

**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ  
ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ  
ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ  
ΣΠΟΥΔΩΝ**



**ΤΙΤΛΟΣ ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ  
ΕΠΙΔΡΑΣΗ ΤΗΣ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΠΟΙΗΣΗΣ  
ΣΤΟ ΔΙΕΘΝΕΣ ΕΜΠΟΡΙΟ ΚΑΙ ΤΗΝ  
ΝΑΥΤΙΛΙΑ**

**ΤΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΥ ΠΑΝΑΓΙΩΤΑΣ,**

**ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ: ΘΑΛΑΣΣΙΝΟΣ ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ**

**ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ ΠΟΥ ΥΠΟΒΛΗΘΗΚΕ ΣΤΟ ΤΜΗΜΑ  
ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ ΤΟΥ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟΥ ΠΕΙΡΑΙΩΣ ΩΣ  
ΜΕΡΟΣ ΤΩΝ ΑΠΑΙΤΗΣΕΩΝ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΠΟΚΤΗΣΗ ΤΟΥ  
ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΟΥ ΔΙΠΛΩΜΑΤΟΣ ΕΞΕΙΔΙΚΕΥΣΗΣ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ**

**ΠΕΙΡΑΙΑΣ, ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ 2012**

Η συγκεκριμένη μεταπτυχιακή διπλωματική εργασία δεν έχει πουληθεί σε άλλο Α.Ε.Ι ή Α.Τ.Ε.Ι της ημεδαπής ή της αλλοδαπής.

Επίσης δηλώνεται ότι :

«Το άτομο το οποίο εκπονεί την Διπλωματική Εργασία φέρει ολόκληρη την ευθύνη προσδιορισμού της δίκαιης χρήσης του υλικού, η οποία ορίζεται στην βάση των εξής παραγόντων: του σκοπού και χαρακτήρα της χρήσης (εμπορικός, μη κερδοσκοπικός ή εκπαιδευτικός), της φύσης και 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».

Ο Δηλών [υπογραφή]

ΓΕΩΡΓΙΟΥ ΠΑΝΑΓΙΩΤΑ,

Ἡ πνευματική ιδιοκτησία κατοχυρώνεται άνευ οποιασδήποτε διατυπώσεως.

Κατά τον Ν. 2121/1993 και τη Διεθνή Σύμβαση της Βέρνης — ή όποια έχει κυρωθεί με τον Ν. 100/1975 — **απαγορεύεται ή αναδημοσίευση και ή εν γένει αναπαραγωγή του ανά χείρας έργου, καθ' οποιονδήποτε τρόπο**, τμηματικός η περιληπτικός, εν πρωτοτυπώ η εν μεταφράσει ή άλλη μορφή, άνευ της έγγραφου αδείας του συγγραφέως. Copyright © ΓΕΩΡΓΙΟΥ ΠΑΝΑΓΙΩΤΑ, ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ 2012. Με επιφύλαξη, παντός νομίμου δικαιώματος. All rights reserved.

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

Τα μέλη της Επιτροπής ήταν οι (με αλφαβητική σειρά) :

- Καθηγητής και Διευθυντής του Π.Μ.Σ. «στη Ναυτιλία». Κος Θαλασσινός Ελευθέριος

- Αναπληρωτής Καθηγητής - Κος Πελαγίδης Θεόδωρος

- Αναπληρωτής Καθηγητής - Κος Θεοδωρόπουλος Σωτήριος

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

Εγκρίθηκε, την .. ,<sup>η</sup> /..... / 2012, από την τριμελής εξεταστική επιτροπή:

Κος Θαλασσινός Ελευθέριος, κος Θεόδωρος Πελαγίδης, κος Σωτήριος  
Θεοδωρόπουλος

## ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ

Η παρούσα Διπλωματική εργασία εκπονήθηκε από την φοιτήτρια Γεωργίου Παναγιώτα κατά το έτος 2012, υπό την επίβλεψη του καθηγητή κ. Θαλασσινού Ελευθέριου, τον οποίο και ευχαριστώ θερμά, αφενός για την επιστημονική του υποστήριξη, την απεριόριστη εμπιστοσύνη και προθυμία για πολύτιμη βοήθεια που έδειξε και αφετέρου για την γνώση που απέκτησα πάνω σε αυτό το τόσο ενδιαφέρον θέμα. Θέλω να ευχαριστήσω επίσης τους καθηγητές κ. Πελαγίδη και κ. Θεοδωρόπουλος.

Τέλος, χρωστάω ένα πολύ μεγάλο ευχαριστώ στους φίλους μου, τους συμφοιτητές μου και φυσικά στην οικογένεια μου, για την υπομονή, την αμέριστη κατανόηση, την ηθική και οικονομική υποστήριξη που μου παρείχαν όλο αυτό το διάστημα χωρίς τα οποία δεν θα ήταν δυνατή η ολοκλήρωση της εργασίας μου.

## ΠΙΝΑΚΕΣ

ΠΙΝΑΚΑΣ 1.1 ΕΜΠΟΡΙΚΕΣ ΣΥΝΑΛΛΑΓΕΣ ΤΩΝG-7(1977-1993).....	ΣΕΛ.15
ΠΙΝΑΚΑΣ 1.2 ΚΟΣΤΟΣ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ ΣΕ ΩΡΕΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ... .....	ΣΕΛ.36
ΠΙΝΑΚΑΣ 2.1 ΕΥΚΑΙΡΙΕΣ ΚΑΙ ΑΠΕΙΛΕΣ ΣΤΗΝ ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΑΓΟΡΑ.....	ΣΕΛ.59
ΠΙΝΑΚΑΣ 2.2 ΠΟΣΟΣΤΙΑΙΑ ΜΕΤΑΒΟΛΗ ΑΕΠ (2004-2013) .....	ΣΕΛ.60
ΠΙΝΑΚΑΣ 3.1 ΠΑΡΑΔΟΣΙΑΚΟΙ ΤΟΜΕΙΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΒΑΣΕΙ Ε.Ε.....	ΣΕΛ.103
ΠΙΝΑΚΑΣ 3.2 ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΕΠΙΔΡΑΣΗ ΑΝΑ ΤΟΜΕΑ ΤΟΥ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΥ CLUSTER.....	ΣΕΛ.106
ΠΙΝΑΚΑΣ 3.3 ΕΠΙΔΡΑΣΗ ΣΤΗΝ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗ ΑΝΑ ΤΟΜΕΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΥ CLUSTER.....	ΣΕΛ.110
ΠΙΝΑΚΑΣ 5.1 ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ ΜΕΓΕΘΟΥΣ ΠΛΟΙΩΝ ΣΤΙΣ ΚΥΡΙΕΣ ΕΜΠΟΡΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ.....	ΣΕΛ.120

## ΣΧΗΜΑΤΑ

ΣΧΗΜΑ 1.1 ΟΙ ΦΑΣΕΙΣ ΤΟΥ ΚΥΚΛΟΥ ΖΩΗΣ ΕΝΟΣ ΠΡΪΟΝΤΟΣ.....	ΣΕΛ.42
ΣΧΗΜΑ 1.2 ΚΥΚΛΟΣ ΖΩΗΣ ΚΑΙ ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ ΤΟΥ CLUSTER.....	ΣΕΛ.48
ΣΧΗΜΑ 1.3 ΤΟ ΔΙΑΜΑΝΤΙ ΤΟΥ PORTER.....	ΣΕΛ.52
ΣΧΗΜΑ 1.4 ΣΧΕΣΗ ΜΕΤΑΞΥ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ-ΔΙΕΘΝΕΣ ΕΜΠΟΡΙΟΥ-ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΠΟΙΗΣΗΣ.....	ΣΕΛ.55
ΣΧΗΜΑ 2.1 ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΙΚΗ ΑΠΕΙΚΟΝΙΣΗ ΕΙΣΑΓΩΓΩΝ ΚΑΙ ΕΞΑΓΩΓΩΝ ΑΝΑ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΧΩΡΩΝ (2000-2010)..	ΣΕΛ.68
ΣΧΗΜΑ 2.2 ΤΟ ΔΙΕΘΝΕΣ ΘΑΛΑΣΣΙΟ ΕΜΠΟΡΙΟ(2010)	ΣΕΛ.69
ΣΧΗΜΑ 2.3 ΣΧΕΣΥ ΜΕΤΑΞΥ ΑΕΠ ΚΑΙ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΕΜΠΟΡΙΟΥ.....	ΣΕΛ.77
ΣΧΗΜΑ 3.1 ΤΟ ΔΙΕΘΝΕΣ ΘΑΛΑΣΣΙΟ ΕΜΠΟΡΙΟ ΤΩΝ ΧΥΔΗΝ ΞΗΡΩΝ ΦΟΡΤΙΩΝ.....	ΣΕΛ.83
ΣΧΗΜΑ 3.2 ΤΟ ΔΙΕΘΝΕΣ ΕΜΠΟΡΙΟ ΧΥΔΗΝ ΦΟΡΤΙΩΝ ΑΠΟ (1980-2010).....	ΣΕΛ.84
ΣΧΗΜΑ 3.3 ΟΙ ΚΥΡΙΕΣ ΡΟΕΣ ΤΡΙΩΝ ΒΑΣΙΚΩΝ ΧΥΔΗΝ ΞΗΡΩΝ ΦΟΡΤΙΩΝ.....	ΣΕΛ.85
ΣΧΗΜΑ 3.4 ΜΟΝΤΕΛΟ ΖΗΤΗΣΗΣ ΚΑΙ ΠΡΟΣΦΟΡΑΣ ΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ.....	ΣΕΛ.87
ΣΧΗΜΑ 3.5 Η ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΕΜΠΟΡΙΟΥ ΣΤΟ ΣΥΝΟΛΟ ΚΑΙ ΑΝΑ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ(1970-2010)	ΣΕΛ.....93
ΣΧΗΜΑ 3.6 ΣΧΕΣΕΙΣ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ ΣΤΟ CLUSTER	ΣΕΛ.....99
ΣΧΗΜΑ 3.7 ΣΧΗΜΑΤΙΚΗ ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΤΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΕΠΙΔΡΑΣΗΣ ΤΟΥ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΥ CLUSTER.....	ΣΕΛ.104
ΣΧΗΜΑ 3.8 ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΥ CLUSTER ΣΤΗΝ ΕΥΡΩΠΗ.....	ΣΕΛ.109
ΣΧΗΜΑ 4.1 ΑΠΟΔΟΣΗ ΤΩΝ 12 ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΩΝ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΤΩΝ ΤΕΡΜΑΤΙΚΩΝ ΣΕ ΕΚΑΤ.ΤΕΥ ΤΟ	

2009,.....	ΣΕΛ.114
ΣΧΗΜΑ 4.2 ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΣΤΗΝ ΑΛΥΣΙΔΑ ΑΞΙΑΣ.....	ΣΕΛ.118
ΣΧΗΜΑ 4.3 ΕΞΩΤΕΡΙΚΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ LINER ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ .....	ΣΕΛ.119
ΣΧΗΜΑ 4.4 ΕΠΙΔΡΑΣΕΙΣ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΠΟΙΗΣΗΣ.....	ΣΕΛ.128
ΣΧΗΜΑ 4.5 ΤΟΜΕΑΣ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ.....	ΣΕΛ.130
ΣΧΗΜΑ 4.6 ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΠΟΙΗΣΗΣ ΣΤΗ LINER ΝΑΥΤΙΛΙΑ.....	ΣΕΛ.131
ΣΧΗΜΑ 4.7 ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΗΣ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΠΟΙΗΣΗΣ ΣΤΗ BULK ΝΑΥΤΙΛΙΑ.....	ΣΕΛ.132
ΣΧΗΜΑ 4.8 ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΠΟΙΗΣΗΣ ΣΤΑ ΛΙΜΑΝΙΑ.....	ΣΕΛ.133
ΣΧΗΜΑ 4.9 ΣΧΕΣΗ ΠΑΓΚΟΣΜΙΑΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ- ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ-ΔΙΕΘΝΕΣ ΕΜΠΟΡΙΟΥ-ΛΙΜΕΝΩΝ.....	ΣΕΛ.135



## **ΧΑΡΤΕΣ**

ΧΑΡΤΗΣ 2.1 ΠΡΟΒΛΕΨΕΙΣ IMF ΓΙΑ ΤΟ ΑΕΠ 2012.....	ΣΕΛ.58
ΧΑΡΤΗΣ 2.2 ΕΜΠΟΡΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ ΜΕΤΑΞΥ ΑΣΙΑΣ ΚΑΙ ΒΟΡΕΙΑΣ ΕΥΡΩΠΗΣ.....	ΣΕΛ.70
ΧΑΡΤΗΣ 4.1 Η ΠΑΡΟΥΣΙΑ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΤΩΝ ΤΕΡΜΑΤΙΚΩΝ ΠΑΓΚΟΣΜΙΩΣ.....	ΣΕΛ.113
ΧΑΡΤΗΣ 4.2 ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΑΝΙΣΟΡΡΟΠΙΑ ΜΕΤΑΞΥ ΑΝΑΤΟΛΗΣ ΚΑΙ ΔΥΣΗΣ.....	ΣΕΛ.121

## **ΕΙΚΟΝΕΣ**

ΕΙΚΟΝΑ 3.1 ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΧΥΔΗΝ ΦΟΡΤΙΩΝ ΚΑΙ ΤΩΝ ΑΝΑΛΟΓΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ.....	ΣΕΛ.81
ΕΙΚΟΝΑ 3.2 ΣΧΗΜΑΤΙΚΗ ΑΠΕΙΚΟΝΙΣΗ ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗΣ ΖΗΤΗΣΗΣ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΧΥΔΗΝ ΞΗΡΩΝ ΦΟΡΤΙΩΝ .....	ΣΕΛ.97

# ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	12
ΣΤΟΧΟΣ/ ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ/ ΔΟΜΗ.....	14
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1:ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΠΟΙΗΣΗ-ΔΙΕΘΝΕΣ ΕΜΠΟΡΙΟ-ΝΑΥΤΙΛΙΑ.....	15
1.1ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΠΟΙΗΣΗ.....	15
1.1.1 ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ.....	15
1.1.2 ΟΡΙΣΜΟΣ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΠΟΙΗΣΗΣ.....	18
1.1.3 ΜΕΤΡΗΣΗ ΒΑΘΜΟΥ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΠΟΙΗΣΗΣ.....	23
1.1.4 ΜΑΚΡΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΠΟΙΗΣΗΣ.....	24
1.1.5 ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ ΔΙΕΘΝΟΠΟΙΗΜΕΝΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ ΣΤΗΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ.....	29
1.2 ΔΙΕΘΝΕΣ ΕΜΠΟΡΙΟ.....	33
1.2.1 ΤΟ ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ ΤΟΥ RICARDO ΓΙΑ ΤΟ ΕΜΠΟΡΙΟ.....	35
1.2.2 ΤΟ ΑΠΟΛΥΤΟ ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑ ΤΟΥ ADAM SMITH.....	36
1.2.3 ΤΟ ΣΥΓΚΡΙΤΙΚΟ ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑ ΤΟΥ RICARDO.....	37
1.2.4 ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ ΣΤΟ ΔΙΕΘΝΕΣ ΕΜΠΟΡΙΟ.....	37
1.3 ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ.....	43
1.4 CLUSTER ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑ.....	44
1.4.1 ΓΕΝΙΚΟΙ ΟΡΙΣΜΟΙ ΕΝΝΟΙΑΣ CLUSTER.....	45
1.4.2 THEORY OF ALFRED MARSHALL(1890).....	48
1.4.3 ECONOMIES OF AGGLOMERATION.....	49

1.4.4 Μ.PORTER, 1998.....	51
1.5 ΣΧΕΣΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ-ΔΙΕΘΝΕΣ ΕΜΠΟΡΙΟΥ-ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ.....	53
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2:ΤΑΣΕΙΣ ΚΑΙ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ ΣΤΟ ΘΑΛΑΣΣΙΟ ΕΜΠΟΡΙΟ ΚΑΙ ΤΗΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ.....	56
2.1 ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ.....	56
2.1.1 ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΙ ΚΥΚΛΟΙ.....	56
2.1.2 ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΑΕΠ ΚΑΙ ΠΡΟΒΛΕΨΕΙΣ.....	57
2.2 ΔΙΕΘΝΕΣ ΕΜΠΟΡΙΟ.....	61
2.2.1 ΔΙΕΘΝΕΣ ΘΑΛΑΣΣΙΟ ΕΜΠΟΡΙΟ.....	67
2.2.2 ΒΑΣΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΕΜΠΟΡΙΟΥ.....	69
2.2.3 ΟΡΟΙ ΕΜΠΟΡΙΟΥ.....	71
2.2.4 ΦΟΡΤΩΤΙΚΕΣ (BILLS OF LADIN) .....	75
2.3 ΣΧΕΣΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ ΚΑΙ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΕΜΠΟΡΙΟΥ.....	76
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3: Η ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΚΑΙ ΤΟ ΕΜΠΟΡΙΟ ΧΥΔΗΝ ΦΟΡΤΙΩΝ.....	79
3.1 ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ BULK ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ.....	79
3.2 ΖΗΤΗΣΗ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ.....	85
3.2.1 Η ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ.....	89
3.2.2 ΤΟ ΘΑΛΑΣΣΙΟ ΕΜΠΟΡΙΟ ΑΓΑΘΩΝ.....	91
3.2.3 Η ΜΕΣΗ ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΔΙΑΝΥΟΜΕΝΗ ΑΠΟΣΤΑΣΗ.....	93
3.2.4 ΕΞΩΓΕΝΕΙΣ ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ.....	94
3.2.5 ΤΟ ΚΟΣΤΟΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ.....	95
3.3 ΕΠΙΔΡΑΣΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΣΤΗΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ.....	97

3.3.1 ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΣΥΓΧΡΟΝΩΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ CLUSTERS.....	97
3.3.2 ΕΠΙΔΡΑΣΗ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ CLUSTER ΣΤΗΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ.....	103
3.3.3 ΕΠΙΔΡΑΣΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ CLUSTER ΣΤΗΝ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗ.....	108
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4:ΕΠΙΔΡΑΣΗ ΤΗΣ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΠΟΙΗΣΗΣ ΣΤΑ ΛΙΜΑΝΙΑ.....	111
4.1 ΣΥΣΧΕΤΙΣΗ LINER ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΚΑΙ ΛΙΜΕΝΩΝ.....	112
4.1.1 ΠΑΡΟΥΣΙΑ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΤΩΝ ΤΕΡΜΑΤΙΚΩΝ.....	112
4.1.1.1 ΕΠΙΔΡΑΣΗ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΤΩΝ ΤΕΡΜΑΤΙΚΩΝ ΣΤΑ ΛΙΜΑΝΙΑ.....	114
4.1.2 ΟΡΙΖΟΝΤΙΑ ΚΑΙ ΚΑΘΕΤΗ ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗ ΣΤΗ ΛΙΜΕΝΙΚΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ.....	116
4.2 ΑΝΑΛΥΣΗ PESTEL ΣΤΗ LINER ΝΑΥΤΙΛΙΑ.....	118
4.2.1 ΜΕΓΕΘΥΝΣΗ ΠΛΟΙΩΝ.....	119
4.2.2 ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΑΝΙΣΟΡΡΟΠΙΑ.....	120
4.2.3 ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ MARCO POLO.....	121
4.2.4 ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΑ ΠΡΟΤΥΠΑ.....	122
4.3 ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΠΟΙΗΣΗΣ ΣΤΑ ΛΙΜΑΝΙΑ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ CONTAINERS.....	125
4.4 ΕΠΙΔΡΑΣΗ ΤΗΣ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΠΟΙΗΣΗΣ ΣΤΗ LINER ΚΑΙ BULK ΝΑΥΤΙΛΙΑ.....	127
ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ.....	137
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....	140

## ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Το παγκόσμιο οικονομικό σύστημα, στο οποίο ζούμε σήμερα χαρακτηρίζεται από σημαντικές αλληλεξαρτήσεις. Πιο συγκεκριμένα, η αλληλεξάρτηση των διαφόρων οικονομιών έχει δύο κυρίως συνιστώσες, το διεθνές εμπόριο αγαθών και υπηρεσιών, το οποίο μάλιστα διευρύνεται συνεχώς μετά το Δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο, και την παγκόσμια ολοκλήρωση των χρηματοπιστωτικών αγορών.

Οι επιχειρήσεις πλέον παρακολουθούν τις τάσεις τόσο της εγχώριας όσο και της διεθνούς αγοράς ώστε να παράγουν αγαθά και υπηρεσίες. Παράλληλα, η παραγωγικότητα παρουσιάζει σημαντική αύξηση, αφού η επέκταση του διεθνούς εμπορίου επιτρέπει στις οικονομίες να ειδικευτούν στην παραγωγή αγαθών και υπηρεσιών που ταιριάζουν στους ανθρώπινους και φυσικούς πόρους τους. Ωστόσο, η επέκταση αυτή υποδηλώνει και την ολοένα αυξανόμενη εξάρτηση των εθνικών οικονομιών από τις εξελίξεις στις υπόλοιπες χώρες.

Σε ότι αφορά στην ολοκλήρωση των παγκόσμιων χρηματοπιστωτικών αγορών, αυτή οδηγεί σε αύξηση στην παγκόσμια παραγωγικότητα, όπως συμβαίνει και στην περίπτωση ενός ολοκληρωμένου παγκόσμιου συστήματος εμπορίου, καθώς επιτρέπει στις αποταμιεύσεις να κατευθύνονται στις χρήσεις με την υψηλότερη απόδοση ανεξάρτητα από τον τόπο διαμονής των αποταμιευτών και επενδυτών.

Σε μία παγκόσμια αγορά, η οποία διακρίνεται από τη συνύπαρξη εθνικών νομισμάτων, η ικανοποιητική διακίνηση αγαθών, υπηρεσιών και κεφαλαίων μεταξύ των χωρών είναι δυνατή μόνο στο βαθμό που η μετατροπή των εγχώριων νομισμάτων σε συνάλλαγμα και, αντίστροφα, του συναλλάγματος σε εγχώριο νόμισμα γίνεται εύκολα και κατά το δυνατό με το χαμηλότερο κόστος.

Το παγκόσμιο οικονομικό σύστημα, λειτουργώντας χωρίς ρυθμίσεις, δημιούργησε πολλά προβλήματα, είτε σε τοπικό, είτε σε παγκόσμιο επίπεδο. Ζητήματα όπως το περιβάλλον, η ασφάλεια των εργαζομένων, των επιχειρηματιών και των πολιτών που εμπλέκονται στη μεταφορική διαδικασία, η ανισότητα στη διανομή του πλούτου και η αύξηση της

φτώχειας και άλλα, δεν μπορούν να αντιμετωπιστούν μόνο από τις δυνάμεις της αγοράς δια μέσω αυτορρύθμισης.

Η παγκοσμιοποίηση επηρέασε θετικά και αρνητικά το διεθνές εμπόριο και κατ'επέκταση την παγκόσμια οικονομία, όπου με την σειρά της διαμόρφωσε ένα νέο δυναμικό περιβάλλον στο χώρο της ναυτιλιακής βιομηχανίας. Υποστηρίζουμε δηλαδή, ότι οι αιτίες της κρίσης στη ναυτιλία σχετίζονται με την κρίση της παγκόσμιας οικονομίας, η οποία προέκυψε από τις αστοχίες του χρηματοοικονομικού κεφαλαίου στην Αμερική και εξελίχθηκε, λόγω δημοσιονομικών προβλημάτων, σε διάφορες περιοχές της Ευρώπης, με ανοικτό το ενδεχόμενο της επέκτασης σε άλλες περιοχές της γης και σε διαφορετικούς τομείς της οικονομίας, όπως κατεξοχήν σε αυτόν της ναυτιλίας και εν γένει των θαλασσιών μεταφορών. Σε γενικές γραμμές ο τομέας των θαλάσσιων μεταφορών, είτε αφορά σε ολιστικά συστήματα των μεταφορών (door to door), είτε σε αυτοτελή θαλάσσια μεταφορά (όπως αυτές των Tramps), είναι ένα πολυσχιδές και πολύ-επίπεδο διεθνοποιημένο, τεχνοοικονομικό οικοδόμημα. Αποτελείται από ένα πλήθος οικονομικών δραστηριοτήτων γύρω από και για τις θαλάσσιες μεταφορές.

Η παγκοσμιοποίηση επηρέασε και τα λιμάνια, καθώς οι λιμένες αντιμετωπίζουν σήμερα πολλές και ποικίλες προκλήσεις. Η αύξηση του παγκόσμιου εμπορίου και της θαλάσσιας κυκλοφορίας, η ενίσχυση της μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων με την χρήση της μεταφόρτωσης, η αύξηση του μεγέθους είτε λιμενικών αρχών είτε παροχών λιμενικών υπηρεσιών, αναπτύσσουν και πραγματοποιούν μεγάλα επενδυτικά σχέδια με στόχο την επέκταση, βελτίωση και τον εκσυγχρονισμό των υποδομών τους. Ο στόχος τους είναι να διαχειριστούν ακόμα μεγαλύτερους όγκους φορτίων με μεγαλύτερη αποτελεσματικότητα και ταχύτητα σε μια συντονισμένη προσπάθεια να αντιμετωπιστεί και το πρόβλημα της συμφόρησης στους Λιμένες.

## ΣΤΟΧΟΣ / ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ/ ΔΟΜΗ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

Στην παρούσα εργασία, καταγράφονται οι επιδράσεις της παγκοσμιοποίησης στο Διεθνές εμπόριο, την ναυτιλία και στα λιμάνια.

Προκειμένου να προσεγγίσουμε το θέμα, χρησιμοποιήσαμε θεωρητικό υπόβαθρο για να καθορίσουμε αρχικά τις έννοιες του Διεθνούς εμπορίου, της παγκοσμιοποίησης, των θαλάσσιων μεταφορών καθώς και της έννοιας cluster, ώστε να δημιουργήσουμε σε θεωρητική βάση μια σχέση που συνδέει τα παραπάνω, προκειμένου με την χρήση οικονομικών και στατιστικών στοιχείων να την στηρίξουμε. **(Κεφάλαιο 1).**

Στη συνέχεια, αναφερθήκαμε στην παγκόσμια οικονομία, παγκόσμιο ΑΕΠ όπως και στην ανάλυση του διεθνούς εμπορίου ώστε να εξετάσουμε την συσχέτιση μεταξύ οικονομικών κύκλων και διεθνές εμπόριου. **(Κεφάλαιο 2).**

Ακολούθησε ανάλυση της ναυτιλιακής αγοράς, δηλαδή τα χαρακτηριστικά της ναυτιλίας χύδην ξηρού φορτίου, οι παράγοντες ζήτησης για μεταφορικές υπηρεσίες, καθώς και το μέγεθος και η σημασία του ναυτιλιακού cluster για την οικονομία, προκειμένου να εξετάσουμε αφενός, την επίδραση της ναυτιλίας στην οικονομία (cluster), και αφετέρου την επίδραση της οικονομίας στη ναυτιλία δηλ. σχέση οικονομικών - ναυτιλιακών κύκλων. **(Κεφάλαιο 3)**

Τέλος, παρουσιάσαμε στοιχεία για την liner ναυτιλία, ώστε να διαχωρίσουμε τις επιδράσεις ανά κλάδο της ναυτιλίας. Εν συνεχεία, τονίσαμε την σχέση μεταξύ ναυτιλίας και λιμένων, ιδιαίτερα στην liner ναυτιλία, λόγω της οριζόντιας και κάθετης ολοκλήρωσης (Global terminal operators) και με σειρά βημάτων αναδείξαμε τις επιπτώσεις της παγκοσμιοποίησης στα λιμάνια διαχείρισης εμπορευματοκιβωτίων. **(Κεφάλαιο 4)**

# ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1: ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΠΟΙΗΣΗ- ΔΙΕΘΝΕΣ ΕΜΠΟΡΙΟ -ΝΑΥΤΙΛΙΑ

## 1.1 ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΠΟΙΗΣΗ

### *1.1.1 ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ*

*Η παγκοσμιοποίηση «π्रेसβεύει τις αρχές για την εξάπλωση της οικονομίας της αγοράς, της ανάπτυξης του ελεύθερου εμπορίου, της ενδυνάμωσης των διεθνών οργανισμών και της δημιουργίας συλλογικών συστημάτων ασφαλείας» (Ρουμελιώτης Π., Το αύριο της Ευρώπης). Είναι -στην ουσία- μια διαδικασία η οποία αφορά όλες τις πλευρές της ζωής μας.*

*Σύμφωνα με τον Σταύρο Τομπάζο (1999), «η συζήτηση περί παγκοσμιοποίησης δεν άρχισε τα τελευταία χρόνια. Υπήρχε από τον καιρό που κυριάρχησε ο καπιταλιστικός τρόπος παραγωγής. Πριν από 150 χρόνια ο Μαρξ και ο Ένγκελς έγραφαν στο Κομμουνιστικό Μανιφέστο: “Η μπουρζουαζία, ωθούμενη από τη συνεχή ανάγκη νέων αγορών, εισβάλλει σε ολόκληρο τον πλανήτη. Της είναι αναγκαίο να διεισδύσει παντού, να εγκατασταθεί παντού, να δημιουργήσει παντού μέσα επικοινωνίας” »Τρεις Παράλληλα οι ιστορικοί της οικονομίας κάνουν λόγο για μια αύξηση της εμπορικής αλληλεξάρτησης μεταξύ των εθνικών οικονομιών από τα μέσα του προηγούμενου αιώνα ως αποτέλεσμα της βελτίωσης των μέσων μεταφοράς της εποχής. Ανάλογη εξέλιξη υπήρξε και πρόσφατα (αύξηση του διεθνούς εμπορίου) εξαιτίας της συνεχούς βελτίωσης της τεχνολογίας και της κατάργησης των δασμών.*

Για το διεθνές εμπόριο, το οποίο οδηγεί σε μια αύξηση της αλληλεξάρτησης των εθνικών οικονομιών (και επομένως αποτελεί βασικό φορέα της διαδικασίας της παγκοσμιοποίησης), θα πρέπει να γίνει μια αναφορά στις μεταπολεμικές τάσεις αυτού, οι οποίες -σύμφωνα με τον Στ. Τομπάζο- είναι οι παρακάτω:

- ✓ Από 1950: Το διεθνές εμπόριο αρχίζει να αυξάνεται ταχύτερα από το ΑΕΠ.
- ✓ Αρχές δεκαετίας 1970: Παρατηρείται μια πτώση του ποσοστού μεγέθυνσης του εμπορίου με συνέπεια τη



μείωση της απόκλισης του και της παγκόσμιας παραγωγής

- ✓ 1984-1994: Το εμπόριο των χωρών που ανήκουν στον ΟΟΣΑ αυξάνεται κατά 5,3% ανά έτος ενώ το ΑΕΠ κατά 1,9% ανά έτος.

Το μεγαλύτερο μέρος του παγκόσμιου εμπορίου πραγματοποιείται από τις ανεπτυγμένες χώρες με συνέπεια μια περιθωριοποίηση της περιφέρειας. Οι 7 ισχυρότερες οικονομικά χώρες (G7- Η.Π.Α., Καναδάς, Ιαπωνία, Γερμανία, Γαλλία, Ιταλία, Μεγ. Βρετανία) πραγματοποιούν το μεγαλύτερο μέρος του παγκόσμιου εμπορίου

ΠΙΝΑΚΑΣ 1.1 Εμπορικές συναλλαγές των G-7 (1977,1993)

	1977	1993
Εξαγωγές	50,5%	53%
Εισαγωγές	51%	50%

Πηγή: Τομπάζος Στ., 1999

Η παγκοσμιοποίηση ως μια γενικότερη διαδικασία, σύμφωνα με τον Robertson, ακολουθώντας μια χρονική-ιστορική ανάλυση, μπορούμε να διακρίνουμε πέντε βασικές φάσεις εξέλιξης αυτής:

Γενετική Φάση (αρχές 15ου-μέσα 18ου αιώνα): Βαθμιαία διάλυση του φε-ουδαλικού οικονομικού και πολιτικού συστήματος και αντικατάσταση τους από ενιαία συγκεντρωτικά κράτη και ανάδυση των εθνών.

Εναρκτήριο Φάση (μέσα 18ου-1870): Κυριαρχία συγκεντρωτικών εθνικών κρατών και αποκρυστάλλωση των διεθνών σχέσεων. Παράλληλα η εποχή χαρακτηρίζεται από την κυριαρχία της Ευρωπαϊκής Ηπείρου.

Φάση Απογείωσης (1870-δεκαετία 1920): Αρχή επικράτησης διαδικασίας παγκοσμιοποίησης, αλματώδης αύξηση μορφών επικοινωνίας, κινήματα διεθνούς χαρακτήρα, οικουμενικές τελετουργίες και δραστηριότητες (π.χ. Ολυμπιακοί Αγώνες, διάφορες Εκθέσεις κλπ.) και έντονος οικονομικός και πολιτικός-στρατιωτικός ανταγωνισμός είναι μερικά από τα φαινόμενα της φάσης αυτής.

Διεκδίκηση Παγκόσμιας Ηγεμονίας (δεκαετία 1920-μέσα δεκαετίας 1960): Εντονότερα τα φαινόμενα της προηγούμενης περιόδου, μετατόπιση παγκόσμιας ηγεμονίας από Μεγάλη Βρετανία σε Η.Π.Α., εκδήλωση του Ψυχρού Πολέμου και ίδρυση του ΟΗΕ.

Φάση Αβεβαιότητας (1960-1990): Ραγδαίες εξελίξεις με το τέλος του Ψυχρού Πολέμου, διαστημική εποχή, ρευστότητα του παγκόσμιου συστήματος, αύξηση Διεθνών Οργανισμών και μη κυβερνητικών οργανώσεων, καθιέρωση παγκόσμιων επικοινωνιακών δικτύων και διεθνοποίηση ραδιοτηλεοπτικών προγραμμάτων.

Ενισχυτική της παραπάνω άποψης είναι και η θεωρία των κόσμο συστημάτων του Im. Wallerstein, την οποία και εμπνεύστηκε από τις θέσεις του Γάλλου ιστορικού Fernand Braudel, σύμφωνα με την οποία το σύγχρονο κόσμο-σύστημα έχει τις ρίζες του στον 16ο αιώνα και αποτελεί τη συνέχεια μιας διαδικασίας διαδοχής ηγεμονικών κύκλων που ξεκίνησε από τότε. Σύμφωνα πάντα με τον ίδιο, οι τρεις ηγεμονικοί κύκλοι στην ιστορία του σύγχρονου κόσμο-συστήματος είναι οι παρακάτω:

1. Ολλανδικός: από 16ο μέχρι 18ο αιώνα
2. Βρετανικός: από 18ο μέχρι αρχές 20ου αιώνα
3. Αμερικανικός: από τα τέλη του 19ου αιώνα

Αυτό που παρουσιάζει ιδιαίτερο ενδιαφέρον είναι πως θεωρείται ότι ο αμερικανικός κύκλος (ο οποίος είχε την ακμή του μεταξύ 1945-1971) έχει φτάσει στο τέλος του και πως το κόσμο-σύστημα έχει εισέλθει σε μια νέα φάση εξέλιξης του, χωρίς όμως να έχει διαφανεί μέχρι στιγμής η δύναμη εκείνη η οποία θα αντικαταστήσει τις Η.Π.Α. στην ηγεμονία του νέου αυτού κύκλου.

### 1.1.2 ΟΡΙΣΜΟΣ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΠΟΙΗΣΗΣ

Από την πλευρά του ο Scholte διαχωρίζει την παγκοσμιοποίηση σε πέντε βασικούς ορισμούς:

1. **Internationalisation**: Ο όρος διεθνής χρησιμοποιείται απλώς για την περιγραφή των σχέσεων μεταξύ χωρών (πέραν των συνόρων) κι η «παγκοσμιοποίηση» σημαίνει μια ανάπτυξη στις διεθνείς συναλλαγές και αλληλεξάρτηση.

2. **Liberalisation**: Η παγκοσμιοποίηση αναφέρεται σε μια διαδικασία αφαίρεσης των επιβληθέντων από τις κυβερνήσεις περιορισμών στις κινήσεις των χωρών στην προσπάθεια δημιουργίας μιας «ανοικτής», «χωρίς σύνορα» παγκόσμιας οικονομίας.

3. **Universalisation**: Παγκοσμιοποίηση είναι η διαδικασία εξάπλωσης διαφόρων αντικειμένων και εμπειριών σε ανθρώπους σε όλα τα μήκη και πλάτη της γης.

4. **Westernisation ή Modernisation**: Η παγκοσμιοποίηση αποτελεί σύμφωνα με αυτό τον ορισμό μια δυναμική κατά την οποία οι κοινωνικές δομές του εκμοντερνισμού (καπιταλισμός, εξορθολογισμός, βιομηχανοποίηση, γραφειοκρατία κλπ.) εξαπλώνονται ανά τον κόσμο, καταστρέφοντας προϋπάρχουσες κουλτούρες και τον τοπικό «αυτό-ορισμός» (αυτοδιάθεση) κατά τη διαδικασία αυτή.

5. **Deterritorialisation**: Η παγκοσμιοποίηση περιλαμβάνει μια αναδιαμόρφωση της γεωγραφίας έτσι ώστε ο κοινωνικός χώρος να μην απεικονίζεται με όρους εδαφικών αποστάσεων.

Ο συνδυασμός τεχνολογικής προόδου, χαμηλότερου κόστους μεταφορών και απελευθέρωσης των πολιτικών τόσο στην Ευρωπαϊκή Ένωση όσο και παγκοσμίως έχει οδηγήσει στην αύξηση των εμπορικών και χρηματοπιστωτικών ροών μεταξύ των χωρών, με σημαντικές επιπτώσεις στη λειτουργία της οικονομίας της ΕΕ. Η παγκοσμιοποίηση, παράλληλα με τα τεράστια οφέλη και τις ευκαιρίες που προσφέρει, υποχρεώνει την Ευρώπη να αντιμετωπίσει έντονο ανταγωνισμό τόσο από τις οικονομίες χαμηλού κόστους, όπως η Κίνα και η Ινδία, όσο και από οικονομίες που επικεντρώνονται στην καινοτομία, όπως οι ΗΠΑ.

Η ολοένα μεγαλύτερη παγκόσμια οικονομική ολοκλήρωση, ή παγκοσμιοποίηση όπως έχει καθιερωθεί να λέγεται, δημιουργεί πάμπολλες ευκαιρίες, καθώς διευκολύνει την πρόσβαση των επιχειρήσεων της ΕΕ σε νέες και διευρυνόμενες αγορές και σε χρηματοδοτικούς και τεχνολογικούς πόρους, και παράλληλα αυξάνει τις επιλογές των Ευρωπαίων καταναλωτών από την άποψη της ποικιλίας προϊόντων και τιμών. Έτσι διανοίγονται για την Ένωση προοπτικές για σημαντικά οφέλη όσον αφορά την αύξηση της παραγωγικότητας και των πραγματικών αποδοχών. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή εκτιμά ότι το ένα πέμπτο περίπου της αύξησης του βιοτικού επιπέδου στην ΕΕ των 15 τα τελευταία πενήντα χρόνια οφείλεται στην παγκοσμιοποίηση. Για τον λόγο αυτό, η ΕΕ τάσσεται σταθερά υπέρ ενός μεγαλύτερου οικονομικού ανοίγματος, και η εμπορική της πολιτική αποτελεί σημαντικό μέσο για την προώθηση της ελευθέρωσης του παγκόσμιου εμπορίου.

Η κοινή γνώμη όμως συσχετίζει συχνά την παγκοσμιοποίηση με την απώλεια θέσεων εργασίας, τη συμπίεση των μισθών και την υποβάθμιση των συνθηκών εργασίας. Οι ανησυχίες αυτές πηγάζουν από τον φόβο ότι ο αυξημένος ανταγωνισμός από χώρες χαμηλού κόστους ασκεί πολύ έντονη πίεση στους τοπικούς παραγωγούς και εργαζομένους και μπορεί να οδηγήσει στο κλείσιμο εργοστασίων, ή τον περιορισμό της δραστηριότητάς τους, και τη μετεγκατάστασή τους στο εξωτερικό. Οι ανησυχίες αυτές δεν είναι καινούριες, αλλά φαίνεται ότι έχουν ενταθεί με την ταχεία ανέλιξη της Κίνας και της Ινδίας στην παγκόσμια εμπορική σκηνή. Ειδικότερα, η εκτεταμένη χρήση των τεχνολογιών των πληροφοριών εξαλείφει όλο και περισσότερο τα όρια μεταξύ του τι μπορεί και του τι δεν μπορεί να αποτελεί αντικείμενο εμπορικών συναλλαγών.

Η κατάλληλη αντιμετώπιση της παγκοσμιοποίησης μπορεί να θεωρηθεί ως μέρος της ευρύτερης πολιτικής πρόκλησης των δυναμικών οικονομιών, δηλαδή της επιτυχούς αντιμετώπισης των διαρθρωτικών οικονομικών αλλαγών. Για να μεγιστοποιηθούν τα οφέλη της παγκοσμιοποίησης θα πρέπει να υπάρξει μια διαδικασία αναπροσαρμογών, καθώς οι συντελεστές παραγωγής, όπως το επενδυτικό κεφάλαιο, μετακινούνται από δραστηριότητες και επιχειρήσεις που δεν μπορούν να αντέξουν τις εντονότερες ανταγωνιστικές πιέσεις σε άλλες που αναπτύσσονται χάρη ακριβώς σε αυτές. Ωστόσο, αν και έχει αποδειχτεί ότι η παγκοσμιοποίηση δεν συνδέεται

με τη γενικότερη καθαρή απώλεια θέσεων εργασίας, είναι γεγονός ότι η αναπροσαρμογή των δομών της οικονομίας μας έχει κάποιο κόστος λόγω της μετακίνησης πόρων μεταξύ επιχειρήσεων και δραστηριοτήτων. Η διαρθρωτική αναπροσαρμογή των πλέον άκαμπτων αγορών εργασίας, κεφαλαίων και προϊόντων μπορεί να αποβεί δαπανηρή και επίπονη, τουλάχιστον βραχυπρόθεσμα, σε συγκεκριμένους τομείς και περιφέρειες.

Οι περισσότερες από τις εθνικές οικονομίες αλληλεπιδρούν σήμερα με ένα περιβάλλον το οποίο χαρακτηρίζεται από τη διαδικασία της επιταχυνόμενης παγκοσμιοποίησης. Παρ' όλο που τα στατιστικά στοιχεία τα οποία αφορούν την παγκοσμιοποίηση, όπως ο όγκος των συναλλαγών ή η νομισματική ολοκλήρωση, θα μπορούσαν να συνηγορήσουν υπέρ του ότι η σημερινή κατάσταση είναι συγκρίσιμη με εκείνη προ του Α' Παγκοσμίου Πολέμου, η διαρθρωτική προσέγγιση του φαινομένου συγκλίνει υπέρ της διαφοροποίησής του σε σχέση με το παρελθόν. Πράγματι, η κινητικότητα των μέσων παραγωγής, η εναρμόνιση των κανόνων και ο τρόπος διακυβέρνησης των κοινωνικών διαφορών σύμφωνα με πρότυπα τα οποία διαμορφώνονται σε ολοένα και περισσότερο υπέρ-εθνικό επίπεδο συνηγορούν υπέρ της άποψης ότι το παρόν στάδιο της παγκοσμιοποίησης διαφέρει ουσιαστικά από ανάλογες εμπειρίες του παρελθόντος.

Ήδη από το 1996, σε κείμενο το οποίο δημοσιεύθηκε στο πλαίσιο του Οργανισμού Οικονομικής Συνεργασίας και Ανάπτυξης (Oman, 1996), ως παράγοντες οι οποίοι αλληλεπιδρώντας μεταξύ τους διαμόρφωσαν το νέο κύμα της παγκοσμιοποίησης των δεκαετιών του 1980 και 1990 αναφέρονται:

- Η απορύθμιση, κυρίως των χρηματοοικονομικών υπηρεσιών, των μεταφορών, των επικοινωνιών και της ενέργειας, ως αντίδραση στον στασιμοπληθωρισμό της δεκαετίας του 1970,
- Η ανάπτυξη νέων τεχνολογιών κυρίως στους τομείς της πληροφορικής και των επικοινωνιών, της βιοτεχνολογίας και της τεχνολογίας υλικών,
- Η χρηματοοικονομική παγκοσμιοποίηση μετά την κατάρρευση

του συστήματος του Bretton Woods, κατά την περίοδο 1971-1973,

- Η υιοθέτηση εξωστρεφούς υποδείγματος ανάπτυξης από τις χώρες μη- μέλη του ΟΟΣΑ, κυρίως τις αναπτυσσόμενες και τις χώρες σε μετάβαση προς την οικονομία της αγοράς, οι οποίες επέλεξαν την απελευθέρωση των εξωτερικών τους εμπορικών συναλλαγών ταυτόχρονα με άλλες μεταρρυθμίσεις,
- Η παγκόσμια ενασχόληση με τα περιβαλλοντικά προβλήματα,
- Το τέλος του διπολισμού ανάμεσα στο καπιταλιστικό και στο σοσιαλιστικό σύστημα και τέλος,
- Η παγκοσμιοποίηση της δραστηριότητας των πολυεθνικών επιχειρήσεων, ως αντίδραση στον ολιγοπωλιακό ανταγωνισμό των κυρίαρχων αμερικανικών επιχειρήσεων των δεκαετιών του 1950 και 1960, και του ανταγωνισμού τον οποίο υπέστησαν από αντίστοιχες ευρωπαϊκές και ιαπωνικές κατά τη δεκαετία του 1970.

Όμως, τόσο το γεγονός ότι η παγκοσμιοποίηση ως ένα δυναμικό και εξαιρετικά σύνθετο φαινόμενο αφορά ένα σημαντικό αλλά περιορισμένο ακόμη τμήμα της παγκόσμιας οικονομικής δραστηριότητας (Rodrik, 1998), όσο και το γεγονός ότι οι διάφοροι παράγοντες από τους οποίους εξαρτάται ο τρόπος προσαρμογής των εθνικών οικονομικών συστημάτων σε αυτήν μπορούν, κατά μια άποψη, να οδηγήσουν σε μια συστημική μη-σύγκλιση διατηρώντας πάντοτε την αποτελεσματικότητά τους (Dallago, 2002), δεν θα πρέπει να συγκαλύπτουν ένα βασικό πρόβλημα: τη ριζική τροποποίηση εάν όχι την αχρήστευση της διεθνούς πολιτικής οικονομίας ως θεωρητικού εργαλείου το οποίο ερμήνευε μέχρι πριν λίγες δεκαετίες τη διεθνή οικονομική πραγματικότητα. Η κύρια προβληματική από την οποία διέπεται η παρούσα εργασία είναι λοιπόν η διερεύνηση της επάρκειας της παραδοσιακής οικονομικής θεωρίας σχετικά με την ικανότητά της ανάλυσης των επιπτώσεων της παγκοσμιοποίησης στις εθνικές οικονομίες.

Η διάσταση αυτή ανάμεσα στην οικονομική θεωρία και στη σύγχρονη διεθνή οικονομική πραγματικότητα δεν μας εμποδίζει να διαπιστώσουμε μια ταύτιση ανάμεσά τους όσον

αφορά το ρόλο του Κράτους στη ρύθμιση της οικονομικής δραστηριότητας καθώς και στη ρύθμιση της προσαρμογής των εθνικών οικονομιών στο μεταβαλλόμενο διεθνές περιβάλλον.

Για να αποφύγουμε τη σύγχυση που προκαλεί ο όρος της παγκοσμιοποίησης θα απομονώσουμε τα κύρια χαρακτηριστικά των σημαντικών αλλαγών που διαμορφώνονται στα πεδία της οικονομικής και πολιτικής εξουσίας, των κοινωνικών σχέσεων και του πολιτισμού (Θαλασσινός, 2005). Κύρια χαρακτηριστικά των αλλαγών αυτών είναι τα παρακάτω:

- 1) Οι ριζικές τεχνολογικές αλλαγές, που βρίσκονται σε μια διαρκή εξέλιξη, διαμορφώνουν ένα νέο τεχνικό και οικονομικό πρότυπο που στηρίζεται στη γνώση, στην πληροφόρηση, τη μικροηλεκτρονική, την καινοτομία. Η ανάπτυξη αυτή έχει στόχο την κυριαρχία πάνω στις τεχνολογικές εξελίξεις και διαδραματίζει ένα σημαντικό ρόλο στην οικονομική και πολιτική ισχύ του σύγχρονου κράτους-έθνους.
- 2) Η πλήρης απελευθέρωση της κίνησης κεφαλαίων, σε παγκόσμιο επίπεδο, μέσω των μεγάλων χρηματοπιστωτικών οργανισμών και επιχειρήσεων οδηγεί τον έλεγχο των δραστηριοτήτων αυτών στα κράτη προέλευσης των κεφαλαίων, με ότι αυτό συνεπάγεται για τα υπόλοιπα συμμετέχοντα κράτη.
- 3) Η κυρίαρχη θέση που καταλαμβάνει σήμερα το χρηματοπιστωτικό σύστημα στην παγκόσμια οικονομία μέσω των χρηματιστηρίων και των διεθνών τραπεζών του δίνει το δικαίωμα να διακινεί τεράστια ποσά που αντιστοιχούν στον εθνικό προϋπολογισμό ενός ισχυρού οικονομικά κράτους, όπως π.χ. τη Γαλλία. Έτσι το κερδοσκοπικό κεφάλαιο αποκτά πλήρη αυτονομία και κυριαρχεί πάνω στο επενδυτικό κεφάλαιο.
- 4) Οι οικονομικές αυτές δραστηριότητες συνοδεύονται από την απελευθέρωση των αγορών, των προϊόντων και των υπηρεσιών που λειτουργούσαν σε εθνικό επίπεδο, όπως οι τηλεπικοινωνίες, οι μεταφορές, τουριστικές υπηρεσίες, οι ασφάλειες, ο αγροτικός τομέας, η ενέργεια κ.λπ.
- 5) Διαμορφώνονται παγκόσμια δίκτυα επικοινωνίας, πληροφόρησης και ενημέρωσης, τα οποία επιτρέπουν την άμεση πρόσβαση στην γνώση και την πληροφορία.

Μηδενίζονται κατ' αυτό τον τρόπο οι γεωγραφικές και χρονικές αποστάσεις, όμως ταυτόχρονα δημιουργείται ένα τεράστιο πλήθος πληροφοριών που δυσκολεύεται να επεξεργασθεί ο σύγχρονος πολίτης. Τα μέσα μαζικής επικοινωνίας αποτελούν νέες κυρίαρχες εξουσίες στη σύγχρονη κοινωνία.

- 6) Η ελευθερία κίνησης των κεφαλαίων σε παγκόσμια κλίμακα, σε συνδυασμό με τον ανταγωνισμό στον τομέα της τεχνολογίας και της τεχνογνωσίας, οδήγησε σε μια τεράστια πίεση πάνω στους μισθούς και στα κοινωνικά δικαιώματα των εργαζομένων στις αναπτυγμένες χώρες. Η παγκόσμια-πολυεθνική επιχείρηση επιδιώκει την αύξηση των κερδών της διαμοιράζοντας τις δραστηριότητές της σε διάφορες χώρες όπου η αμοιβή της εργασίας είναι χαμηλή και τα κοινωνικά δικαιώματα περιορισμένα, δημιουργώντας ζώνες φθηνής ανειδίκευτης εργασίας.

### *1.1.3 ΜΕΤΡΗΣΗ ΒΑΘΜΟΥ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΠΟΙΗΣΗΣ*

Η μέτρηση του βαθμού παγκοσμιοποίησης μιας χώρας, γίνεται βάσει δεικτών. Ένας από τους πλέον διαδεδομένους δείκτες μέτρησης του βαθμού παγκοσμιοποίησης είναι ο Α.Τ. Kearney / Foreign Policy Magazine Globalization Index (the KFP index)»». Ο δείκτης για το έτος 2007 περιλαμβάνει 72 χώρες και καλύπτει το 88% του πληθυσμού της γης και το 97% του παγκόσμιου ακαθάριστου εγχώριου προϊόντος (ΑΕΠ). Βάσει λοιπόν του δείκτη KFP 2007, οι χώρες BRIC κατατάσσονται στις δέκα τελευταίες θέσεις. Συγκεκριμένα, η Ρωσία κατατάσσεται 62<sup>η</sup>, η Κίνα 66<sup>η</sup>, η Βραζιλία 69<sup>η</sup> και η Ινδία 71<sup>η</sup>. Αντιθέτως, τις πρώτες θέσεις καταλαμβάνουν γνωστές αναπτυγμένες χώρες. Για παράδειγμα, Σιγκαπούρη (1<sup>η</sup>), Ολλανδία (3<sup>η</sup>), Ελβετία (4<sup>η</sup>), Δανία (6<sup>η</sup>), ΗΠΑ (7<sup>η</sup>), Καναδάς (8<sup>ος</sup>), Σουηδία (11<sup>η</sup>), Ηνωμένο Βασίλειο (12<sup>η</sup>), κλπ.

Ένας άλλος γνωστός δείκτης μέτρησης του βαθμού παγκοσμιοποίησης, είναι ο «KOF Index of Globalization (the



KOF Index» του Ελβετικού Ινστιτούτου για την Έρευνα των Οικονομικών Κύκλων του Ομοσπονδιακού Ινστιτούτου Τεχνολογίας.

#### *1.1.4 ΜΑΚΡΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΠΟΙΗΣΗΣ*

Η λογική επάνω στην οποία στηρίζεται η παραδοσιακή θεωρία των διεθνών οικονομικών σχέσεων στη μακροχρόνια περίοδο και η οποία κατόρθωσε να περιγράψει κατά το μάλλον ή ήττον ικανοποιητικά τη διεθνή οικονομική πραγματικότητα είναι ότι αυτή η τελευταία χαρακτηρίζεται από κυρίαρχες οικονομίες, γεγονός το οποίο αντικατοπτρίζεται στις ανισορροπίες των χρηματικών ροών. Στην περίπτωση όπου το εξωτερικό εμπορικό ισοζύγιο είναι για μια χώρα πλεονασματικό, αυτή η χώρα εκτός από μέρος της παραγωγής της εξάγει και το υπόδειγμα οργάνωσης της παραγωγής της, όπως συνέβη κατά τον 19ο αιώνα στην περίπτωση του Ηνωμένου Βασιλείου και μετά τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο στην περίπτωση των Η.Π.Α. Από το πλεόνασμα του εξωτερικού εμπορικού ισοζυγίου προκύπτει ένας επί πλέον όγκος εθνικής αποταμίευσης, ο οποίος ουσιαστικά αποτελεί επέκταση της εθνικής ιδιοκτησίας σε μέσα παραγωγής στο εξωτερικό μέσω της συμμετοχής ή της εξαγοράς επιχειρήσεων και εφαρμογής του οργανωτικού υποδείγματος της χώρας σε αυτές. Αυτή η ισορροπία επιτρέπει στην εκάστοτε χώρα η οποία ευρίσκεται σε παρόμοια πλεονεκτική θέση να αναπτύσσει δημοσιονομικά ελλείμματα, δηλαδή να αυξάνει την εγχώρια κατανάλωση διατηρώντας χωρίς σοβαρές επιπτώσεις την παραπάνω σχέση μεταξύ εγχώριας αποταμίευσης, δημοσιονομικών ελλειμμάτων και εξωτερικών εμπορικών πλεονασμάτων. Όμως, η ανάπτυξη

και εξειδίκευση του διεθνούς χρηματοπιστωτικού συστήματος των τελευταίων δεκαετιών, δηλαδή η ανάπτυξη ενός εξαιρετικά πολύπλοκου διεθνοποιημένου συστήματος συλλογής και διοχέτευσης της αποταμίευσης, επέτρεψε την αποσύνδεση της ζώνης δημιουργίας πλεονάσματος εθνικής αποταμίευσης από τον τόπο εγκατάστασης των παραγωγικών - κατά κύριο λόγο βιομηχανικών - δραστηριοτήτων. Αυτή η εξέλιξη κατέστη δυνατή ύστερα από την προοδευτική απορύθμιση των χρηματοπιστωτικών αγορών της δεκαετίας του 1980 και την επιτάχυνση του φαινομένου της τιτλοποίησης, παράλληλα με την υποχώρηση της σημασίας της τραπεζικής χρηματοδότησης. Η εξειδίκευση των χρηματοπιστωτικών ενδιαμέσων και η σύγκλιση των κανόνων οι οποίοι διέπουν τη λειτουργία τους σε παγκόσμιο επίπεδο, σε συνδυασμό με τη διαθεσιμότητα των πιστώσεων ανάλογα με το στάδιο ανάπτυξης της επιχείρησης είχαν ως αποτέλεσμα την καλύτερη και αποτελεσματικότερη κατανομή τους<sup>3</sup>. Η αυξανόμενη, λοιπόν, αυτονομία του τόπου εγκατάστασης των παραγωγικών μονάδων από τις πηγές δημιουργίας της αποταμίευσης, η οποία εξαρτάται από εγχώριους παράγοντες, μπορεί να εξηγήσει τα φαινόμενα αποβιομηχάνισης τα οποία παρατηρούνται παγκοσμίως και, συνεπώς, να συμβάλλει στην προβληματική των προοπτικών οικονομικής ανάπτυξης για πολλές χώρες.

Μια σημαντική αλλαγή την οποία επέφερε η παγκοσμιοποίηση στη σύγχρονη οικονομική πραγματικότητα αφορά τον ρόλο της πραγματικής συναλλαγματικής ισοτιμίας στη διαδικασία της οικονομικής ανάπτυξης. Πράγματι, ο εξωτερικός περιορισμός ο οποίος ισχύει για την εθνική οικονομία απεικονιζόταν πριν από την εμφάνιση της σημερινής μορφής της παγκοσμιοποίησης στο υπόλοιπο των

ισοζυγίων τρεχουσών συναλλαγών μέσω των κινήσεων των κεφαλαίων, τα οποία θεωρούντο εξωγενή εντός ενός πλαισίου σταθερότητας των ονομαστικών συναλλαγματικών ισοτιμιών. Σήμερα, όμως, εξ αιτίας της απελευθέρωσης των κινήσεων των κεφαλαίων, αυτός ο ρυθμιστικός ρόλος ανήκει στο συνολικό υπόλοιπο των ισοζυγίων πληρωμών, γεγονός το οποίο προσδίδει μια μοναδική σημασία στην πραγματική συναλλαγματική ισοτιμία (Lafay, 2005). Τώρα πλέον η σύγκριση των εγχώριων τιμών με τις διεθνείς δεν έχει επιπτώσεις στη ροή των εξωτερικών συναλλαγών, αλλά μπορεί ακριβώς να επηρεάσει τον ρυθμό ανάπτυξης μέσω των επιπτώσεων στην επένδυση και στην κατανάλωση. Με αυτόν τον τρόπο οι αποκλίσεις των εθνικών νομισμάτων σε σχέση με την ισοτιμία αγοραστικών δυνάμεων έχουν καταστήσει την πραγματική συναλλαγματική ισοτιμία μια κρίσιμη μεταβλητή για την πραγματική οικονομία. Ιδιαίτερα για τις αναπτυσσόμενες χώρες και τις χώρες σε μετάβαση, το φαινόμενο της υπερτιμημένης πραγματικής συναλλαγματικής ισοτιμίας ισοδυναμεί με απώλεια της ανταγωνιστικότητάς τους στη διεθνή αγορά και επηρεάζει αρνητικά τις δυνατότητες οικονομικής ανάπτυξης. Η εισροή των κεφαλαίων των άμεσων ξένων επενδύσεων η οποία προκαλεί αύξηση της παραγωγικότητας στους τομείς όπου κατευθύνονται καθώς και το φαινόμενο Balassa - Samuelson συμβάλλουν αποφασιστικά σε αυτήν την εξέλιξη.

Το ερώτημα το οποίο προκύπτει σχετικά με τις επιπτώσεις της παγκοσμιοποίησης μετά τη δεκαετία του 1980 σε παγκόσμιο επίπεδο είναι εάν η ανάπτυξη των αναπτυσσομένων χωρών επιταχύνθηκε ώστε να επιτευχθεί τάση προς σύγκλιση με τις ανεπτυγμένες χώρες. Η Παγκόσμια Τράπεζα (World Bank, 2002,) απαντά καταφατικά

διακρίνοντας τρεις ομάδες χωρών: α) είκοσι τέσσερις αναπτυσσόμενες χώρες, μεταξύ των οποίων η Βραζιλία, η Κίνα, οι Ινδίες και το Μεξικό) για τις οποίες ο λόγος αξία εξωτερικών εμπορικών συναλλαγών / ΑΕΠ διπλασιάστηκε από το 1980, β) τις υπόλοιπες αναπτυσσόμενες χώρες, οι οποίες δεν προχώρησαν σε απελευθέρωση του εξωτερικού τους εμπορίου και για τις οποίες ο παραπάνω λόγος έχει μειωθεί, και γ) τις ανεπτυγμένες χώρες. Ο ρυθμός ανάπτυξης της πρώτης ομάδας υπήρξε κατά την δεκαετία του 1990 υπερδιπλάσιος, κατά μέσο όρο, από εκείνον της τρίτης ομάδας (5% έναντι 2%), ενώ της δεύτερης ομάδας μειώθηκε (-1%). Το συμπέρασμα είναι ότι πράγματι υπήρξε σύγκλιση και μείωση των ανισοτήτων μεταξύ των δύο ομάδων οι οποίες συμμετέχουν στην παγκοσμιοποίηση, ενώ η απόσταση ανάμεσα σε αυτές και τη δεύτερη ομάδα χωρών οι οποίες δεν συμμετέχουν αυξάνεται. Η απάντηση, όμως, στο ερώτημα εάν υφίσταται σχέση αιτιότητας ανάμεσα στη συμμετοχή μιας χώρας στην παγκοσμιοποίηση και την ταχύτερη ανάπτυξή της δεν μπορεί να δοθεί με βεβαιότητα. Σε αυτό το συμπέρασμα καταλήγουν και οι Lindert και Williamson (2001), αν και συγκλίνουν υπέρ της αναμφισβήτητης συμβολής της συμμετοχής στο διεθνές εμπόριο στην οικονομική ανάπτυξη. Περισσότερο κατηγορηματικοί όσον αφορά την θετική επίδραση της απελευθέρωσης του εξωτερικού εμπορίου στην ανάπτυξη και στη μείωση των εισοδηματικών ανισοτήτων εμφανίζονται οι Dollar και Kraay (2004) και Dollar (2005). Τα συμπεράσματά τους, όμως, έχουν δεχθεί εξαιρετικά αυστηρή κριτική από πολυάριθμους συγγραφείς εξ αιτίας της επιλογής τόσο των οικονομετρικών μεθόδων και μεταβλητών τις οποίες λαμβάνουν υπ' όψη, όσο και των λογικών υποθέσεων επάνω στις οποίες βασίζονται (Nye - Reddy, 2002,

Watkins, 2002 και Rodrik, 2004).

Αν και η δημιουργία πλεονάσματος ωφελείας εξ αιτίας της παγκοσμιοποίησης δεν είναι δυνατόν να αμφισβητηθεί ούτε στο θεωρητικό ούτε και στο εμπειρικό επίπεδο, η σε πολλές περιπτώσεις ενίσχυση των ανισοτήτων τόσο μεταξύ των εθνικών οικονομιών, όσο και στο εσωτερικό τους, μεταξύ των διαφόρων κοινωνικοοικονομικών κατηγοριών, δεν είναι δυνατόν ούτε αυτή να αμφισβητηθεί. Η λογική της παγκοσμιοποίησης βασίζεται στην άμβλυση των προβλημάτων τα οποία σχετίζονται με τη σχετική σπανιότητα των πόρων στο εσωτερικό των εθνικών οικονομιών και τείνει, ενισχύοντας τον διεθνή ανταγωνισμό, στην εξάλειψη των ανισοτήτων οι οποίες παρατηρούνται στην παραγωγή και διανομή του κοινωνικού πλεονάσματος και οι οποίες δημιουργούνται ακριβώς από αυτήν την απουσία ανταγωνισμού. Όπως αναφέρθηκε παραπάνω, οι καταναλωτές ωφελούνται από αυτήν την διαδικασία. Όμως, η διανομή του πλεονάσματος ωφελείας η οποία προκύπτει αποτελεί ένα πολύ σημαντικό πρόβλημα, δεδομένου ότι η τάση για εξομοίωση των αμοιβών των συντελεστών παραγωγής που συνοδεύει την απελευθέρωση των εμπορικών συναλλαγών και των ροών κεφαλαίων θα κατευθύνει αυτήν την διανομή υπέρ των κατόχων κεφαλαίων και των ειδικευμένων εργαζομένων και εις βάρος των ανειδίκευτων εργαζομένων των ανεπτυγμένων χωρών, όπως έχει παρατηρηθεί κατά τις τελευταίες δεκαετίες ιδίως στις Η.Π. Α. Αντίθετα, οι ανειδίκευτοι εργαζόμενοι των λιγότερο ανεπτυγμένων και υπό ανάπτυξη χωρών θα πρέπει να θεωρηθεί ότι θα ωφεληθούν. Η παρουσία, όμως, εμποδίων στην ανταγωνιστική λειτουργία των αγορών προϊόντων ή συντελεστών, τα οποία είτε προκαλούνται από τον τρόπο πραγματοποίησης της παγκοσμιοποίησης, δηλαδή από τις

απαραίτητες αναδιαρθρώσεις ή από τις ιδιαιτερότητες της προσαρμογής των εθνικών οικονομιών, είτε προϋπάρχουν αυτής, περιπλέκει τη λειτουργία της διανομής αυτής με αποτέλεσμα την ενίσχυση των ανισοτήτων (Fitoussi - Rosanvallon, 1998).

Οι Lindert και Williamson (2001) επισημαίνουν ακόμη ότι η ενίσχυση των εσωτερικών εισοδηματικών ανισοτήτων οφείλεται κατά ένα μέρος στην επιταχυνόμενη τεχνολογική πρόοδο, η οποία εξ αιτίας του ανταγωνισμού εφαρμόζεται με τρόπο ώστε να ευνοεί τους τομείς αιχμής και ειδικά τους πολύ ειδικευμένους εργαζόμενους. Η εισοδηματική ανισότητα, όμως, η οποία προκύπτει αμβλύνεται πολύ ευκολότερα στην περίπτωση των ήδη ανεπτυγμένων χωρών, εξ αιτίας των περισσότερο προηγμένων συστημάτων αναδιανομής του εισοδήματος που διαθέτουν. Το γεγονός ότι η τεχνολογική πρόοδος είναι μια από τις αιτίες ενίσχυσης των εισοδηματικών ανισοτήτων αποτελεί ένα δυσεπίλυτο θεωρητικό πρόβλημα το οποίο ενισχύει την άποψη ότι η παραδοσιακή θεωρία δεν είναι σε θέση να ερμηνεύσει τη νέα διεθνή οικονομική πραγματικότητα, δεδομένου ότι ένα από τα επιχειρήματα υπέρ της παγκοσμιοποίησης είναι ότι συμβάλλει στη διάδοση της τεχνολογίας σε όλες τις χώρες οι οποίες συμμετέχουν σε αυτήν.

#### *1.1.5 ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ ΔΙΕΘΝΟΠΟΙΗΜΕΝΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ ΣΤΗΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ*

Ένα δεύτερο κύριο χαρακτηριστικό της σύγχρονης παγκοσμιοποίησης αφορά τη συμπεριφορά των επιχειρήσεων σχετικά με τις αποφάσεις τους για επενδύσεις και τη μισθολογική τους πολιτική. Εφ' όσον τα κεφάλαια, τα αγαθά

και οι υπηρεσίες κυκλοφορούν όλο και περισσότερο ελεύθερα, οι επιχειρήσεις τείνουν να εγκαθιστούν τις διάφορες δραστηριότητές τους σε περιοχές όπου είναι περισσότερο συμφέρον γι' αυτές, γεγονός το οποίο ισοδυναμεί με την ανακάλυψη ενός ανταγωνιστικού πλεονεκτήματος. Αυτή η συμπεριφορά υποχρεώνει και τις υπόλοιπες επιχειρήσεις να ακολουθήσουν. Με αυτόν τον τρόπο οι δρώντες οι οποίοι συμμετέχουν στο φαινόμενο της μετεγκατάστασης των επιχειρήσεων γίνονται τρεις: έθνη, περιφέρειες και επιχειρήσεις. Η επίσημη θεωρία των διεθνών οικονομικών σχέσεων μπορεί να εξηγήσει το φαινόμενο μέσω των αποτελεσμάτων της κάθετης ολοκλήρωσης, για την εκμετάλλευση των διαφορών του μεταβλητού κόστους, ή της οριζόντιας ολοκλήρωσης, για την κατάλληλη οργάνωση της παραγωγής ώστε η πρόσβαση στις αγορές να συνεπάγεται μείωση του σταθερού κόστους. Η επιλογή του τόπου εγκατάστασης, όμως, των παγκοσμιοποιημένων επιχειρήσεων δεν εξηγείται ικανοποιητικά με αυτά τα κριτήρια. Η κατάλληλη έννοια για την κατανόηση αυτού του νέου φαινομένου είναι η κατάτμηση της παραγωγικής διαδικασίας η οποία και είναι το κύριο κριτήριο βάσει του οποίου τείνουν πλέον να οργανώνονται και να εξειδικεύονται οι εθνικές οικονομίες.

Η αύξηση των εμπορικών συναλλαγών των τελευταίων δεκαετιών συνίσταται όλο και περισσότερο σε ροές αγαθών εντός των ορίων των δικτύων παραγωγής τα οποία εκτείνονται σε παγκόσμια κλίμακα (Gereffi - Korzeniewicz, 1994). Στην πραγματικότητα πρόκειται για ροές κυρίως ενδιάμεσων προϊόντων τα οποία είναι αντικείμενο ενδο-

εταιρικών εμπορικών συναλλαγών, ενώ όσον αφορά τα τελικά προϊόντα η άνοδος του όγκου και της αξίας των συναλλαγών αφορά διαφοροποιημένα προϊόντα που ανήκουν στον ίδιο κλάδο. Το φαινόμενο της κατάτμησης της παραγωγικής διαδικασίας, συνοδευόμενο από ένα παγκοσμιοποιημένο χρηματοοικονομικό σύστημα το οποίο αποδεσμεύει την πηγή προέλευσης της αποταμίευσης από τον τόπο εγκατάστασης της οικονομικής δραστηριότητας, καθιστά πλέον ανεξάρτητη την απόφαση της επιλογής για εγκατάσταση των παραγωγικών μονάδων, γεγονός το οποίο εξηγεί κατά ένα μεγάλο μέρος τις περιπτώσεις αποβιομηχάνισης και την εμφάνιση κερδοσκοπικών εταιρειών (οι οποίες συχνά αποκαλούνται εταιρείες - νομάδες). Η πολύ μεγάλη ρευστότητα των διεθνών χρηματοοικονομικών αγορών θέτει στη διάθεση των πολυεθνικών επιχειρήσεων τα κατάλληλα μέσα χρηματοδότησης και επιτρέπει την εδαφική κατάτμηση της αλυσίδας δημιουργίας αξίας η οποία αντιστοιχεί στην παραγωγική δραστηριότητα. Με αυτόν τον τρόπο όμως την καθιστά απόλυτα εξαρτώμενη από τις παγκοσμιοποιημένες ροές αποταμίευσης. Εξ άλλου, η ανάπτυξη και η διάδοση των νέων τεχνολογιών σε συνδυασμό με τη μείωση του κόστους των μεταφορών και των επικοινωνιών επιτείνουν αυτήν την τάση και συμβάλλουν στην περαιτέρω γεωγραφική αποδέσμευση των παραγωγικών μονάδων από τις χρησιμοποιούμενες εισροές. Το αποτέλεσμα είναι η διασπορά των τμημάτων των αλυσίδων προστιθέμενης αξίας σε όλο και μεγαλύτερο αριθμό εγκαταστάσεων της ίδιας της επιχείρησης σε διαφορετικούς γεωγραφικούς τόπους και χώρες. Με άλλους όρους, δεν είναι πλέον οι χώρες εκείνες που εξειδικεύονται, όπως υποστηρίζει η παραδοσιακή θεωρία του διεθνούς εμπορίου, αλλά οι επιχειρήσεις και μάλιστα κατά



συγκεκριμένα τμήματα της παραγωγικής τους δραστηριότητας. Οι επιχειρήσεις προσαρμόζουν εξ άλλου συνεχώς τη στρατηγική τους τροποποιώντας είτε τα τμήματα παραγωγής τους είτε και τις αγορές στις οποίες θέλουν να εισχωρήσουν, ενώ εφαρμόζουν ταυτόχρονα τις αρχές της «ευέλικτης παραγωγής».

Μια πρόσφατη έρευνα, η οποία εξετάζει την κατάτμηση της παραγωγικής διαδικασίας αναφορικά με την επιλογή του τόπου εγκατάστασης ενός μεγάλου δείγματος ευρωπαϊκών πολυεθνικών επιχειρήσεων σε είκοσι τρεις χώρες κατά την περίοδο 1997-2002 (F. Defever - J.-L. Mucchielli, 2004) καταδεικνύει ότι οι δραστηριότητες των υπηρεσιών ακολουθούν τη λειτουργική εξειδίκευση επιδιώκοντας την εγκατάσταση σε περιοχές συγκέντρωσης άλλων υπηρεσιών, ενώ οι παραγωγικές δραστηριότητες ακολουθούν την επιλογή του τόπου εγκατάστασης βάσει της τομεακής εξειδίκευσης. Επί πλέον, οι χώρες της Κεντρικής και Ανατολικής Ευρώπης εξειδικεύονται στην βιομηχανική παραγωγή, ενώ της Δυτικής στις υπηρεσίες, καθώς το ποσοστό των νέων επενδύσεων στις πρώτες αφορά κατά 72% τη βιομηχανική παραγωγή, έναντι 4% για τις δεύτερες. Ως προς την κατάτμηση των αλυσίδων παραγόμενης αξίας, οι διευθυντικές δραστηριότητες καθώς και η έρευνα και ανάπτυξη οι επιλογές επηρεάζονται από τον βαθμό πολιτικής σταθερότητας των χωρών εγκατάστασης, η παραγωγική δραστηριότητα θεωρεί καθοριστικό το μοναδιαίο κόστος της εργασίας, ενώ οι λειτουργίες της εφοδιαστικής και της εμπορικής εκπροσώπησης επιλέγουν τον τόπο εγκατάστασης βάσει του μεγέθους της αγοράς της περιοχής υποδοχής.

Από τα παραπάνω μπορούμε να συμπεράνουμε ότι η πίεση

του ανταγωνισμού οδηγεί τις επιχειρήσεις σε μια συνεχή ανάγκη για αναδιοργάνωση της δομής τους, με αποτέλεσμα την επικέντρωσή τους σε εκείνα τα τμήματα της παραγωγικής διαδικασίας τα οποία ανάλογα με τις τοπικές συνθήκες των χωρών δημιουργούν τη μεγαλύτερη δυνατή προστιθέμενη αξία. Πρόσφατες εργασίες αποδεικνύουν ότι οι στρατηγικές των επιχειρήσεων διαφέρουν ανάλογα με το επίπεδο παραγωγικότητας και το στάδιο παραγωγής (Grossman *et al.*, 2003). Αυτή η συμπεριφορά σε συνδυασμό με την ανατροπή του τεύλορισμού και την εφαρμογή της «ευέλικτης εργασίας» έχει σημαντικές επιπτώσεις για τη δομή της απασχόλησης, οι οποίες, δεδομένου ότι η ζήτηση εργασίας αφορά κατά ένα αυξανόμενο ποσοστό την ειδικευμένη εργασία, είναι εξαιρετικά δυσμενείς, ιδιαίτερα για τους ανειδίκευτους εργαζόμενους των βιομηχανικών χωρών του «Βορρά».

## 1.2 ΔΙΕΘΝΕΣ ΕΜΠΟΡΙΟ

Η κλασική θεωρία του εμπορίου πηγάζει από τις φιλελεύθερες ιδέες που αναπτύχθηκαν σαν απάντηση στο μερκαντιλισμό, στα τέλη του 18ου αιώνα. Το μερκαντιλιστικό δόγμα (εμποροκρατία) εστιάζει στο ρόλο που έχει το κράτος στην οικονομική δραστηριότητα των χωρών. Κύρια χαρακτηριστικά του είναι ότι α) η οικονομική δραστηριότητα έχει σαν σκοπό την αύξηση της ευημερίας της χώρας, σαν σύνολο, β) η ευημερία συνδέεται με την συσσώρευση πολυτίμων μετάλλων, ιδίως χρυσού, στα θησαυροφυλάκια του επίσημου κράτους, γ) οι εξαγωγές είναι επιθυμητές μόνο στο βαθμό που συντελούν στην αύξηση του αποθέματος πολυτίμων μετάλλων. Σύμφωνα με αυτήν την αρχή, οι εισαγωγές είναι παντελώς άχρηστες.

Ο φιλελευθερισμός έφερε το άτομο στο κέντρο του ενδιαφέροντος τονίζοντας το ρόλο του στην κοινωνικό-οικονομική ζωή. Οι κλασσικοί συγγραφείς υποστήριζαν την ανάπτυξη του ελεύθερου εμπορίου, διότι μέσω αυτού τα άτομα θα μπορούσαν να ωφεληθούν. Εκπρόσωποι της κλασσικής θεωρία του εμπορίου θεωρούνται οι Adam Smith, David Ricardo, John Steward Mill. Οι κλασσικοί συγγραφείς υποστήριζαν ότι υπάρχει όφελος για όλες τις χώρες που συμμετέχουν στο διεθνές εμπόριο. Οι ιδέες τους σ' αυτό το θέμα εκφράζονται κυρίως μέσου της θεωρίας του απολύτου και του συγκριτικού πλεονεκτήματος.

Η θεωρία του απολύτου πλεονεκτήματος, όπως προκύπτει από τα γραπτά του A. Smith, αποδεικνύει ότι μία χώρα ωφελείται από την συμμετοχή της στο διεθνές εμπόριο, αν εξάγει τα προϊόντα που παράγει με χαμηλότερο κόστος και εισάγει τα προϊόντα που παράγονται σε άλλες χώρες φθηνότερα. Ο D. Ricardo έδειξε ότι ακόμα κι αν μια χώρα είναι πιο παραγωγική σε όλους τους κλάδους παραγωγής, δηλαδή παράγει όλα τα προϊόντα με χαμηλότερο κόστος, έχει όφελος από τη συμμετοχή της στο διεθνές εμπόριο.

### *1.2.1 ΤΟ ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ ΤΟΥ RICARDO ΓΙΑ ΤΟ ΕΜΠΟΡΙΟ*

Θα μελετήσουμε την θεωρία του απολύτου και του συγκριτικού πλεονεκτήματος, με τη βοήθεια ενός απλού υποδείγματος που χρησιμοποίησε ο Ricardo για να αποδείξει την ορθότητα των απόψεών του για το ελεύθερο εμπόριο. Ο Ricardo παραθέτει ένα απλό υπόδειγμα δύο χωρών, την Αγγλία και την Πορτογαλία, που παράγουν δύο προϊόντα, ύφασμα και κρασί, με έναν συντελεστή παραγωγής, την εργασία. Πιο αυστηρά, οι υποθέσεις του υποδείγματος είναι

οι ακόλουθες:

- Ο κόσμος αποτελείται από δύο χώρες την Αγγλία και την Πορτογαλία.
- Και οι δύο χώρες παράγουν δύο προϊόντα, έστω ύφασμα, κρασί.
- Η παραγωγική διαδικασία πραγματοποιείται με έναν συντελεστή παραγωγής, την εργασία.
- Το κράτος δεν παρεμβαίνει στο διεθνές εμπόριο, δηλαδή η εισαγωγή και εξαγωγή προϊόντων είναι ελεύθερη.
- Η μεταφορά των προϊόντων δεν επιβαρύνεται με κόστη μεταφοράς, ή αυτά είναι μηδαμινά.
- Η παραγωγικότητα της εργασίας είναι διαφορετική μεταξύ των προϊόντων. Επίσης η παραγωγικότητα διαφέρει από χώρα σε χώρα.
- Η εργασία είναι κινητός συντελεστής μέσα στη χώρα, ενώ δεν μετακινείται μεταξύ χωρών.
- Το κόστος ευκαιρίας στην παραγωγή είναι σταθερό.
- Δεν υπάρχουν ανενεργοί παραγωγικοί πόροι. Η διαθέσιμη εργασία είναι πλήρως απασχολημένη.
- Ισχύει η εργασιακή θεωρία της αξίας. Δηλαδή η αξία κάθε προϊόντος καθορίζεται από την ποσότητα της εργασίας που απαιτείται για να παραχθεί μία μονάδα προϊόντος.

### 1.2.2 ΤΟ ΑΠΟΛΥΤΟ ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑ ΤΟΥ ADAM SMITH.

Σύμφωνα με τον A. Smith, κάθε χώρα έχει συμφέρον να εξάγει το προϊόν το οποίο παράγεται με το χαμηλότερο κόστος εργασίας, (ή διαφορετικά, έχει την χαμηλότερη τιμή) και να το ανταλλάσσει με το προϊόν που η άλλη χώρα παράγει με χαμηλότερο κόστος. Με ένα παράδειγμα θα εξηγήσουμε τι εννοούμε:

Πίνακας 1.2: Κόστος παραγωγής σε ώρες εργασίας

Χώρες	1 τόπι	1 βαρέλι
<b>Αγγλία</b>	100	120
<b>Πορτογαλία</b>	140	80

Πηγή: Κωστελέτου Ν, Θεωρία και Πολιτική Διεθνούς Εμπορίου, 2008.

Στο παράδειγμα του Πίνακα 1 η Αγγλία παράγει το ύφασμα με χαμηλότερο κόστος, ενώ η Πορτογαλία παράγει το κρασί με χαμηλότερο κόστος. Αν μία ώρα εργασίας αξίζει μία χρηματική μονάδα και στις δύο χώρες, τότε 100 και 140 είναι οι τιμές του υφάσματος στην Αγγλία και Πορτογαλία αντιστοίχως. Η τιμή του κρασιού είναι 120 και 80 στην Αγγλία και Πορτογαλία. Οι πολίτες κάθε χώρας έχουν συμφέρον να εξάγουν το φθηνότερο προϊόν της χώρας και να εισάγουν αυτό που στην άλλη χώρα είναι φθηνότερο. Είναι προφανές ότι η Αγγλία εξάγει ύφασμα που το ανταλλάσσει με κρασί από την Πορτογαλία. Για να συμπεράνουμε ποιο προϊόν έχει συμφέρον να εξάγει και να εισάγει η κάθε χώρα συγκρίνουμε τις απόλυτες τιμές των προϊόντων. Το απόλυτο

πλεονέκτημα βρίσκεται στον κλάδο που παράγει το προϊόν με το χαμηλότερο κόστος εργασίας. Σύμφωνα, λοιπόν, με το απόλυτο πλεονέκτημα του A. Smith, κάθε χώρα εξάγει το προϊόν στην παραγωγή του οποίου διαθέτει το απόλυτο πλεονέκτημα.

### *1.2.3 ΤΟ ΣΥΓΚΡΙΤΙΚΟ ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑ ΤΟΥ RICARDO*

Ο D. Ricardo έδειξε κάτι πολύ σημαντικότερο από την θεωρία του απολύτου πλεονεκτήματος: διατύπωσε την άποψη ότι ακόμα κι αν μία χώρα είναι λιγότερο παραγωγική σε όλους τους κλάδους παραγωγής, έχει συμφέρον να συμμετέχει στο διεθνές εμπόριο. Αυτό το απέδειξε συγκρίνοντας σχετικές τιμές, ή σχετικά κόστη προϊόντων. Το παράδειγμα που χρησιμοποιεί για να στηρίζει τη θέση του για τα οφέλη του ελεύθερου εμπορίου.

Τα οφέλη, λοιπόν, από το εμπόριο προέρχονται από την εξειδίκευση στην παραγωγή. Η εξειδίκευση αυξάνει την παραγωγή του προϊόντος στο οποίο υπάρχει συγκριτικό πλεονέκτημα. Επίσης η εξειδίκευση μπορεί να συντελέσει στην εξασφάλιση ελεύθερου χρόνου. Άλλα οφέλη από το εμπόριο είναι και η διεύρυνση των καταναλωτικών δυνατοτήτων. Οι καταναλωτές μπορούν να αγοράζουν περισσότερα προϊόντα, σε καλύτερη τιμή, σύμφωνα με τις προτιμήσεις τους.

### *1.2.4 ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ ΣΤΟ ΔΙΕΘΝΕΣ ΕΜΠΟΡΙΟ*

Τα τελευταία χρόνια, οι επιστήμονες, καταλήγουν σε πολλά δημοσιευμένα άρθρα τους πως υπάρχουν και άλλοι παράγοντες καθοριστικής σημασίας που επιβάλλουν, ή

καλύτερα προσδιορίζουν τους λόγους για τους οποίους μια εταιρεία αναγκάζεται να συμμετέχει σε διεθνές εμπόριο. Θα αναλύσουμε τους σημαντικότερους απ αυτούς παρακάτω:

### 1. Τεχνική πρόοδος (technical progress)

Άρρηκτη είναι η σχέση μεταξύ της ανταγωνιστικότητας και της τεχνικής προόδου. Είναι γνωστό ότι οι καινοτομίες ενισχύουν την ανταγωνιστικότητα και «ενδυναμώνουν» την επιχείρηση, ώστε να ανταπεξέλθει στον έντονο ανταγωνισμό, που υφίσταται από τις άλλες επιχειρήσεις του ιδίου κλάδου. Το αποτέλεσμα της τεχνικής προόδου είναι το σαφές προβάδισμα της επιχείρησης αυτής, λόγω των νέων μεθόδων παραγωγής, νέων προϊόντων ή βελτιώσεων των ήδη υπαρχόντων. Επιβεβαιώνοντας τα οφέλη της για την ανάπτυξη της επιχείρησης και την συνέχεια της επιτυχούς μελλοντικής της πορείας, η μια επιχείρηση καλείται να ακολουθήσει τα «χνάρια» της άλλης, μιμούμενη την τεχνολογική εξέλιξη. Επειδή ο στόχος αυτός δεν είναι πάντοτε τόσο εύκολος, απαιτεί θυσίες εκ μέρους της επιχείρησης (διάθεση κεφαλαίων, πολλές εργατοώρες για εκμάθηση/εκπαίδευση του εργατικού δυναμικού σε νέα μηχανήματα κ.ά), είναι αναπόφευκτο πως η μια οικονομία προηγείται της άλλης, οπότε και γίνεται λόγος για ανταγωνιστικότητα των οικονομιών και για διενέργεια εμπορίου λόγω του χάσματος της τεχνολογικής προόδου (technological gap trade).

### 2. Οικονομίες κλίμακας (economies of scale)

Κάνοντας λόγο για τις οικονομίες κλίμακας, αναφερόμαστε στο άριστο μέγεθος των επιχειρήσεων, που συνεπάγεται μοναδιαίο κόστος παραγωγής. Πρόκειται για μείωση του κόστους παραγωγής, λόγω του μεγέθους ή λόγω της μείωσης του αριθμού των παραγόμενων προϊόντων (εξειδίκευση). Η μείωση αυτή του κόστους παραγωγής ενός προϊόντος προκαλεί αύξηση των εξαγωγών και μείωση των εισαγωγών του. Έτσι, αξιοποίηση των οικονομιών κλίμακας σε περισσότερες χώρες σημαίνει διεθνή εξειδίκευση και αύξηση του διεθνούς εμπορίου. Βασική προϋπόθεση για τα επωφελή πλεονεκτήματα τους αποτελεί η διεύρυνση των εθνικών αγορών σε περιφερειακό ή διεθνές επίπεδο. Ένας ακόμη τρόπος για την επίτευξη τους μπορεί να είναι και η

πραγματοποίηση συγχωνεύσεων και εξαγορών (ενδοεπιχειρησιακή εξειδίκευση – ενδοκλαδικό εμπόριο).

### 3. Η διαφοροποίηση προϊόντος (product differentiation)

Ένα ακόμη αίτιο για το διεθνές εμπόριο είναι η διαφοροποίηση προϊόντος. Στο σχεδιασμό της στρατηγικής marketing που θα ακολουθήσει η επιχείρηση στην προσπάθεια της να στηρίξει το προϊόν της στην αγορά, κεντρικό ζήτημα είναι η διαφοροποίηση του προϊόντος της σε σχέση με το ομοειδές προϊόν των ανταγωνιστών της. Η διαφοροποίηση αυτή μπορεί να οφείλεται σε τεχνική ή μη πρόοδο, στα εξωτερικά χαρακτηριστικά των παραγόμενων προϊόντων, στη διαφορετική ποιότητα, ή να είναι αποτέλεσμα μονοπωλιακού ανταγωνισμού – τεχνικής εδραίωσης στην αγορά.

### 4. Οι διαφορές στις προτιμήσεις καταναλωτών και η ποικιλία προτιμήσεων (different customers' preferences and variety of desires)

Όσοι ασχολούνται επαγγελματικά στον τομέα του διεθνούς marketing κάνουν σαφές ότι οι καταναλωτικές προτιμήσεις – συνήθειες ποικίλλουν από χώρα σε χώρα. Οι ημεδαποί παραγωγοί καλύπτουν κυρίως την εσωτερική αγορά και μερικών προϊόντων την εξωτερική και αντιστρόφως. Οι υπεύθυνοι των επιχειρήσεων – ιδιαίτερα των πολυεθνικών εταιριών – εργάζονται σκληρά για τη διαμόρφωση μιας τάσης σύγκλισης των προτιμήσεων διεθνώς, μέσω των εργαλείων του marketing (διεξαγωγή καταναλωτικών ερευνών σε διαφορετικές χώρες για αναζήτηση των κοινών χαρακτηριστικών επιλογής ενός προϊόντος). Βασικό συστατικό της επιτυχίας οποιουδήποτε αγαθού είναι και ο τρόπος που πλασάρεται στο καταναλωτικό κοινό, ώστε ο καταναλωτής να επιλέξει να το αγοράσει.. έχοντας αναζητήσει τα κοινά χαρακτηριστικά επιλογής του προϊόντος, η επιλογή της διαφήμισης αποτελεί μέρος της δυναμικής της επιχείρησης, καθώς μέσω αυτής απευθύνεται στον καταναλωτή για να επιτύχει το στόχος της.

### 5. Ο κύκλος ζωής του προϊόντος (product life cycle)

Στην καμπύλη πωλήσεων διαγράφονται τα διάφορα στάδια – φάσεις από τις οποίες «διέρχεται» ένα προϊόν. Στο σύνολο τους, τα στάδια αυτά αποτελούν το κύκλο ζωής, από τη στιγμή εισαγωγής του προϊόντος στην αγορά μέχρι τη στιγμή



απόσυρσης του. Σε κάποια προϊόντα, που διατηρούν την πρωτοποριακή θέση τους στην αγορά, ο κύκλος ζωής τους είναι πολυετής, ενώ σε άλλα είναι σχετικά μικρός, μερικούς μήνες μόλις ή και κάποιες εβδομάδες. Περιλαμβάνει πέντε φάσεις:

### **1<sup>η</sup> φάση: έρευνα και ανάπτυξη (research and development phase)**

Στο στάδιο αυτό, η ανάπτυξη του προς διάθεση προϊόντος αποτελεί ένα «σχέδιο προς υλοποίηση». Ο παραγωγός απευθύνεται σε εξειδικευμένο προσωπικό που ασχολείται με το έργο της «έρευνας και της ανάπτυξης – research and development», θέτει στόχους και συναποφασίζει. Στην έρευνα αποτυπώνονται οι καταναλωτικές συνήθειες και τα πρότυπα και στην ανάπτυξη καταγράφονται τα μέσα (απαραίτητος τεχνικός εξοπλισμός), τυχόν προμηθευτές πρώτων υλών και τα διάφορα στάδια παραγωγής από τα οποία θα διέλθει το προϊόν έως ότου τελικά είναι έτοιμο για την εισαγωγή στην αγορά, αφού περάσει από τα πρώτα test αγορών και αξιολογηθεί από πιθανούς πελάτες. Στη φάση αυτή, ο παραγωγός θα πρέπει να καταβάλει αρκετά χρήματα, τα έξοδα «τρέχουν» χωρίς έσοδα στην επιχείρηση.

### **2<sup>η</sup> φάση: εισαγωγή στην αγορά (introduction phase)**

Το προϊόν εισέρχεται στην αγορά. Κύριος σκοπός του σταδίου αυτού είναι η μέγιστη επίδραση στις πωλήσεις του προϊόντος. Την περίοδο αυτή, το εισαγόμενο προϊόν δεν υφίσταται μεγάλο ανταγωνισμό, πραγματοποιούνται πωλήσεις αλλά τα κέρδη παραμένουν αρνητικά. Το κόστος παραγωγής εξακολουθεί να είναι υψηλό. Μαζί μ' αυτό, δαπανούνται πολλά χρήματα για την προώθηση και τη διαφήμιση. Για πρώτη φορά, υπάρχει ανάγκη για στελέχωση των τμημάτων εξυπηρέτησης πελατών και service προϊόντος. Τα τυχόν εμπόδια - προβλήματα αναπροσαρμόζουν τη στρατηγική marketing.

### **3<sup>η</sup> φάση: ωρίμανση (maturity phase)**

Κατά την ωρίμανση, οι πωλήσεις του προϊόντος αναπτύσσονται ραγδαία, με αποτέλεσμα τη μείωση του

κόστους παραγωγής και την σημαντική αύξηση των κερδών. Σταδιακά, το προϊόν τυγχάνει το μέγιστο της αποδοχής του από τους καταναλωτές, κατέχει μεγάλο μερίδιο της αγοράς. Έκδηλος είναι ο φόβος για νέα είσοδο ανταγωνιστών.

#### **4<sup>η</sup> φάση: τυποποίηση (standardization phase)**

Το προϊόν γνωρίζει το «απόγειο της δόξης του». Η χρησιμότητα του φθάνει στο μέγιστο της αποδοτικότητας της και οι πωλήσεις του «αγγίζουν την κορυφή». Εμφανίζονται νέα ανταγωνιστικά προϊόντα στην αγορά και αρχίζει ένας πόλεμος εντυπώσεων για το προϊόν μέσω της διαφήμισης, σημάτων και τιμών (έντονος ανταγωνισμός).

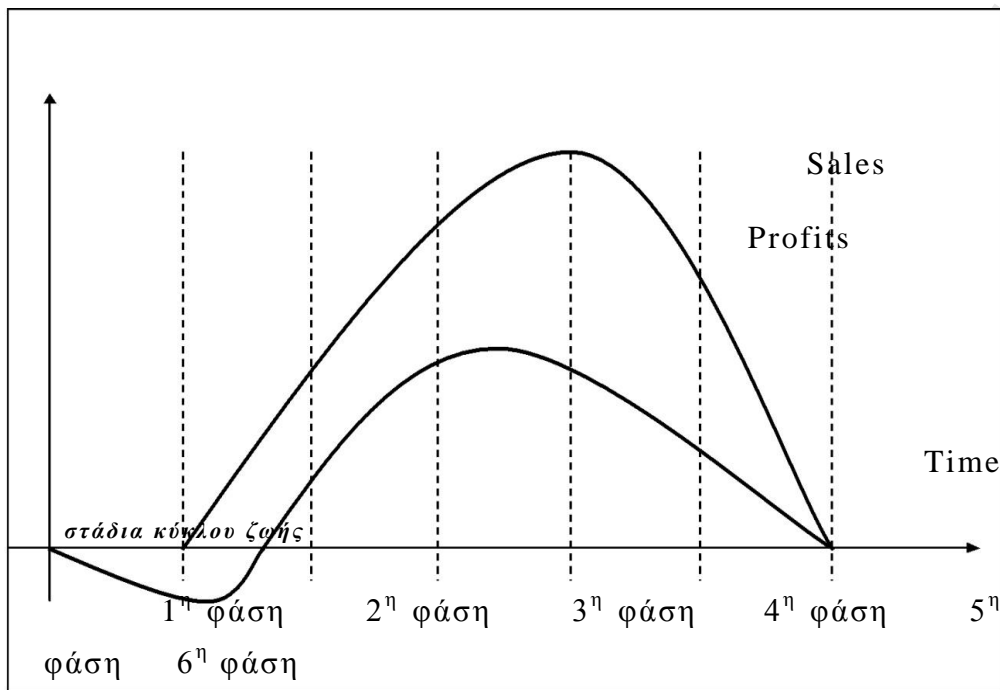
#### **5<sup>η</sup> φάση: συρρίκνωση (decline phase)**

Η συρρίκνωση επέρχεται όταν η αγορά έχει πια κορεσθεί από το βασικό προϊόν και οι καταναλωτές στρέφονται σε μεγάλο βαθμό προς εναλλακτικά, με μικρές ή μεγάλες παραλλαγές προϊόντα. Οι ανταγωνιστές αντιγράφουν τα βήματα επιτυχίας της κύριας επιχείρησης και εξασθενούν τη δημοτικότητα του προϊόντος της. Μέθοδοι και μέτρα ενίσχυσης του προϊόντος αποφέρουν μικρή ανάκαμψη. Οι πωλήσεις μειώνονται, με συνέπεια τα έσοδα στα ταμεία να λιγοστεύουν.

#### **6<sup>η</sup> φάση: εξαφάνιση (disappearance phase)**

Στην εξαφάνιση, κύριο χαρακτηριστικό είναι η συνεχής μείωση των πωλήσεων και η σταδιακή ολική εκμηδένιση των κερδών. Το προϊόν αντικαθίσταται από τα νέα προϊόντα, χάνει την αίγλη και συνάμα τη θέση που κατείχε στην αγορά. Τίθενται τελικά ζητήματα προς επίλυση, όπως είναι η διαθεσιμότητα των υπολοίπων μονάδων προϊόντος που παραμένουν στην αποθήκη για διανομή ως stock product, η συντήρηση των ανταλλακτικών. Η επιχείρηση προσπαθεί να αυξήσει τα κέρδη της, περιορίζοντας, όσο γίνεται, το ζημιολογικό κόστος της. Κρατά την τιμή του προϊόντος συνήθως σε υψηλά επίπεδα, γεγονός που αποθαρρύνει ακόμη περισσότερο τους εναπομείναντες πιστούς οπαδούς – καταναλωτές.

Σχήμα 1.1: Οι φάσεις του «κύκλου ζωής» ενός προϊόντος



Πηγή: Τσουκαλά 2009, Ανάλυση κύκλου ζωής, ΕΜΠ.

Μετά τη φάση της τυποποίησης, είναι δυνατή η μετάθεση της παραγωγής, αναλόγων των στατικών πλεονεκτημάτων κόστους (του κεφαλαίου, της εργασίας, του εδάφους). Στη φάση αυτή του κύκλου ζωής, το προϊόν είναι ακόμη ισχυρό και ακλόνητη η θέση του στην αγορά. Με τεχνικές αποσυνδέσεις και μεταφοράς των δραστηριοτήτων της (*outsourcing and off shoring techniques policy*), η επιχείρηση αποφασίζει να επεκτείνει την αλυσίδα παραγωγής, μέρους ή και ολόκληρου του προϊόντος, σε άλλες χώρες (δημιουργία διεθνούς εμπορίου), με σκοπό την κατάκτηση νέων αγορών ή την στήριξη της υπάρχουσας. Αρκετές είναι οι περιπτώσεις μετάθεσης της παραγωγής σε αναπτυσσόμενες χώρες – στην Ασία, τη Λατινική Αμερική, την Ανατολική Ευρώπη – που σήμαιναν, αφενός μεν ώθηση και πνοή σε επιχειρηματικά σχέδια στις δύσκολες στιγμές τους, αφετέρου δε ευκαιρία βιώσιμης ανάπτυξης και βελτίωση του τρόπου ζωής των κοινωνιών αυτών.

### 1.3 ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

Οι θαλάσσιες μεταφορές κατέχουν το σημαντικότερο μερίδιο στις μεταφορές παγκοσμίως και αποτελούν το 70% του συνόλου των μεταφορών μεταξύ της Ευρωπαϊκής Ένωσης και του υπόλοιπου κόσμου. Το 2001, το ποσοστό αυτό για τη χώρα μας αντιστοιχούσε σε 164 εκατομμύρια μετρικούς τόνους φορτίου, ενώ σε όλους τους λιμένες της Ελλάδας κατέπλευσαν 561 χιλιάδες πλοία και διακινήθηκαν 53 εκατομμύρια επιβάτες. Υπάρχει άμεση συσχέτιση μεταξύ του ΑΕΠ μιας χώρας και των θαλασσίων μεταφορών. Σε μελέτη της τράπεζας της Ελλάδος, (Στ. Παναγιώτου 2009) , αναλύει τις εξελίξεις των εσόδων από τις θαλάσσιες μεταφορές και τονίζει τη σημασία τους για την οικονομία και το ισοζύγιο τρεχουσών συναλλαγών, στηριζόμενη στην εμπειρική διερεύνηση των διόδων μέσω των οποίων η ελληνική οικονομία μπορεί να επωφεληθεί από την επέκταση της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας. Συγκεκριμένα, την περίοδο 2000-2008 οι ακαθάριστες εισπράξεις από υπηρεσίες θαλασσίων μεταφορών ισοδυναμούσαν με το 6,3% του ΑΕΠ και κάλυψαν το 23% του ελλείμματος του εμπορικού ισοζυγίου, ενώ οι καθαρές εισπράξεις πληρωμές αντιστοιχούσαν στο 3,5% του ΑΕΠ. Το μερίδιο της ελληνόκτητης στην παγκόσμια ναυτιλία το 2008 ήταν 14,7% με βάση τη χωρητικότητα του ελληνόκτητου στόλου και 15,3% με βάση τον όγκο των παγκόσμιων θαλασσίων μεταφορών.

Την σημασία των θαλασσίων μεταφορών για την Ευρώπη, τονίζει και η ευρωπαϊκή ένωση στην λευκή βίβλο (Ανακοίνωση C(2004) 43 ) υπογραμμίζει τη ζωτική σημασία των υπηρεσιών θαλασσίων μεταφορών για την οικονομία της Κοινότητας. Ποσοστό 90 % όλων των εμπορικών συναλλαγών μεταξύ της Κοινότητας και του υπόλοιπου κόσμου μεταφέρεται από θαλάσσης. Οι θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων αποτελούν το μέσο μεταφοράς του 69 % του όγκου εμπορευμάτων που μεταφέρεται μεταξύ των κρατών μελών (αυτό το ποσοστό ανέρχεται σε 41 % όταν συνυπολογίζονται οι εγχώριες μεταφορές). Οι κοινοτικές θαλάσσιες μεταφορές και οι συναφείς τους δραστηριότητες παραμένουν από τις σημαντικότερες παγκοσμίως στον κλάδο αυτό.

Η επέκταση της Ενιαίας Αγοράς σε συνδυασμό με τις γεωπολιτικές αλλαγές στην ανατολική Ευρώπη και τις βαλκανικές χώρες, ο αναμενόμενος τριπλασιασμός του όγκου των θαλασσίων μεταφορών παγκοσμίως στα επόμενα δέκα

χρόνια και κυρίως η έμφαση που δίνεται από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή στη ναυτιλιακή πολιτική π.χ. με την ανάπτυξη του Ευρωπαϊκού προγράμματος "Θαλασσιών Μεταφορών Μικρών Αποστάσεων", θα έχουν ως αποτέλεσμα την αύξηση της κίνησης στα λιμάνια και τους θαλάσσιους διαύλους της χώρας μας (Υπουργείο Θαλασσιών υποθέσεων και νήσων, 2012). Οι θαλάσσιες μεταφορές αποτελούν έναν οικονομικό τομέα που χαρακτηρίζεται από την ύπαρξη σημαντικού αριθμού ρυθμιστικών και άλλων πολιτικών παρεμβάσεων. Λόγω της στρατηγικής οικονομικής σημασίας της ναυτιλίας και των ευρύτερων συστημάτων θαλάσσιων μεταφορών, οι εθνικές κυβερνήσεις δρουν ως (από)ρυθμιστές της αγοράς. Λειτουργούν επίσης και ως επενδυτές και ιδιοκτήτες ναυτιλιακών και λιμενικών υποδομών. Με την ναυτιλία να χαρακτηρίζεται από τον διεθνή της χαρακτήρα, ένας σημαντικός αριθμός διεθνών διακυβερνητικών οργανισμών, με σημαντικότερο τον *Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό* (International Maritime Organization-IMO) εμπλέκονται συστηματικά στη διαμόρφωση των όρων λειτουργίας των θαλάσσιων μεταφορών αναζητώντας λύσεις με εφαρμογή σε παγκόσμια κλίμακα (θεοδωρόπουλος, 2007).

#### 1.4 CLUSTER ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Προτού αναφερθούμε στο ναυτιλιακό Cluster, θα προχωρήσουμε σε μία ιστορική αναδρομή για να εξετάσουμε πως ξεκίνησε και πως εξελίχθηκε η γεωγραφική συγκέντρωση τμημάτων παραγωγής και έγινε επιτακτική αποσκοπώντας στον περιορισμό του κόστους, την καλύτερη συνεργασία μεταξύ διαφόρων τμημάτων της εφοδιαστικής αλυσίδας και τη βελτίωση της ανταγωνιστικότητας και βιωσιμότητας των παραπάνω τμημάτων. Η σημασία των πλεονεκτημάτων της τοπικής συγκέντρωσης έχει υπάρξει αντικείμενο συζήτησης στη μεταπολεμική οικονομική γεωγραφία, την περιφερειακή επιστήμη και τη χωροταξία. Η πρόκληση ήρθε από την Βεμπεριανή σκέψη, η οποία τονίζει τα πλεονεκτήματα της αστικοποίησης.

Για κάποιες δεκαετίες μετά το '40, ένα μεγάλο μέρος της βιβλιογραφίας της γεωγραφίας και της αστικής ανάπτυξης έδινε μεγαλύτερη έμφαση στα πλεονεκτήματα της αστικοποίησης έναντι των πλεονεκτημάτων του Marshall . Αιτία για αυτό υπήρξε η έντονη μεγέθυνση των πόλεων από τα τέλη του 19ου αιώνα και μετά, η οποία περιλάμβανε την ανάπτυξη ευρείας γκάμας κοινωνικών και οικονομικών δραστηριοτήτων και άφηνε σε δεύτερη μοίρα την έννοια της εξειδικευμένης πόλης, η ανάπτυξη της οποίας βασιζόταν στη συμβολή μιας ή δύο βιομηχανικών περιοχών.

Από τη δεκαετία του '80, η οικονομική γεωγραφία στράφηκε ξανά προς την κατεύθυνση των πλεονεκτημάτων της τοπικής συγκέντρωσης, λόγω του αναβιωμένου ενδιαφέροντος για τις βιομηχανικές περιοχές, τις συγκεντρώσεις υψηλής τεχνολογίας και τις συστάδες του Porter (1996). Για τις συστάδες του Porter αναλύουμε σε επόμενη ενότητα. Ο Porter υποστήριξε ότι ήρθε ο κατάλληλος καιρός να διατυπωθεί η έννοια των ευρύτερων οικονομιών συγκέντρωσης και να εστιάσουμε στις τοπικά συγκεντρωμένες εξωτερικότητες που σχετίζονται με τα clusters.

Οι αναφορές στη συζήτηση για τη διαμάχη των «οικονομιών τοπικής συγκέντρωσης» ενάντια στις «οικονομίες Αστικοποίησης», εμφανίζονται σε πιο πρόσφατες εργασίες οικονομικών γεωγράφων. Για παράδειγμα, η Glasmeier (2000) παρατηρεί ότι τα πλεονεκτήματα από την αστικοποίηση και την τοπική συγκέντρωση αλληλεπικαλύπτονται, κάτι με το οποίο συμφωνεί ο Phelps (1992). Οι Gordon & McCann (2000) υποστηρίζουν ότι οι όροι διαχωρίζονται εννοιολογικά, αλλά είναι ιδιαίτερα δύσκολο να διαχωριστεί η παρουσία και η επίδρασή τους στην αναλυτική έρευνα. Οι Storper & Venables (2004) υποστηρίζουν ότι οι όροι οικονομίες αστικοποίησης και τοπικής συγκέντρωσης είναι χαοτικοί και προτείνουν τη χρήση του όρου «οικονομίες συγκέντρωσης» που βασίζεται σε εξωτερικότητες και αύξουσες αποδόσεις (increasing returns). Η Capello (2002) δείχνει ότι οι οικονομίες τοπικής συγκέντρωσης είναι ιδιαίτερα σημαντικές για την ενίσχυση της παραγωγής και της παραγωγικότητας, ενώ τα πλεονεκτήματα της αστικοποίησης συμβάλουν περισσότερο στη στήριξη του δυναμικού καινοτομίας.

#### *1.4.1 ΓΕΝΙΚΟΙ ΟΡΙΣΜΟΙ ΤΗΣ ΕΝΝΟΙΑΣ CLUSTER*

Τα Clusters θεωρούνται σημαντικά στοιχεία για την οικονομική ανάπτυξη. Εταιρίες σε clusters βιώνουν ισχυρότερη ανάπτυξη και καινοτομία από ότι οι εταιρείες εκτός cluster. Τα χαρακτηριστικά των cluster πρέπει να θεωρούνται προϋπόθεση για την ευημερία της κοινωνίας. Για να κατανοήσουμε την λειτουργία των clusters, πολλοί παράγοντες που τα καθορίζουν αναγράφονται με λεπτομέρεια στην βιβλιογραφία ακολουθούμενη από διάφορες θεωρητικές συνεισφορές, από την βιομηχανική λογοτεχνία, που θέτουν ένα θεωρητικό υπόβαθρο γνώσης του Cluster. Ωστόσο, η ισχυρότερη έρευνα επικεντρώνεται στον τρόπο που τα

clusters λειτουργούν σε αντίθεση με την εξελικτική πορεία τους (ανάπτυξη), δηλαδή τι οδήγησε στην δημιουργία τους, τι τα ωθεί στην παρακμή, και πως στρέφονται σε νέους τομείς (LORENZEN, 2005). Οι λίγες υπάρχουσες γνώσεις σχετικά με την ανάπτυξη των clusters για παράδειγμα, οδηγεί στο συμπέρασμα ότι οι διαδικασίες που είναι υπεύθυνες για την λειτουργία ενός cluster, δεν μπορεί να εξηγήσει την εμφάνιση-ανάδυσή τους (ORSENIKO 2001). Εκτός από αυτό, παραδείγματα παρακμής των clusters, δείχνουν ότι τα οικονομικά πλεονεκτήματα που απορρέουν από ένα δυναμικό cluster δεν είναι μόνιμα. Στην πραγματικότητα, η παρακμή των clusters φαίνεται να προέρχεται από παράγοντες που αποτελούσαν πλεονεκτήματα στο παρελθόν. Τα ευρήματα, δείχνουν δύο πράγματα: πρώτον, ότι τα clusters ακολουθούν ένα είδος κύκλου ζωής με διάφορες φάσεις ή στάδια όπως αυτό της ανάπτυξης, ανάπτυξης, παρακμής, που διαφέρουν ως προς τα χαρακτηριστικά τους. Το δεύτερο είναι ότι, οι θεωρίες που εξηγούν τις δυναμικές λειτουργίες των clusters, δεν επαρκούν να εξηγήσουν την εξέλιξή τους.

Υπάρχουν ήδη κάποιες προσεγγίσεις που εξηγούν την κίνηση ενός πλέγματος μέσω του κύκλου ζωής. Οι VAN DE KLINK και LANGEN (2001) περιγράφουν τον κύκλο ζωής των cluster ως εξέλιξη σε όλες τις φάσεις της ανάπτυξης, επέκτασης, ωρίμανσης και την μετάβαση. Αλλά δεν είναι σαφές, ποιές από τις παραπάνω φάσεις επηρεάζονται από τα δυναμικά χαρακτηριστικά των clusters και ποιές από το βιομηχανικό περιβάλλον. Οι POUDEUR και ST.JOHN (1996) υποστηρίζουν ότι η κίνηση μέσω του κύκλου ζωής διαμορφώνεται από μια προκατειλημμένη νοητική εστίαση των εταιρειών του cluster μεταξύ τους. Τέλος, ο κύκλος ζωής των clusters καταλήγει τελικά σε παρακμή και με αυτό τον τρόπο παραμελείται η δυνατότητα πρόσβασης σε νέες φάσεις ανάπτυξης.

Τα τελευταία χρόνια, το ενδιαφέρον του ακαδημαϊκού χώρου, της βιομηχανίας και της οικονομικής πολιτικής επικεντρώνεται στα clusters, ειδικότερα μετά το 1990 και το σύγγραμμα του Michael Porter «competitive advantage of nations» στο οποίο αναφέρεται στον όρο δίνοντας του διάσταση.

Οι οικονομολόγοι δεν έχουν καταφέρει να συμφωνήσουν σε ένα κοινώς αποδεκτό ορισμό. Διότι οι περισσότεροι είναι ελλειπείς στο να περιγράψουν όλα τα χαρακτηριστικά των clusters, π.χ. τα όριά του, τους περιορισμούς του κ.ά. Έτσι το cluster εξελίχθηκε σε μια πολυδιάστατη και πολύπλευρη έννοια με ελλειπή εστίαση και όρια.

Από πολλούς υιοθετείται ο ορισμός που έχει δώσει ο ΟΟΣΑ σύμφωνα με τον οποίο «ως cluster χαρακτηρίζεται ένα σύνολο ισχυρά αλληλεξαρτώμενων επιχειρήσεων συνδεδεμένων σε αλυσίδα προστιθέμενης αξίας, με στρατηγικές συμμαχίες με πανεπιστήμια, ερευνητικά κέντρα, προμηθευτές και πελάτες, όπου υπάρχει διάχυση πληροφοριών μεταξύ μελών και προάγεται η καινοτομία» (Γενική Γραμματεία Βιομηχανίας, 2003).

Παρουσιάζουμε μερικούς ορισμούς από την ξένη βιβλιογραφία:

ENRIGHT 1996: Ένα γεωγραφικά προσδιορισμένο cluster είναι ένα βιομηχανικό cluster του οποίου τα μέλη έχουν εγγύτητα μεταξύ τους.

FESER 1998: Τα οικονομικά clusters δεν είναι απλά συσχετιζόμενες και αλληλοϋποστηριζόμενες βιομηχανίες και οργανισμοί, αλλά οργανισμοί οι οποίοι είναι πιο ανταγωνιστικοί χάριν αυτής της σχέσης τους.

CROUCH AND FARELL 2001: Η πιο γενική άποψη ενός cluster παρουσιάζει μια πιο χαλαρή σχέση: μια τάση των ομοειδών εταιρειών να εντοπίζονται κοντά η μία στην άλλη, χωρίς να έχουν ουσιαστική παρουσία στην περιοχή.

VAN DEN BERG 2001: Ο δημοφιλής όρος cluster είναι πιθανό να σχετίζεται με την τοπική ή περιφερειακή διάσταση των δικτύων. Οι περισσότεροι ορισμοί συμφωνούν στην άποψη ότι τα clusters λειτουργούν σαν τοπικά δίκτυα εξειδικευμένων εταιρειών, των οποίων η παραγωγική διαδικασία είναι στενά συνδεδεμένη με την ανταλλαγή αγαθών, υπηρεσιών και γνώσης.

SWAN AND PREVEZER 1998: Cluster είναι ένα μεγάλο γκρουπ εταιρειών σε σχετιζόμενες βιομηχανίες σε μια συγκεκριμένη τοποθεσία.

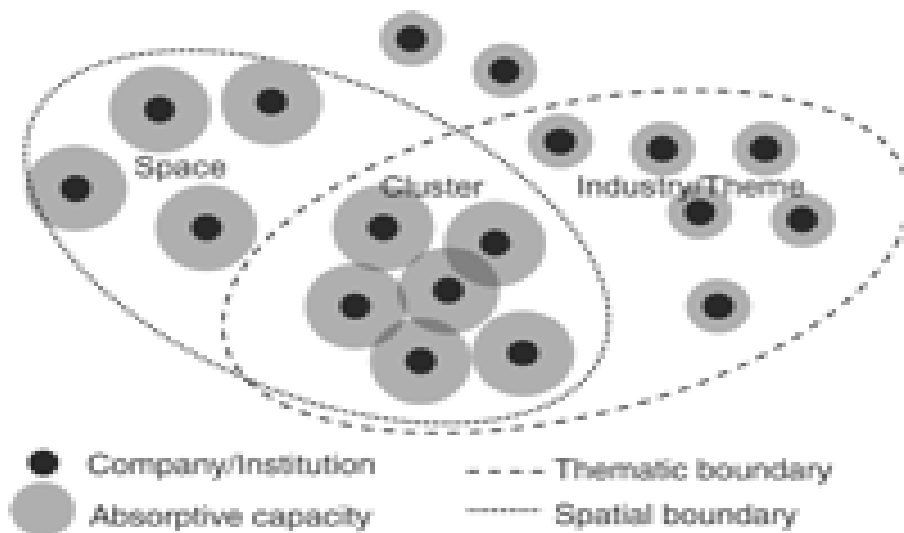
ROSENFELD 1997: Το cluster χρησιμοποιείται για να περιγράψει συγκεντρώσεις εταιρειών οι οποίες είναι ικανές να παράγουν συνέργιες χάριν της εγγύτητάς τους και αλληλεπίδρασης, αν και το επίπεδο απασχόλησης δεν μπορεί να είναι μόνιμο.

SIMMIE AND SENNETT 1999: Προσδιορίζουμε ένα καινοτόμο cluster ως ένα μεγάλο αριθμό αλληλοσυνδεδεμένων βιομηχανιών που διαθέτουν υψηλό βαθμό συνεργασίας,



τυπικά διαμέσου μιας εφοδιαστικής αλυσίδας, και που λειτουργούν κάτω από τις ίδιες συνθήκες αγοράς.

Σχήμα 1.2: Κύκλος ζωής και διαστάσεις του cluster



Πηγή: Cooke and Morgan, 2009

#### 1.4.2 THEORY OF ALFRED MARSHALL (1890)

Τα θεμέλια της σύγχρονης έρευνας για την σημασία των τοπικά συγκεντρωμένων (localized) οικονομικών σχέσεων τέθηκαν από την εργασία του Alfred Marshall, η οποία αποτελεί ακόμη και σήμερα σημαντική πηγή αναφοράς. Σύμφωνα με τους Brown & Duguid (2001), οι σύγχρονες εργασίες για «συστάδες» (clusters), τις «τεχνοπόλεις» (techno poles), το «περιβάλλον καινοτομίας» (innovation milieu) και το «περιφερειακό πλεονέκτημα» (regional advantage), φαίνεται ότι προσθέτουν μόνο υποσημειώσεις στη διακεκριμένη εργασία του Alfred Marshall, η οποία γράφτηκε πολύ πριν από ένα αιώνα.

Ο Marshall, περιγράφει την τοπική συγκέντρωση που χαρακτηρίζει τις βιομηχανικές περιοχές ως το αποτέλεσμα της έντονης και συνεχούς ροής επικοινωνίας, η οποία λαμβάνει χώρα σε οικονομικά περιβάλλοντα που παρουσιάζουν πληθυσμιακή και συνεπώς κοινωνική πυκνότητα. Η επικοινωνία αυτή διευκολύνει την ανταλλαγή

και διάχυση της γνώσης και νέων ιδεών, μέσω μη εμπορικών σχέσεων που, στη συνέχεια, υποστηρίζουν νέες μορφές παραγωγής. Η κυκλοφορία της νέας γνώσης προκαλεί την έναρξη διαδικασιών «συλλογικής συγκριτικής αξιολόγησης» (collective benchmarking). Η κοινωνική πυκνότητα, δηλαδή η έντονη διασύνδεση των μελών της κοινωνίας, είναι εκείνη που προκαλεί διαρροές, οι οποίες όπως υποστηρίζει ο Alfred Marshall, έχουν ως αποτέλεσμα τη ροή ιδεών που μπορούν να χαρακτηριστούν «ως τα μυστήρια του εμπορίου που είναι διάχυτα στην ατμόσφαιρα». Οι Brown & Duguid αναλύουν αυτά τα μυστήρια και κάνουν λόγο όχι μόνο για τις νέες μορφές γνώσης που ενισχύουν την καινοτομία προϊόντος και διαδικασίας, αλλά και για την σημασία των συνεταιριστικών δομών, των δικτύων και των συντεχνιών βιοτεχνών (guilds) σε μια περιοχή. Η νέα γνώση δημιουργείται στις «κοινότητες πρακτικής», οι οποίες αποτελούνται από άτομα που συνεργάζονται μεταξύ τους και ανήκουν στην ίδια επιχείρηση ή σε μία ομάδα επιχειρήσεων και οργανισμών. Επίσης, διαχέεται μέσω εκτεταμένων «δικτύων πρακτικής», τα οποία συνδέουν άτομα που απασχολούνται στο ίδιο αντικείμενο εργασίας αλλά σε διαφορετικούς οργανισμούς και που είναι ενσωματωμένα σε μια περιφερειακή «κοινότητα γνώσης».

Στην προσέγγιση του Marshall, η έμφαση δίνεται στις ροές και τις εξωτερικές οικονομίες της τοπικά συγκεντρωμένης γνώσης και ενισχύεται από ακόμη δύο παράγοντες: 1) τις θετικές εξωτερικότητες που προκύπτουν από την εξειδίκευση και 2) την ανάπτυξη αποθέματος (pool) εξειδικευμένης εργασίας. Ως αποτέλεσμα των παραπάνω δημιουργούνται τα λεγόμενα «πλεονεκτήματα από την τοπική συγκέντρωση» τα οποία περιορίζονται σε ένα συγκεκριμένο φάσμα οικονομικών δραστηριοτήτων και καταλήγουν σε περιφερειακή εξειδίκευση. Μέσα σε αυτό το φάσμα δραστηριοτήτων οι τοπικά συγκεντρωμένες επιχειρήσεις δημιουργούν και μοιράζονται την γνώση, την εργασιακή εξειδίκευση και την κατανομή εργασίας, δηλαδή απολαμβάνουν μια «βιομηχανική ατμόσφαιρα». Τα πλεονεκτήματα ή αλλιώς οι «οικονομίες» τοπικής συγκέντρωσης (localization economies) είναι γνωστά στην βιβλιογραφία των οικονομικών επιστημών ως externalities .

#### 1.4.3 *ECONOMIES OF AGGLOMERATION*

Ο όρος «economies of agglomeration» χρησιμοποιείται στις οικονομίες των πόλεων για να περιγράψει τα οφέλη που οι επιχειρήσεις λαμβάνουν, όταν βρίσκονται κοντά μεταξύ τους. Η έννοια αυτή σχετίζεται με την ιδέα των οικονομιών

κλίμακας και των αποτελεσμάτων δικτύου. Με απλά λόγια, όσο περισσότερες επιχειρήσεις με συναφείς δραστηριότητες (cluster) βρίσκονται κοντά, το κόστος παραγωγής μπορεί να μειωθεί σημαντικά (μεγαλύτερη εξειδίκευση και κατανομή του αποτελέσματος της εργασίας). Βάσει του Alfred Marshall (1920) δίνεται έμφαση σε τρεις διαφορετικούς τύπους κόστους μεταφοράς που είναι το κόστος της μετακίνησης αγαθών, ανθρώπων και ιδεών. Ο ίδιος υποστήριξε ότι θα εντοπίσετε επιχειρήσεις κοντά στους προμηθευτές ή τους πελάτες, προκειμένου να περιοριστούν τα έξοδα μεταφοράς.

Diseconomies of agglomeration: Πρόκειται για την αντίθετη περίπτωση σε σχέση με τις οικονομίες που αναφέρθηκαν προηγουμένως. Ουσιαστικά αναφέρεται στην διόρθωση της αγοράς που γίνεται προκειμένου να υπάρξει εξισορρόπηση ανάμεσα στα οφέλη από economies of agglomeration και τα μειονεκτήματα από Diseconomies of agglomeration, η οποία οδηγεί στο να μην δημιουργούνται πόλεις πολύ μεγάλες σε πληθυσμό.

Πλεονεκτήματα: Όταν οι επιχειρήσεις διαμορφώνουν ομάδες συναφούς δραστηριότητας, υπάρχουν συγκεκριμένες στρατηγικές ανάπτυξης που διέπουν όλο τον τομέα οικονομικής δραστηριότητας. Αυτό βοηθάει να συσσωρευτούν πληροφορίες αλλά και καινοτόμες ιδέες μεταξύ των επιχειρήσεων και βοηθάει σε αυτό που αναφέρει η οικονομική θεωρία ως αύξουσες αποδόσεις κλίμακας. Με την ίδρυση μιας επιχείρησης, υπάρχει πάντα ένα σταθερό ή μέσο κόστος παραγωγής για την εταιρία που βασίζεται σε εξοπλισμό που είναι αναγκαίος, εργασία, κεφάλαιο, ενοίκια κλπ. για να λειτουργήσει η επιχείρηση. Όταν αυτό το μέσο κόστος παραγωγής μειώνεται ως αποτέλεσμα της αύξησης της συνολικής παραγωγής ενός προϊόντος, υποδηλώνει την παρουσία οικονομιών κλίμακας. Αύξουσες αποδόσεις κλίμακας και οικονομίες κλίμακας μπορούν να χρησιμοποιηθούν εναλλακτικά. Η αύξηση των αποδόσεων κλίμακας αλλά και οι οικονομίες κλίμακας, επιφέρουν ανταγωνιστικό πλεονέκτημα, που σε συνδυασμό με την κατάλληλη στρατηγική τιμής δίνει τη δυνατότητα στις επιχειρήσεις να εισέλθουν στην παγκόσμια αγορά και να κατακτήσουν μερίδια αγοράς. Αυτό μπορεί να γίνει πράξη ιδιαίτερα στη ναυτιλιακή δραστηριότητα, η οποία είναι μια παγκόσμιοποιημένη βιομηχανία, με πελάτες σε όλο τον κόσμο, ενώ λειτουργεί και παρέχει υπηρεσίες σε ένα πολυδιάστατο-δυναμικό περιβάλλον, με νόμους και κανόνες που ποικίλουν από το χαρτοφυλάκιο τοπικών και περιφερειακών αξιών διαφόρων χωρών, με ρυθμίσεις ως προς

τους κανόνες εμπορίου, κανόνες περιβαλλοντικής προστασίας κ.ά.

#### 1.4.4 M. PORTER, 1998

Σύμφωνα με τον Porter τα Clusters είναι γεωγραφικές συγκεντρώσεις αλληλοσυνδεόμενων εταιρειών και οργανισμών σε ένα συγκεκριμένο πεδίο οικονομικής δραστηριότητας. Τα clusters περιλαμβάνουν ένα δίκτυο συνδεδεμένων επιχειρήσεων και άλλων οργανισμών που είναι πολύ σημαντικοί για τον ανταγωνισμό. Περιλαμβάνουν, για παράδειγμα, προμηθευτές εξειδικευμένων πρώτων υλών όπως εξαρτήματα, μηχανήματα και υπηρεσίες και προμηθευτές εξειδικευμένης υποδομής.

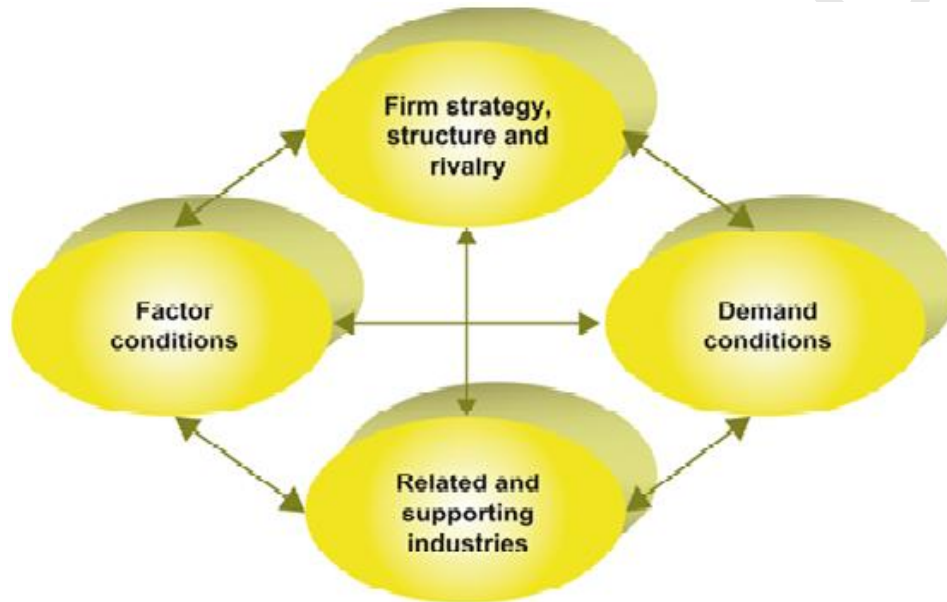
Στο σύγγραμμα του ο PORTER με τίτλο «clusters and the new economics of competition» παρουσιάζει την σημασία των clusters στην προώθηση της οικονομικής ανάπτυξης μέσω της υψηλότερης παραγωγικότητας και καινοτομίας που επιτυγχάνεται και καθορίζει την ανταγωνιστική οικονομική πολιτική τους. Η οικονομική γεωγραφία ωστόσο, σε μια εποχή μεγάλου ανταγωνισμού παγκοσμίως εμφανίζεται να έχει διαφορετική άποψη. Θεωρητικά, η τοποθεσία δεν θα πρέπει να είναι πλέον η πηγή ανταγωνιστικού πλεονεκτήματος. Ανοιχτές παγκόσμιες αγορές, ταχεία μεταφορά και επικοινωνίες υψηλής ταχύτητας, θα πρέπει να επιτρέπουν σε μια εταιρεία να προμηθεύεται από οποιοδήποτε μέρος του κόσμου και ανά πάσα στιγμή. Αλλά στην πράξη, η τοποθεσία παραμένει το επίκεντρο του ανταγωνισμού. Ο σημερινός οικονομικός χάρτης του κόσμου, χαρακτηρίζεται από αυτό που αποκαλεί ο Porter cluster:

«Κρίσιμες μάζες σε ένα μέρος συνδεδεμένων βιομηχανιών και θεσμικών οργάνων, από προμηθευτές, πανεπιστήμια, έως κυβερνητικές υπηρεσίες, που απολαμβάνουν μια ασυνήθιστη ανταγωνιστική επιτυχία σε ένα συγκεκριμένο τομέα».

Τα πιο διάσημα παραδείγματα εντοπίζονται στην Σίλικον Βάλεϊ και το Χόλιγουντ. Ο Porter εξηγεί πως τα cluster επηρεάζουν τον ανταγωνισμό με τρεις τρόπους: 1) με την αύξηση της παραγωγικότητας των επιχειρήσεων που εδρεύουν στην περιοχή, 2) με την καινοτομία, 3) με τη δημιουργία επιχειρήσεων στο cluster. Γεωγραφική, πολιτιστική, θεσμική εγγύτητα παρέχει στις εταιρείες με ειδική πρόσβαση, στενότερες σχέσεις, καλύτερη ενημέρωση, παροχή ισχυρών

κινήτρων και άλλα πλεονεκτήματα που είναι δύσκολο να αξιοποιηθούν από απόσταση. Σύμφωνα με τον Porter οι επιχειρήσεις μπορούν να αποκτήσουν ανταγωνιστικό πλεονέκτημα μέσω της εκμετάλλευσης των 4 δυνάμεων που παρουσιάζονται στο παρακάτω σχήμα, το οποίο ονομάζεται στη διεθνή βιβλιογραφία «Διαμάντι του Porter».

Σχήμα 1.3: Το διαμάντι του Porter



Πηγή: Porter 1998.

Οι 4 δυνάμεις – προσδιοριστικοί παράγοντες που οδηγούν στην ανάπτυξη περιφερειακού ανταγωνιστικού πλεονεκτήματος είναι οι εξής:

Α) Η ύπαρξη παραγωγικών συντελεστών, οι οποίοι είναι απαραίτητοι για την ανάπτυξη των επιχειρήσεων. Ως τέτοιοι λογίζονται το εξειδικευμένο ανθρώπινο δυναμικό, το διαθέσιμο κεφάλαιο, καλής ποιότητας πρώτες ύλες, απαραίτητη υποδομή και εξοπλισμός κλπ.

Β) Η ύπαρξη επαρκούς ζήτησης για τα προϊόντα ή τις υπηρεσίες που παράγει μια επιχείρηση, η οποία είναι απαραίτητη για την επιβίωση της επιχείρησης και την ανάπτυξή της.

Γ) Η ύπαρξη επιχειρήσεων που λειτουργούν υποστηρικτικά στη λειτουργία μιας επιχείρησης. Τέτοιες εταιρείες είναι οι προμηθευτές των πρώτων υλών, του μηχανολογικού εξοπλισμού, οι εταιρείες παροχής τεχνικών συμβουλών κ.ά.

Δ) Η σωστή στρατηγική σε συνδυασμό με μια σωστή δομή της επιχείρησης είναι παράγοντες που μπορούν να προσφέρουν ανταγωνιστικό πλεονέκτημα στην επιχείρηση που τα διαθέτει. Θετική επίδραση σε αυτά τα δύο στοιχεία έχει και ένα τρίτο, αυτό του ανταγωνισμού μεταξύ των επιχειρήσεων που οδηγεί στην προώθηση της καινοτομίας και την αύξηση της παραγωγικότητας.

Όλοι αυτοί οι παράγοντες βρίσκονται σε αλληλεπίδραση μεταξύ τους και η απουσία κάποιου θεωρείται σημαντικό εμπόδιο στην απόδοση κάποιου άλλου. Με άλλα λόγια, προκειμένου να υπάρξει το καλύτερο δυνατό αποτέλεσμα από την εκμετάλλευση αυτών των δυνάμεων θεωρείται απαραίτητη η παρουσία και των 4 αυτών δυνάμεων. Ωστόσο θα πρέπει να αναφέρουμε ότι υπάρχουν και άλλες εξωτερικές δυνάμεις, που επηρεάζουν την ανάπτυξη μιας εταιρείας αλλά δεν αναφέρονται στο διαμάντι του Porter, όπως είναι θεσμικοί παράγοντες, η κατάσταση της οικονομίας της χώρας που δραστηριοποιείται η επιχείρηση κ.ά.

### 1.5. ΣΧΕΣΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ-ΔΙΕΘΝΕΣ ΕΜΠΟΡΙΟΥ-ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ

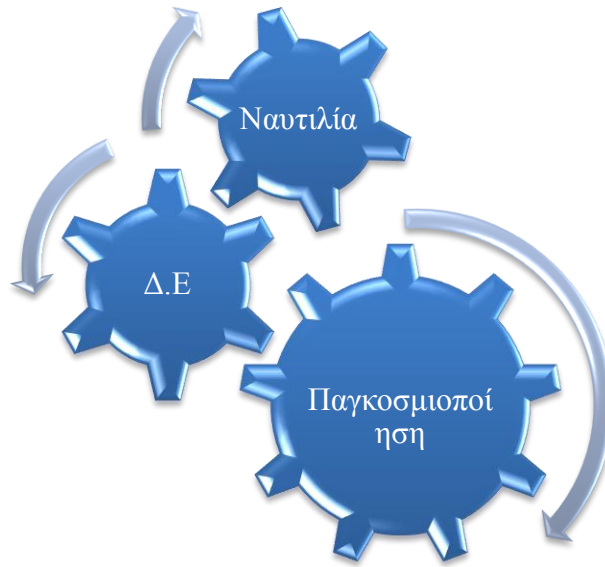
Η παγκόσμια οικονομία κινεί το εμπόριο, όπου με την σειρά του δημιουργεί την ζήτηση για λιμενικές υπηρεσίες. Νομικά, περιβαλλοντικά και τεχνολογικά πρότυπα, αυξάνουν το κόστος μεταφοράς με αποτέλεσμα να επιδρούν σε μεταβολές των στρατηγικών αποφάσεων μεγάλων ναυτιλιακών εταιρειών τακτικών γραμμών, όπου επηρεάζουν σημαντικά της βασικές γραμμές εμπορίου, διακινεί το μεγαλύτερο όγκο εμπορευμάτων, συνεπώς επηρεάζει το Διεθνές εμπόριο, όπως και την οικονομική ανάπτυξη των χωρών που μεσολαβούν. Η παγκοσμιοποίηση, με την σειρά της επηρεάζει την παγκόσμια οικονομία, καθώς έχει παρατηρηθεί μια “αλυσίδα” οικονομιών που απαρτίζουν την παγκόσμια οικονομία, και η

μια οικονομία μέσω της αγοράς συναλλάγματος αλληλεπιδρά και μεταφέρει τα χαρακτηριστικά της στις υπόλοιπες οικονομίες.

Οι αιτίες της κρίσης στη Ναυτιλία, σε μεγάλο βαθμό, έχουν ρίζες στην παθολογία του ίδιου του τομέα (διακυμάνσεις κλπ.). Θα ήταν όμως μεγάλο λάθος να αγνοηθεί η καταλυτική επίδραση των φαινομένων της επιρροής και των άλλων τομέων της θαλάσσιας οικονομίας και η αδύναμη, ως προς τη θεσμική της συγκρότηση, συνέργεια και κοινός σχεδιασμός αυτών, προς την αντιμετώπιση των αρνητικών επιπτώσεων από τις δυσλειτουργίες της παγκοσμιοποίησης. Αυτή η δυσλειτουργία, που ως προς τα αίτιά της είναι μάλλον πολιτιστική ως προς τα αποτελέσματά της δε, διαρθρωτική, έχει ολέθριες επιπτώσεις στη σημερινή πραγματικότητα και οικονομία.

Υποστηρίζουμε δηλαδή, ότι οι αιτίες της κρίσης αφορούν στην κρίση της παγκόσμιας οικονομίας, η οποία προέκυψε από τις αστοχίες τού χρηματοοικονομικού κεφαλαίου στην Αμερική και εξελίχθηκε, λόγω δημοσιονομικών προβλημάτων, σε διάφορες περιοχές της Ευρώπης, με ανοικτό το ενδεχόμενο της επέκτασης σε άλλες περιοχές της γης και σε διαφορετικούς τομείς της οικονομίας, όπως κατεξοχήν σε αυτόν της ναυτιλίας και εν γένει των θαλασσίων μεταφορών. Σε γενικές γραμμές ο τομέας των θαλασσίων μεταφορών, είτε αφορά σε ολιστικά συστήματα των μεταφορών (door to door), είτε σε αυτοτελή θαλάσσια μεταφορά (όπως αυτές των Tramps), είναι ένα πολυσχιδές και πολυεπίπεδο διεθνοποιημένο, τεχνοοικονομικό οικοδόμημα. Αποτελείται από ένα πλήθος οικονομικών δραστηριοτήτων γύρω από και για τις θαλάσσιες μεταφορές. (Chlomoudis, 2012)

Σχήμα 1.4: Σχέση μεταξύ Ναυτιλίας-Διεθνές εμπορίου-παγκοσμιοποίησης



Πηγή: Στοιχεία της εργασίας

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2: ΤΑΣΕΙΣ ΚΑΙ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ ΣΤΟ ΘΑΛΑΣΣΙΟ ΕΜΠΟΡΙΟ ΚΑΙ ΤΗΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ**

### **2.1 ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ**

#### ***2.1.1 ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΙ ΚΥΚΛΟΙ***

Η οικονομία και η ναυτιλία, ακολουθούν μια κυκλική πορεία, με την ναυτιλία να αποτελεί τον προπομπό της οικονομίας. Υπάρχει άμεση συσχέτιση μεταξύ του ΑΕΠ(GDP) και των θαλάσσιων μεταφορών. Όταν ανεβαίνει η ναυτιλία, σημαίνει ότι υπάρχει ζήτηση για μεταφορικές υπηρεσίες, συνεπώς βελτιώνεται η οικονομία σε αναπτυσσόμενα και αναπτυγμένα κράτη, συμβάλλοντας το κάθε κράτος με διαφορετικό συντελεστή βαρύτητας στο παγκόσμιο ΑΕΠ.

Η πιο σημαντική επιρροή της ζήτησης θαλάσσιων μεταφορών είναι αναμφίβολα η παγκόσμια οικονομία. Έχει



υπολογιστεί ότι το 80-85% του παγκόσμιου εμπορίου σε όρους μεταφερόμενου φορτίου μεταφέρεται διά θαλάσσης. Έχει αποδειχθεί επίσης ότι οι διακυμάνσεις των ναύλων συμπίπτουν διαχρονικά με τις αντίστοιχες των κύκλων στην παγκόσμια οικονομία. Αυτό είναι απόλυτα αναμενόμενο, αν αναλογιστεί κανείς ότι η ζήτηση θαλάσσιων μεταφορών είναι «παράγωγος ζήτηση» (derived demand), η οποία γεννάται κατ' αρχήν από την παγκόσμια οικονομία και στη συνέχεια από το θαλάσσιο εμπόριο, είτε μέσω της εισαγωγής πρώτων υλών για την κατασκευαστική βιομηχανία, είτε μέσω του εμπορίου τελικών προϊόντων (Wood P. 2002). Η σχέση ανάμεσα στο θαλάσσιο εμπόριο και την παγκόσμια οικονομία δεν είναι ωστόσο απλή ή άμεση. Τρία τμήματα της παγκόσμιας οικονομίας μπορούν να επιδράσουν στη ζήτηση των θαλάσσιων μεταφορών (Γκιζιάκης 2010), ο οικονομικός κύκλος (economic cycle), η ελαστικότητα του θαλάσσιου εμπορίου (seaborne trade elasticity) και ο κύκλος ανάπτυξης του θαλάσσιου εμπορίου (seaborne trade development cycle).

Ο οικονομικός κύκλος (economic cycle) αποτελεί το υπόβαθρο για τους ναυτιλιακούς κύκλους. Οι διακυμάνσεις στο επίπεδο οικονομικής ανάπτυξης διαμορφώνουν την κατάσταση στο θαλάσσιο εμπόριο και επομένως δημιουργούν κυκλικές διακυμάνσεις στη ζήτηση πλοίων.

Πρέπει να τονισθεί ότι οι δύο βαθιές κρίσεις του θαλάσσιου εμπορίου το 1975 και 1981-83 συμπίπτουν με αντίστοιχες κρίσεις στην παγκόσμια οικονομία. Καθώς η παγκόσμια βιομηχανική παραγωγή δημιουργεί το μεγαλύτερο ποσοστό ζήτησης θαλάσσιων μεταφορών, αυτό είναι απόλυτα αναμενόμενο. Αξίζει να σημειωθεί ότι από το 1990 και μετά παρουσιάζεται απόκλιση της παγκόσμιας βιομηχανικής παραγωγής σε σχέση με το θαλάσσιο εμπόριο.

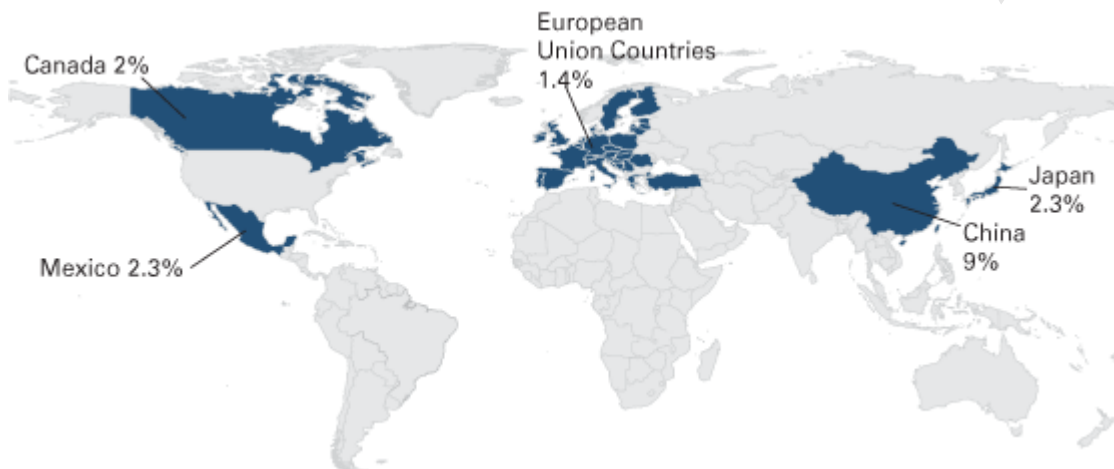
Οι περισσότεροι οικονομολόγοι παραδέχονται ότι οι οικονομικοί κύκλοι προέρχονται από ένα συνδυασμό ενδογενών και εξωγενών παραγόντων. Στους εξωγενείς παράγοντες συμπεριλαμβάνονται πολιτικά, οικονομικά, κοινωνικά γεγονότα (πχ πόλεμοι ή ξαφνικές μεταβολές στις τιμές του εμπορεύματος όπως του αργού πετρελαίου), τα οποία προκαλούν απότομες μεταβολές στη ζήτηση του εμπορεύματος. Από την άλλη πλευρά, οι ενδογενείς παράγοντες αναφέρονται στη δυναμική δομή της ίδιας της παγκόσμιας οικονομίας, η οποία μάλλον οδηγεί σε μία κυκλική παρά γραμμική μορφή ανάπτυξης.

## 2.1.2 ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΑΕΠ ΚΑΙ ΠΡΟΒΛΕΨΕΙΣ

Παρακάτω αναφέρω αποσπάσματα από μελέτες χρηματοπιστωτικών οργανισμών και διεθνών οικονομικών φορέων, που αφορούν προβλέψεις της οικονομίας για το άμεσο μέλλον, προκειμένου να έχω θεωρητικό υπόβαθρο ως προς τις μεταβολές του θαλάσσιου εμπορίου.

Σύμφωνα με την έκθεση του Διεθνούς Νομισματικού Ταμείου (ΔΝΤ ,2012), η παγκόσμια οικονομία αναπτύχθηκε με ετήσιο ρυθμό της τάξης του 3,5% για το τρίτο τρίμηνο του 2011. Η οικονομική δραστηριότητα στις αναπτυγμένες οικονομίες παρουσίασε ελαφρώς ταχύτερους από τους αναμενόμενους ρυθμούς, σε αντίθεση με την οικονομική ανάπτυξη στις αναπτυσσόμενες οικονομίες η οποία επιβραδύνθηκε πέρα από τις προβλέψεις, πιθανότατα λόγω της κλιμακούμενης αρνητικής επίδρασης που είχαν τα μέτρα δημοσιονομικής πειθαρχίας που επιβλήθηκαν. Τα κενά στην παραγωγική διαδικασία που παρατηρήθηκαν αμέσως μετά τον καταστροφικό σεισμό και το τσουνάμι στην Ιαπωνία το Μάρτιο του 2011, αναπληρώθηκαν ταχύτερα από ότι αναμενόταν, ενώ η σταθεροποίηση στις τιμές του πετρελαίου στήριξε σε μεγαλύτερο βαθμό την ιδιωτική κατανάλωση. Παρόλα αυτά, οι εξελίξεις αυτές, δεν αναμένεται να συνεχίσουν να αποτελούν έναυσμα για ταχύτερους ρυθμούς οικονομικής ανάπτυξης μέσο- μακροπρόθεσμα. Έτσι, το ΔΝΤ προβλέπει ότι οι προοπτικές ανάπτυξης της παγκόσμιας οικονομίας παρουσίασαν σοβαρή επιδείνωση, γεγονός που κατέδειξαν οι πλείστοι από τους δείκτες εντός του τέταρτου τριμήνου του 2011. Το ΔΝΤ προβλέπει ότι η διεθνής οικονομία θα αναπτυχθεί με ρυθμό 3,3% για ολόκληρο το 2012, ενώ για το 2013 η πρόβλεψη αναφέρεται σε ρυθμό **μεγέθυνσης 3,9%**.

Χάρτης 2.1: Προβλέψεις IMF για το ΑΕΠ το 2012



Πηγή: International Monetary Fund(IMF), 2011

Η PWC(Price waterhouse) σε πρόσφατη μελέτη αναφέρει ότι “η επιβράδυνση σε ορισμένες ανεπτυγμένες αγορές-κλειδιά, και η σύσφιξη της νομισματικής πολιτικής στις αναδύμενες αγορές, επηρέασαν αρνητικά το παγκόσμιο εμπόριο και τον όγκο βιομηχανικής παραγωγής. Αναμένεται ότι είναι προσωρινό φαινόμενο και όχι μόνιμη “βουτιά” καθώς το εμπόριο θα ανακάμψει αλλά με μια συνεχώς αυξανόμενη επικέντρωση σε αναδύμενες αγορές ως πελάτες και όχι ως παραγωγοί”.

Ακόμη, αναφέρει ότι το 2012 και μετά, θα αυξηθούν οι καταναλωτικές δαπάνες και αποχωρεί η οικονομική αβεβαιότητα που περιβάλλει τα τρέχοντα γεγονότα όπως διαπραγματεύσεις για το χρέος των ΗΠΑ, την Ελληνική κρίση χρέους, Ιαπωνικό σεισμό. Στην μελέτη των Standards and Poor(2012), η χρηματοπιστωτική και οικονομική κρίση που έπληξε τις οικονομίες του κόσμου το 2008, φαίνεται να επηρεάζει σημαντικά ακόμη και σήμερα τις μεγαλύτερες οικονομίες. Η κρίση χρέους στην Ευρώπη εντάθηκε το 2011, οδηγώντας σε σταθερή επιβράδυνση την παγκόσμια οικονομία. Η Κίνα και Ινδία, αντιμετωπίζουν αντίσταση από τις παγκόσμιες αγορές, αλλά και στο εσωτερικό τους. Ισχυρή ζήτηση για εμπορεύματα, κυρίως αργού πετρελαίου,

επιτάχυνε τον πληθωρισμό, με αποτέλεσμα οι χώρες αυτές να ακολουθήσουν σφιχτή νομισματική πολιτική και να μειωθεί η ανάπτυξη. Ωστόσο αναφέρονται οι ευκαιρίες αλλά και οι απειλές για το εμπόριο που προέρχονται από τις εντάσεις στις αγορές.

Πίνακας 2.1: Ευκαιρίες και απειλές στην παγκόσμια αγορά

<b>Βασικές Απειλές</b>	<b>Ευκαιρίες</b>
Ανασυγκρότηση ζημιών Ιαπωνίας αλυσίδας εφοδιασμού από Ιαπωνία	Διακοπή
Συνεχής επέκταση παγκόσμιου Δημοσιονομική εξυγίανση	εμπορίου
Κατασκευές σε αναπτυσσόμενες Αυστηρή νομισματική πολιτική	αγορές
Αναδυόμενη αγορά Εντάσεις στις ισοτιμίες	καταναλωτών

Πηγή: (PWC ,2011), Global Economic views.

Η δημοσιονομική εξυγίανση και η αυστηρή νομισματική πολιτική των μεγάλων οικονομιών της Ευρώπης και της Αμερικής, θα περιορίσουν τους ρυθμούς ανάπτυξης του εμπορίου. Ωστόσο, οι εντάσεις στις συναλλαγματικές ισοτιμίες θα ενταθούν με αποτέλεσμα οι εισαγωγές και εξαγωγές διαφόρων οικονομιών να αναδιαμορφωθούν. Ωστόσο, πιο κάτω, παρουσιάζονται στοιχεία για τις μεταβολές του εμπορίου. Με βάση το ΑΕΠ, φαίνεται ότι θα υπάρξει ζήτηση για μεταφορές εμπορευμάτων, ειδικά στην γραμμή(ρότα) Ευρώπη-Ασία, όμως η ακριβής ζήτηση δεν μπορεί να προσδιοριστεί ,καθώς οι μεταβλητές είναι πολλές και ασταθείς. Τα αποτελέσματα είναι ενθαρρυντικά, ως προς την αύξηση της ζήτησης για μεταφορές εμπορευματοκιβωτίων λαμβάνοντας υπόψη τις προβλέψεις για αύξηση του ΑΕΠ από

μεγάλους οίκους αξιολόγησης και χρηματοπιστωτικούς οργανισμούς.

Τελικά, η παγκόσμια οικονομία δεν μπορεί να στηρίζεται στην διασφάλιση της ανάπτυξης από τις αναδυόμενες αγορές, καθώς παρουσιάζουν επιβράδυνση ύστερα από την παγκόσμια ύφεση. Η παγκοσμιοποίηση καθιστά τις εγχώριες οικονομίες ευάλωτες σε δαπανηρές οπισθοδρομήσεις. Η ιστορία έχει δείξει ότι όταν οι εμπορικοί εταίροι υποτιμήσουν τα νομίσματά τους σε μια προσπάθειά τους να τονώσουν την οικονομική ανάπτυξη ή να θεσπίσουν εμπόδια προστατευτισμού του εμπορίου για την ενίσχυση εγχώριων επιχειρήσεων, οι προσπάθειες αποτυγχάνουν. Τέτοιες πολιτικές σπάνια οδηγούν στην εγχώρια οικονομική ανάπτυξη και επιβραδύνουν την παγκόσμια οικονομία (Willard E. Witte, 2012). Παρακάτω παρουσιάζονται οι ποσοστιαίες μεταβολές του ΑΕΠ, μεταξύ 2004 και 2013.

Πίνακας 2.2: Ποσοστιαία μεταβολή του ΑΕΠ 2004-2013

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
World	3.9	3.5	4.2	4.1	1.6	(2.0)	4.3	3.0	2.7	3.7
United States	3.5	3.1	2.7	1.9	(0.3)	(3.5)	3.0	1.7	2.1	2.3
Canada	3.1	3.0	2.8	2.2	0.7	(2.8)	3.2	2.3	2.0	2.6
United Kingdom	3.0	2.1	2.6	3.5	(1.1)	(4.4)	2.1	0.9	0.3	1.6
Emerging Europe	7.2	6.4	7.5	7.1	4.0	(5.4)	4.4	4.5	2.6	3.6
Euro zone	2.0	1.8	3.3	3.0	0.3	(4.2)	1.8	1.5	0.0	1.0
Australia	4.1	3.1	2.7	4.7	2.5	1.4	2.6	2.0	3.3	3.0
China	10.1	11.3	12.7	14.2	9.6	9.2	10.4	9.2	8.3	8.0
India	8.4	9.3	9.6	9.7	7.5	7.6	8.5	7.1	7.0	7.5
Japan	2.3	1.3	1.7	2.2	(1.1)	(5.5)	4.5	(0.9)	2.0	1.4
Asia-Pacific	7.4	7.5	8.2	9.3	5.8	5.6	8.5	6.7	6.2	7.1

Latin America Weighted	6.1	4.6	5.6	5.8	4.2	(1.9)	6.5	4.0	3.4	3.6
------------------------	-----	-----	-----	-----	-----	-------	-----	-----	-----	-----

Πηγή: (S&P,2012), Global Economic Outlook: Growing Pains .

## 2.2 ΔΙΕΘΝΕΣ ΕΜΠΟΡΙΟ

Η διαρκής επανεμφάνιση του προστατευτισμού με διάφορους μανδύες, και μάλιστα η διαχρονικά μακροβιότερη παρουσία του στις διεθνείς οικονομικές σχέσεις έναντι του ελεύθερου εμπορίου, αποδεικνύει πως τα κράτη αντιμετωπίζουν τη συμμετοχή τους στο διεθνές εμπόριο με κριτήριο τα σχετικά κέρδη που δύνανται να αποκομίσουν από αυτό και όχι τα απόλυτα. Το γεγονός αυτό εξηγείται από την απουσία μιας υπέρτατης εξουσιαστικής κανονιστικής αρχής στον διεθνή χώρο και τον κατακερματισμό του χώρου αυτού σε αυτόνομες συλλογικές οντότητες. Η αυτονομία των συλλογικών οντοτήτων, δηλαδή των κρατών, επιβάλλει μια εγωιστική συμπεριφορά προκειμένου να διασφαλίσουν τα συμφέροντα και την επιβίωσή τους. Απότοκος της συμπεριφοράς αυτής, στο οικονομικό επίπεδο, είναι, ο ποικιλόμορφος και ποικιλώνυμος παρεμβατισμός-προστατευτισμός. Η δε ποικιλότητά του, παρότι οφείλεται στην πραγμάτωσή του σε διαφορετικές χρονικές περιόδους με τη μοναδικότητα των ιστορικών τους χαρακτηριστικών, εντούτοις εξυπηρετεί πάντα την ίδια επιδίωξη: την εξασφάλιση της επιβίωσης της συλλογικής οντότητας μέσω της μεγιστοποίησης των σχετικών της κερδών από τη συνδιαλλαγή της με τους άλλους διεθνείς δρώντες. Έτσι, στο πλαίσιο αυτό, η οικονομική συνδιαλλαγή και συνεργασία μολονότι δεν απορρίπτεται, ωστόσο υπακούει στην ανωτέρω συλλογιστική επαύξησης της εθνικής (οικονομικής και πολιτικής) ισχύος.

Εξάλλου, ο κατακερματισμός του διεθνούς χώρου σε πολλές αυτόνομες οντότητες, έχει ως αποτέλεσμα τα δυνητικά οφέλη από το ελεύθερο εμπόριο, για τα οποία μίλησαν οι θεωρητικοί του φιλελεύθερου παραδείγματος, να ακυρώνονται ή τουλάχιστον να μειώνονται δραματικά. Και αυτό, διότι η εξειδίκευση και ο καταμερισμός των έργων μπορεί να επιτευχθεί εντός ενός ενιαίου πολιτικού πλαισίου, στο οποίο μια ανώτερη αρχή μπορεί να δράσει κατά τέτοιο τρόπο, ώστε βάσει των εξουσιαστικών και κανονιστικών αρμοδιοτήτων της, να επιφέρει την πολυπόθητη αρμονία των συμφερόντων

για την οποία μίλησε η φιλελεύθερη παράδοση. Τέτοια όμως, υπέρτερη των κυρίαρχων διεθνών δρώντων, διεθνής αρχή, απουσιάζει. Οπότε, το συγκριτικό πλεονέκτημα που προκύπτει από το ελεύθερο διεθνές εμπόριο, όπως το περιέγραψε ο Ricardo, βρίσκει εφαρμογή στο εσωτερικό των κρατών και όχι στη μεταξύ τους ανταλλαγή. Επομένως, είναι αναμενόμενο πως ο βαθμός πολιτικής και οικονομικής ολοκλήρωσης μεταξύ κρατών, θα προσδιορίζει και τον βαθμό στον οποίο θα αυξάνεται το μεταξύ τους εμπόριο κατά τρόπο ώστε αυτό να είναι αμοιβαία επωφελές για τις συναλλασσόμενες χώρες. Υποστήριξη στο επιχείρημα αυτό, προσφέρει η ανάπτυξη του εμπορίου που παρατηρείται στο εσωτερικό περιφερειακών οικονομικών ενώσεων. Έτσι, «παρά την απελευθέρωση του διεθνούς εμπορίου, στο πλαίσιο των εν λόγω οργανώσεων πραγματοποιείται ο μεγαλύτερος όγκος των εξαγωγών των χωρών που συμμετέχουν σε αυτές.... Το ενδοκοινοτικό εμπόριο ως ποσοστό του συνολικού εξωτερικού εμπορίου (εξαγωγές) κυμαίνεται γύρω στο 56% περίπου στη Ζώνη Ελεύθερων Συναλλαγών Βόρειας Αμερικής (NAFTA), γύρω στο 62% στην ΕΕ και γύρω στο 73% στη ζώνη Οικονομικής Συνεργασίας Ασίας- Ειρηνικού (APEC)». Η κατάργηση των εμποδίων στο εμπόριο, όταν συντελείται στο πλαίσιο καθεστώτων με δυνατότητες ρύθμισης, όπως συμβαίνει στις περιφερειακές ενώσεις, βάσει οικειοθελούς εκ μέρους των κρατών διακυβερνητικής συμμετοχής, προάγει το εμπόριο μεταξύ των συμμετεχόντων κρατών, αλλά από την άλλη το εκτρέπει μεταξύ της περιφερειακής ένωσης και των τρίτων κρατών. Δηλαδή, από τη μία πλευρά, έχουμε δημιουργία εμπορίου μεταξύ κρατών, στη βάση οικειοθελούς διακυβερνητικής συμμετοχής τους και ρύθμισης των οικονομικών τους συναλλαγών. Ενώ, παράλληλα, έχουμε εκτροπή εμπορίου μεταξύ της ένωσης των ανωτέρω κρατών και του υπόλοιπου κόσμου, δηλαδή μεταξύ δύο ομάδων κρατών από τη συνδιαλλαγή των οποίων απουσιάζει μία ρυθμιστική αρχή όπως αυτή της διακυβερνητικής ρύθμισης, η οποία έχει επιτευχθεί με την πολιτική ή τουλάχιστον την οικονομική ολοκλήρωση στο πλαίσιο της περιφερειακής ένωσης. Για παράδειγμα, «το μερίδιο των χωρών Αφρικής, Καραϊβικής και Ειρηνικού (ACP) στην ευρωπαϊκή αγορά έπεσε από το 6,7% το 1976 σε 3% το 1998, με περισσότερο από το 60% των εξαγωγών Αφρικής, Καραϊβικής και Ειρηνικού (ACP) να συγκεντρώνεται σε μόνο 10 πρωτογενή προϊόντα» (Cohn 2009). Επομένως, δυνητικά, είναι λογικό να αναμένουμε οικονομικούς ανταγωνισμούς και εμπορικούς πολέμους μεταξύ οικονομικών ενώσεων, δηλαδή την επανεμφάνιση του προστατευτισμού αλλά πλέον στο διαπεριφερειακό επίπεδο. Ωστόσο, στον βαθμό που η

οικονομική ένωση δεν αναβιβάζεται στο επίπεδο του οικονομικού φεντεραλισμού, προκειμένου να αναπτύξει βάσει ενιαίου κοινού προγράμματος αρμονικά όλες τις συμμετέχουσες χώρες, είναι επόμενο να παρατηρούνται τάσεις οικονομικού εθνικισμού εκ μέρους των συμμετεχόντων κρατών όταν αυτά διαπιστώνουν την αποκόμιση αρνητικών σχετικών κερδών από τη συμμετοχή τους στην ένωση. Έτσι, αναφορικά προς τη NAFTA ο Cohn επισημαίνει πως «ένα ζήτημα που προκάλεσε σημαντική ένταση είναι η αμφισβήτηση του Καναδά απέναντι στα αμερικανικά αντισταθμιστικά τέλη και τα τέλη αντί-ντάμπινγκ τα οποία στρέφονται ενάντια στις εξαγωγές καναδικής ξυλείας από κωνοφόρα. Ο Καναδάς έφερε αυτή την υπόθεση σε επίλυση διαφορών και στον ΠΟΕ και στη NAFTA, και πιστεύει πως οι ΗΠΑ δεν τηρούν τις αποφάσεις της NAFTA σ' αυτό το ζήτημα. Από την άποψη των ΗΠΑ, μεγάλο μέρος της καναδικής ξυλείας κωνοφόρων δέχεται άδικες επιδοτήσεις». Ο ίδιος συγγραφέας καταγράφει το παράδειγμα της Mercosur η οποία «επέδειξε αξιοσημείωτο δυναμισμό μεταξύ 1991 και 1995, μια περίοδο στην οποία οι εξαγωγές εντός Mercosur ως ποσοστό των συνολικών εξαγωγών ανέβηκαν από 8,9% σε 20,3% και οι εισαγωγές εντός Mercosur ως μερίδιο των συνολικών εισαγωγών ανέβηκαν από 14,1 σε 18,1%... Ωστόσο, τα προβλήματα αποκαλύφθηκαν το 1995, όταν η Βραζιλία και η Αργεντινή εισήγαγαν νέους δασμούς και μη δασμολογικά τείχη, και οι εντός Mercosur εξαγωγές ως μερίδιο των συνολικών εξαγωγών έπεσαν από 25% το 1998 σε μόλις 11% το 2002». Βλέπουμε λοιπόν, πως ακόμη και στην περίπτωση των περιφερειακών οικονομικών ενώσεων, δεν αρκεί η ενοποίηση του χώρου προκειμένου να επιτευχθεί η διεύρυνση της αγοράς με τις συνακόλουθες οικονομίες κλίμακας και τον καταμερισμό, αλλά απαιτείται πολιτική ρύθμιση με άξονα την ισομερή ανάπτυξη των συμμετεχουσών χωρών. Η ανωτέρω ανάλυση αποδεικνύει πως όταν το στοιχείο της ισομερούς ανάπτυξης αντικαθίσταται από τα ανισοβαρή σχετικά κέρδη, τότε πολύ σύντομα θα ακολουθήσει ένας νέος γύρος προστατευτισμού. Μάλιστα, αυτός ο νεοπροστατευτισμός θα είναι εντονότερος μεταξύ των περιφερειακών ενώσεων λόγω της προαναφερθείσας εκτροπής εμπορίου, καθώς ο πολιτικός χώρος μεταξύ των περιφερειακών ενώσεων παρουσιάζει κενό διακυβερνητικής ρύθμισης, η οποία θα άμβλυνε τις οικονομικές ανισοροπίες μεταξύ των εθνικών οικονομιών λόγω της συμμετοχής τους στο παγκόσμιο εμπόριο.

Η φυσική προικοδότηση των χωρών με συγκεκριμένους παραγωγικούς συντελεστές, δεν αποτελεί επαρκή συνθήκη για την εξειδίκευσή τους σε συγκεκριμένους παραγωγικούς



τομείς και κλάδους. Αντιθέτως, η απόκτηση, διατήρηση και επαύξηση του συγκριτικού πλεονεκτήματος, είναι μια δυναμική διαδικασία, η οποία υλοποιείται με συγκεκριμένες στρατηγικές πολιτικής παρέμβασης προς τον σκοπό αυτό. Οι στρατηγικές αυτές αποσκοπούν στη διαρκή βελτίωση των συναρτήσεων κόστους και παραγωγής των χωρών, ώστε να δημιουργήσουν και να διατηρήσουν την ανταγωνιστικότητα των προϊόντων τους στο διεθνές εμπόριο. Η πραγματικότητα αυτή, απέχει έτη φωτός από την παραδοχή του φιλελεύθερου υποδείγματος περί κοινής συνάρτησης παραγωγής του ίδιου προϊόντος σε διαφορετικές χώρες. Μάλιστα, η πρόοδος στην τεχνολογία και τις μεθόδους παραγωγής, μεταβάλλει συνεχώς τις συναρτήσεις παραγωγής των διαφόρων χωρών, αλλάζει τα πρωτεία στη μεταξύ τους κούρσα του ανταγωνιστικού πλεονεκτήματος, και μάλιστα, σε συνδυασμό με τη μείωση του μεταφορικού κόστους και την ταχύτητα στις σύγχρονες διεθνείς συναλλαγές, έχει ως συνέπεια, η σημασία της αρχικής προικοδότησης από τη φύση, να βαίνει μειούμενη (όχι όμως να εξαλείφεται).

δρώντων οι οποίοι εκκινούν από τις ίδιες ή τουλάχιστον παρόμοιες συναρτήσεις παραγωγής και κόστους, με παρεμφερή επίπεδα τεχνολογίας, μεθόδων παραγωγής, μάνατζμεντ. Δηλαδή, ανταγωνίζονται από την ίδια ή σχεδόν ίδια βάση εκκίνησης.

Η δράση των πολυεθνικών επιχειρήσεων, με την πραγματοποίηση εκ μέρους τους άμεσων διεθνών επενδύσεων, έχει ως συνέπεια τη «μετανάστευση», σε μεσομακροπρόθεσμο επίπεδο, του συγκριτικού πλεονεκτήματος, από χώρα σε χώρα. Οι πολυεθνικές, αναζητώντας διεθνώς να επενδύσουν σε χώρες και περιοχές που πληρούν το κριτήριο ελαχιστοποίησης του κόστους και αντιστρόφως, της μεγιστοποίησης των κερδών τους, μετακινούν συγκριτικό πλεονέκτημα κάποιων κλάδων από τη μία χώρα στην άλλη και συνεπώς μπορούν να πυροδοτήσουν νέους γύρους προστατευτισμού από τη χώρα που χάνει το πλεονέκτημα αφενός, και υποστήριξης για εμπορική φιλελευθεροποίηση από τη χώρα που αναδεικνύεται σε νέο κάτοχο του συγκριτικού πλεονεκτήματος

Με δεδομένο τον πολιτικό κατακερματισμό του διεθνούς χώρου σε αυτόνομες συλλογικές οντότητες, οι οποίες αενάως θα επιδιώκουν την εξασφάλιση των συμφερόντων τους, προσφεύγοντας σε φανερές ή συγκαλυμμένες παρεμβατικές πολιτικές, θα πρέπει να θεωρείται δεδομένο πως θα υπάρξει πάντα κάποια απόκλιση από την απολύτως ορθολογική κατανομή των κεφαλαίων διεθνώς, και κατ' επέκταση, από την πλήρως ορθολογική αξιοποίηση των παγκόσμιων φυσικών πόρων έχει καταστροφικές συνέπειες - κοινωνικά και

οικονομικά». Αυτό βέβαια δεν σημαίνει πως οι χώρες θα πρέπει να περιχαρακωθούν με δασμολογικά και άλλα εμπόδια, μειώνοντας τη διεθνή ανταλλαγή και κατά συνέπεια την παγκόσμια ευημερία. Άλλωστε, ο απομονωτισμός δεν ωφέλησε ποτέ έναν λαό, αλλά ιδιαιτέρως στη σύγχρονη εποχή, είναι, αν όχι ανέφικτος, τουλάχιστον πολύ δύσκολα εφαρμόσιμος, αφού όπως πολύ εύστοχα επισημαίνει ο Landes: «Καμία χώρα δεν είναι τόσο προηγμένη ώστε να αποτρέπει πλήρως τη διείδυση, κανένα τείχος δεν είναι πολύ ψηλό». Εκείνο που θα πρέπει να επιδιώξουμε είναι η εφαρμογή πρώτα απ' όλα, ενός πλαισίου ισόρροπης διεθνούς ανάπτυξης. Όμως, προϋπόθεση για τη γνησιότητα (δηλαδή χωρίς καιροσκοπικές μεθοδεύσεις από τις μεγάλες δυνάμεις) ενός τέτοιου πλαισίου είναι η οικειοθελής και δημοκρατική συμμετοχή των κρατών στους διακυβερνητικούς θεσμούς. Δυστυχώς, στον τομέα αυτό, απομένει να διανυθεί ακόμη πολύς δρόμος. Και πάλι, οι επισημάνσεις του Stiglitz είναι αξιοπρόσεκτες και προσγειώνουν τους αιθεροβάμονες στο έδαφος της πραγματικότητας: «Οι οργανισμοί δεν κυβερνιούνται απλώς από τις πλουσιότερες βιομηχανικές χώρες, αλλά και από εμπορικά και χρηματοπιστωτικά συμφέροντα σε αυτές τις χώρες και οι πολιτικές των οργανισμών αυτών φυσικό είναι να τα αντανακλούν. Προβλήματα επίσης προκύπτουν από το ποιος μιλά εξ ονόματος της κάθε χώρας. Στο ΔΝΤ, είναι οι υπουργοί Οικονομικών και οι διοικητές των κεντρικών τραπεζών. Στον ΠΟΕ, είναι οι υπουργοί Εμπορίου. Ο καθένας από αυτούς τους υπουργούς συνδέεται στενά με συγκεκριμένες ομάδες που τους υποστηρίζουν μέσα στις χώρες τους. Τα υπουργεία Εμπορίου αντανακλούν τα ενδιαφέροντα της επιχειρηματικής κοινότητας - τόσο τους εξαγωγείς, που θέλουν να βλέπουν νέες αγορές να ανοίγουν για τα προϊόντα τους, όσο και τους παραγωγούς αγαθών που ανταγωνίζονται με καινούργια εισαγόμενα προϊόντα». Οι ανωτέρω διαπιστώσεις δεν αφήνουν πολλά περιθώρια αισιοδοξίας, αλλά απεναντίας επιβεβαιώνουν τα συμπεράσματά μας για αέναους κύκλους προστατευτισμού - φιλελευθεροποίησης, ως απότοκων των διεθνών δρώντων που χάνουν, αποκτούν ή μάχονται για τη διατήρηση και ενίσχυση του συγκριτικού τους πλεονεκτήματος σε συγκεκριμένους κλάδους.

Ωστόσο, αξίζει να επιμείνουμε στην προσπάθεια εξεύρεσης ενός διεθνούς ρυθμιστικού πλαισίου στη βάση της διακυβερνητικής ρύθμισης. Γνωρίζουμε φυσικά πως μία χώρα ενδέχεται να παρουσιάζει άλλοτε πλεόνασμα και άλλοτε έλλειμμα στο εμπορικό της ισοζύγιο. Η εναλλαγή πλεονασμάτων με ελλείμματα δεν αποτελεί πρόβλημα όταν συμβαίνει σε βραχυχρόνιο ορίζοντα. Όμως, μια οικονομία

υφίσταται αρνητικές επιπτώσεις όταν εμφανίζει επί μακρές περιόδους διαρκή εμπορικά ελλείμματα. Όπως σωστά επισημαίνει ο Stiglitz: «Δεν μπορεί κανείς να καταφέρεται εναντίον των χωρών που παρουσιάζουν έλλειμμα - οι χώρες που παρουσιάζουν πλεόνασμα φταίει εξίσου. Ωστόσο, τα μεγάλα εμπορικά ελλείμματα μπορούν να αποτελέσουν πρόβλημα. Μπορούν να αποτελέσουν πρόβλημα επειδή συνεπάγονται ότι μια χώρα θα πρέπει να δανείζεται χρόνο με το χρόνο. Και εάν εκείνοι που παρέχουν τα κεφάλαια αλλάξουν γνώμη και σταματήσουν να δίνουν δάνεια, η χώρα μπορεί να βρεθεί σε εξαιρετικά δύσκολη θέση - σε κρίση». Αυτόν τον κίνδυνο ήθελε να αποσοβήσει ο Keynes. Ταυτόχρονα όμως, οι προηγούμενες παρατηρήσεις μας σχετικά με τον κίνδυνο που ελλοχεύει για μία χώρα από τα μακροχρόνια εμπορικά της ελλείμματα, υπενθυμίζουν πως ενώ η θεωρία δέχεται (και λογιστικά είναι σωστό), πως διεθνώς το άθροισμα όλων των ελλειμμάτων στον κόσμο ισούται με το άθροισμα όλων των πλεονασμάτων, στην πράξη η ανησυχία των χωρών για τα μακροχρόνια ελλείμματα, αντικατοπτρίζεται διαχρονικά στις ποικίλες μορφές προστατευτισμού προκειμένου να επιτύχουν εμπορικά πλεονάσματα.

Τέλος, η απουσία αφενός μιας διεθνούς ρυθμιστικής αρχής και αφετέρου η ύπαρξη πολλών κυρίαρχων δρώντων στο διεθνές σύστημα, σημαίνει πως η μέση λύση, δηλαδή η οικειοθελής, δημοκρατική διακυβερνητική ρύθμιση, είναι η μόνη εφικτή και βιώσιμη σε βάθος χρόνου. Στη βάση της συλλογιστικής αυτής, γίνεται αποδεκτή η εμφάνιση κύκλων προστατευτισμού - φιλελευθεροποίησης. Εάν οι κυρίαρχες συλλογικές οντότητες εκτιμούν πως η διεθνής διακυβερνητική ρύθμιση ευνοεί τα σχετικά τους κέρδη από τη συμμετοχή τους στην διεθνή οικονομική ανταλλαγή, θα επιδιώκουν την περαιτέρω φιλελευθεροποίηση του εμπορίου. Αν όμως θεωρούν πως οι διεθνείς ρυθμίσεις επιφέρουν διαφορετική (δηλαδή με διαφορετικούς ρυθμούς) ανάπτυξη μεταξύ των κρατών και επομένως μείωση των σχετικών οφελών τους, τότε είναι λογικό να περιμένουμε πως τις περιόδους φιλελευθεροποίησης θα διαδέχονται κύματα προστατευτισμού. Η μέχρι τώρα ιστορική εξέλιξη έχει δείξει πως τα κράτη, στις περισσότερες περιπτώσεις και για τις μεγαλύτερες περιόδους του ιστορικού διανύσματος, δεν είναι επαρκώς ικανοποιημένα από τις διεθνείς οικονομικές ρυθμίσεις και τα συνεπαγόμενα από αυτές σχετικά τους οφέλη. Το γεγονός αυτό, συνηγορεί στην εκτίμηση, όπως ήδη ειπώθηκε, για την εμφάνιση διαρκών κύκλων προστατευτισμού και φιλελευθεροποίησης. Το επιχείρημα αυτό, συνεπικουρείται εξάλλου, από τη δυναμική φύση του

συγκριτικού πλεονεκτήματος, το οποίο όπως δείξαμε, αποκτάται με συγκεκριμένες στρατηγικές και ταυτόχρονα έχει την ικανότητα να μετακινείται στον διεθνή οικονομικό χώρο

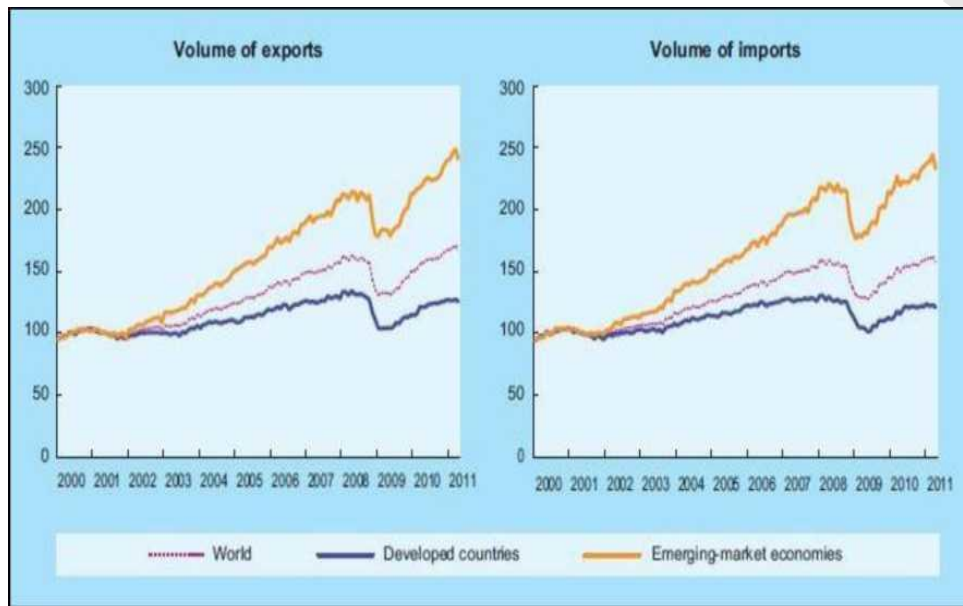
### 2.2.1 ΔΙΕΘΝΕΣ ΘΑΛΑΣΣΙΟ ΕΜΠΟΡΙΟ

Το 2008 ο όγκος του θαλάσσιου εμπορίου ανήλθε στα 8,2 δις τόνους, το 2009 στους 7,8 δις τόνους (Clarkson Research Services), ενώ το 2010 ο όγκος ανήλθε στους 8,4 δις τόνους από τους από τους οποίους το 35,7% αποτελούν τα χύδην υγρά φορτία (Institute of Shipping Economics and Logistics).

Για το έτος 2009, οι αναπτυσσόμενες οικονομίες συνέχισαν να αποτελούν τους κύριους εξαγωγείς και εισαγωγείς στο θαλάσσιο εμπόριο. Πιο συγκεκριμένα, στο σύνολο των αγαθών - προϊόντων, αρίθμησαν το 61,2 % των παγκόσμιων εξαγωγών και 55% των παγκόσμιων εισαγωγών, αντανakλώντας με αυτό τον τρόπο την όλο και αυξανόμενη επιρροή τους στην διαμόρφωση του παγκόσμιου εμπορίου. Αντίστοιχα οι αναπτυγμένες οικονομίες, στο σύνολο των εξαγωγών άγγιξαν το 32,4% ενώ σε αυτό των εισαγωγών το 44,3% (Review of Maritime Transport 2010, UNCTAD).

Τα τελευταία 40 χρόνια, οι αναπτυσσόμενες οικονομίες εξάγουν περισσότερο όγκο αγαθών από ότι εισάγουν. Την ίδια στιγμή όμως, ο όγκος των εισαγωγών όλο και αύξανε με αποτέλεσμα να λάβει τιμές ανάλογες των εξαγωγών. Το συγκεκριμένο γεγονός αντικατοπτρίζει την εξέλιξη του συστήματος της παγκόσμιας παραγωγής, βάσει του οποίου η παραγωγή βιομηχανικών προϊόντων πραγματοποιείται σε απομακρυσμένες από τα καταναλωτικά κέντρα, αναπτυσσόμενες χώρες, εντοπίζοντας ιδιαίτερη αύξηση των ενδο - εταιρικών μεταφορών ημικατεργασμένων αγαθών τα οποία χρησιμοποιούνται για την παραγωγή τελικών προϊόντων.

Σχήμα 2.1. Διαγραμματική απεικόνιση εισαγωγών και εξαγωγών ανά κατηγορία χωρών (2000 - 2010)



Πηγή: UNCTAD, Trade and Development Report 2011.

Στην διατήρηση των υψηλών τιμών του όγκου του θαλάσσιου εμπορίου, συντέλεσε η έντονη βιομηχανική ανάπτυξη των αναδυόμενων αναπτυσσόμενων χωρών καθώς και η ζήτηση αυτών για πρώτες ύλες. Με τη σειρά τους τα έσοδα από την βιομηχανοποίηση και ανάπτυξη των συγκεκριμένων οικονομιών αύξησαν την καταναλωτική δύναμη του πληθυσμού, με αποτέλεσμα την παράλληλη αύξηση της ζήτησης για βιομηχανικά και καταναλωτικά προϊόντα.

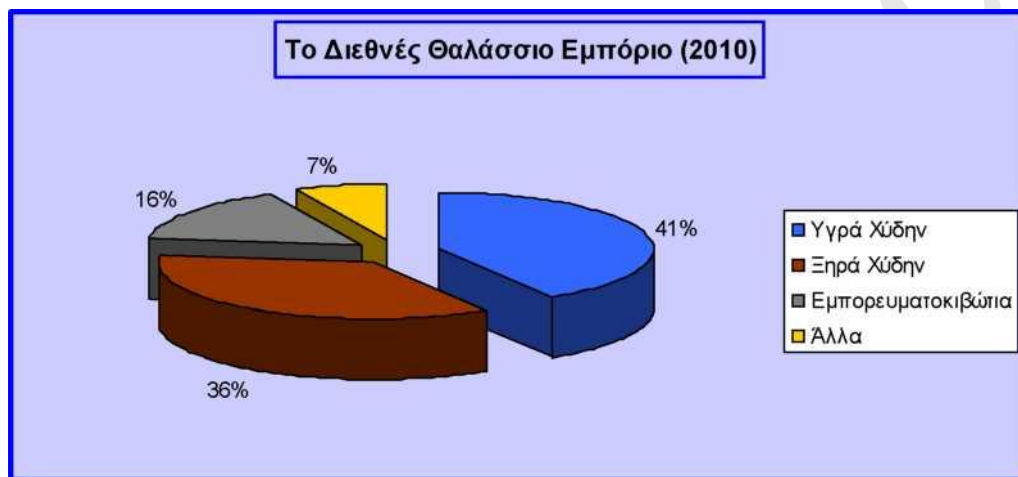
Η ναυτιλία ανάλογα με το είδος των φορτίων που μεταφέρονται, χωρίζεται στις εξής κατηγορίες:

- Η ναυτιλία χύδην ξηρών φορτίων (Dry Bulk Shipping)
- Η ναυτιλία χύδην υγρών φορτίων (Liquid Bulk Shipping)
- Η ναυτιλία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων (Container Shipping)
- Η ναυτιλία μεταφοράς γενικού φορτίου (General Cargo Shipping)
- Η ναυτιλία μεταφοράς επιβατών / επιβατών και φορτίου (Passenger/Cargo passenger ships).

Για το έτος 2010 η ναυτιλία των χύδην φορτίων (ξηρών και

υγρών) αντιπροσωπεύει το μεγαλύτερο κομμάτι της ναυτιλίας, με ποσοστό που ανέρχεται σε 77%. Η κατανομή του διεθνούς θαλάσσιου εμπορίου, φαίνεται στο παρακάτω γράφημα.

Σχήμα 2.2: Το Διεθνές θαλάσσιο εμπόριο( 2010)



Πηγή: Drewry Maritime Research, 2010.

### 2.2.2 ΒΑΣΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΕΜΠΟΡΙΟΥ

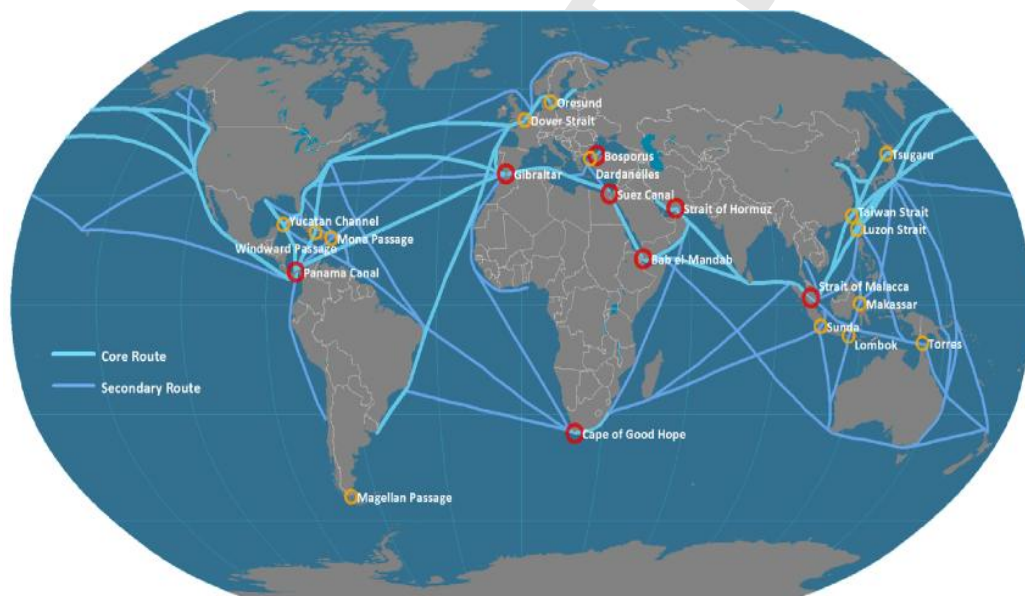
Όσο αφορά τις ροές του διεθνούς θαλάσσιου εμπορίου, ουσιαστικά, υφίσταται ένας άπειρος αριθμός διαδρομών. Παρόλα αυτά, η διαμόρφωση του παγκόσμιου συστήματος ροών είναι απολύτως απλή. Ο κύριος άξονας είναι ένας νοητός περί τον ισημερινό άξονας που ενώνει τη Βόρειο Αμερική με την Ευρώπη και την Ασία μέσω της Διώρυγας του Σουέζ, τα στενά της Μάλακα και τη Διώρυγα του Παναμά.

Οι θαλάσσιες οδοί καθορίζονται και σχεδιάζονται συναρτήσει υποχρεωτικών σημείων διέλευσης, τα οποία είναι στρατηγικά σημεία λόγω φυσικών περιορισμών (μορφή ακτογραμμής, άνεμοι που πνέουν, θαλάσσια ρεύματα, βάθη, ύφαλοι, πάγος και άλλα) καθώς και πολιτικών συνόρων. Ως αποτέλεσμα οι διαδρομές του θαλάσσιου εμπορίου σχηματίζουν τόξα πάνω στη θαλάσσια επιφάνεια της υδρογείου προκειμένου να ακολουθούν την ορθοδρομία<sup>1</sup>.

Υπό το πρίσμα των παραπάνω χαρακτηριστικών και περιορισμών, έχουν διαμορφωθεί οι εξής δυο κατηγορίες σημείων διέλευσης.

- Κύρια σημεία διέλευσης: Τα πιο σημαντικά σημεία, τα οποία ένα δεν υπήρχαν δεν θα επιτυγχανόταν οικονομικά αποδοτική θαλάσσια μεταφορά, έχοντας μεγάλη επίπτωση στο παγκόσμιο εμπόριο.
- Δευτερεύοντα σημεία διέλευσης: Σημεία για τα οποία υπάρχει εναλλακτική διαδρομή, αλλά παρόλα αυτά αποτελούν σημαντική παράκαμψη μιας διαδρομής.

Χάρτης 2.2: Εμπορικές ροές μεταξύ Ασίας και Βόρεια Ευρώπης



Πηγή: Rodrigue, J-P et al. (2009) the Geography of Transport Systems

**Ορθοδρομία** (spherical sailing, ή great circle sailing) χαρακτηρίζεται ο πλους εκείνος που πραγματοποιείται σε τόξο μικρότερο των  $180^\circ$  επί του μεγίστου κύκλου (της επιφάνειας της Γης - θάλασσας) που ενώνει δύο τόπους, και που τελικά είναι η μικρότερη μεταξύ αυτών των τόπων απόσταση. (πηγή: <http://el.wikipedia.org>)

### 2.2.3 ΟΡΟΙ ΕΜΠΟΡΙΟΥ (INCOTERMS)

Όταν μεταξύ εμπόρων καταρτίζεται μία σύμβαση για την αγοραπωλησία εμπορευμάτων, έχουν αυτοί το δικαίωμα να καθορίσουν τους ειδικούς όρους σε σχέση με την τιμή, ποσότητα, ιδιότητες κλπ, καθώς και την μεταφορά, τον κίνδυνο και την παράδοση των εμπορευμάτων. Στο διεθνές εμπόριο αντιμετωπίζουν συχνά οι επιχειρήσεις το πρόβλημα των διαφορετικών συναλλακτικών και εμπορικών ηθών που επικρατούν, και για τον λόγο αυτό έχει επικρατήσει η χρήση των Incoterms, οι οποίοι προσφέρουν μία σειρά διεθνών κανόνων για την ερμηνεία των χρησιμοποιούμενων τύπων συμβάσεων. Συγκεκριμένα καθορίζει ο συμφωνηθείς από τα μέρη όρος Incoterm, ποιος επιβαρύνεται με τα έξοδα μεταφοράς, ποιος είναι αρμόδιος για την φόρτωση / εκφόρτωση και εκτελωνισμό των εμπορευμάτων και ποιος φέρει και από πότε τον κίνδυνο απώλειας / καταστροφής των εμπορευμάτων. Επίσης έχουν οι όροι αυτή σημασία και για τα τελωνειακά θέματα.

CFR - CIF - CIP - CPT - DAF - DEQ - DES - DDP - DDU - EXW - FAS - FCA - FOB

Οι όροι Incoterms (International Commercial Terms = Διεθνείς Εμπορικοί Όροι) έχουν γίνει αντικείμενο επεξεργασίας από το Διεθνές Εμπορικό Επιμελητήριο του Παρισιού και χρησιμοποιούνται από πολλά κράτη. Ακολούθως παρατίθενται οι 13 Incoterms που χρησιμοποιούνται ευρέως, κυρίως υπ' ευθύνη του πωλητή. Η χρήση των όρων αυτών είναι ελεύθερη και απαιτεί συμφωνία μεταξύ των μερών. Οι συνηθέστεροι στην πράξη όροι είναι οι ExWorks, FreeOnBoard, Cost Insurance Freight και DeliveredDutyPaid.

- Incoterms κατηγορίας E

EXW=Ex Works=εκ του εργοταξίου

Με τον όρο EXW ελαχιστοποιεί ο πωλητής τους κινδύνους του, καθώς τα εμπορεύματα τίθενται σε διάθεση στις εγκαταστάσεις του. Ο πωλητής (εξαγωγέας) θέτει τα εμπορεύματα σε διάθεση του αγοραστή (εισαγωγέα) στον



τόπο του πωλητή, ήτοι στο εργοστάσιό του ή στην αποθήκη του. Από την στιγμή που τα αγαθά παραληφθούν και απομακρυνθούν από τον τόπο αυτόν, έχει ο αγοραστής τον κίνδυνο των εμπορευμάτων και φέρει τα έξοδα μεταφοράς, εκτελωνισμού και ασφάλειας. Στην τιμή ExWorks δεν περιλαμβάνονται τα έξοδα της φόρτωσης σε όχημα ή σε πλοίο, ούτε η τελωνειακή δήλωση.

- Incoterms κατηγορίας F (όροι όπου ο πωλητής καλείται να παραδώσει τα εμπορεύματα στον μεταφορέα που θα του υποδείξει ο αγοραστής)

FAS=Free Alongside Ship=ελεύθερο παράπλευρα του πλοίου

Ο πωλητής μεταφέρει τα αγαθά από την έδρα του, τα καθιστά ελεύθερα προς εξαγωγή και τα τοποθετεί στο λιμάνι δίπλα στο πλοίο, όπου η κατοχή και ο κίνδυνος μεταβαίνουν στον αγοραστή. Εφόσον δεν συμφωνηθεί κάτι διαφορετικό, ο αγοραστής είναι υπεύθυνος για την φόρτωση στο πλοίο, καθώς και για την πληρωμή όλων των εξόδων που αφορούν το πλοίο μέχρι την άφιξή του στον τόπο προορισμού.

FCA=Free Carrier=ελεύθερο στον μεταφορέα

Ο πωλητής (εξαγωγέας) καθιστά τα αγαθά ελεύθερα προς εξαγωγή και τα παραδίδει στον μεταφορέα, στον τόπο που καθορίζει ο αγοραστής. Εάν ο τόπος αυτός είναι η έδρα του πωλητή, τότε ο πωλητής υποχρεούται να φορτώσει τα εμπορεύματα στο όχημα, αλλιώς την υποχρέωση αυτή έχει ο αγοραστής. Από το σημείο αυτό αναλαμβάνει ο αγοραστής τον κίνδυνο και την κυριότητα και φέρει όλα τα έξοδα για την μεταφορά των αγαθών.

FOB=Free On Board= ελεύθερο επί του πλοίου

Ο πωλητής (εξαγωγέας) υποχρεούται να μεταφέρει τα αγαθά από την έδρα του στο λιμάνι, να τα φορτώσει στο πλοίο και να ετοιμάσει τις τελωνειακές δηλώσεις. Μόλις τα αγαθά ευρίσκονται πάνω στο πλοίο, μεταφέρεται η κατοχή και ο κίνδυνος στο αγοραστή (εισαγωγή). Από το σημείο αυτός είναι ο αγοραστής υπεύθυνος για τα έξοδα μεταφοράς

και ασφάλειας, και πρέπει να εκτελωνίσει τα αγαθά στον τόπο προορισμού.

- Incoterms κατηγορίας C (όροι όπου ο πωλητής υποχρεώνεται να συνάψει σύμβαση μεταφοράς αλλά χωρίς να αναλαμβάνει τον κίνδυνο της απώλειας ή της ζημιάς των εμπορευμάτων ή πρόσθετων εξόδων που ενδέχεται να ανακύψουν μετά την φόρτωση και αποστολή των εμπορευμάτων

CFR=Cost And Freight=αξία και ναύλος

Ο πωλητής (εξαγωγέας) υποχρεούται να μεταφέρει τα αγαθά από την έδρα του στο λιμάνι, να τα φορτώσει στο πλοίο, να ετοιμάσει την τελωνειακή δήλωση και να καταβάλει τα έξοδα διεθνούς μεταφοράς. Ο αγοραστής αναλαμβάνει την κατοχή και το κίνδυνο μόλις τα αγαθά ευρίσκονται στο πλοίο. Από το σημείο αυτό πρέπει ο αγοραστής να προβλέψει για την ασφάλιση των αγαθών και να φέρει τα έξοδα εκφόρτωσης, τελωνειακής δήλωσης εισαγωγής και μεταφοράς στον τόπο προορισμού.

CIF=Cost, Insurance and Freight=αξία, ασφάλεια και ναύλος

Ο Incoterm CIF μπορεί να χρησιμοποιηθεί μόνο όταν η διεθνής μεταφορά των αγαθών αφορά τουλάχιστον εν μέρει θαλάσσια μεταφορά. Ο πωλητής υποχρεούται να μεταφέρει τα αγαθά από την έδρα του στο λιμάνι, να τα φορτώσει στο πλοίο, να ετοιμάσει την τελωνειακή δήλωση, να καταβάλει τα έξοδα διεθνούς μεταφοράς καθώς και την ασφάλισή τους. Η μεταβίβαση της κατοχής γίνεται με το που βρίσκονται τα αγαθά στο πλοίο. Εάν τα αγαθά καταστραφούν ή κλαπούν κατά την μεταφορά, μπορεί να διεκδικήσει τις αξιώσεις του με βάση την σύμβαση ασφάλισης που κατήρτισε υπέρ αυτού ο πωλητής. Τα έξοδα εκφόρτωσης, τελωνειακής δήλωσης εισαγωγής και μεταφοράς στον τόπο προορισμού φέρει ο αγοραστής. Ο όρος αυτός συνοδεύεται συνήθως από το λιμάνι προορισμού των αγαθών, π.χ. "CIF, Πειραιάς".

CPT= Carriage Paid To= μεταφορά πληρωμένη μέχρι ο πωλητής καθιστά τα αγαθά ελεύθερα προς εξαγωγή, τα παραδίδει στον μεταφορέα και είναι υπεύθυνος για τα έξοδα μεταφοράς μέχρι τον τόπο προορισμού. Η μεταβίβαση της κατοχής γίνεται με την παράδοση στον μεταφορέα. Από το σημείο αυτό πρέπει ο αγοραστής να ασφαλίσει τα αγαθά.

CIP= Carriage And Insurance Paid To =μεταφορά και ασφάλεια πληρωμένη μέχρι

Ο πωλητής μεταφέρει τα αγαθά μέχρι το λιμάνι, ετοιμάζει τις τελωνειακές δηλώσεις και τα παραδίδει στον μεταφορέα, οπότε μεταφέρεται η κατοχή στον αγοραστή. Ο πωλητής φέρει τα έξοδα μεταφοράς και ασφάλισης μέχρι τον τόπο προορισμού. Από την άφιξή τους και μετά τα φέρει ο αγοραστής, όπως φέρει και τον κίνδυνο απώλειάς τους.

- Incoterms κατηγορίας D (όροι όπου ο πωλητής αναλαμβάνει το απαιτούμενο κόστος και κινδύνους για την μεταφορά των εμπορευμάτων στη χώρα προορισμού)

DAF= Delivered At Frontier= παραδοτέο στα σύνορα (...κατονομαζόμενος τόπος)

Ο πωλητής φέρει όλα τα έξοδα μέχρι την παράδοση των αγαθών στο ορισμένο σημείο των συνόρων. Η μεταβίβαση της κατοχής γίνεται στα σύνορα. Ο αγοραστής φέρει τον κίνδυνο και τα έξοδα της εκφόρτωσης, της τελωνειακής δήλωσης εισαγωγής και της μεταφοράς μέχρι τον τελικό τόπο προορισμού.

DES= Delivered Ex Ship= παραδοτέο εκ του πλοίου

Ο πωλητής φέρει όλα τα έξοδα μέχρι την παράδοση των αγαθών στο λιμάνι προορισμού. Μετά την άφιξη τίθενται τα αγαθά σε διάθεση του αγοραστή πάνω στο πλοίο. Ο αγοραστής, δηλαδή, φέρει τον κίνδυνο και τις δαπάνες σε σχέση με την εκφόρτωση των αγαθών από το πλοίο, καθώς και την υποχρέωση για την τελωνειακή δήλωση εισαγωγής και να επιμεληθεί την περαιτέρω μεταφορά και ασφάλιση μέχρι τον τελικό τόπο προορισμού.

DEQ= Delivered Ex Quay (Duty Paid)=παραδοτέο εκ της προκυμαίας (δασμός πληρωμένος)

Ο πωλητής φέρει όλα τα έξοδα της μεταφοράς μέχρι και την προκυμαία του λιμανιού προορισμού. Ο αγοραστής πρέπει να καταβάλει τους δασμούς, να επιμεληθεί των τελωνειακών δηλώσεων εισαγωγής, και να καταβάλει όλα τα έξοδα και φέρει και τον κίνδυνο απώλειας των εμπορευμάτων.

DDU= Delivered Duty Unpaid= παραδοτέο, δασμός απλήρωτος

Ο πωλητής φέρει όλα τα έξοδα μέχρι την παράδοση των αγαθών στον τόπο προορισμού. Στον τόπο αυτό μεταβαίνει ο κίνδυνος στον αγοραστή, ενώ ο τελευταίος έχει την υποχρέωση για την τελωνειακή δήλωση εισαγωγής, της περαιτέρω εσωτερικής μεταφοράς των αγαθών καθώς και της ασφαλιστικής τους κάλυψης.

DDP= Delivered Duty Paid= παραδοτέο, δασμός πληρωμένος

Ο πωλητής φέρει όλα τα έξοδα μέχρι την παράδοση των αγαθών στον συμφωνημένο τόπο. Με τον όρο αυτό, πρακτικά ο πωλητής ευθύνεται για την παράδοση των αγαθών από την έδρα του στην έδρα του αγοραστή φέροντα όλα τα σχετικά έξοδα. Η μεταβίβαση της κατοχής γίνεται όταν τα αγαθά παραδοθούν στην έδρα του αγοραστή, και συνεπώς ο αγοραστής ευθύνεται για την τυχόν απώλεια ή καταστροφή των αγαθών μέχρι και την παράδοσή τους.

#### 2.2.4 ΦΟΡΤΩΤΙΚΕΣ (BILLS OF LADING)

Όταν γίνεται συμφωνία για μεταφορά φορτίου ο μεταφορέας, δηλαδή αυτός που μεταφέρει το φορτίο, πρέπει να εκδώσει τη λεγόμενη φορτωτική. Ο άλλος συμβαλλόμενος στη φορτωτική είναι ο φορτωτής, δηλαδή αυτός που επιθυμεί τη μεταφορά του φορτίου.

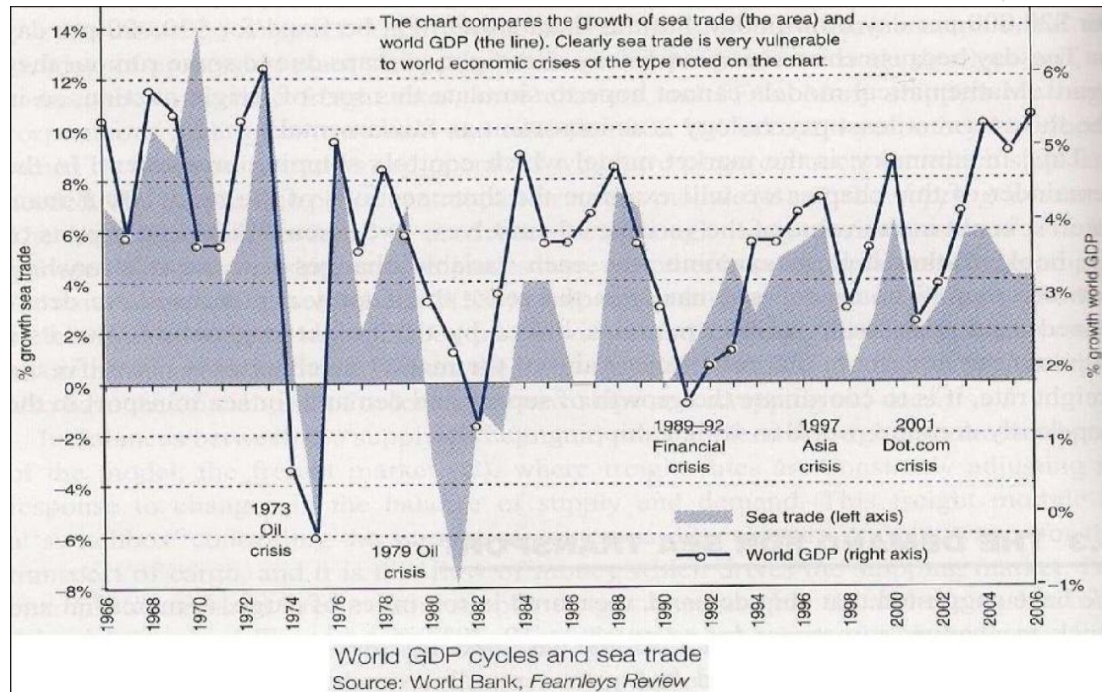
Μία φορτωτική περιλαμβάνει: την περιγραφή του φορτίου, το όνομα του πλοίου, την ημερομηνία που την υπέγραψε ο καπετάνιος, το όνομα του φορτωτή και του παραλήπτη, τα λιμάνια φόρτωσης, εκφόρτωσης, το ναύλο και τον τρόπο αποπληρωμής του, τον αριθμό φορτωτικών που εκδόθηκαν και τους όρους συμφωνίας.

Ο παραλήπτης πρέπει να παρουσιάσει έγκαιρα τη φορτωτική που του έχει δοθεί στον καπετάνιο προκειμένου να ξεκινήσει η εκφόρτωση. Διαφορετικά ο πλοίαρχος έχει δικαίωμα να μην παραδώσει το φορτίο.

### 2.3 ΣΧΕΣΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ ΚΑΙ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΕΜΠΟΡΙΟΥ

Τρεις βασικές μεταβλητές κατευθύνουν το εμπόριο, ήτοι η προσφορά, η ζήτηση και το πλαίσιο πολιτικής που στηρίζει τις αγορές. Αυτό έχει επιβεβαιωθεί από μια σειρά τάσεων (trends) που στηρίζονται σε μια σειρά παραμέτρων όπως δημογραφικά (αύξηση πληθυσμού, αστικοποίηση, μορφωτικό επίπεδο), οικονομικά (άμεσες ξένες επενδύσεις, ροές κεφαλαίου, ανάθεση δραστηριοτήτων σε τρίτους- (outsourcing), καθώς και στοιχεία που σχετίζονται με την διακυβέρνηση (ρυθμιζόμενες αγορές, διαφάνεια). Μια αυξανόμενη απόρριψη των φιλοσοφιών και μεθόδων του προστατευτισμού καθώς και η μακροπρόθεσμη αύξηση των επιπέδων του ΑΕΠ μεταξύ χωρών, δίνουν αισιόδοξα σενάρια ως προς την αύξηση του όγκου των συναλλαγών τα επόμενα έτη (RREEF Research, 2009). Στην προηγούμενη ενότητα παρουσιάσαμε τις προβλέψεις για την πορεία της παγκόσμιας οικονομίας τα επόμενα έτη. Παρακάτω παρουσιάζεται η σχέση μεταξύ του ΑΕΠ και του θαλάσσιου εμπορίου καθώς και οι ποσοστιαίες μεταβολές στο ΑΕΠ του ενός εμπορικού εταίρου πως μεταβάλλει ποσοστιαία το θαλάσσιο εμπόριο μεταξύ της Δύσης και Ανατολής.

Σχήμα 2.3: Σχέση μεταξύ ΑΕΠ και θαλάσσιου εμπορίου



Πηγή: Παγκόσμια Τράπεζα, 2010

Στην αριστερή στήλη, παρουσιάζονται οι ποσοστιαίες μεταβολές στο θαλάσσιο εμπόριο, ενώ στην δεξιά στήλη παρουσιάζονται οι ποσοστιαίες μεταβολές στο ΑΕΠ. Παρατηρείται ότι η πετρελαϊκή κρίση το 1973 και 1979, η οικονομική κρίση μεταξύ 1989-1992, η Ασιατική κρίση 1997, οδήγησαν το θαλάσσιο εμπόριο καθώς και το παγκόσμιο ΑΕΠ, σε πτωτική κατεύθυνση.

Αύξηση στο ΑΕΠ των κρατών της Ασίας και της Δύσης κατά 1% θα οδηγήσει σε αύξηση 1.36% της αξίας του εμπορίου μεταξύ αυτών των κρατών (Directorate-General for Energy and Transport, 2009). Αυτή η μεγάλη αύξηση στο θαλάσσιο εμπόριο μεταξύ των περιοχών εξηγείται από την ύπαρξη οικονομικής ανισότητας μεταξύ των κρατών, με τις υψηλές μέσες τιμές του ΑΕΠ της δύσης, να τροφοδοτούν την ζήτηση για χαμηλομεσοασίου κόστους προϊόντα από τα κράτη της Ανατολής. 1% αύξηση του ΑΕΠ μεταξύ των κρατών της Ευρώπης και της NAFTA, θα οδηγήσει σε 1,14% αύξηση της αξίας του εμπορίου μεταξύ των κρατών, μικρή αύξηση σε σχέση με αυτή που δημιουργείται μεταξύ Δύσης και Ανατολής. Ένας πιθανός λόγος που δημιουργεί αυτή την διαφορά, αποτελεί το γεγονός ότι οι άνθρωποι στην δύση έχουν επικάλυψη των καταναλωτικών αγαθών υψηλής αξίας

και ξοδεύουν ένα σημαντικό ποσοστό του πλούτου σε υπηρεσίες όπως είναι οι διακοπές. Μία αύξηση 1% στις τιμές πετρελαίου, με κάποια χρονική υστέρηση, θα επιδράσει στην μείωση του εμπορίου μεταξύ Ανατολής και Δύσης, κατά 0,2%. Αυτό δεν φαίνεται να αποτελεί μεγάλο ποσοστό, αλλά πρέπει να σκεφτεί κάποιος, ότι οι μεταβολές του πετρελαίου, μπορεί να είναι πολύ μεγάλες, και υπάρχει μια σταθερή ανοδική τάση, που ίσως επηρεάσει άμεσα το εμπόριο σημαντικά. Ωστόσο, υ κατά 100%, αναμένεται να μειώσει την αξία των εμπορικών συναλλαγών μεταξύ Ασίας και Δύσης κατά 20%, η οποία θα μπορούσε να αποβεί καταστροφική. Η διαρκής αύξηση κατά 1% στις τιμές του πετρελαίου, αναμένεται να μειώσει την αξία των εμπορικών συναλλαγών μεταξύ Ευρώπης και NAFTA<sup>2</sup>, κατά 0,12%. Η μειωμένη επίπτωση της αύξησης της τιμής του πετρελαίου στις συναλλαγές μεταξύ Ευρώπης και NAFTA, (σε σύγκριση με Ασιατικές χώρες και Δύσης) οφείλεται στην υψηλότερη αξία των αγαθών που αποτελούν αντικείμενο εμπορίας, τα οποία είναι λιγότερο ευαίσθητα στις αυξήσεις των τιμών και τις μικρότερες αποστάσεις συναλλαγών.

---

<sup>2</sup> NAFTA (North American Free Trade Area), consisting of Canada, USA and Mexico

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3. Η ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΚΑΙ ΤΟ ΕΜΠΟΡΙΟ ΧΥΔΗΝ ΦΟΡΤΙΩΝ

### 3.1.ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ BULK ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Η ναυτιλία αποτελεί την κινητήριου δύναμη του παγκόσμιου εμπορίου. Περίπου, πάνω από το 90% της παγκόσμιας διακίνησης των αγαθών πραγματοποιείται μέσω θαλάσσης. Η ναυτιλία αποτελεί ένα βασικό και πολύ σημαντικό «συστατικό» των περισσότερων χωρών για την μελλοντική ανάπτυξη και εξέλιξη μέσα στις αγορές. Η ναυτιλία των χύδην ξηρών φορτίων καταλαμβάνει ένα μεγάλο μέρος της ευρύτερης ναυτιλίας. Πάνω από το 1/3 των διακινούμενων αγαθών αφορά τη ναυτιλία των χύδην ξηρών φορτίων. Η συνθήκες της ναυτιλιακής αγοράς των χύδην ξηρών φορτίων (προσφορά και ζήτηση) είναι ευμετάβλητες και εξαρτώνται από μια σειρά παραγόντων. Η συγκεκριμένου τύπου ναυτιλία ανήκει στην κατηγορία της "ελεύθερης" ναυτιλίας - tramp, κατά την οποία η δραστηριοποίηση των πλοίων δεν εντάσσεται σε κάποιο καθορισμένο, τυποποιημένο και σταθερής συχνότητας μοτίβο, αλλά διαμορφώνεται βάσει της εκδηλωμένης ζήτησης και ύστερα από διαπραγμάτευση των συμβαλλόμενων πλευρών (ναυλωτή και μεταφορέα). Ο ρόλος της ναυτιλίας των χύδην ξηρών φορτίων είναι ιδιαίτερος σημαντικός σε διάφορα και πολλαπλά επίπεδα. Πιο συγκεκριμένα, στο πλαίσιο των εφαρμογών logistics, οι οποίες επιβάλλουν την διαχείριση και μεταφορά φορτίων υπό το πρίσμα των εφοδιαστικών αλυσίδων και αλυσίδων μεταφοράς η ναυτιλία καταλαμβάνει περίοπτη θέση. Οι εφοδιαστικές αλυσίδες των χύδην ξηρών φορτίων αφορούν κυρίως τα στάδια της μεταφοράς πρώτων υλών στις μονάδες παράγωγης και μεταφοράς ημικατεργασμένων προϊόντων για την παράγωγή τελικών, στο γενικότερο πλαίσιο της παραγωγικής διαδικασίας. Στις πολυτροπικές, όπως δύναται να χαρακτηρισθούν οι συγκεκριμένες αλυσίδες μεταφοράς, η ναυτιλία των χύδην ξηρών φορτίων, μέσω των χαρακτηριστικών της που πηγάζουν από τις οικονομίες κλίμακας που παράγονται, καθορίζει σε μεγάλο βαθμό την οικονομική και ποιοτική απόδοση αυτών. Παράλληλα ιδιαίτερος σημαντικός είναι ο ρόλος του συγκεκριμένου τύπου ναυτιλίας στην οικονομική ανάπτυξη χωρών (αναπτυγμένων αλλά κυρίως αναδυόμενων - αναπτυσσόμενων), τόσο εξαγωγικών όσο και εισαγωγικών, δίνοντας στις μεν πρώτες (εξαγωγικές και αναπτυσσόμενες), οι οποίες δεν διαθέτουν ιδιαίτερα ανεπτυγμένες μεταφορικές



υποδομές, τη δυνατότητα να εξάγουν αγαθά και στις μεν δεύτερες να εισάγουν αυτά τα αγαθά τα οποία αποτελούν ουσιαστικά πρώτες ύλες για την επίτευξη βιομηχανικής και κατ' επέκταση οικονομικής ανάπτυξης. Αδιαμφισβήτητη η ναυτιλία των χύδην ξηρών φορτίων αποτελεί ένα σημαντικό κομμάτι της ίδιας της ναυτιλίας όσο και της παγκόσμιας οικονομίας.

Η θαλάσσια μεταφορά των χύδην ξηρών φορτίων ανήκει κατά κύριο λόγο στην tramp -"ελεύθερη" ναυτιλία.

Σε αυτό το σημείο καλό θα ήταν να καθαρισθεί τι ακριβώς νοείται χύδην ξηρό φορτίο. Ο όρος 'Χύδην Φορτίο' χρησιμοποιείται για να περιγράψει έναν ευρύ αριθμό φορτίων όπως είναι το ακατέργαστο πετρέλαιο και τα παράγωγα προϊόντα του, το LNG, το LPG, ο άνθρακας, το σιδηρομέταλλευμα, τα δημητριακά, το τσιμέντο, το αλάτι και πολλά άλλα. Η διάκριση των χύδην φορτίων, από τα υπόλοιπα δύναται να πραγματοποιηθεί βάσει δυο ορισμών στους οποίους εμπερικλείονται δυο διαφορετικές πτυχές. Ο πρώτος ορισμός επικεντρώνεται στα φυσικά χαρακτηριστικά και τον τρόπο χειρισμού των συγκεκριμένων φορτίων ενώ ο δεύτερος στα οικονομικά και τεχνικά στοιχεία της μεταφοράς τους, η οποία οργανώνεται και σχεδιάζεται βάσει του μεγάλου όγκου που πρόκειται να μεταφερθεί.

Βάσει του πρώτου ορισμού, χύδην φορτία θεωρούνται εκείνα τα οποία χαρακτηρίζονται από φυσική ομοιογένεια στη σύσταση και την γεωμετρία, γεγονός που επιτρέπει την διαχείριση και την μεταφορά τους ως χύδην.

Ενώ ο δεύτερος, οποίος έχει δοθεί από τον Dr. M. Stopford (2003), 'Χύδην Φορτίο θεωρείται κάθε φορτίο, το οποίο είναι αρκετά μεγάλο για να καταλάβει την χωρητικότητα ενός ολόκληρου πλοίου ή ενός αμπαριού'. Ο συγγραφέας, θα προσέθετε στον δεύτερο ορισμό το εξής χαρακτηριστικό: 'ή ενός ακέρατου αριθμού αμπαριών του πλοίου'.

Στο πλαίσιο οικονομικής ανάλυσης μιας μεταφοράς, υιοθετείται ο δεύτερος ορισμός και ως χύδην φορτίο ορίζεται «οποιοδήποτε φορτίο μεταφέρεται δια θαλάσσης σε μεγάλες παρτίδες, με σκοπό να μειωθεί το μεταφορικό κόστος ανά μονάδα»

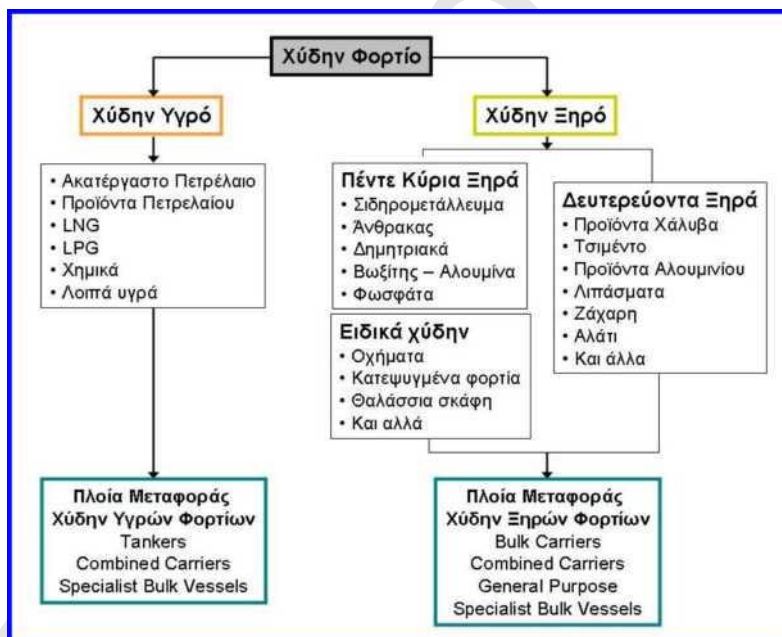
Ο συγκεκριασμός των δυο παραπάνω εννοιών δύναται να δώσει μια σαφή εικόνα για το εστί χύδην φορτίο, μιας και οι δυο παραπάνω ορισμοί τονίζουν αλλά και συμπληρώνουν τις

διαφορετικές πλευρές των συγκεκριμένων φορτίων. Βέβαια υπό το άνω πρίσμα, και κυρίως βάσει τις δεύτερης οπτικής, χύδην φορτία δύναται να θεωρούνται και εμπορεύματα όπως το κατεψυγμένο κρέας, τα οχήματα (κυρίως αυτοκίνητα), προϊόντα χάλυβα, προκατασκευασμένα τμήματα από σκυρόδεμα και άλλα. Για να μην υφίσταται σύγχυση, τα φορτία αυτού του τύπου, χαρακτηρίζονται ως ‘Ειδικά Χύδην Φορτία’.

Σε ένα δεύτερο επίπεδο διαχωρισμού τα χύδην φορτία, διαχωρίζονται σε ‘Υγρά Χύδην Φορτία’ και ‘Ξηρά Χύδην Φορτία’. Η διαφοροποίηση, όπως γίνεται εύκολα αντιληπτό, έγκειται στην φυσική σύσταση των φορτίων. Η παρούσα εργασία εστιάζει γύρω από τα ξηρά χύδην φορτία και για αυτόν τον λόγο πραγματοποιείται αναλυτικότερη αναφορά παρακάτω.

Στο παρακάτω σχήμα παρουσιάζεται ο διαχωρισμός των χύδην φορτίων.

Εικόνα 3.1: Κατηγορίες των χύδην φορτίων και των ανάλογων πλοίων μεταφοράς



Πηγή: Γκιζιάκης, Εισαγωγή στις Ναυλώσεις, 2002.

Αντίθετα, τα φορτία των οποίων οι ποσότητες δεν αρκούν για να «γεμίσουν» ένα ολόκληρο πλοίο ή ένα αμπάρι και τα οποία μοναδοποιούνται σε κάποια μορφή (εμπορευματοκιβώτιο - container, παλέτα, ειδικό σάκο και άλλα) ώστε να πραγματοποιηθεί η θαλάσσια (και όχι μόνο) μεταφορά τους, εντάσσονται στην κατηγορία γενικού φορτίου. Γενικού φορτίου,

μπορούν να χαρακτηριστούν και εμπορεύματα των οποίων οι ποσότητες είναι μεγάλες μεν, αλλά τα χαρακτηριστικά τους δεν επιτρέπουν την διαχείριση και μεταφορά τους ως χύδην, όπως παραδείγματος χάριν προϊόντα υψηλής αξίας (ηλεκτρονικές συσκευές) ή ευπαθή προϊόντα (φρούτα και λαχανικά, κρασί, και άλλα).

Τα χύδην ξηρά φορτία τα οποία διακινούνται μέσω της ναυτιλίας, χωρίζονται σε δυο μεγάλες κατηγορίες:

α) Τα πέντε (5) κύρια χύδην ξηρά φορτία:

Σιδηρομετάλλευμα (iron ore)

Ανθρακας (coal)

Σιτηρά (grains)

Βωξίτης - Αλουμίνα (bauxite - aloumina)

Φωσφάτα (phosphate rock)

β) Τα δευτερεύοντα χύδην ξηρά φορτία. Η ομάδα αυτή των φορτίων περιλαμβάνει μια σειρά κατεργασμένων και ημικατεργασμένων υλών που μεταφέρονται δια θαλάσσης, από τα οποία, τα κυριότερα είναι:

- Χάλυβας (προϊόντα χάλυβα)
- Τσιμέντο
- Προϊόντα Αλουμινίου
- Ζάχαρη
- Αλάτι
- Προϊόντα ξυλείας (τσιπς ξύλου)
- Θειάφι
- Λιπάσματα
- Διάφορα ορυκτά και άλλα.

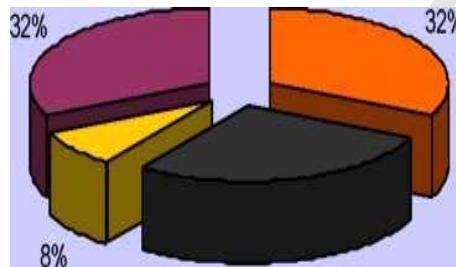
Κύρια χαρακτηριστικά των παραπάνω φορτίων αποτελούν το γεγονός ότι είναι πρωτογενή προϊόντα ή ημικατεργασμένα, τα οποία μεταφέρονται σε πολύ μεγάλες ποσότητες, και είτε αυτούσια ως πρωτογενή υλικά είτε ημικατεργασμένα, θεωρούνται προϊόντα χαμηλής οικονομικής αξίας (ανά μονάδα φορτίου). Για αυτό ακριβώς το λόγο, η μεταφορά τους πραγματοποιείται με το οικονομικότερο τρόπο, ο οποίος είναι η θαλάσσια μεταφορά. Ο λόγος για τον οποίο η θαλάσσια μεταφορά για τέτοιου είδους και τέτοιες ποσότητες φορτίων είναι η οικονομικότερη από τις υπόλοιπες

(οδική, σιδηροδρομική, εναέρια), αναλύεται παρακάτω.

Τα χύδην ξηρά φορτία αποτελούν το 36% του παγκόσμιου θαλάσσιου εμπορίου (Drewry 2010).

Σε επιμέρους στάδιο , το εμπόριο των χύδην ξηρών φορτίων για το 2010 ανήλθε σε 3,18 δις. τόνους και αναλύεται όπως φαίνεται στο παρακάτω γράφημα.

**Σχήμα 3.1 :Το Διεθνές Θαλάσσιο Εμπόριο των Χύδην Ξηρών Φορτίων 2010**

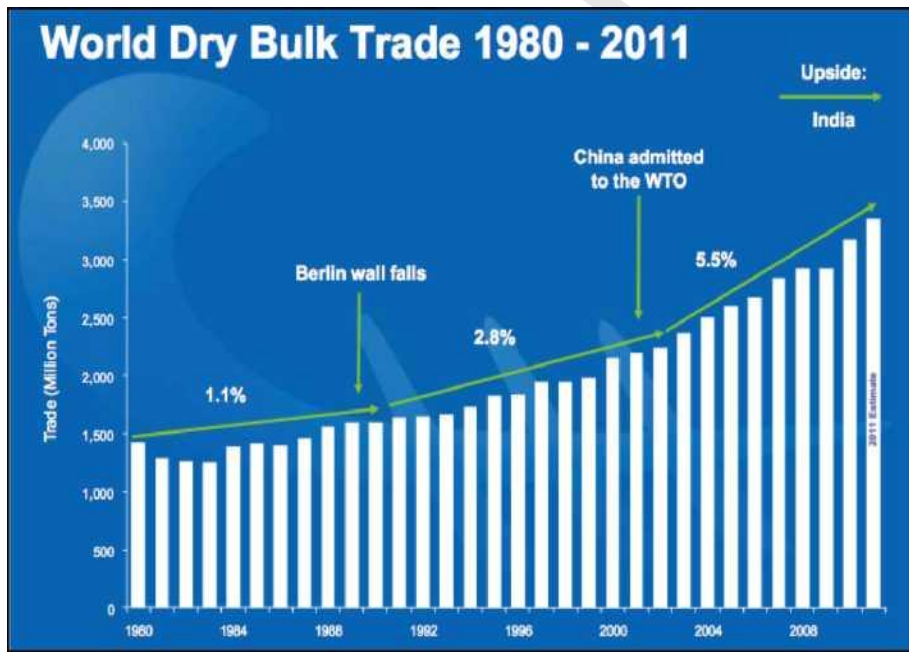


Πηγή: Review of Maritime Transport 2010, UNCTAD

Λόγο της αύξησης της ανάγκης για εφοδιασμό αγαθών και αλλαγές του μοτίβου της παγκόσμιας ζήτησης για διαφορετικές πρώτες ύλες, η θαλάσσια μεταφορά αυτών αποτελεί τον πιο οικονομικά αποδοτικό τρόπο ολοκλήρωσης της εφοδιαστικής αλυσίδας σε σχέση με τους υπόλοιπους τρόπους μεταφοράς, όπως μέσω αεροπορικής, σιδηροδρομικής ή οδικής μεταφοράς. Η ναυτιλία επωφελείται σε σχέση με τα άλλα μέσα μεταφοράς λόγω των μεγάλων οικονομικών κλίμακας που παράγονται από το μεγάλο μέγεθος των πλοίων που χρησιμοποιούνται καθώς και από την δυνατότητα να εξυπηρετούν προελεύσεις - προορισμούς με περιορισμένες υφιστάμενες υποδομές. Επιπροσθέτως, τα κύρια κέντρα εφοδιασμού βρίσκονται διασκορπισμένα στην υδρόγειο, ανάμεσα στα οποία και στα καταναλωτικά κέντρα παρεμβάλλονται μεγάλες υδάτινες αποστάσεις. Έτσι σε ορισμένες περιπτώσεις η θαλάσσια μεταφορά είναι η μονή δυνατή μεταφορά που μπορεί να πραγματοποιηθεί.

Μέσα στα χρόνια από το 1980 και έπειτα, το θαλάσσιο εμπόριο χύδην ξηρών φορτίων εμφανίζει μια συνεχόμενα αυξανόμενη τάση. Αυτή η τάση, φυσικά καθορίζεται από την ίδια την παγκόσμια οικονομία καθώς και από εξελίξεις και γεγονότα τα οποία με τη σειρά τους επηρεάζουν αυτή. Το θέμα της εξάρτησης του εμπορίου από την ζήτηση για αγαθά και την οικονομική δραστηριότητα, αναλύεται σε επόμενο κεφάλαιο. Στο παρακάτω γράφημα παρουσιάζεται η αυξητική τάση του διεθνούς θαλάσσιου εμπορίου καθώς και ορισμένα γεγονότα τα οποία ομολογουμένως επηρέασαν την διακίνηση των χύδην ξηρών αγαθών.

Σχήμα 3.2: Το διεθνές εμπόριο χύδην ξηρών φορτίων από (1980 – 2010)

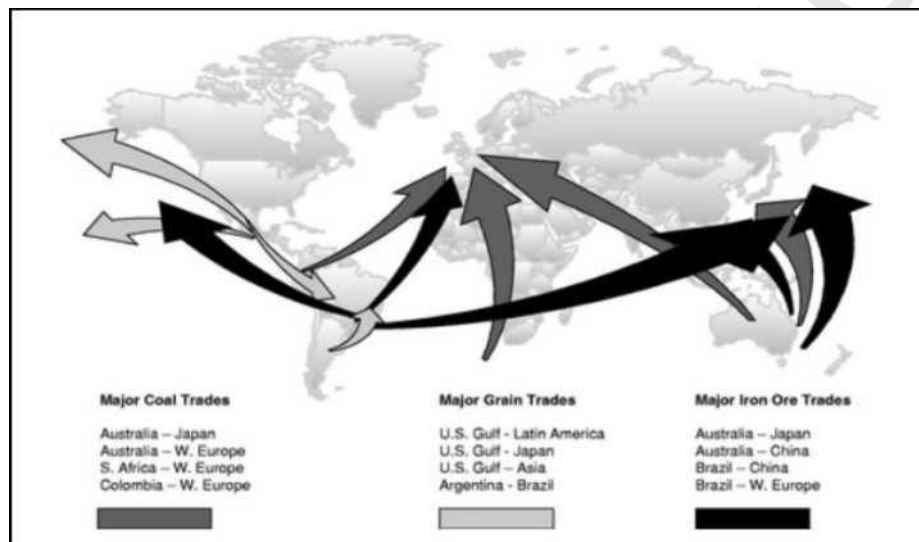


Πηγή: UNCTAD, Trade and Development Report 2011.

Όσο αφορά το μοτίβο του εμπορίου, πέρα από την ανάδειξη της Κίνας σε μεγάλο εισαγωγέα κυρίως άνθρακα και σιδηρομεταλλεύματος για την παράγωγη χάλυβα και ενέργειας, ανάγοντάς τη στον μεγαλύτερο παραγωγό χάλυβα παγκοσμίως' πάνω από το 50% της παγκόσμιας παραγωγής (NiklasBengtsson

Lloyd's Register - Fairplay Research) , αυτό παραμένει σταθερό μέσα στον χρόνο. Παρακάτω παραθέτονται οι κύριες ροές τριών βασικών χύδην ξηρών φορτίων.

Σχήμα 3.3 Οι κύριες ροές τριών βασικών χύδην ξηρών φορτίων.



Πηγή: Drewry Maritime Research 2010

### 3.2. ΖΗΤΗΣΗ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

Η ζήτηση χωρητικότητας για θαλάσσια μεταφορά είναι παράγωγος ζήτηση, διότι εξαρτάται από την εκδήλωση επιθυμίας για μεταφορά εμπορευμάτων η οποία με της σειρά της πηγάζει από την παγκόσμια οικονομία και το διεθνές εμπόριο. Ακόμα ένα χαρακτηριστικό της ζήτησης αποτελεί η αστάθεια που αυτή παρουσιάζει και που απορρέει κυρίως από τον χαρακτήρα της ως παράγωγος. Ενώ ένα τρίτο χαρακτηριστικό της, είναι η συλλογικότητα που την χαρακτηρίζει. Το οποίο σημαίνει ότι η ζήτηση για ένα ή μια ομάδα προϊόντων, δεν αφορά μόνο το συγκεκριμένο φορτίο, αλλά περισσότερα ομοειδή φορτία σε οποιαδήποτε μορφή. Η ζήτηση χωρητικότητας είναι στενά συνδεδεμένη με την προσφορά, όντας και οι δυο οι κύριοι παράγοντες

διαμόρφωσης του επιπέδου των ναύλων της αγοράς. Αναφορικά με τη ζήτηση, όσο περισσότερο αυξάνεται η ζήτηση για μεταφορές, τόσο αυξάνονται οι ναύλοι λόγω της πεπερασμένης μεταφορικής χωρητικότητας κάθε κατηγορίας πλοίου και συγχρόνως αυξάνονται οι αξίες των πλοίων. Αυτό φυσικά ισχύει και αντίστροφα. Η μείωση δηλαδή της ζήτησης έχει ως άμεσο αντίκτυπο στις τιμές των ναύλων και στην άξια μεταπώλησης των πλοίων.

Το πιο κατάλληλο μέγεθος για την έκφραση της ζήτησης χωρητικότητας για θαλάσσια μεταφορά, αποτελεί το τονομίλι. Υπολογίζεται από το γινόμενο των μετρικών τόνων που μεταφερθήκαν επί τη συνολική απόσταση σε ναυτικά μίλια. Η χρήση του τόνο-μιλίου ως μονάδα μέτρησης της ζήτησης είναι τεχνικά πιο ορθή, από ότι το νεκρό βάρος φορτίου που ένα πλοίο μπορεί να φορτωθεί, διότι μέσου αυτού δεν δύναται να αποτυπωθεί η αποδοτικότητα της κατηγορίας πλοίου που χρησιμοποιείται κάθε φορά για να πραγματοποιηθεί μια μεταφορά. Το βάρος νεκρού φορτίου (dwt) χρησιμοποιείται κατά κύριο λόγο για την αποτύπωση της προσφοράς χωρητικότητας.

Η ζήτηση χωρητικότητας για θαλάσσια μεταφορά είναι ένα δυναμικό μέγεθος και όπως είναι λογικό επηρεάζεται από ένα αριθμό παραγόντων. Οι σημαντικότεροι από τους οποίους είναι :

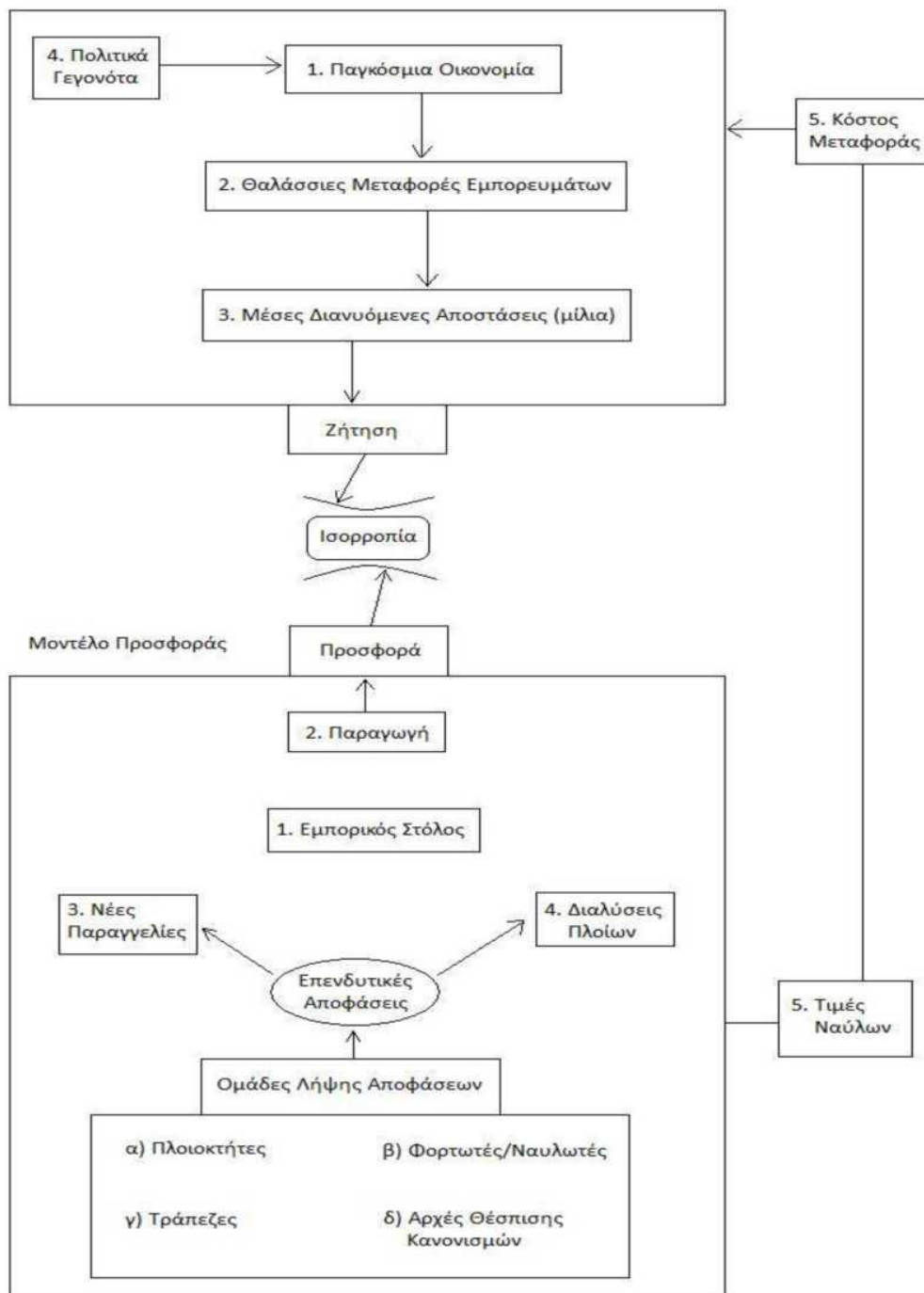
- Η παγκόσμια οικονομία
- Το θαλάσσιο εμπόριο αγαθών
- Η μέση θαλάσσια διανυόμενη απόσταση
- Εξωγενείς παράγοντες
- Το κόστος μεταφοράς

Σχήμα 3.4: Μοντέλο ζήτησης και προσφοράς για θαλάσσιες μεταφορές.

Πανεπιστήμιο Πειραιώς



Μοντέλο Ζήτησης



Πηγή: Κ. Γκιζιάκης, Α. Παπαδόπουλος, Ε. Πλωμαρίτου  
 «Εισαγωγή στις Ναυλώσεις» 2002,

### 3.2.1 Η ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ

Η παγκόσμια οικονομία αποτελεί αναμφίβολα τον σημαντικότερο παράγοντα της ζήτησης χωρητικότητας. Η οικονομική δραστηριότητα αποβλέπει στην παραγωγή, διανομή και ανταλλαγή αγαθών και υπηρεσιών. Αναπόσπαστο κομμάτι επίτευξης των στόχων της οικονομικής δραστηριότητας σε όλα τα επίπεδα αποτελεί η μεταφορά. Μέσω της μεταφοράς επιτυγχάνεται η αξιοποίηση των πλουτοπαραγωγικών του πλανήτη, αφού καθίσταται δυνατή η διακίνηση τόσο των πρώτων υλών όσο και των παραγόμενων αγαθών, στις αγορές του κόσμου όπου εκδηλώνεται ζήτηση. Παρατηρείται δηλαδή μια στενή σχέση της παγκόσμιας οικονομίας και του θαλασσιού εμπορίου, αφού η πρώτη παράγει ζήτηση για θαλάσσια μεταφορά, είτε κατά την εισαγωγή πρώτων υλών, είτε στα πλαίσια του εμπορίου βιομηχανικών ή δευτερογενών προϊόντων.

Τα 4/5 ( ή 90%, αναφέρεται εκτενώς) του διεθνούς εμπορίου μεταφέρονται δια θαλάσσης. Αυτό συμβαίνει γιατί: α) Η ίδια η φυσική διαμόρφωση του πλανήτη μας ευνοεί - επιβάλλει τη χρήση θαλάσσιων μέσων μεταφοράς, β) η θαλάσσια μεταφορά, ιστορικά, προηγήθηκε κατά πολύ των άλλων μέσων μεταφοράς και γ) μέσω της θαλάσσιας μεταφοράς καθίσταται ουσιαστικά και οικονομικά δυνατή η μαζική μεταφορά αγαθών από λιμάνι σε λιμάνι.

Πλέον το διεθνές εμπόριο στα πλαίσια της παγκόσμιας οικονομίας έχει αποβεί ένας οικονομικός μηχανισμός, από την ομαλή λειτουργία του οποίου εξαρτάται ως ένα μεγάλο βαθμό η οικονομική ζωή των εθνών. Ως απλοποιημένος ορισμός μπορεί να διατυπωθεί, ότι διεθνές εμπόριο είναι η ανταλλαγή αγαθών και υπηρεσιών μεταξύ χωρών. Μέσω του οποίου, δίνεται η δυνατότητα σε χώρες να αποκτήσουν κάποια αγαθά και υπηρεσίες πιο φθηνά από ότι θα μπορούσαν να τα παράγουν οι ίδιες για τον εαυτό τους, και επίσης την δυνατότητα να καταναλώσουν αγαθά και υπηρεσίες, τα οποία δεν είναι δυνατόν να προμηθευτούν από εγχώριους προμηθευτές.

Η ομαλή και αποδοτική λειτουργία της βιομηχανίας των θαλάσσιων μεταφορών εξαρτάται ουσιαστικά από δυο βασικούς παράγοντες, α) ο ίδιος χώρος της ναυτιλίας ως μια αυτούσια αγορά και β) οι προοπτικές και εξελίξεις της

διεθνούς οικονομίας, βάσει των όποιων δύναται να εκφρασθούν ανάγκες για αγαθά που με τη σειρά τους να οδηγήσουν στην αύξηση της ζήτησης για χωρητικότητα θαλασσίας μεταφοράς.

Η κυκλικότητα της ναυτιλίας ακολουθεί τους κύκλους της παγκόσμιας οικονομίας και παράγωγης, οι όποιοι είναι από τους σημαντικότερους παράγοντες που επηρεάζουν τη ζήτηση για θαλάσσια μεταφορά. Παρόλα αυτά η σχέση μεταξύ θαλάσσιου εμπορίου και παγκόσμιας βιομηχανίας (η οποία είναι αυτή που θα «γεννήσει» τις ανάγκες για μεταφορά) δεν είναι ούτε απλή αλλά ούτε και άμεση. Μάλιστα μακροχρόνια η ζήτηση για χωρητικότητα ακολουθεί τις εξελίξεις του θαλάσσιου εμπορίου με μια χρονική υστέρηση. Αποτέλεσμα τούτου, όπως είναι λογικό, είναι οι μεταφορείς να έχουν περιορισμένη δυνατότητα επηρεασμού της ζήτησης για μεταφορά, η οποία, πρέπει να σημειωθεί, ότι σχετίζεται άμεσα με την ύπαρξη κατάλληλης υποδομής και αναπτύσσεται όταν υπάρχουν κατάλληλες και ποιοτικές μεταφορικές συνδέσεις.

Επιστρέφοντας πάλι στη σχέση της παγκόσμιας οικονομίας και της ζήτησης χωρητικότητας για θαλάσσια μεταφορά, οφείλεται να τονισθεί ότι τρεις πτυχές της πρώτης είναι αυτές που δύναται πιθανόν να επιφέρουν μεταβολές στη δεύτερη και οι οποίες είναι :

- Ο παγκόσμιος οικονομικός κύκλος. Ο οικονομικός κύκλος θέτει τα θεμέλια για τους εμπορικούς κύκλους. Διακυμάνσεις του (παγκόσμιου) ποσοστού της οικονομικής ανάπτυξης, μεταφράζονται και αποτυπώνονται μέσω του θαλάσσιου εμπορίου, δημιουργώντας με αυτό τον τρόπο κυκλικά μοτίβα ζήτησης χωρητικότητας.
- Η ελαστικότητα του εμπορίου (ως προς την παγκόσμια οικονομία και παράγωγη κατ'επέκταση). Αφορά την μακροπρόθεσμη σχέση μεταξύ του θαλάσσιου εμπορίου και της παγκόσμιας οικονομίας. Η ελαστικότητα του εμπορίου είναι η ποσοστιαία μεταβολή του θαλάσσιου εμπορίου ως προς τη ποσοστιαία μεταβολή της βιομηχανικής παραγωγής. Παρατηρώντας την τιμή του δείκτη της ελαστικότητας δύναται να εξαχθεί το συμπέρασμα ρυθμού ανάπτυξης του ενός μεγέθους ως προς το άλλο και κατά πόσο. Παραδείγματος χάριν για την περίοδο 1963 - 1996 ο δείκτης ελαστικότητας του εμπορίου ήταν θετικός, με μέση τιμή 1,4, το οποίο σημαίνει ότι το θαλάσσιο εμπόριο αυξήθηκε 40% γρηγορότερα από ότι η παγκόσμια βιομηχανική παραγωγή. Να επισημανθεί ότι η παγκόσμια βιομηχανική παραγωγή

- σχετίζεται με την παγκόσμια οικονομία.
- Ο εμπορικός κύκλος. Τον όποιο διαδέχεται ο ναυτιλιακός κύκλος (με μια χρονική υστέρηση) και κατά συνέπεια παρατηρούνται κυκλικές διακυμάνσεις στη ναυτιλιακή αγορά μέσω της εκδηλωμένης ζήτησης για θαλάσσια μεταφορά

Οι παγκόσμιοι οικονομικοί κύκλοι που επηρεάζουν όπως είναι φυσικό, το παγκόσμιο εμπόριο, δεν επιτρέπουν την ομαλή ανάπτυξη της ζήτησης χωρητικότητας για θαλάσσια μεταφορά. Η συγκεκριμένη ζήτηση, λειτουργεί περισσότερο σαν αλληλουχία περιόδων υψηλής και χαμηλής ανάπτυξης αιχμών και αντιμαχιών της παγκόσμιας οικονομίας.

Από το τέλος του δεύτερου παγκοσμίου πολέμου και έπειτα παρατηρήθηκε μια ταχύτατη ανάπτυξη του διεθνούς εμπορίου, η οποία προκάλεσε έντονες αλλαγές στη ζήτηση για χωρητικότητα πλοίων. Αλλαγές που αποτυπώνονται τόσο μέσω της έντονης μεταβολής του δείκτη ελαστικότητας του εμπορίου όσο και στην ασυνέχεια της σχέσης μεταξύ παγκόσμιου εμπορίου και παγκόσμιας βιομηχανικής παραγωγής (μη παράλληλη ταύτιση κύκλων), λόγω ανάδυσης νέων οικονομιών και βιομηχανικών δυνάμεων στον παγκόσμιο χάρτη, όπως Ιαπωνία, Νότιος Κορέα, Ταϊλάνδη, Ταιβάν και αργότερα χώρες της Λατινικής Αμερικής. Όλες αυτές οι χώρες εξέφρασαν ένα έντονα αυξανόμενο ρυθμό για αναγκαίες πρώτες ύλες, ώστε να τροφοδοτηθούν οι ταχύτατα αναπτυσσόμενες βιομηχανίες τους. Πιο πρόσφατα παραδείγματα αποτελούν η Κίνα και η Ινδία. Τέλος, σημαντικό ρολό διαδραμάτισε και η παράλληλη πληθυσμιακή έκρηξη σε κάποιες χώρες, γεγονός που οδήγησε στην ανάγκη για μαζική αύξηση των εισαγωγών για δημητριακά και πρώτες ύλες και κατ'επέκταση ζήτηση χωρητικότητας για θαλάσσια μεταφορά.

### *3.2.2 ΤΟ ΘΑΛΑΣΣΙΟ ΕΜΠΟΡΙΟ ΑΓΑΘΩΝ*

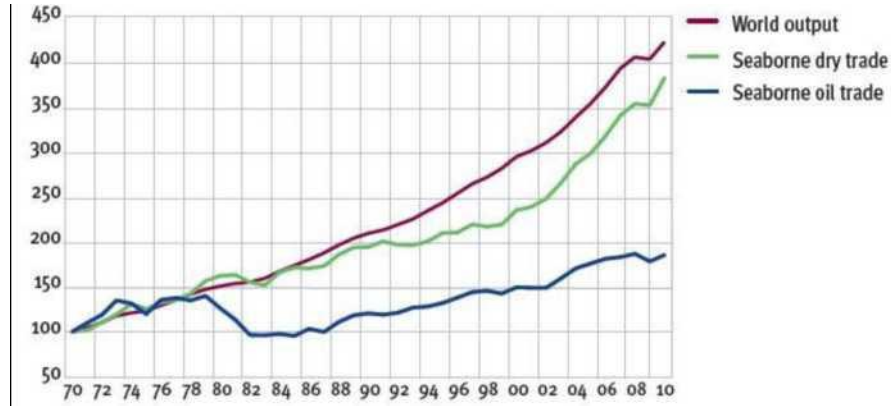
Η επίδραση που έχει η θαλάσσια μεταφορά εμπορικών αγαθών, διακρίνεται σε βραχυπρόθεσμη και μακροπρόθεσμη.

Ο σημαντικότερος παράγοντας αστάθειας της ζήτησης σε βραχυπρόθεσμο ορίζοντα αποτελεί η εποχικότητα, καθώς και η αποθήκευση. Πολλά γεωργικά αγαθά, παραδείγματος χάριν τα δημητριακά, η ζάχαρη, τα φασόλια σόγιας και άλλα, υπόκεινται στην εποχικότητα η οποία πηγάζει από την συγκομιδή τους. Η εποχικότητα έχει δυσανάλογο αντίκτυπο όσο αφορά την spot αγορά. Η μεταφορά εποχιακών γεωργικών προϊόντων είναι δύσκολο να σχεδιασθεί και να οργανωθεί με ακρίβεια, για αυτό το λόγο οι αποστολές αναζητούν την απαιτούμενη

χωρητικότητα μεταφοράς στην spot αγορά. Παρατηρείται δηλαδή ότι η διακύμανση στην αγορά των δημητριακών έχει μεγαλύτερη επίδραση στη ναύλωση χωρητικότητας, από ότι αγαθά όπως είναι το σιδηρομετάλλευμα, για το οποίο απαιτείται μεγάλη τιμή χωρητικότητας, και η μεταφορά του εξασφαλίζεται μέσω ναυλοσυμφώνων χρονοναύλωσης μακροπρόθεσμου ορίζοντα (η τιμή ναύλωσης στην spot αγορά, είναι μεγαλύτερη από ότι στη χρονοναύλωση).

Όσο αφορά τις μακροπρόθεσμες τάσεις του εμπορίου αγαθών, αυτές δύναται να προσδιορίσουν μέσω των οικονομικών χαρακτηριστικών των βιομηχανιών που παράγουν και καταναλώνουν τα συγκριμένα αγαθά. Παρόλο που η παγκόσμια οικονομία είναι η κινητήρια δύναμη που οδηγεί το θαλάσσιο εμπόριο, συγκεκριμένα εμπορικά αγαθά μπορεί να ακολουθούσουν μια διαφορετική ανάπτυξη από την τάση της παγκόσμιας οικονομίας στο σύνολο. Όπως ακριβώς αναφέρθηκε, απαιτείται η μελέτη του εμπορίου σε επίπεδο βιομηχανιών - μεμονωμένων αγορών. Η διαφοροποίηση αυτή από το σύνολο του εμπορίου, μπορεί να συμβεί λόγω α) αλλαγών της ζήτησης για κάποιο αγαθό, β) αλλαγής στις πηγές εφοδιασμού του συγκεκριμένου αγαθού, γ) αλλαγής λόγω μετεγκατάστασης της παραγωγικής μονάδας, δ) αλλαγής της πολιτικής μεταφοράς του αποστολέα. Ένα κλασσικό παράδειγμα αποτελεί το εμπόριο των παράγωγων του πετρελαίου, κατά την διάρκεια της δεκαετίας του 1960, το οποίο αυξήθηκε κατά δυο με τρεις φορές γρηγορότερα από τον οικονομικό δείκτη καθώς οι οικονομίες της Ιαπωνίας και της Δυτικής Ευρώπης άλλαξαν την κύρια ενεργειακή πηγή τους από κάρβουνο σε πετρέλαιο. Το γεγονός αυτό αποτυπώνεται στο παρακάτω διάγραμμα.

Σχήμα 3.5 Η εξέλιξη του θαλασσιού εμπορίου, στο σύνολο και ανά κατηγορία, 1970-2010



Πηγή: The Platou Report 2011

### 3.2.3 Η ΜΕΣΗ ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΔΙΑΝΥΟΜΕΝΗ ΑΠΟΣΤΑΣΗ

Ένας ακόμη παράγοντας που επηρεάζει τη ζήτηση χωρητικότητας για θαλάσσια μεταφορά, αποτελεί η μέση θαλάσσια απόσταση που διανύουν τα πλοία για να μεταφέρουν τα αγαθά. Όσο μεγαλύτερη είναι η απόσταση τόσο μεγαλύτερος είναι και ο χρόνος διεκπεραίωσης της μεταφοράς και τόσο περισσότερα και μεγαλύτερα είναι τα απαιτούμενα μεταφορικά μέσα για την ικανοποίηση μεταφοράς συγκεκριμένου μεγέθους ζήτησης. Η επίδραση της απόστασης στη διακίνηση ενός αγαθού, αναφέρεται ως "μέση απόσταση" (average haul) του εμπορίου του συγκριμένου αγαθού. Η μέση απόσταση λαμβάνεται υπόψη με σκοπό την αποτύπωση της ζήτησης χωρητικότητας για θαλάσσια μεταφορά, εκφρασμένη σε τονομίλια, το οποία όπως προαναφέρθηκε ισούνται ως το γινόμενο της χωρητικότητας του φορτιού του αγαθού που αποστέλλεται επί της διανυόμενης (μέσης, στην προκειμένη περίπτωση) απόστασης που απαιτείται για να μεταφερθεί.

Χαρακτηριστικό παράδειγμα που δείχνει την άμεση επίδραση της απόστασης στην ζήτηση της χωρητικότητας είναι το κλείσιμο της διώρυγας του Σουέζ. Το συγκεκριμένο γεγονός έχει συμβεί δυο φορές μέχρι σήμερα. Ως αποτέλεσμα, τα πλοία να πρέπει να πλεύσουν από το Ακρωτήριο της Καλής Ελπίδας

(περίπλου της Αφρικής) για δρομολόγια από τον Ασία και τον Αραβικό Κόλπο προς την Ευρώπη και αντίστροφα, αύξοντες δραματικά την μέση απόσταση διάνυσης, από τα 6.000 ναυτικά μίλια στα 11.000 και κατ'επέκταση του χρόνου διάνυσης της. Απόρροια της κατάστασης αυτής, αποτέλεσε η ραγδαία αύξηση της ζήτησης για πλοία και η γενικότερη άνθηση της αγοράς, η οποία μεταφράζεται σε αύξηση της τιμής των ναύλων, αύξηση της αξίας των πλοίων, επενδύσεις κ.α. . Η παραπάνω αύξηση της μέσης απόστασης σημαίνει αντίστοιχα αύξηση των απαιτούμενων τονομιλίων. Γενικά όταν υφίσταται άνοδος των απαιτούμενων τονομιλίων, σημαίνει ότι για να καλυφθεί αυτή η αύξηση της ζήτησης, απαιτείται είτε η αύξηση της συχνότητας των πλοίων, μέσω αύξησης του αριθμού τους, είτε η κατά πολύ αύξηση της χωρητικότητας αυτών.

Μεγάλο ρόλο στη διαμόρφωση του συγκεκριμένου παράγοντα διαδραματίζουν η γεωγραφική κατανομή των φυσικών πλουτοπαραγωγικών πηγών, η γεωγραφική κατανομή του βιομηχανικού δυναμικού και οι νέες εξελίξεις και τάσεις στην παραγωγή και την κατανάλωση. Οι λόγοι μεταβολής της μέσης απόστασης του εμπορίου ενός αγαθού είναι γενικά πολύπλοκοι για να αναλυθούν, παρόλα αυτά ο κύριος παράγοντας που καθορίζει την τιμή τους είναι η ισορροπία μεταξύ των προμηθευτών μεγάλης και μικρής μέσης απόστασης που προκύπτουν από την προαναφερόμενη γεωγραφική κατανομή των μονάδων παραγωγής και κατανάλωσης.

#### *3.2.4 ΕΞΩΓΕΝΕΙΣ ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ*

Οι εξωγενείς παράγοντες είναι κυρίως απρόβλεπτα και τυχαία γεγονότα, όπως δηλαδή οι φυσικές καταστροφές και οι ακραίες καιρικές συνθήκες, παραδείγματος χάριν οι πρόσφατες βροχοπτώσεις στην βόρεια Αυστραλία (Δεκέμβριος του 2010 έως Ιανουάριος του 2011), οι οποίες προκάλεσαν πλημμύρες στο εσωτερικό της χώρας, με αποτέλεσμα την σφράγιση ορυχείων και καταστροφή μεγάλου μέρους του οδικού και κυρίως σιδηροδρομικού δικτύου με αποτέλεσμα αγαθά όπως ο άνθρακας και σιτηρά να μην μπορούν να φθάσουν στα λιμάνια για να φορτωθούν στα πλοία, μένοντας τα πλοία αναξιοποίητα, δίχως να παράγουν κέρδος για τις εταιρίες. Εξωγενείς παράγοντες μπορεί να είναι πολιτικής, κοινωνικής και οικονομικής φύσεως, επηρεάζοντας θετικά ή αρνητικά τη ζήτηση χωρητικότητας για θαλάσσιες μεταφορές και προκαλώντας θετικές ή αρνητικές κάθε φορά μεταβολές στις τιμές των ναύλων. Όσο αφορά τα πολιτικά γεγονότα, κύριο χαρακτηριστικό τους αποτελεί η διαμόρφωση μιας αναπάντεχης και ξαφνικής αλλαγής στη ζήτηση της ναυτιλιακής αγοράς. Τέτοια γεγονότα είναι ένας πόλεμος (ανάμεσα σε έθνη ή

εμφύλιος), μια επανάσταση ή και ακόμη επίταξη ξένων περιουσιών. Συνοπτικά ορισμένα τέτοιου είδους παραδείγματα τα τελευταία 61 χρόνια είναι: Ο πόλεμος της Κορέας (1950), η Κρίση του Σουέζ και η κρατικοποίηση της διώρυγας από την Αιγυπτιακή κυβέρνηση (κλείσιματος καναλιού) (1956), ο πόλεμος των έξι ημερών ανάμεσα σε Ισραήλ και Αίγυπτο (δεύτερο κλείσιμο του καναλιού) (1967), το κλείσιμο αγωγού πετρελαίου ανάμεσα στη Σαουδική Αραβία και τη Μεσόγειο (1970), η κρατικοποίηση της Λιβεριανής πετρελαϊκής ιδιοκτησίας (1973), ο πόλεμος του Yom Kippur (1973), η επανάσταση του Ιράν (1979), ο πόλεμος των Falklands (1982), η κρίση της Κούβας (1960), ο πόλεμος Ιράν - Ιράκ (1982), ο πόλεμος του Κόλπου(1990), οι επιθέσεις στο Ιράκ από την Αμερική (2003), η εξέγερση των λαών της βόρειας Αφρικής (2011).

Ένας ακόμα πολύ σημαντικός εξωγενής παράγοντας, ο οποίος τα τελευταία έτη βρίσκεται σε έξαρση, είναι η πειρατεία των εμπορικών πλοίων, κυρίως στην θαλάσσια περιοχή ανοιχτά της Σομαλίας, της Ινδοκίνας και του κόλπου της Γουινέας. Πέρα από τις προφανείς συνέπειες του συγκεκριμένου παράγοντα, η έντονη έξαρση του έχει επηρεάσει τα δρομολόγια των πλοίων, προκειμένου να αποφύγουν τυχόν κατάληψη του, μεταβάλλοντας με αυτό τον τρόπο την μέση απόσταση (τονομία) του εμπορίου του εκάστοτε αγαθού.

Γενικά, γεγονότα όπως όλα τα παραπάνω, δεν έχουν άμεση επίπτωση στη ζήτηση χωρητικότητας για θαλάσσια μεταφορά αλλά έμμεση. Παρόλα αυτά η σπουδαιότητα του συγκεκριμένου παράγοντα είναι σημαντική, ως συντελεστής της ασταθούς συμπεριφοράς της ζήτησης χωρητικότητας πλοίων. Επειδή όμως η εκδήλωση αυτών των παραγόντων, τις περισσότερες φορές, δεν δύναται να προβλεφθεί, σε λίγες προβλέψεις λαμβάνεται υπόψη.

### 3.2.5 ΤΟ ΚΟΣΤΟΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ

Η εξέλιξη στο θαλάσσιο εμπόριο εξαρτάται, εκτός από όσα έχουν προαναφερθεί και από το μεταφορικό κόστος. Σε αυτό συγκαταλέγεται το αρχικό κεφάλαιο που έχει επενδυθεί και που πρόκειται να διατεθεί για τη μεταφορά εμπορικών αγαθών, ή αλλιώς το κόστος κεφαλαίου, το οποίο διαφοροποιείται ανάλογα για τα εάν τα κεφάλαια είναι ίδια ή έχει ληφθεί κάποιο δάνειο. Επιπλέον υφίσταται και το κόστος της σημαίας. Αξίζει να αναφερθεί ότι πολλές ναυτιλιακές εταιρίες για να μειώσουν το ευρύτερο μεταφορικό κόστος χρησιμοποιούν τις λεγόμενες «σημαίες ευκαιρίας». Βάσει των συγκεκριμένων, το κράτος στο οποίο είναι εγγεγραμμένο το πλοίο δεν υποχρεώνει την εταιρία



να προσλάβει συγκεκριμένο πλήρωμα (μειωμένο κόστος πληρωμάτων - λειτουργικό κόστος για να μεταφέρει διακρατικά φορτία.

Άλλο σημαντικό κόστος, αποτελεί το λειτουργικό κόστος. Το συγκεκριμένο αναλύεται σε:

- Κόστος πληρωμάτων
- Κόστος ασφαλειών
- Κόστος καυσίμων και λιπαντικών
- Κόστος διαχείρισης
- Κόστος συντήρησης
- Κόστος εφοδίων - ανταλλακτικών.

Μεταφορά πρώτων υλών και γενικά αγαθών από μια ναυτιλιακή εταιρία θα πραγματοποιηθεί, μόνο εάν το λειτουργικό κόστος ενός πλοίου αγγίζει ένα επιτρεπτό όριο (σε κανονικές συνθήκες της αγοράς, τιμή κόστους ώστε να προκύψει κάποιο κέρδος) είτε κάποιο σημαντικό όφελος επιτυγχάνεται από την ποιότητα του ίδιου του προϊόντος. Στη συγκεκριμένη περίπτωση το κόστος που αφορά της εταιρίες είναι το κόστος ταξιδιού, το οποίο επιβαρύνεται ένα πλοίο προκειμένου να εκτελέσει ένα συγκεκριμένο ταξίδι. Μέσα στο κόστος ταξιδιού συμπεριλαμβάνεται και η αναλογία του ετησίου λειτουργικού κόστους για τις ημέρες ταξιδιού, καθώς και η αναλογία του ετήσιου κόστους κεφαλαίου για τις ημέρες ταξιδιού. Οι παράγοντες που επηρεάζουν το κόστος ταξιδιού είναι:

- Κόστος καυσίμων
- Κόστος λιμένων, ρυμουλκών και πιλότων
- Κόστος διέλευσης καναλιών
- Κόστος χειρισμού του φορτίου
- Κόστος πρόσθετης ασφάλισης.

Γενικά, το μεγαλύτερο μέρος του κόστους ταξιδιού καταλαμβάνουν τα καύσιμα, των οποίων το κόστος μπορεί να κυμαίνεται από 10% - 60% . Εξαρτάται από το τύπο του πλοίου και το είδος της απασχόλησής του.

Τον τελευταίο αιώνα, η βελτιωμένη αποδοτικότητα, το μεγαλύτερο μέγεθος των πλοίων και ο αποτελεσματικότερος επιχειρησιακός σχεδιασμός των θαλάσσιων μεταφορών έχουν συμβάλει στη μείωση του μεταφορικού κόστους και στην αύξηση των παρεχόμενων υπηρεσιών, ανάγοντας την θαλάσσια μεταφορά ακόμα πιο ανταγωνιστική από το υπόλοιπα μέσα μεταφοράς, συμβάλλοντας με αυτό τον τρόπο στην αύξηση της

ζήτησης χωρητικότητας πλοίων.

Συμπερασματικά, θα μπορούσαμε να αναφέρουμε ότι το εμπόριο των χύδην ξηρών φορτίων επηρεάζεται, όπως είναι φυσικό, άμεσα από την ζήτηση για αυτά τα ίδια τα ξηρά χύδην αγαθά, η οποία με τη σειρά της συνδέεται με την παγκόσμια οικονομική δραστηριότητα (εικόνα 3.1). Γενικά η μεταβολή του ΑΕΠ και της βιομηχανικής παραγωγής σχετίζεται άμεσα με την μεταβολή ζήτησης χωρητικότητας για την διεκπεραίωση θαλασσιών μεταφορών, γεγονός το οποίο και αντικατοπτρίζεται από την μελέτη των κύκλων (οικονομικών, εμπορικών, ναυτιλιακών).

Εικόνα 3.2: Σχηματική απεικόνιση διαμόρφωσης ζήτησης στη ναυτιλία χύδην ξηρών φορτίων



Πηγή: Στοιχεία της εργασίας

### 3.3. ΕΠΙΔΡΑΣΗ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΣΤΗΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ

#### *3.3.1 ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΣΥΓΧΡΟΝΩΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ CLUSTER*

Στο σημερινό περιβάλλον που χαρακτηρίζεται από παγκοσμιοποιημένες αγορές, υψηλό ανταγωνισμό, μεγάλο επενδυτικό ρίσκο, αποτελεί συχνό φαινόμενο η γεωγραφική συγκέντρωση συναφών δραστηριοτήτων, επιχειρήσεων και φορέων, αλληλεξαρτώμενων μεταξύ τους που δημιουργούν το λεγόμενο cluster στο συγκεκριμένο κλάδο. Αυτό μπορεί να περιλαμβάνει: προμηθευτές εξειδικευμένων εισροών όπως ανταλλακτικών και πρώτων υλών, εξοπλισμό και υπηρεσίες κάθε κατηγορίας, εξειδικευμένες υποδομές, παροχή

πρόσβασης σε δίκτυα, πελάτες, εμπειρία, τεχνολογία κτλ. Ακόμη μπορεί να περιλαμβάνει Δημόσιους ή άλλους φορείς, όπως πανεπιστήμια, οργανισμούς πιστοποίησης, φορείς παροχής εκπαίδευσης και κατάρτισης, πληροφόρησης, τεχνικής υποστήριξης, έρευνας και ανάπτυξης γνώσης, επαγγελματικές ενώσεις κ.ά.. Όλα αυτά τα δεδομένα και παράγοντες δημιουργούν ένα εξωτερικό οικονομικό περιβάλλον κρίσιμο για την ανάπτυξη ανταγωνιστικών πλεονεκτημάτων, των πλέον καθοριστικών στοιχείων ανταγωνιστικότητας στη σύγχρονη οικονομία. Με την εμφάνιση ενός πλέγματος συναφών δραστηριοτήτων που μπορεί να οφείλεται σε πολλούς και διαφορετικούς παράγοντες, δημιουργείται μια ισχυρή και ανταγωνιστική τοπική παραγωγική βάση σε μια εθνική οικονομία. Αυτή στηρίζεται στο πλήθος των εξωτερικών οικονομιών που δημιουργούνται, τη διάχυση και γρήγορη αξιοποίηση της γνώσης, των οργανωτικών μεθόδων της καινοτομίας και τεχνολογίας, τη συνεχή μείωση του κόστους, την αποτελεσματική χρήση και συμβολή όλων των παραπάνω παραγόντων που αποτελούν το κοινωνικό κεφάλαιο της περιοχής.

Τα ανταγωνιστικά πλεονεκτήματα και η συσσωρευμένη εμπειρία που δημιουργούνται στο επιχειρηματικό περιβάλλον του cluster, αποτελούν πόλο έλξης και κρίσιμα στοιχεία ανταγωνιστικότητας για τις επιχειρήσεις, γεγονός που οδηγεί στη συγκέντρωσή τους σε αυτό.

Τόσο η ανάπτυξη όσο και η βιωσιμότητα ενός cluster μιας περιοχής στο σημερινό ανταγωνιστικό περιβάλλον και την ενιαία αγορά εξαρτάται από την συνεχή επένδυση και εφαρμογή της γνώσης και τεχνολογίας, την προώθηση της καινοτομίας, την αποτελεσματική λειτουργία του, τη διεθνώς ανταγωνιστική θέση του. Το οικονομικό του μέγεθος και η σημασία για μια χώρα δεν εξαντλείται μόνο στις άμεσες επιπτώσεις και στα μεγέθη που το απαρτίζουν όπως είναι η απασχόληση, κύκλος εργασιών, προστιθέμενη αξία, εισόδημα κτλ. Θα πρέπει να συνυπολογιστεί και το σύνολο των έμμεσων επιπτώσεων στους υπόλοιπους κλάδους της οικονομίας από τους οποίους αντλούνται εισροές για την παραγωγή των επιχειρήσεων του πλέγματος, δηλαδή της ενδοκλαδικές συναλλαγές που αναπτύσσονται με την συνολική οικονομία. Κάθε αύξηση της παραγωγής των επιχειρήσεων του cluster οδηγεί σε αύξηση της ζήτησης και σε ένα κύμα έμμεσων επιπτώσεων στο σύνολο της οικονομίας. Έτσι η διεθνώς εμπορεύσιμη και ανταγωνιστική

παραγωγή του αποτελεί κινητήρια δύναμη και ατμομηχανή για την υπόλοιπη οικονομία στην οποία μεταδίδει δυναμισμό, ανάπτυξη και ευημερία.

Το ναυτιλιακό cluster περιλαμβάνει όλες εκείνες τις οικονομικές δραστηριότητες, κλάδους και υποκλάδους, που άμεσα ή έμμεσα συνδέονται με τη ναυτιλία και τις θαλάσσιες μεταφορές, αλλά και την εκμετάλλευση των θαλάσσιων πόρων όπως είναι η αλιεία, ενέργεια, υποθαλάσσια εξόρυξη ορυκτών, οι παράκτιες δραστηριότητες. “ΕΛΙΑΜΕΠ, 2010: Κριτική αποτίμηση των προτάσεων της πράσινης βίβλου για μια μελλοντική θαλάσσια πολιτική της Ε.Ε.”

Στο παρακάτω σχήμα παρουσιάζεται ο τρόπος με τον οποίο κατηγοριοποιούνται όλες εκείνες οι επιχειρήσεις και οργανισμοί που περιλαμβάνονται στο ναυτιλιακό cluster:

Σχήμα 3.6: Σχέσεις εταιρειών στο cluster



Πηγή: <http://www.clusternavigators.com/index.php>

Σύμφωνα με το σχήμα διακρίνουμε τις εταιρείες και τους οργανισμούς σε αυτές που προκαλούν άμεσες επιδράσεις και

αποτελούν τον πυρήνα (core). Στον αμέσως επόμενο κύκλο διακρίνουμε όλες εκείνες τις εταιρείες που δραστηριοποιούνται σε τομείς που προσφέρουν προμήθειες προς τις επιχειρήσεις του πυρήνα (support). Όσο απομακρυνόμαστε από το κέντρο, τότε εμπλέκονται τομείς που έχουν έμμεσες συνέπειες στο cluster. Έτσι, ο επόμενος κύκλος περιλαμβάνει και όλα εκείνα τα στοιχεία που μπορούν να χαρακτηριστούν ως ελαφρά υποδομή (soft infrastructure). Τέλος ο ευρύτερος κύκλος περιλαμβάνει και όλα εκείνα που χαρακτηρίζονται ως φυσική υποδομή (physical infrastructure).

Οι τομείς που απαρτίζουν το ναυτιλιακό cluster είναι οι εξής:

**1. Ναυτιλία – Logistics και Μεταφορές:** Ο όρος ναυτιλία περιλαμβάνει την κατεξοχήν ναυτιλιακή δραστηριότητα, δηλαδή τη θαλάσσια μεταφορά προϊόντων, η οποία αποτελεί την κινητήρια δύναμη για την ανάπτυξη όλων των υπολοίπων τομέων. Η ναυτιλιακή δραστηριότητα προκαλεί σχέσεις συνεργασίας με άλλες μεταφορικές εταιρείες (οδικές, σιδηρόδρομοι κλπ.) και με τον κλάδο των logistics.

**2. Λιμένες – Λιμενικές Υπηρεσίες:** Τα λιμάνια έχουν πολύ σημαντικό ρόλο στα cluster καθώς είναι αυτά που με τις υποδομές που διαθέτουν φορτοεκφορτώνουν τα φορτία και προσφέρουν μια σειρά υπηρεσιών πολύ σημαντικών για τη λειτουργία των πλοίων. Τα λιμάνια με τη λειτουργία τους προκαλούν την ανάπτυξη των λιμενικών υπηρεσιών και της λιμενικής υποδομής.

**3. Άμυνα – Πολεμικό Ναυτικό:** Η άμυνα περιλαμβάνει όλες εκείνες τις εγκαταστάσεις οι οποίες προσφέρουν στην άμυνα μιας χώρας και μπορεί να είναι ναυπηγεία που κατασκευάζουν πολεμικά πλοία, ναύσταθμοι που δένουν τα πολεμικά πλοία κ.ά. Όλα αυτά δημιουργούν σχέσεις συνεργασίας με το πολεμικό ναυτικό το οποίο έχει σπουδαίο ρόλο στην εξασφάλιση της αποτελεσματικής άμυνας και ανεξαρτησίας ιδιαίτερα μιας χώρας σαν την Ελλάδα.

**4. Παράκτιες Βιομηχανίες – Ενέργεια:** Η παρουσία ενός δυναμικού ναυτιλιακού cluster ωθεί πολλές βιομηχανίες να αναπτυχθούν στις παράκτιες περιοχές πλησίον του λιμανιού ή των λιμανιών που περιλαμβάνονται στο cluster. Τέτοιες βιομηχανίες μπορεί να είναι μεταλλουργικές (Χαλυβουργική), πετρελαϊκές εταιρείες, χημικές βιομηχανίες κ.ά. οι οποίες αναπτύσσονται κοντά στα λιμάνια προκειμένου να

ελαχιστοποιήσουν ή να εκμηδενίσουν το κόστος που συνεπάγεται η μεταφορά των πρώτων υλών που χρειάζονται και εκφορτώνονται στα λιμάνια. Πολλές από αυτές τις εταιρείες παίζουν πολύ σημαντικό ρόλο στην κάλυψη ενεργειακών αναγκών της χώρας.

**5. Υπηρεσίες Εκβάθυνσης – Κατασκευές:** Η λειτουργία των λιμανιών απαιτεί την ύπαρξη υπηρεσιών εκβάθυνσης και κατασκευής ή βελτίωσης διαφόρων υποδομών που θεωρούνται απαραίτητες για την απρόσκοπτη συνέχιση των λιμενικών δραστηριοτήτων. Αυτό εν συνεχεία δημιουργεί ιδιαίτερες σχέσεις με κατασκευαστικές εταιρείες οι οποίες μπορούν να προσφέρουν την λιμενική υποδομή που θεωρείται απαραίτητη αλλά και κατασκευές γύρω από τον λιμένα που μπορούν αν εξυπηρετήσουν τις λειτουργίες του, όπως οδικό δίκτυο, σιδηροδρομικό δίκτυο κ.ά.

**6. Αλιεία – Παρεμφερείς Δραστηριότητες:** Ο όρος αλιεία περιλαμβάνει όλες εκείνες τις επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται στην αλιεία, είτε πρόκειται για μηχανότρατες είτε για ιχθυοκαλλιέργειες, ενώ δημιουργεί συνθήκες ανάπτυξης και σε παρεμφερείς με την αλιεία δραστηριότητες.

**7. Σκάφη Αναψυχής – Θαλάσσιος Τουρισμός:** Πλησίον των λιμανιών αναπτύσσονται εταιρείες κατασκευής σκαφών αναψυχής οι οποίες δημιουργούν συνθήκες ανάπτυξης του θαλάσσιου τουρισμού, ο οποίος δεν βρίσκεται κατ' ανάγκη κοντά στην περιοχή του λιμανιού.

**8. Ναυτιλιακός Εξοπλισμός – Μηχανήματα:** Οι ναυτιλιακές εταιρείες έχουν υψηλές απαιτήσεις σε ναυτιλιακό εξοπλισμό και μηχανήματα. Αυτό δημιουργεί τις κατάλληλες προϋποθέσεις ανάπτυξης εταιρειών παραγωγής ναυτιλιακού εξοπλισμού και μηχανημάτων.

**9. Ναυπηγεία – Μεταλλουργική Βιομηχανία:** Η ναυτιλιακή δραστηριότητα αναπτύσσει μοιραία ιδιαίτερες σχέσεις με τα ναυπηγεία, τα οποία εκτός από την ναυπήγηση νέων πλοίων προσφέρουν και υπηρεσίες επισκευής και συντήρησης των πλοίων. Η ναυπηγική βιομηχανία όμως αναπτύσσει σχέσεις συνεργασίας με τη μεταλλουργική βιομηχανία η οποία προμηθεύει με τις απαραίτητες πρώτες ύλες τα ναυπηγεία.

**10. Ναυτιλιακές Υπηρεσίες – Βιομηχανίες Υποστήριξης Ναυτιλιακών Εταιρειών:** Οι ναυτιλιακές υπηρεσίες

περιλαμβάνουν όλες εκείνες τις εταιρείες που λειτουργούν υποστηρικτικά για τη λειτουργία της ναυτιλίας και αφορά εταιρείες ασφαλίσεων, πρακτόρευσης, ναυλομεσιτών, ναυτιλιακούς οργανισμούς και ενώσεις, νομικές υπηρεσίες, συμβούλους και αναλυτές, ναυτιλιακή χρηματοδότηση, ναυτιλιακή εκπαίδευση και κατάρτιση, επιθεώρηση και υπηρεσίες νηογνώμονα, εκδόσεις και δημοσιεύσεις κ.ά.

**11. Εσωτερική Ναυσιπλοΐα:** Περιλαμβάνει όλες εκείνες τις ακτοπλοϊκές εταιρείες με τη λειτουργία τους συμβάλλουν στην σύνδεση των νησιών με την ηπειρωτική χώρα όσον αφορά την Ελλάδα και την ποτάμια ναυσιπλοΐα αναφορικά με την Ευρώπη.

Ο κάθε τομέας του ναυτιλιακού cluster έχει διαφορετικό συντελεστή βαρύτητας στο μέγεθος του cluster (και όταν εννοούμε μέγεθος, εννοούμε τις χρηματικές εισροές που προσφέρει στην οικονομία μιας χώρας). Η χρηματική εισροή του κάθε τομέα παρουσιάζεται στο επόμενο κεφάλαιο.

Προτού προχωρήσουμε στον ορισμό του λιμενικού cluster αξίζει να σημειωθεί ότι η Ευρωπαϊκή Επιτροπή διακρίνει σε έρευνά της (E.C. Report 2009, European Commission, Traditional Maritime Sectors) 16 τομείς και υποτομείς ενός ναυτιλιακού cluster. Ωστόσο στην εργασία μας υιοθετήσαμε μια μικρότερη δομή αφού ορισμένοι τομείς και υποτομείς της Ευρωπαϊκής έρευνας μπορούν να περιληφθούν σε έναν ευρύτερο, ενώ άλλοι όπως αυτός της διάλυσης πλοίων (scrapping) δεν υφίσταται στην Ευρώπη. Στο παρακάτω σχήμα παρουσιάζονται οι τομείς που διακρίνει η Ευρωπαϊκή Έρευνα:

Πίνακας 3.1: Παραδοσιακοί τομείς της ναυτιλίας βάσει Ε.Ε.

Traditional Maritime Sectors (EC Study)	
Shipping	Scrapping
Shipbuilding	Offshore Supply
Ports & Related Services	Cable & Submarine Telecom
Classification Societies	Inland Shipping
Repair & Conversion	Naval Shipbuilding
R & D and Education	Dredging & Maritime Works
Equipment Manufacturing	Recreational Vessels
Support Services	Fishing & Aquaculture

Πηγή: E.C. Report 2009, European Commission, traditional maritime sectors.

### 3.3.2 ΕΠΙΔΡΑΣΗ ΤΟΥ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΥ CLUSTER ΣΤΗΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ

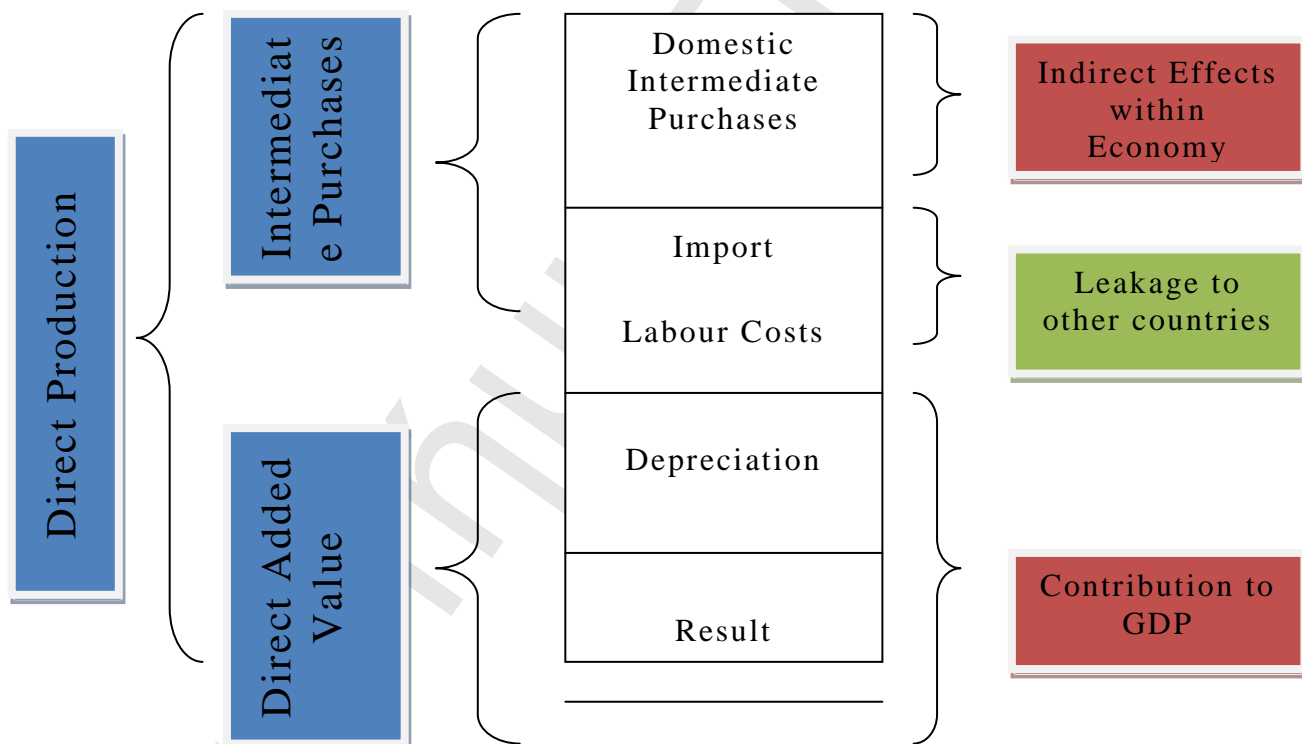
Όλα αυτά αποτελούν επιδράσεις που έχει το ναυτιλιακό cluster για τους συμμετέχοντες σε αυτό, δηλαδή τις εταιρείες και τους οργανισμούς που δραστηριοποιούνται μέσα σε αυτό. Μέσω αυτών των συνιστωσών όμως το cluster επιδρά και στο σύνολο της οικονομίας και της κοινωνίας. Όσον αφορά την κοινωνία της Ευρώπης, η επίδραση που έχουν τα ναυτιλιακά cluster περιλαμβάνουν την καλύτερη ποιότητα των υπηρεσιών και των ναυτιλιακών προϊόντων και το μεγαλύτερο βαθμό ολοκλήρωσης της ναυτιλιακής οικονομίας, προσφέροντας καλύτερες υπηρεσίες προς τους Ευρωπαίους πολίτες, π.χ. μέσω της βελτίωσης των ακτοπλοϊκών υπηρεσιών. Συμβάλλουν στην ανάπτυξη της οικονομίας και της απασχόλησης όπως επίσης και στην διατηρησιμότητα της ναυτιλιακής οικονομίας, προσφέροντας καλύτερα εισοδήματα και περισσότερες θέσεις εργασίας. Τέλος μπορούν να οδηγήσουν στην βελτίωση της ποιότητας ζωής στις παράκτιες περιοχές μέσω της ολοκλήρωσης σε πολλά περιβαλλοντικά θέματα (αποτροπή κινδύνων, ολοκληρωμένη διαχείριση παράκτιων περιοχών, διατηρήσιμος τουρισμός κ.ά.).

Αναφορικά με την οικονομική επίδραση που έχει το ναυτιλιακό cluster για μια οικονομία, αυτή χωρίζεται σε άμεση και έμμεση. Η άμεση επίδραση αφορά την προστιθέμενη αξία (added value), τα ετήσια έσοδα (annual



turnover), την απασχόληση (employment), τα εισοδήματα των νοικοκυριών, τις κοινωνικές παροχές (social security contributions) και τους φόρους εισοδήματος. Όλα αυτά τα μεγέθη καταγράφονται στους εθνικούς λογαριασμούς της κάθε χώρας. Η έμμεση επίδραση αφορά την οικονομική επιρροή προς άλλους τομείς της οικονομίας που σχετίζονται με το ναυτιλιακό πλέγμα ή προς άλλες χώρες όταν κάνουμε λόγο για την επίδραση σε ευρύτερες οικονομίες όπως η Ευρωπαϊκή ή και η Παγκόσμια οικονομία. Η έμμεση επίδραση εκφράζεται συνήθως από κάποιον πολλαπλασιαστή. Στο παρακάτω σχήμα παρουσιάζεται διαγραμματικά η συνολική οικονομική επίδραση:

Σχήμα 3.7: Σχηματική παρουσίαση της οικονομικής επίδρασης του ναυτιλιακού cluster.



Πηγή: Policy Research Corporation, The role of Maritime Clusters to enhance the strength and development of European maritime sectors, 2008

Η άμεση επίδραση του ναυτιλιακού πλέγματος στην Ευρωπαϊκή οικονομία ανέρχεται στο ποσό των 450 δις ευρώ, το 42% (186,8 δις ευρώ) του οποίου οφείλεται στην προστιθέμενη αξία και το υπόλοιπο 58% στις έμμεσες επιδράσεις.

Όσον αφορά την επίδραση που το ναυτιλιακό cluster έχει για την οικονομία της Ευρώπης αυτή διακρίνεται από την αναφορά και μόνο ορισμένων μεγεθών. Έτσι υπολογίζεται ότι το ναυτιλιακό cluster συμβάλλει στο 3% με 5% του Ευρωπαϊκού ΑΕΠ ενώ προσφέρει απασχόληση σε περίπου 4,78 εκ. ανθρώπους. Οι παράκτιες περιοχές της Ευρώπης προσφέρουν γύρω στο 40% του Ευρωπαϊκού ΑΕΠ. Την ίδια στιγμή το 90% του εξωτερικού εμπορίου και το 40% του εσωτερικού διακινείται δια θαλάσσης. Η συνολική προστιθέμενη αξία από το ναυτιλιακό πλέγμα υπολογίζεται στα 186,8 δις ευρώ με τον κάθε εργαζόμενο να προσφέρει κατά μέσο όρο 39.000 ευρώ (Policy Research Corporation, 2008 ). Παρακάτω παρουσιάζεται η αξία που αποδίδεται σε κάθε τομέα ενός ναυτιλιακού πλέγματος:

Πίνακας 3.2: Οικονομική επίδραση ανά τομέα του ναυτιλιακού cluster

<b>2004</b>	<b>World Value (million euros)</b>	<b>European Value (million euros)</b>	<b>European Share of world Value</b>
Shipping & Transport	342,743	151,137	44,1%
Marine Tourism	168,189	71,812	42,7%
Offshore oil & gas	91,146	19,112	20,9%
Fish/Seafood processing	79,859	8,241	10,3%
Marine equipment	72,871	16,675	22,9%
Fishing	55,983	4,758	8,5%
Shipbuilding	37,746	13,143	34,8%
Ports	25,017	10,478	41,9%
Marine Aquaculture	23,876	3,483	14,6%
Cruise Industry	12,000	2,365	19,7%
Research & Development	10,629	3,273	30,8%
Seaweed	5,988	n/a	n/a
Marine Commerce	6,840	2,736	40,0%
Marine IT	3,570	1,382	38,7%
Minerals & Aggregates	2,741	1,344	49,0%
Renewable Energy	128	121	94,5%
Marine Biotechnology	2,190	n/a	n/a
Submarine Telecoms	1,126	185	16,4%
Ocean Survey	2,013	538	26,7%
Education & Training	1,537	n/a	n/a

*ΠΗΓΗ: Marine industries global market analysis, March 2009, Douglas-Westwood Limited, Marine foresight series no 1 of the Marine Institute, Galway, Ireland (IMI 2009).*

Στον παραπάνω πίνακα για κάποιους τομείς δεν υπάρχουν διαθέσιμες πληροφορίες σχετικά με την επίδρασή τους στην Ευρώπη και έτσι δεν αναγράφονται. Επίσης υπάρχουν τομείς των οποίων η επίδραση προκύπτει κατ' εκτίμηση, που σημαίνει ότι η επίδρασή τους δεν ακριβώς αυτή που παρουσιάζεται. Παράδειγμα τέτοιου τομέα αποτελεί ο θαλάσσιος τουρισμός όπου η επίδραση θεωρείται υποεκτιμημένη. Αυτό προκύπτει από το γεγονός ότι είναι εξαιρετικά δύσκολη η καταγραφή και ο υπολογισμός της επίδρασης του κάθε τομέα ξεχωριστά. Παρακάτω παρουσιάζεται το μέγεθος και η σημασία των τομέων που θεωρούνται οι σημαντικότεροι.

**Ναυτιλιακή Δραστηριότητα και Λιμάνια:** Η ναυτιλιακή δραστηριότητα κατέχει στρατηγικό ρόλο για την Ευρώπη. Ο Ευρωπαϊκός στόλος είναι ο μεγαλύτερος στόλος στον κόσμο με περίπου 25% της παγκόσμιας χωρητικότητας να βρίσκεται κάτω από κάποια Ευρωπαϊκή σημαία, την στιγμή που Ευρωπαίοι πολίτες ελέγχουν 40% του παγκόσμιου στόλου. 3,5 δις τόνοι φορτίου και περισσότεροι από 350 εκ. επιβάτες διακινούνται στα ευρωπαϊκά λιμάνια κάθε χρόνο, ενώ περίπου 350.000 άνθρωποι εργάζονται στα λιμάνια και στις συναφείς δραστηριότητες. Όλα μαζί δημιουργούν μια προστιθέμενη αξία της τάξης των 20 δις ευρώ. Είναι φανερό ότι η ναυτιλιακή δραστηριότητα κατέχει πολύ σημαντικό ρόλο στην οικονομική ανάπτυξη της Ευρώπης και στην ολοκλήρωση της ενιαίας Ευρωπαϊκής οικονομίας μέσω της σύνδεσης της ενδοχώρας με τις παράκτιες περιοχές.

**Ναυπηγική Βιομηχανία και Εξοπλισμός Πλοίων:** Η ευρωπαϊκή ναυπηγική βιομηχανία είναι ιδιαίτερα εξειδικευμένη, ανταγωνιστική, ευέλικτη και καλά εξοπλισμένη. Η Ευρώπη διαθέτει 150 μεγάλα ναυπηγεία 40 εκ των οποίων έχουν την ικανότητα παραγωγής μεγάλων υπερπόντιων πλοίων. Τα ναυπηγεία αυτά προσφέρουν εργασία σε περίπου 140.000 εξειδικευμένους εργάτες, ενώ άλλες 350.000 θέσεις εργασίας δημιουργούνται από τον τομέα που ειδικεύεται στους εξοπλισμούς πλοίων. Τα ευρωπαϊκά ναυπηγεία έχουν την ικανότητα και την τεχνογνωσία της παραγωγής εξειδικευμένων πλοίων με τις τελευταίες τεχνολογικές εξελίξεις ενσωματωμένες και με συνεχώς νέες καινοτομίες. Οι καινοτομίες που παρουσιάζονται σε αυτόν τον τομέα μπορούν να δώσουν περεταίρω ώθηση στην οικονομική ανάπτυξη καθώς βοηθούν στην καινοτομία και στην εξέλιξη και άλλων τομέων της οικονομίας. Ο τομέας των ναυτιλιακών εξοπλισμών κατέχει το 35% της παγκόσμιας

αγοράς προσδίδοντάς του έναν ηγετικό ρόλο. Ο εξοπλισμός αποτελεί ένα πολύ μεγάλο μέρος της συνολικής αξίας ενός πλοίου. Είναι χαρακτηριστικό ότι το 70% της αξίας ενός πλοίου αποτελείται από τον εξοπλισμό, ποσοστό το οποίο είναι μεγαλύτερο για τα πολεμικά πλοία. Έτσι ο τομέας αυτός παρουσιάζει τα διπλάσια έσοδα από αυτά που παρουσιάζει ο τομέας της ναυπηγικής βιομηχανίας. Οι εξαγωγές εξάλλου του τομέα των ναυτιλιακών εξοπλισμών είναι περίπου 50% και ουσιαστικά είναι αυτός που πολλές φορές οδηγεί στην καινοτομία και την εξέλιξη.

**Θαλάσσιος Τουρισμός:** Ο θαλάσσιος τουρισμός δημιουργεί εισόδημα μέσω πολλών δραστηριοτήτων στις παράκτιες περιοχές με την επίδραση αυτή να υπολογίζεται σε πάνω από 70 δις ευρώ (2004). Ωστόσο θεωρείται ότι αυτό το ποσό είναι υποεκτιμημένο καθώς δεν υπολογίζεται το εισόδημα από ξενοδοχεία, εστιατόρια κτλ. που σχετίζονται με τη θάλασσα.

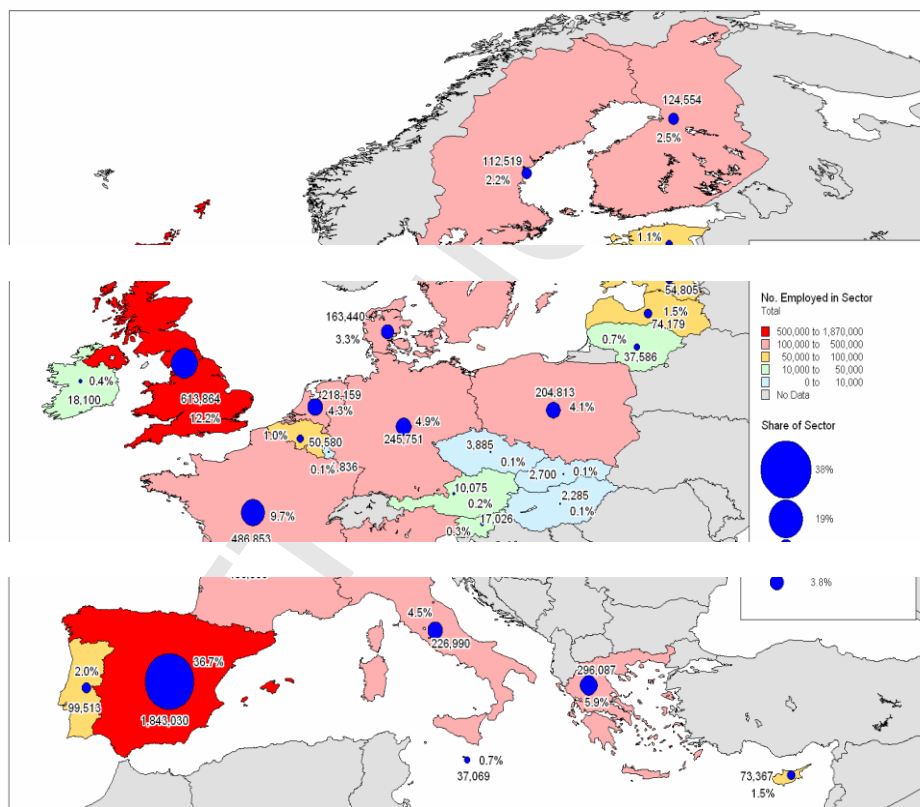
**Εξαγωγή πρώτων υλών από τη θάλασσα:** Η εξόρυξη πετρελαίου στην Ευρώπη καλύπτει το 40% της εγχώριας ζήτησης και περίπου το 60% αυτής του φυσικού αερίου. Το 80% περίπου προέρχεται από τη Β. Θάλασσα. Επίσης η θάλασσα δίνει τη δυνατότητα παραγωγής ενέργειας μέσω χρησιμοποίησης ανανεώσιμων πηγών ενέργειας όπως η αιολική κ.ά.

### *3.3.3 ΕΠΙΔΡΑΣΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΥ CLUSTER ΣΤΗΝ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗ*

Όσον αφορά την απασχόληση που προκαλούν τα ναυτιλιακά cluster, υπολογίζεται ότι το σύνολο των τομέων που σχετίζονται με τη ναυτιλιακή δραστηριότητα προσφέρουν περίπου 5 εκ. θέσεις εργασίας κατά το 2004-2005. Ισπανία και Μ. Βρετανία παρουσιάζουν το μεγαλύτερο μερίδιο στην απασχόληση με 37% (1,8 εκ. άνθρωποι) και 12% (613.000 άνθρωποι) αντίστοιχα. Ακολουθεί η Γαλλία με 9,7% (486.000 άνθρωποι), η Ελλάδα με 5,9%, η Γερμανία με 4,9%, η Ιταλία 4,5%, η Ολλανδία 4,3% και η Πολωνία με 4,1%, προσφέροντας απασχόληση μεταξύ 200.000 - 300.000 ανθρώπων. Ο τομέας που δημιουργεί τις περισσότερες θέσεις εργασίας είναι μακράν ο τομέας του θαλάσσιου τουρισμού ο οποίος υπολογίζεται ότι προσφέρει απασχόληση σε πάνω από

2,5 εκ. ανθρώπους. Ακολουθεί ο τομέας της αλιείας με 420.000 θέσεις εργασίας και ο ναυτιλιακός τομέας με 303.000 εργαζόμενους. Πολύ κοντά βρίσκεται και ο τομέας του ναυτιλιακού εξοπλισμού που προσφέρει 287.000 θέσεις εργασίας. Τέλος, τα λιμάνια και ο τομέας των σκαφών αναψυχής δημιουργούν 284.000 και 253.000 θέσεις εργασίας αντίστοιχα. Για τους υπόλοιπους τομείς δεν υπάρχουν σαφή στοιχεία σχετικά με την απασχόληση που προκαλούν. Ωστόσο δημιουργούν απασχόληση κάτω από 88.000 θέσεις. Η απασχόληση που δημιουργείται ανά χώρα φαίνεται στο παρακάτω σχήμα.

Σχήμα 3.8: Απασχόληση ναυτιλιακού cluster στην Ευρώπη



Πηγή: ECOTEC Research & Consulting, 2009 (individual sources identified in country reports)

Αναφορικά με την Ελλάδα, η απασχόληση που δημιουργείται από τους τομείς του ναυτιλιακού cluster παρουσιάζονται στον παρακάτω πίνακα:

Πίνακας 3.3: Επίδραση στην απασχόληση ανά τομέα ναυτιλιακού cluster

	ΕΥΡΩΠΗ	ΕΛΛΑΔΑ	Ποσοστό Ελλάδος στην Ευρώπη	Ποσοστιαία επίδραση στην Ευρώπη <sup>3</sup>	Ποσοστιαία επίδραση στην Ελλάδα
Shipbuilding	153.000	3.174	2%	8%	1,1%
Marine Equipment	287.000	3.281	1,2%	15%	1,1%
Seaports	284.000	-	-	14%	-
Recreational Boating	253.000	5.060	2%	13%	1,8%
Shipping	303.000	31.000	11%	15%	10,8%
Offshore oil & gas instruction	200.000	-	-	4%	-
Maritime Services	88.000	10.000	11%	5%	3,5%
Maritime Works	40.000	-	-	2%	-
Offshore & Coastal wind energy	48.000	120	0,3%	4%	0,04%
Marine Aggregates	2.800	-	-	0,03%	-
Navy <sup>4</sup>	191.000	-	-	-	-
Coastal Tourism <sup>5</sup>	2.800.000	195.739	7%	-	68%
Fisheries	421.000	37.701	9%	22%	13,2%

<sup>3</sup> Τα ποσοστά υπολογίζονται χωρίς να λαμβάνεται υπόψη η επίδραση των navy και coastal tourism

<sup>4</sup> Η ακριβής επίδραση του συγκεκριμένου τομέα είναι πολύ δύσκολο να παρουσιαστεί εξαιτίας της έλλειψης κατάλληλων στοιχείων

<sup>5</sup> Η ακριβής επίδραση είναι επίσης πολύ δύσκολο να βρεθεί εξαιτίας έλλειψης ακριβών στοιχείων

Πηγή: An exhaustive analysis of employment trends in all sectors related to sea or using sea resources, Summary report for the European Commission, DG Fisheries and maritime affairs, ECOTEC Research and consulting, 2008

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4: ΕΠΙΔΡΑΣΗ ΤΗΣ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΠΟΙΗΣΗΣ ΣΤΑ ΛΙΜΑΝΙΑ**

Η σχέση μεταξύ των λιμένων και του εμπορίου είναι άμεση. Όπως κατέρρευσε το εμπόριο μετά το 2008, έτσι περιορίστηκαν οι όγκοι εμπορευματοκιβωτίων που διέρχονται από τα λιμάνια. Μεταξύ 2008 και 2009, 17 από τα 20 μεγαλύτερα λιμάνια διαχείρισης εμπορευματοκιβωτίων (containers) σημείωσαν αρνητική ανάπτυξη σε σχέση με το προηγούμενο έτος (Notteboom et al., 2009) συμπεριλαμβανομένων μεγάλων λιμανιών όπως του Rotterdam και της Shanghai. Ωστόσο, τα λιμάνια αυτά, από τότε έχουν καταφέρει να βγουν από την ύφεση, και χρησιμοποιήθηκαν ως gateway λιμάνια. Παρόλα αυτά, όπου η ισχυρή σχέση μεταξύ λιμένων και ενδοχώρας απουσιάζει, τα πράγματα εξελίχθηκαν διαφορετικά. Η οικονομική ανάπτυξη πριν από την κρίση, οδήγησε σε αύξηση της ζήτησης για λιμενικές υποδομές σε σημαντικές τοποθεσίες ανά τον κόσμο, όπου βρίσκονταν σε θαλάσσιες οδούς με μεγάλη εμπορική κίνηση, με αποτέλεσμα να δέχονται μεγάλο όγκο εμπορευματοκιβωτίων και να τα μεταφορτώνουν σε μικρότερα πλοία σε ελάχιστο χρόνο. Αυτό συμβαίνει και στα λιμάνια της Μεσογείου, όπου εξειδικευμένοι λιμένες μεταφόρτωσης άκμασαν στη διαδρομή μεταξύ Ασίας και Βόρειας Ευρώπης, με τα Ισπανικά, Ιταλικά και Γαλλικά λιμάνια να αντιμετωπίζουν ισχυρό ανταγωνισμό από τα λιμάνια της Βόρειας Αφρικής, Tangier med και Port Said, που φαίνεται να ανανεώνονται με γρήγορο ρυθμό. Ωστόσο, όταν οι εμπορικές ροές περιορίστηκαν, το επιχειρηματικό μοντέλο που στηρίζεται στην απόκτηση μεγαλύτερου μεριδίου ως προς τον τομέα της μεταφόρτωσης, έδειξε την αδυναμία του. Η κίνηση εμπορευματοκιβωτίων περιορίστηκε με αποτέλεσμα οι εξοπλισμοί των λιμένων να μην χρησιμοποιούνται. Το λιμάνι της Ιταλίας, Gioia Tauro, ένα από τα μεγαλύτερα εμπορικά λιμάνια της Μεσογείου, είδε την απόδοση σε εμπορευματοκιβώτια να πέφτει κατά 17,6% το 2009, και σημείωσε περαιτέρω πτώση το 2010, ενώ το λιμάνι της



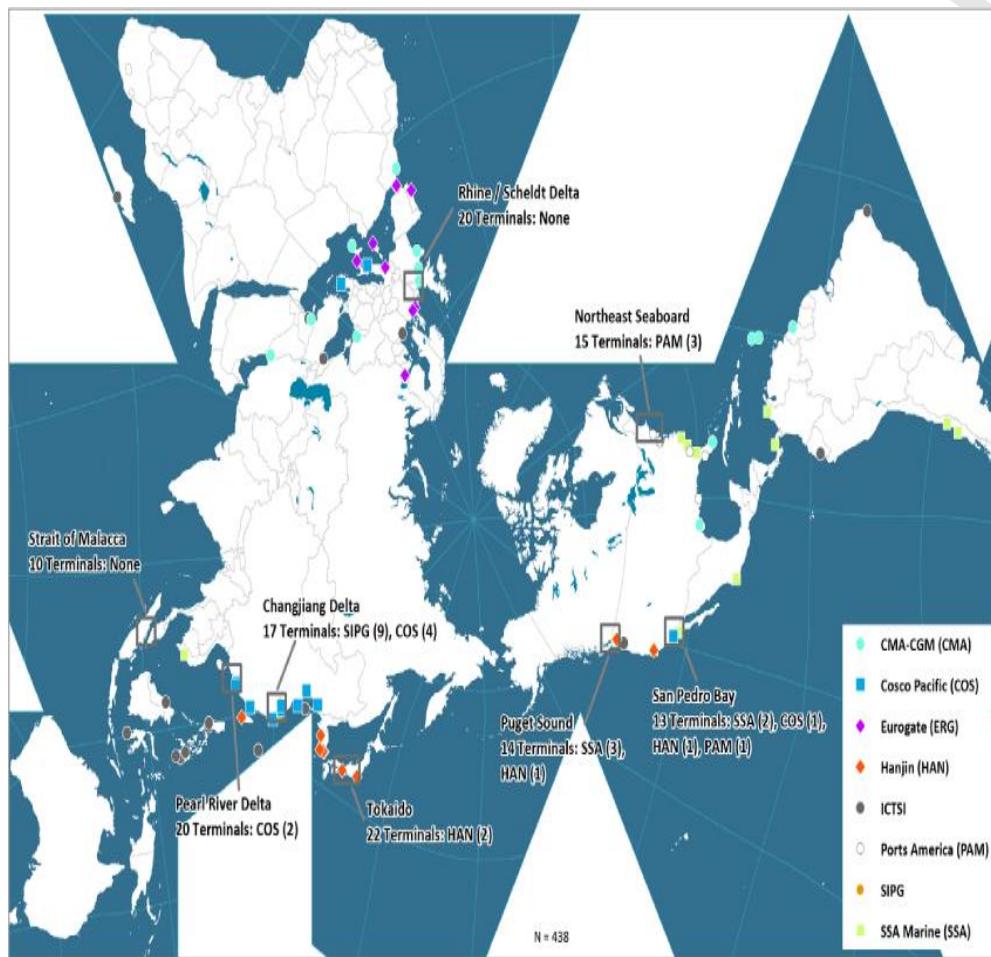
Barcelona, παρουσίασε πτώση 29,9% την ίδια περίοδο(World Port Ranking, 2009)

#### 4.1 ΣΥΣΧΕΤΙΣΗ LINER ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΚΑΙ ΛΙΜΕΝΩΝ

##### *4.1.1 ΠΑΡΟΥΣΙΑ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΤΩΝ ΤΕΡΜΑΤΙΚΩΝ*

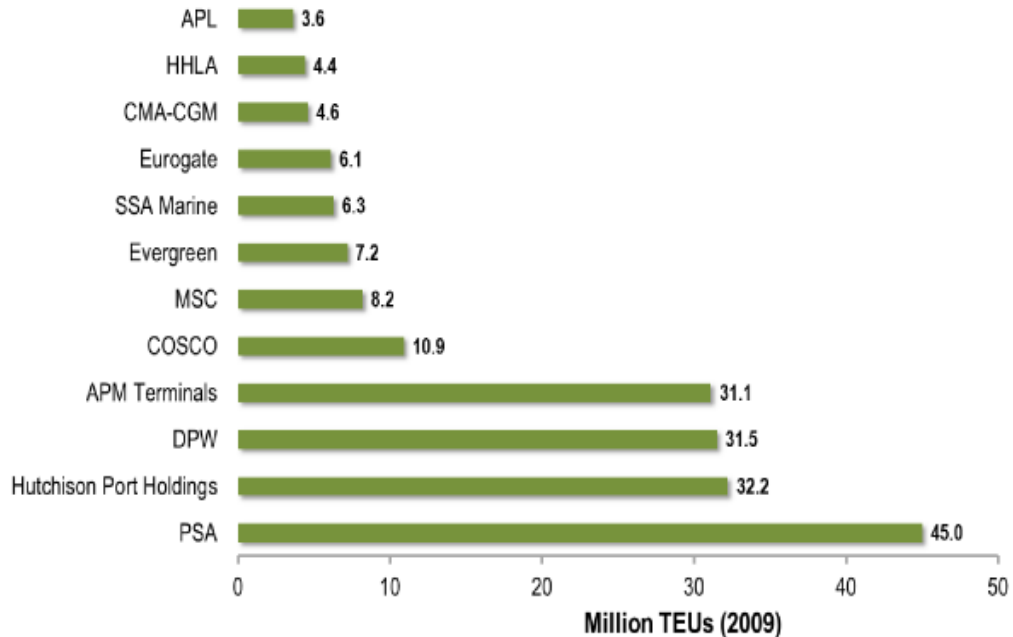
Τα τελευταία χρόνια, έχουν σημειωθεί σημαντικές αλλαγές στην λιμενική βιομηχανία. Το περιβάλλον που έχει δημιουργηθεί είναι δυναμικό και ευμετάβλητο. Τα υψηλά κόστη επένδυσης, και το υψηλό ρίσκο, οδήγησαν τις εταιρίες σε οριζόντια και κάθετη ολοκλήρωση, προκειμένου να επιτευχθούν οικονομίες κλίμακας, και να περιορίσουν τους κινδύνους από το ευρύτερο οικονομικό, κοινωνικό, πολιτικό, περιβαλλοντικό, νομικό περιβάλλον(PESTEL). Συνεπώς, οι εταιρίες που διαχειρίζονται πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, προχώρησαν σε συγχωνεύσεις και εξαγορές, με αποτέλεσμα την δημιουργία ολιγοπωλίων. Η ολιγοπώλια μορφή αγοράς, έχει αντίκτυπο και στην λιμενική βιομηχανία. Οι 20 μεγάλες εταιρίες κατέχουν περισσότερο από το 80% του παγκόσμιου στόλου πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων. Πιο συγκεκριμένα, αύξησαν το ποσοστό που κατέχουν στην παγκόσμια αγορά κατά 4% στο 83% από 79%, ενώ η χωρητικότητα τους αυξήθηκε στα 12,3 εκ. teu από 10,8 teu, το 2010. Στα λιμάνια της Μεσογείου, οι εταιρίες αυτές, έχουν επίδραση στην βελτίωση της παραγωγικότητας και της κερδοφορίας των λιμανιών.

Χάρτης 4.1: Η παρουσία των διαχειριστών τερματικών Παγκοσμίως



Πηγή: The geography of transport systems 2010, Container Terminals of the World's Regional Port Holdings

Σχήμα 4.1.: Απόδοση των 12 μεγαλύτερων Διαχειριστών τερματικών σε εκατ. TEU το 2009.



Πηγή: DSC 2010 , Annual Review of Global Container Terminal Operators.

#### 4.1.1.1 ΕΠΙΔΡΑΣΗ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΤΩΝ ΤΕΡΜΑΤΙΚΩΝ ΣΤΑ ΛΙΜΑΝΙΑ

Παρακάτω παρουσιάζονται συνοπτικά οι επιδράσεις των διαχειριστών τερματικών, σε μεγάλα λιμάνια της Μεσογείου.

**Valencia:** Η ισχυρή θέση της MSC στο λιμάνι, έχει την κύρια ευθύνη για την ισχυρή απόδοση του λιμανιού, παρέχοντας το 56% της συνολικής απόδοσης (Port Strategy, 2009). Ενώ τα άλλα τερματικά παρουσίαζαν μείωση της απόδοσης το 2009, κατά 7%, το τρίτο τερματικό που διαχειρίζεται η MSC, παρουσίασε αύξηση της απόδοσης του κατά 18,8% σε σχέση με τον προηγούμενο χρόνο. (Cargo Systems, 2010). Το 50% της διακίνησης εμπορευματοκιβωτίων, προέρχεται από την μεταφόρτωση. Με την βοήθεια track and trace systems, just in time logistics, πληροφοριακά συστήματα, περιορίζουν τα κόστη και βελτιώνουν την ποιότητα υπηρεσιών τους.

**Algeciras:** Η μεγαλύτερη επένδυση από τους Κορεάτες (Hanjin) στην Ισπανία (World Port development, 2010), θα έχει ως αποτέλεσμα την αύξηση του όγκου

μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων στις εμπορικές γραμμές προς Αφρική, Βόρεια Αμερική και Βόρεια Ευρώπη. Το τερματικό θα διαχειρίζεται 1,560 εκατομμύρια TEU, προς τρίτα μέρη αλλά και για την Hanjin. Το λιμάνι στηρίζεται στην μεταφόρτωση. Η Maersk, προκειμένου να βγει από την σφαίρα του ανταγωνιστή(hanjin), αποφάσισε να διαχειρίζεται τα εμπορευματοκιβώτια από το λιμάνι της Tanger Med, όπου θα εκμεταλλευόταν το χαμηλό κόστος εργασίας, καθώς και λόγω τοποθεσίας δεν αποκλίνουν πολύ από τις εμπορικές ρότες (Port strategy,2010).

**Barcelona:** 29.9% πτώση της απόδοσης το 2009 σε σχέση με το 2008, λόγω μείωσης της μεταφόρτωσης κατά 43% το 2009. Με την ανάληψη τερματικού από την HPH, αναμένεται να αυξηθεί η απόδοση σε εμπορευματοκιβώτια κατά 5,3% έως το 2014(Business Monitor International, 2010).

**Tanger med:** Η αύξηση της απόδοσης συνεχίζεται έως το 2010, με αύξηση ρεκόρ στο 70% σε εμπορευματοκιβώτια που διαχειρίζεται, και ενδέχεται να αυξηθεί η απόδοση, καθώς η Maersk, CNA-CGM, DELMAS MITSUI OSK, αυξάνουν την κίνηση εμπορευματοκιβωτίων προς το λιμάνι. Πιο συγκεκριμένα η Maersk μετέφερε πολλές υπηρεσίες από τα Ισπανικά λιμάνια (Algericas) στο Tanger Med, επιτρέποντας έτσι στην αύξηση της απόδοσης στα 1,4 εκατομμύρια TEU(Fossey,2011). Το άλλο τερματικό λειτουργεί από την Eurogate και σημείωσε αύξηση 56% σε σχέση με τον προηγούμενο χρόνο.

**Gioia-Tauro:** Η απομάκρυνση της Maersk από τα Ιταλικά λιμάνια με προορισμό το Port said επέφερε μείωση στην απόδοση κατά 25%.

**Marsaxlokk:** Στο λιμάνι της Μάλτας, αυξήθηκε η απόδοση στα containers κατά 74% μεταξύ 2005-2008, εξαιτίας των επενδύσεων από CMA-CGM. Κατά την διάρκεια της οικονομικής κρίσης, η απόδοση δεν μειώθηκε αρκετά, παρά μόνο κατά 1,7% το 2009 και το 2010 σημείωσε αύξηση κατά 4,6%(Malta freeport,2011).

**Piraeus:** Το 2008,σημείωσε πτώση κατά 68% στην απόδοση των containers. Το 2009, που ανέλαβε η Cosco, αυξήθηκε η απόδοση σε containers κατά 47%.(Cargo systems,2010), όπως και ο όγκος σε μεταφερόμενα TEU, 6,91 εκατ. ή 11,2% το 2011.(naftemporiki,2012).

#### 4.1.2 ΟΡΙΖΟΝΤΙΑ ΚΑΙ ΚΑΘΕΤΗ ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗ ΣΤΗ ΛΙΜΕΝΙΚΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ

Οι λόγοι που οδήγησαν στην οριζόντια και κάθετη ολοκλήρωση στην λιμενική βιομηχανία, πρέπει να αναφερθούν προκειμένου να εξετάσουμε το βαθμό που η παγκοσμιοποίηση επηρέασε την liner ναυτιλία και τα λιμάνια διαχείρισης containers.

Από το 2001 και μετά, οι διαχειριστές τερματικών προκειμένου να αποκτήσουν περισσότερο έλεγχο της αλυσίδας αξίας, και να περιορίσουν τα κόστη, όπως και να επεκταθούν σε νέους τομείς, άρχισαν να αγοράζουν τερματικά ή δικαιώματα διαχείρισης τερματικών. Συνεπώς, άρχισε πλέον το λιμάνι να μπαίνει στην σφαίρα διαχείρισης από λίγους, με τάσεις για μονοπωλιακή μορφή συγκέντρωσης.

Τα λιμάνια πλέον έχουν απομακρυνθεί από την παραδοσιακή μορφή, όπου η σύνδεση λιμάνι-πλοίο ήταν απαραίτητη. Δημιουργείται ένα περιβάλλον δυναμικό, με αποτέλεσμα να υπάρχουν πάρα πολλές σχέσεις αλληλεπίδρασης μεταξύ των μερών που απαρτίζουν την αλυσίδα παραγωγής. Επικρατεί μια τάση συγκέντρωσης σε όλους τους τομείς και αυτό γίνεται κατά την άποψή μας για τους παρακάτω λόγους:

**Έντονος ανταγωνισμός** μεταξύ εταιρειών, συνεπώς μικρά περιθώρια κέρδους και μεγάλο επενδυτικό ρίσκο. Όμως ο περιορισμός του ανταγωνισμού μέσω συμμαχιών μπορεί να οδηγήσει σε ολιγοπώλια μορφή αγοράς, με όλες τις επιπτώσεις που αυτό συνεπάγεται!

**Μεγάλα επενδυτικά προγράμματα** απαιτούν υψηλά κεφάλαια, συνεπώς η εύρεση τέτοιων υπέρογκων ποσών απαιτεί συνεργασίες-συγχωνεύσεις.

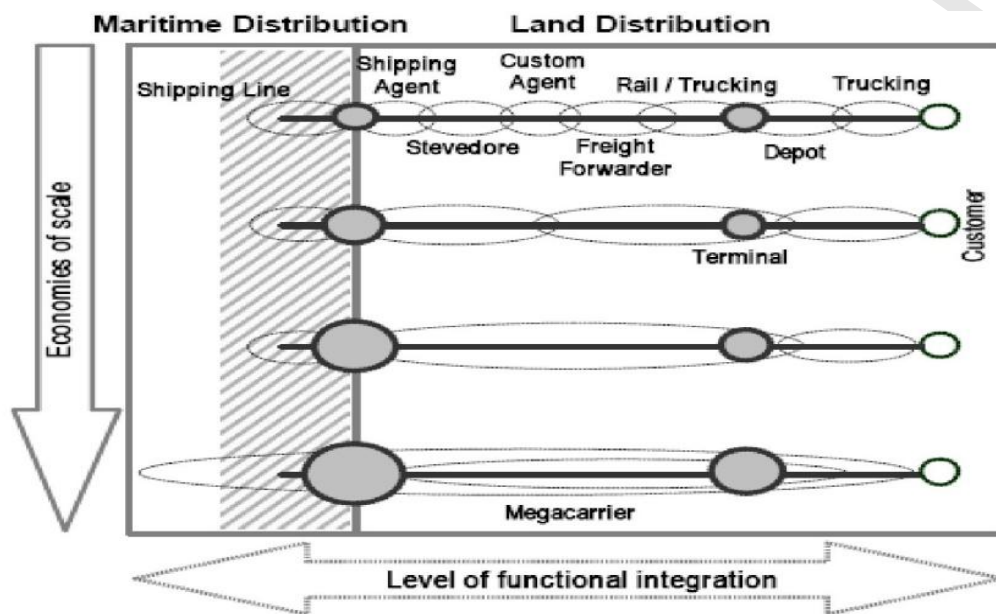
**Τα υψηλά στάνταρ ποιότητας** που θέτουν ορισμένα λιμάνια, δεν μπορούν να επιτευχθούν από εταιρείες που διαθέτουν μικρά κεφάλαια, και στην περίπτωση ναυτιλιακών εταιρειών, πρέπει να υπάρξει οριζόντια ολοκλήρωση, ιδίως στην liner ναυτιλία όπου υπάρχουν τεράστιες απαιτήσεις κεφαλαίου - στοχευόμενες αγορές - υψηλά σταθερά κόστη (85% των εσόδων περίπου). Το υψηλό κόστος δημιουργείται ιδιαίτερα λόγω της αξιοπιστίας - συνέπειας των πλοίων γραμμών, όπου

εκτελούνται δρομολόγια ανεξάρτητων εποχών περιορισμένης ζήτησης (εποχικότητα). Για να αντιληφθούμε καλύτερα το πρόβλημα (κόστους) προκειμένου να καλυφθεί ένα δρομολόγιο Αμερική - Ασία, απαιτούνται 7-8 πλοία, 25 μέρες περίπου ταξίδι και σε περίπτωση που η εταιρεία αποσύρει ένα πλοίο, καταρρέει το σύστημα. Επομένως η ποιότητα είναι πρωταρχικός στόχος στην liner. Συγκεκριμένες ώρες - συγκεκριμένα δρομολόγια.

**Επίτευξη οικονομιών κλίμακας, τεχνολογία και καινοτομία.** Η κοινή χρήση πόρων από διάφορα τμήματα, η διασπορά του σταθερού κόστους και η ελαχιστοποίηση της σπατάλης αποτελούν πλεονεκτήματα. Κάποιες φορές όμως η υψηλή εξειδίκευση μπορεί να οδηγήσει σε περιορισμό της ευελιξίας της εταιρείας-προσαρμογή στις αλλαγές του PESTEL, ακόμη να δημιουργηθούν αντιοικονομικές κλίμακας αφού αυξάνεται η γραφειοκρατία και περιορίζεται η διεύθυνση και ο έλεγχος.

**Στην liner ναυτιλία, υπάρχει μεγάλο σταθερό κόστος, που αναλογεί περίπου στο 80% των εσόδων.** Η ανάγκη επομένως τρόπου περιορισμού του κόστους με παράλληλη βελτίωση της ποιότητας και διατήρηση της ανταγωνιστικότητας των μεγάλων μεταφορέων, οδήγησε στην εισαγωγή και εφαρμογή των logistics. Από την άλλη, τα λιμάνια, προκειμένου να μειώσουν τις καθυστερήσεις, και να διαχειριστούν την μεγάλη απόδοση(throughput) των ετών 2004-2008, ανέπτυξαν συστήματα logistics καθώς και βελτιωμένα πληροφοριακά συστήματα(IT), ώστε να ενημερώνεται ο πελάτης ηλεκτρονικά για την θέση του container, με αποτέλεσμα να περιορίζεται η γραφειοκρατία, αλλά και ο αριθμός των εργαζομένων. Τέλος, η επέκταση των ναυτιλιακών εταιρειών σε όλη την αλυσίδα αξίας, φαίνεται επιτακτική προκειμένου να εξασφαλιστούν οικονομίες κλίμακας, με αποτέλεσμα την βελτίωση της ανταγωνιστικότητας αυτών. Στο παρακάτω σχήμα φαίνονται τα επιχειρήματα που προαναφέρθηκαν.

Σχήμα 4.2: Επέκταση της ναυτιλιακής εταιρείας στην αλυσίδα αξίας



Πηγή: Notteboom & Rodrigue (2008).

#### 4.2 ΑΝΑΛΥΣΗ PESTEL ΣΤΗ LINER ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Η αύξηση του παγκόσμιου στόλου containers, η αύξηση της τιμής του πετρελαίου, τα περιβαλλοντικά πρότυπα που αναδύονται και αυξάνουν τα κόστη για τους μεταφορείς, καθώς και η μείωση επιχειρησιακής ταχύτητας πλοίου, θα επηρεάσουν την κερδοφορία των ναυτιλιακών εταιριών. Η μείωση στα ναύλα, εν συνεχεία θα πιέσει την αγορά να εξισορροπήσει το πρόβλημα υπερπροσφοράς, η διόρθωση όμως φαίνεται να μην γίνεται στο κοντινό μέλλον. Τα παραπάνω αποτελούν ένα επιπλέον λόγο που οι εταιρίες τακτικών γραμμών θα οδηγηθούν σε αύξηση της μεταφόρτωσης, αλλά και πιθανώς να στραφούν σε λιμάνια με μικρότερο κόστος. Την περίοδο 2004-2008, οι μεγάλες εταιρίες, που δρουν και ως διαχειριστές τερματικών, πραγματοποίησαν μεγάλες επενδύσεις σε λιμενικές υποδομές, προκειμένου να μειώσουν τις καθυστερήσεις, όταν η ζήτηση για containers ήταν πολύ μεγάλη. Η πτώση της ζήτησης, θα εξυπηρετείται πιο εύκολα από τα λιμάνια, καθώς έχουν βελτιωμένες υποδομές.

Σχήμα 4.3: Εξωτερικό περιβάλλον Liner ναυτιλίας



Πηγή: Ίδια επεξεργασία/Στοιχεία εργασίας

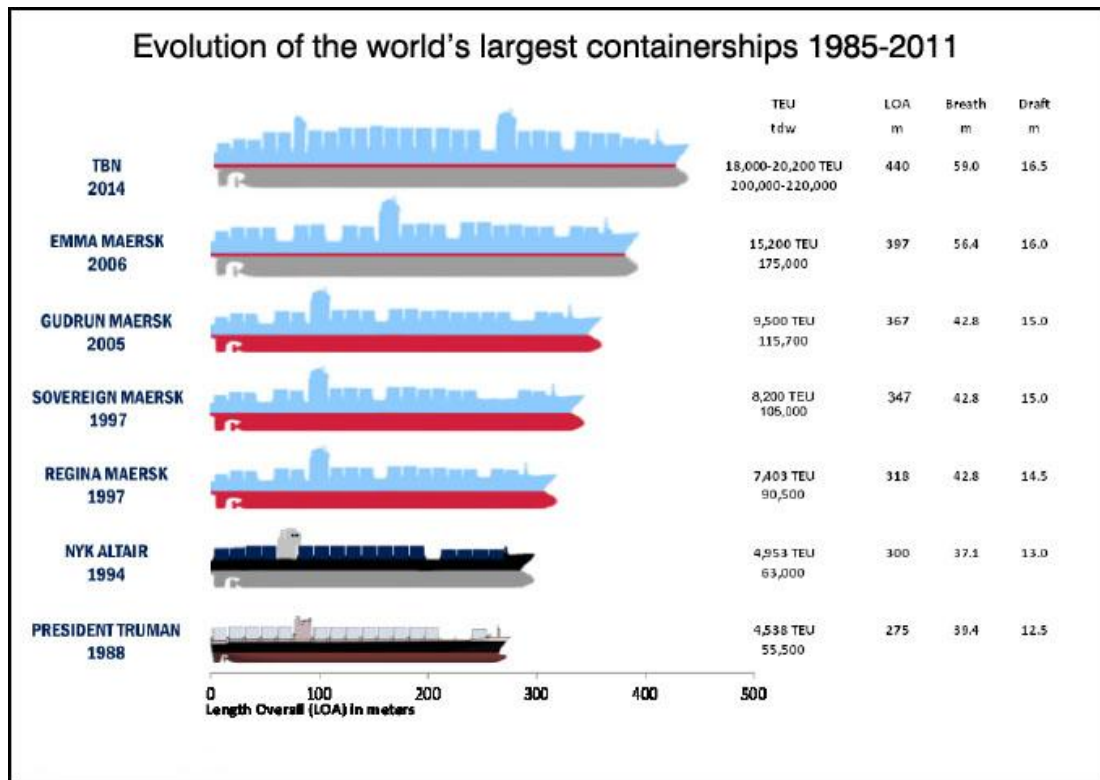
#### 4.2.1 ΜΕΓΕΘΥΝΣΗ ΠΛΟΙΩΝ

Εξαιτίας της ισχυρής ανάπτυξης του παγκόσμιου εμπορίου μεταξύ 2004-2008, πολλές ναυτιλιακές εταιρίες τακτικών γραμμών, προχώρησαν σε ανανέωση του στόλου τους με φιλόδοξα σχέδια για το μέλλον. Σύμφωνα με την Alphaliner(2007), 2622 πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων απασχολούνταν στο θαλάσσιο εμπόριο, σε παγκόσμιο επίπεδο, στις αρχές του 2000, παρέχοντας συνολική χωρητικότητα 4,51 εκατομμύρια TEU. Από τις αρχές του 2007, ο αριθμός των πλοίων ανέβηκε στα 3950, με συνολική μεταφορική ικανότητα 9,58 εκατομμύρια TEU. Ως εκ τούτου, η μεταφορική ικανότητα διπλασιάστηκε μέσα σε επτά χρόνια, παρουσιάζοντας ετήσια αύξηση περίπου 11%. Βάση των παραγγελιών, αναμένεται να προστεθούν στο στόλο περίπου 5200 πλοία μετά το 2010, παρέχοντας συνολική μεταφορική χωρητικότητα 14,07 εκατομμύρια TEU(world shipping council, 2011). Αυτό αντιστοιχεί σε αύξηση κατά 50%. Λαμβάνοντας υπόψη την ανάγκη για εξοικονόμηση κόστους στις θαλάσσιες μεταφορές (οικονομίες κλίμακας),



πολλές ναυτιλιακές εταιρίες επένδυσαν σε μεγάλα πλοία όπως Post-panamax(5000 και άνω TEU). Περίπου τα 78 από αυτά τα πλοία, έχουν μεταφορική ικανότητα 464.000 TEU το 2000. Σήμερα ο αριθμός των post panamax ξεπερνάει τα 520, με μεταφορική ικανότητα 3,5 εκατομμύρια TEU περίπου.

Πίνακας 5.1 : Μέσος όρος μεγέθους πλοίων στις κύριες εμπορικές γραμμές



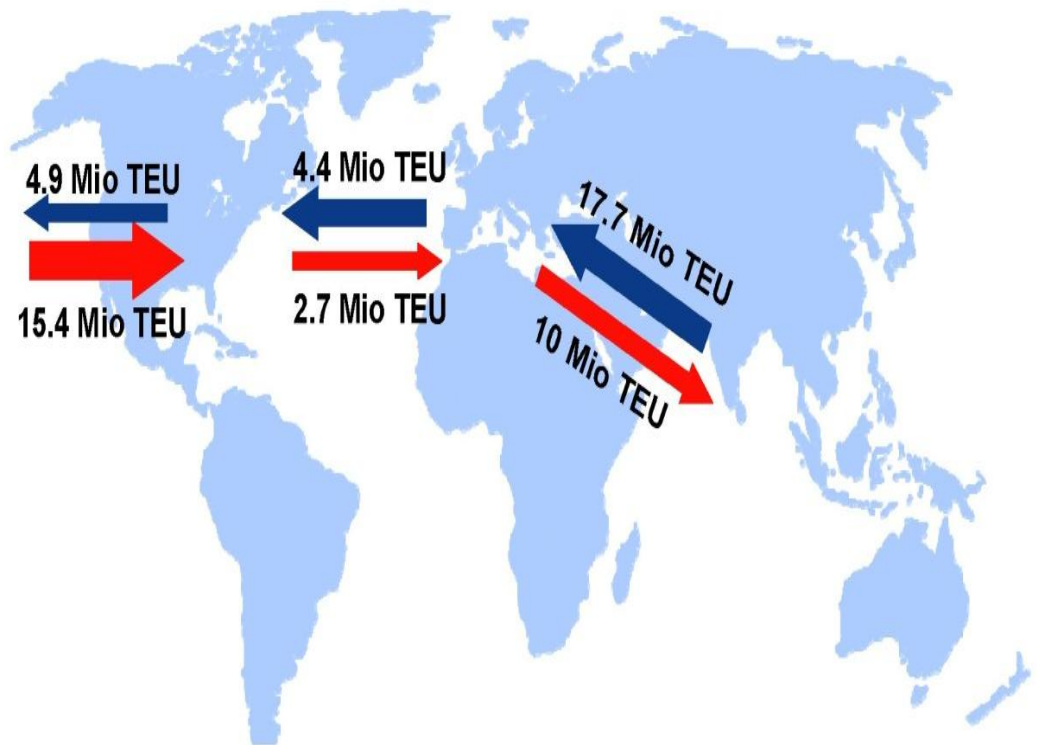
Πηγή: Alphaliner, 2011

#### 4.2.2 ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΑΝΙΣΟΡΡΟΠΙΑ

Ένα σημαντικό πρόβλημα που αντιμετωπίζουν οι κύριοι διαχειριστές τερματικών, αποτελεί το κόστος διαχείρισης των κενών εμπορευματοκιβωτίων. Όπως φαίνεται και από το παρακάτω σχήμα, εξάγονται από την Ασία 17,7 εκατομμύρια TEU, και επιστρέφουν γεμάτα 10 εκατομμύρια. Συνεπώς, υπάρχει μια εμπορική ανισορροπία μεταξύ Δύσης και

Ανατολής. Προκειμένου να επιτευχθούν οικονομίες κλίμακας οι εταιρίες έχουν προχωρήσει σε υπερμεγέθη πλοία. Η όλο και μεγαλύτερη διόγκωση πλοίων, φαίνεται να αυξάνει την ανάγκη μεταφόρτωσης (Deutsche bank, 2011).

Χάρτης 4.2 :Εμπορική Ανισορροπία μεταξύ Ανατολής και Δύσης



Πηγή: Drewry Shipping Consultants (2007) and UNCTAD (2008)

#### 4.2.3 ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ MARCO POLO

Από το 2001, η ευρωπαϊκή επιτροπή, έχει στρέψει το ενδιαφέρον της, προς την στροφή μέρους των οδικών εμπορευματικών μεταφορών στις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων, τις σιδηροδρομικές μεταφορές και τις εσωτερικές πλωτές μεταφορές. Το 2003 (Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1382/2003), εισήγαγε το πρόγραμμα Marco polo, το

2006 παρουσίασε το πρόγραμμα Marco polo 2. Το 2011(Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1692/2006 ), η επιτροπή ανακοινώνει το Πρόγραμμα blue belt, όπου περιορίζεται σε μια "μπλε ζώνη" η γραφειοκρατία-διοικητική επιβάρυνση, προκειμένου να ενθαρρύνουν την αύξηση της ναυτιλίας μικρών αποστάσεων.

#### 4.2.4 ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΑ ΠΡΟΤΥΠΑ

Στα σημαντικά ζητήματα προστασίας του περιβάλλοντος τα οποία δημιουργεί σε παγκόσμιο και/ή τοπικό επίπεδο η αυξημένη οικονομική δραστηριότητα, έχουν προστεθεί σημαντικά θέματα τα οποία αφορούν την σχέση λιμένων και περιβάλλοντος. Τα θέματα αυτά σχετίζονται με την ανάπτυξη της περιοχής του λιμένα (επέκταση, εκβάθυνση κ.λπ.), τις αυξημένες δραστηριότητες των μισθωτών των τερματικών σταθμών και των παροχών των λιμενικών υπηρεσιών, τη σύνδεση λιμένα και πόλης και στον ρόλο των κοινωνικών εταίρων στην ανάπτυξη των λιμένων. Όλα αυτά συνυπάρχουν με το υψηλό κόστος των λιμενικών έργων, και τις αθρόες επενδύσεις οι οποίες πραγματοποιούνται σε δυναμικές συνθήκες αβεβαιότητας της αγοράς των λιμενικών υπηρεσιών.

Τα σημαντικότερα περιβαλλοντικά προβλήματα που παράγονται από την ενίσχυση της λιμενικής δραστηριότητας περιλαμβάνουν τα εξής:

- Παραγωγή απορριμμάτων και απόβλητων
- Επιδράσεις στους φυσικούς οικοτόπους - με δυο ειδών δραστηριότητες να μπορούν να οδηγήσουν στην καταστροφή των οικοτόπων αυτών, η εκβάθυνση του πυθμένα του λιμένα και η ανάπτυξη λιμενικών υποδομών αντίστοιχα.
- Εκπομπές ρυπογόνου σκόνης (θειούχο διοξείδιο) και επιδείνωση της ποιότητας του αέρα - π.χ. οι μηχανές των πλοίων εκπέμπουν θειούχο διοξείδιο, οξέα αζώτου και γενικά κατάλοιπα.
- Ενίσχυση του θορύβου - η οποία δημιουργεί πρόβλημα στην ποιότητα διαβίωσης των κατοίκων της πόλης του λιμένα, ενώ επιπλέον διαταράσσει τη θαλάσσια ζωή.

Ενδεικτικό παράδειγμα αποτελεί το μεγαλύτερο επενδυτικό σχέδιο που βρίσκεται σε εξέλιξη σε ευρωπαϊκό λιμένα. Η επέκταση Maasvlakte II του λιμένα του Ρότερνταμ προκάλεσε ανησυχίες σχετικά με την επίδραση του έργου στο περιβάλλον, με αποτέλεσμα η έγκριση του να συνοδευθεί από εκτεταμένες μελέτες για την πρόληψη των σχετικών αρνητικών επιπτώσεων. Στην περίπτωση της Μεγάλης Βρετανίας, σημαντικά λιμενικά έργα καλούνται να λάβουν υπόψη τους και την περιβαλλοντική διάσταση. Η δημιουργία του London Gateway (η οποία συμπεριλαμβάνει επτά προβλήτες εμπορευματοκιβωτίων, μια προβλήτα για πλοία ro/ro, βιομηχανική ζώνη και πάρκο logistics) εγκρίθηκε από τις τοπικές αρχές μόνο μετά από δέσμευση σε συγκεκριμένες περιβαλλοντικές προδιαγραφές και σε επενδύσεις στην χερσαία περιοχή ώστε να μην επιβαρυνθεί η πόλη του Λονδίνου. Η πρόταση δημιουργίας καινούργιου σταθμού εμπορευματοκιβωτίων στο Southampton ακυρώθηκε για περιβαλλοντικούς λόγους, ενώ οι αντίστοιχες επενδύσεις στο Harwich και Felixstowe τεθήκαν υπό αυστηρό έλεγχο.

Στους λιμένες των ΗΠΑ, έχουν ήδη αρχίσει να εφαρμόζονται περιβαλλοντικά προγράμματα, με πρωτοπόρα παραδείγματα τους λιμένες Long Beach και Los Angeles. Στο Los Angeles το εφαρμοζόμενο από το 2003 Σύστημα Περιβαλλοντικής Διαχείρισης Λιμένα οδηγεί στη μείωση των επιβαρύνσεων του περιβάλλοντος από τη λειτουργία του λιμένα, ενώ αυξάνει την αποτελεσματικότητα της λειτουργίας του. Παράλληλα, έχουν ξεκινήσει προγράμματα όπως η χρήση του σιδηροδρόμου για βελτίωση της ποιότητας του αέρα, η εκβάθυνση του καναλιού ώστε να αυξηθεί το μέγεθος των πλοίων και να μειωθεί ο αριθμός τους, και αντίστοιχα οι ρύποι που εκπέμπονται. Η ειδική τιμολόγηση των λιμενικών υπηρεσιών προς πλοία, τα οποία χρησιμοποιούν «περιβαλλοντικά φιλικά» καύσιμα περιλαμβάνεται στις υπό διαμόρφωση πολιτικές. Το 2002, υπεγράφη συμφωνία με το λιμένα της Σαγκάης, προκειμένου να υπάρξει ανταλλαγή τεχνογνωσίας για την βελτίωση της ποιότητας του αέρα και των υδάτων.

Ο λιμένας του Long Beach παρουσιάζει ένα ιστορικό εφαρμογής προγραμμάτων προστασίας του περιβάλλοντος με στόχο τον «πράσινο λιμένα» (green port). Πρόκειται για μια επιθετική, εκτεταμένη και συντονισμένη προσέγγιση ώστε να μειωθούν οι αρνητικές επιδράσεις που προκαλούν οι λιμενικές εργασίες. Οι πέντε κατευθυντήριες αρχές της «πράσινης λιμενικής πολιτικής» που υιοθετήθηκε το 2005 ως οδηγός λήψης αποφάσεων και θεσμικό πλαίσιο για φιλικές προς το περιβάλλον λειτουργίες του λιμένα είναι:

- Η προστασία της ευρύτερης κοινότητας από επιβλαβείς για το περιβάλλον επιδράσεις από τις λιμενικές εργασίες.
- Η ανάδειξη του λιμένα ως 'ηγέτη' στην περιβαλλοντική διαχείριση και συμμόρφωση.
- Η προώθηση της βιώσιμης ανάπτυξης.
- Η χρήση της διαθέσιμης τεχνολογίας για να αποφευχθούν ή να μειωθούν οι επιπτώσεις στο περιβάλλον.
- Η συνεργασία με την ευρύτερη κοινωνία για την εκπαίδευση και ευαισθητοποίησή της σε σχετικά θέματα με το περιβάλλον.

Η πολιτική αυτή περιλαμβάνει έξι βασικά προγράμματα, καθένα από τα οποία στοχεύει σε συγκεκριμένο στόχο, όπως αέρας, νερό, πανίδα, απόβλητα, ενεργοποίηση της κοινότητας και βιώσιμη ανάπτυξη αντίστοιχα.

Το ευρωπαϊκό λιμενικό σύστημα αναπτύσσεται λόγω της ολοένα και περισσότερο παγκοσμιοποιημένης οικονομίας και λόγω της διεύρυνσης της ευρωπαϊκής αγοράς. Η ανάπτυξη αυτή καλείται να λάβει υπόψη της και την περιβαλλοντική διάσταση. Ανάμεσα στις καθοριστικές δυνάμεις για την μελλοντική ανάπτυξη των λιμένων αναμένεται να είναι η μεγαλύτερη ευαισθησία απέναντι στις απόψεις της κοινής γνώμης, στον κοινωνικοοικονομικό ρόλο τους, και ιδιαίτερα στην βιώσιμη κινητικότητα ως παράγοντα ανταγωνιστικότητας. Τα περιβαλλοντικά κριτήρια στα οποία αναπτυξιακά και επενδυτικά προγράμματα των λιμένων θα είναι κρίσιμης σημασίας παράγοντες όχι μόνο για την ανάπτυξη των ίδιων των λιμένων αλλά και την ποιότητα ζωής

στις πόλεις που συνδέονται με τους Ευρωπαϊκούς λιμένες. Η ανάγκη για την ανάπτυξη του κατάλληλου νομοθετικού πλαισίου είναι ήδη προφανής και βρίσκεται σε εξέλιξη.

#### 4.3 ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΠΟΙΗΣΗΣ ΣΤΑ ΛΙΜΑΝΙΑ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ CONTAINER.

Οι ευρωπαϊκοί λιμένες αντιμετωπίζουν σήμερα πολλές και ποικίλες προκλήσεις. Η αύξηση του παγκόσμιου εμπορίου και της θαλάσσιας κυκλοφορίας, η ενίσχυση της μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων με την χρήση της μεταφόρτωσης, η αύξηση του μεγέθους των είτε λιμενικές αρχές είτε πάροχοι λιμενικών υπηρεσιών, αναπτύσσουν και πραγματοποιούν μεγάλα επενδυτικά σχέδια με στόχο την επέκταση, βελτίωση και τον εκσυγχρονισμό των υποδομών τους. Ο στόχος τους είναι να διαχειριστούν ακόμα μεγαλύτερους όγκους φορτίων με μεγαλύτερη αποτελεσματικότητα και ταχύτητα σε μια συντονισμένη προσπάθεια να αντιμετωπιστεί και το πρόβλημα της συμφόρησης στους Λιμένες.

Οι τάσεις ‘μεγέθυνσης’ των λιμένων συνοδεύονται από σημαντικές επιπτώσεις στο περιβάλλον. Το γεγονός αυτό έχει ως αποτέλεσμα να αναπτύσσονται τόσο σε εθνικό όσο και σε Ευρωπαϊκό επίπεδο ρυθμιστικές παρεμβάσεις με στόχο την ενίσχυση της περιβαλλοντικής διάστασης των λιμενικών πολιτικών. Η σχετική περιβαλλοντική νομοθεσία αποσκοπεί στο να εξασφαλίσει τον αειφόρο χαρακτήρα των λιμένων και να εγγυηθεί την βιώσιμη ανάπτυξη στην Ευρώπη αλλά και στις γειτονικές παράκτιες περιοχές. Η πρόοδος σε ορισμένα θέματα Κοινοτικών πολιτικών περιβαλλοντικής διαχείρισης είναι αρκετά σημαντική. Σε άλλες περιπτώσεις υπάρχουν σημαντικά ερωτηματικά, ενώ είναι γεγονός ότι οι περιβαλλοντικοί περιορισμοί στα λιμενικά έργα έχουν οδηγήσει συχνά σε πολύπλοκες διαδικασίες. Οι ίδιες οι λιμενικές αρχές, μέσω του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Θαλάσσιων Λιμένων (European Sea Ports Organisation -

ESPO) αναπτύσσουν τις δικές τους πρακτικές αυτό-ρύθμισης ενώ παράλληλα παρεμβαίνουν ενεργά στην διαμόρφωση των Κοινοτικών πολιτικών.

Υπό το πρίσμα της περιγραφής των σημαντικών συνεπειών της ανάπτυξης των λιμενικών βιομηχανιών για το περιβάλλον, στο άρθρο αυτό αναλύονται οι σημαντικές πτυχές της περιβαλλοντικής διάστασης της υφιστάμενης Ευρωπαϊκής Λιμενικής Πολιτικής (ΕΛΠ), καθώς και η διαφαινόμενη ενίσχυση της διάστασης αυτής στα πλαίσια της υπό διαβούλευση αναθεώρησης του περιεχομένου της, η οποία ξεκίνησε τον Οκτώβρη του 2007.

Η Σχέση μεταξύ των λιμένων και του εμπορίου είναι άμεση. Όπως κατέρρευσε το εμπόριο μετά το 2008, έτσι περιορίστηκαν και οι όγκοι εμπορευματοκιβωτίων που διέρχονται από τα λιμάνια. Μεταξύ 2008 και 2009, 17 από τα 20 μεγαλύτερα λιμάνια διαχείρισης εμπορευματοκιβωτίων (containers) σημείωσαν αρνητική ανάπτυξη σε σχέση με το προηγούμενο έτος (Notteboom et al., 2009) συμπεριλαμβανομένων μεγάλων λιμανιών όπως του Rotterdam και της Shanghai. Ωστόσο, τα λιμάνια αυτά, από τότε έχουν καταφέρει να βγουν από την ύφεση, και χρησιμοποιήθηκαν ως gateway λιμάνια. Παρόλα αυτά, όπου η ισχυρή σχέση μεταξύ λιμένων και ενδοχώρας απουσιάζει, τα πράγματα εξελίχθηκαν διαφορετικά. Η οικονομική ανάπτυξη πριν από την κρίση, οδήγησε σε αύξηση της ζήτησης για λιμενικές υποδομές σε σημαντικές τοποθεσίες ανά τον κόσμο, όπου βρίσκονταν σε θαλάσσιες οδούς με μεγάλη εμπορική κίνηση, με αποτέλεσμα να δέχονται μεγάλο όγκο εμπορευματοκιβωτίων και να τα μεταφορτώνουν σε μικρότερα πλοία σε ελάχιστο χρόνο. Αυτό συμβαίνει και στα λιμάνια της Μεσογείου, όπου εξειδικευμένοι λιμένες μεταφόρτωσης άκμασαν στη διαδρομή μεταξύ Ασίας και Βόρειας Ευρώπης, με τα Ισπανικά, Ιταλικά και Γαλλικά λιμάνια να αντιμετωπίζουν ισχυρό ανταγωνισμό από τα λιμάνια της Βόρειας Αφρικής, Tangier med και Port Said, που φαίνεται να ανανεώνονται με γρήγορο ρυθμό. Ωστόσο, όταν οι εμπορικές ροές περιορίστηκαν, το επιχειρηματικό μοντέλο που στηρίζεται στην απόκτηση μεγαλύτερου μεριδίου ως προς τον τομέα της μεταφόρτωσης, έδειξε την αδυναμία του. Η κίνηση εμπορευματοκιβωτίων περιορίστηκε με αποτέλεσμα οι εξοπλισμοί των λιμένων να μην χρησιμοποιούνται. Το λιμάνι της Ιταλίας, Gioia Tauro, ένα από τα μεγαλύτερα εμπορικά λιμάνια της Μεσογείου, είδε την απόδοση σε εμπορευματοκιβώτια να πέφτει κατά 17,6% το 2009, και

σημείωσε περαιτέρω πτώση το 2010, ενώ το λιμάνι της Barcelona, παρουσίασε πτώση 29,9% την ίδια περίοδο (World Port Ranking, 2009)

#### 4.4 ΕΠΙΔΡΑΣΗ ΤΗΣ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΠΟΙΗΣΗΣ ΣΤΗ LINER & BULK ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Τα χαρακτηριστικά της Bulk ναυτιλίας μπορούν να συνοψιστούν στα εξής:

- 1) Αποτελεί ευέλικτη μορφή αγοράς, καθώς ο πλοιοκτήτης μπορεί να αλλάζει αγορά που θα δραστηριοποιείται το πλοίο του. Π.χ. τα υψηλά περιβαλλοντικά πρότυπα (περιορισμένοι ρύποι) που έχει εφαρμόσει η Ε.Ε., περιορίζουν την προσέλευση πλοίων που δεν τηρούν τα πρότυπα.
- 2) Περιορισμένο κεφάλαιο έναρξης ναυτιλιακής, συνεπώς και μειωμένο ρίσκο.
- 3) Αποτελεί μορφή ανταγωνιστικής αγοράς (πολλοί παίκτες).

Τα χαρακτηριστικά στοιχεία της Liner ναυτιλίας μπορούν να συνοψιστούν στα εξής:

- 1) Υψηλά σταθερά κόστη, υψηλό κεφάλαιο έναρξης, υψηλό ρίσκο.
- 2) Περιορισμένη ευελιξία στις αλλαγές του P.E.S.T.E.L.
- 3) Αποτελεί ολιγοπώλια μορφή αγοράς, με υψηλή συγκέντρωση (οριζόντια και κάθετη ολοκλήρωση).
- 4) Στηρίζεται στην ποιότητα και συνέπεια του συστήματος μεταφοράς, αναπτύσσοντας προηγμένες υπηρεσίες logistics, ώστε να μειώσει τα κόστη.
- 5) Λόγω υψηλής συγκέντρωσης, και δημιουργίας καρτέλ, οι εταιρείες του κλάδου, διαθέτουν μεγάλη διαπραγματευτική ισχύ έναντι των κρατών, και επηρεάζουν τις θαλάσσιες γραμμές εμπορίου.

Παρακάτω θα παρουσιάσουμε σε βήματα τις επιδράσεις της παγκοσμιοποίησης στο Διεθνές εμπόριο, στους δύο κλάδους της εμπορικής ναυτιλίας, και τέλος στη λιμενική βιομηχανία.



## Βήμα 1

Σχήμα 4.4 Επιδράσεις Παγκοσμιοποίησης



Πηγή: (Στοιχεία της εργασίας, βλέπε κεφ.1)

Ο συνδυασμός τεχνολογικής προόδου, χαμηλότερου κόστους μεταφορών και απελευθέρωσης των πολιτικών τόσο στην Ευρωπαϊκή Ένωση όσο και παγκοσμίως έχει οδηγήσει στην αύξηση των εμπορικών και χρηματοπιστωτικών ροών μεταξύ των χωρών, με σημαντικές επιπτώσεις στη λειτουργία της οικονομίας της ΕΕ. Η παγκοσμιοποίηση, παράλληλα με τα τεράστια οφέλη και τις ευκαιρίες που προσφέρει, υποχρεώνει την Ευρώπη να αντιμετωπίσει έντονο ανταγωνισμό τόσο από τις οικονομίες χαμηλού κόστους, όπως η Κίνα και η Ινδία, όσο και από οικονομίες που επικεντρώνονται στην καινοτομία, όπως οι ΗΠΑ.

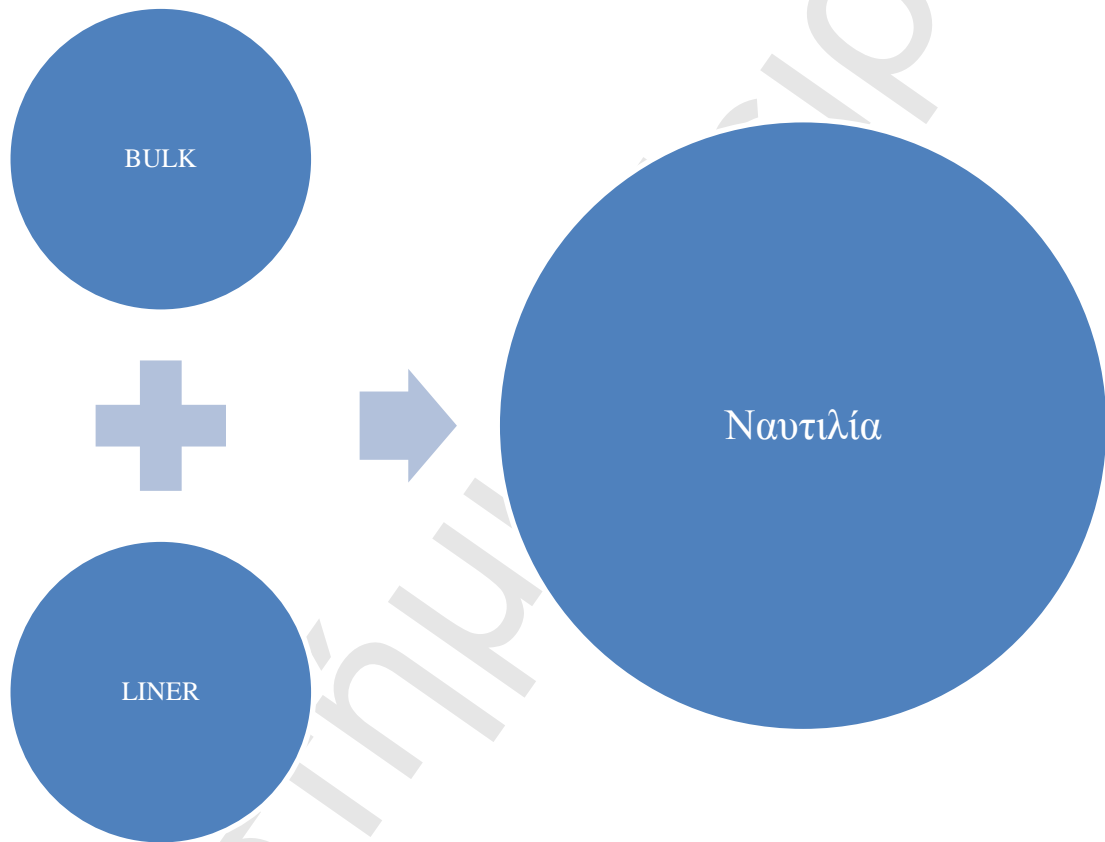
Η Παγκοσμιοποίηση έχει θετική επίδραση στο θαλάσσιο εμπόριο, καθώς με την μεταφορά τεχνολογίας, αυξάνεται η ζήτηση από τα αναπτυσσόμενα κράτη σε πρώτες ύλες, ώστε να δημιουργήσουν παραγωγικές μονάδες(ήτοι να αυξήσουν τις εξαγωγές τους).

Τα τελευταία 40 χρόνια, οι αναπτυσσόμενες οικονομίες εξάγουν περισσότερο όγκο αγαθών από ότι εισάγουν. Την ίδια στιγμή όμως, ο όγκος των εισαγωγών όλο και αυξάνει με αποτέλεσμα να λάβει τιμές ανάλογες των εξαγωγών. Το συγκεκριμένο γεγονός αντικατοπτρίζει την εξέλιξη του συστήματος της παγκόσμιας παραγωγής, βάσει του οποίου η παραγωγή βιομηχανικών προϊόντων πραγματοποιείται σε απομακρυσμένες από τα καταναλωτικά κέντρα, αναπτυσσόμενες χώρες, εντοπίζοντας ιδιαίτερη αύξηση των ενδο - εταιρικών μεταφορών ημικατεργασμένων αγαθών τα οποία χρησιμοποιούνται για την παραγωγή τελικών προϊόντων.

Στην διατήρηση των υψηλών τιμών του όγκου του θαλάσσιου εμπορίου, συντέλεσε η έντονη βιομηχανική ανάπτυξη των αναδύομενων αναπτυσσόμενων χωρών καθώς και η ζήτηση αυτών για πρώτες ύλες. Με τη σειρά τους τα έσοδα από την βιομηχανοποίηση και ανάπτυξη των συγκεκριμένων οικονομιών αύξησαν την καταναλωτική δύναμη του πληθυσμού, με αποτέλεσμα την παράλληλη αύξηση της ζήτησης για βιομηχανικά και καταναλωτικά προϊόντα.

## Βήμα 2

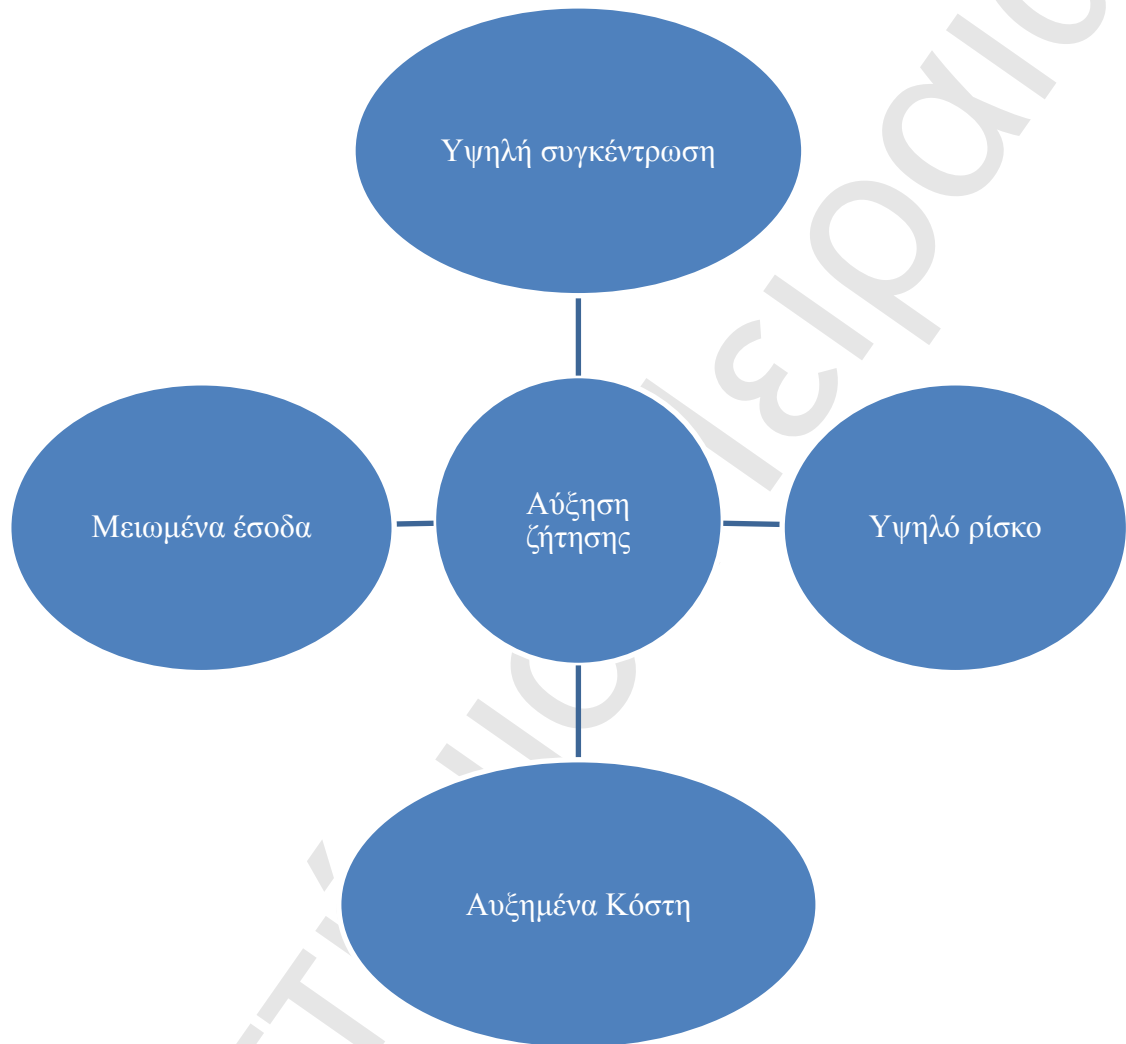
Σχήμα 4.5 Τομείς εμπορικής Ναυτιλίας



Πηγή: (στοιχεία εργασίας ,βλέπε κεφ. 3)

### Βήμα 3

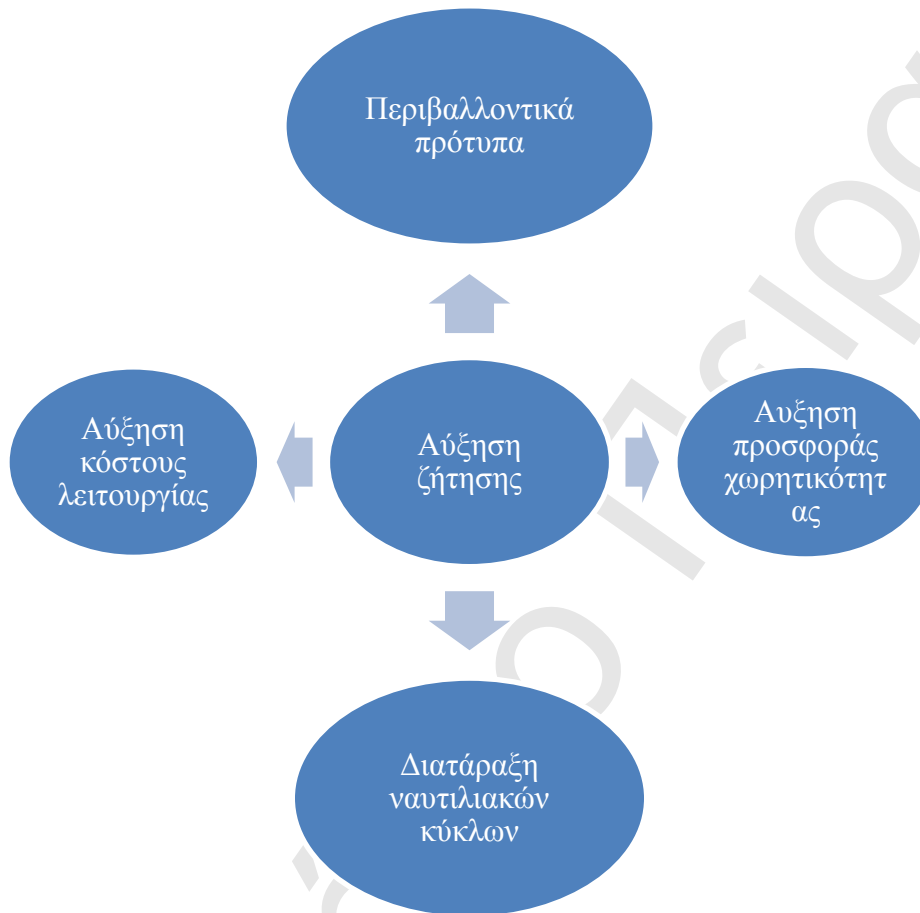
Σχήμα 4.6 Επιπτώσεις παγκοσμιοποίησης στη Liner ναυτιλία.



Πηγή: (Στοιχεία εργασίας, βλέπε κεφ. 4)

#### Βήμα 4

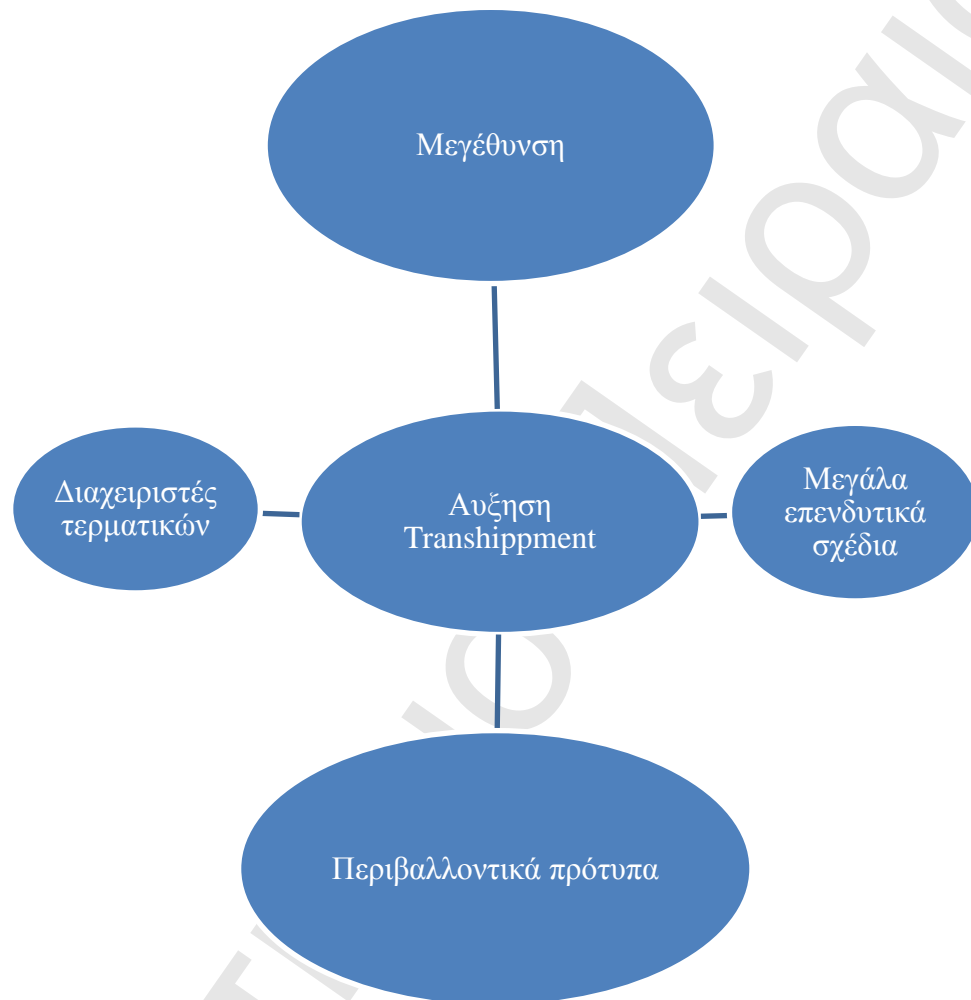
Σχήμα 4.7 Επιπτώσεις παγκοσμιοποίησης στη bulk ναυτιλία



Πηγή: (Στοιχεία εργασίας, βλέπε κεφ. 4)

Βήμα 5:

Σχήμα 4.8 Επιπτώσεις παγκοσμιοποίησης στα Λιμάνια

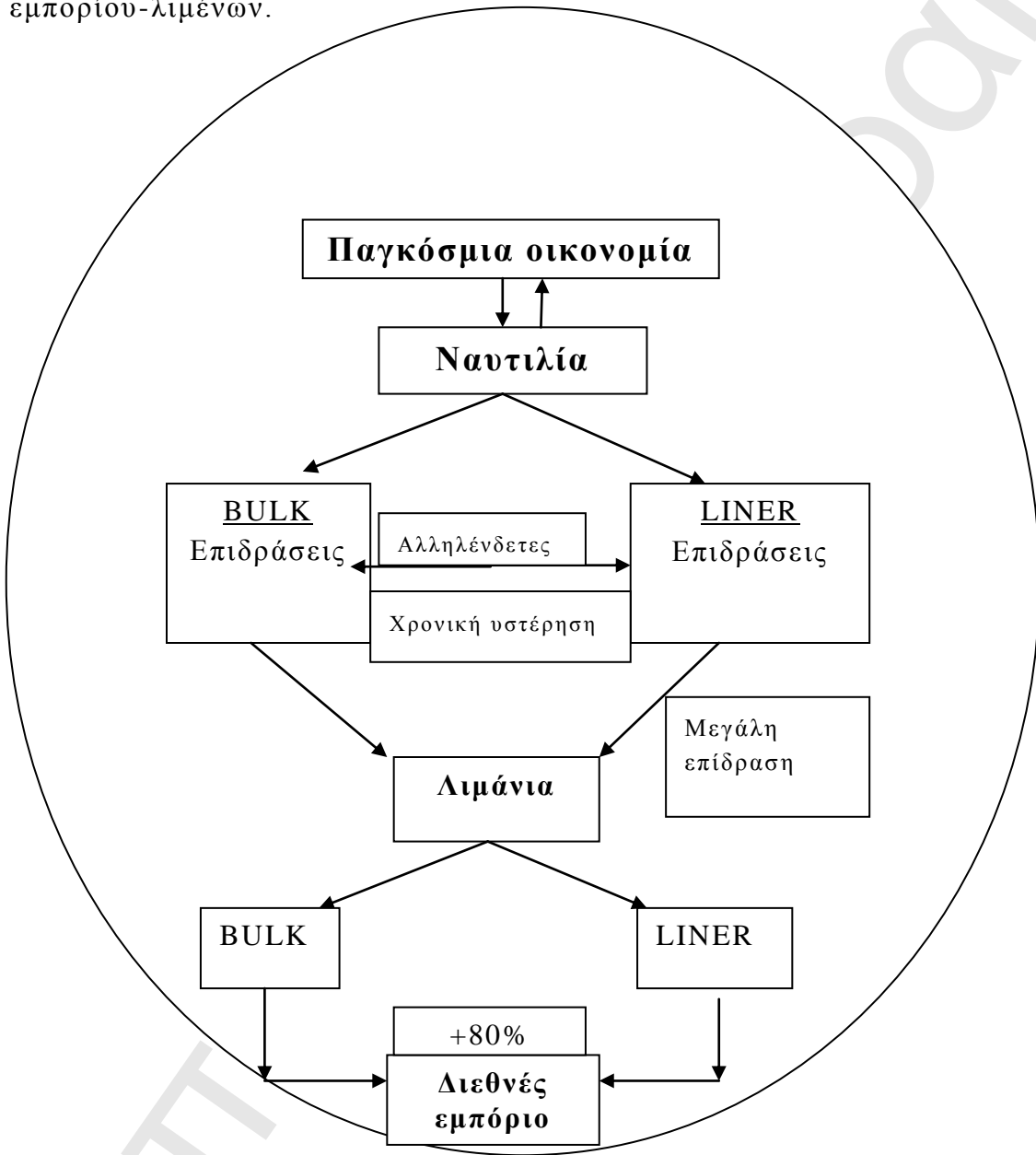


Πηγή: (Στοιχεία εργασίας, βλέπε κεφ. 4)

Η παγκοσμιοποίηση προσφέρει τη δυνατότητα σε επιχειρήσεις να αντλήσουν κεφάλαια από νέες αγορές. Στη ναυτιλία, αυτό είχε ως αποτέλεσμα, να υπάρχει εύκολη πρόσβαση σε χρηματοδότηση πλοίων, συνεπώς οδήγησε σε αύξηση της παγκόσμιας χωρητικότητας dwt, που είχε ως αποτέλεσμα (δεδομένης της πτώσης της ζήτησης) να μειωθούν τα ναύλα, και να επηρεάσει την ναυτιλία Bulk. Με το άνοιγμα των αγορών αυξήθηκαν οι χρηματοπιστωτικές ροές μεταξύ των χωρών, με σημαντικές επιπτώσεις στη λειτουργία των οικονομιών. Πλέον, δημιουργείται ένα domino οικονομικών επιπτώσεων, που συμπαρασύρει οικονομίες. Όλα αυτά επιδρούν στην απρόβλεπτη κατάσταση που διέπει τους ναυτιλιακούς κύκλους. Αυτό δημιουργεί επιπτώσεις στην ναυτιλία Bulk, καθώς παρατηρείται ένα κλίμα αβεβαιότητας στον κλάδο, με περιορισμό της χρηματοδότησης από τράπεζες και αδυναμία ανάληψης επιχειρηματικών ενεργειών από τους πλοιοκτήτες ή τους Asset players. Ως αποτέλεσμα, να υπάρχει μια πτώση της ζήτησης για θαλάσσιες μεταφορές(κατάρρευση οικονομιών Δυτικού κόσμου) και από την άλλη μια αδικαιολόγητη υπερπροσφορά χωρητικότητας.

Βήμα 6

Σχήμα 4.9: Σχέση παγκόσμιας οικονομίας-ναυτιλίας-Διεθνές εμπόριου-λιμένων.



Πηγή: (Στοιχεία της εργασίας, βλέπε συμπεράσματα)



Η Παγκόσμια οικονομία, κινεί το εμπόριο, όπου στη συνέχεια υπάρχει ζήτηση για θαλάσσιες μεταφορές. Η ναυτιλία, επηρεάζει τις οικονομίες χωρών, μέσω του μεγέθους και της επίδρασης του ναυτιλιακού cluster που δημιουργείται. Δηλαδή, μέσω της απασχόλησης, φορολογίας, χρηματοδότηση πλοίων, μεταφέρεται συνάλλαγμα σε μια χώρα. Στη liner ναυτιλία, φαίνεται να υπάρχει περισσότερη επίδραση στις οικονομίες ορισμένων χωρών, καθώς με την είσοδο των διαχειριστών τερματικών, υπάρχει μια τάση ελέγχου της ολιγοπώλιας αγοράς των containers με αποτέλεσμα να ασκούν επιρροή στον τρόπο διακυβέρνησης των λιμένων, αλλά και στα ίδια τα κράτη καθώς καθορίζουν τις θαλάσσιες γραμμές εμπορίου. Συνεπώς, η ναυτιλία επηρεάζει τα λιμάνια ειδικά στην liner αγορά. Η bulk ναυτιλία, είναι μια ξεχωριστή αγορά, (αν εξαιρέσουμε το υγρό φορτίο, καθώς και τα capesize πλοία), με πολλούς παίκτες να την απαρτίζουν, συνεπώς δεν υπάρχει συγκέντρωση εξουσίας για να περιορίσουν τα κράτη στην επιβολή προτύπων, με αποτέλεσμα να έχουν αυξηθεί τα κόστη λειτουργίας του πλοίου, και αυτά μεταφέρονται στον πλοιοκτήτη –διαχειριστή του πλοίου, ενώ στην liner ναυτιλία, μέσω της οριζόντιας και κάθετης ολοκλήρωσης το κόστος περιορίζεται και μετακυλά σε διάφορους τομείς φτάνοντας πάντα ένα μεγάλο μέρος στον τελικό καταναλωτή.

## ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Η Παγκοσμιοποίηση αποτελεί λοιπόν σήμερα ένα φαινόμενο το οποίο έχει ήδη κυριαρχήσει και συνεχίζει να επεκτείνεται σε όλο και περισσότερες πλευρές της καθημερινής μας ζωής επηρεάζοντάς την ποικιλοτρόπως. Η διαδικασία αυτή δεν είναι νέα. Η πρώτη προσπάθεια πλήρους διεθνοποίησης έγινε κατά το 19<sup>ο</sup> αιώνα, αλλά απέτυχε. Αυτό που είναι σήμερα πρωτοφανές είναι η έκταση που έχει πάρει το φαινόμενο, και βασικός φορέας της όλης διαδικασίας δεν είναι άλλος από τον τομέα της οικονομίας. Ο τρόπος με τον οποίο πραγματοποιείται είναι μέσω της ανάπτυξης και γιγάντωσης των εμπονομαζόμενων πολυεθνικών εταιρειών, οι οποίες στην αναζήτηση της βελτίωσης της ανταγωνιστικότητάς τους (μέσω της μείωσης του λειτουργικού τους κόστους) εκμεταλλεύονται κάθε δυνατότητα που τους προσφέρεται σε οποιοδήποτε σημείο του κόσμου. Σε αυτήν τους την προσπάθεια, αποφασιστικής σημασίας παράγοντας είναι η τεχνολογία και οι ραγδαίες εξελίξεις που αυτή προκαλεί σε όλα τα επίπεδα.

Βεβαίως, σε αυτό το σημείο θα πρέπει να τονιστεί πως όπως και για κάθε φαινόμενο, έτσι και για την παγκοσμιοποίηση οι απόψεις είναι αντικρουόμενες. Από τη μια υπάρχουν οι υποστηρικτές της, οι οποίοι υπερθεματίζουν τα πλεονεκτήματα της, από την άλλη οι πολέμιοι, οι οποίοι τοποθετούνται κριτικά απέναντι της. Υπάρχει και μια τρίτη ομάδα ατόμων οι οποίοι διαφωνούν με την έννοια ως σύνολο και εξακολουθούν να προβάλλουν τον κυρίαρχο ρόλο του εθνικού κράτους. Η ναυτιλία δεν θα μπορούσε και αυτή να μην επηρεαστεί από την παγκοσμιοποίηση. Βέβαια θα πρέπει να πούμε πως η ναυτιλία αποτελούσε ήδη τον πιο διεθνοποιημένο τομέα της οικονομικής δραστηριότητας και επομένως οι νέες εξελίξεις δεν την βρήκαν τελείως απροετοίμαστη.

Κατά την περίοδο 2004-2008, η ναυτιλία βρισκόταν σε ανοδική τροχιά, με αποτέλεσμα να τραβήξει τα βλέμματα αρκετών επενδυτών, καθώς τα κέρδη στον κλάδο είχαν αγγίξει πολύ υψηλά επίπεδα. Θεωρούνταν μια ασφαλή επένδυση, με υψηλές αποδόσεις κεφαλαίου. Τα λιμάνια με την σειρά τους, προκειμένου να ικανοποιήσουν την ολοένα και αυξανόμενη ζήτηση για λιμενικές υπηρεσίες,

πραγματοποίησαν τεράστιες επενδύσεις σε εξοπλισμό, υποδομές, πληροφοριακά συστήματα, συστήματα logistics, ώστε να διατηρήσουν υψηλή ποιότητα υπηρεσιών. Μετά τα μέσα του 2008, άρχισε να γίνεται αντιληπτό, ότι ανακόπτεται η ανοδική πορεία της οικονομίας και κατ' επέκταση της ναυτιλίας, με αποτέλεσμα να υπάρχει ένας τεράστιος αριθμός παραγγελιών στα ναυπηγεία που να επηρεάζει την προσφορά χωρητικότητας, καθώς και να λιγοστεύει η ζήτηση για θαλάσσιες μεταφορές. Αυτό αποτέλεσε γερό πλήγμα για τις ναυτιλιακές εταιρείες τακτικών γραμμών, καθώς και για τους διαχειριστές τερματικών, αφού τα έσοδα φθίνουν, ο ανταγωνισμός οξύνεται, και υπάρχει τεράστια αβεβαιότητα στις αγορές.

Τα λιμάνια, έρχονται αντιμέτωπα με μια σειρά παραγόντων που πηγάζουν από το ευρύτερο εξωτερικό περιβάλλον τους, δηλαδή το πολιτικό, οικονομικό, νομικό, περιβαλλοντικό, τεχνολογικό, με τις επενδύσεις να έχουν περιοριστεί, καθώς η ζήτηση για λιμενικές υπηρεσίες είναι αρκετά χαμηλά. Οι εταιρείες διαχείρισης των λιμένων, στρέφονται σε βραχυχρόνιες στρατηγικές, καθώς υπάρχει μεγάλη ανασφάλεια, και αδυναμία πρόβλεψης των εξελίξεων τόσο στην οικονομία, αλλά και στην ναυτιλία. Συνεπώς, δημιουργείται μια σειρά από απρόβλεπτους παράγοντες που θα επηρεάσουν την φύση και τη λειτουργία των λιμένων, καθώς και την βιωσιμότητά τους.

Τα λιμάνια διαχείρισης container, επηρεάζονται περισσότερο από την liner ναυτιλία. Οι διαχειριστές τερματικών, διαχειρίζονται το 80% του παγκόσμιου τονάζ πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων. Συνεπώς, έχουν επίδραση στον τρόπο λειτουργίας ενός λιμένα, καθώς μπορούν να κάνουν ένα λιμάνι να ανθίσει, όπως και να το αφήσουν να μαραθεί. Με την παγκοσμιοποίηση, αυξήθηκε η ζήτηση για μεταφορές χύμα φορτίων, όπως επίσης και για τελικά προϊόντα (σε containers) με αποτέλεσμα οι δύο αυτοί τομείς της ναυτιλίας να συνδέονται με κάποια χρονική υστέρηση. Πρώτα θα υπάρξει ζήτηση για πρώτες ύλες (τσιμέντο, σιδηρομετάλλευμα, άνθρακα) προκειμένου να δημιουργηθούν κτήρια, σπίτια, εγκαταστάσεις, και έπειτα για τελικά προϊόντα. Τα λιμάνια 4<sup>ης</sup> γενιάς, δρουν σε ένα πολυδιάστατο-δυναμικό περιβάλλον, που επηρεάζεται από τις αλλαγές του P.E.S.T.E.L. Οι παίκτες που απαρτίζουν αυτή την αγορά, ήτοι οι διαχειριστές τερματικών, προσπαθούν να περιορίσουν τα υψηλά κόστη, διατηρώντας την ποιότητα

υπηρεσιών υψηλή. Συνεπώς, η επίδραση της οικονομίας στην Liner ναυτιλία, επηρεάζει πολύ τα λιμάνια διαχείρισης container.

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

## ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

1. Andrew Abel, Ben Bernanke, 2002, *Μακροοικονομική, Τόμος Β'*, Κριτική, Αθήνα
2. Andrew K. Rose, 1991, "The role of exchange rates in a popular model of international trade", *Journal of International Economics*, τόμος 30, 301-316.
3. BIMCO, 2011 "Dry Bulk Shipping", *BIMCO Bulletin*, vol.106, August **2011**.
4. Borger B., Nonneman W., "Statistical Cost Functions for Dry Bulk Carriers".
5. Brewer A. M., Button K. J., Hensher D. A., 2001 «Handbook of Logistics and Supply Chain Management», Pergamon.
6. Brooks M., "Water Transport Systems and Port Developments", *Transportation Engineering and Planning* - vol. 1.
7. Cullinane K. P. B., Khanna M., 2000 "Economies of scale in large containerships: optimal size and geographical implication", *Journal of Transport Geography* **8**, 181 - 195.
8. David Landes, *Ο πλούτος και η φτώχεια των εθνών: Γιατί μερικά έθνη είναι τόσο πλούσια και μερικά τόσο φτωχά*, σ. 579, Λιβάνης, 2005.
9. De Langen 2003, *The Performance of Seaport Clusters*.
10. DSC (2009), *Container Forecast 3Q09*. Drewry Shipping Consultants Ltd. United Kingdom
11. DSC (2008), *Annual Container Market Review and Forecast 2008-09*. Drewry Shipping Consultants Ltd. United Kingdom
12. Deutsche bank 2011, *Container shipping: Successful turnaround*.
13. Ernst & Young 2012, *Euro zone forecast*.
14. European Commission, 2007, "U.S. Barriers to Trade and Investment Report for 2006".

15. European Commission, 2009, Skema-Report: D2.2.2.2 Ports organizational and infrastructure strategies,

16. European Parliament, 2009, the evolving role of EU seaports in global maritime logistics-capacities, challenges and strategies.

17. EVANS J., MARLOW P.,1998 : “Quantitative Methods in Maritime Economics, Management and Marketing”, sel. 234.

18. Fawcett S.E., Mangan G. M., 2002 "The rhetoric and reality of supply chain integration", International Journal of Physical Distribution & Logistics Management, vol. 32, pp. 339 - 61.

19. Frankel J. A., Romer D., 1999 "Does Trade Cause Growth?" American Economic Review 89(3): 379 -99

20. Gregory N. Mankiw, 2002, Μακροοικονομική θεωρία, εκδόσεις Gutenberg, Αθήνα.

21. Hanafy M. 2011, Open med- New scenarios for container traffic in the Mediterranean after the North African crisis, Arab Academy for Science, Technology & Maritime Transport (Egypt)

22. Jozeph Stiglitz, Η μεγάλη αυταπάτη, σ. 66, Λιβάνης, 2003

23. Legrain P.. Open World: The truth about Globalisation, Abacus,. London 2002

24. Review of Maritime Transport 2010, UNCTAD.

25. Rodrigue J.P.,

"Gateways, Corridors and Global Freight Distribution: The Pacific and the North American Maritime/Land Interface".

26. Rodrigue J.P., Browne M., Chapter 10 "International Maritime Freight Transport and Logistics" for Transport Geographies: An Introduction.

27. Rodrigue J.P., Comtois Cl., Slack Br., 2009 «The Geography of Transport Systems”, second edition.

28. Stank T. P., Goldsby T. J., 2000 "A framework for transportation decision making in an integrated supply chain", Supply Chain Management: An International Journal, vol. 5, No. 2, pp .71 -7.

29. Stephen Woolcock, John Romalis, 2003, "Identifying the Relationship between Trade and Exchange Rate Volatility", Chicago GSB

30. Stopford M. (1997), Maritime Economics 2nd edition, Routledge, London.

31.Theodore Cohn, Διεθνής Πολιτική Οικονομία, σ. 402, Gutenberg, 2009

32. Tompkins J., Harmelink D. 2004 «The Supply Chain Handbook», Tompkins Press

33. World shipping council, container supply review, May 2011

34. Wood P.: «Tanker Chartering» (2002, sel. 64, 66, 71),

35.Βλάχος Γ., Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική, Εκδ. Σταμούλης, Αθήνα 2000

36.Βλάχος Γ. /Νικολαΐδης Ε., Βασικές Αρχές Ναυτιλιακής Επιστήμης, Εκδ. J&J Hellas, Πειραιάς 1999

37.Βλάχος Γ., Ναυπηγική Οικονομική και Στρατηγική, Εκδ. J&J Hellas, Πειραιάς 2002

38.Βακόνδιος Ισ., 2006 Διπλωματική Εργασία «Καταγραφή, Τμηματοποίηση και Συμπεριφορική Ανάλυση των Ναυτιλιακών Αγορών», Πανεπιστήμιο Πειραιώς.

39.Γιαννόπουλος Γ., 2005 «Σχεδιασμός των Μεταφορών», εκδ. Επίκεντρο.

40.Γκιζιάκης Κωνσταντίνος, Καρλής Αθανάσιος (2011), Σημειώσεις μαθήματος: Εισαγωγή στις Ναυλώσεις , Πανεπιστήμιο Πειραιά, Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών

41.Διατμηματικό πρόγραμμα μεταπτυχιακών σπουδών 'Σχεδιασμός, Οργάνωση και Διαχείριση Συστημάτων Μεταφορών', Διδακτικές Σημειώσεις Μαθήματος (2010 -

2011) «Οργάνωση και Διαχείριση Θαλάσσιων Μεταφορών και Λιμένων».

42.Ευδαίμων Άννα, 2008 Διπλωματική Εργασία «Η Χρηματοδότηση της Bulk Ναυτιλίας από τα Χρηματοπιστωτικά Ιδρύματα», Πανεπιστήμιο Πειραιώς.

43.Ευστράτιος Β. Αλμπάνης, 2003, *Παγκοσμιοποίηση*, εκδόσεις LIBRO, Αθήνα

44.Ηλίας Καραντώνης, 2005, *Διεθνείς οικονομικές σχέσεις, Τόμος Β*, εκδόσεις Αδελφών Κυριακίδη α.ε., Θεσσαλονίκη

45. Κονταξάκης Γεώργιος, 2010. Διπλωματική: Μοντελοποίηση της ναυλαγοράς ξηρού φορτίου με χρήση τεχνητών νευρωνικών δικτύων λαμβάνοντας υπόψη επιπλέον μακροοικονομικούς παράγοντες.»Εθνικό Μετσόβιο πολυτεχνείο.

46.Παναγιώτης Ρουμελιώτης, 2009, Προς έναν πολυπολικό κόσμο, σ. 208-218, Εκδ. Λιβάνης.

47.Παρδάλη Αγγ. 2011, Σημειώσεις στο μάθημα Οικονομική και Πολιτική λιμένων, Πανεπιστήμιο Πειραιά.

48.*Πουρναράκης Ε. Δ.*, 2004, Διεθνής Οικονομική, μία εισαγωγική προσέγγιση, 3η έκδοση, Αθήνα.

49.Σαμπράκος Ευ., 2001, Εισαγωγή στην Οικονομική των Μεταφορών, Εκδ. Σταμούλη, Αθήνα.

50.Σαμπράκος Ευάγγελος 2009, Ο Τομέας των Μεταφορών & οι Συνδυασμένες Εμπορευματικές Μεταφορές, Εκδόσεις Σταμούλη.

51.Χλωμούδης 2011, Σημειώσεις μαθήματος οργάνωση και διοίκηση λιμένων, Μεταπτυχιακό στη Ναυτιλία, Πανεπιστήμιο Πειραιά



Πανεπιστήμιο Πειραιώς

Πανεπιστήμιο Πειραιώς