006 -2009 παρατηρήθηκε μια συνεχής πτώση στο συντελεστή τόνο-μιλίων ανά τόνο του παγκοσμίου στόλου. Η υπερπροσφορά χωρητικότητας αυξήθηκε κατά 26.6% το 2009 σε σχέση με το 2008. Η υπερπροσφερόμενη χωρητικότητα αντιστοιχούσε τον Απρίλιο του 2009 στο 2.9% της συνολικής χωρητικότητας του παγκοσμίου στόλου.

Οι μεταφορές αποτελούν μια από τις βάσεις της παγκοσμιοποίησης. Μαζί με τις τηλεπικοινωνίες, την απελευθέρωση και την προτυποποίησή του εμπορίου καθώς και την αύξηση της αποδοτικότητας των λιμενικών εγκαταστάσεων, στο σύνολο τους συντέλεσαν στην ευκολότερη αγοραπωλησία πρώτων υλών και τελειοποιημένων προϊόντων μεταξύ οποιοδήποτε χωρών του παγκόσμιου χάρτη. Όπως διαφαίνεται, παρά τις διαφορετικές απόψεις που κατά καιρούς παραθέτονται, η κινητήρια δύναμη που ωθεί την παγκοσμιοποίηση είναι κάτι μη ορατό: το μειωμένο κόστος των διεθνών μεταφορών.

Αναμφισβήτητα, η ναυτιλία αποτελεί την βιομηχανία με τον υψηλότερο βαθμό παγκοσμιοποίησης. Οι πάροχοι ναυτιλιακών υπηρεσιών σπάνια δραστηριοποιούνται αποκλειστικά και μόνο εντός των ορίων της χώρας, από την οποία προέρχονται. Μια τυπική συναλλαγή εμπλέκει ανθρώπους, υπηρεσίες και περιουσιακά στοιχεία πολλών κρατών. Για παράδειγμα, ένα ελληνόκτητο πλοίο που κτίστηκε στην Κορέα, είναι δυνατόν να ναυλωθεί από ένα Δανό διαχειριστή, να ναυτολογηθούν Φιλιπινέζοι ναυτικοί, μέσω ενός Κυπριακού πρακτορείου πληρωμάτων. Το πλοίο να έχει νηολογηθεί στον Παναμά, να είναι ασφαλισμένο στο Ηνωμένο Βασίλειο και να μεταφέρει γερμανικά προϊόντα για λογαριασμό ενός ελβετικού προωθητή από ένα ολλανδικό λιμάνι στην Αργεντινή, μέσω λιμενικών τερματικών που διαχειρίζονται εταιρείες με έδρα το Hong Kong και το Ντουμπάι. Κατά τη διάρκεια του ταξιδιού, το πλοίο μπορεί να προβεί σε επισκευές στην Πορτογαλία, να εφοδιαστεί καύσιμα στην Ισπανία και μέρος του φορτίου του να μεταφορτωθεί σε διαφορετικό πλοίο με προορισμό τη Βραζιλία. Από το ανωτέρω παράδειγμα γίνεται εύκολα αντιληπτό ότι η προτυποποίηση στη ναυτιλία αποτελεί

απαραίτητο στοιχείο. Χωρίς, λόγου χάρη, προτυποποιημένα εμπορευματοκιβώτια, η ύπαρξη δικτύων διαμεταφορικών μέσων θα ήταν αδύνατη. Επιπρόσθετα, η προτυποποίηση στη ναυτιλία επιτρέπει την εφαρμογή των διεθνών κανονισμών ασφαλείας και προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος σε παγκόσμιο επίπεδο.

3.2 ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΙ ΚΥΚΛΟΙ

Η παγκόσμια ναυτιλία επηρεάστηκε σε σημαντικό βαθμό από την χρηματοοικονομική κρίση. Η μείωση στο εμπόριο επέφερε με τη σειρά της άμεση μείωση στη ζήτηση και μεταφορές και συναφείς υπηρεσίες. Ενδεικτικό παράδειγμα αποτελεί το γεγονός ότι η κίνηση εμπορευματοκιβωτίων στα δύο μεγαλύτερα τερματικά παγκοσμίως, της Σιγκαπούρης και της Σαγκάη, παρουσίασε το 2009 μείωση 13.5% και 11% αντίστοιχα. Παρά τη μείωση της ζήτησης για θαλάσσιες μεταφορές, η χωρητικότητα του παγκόσμιου στόλου κατά τη διάρκεια του ίδιου έτους παρουσίαζε αύξηση, λόγω των παραλαβών νέων πλοίων από παραγγελίες προγενέστερων ετών. Στο χρονικό διάστημα μεταξύ Ιανουαρίου 2009 – Ιανουαρίου 2010 η χωρητικότητα του στόλου μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων αυξήθηκε κατά 5.7% και αυτή του στόλου μεταφοράς χύδην φορτίου (άνθρακα, σιδηρομετάλλευμα, δημητριακά) κατά 9%.

Η ανταπόκριση της προσφοράς στις αλλαγές της ζήτησης δεν είναι ποτέ άμεση. Μεταξύ 2002 και 2004, η ζήτηση για μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων παρουσίαζε αύξηση με μεγαλύτερο ρυθμό σε σχέση με την αύξηση της προσφερόμενης χωρητικότητας του στόλου. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα να υπάρξουν νέες παραγγελίες πλοίων. Η παράδοση των πλοίων συνήθως απαιτεί χρονικό διάστημα 2-3 έτη. Το γεγονός αυτό είχε ως αποτέλεσμα από το 2006 και έπειτα, ο ρυθμός αύξησης της προσφοράς χωρητικότητας να είναι μεγαλύτερος από αυτόν της ζήτησης. Το έτος 2009, η διαφορά των δύο ανωτέρω ρυθμών είχε απόκλιση 15 ποσοστιαίων μονάδων, παρουσιάζοντας έτσι μια δραματική αλλαγή στα δεδομένα.

Η συντελούμενη υπερπροσφορά χωρητικότητας επέφερε σημαντική μείωση επιπέδων των ναύλων στις μεταφορές εμπορευματοκιβωτίων, οι οποίοι μειώθηκαν κατά 30% στο χρονικό διάστημα τέλη 2008 με τέλη του 2009. Ανάλογη εικόνα παρουσίασαν τα επίπεδα των ναύλων και στις μεταφορές χύδην φορτίου, όπου μειώθηκαν κατά το ήμισυ.

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Demand	10.7	2.4	10.5	11.6	13.4	10.6	11.2	10.9	4.4	-9.7
Supply	7.8	8.5	8.0	8.0	8.0	10.5	13.6	11.7	10.9	5.2

Πίνακας 3-1 Growth of demand and supply in container shipping, 2000–2009 (annual growth rates) (Hoffman J. (2010), Shipping Out of the Economic Crisis)

Το χαμηλό επίπεδο των ναύλων σε συνδυασμό με την πτώση στον όγκο του μεταφερόμενου φορτίου, οδήγησε τους παγκόσμιους διαχειριστές σε πρωτοφανείς οικονομικές απώλειες. Η μεγαλύτερη εταιρεία διαχείρισης εμπορευματοκιβωτίων στον πλανήτη, η Maersk Line, ανέφερε για το έτος 2009, απώλειες της τάξης των 2.1 δισεκατομμυρίων δολαρίων. Η Hanjin line, απώλεσε 1.1 δισεκατομμύρια δολάρια κατά το ίδιο έτος, η Neptune Orient Line παρουσίασε απώλειες 741 εκατομμυρίων δολαρίων και ανάλογου μεγέθους απώλειες σημειώθηκαν και σε άλλες εταιρείες (UNCTAD, 2009).

Η ναυτιλία μέχρι και σήμερα χαρακτηρίζεται από τους κύκλους που παρουσιάζει. Σε εποχές ευημερίας και ανάπτυξης, οι εφοπλιστές παρουσιάζουν κέρδη και αυτό έχει ως αποτέλεσμα να προβαίνουν σε νέες παραγγελίες πλοίων. Βέβαια, οι παραδόσεις των πλοίων απαιτούν χρόνο για να πραγματοποιηθούν. Το γεγονός αυτό απορρέει από την πληρότητα των ναυπηγείων σε καιρούς ευημερίας. Κάθε νέο κτίσιμο πλοίου θα ξεκινήσει 2 – 3 έτη μετά την παραγγελία του και η ίδια η κατασκευή συνήθως απαιτεί χρονικό διάστημα ενός έτους. Κάθε θετική έκρηξη της οικονομίας κατά την τρέχουσα δεκαετία, είχε σαν αποτέλεσμα τη σημαντική αύξηση των παραγγελιών νέων πλοίων. Τα πλοία παραλαμβάνονται ακόμα και στις μέρες μας και παρά την οικονομική κρίση, η χωρητικότητα του παγκοσμίου στόλου αυξάνεται. Η υπερπροσφορά χωρητικότητας σε συνδυασμό με τις οικονομικές απώλειες των ναυτιλιακών εταιρειών, έχουν ως αποτέλεσμα στη διάρκεια του 2009 να ματαιωθούν αρκετές παραλαβές νέων πλοίων.

Παρά το γεγονός ότι η παρατηρούμενη διακύμανση που παρουσιάζεται σήμερα στη ναυτιλία, λόγω της οικονομικής κρίσης είναι ραγδαία, η κυκλική φύση της ναυτιλίας δεν αποτελεί σύγχρονο χαρακτηριστικό. Αναδεικνύει ότι η διακύμανση αυτή αναπαράγεται από τους ίδιους τους μηχανισμούς λειτουργίας της ναυτιλιακής βιομηχανίας. Οι όποιες αλλαγές στα επίπεδα των ναύλων προκαλούν με τη σειρά τους νέες επενδύσεις από

πλευράς πλοιοκτητών σε πλοία και αυτό συνεπάγεται αύξηση της χωρητικότητας του στόλου και συνεπώς αύξηση της προσφοράς. Η ανωτέρω διαδικασία παρατηρείται με μια χρονική καθυστέρηση. Γενικότερα, έχει αποδειχθεί ότι οι ναυτιλιακοί κύκλοι υπολείπονται χρονικά σε σχέση με τους κύκλους που παρουσιάζει η παγκόσμια οικονομία.

Παρά τα ανωτέρω, ακόμα και χωρίς την ύπαρξη της οικονομικής κρίσης, ο μεγάλος αριθμός νέων παραγγελιών, οδήγησε σε υπερπροσφορά χωρητικότητας και σε υποχώρηση των τιμών των ναύλων. Το γεγονός αυτό ενισχύθηκε ακόμα περισσότερο από την παγκόσμια χρηματοοικονομική κρίση. Στην αγορά των εμπορευματοκιβωτίων, οι προβλέψεις αναφέρουν ότι η χωρητικότητα του στόλου θα συνεχίσει να αυξάνεται για τα επόμενα χρόνια, ειδικότερα με τις παραλαβές πλοίων ικανά για μεταφορά άνω των 8.000 εμπορευματοκιβωτίων 20 ποδιών. Τέτοιου μεγέθους πλοία δεν υπήρχαν πριν το 2004. Ειδικότερα, αναμένονται να παραδοθούν 156 container ships άνω των 10.000 εμπορευματοκιβωτίων μέχρι το 2013, συγκριτικά με τα 34 πλοία ιδίου μεγέθους που δραστηριοποιούνταν τον Φεβρουάριο του 2010. Αναφορικά με την αγορά μεταφοράς χύδην φορτίου, το order book περιέχει παραγγελίες ίσες με τα δύο τρίτα της υπάρχουσας χωρητικότητας (Hoffman, 2010).

3.3 ΠΡΟΣΑΡΜΟΓΗ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑΣ ΣΤΗΝ

ΚΡΙΣΗ

Οι ναύλοι και η τιμή των μεταχειρισμένων πλοίων αντιδρούν άμεσα στις αλλαγές της ισορροπίας προσφοράς και ζήτησης χωρητικότητας. Η προσφορά νέας χωρητικότητας αντιδρά πιο αργά. Η ναυτιλιακή βιομηχανία διαθέτει πέντε τρόπους προσαρμογής σε ενδεχόμενη μεταβολή της ζήτησης. Πρώτον, θα διακόψει άμεσα τις παραγγελίες νέων πλοίων. Δεύτερον, θα προβεί σε διαλύσεις πλοίων. Τρίτον, θα υπάρξει παράταση, τερματισμός ή αναβολή των τρεχόντων παραγγελιών. Τέταρτο, τα πλοία μπορεί να μειώσουν την ταχύτητά τους, με αποτέλεσμα να ελαττωθεί η προσφερόμενη χωρητικότητα. Και πέμπτο, η ναυτιλιακή βιομηχανία είναι δυνατό να αποσύρει προσωρινά εκτός υπηρεσίας μέρος της υπάρχουσας χωρητικότητας.

3.3.1 ΠΑΥΣΗ ΝΕΩΝ ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΩΝ

Η έλλειψη χρηματοδότησης από πλευράς τραπεζών αποτελεί κυρίαρχο πρόβλημα για τις ναυτιλιακές εταιρείες. Συνήθως όταν υπάρχει οικονομική ύφεση, τη χρονική περίοδο που αντιστοιχεί στο κατώτερο σημείο του οικονομικού κύκλου, αναπτύσσεται η τάση για νέες παραγγελίες πλοίων. Στην τρέχουσα οικονομική κρίση, όμως, τα διατραπεζικά προβλήματα οδήγησαν στην έλλειψη χρηματοδότησης από πλευράς τραπεζών, λόγω της δυσκολίας παροχής νέων δανείων προς τις ναυτιλιακές εταιρείες.

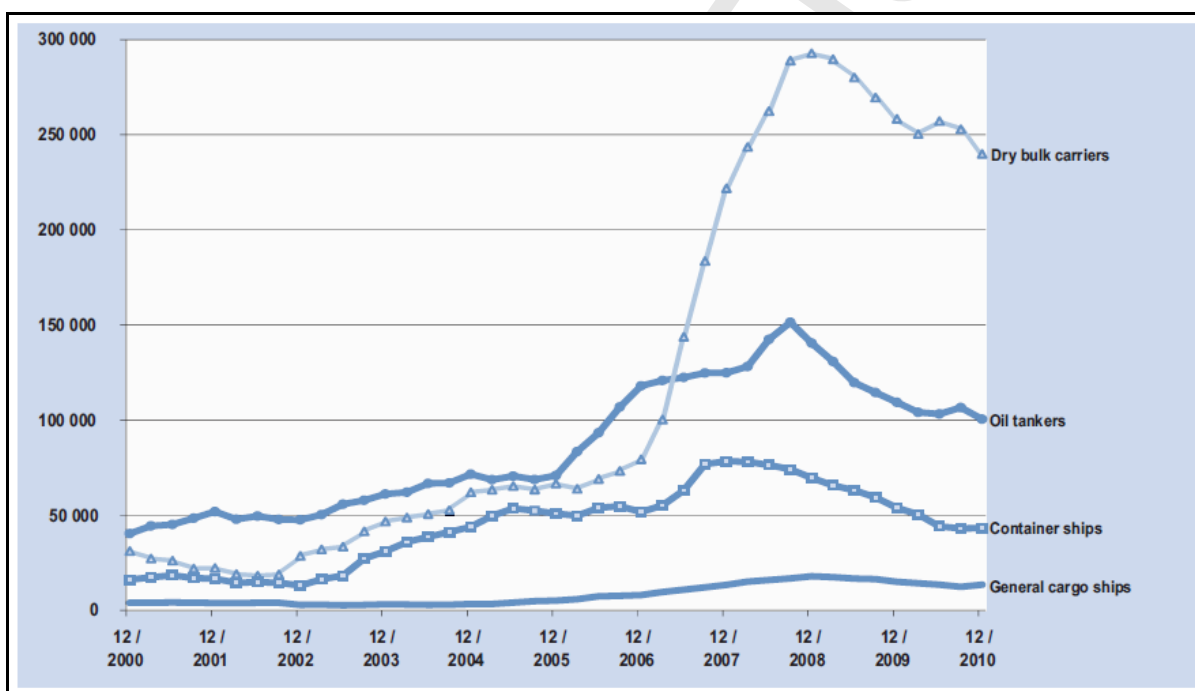
Εξαιτίας της πτώσης των ναύλων και της υπερπροσφερόμενης χωρητικότητας, τα κέρδη των ναυτιλιακών εταιρειών μειώθηκαν, καθιστώντας έτσι αρκετά δύσκολη την εκπλήρωση των ήδη υπάρχοντων οικονομικών υποχρεώσεών τους. Η κατάσταση αυτή ήταν αποτρεπτική για λήψη νέων δανείων από πλευράς πλοιοκτητών.

Τον Ιούνιο του 2008, το order book για νεότευκτα πλοία αντιστοιχούσε στο 53% της υπάρχουσας χωρητικότητας του στόλου της ίδιας περιόδου. Ακολούθησε πτώση της τάξης του 10% στις παραγγελίες νέων πλοίων. Αν ληφθεί υπόψη ο φυσιολογικός ετήσιος ρυθμός ανάπτυξης του παγκόσμιου εμπορίου, ο οποίος υπολογίζεται κοντά στο 15%, γίνεται κατανοητό ότι η αναφερόμενη μείωση στις παραγγελίες πλοίων αποτελεί μια κατάσταση που επιβεβαιώνει τις προσπάθειες προσαρμογής της ναυτιλίας στην κρίση (UNCTAD, 2009).

Τα τελευταία έτη παρατηρείται σημαντική μείωση στον αριθμό παραγγελιών νέων πλοίων. Ενδεικτικά, το 2007 υπεγράφησαν συμβόλαια κατασκευής 535 νέων πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, το 2008 παραγγέλθηκαν 208 πλοία, ενώ το 2009 υπήρξαν μόνο εννιά παραγγελίες. Αναφορικά με τα πλοία μεταφοράς χύδην φορτίου, το 2009 παραγγέλθηκαν 290 πλοία, αριθμός εξαιρετικά μικρός σε σχέση με τα 1,204 πλοία υπό παραγγελία του 2008 και τα 2,060 πλοία του 2007. Για τα δεξαμενόπλοια, οι νέες παραγγελίες το 2009 έφτασαν τις 153, ενώ το 2008 ήταν 509 και το 2007 ανέρχονταν στις 1,054 (UNCTAD, 2010).

Τον Δεκέμβριο του 2009 η υπό παραγγελία χωρητικότητα ήταν στα 258,3 εκατ. dwt για τα πλοία μεταφοράς χύδην φορτίου (54,5% της τότε υπάρχουσας χωρητικότητας), 109,3 εκατ. dwt για τα δεξαμενόπλοια (23,1% της τότε υπάρχουσας χωρητικότητας), 15 εκατ. dwt για τα πλοία γενικού φορτίου (3,2% της τότε υπάρχουσας χωρητικότητας), 53,9

εκατ. dwt για τα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων (11,4% της τότε υπάρχουσας χωρητικότητας) και 37,4 εκατ. dwt για πλοία άλλων κατηγοριών (7,9% της τότε υπάρχουσας χωρητικότητας). Ο συνολικός αριθμός των υπό παραγγελία πλοίων την ίδια χρονική περίοδο ήταν 9,222 πλοία, με τη μεικτή χωρητικότητα να ανέρχεται στα 474 εκατ. dwt. Στα τέλη του 2010, το παγκόσμιο order book μειώθηκε κατά 28% σε σχέση με τα μέγιστα που παρουσίασε την εποχή προ κρίσης. Συγκριτικά με αυτά τα μέγιστα, παρατηρήθηκε μείωση 45% για τις παραγγελίες των containerships, 34% για τα δεξαμενόπλοια και 18% για τα bulk carriers (UNCTAD, 2011).



Σχήμα 3-1 World tonnage on order, 2000–2010a (thousands of dwt)(UNCTAD 2011)

	1000 GT	Per cent	Units	1000 TEU	1000 dwt
Tankers					
Crude oil tanker	3785	18.72	50	0	6888
Crude/oil products tanker	1454	7.19	38	0	2555
Products tanker	975	4.82	62	0	1577
Chemical/products tanker	927	4.58	79	0	1528
LPG tanker	453	2.24	24	0	545
Chemical tanker	361	1.79	35	0	575
LNG tanker	72	0.36	1	0	51
Other tankers	355	1.76	28	0	599
Subtotal tankers	8382	41.45	317	0	14 316
Bulk carriers					
Bulk carrier	2783	13.76	96	4	4953
Cement carrier	67	0.33	9	0	106
Ore carrier	60	0.30	1	0	115
Aggregates carriers	0	0.00	1	0	1
Other Bulk carriers	89	0.44	5	0	140
	2999	14.83	111	4	5315
Cargo Passenger					
Container ship (fully cellular)	1995	9.87	82	146	2214
Vehicles carrier	1694	8.37	45	2	662
General cargo ship	1587	7.85	320	43	2210
Ro-ro cargo ship	787	3.89	50	25	521
Passenger/ro-ro ship (vehicles)	408	2.02	44	2	107
Refrigerated cargo Ship	305	1.51	39	1	318
Heavy load carrier	75	0.37	3	0	107
Passenger/cruise	74	0.37	7	0	22
Open hatch cargo ship	21	0.10	1	1	32
Other dry cargo/passenger	305	1.51	29	10	307
Subtotal dry cargo/passenger	7252	35.86	620	231	6500
Miscellaneous					
Fishing vessel	106	0.52	120	8	70
Research survey vessel	24	0.12	8		10
Trailing suction hopper dredger	19	0.09	6	0	19
Tug	7	0.04	22	0	3
Other miscellaneous and vessel type not	747	3.17	88	6	1060
Subtotal miscellaneous	903	3.94	244	8	1162
Offshore					
Anchor handling tug supply	10	0.05	8	0	11
Pipe layer	8	0.04	1	0	5
Platform supply ship	5	0.02	5	0	5
Offshore tug/supply ship	4	0.02	6	0	5
Other offshore	659	3.26	11	0	1318
Subtotal offshore	685	3.39	32	0	1344
Total demolished in 2010	20221	100.00	1 324	241	28637

Πίνακας 3-2 Tonnage reported sold for demolition 2010 (UNCTAD 2011)

3.3.2 ΚΑΤΑΣΤΡΟΦΕΣ ΠΛΟΙΩΝ

Η αγορά της διάλυσης πλοίων, η οποία συχνά αποκαλείται και αγορά ανακύκλωσης πλοίων ή scrapping, είναι αρκετά πιο ασταθής σε σχέση με την αγορά κτισίματος πλοίων. Αυτό συμβαίνει διότι τα πλοία δύναται να πωληθούν ή να οδηγηθούν στην καταστροφή σε πολύ μικρό χρονικό διάστημα. Σε περιόδους που τα επίπεδα των ναύλων είναι υψηλά, οι πλοιοκτήτες είναι αντίθετοι στην απόσυρση των πλοίων τους από την αγορά, αφού επιθυμούν να εκμεταλλευτούν τα οφέλη που προσφέρει η αγορά. Όταν οι ναύλοι υποχωρούν, τότε αποφασίζουν με ευκολία την πώληση ή την καταστροφή των πλοίων. Βέβαια, το μειονέκτημα της πώλησης πλοίων σε περίοδο μικρής ζήτησης είναι ότι η τιμή του scrap μετάλλου είναι ιδιαίτερα χαμηλή.

Σύμφωνα με τις εκτιμήσεις των αναλυτών, η βιομηχανία της αξιοποίησης scrap, αναμένεται να επωφεληθεί κατά τη διάρκεια της χρηματοοικονομικής κρίσης, αφού αναμένεται σημαντικός αριθμός πλοίων να έχει αυτή την κατάληξη. Η βιομηχανία ανακύκλωσης πλοίων παρουσιάζει ιδιαίτερη άνθηση τα τελευταία χρόνια, αφού οδηγήθηκαν σε διάλυση αρκετά πλοία.

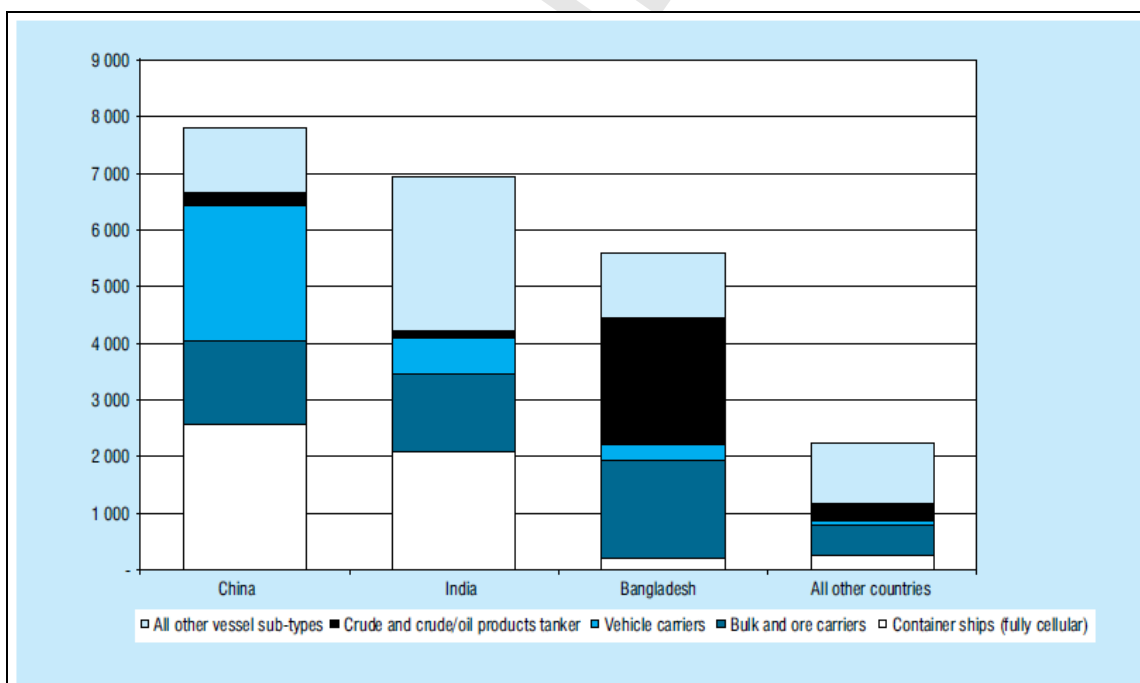
Παρόλα αυτά, η αύξηση του ρυθμού διαλύσεων ήταν χαμηλότερη του αναμενομένου. Αιτία αποτέλεσε η χαμηλή τιμή του scrap, η οποία είχε ως αποτέλεσμα να οδηγήσει τους πλοιοκτήτες στη λήψη της απόφασης να κρατήσουν τα πλοία τους και να τα παροπλίσουν, ελπίζοντας σε μελλοντική ανάκαμψη της αγοράς. Βέβαια, υπήρξαν αρκετοί οι οποίοι αποφάσισαν να διαλύσουν τον μεγάλο σε ηλικία στόλο τους ακόμα και σε χαμηλές τιμές scrap.

Άλλωστε οι καταστροφές των πλοίων δεν είναι ικανές από μόνες τους να αντισταθμίσουν την πτώση του επιπέδου ζήτησης χωρητικότητας. Ακόμα και η καταστροφή 180 πλοίων μικρού μεγέθους μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, με συνδυασμένη χωρητικότητα 330.000 εμπορευματοκιβωτίων 20 ποδιών το έτος 2009 δεν συνέβαλε στην εξισορρόπηση της κατάστασης, καθώς τα ανωτέρω πλοία αντιπροσωπεύουν μόλις το 2.5% της χωρητικότητας του υπάρχοντος στόλου, σε αντίθεση με την

αναμενόμενη από τις νέες παραγγελίες χωρητικότητα που ισοδυναμεί με το 36% της υπάρχουσας χωρητικότητας.

Κατά τη διάρκεια των τριών τελευταίων μηνών του 2008, υπήρξε αναφορά για 181 πλοία, τα οποία οδηγήθηκαν σε καταστροφή, με αποτέλεσμα την ανακύκλωση περισσότερο από 1,7 εκατ. τόνους μετάλλου (UNCTAD, 2009).

Κατά τη διάρκεια των πρώτων πέντε μηνών του 2009, αναφέρθηκε η καταστροφή 339 πλοίων. Ο αριθμός αυτός είναι αρκετά μεγάλος αν αναλογιστεί κανείς ότι ολόκληρο το 2008 καταστράφηκαν συνολικά 487 πλοία. Τα 339 πλοία που οδηγήθηκαν σε καταστροφή, αντιστοιχούν μόλις στο 1,2% του παγκοσμίου στόλου. Τα επίπεδα αυτά είναι πολύ χαμηλά συγκριτικά με αυτά της περιόδου 1999-2003. Συνολικά το 2009, από τη χωρητικότητα που οδηγήθηκε σε διάλυση, το μεγαλύτερο ποσοστό κατέχουν τα containerships και τα bulk carriers, με ποσοστό περίπου 23% για την κάθε κατηγορία. Ακολουθούν τα πλοία μεταφοράς οχημάτων με ποσοστό 15% και τα δεξαμενόπλοια με ποσοστό 13%. Τα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων εμφάνισαν σημαντική δραστηριότητα στην αγορά διάλυσης κατά τη διάρκεια του 2009 (UNCTAD, 2010).



Σχήμα 3-2 Tonnage reported sold for demolition in the main shipbreaking countries, 2009(thousands of gross tons) (UNCTAD 2010)

Το 2010 παρατηρήθηκε τριπλασιασμός του αριθμού διαλύσεων πλοίων και περισσότερα από 1000 πλοία οδηγήθηκαν στα ναυπηγεία για το σκοπό αυτό, με αποτέλεσμα τα υπάρχοντα ναυπηγεία να αδυνατούν να ανταπεξέλθουν στο φόρτο εργασίας. Τα δεξαμενόπλοια σημείωσαν διάλυση σε ποσοστό 41,5%, ακολούθησαν τα containerships σε ποσοστό 36% και τα bulk carriers σε ποσοστό 15%.

Στο σύνολο του έτους 2009, αποσύρθηκαν και διαλύθηκαν 1,205 πλοία, ενώ παράλληλα παρελήφθησαν 3,658 νέα πλοία. Έτσι, τον Ιανουάριο του 2010, ο παγκόσμιος στόλος αριθμούσε συνολικά 102,194 πλοία και οδηγήθηκαμε σε αύξηση της τάξης του 2,5% του παγκοσμίου στόλου (UNCTAD, 2011).

3.3.3 ΑΚΥΡΩΣΗ ΚΑΙ ΕΠΑΝΑΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΣΜΟΣ ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΩΝ

Από τη στιγμή που η ναυτιλία βίωσε πρόβλημα χρηματοδότησης αρκετοί πλοιοκτήτες ξεκίνησαν προσπάθειες διαπραγματεύσεων με τα ναυπηγεία, με στόχο τον ευνοϊκότερο για αυτούς τρόπο παραλαβής των υπό παραγγελία πλοίων τους. Παρά το γεγονός ότι η τάση αυτή είναι δυνατόν να στοιχίσει οικονομικά στα ναυπηγεία, μπορεί να οδηγήσει, όμως, στη σωτηρία του συνόλου της ναυτιλιακής βιομηχανίας, συμβάλλοντας εκτός των άλλων και στην εξισορρόπηση προσφοράς – ζήτησης, η οποία ταλανίζεται τα τελευταία χρόνια.

Με αυτό τον τρόπο, οδηγήθηκαμε σε σημαντικό αριθμό αναπρογραμματισμένων παραγγελιών στα ναυπηγεία διεθνώς. Η έλλειψη νέων παραγγελιών σε συνδυασμό με την επαναδιαπραγμάτευση των όρων των υπάρχοντων συμβολαίων, αποτέλεσαν την κυρίαρχη τάση την πρώτη περίοδο της κρίσης.

Το έτος 2009, 279 παραγγελίες είτε μετατέθηκαν για αργότερα, είτε πάγωσαν για αόριστο χρονικό διάστημα, μέσω κοινής συμφωνίας πλοιοκτητών – ναυπηγείων. Από αυτές τις παραγγελίες, 59 αφορούσαν δεξαμενόπλοια, 72 αφορούσαν πλοία μεταφοράς χύδην φορτίου, 94 αφορούσαν containerships και 54 αφορούσαν άλλους τύπους πλοίων. Οι ανωτέρω συνολικές παραγγελίες αντιστοιχούσαν στο 4,3% του τότε υπάρχοντος order book. Για το 2010, το 60% των παραλαβών που προγραμματίζονταν για το πρώτο τρίμηνο του έτους, μετατέθηκε για αργότερα. Το διάστημα μετάθεσης ήταν μικρότερο για τα bulk carriers και τα δεξαμενόπλοια. Παρά το γεγονός ότι υπήρξε σημαντικός αριθμός

μεταθέσεων, ωστόσο δεν παρατηρήθηκαν πολλές ακυρώσεις παραλαβών νέων πλοίων (UNCTAD, 2009).

Το 2010 αποτέλεσε ένα έτος που σημειώθηκε ιστορικό ρεκόρ στο κτίσιμο νέων πλοίων, γεγονός που οφειλόταν στον αριθμό των παραγγελιών που έλαβαν χώρα την περίοδο προ της οικονομικής κρίσης. Οι παραλαβές ανέρχονταν σε 3,748 πλοία συνολικής χωρητικότητας 96,433,000 GT. Παρά το ιστορικό αυτό ρεκόρ, η επίδοση που σημειώθηκε στις παραλαβές νέων πλοίων ήταν χαμηλότερη του αναμενομένου, αφού αρκετοί πλοιοκτήτες διαφοροποίησαν τους χρόνους παραλαβής εξαιτίας της κρίσης (UNCTAD, 2010).

Σε όρους gross tonnage, το 2010 το 45,2% των νέων παραλαβών αντιστοιχούσε σε πλοία μεταφοράς χύδην ξηρού φορτίου, ενώ το 27,7% σε δεξαμενόπλοια. Στα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων αντιστοιχούσε το 15,2%.

Τα bulk carriers συνέχισαν να επικρατούν στις νέες παραλαβές του 201, αφού το ποσοστό τους αυξήθηκε κατά 2,7% σε σχέση με το 2010, φθάνοντας στο 47,9%. Έτσι, υπήρξαν 222 παραλαβές νεότευκτων πλοίων, ενώ μόλις 67 καταστροφές.

		1000 GT	%	Units	1000 TEU	1 000 dwt
Offshore						
	Drilling ship	612	0.64	11	0	596
	Anchor handling tug supply	538	0.56	235	0	441
	Platform supply ship	223	0.23	92	0	265
	Offshore support vessel	129	0.13	18	0	88
	Pipe layer crane vessel	90	0.09	4	0	38
	Offshore tug/supply ship	79	0.08	43	0	74
	Diving support vessel	67	0.07	10	0	42
	Crew/supply vessel	14	0.01	47	0	8
	Other offshore	151	0.16	10	0	186
	Subtotal offshore	1904	1.97	470	0	1739
	Total deliveries in 2010	96433	100.00	3748	1475	149746

**Πίνακας 3-3 Deliveries of new-buildings, different vessel types (2010) (concluded)
(UNCTAD 2011)**

Οι παραλαβές των containerships στις αρχές του 2011 περιλάμβαναν ένα σημαντικό αριθμό πλοίων μεταφοράς άνω των 10,000 TEUs. Κάθε μήνα η ναυτιλιακή αγορά αριθμούσε παραλαβή χωρητικότητας άνω των 200,000 TEUs (UNCTAD, 2011).

Σύμφωνα με τις εκτιμήσεις και τις προβλέψεις των αναλυτών, κάθε μήνα θα σημειώνεται πτώση στην παραλαβή νέων πλοίων. Παρά το γεγονός αυτό, τα ναυπηγεία παρουσιάστηκαν πολύ πιο ευέλικτα του αναμενομένου. Αν και αρκετές παραγγελίες πλοίων έλαβαν χρονική παράταση, οι περισσότερες δεν αναβλήθηκαν καθώς τα ναυπηγεία δεν επιθυμούσαν να απολέσουν εντελώς τη δουλειά τους. Τα ναυπηγεία Daewoo SME, λόγω χάρη, το έτος 2009 ανακοίνωσαν αύξηση καθαρών εσόδων της τάξης του 44%, καθώς οι παραδόσεις πλοίων μειώθηκαν κατά το ήμισυ σε σχέση με το προηγούμενο έτος. Κάποια ναυπηγεία παρείχαν βοήθεια στους πελάτες τους προσφέροντας διάφορα σχήματα εκμίσθωσης των πλοίων τους. Σύμφωνα με τα στοιχεία, η χωρητικότητα των είκοσι πρώτων σε κατάταξη εταιρειών μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων αναμένεται να παρουσιάσει αύξηση περίπου 30% την επόμενη τετραετία (De Monie et al 2009).

3.3.4 ΜΕΙΩΣΗ ΤΗΣ ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΗΣ

Μείωση της κατανάλωσης σημαίνει αυτομάτως τη μείωση της μέσης ταχύτητας πλεύσης του στόλου. Αυτό οδηγεί σε δύο θετικές επιδράσεις. Πρώτον, συμβάλλει στη μείωση των καυσαερίων και δεύτερον περιορίζει προσωρινά και σε κάποιο βαθμό την υπερπροσφορά χωρητικότητας.

Παράλληλα με τη μείωση της κατανάλωσης και με γνώμονα τη διατήρηση του επιπέδου ποιότητας παροχής υπηρεσιών, απαιτείται αύξηση του αριθμού των πλοίων, έτσι ώστε να παραμείνει σταθερή η συχνότητα προσέγγισης των λιμανιών. Η ενεργοποίηση μεγαλύτερου αριθμού πλοίων σε μία γραμμή οδηγεί με τη σειρά της στη μείωση του αριθμού των ανενεργών πλοίων, η οποία αποτελεί βασικό στόχο σε περίοδο κρίσης.

Βέβαια, η επίδραση στους χρόνους διάρκειας των ταξιδιών είναι σημαντική. Για ένα συνηθισμένο ταξίδι Ανατολής – Δύσης με ταχύτητα 25 κόμβων απαιτούνται περίπου 16 ημέρες. Με ταχύτητα 14 κόμβων, για το ίδιο ταξίδι, απαιτούνται 29 ημέρες. Η διαφορά αυτή στο χρόνο δεν αποτελούσε πρόβλημα για τους πλοιοκτήτες κατά το αρχικό στάδιο της

κρίσης. Βέβαια, με την ανάκαμψη της οικονομίας, οι έμποροι και οι βιομηχανίες δεν πρόκειται να επιδείξουν ανοχή σε τέτοιου μεγέθους καθυστερήσεις.

3.3.5 ΑΝΕΝΕΡΓΟΣ – ΠΑΡΟΠΛΙΣΜΕΝΟΣ ΣΤΟΛΟΣ

Αρκετά από τα πλεονάζοντα πλοία σήμερα, είναι αδύνατο να αξιοποιηθούν σε ικανοποιητικό βαθμό με αποτέλεσμα είτε να οδηγούνται σε παροπλισμό είτε να παραμένουν ανενεργά, δεμένα σε λιμάνια.

Ενδεικτικά, το χρονικό διάστημα Μάρτιος 2008 – Μάρτιος 2009 παρατηρήθηκε αύξηση 73% των ανενεργών πλοίων μεταφοράς χύδην φορτίου. Στη ναυτιλία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, τον Απρίλιο του 2009 καταγράφηκαν 506 πλοία ως ανενεργά. Ο ανενεργός στόλος των containerships ανέρχεται στα 1,34 εκατ. TEUs, αντιπροσωπεύοντας το 10,6 της συνολικής χωρητικότητας.

Στις αρχές του έτους 2010, περίπου το 12% του στόλου μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, παρέμεινε ανενεργός, με πλοία δεμένα σε διάφορα λιμάνια διεθνώς. Με άλλα λόγια, στις μέρες μας, υπολογίζεται ότι πάνω από 500 πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων παραμένουν δεμένα σε λιμάνια της υφελίου, ενώ διπλάσιος αριθμός αυτών αναμένεται να παραληφθεί. Παρά το γεγονός ότι η οικονομία θα βρεθεί σε τροχιά ανάκαμψης, η υπερπροσφορά χωρητικότητας θα διατηρηθεί για αρκετά ακόμα χρόνια.

Καθώς τα πλοία σταδιακά αποσύρονται, κατά το έτος 2009 ο ενεργός στόλος που δραστηριοποιούταν στις βασικές θαλάσσιες διαδρομές, μειώθηκε σε σημαντικό βαθμό. Η συνολική ενεργή χωρητικότητα πλοίων που παρείχαν θαλάσσιες υπηρεσίες στις διαδρομές Ανατολική Ασία – Ευρώπη και Ανατολική Ασία – Βόρεια Αμερική παρουσίασε πτώση της τάξης του 20% τον Ιανουάριο του 2011 σε σχέση με τις αρχές του 2010.

Εντύπωση προκαλεί το γεγονός ότι η μείωση του ενεργού στόλου στις θαλάσσιες διαδρομές του Νότου ήταν λιγότερο δραστική. Αυτό οφείλεται στο γεγονός ότι οι αναπτυσσόμενες χώρες που απαρτίζουν τις περιοχές αυτές, επηρεάστηκαν σε μικρότερο βαθμό από την παγκόσμια οικονομική κρίση σε σχέση με τις αναπτυγμένες χώρες. Η μείωση στις διαδρομές μεταξύ Αφρικής και Ανατολικής Ασίας ήταν μόνο 7%, μεταξύ Ανατολικής Ασίας και Νότιας Αμερικής περίπου 13% και αυτή μεταξύ Νότιας Αφρικής και Νότιας Αμερικής μόνο 3.4%, κατά το έτος 2009. Το φαινόμενο αυτό αναδεικνύει τον

θετικό ρόλο που διαδραματίζουν οι αναπτυσσόμενες χώρες στην προσπάθεια ανάκαμψης της παγκόσμιας οικονομίας και του διεθνούς εμπορίου.

3.4 ΣΥΓΧΩΝΕΥΣΗ: ΜΑΚΡΟΠΡΟΘΕΣΜΗ ΠΡΟΣΑΡΜΟΓΗ

Κατά το παρελθόν, σε ανάλογες περιπτώσεις κρίσεων στην παγκόσμια ναυτιλία, έλαβαν χώρα σημαντικές συγχωνεύσεις, ιδιαίτερα μεταξύ ναυτιλιακών εταιρειών μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων. Στις Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής, στη δεκαετία του 90, η Sea – Land συγχωνεύτηκε με την Maersk, η American President Lines με την NOL (Σιγκαπούρης), και μέρος της Crowley με την Hamburg Sud. Από την περίοδο έναρξης της παρούσας οικονομικής κρίσης, τα έσοδα των ναυτιλιακών εταιρειών δεν ήταν απλά χαμηλά, αλλά κυρίως αρνητικά. Παρόλα αυτά, οι πρώτες 25 κυρίαρχες ναυτιλιακές εταιρείες κατάφεραν να διατηρήσουν την ανεξαρτησία τους και δεν υπήρξαν αξιοσημείωτες συγχωνεύσεις.

Ακόμα και στην παρούσα χρονική περίοδο, οι οικονομικές απώλειες των ανωτέρω εταιρειών δεν είναι δυνατό να περιοριστούν. Κάποιες κρατικές υπηρεσίες και βιομηχανικές ενώσεις, αναζητούν τρόπους να βοηθήσουν τις εταιρείες, αλλά έρχονται αντιμέτωπες με τις αρχές που προασπίζουν τον ανταγωνισμό.

Στην Ευρώπη για παράδειγμα, η Επιτροπή Ανταγωνισμού κήρυξε το διαγωνισμό για τον κρατικό δανεισμό της εταιρείας διαχείρισης container Harpag – Lloyd. Επίσης, από την ίδια επιτροπή, προκηρύχθηκε η δημιουργία ενός σχήματος αποτελούμενο από ευρωπαϊούς πλοιοκτήτες containerships με σκοπό τον έλεγχο της χωρητικότητας των πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων.

3.5 ΕΠΑΝΑΚΑΜΨΗ ΚΑΙ ΑΝΤΙΚΥΚΛΙΚΗ ΟΨΗ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑΣ

Ενώ οι πλοιοκτήτες καταβάλουν προσπάθειες να αντιμετωπίσουν το φαινόμενο της υπερπροσφοράς χωρητικότητας, οι προοπτικές σχετικά με τη ζήτηση για μεταφορικές υπηρεσίες συνεχώς βελτιώνονται. Η οικονομία των Ηνωμένων Πολιτειών Αμερικής αναπτύχθηκε το τελευταίο τρίμηνο του 2009 με τον ταχύτερο ρυθμό των τελευταίων έξι

ετών, παρουσιάζοντας ανάπτυξη 5.7%, καθώς οι εταιρείες απέσυραν τις προσπάθειες τους για περικοπή των επενδύσεων. Οι τερματικοί σταθμοί διαχείρισης εμπορευματοκιβωτίων στις Η.Π.Α. ανέφεραν αύξηση στις εισαγωγές τους τον Δεκέμβριο του 2009 σε σχέση με τον Δεκέμβριο του 2008, σημειώνοντας για πρώτη φορά τα τρία τελευταία έτη συνεχόμενη ετήσια αύξηση. Η China Shipping Group ανέφερε αύξηση, μεγαλύτερη του αναμενομένου, της τάξης του 18.1% στον όγκο μεταφερόμενου φορτίου τον Ιανουάριο του 2009, με τη συνεχόμενη ετήσια αύξηση να προσεγγίζει το 32.2%. Όταν ο ρυθμός των επενδύσεων θα ισορροπήσει στα προ κρίσεως επίπεδα, τότε οι προαναφερόμενοι ρυθμοί ανάπτυξης θα επανέλθουν στα φυσιολογικά επίπεδα.

3.6 ΣΥΓΚΛΙΣΗ ΠΡΟΣΦΟΡΑΣ – ΖΗΤΗΣΗΣ

Οι εισαγωγείς και οι βιομηχανίες, οι οποίοι προγραμματίζουν τις νέες παραγγελίες τους, βρίσκονται σε ευχάριστη θέση, καθώς υπάρχει αρκετή διαθέσιμη χωρητικότητα για τη μεταφορά των αγαθών τους δια θαλάσσης. Έτσι, το επίπεδα των ναύλων είναι αρκετά χαμηλότερα σε σχέση με τις υψηλές τιμές που εμφανίστηκαν το 2008. Ενώ, λοιπόν, η υπερπροσφορά χωρητικότητας είχε αρνητική επιρροή στα κέρδη της ναυτιλιακής βιομηχανίας, εντούτοις επέφερε θετικές επιδράσεις για τους εισαγωγείς και τους εξαγωγείς αγαθών.

Οι χρόνοι αναμονής στα λιμάνια και τα επίπεδα των ναύλων παρουσίασαν αισθητή πτώση, ανακουφίζοντας τους εμπόρους, προσφέροντας χαμηλότερα μεταφορικά κόστη και καλύτερη ποιότητα υπηρεσιών. Η θαλάσσια μεταφορά ενός τόνου χύδην ξηρού φορτίου για απόσταση 1000 ναυτικών μιλίων στις αρχές του 2010 κόστιζε από 4\$ έως 7\$, ενώ το 2008 από 10\$ έως 16\$.

Κατά κάποιο τρόπο, μπορεί να ειπωθεί ότι η ναυτιλία λειτουργεί ως αντικυκλικός διορθωτικός μηχανισμός για τις τάσεις του διεθνούς εμπορίου. Καθώς η οικονομία αναθερμαίνονταν και το διεθνές εμπόριο παρουσίαζε άνθηση, τα υψηλά επίπεδα ναύλων και οι υψηλοί χρόνοι αναμονής στα λιμάνια λειτουργούσαν ως τροχοπέδη για τη ροή του εμπορίου.

Αξιοσημείωτη εξαίρεση αποτέλεσε ο συνωστισμός λιμένων που σχετιζόταν με τη ζήτηση της Κίνας για σιδηρομετάλλευμα, η οποία συνέχισε να αυξάνεται το έτος 2009. Το

γεγονός αυτό είχε ως αποτέλεσμα μεγάλος αριθμός των πλοίων του παγκοσμίου στόλου να προσεγγίζει λιμάνια χωρών εξαγωγής σιδηρομεταλλεύματος όπως της Αυστραλίας, της Βραζιλίας και της Ινδίας. Επίσης, στα λιμάνια της Κίνας, τα οποία αποτελούν πύλες εισαγωγών, αυξήθηκαν οι χρόνοι αναμονής των πλοίων και παράλληλα σημειώθηκε αύξηση των ναύλων. την 26 Ιουνίου του 2009, σχεδόν το 1/5 του στόλου που εξειδικεύεται στη μεταφορά σιδηρομεταλλεύματος, αναφέρθηκε ότι δραστηριοποιήθηκε σε κάποιο από τα ανωτέρω λιμάνια.

3.7 ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗ ΤΗΣ ΕΥΚΑΙΡΙΑΣ: ΑΝΤΙΚΥΚΛΙΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΣΤΙΣ ΙΔΙΩΤΙΚΕΣ ΕΠΕΝΔΥΣΕΙΣ

Οι εξαιρέσεις επιβεβαιώνουν τον κανόνα. Στην αγορά των πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, η μεγαλύτερη εταιρεία στην Ασία, η Evergreen, αποτελεί τη μοναδική εταιρεία που ανήκει στις είκοσι κορυφαίες παγκοσμίως και έχει κενό order book για κτίσιμο νέων πλοίων. Βέβαια, στην παρούσα χρονική περίοδο, σχεδιάζει να αποκτήσει εκατό νέα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων. Η Evergreen φαίνεται ότι προέβλεψε την αρχή της κρίσης που έλαβε χώρα το 2006 και αποσύρθηκε από τις παραγγελίες νέων πλοίων, ενώ την ίδια ώρα ανταγωνίστριες εταιρείες προέβαιναν σε νέες παραγγελίες.

Σε γενικές γραμμές, η αντικυκλική πολιτική στις παραγγελίες νέων πλοίων εμπεριέχει αρκετή δόση λογικής. Η παραγγελία πλοίων στην κατώτερη φάση τιμών του οικονομικού κύκλου επιτυγχάνει φθηνότερες τιμές απόκτησης, μικρότερους χρόνους παράδοσης των πλοίων, με αποτέλεσμα η εταιρεία να διαθέτει καινούρια πλοία τη στιγμή που θα αυξάνεται η ζήτηση. Ο αντίλογος σε αυτή την προσέγγιση αναφέρεται στο υψηλό επίπεδο ρίσκου. Το κόστος της χρηματοδότησης είναι τόσο υψηλό, όσο απαιτείται για να αντισταθμίσει το υψηλό ρίσκο της επένδυσης. Ακόμα και στην εποχή μας φαίνεται να έχει ιδιαίτερη βάση το παλαιό ρητό που λέει ότι ο επιτυχημένος πλοιοκτήτης δεν είναι αυτός που παρουσιάζει κέρδη από την παροχή μεταφορικών υπηρεσιών, αλλά αυτός που κερδίζει από τις αγοραπωλησίες πλοίων που γίνονται τη σωστή στιγμή.

3.8 ΑΝΤΙΚΥΚΛΙΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΣΤΙΣ ΔΗΜΟΣΙΕΣ ΕΠΕΝΔΥΣΕΙΣ

Αρκετά επενδυτικά σχέδια επέκτασης λιμενικών εγκαταστάσεων τα τελευταία χρόνια, έπαυσαν προσωρινά, διαφοροποιήθηκαν, ή και ακόμα αναβλήθηκαν. Το φαινόμενο αυτό είναι επικίνδυνο, καθώς η σημερινή έλλειψη επενδύσεων σε λιμενικές υποδομές θα δημιουργήσει σοβαρά προβλήματα τη χρονική περίοδο που το παγκόσμιο εμπόριο θα παρουσιάζει και πάλι ανάπτυξη.

Ο ιδιωτικός επενδυτικός παράγοντας σε μεταφορικές υποδομές και υπηρεσίες διακρίνεται για τον προ-κυκλικό του χαρακτήρα. Σε περιόδους υψηλής ανάπτυξης του εμπορίου, οι ιδιώτες – επενδυτές προγραμματίζουν τις επεκτάσεις των εγκαταστάσεών τους και αυξάνεται συνολικά ο αριθμός των νέων επενδύσεων. Σε περιόδους ύφεσης, τα αντίστοιχα επενδυτικά προγράμματα αναβάλλονται. Δεδομένης της χρονικής καθυστέρησης μεταξύ του σχεδιασμού μιας επένδυσης και της τελικής υλοποίησης της, ειδικά για μεγάλα επενδυτικά εγχειρήματα που προαπαιτούν σημαντικές μελέτες, είναι σημαντικό να ληφθούν υπόψη οι μακροπρόθεσμες απαιτήσεις για την εξάπλωση του διεθνούς εμπορίου μιας χώρας. Η εγκατάλειψη των επενδύσεων στον τομέα των μεταφορών στις μέρες μας, θα προκαλούσε άμεσα μείωση του όγκου μεταφερόμενου φορτίου σε μεσοπρόθεσμο χρονικό ορίζοντα.

Ενώ στην πλειοψηφία τους τα οικονομικά σχέδια στοχεύουν στη λήψη βραχυπρόθεσμων μέτρων για την τόνωση της ζήτησης στην οικονομία και την καταπολέμηση της ανεργίας, κάποια μέτρα που περιλαμβάνονται σε αυτά τα σχέδια, είτε στοχεύουν σε μακροπρόθεσμες καινοτόμες επενδύσεις στο δημόσιο τομέα, είτε επικεντρώνονται στην ελάττωση του επενδυτικών ελλείψεων. Πολλές από αυτές τις επενδύσεις σχετίζονται με τον τομέα των μεταφορών και αφορούν τη σχεδίαση και κατασκευή οδικών δικτύων, σιδηροδρομικών γραμμών και λιμενικών εγκαταστάσεων. Αναγνωρίζοντας την ανάγκη για υποστήριξη των ιδιωτικών επενδύσεων, οι κυβερνήσεις παρέχουν εγγυήσεις στους ιδιώτες επενδυτές, επιταχύνουν τις εγκρίσεις που απαιτούνται και ενθαρρύνουν τη συνεργασία μεταξύ κράτους και ιδιωτών για ανάπτυξη. Σε μακροπρόθεσμο επίπεδο, οι επενδύσεις στις μεταφορές και στις εμπορικές εγκαταστάσεις, οδηγούν σε αύξηση της χωρητικότητας και της συχνότητας εξυπηρέτησης των φορέων που προσφέρουν μεταφορικές υπηρεσίες, οδηγώντας σε χαμηλότερα μεταφορικά κόστη και σε

βελτιούμενη συνδεσιμότητα μεταξύ των κύριων μεταφορικών σημείων. Δυστυχώς, κατά το παρελθόν οι δημόσιες επενδύσεις περιορίστηκαν λόγω άλλων αναγκών, επιφέροντας σε περιορισμό χωρητικότητας των λιμενικών εγκαταστάσεων και των άλλων μεταφορικών υποδομών. Η οικονομική κρίση και τα διεθνή οικονομικά πακέτα στήριξης μέσω διεθνών επενδυτικών τραπεζών παρέχουν σήμερα την ευκαιρία για αναβάθμιση των επενδύσεων σε αυτούς τους τομείς. Όσο περισσότερο μειώνεται η τάση για ιδιωτική πρωτοβουλία, τόσο οι δημόσιες επενδύσεις θα πρέπει να καλύπτουν το κενό και να δημιουργούν τις απαραίτητες υποδομές έτσι ώστε οι οικονομίες των κρατών να οδηγηθούν εκτός κρίσης. Τέτοιου είδους επενδύσεις θα αποτελέσουν στρατηγικής σημασίας στοιχεία για έξοδο από την κρίση, αποτελώντας μέρος των αντικυκλικών δημοσιονομικών πολιτικών που προωθούν την έξοδο από την οικονομική επανάκαμψη μέσω του διεθνούς εμπορίου.

3.9 Ο ΡΟΛΟΣ ΤΗΣ ΚΙΝΑΣ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ

Όπως έχει παρατηρηθεί, οι ναυτιλιακοί κύκλοι ιστορικά επαναλαμβάνονται. Έως τώρα, σε κάθε ναυτιλιακό κύκλο παρατηρείται μία αλλαγή και στην προκειμένη περίπτωση η αλλαγή αυτή είναι η οικονομική κρίση. Ο ρόλος της Κίνας, σύμφωνα με τα νέα δεδομένα που προκύπτουν λόγω αυτής της ιδιαιτερότητας, είναι μείζονος σημασίας και μπορεί να αποτελέσει παράγοντα ώθησης της ναυτιλιακής βιομηχανίας.

Αν αναλογιστεί κανείς ότι η τρέχουσα οικονομική κρίση ξεκίνησε ως χρηματοπιστωτική κρίση, τότε είναι σημαντικό να σημειωθεί ότι οι κινέζικες τράπεζες δάνεισαν δισεκατομμύρια δολάρια σε πλοιοκτήτες από τον Σεπτέμβριο του 2008 που εμφανίστηκε η κρίση. Έτσι αντικατέστησαν τις παραδοσιακές πηγές χρηματοδότησης που προέρχονταν από τη Γερμανία και το Ηνωμένο Βασίλειο και παρείχαν βοήθεια στους πλοιοκτήτες ώστε να παραλάβουν τα πλοία τα οποία είχαν κατά το παρελθόν παραγγείλει (Lloyd's List January/2010).

Οι επενδύσεις στην Κίνα τα τελευταία χρόνια είναι ιδιαίτερα αξιοσημείωτες και έχουν ως επίκεντρο την προσφορά και τη ζήτηση παροχής υπηρεσιών ναυτιλίας. Από την πλευρά της προσφοράς, οι κινέζικες ναυτιλιακές εταιρείες είναι από τις πλέον ανερχόμενες διεθνώς και στην Κίνα εδρεύουν οι κυριότεροι κατασκευαστές εμπορευματοκιβωτίων και γερανογεφυρών. Από την πλευρά της ζήτησης, οι εξαγωγές εμπορευματοκιβωτίων της

Κίνα αποτελούν το 25% των παγκοσμίων εξαγωγών και τα λιμάνια της χαρακτηρίζονται ως τα πλέον ταχύτερα αναπτυσσόμενα παγκοσμίως.

Η Κίνα αποτελεί μία από τις λιγοστές χώρες διεθνώς που μετέχουν σε σχεδόν όλα τα παράγωγα της ναυτιλίας, όπως είναι οι ναυπηγήσεις νέων πλοίων, η λειτουργία λιμενικών εγκαταστάσεων, οι ναυτικές ακαδημίες, η καταστροφή πλοίων, η πλοιοκτησία και νηολόγηση πλοίων. Παρόλα αυτά, το γεγονός αυτό δεν σημαίνει ότι τα πλοία που ανήκουν σε Κινέζους πλοιοκτήτες φέρουν και την κινέζικη σημαία, ή ότι αυτά αξιοποιούνται αποκλειστικά για τη μεταφορά εθνικού φορτίου. Το 40% των πλοίων που ανήκουν σε Κινέζους πλοιοκτήτες είναι νηολογημένα στην Κίνα, ενώ το υπόλοιπο 60% φέρουν σημαίες άλλων κρατών. Περισσότερα από τα μισά πλοία κινέζικων συμφερόντων είναι πλοία μεταφοράς χύδην ξηρού φορτίου (dry bulk carriers) και ακολουθούν σε ποσοστό τα δεξαμενόπλοια, τα πλοία μεταφοράς γενικού φορτίου και σχετικά λιγότερα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων.

Η Κίνα ως χώρα εξαρτάται από την παγκόσμια ναυτιλιακή βιομηχανία για την εξαγωγή των αγαθών της. Μέσω της ανάπτυξης των εσωτερικών της ναυπηγείων (τα ναυπηγεία στη Σαγκάη κατέγραψαν μια αύξηση της τάξης του 50% στην αξία των εξαγωγών τους για το έτος 2009) και αποτελώντας βασικό πάροχο χρηματοδότησης της διεθνούς ναυτιλίας, το κράτος αυτό βεβαιώνει ότι θα υπάρχει πάντα επαρκής χωρητικότητα για τη θαλάσσια μεταφορά του διεθνούς φορτίου με χαμηλό κόστος.

3.10 Η ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΚΑΙ Η ΛΙΜΕΝΙΚΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ ΣΕ ΑΣΤΑΘΕΙΑ, ΔΕΙΚΤΕΣ, ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΙΟ ΣΕ ΚΡΙΣΗ

Ο δείκτης BDI (Baltic Dry Index) αποτελεί μια ένδειξη της μέσης τιμής μεταφοράς χύδην φορτίου (όπως άνθρακα, σιδηρομέταλλευμα, σιτηρά κ.α.) για ένα σύνολο θαλάσσιων διαδρομών ανά μέγεθος πλοίου. Αποτελεί λοιπόν ένα δείκτη του κόστους που πρέπει να πληρωθεί έτσι ώστε να μεταφερθούν πρώτες ύλες σε διεθνείς αγορές, καθιστώντας τον σημαντικό εργαλείο. Γίνεται εύκολα αντιληπτό ότι ο συγκεκριμένος δείκτης παρέχει ενδείξεις για τη διεθνή οικονομική δραστηριότητα, αφού για τον καθορισμό του λαμβάνονται υπόψη γεγονότα που διαδραματίζονται στο διεθνές εμπόριο αγαθών. Μια υψηλή τιμή του δείκτη BDI αποτελεί ένδειξη για περιορισμένη προσφορά

χωρητικότητα από πλευράς ναυτιλίας. Η απότομη πτώση του δείκτη BDI δηλώνει ότι θα ακολουθήσει ύφεση, καθώς οι παραγωγοί έχουν μειώσει τη ζήτηση για μεταφορικές υπηρεσίες, οδηγώντας του πλοιοκτήτες στη μείωση των τιμών των ναύλων από τη στιγμή που η χωρητικότητα του παγκόσμιου στόλου δεν μπορεί να περιοριστεί άμεσα.

Μεταξύ των ετών 2005 και 2008 σημειώθηκε μια αύξηση του δείκτη BDI κατά 5.5 φορές, αποτυπώνοντας έτσι την εκτίναξη του παγκόσμιου εμπορίου και τις προβλέψεις για περαιτέρω ανάπτυξη, η οποία πήγαζε από τη δίψα της κινέζικης οικονομίας για πρώτες ύλες και ενέργεια. Η ναυτιλία αντιμετώπιζε με αυξανόμενο ρυθμό την ανάγκη για αύξηση της χωρητικότητας του παγκόσμιου στόλου και τα λιμάνια παρουσίαζαν έντονα το φαινόμενο της συμφόρησης. Η περιορισμένη για την εποχή προσφερόμενη χωρητικότητα και ο αντίστοιχος αριθμός λιμενικών τερματικών συνέβαλλαν στην εκτίναξη των επιπέδων των ναύλων. Ο δείκτης παρουσίασε μέγιστο επίπεδο την άνοιξη του 2008 καθώς η Κίνα εισήγαγε μεγάλες ποσότητες πρώτων υλών κατά την προετοιμασία της για τους Ολυμπιακούς Αγώνες. Μετέπειτα, ο δείκτης κατέρρευσε κατά 94% μεταξύ της περιόδου του Ιουλίου και του Δεκεμβρίου του 2008, αποτέλεσμα της επερχόμενης ύφεσης στην παγκόσμια οικονομία. Ποτέ κατά το παρελθόν δεν είχε σημειωθεί αντίστοιχη πτώση γεγονός που επιβεβαίωνε ότι η ναυτιλία και το διεθνές εμπόριο πλήττονταν σε σημαντικό βαθμό από την ύφεση. Ο δείκτης τελικά διορθώθηκε μερικώς και σταθεροποιήθηκε σε επίπεδα που παρουσιάζονται κατά την περίοδο μιας οικονομικής ύφεσης (De Monie et al 2009).

Η κατάρρευση της παγκόσμιας ναυτιλίας, όπως αποτυπώθηκε μέσω της πορείας του δείκτη BDI και συνοδεύτηκε από αντίστοιχη πτώση των ναύλων στην αγορά θαλάσσιας μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, είναι αποτέλεσμα δύο κυρίαρχων φαινομένων που χαρακτηρίστηκαν ως «καταιγίδες». Πρώτον, η «πιστωτική καταιγίδα». Το φθινόπωρο του 2008 το πάγωμα του πιστωτικού συστήματος οδήγησε στην αδυναμία ολοκλήρωσης αρκετών διεθνών συναλλαγών υπό φυσιολογικές συνθήκες. Η διαδικασία διασφάλισης μια πιστωτικής επιστολής (letter of credit) έγινε δυσκολότερη, με κάποια χρηματοπιστωτικά ιδρύματα είτε να αρνούνται να αναγνωρίσουν πιστωτικές επιστολές προερχόμενες από τράπεζες άλλων χωρών, είτε ακόμα να αρνούνται την έκδοσή τους σε πελάτες τους, ισχυριζόμενα ότι αυτό εμπεριείχε αρκετό ρίσκο. Έτσι, ο όγκος των

διακινούμενων φορτίων με εμπορευματοκιβώτια παρουσίαζε ολοένα και περισσότερη πτώση, εξαιτίας της αδυναμίας ολοκλήρωσης των συναλλαγών. Η ανωτέρω περιγραφόμενη αιτία αποτέλεσε προσωρινό λόγο κατάρρευσης της ναυτιλιακής βιομηχανίας. Ο χαρακτηρισμός των συναλλαγών μεταξύ ανεπτυγμένων και αναπτυσσόμενων χωρών ως *συναλλαγές υψηλού ρίσκου*, αποτέλεσε στη συνέχεια παράγοντα μη χρηματοδότησής τους, έστω με τους καθιερωμένους όρους. Η αδυναμία του οικονομικού παράγοντα, ιδιαίτερα στις αναπτυσσόμενες χώρες που αποτελούσαν πλέον σοβαρούς διακινήτες εμπορίου, ενίσχυσαν το φαινόμενο της κατάρρευσης. Παρόλα αυτά, αυτή ήταν μια προσωρινή κατάσταση προερχόμενη από μια ξαφνική και απότομη αλλαγή στην παγκόσμια οικονομία, η οποία απορροφήθηκε από μια νέα πραγματικότητα, βασιζόμενη στην ανάλυση ρίσκου και στην ανάλογη ορθή χρηματοδότηση. Το δεύτερο φαινόμενο που ώθησε στην ύφεση ήταν η *«μακροοικονομική καταιγίδα»*. Η πίεση που δέχτηκε η ναυτιλία σχετίζεται με τη μειωμένη ζήτηση, η οποία αποτελεί κλασική μακροοικονομική επίδραση της ύφεσης. Στη Βόρεια Αμερική και στην Ευρώπη συνεχίζονται σημαντικές μειώσεις στην κατανάλωση αγαθών έως ότου υπάρξει συγχρονισμός με το μέσο εισόδημα .

Τα δύο παραπάνω φαινόμενα επηρέασαν αισθητά το διεθνές εμπόριο και τη διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων, καθώς το φθινόπωρο του 2008 παρατηρήθηκε ταυτόχρονη πτώση σε όλους τους φορείς διακίνησης και σταθμούς υποδοχής του εμπορίου.

3.11 ΤΑΥΤΟΧΡΟΝΕΣ ΠΙΕΣΕΙΣ ΑΠΟ ΠΡΟΣΦΟΡΑ ΚΑΙ ΖΗΤΗΣΗ

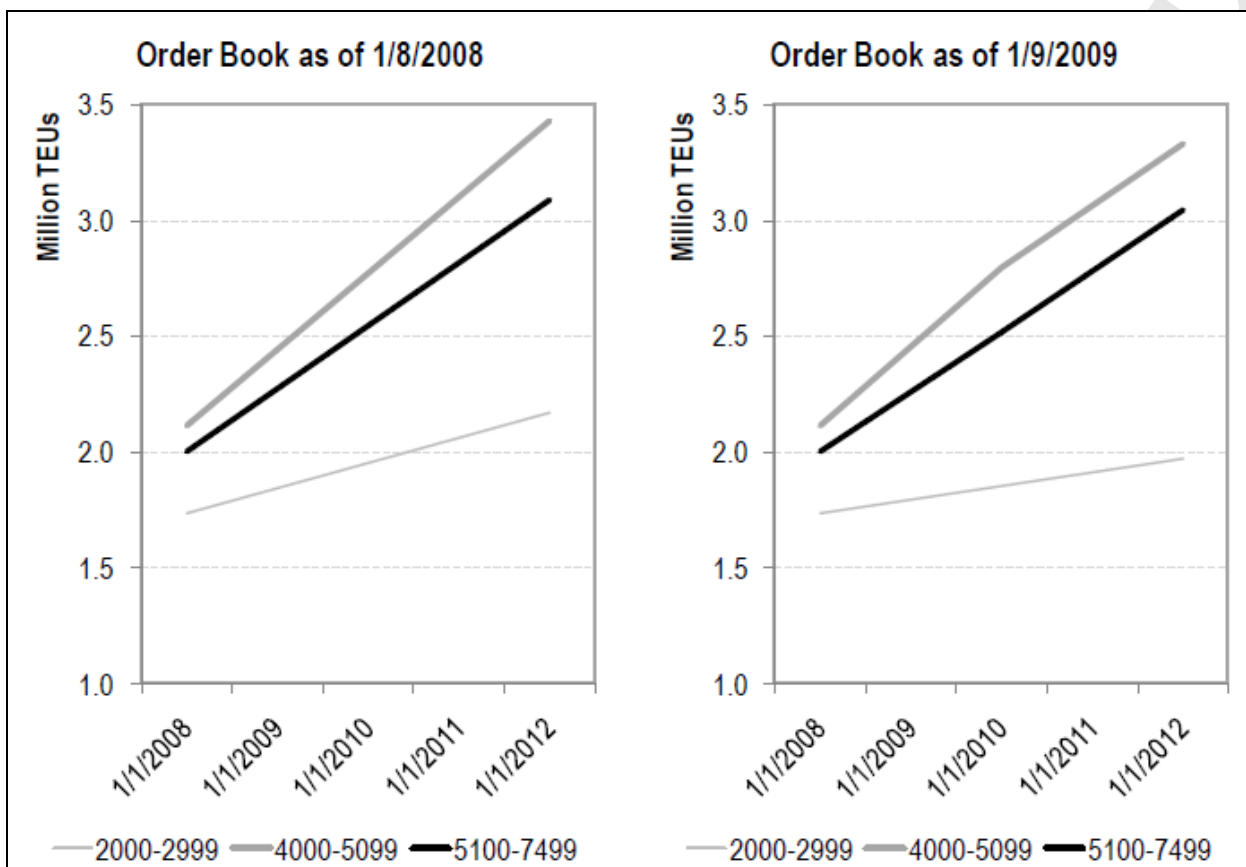
Η ναυτιλιακή βιομηχανία επωφελήθηκε από την ανάπτυξη του εμπορίου και κυρίως από τη σχεδόν απεριόριστη προσφορά κεφαλαίων για το κτίσιμο νέων πλοίων. Ο Πίνακας 3-4 απεικονίζει το order book για τις κυριότερες κατηγορίες πλοίων, όπως αυτό παρουσιαζόταν την 1^η Ιουλίου του 2008, λίγο πριν την εμφάνιση της οικονομικής κρίσης. Τα πλοία και η χωρητικότητά τους που ήταν υπό παραγγελία συγκρίνονται με τα ήδη υπάρχοντα πλοία και τη χωρητικότητά τους για την αναφερόμενη ημερομηνία. Η σύγκριση επιβεβαιώνει το μέγεθος του order book κυρίως για τα πλοία μεταφοράς χύδην φορτίου και εμπορευματοκιβωτίων, με παραγγελίες για νέα πλοία τέτοιου τύπου 67,6% και 53,2% αντίστοιχα σε σχέση με την υπάρχουσα χωρητικότητα (De Monie et al 2009).

Ship Type	# of ships in order	Total dwt (1000 tons)	Total # of ships in world fleet	Total dwt in world fleet (1,000 tons)	Ratio ships on order to ships in world fleet	Ratio dwt on order to total dwt of world fleet
Tankers	2956	193652	11525	404891	25.6%	47.8%
Bulk carriers	3118	271713	7257	401949	42.4%	67.6%
Container Ships	1451	82185	4475	154396	32.4%	53.2%
General cargo ships	1714	22095	17756	105101	9.6%	21%

Πίνακας 3-4 Ships on order and in service on 1st July 2008 by main class of ship (De Monie G., Rodrigue J.P., Notteboom T. (2009), Economic Cycles in Maritime Shipping and Ports: The Path to the Crisis of 2008)

Για τα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων το επίπεδο της προστιθέμενης χωρητικότητας μπορεί να αποδοθεί ισοδύναμα από τον αριθμό των πλοίων και τη χωρητικότητα σε TEU για κάθε μέγεθος πλοίου. Το order book των πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων για την 1^η Αυγούστου 2008 απεικονίζεται στο αριστερό μέρος της Εικόνας 3-3. Αναμενόταν μια αύξηση της τάξης του 36% σε αριθμό πλοίων και 67% σε χωρητικότητα υπολογιζόμενη σε TEU. Επιπλέον, οι σπουδαιότερες προσθήκες στο στόλο αναμενόταν να αφορούν πλοία με χωρητικότητα άνω των 5000 TEUs.

Η οικονομική κρίση έρχεται αντιμέτωπη με τη ναυτιλία μέσω μιας διπλής απειλής. Πρώτο, παρατηρείται μια αξιοσημείωτη πτώση της ζήτησης, ως αποτέλεσμα της ύφεσης που παρουσιάζει το διεθνές εμπόριο. Βέβαια, δεν αντιμετωπίζουν όλα τα αγαθά και όλοι οι τύποι πλοίων την ίδια πτώση. Σημαντικότερα επίπεδα κρίσης αντιμετωπίζει το σύνολο της αγοράς των πλοίων μεταφοράς χύδην φορτίου και αυτών των εμπορευματοκιβωτίων. Τα δεξαμενόπλοια και ιδιαίτερα τα VLCCs μέχρι πρότινος παρουσίαζαν σημαντική ζήτηση, ενώ άλλοι τύποι δεξαμενοπλοίων σημείωσαν ελαφριά αύξηση στα επίπεδα ζήτησής τους στις αρχές του έτους 2009.



Σχήμα 3-3 Cellular Containership Fleet Projection up to 2012 for Three Selected Classes. (AXS Alphaliner)

Η δεύτερη απειλή πηγάζει από τους πλοιοκτήτες, οι οποίοι μαζικά προέβησαν σε παραγγελίες νέων πλοίων, εκτιμώντας ότι κατά τη στιγμή της παραλαβής τους, θα υπήρχε σημαντική ζήτηση για θαλάσσιες μεταφορικές υπηρεσίες. Η ευκολία χρηματοδότησης της ναυτιλίας στα μέσα του 2008 και τα χαμηλά επίπεδα ναύλων παρακίνησαν αρκετούς πλοιοκτήτες να επενδύσουν στο κτίσιμο νέων πλοίων, η ζήτηση των οποίων τελικώς δεν αποδείχθηκε στην πράξη. Το κλίμα που επικρατούσε εκείνη την περίοδο ήταν αισιόδοξο και στηριζόταν στην πίστη ότι το διεθνές εμπόριο θα συνεχίζει να ανθίζει ακάθεκτα. Η αισιοδοξία αυτή ενσωματώθηκε στις μελλοντικές προβλέψεις για τους μεταφερόμενους όγκους φορτίου δια θαλάσσης και τα αντίστοιχα επίπεδα των ναύλων.

Το Σεπτέμβριο του 2009 οι διαχειριστές γραμμών μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων αναμόρφωσαν τα δεδομένα της αγοράς και εισήγαγαν ένα σύνολο μέτρων με στόχο τη μείωση της χωρητικότητας, όπως η καθυστέρηση των ημερομηνιών

παράδοσης νεότευκτων πλοίων, η επιστροφή ναυλωμένων πλοίων στους πλοιοκτήτες τους και ο τερματισμός, όπου ήταν δυνατόν, της κατασκευής νέων πλοίων που ήταν υπό παραγγελία. Η Εικόνα 3-3 αποτυπώνει το μέγεθος του στόλου των πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, τα οποία ήταν ενεργά την 1^η Σεπτεμβρίου 2009 και το order book της αντίστοιχης ημερομηνίας για αυτή την κατηγορία πλοίων. Τονίζεται ότι οι μεγαλύτερες αλλαγές στη συνολική χωρητικότητα παρατηρήθηκαν στα πλοία μεταφοράς κάτω των 5000 TEUs.

3.12 ΑΝΑΘΕΩΡΗΣΗ ΠΡΟΒΛΕΨΕΩΝ ΚΑΙ ΑΞΙΩΣΕΩΝ ΓΙΑ ΑΝΑΠΤΥΞΗ

Το ζήτημα των βραχυπρόθεσμων, μεσοπρόθεσμων και μακροπρόθεσμων προβλέψεων της ζήτησης στη ναυτιλία δεν αποτελεί νέο γεγονός. Κατά το παρελθόν, οι αποφάσεις λαμβάνονταν από ανθρώπους, οι οποίοι ήταν άμεσα εμπλεκόμενοι στη ναυτιλία, πολλοί εκ των οποίων είχαν ναυτική εμπειρία και ισχυρούς δεσμούς με τη ναυτιλιακή κοινότητα. Σήμερα πολλά από τα άτομα που λαμβάνουν αποφάσεις για τη ναυτιλία δεν έχουν το σχετικό υπόβαθρο και σπάνια εκφράζουν τα συμφέροντα των εφοπλιστών. Υπερασπίζονται κυρίως τα συμφέροντα άλλων, όπως ιδρυμάτων δανεισμού των ναυτιλιακών επιχειρήσεων και ναυτιλιακών τραπεζιτών, και συνήθως έχουν διαφορετική οπτική γωνία των πραγμάτων και στόχους σε σχέση με αυτούς που εμπλέκονται καθημερινά με την παροχή πρωτογενών ναυτιλιακών υπηρεσιών. Στηρίζουν τα συμφέροντα των εξωτερικών επενδυτών, οι οποίοι συνήθως έχουν μειωμένη αντίληψη της ναυτιλιακής βιομηχανίας και επιζητούν την άμεση επιστροφή κερδών από τα κεφάλαια που επένδυσαν.

Εκτός από τα ανωτέρω περιγραφόμενα, παρατηρείται έντονη αβεβαιότητα για τη μελλοντική ζήτηση στη ναυτιλία. Έχουν εκπονηθεί αρκετές μελέτες πρόβλεψης (κυρίως από τραπεζίτες και οικονομικούς συμβούλους) χωρίς να λαμβάνονται σοβαρά υπόψη οι ροές φορτίων που αποτελούν καταλύτες στον καθορισμό της ζήτησης για ναυτιλιακές υπηρεσίες. Το φαινόμενο αυτό παρατηρείται έντονα στους όγκους μεταφερόμενων εμπορευματοκιβωτίων, εξαιτίας δύο βασικών παραγόντων. Πρώτον, η έλλειψη συσχετισμού μεταξύ της φυσικής ροής φορτίου (δηλαδή του περιεχομένου του εμπορευματοκιβωτίου) και της πρόβλεψης του αριθμού των μεταφερόμενων

εμπορευματοκιβωτίων, παρέχει τη δυνατότητα στα συμβαλλόμενα μέρη να αποτυπώνουν την πραγματικότητα με το δικό τους τρόπο και με βάση το συμφέρον τους. Άλλωστε το ενδιαφέρον για τον αριθμό μεταφερόμενων εμπορευματοκιβωτίων είναι πιο σύνηθες, ιδιαίτερα όταν δεν απαιτείται η επικέντρωση στον όγκο των μεταφερόμενων προϊόντων. Δεύτερον, η σύγχυση που επικρατεί σχετικά με την αντίληψη της θαλάσσιας κίνησης φορτίου (seaborne traffic) (του διεθνούς φορτίου που μεταφέρεται δια θαλάσσης) και της κίνησης (throughput) (της προσπάθειας που απαιτείται στα λιμάνια και τα τερματικά για τη διαχείριση της θαλάσσιας κίνησης φορτίου).

3.13 Η ΛΙΜΕΝΙΚΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ ΚΑΙ Η ΚΡΙΣΗ ΤΟΥ 2008 - ΕΠΙΛΟΓΟΣ

Οι βασικοί παράγοντες που ώθησαν την ανάπτυξη του παγκοσμίου εμπορίου τις τελευταίες δεκαετίες χρήζουν ιδιαίτερης ανάλυσης σχετικά με τη λογική τους. Ο τερματισμός στη διόγκωση των κεφαλαίων, η αποφυγή κατανάλωσης λόγω χρεών, η υπέρμετρη εμπιστοσύνη σε στρατηγικές που είχαν ως επίκεντρο τις εξαγωγές και η ανισορροπία που παρατηρείται στον καταμερισμό του εμπορίου επιφέρουν δραματικές αλλαγές και προσαρμογές στα συστήματα καθορισμού των τιμών. Μέχρι σήμερα, ένας οικονομικός κύκλος που αποτυπώνει μια περίοδο ανάπτυξης, ακολουθείται από μια φάση προσαρμογών, στην οποία διορθώνονται οι όποιες λανθασμένες κατανομές, ειδικότερα οι πιστωτικές. Για αυτό το λόγο, η τάση που οδήγησε σε σημαντική αύξηση στη ζήτηση για μεταφορικές υπηρεσίες, είναι λογικό να επιφέρει ανατροπή των δεδομένων, με σημαντικές επιπτώσεις στις συνθήκες λειτουργίας των ναυτιλιακών εταιρειών και των τερματικών σταθμών. Αυτή η φάση προσαρμογής είναι ακόμα πιο βίαιη, λόγω του διευρυμένου ρόλου της οικονομίας στη ναυτιλιακή βιομηχανία, στο εμπόριο και στους τερματικούς σταθμούς μεταφορών κατά τα τελευταία έτη.

Η παγκόσμια οικονομική κρίση, η οποία έκανε την εμφάνισή της στα τέλη του 2008 μέσω μιας χρηματοπιστωτικής κρίσης, έλαβε στις μέρες μας τεράστιες διαστάσεις. Η κρίση επέφερε μια γενική οικονομική ύφεση σε όλες τις αναπτυγμένες χώρες καθώς και στις σημαντικότερες οικονομίες, οι οποίες καθορίζουν σε απόλυτο βαθμό τις μελλοντικές ροές του εμπορίου και τις τάσεις των τρεχουσών οργανωτικών συμφωνιών του

συγκεκριμένου τομέα. Εξαρτώμενοι παράγοντες (η σταθερότητα των διεθνών χρηματοπιστωτικών ιδρυμάτων η συνεχής αύξηση του παγκόσμιου ακαθάριστου προϊόντος και η εμπιστοσύνη στις οικονομίες των ανεπτυγμένων κρατών) καθώς και αμετάλλακτες σταθερές (κυβερνητικές επεμβάσεις στην οικονομία, η ανωτερότητα ευρέως εφαρμοσμένων λογιστικών προτύπων), πλέον αν δεν αποτελούν εχθρό της οικονομίας, τότε σίγουρα αμφισβητούνται.

Από τη στιγμή που ο τομέας της οικονομίας έχει αναλάβει πρωτεύοντα ρόλο στα παγκόσμια δρώμενα, η κατανόηση του διεθνούς εμπορίου και των μεταφορών απαιτεί περισσότερο από ποτέ μια βαθιά ανάλυση στα οικονομικά ζητήματά του και στις επιπτώσεις που έχει στον τομέα των μεταφορών. Παραδόξως, αυτή η εμβάθυνση είναι δύσκολο να επιτευχθεί σε μια σύγχρονη ταυτόχρονη ανάλυση των ναυτιλιακών δικτύων και της οικονομικής των λιμένων. Αντί αυτού, οι στρατηγικές των ναυτιλιακών επιχειρήσεων και των διαχειριστών λιμένων καθώς και η ευαισθησία των αλυσίδων εφοδιασμού στις μεταβολές των κοστών, έχουν αποτελέσει πεδία μελέτης που βοηθούν στην κατανόηση του τρόπου προσαρμογής της ναυτιλίας στις παρατηρούμενες αλλαγές. Με αυτό τη διαδικασία διαχέεται λιγοστό φως στην προσπάθεια κατανόησης μιας από τις πλέον ιστορικά ραγδαίες και σημαντικές αλλαγές που επηρεάζουν στις μέρες μας τη ναυτιλιακή και λιμενική βιομηχανία. Από τη στιγμή εμφάνισης της κρίσης του 2008 και του συσχετισμού της με τον χρηματοοικονομικό παράγοντα, δια μέσου μιας οικονομικής οπτικής γωνίας, είναι ευκολότερο να κατανοηθούν οι επιπτώσεις στον τομέα της ναυτιλίας. Αποτελεί παράδοξο το γεγονός ότι θαλάσσιες μεταφορές περιπλέχτηκαν σε σημαντικό βαθμό, λόγω της παρουσίας του χρηματοπιστωτικού παράγοντα, αφού αυτός δεν αποτελεί το βασικό οδηγό της ναυτιλίας, ρόλο τον οποίο κατέχουν μακροοικονομικά θέματα.

3.14 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ

Η οικονομική κρίση έχει προκαλέσει σημαντικές αλλαγές σε όλες τις κατηγορίες των αγορών καθώς και σε διάφορες περιοχές του κόσμου. Οι αλλαγές αυτές αποτυπώνονται με τη μείωση του συνολικού ΑΕΠ και την υποχώρηση του διεθνούς εμπορίου, μέσω της πτώσης στη βιομηχανική παραγωγή, η οποία και αποτελεί τη βάση των

προϊόντων που μεταφέρονται δια θαλάσσης. Είναι αξιοσημείωτο το γεγονός ότι η υποχώρηση του εμπορίου ήταν σημαντικότερη σε σχέση με την ύφεση της παραγωγής.

Παρά τη μείωση της ζήτησης για θαλάσσιες μεταφορές, η χωρητικότητα του παγκόσμιου στόλου την περίοδο της απαρχής της κρίσης παρουσίαζε αύξηση, λόγω των παραλαβών νέων πλοίων από παραγγελίες προγενέστερων ετών. Έτσι, η ναυτιλιακή αγορά οδηγήθηκε σε πτώση των ναύλων, η οποία σε συνδυασμό με τη μείωση του όγκου του μεταφερόμενου φορτίου, οδήγησε τους παγκόσμιους διαχειριστές σε πρωτοφανείς οικονομικές απώλειες. Η οικονομική κρίση έρχεται αντιμέτωπη με τη ναυτιλία μέσω μιας διπλής απειλής. Πρώτο, παρατηρείται μια αξιοσημείωτη πτώση της ζήτησης, ως αποτέλεσμα της ύφεσης που παρουσιάζει το διεθνές εμπόριο. Η δεύτερη απειλή πηγάζει από τους πλοιοκτήτες, οι οποίοι μαζικά προέβησαν σε παραγγελίες νέων πλοίων, εκτιμώντας ότι κατά τη στιγμή της παραλαβής τους, θα υπήρχε σημαντική ζήτηση για θαλάσσιες μεταφορικές υπηρεσίες.

Η κατάρρευση της παγκόσμιας ναυτιλίας, όπως αποτυπώθηκε μέσω της πορείας του δείκτη BDI και συνοδεύτηκε από αντίστοιχη πτώση των ναύλων στην αγορά θαλάσσιας μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, είναι αποτέλεσμα δύο κυρίαρχων φαινομένων που χαρακτηρίστηκαν ως «καταιγίδες». Πρώτον, η «πιστωτική καταιγίδα». Το φθινόπωρο του 2008 το πάγωμα του πιστωτικού συστήματος οδήγησε στην αδυναμία ολοκλήρωσης αρκετών διεθνών συναλλαγών υπό φυσιολογικές συνθήκες. Η διαδικασία διασφάλισης μια πιστωτικής επιστολής (letter of credit) έγινε δυσκολότερη. Το δεύτερο φαινόμενο που ώθησε στην ύφεση ήταν η «μακροοικονομική καταιγίδα». Η πίεση που δέχτηκε η ναυτιλία σχετίζεται με τη μειωμένη ζήτηση, η οποία αποτελεί κλασική μακροοικονομική επίδραση της ύφεσης.

Η ναυτιλία μέχρι και σήμερα χαρακτηρίζεται από τους κύκλους που παρουσιάζει. Σε εποχές ευημερίας και ανάπτυξης, οι εφοπλιστές παρουσιάζουν κέρδη και αυτό έχει ως αποτέλεσμα να προβαίνουν σε νέες παραγγελίες πλοίων. Η κυκλική φύση της ναυτιλίας δεν αποτελεί σύγχρονο χαρακτηριστικό. Αναδεικνύει ότι η διακύμανση αυτή αναπαράγεται από τους ίδιους τους μηχανισμούς λειτουργίας της ναυτιλιακής βιομηχανίας. Οι όποιες αλλαγές στα επίπεδα των ναύλων προκαλούν με τη σειρά τους νέες επενδύσεις από

πλευράς πλοιοκτητών σε πλοία και αυτό συνεπάγεται αύξηση της χωρητικότητας του στόλου και συνεπώς αύξηση της προσφοράς.

Οι ναύλοι και η τιμή των μεταχειρισμένων πλοίων αντιδρούν άμεσα στις αλλαγές της ισορροπίας προσφοράς και ζήτησης χωρητικότητας. Η προσφορά νέας χωρητικότητας αντιδρά πιο αργά. Η ναυτιλιακή βιομηχανία διαθέτει πέντε τρόπους προσαρμογής σε ενδεχόμενη μεταβολή της ζήτησης. *Πρώτον*, διακόπτει άμεσα τις παραγγελίες νέων πλοίων. *Δεύτερον*, προβαίνει σε διαλύσεις πλοίων. *Τρίτον*, επιλέγει την παράταση, τον τερματισμό ή την αναβολή των τρεχουσών παραγγελιών. *Τέταρτο*, επιλέγεται η μείωση της ταχύτητας των πλοίων, με στόχο να ελαττωθεί η προσφερόμενη χωρητικότητα. Και *πέμπτο*, αποσύρεται προσωρινά εκτός υπηρεσίας μέρος της υπάρχουσας χωρητικότητας.

Ενώ οι πλοιοκτήτες καταβάλουν προσπάθειες να αντιμετωπίσουν το φαινόμενο της υπερπροσφοράς χωρητικότητας, οι προοπτικές σχετικά με τη ζήτηση για μεταφορικές υπηρεσίες συνεχώς βελτιώνονται. Παρά το γεγονός ότι η υπερπροσφορά χωρητικότητας είχε αρνητική επιρροή στα κέρδη των ναυτιλιακών επιχειρήσεων, εντούτοις επέφερε θετικές επιδράσεις για τους εισαγωγείς και τους εξαγωγείς αγαθών. Οι χρόνοι αναμονής στα λιμάνια και τα επίπεδα των ναύλων παρουσίασαν αισθητή πτώση, ανακουφίζοντας τους εμπόρους, προσφέροντας χαμηλότερα μεταφορικά κόστη και καλύτερη ποιότητα υπηρεσιών. Κατά κάποιο τρόπο, μπορεί να ειπωθεί ότι η ναυτιλία λειτουργεί ως αντικυκλικός διορθωτικός μηχανισμός για τις τάσεις του διεθνούς εμπορίου.

Ο ιδιωτικός επενδυτικός παράγοντας σε μεταφορικές υποδομές και υπηρεσίες με τη σειρά του διαδραματίζει σημαντικό ρόλο και διακρίνεται για τον προ-κυκλικό του χαρακτήρα. Σε περιόδους υψηλής ανάπτυξης του εμπορίου, οι ιδιώτες – επενδυτές προγραμματίζουν τις επεκτάσεις των εγκαταστάσεών τους και αυξάνεται συνολικά ο αριθμός των νέων επενδύσεων. Σε περιόδους ύφεσης, τα αντίστοιχα επενδυτικά προγράμματα αναβάλλονται. Όσο περισσότερο μειώνεται η τάση για ιδιωτική πρωτοβουλία, τόσο οι δημόσιες επενδύσεις θα πρέπει να καλύπτουν το κενό και να δημιουργούν τις απαραίτητες υποδομές έτσι ώστε οι οικονομίες των κρατών να οδηγηθούν εκτός κρίσης. Τέτοιου είδους επενδύσεις θα αποτελέσουν στρατηγικής σημασίας στοιχεία για έξοδο από την κρίση, αποτελώντας μέρος των αντικυκλικών δημοσιονομικών

πολιτικών που προωθούν την έξοδο από την οικονομική επανάκαμψη μέσω του διεθνούς εμπορίου.

Ιδιαίτερη μνεία πρέπει να γίνει στο ρόλο της Κίνας και την επίδρασή της στη ναυτιλία κατά την περίοδο της κρίσης. Οι κινέζικες τράπεζες δάνεισαν δισεκατομμύρια δολάρια σε πλοιοκτήτες από τον Σεπτέμβριο του 2008 που εμφανίστηκε η κρίση. Οι επενδύσεις στην Κίνα τα τελευταία χρόνια είναι ιδιαίτερα αξιοσημείωτες και έχουν ως επίκεντρο την προσφορά και τη ζήτηση παροχής υπηρεσιών ναυτιλίας. Η Κίνα αποτελεί μία από τις λιγοστές χώρες διεθνώς που μετέχουν σε σχεδόν όλα τα παράγωγα της ναυτιλίας, όπως είναι οι ναυπηγήσεις νέων πλοίων, η λειτουργία λιμενικών εγκαταστάσεων, οι ναυτικές ακαδημίες, η καταστροφή πλοίων, η πλοιοκτησία και νηολόγηση πλοίων. Η Κίνα ως χώρα εξαρτάται από την παγκόσμια ναυτιλιακή βιομηχανία για την εξαγωγή των αγαθών της. Μέσω της ανάπτυξης των εσωτερικών της ναυπηγείων (τα ναυπηγεία στη Σαγκάη κατέγραψαν μια αύξηση της τάξης του 50% στην αξία των εξαγωγών τους για το έτος 2009) και αποτελώντας βασικό πάροχο χρηματοδότησης της διεθνούς ναυτιλίας, το κράτος αυτό βεβαιώνει ότι θα υπάρχει πάντα επαρκής χωρητικότητα για τη θαλάσσια μεταφορά του διεθνούς φορτίου με χαμηλό κόστος.

Σήμερα πολλά από τα άτομα που λαμβάνουν αποφάσεις για τη ναυτιλία δεν έχουν το σχετικό υπόβαθρο και σπάνια εκφράζουν τα συμφέροντα των εφοπλιστών. Υπερασπίζονται κυρίως τα συμφέροντα άλλων, όπως ιδρύματα δανεισμού των ναυτιλιακών επιχειρήσεων και ναυτιλιακών τραπεζιτών, και συνήθως έχουν διαφορετική οπτική γωνία των πραγμάτων και στόχους σε σχέση με αυτούς που εμπλέκονται καθημερινά με την παροχή πρωτογενών ναυτιλιακών υπηρεσιών.

Εκτός από τα ανωτέρω περιγραφόμενα, παρατηρείται έντονη αβεβαιότητα για τη μελλοντική ζήτηση στη ναυτιλία. Έχουν εκπονηθεί αρκετές μελέτες πρόβλεψης (κυρίως από τραπεζίτες και οικονομικούς συμβούλους) χωρίς να λαμβάνονται σοβαρά υπόψη οι ροές φορτίων που αποτελούν καταλύτες στον καθορισμό της ζήτησης για ναυτιλιακές υπηρεσίες.

4. Η ΕΠΙΔΡΑΣΗ ΤΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΚΡΙΣΗΣ ΣΤΙΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΑΓΟΡΕΣ

4.1 Η ΕΠΙΔΡΑΣΗ ΤΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΚΡΙΣΗΣ ΣΤΟΝ ΤΟΜΕΑ ΤΩΝ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΧΥΔΗΝ ΦΟΡΤΙΟΥ

4.1.1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η ανάγκη για θαλάσσιες μεταφορές πηγάζει κατά βάση από τις ανάγκες για την κάλυψη των βιομηχανικών δραστηριοτήτων, και ως εκ τούτου η ύφεση στις θαλάσσιες μεταφορές συσχετίζεται με και πυροδοτείται από τους βιομηχανικούς κύκλους και από την παγκόσμια οικονομική κατάσταση. Αυτοί οι κύκλοι είναι εξαιρετικά δύσκολο να προβλεφθούν και πολλές ναυτιλιακές επιχειρήσεις σε περιόδους ύφεσης εξαναγκάζονται να κλείσουν.

Μετά από αρκετά χρόνια θετικών οικονομικών δεδομένων σε παγκόσμιο επίπεδο και την αντίστοιχη αύξηση του εμπορίου, κυρίως εξαιτίας της οικονομικής ανάπτυξης των αναπτυσσόμενων χωρών, οι οικονομία, σε παγκόσμιο επίπεδο, ευρίσκεται σε κρίση. Η ανάπτυξη παρουσιάζει στασιμότητα στις περισσότερες χώρες και το ίδιο συμβαίνει και με το εμπόριο. Δεδομένου ότι το 80% του εμπορίου εκτελείται μέσω θαλάσσης είναι προφανές ότι πολλές ναυτιλιακές εταιρείες αντιμετωπίζουν προβλήματα.

Η ναυτιλία μεταφοράς χύδην φορτίου στηρίζεται σε πέντε βασικά είδη φορτίου: στο σιδηρομέταλλευμα, τα σιτηρά, τον άνθρακα, τον βωξίτη και την αλουμίνα και στα φωσφάτα.

Ο τομέας μεταφοράς χύδην υλικών αποτελεί ένα σημαντικό τμήμα των θαλασσιών μεταφορών και μπορεί να υποδιαιρεθεί σε υποτομείς ανάλογα με το είδος του φορτίου, το μέγεθος του πλοίου ή του τρόπου ανάθεσης της μεταφοράς. Η εν εξελίξει οικονομική κρίση έχει οδηγήσει τους ναύλους σε πολύ χαμηλά επίπεδα και είναι καθημερινή πρόκληση για τους πλοιοκτήτες και τους λοιπούς εμπλεκόμενους η εκμίσθωση των πλοίων τους με τέτοιο τρόπο ώστε να επιτυγχάνουν το σημείο ισορροπίας ή να καλύπτουν τουλάχιστον το λειτουργικό κόστος.

4.1.2 ΝΑΥΛΟΙ ΠΛΟΙΩΝ

Η μεγαλύτερη οικονομική ύφεση των τελευταίων δεκαετιών είχε ως αποτέλεσμα την συρρίκνωση της ζήτησης σε παγκόσμιο επίπεδο κατά 9% στην εξεταζόμενη περίοδο. Όπως προαναφέρθηκε, το 80% του παγκόσμιου εμπορίου μεταφέρεται δια θαλάσσης με αποτέλεσμα οι ναυτιλιακές εταιρείες να υποστούν άμεσα τις συνέπειες αυτής της κατάστασης. Αυτές οι συνέπειες είναι ορατές στην πτώση των ναύλων, στην μείωση της τιμής τόσο των καινούργιων όσο και των μεταχειρισμένων πλοίων, στην μείωση της τιμής του χάλυβα καθώς και στην αύξηση του αριθμού των παροπλισμένων πλοίων ή των πλοίων τα οποία πωλούνται για καταστροφή.

Οι ναύλοι για μεταφορά χύδην φορτίου είναι κύριοι δείκτες της οικονομικής δραστηριότητας, και παρακολουθούνται από τον “Baltic Dry Index” κατά μήκος των κύριων θαλασσιών οδών μεταφοράς σε καθημερινή βάση. Όταν το εμπόριο ανθεί, οι ναύλοι αυξάνονται και οι ναυλωτές έχουν την τάση να ναυλώνουν πλοία για μεγάλες περιόδους καθώς αναμένουν μεγαλύτερες αυξήσεις των ναύλων και μεγαλύτερα κέρδη. Όταν η ζήτηση είναι μικρή και οι ναύλοι αναμένεται να πέσουν οι ναυλωτές επιδιώκουν ναυλώσεις μικρής διάρκειας. Οι ναυλώσεις μεγάλης διάρκειας εμπεριέχουν το ρίσκο της ευπαθούς αγοράς και ως εκ τούτου όταν το εμπόριο είναι σε καλό επίπεδο, οι ναύλοι τους είναι μικρότεροι από αυτούς των ναυλώσεων μικρής διάρκειας. Το αντίθετο συμβαίνει σε περιόδους ύφεσης όπου αναμένεται βελτίωση (Pocuca and Zanne, 2009).

Γενικά, το κατώτερο επίπεδο των ναύλων προσδιορίζεται από το λειτουργικό κόστος, ενώ το ανώτατο όριο προσδιορίζεται από τον νόμο προσφοράς-ζήτησης που ισχύει στην αγορά την συγκεκριμένη χρονική στιγμή.

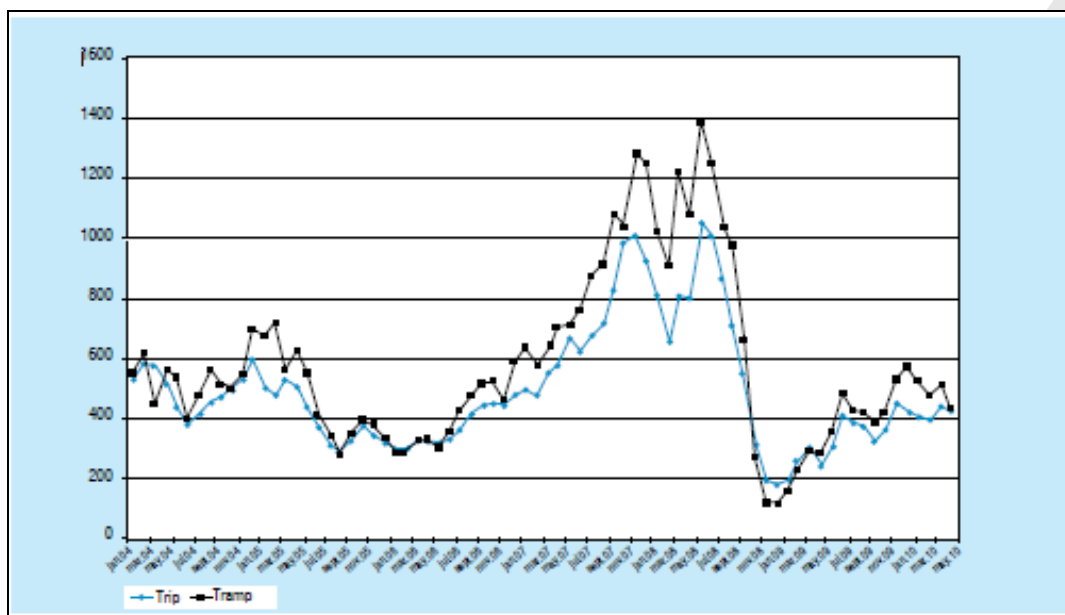
Η αγορά της χύδην ναυτιλίας, η οποία βρισκόταν σε άνθηση από το 2003 και ύστερα, κατέρρευσε το 2008, παρά την αρχικώς διαφαινόμενη αισιοδοξία. Ο δείκτης BDI παρουσίασε σημαντική πτώση ως συνέπεια της περιορισμένης εμπορικής δραστηριότητας.

Το πρώτο εξάμηνο του 2008, ο δείκτης BDI εκινείτο σε υψηλά επίπεδα, παρουσιάζοντας μέγιστη τιμή τον Μάιο τις 11,793 μονάδες. Παρόλα αυτά, στο τέλος του έτους, κατέρρευσε στις 663 μονάδες. Αυτή η πτώση που άγγιξε το 90%, επηρέασε κυρίως του πλοιοκτήτες μεγάλων πλοίων, όπως είναι τα Capesize πλοία. Με αυτά τα επίπεδα ναύλων, οι πλοιοκτήτες δυσκολεύονταν να καλύψουν τα καθημερινά τρέχοντα έξοδα και

να ανταποκριθούν στις δανειακές τους υποχρεώσεις. Λαμβάνοντας υπόψη το γεγονός ότι αρκετοί πλοιοκτήτες προέβησαν στην αγορά πλοίων κατά την περίοδο που οι ναύλοι ήταν σε υψηλά επίπεδα, είχε ως συνέπεια να αγοράσουν τα πλοία σε υψηλή τιμή. Πλέον, με τα επίπεδα των ναύλων ουσιαστικά να καταρρέουν, οδηγούνται σε αδιέξοδο και οι επιλογές για στρατηγικές αντιμετώπισης της κατάστασης είναι πλέον περιορισμένες. Παράλληλα, υποχρεώθηκαν να αναλάβουν σημαντικές αποφάσεις ώστε να σταθεροποιήσουν τη θέση τους απέναντι στις τράπεζες και στις ανταγωνίστριες ναυτιλιακές εταιρείες (Pocuca and Zanne, 2009).

Το έτος 2009, η αγορά της χύδην ναυτιλίας παρέμεινε ασταθής. Το Φεβρουάριο του 2009, ο δείκτης Baltic Exchange Capesize Index (BCI) έφτασε στις 3,822 μονάδες, σε σχέση με τις 830 μονάδες του Δεκεμβρίου του 2008. Αυτό συνέβη λόγω των αυξημένων εξαγωγών σιδηρομεταλλεύματος από την Αυστραλία και τη Βραζιλία. Η σημαντική αύξηση για μεταφορά σιδηρομεταλλεύματος, είχε ως αποτέλεσμα την αύξηση των ναύλων για τα πλοία Capesize, παρά την αυξανόμενη προσφορά χωρητικότητας κατά την ίδια περίοδο. Είναι ενδεικτικό ότι την περίοδο εκείνη, εισερχόταν στην αγορά ένα νεότευκτο πλοίο την ημέρα.

Στο σύνολό του, το 2009, παρά το γεγονός ότι αποτέλεσε ένα έτος απογοήτευσης για τους πλοιοκτήτες, ήταν αρκετά σταθερότερο σε σχέση με το 2008. Το πρώτο εξάμηνο οι ναύλοι αυξήθηκαν, προσφέροντας σημαντική ανακούφιση στην αγορά. Το τρίτο τέταρτο του έτους οι ναύλοι υποχώρησαν, ωστόσο στο τέλος της χρονιάς έκλεισαν στην υψηλότερη τιμή για το 2009. Βέβαια, συγκριτικά με τη μέγιστη τιμή του 2008, το μέγιστο αυτό του 2009 είναι μειωμένο κατά 40% (UNCTAD, 2010).



Σχήμα 4-1 Dry Cargo freight indices, 2004-2010 (UNCTAD, 2010)

Το 2010, οι ναύλοι κυμαίνονταν στο 1/3 σε σχέση με τα επίπεδα του 2007 και του 2008. Το πρώτο εξάμηνο του 2010, οι ναύλοι παρουσιάζονταν σταθεροί, ενώ στο δεύτερο εξάμηνο μειώθηκαν κατά περίπου 25% (UNCTAD, 2011).

Στον πίνακα 4-1 εμφανίζεται η εξέλιξη των ναύλων από τον Δεκέμβριο 2007 έως τον Ιούνιο 2009 στην περίπτωση χρονοναύλωσης 12 μηνών και στην περίπτωση των 18 μηνών για διαφόρους τύπους πλοίων. Στην περίπτωση του Handymax, για παράδειγμα, και περίοδο ναύλωσης 12 μηνών βλέπουμε ότι τον Δεκέμβριο του 2007 ο ναύλος ήταν \$65000 για να φθάσει στο κατώτερο σημείο των \$9000 12-14 μήνες αργότερα και να ευρισκείται στο επίπεδο των \$12500 τον Ιούνιο του 2009. Κατά την ίδια περίοδο οι εξαγωγές σε παγκόσμιο επίπεδο παρουσίασαν σχεδόν τον ίδιο συντελεστή μείωσης, που σε ότι αφορά τον τύπο πλοίου του παραδείγματος μειώθηκαν από \$2000 δισεκατομμύρια σε περίπου \$400 δισεκατομμύρια (5 φορές μικρότερες), γεγονός το οποίο καταδεικνύει με τον πιο εύγλωττο τρόπο την ευθεία συνάρτηση των εξαγωγών με το ύψος των ναύλων.

LSE Issue	Dec. 07		Jan .08		Mar. 08		Sep. 08		Nov. 08	
Period	mid Nov		mid Dec		mid Feb		mid Aug		mid Oct	
TC period	12m	36m	12m	36m	12m	36m	12m	36m	12m	36m
Handysize	41.000	28.000	40.000	27.000	35.000	24.000	38.000	27.000	16.000	13.000
Handymax	65.000	48.000	62.000	45.000	70.000	37.000	55.000	42.000	19.000	18.000
Panamax	80.000	62.000	76.000	58.000	57.000	50.000	70.000	56.000	30.000	28.000
Capesize	165.000	105.000	170.000	100.000	145.000	100.000	150.000	112.000	40.000	35.000

LSE issue	Dec. 08		Feb .09		Mar. 09		Apr. 09		June 09	
Period	mid Nov		mid Jan		mid Feb		mid Mar		mid May	
TC period	12m	36m	12m	36m	12m	36m	12m	36m	12m	36m
Handysize	8.000	8.000	7.000	9.000	9.000	10.000	10.000	10.000	10.500	10.000
Handymax	9.000	12.000	9.000	11.000	10.500	13.000	12,500	12.500	12,500	13.000
Panamax	14.000	17.000	11.500	12.500	14.000	17.000	15.000	14.000	16.000	14.500
Capesize	18.000	19.000	22.500	23.000	29.500	27.000	29.000	21.000	26,500	23.000

Πίνακας 4-1 Εξέλιξη ναύλων από ΔΕΚ/2007 έως ΙΟΥΝ/2009 για χρονοναύλωση 12 μηνών και των 18 μηνών για διαφόρους τύπους πλοίων (Pocuca M., Zanne M. (2009), The Impact of Global Economic Crisis on the Dry Bulk Shipping Industry)

Γενικά, για το έτος 2009 στο σύνολό του, τα επίπεδα των ναύλων για την περίπτωση χρονοναύλωσης περιόδου 12 μηνών, παρουσίασαν σταθερή αύξηση, παρά τη σημαντική υποχώρηση που καταγράφηκε στο τέλος του 2008. Τα Capesize πλοία ηλικίας πέντε ετών και μεγέθους 200,000 dwt, ναυλωνόντουσαν για \$19,700 ανά ημέρα στις αρχές του 2009 (έναντι \$125,000 για την αντίστοιχη περίοδο του 2008) και διπλασίασαν τα ναύλα τους στο τέλος του 2009. Οι ναύλοι των Capesize πλοίων μεγέθους 170,000 dwt και ηλικίας πέντε ετών, ανέρχονταν σε \$18,500 ανά ημέρα τον Ιανουάριο του 2009 (έναντι \$57,000 ανά ημέρα της αντίστοιχης περιόδου του 2008) και κατέληξαν σε \$34,500 ανά ημέρα στο τέλος του 2009. Την καλύτερη απόδοση εμφάνισαν τα πλοία Panamax μεγέθους 75,000 dwt και ηλικίας μέχρι πέντε ετών, οι ναύλοι των οποίων αυξήθηκαν κατά 143% κατά την περίοδο Δεκεμβρίου 2008 – Δεκεμβρίου 2009. Οι ναύλοι των Handymax πλοίων μεγέθους 28,000 dwt ηλικίας μέχρι 10 ετών, από \$6,500 ανά ημέρα τον Ιανουάριο του 2009 αυξήθηκαν σε \$13,500 ανά ημέρα τον Δεκέμβριο του 2009 (Pocuca and Zanne, 2009).

Το 2010, τα επίπεδα των ναύλων βελτιώθηκαν σε σχέση με το προηγούμενο έτος, σημειώνοντας άνοδο 12% στην περίπτωση της χρονοναύλωσης.

Ο πίνακας 4-2 παρουσιάζει την εξέλιξη των ναύλων στην περίπτωση της ελεύθερης αγοράς, κατά την ίδια περίοδο. Οι ναύλοι σε αυτή την περίπτωση κινούνται σε υψηλότερο επίπεδο αλλά υπόκεινται και αυτοί σε έναν αντίστοιχο συντελεστή μείωσης, κατά μέσο όρο περί το 5, όπως και οι ναύλοι της χρονοναύλωσης και οι παγκόσμιες εξαγωγές. Για παράδειγμα, στην περίπτωση ενός πλοίου χωρητικότητας 55000 κόρων, μεταφοράς δημητριακών καρπών από τις ΗΠΑ στην Ιαπωνία, ο ναύλος από \$155/τόννο τον Δεκέμβριο του 2007 έπεσε σε \$41.5/τόννο τον Ιούνιο του 2009.

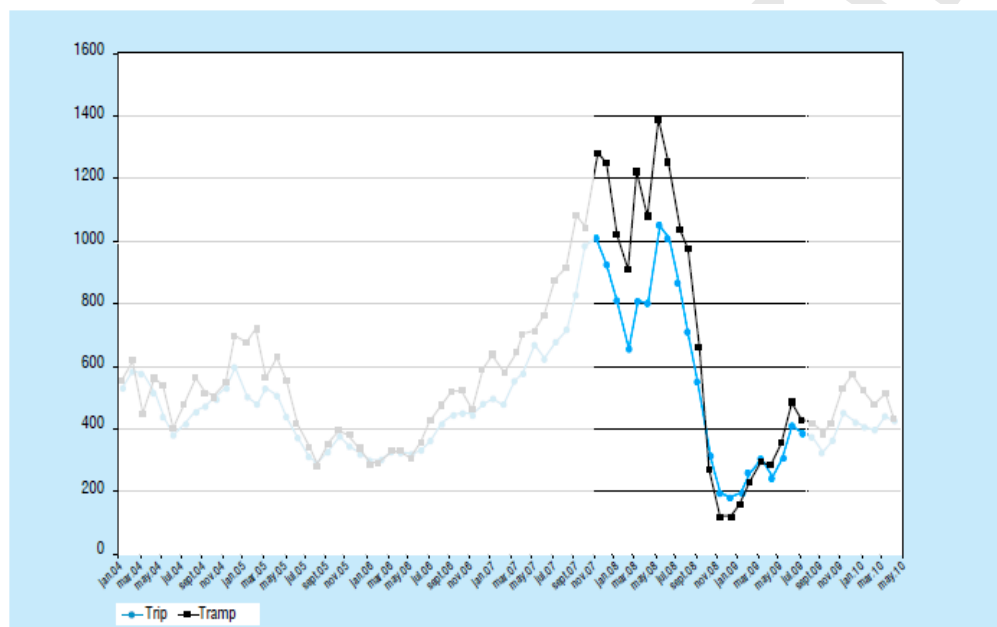
LSE issue	Dec07	Jan08	Mar08	Sep08	Nov08	Dec08	Feb09	Mar09	Apr09	Jun09
Period	Oct	Nov	Jan	July	Sep	Oct	Dec	Jan	Feb	Apr
55.000 DWT USG - Japan (grain)	115.0	120.0	100.0	121.0	75.0	50.0	24.5	25.0	43.0	41.5
150.000 DWT S.AF.- NWE (coal)	48.9	45.2	27.0	42.0	28.0	12.6	5.1	7.5	10.5	7.5
70.000 DWT HR - NWE (coal)	45.0	41.0	32.0	38.0	20.0	13.3	6.5	6.5	10.5	9.9
160.000 DWT Brazil - NWE (iron ore)	46.4	47	25.0	45.0	21.0	11.6	5.1	8.0	12.5	8.8
160.000 DWT Brazil - Far East (iron ore)	85.2	84.2	61.0	86.0	47.0	22.5	9.0	16.5	22.5	18.2
160.000 DWT Aus. - Japan (coal)	38.5	38	32.0	36.0	18.0	12.5	5.8	6.5	10.5	8.2

Πίνακας 4-2 Εξέλιξη των ναύλων στην περίπτωση της ελεύθερης αγοράς, κατά την ίδια περίοδο από ΔΕΚ/2007 έως ΙΟΥΝ/2009 (Pocuca M., Zanne M. (2009), The Impact of Global Economic Crisis on the Dry Bulk Shipping Industry)

Από τα στοιχεία των παραπάνω πινάκων παρατηρούμε ότι την άνοιξη του 2009 οι ναύλοι αυξήθηκαν ενώ οι εξαγωγές συνέχιζαν να μειώνονται. Αυτή η παραφωνία οφείλεται στη μείωση του ενεργού μεταφορικού στόλου. Χαρακτηριστικά τον Μάιο του 2009 το

4.5% των πλοίων μεταφοράς χύδην φορτίου ήταν ακινητοποιημένα ενώ ο αριθμός των πλοίων τα οποία διαλύθηκαν δεκαπλασιάστηκε σε σχέση με την προ κρίσεως περίοδο.

Οι παραπάνω πίνακες εστιάζουν σε μία μικρή χρονική περίοδο εκατέρωθεν του χρόνου έναρξης της παγκόσμιας οικονομικής κρίσης. Πρόκειται για την περίοδο η οποία είναι φωτισμένη στην παρακάτω γραφική παράσταση, όπου παρουσιάζεται παράλληλα η ευρύτερη εικόνα της εξέλιξης των ναύλων “ανά ταξίδι” και της “ελεύθερης αγοράς” για την περίοδο 2004-2010 για μεταφορά χύδην φορτίου.



Σχήμα 4-2 Dry Cargo freight indices, 2004-2010 (UNCTAD, 2010)

Στην φωτισμένη περιοχή της γραφικής παράστασης του Σχήματος 4-2 βλέπουμε την βύθιση των τιμών κατά τα τέλη του 2008 ως αποτέλεσμα της οικονομικής κρίσης. Έκτοτε η κατάσταση βελτιώνεται, ανακουφίζοντας σχετικά τους φορείς που εμπλέκονται στις θαλάσσιες μεταφορές, αλλά και πάλι αν και οι ναύλοι εμφανίζονται να έχουν διπλασιασθεί περί τον Ιανουάριο 2010 σε σχέση με το κατώτερο σημείο τους, το παρουσιαζόμενο μέγιστο είναι μόνο περί το 40% των ναύλων που ίσχυαν στις αρχές του 2008.

Με βάση τα στοιχεία επί των οποίων έχει βασισθεί το παραπάνω γράφημα παρατηρούμε τα εξής:

Στην περίπτωση ενός πλοίου τύπου “Capesize”, τα έσοδά του τον Ιανουάριο 2009 ήταν 22.000\$ ανά ημέρα ενώ στο τέλος του ίδιου έτους είχαν αυξηθεί στις 42.000\$, έχοντας ως αποτέλεσμα ένα μέσο όρο έτους για το 2009 της τάξεως των 35.300\$ ημερησίως, ο οποίος αν και βελτιωμένος σε σχέση με τις τιμές του τέλους του 2008 είναι σημαντικά μικρότερος από τον μέσο όρο των αρχών του 2008 που ήταν 116.175\$ ανά ημέρα.

Στην περίπτωση χρονοναύλωσης 12-μηνιαίας διάρκειας, μετά την δραματική μείωση των ναύλων κατά το 2008 παρατηρήθηκε και εδώ σταθερή άνοδος κατά το 2009. Και πάλι στην περίπτωση ενός πλοίου τύπου “Capesize” χωρητικότητας 200.000 dwt ηλικίας πέντε ετών, τα έσοδα στις αρχές του 2009 ανήλθαν σε 19.700\$ ημερησίως (σε σχέση με τα 125.000\$ την ίδια περίοδο το 2008) για να διπλασιαστούν περί το τέλος του έτους.

Στην περίπτωση μεμονωμένου πλου για την μεταφορά σιδηρομεταλλεύματος από την Βραζιλία στην Κίνα παρατηρούμε τα εξής. Τον Μάιο 2008 η τιμή μεταφοράς ανά τόνο ήταν στο μέγιστό της, 101,80\$, ενώ τον Δεκέμβριο είχε πέσει στα 8,35\$ ανά τόνο και ο μέσος όρος για το 2008 ήταν 64,05\$. Στις αρχές του 2009 η τιμή είχε ανέλθει στα 13,9\$ ανά τόνο για να αυξηθεί στα 43,45\$ στα μέσα του 2009. Η αυξητική αυτή τάση αναστράφη κατά τις αρχές του 2010 και η τιμή έπεσε περί τα 25\$ ανά τόνο λόγω των αμφιβολιών που εκφράστηκαν σχετικά με την ικανότητα της παγκόσμιας οικονομίας να ανακάμψει από την κρίση.

Ο πλέον προσοδοφόρος τύπος πλοίου ήταν το “Panamax” των 75.000 dwt ηλικίας μεταξύ ενός και πέντε ετών, που γνώρισαν αύξηση των εσόδων της τάξεως του 143% κατά την περίοδο από τον Δεκέμβριο 2008 έως τον Δεκέμβριο 2009.

Μετά την κατάρρευση των ναύλων το 2008, οι προσδοκίες για το 2009 ήταν υψηλότερες από την διαμορφωθείσα κατάσταση γεγονός που δημιούργησε σχετική απογοήτευση. Παρά ταύτα, το 2009 μπορεί να χαρακτηριστεί σαν ένα έτος σταθεροποίησης με ομαλή διάρθρωση των τιμών, όπου ναι μεν δεν παρατηρήθηκαν τα υψηλότερα έσοδα των 300.000\$ ανά ημέρα, ούτε όμως και τα χαμηλότερα των 10.000\$ όπως έγινε το 2008 (Pocuca and Zanne, 2009).

Το 2010 αποτέλεσε ένα έτος στο οποίο υπήρξε αυξημένη ζήτηση για μεταφορικές υπηρεσίες χύδην φορτίου κατά 11%, κυρίως λόγω ζήτησης πρώτων υλών από τις

αναπτυσσόμενες χώρες και κυρίως την Κίνα. Επίσης παρατηρήθηκε σημαντική αύξηση στις ποσότητες σιδηρομεταλλεύματος, σε δασικά προϊόντα και σε άνθρακα. Οι καλές καιρικές συνθήκες ευνόησαν την ανάπτυξη των γεωργικών προϊόντων, γεγονός που συνέβαλε με τη σειρά του στην αύξηση της ζήτησης. Πιο συγκεκριμένα, οι διεθνείς εισαγωγές σε ζάχαρη αυξήθηκαν κατά 10% και σε ρύζι κατά 6%. Παρόλα αυτά, η μεταφορική ικανότητα του στόλου αυξήθηκε κατά 16%, οδηγώντας σε πτώση των ναύλων. Η υπερπροσφορά χωρητικότητας αποτέλεσε τον βασικό παράγοντα πτώσης των ναύλων και οφείλεται στον αυξημένο αριθμό παραγγελιών της περιόδου άνθησης της ναυτιλιακής αγοράς. Αυτή η τάση, σύμφωνα με τα στοιχεία που προκύπτουν από τα ναυπηγεία, θα εξακολουθήσει να ισχύει ιδιαίτερα στην bulk αγορά. Κάποιοι πλοιοκτήτες θα βρουν την ευκαιρία να εκσυγχρονίσουν το στόλο τους, αλλά αν δεν προβούν στην καταστροφή των παλαιότερων ηλικιακά πλοίων τους, τότε θα υπάρχουν στην αγορά πολλά πλοία, γεγονός που θα σημαίνει τη διατήρηση των ναύλων σε χαμηλά επίπεδα (UNCTAD, 2011).

4.1.3 *ΤΙΜΕΣ ΠΛΟΙΩΝ*

Γενικά ισχύει ότι σε περίοδο άνθησης του εμπορίου ένα μεταχειρισμένο πλοίο 5 ή και 10 ετών είναι γενικά ακριβότερο από ένα νεόκτιστο, δεδομένου ότι τότε προέχει η ταχεία διαθεσιμότητά του προκειμένου να αξιοποιηθούν οι προσοδοφόρες ευκαιρίες ναύλωσης. Σε περίοδο κρίσης οι τιμές τόσο των νέων όσο και των μεταχειρισμένων πλοίων μειώνονται αλλά τα καινούργια είναι ακριβότερα από τα μεταχειρισμένα καθόσον ο χρόνος παράδοσης δεν αποτελεί σημαντικό παράγοντα. Αυτός ο κανόνας επιβεβαιώνεται και κατά την εξεταζόμενη περίοδο, κατά την οποία η πτώση του όγκου του διεθνούς εμπορίου, ως συνέπεια της οικονομικής κρίσης, έχει αφήσει την υπογραφή της και στην αξία των πλοίων. Μία συνιστώσα αυτής της αξίας είναι η τιμή του χάλυβα ο οποίος αποτελεί το κύριο δομικό στοιχείο των πλοίων. Λόγω της περίσσειας παραγωγής χάλυβα, η τιμή του μειώθηκε και θα μπορούσε κανείς να υποθέσει ότι αυτό συνέβαλε στην πτώση της τελικής αξίας των πλοίων. Εν τούτοις, στην προκειμένη περίπτωση, η πτώση των τιμών είναι αποτέλεσμα κυρίως της κατάστασης της αγοράς.

Στον Πίνακα 4-3 παρατηρούμε ότι τον Ιανουάριο του 2008 ένα καινούριο Handymax κόστιζε \$48 εκατομμύρια ενώ ένα αντίστοιχο μεταχειρισμένο 5 ετών \$71,5. Το

ίδιο πλοίο τον Ιούνιο του 2009 άξιζε \$33 εκατομμύρια το καινούριο και \$25 εκατομμύρια το μεταχειρισμένο, παρατηρούμε δηλαδή παράλληλη πτώση τόσο του νεόκτιστου όσο και του μεταχειρισμένου πλοίου αλλά αναστροφή της σχέσης υπέρ του νεόκτιστου (Pocuca and Zanne, 2009).

LSE issue	Jan.08		Mar.08		Sep.08		Nov.08		Dec.08		Feb.09		Mar-09		Apr.09		June 09	
Period	Dec		Feb		Aug		Oct		Nov		Jan		Feb		Mar		May	
	N	0	N	0	N	0	N	0	N	0	N	0	N	0	N	0	N	0
Handysize	39	34	39	34	40	58	40	58	36	58	32	22	30	22	30	21	28	20
Handymax	48	71.5	48	75.5	48	71	48	71	45	35	39	24	36	24	33	24	33	25
Panamax	54	90	55	90	55	90	53	90	49	29.5	43	28	40	29	38	29	36	29
Capesize	97	150	97	150	98	160	98	160	90	68	84	44	80	49	75	49	72	49

Πίνακας 4-3 Τιμές καινούριων και μεταχειρισμένων πλοίων Εξέλιξη κατά την περίοδο από IAN/2008 έως IOYN/2009 (Pocuca M., Zanne M. (2009), The Impact of Global Economic Crisis on the Dry Bulk Shipping Industry)

Αντίστοιχα στην περίπτωση ενός πλοίου τύπου “Capesize” ηλικίας πέντε ετών η αξία του το 2008 ήταν κατά μέσο όρο 123,2\$ εκατομμύρια ενώ το 2009 μόλις 47,3\$ εκατομμύρια με μικρή ανοδική τάση (περί τα 52\$ εκατομμύρια τον Φεβρουάριο 2010). Οι πλοιοκτήτες, ανήμποροι πλέον να πουλήσουν τα πλοία τους, αντιμετωπίζουν καθημερινά οικονομικές απώλειες και πιέσεις σχετικά με τα κεφάλαια που κατέχουν. Έτσι, αναπόφευκτα οδηγούνται στην απόφαση είτε να αποσύρουν τα πλοία τους από την αγορά, είτε να τα δέσουν στα λιμάνια, σε μια προσπάθεια να συμβάλλουν με τις αποφάσεις τους στην αποκατάσταση των ναύλων.

Τον Απρίλιο του 2009, η τιμή για ένα πλοίο μεταφοράς χύδην ξηρού φορτίου μεγέθους 170,000 dwt ήταν \$424 ανά τόνο. Η τιμή αυτή αντιπροσωπεύει τα 2/3 της αξίας ανά τόνο για ένα πλοίο μεγέθους 45,000 dwt και είναι η χαμηλότερη τιμή ανά τόνο για όλα τα μεγέθη πλοίων της κατηγορίας των bulk carriers.

Οι τιμές για τα μεταχειρισμένα πλοία την ίδια χρονική περίοδο, εμφάνισαν μεγαλύτερη διακύμανση. Η μέγιστη τιμή των μεταχειρισμένων πλοίων καθορίζεται από την παράμετρο του κόστους παραγωγής, ενώ η κατώτατη τιμή διαμορφώνεται από την τιμή του scrap. Μεταξύ 2001 και 2007, οι τιμές για τα πλοία μεταφοράς χύδην ξηρού φορτίου ηλικίας πέντε ετών σχεδόν εξαπλασιάστηκαν, φτάνοντας σε επίπεδα πολύ ανώτερα από τις

τιμές των νεότευκτων πλοίων. Στα τέλη του 2008, ένα bulk carrier 170,000 dwt ηλικίας πέντε ετών, ήταν 47% φθηνότερο από ένα αντίστοιχο νεότευκτο πλοίο (UNCTAD, 2009).

Το 2009, η τιμή ενός bulk carrier ηλικίας 10 ετών μειώθηκε από 45% έως 61% σε σχέση με την αντίστοιχη τιμή το 2008. Οι τιμές των νεότευκτων πλοίων μεταφοράς χύδην ξηρού φορτίου μειώθηκαν το 2010. Οι πλοιοκτήτες σταμάτησαν να προβαίνουν σε νέες παραγγελίες, ακύρωσαν αρκετές από τις τρέχουσες στο έτος παραγγελίες και καθυστέρησαν τις παραλαβές των νέων υπό κατασκευή πλοίων. Τα ναυπηγεία αντέδρασαν, μειώνοντας τις τιμές των πλοίων με σκοπό να προσελκύσουν τους πλοιοκτήτες για νέες παραγγελίες (UNCTAD, 2010).

Οι τιμές των μεταχειρισμένων πλοίων το 2010 παρουσίασαν διαφορετική τάση, με κάποιες κατηγορίες πλοίων να κατέχουν υψηλότερες τιμές σε σχέση με άλλες. Στον πίνακα 4-4 παρουσιάζεται η συνολική τάση των τιμών των bulk carriers από την έναρξη της οικονομικής κρίσης και έπειτα (UNCTAD, 2011).

Type and size of vessel	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	% change 2010/2009
Oil tanker, Handy, 50 000 dwt	28	35	42	47	50	52	40	36	-10.0
Oil tanker, Suezmax, 160 000 dwt	47	60	73	76	85	94	70	66	-5.7
Oil tanker, VLCC, 300 000 dwt	67	91	119	125	136	153	116	103	-11.2
Chemical tanker, 12 000 dwt	12	16	18	21	33	34	33	28	-15.2
LPG carrier, 15 000 m ³	28	36	45	49	51	52	46	41	-10.9
LNG carrier, 160 000 m ³	153	173	205	217	237	222	226	208	-8.0
Dry bulk – Handysize, 30 000 dwt	16	19	21	22	33	38	29	25	-13.8
Dry bulk, Capesize, 150 000 dwt, 5 years old	23	32	35	36	47	54	39	35	-10.3
Dry bulk, Panamax, 75 000 dwt	38	55	62	62	84	97	69	58	-15.9
Container, geared, 500 TEUs	13	18	18	16	16	21	14	10	-28.6
Container, gearless, 6 500 TEUs	67	86	101	98	97	108	87	75	-13.8
Container, gearless, 12 000 TEUs	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	154	164	114	107	-6.1

Πίνακας 4-4 Representative new building prices, 2003–2010 (millions of dollars, average prices) (UNCTAD, 2011)

Type and size of vessel	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	% change 2010/2009
Oil tanker, Handy, 45 000 dwt, 5 years old	25	35	44	47	40	51	36	26	-13.3
Oil tanker, Suezmax, 150 000 dwt, 5 years old	43	60	72	76	87	95	59	62	5.1
Oil tanker, VLCC, 300 000 dwt, 5 years old	60	91	113	116	124	145	84	86	2.4
Chemical tanker, 12 000 dwt, 10 years old	9	11	12	14	23	23	20	13	-35.0
LPG carrier, 15 000 m ³ , 10 years old	21	23	30	39	40	39	30	25	-16.7
Dry bulk, Handysize, 28 000 dwt, 10 years old	10	15	20	20	28	31	17	20	17.6
Dry bulk, Panamax, 75 000 dwt, 5 years old	20	35	40	39	83	70	31	25	-19.4
Dry bulk, Capesize, 150 000 dwt, 5 years old	--	--	--	--	--	--	47	54	14.9
Dry bulk, Capesize, 150 000 dwt, 10 years old	23	41	32	44	75	82	32	--	n.a.
Container, geared, 500 TEUs, 10 years old	5	7	11	10	9	13	4	6	50.0
Container, geared, 2 500 TEUs, 10 years old	20	29	39	41	24	36	18	23	27.8
Container, gearless, 12 000 TEUs	25	34	43	44	43	45	24	28	16.7

Πίνακας 4-5 Second-hand prices for five-year-old ships, 2003–2010 (millions of dollars, end-of-year figures) (UNCTAD, 2011)

4.1.4 ΠΑΡΑΓΩΓΗ ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΙΟ ΔΗΜΗΤΡΙΑΚΩΝ

Στον γενικό όρο “Χύδην Φορτίο” περιλαμβάνεται μία ευρεία κατηγορία υλικών με ιδιαιτερότητες τόσο ως προς τους παράγοντες διαμόρφωσης του διακινούμενου όγκου όσο και τις απαιτήσεις μεταφοράς. Η λεπτομερέστερη εξέταση μίας κατηγορίας “Χύδην Φορτίου” θα ρίξει περισσότερο φως στην κατάσταση που έχει διαμορφωθεί σε αυτόν τον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών. Μία τέτοια κατηγορία είναι εν προκειμένω τα δημητριακά τα οποία έχουν τεράστια σημασία για την καθημερινή διατροφή του παγκόσμιου πληθυσμού. Με τον όρο δημητριακά εννοούνται τα σιτηρά, ο αραβόσιτος, το

κριθάρι, η σόγια, το ρύζι κ.τ.λ. Η παραγωγή δημητριακών έχει τριπλασιασθεί από το 1961 έως σήμερα ενώ ο παγκόσμιος πληθυσμός διπλασιάστηκε με αποτέλεσμα την αύξηση της ποσότητας που αντιστοιχεί ανά άτομο. Μόνο κατά την τετραετία 2006-2009, η παραγωγή αυξήθηκε κατά 9%, από 1575 σε 1715 εκατομμύρια τόνους. Ωστόσο, τα δημητριακά δεν χρησιμοποιούνται μόνο για την διατροφή των ανθρώπων και των ζώων αλλά σημαντικό μέρος αυτών διοχετεύεται σε άλλους τομείς, όπως η παραγωγή καυσίμων. Το ήμισυ περίπου της παραγωγής (48%) καταναλώνεται από τον άνθρωπο, το 35% χρησιμοποιείται για την διατροφή ζώων από τα οποία λαμβάνεται ένα εξίσου σημαντικό διατροφικό προϊόν, το κρέας, με 5 κιλά δημητριακών να αντιστοιχούν στην παραγωγή ενός κιλού κρέατος, και τέλος το 17% χρησιμοποιείται για την παραγωγή αιθανόλης και άλλων καυσίμων, με το ποσοστό αυτό να αναθεωρείται σταδιακά προς τα επάνω (Pocuca and Zanne, 2009).

Η γεωγραφική κατανομή παραγωγής δημητριακών επηρεάζεται από πάρα πολλούς παράγοντες, μεταξύ των οποίων η γεωργική παραγωγή, η κατανάλωση, η αύξηση του πληθυσμού, η μεταβολή του ανά κεφαλή εισοδήματος, η εφαρμοζόμενες πολιτικές εμπορίου, κ.τ.λ. Επιπλέον, η παραγόμενη ποσότητα δημητριακών εξαρτάται σε πολύ μεγάλο βαθμό από την εποχή του έτους και επηρεάζεται σημαντικά από μη ελεγχόμενους εξωγενείς παράγοντες, όπως οι καιρικές συνθήκες. Όλα αυτά καθιστούν δυσχερή τον σχεδιασμό της εμπορίας και της μεταφοράς των δια θαλάσσης και οδηγεί τις εμπλεκόμενες πλευρές να στρέφονται κατά βάση στην ελεύθερη αγορά ναυλώσεων, οι οποίες εμπεριέχουν πάντοτε υψηλότερο βαθμό επιχειρησιακού κινδύνου για τους φορείς των θαλασσίων μεταφορών καθόσον δεν μπορεί να θεωρηθεί δεδομένη η ανάληψη κάποιου φορτίου. Αυτό το εγγενές ρίσκο έχει ως αποτέλεσμα να διεκδικούνται και να καταβάλλονται υψηλότεροι ναύλοι σε σχέση με αυτούς που θα καταβάλλονταν εάν γινόταν χρονοναύλωση του πλοίου.

Η δια θαλάσσης μεταφορά δημητριακών, πέραν της εξασφάλισης του πλοίου, απαιτεί προσεκτικό σχεδιασμό και επιπλέον μέτρα ώστε ο πλους να είναι ασφαλής. Πρέπει να οργανωθεί προσεκτικά η φόρτωση και η εκφόρτωση του φορτίου με την δεύτερη να απαιτεί μεγάλο αριθμό αυτοκινήτων η και μικρών πλωτών μέσων σε περίπτωση που το λιμάνι προορισμού δεν διαθέτει κατάλληλες υποδομές. Οι ειδικές αυτές απαιτήσεις καθιστούσαν τα πλοία τύπου Handymax ή τουλάχιστον Panamax ως την κύρια επιλογή μεταφοράς δημητριακών. Λόγω του περιορισμένου αριθμού αυτών των πλοίων υπήρξε μία

αύξηση των ναύλων για διάστημα ενός περίπου έτους από τις αρχές του 2007. Τα τελευταία χρόνια, ωστόσο, υπάρχει μία μετατόπιση του τρόπου μεταφοράς στην χρήση containers, γεγονός το οποίο προσφέρει περισσότερες επιλογές στους παραγωγούς λόγω του μεγάλου και αυξανόμενου στόλου πλοίων μεταφοράς containers, επιτυγχάνοντας έτσι χαμηλότερους ναύλους σε σχέση με τις συμβάσεις της ελεύθερης αγοράς καθώς και καλύτερες υπηρεσίες. Παρά την αυξανόμενη αυτή στροφή προς την λύση των containers, ο κύριος όγκος των δημητριακών μεταφέρεται ακόμη από πλοία χύδην φορτίου τα οποία διατίθενται στην ελεύθερη αγορά. Η μεταφερόμενη δε ποσότητα δημητριακών αποτελεί ένα κάθε άλλο παρά ευκαταφρόνητο ποσοστό του συνολικά μεταφερόμενου χύδην φορτίου σε παγκόσμιο επίπεδο. Συγκεκριμένα το 2007 το 25% του μεταφερθέντος παγκοσμίως χύδην φορτίου ήταν δημητριακά, χωρίς να προσμετράται σε αυτό ο μεταφερόμενος δια θαλάσσης όγκος δημητριακών στο εσωτερικό των χωρών. Ο ρυθμός αύξησης της μεταφερόμενης ποσότητας είναι της τάξης του 2.4% ετησίως.

Η Βόρεια Αμερική συγκαταλέγεται μεταξύ των μεγαλύτερων παραγωγών δημητριακών στον πλανήτη. Το 2007 παρήχθησαν στις ΗΠΑ 350 εκατομμύρια τόνοι από τους οποίους τα 60 εκατομμύρια χρησιμοποιήθηκαν για παραγωγή αιθανόλης τα δε υπόλοιπα καταναλώθηκαν είτε στις ΗΠΑ ή εξήχθησαν για κάλυψη διατροφικών αναγκών. Το ύψος αυτό των εξαγωγών κατατάσσει τις ΗΠΑ στις πέντε πρώτες θέσεις παγκοσμίως.

Ο κύριος όγκος των εξαγόμενων δημητριακών των ΗΠΑ διοχετεύεται προς την Ιαπωνία. Γενικά η Ιαπωνία αποτελεί τον 4ο μεγαλύτερο εμπορικό συνεργάτη των ΗΠΑ με το ύψος των συναλλαγών να ανέρχεται στα 206 δισεκατομμύρια δολάρια το 2008. Οι κύριες κατηγορίες των εξαγόμενων αμερικανικών προϊόντων ήταν: μηχανήματα (7.8\$ δις), οπτικά και ιατρικά είδη (6.8\$ δις), αεροπλάνα (6.3\$ δις), ηλεκτρικές συσκευές (5.2\$ δις) και δημητριακά (13.3\$ δις).

Το κόστος παραγωγής δημητριακών στην Ιαπωνία είναι ιδιαίτερα υψηλό, σε σύγκριση με άλλες χώρες, και κάθε προσπάθεια εγχώριας παραγωγής δεν θα άντεχε στον διεθνή ανταγωνισμό. Οι ανάγκες της Ιαπωνίας σε δημητριακά ανέρχονται στους 5.5 δις τόνους ετησίως, εκ των οποίων τα 3.1 δις τόνοι εισάγονται από τις ΗΠΑ, καθιστώντας την Ιαπωνία τον τρίτο μεγαλύτερο εισαγωγέα για τα δημητριακά των ΗΠΑ.

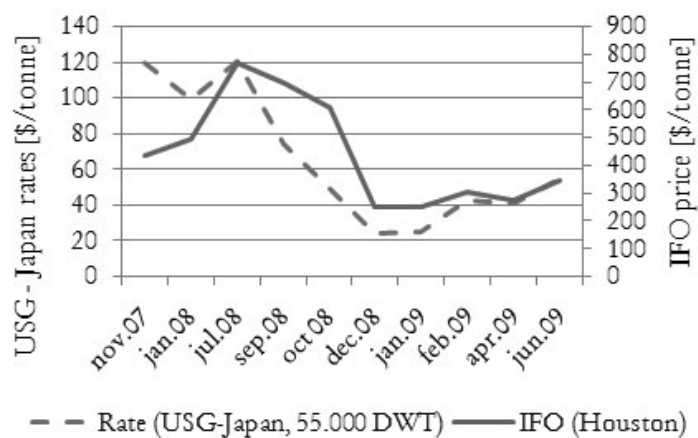
Τα μεγέθη των διακινούμενων προϊόντων σε αυτή την κατηγορία είναι λοιπόν τόσο σημαντικά που η εξέτασή τους οδηγεί σε ασφαλή συμπεράσματα σχετικά με την παρατηρούμενη τάση.

Όπως φαίνεται στον πίνακα 4-6 το ύψος εξαγωγών παρέμεινε ουσιαστικά σταθερό, προ και μετά την έναρξη της παγκόσμιας οικονομικής κρίσης. Η όποια μείωση κατανάλωσης λόγω της πτώσης της αγοραστικής ικανότητας του πληθυσμού αντισταθμίζεται από το γεγονός ότι σε περιόδους οικονομικής κρίσης όπου η ανεργία αυξάνεται, αλλάζουν παράλληλα και οι διατροφικές επιλογές του πληθυσμού με αποτέλεσμα να αυξάνεται η κατανάλωση ρυζιού και λοιπών δημητριακών.

LSE issue	Period covered	No. of sailings	Volume [mdwt]	Average shipment [tones]
Jan 08	Aug 07	29	1,83	63103
	Sep 07	38	2,53	66579
Mar 08	Oct 07	38	2,53	66579
	Nov 07	35	1,88	53714
Sep 08	Apr 08	38	2,38	62632
	May 08	40	2,58	64500
Nov 08	Jun 08	38	2,33	61316
	Jul 08	33	2,06	62424
Dec 08	Aug 08	37	2,22	60000
Apr 09	Nov 08	39	2,60	66667
	Dec 08	30	1,95	65000
Jun 09	Jan 09	34	2,31	67941
	Feb 09	32	2,06	64375

Πίνακας 4-6 Ύψος εξαγωγών προ και μετά την έναρξη της παγκόσμιας οικονομικής κρίσης (Pocuca M., Zanne M. (2009), The Impact of Global Economic Crisis on the Dry Bulk Shipping Industry)

Παρά το γεγονός ότι ο όγκος του μεταφερόμενου εμπορίου παρέμεινε ουσιαστικά σταθερός, οι ναύλοι μειώθηκαν ακολουθώντας την γενικότερη τάση αλλά και την πτώση της τιμής του πετρελαίου (όπως φαίνεται στην Εικόνα 4-3).



Σχήμα 4-3 Ύψος ναύλων σε σχέση με τιμή πετρελαίου (Pocuca M., Zanne M. (2009), The Impact of Global Economic Crisis on the Dry Bulk Shipping Industry)

Φαίνεται λοιπόν ότι η οικονομική κρίση συμπαρέσυρε και τομείς στους οποίους δεν υπήρχε εμφανής αιτία κάμψης των ναύλων. Βέβαια με τον κανόνα των συγκοινωνούντων δοχείων το αποτέλεσμα δεν πρέπει να μας εκπλήσσει, διότι ναι μεν δεν μετεβλήθη ο διακινούμενος όγκος υλικών αλλά τα διατιθέμενα πλοία μεταφοράς αυξήθηκαν λόγω της μείωσης άλλων εμπορικών δραστηριοτήτων.

4.2 ΟΙ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΗΣ ΧΤΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΚΡΙΣΗΣ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΤΑΚΤΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ

Η οικονομική ύφεση του 2008 έχει σημαντική επίδραση στο διεθνές εμπόριο, τις μεταφορές και την εφοδιαστική (logistics). Οι επιδράσεις είναι τόσο θετικές όσο και αρνητικές, με τη λογική ότι η κρίση παρέχει ευκαιρίες για την υιοθέτηση νέων μεθόδων για την επίτευξη βελτιστοποίησης. Η ναυτιλία τακτικών γραμμών επηρεάστηκε με τη σειρά της, σε επίπεδο προσφερόμενης χωρητικότητας, παραγγελίας νέων πλοίων, παροχής υπηρεσιών και συσχετισμού των ρόλων των πρωταγωνιστών της.

Η ναυτιλιακή βιομηχανία εξαρτάται από τις ροές κεφαλαίων, παρουσιάζει μεγάλα οικονομικά ρίσκα και ασταθή εισοδήματα. Επιπρόσθετα, επηρεάζεται από τα επίπεδα τιμών του πετρελαίου και των συναλλαγματικών ισοτιμιών. Για αυτούς τους λόγους, η ικανότητα αποπληρωμής των αναπτυσσόμενων χρεών από μέρος των ναυτιλιακών

εταιρειών αποτελεί ένα βασικό σημείο αναφοράς για τους επενδυτές, ειδικά κατά την περίοδο μιας οικονομικής κρίσης.

Η σταθερά αυξανόμενη δυνατότητα των χωρών της Άπω Ανατολής για χαμηλού κόστους κατασκευές κατά την περίοδο 2005-08, επέφερε σημαντική αύξηση στα επίπεδα ζήτησης των θαλάσσιων μεταφορών, με τις τιμές των ναύλων να κυμαίνονται σε υψηλά επίπεδα. Η τρέχουσα παγκόσμια οικονομική κρίση τάραξε το διεθνές εμπόριο, επηρεάζοντας τη ζήτηση της μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, προκαλώντας μείωση των αντίστοιχων ναύλων. Επιπλέον, η ισοτιμία Ευρώ/ Δολαρίου είχε επίδραση στην απόφαση για μακροπρόθεσμες χρονοναυλώσεις με τη χρήση συναλλαγματικών συνδυασμών. Ο όγκος του φορτίου εμπορευματοκιβωτίων επηρεάστηκε με τη σειρά του από την απότομη μείωση των ναύλων στη χύδην ναυτιλία, έχοντας ως αποτέλεσμα τη μετατόπιση φορτίου της ναυτιλίας τακτικών γραμμών στη χύδην μεταφορά (Samaras and Papadopoulou, 2010).

4.2.1 ΝΑΥΛΟΙ

Το 2008, όπως φαίνεται και στον Πίνακα 4-7, υπήρξε πτώση των ναύλων για σχεδόν όλους τους τύπους πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων. Για πλοία χωρητικότητας 1,600 – 1,999 TEUs σημειώθηκε πτώση των ναύλων κατά 15,8%. Για τα πλοία χωρητικότητας από 200 έως 500 TEUs το 2008 αποτέλεσε κερδοφόρο έτος. Το γεγονός αυτό είναι αξιοσημείωτο αν αναλογιστεί κανείς τις αρνητικές τάσεις που επικρατούν στο σύνολο της ναυτιλιακής αγοράς. Ενώ οι μέσοι ναύλοι το 2008 ήταν υψηλότεροι από τις ανώτερες τιμές του 2004, η πτώση που ξεκίνησε στο τέλος του έτους συνεχίστηκε και το 2009. Τον Απρίλιο του 2009 οι ναύλοι για τους περισσότερους τύπους πλοίων ήταν κατώτεροι από τα επίπεδα του 2000. Κατά την περίοδο 2008- 09, σημειώθηκε υποχώρηση της τάξης του 60% στη γραμμή Ευρώπη – Ασία,. Στη γραμμή αυτή, η υποχώρηση των ναύλων ήταν απότομη μετά το πρώτο τέταρτο του 2008. Τόσο στην Υπερειρηνική (Η.Π.Α. – Ασία και Ασία – Η.Π.Α.), όσο και στην Υπερατλαντική (Ευρώπη – Η.Π.Α. και Η.Π.Α. – Ευρώπη) διαδρομή η πτώση των ναύλων ήταν απότομη μετά το τελευταίο τέταρτο του έτους 2008.

Ship type (TEUs)	Container ship time charter rates (\$ per 14-ton slot/day)								
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Gearless									
200-299	15.71	15.74	16.88	19.57	25.02	31.71	26.67	27.22	26.00
300-500	14.52	14.72	15.14	17.48	21.73	28.26	21.67	22.27	19.95
Gearled/Gearless									
2,000-2,299	10.65	7.97	4.90	9.75	13.82	16.35	10.51	11.68	9.96
2,300-3,400			5.96	9.29	13.16	13.04	10.18	10.74	10.66
Gearled/Gearless									
200-299	17.77	17.81	17.01	18.93	27.00	35.35	28.04	29.78	32.12
300-500	14.60	14.90	13.35	15.55	22.24	28.82	22.04	21.34	21.39
600-799			9.26	12.25	19.61	23.70	16.62	16.05	15.64
700-999			9.11	12.07	18.37	21.96	16.73	16.9	15.43
1,000-1,299	11.87	8.78	6.93	11.62	19.14	22.58	14.28	13.69	12.24
1,600-1,999	10.35	7.97	5.67	10.04	16.08	15.81	11.77	12.79	10.77

Ship type (TEUs)	Monthly averages for 2008											
	Jan	Feb	Mar	Apr	May	Jun	Jul	Aug	Sep	Oct	Nov	Dec
Gearless												
200-299	29.23	28.49	30.16	27.96	28.77	29.10	29.87	28.25	23.89	19.55	20.31	16.45
300-500	22.37	23.77	24.49	23.34	21.88	23.04	23.82	20.53	20.68	16.32	13.91	9.78
Gearled/Gearless												
2,000-2,299	13.18	13.10	12.59	12.78	11.98	10.15	10.15	9.20	8.54	6.62	6.62	4.63
Gearled/Gearless												
2 300-3,400	12.53	12.53	10.97	11.31	10.82	10.82	10.48	10.53	9.47	9.47	9.47	9.47
200-299	32.39	33.61	33.35	35.78	35.78	35.85	35.85	30.70	30.05	30.74	25.65	25.65
300-500	23.66	27.60	24.03	22.51	23.37	18.75	21.52	22.22	21.33	20.94	16.35	14.44
600-799	16.47	17.59	17.94	18.27	17.43	17.43	15.77	15.37	14.94	12.14	12.14	12.14
700-999	18.42	18.74	17.39	18.18	17.63	17.21	17.63	16.01	14.39	12.55	9.57	7.40
1,000-1,299	14.58	15.04	15.49	15.80	15.29	15.04	13.48	10.89	10.19	9.37	6.35	5.39
1,600-1,999	13.68	13.84	13.75	13.09	12.48	11.36	10.51	11.30	9.75	7.62	7.13	4.69

Ship type (TEUs)	Monthly averages for 2009					
	Jan	Feb	Mar	Apr	May	Jun
Gearless						
200-299	15.49	12.49	13.22	11.75	10.61	13.48
300-500	10.94	9.59	9.13	8.46	8.94	8.79
Geared/Gearless						
2,000-2,299	4.63	3.22	3.22	2.40	2.40	2.51
2 300-3,400	9.47	9.47	2.79	2.60	2.46	2.31
Geared/Gearless						
200-299	20.84	18.21	17.17	17.17	15.70	15.33
300-500	12.54	10.67	9.37	9.51	8.69	10.99
600-799	12.14	7.19	6.21	6.31	6.18	6.35
700-999	7.52	6.89	5.86	5.98	6.00	5.93
1,000-1,299	5.03	4.89	4.53	4.10	3.79	3.82
1,600-1,999	4.65	3.71	3.45	3.22	2.84	2.84

Πίνακας 4-7 Container ship time charter rates (\$ per 14-ton slot/day)(UNCTAD, 2009)

Για το έτος 2010, ενώ υπήρξε αποκατάσταση της τάξης του 75% για τα επίπεδα των ναύλων σε σχέση με την πτώση του 2009, οι ναύλοι παρέμειναν στα επίπεδα του μισού συγκρινόμενοι με αυτούς του 2008. Η ανοδική τάση των ναύλων που παρατηρήθηκε το 2010 σε συνδυασμό με την παραλαβή νέων πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, σήμανε και την αρχή της αισιοδοξίας για έξοδο από την έντονη καμπή της κρίσης στη liner αγορά. Βέβαια, το κυρίαρχο ερώτημα ήταν αν η ανάκαμψη αυτή οφειλόταν στην αυξανόμενη ζήτηση για μεταφορές ή ήταν μια σύμπτωση λόγω του περιορισμού της προσφερόμενης χωρητικότητας από πλευράς πλοιοκτητών. Επιπρόσθετα, είναι φανερό ότι τα μέσα ετήσια επίπεδα των ναύλων ήταν υψηλότερα το 2010 σε σχέση με τα αντίστοιχα του 2009, όμως παρέμειναν σε σημαντικά χαμηλότερα επίπεδα σε σχέση με προγενέστερες περιόδους άνθησης της αγοράς (UNCTAD, 2010). Αυτή η ανοδική τάση εξακολούθησε σε ανάλογο βαθμό και το 2011 (UNCTAD, 2011).

Εκτός των αλλαγών που υπήρξαν στον προγραμματισμό και στα δρομολόγια των πλοίων, η αδρανοποίηση αρκετών πλοίων στα αγκυροβόλια λιμένων λόγω έλλειψης ναυλώσεων ή φορτίου, αντικατοπτρίζει με τη σειρά της την πραγματικότητα της εποχής.

Πέρα της αδρανοποίησης των πλοίων, προκύπτει υπερπροσφορά χωρητικότητας με την παράδοση νέων πλοίων, οι παραγγελίες των οποίων έλαβαν χώρα σε προγενέστερα έτη. Περισσότερα από 120 πλοία με χωρητικότητα 12000 – 14000 TEUs αναμενόταν να παραδοθούν μέχρι το Δεκέμβριο του 2011, αν δεν υπήρχαν ακυρώσεις λόγω της οικονομικής κρίσης. Σύμφωνα με τις μεγάλες εταιρείες, οι παραγγελίες της Maersk Lines για νεότευκτα πλοία περιλαμβάνουν 58 πλοία με συνολική χωρητικότητα 408750 TEUs και παραλαβή έως το 2012. Το βιβλίο παραγγελιών της MSC περιλαμβάνει 34 νέα πλοία με συνολική χωρητικότητα 374600 TEUs, με την πλειοψηφία των οποίων να παραλαμβάνεται εντός του 2011. Η CMA GGM έθεσε σε παραγγελία 46 πλοία με συνολική χωρητικότητα 416,110 TEUs, με παραλαβή το 2012, ενώ αρκετά παραδόθηκαν το 2010. Η APL παρήγγειλε μόνο 11 νεότευκτα πλοία με 100,508 TEUs συνολική χωρητικότητα, η πλειοψηφία των οποίων θα παραληφθεί εντός του 2012. Είναι σημαντικό να τονισθεί ότι οι παραγγελίες νεότευκτων πλοίων έχουν παρουσιάσει σημαντική μείωση σε σχέση με παλαιότερα έτη.

Η ναυτιλία έχει επηρεαστεί σε σημαντικό βαθμό και από τη δυσχερή οικονομική κατάσταση των βιομηχανικών επιχειρήσεων, καθώς το κλείσιμο μεγάλων πολυεθνικών εταιρειών οδηγεί σε μείωση της ζήτησης για εξαγωγές. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί η απόφαση της Maersk Line να απολύσει 3000 υπαλλήλους της από τον τομέα των εμπορευματοκιβωτίων σύμφωνα με στοιχεία του Ιανουαρίου του 2008, να κλείσει το κέντρο διεθνών υπηρεσιών στο Guangdong το Νοέμβριο του 2008 και να μειώσει κατά 700 τα σημεία εργασίας στην κινέζικη αγορά το 2009 (UNCTAD, 2011).

4.2.2 *ΤΙΜΕΣ ΠΛΟΙΩΝ*

Το 2009 τα επίπεδα τιμών των πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων παρουσίασαν πτώση, συγκρινόμενα με τα μέγιστα επίπεδα του 2007. Ιδιαίτερα αξιοσημείωτο, όμως, είναι το γεγονός ότι τον Απρίλιο του 2009, η τιμή ανά TEU ενός πλοίου μεταφοράς 12,500 TEUs ήταν στα ίδια επίπεδα με την τιμή μικρότερων πλοίων

μεταφοράς 4,000 TEUs. Η εξήγηση δίνεται από τον μεγάλο αριθμό παραγγελιών νέων containerships μεγάλου μεγέθους, γεγονός που διατήρησε την τιμή των νεότευκτων πλοίων αυτής της κατηγορίας σε υψηλά επίπεδα (UNCTAD, 2009).

Το 2010 αποτέλεσε ένα έτος κατά το οποίο οι πλοιοκτήτες περιόρισαν σε σημαντικό βαθμό τις νέες παραγγελίες, ματαίωσαν τις τρέχουσες και μετέφεραν τις ημερομηνίες παραλαβής των υπό κατασκευή πλοίων. Τα ναυπηγεία θέλοντας να προσελκύσουν τους πλοιοκτήτες για νέες αγορές πλοίων, αντέδρασαν μειώνοντας τις τιμές τους. Οι τιμές των πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων χωρητικότητας 500 TEUs, σημείωσαν τη μεγαλύτερη πτώση συγκριτικά με οποιαδήποτε άλλη κατηγορία πλοίων. Ενδεικτικά, το 2009 η τιμή ενός νεότευκτου πλοίου μεταφορικής ικανότητας 500 TEUs είχε μέσο κόστος \$28,000 ανά TEU, ενώ ένα πλοίο μεταφοράς 12,000 TEUs κόστιζε \$9,500 ανά TEU. Το 2010, η τιμή ενός νέου πλοίου χωρητικότητας 500 TEU μειώθηκε κατά 28,6%, ενώ η αντίστοιχη τιμή ενός πλοίου χωρητικότητας 12,000 TEUs μειώθηκε κατά 6,1% (UNCTAD, 2010).

Type and size of vessel	1985	1990	1995	2000	2005	2006	2007	2008	AHP 2009	% change 2008/2007	% change 4/09 - 12/08
45,000 dwt dry bulk carrier	11	24	25	20	28	31	39	36	29	-7.7	-19.4
72,000 dwt dry bulk carrier	14	32	29	23	35	40	54	42	37	-	-11.9
170,000 dwt dry bulk	27	45	40	40	59	70	97	89	72	-8.2	-19.1
45,000 dwt tanker	18	29	34	29	43	47	52	48	42	-7.7	-12.5
110,000 dwt tanker	22	42	43	41	58	81	72	76	65	5.6	-14.5
300,000 dwt tanker	47	90	85	76	120	130	145	151	130	4.1	-13.9
150,000 m3 LNG	200	225	245	165	205	220	220	145	235	11.4	-4.1
78,000 m3 LPG	44	78	61	60	89	92	93	90	85	-3.2	-5.6
20,000 dwt general cargo	12	24	21	19	18	24	25	40	30	60.0	-25.0
2,500 TEU full container	26	52	50	35	42	46	66	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.
4,000 TEU full container	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	130	70	48	-	-31.4
8,000 TEU full container	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	160	130	110	-	-15.4
12,500 TEU full container	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	165	150	n.a.	-9.1

Πίνακας 4-8 Representative new-building prices in selected years (millions of dollars, end-of-year figures)

4.2.3 ΟΙ ΕΥΚΑΙΡΙΕΣ ΜΕΣΑ ΑΠΟ ΤΗΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΡΙΣΗ

Εκτός από τις αρνητικές συνέπειες, η οικονομική κρίση προσφέρει τις προϋποθέσεις στις ναυτιλιακές εταιρείες για τη βελτιστοποίηση της χωρητικότητας του στόλου τους, για τη λήψη αποφάσεων σχετικά με τον τύπο πλοίων που απαιτείται να παραγγείλουν, καθώς και να αποφασίσουν για εναλλακτικές γραμμές πλεύσης. Επιπλέον, μπορούν να υιοθετηθούν από τις ναυτιλιακές εταιρείες πρακτικές και στρατηγικές αντιμετώπισης της κρίσης, όπως τη βελτίωση της αποδοτικότητας του στόλου, την αύξηση της χωρητικότητας των πλοίων που απαρτίζουν το στόλο, τον έλεγχο του κόστους των πλοίων, την επίτευξη σημαντικών συγχωνεύσεων και τον υγιή ανταγωνισμό, καθώς και την ενίσχυση της ανταλλαγής πληροφοριών σχετικά με τη ναυτιλιακή αγορά.

Η ναυτιλιακή βιομηχανία αποτελεί έναν από τους βασικούς πυλώνες της διεθνούς οικονομίας και για το λόγο αυτό πρέπει να αναπτύξει και να εφαρμόσει νέες πρακτικές προσαρμοσμένες στην παρούσα κατάσταση. Μιας από αυτές είναι ο επανακαθορισμός των δρομολογίων που ακολουθείται από μεγάλες εταιρείες του χώρου (Maersk, MSC, CMA-CGM). Οι εταιρείες στοχεύουν στη μείωση του κόστους, όπως λόγω χάρη την πληρωμή τελών στη διώρυγα του Σουέζ, και επιπρόσθετα στην εκμετάλλευση των πλεονεκτημάτων που απορρέουν από την εκτέλεση μεγαλύτερων ταξιδιών, όπως για παράδειγμα την αύξηση του όγκου μεταφερόμενου φορτίου με σκοπό την επίτευξη οικονομιών κλίμακας. Συγκριτικά με το 2008, η διέλευση πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων από τη διώρυγα του Σουέζ έχει ελαττωθεί κατά 25%.

Άλλο ένα σημαντικό στοιχείο αποτελεί το γεγονός ότι η ζήτηση για εξαγωγές επηρεάζεται από τις αποφάσεις που λαμβάνουν οι εμπλεκόμενοι στην εφοδιαστική αλυσίδα. Τα τελευταία χρόνια παρατηρείται η τάση για αναζήτηση εμπορικών συνεργατών σε περιοχές με υψηλότερα εργατικά κόστη σε σχέση με την Ασία, αλλά με χαμηλότερο απαιτούμενο χρόνο μεταφοράς των προϊόντων. Η συγκεκριμένη τακτική υιοθετήθηκε από αρκετές εταιρείες κατά τη διάρκεια της περιόδου της οικονομικής κρίσης, ειδικότερα με σκοπό να καλύψουν ανάγκες για χρονικά ευπαθή προϊόντα, επιδρώντας έτσι σημαντικά στη ναυτιλία.

Η παγκόσμια οικονομική κρίση οδήγησε στην αύξηση του βαθμού συγκέντρωσης στην αγορά τακτικών γραμμών. Το έτος 1995, το 50% των συνολικών υπηρεσιών στην εν

λόγω αγορά το παρείχαν 16 εταιρείες, ενώ ο αριθμός αυτός μειώθηκε στις 11 το έτος 2000 και στις 10 το έτος 2003. Το έτος 2008 που αποτελεί το χρονικό σημείο της απαρχής της διεθνούς οικονομικής κρίσης, μόλις 7 εταιρείες παρέχουν το 50% των θαλάσσιων μεταφορικών υπηρεσιών στη liner αγορά (Samaras and Papadopoulou, 2010).

Στον πίνακα 4-9 γίνεται συνοπτική αναφορά των αιτιών της οικονομικής κρίσης, των επιδράσεων της στη ναυτιλία τακτικών γραμμών και στις νέες πρακτικές αντιμετώπισής τους.

Η παγκόσμια οικονομική ύφεση παρείχε μία μοναδική εμπειρία, την οποία οι περισσότεροι οικονομολόγοι ουδέποτε είχαν φανταστεί ότι μπορεί να βιώσουν. Το συμπέρασμα που απορρέει από τα ιστορικά γεγονότα που έλαβαν χώρα έως τώρα, είναι ότι ο κόσμος μετά τον Σεπτέμβριο του 2007 δεν θα είναι ποτέ ίδιος με αυτόν προ κρίσεως. Το μέλλον της ναυτιλιακής βιομηχανίας εξαρτάται από το χρονικό διάστημα που απαιτείται για την αποκατάσταση των συνεπειών της οικονομικής ύφεσης.

Root causes of the 2007 financial crisis	Negative effects on liner shipping	Positive effects on liner shipping	Newly adopted practices
<i>Excessive accumulation of debt Toxic banking products Inter connectedness of the markets House price burst Global linkage of the financial institutions Equity price reduction Credit crunches Leverage acceleration Excessive global savings</i>	<i>Overcapacity due to new deliveries Difficult trading conditions Cease of comp any operation Weak export demand Increased concentration of liner shipping companies Currency volatility Freight rate decline Increased control of debt paying ability Charter rate reduction Decrease of volume of containerized cargo Idle vessels</i>	<i>Fleet capacity optimization Decision on vessel types Alternative shipping routes improvement of fleet operation efficiency improvement of fleet operation benefit increase of single vessel Deadweight control of fleet costs build on win-win cooperation and fair competition strengthening of information exchange</i>	<i>Changes in sailing schedules Mergers & Acquisitions Joint Ventures Rerouting Services Postponement/ Withdrawal of Nearshoring</i>

Πίνακας 4-9 The effect of the 2007 financial crisis on the Liner Shipping Industry and the newly adopted practices (Samaras I., Papadopoulou E.M., The Global Financial Crisis – The Effects on the Liner Shipping Industry and the Newly Adopted leading Practices)

4.3 Η ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΡΙΣΗ ΚΑΙ Η ΑΓΟΡΑ ΤΩΝ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΩΝ

4.3.1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Το πετρέλαιο και τα παράγωγά του αποτελούν βασικά φορτία προς μεταφορά, εκπροσωπώντας περίπου το ένα τρίτο του συνόλου του φορτίου που μεταφέρεται δια θαλάσσης. Επιπρόσθετα, το πετρέλαιο αποτελεί την κύρια πηγή καυσίμου που κινεί τα πλοία του παγκοσμίου στόλου. Η ναυτιλία αποτελεί το φιλικότερο μέσο μεταφοράς ανά τόνο φορτίου για το περιβάλλον, ιδιαίτερα για μεταφορές μεγάλων αποστάσεων. Η κατανόηση του μηχανισμού καθορισμού των ναύλων στην αγορά των δεξαμενοπλοίων βοηθά στην αποσαφήνιση του τρόπου λειτουργίας του διεθνούς εμπορίου.

4.3.2 Η ΔΙΑΚΥΜΑΝΣΗ ΤΗΣ ΖΗΤΗΣΗΣ ΚΑΙ ΤΗΣ ΤΙΜΗΣ ΤΟΥ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ

Το έτος 2004 αποτελεί εναρκτήριο σημείο αναφοράς για την αγορά του πετρελαίου. Η εν λόγω αγορά έζησε μια αξιοσημείωτη αύξηση στη ζήτηση για μεταφορά πετρελαίου, με τις Η.Π.Α. και την Κίνα να αποτελούν τους βασικούς προορισμούς παράδοσης. Το επίπεδο των ναύλων, όπως ήταν φυσικό, ακολούθησε το επίπεδο ζήτησης και κυμαινόταν σε αρκετά υψηλά επίπεδα. (OPEC, 2005)

Το 2005 χαρακτηρίστηκε από χαμηλότερη ζήτηση για πετρέλαιο σε σχέση με το 2004, αλλά με την Κίνα και τις Η.Π.Α. να εξακολουθούν να αντιπροσωπεύουν τους μεγαλύτερους καταναλωτές και το συνολικό επίπεδο ζήτησής τους να αγγίζει το 55% της παγκόσμιας ζήτησης. Η σχετικά υψηλή τιμή του βαρελιού πετρελαίου (70 δολάρια) οφειλόταν κατά κύριο λόγο στη γεωπολιτική αστάθεια της Μέσης Ανατολής.

Το 2006 ήταν μια ασταθής χρονιά για την τιμή του πετρελαίου. Η τιμή του βαρελιού άγγιξε αρχικά τα 76 δολάρια, ενώ στη συνέχεια σημείωσε μείωση στα 56 δολάρια ανά βαρέλι. Η μείωση αυτή προήλθε από τη συγκέντρωση σημαντικού αποθέματος πετρελαίου στις Η.Π.Α., προτού βεβαίως εμφανιστεί η οικονομική κρίση. (OPEC, 2007)

Το 2007 η τιμή του βαρελιού εμφάνιζε σταθερά ανοδική τάση και στο τέλος της χρονιάς μειώθηκε ελαφρώς κλείνοντας στα 85 δολάρια ανά βαρέλι.

Το 2008 αποτέλεσε ξεχωριστή χρονιά για την αγορά του πετρελαίου. Παρόλο που η πετρελαϊκή βιομηχανία ξεκίνησε καλά, με την τιμή του πετρελαίου να σημειώνει μέγιστο στα 143 δολάρια ανά βαρέλι, το δεύτερο εξάμηνο του έτους η παγκόσμια ζήτηση μειώθηκε, με αποτέλεσμα η τιμή του βαρελιού να καταρρακωθεί στα 38 δολάρια. Λόγω του γεγονότος αυτού, υπήρξαν συντονισμένες ενέργειες για περιορισμό της πίεσης στις τιμές του πετρελαίου και για σταδιακή ελάττωση της παραγωγής. (OPEC, 2009)

Το 2009 η ζήτηση του πετρελαίου αυξήθηκε κατά 1.8% και σημειώθηκε αύξηση στην τιμή του. Σημαντικό παράγοντας για αυτή την εξέλιξη αποτέλεσε η αισιοδοξία που αναπτύχθηκε στην αγορά, κυρίως λόγω του αυξανόμενου ΑΕΠ της Κίνας και της ανάγκης της για πετρέλαιο.

Η παγκόσμια ζήτηση πετρελαίου το 2010 αυξήθηκε κατά 9% σε σχέση με το προηγούμενο έτος, παρασυρόμενη από την υψηλότερη του αναμενομένου οικονομική ανάπτυξη που σημειώθηκε στο πρώτο μισό του έτους. Παρά την αστάθεια και τους κλυδωνισμούς, η παγκόσμια οικονομική ανάκαμψη συνεχίζει να συμβάλλει στην ενίσχυση της ζήτησης για πετρέλαιο. Ενώ η ζήτηση πετρελαίου το τρίτο τετράμηνο του 2010 επηρεάστηκε από τη ζεστή καλοκαιρινή περίοδο, ωστόσο δεν παρουσίασε τα ίδια επίπεδα των δύο προηγούμενων τετραμήνων. Η ανάκαμψη των βιομηχανικών δραστηριοτήτων επηρέασαν θετικά τη ζήτηση για πετρέλαιο βιομηχανικής κρίσης ανά τον κόσμο.

Το 2011, η παγκόσμια ζήτηση πετρελαίου αυξήθηκε κατά περίπου 10% και ενισχύθηκε περαιτέρω το δεύτερο εξάμηνο του έτους. (OPEC, 2010)

4.3.3 *ΝΑΥΛΟΙ ΠΛΟΙΩΝ*

Το πρώτο τρίμηνο του έτους 2009 οι ναύλοι για όλους τους τύπους των δεξαμενοπλοίων υποχώρησαν, όπως συνέβη και το αντίστοιχο διάστημα του προηγούμενου έτους. Η πορεία αυτή των ναύλων προέκυψε έπειτα από την αστάθεια που χαρακτήρισε το 2008, κατά το οποίο η μέση τιμή των ναύλων εμφάνισαν μέγιστο στα μέσα της χρονιάς και ακολούθως έπεσαν. Παρά το γεγονός ότι ο μέσος όρος των ναύλων για το 2008 ήταν υψηλότερος σε σχέση με τον αντίστοιχο του 2007, μια σύγκριση μεταξύ Δεκεμβρίου 2008 και Δεκεμβρίου 2007 δείχνει ότι οι ναύλοι ήταν εμφανώς μειωμένοι. Μια αξιοσημείωτη πτώση των ναύλων έλαβε χώρα τον Ιανουάριο του 2008, ως αποτέλεσμα της

υπερπροσφοράς χωρητικότητας που ακολούθησε την περίοδο της Πρωτοχρονιάς, τη μείωση των καθυστερήσεων λόγω βελτίωσης των καιρικών συνθηκών για τη διέλευση από τα στενά της Τουρκίας και την περιορισμένη ζήτηση πετρελαίου πέρα από τον Ατλαντικό, καθώς τα διωλιστήρια διέκοψαν την παραγωγή τους. Στους μήνες του Μαΐου, Ιουνίου και Ιουλίου του 2008 σημειώθηκαν οι μέγιστες τιμές των ναύλων για όλο το έτος.

	Lloyd's Shipping Economist				Baltic Tanker		
	>200	120–200	0–120	25–70	Clean	Dirty	Clean
2007							
October	57	104	134	180	170	902	767
November	72	126	148	205	198	1089	812
December	201	232	214	279	239	1535	1184
Average	110	154	165	221	202	1175	921
2008							
January	112	124	178	205	215	1914	1083
February	97	119	141	182	195	1174	938
March	108	156	175	202	197	1164	946
April	110	187	217	239	234	1482	873
May	182	239	247	271	279	1701	1192
June	182	210	237	324	326	1921	1388
July	196	248	250	291	305	1883	1454
August	88	174	196	282	316	1801	1331
September	103	156	197	282	316	1451	1476
October	99	149	165	263	239	1508	1367
November	67	121	124	175	198	1246	1039
December	71	139	191	206	182	1124	880
Average	118	169	193	244	250	1531	1164
2009							
January	54	84	100	125	130	849	623
February	44	65	84	95	126	597	600
March	33	90	82	120	105	626	543
April	29	52	67	105	72	524	371
May	30	58	66	90	103	476	424
June	43	63	102	112	98	482	479

Πίνακας 4-10 Tanker freight indices, 2007–2009 (monthly figures) (UNCTAD, 2009)

Η πολύ υψηλή τιμή του πετρελαίου τον Ιούλιο του 2008 αποτέλεσε τον κύριο παράγοντα που οδήγησε σε ανοδική πορεία τα ναύλα των δεξαμενοπλοίων για το πρώτο εξάμηνο του 2008, ενώ παράλληλα αρκετά δεξαμενόπλοια χρησιμοποιήθηκαν σαν

αποθήκες βοηθώντας έτσι στη διατήρηση των υψηλών επιπέδων των ναύλων. Η μειωμένη ζήτηση για πετρέλαιο που προήλθε από την ολόενα και ενισχυόμενη οικονομική κρίση σε συνδυασμό με τα μεγάλα αποθέματα πετρελαίου, συνέβαλαν στην πτώση των επιπέδων των ναύλων. Ο περιορισμός παραγωγής από τις χώρες του OPEC με τη σειρά του επηρέασε τους ναύλους για τα φορτία από τον Αραβικό Κόλπο προς τις Η.Π.Α. και την Ανατολική Ασία.

Στον Πίνακα 4-9 συνοψίζονται οι μέσοι ναύλοι υπολογιζόμενοι στην κλίμακα Worldscale (WS), η οποία αποτελεί μια πρότυπη μέτρηση των ναύλων της spot αγοράς των δεξαμενοπλοίων, για συγκεκριμένες διαδρομές και τύπους πλοίων. Ο πίνακας εστιάζει σε κλασικές γραμμές, εκ των οποίων τα σημεία φόρτωσης είναι ο Περσικός Κόλπος, η Δυτική Αφρική, η Μεσόγειος, η Καραϊβική και η Σιγκαπούρη, ενώ τα σημεία εκφόρτωσης είναι η Ανατολική Ασία, η Νότια Αφρική, η Ανατολική - Δυτική Ευρώπη, η Μεσόγειος, η Καραϊβική και οι Ανατολικές ακτές των Η.Π.Α.. Η σύγκριση των δεικτών του Δεκεμβρίου του 2007 με τους αντίστοιχους του Δεκεμβρίου του 2008 δείχνει ότι τα επίπεδα των ναύλων υποχώρησαν για το σύνολο των διαδρομών, με εξαίρεση για τις διαδρομές της Μεσογείου. Το γεγονός αυτό οφείλετο στην τάση που εμφάνισαν τα διωλιστήρια για εισαγωγή πετρελαίου προς επεξεργασία, λόγω των επερχόμενων ανόδων των φόρων, κυρίως στη μεγάλη Βρετανία.

Vessel type	Routes	2008												2009											
		% change 2007/2008																							
		2008												2009											
		Dec	Jan	Feb	Mar	Apr	May	Jun	Jul	Aug	Sept	Oct	Nov	Dec	Jan	Feb	Mar	Apr	May	Jun					
VLLCC/U/LCC (200,000 dwt+)																									
	Persian Gulf—Japan	195	122	96	97	109	212	204	238	84	105	81	57	66	51	44	41	27	27	46					
	Persian Gulf—Republic of Korea	189	127	99	88	102	167	190	211	83	115	104	63	61	53	42	36	27	27	41					
	Persian Gulf—Europe	163	135	88	84	09	160	145	141	70	80	62	61		35	30				28					
	Persian Gulf-Caribbean/East Coast of North America	159	85	96	84	95	132	142	144	82	95	91	54	54	44	34	30	21	20	32					
	Persian Gulf-South Africa	220			160						99		67		55	35				38					
Suezmax (100,000–160,000 dwt)																									
	West Africa-North West Europe	237	149	124	173	200	237	199	252	159	166	158	118	140	84	68	68	53	52	64					
	West Africa – Caribbean / East coast of North America	251	135	125	157	175	249	190	241	162	166	144	122	139	86	71	77	53	50	61					
	Mediterranean—Mediterranean	223	165	113	224	226	273	214	345	158	167	151	135	121	90	70	73	58	62	78					
Aframax (70,000–100,000 dwt)																									
	North West Europe-North West Europe	190	163	128	159	196	240	206	229	194	178	149	126	165	99	80	81	72	66	80					
	North West Europe-Caribbean/ East Coast of North America	190	170	138	173	194	258	246	222	230	220	165	133	185	105	92	0-	82	85	79					
	Caribbean-Caribbean East Coast of North America	299	204	168	240	226	288	309	233	226	264	206	130	258	105	78	112	59	73	77					
	Mediterranean-Mediterranean	205	183	146	192	251	263	222	272	182	186	157	126	212	107	96	74	62	68	103					
	Mediterranean—North West Europe	193	187	137	174	240	265	218	268	166	187	160	118	173	106	90	71	59	69	90					
	Indonesia—Far East	237	180	143	140	164	210	226	283	216	175	164	153	153	81	69	67	58	54	54					
Handy size (less than 50,000 dwt)																									
	Mediterranean—Mediterranean	260	198	180	191	211	235	300	314	270	--	--	250	200	118	100	109	87	80	109					
	Mediterranean—Caribbean/East Coast of North America	262	200	174	187	212	279	290	297	275	265	258	153	175	110	96	112	72	80	101					
	Caribbean-East Coast of North America/Gulf of Mexico	334	194	159	221	236	275	344	299	282	291	258	142	243	131	80	108	70	83	106					
All clean tankers																									
70,000-80,000 dwt	Persian Gulf—Japan	195	198	150	135	141	172	260	276	339	327	--	--	145	84	106	62	55	56	78					
50,000-60,000 dwt	Persian Gulf—Japan	236	224	171	182	166	207	288	309	371	354	336	240	156	85	118	79	52	63	85					
35,000-50,000 dwt	Caribbean-East Coast of North America/Gulf of Mexico	203	216	190	189	227	298	302	303	299	260	187	165	166	130	116	93	72	106	96					
25,000-35,000 dwt	Singapore—East Asia	322	287	224	260	221	220	306	326	303	403	328	330	236	105	131	98	82	77	--					

Πίνακας 4-11 Tanker market summary: clean and dirty spot rates, 2007–2009 (worldwide(WS)) (UNCTAD, 2009)

Η δραματικότερη μείωση των ναύλων κατά τη διάρκεια του 2008 παρατηρήθηκε για τα πλοία κατηγορίας VLCC και ULCC όταν αυτά δραστηριοποιούνταν στις γραμμές Περσικός Κόλπος – Ευρώπη, Αμερική και Ανατολική Ασία. Τα επίπεδα των ναύλων σε αυτές τις περιπτώσεις υποχώρησαν κατά δύο τρίτα στο διάστημα Δεκέμβριος 2007 – Δεκέμβριος 2008. Η μεγαλύτερη υποχώρηση σε μηνιαία βάση σημειώθηκε τον Αύγουστο του 2008, όταν και οι ναύλοι για τα πλοία VLCC των γραμμών Περσικός Κόλπος – Ιαπωνία και Περσικός Κόλπος – Κορέα μειώθηκαν κατά περίπου 60%. Αυτό συνδέθηκε άμεσα με τον περιορισμό της παραγωγής πετρελαίου των χωρών - μελών ΟΡΕC, η οποία σήμαινε λιγότερο διαθέσιμο πετρέλαιο στις περιοχές του Περσικού Κόλπου για μεταφορά.

2008	Lloyd's Shipping Economist				Baltic Tanker		
	>200	120-200	70-120	25-70	Clean	Dirty	Clean Index
October	99	149	165	263	239	1 508	1 367
November	67	121	124	175	198	1246	1 039
December	71	139	191	206	182	1124	880
Average	79	136	160	215	206	1293	1 095
2009							
January	54	84	100	125	130	849	623
February	44	65	84	95	126	597	600
March	33	90	82	120	105	626	543
April	29	52	67	105	72	524	371
May	30	58	66	90	103	476	424
June	43	63	102	112	98	482	479
July	36	50	66	100	94	623	463
August	35	52	67	91	96	474	467
September	--	--	--	--	--	487	442
October	41	62	76	96	89	557	515
November	47	78	81	100	94	588	439
December	53	77	111	121	124	671	528
Average	40	66	82	105	103	580	491
2010							
January	82	120	133	185	189	1 024	817
February	75	94	117	187	175	1 047	884
March	77	100	128	159	159	889	761
April	83	105	122	168	151	949	703
May	74	118	150	169	144	995	730
June	84	105	115	150	138	938	669

Πίνακας 4-12 Tanker freight indices, 2008–2010 (monthly figures) (UNCTAD, 2010)

Το 2009 ήταν μια ασταθής χρονιά για την αγορά των δεξαμενοπλοίων. Η χρονιά ξεκίνησε με μια ελαφριά υποχώρηση των ναύλων που συνεχίστηκε μέχρι τα μέσα της χρονιάς. Έπειτα, ακολούθησε μια ανάκαμψη και στο τέλος της χρονιάς τα επίπεδα των ναύλων ήταν ίδια με αυτά στην αρχή του έτους. Πάντως, οι αναλύσεις των δεικτών οδηγούσαν στο συμπέρασμα ότι θα ακολουθούσε τόσο η ανάκαμψη των ναυτιλιακών αγορών, όσο και αυτή της παγκόσμιας οικονομίας. Ωστόσο, οι εκτιμήσεις αυτές δεν επιβεβαιώθηκαν (UNCTAD, 2009).

Το 2010 συνεχίστηκε το μοτίβο της αστάθειας στα επίπεδα των ναύλων της αγοράς δεξαμενοπλοίων. Στο πρώτο τετράμηνο του έτους, οι ναύλοι αυξήθηκαν κατά 50% σε σχέση με τις αντίστοιχες τιμές του 2009. Οι μέσες τιμές αυτές των ναύλων συγκρινόμενοι με τις μέσες τιμές που παρουσίασαν μέγιστα το 2008, εμφάνισαν υποχώρηση κατά περίπου 20% (UNCTAD, 2010).

Στον Πίνακα 4-11 παρουσιάζεται η πορεία του δείκτη Worldscale (WS) για το μέχρι τις αρχές του έτους 2010. Μια σύγκριση μεταξύ των δεικτών του 2008 και του 2009 αναδεικνύει την πτώση των ναύλων σε όλες τις διαδρομές.

Το πρώτο τρίμηνο του 2011, οι ναύλοι όλων των δεξαμενοπλοίων μειώθηκαν κατά περίπου 16% σε σύγκριση με την αντίστοιχη περίοδο του 2010. Εντούτοις, παρέμειναν κατά 23% υψηλότεροι σε σχέση με το πρώτο τρίμηνο του 2009. Ο Πίνακας 4-12 παρουσιάζει τους μέσους ναύλους στην κλίμακα Worldscale (WS) (UNCTAD, 2011).

4.3.4 ΠΑΡΑΛΑΒΕΣ – ΚΑΤΑΣΤΡΟΦΕΣ ΠΛΟΙΩΝ

Κατά τη διάρκεια του 2008, παρελήφθησαν 903 νέα δεξαμενόπλοια συνολικής χωρητικότητας 43,5 εκατ. dwt, ενώ 202 πλοία συνολικής χωρητικότητας 5,5 εκατ. dwt καταστράφηκαν. Οι παραγγελίες νέων πλοίων έφθασαν συνολικά τα 907 πλοία με συνολική χωρητικότητα 60 εκατ. dwt, γεγονός που είχε ως συνέπεια το order book να περιλαμβάνει 2,812 πλοία συνολικής χωρητικότητας 190 εκατ. dwt (UNCTAD, 2009).

Το 2009 παρελήφθησαν δεξαμενόπλοια συνολικής χωρητικότητας 31,9 εκατ. dwt, ενώ καταστράφηκαν πλοία συνολικής μεταφορικής ικανότητας 8,4 εκατ. dwt. Ο παγκόσμιος στόλος δεξαμενοπλοίων αύξησε τη συνολική χωρητικότητά του κατά 23,5 εκατ. dwt, αύξηση που αντιστοιχεί στο 5,2% της συνολικής χωρητικότητας του στόλου. Οι

πλοιοκτήτες αποφάσισαν να διαχειριστούν την πλεονάζουσα χωρητικότητα χρησιμοποιώντας μέρος του στόλου ως αποθηκευτικούς χώρους για πετρέλαιο. Ενδεικτικά, τον Οκτώβριο του 2009 αποθηκεύτηκαν 143 εκατ. βαρέλια πετρελαίου σε 129 δεξαμενόπλοια (UNCTAD, 2010).

Κατά τη διάρκεια του 2010, παρελήφθησαν 743 νέα δεξαμενόπλοια διαφόρων τύπων, το μεγαλύτερο μέρος των οποίων ήταν χημικά δεξαμενόπλοια (300) και δεξαμενόπλοια μεταφοράς πετρελαίου (121).

Το 2011, το order book περιλάμβανε 611 δεξαμενόπλοια προς παραλαβή σε βάθος τριών ετών, συνολικής χωρητικότητας 105 εκατ. dwt που εκπροσωπούσε το 27.5% του στόλου που υπήρχε την περίοδο αυτή (UNCTAD, 2011).

Vessel type	Route												% change 2008/2009	2009						2010					
	2008	Jan	Feb	Mar	Apr	May	Jun	Jul	Aug	Sep	Oct	Nov		Dec	Jan	Feb	Mar	Apr	May	Jun					
VLCC/ULCC (200,000 dwt+)																									
Persian Gulf-Japan	66	51	44	41	27	27	45	42	40	33	43	44	55	104	71	84	90	72	95						
Persian Gulf-Republic of Korea	61	53	42	36	27	27	41	33	35	34	4C	43	53	88	76	75	9'	66	81						
Persian Gulf-Europe	..	..	35	30	..	..	23	27	27	..	29	31	34	70	..	57	66	52	58		
Persian Gulf—Caribbean/E. Coast of	54	44	34	30	21	20	32	25	26	25	27	23	35	65	52	56	58	53	63						
Persian Gulf-South Africa	..	..	55	..	35	..	38	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
Suezmax (100,000-160,000 dwt)																									
W. Africa-N.-W. Europe	140	84	68	68	53	52	64	50	45	55	63	79	77	127	100	104	114	125	110						
W. Africa-Caribbean/E. Coast of N. America	139	86	71	77	53	50	61	46	49	55	58	75	73	114	97	98	112	118	103						
Mediterranean-Mediterranean	121	90	70	73	58	62	78	63	54	64	76	84	83	127	103	115	110	129	102						
Aframax (70,000-100,000 dwt)																									
N. W. Europe-N. W. Europe	165	99	80	81	72	66	30	73	59	69	75	96	115	137	113	126	116	141	100						
N. W. Europe-Caribbean/ E. Coast of N.	185	105	92	97	32	85	70	55	50	68	68	100	100	135	117	110	153	104	104						
Caribbean-Caribbean/E. Coast of N. America	258	105	73	112	59	73	77	57	67	71	73	34	112	173	146	127	123	167	131						
Mediterranean-Mediterranean	212	107	36	74	52	63	103	55	63	73	85	91	117	124	95	135	114	160	110						
Mediterranean-North West Europe	173	106	90	71	59	69	93	73	61	67	85	32	108	121	92	119	110	151	102						
Indonesia- E. Asia	153	81	69	67	58	54	54	61	61	63	64	71	95	136	118	116	99	127	114						
Handysize (less than 50,000 dwt)																									
Mediterranean-Mediterranean	200	118	100	109	87	80	109	108	87	81	..	102	120	..	164	130	158	173	..						
Mediterranean-Caribbean/E. Coast of N.	175	110	96	112	72	80	101	75	70	78	86	90	111	171	183	139	145	161	145						
Caribbean-E. Coast of N.America/Gulf of	243	131	80	108	70	83	106	72	74	85	89	87	116	176	181	151	146	163	129						
All clean tankers																									
70,000-80,000 dwt Persian Gulf-Japan	145	84	106	52	55	56	73	79	81	103	--	95	111	140	123	118	106	124	112						
50,000-60,000 dwt Persian Gulf-Japan	156	85	118	79	52	63	55	37	94	104	131	100	121	151	139	124	126	143	123						
35,000-50,000 dwt Caribbean-East Coast of North America/Gulf of Mexico	166	130	116	93	72	106	96	81	84	85	83	76	93	149	139	159	137	119	127						
25,000-35,000 dwt Singapore-East Asia	236	105	131	93	32	77	110	127	120	163		158	158	145	155	144	143	215	240						

Πίνακας 4-13 Tanker market summary: clean and dirty spot rates, 2008–2010 (Worldscale)(UNCTAD, 2010)

Vessel type	Route	2010												% change 2009/ 2010	2011					
		Dec	Jan	Feb	Mar	Apr	May	Jun	Jul	Aug	Sep	Oct	Nov		Dec	Jan	Feb	Mar	Apr	May	Jun
VLCC/ULCC (200,000 dwt)																				
	Persian Gulf - Japan	56	104	71	34	90	72	95	58	51	48	47	75	61	48	74	63	50	51	54
	Persian Gulf-Republic of Korea	53	88	76	76	91	68	31	55	50	46	55	67	5.6	50	55	60	49	49	54
	Persian Gulf-Europe	34	70	--	57	66	52	53	42	42	40	34	42	57	34	37		38	33	43
	Persian Gulf-Caribbean/E. Coast of N. America	35	65	52	56	58	53	63	48	39	35	22	44	3.6	32	37	42	38	37	39
	Persian Gulf-South Africa	--	--	--	89	--	30	--	--	--	--	--	66	--	52	--	--	--	--	--
Suezmax (100,000-160,000 dwt)																				
	W. Africa-N.-W. Europe	77	127	100	104	114	125	110	85	78	64	80	95	118	63	75	107	83	84	--
	W. Africa-Caribbean/E. Coast of N. America	73	114	97	98	112	118	103	73	74	65	78	81	103	60	72	101	79	81	66
	Mediterranean-Mediterranean	83	127	103	115	110	129	102	96	84	72	97	101	113	71	82	130	86	80	74
Aframax (70,000-100,000 dwt)																				
	N.-West Europe-N.-West Europe	115	137	113	126	116	141	100	108	107	90	103	94	162	88	97	122	95	99	94
	N.-W. Europe-Caribbean/E. Coast of N. America	100	135	117	110	--	153	104	103	115	--	--	65	120	131	90	135	85	90	34
	Caribbean-Caribbean/E. Coast of N. America	112	173	146	127	123	167	131	137	115	99	93	127	146	125	93	125	123	104	93
	Mediterranean-Mediterranean	117	124	35	135	114	160	110	108	107	87	112	92	138	75	97	122	95	99	94
	Mediterranean-N.-West Europe	108	121	92	119	110	151	102	103	105	34	108	94	133	69	103	135	85	90	34
	Indonesia-E. Asia	95	136	118	116	99	127	114	111	98	92	91	102	111	88	87	110	115	99	98
Handy size (less than 50,000 dwt)																				
	Mediterranean-Mediterranean	120		164	130	158	173	--	146	139	129	132	126	168	140	116	134	155	138	130
	Mediterranean-Caribbean/E. Coast of N. America	111	171	183	139	145	161	145	138	131	119	118	121	146	134	111	147	139	133	116
	Caribbean-E. Coast of N. America/Gulf of Mexico	116	176	181	151	146	163	129	142	138	112	117	119	200	155	105	174	155	139	128
All clean tankers																				
	70,000-80,000 dwt Persian Gulf-Japan	111	140	123	118	106	124	112	124	144	130	101	99	125	107	93	105	123	129	--
	50,000-60,000 dwt Persian Gulf-Japan	121	151	139	124	126	143	123	128	161	14'	110	120	128	119	111	122	142	145	124
	35,000-50,000 dwt Caribbean-E. Coast of N. America/Gulf of Mexico	99	149	139	159	137	119	127	169	135	129	135	133	158	133	120	190	191	171	152
	25,000-35,000 dwt Singapore-East Asia	158	145	155	144	143	215	240	161	155	--	183	165	193	139	135	159	185	--	177

Πίνακας 4-14 Tanker market summary: clean and dirty spot rates, 2009-2011 (Worldscale)(UNCTAD, 2011)

4.3.5 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ

Η αρχή του 2008 αποτέλεσε μια συνέχεια στην ύφεση που προηγήθηκε το προηγούμενο διάστημα σε όλους τους τομείς της ναυτιλίας. Παρόλα αυτά, στα μέσα του έτους η εικόνα έγινε χειρότερη, αφού η κρίση επηρέασε σε σημαντικό βαθμό τη ζήτηση. Οι όγκοι εμπορίου τόσο σε χύδην όσο και σε τελειοποιημένη μορφή μειώθηκαν δραματικά καθόλη τη διάρκεια του έτους. Η αγορά των δεξαμενοπλοίων σημείωσε αρχικά καλύτερες επιδόσεις σε σύγκριση με τις άλλες κατηγορίες, παρά τη συνολικά καθοδική πορεία των αγορών. Τα μέγιστα των τιμών του πετρελαίου στα μέσα του 2008 ώθησαν υψηλά τα επίπεδα των ναύλων της αγοράς δεξαμενοπλοίων κατά το πρώτο μισό του 2008, καθώς τα δεξαμενόπλοια χρησιμοποιήθηκαν ως αποθηκευτικά μέσα, την πρώτη περίοδο εμφάνισης της οικονομικής κρίσης.

Το 2009 αποτέλεσε ένα αποθαρρυντικό έτος για τη ναυτιλία. Η ενίσχυση της ύφεσης επηρέασε σημαντικά το εμπόριο. Στο τέλος του έτους, οι ναύλοι όλων των ναυτιλιακών αγορών βελτιώθηκαν σε σχέση με τα χαμηλά επίπεδα που σημειώθηκαν στις αρχές και τα μέσα του έτους, αλλά εξακολούθησαν να κινούνται αρκετά χαμηλά, συγκρινόμενοι με τις τιμές της περιόδου προ κρίσης. Η επαναφορά των ναύλων στη liner αγορά και στην αγορά των δεξαμενοπλοίων επετεύχθη χάρη στις αποφάσεις που ελήφθησαν εκ μέρους των πλοιοκτητών, έτσι ώστε να προσαρμοστούν στα νέα δεδομένα ζήτησης. Στην αγορά μεταφοράς χύδην φορτίου η άνοδος σχετίστηκε με την αυξημένη ζήτηση της Κίνας, της οποίας οι εισαγωγείς εκμεταλλεύτηκαν τις χαμηλές τιμές των προϊόντων με σκοπό να αυξήσουν τα αποθέματά τους σε πρώτες ύλες. Βέβαια, παρά την ελαφριά επανάκαμψη, διατηρήθηκε το κλίμα αβεβαιότητας και απογοήτευσης σε όλη τη ναυτιλιακή κοινότητα.

Το 2010 τα επίπεδα των ναύλων βελτιώθηκαν σε σχέση με το προηγούμενο έτος και στο τέλος του έτους αυξήθηκαν από τριάντα έως και πενήντα τοις εκατό. Η σύγκριση των ναύλων όλων των κατηγοριών πλοίων ανά μήνα με τους αντίστοιχους του προγενέστερου έτους, δείχνει ότι βελτιώθηκαν αισθητά, παραμένοντας όμως σε χαμηλότερα επίπεδα σε σχέση με την περίοδο προ κρίσης. Παρόλα αυτά η αγορά των δεξαμενοπλοίων κινήθηκε στο σύνολό της χαμηλά, σε σχέση με την περίοδο πριν την

ύφεση όπου και είχε εμφανίσει μέγιστα. Η πορεία της αγοράς μεταφοράς χύδην φορτίου ήταν καλή κατά το πρώτο μισό του έτους, αλλά στο τέλος η τιμή του δείκτη BDI μειώθηκε σχεδόν κατά το ήμισυ σε σχέση με αυτή που είχε στα μέσα του 2010. Τέλος, οι ναύλοι στην αγορά εμπορευματοκιβωτίων γνώρισαν σημαντική άνοδο, λόγω της έκρηξης εξαγωγών τελειοποιημένων προϊόντων σε συνδυασμό με τα μέτρα που έλαβαν οι πλοιοκτήτες για τον περιορισμό της υπερπροσφοράς χωρητικότητας.

5. ΕΠΙΛΟΓΟΣ

Η οικονομική κρίση του 2008 αποτελεί ίσως τη σημαντικότερη δοκιμασία των αγορών στη σύγχρονη ιστορία. Τα νέα οικονομικά εργαλεία που εμφανίστηκαν την περασμένη δεκαετία αποτέλεσαν όπλα στα χέρια ομάδων συμφερόντων, οι οποίες με γνώμονα την κερδοσκοπία και λιγότερο την ορθή λειτουργία των αγορών, οδήγησαν σε κατάρρευση την παγκόσμια οικονομία. Η ύφεση επέδρασε τόσο στις αναπτυγμένες όσο και στις αναπτυσσόμενες χώρες, πλήττοντας το διατραπεζικό σύστημα και προκαλώντας κλίμα πανικού στις διεθνείς αγορές.

Αυτό το κλίμα πανικού και η αβεβαιότητα σε συνδυασμό με την έλλειψη ρευστότητας επηρέασε σε μεγάλο βαθμό τις διεθνείς εμπορικές συναλλαγές και οδήγησε το εμπόριο, μετά από μια περίοδο άνθησης, σε σημαντική πτώση. Αναπόφευκτα, λοιπόν, η ύφεση δεν θα μπορούσε να μην επηρεάσει αρνητικά το μεγαλύτερο μεταφορικό φορέα του εμπορίου, τη ναυτιλία. Αν συνυπολογίσει κανείς το γεγονός ότι η κρίση επήλθε απότομα και έπειτα από μια περίοδο μεγάλης οικονομικής ευημερίας, τότε γίνεται εύκολα αντιληπτή η δραματικότητα της κατάστασης. Πολλοί πλοιοκτήτες, λαμβάνοντας υπόψη την ανοδική πορεία του εμπορίου και τη βεβαιότητα που εξέφραζαν οι οικονομικοί αναλυτές για την «ασφάλεια» που διακατείχε το οικονομικό σύστημα, προέβησαν σε νέες επενδύσεις με σκοπό την αύξηση της χωρητικότητας του στόλου τους. Η κατάρρευση του εμπορίου (ζήτηση) σε συνδυασμό με την υπερπροσφορά χωρητικότητας (προσφορά), επέφερε τη σημαντικότερη και πιο απότομη μείωση των ναύλων στη σύγχρονη ιστορία της ναυτιλίας.

Εν μέσω κρίσης η ναυτιλιακή αγορά επενέβη έτσι ώστε να διορθώσει τη δυσαναλογία μεταξύ προσφοράς και ζήτησης. Στη συγκεκριμένη ισορροπία, η ναυτιλία μπορεί να λάβει δράσεις περιορισμού της προσφοράς, αφού η ζήτηση για θαλάσσιες υπηρεσίες εξαρτάται από παράγοντες που δεν άπτονται του τομέα της. Όπως είδαμε στο Κεφάλαιο 3 της παρούσας ανάλυσης, η ναυτιλία επεμβαίνει στη διόρθωση της αγοράς με πέντε βασικές δράσεις: τις καταστροφές πλοίων, την ακύρωση νέων παραγγελιών, την ακύρωση ή τον επαναπρογραμματισμό των σε ισχύ παραγγελιών πλοίων, τη μείωση ταχύτητας του στόλου και τη θέση του στόλου σε ανενεργό status ή ακόμα τον παροπλισμό μέρους αυτού.

Οι ανωτέρω ενέργειες αποτέλεσαν την κύρια μορφή αντίδρασης κατά την περίοδο της βαθιάς κρίσης. Στην παρούσα περίοδο, είναι γεγονός ότι δεν έχει επέλθει η πλήρης ανάκαμψη της οικονομίας σε σχέση με τα δεδομένα προ κρίσης, αλλά η κατάσταση έχει σταθεροποιηθεί και μπορούν να χαρακτηριστούν οι μέρες μας ως *περίοδος αποκατάστασης (recovery days)*. Το γεγονός αυτό καθιστά αναγκαία, πέραν των δράσεων που έχουν αναφερθεί, την εκ νέου αντίδραση της ναυτιλιακής κοινότητας με γνώμονα τα δεδομένα της κατάστασης στην οποία σήμερα έχει σταθεροποιηθεί το εμπόριο και η οικονομία.

Η πολιτική που πρέπει να ακολουθήσουν οι φορείς της ναυτιλίας *απαρτίζεται* από τρεις άξονες. Πρώτον, με δεδομένο ότι η ακριβής πρόβλεψη της πορείας των ναυτιλιακών κύκλων είναι αδύνατη, κρίνεται *αναγκαία η συνεχής παρακολούθηση των μεταρρυθμίσεων στον τομέα της οικονομίας*. Είναι σαφές ότι έχουν πραγματοποιηθεί αρκετές αλλαγές σε διεθνές επίπεδο με στόχο την επαναφορά της παγκόσμιας οικονομίας σε υγιή επίπεδα και είναι βέβαιο ότι θα εξακολουθήσουν να γίνονται και άλλες στο μέλλον. Ο ναυτιλιακή κοινότητα πρέπει να παρακολουθεί στενά τις εξελίξεις και κατόπιν ανάλυσης να συνθέτει πορίσματα για τις επιπτώσεις των αλλαγών στο διεθνές εμπόριο και για τις δράσεις που πρέπει να ακολουθήσουν με στόχο τη μεγιστοποίηση των κερδών και την παροχή ποιοτικών υπηρεσιών. Δεύτερο, *η διαρκής παρατήρηση και ερμηνεία των πολιτικών εξελίξεων* σε ένα ευμετάβλητο και ασταθές διεθνές τοπίο, δύναται να αναδείξει ευκαιρίες για τη ναυτιλία. Πολιτικά φαινόμενα όπως πόλεμοι που μπορεί να προκύψουν σε περιοχές με έντονη πολιτική και κοινωνική κρίση (π.χ. Μέση Ανατολή) ή και αποφάσεις κρατών για την αύξηση των αποθεμάτων τους σε πρώτες ύλες (π.χ. Κίνα), είναι σε θέση να προκαλέσουν μικρές εκρήξεις στη ζήτηση, γεγονός που οι ναυτιλιακές εταιρείες πρέπει να είναι σε ετοιμότητα να εκμεταλλευθούν. Τρίτο, οι *επενδύσεις* αποτελούν σημαντικό πυλώνα στην πολιτική για την αντιμετώπιση της κρίσης και θα αποτελέσουν στρατηγικής σημασίας στοιχεία για την οικονομική επανάκαμψη. Σήμερα, διανύοντας όπως προαναφέρθηκε περίοδο αποκατάστασης, τα διεθνή οικονομικά πακέτα στήριξης παρέχουν την ευκαιρία για αναβάθμιση των επενδύσεων σε όλους τους τομείς των μεταφορών.

6. ΠΑΡΑΠΟΜΠΕΣ

1. Samaras I., Papadopoulou E.M., *The Global Financial Crisis – The Effects on the Liner Shipping Industry and the Newly Adopted leading Practices.*
2. Asmundson I., Dorsey T., Khachatryan A., Niculce I., Saito M. (2011), *Trade and Trade Finance in the 2008-09 Financial Crisis.*
3. Caballero R.J., Krishnamurthy A., (2009), *Global Imbalances and Financial Fragility.*
4. Carey D., De Michelis A., (2008), *Economic Survey of the United States.*
5. Coval J., Jurek J., Stafford E. (2009), *The Economics of Structured Finance Vol.23, No1.*
6. De Monie G., Rodrigue J.P., Notteboom T. (2009), *Economic Cycles in Maritime Shipping and Ports: The Path to the Crisis of 2008.*
7. Federal Reserve Board, *Monetary Policy and Open Market Operations* (<http://www.federalreserve.gov/fomc/fundstrate.htm>).
8. Hoffman J. (2010), *Shipping Out of the Economic Crisis.*
9. Lloyd's List (28 January 2010), <http://www.worldyards.com>.
10. Organization of the Petroleum Exporting Countries (OPEC), *Press Release 2010.*
11. Pocuca M., Zanne M. (2009), *The Impact of Global Economic Crisis on the Dry Bulk Shipping Industry.*
12. United Nations Conference on Trade and Development, *Review of maritime Transport 2009.*
13. United Nations Conference on Trade and Development, *Review of maritime Transport 2010.*
14. United Nations Conference on Trade and Development, *Review of maritime Transport 2011.*
15. World Trade Organization (WTO), *Press Release 2012.*

7. ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

1. Γκιζιάκης Κ., Παπαδόπουλος Α.Ι., Πλωμαρίτου Ε.Η. (2006), *Ναυλώσεις*.
2. Θαλασσινός Ε., Σταματόπουλος Θ. (1998), *Διεθνή Οικονομικά*.
3. Stopford M. (2009), *Maritime Economics*.