

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ



ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ στην ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Η ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΣΧΕΣΗ ΚΙΝΑΣ – ΕΥΡΩΠΗΣ ΚΑΙ Η ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΗΣ ΔΙΑΚΙΝΗΣΗΣ Ε/Κ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΠΕΡΙΟΔΟ 2006-2011: Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ

Αρταβάνη Δέσποινα

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

Πειραιάς
Σεπτέμβριος 2012

ΔΗΛΩΣΗ ΑΥΘΕΝΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

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

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

Τα μέλη της Επιτροπής ήταν:

- Ελευθέριος Θαλασσινός
- Ανδρέας Μερίκας ?
- Ερνέστος Τζαννάτος

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

Ευχαριστίες

Οφείλω ένα μεγάλο ευχαριστώ στον Επιβλέποντα Καθηγητή και Διευθυντή του τμήματος του Μεταπτυχιακού Προγράμματος Σπουδών στη Ναυτιλία, Κύριο Ελευθέριο Θαλασσινό, για την καθοδήγηση, την πολύτιμη βοήθειά του και την αμέριστη συμπαράσταση και κατανόησή του, καθ' όλη τη διάρκεια του προγράμματος και πολύ παραπάνω το διάστημα της εκπόνησης της Διπλωματικής.

Ευχαριστώ επίσης την οικογένειά μου, για την σπουδαία ευκαιρία να συμμετάσχω στο συγκεκριμένο Μεταπτυχιακό Πρόγραμμα, απολαμβάνοντας όλες τις επιπρόσθετες δραστηριότητές του και να δημιουργήσω καλύτερες προϋποθέσεις στην ακαδημαϊκή και επαγγελματική μου εξέλιξη. Και επειδή η ευκαιρία αυτή έγινε εμπιστοσύνη, ευχαριστώ που οι καθηγητές Κύριοι Ανδρέας Μερίκας - Πρόεδρος του Ναυτιλιακού Τμήματος, Ερνέστος Τζαννάτος και Βασίλειος Στυλιανός Τσελέντης μου έδειξαν την εμπιστοσύνη τους στη συνέντευξη. Και φτάνοντας στο τέλος, ευχαριστώ την Τριμελή Επιτροπή που εξέτασε αυτή τη δουλειά επισφραγίζοντας τη λήξη του ΠΜΣ στη Ναυτιλία.

Νιώθω ήδη πολύ τυχερή για τις γνώσεις, τις εμπειρίες και τους ανθρώπους που γνώρισα και συνάντησα, Καθηγητές, Διδακτορικούς, Επιστημονικούς Συνεργάτες, Στελέχη του επιχειρηματικού κόσμου της ναυτιλίας στην Ελλάδα και τον κόσμο και Συναδέλφους. Η μεγαλύτερη τύχη όμως, δεδομένων και των συνθηκών της εποχής μας, είναι ότι η έμπνευση δεν έμεινε στην φοιτητική μου ιδιότητα, αλλά έχω την ευκαιρία να αποτυπώνω τούτες τις εμπειρίες και στην επαγγελματική μου ιδιότητα.

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ	8
ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΣΧΗΜΑΤΩΝ.....	9
ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΩΝ.....	110
ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΙΣΤΟΓΡΑΜΜΑΤΩΝ.....	11
ΠΕΡΙΛΗΨΗ.....	12
EXECUTIVE SUMMARY	14
ΕΙΣΑΓΩΓΗ	17
Α΄ ΜΕΡΟΣ.....	30
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1 ^ο	
Η ΜΕΤΑΒΑΣΗ ΤΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ ΤΗΣ ΚΙΝΑ	31
1.1 Η ΑΛΛΩΤΕ ΕΣΩΣΤΡΕΦΗΣ ΚΙΝΕΖΙΚΗ ΑΥΤΟΚΡΑΤΟΡΙΑ	31
1.2 Η ΚΙΝΑ ΠΕΡΝΑ ΣΤΗΝ ΑΠΟΛΥΤΗ ΕΞΩΣΤΡΕΦΕΙΑ.....	32
1.3 Η ΚΙΝΑ ΠΡΟΕΤΟΙΜΑΖΕΙ ΙΔΙΟΝ ΕΛΔΦΟΣ ΚΑΙ ΟΧΙ ΜΟΝΟ	35
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2 ^ο	
ΟΙ ΔΙΜΕΡΕΙΣ ΣΧΕΣΕΙΣ	37
2.1 ΟΙ ΣΧΕΣΕΙΣ ΚΙΝΑΣ ΚΑΙ ΕΥΡΩΠΗΣ.....	37
2.2 ΠΟΛΙΤΙΚΑ ΖΗΤΗΜΑΤΑ.....	40
2.3 ΟΙ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΕΣ ΤΗΣ ΚΙΝΑΣ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΕΥΡΩΠΗ	44
2.4 Η ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΤΗΣ ΚΙΝΑΣ.....	465
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3 ^ο	
Ο ΡΟΛΟΣ ΤΗΣ ΠΑΓΚΟΣΜΙΑΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ.....	51
3.1 ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΑΝΑΠΤΥΞΗ 2007 -2011	51
3.1.1 ΓΙΑ ΤΟ ΕΤΟΣ 2007.....	51
3.1.2 ΓΙΑ ΤΟ ΕΤΟΣ 2008.....	52
3.1.3 ΓΙΑ ΤΟ ΕΤΟΣ 2009.....	54

3.1.4 Η ΚΑΜΨΗ ΤΟΥ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΥ ΕΜΠΟΡΙΟΥ	55
3.1.5 ΓΙΑ ΤΟ ΕΤΟΣ 2010.....	58
3.1.6 ΓΙΑ ΤΟ ΕΤΟΣ 2011.....	59
3.2 ΧΩΡΕΣ BRICs	62
3.2.1 ΟΙ ΧΩΡΕΣ BRIC ΣΗΜΕΡΑ.....	64
3.2.2 Ο ΡΟΛΟΣ ΤΩΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΩΝ BRIC	66
3.2.3 ΟΙ ΧΩΡΕΣ BRICs ΣΤΟ ΜΕΛΛΟΝ	71

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4ο

ΘΑΛΑΣΣΙΟ ΕΜΠΟΡΙΟ ΚΑΙ ΑΓΟΡΑ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΚΙΒΩΤΙΩΝ

2007 – 2011.....	74
------------------	----

Β΄ ΜΕΡΟΣ	81
-----------------------	-----------

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5ο

CONTAINER THROUGHPUT – ΚΑΤΑΓΡΑΦΗ ΔΙΑΚΙΝΗΣΗΣ Ε/Κ.....	822
---	------------

5.1 HAMBURG, ANTWERP, FELIXSTOWE.....	82
---------------------------------------	----

5.2 SHANGHAI & PIRAEUS.....	87
-----------------------------	----

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6ο

ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΚΑΙ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΔΙΑΚΙΝΗΣΗΣ

ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΚΙΒΩΤΙΩΝ ΣΤΟ ΛΙΜΑΝΙ ΤΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ: 2006-2011: ο/d CHINA	922
---	------------

6.1 ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΟΛΠ ΚΑΙ ΣΕΠ 2006-2010	922
--	-----

6.1.1 ΟΛΠ	922
-----------------	-----

6.1.2 ΣΕΠ 2010	988
----------------------	-----

6.2 ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΔΙΑΚΙΝΗΣΗΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΚΙΒΩΤΙΩΝ

ΣΤΟ ΛΙΜΑΝΙ ΤΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ: 2006-2011: ο/d CHINA	106
---	------------

6.3 ΣΧΟΛΙΑΣΜΟΣ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ ΚΑΙ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ 2011.....	Error! Bookmark not defined.21
--	--------------------------------

6.4 ΠΡΟΒΛΕΨΕΙΣ 2012.....	Error! Bookmark not defined.23
--------------------------	--------------------------------

6.5 ΠΡΟΒΛΕΨΕΙΣ 2013.....	Error! Bookmark not defined.24
--------------------------	--------------------------------

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7ο

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

7.1 ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΕΜΠΟΡΙΟ 2011Error! Bookmark not defined.5

7.2 Η ΕΛΕΥΣΗ ΤΗΣ ΚΙΝΑΣ ΣΤΟΝ ΠΕΙΡΑΙΑ.....Error! Bookmark not defined.6

7.2.1 ΑΠΟΘΗΚΕΥΤΙΚΟΣ ΧΩΡΟΣ PCDC SAError! Bookmark not defined.8

7.2.2 ΕΠΕΝΔΥΣΕΙΣ COSCOError! Bookmark not defined.9

7.2.3 ΤΡΕΝΟ.....130

7.2.4 ΝΕΑ ΛΙΜΑΝΙΑ;Error! Bookmark not defined.31

ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΕΙΣ.....Error! Bookmark not defined.34

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ138

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ

Πίνακας 1 – Τα πέντε κυριότερα λιμάνια διαχείρισης εμπορευματοκιβωτίων παγκοσμίως.....22

Πηγές: http://en.wikipedia.org/wiki/List_of_world's_busiest_container_ports,
<http://www.worldshipping.org/about-the-industry/global-trade/top-50-world-container-ports>

Πίνακας 2 – Τα τέσσερα κυριότερα λιμάνια διαχείρισης εμπορευματοκιβωτίων στην Κίνα23

Πηγή: Clarksons-Liner-ports

Πίνακας 3 – Τα κυριότερα ευρωπαϊκά λιμάνια διαχείρισης εμπορευματοκιβωτίων.....24

Πηγή: Clarksons-Liner-ports

Πίνακας 4 – Τα πέντε κυριότερα ευρωπαϊκά λιμάνια διαχείρισης εμπορευματοκιβωτίων.....24

Πηγή:http://www.portofrotterdam.com/SiteCollectionDocuments/top_20_european_container_ports.pdf

Πίνακας 5 – Ενδεικτική Κατανομή Επενδύσεων Υπό-Αμοιβαίου Κεφαλαίου των BRIC και του υπόλοιπου κόσμου65

Πηγή: <http://www.interamerican.gr/default.asp?pid=306&la=1>

Πίνακας 6 - Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν (σε δις \$ ΗΠΑ, 2006).....73

Πηγή: Deutsche Schule Athen, Model United Nations (2011), Economic and Social Council, « The International Significance of the BRICS States»

Πίνακας 7 – Container throughput 2002 - 2011.....82

Πηγή: Clarksons-Liner-ports

Πίνακας 8– Descriptive Statistics PPA – China 2006 & Clustered Bar Chart..1086

Πίνακας 9 – Descriptive Statistics PPA – China 2007 & Clustered Bar Chart...108

Πίνακας 10 – Descriptive Statistics PPA – China 2008 & Clustered Bar Chart.	110
Πίνακας 11 – Descriptive Statistics PPA – China 2009 & Clustered Bar Chart.	112
Πίνακας 12 – Descriptive Statistics PPA – China 2010 & Clustered Bar Chart	115
Πίνακας 13 – Descriptive Statistics PCT – China 2010.....	117
Πίνακας 14 – Αποτελέσματα του συγκρίσιμου 7μήνου του 2010 & Stucked Bar Chart	1179
Πίνακας 15 – Συνολικές κινήσεις 2010 - 2011	121
Πίνακας 16 – Συνολικές κινήσεις Πειραιά –Κίνας 2010 - 2011	121

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΣΧΗΜΑΤΩΝ

Σχήμα 1- Εμπόριο αγαθών μεταξύ ΕΕ – Κίνας.....	25
Πηγή: http://trade.ec.europa.eu/doclib/docs/2006/september/tradoc_113366.pdf	
Σχήμα 2 – Εισαγωγές ΕΕ από την Κίνα.....	26
Πηγή: http://trade.ec.europa.eu/doclib/docs/2006/september/tradoc_113366.pdf	
Σχήμα 3 – Εξαγωγές ΕΕ προς την Κίνα.....	27
Πηγή: http://trade.ec.europa.eu/doclib/docs/2006/september/tradoc_113366.pdf	
Σχήμα 4 – Τα μεγαλύτερα Ναυτιλιακά Χαρτοφιλάκια στον κόσμο	47
Πηγή: Marine Money, 2009	
Σχήμα 5 – Κίνηση εμπορευματοκιβωτίων (σε εκατ. TEU) από τα λιμάνια της Κίνας.....	50
Πηγή: http://www.researchinchina.com/htmls/report/2010/5999.html	

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΩΝ

Διάγραμμα 1 – Συμβολή στην αύξηση του παγκόσμιου ΑΕΠ.....52

Πηγή: Ευρωπαϊκή Κεντρική Τράπεζα, Ετήσια Έκθεση 2007

Διάγραμμα 2 – Παγκόσμια βιομηχανική παραγωγή, παγκόσμιο εμπόριο και εξαγωγές αγαθών της ζώνης του ευρώ56

Πηγή: Ευρωπαϊκή Κεντρική Τράπεζα, Ετήσια Έκθεση 2009

Διάγραμμα 3 – Διεθνές θαλάσσιο εμπόριο (σε εκατ. τόνους), 1990-2011.....74

Πηγή: UNCTAD,(2011), Review of Maritime Transport

Διάγραμμα 4 - Το παγκόσμιο εμπόριο εμπορευματοκιβωτίων, 1990-2011 (TEUs και η ετήσια ποσοστιαία μεταβολή).....75

Πηγή: UNCTAD,(2011), Review of Maritime Transport

Διάγραμμα 5 - Οι μακροπρόθεσμες τάσεις στον παγκόσμιο στόλο μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων.....76

Πηγή: UNCTAD,(2011), Review of Maritime Transport

Διάγραμμα 6 – Ναύλα αγοράς εμπορευματοκιβωτίων 2006 – 2012 2nd q (Δείκτης βάσης 1000 – Οκτώβριος 2007)78

Πηγή: Clarkson Research Services Limited

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΙΣΤΟΓΡΑΜΜΑΤΩΝ

Ιστόγραμμα 1 – Αποτελέσματα διακίνησης ε/κ 1994 ~ 2011.....84

Πηγή: Clarksons-Liner-ports

Ιστόγραμμα 2 – Αποτελέσματα διακίνησης ε/κ 1994 ~ 2011.....85

Πηγή: Clarksons-Liner-ports

Ιστόγραμμα 3 – Αποτελέσματα διακίνησης ε/κ 1994 ~ 2011.....86

Πηγή: Clarksons-Liner-ports

Ιστόγραμμα 4 – Αποτελέσματα διακίνησης ε/κ 1994 ~ 2011.....87

Πηγή: Clarksons-Liner-ports

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Τα 20 προηγούμενα χρόνια έγιναν μάρτυρες μίας μεγάλης αλλαγής στην Κινεζική οικονομία και το ρόλο της στο Παγκόσμιο Εμπορικό Ισοζύγιο. Η Κίνα από μία καθαρά αγροτική οικονομία έφτασε να είναι μία από τις μεγαλύτερες βιομηχανικές δυνάμεις.

Το άφθονο και φτηνό εργατικό δυναμικό, οι άφθονοι φυσικοί και πλουτοπαραγωγικοί πόροι της χώρας, η πλεονεκτικότερη γεωγραφική της θέση και πρόσβαση στον υπόλοιπο κόσμο και ο προσεκτικός προγραμματισμός της οικονομίας της μέσω πολιτικών 5ετούς πλάνου, δημιούργησαν την υποδομή για την οικονομική εξάπλωση της Κίνας. Πρόκειται αναμφίβολα για έναν παγκόσμιο ρυθμιστή του Εμπορίου. Τούτη η πρωτοφανής βλάστηση της Κινεζικής οικονομίας συμπύκνει μακροπρόθεσμα και με την ανάγκη που θα προκύψει για να αποκτήσει εξίσου κυρίαρχο ρόλο και στις Εισαγωγές.

Στόχος είναι, μέσα από μία συγκριτική στατιστική μελέτη των δεδομένων να αποδειχθεί ότι το λιμάνι του Πειραιά, και μεγαλύτερο της ανατολικής Μεσογείου, αποτέλεσε πολύ δυνατό σύνδεσμο στην εμπορική σχέση Ασίας Ευρώπης. Στη συγκεκριμένη έρευνα επίκεντρο είναι η μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων δια θαλάσσης, όπως καταγράφηκε στην Κίνα και την Ευρώπη κατά την περίοδο 2007 - 2011. Πιο συγκεκριμένα, θα μετρηθεί και ο όγκος ε/κ κινεζικής προέλευσης με προορισμό το λιμάνι του Πειραιά και αντίστροφα, κατά την περίοδο 2007~2011. Ακόμη πιο συγκεκριμένα, στο διάστημα 2007 – 2011 τεράστιο ενδιαφέρον συγκεντρώνουν οι απόπειρες σύσφιξης της εμπορικής σχέσης Κίνας και Ευρώπης. Θα γίνει σαφώς μία εμπεριστατωμένη αξιολόγηση στις τιμές που θα προκύψουν, και έπειτα στους παράγοντες που τις έχουν επηρεάσει θετικά ή αρνητικά.

Σημαντικό παράγοντα αναμένεται να αποτελέσει η σύμβαση παραχώρησης του ΟΛΠ με την ΡCT, ως εφαλτήριο μίας ξέφρενης ανάπτυξης καθόλη τη διάρκεια της οικονομικής κρίσης που συνεχίζεται μέχρι και σήμερα. Πυρήνα αυτής της πρωτοβουλίας της Κινεζικής οικονομίας αποτελεί η σχέση της με μεγάλα Ευρωπαϊκά Τερματικά Εμπορευματοκιβωτίων. Αναμένεται όμως να αποβεί πιο χαρακτηριστική, η μεγάλη συμφωνία με το λιμάνι του Πειραιά, τον Προβλήτα II του οποίου διαχειρίζεται εξ ολοκλήρου από την 1η Ιουνίου του 2010 η ΡCT SA (Piraeus

Container Terminal SA), θυγατρική της COSCO Pacific και παρέχει common user terminal services.

Η κίνα αποτελεί πλέον τη μεγαλύτερη οικονομική πρόκληση παγκοσμίως. Τα στρατηγικά βήματα της Cosco και της PCT SA εμπνέουν και καθοδηγούν το όραμα στον Πειραιά. Ένα όραμα που θέλει τον Πειραιά να γίνεται η ισχυρότερη γέφυρα διακίνησης εμπορευμάτων Ευρώπης και Ασίας.

Η έρευνα μέσα από μία ιστορική αναδρομή και διαδρομή της εμπορικής σχέσης της Ευρώπης με την Κίνα, την εξέλιξη της διακίνησης εμπορευμάτων μεταξύ των δύο μερών και εν συνεχεία της διακίνησης εμπορευματοκιβωτίων μεταξύ Πειραιά και Κίνας, προσπαθεί να καταγράψει με σαφή τρόπο την περίοδο 2006 – 2011. Τα στοιχεία που συλλέχθηκαν για την προκείμενη χρονική περίοδο, αναλύονται και συγκρίνονται με τη χρήση του spss.

Αυτή η στατιστική και συγκριτική ανάλυση επιχειρεί να επιβεβαιώσει την τόλμη για την έλευση του κινέζικου κολοσσού στο λιμάνι του Πειραιά. Είναι πολύ μικρό το διάστημα που μπορεί να είναι εξειδικευμένα συγκρίσιμα τα δεδομένα μεταξύ I και II Προβλήτας, αλλά η συνολική διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων του Πειραιά για το 2011 και μόνον, είναι τόσο αντιπροσωπευτική που σχεδόν καθιλώνει το ενδιαφέρον οποιουδήποτε ανατρέξει σε τούτα τα νούμερα.

EXECUTIVE SUMMARY

The previous 20 years have witnessed a great change in the Chinese economy and its role of the World Trade Balance. China starting to be a purely agricultural economy came to be one of the major industrial powers.

The abundant and cheap labor force, the abundant natural resources and wealth of the country, the more than advantageous geographic location and its access abroad and the careful planning of their economy through 5-year plan policies, created the infrastructure for the economic expansion of China. We are undoubtedly talking about a global regulator of Commerce. The above mentioned, unprecedented growth of the Chinese economy coincides with a rather difficult situation in Europe and America. In long term basis, this growth coincides with the necessity of dominating to Imports too.

Comparative study of the available statistical research's data, aims to show that the EurAsia trade relationship being formed since decades, is displayed by the best possible prospects. Particularly, the focus will be the sea-transport of containers, as recorded among China and Europe during the period 2006 - 2011 and even more, the volume of teus from China ports to the port of Piraeus and vice-versa, will be measured too. A thorough evaluation will take place, regarding prices that would ensue, and then regarding factors which have impacted positively or negatively the EurAsia outcome.

During the 2006 – 2011 periods, a huge interest accrued, due to the attempted tightening of commercial relations between China and Europe. An important factor meant to be the concession operating of Piers II & III among PPA (Piraeus Port Authority) and PCT SA (Piraeus Container Terminal SA). The result of co-operating from June 1st, 2010 has been marked as a springboard of a frenzied growth, not only throughout the economic crisis but even till present. Core of this initiative of the Chinese economy is its relationship with major European Container Terminals. The big deal for the port of Piraeus and PCT SA (Piraeus Container Terminal SA), a subsidiary company of Cosco Pacific which provides common user terminal services, is expected to be the highlight point.

China is now the largest, economic, worldwide challenge. The strategic steps Cosco and PCT SA move to are those which inspire and guide the vision in Piraeus, a vision wanting Piraeus to be the strongest logistics bridge between Europe and Asia. This research is trying to clearly record the period 2006 to 2011, through a flashback of the route of Europe's trade relations with China and the development of the trading between the two sides and then the movement of containers between Piraeus and China. The data collected for the above mentioned period, are analyzed and compared through the spss applications.

This statistical and comparative analysis attempts to confirm the boldness of the arrival of the Chinese colossus at the port of Piraeus. The available period of time that given data of I and II Piers can be specialized comparable, is still too short but together the results of 2011 and the forecasts of 2012 seem to be as representative as almost to nail anyone's interest if looking up to those numbers.

KEYWORDS

ε/κ: εμπορευματοκιβώτιο

local, transit (t/s) cargo type: ο χαρακτηρισμός του φορτίου ανάλογα με τα λιμάνια καταγωγής του, προορισμού του και ενδιάμεσων σταθμών.

imp.f: import full, εισαγωγή έμφορτων ε/κ

imp.ts f: import full transit, εισαγωγή έμφορτων ε/κ με ενδιάμεσο λιμάνι

imp.e: import empty, εισαγωγή κενών ε/κ

imp.ts e: import empty, εισαγωγή κενών ε/κ με ενδιάμεσο λιμάνι

exp.f: export full, εξαγωγή έμφορτων ε/κ

exp.ts f: export full transit, εξαγωγή έμφορτων ε/κ με ενδιάμεσο λιμάνι

exp.e: export empty, εξαγωγή κενών ε/κ

exp.ts e: export transit empty, εξαγωγή κενών ε/κ με ενδιάμεσο λιμάνι

POR & POD: Ports of Origin & Destination, Λιμάνια Καταγωγής και Προορισμού

Προβλήτα I: υπό διαχείριση του ΟΛΠ

Προβλήτα II: υπό διαχείριση της ΣΕΠ ΑΕ, ΡCT SA

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Το αγγλικό container, το γαλλικό carde, το ιταλικό cassa mobile, το γερμανικό behalter έχει επικρατήσει να αναγράφεται στα ελληνικά σαν «εμπορευματοκιβώτιο» (E/K). Κατάλληλα σχεδιασμένο κιβώτιο από σίδηρο, αλουμίνιο ή και συνδυασμό αυτών των υλικών, με το οποίο είναι δυνατή η μεταφορά μεγάλων εμπορευμάτων, παρέχει μεγάλη ευκολία, προστασία και ασφάλεια φόρτωσης, εκφόρτωσης, συσκευασίας και μεταφοράς. Οι πόρτες μπορούν να ασφαλιστούν και να σφραγιστούν προστατεύοντας έτσι από φθορές, απώλειες και κλοπές. Ο ασάλινος σκελετός είναι αρκετά δυνατός ώστε να μπορεί να αντέχει και τα άλλα εμπορευματοκιβώτια που θα στοιβαχθούν επάνω του. Το μεγάλο του πλεονέκτημα είναι ότι μπορεί να μεταφερθεί ή να ρυμουλκηθεί με τα διάφορα μεταφορικά μέσα (Παρδάλη, 2001).

Σήμερα σαν εμπορευματοκιβώτια χαρακτηρίζονται τα κιβώτια μεταφοράς για τα οποία:

- Δεν απαιτείται για τη μεταφορά τους ένα ορισμένο μεταφορικό μέσο, αλλά μπορούν εύκολα να αποχωρίζονται από αυτό και εύκολα να φορτώνονται σε άλλο μεταφορικό μέσο της ίδιας ή διαφορετικής τεχνολογίας,
- κατά την φόρτωση και μεταφορά παίρνουν τη μορφή του ενιαίου φορτίου,
- το μέγεθος και η μορφή τους βοηθά στην εύκολη και ασφαλή φορτοεκφόρτωση,
- αντέχει να χρησιμοποιηθεί πολλές φορές (περίπου 5 χρόνια για κάθε E/K από χάλυβα, 5-6 χρόνια για E/K από χαλύβδινο σκελετό και 10 χρόνια για E/K από ανοξείδωτο χάλυβα)
- φέρει κατάλληλα ανοίγματα για εύκολο γέμισμα και άδειασμα και
- επιτρέπει και εξασφαλίζει τη μεταφορά όχι μόνο γενικού αλλά και επικίνδυνου και υγρού φορτίου (δεξαμενές, ανάγκη ρευματοδότησης)

Με τα εμπορευματοκιβώτια οι μεταφορές ενοποιούνται σε μια ολοκληρωμένη συνέχεια, όπου η μεταφορά συνδυάζεται χερσαία, εναέρια και θαλάσσια. Η ανάπτυξη των συνδυασμένων μεταφορών, οι οποίες περιγράφονται αναλυτικότερα λίγο παρακάτω, είναι αποτέλεσμα της χρήσης των εμπορευματοκιβωτίων. Η σημαντικότερη αλλαγή που έφερε το σύστημα μεταφοράς εμπορευμάτων με τα

εμπορευματοκιβώτια είναι ότι οδήγησε σε αύξηση του όγκου των μεταφορών και της ταχύτητας της διακίνησης και υποβοήθησε στην επικράτηση των συνδυασμένων μεταφορών. Συγχρόνως όμως δημιούργησε και νέες ανάγκες στις οποίες έπρεπε να προσαρμοστούν τα πλοία, τα κριπηδώματα, οι χώροι απόθεσης και ο μηχανικός εξοπλισμός των λιμένων (Σαμπράκος, 2008).

Το πρώτο, με την σημερινή μορφή εμπορευματοκιβώτιο χρησιμοποιήθηκε το 1933 για χερσαία μεταφορά και επινοήθηκε από τον αμερικανό Malcolm McLean, ιδρυτή της Sealand Line. Το πρώτο πειραματικό ταξίδι με εμπορευματοκιβώτιο στην θάλασσα έγινε το 1955, όταν χρησιμοποιήθηκε ένα μεγάλο tanker και ταξίδεψε από τη Νέα Υόρκη στο Χιούστον.

Η εκφόρτωση των εμπορευματοκιβωτίων που έγινε με μεγάλους γερανούς μείωσε το κόστος χειρισμού του φορτίου κατά 75% περίπου. Η πραγματική επανάσταση των εμπορευματοκιβωτίων όμως, έγινε το 1963, όταν η πρώτη υπηρεσία της εταιρείας Sealand άρχισε την εξυπηρέτηση της γραμμής Νέας Υόρκης – Πουέρτο Ρίκο με πλοία εμπορευματοκιβωτίων. Αργότερα άρχισε και η Matson την εξυπηρέτηση της γραμμής Δυτικές Ακτές ΗΠΑ – Χαβάη.

Οι άλλες εταιρείες καθυστέρησαν σημαντικά στην εισαγωγή αυτής της τεχνολογίας. Μετά το 1965 όμως, όταν η Sealand ανακοίνωσε την πρόθεση να εισχωρήσει στις διηπειρωτικές γραμμές Αμερικής – Ευρώπης, οι ναυτιλιακές εταιρείες όχι μόνο της Ευρώπης αλλά και της Ιαπωνίας άρχισαν να προσαρμόζονται στις νέες τεχνολογίες και ανάγκες της αγοράς. Γι' αυτό από το 1966 έχουμε μια αλματώδη ανάπτυξη των μεταφορών με εμπορευματοκιβώτια. Το χρόνο αυτό (1966) στις ΗΠΑ, υπήρχαν πέντε γραμμές πλοίων εμπορευματοκιβωτίων και το 1967 τριάντα οκτώ γραμμές, που συνέδεαν περίπου 100 λιμάνια (Παρδάλη, 2001).

Στις αρχές του 1970 οι γραμμές πλησίαζαν τις ενενήντα. Στην Ευρώπη η πρώτη προσπάθεια για την κατάκτηση της τεχνολογίας αυτής γίνεται με την εταιρεία Atlantic Containers Line (από Σκανδιναβούς, Άγγλους, Ολλανδούς και Γάλλους), που από το 1968 δρομολόγησε δέκα πλοία εμπορευματοκιβωτίων. Από το 1970 και μετά η ανάπτυξη ήταν ραγδαία και κάτω από την πίεση του ανταγωνισμού οι εταιρείες άρχισαν να συνεργάζονται μεταξύ τους και να συνάπτουν συμφωνίες ή και να ιδρύουν μεγάλες διεθνείς εταιρείες ποικίλης νομικής μορφής. Οι ευρωπαίοι προτιμούσαν τα λεγόμενα «consortiums», που εκτελούσαν δρομολόγια με δικά τους ή ναυλωμένα πλοία. Στα μέσα του 1970 οι διεθνείς εταιρείες θαλάσσιων μεταφορών ήταν 50 και εξυπηρετούσαν με πλοία εμπορευματοκιβωτίων τις σπουδαιότερες

διεθνείς γραμμές των πέντε ηπείρων. Μετά το 1980 τα εμπορευματοκιβώτια απέκτησαν καθοριστική σημασία για τις θαλάσσιες μεταφορές γενικού φορτίου σε παγκόσμια κλίμακα.

Η σημαντική αύξηση των μεταφορών με εμπορευματοκιβώτια και η ανάλογη αύξηση των κινήσεων εμπορευματοκιβωτίων στα λιμάνια των αναπτυσσόμενων χωρών οφείλεται στα πλεονεκτήματα της μοναδοποίησης τους τα οποία συνοψίζονται παρακάτω (Σαμπράκος, 2008):

- Μείωση του χρόνου διαδρομής με τον περιορισμό των καθυστερήσεων στις φορτοεκφορτώσεις
- Μεγαλύτερη αξιοπιστία στους χρόνους παράδοσης
- Μικρότερη «καταπόνηση» του φορτίου και μεγαλύτερη ασφάλεια
- Μικρότερος κίνδυνος κλοπών εμπορευμάτων
- Απλοποίηση των διαδικασιών τιμολόγησης των μεταφορών αφού δεν μετρώνται τόνοι φορτίου αλλά μονάδες εμπορευματοκιβωτίων
- Μικρότερο κόστος συσκευασίας των αγαθών για μεταφορά
- Μικρότερο κόστος για την ασφάλιση του φορτίου κατά τη μεταφορά αφού οι πιθανότητες φθοράς ή κλοπής μειώνονται
- Δυνατότητα απλοποίησης των Τελωνειακών Ελέγχων και διαδικασιών παραλαβής
- Αύξηση κύκλου εργασιών που προκύπτει από την ικανοποίηση του παραλήπτη λόγω έγκαιρης παράδοσης
- Αποκέντρωση των χώρων εργασίας για τη φόρτωση, την εκφόρτωση και τη συσκευασία των αγαθών. Αποφεύγεται έτσι η δημιουργία περιοχών συμφορήσεων, κυρίως στα λιμάνια, με επακόλουθα δυσλειτουργίας.

Είναι εύκολα αντιληπτό ότι από τις αρχές τις δεκαετίας του 1960 ξεκίνησαν εντυπωσιακές αλλαγές στις διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές, τέτοιες που από πολλούς χαρακτηρίστηκαν ανάλογης σημασίας με αυτές της «βιομηχανικής επανάστασης». Οι αλλαγές αυτές επέδρασαν στις μορφές οργάνωσης των μεταφορών, ιδιαίτερα του γενικού φορτίου, με την εισαγωγή και την επικράτηση της μοναδοποίησης και κυρίως της κιβωτιοποίησης.

Η καθιέρωση του συστήματος μεταφοράς με εμπορευματοκιβώτια οφείλεται στην ανάγκη για ταχύτερη, ασφαλέστερη και φθηνότερη μεταφορά γενικού φορτίου.

Οι σύγχρονες ανάγκες μεταφοράς και χειρισμού φορτίου απαίτησαν μια ολοκληρωμένη μεταφορική αλυσίδα και σταδιακά οδήγησαν στην καθιέρωση των «Συνδυασμένων Μεταφορών», όπως γράφεται και στην αρχή αυτής της εισαγωγικής ενότητας. Η μεταφορά με εμπορευματοκιβώτια ήταν αυτή που συνέβαλλε όσο καμία άλλη, αφού εξασφάλισε γρήγορα μια συνεχή μεταφορική σειρά από τον παραγωγό στον παραλήπτη χρησιμοποιώντας συνδυασμό από οδικά, σιδηροδρομικά, εναέρια και θαλάσσια μέσα. Η συμπληρωματικότητα των διαφόρων μέσων μεταφοράς έχει τη δυνατότητα να προσφέρει ποιότητα, οικονομία και ταχύτητα. Αξίζει να παρατηρηθεί ότι, με το συμβατικό τρόπο μεταφοράς τα γενικά φορτία έπρεπε να μεταφερθούν και να στοιβαχθούν περίπου δέκα φορές πριν φτάσουν στο τελικό παραλήπτη. Τα λιμάνια είναι ο κρίκος που συνδέει τις θαλάσσιες με τις χερσαίες μεταφορές και αντίστροφα. Οι εξελίξεις στις διεθνείς μεταφορές επηρέασαν καθοριστικά τη δομή και την ανταγωνιστικότητα της λιμενικής βιομηχανίας (Παρδάλη, 2001).

Σημαντική θέση στην όλη μεταφορική αλυσίδα κατέχουν οι τερματικοί σταθμοί εμπορευματοκιβωτίων (container terminals). Ένας τερματικός σταθμός εμπορευματοκιβωτίων είναι μια εγκατάσταση όπου τα εμπορευματοκιβώτια μεταφορτώνονται μεταξύ των διαφόρων μεταφορικών μέσων. Η μεταφόρτωση μπορεί να γίνεται μεταξύ πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων και των χερσαίων μεταφορικών μέσων όπως είναι για παράδειγμα τα τρένα και τα φορτηγά. Σε αυτή την περίπτωση ονομάζονται λιμενικοί τερματικοί σταθμοί εμπορευματοκιβωτίων. Εναλλακτικά οι τερματικοί αυτοί σταθμοί μπορεί να είναι ανάμεσα σε χερσαία μέσα μεταφοράς όπως για παράδειγμα ανάμεσα σε τρένα και φορτηγά. Οι θαλάσσιοι τερματικοί σταθμοί εμπορευματοκιβωτίων είναι μέρος ενός μεγαλύτερου λιμανιού¹.

Ένας λιμενικός σταθμός εμπορευματοκιβωτίων για να λειτουργήσει πρέπει να είναι σε θέση να παρέχει (Παρδάλη, 2001):

- Δυνατότητα προσέγγισης από την θάλασσα.
- Θέσεις παραβολής για γερανογέφυρες για τη φόρτωση και εκφόρτωση των πλοίων.
- Χώρους διαχείρισης του φορτίου, όπως
 - περιοχή αποθήκευσης των γεμάτων εμπορευματοκιβωτίων,
 - περιοχή αποθήκευσης κενών εμπορευματοκιβωτίων,
 - υπόστεγο πλήρωσης και εκκένωσης των εμπορευματοκιβωτίων

¹ http://en.wikipedia.org/wiki/Container_terminal

- Βοηθητικούς χώρους:
- χώρους στάθμευσης των trailers,
- χώρους φύλαξης των διαφόρων μηχανημάτων,
- χώρους συντήρησης του εξοπλισμού,
- χώρους στάθμευσης των οχημάτων,
- εσωτερικούς αυτοκινητοδρόμους,
- χώρους για σύνδεση των συρμών των τρένων.
- Συστήματα διαχείρισης του φορτίου στο σταθμό,
- Σύνδεση με άλλα χερσαία μέσα μεταφοράς,
- Άλλους χώρους:
 - Γραφεία διοίκησης,
 - Τελωνείο,
 - Χώρους για στέγαση άλλων υπηρεσιών.

Σε γενικότερο πλαίσιο, ένα λιμάνι γίνεται ανταγωνιστικό, αν και εφόσον παράγει ποιοτικά αναβαθμισμένες υπηρεσίες για τον χρήστη με όσο το δυνατόν χαμηλότερο κόστος. Στην συγκεκριμένη περίπτωση, η έννοια του κόστους δεν αναφέρεται αποκλειστικά και μόνο στο χρηματικό κόστος, αλλά διαμορφώνεται από πλήθος παραμέτρων. Έτσι λοιπόν, προκειμένου για την θαλάσσια μεταφορική υπηρεσία, το συνολικό κόστος αποτελείται από το κόστος της αμιγούς μεταφοράς, το κόστος των τερματικών σταθμών, το κόστος των καθυστερήσεων, καθώς επίσης και το κοινωνικό κόστος που προκαλείται από την παροχή των εν λόγω υπηρεσιών. Διαπιστώνεται τελικά, ότι οι τερματικοί σταθμοί επηρεάζουν το κόστος, που επωμίζεται ο χρήστης των τερματικών σταθμών, σε δύο επίπεδα: Στο σύνολο των λιμενικών χρεώσεων και στις τυχόν καθυστερήσεις, που προκαλούνται είτε κατά την άφιξη του πλοίου, είτε κατά την παραμονή του στην αποβάθρα (διαδικασίες φορτοεκφόρτωσης), είτε ακόμα κατά την αναχώρησή του (λόγω μη έγκαιρης έκδοσης των αναγκαίων για την αναχώρηση του πλοίου εγγράφων) (Βλάχος, 2007).

Ειδικότερα, η ανταγωνιστικότητα ενός λιμανιού κρίνεται κατά βάση από τους ακόλουθους παράγοντες:

- Τη γεωγραφική θέση του λιμανιού.
- Τη σχέση μεταξύ των μεταφορτώσεων και της απόκλισης του λιμανιού από το βασικό θαλάσσιο δρόμο.

- Την σύνδεσή του με την ενδοχώρα.
- Τη δυνατότητα παροχής υπηρεσιών Logistics και τη διασύνδεση του λιμανιού με άλλα μέσα μεταφοράς.
- Τον χρόνο παραμονής του πλοίου στο λιμάνι και τις τυχόν καθυστερήσεις από τις γραφειοκρατικές διαδικασίες.
- Την ταχύτητα διεκπεραίωσης φορτίων και υπηρεσιών προς τον χρήστη.
- Τις πρόσθετες διαθέσιμες υπηρεσίες και ειδικότερα την παροχή υπηρεσιών E.D.I.
- Την ευέλικτη τιμολογιακή Πολιτική και τις χρεώσεις στον χρήστη.
- Ανταγωνιστικό Marketing.

Σαν κρίκος στη μεταφορική αλυσίδα, ο τερματικός σταθμός εμπορευματοκιβωτίων παίζει όχι μόνο το ρόλο ενός διαμεταφορικού κέντρου αλλά και έναν πιο ουσιαστικό ρόλο στην ολοκληρωμένη διαδικασία των Logistics.

Στην συνέχεια κρίθηκε απαραίτητο να διευρυνθούν τα κυριότερα λιμάνια διαχείρισης εμπορευματοκιβωτίων τόσο σε διεθνές επίπεδο όσο και σε ευρωπαϊκό.

Στον Πίνακα 1 που παρατίθεται παρακάτω, αναγράφονται τα 5 κυριότερα λιμάνια διαχείρισης ε/κ στον κόσμο, σύμφωνα με δημοσιευμένα αποτελέσματα όγκου διαχείρισης από το 2007 μέχρι το 2011, στον World Shipping Organization.

Πίνακας 1 – Τα πέντε κυριότερα λιμάνια διαχείρισης εμπορευματοκιβωτίων παγκοσμίως

<i>Κατάταξη</i>	<i>Λιμάνι</i>	<i>Χώρα</i>	<i>2007 (εκ. TEU)</i>	<i>2008 (εκ. TEU)</i>	<i>2009 (εκ. TEU)</i>	<i>2010 (εκ. TEU)</i>	<i>2011 (εκ. TEU)</i>
1	Shanghai	Κίνα	26,150	27,980	25,002	29,069	31,74
2	Singapore	Σιγκαπούρη	27,932	29,918	25,866	28,431	29,37
3	Hong Kong	Κίνα	23,881	24,248	20,983	23,699	24,4
4	Shenzhen	Κίνα	21,099	21,414	18,250	22,510	22,57
5	Busan	N. Κορέα	13,270	13,425	11,954	14,194	16,18

Πηγές:http://en.wikipedia.org/wiki/List_of_world's_busiest_container_ports,
<http://www.worldshipping.org/about-the-industry/global-trade/top-50-world-container-ports>,
<http://www.cargonewsasia.com/secured/article.aspx?article=27875>

Παρατηρείται ότι τρία από τα λιμάνια της Κίνας, συμπεριλαμβανομένου του Χονγκ – Κόνγκ, κατατάσσονται στην λίστα με τα πέντε σημαντικότερα λιμάνια διαχείρισης εμπορευματοκιβωτίων παγκοσμίως.

Πιο συγκεκριμένα για τα Κινέζικα λιμάνια, παρατηρούμε στον Πίνακα 2 που ακολουθεί, τις μέσες τιμές διακίνησης teus, όπως δημοσιεύτηκαν από τους Clarksons για τα έτη 2007 – 2010, για τέσσερα από αυτά.

Πίνακας 2 – Τα τέσσερα κυριότερα λιμάνια διαχείρισης εμπορευματοκιβωτίων στην Κίνα

China Ports	M TEU lifts				year over year route %	
	2007	2008	2009	2010		
Ningbo	9.34	11.22	10.42	13.07	25	up
Qingdao	9.46	10.32	10.26	12.01	17	up
Shanghai	26.11	27.98	25.00	29.00	16	up
Shenzhen	20.81	21.41	18.25	22.34	22	up

Πηγή: Clarksons-Liner-ports

Σημειώνουν και τα τέσσερα αυξητική πορεία, με το Νίνγκμπο και το Σενζέν να αναπτύσσονται με ταχύτετους ρυθμούς και να φτάνουν τα εντυπωσιακά 22% και 25 % αντίστοιχα. Η Σαγκάη όμως διατηρεί την πρωτιά για τα έτη 2010 και 2011, την οποία κατέκτησε από την Σιγκαπούρη, η οποία κατατάσσονταν πρώτη για τα έτη 2007, 2008 και 2009.

Προχωρώντας στους Πίνακες 3 και 4, θα εξεταστούν τα κυριότερα λιμάνια διαχείρισης εμπορευματοκιβωτίων στην Ευρώπη, με βάση τα αποτελέσματα που δημοσιεύτηκαν στους Clarksons για την περίοδο 2007 -2010 και στον Οργανισμό Λιμένος του Ρόττερταμ (Port Authority of Rotterdam) για την περίοδο 2007 -2011 αντίστοιχα.

Πίνακας 3 – Τα κυριότερα ευρωπαϊκά λιμάνια διαχείρισης εμπορευματοκιβωτίων

Europe Ports	M TEU lifts				year over year route %
	2007	2008	2009	2010	
Algeciras	3.41	3.32	3.04	2.81	8 down
Antwerp	8.00	8.66	7.31	8.47	16 up
Bremen/Bremerhaven	4.90	5.50	4.54	4.87	7 up
Felixstowe	3.30	3.20	3.10	3.40	10 up
Genoa	1.86	1.77	1.53	1.76	15 up
Goia Tauro	3.35	3.47	2.80	2.85	2 up
Hamburg	9.80	9.74	7.01	7.90	13 up
La Spezia	1.19	1.25	1.05	1.29	23 up
Le Havre	2.60	2.49	2.20	2.40	9 up
Marseilles/Fos	1.00	0.85	0.88	0.95	8 up
Rotterdam	10.79	10.78	9.74	11.15	14 up
Southampton	1.90	1.71	1.60	1.54	4 down

Πηγή: Clarksons-Liner-ports

Πίνακας 4 – Τα πέντε κυριότερα ευρωπαϊκά λιμάνια διαχείρισης εμπορευματοκιβωτίων

Κατάταξη	Λιμάνι	Χώρα	2007 (εκ TEU)	2008 (εκ TEU)	2009 (εκ TEU)	2010 (εκ TEU)	2011 (εκ TEU)
1	Rotterdam	Ολλανδία	11,877	11,148	9,743	10,784	10,791
2	Hamburg	Γερμανία	9,014	7,896	7,008	9,737	9,890
3	Antwerp	Βέλγιο	8,664	8,468	7,310	8,663	8,176
4	Bremen	Γερμανία	5,916	4,888	4,565	5,448	4,892
5	Valencia	Ισπανία	4,327	4,207	3,654	3,602	3,043

Πηγή:

http://www.portofrotterdam.com/SiteCollectionDocuments/top_20_european_container_ports.pdf

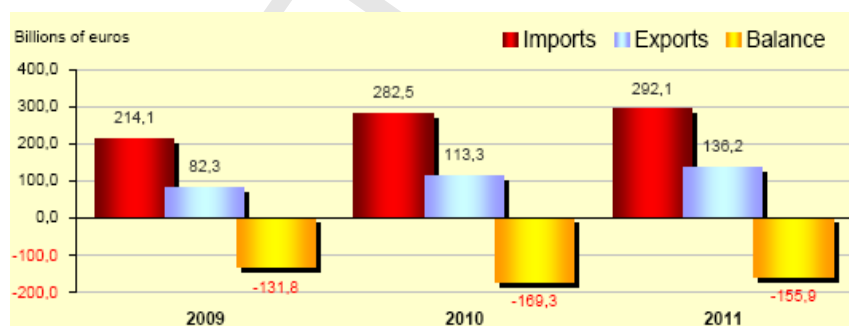
Μεταξύ των τιμών των δύο πηγών παρατηρούνται μικρές αποκλίσεις, λόγω του ότι ο Πίνακας 2 έχει στρογγυλοποιημένες τιμές. Παρατηρείται ότι το λιμάνι του Ρότερνταμ καθ' όλη την διάρκεια από το 2007 έως το 2011, διατηρεί την πρωτιά στην πεντάδα των κυριότερων λιμένων διαχείρισης εμπορευματοκιβωτίων. Το εν

λόγω λιμάνι βρίσκεται στην 10^η θέση της παγκόσμιας κατάταξης για το έτος 2011². Ωστόσο, αξίζει να σημειωθεί ότι δύο από τα λιμάνια της Γερμανίας, αυτά του Αμβούργου και της Βρέμης, κατατάσσονται στην λίστα. Επίσης, η Αμβέρσα, το Αμβούργο και το Ρότερνταμ, σημειώνουν τη μεγαλύτερη ανάπτυξη και ποσοστιαία αύξηση διακίνησης teus, κατά τα έτη 2007-2010. Ενώ τα μόνα λιμάνια που σημείωσαν ποσοστιαία πτώση κατά την ίδια τετραετία είναι το Σαουθάμπτον και το ισπανικό Αλγεθίρας.

Απαραίτητο να σημειωθεί, ότι τα τελευταία χρόνια, οι σχέσεις Ε.Ε - Κίνας εκτιμώνται ως ένα εξαιρετικά σημαντικό κεφάλαιο στην εξωτερική πολιτική και εμπορική σχέση των δύο εταίρων. Η συνεργασία των δύο δυνάμεων αναπτύσσεται ταυτόχρονα σε πολλούς τομείς, αλλά το πεδίο, το οποίο ευνοεί ιδιαίτερος τις διμερείς συμφωνίες εξακολουθεί να εντοπίζεται κυρίως στις ραγδαία αυξανόμενες εμπορικές συναλλαγές. Η Κίνα αποτελεί πλέον την τρίτη -σε μέγεθος- οικονομία στον κόσμο και την μεγαλύτερη εξαγωγική δύναμη, ενισχύοντας έτσι, την πολιτική θέση της στον παγκόσμιο συσχετισμό δυνάμεων.

Η Κίνα είναι ο δεύτερος μεγαλύτερος εμπορικός εταίρος της Ε.Ε. (μετά τις ΗΠΑ) και η σημαντικότερη πηγή των ευρωπαϊκών εισαγωγών.

Σχήμα 1- Εμπόριο αγαθών μεταξύ ΕΕ – Κίνας



Πηγή: http://trade.ec.europa.eu/doclib/docs/2006/september/tradoc_113366.pdf

Οι ευρωπαϊκές εξαγωγές προϊόντων στην Κίνα ξεπέρασαν τα 113 δις ευρώ, το 2010, παρουσιάζοντας αύξηση 38% σε σχέση με τις καταγραφές του 2009. Οι ευρωπαϊκές εισαγωγές κινήθηκαν στα 282 δις, γεγονός που σημαίνει αύξηση σε ποσοστό 31% συγκριτικά με το 2009. Αξίζει να αναφερθεί ότι, η Ε.Ε. υπήρξε από

² <http://www.cargonewsasia.com/secured/article.aspx?article=27875>

τους πιο θερμούς υποστηρικτές της εισόδου της Κίνας στον Παγκόσμιο Οργανισμό Εμπορίου³. Η δημιουργία της κινέζικης αποικίας καταγράφεται και σε αριθμούς. Σύμφωνα με τα τελευταία στοιχεία του υπουργείου Εξωτερικών, η Κίνα κατατάσσεται στην 5η θέση των μεγαλύτερων προμηθευτών της χώρας μας, καταλαμβάνοντας ποσοστό 5%. Ωστόσο, από την χώρα μας δεν υπάρχει αντίστοιχη επίδοση, με τις ελληνικές εξαγωγές να βαίνουν μειούμενες.

Σχήμα 2 – Εισαγωγές ΕΕ από την Κίνα

European Union, Imports from... China

SITC Codes	SITC Sections	Value (Millions of euro)	Share of Total (%)	Share of total EU Imports
TOTAL		292 071	100,0%	17,3%
SITC 7	Machinery and transport equipment	143 432	49,1%	32,7%
SITC 8	Miscellaneous manufactured articles	87 608	30,0%	40,8%
SITC 6	Manufactured goods classified chiefly by material	37 166	12,7%	20,2%
SITC 5	Chemicals and related prod, n.e.s.	12 956	4,4%	8,5%
SITC 0	Food and live animals	4 254	1,5%	5,1%
SITC 2	Crude materials, inedible, except fuels	3 182	1,1%	4,1%
SITC 9	Commodities and transactions n.c.e.	888	0,3%	3,0%
SITC 3	Mineral fuels, lubricants and related materials	376	0,1%	0,1%
SITC 1	Beverages and tobacco	165	0,1%	2,3%
SITC 4	Animal and vegetable oils, fats and waxes	54	0,0%	0,6%

Πηγή: http://trade.ec.europa.eu/doclib/docs/2006/september/tradoc_113366.pdf

Βάσει του παραπάνω σχήματος βλέπουμε ότι η Ευρωπαϊκή Ένωση εισάγει κατά κύριο λόγο από την Κίνα μηχανήματα και εξοπλισμό μεταφορών. Το 30% των συνολικών εισαγωγών της ΕΕ είναι διάφορα βιομηχανικά είδη ενώ το 12,7% είναι άλλα βιομηχανικά αγαθά. Σε μικρότερα ποσοστά η Ευρωπαϊκή Ένωση εισάγει από

³ http://www.ekem.gr/index.php?option=com_content&view=article&id=1342:2011-05-19-10-54-54&catid=168:2011-04-20-15-03-44&Itemid=291

την Κίνα χημικές ουσίες και τα άλλα συναφή, τρόφιμα και ζώντα ζώα, ακατέργαστα υλικά - μη βρώσιμα, εκτός από καύσιμα. Ακόμη μικρότερα εμφανίζονται τα ποσοστά εισαγωγών αναφορικά με βασικά προϊόντα, ορυκτά καύσιμα - λιπαντικά και συναφή υλικά, ποτά και καπνό καθώς και ζωικά και φυτικά έλαια, λίπη και κεριά.

Σχήμα 3 – Εξαγωγές ΕΕ προς την Κίνα

European Union, Exports to... China

SITC Codes	SITC Sections	Value (millions of euro)	Share of Total (%)	Share of total EU Exports
TOTAL		136 217	100,0%	8,9%
SITC 7	Machinery and transport equipment	82 020	60,2%	12,7%
SITC 5	Chemicals and related prod, n.e.s.	14 798	10,9%	5,8%
SITC 6	Manufactured goods classified chiefly by material	12 906	9,5%	6,6%
SITC 2	Crude materials, inedible, except fuels	9 950	7,3%	24,3%
SITC 8	Miscellaneous manufactured articles	9 612	7,1%	6,1%
SITC 0	Food and live animals	2 053	1,5%	3,2%
SITC 3	Mineral fuels, lubricants and related materials	1 307	1,0%	1,3%
SITC 1	Beverages and tobacco	1 278	0,9%	5,1%
SITC 9	Commodities and transactions n.c.e.	1 102	0,8%	2,5%
SITC 4	Animal and vegetable oils, fats and waxes	137	0,1%	3,5%

Πηγή: http://trade.ec.europa.eu/doclib/docs/2006/september/tradoc_113366.pdf

Βάσει του παραπάνω σχήματος βλέπουμε ότι η Ευρωπαϊκή Ένωση εξάγει κατά κύριο λόγο στην Κίνα μηχανήματα και εξοπλισμό μεταφορών. Οι χημικές ουσίες και τα άλλα συναφή προϊόντα αντιπροσωπεύουν το 10% των συνολικών εξαγωγών ενώ το 12,7% είναι βιομηχανικά αγαθά ταξινομημένα κυρίως από το υλικό. Οι εξαγωγές των ακατέργαστων υλικών - μη βρώσιμων, εκτός των καύσιμων, των διαφόρων βιομηχανικών ειδών, των τροφίμων και ζώντων ζώων και των ορυκτών καύσιμων - λιπαντικών και άλλων συναφή προϊόντων, παρουσιάζουν χαμηλότερα

ποσοστά. Ακόμη μικρότερα εμφανίζονται τα ποσοστά εξαγωγών αναφορικά με τα ποτά και τον καπνό, τα βασικά προϊόντα, καθώς και ζωικά και φυτικά έλαια, λίπη και κεριά.

Η παρουσία της Κίνας στην Ευρώπη είναι εμφανής. Υπενθυμίζεται δε, ότι η κινέζικη Cosco⁴ ελέγχει τρία λιμάνια στην Ευρώπη. Εκτός από το λιμάνι του Πειραιά (από το οποίο διακινήθηκαν 205.000 εμπορευματοκιβώτια το 2011⁵) διαχειρίζεται τα εμπορικά λιμάνια στη Νάπολη της Ιταλίας (εκεί συνεργάζεται με την MSC⁶) και στην Αμβέρσα του Βελγίου. Σύμφωνα με τα στοιχεία που δόθηκαν στην δημοσιότητα από την Cosco Pacific, από τον σταθμό εμπορευματοκιβωτίων στο λιμάνι της Νάπολης στην Ιταλία η Cosco διακίνησε μέσα στο 2011 περίπου 1.106.000 εμπορευματοκιβώτια έναντι 1.091.000 εμπορευματοκιβωτίων το 2010, πετυχαίνοντας αύξηση κατά 1,3%, ενώ από το λιμάνι της Αμβέρσας διακίνησε 1.168.000 εμπορευματοκιβώτια έναντι, περίπου 800.000 το 2010 αυξάνοντας το μερίδιο της κατά 46,9%. Ωστόσο, ο μεγαλύτερος σταθμός εμπορευματοκιβωτίων που ελέγχει η Cosco στη Μεσόγειο βρίσκεται στον νέο λιμένα που λειτουργεί τα τελευταία έτη στην περιοχή του Σουέζ (τον οποίο η Cosco συνδιαχειρίζεται με την Maersk⁷). Ο κινεζικός όμιλος το 2011 διακίνησε περί τα 3,3 εκατ. εμπορευματοκιβώτια έναντι 2,9 το 2010 σημειώνοντας αύξηση 13,6%⁸. Να σημειωθεί επίσης ότι η Cosco μέσω της Συμμαχίας CHKY (Cosco Group, Hanjin Shipping, K-Line και Yang Ming) και σε συνεργασία με την ECT (Europe Container Terminal), λειτουργεί και το Euromax Terminal στο Ρότερνταμ⁹.

⁴ Ο όμιλος China Ocean Shipping Company (COSCO) αποτελεί τη μεγαλύτερη εταιρεία διακίνησης εμπορευματοκιβωτίων της Κίνας. Ιδρύθηκε το 1998 ύστερα από τη συγχώνευση της COSCO Container Division και της COSCO – Σαγκάη. Ο όμιλος COSCO που προέκυψε, διαχειρίζεται σήμερα 624 εμπορικά πλοία όλων των τύπων και απασχολεί 80 χιλιάδες εργαζομένους σε ολόκληρο τον κόσμο. Στοιχεία του 2005 αναφέρουν πως η εταιρεία διαθέτει 127 πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων 320 χιλιάδων TEU και καλύπτει περισσότερες από 60 διεθνείς γραμμές συνδέοντας εκατό διαφορετικούς λιμένες σε τριάντα διαφορετικές χώρες. Στα σχέδια της COSCO συμπεριλαμβάνεται η κατασκευή 11 νέων πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, γεγονός το οποίο θα ανεβάσει την εταιρεία στην έκτη θέση της παγκόσμιας κατάταξης.

Πηγή: <http://www.logistics-management.gr/article.php?ID=320>

⁵ <http://www.zougla.gr/zougla/raport/pantoporos/article/cosco-afksisi-diakinisis-konteiner-apon-pirea>

^{6,7} http://news.kathimerini.gr/4dcgi/_w_articles_economyepix_1_24/04/2012_479864

⁸ http://maritimes.gr/resolve_news.aspx?nid=795

⁹ http://www.shippingnet.eu/SEP/080908_HANJIN-rotterdam.htm

Πέραν της σύντομης ιστορικής διαδρομής, θα εξετασθεί και ο όγκος διακινούμενου φορτίου εμπορευματοκιβωτίων σε τεus, από το 2006 έως το 2011.



Συγκεκριμένα, το εμπειρικό μέρος της παρούσας έρευνας θα εξετασθεί μέσω του προγράμματος SPSS (Superior Performance Software System)¹⁰ και με τα στάδια της αναλυτικής διαδικασίας που ολοκληρώνονται κάτω από ένα ενοποιημένο περιβάλλον εργασίας καλύπτοντας την ανάλυση από άκρο σε άκρο.¹¹

Από τις δυνατότητες και τις εφαρμογές που προσφέρει το SPSS, το στατιστικό πακέτο ανάλυσης ποσοτικών και ποιοτικών δεδομένων, θα χρησιμοποιηθούν η ανάλυση και μοντελοποίηση δεδομένων, η περιγραφική στατιστική (descriptive statistics), καθώς και η γραφική αναπαράσταση των δεδομένων (Clustered Bar Charts).

Βασίζομενη στη χρήση της στατιστικής θεωρίας, κλάδου των εφαρμοσμένων μαθηματικών, η τυχαιότητα και η απροσδιοριστία που τυχόν προκύπτουν ορίζονται στα πλαίσια της θεωρίας πιθανοτήτων. Σημειώνεται ότι το εμπειρικό μέρος που ακολουθεί (B' Μέρος), αποσκοπεί στην εξαγωγή των «καλύτερων» δυνατών πληροφοριών και συμπερασμάτων από τα διαθέσιμα δεδομένα.

Τα διαθέσιμα δεδομένα προέκυψαν από προσωπικούς υπολογισμούς και επεξεργασία ομαδοποιημένων δεδομένων σε ναυτιλιακού περιεχομένου δημοσιεύσεις και κατά μεγάλο βαθμό από τις βάσεις δεδομένων των Clarksons και Drewry και τα yearbooks για το παγκόσμιο container throughput.

¹⁰ Εισαγωγή στο πρόγραμμα SPSS, Δημοκρίτειο Πανεπιστήμιο Θράκης

¹¹ www.spss.gr

Α΄ Μέρος

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1^ο

Η ΜΕΤΑΒΑΣΗ ΤΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ ΤΗΣ ΚΙΝΑΣ

1.1 Η ΑΛΛΩΤΕ ΕΣΩΣΤΡΕΦΗΣ ΚΙΝΕΖΙΚΗ ΑΥΤΟΚΡΑΤΟΡΙΑ

Ένα μοναδικό και βραχύβιο άνοιγμα της Κίνας προς τον υπόλοιπο κόσμο έγινε εν έτη 1405 έως και το 1433. Ο θρυλικός ναύαρχος Ζαν Χε περιέπλευσε τη Νότια Ασία και την Ανατολική Αφρική, έως τη σημερινή Τανζανία, με έναν στόλο 300 πλοίων. Ο Ζαν Χε άνοιξε δρόμους εμπορίου και πολιτισμικών ανταλλαγών πολύ πριν οι Ευρωπαίοι αρχίσουν τις κατακτήσεις τους στην Αμερική, την Αφρική και την Ασία. Μετά, ξαφνικά, η Κίνα επέλεξε την εσωστρέφεια και μια απομόνωση που κράτησε σχεδόν 600 χρόνια.

Ξεκινώντας από το 1800 αυτό που είναι σίγουρο είναι ότι η Κίνα ήταν ένα από τα μεγαλύτερα κράτη της Ευρασίας. Οι Κινέζοι ακόμη και στην αυγή του 19ου αιώνα πίστευαν ότι η αυτοκρατορία τους ήταν το κέντρο του κόσμου. Άλλωστε, ο 18ος ήταν ένας αιώνας ειρήνης και ευημερίας για την Κίνα των 300.000.000 κατοίκων τότε. Από την έναρξη του 19ου αιώνα όμως και ως το 1850, ο πληθυσμός ανερχόταν περί τα 430.000.000 και κατά συνέπεια οι πλουτοπαραγωγικοί πόροι είχαν αρχίσει να εξαντλούνται. Παρ' όλα αυτά, η αυτοπεποίθηση για τα πρωτεία στην Ασία εξακολουθούσε να είναι ισχυρή, τη στιγμή μάλιστα που ο στρατός και το ναυτικό ήταν σε παρακμή. Σταδιακά λοιπόν, η αυτοκρατορία κατέληξε να είναι πολύ πιο ευάλωτη απ' όσο έδειχνε στις αρχές του 19ου αιώνα. Οι Ευρωπαίοι με τη σειρά τους, θεωρούσαν την Κίνα μεγάλη δύναμη, της οποίας το μέγεθος και η ισχύς απαιτούσαν τον δέοντα σεβασμό, αλλά μέχρι το 1839.

Η Κίνα σε όλη τη μακραίωνη πορεία της, ακολουθούσε την πολιτική των λίγων έως ελάχιστων επαφών με τον έξω κόσμο. Σύμφωνα δε, με τη νοοτροπία της κινεζικής ελίτ, η χώρα ήταν (ή τουλάχιστον στόχευε να είναι) αυτάρκης σε υλικά αγαθά. Αυτό άλλωστε ήταν και το μήνυμα που ήθελαν να επικοινωνήσουν στον υπόλοιπο κόσμο μέσω της εσωστρέφειάς τους. Επιπλέον οι Κινέζοι θεωρούσαν εαυτούς ως ανθρώπους πολιτισμένους, οι οποίοι κάθε άλλο παρά θα μπορούσαν να ωφεληθούν από μία ενδεχόμενη επαφή με ξένους «βαρβάρους». Το πόση εκτίμηση

έτρεφαν για όποιον δεν ήταν Κινέζος φαίνεται από την ιδέα που είχαν για τους ξένους εμπόρους, τους οποίους συχνά αποκαλούσαν «ξένους διαβόλους». Η νοοτροπία αυτή διέκρινε όλη την κινεζική κοινωνία και φυσικά και την αυτοκρατορική αυλή.

Η Κίνα χρειάστηκε να αντέξει πιέσεις μεγαλύτερες των αντοχών της όταν η πάλαι ποτέ κραταιά Κινεζική Αυτοκρατορία θέλησε να κρατήσει πεισματικά κλειστές τις πόρτες της στα νέα αγαθά που οι Δυτικοί ήθελαν να εισαγάγουν σ' αυτήν. Το εγχείρημα άλλωστε για τους εξωστρεφείς Δυτικούς δεν ήταν πρωτόγνωρο. Το ίδιο είχαν ήδη πράξει και αλλού με επιτυχία για τα συμφέροντά τους. Κάπως έτσι, η Ουράνια Αυτοκρατορία βρέθηκε αντιμέτωπη με τα οικονομικά και τα γεωπολιτικά συμφέροντα χωρών όπως η Μ. Βρετανία, η Γαλλία, η Ρωσία, η Ιαπωνία και οι ΗΠΑ αλλά και άλλων ευρωπαϊκών κρατών. Σε μία Κίνα ευάλωτη, όλοι οι υποψήφιοι «εισβολείς» στα εμπορικά δρώμενα διεκδικούσαν ένα κομμάτι από τον πλούτο της και την πολλά υποσχόμενη αγορά της, ανταγωνιζόμενες μεταξύ τους στα εδάφη της παρακμάζουσας πλέον Αυτοκρατορίας.

Το παραπάνω χρονικό είναι ίσως μικρής σημασίας αν σήμερα στρέψει κανείς το βλέμμα του με προσοχή στην Κίνα του 21^{ου} αιώνα. Η Κίνα τη δεκαετία του 50 μπορεί να κατόρθωσε να αποκτήσει ένα μικρό στόλο που προοριζόταν για την άμυνα των παραλίων της, μονάχα χάρη στη βοήθεια της Σοβιετικής Ένωσης, αλλά σήμερα έχει ενταχθεί στην κλειστή λέσχη των οκτώ κρατών με τον μεγαλύτερο πολεμικό στόλο στον κόσμο. Μήπως η Κίνα, η οποία για πολλές χιλιετίες υπήρξε μια εσωστρεφής ηπειρωτική δύναμη μεταμορφώνεται σε θαλασσοκράτειρα παγκόσμιας εμβέλειας, όπως υποστηρίζουν πολλές οι αμερικανικές εκθέσεις;

1.2 Η ΚΙΝΑ ΠΕΡΝΑ ΣΤΗΝ ΑΠΟΛΥΤΗ ΕΞΩΣΤΡΕΦΕΙΑ

Επιχειρώντας μία ιστορική αναδρομή επικεντρωμένη στην τελευταία δεκαετία, μπορούμε να δούμε ότι μετά το 2002 σύσσωμοι οι επενδυτικοί κύκλοι αναζητούσαν τη λύση στην προβληματική χρηματιστηριακή κατάσταση. Η τεράστια πτώση των χρηματιστηρίων με μυθώδη ποσά χαμένα για τους επενδυτές αλλά και η αβεβαιότητα που επικρατεί στο χρηματιστηριακό στερέωμα, δηλητηριάζουν τις αγορές.

Για πολλούς οικονομικούς αναλυτές, η λύση αυτή παρουσιάστηκε μετά την πρώτη οικονομική ενίσχυση της Διεθνούς Ολυμπιακής Επιτροπής προς την Κίνα για την διεξαγωγή των Ολυμπιακών Αγώνων του 2008. Τότε φάνηκαν και τα πρώτα σημάδια της ανόδου της Κινεζικής οικονομίας αλλά και της ροπής της στην εξωστρέφεια πια.

Η χώρα με το 1.5 δισεκατομμύριο πληθυσμό, το φθηνότερο εργατικό δυναμικό και την επικείμενη αλματώδη ανάπτυξη, αποτέλεσε πόλο έλξης και επενδυτικού ενδιαφέροντος. Δεν πρέπει να λησμονηθεί ότι μια οικονομία που αρχίζει από πολύ χαμηλά επίπεδα να αναπτύσσεται, μπορεί με προϋποθέσεις, να δώσει τεράστιους ρυθμούς ανάπτυξης. Αυτό ακριβώς συνέβη και στην Κίνα. Με μία πιο προσεκτική ματιά στα εσωτερικά δρώμενα της Κίνας, θα δει κανείς ότι δείχνει η ίδια στον κόσμο της και έπειτα δείχνει ανά τον κόσμο, την πορεία της προς την κορυφή¹². Πέραν των μαζικών επενδύσεων, μεγάλο δώρο για αυτή την ανατροπή στα διεθνή οικονομικά δρώμενα ήταν και η απόφαση των Ηνωμένων Πολιτειών για ένα μαλακό Δολάριο. Αυτό θα επέτρεπε στη χώρα να μειώσει τις μαύρες τρύπες της οικονομίας της αλλά και την αγορά προϊόντων ιδιαίτερα από την Αμερική αλλά και παγκόσμια, στις υπόλοιπες και ασθενέστερες, δεδομένου ότι το Δολάριο αποτελεί τη νομισματική βάση των συναλλαγών του Παγκόσμιου Εμπορίου. Η επερχόμενη ανάπτυξη προφανώς ήταν δεδομένη.

Με την ανάπτυξη του διεθνούς εμπορίου και ιδιαίτερα της Κινεζικής ζήτησης πρώτων υλών, είναι φανερό ότι υπήρξε αυξημένη ζήτηση χωρητικότητας. Στην συνέχεια η Κίνα ανέπτυξε ραγδαία τον τομέα της σιδηροβιομηχανίας, απαραίτητη για τις κατασκευές των έργων της Ολυμπιάδας. Όπως αναμενόταν, οι απαιτήσεις μεταφοράς πρώτων υλών και ιδιαίτερα σιδηρομεταλλεύματος και άνθρακα αυξήθηκαν κατακόρυφα. Με αυτόν τον τρόπο η ναυλαγορά ξηρού φορτίου και η μεταφορά πρώτων υλών διά εμπορευματοκιβωτίων, εκτινάχθηκε σε πρωτοφανή επίπεδα με τα ανώτατα σημεία της να ξεπερνούν και την πιο καλπάζουσα φαντασία και τα ρεκόρ ανόδου να καταρρίπτονται καθημερινά.

Βεβαίως υπήρξαν και μεγάλες διακυμάνσεις στην όλη εμπορική διαδικασία που ουσιαστικά οφείλονται κυρίως στην Κινεζική εισαγωγική πολιτική για την

¹² <http://gr.china-embassy.org/eng/zgyom/qiany/>

αποφυγή υπερθέρμανσης της οικονομίας τους ενώ οι ρυθμοί ανάπτυξης ευρίσκοντο σταθερά σε διψήφια νούμερα. Είναι φανερό ότι αυτό δεν μπορούσε να συνεχισθεί επ' άπειρον.

Η χρηματοπιστωτική κρίση με εκκίνηση από τις ΗΠΑ και διαδρομή στην Ευρώπη και τον υπόλοιπο κόσμο αλλά και η διεξαγωγή της Ολυμπιάδος του Πεκίνου, ήταν αρκετό για να φανεί η κάθετη πτώση ζήτησης πρώτων υλών από την Κίνα. Πτώση κατακόρυφη, σε σύντομο χρονικό διάστημα (2002-2008) και για μεγάλο χρονικό διάστημα.

Αξιοσημείωτο είναι δε, το ότι η είσοδος και παραμονή της Κίνας στην αγορά των πρώτων υλών, έχοντας ανατιμημένο το νόμισμά της, επιτρέπει πλέον χαμηλότερες τιμές στα προς εξαγωγή προϊόντα της και κατ' επέκταση ίσως σε μεγαλύτερες εισαγωγές. Παράλληλα, ανοίγεται και η εποχιακή προσφορά σιτηρών από τις παραγωγικές χώρες (ΗΠΑ, Καναδάς, Αυστραλία). Τα παραπάνω οδηγούν ορθά τις ενδεχόμενες προβλέψεις της αγοράς σε νούμερα που θα δείξουν άνοδο και σε συνδυασμό με την παράδοση νεότευκτων πλοίων και ανάγκη διάλυσης παλαιότερων, επέρχεται και πάλι μία ισορροπία στην προσφορά και τη ζήτηση.

Η διεθνής κατάσταση υφίσταται βαθιές αλλαγές μετά την έλευση του νέου αιώνα. Η τάση προς την πολυπολικότητα του κόσμου και η παγκοσμιοποίηση της οικονομίας είναι η ανάπτυξη που παραμένει φλέγον ζήτημα για την εποχή μας. Ο κόσμος δεν είναι ένα ήσυχο μέρος και η ανθρωπότητα εξακολουθεί να βρίσκεται αντιμέτωπη με πολλές σοβαρές προκλήσεις. Ωστόσο, η διατήρηση της παγκόσμιας ειρήνης, η προώθηση της ανάπτυξης και η ενίσχυση της συνεργασίας, η οποία είναι ζωτικής σημασίας για την ευημερία όλων των εθνών, αντιπροσωπεύει την κοινή επιθυμία όλων των λαών και είναι μια μη αναστρέψιμη τάση της ιστορίας.

Η Κίνα επιχειρεί να κάνει σαφές ότι δεσμεύεται για τον εαυτό της να μετατραπεί σε έναν δυνατό κρίκο της κοινωνίας των πολιτών και φιλοδοξεί για ένα ευνοϊκό διεθνές κλίμα. Θα συνεχίσει να επιδιώκει την ανεξάρτητη εξωτερική πολιτική της, την ειρήνη και να συνεργάζεται στενά με άλλες χώρες για την εγκαθίδρυση μιας νέας διεθνούς πολιτικής και οικονομικής τάξης που θα υπάρχει νόμιμα και δίκαια, και με βάση τις πέντε αρχές της ειρηνικής συνύπαρξης.

Η Ευρωπαϊκή Ένωση (ΕΕ) βεβαίως, παραμένει μια σημαντική δύναμη στον κόσμο. Η κινεζική κυβέρνηση εκτιμά ότι είναι σημαντικό η ΕΕ και τα μέλη της να επενδύουν και να αποδίδουν στην ανάπτυξη των σχέσεων με την Κίνα. Οι διαπρεσβειακές συμβάσεις, οι διακρατικές συμφωνίες, τα επενδυτικά σχέδια

ανάπτυξης, τα προγράμματα συνεργασίας είναι όλα εκείνα που θεσπίζουν και εξασφαλίζουν την προώθηση μίας μακροπρόθεσμης, σταθερής σχέσης και ανάπτυξης μεταξύ Κίνας και ΕΕ.

Πιο συγκεκριμένα, οι θαλάσσιες μεταφορές υπάγονται πλέον στο πλαίσιο ενός μηχανισμού των δύο μερών που υπαγορεύει τακτική συνεδρίαση μεταξύ τους. Η συνεργασία στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών αλλά και στους υπόλοιπους ναυτιλιακούς τομείς, θα αναπτύξει κατά συνέπεια και τη συνεργασία και τον συντονισμό διεθνών οργανισμών όπως ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός – International Maritime Organization IMO¹³.

1.3 Η ΚΙΝΑ ΠΡΟΕΤΟΙΜΑΖΕΙ ΙΔΙΟΝ ΕΔΑΦΟΣ ΚΑΙ ΟΧΙ ΜΟΝΟ

Όσον αφορά το χρονικό που περιγράφεται στον κεφάλαιο 1.1 , υπάρχει μία ενδιαφέρουσα αλήθεια που μεσολαβεί και αποτελεί ένα πρωτοπόρο επικοινωνιακό κατόρθωμα της Κίνας. Αυτή τη φορά όμως στο σχέδιο είναι το ίδιον έδαφος, χωρίς βέβαια αυτό να αποκλείει τη μετέπειτα συνέχεια.

Το 2006, στην Κίνα προβλήθηκε και γνώρισε τεράστια επιτυχία η σειρά « Daguo Jueqi »¹⁴: επρόκειτο για μια σειρά ντοκιμαντέρ, παραγωγή της Κεντρικής Κινεζικής Τηλεόρασης (CCTV), με θέμα την άνοδο των μεγάλων δυνάμεων. Τα επεισόδιά της στηρίζονταν σε συζητήσεις με ιστορικούς και πολιτικούς ηγέτες (ανάμεσά τους και ο πρώην πρόεδρος της Γαλλίας Βαλερί Ζισκάρ ντ' Εστέν). Η παραγωγή θεωρήθηκε αρκετά σοβαρή ώστε να μεταδοθεί -σε αγγλική βερσιόν- από το αμερικανικό τηλεοπτικό κανάλι History Channel. Παρουσίαζε τη δημιουργία, τα χρόνια της ευημερίας και την κατάρρευση αυτοκρατοριών όπως η Πορτογαλία, η Ισπανία, η Ολλανδία, η Γαλλία, η Αγγλία, η Ιαπωνία, η Ρωσία και οι ΗΠΑ.

Σύμφωνα με τον εμπνευστή της σειράς Κιαν Τσενγκ Νταν, καθηγητή στο πανεπιστήμιο του Πεκίνου, ο τεράστιος ενθουσιασμός του κινεζικού κοινού γι' αυτή τη σειρά (δώδεκα επεισόδια των πενήντα λεπτών) είναι κατανοητός : « Η Κίνα μας, ο κινεζικός λαός, η κινεζική “φυλή”, έχουν αναζωογονηθεί και κάνουν ξανά την

¹³ <http://gr.china-embassy.org/eng/zgyom/qiany/>

¹⁴ Ιστοσελίδα της σειράς

εμφάνισή τους στη διεθνή σκηνή» (Kahn, 2006). Η σειρά «Daguo Juequi» προβάλλει σε μεγάλο βαθμό την έμφαση που έδωσαν στη θαλασσοκρατία οι μεγάλες δυνάμεις, κατά τη διάρκεια της ανόδου τους προς την παγκόσμια ηγεμονία. Πράγματι, στα περισσότερα από τα «μοντέλα» που εξετάστηκαν, ανεξάρτητα από το μέγεθος της χώρας και του πληθυσμού της, συναντάμε το άνοιγμα προς το εξωτερικό, τον έλεγχο των σημαντικότερων θαλάσσιων διαδρομών αλλά και των σημείων που χρησίμευαν ως βάσεις για τον έλεγχο των ανοιχτών θαλασσών, καθώς και την τεχνολογική πρωτοπορία στη ναυπηγική τέχνη.

Οι επίσημες απόψεις που εκφράζει ο σημερινός πρόεδρος Χου Ζιντάο (2011), συνοψίζονται στις λέξεις κλειδιά «ειρηνική» κι «αρμονική» επιρροή. Επιρροή στο άνοιγμα της Κίνας προς τον υπόλοιπο κόσμο και, κυρίως, κυρίως στο άνοιγμα του υπόλοιπου κόσμου προς την Κίνα.

Σημειωτέον ότι εν έτη 2007, σε μια άνευ προηγουμένου προσπάθεια ναυτικής διπλωματίας, τα κινεζικά πολεμικά πλοία πραγματοποίησαν επίσημες επισκέψεις σε γαλλικά, αυστραλιανά, ιαπωνικά, ρωσικά, σιγκαπουριανά, ισπανικά και αμερικανικά λιμάνια, ενώ συμμετείχαν και σε επιχειρήσεις για την πάταξη της πειρατείας.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2^ο

ΟΙ ΔΙΜΕΡΕΙΣ ΣΧΕΣΕΙΣ

2.1 ΟΙ ΣΧΕΣΕΙΣ ΚΙΝΑΣ ΚΑΙ ΕΥΡΩΠΗΣ¹⁵

Ιστορικά οι σχέσεις της Ευρώπης με την Κίνα είχαν επηρεαστεί από το λεγόμενο «κινέζικο πρόβλημα», την ύπαρξη δηλαδή δύο κυβερνήσεων που ισχυρίζονται ότι αντιπροσωπεύουν την ίδια χώρα την Λαϊκή Δημοκρατία της Κίνας και την Δημοκρατία της Κίνας στην Ταϊβάν. Η διεθνής κοινότητα, συμπεριλαμβανομένων και των χωρών της Δυτικής Ευρώπης αντιμετώπισαν δυσκολίες. Σταδιακά όμως οι ευρωπαϊκές χώρες απέκτησαν διπλωματικές σχέσεις με την Λαϊκή Δημοκρατία της Κίνας (Laursen, 2011).

Οι περισσότερες ευρωπαϊκές χώρες απέκτησαν διπλωματικές σχέσεις με το Πεκίνο τη δεκαετία του 1970. Οι διμερείς επαφές όμως παρέμεναν αποσπασματικές και το εμπόριο περιορισμένο. Ως συνέπεια της Σινο-Σοβιετικής ψυχρότητας της δεκαετίας του 1960, οι σχέσεις της Κίνας με τις χώρες της Ανατολικής Ευρώπης ήταν πρακτικά ανύπαρκτες ως την κατάρρευση του Τείχους του Βερολίνου το 1989 και της Σοβιετικής Ένωσης το 1991 (Χριστόπουλος, 2006).

Οι πρώτες σημαντικές εξελίξεις στις σχέσεις ξεκίνησαν μόλις το 1975 όπου η Κίνα και η Ευρωπαϊκή Κοινότητα αποφάσισαν να συνάψουν επίσημες σχέσεις, ένδειξη της πολιτικής ανοιγμάτων της Κίνας από τα μέσα της δεκαετίας του '70. Τον Απρίλιο του 1978 συνήφθη συμφωνία εμπορικής συνεργασίας. Το 1980 η Κίνα συμπεριλήφθηκε στον πίνακα των χωρών που έχουν δικαίωμα χρήσης του συστήματος γενικευμένων προτιμήσεων της Κοινότητας (έκτοτε έχει γίνει ένας από τους δέκα κυριότερους χρήστες του). Οι διμερείς σχέσεις γνωρίζουν τέτοια ανάπτυξη, που η συμφωνία του 1978 αποδεικνύεται ανεπαρκής. Το 1985 αντικαταστάθηκε από ευρύτερη συμφωνία, καλούμενη οικονομικής και εμπορικής συνεργασίας. Οι διμερείς σχέσεις συνεχίζουν να αναπτύσσονται και σηματοδοτούνται το 1987 από συμφωνία για τη δημιουργία κέντρου βιοτεχνολογικών εφαρμογών στη γεωργία και

¹⁵ http://www.europarl.europa.eu/factsheets/6_3_11_el.htm

την ιατρική και από προσπάθειες ενθάρρυνσης των επενδύσεων αμοιβαίου ενδιαφέροντος. Οι επαφές σε υπουργικό επίπεδο πολλαπλασιάστηκαν, ενώ τον Οκτώβριο του 1988 άρχισε να λειτουργεί στο Πεκίνο αντιπροσωπεία της Επιτροπής.

Ωστόσο το 1989 υπήρξε ψύχραση ανάμεσα στις σχέσεις της Ευρώπης με την Κίνα. Συγκεκριμένα η πρόοδος στις σχέσεις διεκόπη αιφνιδίως εξαιτίας των γεγονότων της Τιεν Αν Μεν τον Ιούνιο του 1989¹⁶. Τα γεγονότα αυτά είχαν έναν πολύ σημαντικό αντίκτυπο στις σχέσεις Ευρωπαϊκής Κοινότητας - Κίνας. Μετά τη βίαιη καταστολή των φοιτητικών διαδηλώσεων από το κινεζικό καθεστώς, τέθηκε το θέμα καταπάτησης των ανθρωπίνων δικαιωμάτων στην Κίνα, το οποίο αποτελεί ακόμη και σήμερα έναν από τους βασικούς άξονες που καθορίζουν τις σχέσεις των δύο περιοχών (Γαργαλίδης - Μούντανος, 2002). Η Κοινότητα αντέδρασε με άμεση καταδίκη. Το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο της Μαδρίτης της 26ης και 27ης Ιουνίου 1989 αποφάσισε να αναστείλει τις διμερείς επαφές σε υψηλό επίπεδο, να αναβάλει τα νέα προγράμματα συνεργασίας και να επιβραδύνει τα ήδη εκτελούμενα προγράμματα. Και πράγματι, τον Οκτώβριο του 1990 η ΕΚ προχώρησε στη χαλάρωση των μέτρων για τις επαφές υψηλού επιπέδου, την πολιτιστική, επιστημονική και τεχνική συνεργασία και τα νέα προγράμματα συνεργασίας. Εντούτοις, διατηρήθηκε το εμπάργκο στις πωλήσεις όπλων και στη στρατιωτική συνεργασία.

Όταν ξέσπασε ο «πόλεμος του Κόλπου» το 1991, το πνεύμα συνεργασίας που επέδειξε η Κίνα στα πλαίσια των ψηφισμάτων του ΟΗΕ βοήθησε στην επαναπροσέγγιση των δύο πλευρών, και εκείνη την περίοδο η Δυτική Ευρώπη εξελίχθηκε στην πιο σημαντική πηγή της Κίνας σε νέες τεχνολογίες, βιομηχανικά προϊόντα και χρηματική βοήθεια, ενώ ξεκίνησαν πάλι οι αμοιβαίες επίσημες επισκέψεις αξιωματούχων των δύο περιοχών που βοήθησαν στην περαιτέρω εμβάθυνση των σχέσεων και στην αμοιβαία κατανόηση ((Γαργαλίδης-Μούντανος, 2002). Μέχρι το 1994, πραγματοποιούνταν μόνο κάποιες σποραδικές επαφές, δεδομένου ότι οι ελπίδες της Ευρώπης για αλλαγή της κινεζικής πολιτικής στο θέμα

¹⁶ Την άνοιξη του 1989, χιλιάδες διαδηλωτές, κυρίως φοιτητές, είχαν στρατοπεδεύσει -από τις 15 Απρίλη- στην πλατεία-σύμβολο του μαοϊκού καθεστώτος και ζητούσαν πολιτικές ελευθερίες. Τα συνθήματα ήταν κυρίως υπέρ του μεταρρυθμιστή πρώην γραμματέα του Κ.Κ. Κίνας, Ζάο Ζι Γιάνγκ, που είχε εκφράσει τη συμπαράστασή του στα φοιτητικά αιτήματα. Η καταστολή δεν άργησε να έρθει. Τα ξημερώματα της 4ης Ιουνίου, τάνκς εμφανίστηκαν στην πλατεία, προκειμένου να καταστείλουν τις κινητοποιήσεις. Μέχρι σήμερα ο αριθμός των νεκρών δεν έχει διευκρινιστεί, αν και υπολογίζεται το λιγότερο σε εκατοντάδες. Χιλιάδες ήταν οι τραυματίες, αλλά και οι συλληφθέντες.

Πηγή: <http://www.inews.gr/96/epeteios-22-chronon-gia-tin-tien-an-men.htm>

των ανθρωπίνων δικαιωμάτων διαψεύδονταν συνεχώς (π.χ: οι συλλήψεις και φυλακίσεις αντιφρονούντων).

Τον Ιούνιο του 1994 ορίστηκε ένα φιλόδοξο πλαίσιο για να οργανωθεί ο διμερής πολιτικός διάλογος. Ο Ιούλιος του 1995 αποτελεί σταθμό στις σχέσεις των δύο πλευρών καθώς η Επιτροπή πρότεινε μια «Μακροπρόθεσμη πολιτική για τις σχέσεις Κίνας-Ευρώπης» (τίτλος της ανακοίνωσής της), στα πλαίσια της νέας στρατηγικής για την Ασία, που εγκρίθηκε στο Συμβούλιο του Έσπεν και λαμβάνει υπ' όψιν την ανάδειξη της Κίνας ως οικονομικής και πολιτικής δύναμης. Σημαντική είναι και η ανθρωπιστική βοήθεια όπου ένα χρόνο μετά, η ΕΕ (μέσω του ECHO, του ευρωπαϊκού γραφείου ανθρωπιστικής βοήθειας εκτάκτου ανάγκης), παρείχε στην Κίνα 2,45 εκατ. ECU για να βοηθήσει τους πληθυσμούς που έπεσαν θύμα φυσικών καταστροφών (του σεισμού της Γιουνάν συγκεκριμένα).

Κάπως έτσι φτάνουμε στον Μάρτιο του 1998, που η Επιτροπή προτείνει τη σύναψη συνολικής εταιρικής σχέσης με την Κίνα. Με βάση τη στρατηγική που υπεβλήθη το 1995, αυτή η συνεργασία στοχεύει¹⁷:

- στο να ενσωματωθεί πληρέστερα η Κίνα στην παγκόσμια κοινότητα μέσω της ενίσχυσης του πολιτικού διαλόγου
- στη στήριξη της οικοδόμησης μιας ανοιχτής κοινωνίας που θα στηρίζεται στο κράτος δικαίου και το σεβασμό των ανθρωπίνων δικαιωμάτων
- στο να ενσωματώσει τη χώρα στην παγκόσμια οικονομία, προωθώντας τη μεγαλύτερη συμμετοχή της στο εμπορικό σύστημα και στηρίζοντας τις επιχειρούμενες οικονομικές και κοινωνικές μεταρρυθμίσεις
- στη βελτίωση της χρήσης των ευρωπαϊκών χρηματοδοτήσεων
- στην ενίσχυση της εικόνας της Ένωσης στην Κίνα.

Προς εφαρμογή των ανωτέρω, ο διμερής διάλογος υφίσταται τόσο στον οικονομικό, όσο και στον πολιτικό τομέα, μέσα από ένα ευρύ πλέγμα διεθνών συμφωνιών, μνημονίων και πρωτοκόλλων συνεργασίας, με συχνές συναντήσεις ανώτατων αξιωματούχων και από τις δύο πλευρές, και μέσα από την κοινή συμμετοχή τους σε διεθνή fora διαλόγου και διεθνείς οργανισμούς (ΟΗΕ, ΔΝΤ, ASEM, ΠΟΕ, ΠΟΥ, κλπ). Η ΕΕ εκδίδει σε τακτές περιόδους το Country Strategy Paper (CSP) για την Κίνα, το οποίο υλοποιείται από το πρόγραμμα National

¹⁷ http://www.europarl.europa.eu/factsheets/6_3_11_el.htm

Indicative Program (NIP). Παράλληλα, και η Κίνα έχει χαράξει ένα φιλικό προς την ΕΕ πλαίσιο πολιτικής στρατηγικής (China's EU Policy Paper), με το οποίο θέτει τις βάσεις για μια αλληλοσυμπληρούμενη συνεργασία σε βάθος χρόνου.

Ακρογωνιαίος λίθος της διμερούς οικονομικής συνεργασίας αποτελεί η Συμφωνία ΕΕ-ΛΔΚ (Λαϊκή Δημοκρατία Κίνας) για το Εμπόριο και τη Συνεργασία του 2005, η οποία αντικατέστησε προηγούμενη συμφωνία του 1978. Από την έναρξη των μεταρρυθμίσεων το 1978 ως το 2004 το διμερές εμπόριο πολλαπλασιάστηκε κατά 40 φορές, φτάνοντας το 2004 τα €174,776 δις75. Από το 1980 ως το 2003 οι κινεζικές εξαγωγές προς την ΕΟΚ/ΕΕ αυξάνονταν με μέσο ρυθμό 18% ετησίως, ενώ οι εξαγωγές της ΕΟΚ/ΕΕ προς την Κίνα για το ίδιο διάστημα αυξάνονταν με μέσο ετήσιο ρυθμό της τάξης του 13% (Χριστόπουλος, 2006).

2.2 ΠΟΛΙΤΙΚΑ ΖΗΤΗΜΑΤΑ

Το εμπόριο αποτελεί πρωταρχικό στόχο της ΕΕ προς την Κίνα και την Ταϊβάν. Ωστόσο, η ΕΕ φαίνεται να ενδιαφέρεται για τις ευρύτερες πολιτικές εξελίξεις στην Ανατολική Ασία, όπως και ΗΠΑ. Σε ένα Κοινό Σχέδιο Δράσης (Joint Action Plan) μεταξύ ΕΕ – ΗΠΑ σε συνάντηση που έγινε το 1995, οι δύο πλευρές έκαναν λόγο για μια από κοινού ευθύνη προς τις άλλες περιοχές του κόσμου και ανέφεραν ότι θα «εργαστούν μαζί για να μειώσουν τον κίνδυνο περιφερειακών συγκρούσεων στην κορεάτικη χερσόνησο, την Ταϊβάν και την Νότια Θάλασσα της Κίνας». Κατά την διάρκεια των τελευταίων ετών, η Ευρωπαϊκή Ένωση έχει προσπαθήσει να αποσαφηνίσει τα στρατηγικά της συμφέροντα στην Ανατολική Ασία, εν μέρει υπό την έννοια της «στρατηγικής συμμαχίας». Αυτό επέτρεψε στην Ευρωπαϊκή Ένωση να ανταποκριθεί περισσότερο συγκεκριμένα και σε συντομότερο διάστημα, σε θέματα που αφορούσαν τις εκατέρωθεν στενές σχέσεις. (Laurson,2011).

Το 1998 η Ευρωπαϊκή Επιτροπή ενέκρινε την ανακοίνωσή της για τη «δημιουργία εκτενούς εταιρικής σχέσης με την Κίνα», ο βασικός στόχος της οποίας ήταν η αναβάθμιση της σχέσης της ΕΕ με τη Λαϊκή Δημοκρατία της Κίνας. Η σημερινή πολιτική της ΕΕ έναντι της Κίνας βασίζεται στο έγγραφο πολιτικής της Επιτροπής του Ιουνίου του 2001 με τίτλο «Στρατηγική της ΕΕ έναντι της Κίνας». Ένα νέο έγγραφο πολιτικής με τίτλο «Η ωρίμανση μιας εταιρικής σχέσης — κοινά

συμφέροντα και προκλήσεις στις σχέσεις ΕΕ–Κίνας» εγκρίθηκε στις 13 Οκτωβρίου 2003. Το έγγραφο πολιτικής του 2003 προτείνει τρόπους περαιτέρω ανάπτυξης των σχέσεων ΕΕ–Κίνας μέσω της ενίσχυσης των υφιστάμενων μηχανισμών και της συστηματικής εξέτασης ζητημάτων παγκόσμιας και περιφερειακής διακυβέρνησης και ασφάλειας.

Όλα αυτά συμβαίνουν ενώ η Κίνα από τη μεριά της, δημοσιεύει στις 13 Οκτωβρίου 2003 το πρώτο στην ιστορία της έγγραφο πολιτικής για την ΕΕ. Η Κίνα υποστηρίζει την ευρωπαϊκή ολοκλήρωση και καλεί την ΕΕ να της εκχωρήσει «πλήρες καθεστώς οικονομίας της αγοράς». Το Πεκίνο προσδοκά ότι η ΕΕ θα καταστεί ο μεγαλύτερος εμπορικός και επενδυτικός εταίρος της Κίνας.

Τον Δεκέμβριο του 2005 το Συμβούλιο έδωσε εντολή στην Επιτροπή να αντικαταστήσει τη «Συμφωνία εμπορίου και συνεργασίας ΕΟΚ–Κίνας», που συνήφθη το 1985, με μια ολοκληρωμένη συμφωνία εταιρικής σχέσης και συνεργασίας (ΣΕΣΣ) που θα καθορίζει την ατζέντα για τις σχέσεις ΕΕ–Κίνας τον 21ο αιώνα. Οι διαπραγματεύσεις άρχισαν τον Ιανουάριο του 2007 και θα συμπεριλάβουν την ενημέρωση της εμπορικής συμφωνίας του 1985. Ωστόσο, Η Επιτροπή εξέδωσε στα τέλη του 2006 δύο ξεχωριστές αλλά συντονισμένες ανακοινώσεις προκειμένου να καθορίσει τη γενική μελλοντική προσέγγιση της σχέσης. Η ανακοίνωση με τίτλο «ΕΕ–Κίνα: Στενότεροι εταίροι, μεγαλύτερες ευθύνες» προβαίνει σε απολογισμό των σχέσεων ΕΕ–Κίνας στο πλαίσιο της επανεμφάνισης της Κίνας ως παγκόσμιας οικονομικής και πολιτικής δύναμης. Σηματοδοτεί την επιθυμία της ΕΕ να συνεχίσει και να εντείνει περαιτέρω τη συνεργασία της με την Κίνα. Η ανακοίνωση επιδιώκει μια στρατηγική με πέντε άξονες η οποία εστιάζει στη στήριξη της μετάβασης της Κίνας σε μια πλουραλιστική κοινωνία, στην προώθηση της αειφόρου ανάπτυξης, στη βελτίωση των εμπορικών και οικονομικών μας σχέσεων, στην ενίσχυση της διμερούς συνεργασίας μας, καθώς και την ενίσχυση της περιφερειακής και διεθνούς συνεργασίας. Γενικότερα, η ανακοίνωση τονίζει ότι οι αυξημένες αρμοδιότητες και προσδοκίες πρέπει να συμβαδίζουν με την ισχυρότερη επιρροή και θέση της Κίνας στον κόσμο. Το έγγραφο εργασίας, που δημοσιεύθηκε την ίδια ημέρα με την ανακοίνωση, για το εμπόριο και τις επενδύσεις μεταξύ ΕΕ και Κίνας με τίτλο «Ανταγωνισμός και εταιρική σχέση», αναπτύσσει περαιτέρω τις πολιτικές επιλογές προκειμένου να διασφαλιστούν αμοιβαία επωφελείς εμπορικές σχέσεις.

Όλα τα παραπάνω διαδραματίζονται ενώ ο πολιτικός διάλογος συνεχίζεται στο πλαίσιο που συγκροτήθηκε ήδη από το 1994 και το οποίο περιλαμβάνει τακτικές

συναντήσεις μεταξύ της τρόικας, της ΕΕ και της Κίνας σε υπουργικό επίπεδο, υψηλού επιπέδου διαβουλεύσεις μεταξύ της Επιτροπής και της Κίνας, ειδικές (ad hoc) συναντήσεις μεταξύ των υπουργών εξωτερικών, δύο ετήσιες συναντήσεις μεταξύ του κινέζου υπουργού εξωτερικών και του πρέσβη της ΕΕ στο Πεκίνο και, αντίστοιχα, δύο ετήσιες συναντήσεις μεταξύ του υπουργού εξωτερικών της χώρας που ασκεί την προεδρία της ΕΕ και του πρέσβη της Κίνας στη χώρα αυτή¹⁸.

Είναι προσοχής άξιο ότι ενώ στα θέματα του οικονομικού διαλόγου η διάθεση της Κίνας για συνεργασία είναι μεγαλύτερη, στον πολιτικό τομέα εμφανίζονται σθεναρότερες αντιστάσεις, λόγω της ανάγκης να διατηρηθούν θεσμοί και να μην μεταλλαχθούν δομές που θα μπορούσαν να διακυβεύσουν τη νομιμοποίηση της σημερινής ηγεσίας στα ηνία της χώρας. Οι τομείς των ανθρωπίνων δικαιωμάτων, της ελευθερίας της έκφρασης και ο κεντρικός έλεγχος της οικονομίας, είναι πεδία όπου παρατηρείται η μεγαλύτερη δυσκαμψία (Χριστοπουλος, 2006). Ο διάλογος συμπληρώνεται από τη χρηματοδοτική στήριξη έργων, όπως η εφαρμογή των συμφώνων του ΟΗΕ για τα δικαιώματα του ανθρώπου, η προαγωγή της δημοκρατίας σε τοπικό επίπεδο και η μεταρρύθμιση της δικαιοσύνης¹⁹.

Η πρώτη τακτική πολιτική σύνοδος κορυφής ΕΕ – Κίνας πραγματοποιήθηκε στο Λονδίνο τον Απρίλιο του 1998 (στο περιθώριο της Διάσκεψης Κορυφής ASEM – Asian Europe Meeting - που αποτελεί μια ακόμα ζώνη διαλόγου μεταξύ ΕΕ και ΛΔΚ) ενώ η τελευταία έγινε την 14^η Φεβρουαρίου 2012 στο Πεκίνο²⁰. Στην τελευταία διάσκεψη κορυφής συμμετείχαν ο πρόεδρος του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου Χέρμαν Βαν Ρομπέι, ο πρόεδρος της Ευρωπαϊκής Επιτροπής Ζοζέ Μανουέλ Μπαρόζο και ο πρωθυπουργός της Κίνας Γουέν Τζιαπάο. Ο πρόεδρος Μπαρόζο υπογράμμισε ότι «Η εταιρική σχέση ΕΕ-Κίνας είναι μια από τις σημαντικότερες στον

¹⁸ http://circa.europa.eu/irc/opoce/fact_sheets/info/data/relations/relations/article_7249_el.htm

¹⁹ http://circa.europa.eu/irc/opoce/fact_sheets/info/data/relations/relations/article_7249_el.htm

²⁰ Η 14η Σύνοδος Κορυφής ανάμεσα στην Κίνα και την ΕΕ, που είχε προγραμματιστεί αρχικά για τον Οκτώβριο του περασμένου χρόνου, είχε αναβληθεί εξαιτίας της ανάγκης των Ευρωπαίων να ενισχύσουν τον ΕFSF.

Πηγή: <http://www.tovima.gr/finance/article/?aid=443519>

Ήταν η δεύτερη φορά σε λιγότερο από τρία χρόνια όπου η σύνοδος έχει μονομερώς αναβληθεί. Το 2008 η Κίνα ανέβαλε την 11η Ευρωκινεζική Σύνοδο, η οποία θα γινόταν στη Λυόν της Γαλλίας, μόλις έξι μέρες πριν αυτή πραγματοποιηθεί.

Πηγή: <http://www.skai.gr/news/finance/article/185131/oi-sheseis-europis-kinas-se-kairous-krisis/>

κόσμο», υπενθυμίζοντας τη σημασία της εταιρικής αυτής σχέσης για «τη σταθερότητα και την ευημερία σε ολόκληρο τον κόσμο»²¹.

Μέρος του πολιτικού διαλόγου αναλώνεται στην άρση του εμπάργκο πώλησης όπλων στη ΛΔΚ, το οποίο όπως προαναφέρθηκε, η ΕΕ αποφάσισε σε συνέχεια της καταστολής του δημοκρατικού φοιτητικού κινήματος και των γεγονότων της Πλατείας Tian An Men το 1989. Η κινεζική ηγεσία επαναφέρει συνεχώς το ζήτημα στις διμερείς συνομιλίες ασκώντας έντονες πιέσεις, ενώ παράλληλα έντονες πιέσεις ασκούν οι ΗΠΑ και η Ιαπωνία για διατήρηση του εμπάργκο²². Αν και κάποια κράτη μέλη αντιτίθενται στην άρση του εμπάργκο²³, όλα συμφωνούν πως το μέτρο αυτό είναι πλέον αναχρονιστικό και πως δε συνάδει με τη δραματική βελτίωση στη διμερή συνεργασία, που χαρακτηρίζει σήμερα τις σχέσεις ΕΕ-Κίνας. Στα συμπεράσματα του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου του 2004 αναφέρεται πως, μέσα στα πλαίσια του βελτιωμένου κλίματος, η άρση του εμπάργκο²⁴ θα αποτελούσε φιλική χειρονομία προς το στρατηγικό αυτό εταίρο της Ένωσης, ενώ παράλληλα σημειώνεται η ανάγκη κύρωσης του Συμφώνου από την Κίνα. Να σημειωθεί ότι το θέμα του εμπάργκο βρίσκεται συνεχώς στην agenda των συναντήσεων της τρόικας, της ΕΕ και της Κίνας. Μέρος του πολιτικού λόγου προκύπτει επίσης για τα Αστικά και Πολιτικά Δικαιώματα των Ηνωμένων Εθνών, συμπεριλαμβανομένων των θρησκευτικών ελευθεριών (επαρχίες Xinjiang και Θιβέτ, κίνημα Falun Gong, κλπ), αναφέροντας ρητά την πρόβλεψη για την κατάσταση των ανθρωπίνων δικαιωμάτων μεταξύ των κριτηρίων του Κώδικα Συμπεριφοράς²⁵ που η Κίνα ως σήμερα δεν έχει κυρώσει, θεωρώντας τη σύνδεση με τα Ανθρώπινα Δικαιώματα απαράδεκτη. Στη σύνοδο της

²¹ http://ec.europa.eu/news/external_relations/120216_el.htm

²² Να σημειωθεί πως η Ιαπωνία έχει από καιρό άρει το δικό της εμπάργκο όπλων προς την Κίνα.

²³ Γαλλία, Ιταλία, Ισπανία και Γερμανία έχουν ταχθεί ανοικτά υπέρ, ενώ Δανία, Σουηδία, Ιρλανδία, Πορτογαλία και Πολωνία ασκούν αντίστροφες πιέσεις για διατήρηση του εμπάργκο προς το παρόν. Βρετανία και Ολλανδία τηρούν ουδέτερη στάση. Η Ελλάδα έχει δηλώσει πως θα υποστηρίξει ενδεχόμενη πρόταση της Επιτροπής για άρση του μέτρου.

²⁴ Το εμπάργκο όπλων της ΕΕ εναντίον της Κίνας, ως επακόλουθο των γεγονότων της Πλατείας Τιέν-Αν-Μεν, πρέπει να παραμείνει σε ισχύ έως ότου σημειωθεί μεγαλύτερη πρόοδος στα ζητήματα ανθρωπίνων δικαιωμάτων· υπενθυμίζεται στα κράτη μέλη ότι ο κώδικας συμπεριφοράς της ΕΕ για τις εξαγωγές όπλων περιλαμβάνει ως κριτήριο το σεβασμό των ανθρωπίνων δικαιωμάτων στη χώρα τελικού προορισμού παρόμοιων εξαγωγών. Πηγή: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:C:2008:323E:0489:0493:EL:PDF>

²⁵ Ο Κώδικας Συμπεριφοράς υιοθετήθηκε από την ΕΕ το 1998 και προβλέπει τις προϋποθέσεις υπό τις οποίες η ΕΕ μπορεί να πωλεί όπλα σε τρίτες χώρες. Ο Κώδικας αυτός δεν είναι νομικά δεσμευτικός.

16^{ης} Ιουνίου 2011. ανάμεσα στα θέματα που συζητήθηκαν ήταν τα δικαιώματα των μειονοτήτων, το κράτος δικαίου, τα δικαιώματα των υπερασπιστών των ανθρωπίνων δικαιωμάτων, η ελευθερία του λόγου και του Τύπου, η επικύρωση της Διεθνούς Σύμβασης για τα αστικά και τα πολιτικά δικαιώματα και η αναμόρφωση της μεταρρύθμισης μέσω της εργασίας του συστήματος (EU-CHINA SUMMIT, Beijing, 14 February 2012).

2.3 ΟΙ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΕΣ ΤΗΣ ΚΙΝΑΣ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΕΥΡΩΠΗ

Ιστορικά, οι Κινέζοι ηγέτες έβλεπαν την Ευρώπη ως έναν χρήσιμο οικονομικό εταίρο και παράγοντα για σταθερότητα. Η Κίνα δεν έχει με την ΕΕ προβλήματα όπως με αυτά που έρχεται αντιμέτωπη με την Ιαπωνία ή τις ΗΠΑ. Για παράδειγμα, οι σχέσεις Κίνας – Ιαπωνίας επηρεάζονται από τις διαφορές αναφορικά με τις φρικαλεότητες του Ιαπωνικού πολέμου και την έλλειψη επίσημων απολογιών²⁶. Όσον αφορά στις σχέσεις Κίνας – ΗΠΑ, το θέμα της Ταϊβάν είναι πάντα ένα ευαίσθητο ζήτημα²⁷. Η στρατηγική της Κίνας προς την ΕΕ είναι ένα αναπόσπαστο μέρος ενός

²⁶ Οι σχέσεις Ιαπωνίας-Κίνας έχουν επηρεαστεί πολύ έντονα από ιστορικά γεγονότα και από τη σκληρή στάση που έχει επιδείξει στο παρελθόν η Ιαπωνία, ιδιαίτερα από το 1895 μέχρι το 1945. Κατά τη διάρκεια αυτών των πενήντα χρόνων η Ιαπωνία αποτέλεσε το χειρότερο και πιο σκληρό εχθρό της Κίνας, και η βίαιη και απάνθρωπη συμπεριφορά που επέδειξε ο Ιαπωνικός στρατός κατά τις επανειλημμένες προσπάθειές του να καταλάβει την Κίνα δε φαίνεται να έχει ξεχαστεί από τον κινεζικό λαό.157 Επιπλέον, η άρνηση της Ιαπωνίας να δώσει γραπτή απολογία για τα εγκλήματά που διέπραξε στο κινεζικό έδαφος –όπως έκανε το 1997 για τα εγκλήματά της στη Ν. Κορέα- δυσανασχετεί ακόμη περισσότερο την Κίνα.

²⁷ Η Ταϊβάν έχει πολλαπλή σημασία για την Κίνα: πρώτα-πρώτα ψυχολογική, καθώς η επανένωσή της νήσου με την χώρα θα σβήσει και τα τελευταία σημάδια του «αιώνα της ντροπής και της ταπείνωσης». Δεύτερον, η Ταϊβάν είναι το σύμβολο της αμερικανικής κυριαρχίας και της τρωτότητας της Κίνας. Επίσης, σχετίζεται άμεσα και με τη νομιμοποίηση του κομμουνιστικού κόμματος. Αιτία της κρίσης είναι η συνεχιζόμενη πώληση όπλων από την Αμερική στην Ταϊβάν, η οποία έχει ξεκινήσει από το 1979 με την υπογραφή της συνθήκης “Taiwan Relation Act”, βάση της οποίας οι ΗΠΑ πουλάνε οπλικά συστήματα στη χώρα για να ενισχύσουν την άμυνά της. Η πώληση όπλων, σε συνδυασμό με την πιθανότητα να συμπεριληφθεί και η Ταϊβάν στην «αντιπυραυλική ομπρέλα» των ΗΠΑ και με την κατά επανάληψη έκδοση βίζας από τις αμερικανικές αρχές για Ταϊβανούς αξιωματούχους που θέλουν να επισκεφτούν –έστω και ανεπίσημα- τις ΗΠΑ,47 ανησυχούν την Κίνα, η οποία βλέπει σε αυτές τις ενέργειες αμερικανική υποστήριξη για την ανεξαρτησία της Ταϊβάν.

συνολικού στρατηγικού προσανατολισμού. Σε αντίθεση με τις ΗΠΑ, η ΕΕ προσανατολίζεται περισσότερο στην δημιουργία εταιρικών σχέσεων με την Κίνα.

Ένα χαρακτηριστικό γνώρισμα της κινέζικης διπλωματίας είναι ότι, για δεκαετίες, προσπαθεί να προωθήσει μια πολυκεντρική παγκόσμια τάξη και όχι μια ηγεμονική δομή των παγκόσμιων δυνάμεων. Στην ουσία η Κίνα χρησιμοποιεί τον ανταγωνισμό της Ευρώπης με την Αμερική στα εμπορικά θέματα για να περιορίσει την ηγεμονία των ΗΠΑ και να προάγει την ιδέα της δημιουργίας ενός πολύ-πολικού κόσμου, ενώ παράλληλα χρησιμοποιεί και τους ανταγωνισμούς ανάμεσα στα κράτη μέλη της ΕΕ για να προάγει τα οικονομικά της συμφέροντα (Γαργαλίδης-Μούντανος, 2002).

Η Κίνα είχε για μεγάλο χρονικό διάστημα ενδιασμούς να διαπραγματευτεί με την ΕΕ ως «Ένωση» και προτιμούσε να αναπτύσσει τις διμερείς της σχέσεις με τα κράτη-μέλη ξεχωριστά. Αυτό οφείλεται εν μέρει στην πολιτική της του «διαίρει και βασίλευε», βάση της οποίας η Κίνα χρησιμοποιεί τους ανταγωνισμούς των ευρωπαίων για να αποκομίσει πολιτικά και κυρίως οικονομικά οφέλη, αλλά κυρίως στη δυσκολία ανάπτυξης από τα κράτη-μέλη συγκλινοσών εθνικών πολιτικών σε ότι αφορά τα κινεζικά θέματα. Η Κίνα χρειάζεται την Ευρώπη με πολλούς τρόπους. Δεν είναι μυστικό ότι οι Άμεσες Ξένες Επενδύσεις είναι μια σημαντική πηγή απαιτούμενων κεφαλαίων για την χρηματοδότηση της οικονομικής μεταρρύθμισης της Κίνας και την ανάπτυξή της. Οι ευρωπαϊκές πολυεθνικές αντιπροσωπεύουν ένα σημαντικό τμήμα των Άμεσων Ξένων Επενδύσεων.

Παρά το γεγονός ότι η επιρροή της Κίνας σε παγκόσμιο επίπεδο είναι δεδομένη, τα εμπόδια εισόδου της στην παγκόσμια κοινότητα ήταν υψηλά. Είναι χαρακτηριστικό ότι ο Πρόεδρος της Κίνας Zhu Rongji είχε αναφέρει ότι τα μαλλιά των κινέζων διαπραγματευτών έγιναν από μαύρα άσπρα μέχρι την αποπεράτωση των διαπραγματεύσεων. Η υποστήριξη της ΕΕ για την ένταξη της Κίνας στον Παγκόσμιο Οργανισμό Εμπορίου ήταν απαραίτητη²⁸ (Dai, 2006).

²⁸ Η Κίνα έγινε μέλος του ΠΟΕ την 11/12/2001 μετά από εκτεταμένες διαπραγματεύσεις 15 ετών. Πηγή: <http://gr.china-embassy.org/eng/xwdt/t261536.htm>

2.4 Η ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΤΗΣ ΚΙΝΑΣ

Παρά το γεγονός ότι η Κίνα έχει μια μακρά ιστορία στην ναυτιλία, η ανάδυση της Κίνας ως διεθνές ναυτιλιακό έθνος είναι ένα φαινόμενο πρόσφατο. Το 1949, όταν οι κομμουνιστές απέκτησαν την εξουσία, πάνω από το 85% του στόλου (σε ολική χωρητικότητα) μεταφέρθηκε στην Ταϊβάν, το Χονγκ Κονγκ και σε άλλες ασιατικές χώρες. Πολλά πλοία καταστράφηκαν ή παροπλίστηκαν από το Κινέζικο Εθνικιστικό Κίνημα με την πεποίθηση ότι δεν θα μπορούσαν αυτά τα πλοία να μετακινηθούν πριν την άφιξη του Απελευθερωτικού Κινήματος των ανθρώπων του Μάο. Κατά το τέλος της δεκαετίας του 1950 με την άρση του εμπάργκο από την Αμερική βελτιώθηκε το διεθνές εμπόριο. Το γεγονός αυτό σε συνδυασμό με το τέλος του καταστροφικού «Μεγάλου Άλματος προς τα Εμπρός»²⁹, οδήγησε στην γρήγορη ανάπτυξη της οικονομίας της Κίνας (Eyferth, 2006).

Το 1961 η Λαϊκή Δημοκρατία της Κίνας ίδρυσε τον πρώτο της ναυτιλιακό εμπορικό στόλο ο οποίος αποτελούνταν από τέσσερα πλοία. Πρόκειται για μια κρατική εταιρεία θαλασσιών μεταφορών η οποία προχώρησε στην υπογραφή ναυτιλιακών συμφωνιών με άλλες χώρες. Αυτός ο οργανισμός εξελίχθηκε στην σημερινή COSCO (China Ocean Shipping Company). Σημαντικό σημείο αποτέλεσε το γεγονός ότι η κυβέρνηση της Κίνας προχώρησε σε επενδύσεις υποδομών, την κατασκευή λιμένων καθώς και στην ανοικοδόμηση και την επέκταση παλαιών εγκαταστάσεων. Μεγάλη προσπάθεια έγινε επίσης στην αύξηση της μηχανοποίησης και της εμπορευματοποίησης των μεγαλύτερων διεθνών λιμανιών. Με αυτόν τον τρόπο η ναυτιλιακή βιομηχανία και η μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων της Κίνας έφτασε τα διεθνή πρότυπα τόσο αναφορικά με την αποδοτικότητα του χειρισμού όσο και με δίκτυο μεταφοράς.

Η Κίνα, έχοντας αυξήσει τα συναλλαγματικά της αποθέματα περίπου στα \$3 τρις, ψάχνει να διαφοροποιήσει το χαρτοφυλάκιο των επενδύσεων της σε εξειδικευμένα στοιχεία Ενεργητικού. Η Κινεζική κυβέρνηση ασκεί συνεχή πίεση, ειδικά στις μεγάλες κινέζικες εταιρείες προς τη διεθνοποίησή τους, προσπαθώντας να

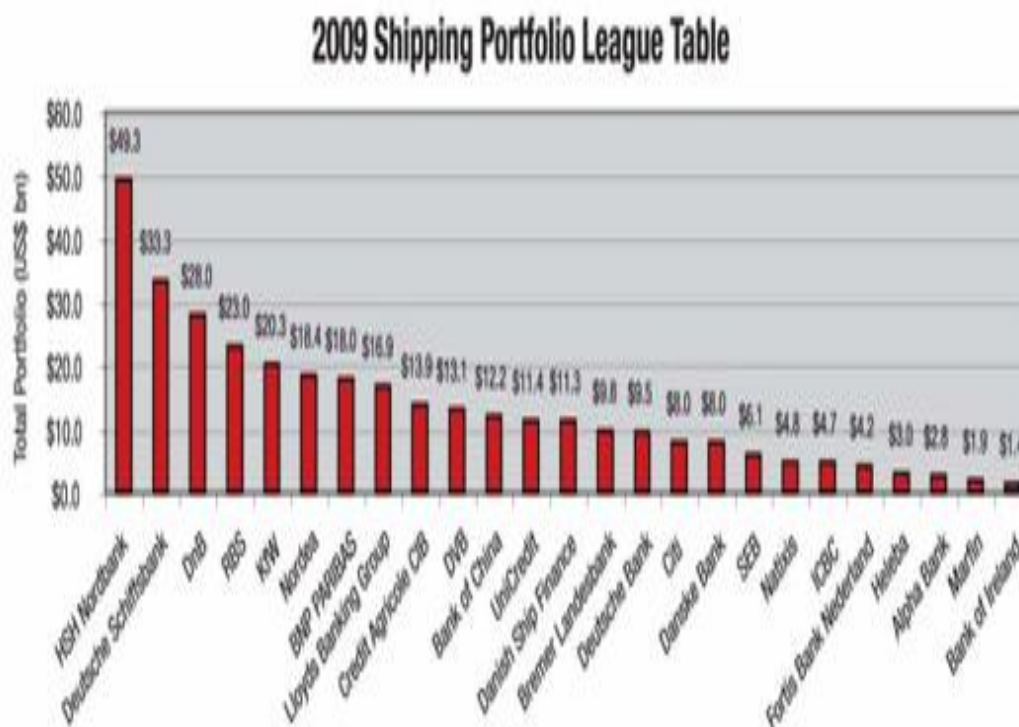
²⁹ Το 1958, ο Μάο Τσεουνγκ κήρυξε την έναρξη του κινήματος «Μεγάλο Άλμα προς τα Εμπρός», κατά το οποίο η χώρα σύρθηκε σ' ένα πυρετό παραγωγής χάλυβα. Το Μεγάλο Άλμα, αλλά και σωρεία λαθών που διέπραξε το καθεστώς, είχαν ως άμεσο αντίκτυπο την οικονομική και οικολογική καταστροφή την τριετία 1959-1961, κατά την οποία η χώρα θρήνησε εκατομμύρια θύματα

Πηγή: www.wikipedeia.gr

εναρμονίσει τις κεντρικές αποφάσεις με την πραγματική κινέζικη οικονομία που συνεχώς διογκώνεται με στόχο την συγκράτηση των πληθωριστικών πιέσεων και της αναπόφευκτης ανόδου του γουάν. Οι μεγάλες κινέζικες εταιρείες που υποστηρίζονται από την κεντρική κυβέρνηση έχουν επιδοθεί σε ένα μεγάλο εύρος επενδύσεων από ακίνητα, εταιρείες εξόρυξης, παγκοσμίως αναγνωρισμένα εμπορικά σήματα όπως της “Volvo”, ακόμα και συμμετοχές όπως αυτή στο Club Med με 7%.

Στο Σχήμα 4 που ακολουθεί, συναντάμε 2 Κινέζικες τράπεζες στον Πίνακα των μεγαλύτερων Ναυτιλιακών Χαρτοφυλακίων στον κόσμο, με στοιχεία που δημοσιεύτηκαν στο περιοδικό του παγκόσμιου shipping forum, Marine Money, 2009.

Σχήμα 4 – Τα μεγαλύτερα Ναυτιλιακά Χαρτοφυλάκια στον κόσμο



Πηγή: Marine Money, 2009

Συναντάμε και δύο ελληνικές τράπεζες στο Σχήμα 4, την Alpha Bank και την Marfin, στις θέσεις 23 και 24 αντίστοιχα. Είναι γεγονός όμως ότι σε καλύτερες θέσεις συναντάμε τις δύο κινέζικες Bank of China και ICBC, στην 11^η και την 20^η

αντίστοιχα, ενώ ανάμεσά τους υπάρχουν τραπεζικοί όμιλοι από όλη την Ευρώπη (Γερμανία, Βέλγιο, Μεγάλη Βρετανία, Δανία, Ολλανδία, Ιρλανδία).

Ο ιδιωτικός τομέας έχει αναπτυχθεί σημαντικά τα είκοσι τελευταία χρόνια. Ωστόσο, οι περισσότερες ιδιωτικές ναυτιλιακές επιχειρήσεις ήταν μονοβάπορες και δεν επωφελούνταν από τις οικονομίες κλίμακας. Επίσης πλοιοκτήτες άλλων κρατών άρχισαν να κάνουν βήματα προς την αγορά της Κίνας. Το 1999 μάλιστα, 18 πλοιοκτήτες άλλων χωρών είχαν υποκαταστήματα στην Σαγκάη, το Guangzhou, το Shenzhen και σε άλλα σημαντικά λιμάνια³⁰. Με το τέλος του 20^{ου} αιώνα η Κίνα (συμπεριλαμβανομένου του Χονγκ Κονγκ) βρίσκονταν στην 3^η θέση παγκοσμίως, με στόλο 2373 πλοίων (1000 dwt και άνω), θέτοντας με αυτόν τον τρόπο την Κίνα πίσω από την Ελλάδα και την Ιαπωνία αλλά μπροστά από τη Νορβηγία, τη Γερμανία, το Ηνωμένο Βασίλειο και άλλες παραδοσιακές ναυτιλιακές δυνάμεις³¹.

Η Κίνα διαθέτει μεγάλες ναυτιλιακές εταιρείες, όλες εκ των οποίων είναι κρατικές και με σαφώς καθορισμένους τομείς αναφορικά με τις ωκεάνιες, ακτοπλοϊκές και ποτάμιες μεταφορές. Με την πάροδο του χρόνου, τα όρια των επιχειρήσεων αυτών διευρύνονται και είναι ελεύθερες να δραστηριοποιούνται όπου επιθυμούν αλλά κατά κάποιο τρόπο εξακολουθούν να διατηρούν τους παραδοσιακούς τομείς του εμπορίου τους.

Μία ακόμη κινεζική εταιρεία έχει κάνει εδώ και καιρό αισθητή την παρουσία της. Ο λόγος για την China Shipping, που ανήκει θυγατρικά στην China Shipping Container Lines με έδρα τη Σαγκάη και αποτελεί τη δεύτερη μεγαλύτερη εταιρεία μεταφοράς φορτίων στην Κίνα. Η CSCL διαθέτει στόλο 147 φορτηγών πλοίων και σε συγκεκριμένα λιμάνια της Κίνας το μερίδιο αγοράς της αγγίζει έως και το 90%. Πραγματοποιεί πληθώρα διαδρομών προς Αυστραλία, Ευρώπη, Αμερική, Περσικό Κόλπο.

Η Κίνα αποτελεί και την 1η χώρα στις ναυπηγήσεις νέων πλοίων σε ολόκληρο τον κόσμο με παραγγελίες που ανέρχονται σε 2.993 πλοία (στοιχεία Μαρτίου 2011). Η Κινέζικη κυβέρνηση είναι αποφασισμένη να στηρίζει την ναυτιλιακή και ναυπηγική βιομηχανία προσφέροντας

³⁰ Background : Chinese Shipping & Enterprise Reform.

Πηγή: <http://219.141.235.75/english/books/P020081208374058124120.pdf>

³¹ Background : Chinese Shipping & Enterprise Reform.

Πηγή: <http://219.141.235.75/english/books/P020081208374058124120.pdf>

- Στις μεγάλες ναυπηγικές μονάδες, κυρίως κρατικές, δάνεια με εξαιρετικά προνομιακούς όρους.
- Στους πλοιοκτήτες δάνεια με ανταγωνιστικούς όρους με στόχο την ανανέωση του υπάρχοντος στόλου.
- Χρηματοδότηση μέσω δανείων με εξασφάλιση το ίδιο το υπό κατασκευή πλοίο για τους πλοιοκτήτες που δραστηριοποιούνται διεθνώς.

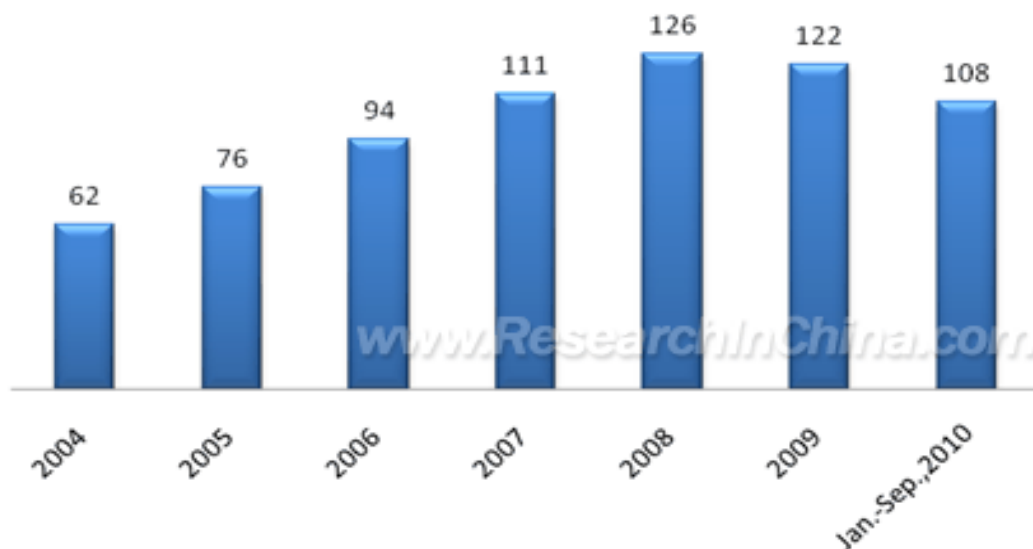
Σύμφωνα με τα στοιχεία του Ελληνοκινεζικού Εμπορικού και Βιομηχανικού Επιμελητηρίου, άλλες μεγάλες επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται στην Ελλάδα είναι, μεταξύ άλλων, ο κινεζικός νηογνώμονας China Classification Society, η China Marine & Seamen Service Corp. και η Sino-Hellenic Marine Services.

Η ανάπτυξη της Κίνας ήταν πράγματι ραγδαία και εντυπωσιακή. Στο διάγραμμα που ακολουθεί στο Σχήμα 5, παρουσιάζεται η κίνηση των εμπορευματοκιβωτίων σε εκατομμύρια TEU στα λιμάνια της Κίνας. Είναι εύκολα κατανοητό ότι η αύξηση από το 2004 έως και το 2009 είναι εντυπωσιακή. Μέχρι μόλις το 2010 η μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων είχε φτάσει τα 146 εκ. TEU³². Να σημειωθεί επιπλέον ότι η χώρα κατασκευάζει το 90% των παγκόσμιων εμπορευματοκιβωτίων³³ σε όλο τον κόσμο.

³²http://presseexposure.com/China_Container_Port_Industry_Report,_2011_--_Published_by_ResearchInChina-334864.html

³³ www.wikipedia.gr

Σχήμα 5 – Κίνηση εμπορευματοκιβωτίων (σε εκατ. TEU) από τα λιμάνια της Κίνας



Πηγή: <http://www.researchinchina.com/htmls/report/2010/5999.html>

Η αύξηση του όγκου μεταφερόμενων ε/κ με τις τιμές που καταγράφηκαν στη διακίνηση των κινέζικων λιμανιών, κατά την περίοδο 2004 - 2010, εν μέσω της οποίας η προετοιμασία και διεξαγωγή των Ολυμπιακών Αγώνων στο Πεκίνο το 2008 διαδραμάτισε σημαίνοντα ρόλο στην ώθηση των δεικτών και επιδόσεων του εμπορίου στην Κίνα, είναι σταδιακά ανοδική. Το 2008 σημειώνεται ιστορικό υψηλό για το διάστημα αυτό, στα 126 εκ teus. Μία χρονιά που είχαν αρχίσει να γίνονται ενοχλητικά τα σημάδια του πρώτου κύματος της σύγχρονης οικονομικής κρίσης. Το 2009 τα teus στη διακίνηση ε/κ στα κινέζικα λιμάνια, παραμένουν σε πολύ υψηλό επίπεδο, αλλά και το 2010 που πλέον μόλις που αγγίζουν τις επιδόσεις του 2007. Η οικονομική ύφεση είναι έντονα αισθητή πλέον.

Ο ΡΟΛΟΣ ΠΑΓΚΟΣΜΙΑΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

3.1 ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΑΝΑΠΤΥΞΗ 2007 -2011

3.1.1 ΓΙΑ ΤΟ ΕΤΟΣ 2007³⁴

Το 2007 ο ρυθμός της παγκόσμιας οικονομικής ανάπτυξης (εκτός της ζώνης του ευρώ) επιβραδύνθηκε κάπως σε σχέση με τα πολύ υψηλά επίπεδα που είχαν παρατηρηθεί την προηγούμενη τριετία. Η εξέλιξη αυτή συνδεόταν εν μέρει με τις παγκόσμιες χρηματοπιστωτικές εντάσεις που εκδηλώθηκαν στα μέσα του 2007 και επισκίασαν τις οικονομικές εξελίξεις ανά την υφήλιο, καθώς και με την ωρίμανση – έως ένα βαθμό – του κύκλου της παγκόσμιας μεταποιητικής δραστηριότητας.

Στις ΗΠΑ ο ετήσιος ρυθμός αύξησης του πραγματικού ΑΕΠ για το 2007 ως σύνολο ήταν 2,2%, χαμηλότερος κατά 0,7 της εκατοστιαίας μονάδας σε σχέση με το 2006. Ο ετήσιος ρυθμός μεταβολής του ΔTK μειώθηκε το 2007 σε 2,8% από 3,2% το προηγούμενο έτος.

Όσον αφορά στην Κίνα, η οικονομία της εξακολούθησε να επεκτείνεται με ραγδαίους ρυθμούς το 2007. Το πραγματικό ΑΕΠ αυξήθηκε κατά 11,4% το 2007, έναντι 11,1% το 2006, αντανακλώντας τη σταθερά υψηλή εγχώρια ζήτηση και την ταχύρρυθμη άνοδο των καθαρών εξαγωγών. Οι πληθωριστικές πιέσεις ενισχύθηκαν, με αποτέλεσμα ο πληθωρισμός βάσει του ΔTK να φθάσει σε 6,5% το Δεκέμβριο από 2,2% τον Ιανουάριο του 2007, κυρίως λόγω της ανόδου των τιμών των ειδών διατροφής.

Στην ετήσια Έκθεση το 2007 της Ευρωπαϊκής Κεντρικής Τράπεζα παρουσιάζει ένα πίνακα όπου φαίνονται η συμβολή των διαφόρων ισχυρών οικονομιών στο παγκόσμιο ΑΕΠ. Το Διάγραμμα που ακολουθεί παρουσιάζει τα

³⁴ Ευρωπαϊκή Κεντρική Τράπεζα, Ετήσια Έκθεση 2007

αποτελέσματα αυτά. Είναι εμφανές ότι οι οικονομίες των χωρών BRIC³⁵ αυξάνουν διαρκώς την συμβολή τους στο παγκόσμιο ΑΕΠ.

Διάγραμμα 1 – Συμβολή στην αύξηση του παγκόσμιου ΑΕΠ



Πηγή: Ευρωπαϊκή Κεντρική Τράπεζα, Ετήσια Έκθεση 2007

Αναφορικά με την ζώνη του ευρώ, το πραγματικό ΑΕΠ αυξήθηκε κατά 2,6% σε ετήσια βάση το 2007. Ο μέσος ετήσιος πληθωρισμός διαμορφώθηκε σε 2,1% το 2007, έναντι 2,2% το 2006.

3.1.2 ΓΙΑ ΤΟ ΕΤΟΣ 2008³⁶

Το 2008, η αναταραχή στις χρηματοπιστωτικές αγορές εντάθηκε και έφθασε σε επίπεδα πρωτοφανή για τις τελευταίες δεκαετίες, με σοβαρές συνέπειες για την

³⁵ Εκτενή αναφορά θα γίνει σε επόμενη ενότητα.

³⁶ Ευρωπαϊκή Κεντρική Τράπεζα, Ετήσια Έκθεση 2008

πραγματική οικονομία κατά το δεύτερο εξάμηνο. Προς τα τέλη του έτους, οι περισσότερες προηγμένες οικονομίες βρίσκονταν ήδη σε κατάσταση ή στα πρόθυρα ύφεσης. Επιπλέον, η επιβράδυνση της οικονομικής δραστηριότητας άρχισε να εξαπλώνεται πιο δυναμικά στις αναδυόμενες οικονομίες. Πιο συγκεκριμένα, οι οικονομικές συνθήκες σε χώρες με μεγάλες εξωτερικές και εσωτερικές ανισορροπίες επιδεινώθηκαν ταχύτατα και η οικονομική ανάπτυξη στις μικρές και ανοικτές οικονομίες επιβραδύνθηκε σημαντικά μέσα σε πολύ σύντομο χρονικό διάστημα. Η εξέλιξη του πληθωρισμού επηρεάστηκε σημαντικά από τις έντονες μεταβολές των τιμών των βασικών εμπορευμάτων και των παγκόσμιων οικονομικών συνθηκών.

Στις ΗΠΑ, η οικονομική δραστηριότητα επιβραδύνθηκε σημαντικά το 2008. Για το σύνολο του έτους, η αύξηση του πραγματικού ΑΕΠ ήταν 1,1% και ο μέσος ετήσιος ρυθμός μεταβολής του ΔTK το 2008 ήταν 3,8%, από 2,9% το προηγούμενο έτος.

Όσον αφορά στην Κίνα, η αύξηση του πραγματικού ΑΕΠ υποχώρησε από 13% το 2007 σε 9% το 2008. Η επιβράδυνση της οικονομικής ανάπτυξης οφείλεται τόσο σε εξωτερικούς όσο και σε εγχώριους παράγοντες. Ο πληθωρισμός τιμών καταναλωτή κορυφώθηκε το Φεβρουάριο σε 8,7%, αλλά κατόπιν μειώθηκε σημαντικά ύστερα από τη σταθεροποίηση των εγχώριων τιμών των ειδών διατροφής. Το Σεπτέμβριο, όταν είχε υποχωρήσει ο πληθωρισμός και οξυνόταν η χρηματοπιστωτική κρίση, οι κινεζικές αρχές έλαβαν μέτρα που στόχευαν στην τόνωση της οικονομικής ανάπτυξης.

Στην ζώνη του ευρώ, συνολικά, το πραγματικό ΑΕΠ αυξήθηκε κατά 0,8% το 2008, δηλαδή πολύ λιγότερο από το ρυθμό αύξησης 2,6% που είχε καταγραφεί το 2007.

Καθ' όλη τη διάρκεια του 2008 η εξέλιξη των τιμών των βασικών εμπορευμάτων αποτέλεσε ζήτημα ιδιαίτερου ενδιαφέροντος. Το πρώτο εξάμηνο, οι τιμές του πετρελαίου διατήρησαν την ανοδική τους πορεία και στις 11 Ιουλίου η τιμή του αργού πετρελαίου τύπου Brent κορυφώθηκε στα 147,5 δολ. ΗΠΑ το βαρέλι. Στη συνέχεια οι τιμές άρχισαν να μειώνονται και η καθοδική τους τάση ενισχύθηκε από την αναταραχή στις χρηματοπιστωτικές αγορές. Στο τέλος του 2008, η τιμή του πετρελαίου είχε υποχωρήσει στα 39,5 δολ. ΗΠΑ το βαρέλι. Για το σύνολο του έτους, η μέση τιμή του αργού πετρελαίου τύπου Brent ήταν 98,3 δολ. ΗΠΑ, δηλ. 35% υψηλότερη από το μέσο όρο του προηγούμενου έτους. Κατά το πρώτο εξάμηνο του 2008 αυξήθηκαν οι πληθωριστικές πιέσεις στη ζώνη του ευρώ, κυρίως λόγω της

ραγδαίας αύξησης των διεθνών τιμών των βασικών εμπορευμάτων. Ο ετήσιος πληθωρισμός παρέμεινε πολύ άνω του 2% κατά την εν λόγω περίοδο και από 3,2% τον Ιανουάριο κορυφώθηκε σε 4,0% τον Ιούνιο και τον Ιούλιο, κυρίως εξαιτίας των εξελίξεων στις τιμές της ενέργειας και των τροφίμων. Από τα μέσα Σεπτεμβρίου 2008, η χρηματοπιστωτική αναταραχή οξύνθηκε σημαντικά, δημιουργώντας σοβαρές δυσλειτουργίες και ελλείμματα ρευστότητας σε πολλά τμήματα της χρηματοπιστωτικής αγοράς και οδηγώντας σε σοβαρή επιδείνωση των παγκόσμιων οικονομικών προοπτικών. Ο πληθωρισμός μειώθηκε κατακόρυφα τους τελευταίους μήνες του έτους, ενώ υποχώρησαν και οι πληθωριστικές πιέσεις. Η μείωση των τιμών των βασικών εμπορευμάτων, και ιδιαίτερα του πετρελαίου, οδήγησε σε υποχώρηση του ετήσιου πληθωρισμού το δεύτερο εξάμηνο του έτους, που το Δεκέμβριο έφθασε το 1,6%.

3.1.3 ΓΙΑ ΤΟ ΕΤΟΣ 2009³⁷

Μετά την κλιμάκωση της χρηματοπιστωτικής αναταραχής που συνόδευσε την κατάρρευση της Lehman Brothers το Σεπτέμβριο του 2008, η αβεβαιότητα σε όλες τις κατηγορίες περιουσιακών στοιχείων έφθασε σε πρωτοφανή επίπεδα και παρέμεινε σταθερά αυξημένη καθ' όλο το α' τρίμηνο του 2009. Στο διάστημα αυτό, η λειτουργία των χρηματοπιστωτικών αγορών συνέχισε να είναι προβληματική, ενώ οι επικρατούσες συνθήκες αυξημένης αβεβαιότητας τροφοδότησαν μεγάλη πτώση στους δείκτες εμπιστοσύνης των καταναλωτών και των επιχειρήσεων, οι οποίοι έφθασαν σε πολύ χαμηλά επίπεδα με βάση τα ιστορικά δεδομένα. Το παγκόσμιο εμπόριο σημείωνε μια πρωτοφανή και συγχρονισμένη πτώση στα τέλη του 2008 και τις αρχές του 2009³⁸.

Όσον αφορά στην Κίνα, ο ρυθμός αύξησης του πραγματικού ΑΕΠ υποχώρησε μόνο ελαφρά από 9,6% το 2008 σε 8,7% το 2009. Η ανθεκτικότητα που επέδειξε ο ρυθμός ανόδου του ΑΕΠ στην υποχώρηση της παγκόσμιας οικονομικής δραστηριότητας μπορεί να αποδοθεί σε διάφορους παράγοντες: Πρώτον, οι κινεζικές αρχές αντέδρασαν άμεσα στην κρίση. Η δέσμη μέτρων ώθησης, ύψους 4 τρισεκ. γιουάν, καθώς και οι αυξημένες επιδοτήσεις της κατανάλωσης, σε συνδυασμό με την

³⁷ Ευρωπαϊκή Κεντρική Τράπεζα, Ετήσια Έκθεση 2009

³⁸ Ιδιαίτερη αναφορά σε αυτό γίνεται παρακάτω

επεκτατική νομισματική πολιτική και την έντονη πιστωτική επέκταση, στήριξαν τις επενδύσεις σε έργα υποδομής οι οποίες αυξήθηκαν κατά 90% το 2009 και συνέβαλαν στην ανθεκτικότητα της ιδιωτικής κατανάλωσης. Δεύτερον, δεδομένου ότι η προστιθέμενη αξία των κινεζικών εξαγωγών είναι σχετικά χαμηλή (καθώς η εξάρτηση των κινεζικών εξαγωγών από τις εισαγωγές είναι σχετικά υψηλή), η επιβράδυνση του παγκόσμιου εμπορίου είχε λιγότερο σοβαρή επίπτωση στην άνοδο του ΑΕΠ. Ο ετήσιος πληθωρισμός βάσει των τιμών καταναλωτή ήταν αρνητικός από το Φεβρουάριο έως τον Οκτώβριο του 2009.

Συνολικά, το πραγματικό ΑΕΠ της ζώνης του ευρώ μειώθηκε κατά 4,0% το 2009, έπειτα από αύξηση κατά 0,5% το 2008. Οι πληθωριστικές πιέσεις ήταν χαμηλές το 2009. Ο μέσος ετήσιος ρυθμός του πληθωρισμού το 2009 διαμορφώθηκε στο 0,3%, το χαμηλότερο επίπεδο που καταγράφηκε από την εισαγωγή του ευρώ τον Ιανουάριο του 1999, μετά από το πρωτοφανές υψηλό επίπεδο του 3,3% το 2008.

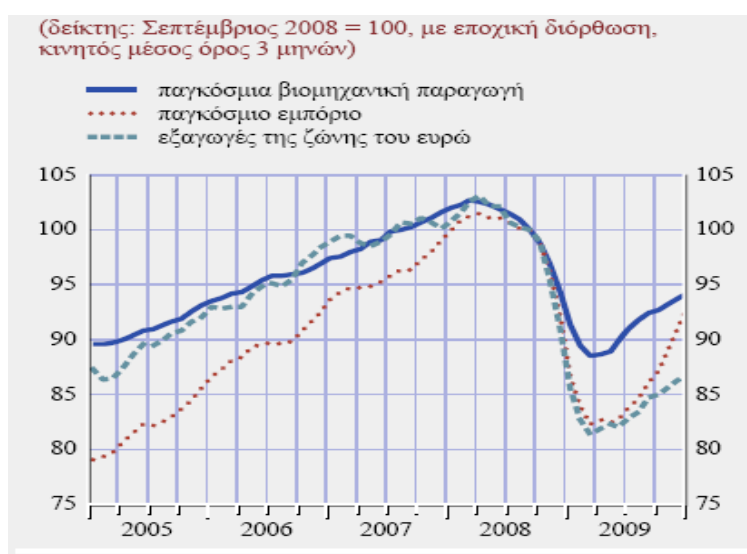
3.1.4 Η ΚΑΜΨΗ ΤΟΥ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΥ ΕΜΠΟΡΙΟΥ³⁹

Οι παγκόσμιες εμπορικές συναλλαγές συρρικνώθηκαν έντονα απότομα το δ' τρίμηνο του 2008 και το α' τρίμηνο του 2009, μετά την έξαρση της χρηματοπιστωτικής κρίσης το Σεπτέμβριο του 2008 και τη συνακόλουθη κάμψη της παγκόσμιας οικονομικής δραστηριότητας. Η πτώση των εμπορικών συναλλαγών ήταν πρωτοφανής μεταπολεμικά όσον αφορά την ταχύτητα, την έκταση και τον υψηλό βαθμό συγχρονισμού μεταξύ όλων των χωρών.

Με την έξαρση της χρηματοπιστωτικής αναταραχής το φθινόπωρο του 2008, η παγκόσμια οικονομική δραστηριότητα συρρικνώθηκε απότομα, προκαλώντας έντονη πτώση του παγκόσμιου εμπορίου αγαθών, το οποίο υποχώρησε στα επίπεδα του 2005 (Διάγραμμα 2).

³⁹ Ευρωπαϊκή Κεντρική Τράπεζα, Ετήσια Έκθεση 2009

Διάγραμμα 2 – Παγκόσμια βιομηχανική παραγωγή, παγκόσμιο εμπόριο και εξαγωγές αγαθών της ζώνης του ευρώ ⁴⁰



Πηγή: Ευρωπαϊκή Κεντρική Τράπεζα, Ετήσια Έκθεση 2009

Η πτώση ήταν έντονη και ραγδαία: το παγκόσμιο εμπόριο αγαθών υποχώρησε σχεδόν κατά 17% μεταξύ Σεπτεμβρίου 2008 και Φεβρουαρίου 2009. Παρουσίασε επίσης υψηλό βαθμό συγχρονισμού μεταξύ των διαφόρων περιοχών.

Ο κύριος παράγοντας που συνέβαλε στην κατάρρευση του εμπορίου ήταν η απότομη συρρίκνωση της παγκόσμιας ζήτησης. Η παγκόσμια οικονομική δραστηριότητα μειώθηκε απότομα και τα επίπεδα παραγωγής υποχώρησαν κατά 1,2% το δ' τρίμηνο του 2008 και κατά 1,4% το α' τρίμηνο του 2009. Ωστόσο, ο όγκος των εμπορικών συναλλαγών παρουσίασε πολύ μεγαλύτερη πτώση από ότι αναμενόταν με βάση το μέγεθος της συνολικής πτώσης της τελικής ζήτησης. Η εξέλιξη αυτή μπορεί να αποδοθεί εν μέρει σε διάφορους παράγοντες.

Πρώτον, η σύνθεση της διαταραχής της παγκόσμιας ζήτησης συνέβαλε καθοριστικά στη δυσανάλογα μεγάλη πτώση του εμπορίου σε σχέση με την παραγωγή. Η παγκόσμια οικονομική δραστηριότητα στον τομέα της μεταποίησης συρρικνώθηκε σημαντικά με την έξαρση της χρηματοπιστωτικής αναταραχής, ενώ η δραστηριότητα στον τομέα των υπηρεσιών επηρεάστηκε σε πολύ μικρότερο βαθμό.

Ως εκ τούτου, η υποχώρηση της παγκόσμιας ζήτησης επηρέασε πρωτίστως τις

⁴⁰ Σημειώσεις: Οι εξαγωγές της ζώνης του ευρώ περιλαμβάνουν και συναλλαγές εντός και εκτός της ζώνης του ευρώ. Η πιο πρόσφατη παρατήρηση αφορά το Δεκέμβριο του 2009.

εμπορικές συναλλαγές επί αγαθών, που καταλαμβάνουν πολύ μεγαλύτερο ποσοστό στις εμπορικές συναλλαγές από ότι στο ΑΕΠ. Καθώς ο τομέας της μεταποίησης χαρακτηρίζεται από εντατική χρήση ενδιάμεσων αγαθών, ασκήθηκε μεγεθυντική επίδραση και μέσω του εμπορίου ενδιάμεσων αγαθών. Επιπλέον, η ύφεση προκάλεσε μετατοπίσεις από συνιστώσες του ΑΕΠ που παρουσιάζουν υψηλή εξάρτηση από τις εισαγωγές/εξαγωγές, π.χ. οι επενδύσεις, προς άλλες συνιστώσες, όπως η δημόσια κατανάλωση, ενώ η πτώση των εξαγωγών επέτεινε επίσης τη συρρίκνωση του εμπορίου, καθώς οι εξαγωγές εμφανίζουν υψηλή εξάρτηση από τις εισαγωγές. Η χρηματοπιστωτική κρίση και ο ταυτόχρονος κλονισμός της εμπιστοσύνης ώθησαν επίσης τις επιχειρήσεις να περιορίσουν απότομα τα αποθέματά τους και τις επενδύσεις τους σε κεφαλαιακά αγαθά. Έτσι, το διεθνές εμπόριο ενδιάμεσων και κεφαλαιακών αγαθών συρρικνώθηκε πολύ περισσότερο από ότι το εμπόριο καταναλωτικών αγαθών, με αποτέλεσμα η εξέλιξη του εμπορίου να αποκλίνει σημαντικά σε σχέση με την εξέλιξη του ΑΕΠ.

Δεύτερον, η αύξηση της δυνατότητας του εμπορίου να αντιδρά σε διακυμάνσεις της ζήτησης μπορεί εν μέρει να οφείλεται και σε διαρθρωτικές αλλαγές που σχετίζονται με τη διαδικασία της παγκοσμιοποίησης. Σύμφωνα με τα εμπειρικά στοιχεία, η ελαστικότητα του παγκόσμιου εμπορίου προς το παγκόσμιο εισόδημα αυξήθηκε τις τελευταίες δεκαετίες. Επιπλέον, η αντίδραση του εμπορίου φαίνεται να είναι εντονότερη σε περιόδους κάμψης της παγκόσμιας οικονομικής δραστηριότητας. Αυτό αποδίδεται εν μέρει στην επιτάχυνση των τάσεων παγκοσμιοποίησης τα τελευταία χρόνια και, συγκεκριμένα, στον αυξημένο ρόλο που διαδραματίζουν οι παγκόσμιες αλυσίδες προσφοράς στο διεθνές εμπόριο. Η παγκοσμιοποίηση της παραγωγικής διαδικασίας, η οποία διευκολύνεται από το γενικό περιορισμό των φραγμών στις εμπορικές συναλλαγές και τη μείωση του κόστους μεταφοράς, προκάλεσε τα τελευταία χρόνια σημαντική αύξηση της κάθετης ενοποίησης της προσφοράς, αύξηση η οποία υπολογίζεται ότι αντιστοιχεί περίπου στο 1/3 της συνολικής ανόδου των εξαγωγών τα τελευταία 20-30 χρόνια. Η εξέλιξη αυτή υποδηλώνει ότι τα αγαθά παράγονται πλέον μέσω πολύπλοκων διεθνών δικτύων, δηλαδή επιχειρήσεις σε διαφορετικές χώρες αναλαμβάνουν διαφορετικά στάδια της παραγωγής του ίδιου προϊόντος σε μια διεθνή αλυσίδα προσφοράς. Αυτές οι όλο και πιο πολύπλοκες διεθνείς αλυσίδες προσφοράς μπορεί να έδρασαν ως πρόσθετος μηχανισμός μέσω του οποίου μεταδόθηκε ή και μεγεθύνθηκε η πρόσφατη συρρίκνωση του εμπορίου, γεγονός που συνάδει με την προαναφερθείσα σημαντική

πτώση του εμπορίου ενδιάμεσων αγαθών. Ωστόσο, ελλείπει κατάλληλων στοιχείων, δεν είναι ακόμη γνωστό με ποιο τρόπο εξελίχθηκαν οι διασυννοριακές αλυσίδες προσφοράς ενώπιον της παρούσας κρίσης και ποια ήταν η σχετική συμβολή τους στην κατάρρευση του εμπορίου.

Τέλος, υπάρχουν διάφοροι άλλοι παράγοντες που ενδέχεται επίσης να διαδραμάτισαν σημαντικό ρόλο. Επί παραδείγματι, η ταχύτερη εφαρμογή αυστηρότερων πιστοδοτικών κριτηρίων μετά τη χρηματοπιστωτική αναταραχή προκάλεσε στενότητα εμπορικών πιστώσεων και μπορεί να περιόρισε περαιτέρω τις εμπορικές συναλλαγές. Το γεγονός αυτό, με τη σειρά του, προκάλεσε ενδεχομένως φαινόμενα συμφόρησης στις διεθνείς αλυσίδες προσφοράς, επιτείνοντας τη μείωση των εμπορικών συναλλαγών. Σύμφωνα με εκτιμήσεις της Παγκόσμιας Τράπεζας, η διακοπή των ροών χρηματοδότησης του εμπορίου μπορεί να ευθύνεται σε ποσοστό 10%-15% για τον περιορισμό του παγκόσμιου εμπορίου από το δεύτερο εξάμηνο του 2008. Εντούτοις, πρόσφατα στοιχεία που βασίζονται σε έρευνες υποδηλώνουν επίσης ότι η πτώση των επιπέδων χρηματοδότησης του εμπορίου σχετίζεται όχι μόνο με διαταραχές στην πλευρά της προσφοράς, αλλά και με τη μειωμένη ζήτηση σχετικής χρηματοδότησης, δεδομένου ότι μειώνονταν οι διεθνείς εμπορικές συναλλαγές.

3.1.5 ΓΙΑ ΤΟ ΕΤΟΣ 2010⁴¹

Το 2010 η παγκόσμια οικονομική δραστηριότητα συνέχισε να ανακάμπτει από τη σοβαρή ύφεση που είχε σημειωθεί κατά τη διάρκεια της παγκόσμιας χρηματοπιστωτικής κρίσης. Ιδίως το πρώτο εξάμηνο, η οικονομική ανάκαμψη υποβοηθήθηκε από τα μέτρα νομισματικής και δημοσιονομικής ώθησης, την περαιτέρω ομαλοποίηση των συνθηκών χρηματοδότησης παγκοσμίως και τη βελτίωση των προσδοκιών των καταναλωτών και των επιχειρήσεων. Η συνολική βελτίωση της οικονομικής κατάστασης και η ανάκαμψη της δραστηριότητας, στην οποία πρωτοστάτησε ο τομέας της μεταποίησης, συνοδεύθηκαν από ισχυρή ανάκαμψη του παγκόσμιου εμπορίου, όπως αντικατοπτρίστηκε στους πολύ έντονους ρυθμούς αύξησης των εξαγωγών και των εισαγωγών ιδίως κατά το πρώτο εξάμηνο. Ωστόσο, επιβραδύνθηκε το δεύτερο εξάμηνο του 2010 σε σχέση με το πρώτο.

⁴¹ Ευρωπαϊκή Κεντρική Τράπεζα, Ετήσια Έκθεση 2010

Στις ΗΠΑ συνεχίστηκε η ανάκαμψη της οικονομίας το 2010. Το πραγματικό ΑΕΠ αυξήθηκε με ρυθμό 2,8% μετά από συρρίκνωσή του κατά 2,6% το 2009. Ο ετήσιος ρυθμός μεταβολής του ΔΤΚ για το 2010 αυξήθηκε σε 1,6% από -0,4% το 2009, λόγω της ανόδου των τιμών της ενέργειας. Χωρίς τις τιμές των ειδών διατροφής και της ενέργειας, ο πληθωρισμός βάσει του ΔΤΚ συνέχισε να επιβραδύνεται και διαμορφώθηκε στο 1,0% κατά μέσο όρο για το σύνολο του έτους, από 1,7% το 2009.

Στην Κίνα ο ρυθμός αύξησης του πραγματικού ΑΕΠ επιταχύνθηκε στο 10,3% το 2010 από 9,2% το 2009. Οι πληθωριστικές πιέσεις εντάθηκαν στη διάρκεια του έτους και ο πληθωρισμός βάσει του ΔΤΚ έφθασε το 4,6% σε ετήσια βάση το Δεκέμβριο, κυρίως λόγω της αύξησης των τιμών των ειδών διατροφής.

Αφού έμειναν σε γενικές γραμμές σταθερές, με κάποιες διακυμάνσεις, το πρώτο εξάμηνο του 2010, οι τιμές του πετρελαίου άρχισαν να αυξάνονται σταθερά τον Αύγουστο και η τιμή του αργού πετρελαίου τύπου Brent έφθασε τα 113 δολάρια ΗΠΑ/βαρέλι στις 25.2.2011, έναντι 78 δολ. ΗΠΑ/βαρέλι στις αρχές του 2010. Για το έτος 2010 ως σύνολο, η μέση τιμή του αργού πετρελαίου τύπου Brent ήταν 80 δολάρια ΗΠΑ/βαρέλι, δηλ. 29% υψηλότερη από το μέσο όρο του προηγούμενου έτους.

Συνολικά, το πραγματικό ΑΕΠ της ζώνης του ευρώ αυξήθηκε κατά 1,6%-1,7% περίπου το 2010, αφού είχε συρρικνωθεί κατά 4,1% το 2009. Ο μέσος ετήσιος ρυθμός πληθωρισμού το 2010 ήταν 1,6%. Ωστόσο, αξίζει να σημειωθούν οι μηνιαίες εξελίξεις του ρυθμού πληθωρισμού, καθώς ο ετήσιος πληθωρισμός βάσει του ΕνΔΤΚ αυξήθηκε σταδιακά το 2010, από 0,9% το Φεβρουάριο σε 2,2% το Δεκέμβριο.

3.1.6 ΓΙΑ ΤΟ ΕΤΟΣ 2011⁴²

Στις αρχές του 2011 οι δείκτες ερευνών έδειχναν ότι η σταθεροποίηση της ανοδικής πορείας της παγκόσμιας οικονομίας που είχε σημειωθεί το τελευταίο τρίμηνο του 2010 συνεχιζόταν το α' τρίμηνο του 2011. Ωστόσο, κατά τη διάρκεια του πρώτου εξαμήνου του 2011 μια σειρά από απρόβλεπτες, δυσμενείς εξελίξεις ανέκοψαν κάπως το ρυθμό ανάπτυξης της παγκόσμιας οικονομίας. Ο μεγάλος

⁴² Ευρωπαϊκή Κεντρική Τράπεζα, Ετήσια Έκθεση 2011

σεισμός της Ιαπωνίας⁴³, εκτός από τις άμεσες επιπτώσεις του στην εγχώρια οικονομική δραστηριότητα, επηρέασε και τον υπόλοιπο κόσμο με τη διατάραξη που προκάλεσε στις αλυσίδες εφοδιασμού παγκοσμίως. Επιπλέον, η αύξηση των τιμών των βασικών εμπορευμάτων επηρέασε πτωτικά τα πραγματικά εισοδήματα στις μεγαλύτερες προηγμένες οικονομίες.

Το δεύτερο εξάμηνο του 2011 οι προσδοκίες των επιχειρήσεων και των καταναλωτών εξακολούθησαν να επιδεινώνονται, υπό συνθήκες μεγάλης αβεβαιότητας και αυξημένων εντάσεων στις χρηματοπιστωτικές αγορές, εν μέσω της κλιμάκωσης της κρίσης δημόσιου χρέους στη ζώνη του ευρώ και των παρατεταμένων συζητήσεων για το όριο του δημόσιου χρέους στις ΗΠΑ.

Υπήρξε ανάκαμψη όγκου του παγκόσμιου εμπορίου αγαθών που παρατηρήθηκε το α' τρίμηνο του 2011. Το β' τρίμηνο η διατάραξη στις παγκόσμιες αλυσίδες εφοδιασμού εξαιτίας των φυσικών καταστροφών στην Ιαπωνία οδήγησε σε συρρίκνωση του παγκόσμιου εμπορίου, για πρώτη φορά από τα μέσα του 2009. Η επιβράδυνση ήταν μεν γενικευμένη και επηρέασε όλες τις περιοχές του κόσμου, αλλά η πιο αισθητή μείωση των εξαγωγών σημειώθηκε στην Ιαπωνία και τις νέες βιομηχανικές χώρες της Ασίας. Παρόλο που η αποκατάσταση της ομαλότητας στην αλυσίδα εφοδιασμού ενίσχυσε το παγκόσμιο εμπόριο το γ' τρίμηνο του 2011, η δυναμική του παγκόσμιου εμπορίου ήταν υποτονική το δεύτερο εξάμηνο του έτους, όπως και η παγκόσμια δραστηριότητα. Οι πλημμύρες στην Ταϊλάνδη είχαν επίσης αρνητικές επιπτώσεις στο εμπόριο.

Η οικονομία των ΗΠΑ εξακολούθησε να ανακάμπτει το 2011, αλλά με βραδύτερο ρυθμό σε σχέση με το 2010. Το πραγματικό ΑΕΠ αυξήθηκε κατά 1,7%, έναντι 3,0% το προηγούμενο έτος. Ο ετήσιος πληθωρισμός βάσει του ΔΤΚ διαμορφώθηκε σε 3,1%, από 1,6% το προηγούμενο έτος. Χωρίς τα τρόφιμα και την

⁴³ Η εξέλιξη του ρυθμού ανάπτυξης στην Ιαπωνία το 2011 επηρεάστηκε έντονα από το σεισμό του Μαρτίου και την πυρηνική καταστροφή που ακολούθησε. Αμέσως μετά από αυτά τα γεγονότα η παραγωγή και οι εξαγωγές σημείωσαν κατακόρυφη πτώση και η εγχώρια ιδιωτική ζήτηση εξασθένησε σημαντικά. Αυτές οι εξελίξεις οδήγησαν το πρώτο εξάμηνο του 2011 σε έντονη μείωση του πραγματικού ΑΕΠ. Τα προβλήματα εφοδιασμού που προκλήθηκαν από το σεισμό αμβλύθηκαν ταχύτερα από ό,τι αναμενόταν, με αποτέλεσμα την ανάκαμψη της οικονομικής δραστηριότητας το γ' τρίμηνο. Ωστόσο, το τελευταίο τρίμηνο του έτους το πραγματικό ΑΕΠ μειώθηκε και πάλι, αντανακλώντας την εξασθένηση της παγκόσμιας ζήτησης και τη διατάραξη των εμπορικών ροών στην Ασία από τις πλημμύρες στην Ταϊλάνδη.

ενέργεια, ο πληθωρισμός βάσει του ΔΤΚ διαμορφώθηκε σε 1,7% κατά μέσο όρο, από 1% το προηγούμενο έτος, με αποτέλεσμα να αντιστραφεί η πτωτική τάση που είχε ξεκινήσει με την ύφεση του 2008.

Όσον αφορά την κινεζική οικονομία, η αύξηση του πραγματικού ΑΕΠ υποχώρησε από 10,3% το 2010 σε 9,2% το 2011. Ο πληθωρισμός παρέμεινε υψηλός κατά τη διάρκεια του έτους κυρίως λόγω των υψηλών τιμών των βασικών εμπορευμάτων και των διαταραχών της εγχώριας προσφοράς ορισμένων ειδών διατροφής, αλλά υποχώρησε σε 3,1% μέχρι το τέλος του έτους.

Η έντονη ανοδική τάση των τιμών του πετρελαίου που είχε ξεκινήσει το Σεπτέμβριο του 2010 συνεχίστηκε μέχρι τις αρχές Μαΐου 2011 – παρουσιάζοντας πολλές ομοιότητες με την έξαρση των τιμών του πετρελαίου από το 2007 μέχρι τα μέσα του 2008. Στην άνοδο αυτή συνέβαλε τόσο η αυξημένη παγκόσμια ζήτηση πετρελαίου όσο και τα σοβαρά προβλήματα εφοδιασμού με πετρέλαιο από τη Λιβύη εν μέσω της πολιτικής αναταραχής στην περιοχή. Επιπλέον, οι διαταραχές της προσφοράς πετρελαίου από χώρες εκτός του ΟΠΕΚ ήταν μεγαλύτερες από το αναμενόμενο και επέτειναν περαιτέρω την προϋπάρχουσα στενότητα της προσφοράς σε σχέση με τη ζήτηση, η οποία διατηρήθηκε σχεδόν καθ' όλη τη διάρκεια του έτους. Αυτή ήταν η κύρια αιτία της ανθεκτικότητας που επέδειξαν οι τιμές του πετρελαίου το δεύτερο εξάμηνο του 2011 παρά την επιβράδυνση της παγκόσμιας ανάπτυξης. Προς το τέλος του έτους, οι τιμές του πετρελαίου ενισχύθηκαν από τις αυξανόμενες ανησυχίες για το ενδεχόμενο σοβαρών προβλημάτων στον εφοδιασμό με πετρέλαιο από το Ιράν.

Μετά από αύξηση του πραγματικού ΑΕΠ κατά 1,8% στη ζώνη του ευρώ το 2010, η οικονομική δραστηριότητα εξακολούθησε να επεκτείνεται το 2011, αλλά με κάπως βραδύτερο ρυθμό. Ο τριμηνιαίος ρυθμός ανόδου του πραγματικού ΑΕΠ το α' τρίμηνο του 2011 ήταν υψηλός, αλλά αυτό οφειλόταν εν μέρει σε έκτακτους παράγοντες όπως η ανάκαμψη της δραστηριότητας των κατασκευών, η οποία ήταν χαμηλή λόγω των δυσμενών καιρικών συνθηκών προς το τέλος του 2010. Καθώς αυτοί οι έκτακτοι παράγοντες έπαυσαν να επηρεάζουν, ο τριμηνιαίος ρυθμός αύξησης του πραγματικού ΑΕΠ υποχώρησε σημαντικά το β' τρίμηνο, αντανακλώντας και τις αρνητικές επιδράσεις του σεισμού στην Ιαπωνία. Το δεύτερο εξάμηνο ο ρυθμός ανόδου του πραγματικού ΑΕΠ ήταν πολύ χαμηλός. Ο πληθωρισμός ήταν αυξημένος καθ' όλη τη διάρκεια του έτους και διαμορφώθηκε στο 2,7% κατά μέσο όρο το 2011, έναντι 1,6% το 2010.

3.2 ΧΩΡΕΣ BRICS

Η τελευταία δεκαετία επέφερε και κοσμογονικές αλλαγές όχι μόνον στην παγκόσμια οικονομία (χρηματιστηριακή πτώση 2002, χρηματοπιστωτική κρίση 2008, συνέχεια της οικονομικής κρίσης μέχρι και σήμερα), αλλά και στην γεωγραφία των μεταφορών. Οι εμπορικές διαδρομές δεν έμειναν ποτέ ανέπαφες ανά την ιστορία αλλά ούτε είναι έρμια των εκάστοτε αλλαγών. Πολλές φορές σημαίνουν τις αλλαγές που θα ακολουθήσουν και λειτουργούν ως εξισορροπιστικοί, αναλγητικοί ή και αναπτυξιακοί μηχανισμοί.

Είναι πλέον γεγονός ότι οι εξαγωγικές χώρες της Ευρώπης δεν παρουσιάζουν την ίδια κινητικότητα με αυτή του παρελθόντος. Αντιθέτως, οι αναπτυσσόμενες οικονομικά χώρες όπως η Κίνα, η Ρωσία, η Ινδία και οι χώρες της λατινικής Αμερικής έχουν να δείξουν μια ιδιαίτερη έξαρση των εξαγωγών τους αλλάζοντας ουσιαστικά τον χάρτη των προς μεταφορά φορτίων και περιοχών.

Ειδικά τα τελευταία χρόνια διαμορφώνεται ένα νέο διεθνές επενδυτικό τοπίο. Ιδιαίτερο ενδιαφέρον παρουσιάζουν οι χώρες BRICS. Η ονομασία “BRICS” προέρχεται από τα αρχικά λατινικά γράμματα των χωρών: *Βραζιλία (B)*, *Ρωσία (R)*, *Ινδία (I)* και *Κίνα (C)* και τη *Νότιο Αφρική (S)*, η οποία είναι και το νεότερο μέλος, αφού προσχώρησε στην ένωση πριν από μόλις ένα χρόνο. Συγκεκριμένα, η Νότιο Αφρική ζήτησε ένταξη κατά τη διάρκεια του 2010 και η διαδικασία για την επίσημη αποδοχή ξεκίνησε ήδη από τον Αύγουστο του 2010. Η Νότιο Αφρική έγινε επίσημα δεκτή ως κράτος-μέλος στις 24 Δεκεμβρίου 2010 μετά από επίσημη πρόσκληση από την Κίνα και τις άλλες 3 χώρες, να ενταχθεί στην ομάδα. Η ομάδα μετονομάστηκε από BRIC σε BRICs, προσθέτοντας το γράμμα “S” στο υπάρχον αρκτικόλεξο (από το South Africa).

Οι χώρες αποτελούν τεράστιες αγορές και γνωρίζουν ταχύτατους ρυθμούς ανάπτυξης. Διεκδικούν ένα διευρυνόμενο ρόλο στις επόμενες δεκαετίες, φιλοδοξώντας να αποτελέσουν τις νέες «οικονομικές υπερδυνάμεις» του πλανήτη μας. Οι επενδυτικές προοπτικές που παρουσιάζουν αυτές οι χώρες είναι πραγματικά εντυπωσιακές.

Το ακρωνύμιο επινοήθηκε από τον Τζιμ Ο'Νιλ (Jim O'Neill), πρόεδρο της Goldman Sachs Asset Management, σε ένα έγγραφο του 2001 με τίτλο «*Building Better Global Economic BRICs*». Έχει τεθεί σε ευρεία χρήση ως ένα σύμβολο της

αλλαγής στην παγκόσμια οικονομική εξουσία, μακριά από τις αναπτυγμένες οικονομίες των G7, στον αναπτυσσόμενο κόσμο⁴⁴. Στο ερώτημα γιατί να γίνει μια ομαδοποίηση αυτών των χωρών απαντά ο ίδιος ο εμπνευστής του ακρωνύμου, λέγοντας ότι το κοινό στοιχείο των χωρών είναι ο μεγάλος πληθυσμός και λόγω της παγκοσμιοποίησης των αγορών, αν οι χώρες αυτές υποδεχτούν πρόθυμα τις μεταβολές στις διαδικασίες, που συνοδεύουν το παγκόσμιο εμπόριο και τις τάσεις της παγκοσμιοποίησης, τότε δεδομένου του μεγάλου τους πληθυσμού, είναι πολύ πιθανόν να σημειώσουν μεγάλη οικονομική μεγέθυνση (Ηλιόπουλος, 2012).

Η οργάνωση BRIC⁴⁵, είναι μια διακρατική συμφωνία, που σύμφωνα με την δήλωση τους στην πρώτη σύνοδο κορυφής που πραγματοποίησαν τον Ιούνιο 2009 στο Αικατερίνμπουργκ (Ρωσία), ζητούν τη δημιουργία μιας δίκαιης, δημοκρατικής και πολυπολικής παγκόσμιας τάξης.

Ενδεικτικά η BRICS αποτελείται από τις χώρες όπου είναι συγκεντρωμένο το 40% του πληθυσμού του πλανήτη, το 26% της επιφάνειας των παγκόσμιων εδαφών, το 1/4 του παγκόσμιου ΑΕΠ. Οι χώρες αυτές, συνειδητοποιώντας πως η καθεμία από μόνη της έχει περιορισμένες δυνατότητες παρέμβασης στις διεθνείς υποθέσεις, καταφεύγουν στην αναζήτηση νέων μορφών και μηχανισμών των συλλογικών δράσεων⁴⁶.

Όλα ξεκίνησαν στις αρχές της δεκαετίας του 2000, όταν οι χώρες της Βραζιλίας, της Ρωσίας, της Ινδίας και της Κίνας, οι οποίες άνηκαν στις αναδύμενες αγορές, παρουσίαζαν μια αλματώδης οικονομική ανάπτυξη, πολύ μεγαλύτερη από αυτή των μεγάλων οικονομιών των πλούσιων χωρών.

Αν και στην αρχή ο όρος ήταν καθαρά οικονομικός, ένας πολιτικός διάλογος μεταξύ των χωρών BRIC ξεκίνησε στη Νέα Υόρκη τον Σεπτέμβριο του 2006, με μια συνάντηση των υπουργών Εξωτερικών των τεσσάρων χωρών. Ακολούθησαν τέσσερις συναντήσεις υψηλού επιπέδου, συμπεριλαμβανομένης της πλήρους κλίμακας σύσκεψης στο Αικατερίνμπουργκ, στη Ρωσία, στις 16 Μαΐου του 2008. Οι BRICs πραγματοποίησαν την πρώτη επίσημη σύνοδο κορυφής τους στις 16 Ιουνίου 2009, στο Αικατερίνμπουργκ⁴⁷.

⁴⁴ www.wikipedia.gr

⁴⁵ Πριν την εισχώρηση της Νότιας Αφρικής

⁴⁶ ⁵⁰ BRICS: Το αντίπαλο δέος στο νέο οικονομικό, “ψυχρό πόλεμο”;

Πηγή: <http://www.porosnews.gr/latest-news/brics->

Τέσσερα είναι τα βασικά χαρακτηριστικά αυτών των οικονομιών, τα οποία συχνά η βιβλιογραφία αποκαλεί ως «οι τέσσερις πυλώνες των Οικονομιών της Γνώσης (pillars of Knowledge based Economies⁴⁸)» (Ηλιόπουλος, 2012):

- Ο πρώτος πυλώνας είναι η ύπαρξη πληθυσμού με υψηλό μορφωτικό επίπεδο και ικανότητες, που θα αξιοποιήσει παραγωγικά και θα εξελίξει την Γνώση.
- Ο δεύτερος πυλώνας είναι το αποτελεσματικό σύστημα καινοτομιών, που θα αποτελέσει την υποδομή για τον σχηματισμό ενός δικτύου φορέων E&A, ικανών να υιοθετήσουν και να αφομοιώσουν τα υπάρχοντα αποθέματα γνώσης, καθώς και να δημιουργήσουν νέα γνώση και νέες τεχνολογίες.
- Ο τρίτος πυλώνας αναφέρεται στην ύπαρξη υποδομής δυναμικής πληροφόρησης, που θα διευκολύνει την αποτελεσματική ενημέρωση ή αναβάθμιση, διάδοση και επεξεργασία της γνώσης μέσω της Τεχνολογίας Πληροφοριών και Επικοινωνιών.
- Ο τέταρτος πυλώνας είναι το οικονομικό καθεστώς και το θεσμικό περιβάλλον, που θα αποτελέσουν τον βασικό πάροχο των απαραίτητων κινήτρων για την δημιουργία, ανάπτυξη και αποτελεσματική χρήση της γνώσης.

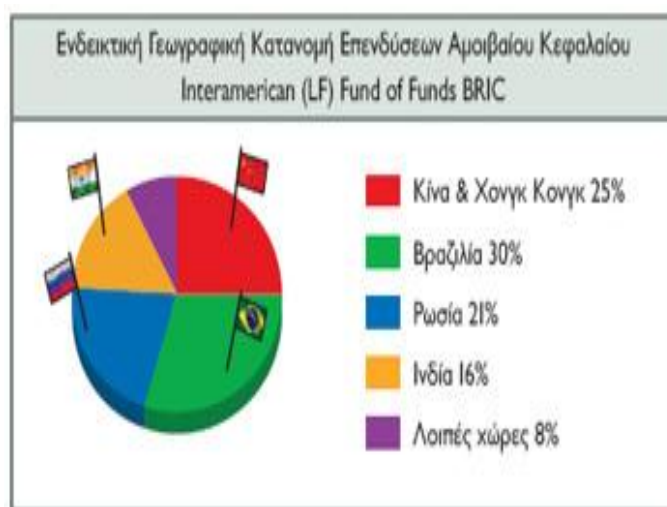
3.2.1 ΟΙ ΧΩΡΕΣ BRIC ΣΗΜΕΡΑ

Τα τελευταία 10 χρόνια οι κεφαλαιαγορές των χωρών BRIC έχουν εξασφαλίσει υπερδιπλάσια μέση ετήσια απόδοση από αυτές των ανεπτυγμένων χωρών. Ο πίνακας 5 με τη σύγκριση τριών μετοχικών δεικτών σε επενδύσεις Υπό-Αμοιβαίου Κεφαλαίου⁴⁹ είναι ιδιαίτερα αποκαλυπτικός.

⁴⁸ Οικονομίες της γνώσης είναι οι «οικονομίες που βασίζονται άμεσα στην παραγωγή, διάδοση και χρήση της γνώσης και της πληροφορίας» Πηγή: ΟΟΣΑ – The Knowledge-Based Economy, in OECD, STI Outlook, Paris (1996)

⁴⁹ Το Υπό-Αμοιβαίο Κεφάλαιο ανήκει στην κατηγορία υψηλού επενδυτικού κινδύνου και απευθύνεται σε επενδυτές που επιθυμούν να συμμετέχουν σε ένα αμοιβαίο κεφάλαιο με προοπτική υψηλών αποδόσεων, τα στοιχεία του ενεργητικού του οποίου επενδύονται σε ένα διαφοροποιημένο χαρτοφυλάκιο μεριδίων διαφόρων Ο.Σ.Ε.Κ.Α. (καταστατικής μορφής εταιρεία επενδύσεων μετοχικού κεφαλαίου), με στόχο την επίτευξη κερδών από την ενεργή διαχείρισή τους.

Πίνακας 5 – Ενδεικτική Κατανομή Επενδύσεων Υπό-Αμοιβαίου Κεφαλαίου των BRIC και του υπόλοιπου κόσμου



Πηγή: <http://www.interamerican.gr/default.asp?pid=306&la=1>

Στον Πίνακα 5, το 55% της επενδυτικής δραστηριότητας που απεικονίζεται, προέρχεται μόνο από την Ινδία και την Κίνα-συμπεριλαμβανομένου του Χονγκ Κονγκ. Όλες οι χώρες BRIC σημειώνουν διψήφιο νούμερο στο ποσοστό του μεριδίου τους. Οι υπόλοιπες χώρες βρίσκονται μόνο στο 8% των μεριδιούχων σε funds of funds (Interamerican LF funds of funds). Το παράδειγμα που χρησιμοποιήθηκε δεν είναι καθόλου τυχαίο. Το 2010 έκλεισε με τα Interamerican Αμοιβαία Κεφάλαια να αποδίδουν στους επενδυτές πολύ υψηλές αποδόσεις και διακρίσεις. Συγκεκριμένα, σύμφωνα με τα στοιχεία της Ένωσης Θεσμικών Επενδυτών, το **Interamerican (LF) Fund of Funds – BRIC** βρέθηκε στην τρίτη θέση στην κατηγορία του, πετυχαίνοντας απόδοση **+22,04%**⁵⁰

Οι προοπτικές για υψηλές αποδόσεις από τις κεφαλαιαγορές των χωρών “BRIC” είναι ιδιαίτερα θετικές αφού οι χώρες αυτές συγκεντρώνουν μια σειρά από κρίσιμα επενδυτικά πλεονεκτήματα⁵¹. Συγκεκριμένα⁵²:

- Έχουν σταθερότητα σε πολιτικό επίπεδο.

⁵⁰ Greek Money Independent, News Portal

⁴⁹ Στον πίνακα δεν περιέχεται η πρόσφατη ένταξη της Νότιας Αφρικής

⁵⁰ <http://www.interamerican.gr/default.asp?pid=306&la=1>

- Διαθέτουν μεγάλα αποθέματα φυσικών πόρων.
- Έχουν θετικά μακροοικονομικά μεγέθη.
- Βελτιώνουν συνεχώς την πιστοληπτική αξιολόγησή τους.
- Επωφελούνται από την εκρηκτική ανάπτυξη του διεθνούς εμπορίου.
- Απελευθερώνουν και εκσυγχρονίζουν τις οικονομίες τους.
- Είναι αποδέκτες του 75% των επενδύσεων σε αναδύμενες αγορές.
- Αποτελούν τον προορισμό επιλογής για τις περισσότερες διεθνείς εταιρείες, οι οποίες κατέχουν ηγετικές θέσεις παγκοσμίως.

Η Goldman Sachs είχε υποστηρίξει (πριν την ένταξη της Νότιας Αφρικής) ότι, επειδή οι τέσσερις χώρες BRIC αναπτύσσονται με ταχείς ρυθμούς, μέχρι το 2050 το σύνολο των οικονομιών τους θα μπορούσε να επισκιάσει το σύνολο των οικονομιών των σημερινών πλουσιότερων χωρών του κόσμου.

Αν και η Goldman Sachs δεν υποστηρίζει ότι χώρες BRIC θα οργανωθούν σε ένα οικονομικό μπλοκ ή μια επίσημη ένωση όπως η Ευρωπαϊκή Ένωση, υπάρχουν ωστόσο κάποιες παρατηρήσεις πως «οι τέσσερις χώρες BRIC έχουν προσπαθήσει να σχηματίσουν ένα "πολιτικό κλαμπ" ή μια "συμμαχία"», και ως εκ τούτου να μετατρέψουν «την αυξανόμενη οικονομική ισχύ τους σε μεγαλύτερη γεωπολιτική επιρροή»⁵³.

3.2.2 Ο ΡΟΛΟΣ ΤΩΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΩΝ BRIC



Βραζιλία - Ένας «Παράδεισος» Πρώτων Υλών (Νόμισμα: Real - BRL)

Η Βραζιλία είναι μια χώρα με πλούσιους φυσικούς πόρους και τεράστια γεωργική παραγωγή. Αποτελεί ήδη μια εξαγωγική δύναμη με υψηλό εμπορικό πλεόνασμα και με πληθυσμό 177 εκατομμυρίων, είναι η μεγαλύτερη χώρα στην Λατινική Αμερική. Εκατομμύρια είναι οι κάτοικοι που εξέρχονται από τη φτώχεια και εισέρχονται στην μεσαία τάξη, τροφοδοτώντας έναν αυξανόμενο ρυθμό

⁵³ www.wikipedia.gr

κατανάλωσης και ενισχύοντας τις οικονομικές προοπτικές της χώρας. Διάρθρωση Α.Ε.Π. 2006:

- Υπηρεσίες 64%
- Βιομηχανία 31%
- Αγροτικός Τομέας 5%



Ρωσία - Πηγή Φυσικών & Ενεργειακών Πόρων (*Νόμισμα: Russian Ruble - (RUR)*)

Η Ρωσία, ως γνωστό, διαθέτει πλούσια κοιτάσματα πετρελαίου και φυσικού αερίου ενώ αποτελεί έναν από τους μεγαλύτερους προμηθευτές μεταλλευμάτων διεθνώς. Έχει σημαντικό πλεόνασμα εμπορικών συναλλαγών και αυξημένα συναλλαγματικά αποθέματα, ο πληθυσμός της χώρας φθάνει τα 143 εκατομμύρια, με ολοένα αυξανόμενη καταναλωτική ζήτηση και ημείωση της φτώχειας και η διεύρυνση της μεσαίας τάξης έχει δημιουργήσει σημαντικές επενδυτικές ευκαιρίες σε πολλούς τομείς της οικονομίας, όπως το λιανικό εμπόριο. Διάρθρωση Α.Ε.Π. 2006:

- Υπηρεσίες 56%
- Βιομηχανία 39%
- Αγροτικός Τομέας 5%



Ινδία - Κόμβος Πληροφορικής & Ανάθεσης Έργων (*Νόμισμα: Indian Rupee - INR*)

Η Ινδία έχει υψηλά ποσοστά εκπαίδευσης και φθινό εργατικό δυναμικό. Η βιομηχανία πληροφορικής αντιπροσωπεύει το 5% του ΑΕΠ της χώρας, οι ρυθμοί έργων υποδομής είναι εντατικοί και το ποσοστό αύξησης των άμεσων ξένων επενδύσεων είναι σημαντικότατο και το 2006 το ΑΕΠ της Ινδίας αυξήθηκε κατά 9%. Ο πληθυσμός της χώρας ξεπερνάει το 1 δισεκατομμύριο. Εκτιμάται ότι, ως το 2050, η Ινδία θα είναι η δεύτερη μεγαλύτερη οικονομία του πλανήτη μετά την Κίνα. Διάρθρωση Α.Ε.Π. 2006:

- Υπηρεσίες 55%
- Βιομηχανία 28%
- Αγροτικός Τομέας 17%



Κίνα - Κέντρο Παραγωγής & Κατανάλωσης (Νόμισμα: Yuan - CNY ή αλλιώς Renminbi - RMB)

Η Κίνα παρουσιάζει τεράστια δυναμική, με ετήσιους ρυθμούς ανάπτυξης της τάξης του 10% τις τελευταίες δύο δεκαετίες. Έχει διηγήφια ποσοστά αύξησης της βιομηχανικής παραγωγής, των άμεσων ξένων επενδύσεων, διαθέτει «ρεκόρ» συναλλαγματικών αποθεμάτων, με πληθυσμό που αγγίζει τα 1,3 δισεκατομμύρια και χάρη στη συνεχή συσσώρευση πλούτου εξελίσσεται στον μελλοντικό μείζονα καταναλωτικό πόλο της διεθνούς οικονομίας. Διάρθρωση Α.Ε.Π. 2006:

- Υπηρεσίες 39%
- Βιομηχανία 49%
- Αγροτικός Τομέας 12%

Η ισχυρή ανάπτυξη της Κίνας αναμένεται να συνεχιστεί με την αγορά της τροφίμων να προβλέπεται να ξεπεράσει αυτή των ΗΠΑ το 2012, χάρις κυρίως στην επίπτωση της παρατεταμένης ύφεσης στις ΗΠΑ και την ταχεία ανάκαμψη της Κίνας που θα την καταστήσει τη μεγαλύτερη αγορά τροφίμων στον κόσμο με αξία 1,04 τρισ. ευρώ το 2015. Αντίστοιχα, στη Ρωσία η εν λόγω αγορά αναμένεται να ανέλθει από 194 δισ. ευρώ σε 394 δισ. το 2015 καταλαμβάνοντας τη 4η θέση παγκοσμίως. Επίσης, η αγορά τροφίμων της Ινδίας θα ανέλθει στα 428 δισ. ευρώ και τη 3η θέση το 2015. Τέλος, στη Βραζιλία προβλέπεται να ανέλθει στα 330 δισ. ευρώ διατηρώντας τη 5η θέση.

Το 2015 και οι τέσσερις αγορές των χωρών του BRIC εκτιμάται πως θα αξίζουν όλες μαζί 2,19 τρισ. ευρώ και θα διαθέτουν έναν πληθυσμό πάνω από 3 δισ. κατοίκους. Γι' αυτό και πολλοί λιανοπωλητές και κατασκευαστές έχουν ήδη οικοδομήσει μία ισχυρή παρουσία στις αγορές των χωρών αυτών, ενώ πολλοί άλλοι σπεύδουν να αποκτήσουν.

Η πρόβλεψη για 1,6% ανάπτυξη της ΕΕ δεν απέχει πολύ από προηγούμενες εκτιμήσεις, αλλά και αυτή η ισχυρή επίδοση είναι υπό την αίρεση της σοβαρότητας που θα επιδειχθεί στα μέτρα διαχείρισης χρέους τόσο από πλευράς αποφάσεων των ισχυρών όσο και από πλευράς υπευθυνότητας εφαρμογής από τις προβληματικές χώρες, πράγματα καθόλου αυτονόητα για την Ευρώπη.

Η συνεχής επιδείνωση του οικονομικού κλίματος που ανακοίνωσε το Ινστιτούτο ZEW ακόμα και τον Απρίλιο για την καρδιά της Ευρωπαϊκής οικονομίας, την Γερμανία, ενισχύει τις επιφυλάξεις.

Αχτίδα ελπίδας ότι δεν θα επιδεινωθούν οι επιπτώσεις στο εμπόριο και στις μεταφορές στο σύνολο της παγκόσμιας οικονομίας, έρχεται από την ανοδική αναθεώρηση της Κινεζικής ανάπτυξης από το ΔΝΤ στο 9,6% εφέτος, μετά από προηγούμενη πρόβλεψη 8,7% η οποία είχε αμφισβητηθεί στις 9/2 με βάση επί μέρους δείκτες.

Η επιστροφή άλλωστε του εμπορικού ισοζυγίου σε πλεόνασμα \$140 εκ. τον Μάρτιο παρά την μεγάλη αύξηση της αξίας εισαγωγών λόγω τιμών πετρελαίου και α' υλών και από αύξηση εισαγωγών προϊόντων λόγω αυξημένων εισοδημάτων, υποδηλώνει την σταθερότητα της ισχυρής ανάπτυξης και του όγκου του εισαγωγικού-εξαγωγικού εμπορίου.

Η επιβεβαίωση ήρθε με την ανακοίνωση ανάπτυξης α' τριμήνου στο 9,7%, την παραγωγή χάλυβα με ρυθμό 700 εκ. τόνων / έτος, τα συναλλαγματικά αποθέματα να σπάζουν το φράγμα των \$3 τρισ. και τις άμεσες ξένες επενδύσεις να δίνουν ψήφο εμπιστοσύνης στην Κινεζική οικονομία με αύξηση 33% τον Μάρτιο. Αλλά και η αύξηση της βιομηχανικής παραγωγής Ινδίας, Ρωσίας και άλλων, δείχνει ότι οι BRICS θα βοηθήσουν πάλι σε μια χρονιά έκτακτων δυσμενών εξελίξεων που επήλθαν στην παγκόσμια οικονομία, πριν προλάβει να ανακάμψει από την κρίση του 2008. Δεν είναι βέβαια όλα ρόδινα ούτε στις BRICS, αφού όλοι είμαστε στο ίδιο πλοίο. Πληθωρισμός και υπο-κεφαλαιοποίηση τραπεζών π.χ , είναι κοινό πρόβλημα με τις ανεπτυγμένες χώρες.

Η αύξηση πάντως ήδη του όγκου του παγκοσμίου εμπορίου επάνω από τα προ της κρίσης επίπεδα του 2008 είναι γεγονός, κυρίως χάρη στην παραπάνω δραστηριότητα των BRICS, αλλά και από τους ισχνούς έστω ρυθμούς ανάπτυξης των ανεπτυγμένων. Αυτή η αύξηση βέβαια του εμπορίου δεν γίνεται αισθητή στις ναυλαγορές, γιατί οι αποδόσεις νεότευκτων θα ξεπερνούν την αύξηση της ζήτησης τονάζ, μέχρι να απορροφηθεί όλη η πλεονάζουσα χωρητικότητα.

Η ισχυρή αύξηση του εμπορίου και η απορροφητικότητα τονάζ ακόμα και πριν ανακάμψουν πραγματικά οι ανεπτυγμένες χώρες, πράγμα που προδιαγράφει ώθηση στην ναυλαγορά όταν και αυτές ανακάμψουν, φαίνεται εκτός από πολλές άλλες παρατηρήσεις και από το γεγονός ότι έχει ξεπεραστεί η δυνατότητα διακίνησης φορτίων πολλών λιμανιών, κυρίως στις αναπτυσσόμενες χώρες. Τα τελευταία και πιο εντυπωσιακά νέα έρχονται από την Βραζιλία, όπου η αύξηση εισαγωγών κατά 42% και των εξαγωγών κατά 32% το 2010 εξηγεί την ανησυχία για logistical blackout στο άμεσο μέλλον. Γι' αυτό στο μεν

Rio κατασκευάζεται ήδη νέο διαμετακομιστικό κέντρο σε έκταση διπλάσια του Manhattan, στο Santos σχεδιάζεται τριπλασιασμός του δυναμικού διακίνησης στα επόμενα 7 χρόνια, και στην Paranaagua σημειώνεται η μεγαλύτερη συμφόρηση τονάζ της τελευταίας 4ετίας (που ως γνωστόν οφείλεται στις φορτώσεις σόγιας για Κίνα), παρά την αύξηση του δυναμικού του λιμανιού. Με τέτοιους ρυθμούς των αναπτυσσόμενων, δεν θα είναι υπερβολή να πεί κανείς ότι ακόμα και εάν δεν ανακάμψουν ποτέ οι ανεπτυγμένες χώρες, η αύξηση του εμπορίου προς, από και μεταξύ των αναπτυσσόμενων θα αρκεί για να απορροφήσει το πλεονάζον τονάζ.

Οι αναπτυσσόμενες οικονομίες της Βραζιλίας, της Ρωσίας, της Ινδίας και της Κίνας δεν τρομοκρατούν μόνο με την ταχύτητα τους τη διεθνή οικονομική σκηνή. Το αίσθημα του φόβου είναι συνδεδεμένο και με το γεγονός ότι αυτές οι οικονομίες κρύβουν πολλές στρεβλώσεις που αν χαθεί η ισορροπία είναι πολύ εύκολο να παρασύρουν στον γκρεμό και τους υπόλοιπους. Πρώτος και μεγάλος κίνδυνος οι πληθωριστικές τους πιέσεις.

Πάντως, η Κίνα και η Ινδία δίνουν μάχη με τον πληθωρισμό, κάνοντας, ωστόσο, προσεκτικά βήματα. Το Πεκίνο δεν είναι διατεθειμένο να αφήσει το γιουάν να ανατιμηθεί σημαντικά, κάτι που θα συνέβαλε στην αποκατάσταση της ισορροπίας στις διεθνείς εμπορικές ροές. Στην Ινδία, από την άλλη, τα πραγματικά επιτόκια παραμένουν αρνητικά, παρά την αύξηση των ονομαστικών επιτοκίων κατά 25 μονάδες βάσης αυτή την εβδομάδα.

Βέβαια κανείς δεν μπορεί να αμφισβητήσει ότι η ισορροπία δυνάμεων στο φετινό Νταβός έχει μετατοπιστεί στις οικονομίες αυτές. Ενδεικτικό της μεταστροφής αυτής είναι ο αριθμός ρεκόρ των επιχειρηματικών στελεχών από τις αναδυόμενες χώρες που θα παρακολουθήσουν το φετινό Φόρουμ. Περίπου 365 εταιρικά στελέχη από Βραζιλία, Ρωσία, Ινδία, Κίνα και άλλες αναδυόμενες οικονομίες έχουν προσέλθει στο Νταβός σε σύνολο άνω των 1.400 επικεφαλής επιχειρήσεων και τουλάχιστον 35 ηγετών κρατών.

Οι χώρες αυτές βοήθησαν τον κόσμο να εξέλθει από την ύφεση και θα καθοδηγήσουν και εφέτος την ανάπτυξη, που σύμφωνα με το Διεθνές Νομισματικό Ταμείο ΔΝΤ θα διαμορφωθεί στο 6,5% στον αναδυόμενο κόσμο, υπερδιπλάσιο ποσοστό από το 2,5% που προβλέπεται για τις ανεπτυγμένες χώρες. Οι εξαγορές στις αποκαλούμενες χώρες BRIC (Βραζιλία, Ρωσία, Ινδία και Κίνα) αυξήθηκαν περίπου 80% το 2010, εκπροσωπώντας ποσοστό ρεκόρ 22% στις παγκόσμιες συμφωνίες αξίας 2,23 τρισ. δολαρίων, σύμφωνα με στοιχεία του Bloomberg.

«Αναμένεται να δούμε μία μεγάλη καμπή», ανέφερε από το Νταβός ο Τζεφ Τζόρες, διευθύνων σύμβουλος της Manpower, του δεύτερου μεγαλύτερου στον κόσμο ομίλου στελέχωσης εταιρειών.

3.2.3 ΟΙ ΧΩΡΕΣ BRICs ΣΤΟ ΜΕΛΛΟΝ

Οι χώρες BRICs αντιπροσωπεύουν σήμερα το 43% περίπου του παγκόσμιου πληθυσμού, το 18% του Ακαθάριστου Παγκόσμιου Προϊόντος, ενώ τα συνολικά συναλλαγματικά τους αποθέματα ανέρχονται στα 4 τρισεκατομμύρια Δολ. ΗΠΑ. Το δε μεταξύ τους εμπόριο έχει φθάσει ήδη στα 230 δισεκατομμύρια με προοπτική να προσεγγίσει τα 500 δισεκατομμύρια Δολ. ΗΠΑ μέχρι το 2015⁵⁴.

Τον Οκτώβριο του 2003 αναλυτές Dominic Wilson και Roopa Purushothaman του αμερικανικού επενδυτικού οίκου Goldman Sachs, δημοσίευσαν μία πρωτοποριακή μελέτη με τίτλο "Dreaming With BRICs: The Path to 2050" ("Ονειρευόμενοι με τις BRIC: Το μονοπάτι προς το έτος 2050"). Ήταν η πρώτη φορά που ο ευρύτερος επενδυτικός κόσμος γνώριζε το αρκτικόλεξο "BRIC".

Η μελέτη των αναλυτών της Goldman Sachs είχε σα βασική θέση ότι, κατά τη διάρκεια των επομένων 50 ετών, η Βραζιλία, η Ρωσία, η Ινδία και η Κίνα (δηλαδή οι οικονομίες BRIC) θα εξελίσσονταν σε πολύ μεγαλύτερες και σημαντικότερες δυνάμεις στο σύνολο της παγκόσμιας οικονομίας και προέβλεπαν ότι οι μεταβολές που θα συνέβαιναν στα χρόνια που θα ακολουθούσαν, θα ανέτρεπαν τα μέχρι τότε γνωστά διεθνή οικονομικά δεδομένα και θα δημιουργούσαν μία νέα "οικονομική" (και βεβαίως και πολιτική) τάξη στη διεθνή οικονομική σκηνή.

Μερικά από τα -πολλά- συμπεράσματα που κατέληγε η μελέτη του 2003, είχαν ως εξής⁵⁵:

- Σε λιγότερο από 40 χρόνια, οι 4 οικονομίες των BRIC, αθροιστικά θα είναι μεγαλύτερες από τις 6 μεγαλύτερες οικονομίες του κόσμου (G-6) κατά το 2003 (ΗΠΑ, Ιαπωνία, Γερμανία, Ην. Βασίλειο, Γαλλία, Ιταλία).
- Το αθροιστικό ΑΕΠ των BRIC, κατά το 2003 αποτελούσαν μόλις το 15% του αθροιστικού ΑΕΠ των 6 μεγαλύτερων οικονομιών.

⁵⁴ <http://blogs.eliamep.gr/imylon/ioannis-milonakis-ke-omos-iparchoun-chores-pou-akoma-prospathoun-oi-brics/>

⁵⁵ <http://www.eurocapital.gr/index.php/permalink/7354.html>

- Μέχρι το 2025, το ΑΕΠ των BRIC θα φθάνει στο 50% του ΑΕΠ των G-6.
- Από τις G-6 του 2003, μόνον 2, οι ΗΠΑ και η Ιαπωνία θα ανήκουν στην ομάδα αυτή κατά το 2050.

Όμως, και οι επί μέρους επιδόσεις των BRIC κατά τα φαινόμενα κινούνται ταχύτερα απ' ό,τι είχε αρχικά προβλεφθεί. Επιγραμματικά μπορεί να αναφερθεί ότι η μελέτη του 2003 προέβλεπε ότι:

- Το ΑΕΠ της **Κίνας** θα ξεπεράσει το ΑΕΠ της Μεγ. Βρετανίας το έτος 2006 (ξεπεράστηκε το 2005), το ΑΕΠ της Γερμανίας το έτος 2008 (ξεπεράστηκε το 2007), το ΑΕΠ της Ιαπωνίας το έτος 2015 και το ΑΕΠ των ΗΠΑ το 2041. Παράλληλα, η νεότερη πρόβλεψη για την υπέρβαση του ΑΕΠ των ΗΠΑ αναφέρει το έτος 2036, πρόβλεψη η οποία είναι πολύ πιθανό να αναθεωρηθεί και πάλι, μετατοπίζοντας το έτος της υπέρβασης σε νωρίτερο χρόνο.
- Ενώ οι προβλέψεις για την εξέλιξη του ΑΕΠ της Κίνας για την πενταετία 2005-2010 ανέφεραν μέση ετήσια αύξηση κατά 7,2%, η αύξηση που πέτυχε η κινεζική οικονομία για την περίοδο αυτή, παρά την κρίση του 2008, ξεπερνά το 9,5%.
- Μία άλλη χώρα που κινείται σημαντικά ταχύτερα από τις προβλέψεις του 2003, είναι η **Βραζιλία**. Τότε, η χώρα είχε ΑΕΠ (σε δολάρια ΗΠΑ του 2003) ύψους 468 δισ., ενώ ήδη κατά το 2008, το ΑΕΠ της έφθασε στα 1.595 δισ. δολάρια (δολάρια του 2008). Βεβαίως, ένα μέρος της διαφοράς οφείλεται και την υποτίμηση του δολαρίου κατά τα έτη που μεσολάβησαν. Όμως, εάν συγκρίνουμε το ΑΕΠ της Βραζιλίας με το ΑΕΠ των ΗΠΑ και της Γερμανίας κατά το 2003, θα δούμε ότι αυτό έφθασε στο 3,5% του ΑΕΠ των ΗΠΑ και στο 21,1% του ΑΕΠ της Γερμανίας. Στα τέλη του 2008, οι σχέσεις αυτές είχαν διαμορφωθεί στο 11,1% και στο 43,7% αντίστοιχα.

Βλέποντας προς το μέλλον βλέπουμε ότι καθώς οι αναπτυσσόμενες χώρες θα αυξάνουν σε κατοίκους, κεφάλαιο και θα αναπτύσσουν τεχνολογία, τόσο το μερίδιό τους στο παγκόσμιο ΑΕΠ θα αυξάνεται, μετατοπίζοντας την οικονομική ισορροπία. Οι Ηνωμένες Πολιτείες και οι κύριες Ευρωπαϊκές δυνάμεις, οι ηγέτες της παγκόσμιας οικονομίας, θα πρέπει να προσχωρήσουν μέρος της εξουσίας τους στις αναδυόμενες οικονομίες της Ασίας και της Λατινικής Αμερικής.

Το βάρος της παγκόσμιας οικονομικής δραστηριότητας μετατοπίζεται ήδη σημαντικά από τις χώρες G7 προς αναδυόμενες οικονομίες στην Ασία και τη Λατινική Αμερική. Μέσα στα επόμενα 40 χρόνια, η τάση αυτή αναμένεται να επιταχύνει (Dadush & Stancil, 2010). Ο παρακάτω πίνακας το επιβεβαιώνει.

Πίνακας 6 - Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν (σε δις \$ ΗΠΑ, 2006)

Groups	2006	2010	2015	2020	2025	2030	2035	2040	2045	2050
G7	28,005	30,437	33,414	36,781	39,858	43,745	48,281	48,281	59,475	66,039
BRICs	5,637	8,640	13,653	20,226	28,925	40,278	55,090	74,483	98,757	128,324

Πηγή: Deutsche Schule Athen, Model United Nations (2011), Economic and Social Council, « The International Significance of the BRICS States»

Εκτιμάται⁵⁶ ότι την επόμενη πενταετία οι κεφαλαιαγορές των BRICs θα αντιπροσωπεύουν το 50% της κεφαλαιοποίησης του συνόλου των αναδυομένων αγορών παγκοσμίως. Έως το 2030, οι χώρες “BRIC” θα προσθέσουν ακόμη 1,8 δισεκατομμύριο καταναλωτές, με τη μεσαία τάξη να τετραπλασιάζεται σε μέγεθος στην επόμενη 20ετία. Επίσης αναμένεται ότι, ως το 2040, θα συμβάλουν στο 70% της παγκόσμιας ανάπτυξης και ότι, ως το 2050, θα αντιπροσωπεύουν το 44% του παγκόσμιου Α.Ε.Π.. Ο κατάλογος των μεγαλύτερων οικονομιών το 2050 (με βάση το Α.Ε.Π.) ενδέχεται να παρουσιάζεται πολύ διαφορετικός από ό, τι ο σημερινός. Ως σημείο αναφοράς και σύγκρισης των μεγεθών των οικονομιών αναφέρουμε ότι το Α.Ε.Π. της Ελλάδας, το 2006, ήταν 224 δις. δολάρια Η.Π.Α.

⁵⁶ <http://www.interamerican.gr/default.asp?pid=307&la=1>

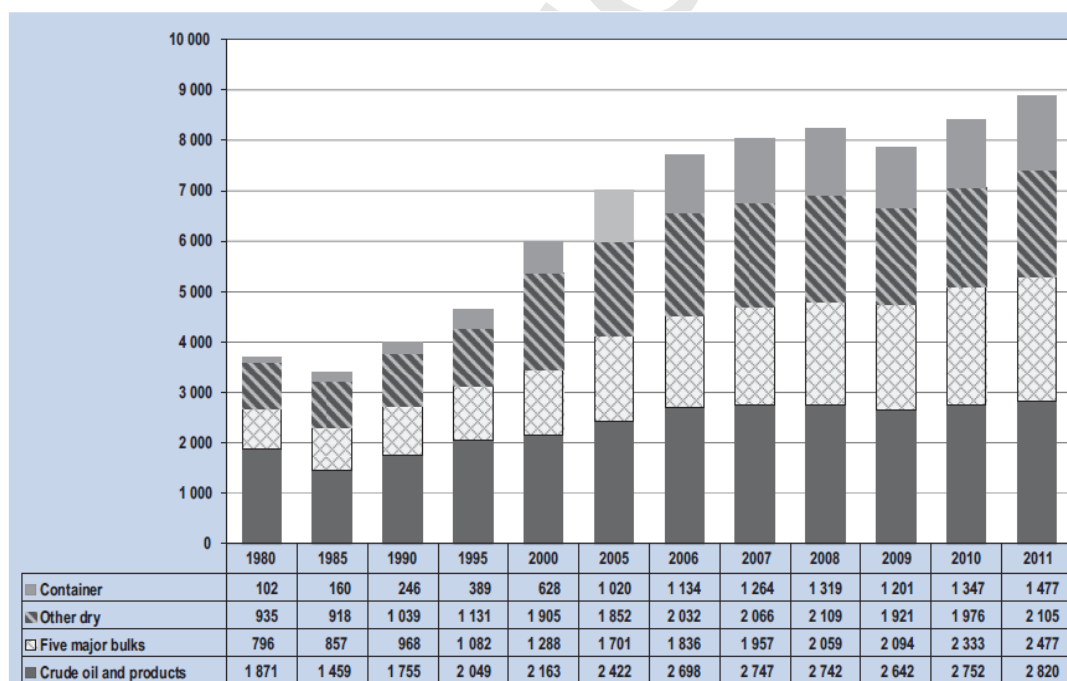
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4ο

ΘΑΛΑΣΣΙΟ ΕΜΠΟΡΙΟ ΚΑΙ ΑΓΟΡΑ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΚΙΒΩΤΙΩΝ 2007 – 2011⁵⁷

Σε γενικές γραμμές η ναυτιλία επηρεάζεται από τις διεθνείς εξελίξεις σε μακροοικονομικό επίπεδο. Οι εξελίξεις στην παγκόσμια οικονομία και το εμπόριο, που περιγράφηκαν στο προηγούμενο κεφάλαιο, οδήγησαν και σε εξελίξεις στο θαλάσσιο εμπόριο. Στην παρούσα ενότητα θα εξεταστούν διάφορα ζητήματα σχετικά με την αγορά εμπορευματοκιβωτίων.

Το Διάγραμμα που ακολουθεί παρουσιάζει το παγκόσμιο θαλάσσιο εμπόριο από το 1980 μέχρι το 2011.

Διάγραμμα 3 – Διεθνές θαλάσσιο εμπόριο (σε εκατ. τόνους), 1990-2011.



Πηγή: UNCTAD,(2011), Review of Maritime Transport

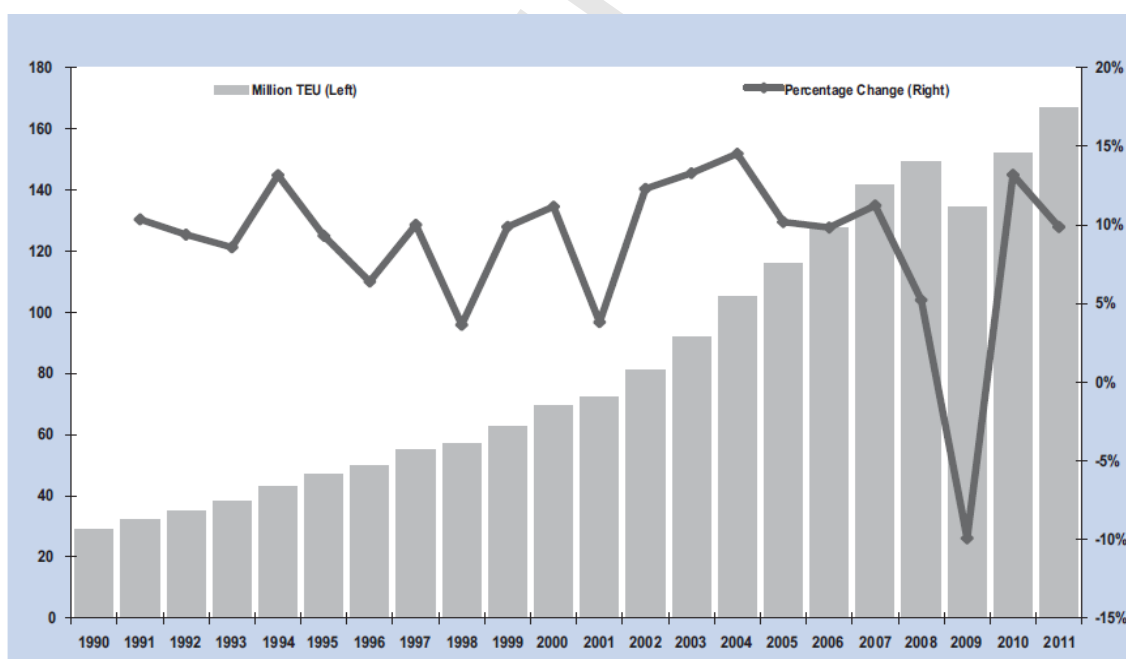
Παρατηρείται ότι η αγορά των εμπορευματοκιβωτίων παρουσιάζει μια συνεχόμενα αυξητική πορεία από το 1980 μέχρι σήμερα. Φαίνεται ότι η παγκόσμια

⁵⁷ UNCTAD,(2011), Review of Maritime Transport

κρίση εμπορίου το 2009 επηρέασε και την διακίνηση των εμπορευματοκιβωτίων, καθώς όπως φαίνεται από το παραπάνω Διάγραμμα, ανέρχονταν στους 1319 εκ τόνους για το 2008 ενώ το επόμενο έτος υπήρξε πτώση στους 1201 εκ τόνους. Το 2010 φαίνεται ότι τα teus επανήλθαν στα προ κρίσης επίπεδα αφού ο όγκος της διακίνησης των εμπορευματοκιβωτίων έφτασε στα 1347 εκ τόνους. Η αυξητική πορεία ακολούθησε και το 2011.

Η αγορά των εμπορευματοκιβωτίων είναι η ταχύτερα αναπτυσσόμενη αγορά με μέσο ρυθμό ανάπτυξης 8,2% από το 1990 μέχρι το 2010 (UNCTAD,2011, Review of Maritime Transport). Το Διάγραμμα που ακολουθεί απεικονίζει και παρουσιάζει το παγκόσμιο εμπόριο εμπορευματοκιβωτίων από το 1990 μέχρι και το 2011. Στην αριστερή στήλη απεικονίζονται τα teus σε εκατ. και στη δεξιά η ετήσια ποσοστιαία μεταβολή τους.

Διάγραμμα 4 - Το παγκόσμιο εμπόριο εμπορευματοκιβωτίων, 1990-2011 (TEUs και η ετήσια ποσοστιαία μεταβολή)



Πηγή: UNCTAD,(2011), Review of Maritime Transport

Όπως φάνηκε και από το προηγούμενο διάγραμμα η επίδραση της παγκόσμιας κρίσης το 2009 είναι αναντίρρητα δυσμενής. Το 2010, ο όγκος του παγκόσμιου

εμπορίου εμπορευματοκιβωτίων ανέκαμψε στο 12,9 τοις εκατό του 2009, ανάμεσα στους ισχυρότερους ρυθμούς ανάπτυξης στην ιστορία των πλοίων εμπορευματοκιβωτίων⁵⁸.

Η σημασία των εμπορευματοκιβωτίων για το παγκόσμιο εμπόριο αντικατοπτρίζεται από την ίδια την αύξηση του στόλου των εμπορευματοκιβωτίων. Στις αρχές του 1991, υπήρχαν ελαφρώς κάτω από 7 εκατ. TEUs εμπορευματοκιβωτίων που χρησιμοποιούνταν για τη μεταφορά του θαλάσσιου εμπορίου. Τον Ιανουάριο του 2011, ο αριθμός αυτός είχε αυξηθεί περισσότερο από τέσσερις φορές, αγγίζοντας τα 29 εκατομμύρια TEUs. Το Μάρτιο του 2011 το τσουνάμι στην Ιαπωνία φέρεται να είχε ως αποτέλεσμα την απώλεια περίπου ενός εκατ. TEUs. Το Διάγραμμα που ακολουθεί παρουσιάζει τις μακροπρόθεσμες τάσεις στον παγκόσμιο στόλο μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων.

Διάγραμμα 5 - Οι μακροπρόθεσμες τάσεις στον παγκόσμιο στόλο μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων⁵⁹

World total	1987	1997	2007	2008	2009	2010	2011	Growth 2011/2010 (per cent)
Number of vessels	1 052	1 954	3 904	4 276	4 638	4 677	4 868	4.08
TEU capacity	1 215 215	3 089 682	9 436 377	10 760 173	12 142 444	12 824 648	14 081 957	9.80
Average vessel size (TEU)	1 155	1 581	2 417	2 516	2 618	2 742	2 893	5.50

Πηγή: UNCTAD,(2011), Review of Maritime Transport

Στις αρχές του 2011 ο αριθμός των πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων ήταν 4868 παρουσιάζοντας μια αύξηση της τάξεως του 4,08% σε σχέση με το 2010. Το μέγεθος των νεότευκτων πλοίων συνέχισε να αυξάνεται το 2010, γεγονός που οδήγησε στην αύξηση του μέσου όρου μεταφορικής ικανότητας ανά πλοίο κατά 5,5% μεταξύ των ετών 2010 και 2011. Την ίδια περίοδο, η συνολική μεταφορική ικανότητα εμπορευματοκιβωτίων ξεπέρασε τα 14 εκατ. TEU και αυξήθηκε σχεδόν κατά 10%.

⁵⁸ Να σημειωθεί ότι τα δεδομένα για το 2011 λήφθηκαν από την εφαρμογή πρόβλεψης των ρυθμών ανάπτυξης από την Clarkson Research Services in Container Intelligence Monthly, τον Μάιο του 2011.

⁵⁹ Container Ships άνω των 100 κόρων

Η PwC για τρίτη συνεχόμενη χρονιά, παρουσίασε μία έρευνα που αναλύει τους βασικούς δείκτες απόδοσης -key performance indicators- KPIs, πάνω από 150 ναυτιλιακών εταιρειών, εκ των οποίων οι 25 είναι ελληνικές ή ελληνικών συμφερόντων. Τα αποτελέσματα βασίζονται στα οικονομικά στοιχεία των εταιρειών αυτών κατά τα τελευταία πέντε χρόνια, συμπεριλαμβανομένων και των ετήσιων εκθέσεων τους για το 2010. Η έρευνα αναλύει ποιοτικές και ποσοτικές πληροφορίες, παρουσιάζοντας μια συνολική εικόνα για το πώς αυτές οι ναυτιλιακές εταιρείες διαχειρίζονται τις προκλήσεις της παρούσας συγκυρίας.

Σύμφωνα με την έρευνα της PwC, ο κλάδος της ναυτιλίας είχε το 2009 τη χειρότερη του απόδοση από το 2004. Και αυτό διαφαίνεται σε όλους τους κλάδους της ναυτιλίας αλλά και σε όλους τους βασικούς δείκτες απόδοσης που μετρήθηκαν. Συγκριτικά, την καλύτερη απόδοση είχε ο κλάδος ξηρού φορτίου, ενώ ο κλάδος μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων είχε τη χειρότερη.

Από την ανάλυση για το 2010 προκύπτει ότι δόθηκε μεγάλη ώθηση στη Ναυτιλία λόγω της ανάκαμψης του διεθνούς εμπορίου. Όσον αφορά τον ναυτιλιακό κλάδο μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων και σύμφωνα με ανάλυση της εταιρείας Pricewaterhouse Coopers (trading as PwC), ήταν ο περισσότερο κερδισμένος από το 2010 και μετά, μαζί με τον κλάδο μεταφοράς ξηρού φορτίου και σε πλήρη αντίθεση με τον <<χαμένο>> των δεξαμενόπλοιων. Με εξαίρεση τον δείκτη κεφαλαιακής διάρθρωσης, που υπολογίζεται ως καθαρός δανεισμός/σύνολο ενεργητικού (net debt ratio) και τον δείκτη κερδοφορίας, που υπολογίζεται ως καθαρά πάγια/πωλήσεις (net fixed assets/sales ratio), όλοι οι δείκτες σταθεροποιήθηκαν ή βελτιώθηκαν το 2010.

Οι βελτιωμένες οικονομικές αποδόσεις των ναυτιλιακών εταιρειών οφείλονται στη βελτιωμένη απόδοση του διεθνούς εμπορίου σε σχέση με το 2009 και επαναφοράς του στα επίπεδα των τιμών του 2008. Ωστόσο, τίποτα από τα παραπάνω δεν εξασφαλίζει ότι εν γένει ο ναυτιλιακός κλάδος μπήκε σε τροχιά ανάκαμψης. Και τούτο, γιατί η αστάθεια και η αβεβαιότητα των αγορών κερδίζουν έδαφος εν μέσω μίας ολοένα και επιδεινούμενης οικονομίας σε Ευρώπη και ΗΠΑ.

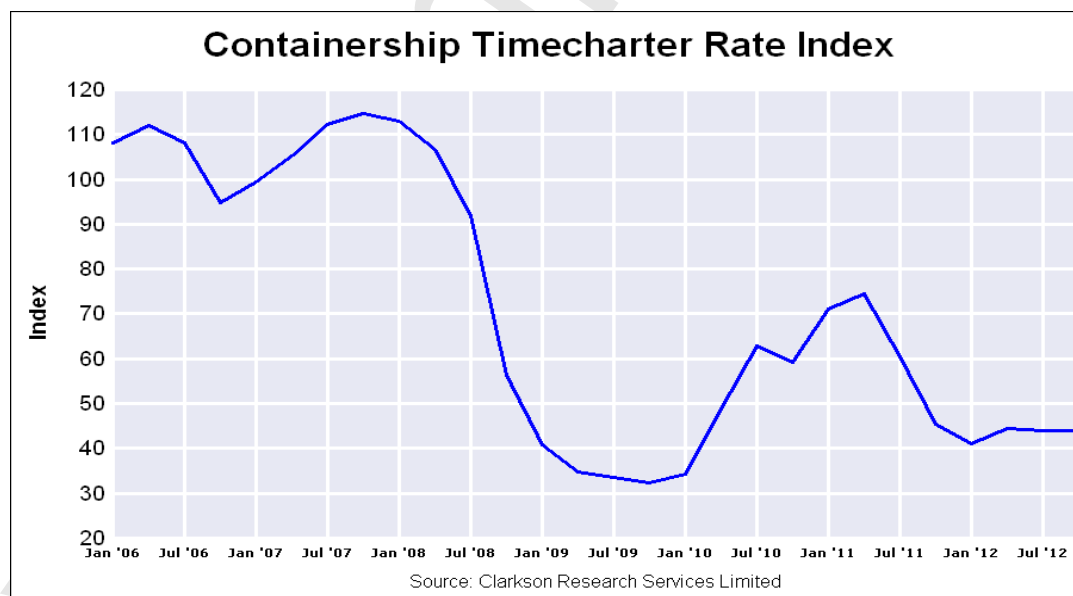
Ο Σωκράτης Λεπτός-Μπούρτζη, Partner της PwC στην Ελλάδα και Επικεφαλής του κλάδου υπηρεσιών προς τη ναυτιλία στο διεθνές δίκτυο της PwC, δηλώνει: «Το 2010 παρατηρήθηκε μια σημαντική ανάκαμψη στους ναύλους σε όλους τους ναυτιλιακούς κλάδους, που σε συνδυασμό με προγράμματα περικοπής κόστους που εφαρμόστηκαν το 2009, συνέβαλαν στη βελτίωση της κερδοφορίας των ναυτιλιακών εταιρειών το 2010. Η μελλοντική εξέλιξη θα εξαρτηθεί από την πορεία

της οικονομίας των ΗΠΑ, την επίλυση της ευρωπαϊκής κρίσης χρέους, την προοπτική της αποκατάστασης των ζημιών που προκάλεσε ο σεισμός στην Ιαπωνία και τις προοπτικές της κινεζικής οικονομίας. Όμως, δεδομένων των πιέσεων που ασκούνται από την υπερπροσφορά τονάζ στις ναυτιλιακές αγορές, θα απαιτηθεί μια υπερπροσπάθεια σε όλους τους τομείς, προκειμένου οι αποδόσεις του κλάδου της ναυτιλίας να επανέλθουν σε ελκυστικά επίπεδα».

Φτάνοντας στο 2011 λοιπόν, και ενώ η παγκόσμια οικονομία παραμένει εύθραυστη, οι επιχειρήσεις συνεχίζουν να αντιμετωπίζουν μειωμένη ρευστότητα και περιορισμό της χρηματοδότησης μέσω νέων δανείων αφού οι τράπεζες εξακολουθούν να τηρούν αυστηρή στάση έναντι των πελατών τους, είτε πρόκειται για υφιστάμενες δανειακές συναλλαγές είτε για ναίες χρηματοδοτήσεις. Υπό αυτές τις συνθήκες, πολλές ναυτιλιακές εταιρείες αναγκάστηκαν να αναδιαρθρώσουν ή να αναχρηματοδοτήσουν το δανεισμό τους, σε μία προσπάθεια τακτοποίησης εκκρεμών ζητημάτων ή στην προσπάθεια τους να προετοιμαστούν για μια δυσκολότερη χρονιά.

Στο επόμενο Διάγραμμα παρουσιάζεται η πορεία του δείκτη των τιμών των ναύλων για τα πλοία εμπορευματοκιβωτίων, από το 2006 και για κάθε εξάμηνο μέχρι και τον Ιούλιο του 2012.

Διάγραμμα 6 – Ναύλα αγοράς εμπορευματοκιβωτίων 2006 – 2012 2nd q (Δείκτης βάσης 1000 – Οκτώβριος 2007)



Πηγή: Clarkson Research Services Limited

Φαίνεται καθαρά η δραματική πτώση των δύο τρίτων στις τιμές των ναυλώσεων των εμπορευματοκιβωτίων που συνέβη από το μέσα του 2008 έως και τον Απρίλιο του 2009. Μετά την περίοδο αυτή υπήρξε ανάκαμψη στις τιμές των ναύλων. Παρ'όλα αυτά οι τιμές δεν έφτασαν στα προ κρίσης επίπεδα (2007) και επιπλέον δεν χαρακτηρίζονται από σταδιακά αυξανόμενο ρυθμό αλλά παρουσιάζουν έντονες διακυμάνσεις. Οι εντονότερες των οποίων εντοπίζονται στα τέλη του 2010 και το πρώτο τέταρτο του 2011.

Το 60% μάλιστα των εταιρειών με στόλους μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων στην κατοχή τους που συμμετείχε στην εν λόγω έρευνα, δήλωσαν ότι αναδιάρθρωσαν τις δανειακές τους υποχρεώσεις από το 2010. Το αντίστοιχο ποσοστό στους στόλους μεταφοράς ξηρού φορτίου ανήλθε στο 29 % και 12 % για τις εταιρείες με δεξαμενόπλοια. Ωστόσο, λιγότεροι πλοιοκτήτες κατάφεραν να αναδιαρθρώσουν τις δανειακές τους υποχρεώσεις το 2011.

Ακόμη και οι αγοροπωλησίες second-hand πλοίων, ήταν μειωμένες κατά 20% το 2010. Οι αξίες των πλοίων κυμάνθηκαν χαμηλά, αντικατοπτρίζοντας από την μία τον προβληματισμό για τη δυνατότητα απορρόφησης του αυξανόμενου νεότευκτου στόλου και από την άλλη τη μεγάλη προσφορά τονάζ. Το 2010 και ειδικά στους κλάδους μεταφοράς ξηρού φορτίου και δεξαμενοπλοίων, το ποσοστό των εταιρειών που συμμετείχαν στην έρευνα και ανέφερε ζημιές από απομείωση της αξίας του στόλου τους ήταν σαφώς μικρότερο από αυτό του 2009. Το ποσοστό όμως των εταιρειών που προέρχονταν από τον κλάδο μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων και ανέφεραν ζημιές απομείωσης, ανήλθε στο 42%.

Στην έρευνα λοιπόν, σημειώθηκε ότι για το 2010 καταγράφηκε σαφής μείωση των παραγγελιών νεότευκτων πλοίων σε σχέση με το 2009. Η μείωση δε των ακυρώσεων συνοδεύτηκε και με νέες παραγγελίες. Ο δείκτης παραγγελιών νέων πλοίων στα ναυπηγεία (αριθμός πλοίων υπό παραγγελία διά του αριθμού πλοίων υφιστάμενου στόλου των εταιρειών που συμμετέχουν στο δείγμα της ανάλυσης), ανέρχεται στο 10% για τα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων. Δείκτης κατά πολύ χαμηλότερος από αυτόν της αγοράς για το σύνολο των εταιρειών μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, που ανέρχεται στο 28 %.

Τέλος, οι διαλύσεις πλοίων που ανέφεραν οι εταιρείες που συμμετείχαν στην ανάλυση, μειώθηκαν το 2010, παρά τις υψηλές τιμές διάλυσης. Ειδικά στον κλάδο μεταφοράς ξηρού φορτίου, ο αριθμός των πλοίων που οδηγήθηκαν στα διαλυτήρια ήταν αμελητέος κατά το πρώτο εξάμηνο του 2010. Αυτή η τάση όμως αναμένεται να

αλλάζει καθώς τόσο ο κλάδος μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων όσο και ο κλάδος των δεξαμενοπλοίων βρίσκονται υπό σημαντική πίεση λόγω των κατά πολύ μειωμένων τιμών των ναύλων. Σε ορισμένες περιπτώσεις μάλιστα, κινούνται και κάτω από τα επίπεδα του operating break even, ενώ οι τιμές διάλυσης παραμένουν σε πολύ ελκυστικά επίπεδα.

Β' Μέρος

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5⁶⁰

CONTAINER THROUGHPUT – ΚΑΤΑΓΡΑΦΗ ΔΙΑΚΙΝΗΣΗΣ Ε/Κ

Στις ενότητες 5.1 και 5.2 που ακολουθούν, απεικονίζεται σε Ιστογράμματα ο ετήσιος διακινούμενος όγκος teus των λιμανιών: Hamburg, Antwerp, Felixstowe, Shanghai. Τα Ιστογράμματα 1, 2, 3 και 4, προέρχονται από τις τιμές του Πίνακα 6, στον οποίο συμπεριλαμβάνονται και οι αντίστοιχες τιμές για το Rotterdam. Επιπλέον, τα Ιστογράμματα υπερτερούν του πίνακα σε πλήθος δεδομένων αφού ξεκινούν από το 1994 και όχι από το 2002 του πίνακα.

Πίνακας 7 – Container throughput 2002 - 2011

Container Throughput					
YEAR	ROTTERDAM	HAMBURG	ANTWERP	FELIXSTOWE	SHANGHAI
2002	6,515,449	5,373,999	4,777,151	2,750,000	8,810,000
2003	7,100,000	6,138,000	5,440,000	2,500,000	11,370,000
2004	8,200,000	7,003,479	6,063,746	2,700,000	14,557,200
2005	9,280,000	8,080,000	6,482,029	2,700,000	18,080,000
2006	9,654,000	8,900,000	7,013,029	3,000,000	21,710,000
2007	10,791,000	9,800,000	8,000,000	3,300,000	26,112,200
2008	10,784,000	9,737,000	8,663,736	3,200,000	27,980,000
2009	9,743,290	7,008,000	7,309,639	3,100,000	25,002,000
2010	11,147,572	7,896,000	8,468,475	3,400,000	29,002,700
2011	11,876,921	9,020,180	8,664,243	3,519,000	31,500,000

© Clarkson Research Services Limited 2012

5.1 HAMBURG, ANTWERP, FELIXSTOWE

Στο κεφάλαιο αυτό, ακολουθεί μία περιγραφή των βασικών χαρακτηριστικών σε τέσσερα ευρωπαϊκά λιμάνια και ένα κινέζικο terminal.

Ξεκινώντας με τα ευρωπαϊκά: Hamburg, Antwerp, Felixstowe και προχωρώντας μετά με τη Shanghai, θα παρατεθεί σε ιστόγραμμα ο διακινούμενος όγκος εμπορευματοκιβωτίων σε teus από το 1994 έως το 2011. Πρόκειται για ένα χρονικό

⁶⁰ www.porteconomics.eu

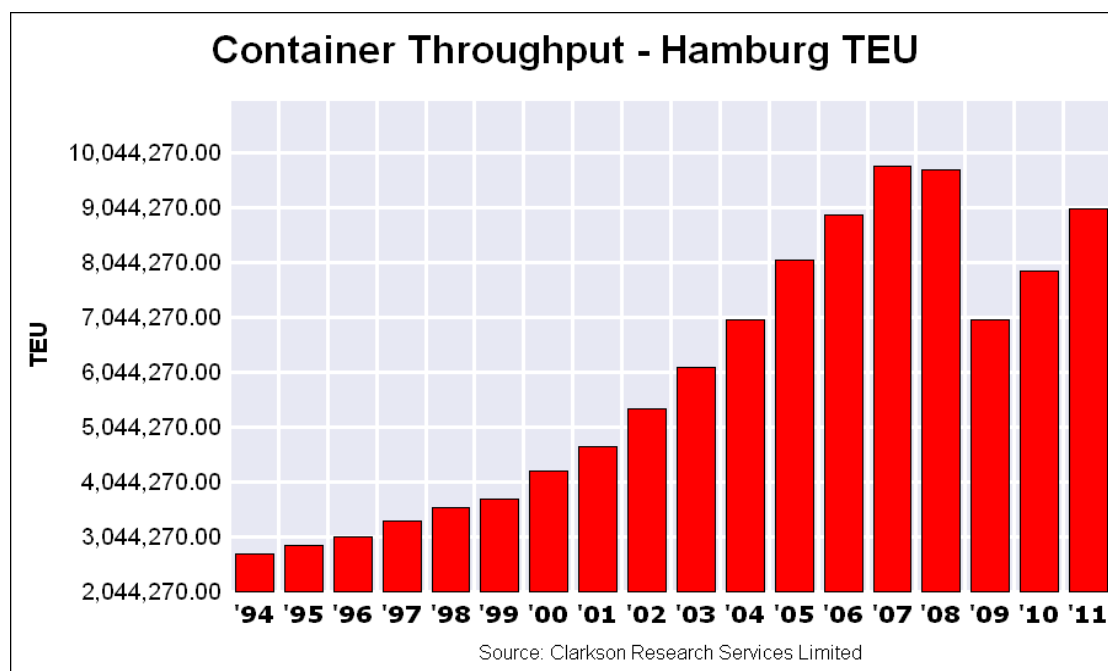
18 ετών στη διάρκεια των οποίων η αγορά ανέβαινε σταδιακά. Πλην βέβαια του 2009. Έτος που τα νούμερα δείχνουν ξεκάθαρα τα χτυπήματα της οικονομικής ύφεσης που μέσω του ναυτιλιακού εμπορικού κύκλου εξαπλώνεται σε όλο τον κόσμο, αγγίζει πολλά επαγγέλματα και απορροφά κραδασμούς που δύσκολα μπορεί κανείς να προβλέψει και να φανταστεί.

Αρχικά, το Αμβούργο, είναι η δεύτερη μεγαλύτερη πόλη της Γερμανίας και η ενδέκατη μεγαλύτερη σε ολόκληρη την Ευρωπαϊκή Ένωση. Το λιμάνι της πόλης είναι το τρίτο μεγαλύτερο στην Ευρώπη και κατατάσσεται στην ένατη θέση σε παγκόσμιο επίπεδο. Η πρώτη ιστορική αναφορά για την ύπαρξη της πόλης τοποθετεί την ίδρυση της στα 808μ.Χ. και το όνομά της πόλης και του λιμανιού, οφείλεται στο πρώτο κάστρο που χτίστηκε στο σημείο ένωσης των ποταμών Άλστερ και Έλβα, για λογαριασμό του αυτοκράτορα Καρλομάγνου. Η πόλη ιδρύθηκε μεν κατά τον 9ο αιώνα, αλλά η μεγάλη της ανάπτυξη σαν εμπορική δύναμη, ξεκίνησε τρεις αιώνες αργότερα. Επίσης, αποτελεί τον κορμό του πλούτου της χώρας γι'αυτό και οι περισσότεροι εκατομμυριούχοι της Γερμανίας ζουν εκεί. Συγκεντρώνει, μετά τη Νέα Υόρκη, τα περισσότερα προξενεία, τα οποία ξεπερνούν τα 90. Πρόκειται για το σταυροδρόμι του εμπορίου, ανάμεσα στην Ανατολική και Βόρεια Ευρώπη. Οι 2.302 γέφυρες, που ενώνουν τα αμέτρητα κανάλια του, είναι περισσότερες από της Βιέννης και του Άμστερνταμ μαζί. Το λιμάνι⁶¹ καλύπτει το 12% της συνολικής έκτασης της πόλης και απ'αυτό διακινούνται περίπου 70 τόνοι εμπορευμάτων.

Στο λιμάνι τα μόνα πλοία που δεν μετακινούνται, είναι το Rickmer Rickmers του 1896 που έχει μετατραπεί σε μουσείο και εστιατόριο, καθώς και το τεράστιο Cap San Diego, χωρικήότητας έντεκα χιλιάδων τόνων, που ναυπηγήθηκε το 1960. Αν και οι εγκαταστάσεις του terminal απέχουν 120 χιλιόμετρα από τη θάλασσα, προσαρμίζονται σε αυτό τα μεγαλύτερα πλοία εμπορευματοκιβωτίων. Το λιμάνι διαθέτει τέσσερις μεγάλους τερματικούς σταθμούς εμπορευματοκιβωτίων. Η ικανότητά τους επεκτείνεται συνεχώς για να ανταποκρίνονται στις μεταβαλλόμενες απαιτήσεις της αγοράς και τις νέες εξελίξεις στα μεγέθη των πλοίων. Στο παρακάτω ιστόγραμμα απεικονίζεται ο ετήσιος διακινούμενος όγκος εμπορευματοκιβωτίων από το 1994 έως το 2011.

⁶¹ Port Authority of Hamburg

Ιστόγραμμα 1 – Αποτελέσματα διακίνησης ε/κ 1994 ~ 2011



Πηγή: Clarksons-Liner-ports

Η σταδιακά αυξανόμενη πρόοδος στα teus, που παρουσιάζει αρχικά μία ελάχιστη πτώση το 2008, διακόπτεται το 2009 που σημειώνεται ιστορικό υψηλό πτώσης για το Αμβούργο, 30%. Μέχρι το 2011, το λιμάνι επανέφερε το 20% του ετήσιου διακινούμενου όγκου ε/κ, φτάνοντας μόλις τα επίπεδα του 2006!

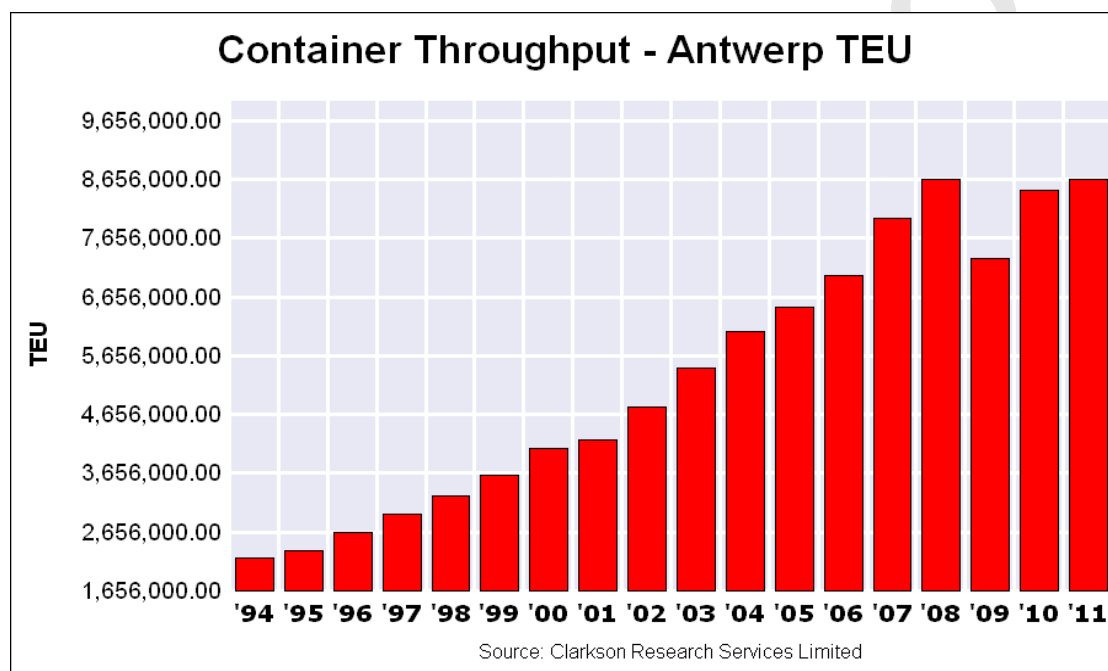
Το λιμάνι της Αμβέρσας⁶², κύριο λιμάνι του Βελγίου, από το 1800 που χτίστηκε η πρώτη προβλήτα από τον Ναπολέοντα, θεωρείται ο μόνιμος πρωταγωνιστής των Ολλανδικών λιμανιών και των υπόλοιπων Ευρωπαϊκών. Συνδυάζει σχεδόν τέλεια όλα τα φυσικά πλεονεκτήματα που προσφέρει η γεωθεσία της χώρας, όπως το πολυσύνθετο διαμετακομιστικό δίκτυο που έχει αναπτυχθεί μέσω ποταμών και διωρύγων, για την μεταφορά των αγαθών στην ενδοχώρα, όχι μόνο την ιθαγενή, αλλά και στην αλλοδαπή. Αρκεί να αναφερθεί ότι μέσω του λιμανιού της Αμβέρσας τροφοδοτείται η Βόρεια και η Βορειοδυτική Γαλλία, συμπεριλαμβανομένων των περιοχών της Αλσατίας και της Λωρραίνης.

Φτάνοντας στο σήμερα και κατά τη διάρκεια των εννέα μηνών του 2011, το λιμάνι της Αμβέρσας διαχειρίστηκε συνολικά 142 εκ. τόνους φορτίου, αυξημένο κατά 7,5% σε σχέση με την αντίστοιχη περίοδο του 2010. Ο όγκος των

⁶² Port Authority of Antwerp

εμπορευματοκιβωτίων μόνο, ήταν 8,656 εκ. teus. Το πρώτο μισό του έτους αποδείχτηκε ιδιαίτερα παραγωγικό για το λιμάνι, αλλά ακολούθησε μία πτώση κατά την διάρκεια του τρίτου τετραμήνου. Στο εννεάμηνο, το λιμάνι της Αμβέρσας εξυπηρέτησε συνολικά 11.630 πλοία (αύξηση 5,6%).

Ιστόγραμμα 2 – Αποτελέσματα διακίνησης ε/κ 1994 ~ 2011



Πηγή: Clarksons-Liner-ports

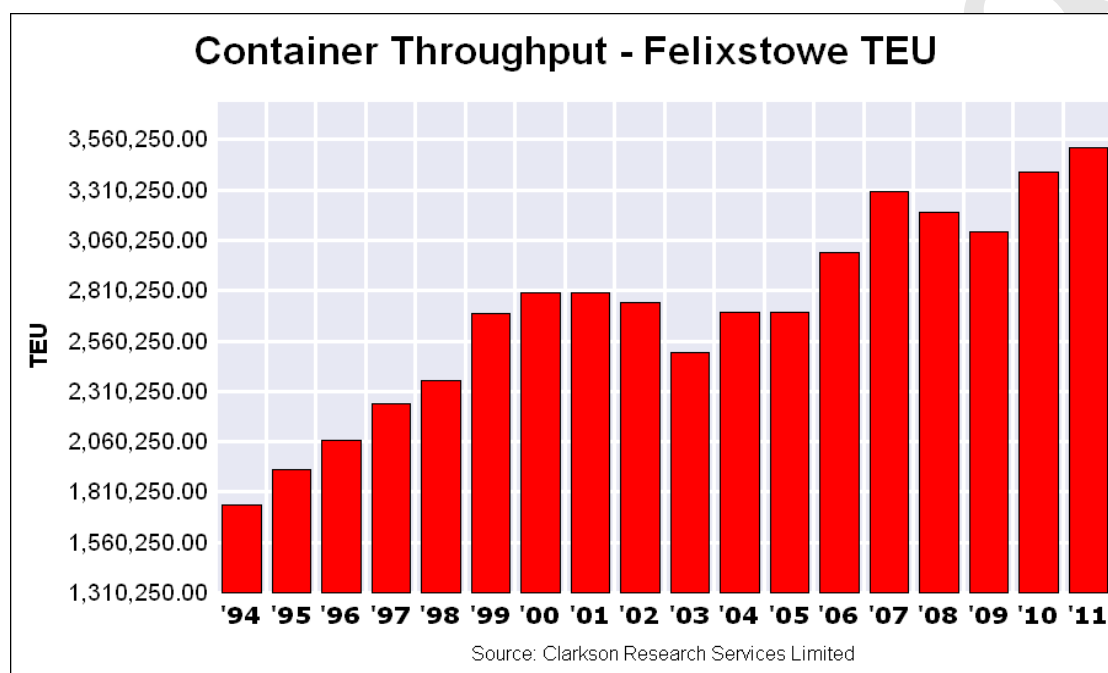
Στο ιστόγραμμα 2, παρατηρεί εύκολα κανείς την ετήσια άνοδο του διακινούμενου όγκου από το 1994 μέχρι το 2008, καθώς επίσης και τη μεγάλη πτώση του 2009. Κάθε άλλο παρά εύκολα επανήλθαν τα νούμερα στα επίπεδα του 2008 και ανέκτησαν το 14% που είχε χαθεί, μετά απο 2 ολόκληρα χρόνια.

Το λιμάνι του Felixstowe⁶³, υπό τη διαχείριση της Hutchison Ports (UK) Limited, Με περίπου 35 ναυτιλιακές εταιρείες να χρησιμοποιούν το λιμάνι και προσφέροντας πάνω από 70 υπηρεσίες, καλύπτει περίπου 365 λιμάνια σε όλο τον κόσμο, με αυταπόδεικτες τις δυνατότητες διαμετακόμισης μέσω Felixstowe. Βρίσκεται στην νοτιοανατολική ακτή του Ηνωμένου Βασιλείου, σε ιδανική θέση για τα πλοία που καταπλέουν σε κάποιο από τα μεγάλα ευρωπαϊκά λιμάνια.

⁶³ Port Authority of Felixstowe

Στο παρακάτω διάγραμμα, απεικονίζεται ο ετήσιος διακινούμενος όγκος εμπορευματοκιβωτίων του Felixstowe, από το 1994 έως το 2011.

Ιστόγραμμα 3 – Αποτελέσματα διακίνησης ε/κ 1994 ~ 2011



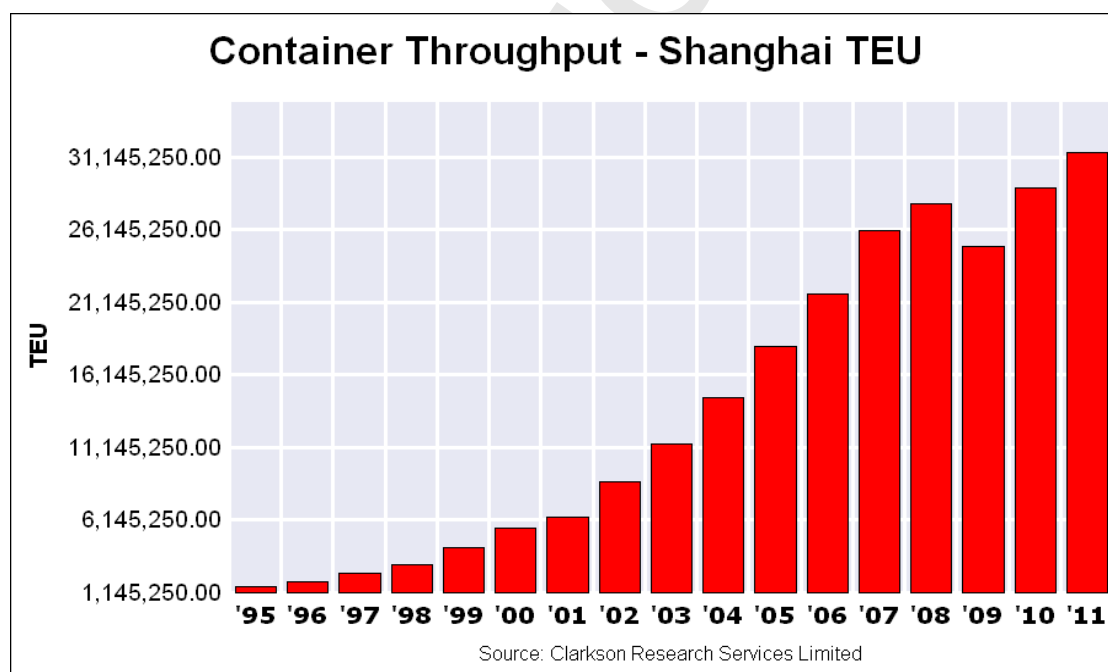
Πηγή: Clarksons-Liner-ports

Παρατηρείται μεγαλύτερο εύρος και διασπορά τιμών, καθώς και μεγαλύτερο ενδιαφέρον, σε σχέση με την πορεία των τιμών στα δύο προηγούμενα ευρωπαϊκά λιμάνια, Αμβούργο και Αμβέρσα-Ιστόγραμμα 1 και 2 αντίστοιχα. Η επί 7 συναπτά έτη ανοδική πορεία των teus μέχρι το 2000, σταθεροποιείται στα 2.810.250 teus μέχρι και το επόμενο έτος. Το 2002 και πολύ περισσότερο το 2003 ακολουθεί πτώση του όγκου εμπορευματοκιβωτίων, φτάνοντας περίπου τα 2.450.000 teus. Έπειτα, ακολουθεί σταδιακά αυξητική ροπή των τιμών μέχρι το 2008, όπου ειδικότερα ένα χρόνο μετά επιβεβαιώνεται για άλλη μία φορά η διαθνούς εμβέλειας οικονομική ύφεση. Ωστόσο, το συγκεκριμένο λιμάνι εν έτη 2011 σημείωσε επιδόσεις που όμοιες δεν είχαν σημειωθεί από το 1994. Έφτασε περίπου τα 3.300.000 teus.

5.2 SHANGHAI & PIRAEUS

Η Σανγκάη⁶⁴, ή Σαγγάη, είναι η μεγαλύτερη πόλη και ο μεγαλύτερος λιμένας της Κίνας. Θεωρείται κύριος φορέας της σύγχρονης οικονομίας της Κίνας, καθώς επίσης και ένα από τα σημαντικότερα πολιτιστικά, εμπορικά, οικονομικά και βιομηχανικά της κέντρα παγκοσμίως. Ο λιμένας της Σανγκάης το 2005 για πρώτη φορά, κατατάχθηκε πρώτος σε διακίνηση φορτίων εμπορικός λιμένας του κόσμου, έγινε το τρίτο μεγαλύτερο οικονομικό κέντρο στον κόσμο, ταξινομούμενο μετά την Νέα Υόρκη και το Λονδίνο, και η μεγαλύτερη εμπορική πόλη στην Άπω Ανατολή, ξεκινώντας την εμπορική δραστηριότητά της τον 20^ο αιώνα μόλις με μία ασήμαντη αλιεία. Όπως φαίνεται και στο παρακάτω ιστόγραμμα, τα νούμερα είναι κατά πολύ μεγαλύτερα από αυτά που σημειώνουν τα λιμάνια της ευρώπης.

Ιστόγραμμα 4 – Αποτελέσματα διακίνησης ε/κ 1994 ~ 2011



Πηγή: Clarksons-Liner-ports

Δεν εξαιρέθηκε ούτε το λιμάνι της Σανγκάης από το χτύπημα της οικονομικής ύφεσης αλλά πλέον γίνεται λόγος για ετήσιο διακινούμενο όγκο

⁶⁴ Port Authority of Shanghai

εμπορευματοκιβωτίων που φτάνει τα 31.145.250 teus το 2011. Η Σαγκάη κατέκτησε ξανά και διατηρεί την πρωτιά για τα έτη 2010 και 2011, την οποία αφαίρεσε από την Σιγκαπούρη που κατατάσσονταν πρώτη για τα έτη 2007, 2008 και 2009.

Είναι δε τεράστιας σημασίας, το γεγονός ότι το μεγαλύτερο λιμάνι στον κόσμο, σε έκταση και παραγωγικότητα, αποδίδει ιδιαίτερη βαρύτητα στην ανάπτυξη των σχέσεών της με την Ελλάδα στους τομείς των θαλασσιών υποθέσεων και ιδιαίτερα με την πόλη και τον λιμένα του Πειραιά, με τον οποίο συνδέονται με μακροχρόνιους δεσμούς αδελφοποίησης. Η σχέση αυτή ισχυροποιήθηκε μετά και τη συμφωνία του παγκόσμιου κολλοσού της Cosco με τον Οργανισμό Λιμένος Πειραιώς. Το 2008 υπεγράφη η σύμβαση μεταξύ του ΟΛΠ και της κινεζικής COSCO για την παραχώρηση της εκμετάλλευσης του εμπορικού λιμανιού του Πειραιά τα επόμενα 35 χρόνια έναντι 4,3 δισ. ευρώ και επενδύσεων ύψους 350 εκατ. ευρώ. Η COSCO είναι η 5^η ⁶⁵ μεγαλύτερη εταιρεία διαχείρισης σταθμών ε/κ στον κόσμο. Η εταιρεία διευθύνει, διαχειρίζεται και επενδύει σε ένα διεθνές χαρτοφυλάκιο αποτελούμενο από 18 σταθμούς στην Κίνα και 3 υπερθαλάσσιους Σταθμούς σε Σιγκαπούρη, Βέλγιο και Αίγυπτο. Αυτό το τερματικό χαρτοφυλάκιο, το 2008 διαχειρίστηκε 46 mil cnt TEU's που συγκρινόμενο με το 2007, αντιστοιχεί σε αύξηση 17.7%, κάνοντας τότε τον όμιλο διαχείρισης ένα από τα γρηγορότερα αναπτυσσόμενα τερματικά διαχείρισης ε/κ διεθνώς.

Το σημαντικότερο λιμάνι της Ελλάδας είναι ο Πειραιάς, με στρατηγικής σημασίας γεωγραφική θέση, στο σταυροδρόμι τριών ηπείρων. Ο Πειραιάς ενώνει την Ευρώπη, την Ασία και την Αφρική, αποτελώντας το σημαντικότερο σταθμό μεταφόρτωσης προς την Ανατολική Ευρώπη⁶⁶. Μέχρι τον Ιούλιο του 2005⁶⁷, το εμπορικό λιμάνι του Πειραιά αποτελούνταν από τις Προβλήτες I & II συνολικού μήκους 2,774 μέτρων, βάθους μεταξύ 11,5 έως και 16 μέτρων και εξοπλισμό 14 gantry cranes, 54 straddle carries, 20 forklifts και 25 tractors. Έκτοτε, μεσολάβησε η Σύμβαση Παραχώρησης της Προβλήτας II στην Cosco, η επέκτασή της, ο εκσυγχρονισμός του εξοπλισμού και οι εργασίες για την Προβλήτα III.

Μιλώντας για τον Πειραιά, η αλήθεια είναι ότι έχει μακρά ιστορία στο εμπόριο. Περί τα 2600 - 2000 π.Χ. ήταν μία αποκομμένη νήσος και η σταδιακή

⁶⁵ Drewry World Container Ownership Ranking 2010 (Equity teu basis)

^{66, 69} Εύδοξος Γιαλοψός, Χαρίλαος Ν. Ψαραύτης, «Ανάλυση παραγόντων που επιδρούν στις θαλάσσιες μεταφορές εμπορευματοκιβωτίων»

ένωσή του με την Αττική δημιούργησε το λιμάνι του. Οι πρώτοι κάτοικοί του μάλιστα, εγκαθίστανται το 1300 π.Χ, αρκετά αργότερα ονομάζεται από τον Κλεισθένη Δήμος της Αττικής (507 π.Χ), κατασκευάζονται οδικά δίκτυα, οχυρώνεται, ο Θεμιστοκλής πείθει τους Αθηναίους να αναπτύξουν το ναυτικό τους και να μεταφέρουν το επίνειό τους από το Φάληρο στον Πειραιά (483 π.Χ), γίνεται η ναυμαχία της Σαλαμίνας (480 π.Χ) και φτάνουμε στο 431 που ήδη το λιμάνι εξελίσσεται σε σπουδαίο ναυτεμπορικό κέντρο.⁶⁸ Από τους αρχαίους χρόνους, τις επιδρομές των Σπαρτιατών, τη ρωμαϊκή κυριαρχία, τους στόλους του Μεγάλου Κωνσταντίνου και Βασιλείου Β' Βουλγαροκτόνου που επί Βυζαντίου (322 & 1387 μ.Χ)⁶⁹ μετέτρεψαν το λιμάνι του Πειραιά σε πολεμικό ναύσταθμο, την κατοχή των Φράγκων (1205 μ.Χ), την Οθωμανική κυριαρχία (1456 - 1824μ.Χ)⁷⁰, τον Καραϊσκάκη και την Απελευθέρωση πόλης και λιμανιού, περνάμε στους νεώτερους χρόνους και την τελευταία ταλαιπωρία από την αποχώρηση των Γερμανών το 1944⁷¹.

Ακολουθεί ιστορική αναδρομή⁷² του Πειραιά:

- 1833 ο Πειραιάς ανακηρύσσεται σε ανεξάρτητο Δήμο.
- 1834 ιδρύεται το Τελωνείο και το Υπολιμεναρχείο του Πειραιά, το οποίο υπάγεται στο λιμεναρχείο της Ύδρας
- 1835 επιβάλλεται 10% επί του εισαγωγικού δασμού των εισαγόμενων από το λιμάνι προϊόντων
- 1840 το πρώτο φορτηγό ατμόπλοιο ελληνικής ιδιοκτησίας, το νεότευκτο "Δημήτριος - Χριστίνα", φθάνει στο λιμάνι του Πειραιά
- 1850 Η κίνηση του λιμανιού ετησίως, ανέρχεται σε 7.000 περίπου πλοία εξωτερικού
- 1860 Ιδρύονται στο λιμάνι τα Ναυπηγεία Βασιλειάδη
- 1869 Πραγματοποιείται η σιδηροδρομική σύνδεση της Αθήνας με τον Πειραιά. Παράλληλα ιδρύεται η ναυτασφαλιστική εταιρία "Αρχάγγελος" και ο πρώτος Ελληνικός Νηογνώμων.

68 Piraeus Port Authority, Ιστορική Αναδρομή, Αρχαίοι Χρόνοι.

69 Piraeus Port Authority, Ιστορική Αναδρομή, Βυζαντινοί Χρόνοι.

70 Piraeus Port Authority, Ιστορική Αναδρομή, Οθωμανική κυριαρχία.

71 Piraeus Port Authority, Ιστορική Αναδρομή, Νεώτεροι Χρόνοι.

⁷² Piraeus Port Authority

- 1872 Αντικαθίσταται η χρήση πετρελαίου για το φωτισμό του λιμανιού από φωταέριο. Χτίζεται το Χρηματιστήριο του Πειραιά, το επονομαζόμενο "Ρολόι".
- 1876 Εγκατάσταση του πρώτου γερανού στο λιμάνι
- 1884 Ιδρύεται στον Πειραιά η Σχολή Ναυτικών Δοκίμων
- 1889 Ο Πειραιάς έχει 34.527 κατοίκους
- 1890 Η κίνηση στο λιμάνι ανέρχεται στα 2.460 πλοία χωρητικότητας 1.500.000 τόνων περίπου ετησίως
- 1893 Διανοίγεται η διώρυγα της Κορίνθου και αυξάνεται η κίνηση του λιμανιού του Πειραιά
- 1898 Κατασκευάζεται ο πρώτος εξωτερικός μώλος του λιμανιού
- 1930 Η ραγδαία εξέλιξη του λιμανιού επιβάλλει την ίδρυση, με βάση τον νόμο 4748, αυτόνομου οργανισμού διοίκησης του λιμανιού του "Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς" (Ο.Λ.Π.)
- 1931 Ολοκληρώνονται τα νέα κρηπιδώματα του λιμανιού, μήκους 2.748 μέτρων και πέντε μεγάλες αποθήκες, ενώ ο Ο.Λ.Π. αναλαμβάνει την φορτοεκφόρτωση των εμπορευμάτων.
- 1932 Πραγματοποιείται έναρξη λειτουργίας της Ελευθέρας Ζώνης και εγκατάσταση δύο γερανογεφυρών.
- 1941 Τρομερή έκρηξη πλοίου γεμάτου με πολεμοφόδια επιφέρει μεγάλες καταστροφές στο λιμάνι και στην πόλη. Οι εχθρικές αεροπορικές επιδρομές προκαλούν την καταστροφή των πρώτων γερανών και η γερμανική στρατιωτική διοίκηση κατοχής εγκαθίσταται στο λιμάνι.
- 1944 Οι Γερμανοί, αποχωρούντες, ανατινάσσουν τα κρηπιδώματα και τις εγκαταστάσεις του λιμανιού. Πραγματοποιείται ανάληψη εκ νέου των φορτοεκφορτωτικών εργασιών του λιμανιού από τον Ο.Λ.Π.
- 1975 Λειτουργεί η πρώτη γερανογέφυρα για εμπορευματοκιβώτια στο σταθμό της Ακτής Βασιλειάδη.
- 1976 Εκσυγχρονίζεται η νομοθεσία και γίνεται αναδιάρθρωση των υπηρεσιών του Ο.Λ.Π. ενώ οργανώνεται για πρώτη φορά η ναυτιλιακή έκθεση "Ποσειδώνια" στον επιβατικό σταθμό του Ο.Λ.Π
- 1986 Παραδίδεται σε πλήρη εκμετάλλευση ο Σταθμός Εμπορευματοκιβωτίων Ακτής Βασιλειάδη, ο οποίος έχει οργανωθεί πλέον σε σύγχρονες βάσεις.

Ενισχύεται ο μηχανικός εξοπλισμός του με 11 νέα οχήματα στοιβασίας και μεταφοράς containers, 28 περνοφόρα οχήματα, 10 tractors, λεωφορεία, νοσοκομειακά αυτοκίνητα, ρυμουλκούμενα οχήματα κ.ά. Επιπλέον εγκρίνεται η αγορά από τον Ο.Λ.Π. ταχύπλοου σκάφους.

- 1987 Εγκρίνεται από το Δ.Σ. του Ο.Λ.Π. ,το επενδυτικό πρόγραμμα του νέου σταθμού εμπορευματοκιβωτίων στο Ν. Ικόνιο ύψους 9,5 δις δραχμές.
- 1988 Δημοπρατούνται έργα αξίας 630 εκατομμυρίων δραχμών, μεταξύ των οποίων και η ανέγερση κτιρίου για τους εργαζομένους του Ο.Λ.Π. στην προβλήτα II.
- 1988 Το Δ.Σ. του Ο.Λ.Π. αποφασίζει να δοθεί το όνομα του Ελευθερίου Βενιζέλου στο Σταθμό Εμπορευματοκιβωτίων Ν. Ικονίου, προς τιμήν του μεγάλου Έλληνα πολιτικού και ιδρυτή του Οργανισμού. Πραγματοποιείται αναγγελία λειτουργίας της νέας προβλήτας του Σταθμού Εμπορευματοκιβωτίων Ν. Ικονίου, στις αρχές του 1989, με παράδοση προς εκμετάλλευση κρηπιδωμάτων μήκους 400 μέτρων και επιφανείας 100.000 τετρ. μέτρων. Μελέτη κατασκευής σταθμού αυτοκινήτων στο κεντρικό λιμάνι.
- 2003 Εισαγωγή του Ο.Λ.Π. Α.Ε στο Χρηματιστήριο Αθηνών με διάθεση από το Ελληνικό Δημόσιο ποσοστού 25,9% υφισταμένων μετοχών κυριότητάς του. Πρώτη ημέρα διαπραγμάτευσης η 8η Αυγούστου 2003.
- 2008 Η ελληνική πολιτεία υπογράφει σύμβαση παραχώρησης των προβλητών II και III με την εκχώρηση δικαιώματος μακροχρόνιας εκμετάλλευσης στον κινέζικο κολοσσό από το 2009.

ΚΕΦΑΛΙΟ 6^ο

ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΚΑΙ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΔΙΑΚΙΝΗΣΗΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΚΙΒΩΤΙΩΝ ΣΤΟ ΛΙΜΑΝΙ ΤΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ: 2006-2011: o/d CHINA

6.1 ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΟΛΠ ΚΑΙ ΣΕΠ 2006-2010⁷³

6.1.1 ΟΛΠ

Σε αυτό το κεφάλαιο, παρατίθενται τα στοιχεία και τα αποτελέσματα (σε teus), του εμπορικού λιμένα του Πειραιά με τερματικά εμπορευματοκιβωτίων στην Κίνα, έτσι όπως καταγράφηκαν από το 2006 έως το 2011. Τα αποτελέσματα αφορούν τη διακίνηση εισαγόμενου (import) και εξαγόμενου (export) φορτίου σε εμπορευματοκιβώτια έμφορτα (full) και κενά (empty), με τον Πειραιά αρχικό (Port Of Origin local), ενδιάμεσο (transshipment-t/s) ή τελικό (Port Of Destination local) λιμάνι.

Πρώτα παρατίθενται τα στοιχεία της Εισαγωγής εμπορευματοκιβωτίων του Πειραιά από την Κίνα και οι ενδιάμεσοι σταθμοί, εν έτει 2006-2010⁷⁴.

⁷³ Clarksons container throughput, Drewry container outcome per year, Port Economics, Personal calculations

⁷⁴ 2006-31/05/2010: Προβλήτες I & II, 01/06/2010 – 31/12/2012: Προβλήτα I

IMPORT

2006								
POR	COD	POD/ FPOD	MONTH	FULL			EMPTY	
				L	T/S	staffing	L	T/S
CNOPT	GREECE	GRPIR	JAN	2685	4021	135	1	0
			FEB	2766	3961	147	8	0
			MAR	1672	3839	74	3	0
			APR	3500	5478	210	0	0
			MAY	2898	4826	117	0	0
			JUN	2777	5432	106	0	3
			JUL	2612	7042	134	3	0
			AUG	3209	6544	114	0	0
			SEP	3690	4936	131	0	0
			OCT	3257	4798	101	2	1
			NOV	980	2337	37	1	0
			DEC	42	0	1	0	0
			TOTAL	30088	53214	1307	18	4

2007								
POR	COD	POD/ FPOD	MONTH	FULL			EMPTY	
				L	T/S	staffing	L	T/S
CNOPT	GREECE	GRPIR	JAN	2130	242	84	4	0
			FEB	3354	1322	116	2	0
			MAR	3009	229	100	0	0
			APR	1975	699	60	0	28
			MAY	3609	1649	126	0	1
			JUN	2938	1220	64	0	0
			JUL	3136	1523	114	0	0
			AUG	3132	2404	111	0	0
			SEP	5587	4645	155	0	283
			OCT	3537	3567	131	0	0
			NOV	3608	3326	114	0	160
			DEC	3394	3094	175	12	1
			TOTAL	39409	23920	1350	18	473

2008								
POR	COD	POD/ FPOD	MONTH	FULL			EMPTY	
				L	T/S	staffing	L	T/S
CNOPT	GREECE	GRPIR	JAN	699	358	83	0	0
			FEB	115	1	3	0	0
			MAR	0	0	0	0	0
			APR	870	25	35	0	0
			MAY	491	132	19	0	0
			JUN	848	191	16	0	0
			JUL	1756	466	36	0	0
			AUG	2374	424	61	0	0
			SEP	3381	193	114	0	0
			OCT	1769	122	77	0	0
			NOV	2147	103	169	0	0
			DEC	1483	22	73	0	0
			TOTAL	15933	2037	686	0	0

2009								
POR	COD	POD/ FPOD	MONTH	FULL			EMPTY	
				L	T/S	staffing	L	T/S
CNOPT	GREECE	GRPIR	JAN	3004	38	87	0	0
			FEB	914	0	62	0	0
			MAR	1214	0	41	0	0
			APR	1642	1	52	0	0
			MAY	1329	0	35	0	0
			JUN	2467	879	68	0	0
			JUL	2453	792	61	0	0
			AUG	2623	791	78	0	0
			SEP	3740	1260	112	0	0
			OCT	885	454	2	0	0
			NOV	1709	269	11	0	0
			DEC	2884	1045	18	0	0
			TOTAL	24864	5529	627	0	0

2010								
POR	COD	POD/ FPOD	MONTH	FULL			EMPTY	
				L	T/S	staffing	L	T/S
CNOPT	GREECE	GRPIR	JAN	2920	1669	16	0	0
			FEB	2598	760	47	0	0
			MAR	2602	763	25	0	0
			APR	3219	925	57	1	0
			MAY	3039	1670	31	0	7
			JUN	447	369	0	0	0
			JUL	551	722	0	0	0
			AUG	919	1030	0	0	112
			SEP	1158	1020	0	0	0
			OCT	1118	978	0	0	0
			NOV	533	332	0	0	0
			DEC	557	1839	0	0	0
			TOTAL	19661	12077	176	1	119

Ακολουθούν τα στοιχεία και τα αποτελέσματα της Εξαγωγής ε/κ από τον Πειραιά στην Κίνα και οι ενδιάμεσοι σταθμοί, εν έτει 2006-2010⁷⁵.

EXPORT								
2006								
POR	COD	POD/ FPOD	MONTH	FULL			EMPTY	
				L	T/S	unstaffing	L	T/S
GRPIR	CHINA	CNOPT	JAN	60	811	0	554	4
			FEB	94	702	1	278	15
			MAR	137	566	2	494	12
			APR	119	859	0	613	22
			MAY	104	1048	0	803	28
			JUN	81	1895	0	474	11
			JUL	108	1540	0	226	16
			AUG	177	2616	1	771	510
			SEP	139	1559	0	494	336
			OCT	63	1008	0	1081	150
			NOV	30	666	0	171	3
			DEC	2	0	0	0	0
			TOTAL	1114	13270	4	5959	1107

⁷⁵ 2006-31/05/2010: Προβλήτες I & II, 01/06/2010 – 31/12/2012: Προβλήτα I

2007								
POR	COD	POD/ FPOD	MONTH	FULL			EMPTY	
				L	T/S	unstaffing	L	T/S
GRPIR	CHINA	CNOPT	JAN	234	1	0	346	19
			FEB	224	235	0	455	17
			MAR	85	305	0	624	74
			APR	148	289	0	2599	116
			MAY	213	1288	0	1537	65
			JUN	95	745	1	2433	79
			JUL	75	1314	0	1546	360
			AUG	116	2799	0	1775	215
			SEP	104	1586	0	2437	241
			OCT	99	2208	0	2420	298
			NOV	138	2519	1	939	678
			DEC	361	3808	0	1604	262
			TOTAL	1892	17097	2	18715	2424

2008								
POR	COD	POD/ FPOD	MONTH	FULL			EMPTY	
				L	T/S	unstaffing	L	T/S
GRPIR	CHINA	CNOPT	JAN	1	55	0	127	38
			FEB	0	0	0	0	0
			MAR	45	0	0	0	0
			APR	0	0	0	0	0
			MAY	5	2	0	0	0
			JUN	85	25	0	462	0
			JUL	134	0	0	59	0
			AUG	61	23	0	459	5
			SEP	57	0	0	825	7
			OCT	140	10	0	679	0
			NOV	110	1	0	501	0
			DEC	61	1	0	322	1
			TOTAL	699	117	0	3434	51

2009								
POR	COD	POD/ FPOD	MONTH	FULL			EMPTY	
				L	T/S	unstaffing	L	T/S
GRPIR	CHINA	CNOPT	JAN	21	2	16	0	0
			FEB	25	0	0	0	0
			MAR	24	0	0	0	0
			APR	29	0	0	16	0
			MAY	18	2	0	296	0
			JUN	75	43	0	112	0
			JUL	170	140	0	452	0
			AUG	131	295	0	400	0
			SEP	207	52	0	817	0
			OCT	114	1	0	481	0
			NOV	362	96	0	1211	0
			DEC	397	681	0	1734	0
			TOTAL	1573	1312	16	5519	0

2010								
POR	COD	POD/ FPOD	MONTH	FULL			EMPTY	
				L	T/S	unstaffing	L	T/S
GRPIR	CHINA	CNOPT	JAN	337	45	0	2480	0
			FEB	219	218	0	874	0
			MAR	340	102	0	1405	0
			APR	355	90	0	1069	46
			MAY	226	285	0	545	0
			JUN	11	1	0	0	0
			JUL	16	24	0	0	0
			AUG	15	131	0	0	0
			SEP	17	1409	0	2	0
			OCT	23	28	0	0	0
			NOV	12	489	0	0	0
			DEC	3	269	0	0	0
			TOTAL	1574	3091	0	6375	46

Το έτος 2010 και συγκεκριμένα από την 1^η Ιουνίου και μετά, το εμπορικό λιμάνι του Πειραιά συνδιαχειρίζονται πλέον οι εταιρείες ΟΛΠ ΑΕ και ΣΕΠ ΑΕ, τους Προβλήτες Ι και ΙΙ αντίστοιχα.

Παρατίθενται παρακάτω τα στοιχεία και τα αποτελέσματα της Εισαγωγής εμπορευματοκιβωτίων του Πειραιά και οι ενδιάμεσοι σταθμοί ανά gulf/δρομολόγιο και ανά μήνα από τον Ιούνιο μέχρι τον Δεκέμβριο του 2010.

Να σημειωθεί ότι τα στοιχεία της ενότητας 6.1.2 που αφορούν τον διαχειριστή PCT SA και διατίθενται ανά gulf/lane, περιλαμβάνουν Κίνα και Χονγκ Κονγκ στο Asia part.

6.1.2 ΣΕΠ 2010

IMPORT					
JUNE 2010					
Pol Lane	FULL		EMPTY		Teus
	L	T/S	L	T/S	
E.MED	2513	1511	486	241	4751
W.MED	2227	312	9	10	2558
Asia	6129	3386	1		9516
Europe	4407	1304	240	263	6214
Optional	17				17
North America	229	3	1		233
A.IR.GULF	26				26
Γενικό σύνολο	15547	6516	737	514	23314

JULY 2010					
	FULL		EMPTY		Teus
Pol Lane	L	T/S	L	T/S	
E.MED	3.021	1.148	355	429	4.953
W.MED	2.757	303	152	238	3.450
Asia	4.896	2.913			7.809
Europe	4.305	973	228	552	6.058
North America	318	40	1		359
A.IR.GULF	10				10
S.E.AFRICA	20				20
South America	123				123
BLACK SEA /EUROPE	12	14			26
Γενικό σύνολο	15.461	5.391	736	1.219	22.807

AUGUST 2010					
	FULL		EMPTY		Teus
Pol Lane	L	T/S	L	T/S	
E.MED	2.184	2.048	645	181	5.058
W.MED	3.522	656	131	58	4.367
Asia	4.198	2.688			6.886
Europe	4.931	1.028	398	80	6.437
North America	512	140	5		657
A.IR.GULF	60	83			143
BLACK SEA	8				8
BLACK SEA /EUROPE	12	5			17
Oceania	1				1
Optional	101				101
S.E.AFRICA	42	1			43
South America	248	107			355
W.AFRICA	43				43
Γενικό σύνολο	15.862	6.756	1179	319	24.116

SEPTEMBER 2010					
Pol Lane	FULL		EMPTY		Teus
	L	T/S	L	T/S	
E.MED	2.249	1.295	91	459	4.094
W.MED	3.181	436	14	405	4.036
Asia	5.040	4.147		30	9.217
Europe	6.246	1.410		530	8.186
North America	469	13	1		483
S.E.AFRICA	123	1			124
A.IR.GULF	24	51			75
BLACK SEA	10				10
BLACK SEA /EUROPE	8	16			24
Oceania	1				1
South America	257	113			370
W.AFRICA	12				12
Optional		1			1
Γενικό σύνολο	17.620	7.483	106	1.424	26.633

OCTOBER 2010					
Pol Lane	FULL		EMPTY		Teus
	L	T/S	L	T/S	
E.MED	2.748	1.573	161	233	4.715
W.MED	3.793	813	2	112	4.720
BLACK SEA	22				22
Asia	4.265	2.268			6.533
Europe	6.003	2.190	2	636	8.831
South America	179	2			181
North America	537	64			601
BLACK SEA /EUROPE	3	20			23
S.E.AFRICA	43				43
W.AFRICA	50				50
Γενικό σύνολο	17.643	6.930	165	981	25.719

NOVEMBER 2010					
Pol Lane	FULL		EMPTY		Teus
	L	T/S	L	T/S	
E.MED	2.195	1.155	325	193	3.868
W.MED	3.431	928	18	60	4.437
Asia	4.763	2.880	24		7.667
Europe	5.905	1.948	40	432	8.325
North America	412	46		1	459
A.IR.GULF	49	51			100
BLACK SEA	12		234		246
BLACK SEA /EUROPE	37	20			57
S.E.AFRICA	24				24
South America	372	2			374
W.AFRICA	11				11
Optional		2		26	28
Γενικό σύνολο	17.211	7.032	641	712	25.596

DECEMBER 2010					
Pol Lane	FULL		EMPTY		Teus
	L	T/S	L	T/S	
E.MED	1.405,00	2.578,00	262	1.284,00	5.529,00
W.MED	3.439,25	1.058,00	61	396	4.954,25
Asia	4.086,00	2.740,00	16		6.842,00
Europe	6.400,50	2.320,00		47	8.767,50
S.E.AFRICA	36	16			52
North America	567	66			633
A.IR.GULF	14	132			146
BLACK SEA	14			34	48
BLACK SEA /EUROPE	18				18
Oceania	24	18			42
South America	163	32			195
W.AFRICA	22	1			23
Γενικό σύνολο	16.188,75	8.961,00	339	1.761,00	27.249,75

Παρατίθενται παρακάτω τα στοιχεία της Εξαγωγής ε/κ από τον Πειραιά στην Κίνα και οι ενδιάμεσοι σταθμοί, ανά δρομολόγιο και ανά μήνα από τον Ιούνιο μέχρι τον Δεκέμβριο του 2010.

EXPORT					
JUNE 2010					
Pod Lane	FULL		EMPTY		Teus
	L	T/S	L	T/S	
W.MED	839,5	1.316,00	1.000,00	18	3.173,50
E.MED	1.076,00	973	2.309,00	4	4.362,00
BLACK SEA/EU	10	1			11
BLACK SEA	27				27
Optional	2	66	3.752,25	14	3.834,25
A.IR.GULF	240	391			631
Asia	1.179,00	1.411,00	1.321,00	689	4.600,00
Europe	344,5	2.195,00	275		2.814,50
North America	623	172	2		797
Oceania	20	12			32
S.E.AFRICA	17	66			83
W.AFRICA	37	1			38
South America	13				13
Γενικό σύνολο	4.428,00	6.604,00	8.659,25	725	20.416,25

JULY 2010					
Pod Lane	FULL		EMPTY		Teus
	L	T/S	L	T/S	
E.MED	1849	2286	2611,25		6746,25
BLACK SEA/EU	44,25	2			46,25
W.MED	1016	552	2325	11	3904
A.IR.GULF	117				117
Asia	2577	1691	2070,25	21	6359,25
Europe	385,75	1543	1058	5	2991,75
North America	1142	8	1		1151
Oceania	53	4			57
S.E.AFRICA	56				56
South America	46				46
W.AFRICA	243	8			251
Optional	1		4716	627	5344
BLACK SEA	35				35
Γενικό σύνολο	7.565,00	6.094,00	12.781,50	664	27.104,50

AUGUST 2010					
Pod Lane	FULL		EMPTY		Teus
	L	T/S	L	T/S	
E.MED	1754,75	1033	3152		5939,75
BLACK SEA	23	4			27
BLACK SEA/EU	32	5			37
W.MED	932	688	2000	20	3640
A.IR.GULF	81				81
Asia	1451	2148	1896	27	5522
Europe	621,25	1876	615	8	3120,25
North America	1004	83			1087
Oceania	36	29			65
S.E.AFRICA	31	2			33
South America	52	8			60
W.AFRICA	357	41			398
Optional			6376	805	7181
Γενικό σύνολο	6.375,00	5.917,00	14.039,00	860	27.191,00

SEPTEMBER 2010					
Pod Lane	FULL		EMPTY		Teus
	L	T/S	L	T/S	
E.MED	834	1.561,25	2.366,50	19	4.780,75
BLACK SEA/EU	26	2			28
W.MED	465	1.562,00	772	125	2.924,00
BLACK SEA	9	1			10
A.IR.GULF	37				37
Asia	949	1.448,00	904,75	12	3.313,75
Europe	478,25	2.516,00	175	103	3.272,25
North America	529	19			548
Oceania	32	25			57
S.E.AFRICA	18	1			19
W.AFRICA	22	36			58
Optional			1.098,00	1.192,00	2.292,00
South America	15				15
Γενικό σύνολο	3.414,25	7.171,25	5.316,25	1.451,00	17.354,75

OCTOBER 2010					
Pod Lane	FULL		EMPTY		Teus
	L	T/S	L	T/S	
E.MED	2.694,50	1.009,25	5.123,75	24	8.851,50
BLACK SEA	12	1			13
BLACK SEA/EU	78				78
W.MED	1.769,50	362	1.476,00	40	3.647,50
A.IR.GULF	57				57
Asia	2.335,00	1.749,00	660,25	13	4.757,25
Europe	1.436,25	2.370,00	632	83	4.521,25
North America	1.577,00	156	2		1.735,00
Oceania	127	25			152
S.E.AFRICA	61				61
W.AFRICA	271	11			282
South America	20	1			21
Optional	1	4	2.637,00	675	3.317,00
Γενικό σύνολο	10.439,25	5.688,25	10.531,00	835	27.493,50

NOVEMBER 2010					
Pod Lane	FULL		EMPTY		Teus
	L	T/S	L	T/S	
E.MED	2.622,00	1.155,00	3.637,25	7	7.421,25
BLACK SEA	13	6			19
BLACK SEA/EU	48	2			50
W.MED	1.141,25	205	2.079,00	132	3.557,25
A.IR.GULF	101				101
Asia	2.036,00	2.149,00	1.152,00	1	5.338,00
Europe	1.384,75	1.817,00	1.015,00	9	4.225,75
North America	1.045,00	231			1.276,00
Oceania	86	26			112
S.E.AFRICA	32				32
South America	93	4			97
W.AFRICA	150	25			175
Optional		2	3.222,00	660	3.886,00
Γενικό σύνολο	8.752,00	5.622,00	11.105,25	809	26.290,25

DECEMBER 2010					
Pod Lane	FULL		EMPTY		Teus
	L	T/S	L	T/S	
E.MED	2.420,25	2.668,00	4.439,25	681	10.208,50
BLACK SEA	29	29			58
BLACK SEA/EU	31	14			45
W.MED	944,5	967	815	166	2.892,50
A.IR.GULF	169				169
Asia	2.330,00	2.385,00	1.259,00		5.974,00
Europe	1.199,25	2.686,00	869	84	4.838,25
North America	696	278			974
Oceania	116	41			157
S.E.AFRICA	47	2			49
South America	36	8			44
W.AFRICA	83	17			100
Optional			1.885,00	230	2.129,00
Γενικό σύνολο	8.101,00	9.095,00	9.267,25	1.161,00	27.638,25

6.2 ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΔΙΑΚΙΝΗΣΗΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΚΙΒΩΤΙΩΝ ΣΤΟ ΛΙΜΑΝΙ ΤΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ: 2006-2011: o/d CHINA⁷⁶

Στην ενότητα που ακολουθεί, παρατίθενται οι Πίνακες 8, 9, 10, 11, 12 και τα αντίστοιχα Clustered Bar Charts για τον κάθε Πίνακα. Στους Πίνακες και τα Διαγράμματα της ενότητας 6.2 αποτυπώνονται τα αποτελέσματα διακίνησης εμπορευματοκιβωτίων by origin/destination Πειραιάς-Κίνα από το 2006 έως το 2010, με βάση τα στοιχεία της ενότητας 6.1 .

Τα αποτελέσματα που έχουν προκύψει από τη στατιστική ανάλυση των στοιχείων της ενότητας 6.1 αφορούν τα διακινούμενα τεus εισαγόμενου (import) και εξαγόμενου (export) φορτίου εμπορευματοκιβωτίων στα έμφορτα (full) και κενά (empty), με τον Πειραιά αρχικό (Port Of Origin local), ενδιάμεσο (transshipment-t/s) ή τελικό (Port Of Destination local) λιμάνι.

Πίνακας 8 – Descriptive Statistics PPA – China 2006

	Minimum	Maximum	Sum	Mean	Std. Deviation
exp.f	2	177	1114	92,83	49,095
exp.ts f	0	2616	13270	1105,83	696,017
stuffing f	0	2	4	,33	,651
exp.e	0	1081	5959	496,58	301,768
exp.ts e	0	510	1107	92,25	163,878
imp.f	42	3690	30088	2507,33	1082,152
imp.ts f	0	7042	53214	4434,50	1875,293
unstuffing f	1	210	1307	108,92	53,653
imp.e	0	8	18	1,50	2,355
imp.ts e	0	3	4	,33	,888

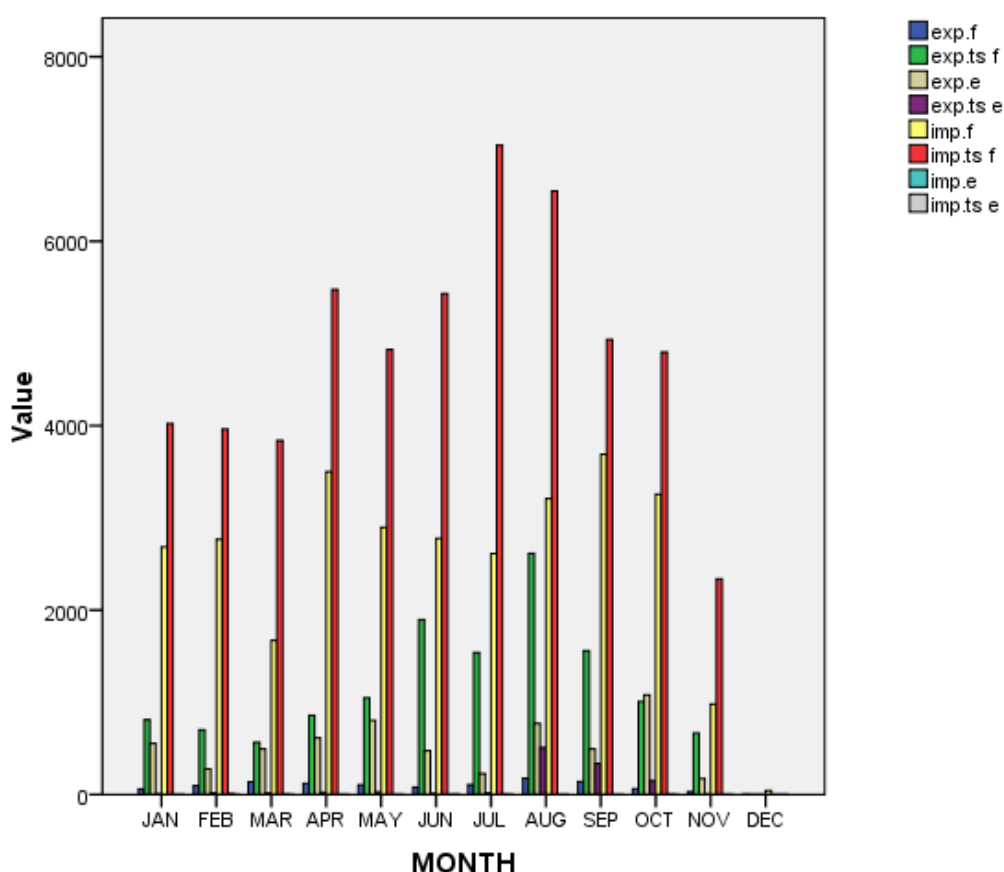
53.214 τεus είναι ο μεγαλύτερος αριθμός που προκύπτει από τον Πίνακα 8 και αφορά την κατηγορία imp.ts.f, δηλαδή τα έφορτα εμπορευματοκιβώτια που ξεκινώντας από κάποιο τερματικό της Κίνας πέρασαν από το λιμάνι του Πειραιά, έχοντας το ταξίδι

⁷⁶ Τα αποτελέσματα προκύπτουν από τη στατιστική επεξεργασία των δεδομένων της ενότητας 6.1

τους κάποιο άλλο λιμάνι τελικού προορισμού. Ο μέσος όρος για την ίδια κατηγορία το 2006, είναι 4434,50 teus. Ακολουθεί η εισαγωγή εμπορευμάτων που αγγίζει τα 30.088 teus, ενώ πολύ πιο μακριά είναι τα νούμερα της εξαγωγής εμπορευμάτων που αγγίζουν τα 1.114 teus με έναν κατά πολύ απομακρυσμένο μηνιαίο μέσο όρο των 92,83 teus.

Τα παραπάνω στατιστικά αποτυπώνονται στο διάγραμμα που ακολουθεί.

Clustered Bar Chart του Πίνακα 8



Στο Clustered Bar Chart του Πίνακα 8 είναι αποπλιστική η δυναμική του εισαγόμενου ενδιάμεσου φορτίου από την Κίνα μέσω του Πειραιά, με ανώτατες τιμές τον μήνα Ιούλιο στα 7.042 teus και μέσο διακινούμενο όγκο τα 4.434 teus. Η εξαγωγή καταγράφεται πολύ αδύναμη με μέση κίνηση στα 92,83 teus, ενώ η εισαγωγή εμπορευμάτων πορεύεται λίγο κάτω από το μισό των teus του t/s εισαγόμενου φορτίου.

Πίνακας 9 – Descriptive Statistics PPA – China 2007

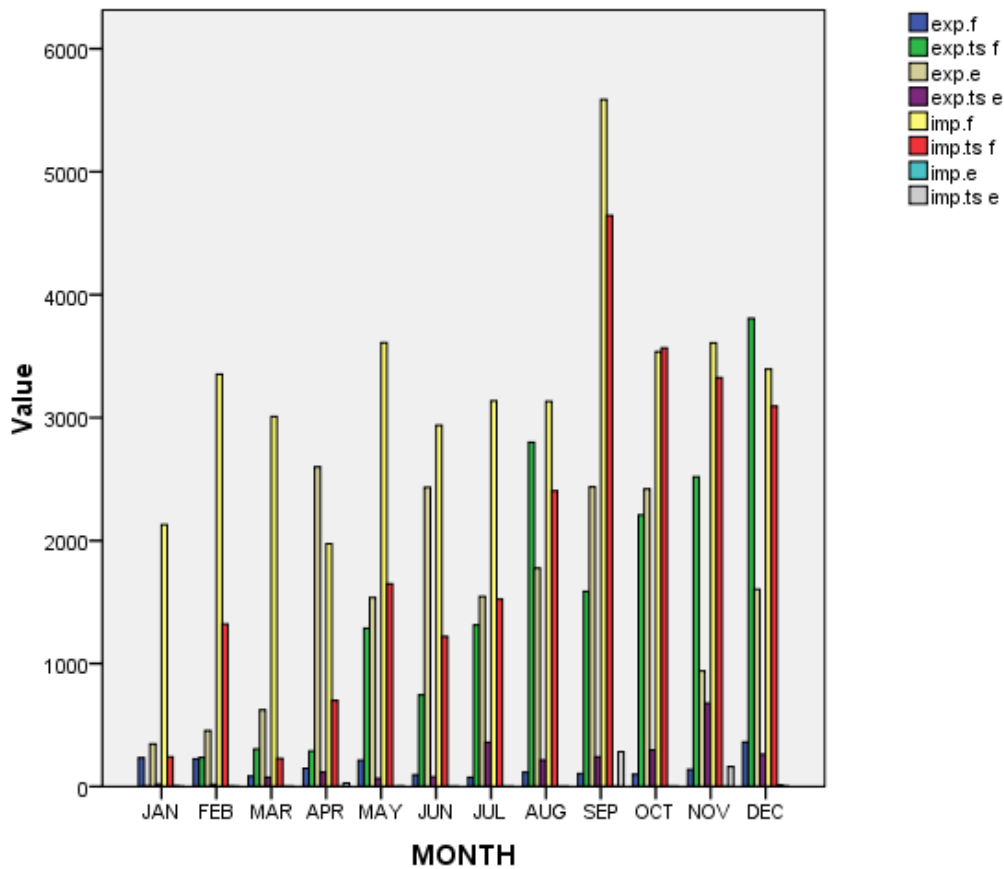
Descriptive Statistics ppa.2007

	Minimum	Maximum	Sum	Mean	Std. Deviation
exp.f	75	361	1892	157,67	84,860
exp.ts f	1	3808	17097	1424,75	1201,691
stuffing f	0	1	2	,17	,389
exp.e	346	2599	18715	1559,58	817,748
exp.ts e	17	678	2424	202,00	188,641
imp.f	1975	5587	39409	3284,08	898,532
imp.ts f	229	4645	23920	1993,33	1411,245
unstuffing f	60	175	1350	112,50	33,484
imp.e	0	12	18	1,50	3,529
imp.ts e	0	283	473	39,42	89,357

Το 2007 το εισαγόμενο t/s φορτίο με χώρα καταγωγής την Κίνα, έπεσε στα 23,920 teus, με την εισαγωγή εμπορευμάτων να ανεβαίνει στα 39,409 teus και την εξαγωγή να φτάνει μόλις τα 1.892 teus, σημειώνοντας ωστόσο ανοδική πορεία σε σχέση με το 2006. Η εξαγωγή t/s φορτίου συμβάλλει σημαντικά στην ενίσχυση της μελετώμενης εμπορικής διαδρομής, καταλήγοντας για το 2007 στα 17.097 teus.

Τα παραπάνω στατιστικά αποτυπώνονται στο διάγραμμα που ακολουθεί.

Clustered Bar Chart του Πίνακα 9



Φαίνεται πολύ καθαρά στο Clustered Bar Chart του Πίνακα 9 πόσο μακριά βρίσκονται τα νούμερα της εισαγωγής εμπορευμάτων από την Κίνα και πόσο ασήμαντη κίνηση είναι αυτή των εξαγόμενων εμπορευμάτων με προορισμό την Κίνα. Το δε ενδιάμεσο φορτίο εισαγωγής και εξαγωγής, σημειώνει πτώση 25.467 teus σε σχέση με το 2006 αλλά όπως θα δούμε αμέσως μετά, το 2008 θα είναι κυριολεκτικά εφιαλτικό, με μόλις 2.154 teus.

Πίνακας 10 – Descriptive Statistics PPA – China 2008

Descriptive Statistics ppa.2008

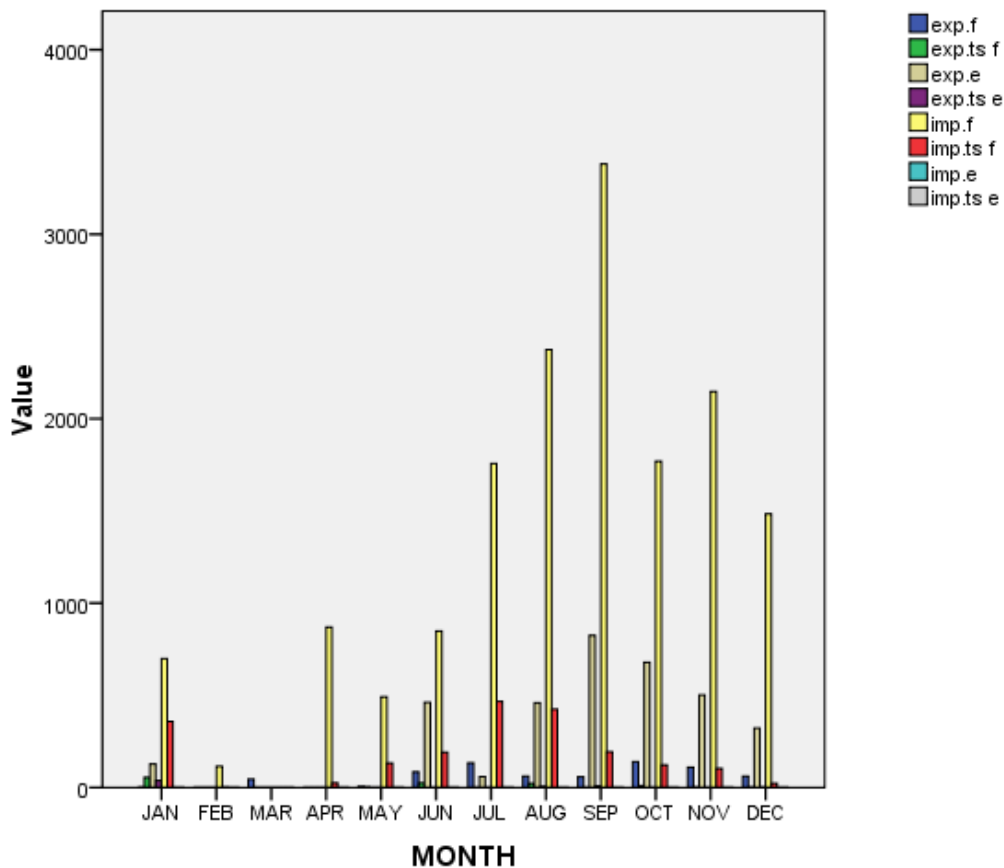
	Minimum	Maximum	Sum	Mean	Std. Deviation
exp.f	0	140	699	58,25	51,262
exp.ts f	0	55	117	9,75	16,907
stuffing f	0	0	0	,00	,000
exp.e	0	825	3434	286,17	295,018
exp.ts e	0	38	51	4,25	10,881
imp.f	0	3381	15933	1327,75	1006,917
imp.ts f	0	466	2037	169,75	164,337
unstuffing f	0	169	686	57,17	49,869
imp.e	0	0	0	,00	,000
imp.ts e	0	0	0	,00	,000

Εν έτει 2008, γίνεται λόγος για ένα λιμάνι που μόνο αγοράζει. Το εισαγόμενο κινέζικο φορτίο καταγράφει πτώση πάνω από 50 %, 15,933 teus, κι ενώ έχει ασθενήσει τόσο, αποτελεί σχεδόν τη μόνη δραστηριότητα του λιμανιού για το 2008. Η εξαγωγή των εμπορευμάτων με προορισμό την Κίνα έφτασε μόλις τα 699 teus. Κατακόρυφη η πτώση και το ενδιάμεσο εισαγόμενο από την Κίνα φορτίο και πρωτοφανώς και για όλες τις κινήσεις των κενών εμπορευματοκιβωτίων.

Τα παραπάνω είναι αποτελέσματα των απεργιακών κινητοποιήσεων 2008-2009 που γίνονταν με αίτημα την ανάκληση και ακύρωση της συμφωνίας Cosco και ΟΛΠ.

Τα παραπάνω στατιστικά αποτυπώνονται στο διάγραμμα που ακολουθεί.

Clustered Bar Chart του Πίνακα 10



Χρειάστηκε να περάσουν 16 μήνες απεργιακών κινητοποιήσεων από το 2008 μέχρι και το 2009 εναντίον της υπογραφής της σύμβασης, δεκάδες επερωτήσεις στη Βουλή που έκαναν λόγο για ξεπούλημα των λιμανιών της χώρας, μέχρις ότου η συμφωνία μεταξύ ΟΛΠ και COSCO υπογραφεί. Σε όλο αυτό το χρονικό διάστημα τα εμπορευματοκιβώτια που διακινούνταν από τον Πειραιά μειώνονταν αισθητά με κίνδυνο να διαγραφεί από τον χάρτη των ευρωπαϊκών terminals το μεγαλύτερο λιμάνι της χώρας, αφού καμία εταιρεία δεν εμπιστευόταν τη διακίνηση των προϊόντων της μέσω του Πειραιά. Το Clustered Bar Chart του Πίνακα 10, μας δείχνει αυτή τη λυπηρή εικόνα της διακίνησης κινέζικου φορτίου στην προκειμένη περίπτωση. Το εξαγώμενο κινέζικο φορτίο ήταν στα μόλις 699 teus, το εισαγόμενο στα 15.933 teus και το ενδιάμεσο στα 2.154 teus. Να σημειωθεί το ιστορικό χαμηλό όλης της χρονικής περιόδου που εξετάζεται ότι εντοπίζεται στον Μάρτιο αυτής της χρονιάς που για όλες τις κατηγορίες που φαίνονται και στο διάγραμμα, η κίνηση ήταν 0 !!

Αξιοσημείωτο είναι επίσης και το ότι τούτες οι απεργιακές κινητοποιήσεις είχαν έναν ιδιαίτερο χαρακτήρα⁷⁷. Επρόκειτο για απόχη των εργαζομένων του λιμανιού από τα Σάββατα, τις Κυριακές και δύο από τις τρεις βάρδιες. Η εργασία ημερησίως μετρούσε λοιπόν μία βάρδια αντί για τρεις και οι εκτελούμενες κινήσεις από 120 ανά εμπορευματοκιβώτιο, είχαν πέσει στις 40.

Μεταφορά φορτίων στον Αστακό⁷⁸ και τον Σκαρμαγκά⁷⁹, απώλειες εκατοντάδων χιλιάδων ευρώ για κάθε μέρα (υποτιθέμενης) απεργίας από τον εγκλωβισμό των εμπορευματοκιβωτίων στο Ν. Ικόνιο, αλλά και φυγή transit φορτίου σε ανταγωνιστικά λιμάνια της Μεσογείου⁸⁰, έπληξαν καίρια το λιμάνι του Πειραιά. Βέβαια, στο πολύμηνο διάστημα των απεργιακών κινητοποιήσεων, οι απώλειες ήταν μεγάλες όχι μόνο για το λιμάνι καθεαυτό, αλλά για το σύνολο της ελληνικής οικονομίας. Μεγάλες οι απώλειες για μεταφορικές εταιρείες, διαμεταφορείς (forwarders), για τα έσοδα του ελληνικού δημοσίου (ΥΠΟΙΚ τελωνειακοί δασμοί). Το ισχυρότερο πλήγμα βέβαια δέχθηκαν τότε οι Έλληνες εξαγωγείς χάνοντας σημαντικές αγορές, ενώ το κόστος στα εισαγόμενα προϊόντα αυξήθηκε κατακόρυφα. Αξίζει δε να υπογραμμιστεί ότι οι πληγές του 16μηνου, που πολλοί ακόμη μετράνε, ήταν αποτέλεσμα μόλις 1500 εργαζομένων, που πολλοί από αυτούς χαίρουν σήμερα όλων των προνομίων της συνεργασίας με την ΣΕΠ ΑΕ.

Η αντίσταση των εργαζομένων συνεχίστηκε μάλιστα και μετά την έναρξη ισχύος της σύμβαση (01/06/2010)ς, με τους εργάτες να παραμένουν για μέρες συγκεντρωμένοι στις Πύλες, στα πλέον νευραλγικά σημεία του λιμανιού του Πειραιά, στον Σταθμό Εμπορευματοκιβωτίων, στο κέντρο μηχανοργάνωσης και στα γραφεία του οργανισμού, για να εμποδίσουν την εγκατάσταση του νέου συνδιαχειριστή Cosco. Το τελευταίο μάλιστα ήταν μία ενέργεια που ίσως και να έπληττε ανεπανόρθωτα την εικόνα και την πρώτη γεύση που θα άφηνε μία προβληματική εκκίνηση της νέας εταιρείας.

Πίνακας 11 – Descriptive Statistics PPA – China 2009

⁷⁷ Πληροφορία από στέλεχος που τότε εργαζόταν στο πρακτορείο της Βουλγάρικης Bulkon και η οποία δεν άντεξε τις πληγές του 16μηνου και οδηγήθηκε σε εξαγορά από Γάλλους και κλείσιμο μετά από .

⁷⁸ CMA, MSC, Bulkon

⁷⁹ CMA, Maersk, Arkas

⁸⁰ Η MSC κατέφυγε σε γειτονικά Ιταλικά λιμάνια

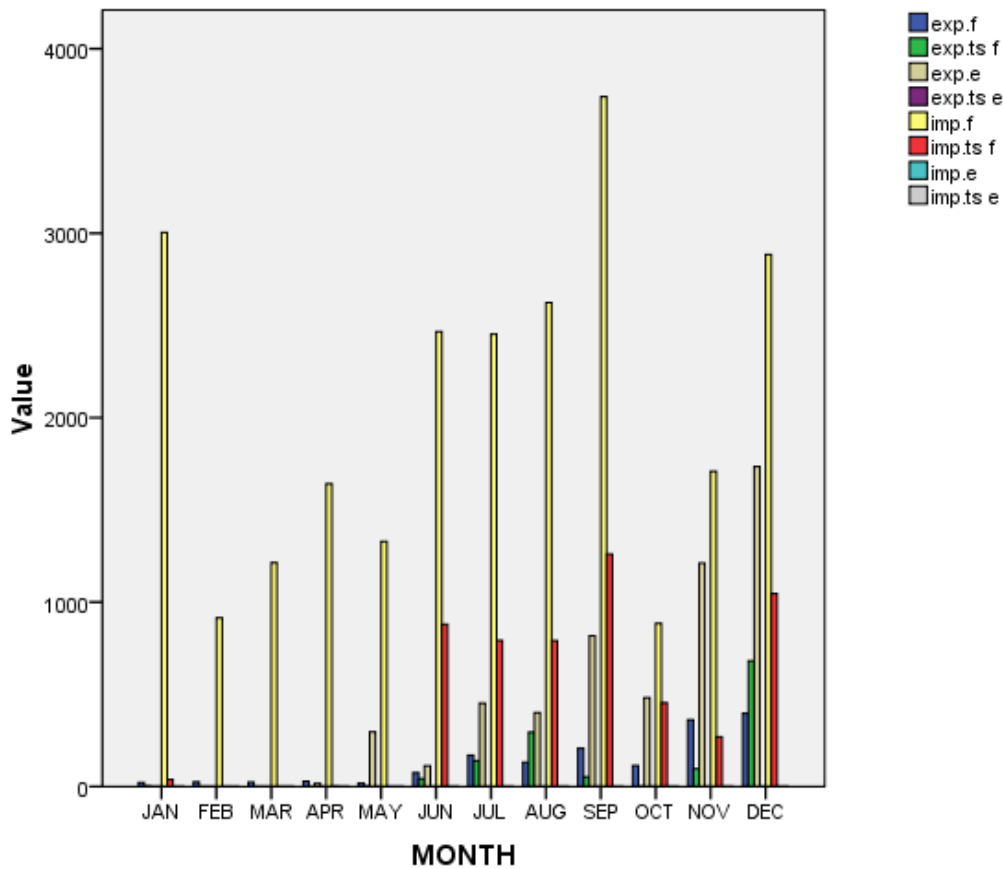
Descriptive Statistics ppa.2009

	Minimum	Maximum	Sum	Mean	Std. Deviation
exp.f	18	397	1573	131,08	132,390
exp.ts f	0	681	1312	109,33	200,163
stuffing f	0	16	16	1,33	4,619
exp.e	0	1734	5519	459,92	547,604
exp.ts e	0	0	0	,00	,000
imp.f	885	3740	24864	2072,00	917,992
imp.ts f	0	1260	5529	460,75	470,749
unstuffing f	2	112	627	52,25	32,591
imp.e	0	0	0	,00	,000
imp.ts e	0	0	0	,00	,000

Το 2009, κουβαλώντας το υπόλοιπο του ταραχώδους 16μηνου που ξεκίνησε τον Μάρτιο του 2008, αλλά και τα έκδηλα σημάδια της παγκόσμιας οικονομικής ύφεσης, σημειώνει μία μικρή πρόοδο στο β' εξάμηνο. Η εισαγωγή κινέζικου φορτίου εκτινάσσεται στο συν 64% και στα 24.864 teus. Εντυπωσιακό δε, το γεγονός ότι στην εξαγωγή κενών εμπορευματοκιβωτίων (local και transit) και στην εξαγωγή κενών transit, δεν καταγράφηκε ούτε μία κίνηση teu για όλη τη χρονιά. Ούτε μία! Επιπλέον, με minimum που ισούται με 0 teus καταγράφηκαν και τα αποτελέσματα για: το εξαγώμενο ενδιάμεσο φορτίο, την εξαγωγή κενών local και t/s αλλά και την εισαγωγή κενών local και t/s.

Τα παραπάνω στατιστικά αποτυπώνονται στο διάγραμμα που ακολουθεί.

Clustered Bar Chart του Πίνακα 11



Στο Clustered Bar Chart του Πίνακα 11 είναι εντυπωσιακή η εικόνα της επανεκκίνησης της παραγωγικής διαδικασίας του λιμανιού από τον Ιούνιο του 2009 με τη λήξη των απεργιακών κινητοποιήσεων των 1500 εργαζομένων. Η εισαγωγή του κινέζικου φορτίου βέβαια, αν και κατά 64% αυξημένη από το 2008, με κορυφαία στιγμή τον μήνα Σεπτέμβριο και τα 3.740 teus, όπως έδειξε και ο στατιστικός πίνακας, παρουσιάζει μεγάλες διακυμάνσεις με τυπική απόκλιση 917,992 teus. Εξαγωγή και transit φορτίο, παραμένουν σε πολύ χαμηλές τιμές, 1.573 και 6,841 teus αντίστοιχα, με μέγιστες τιμές 397 και 6.841 teus αντίστοιχα. Εντυπωσιακό είναι μάλιστα ότι η εξαγωγή από την αρχή του έτους και μέχρι τον Ιούνιο που έληξαν οι συνεχόμενες επισχέσεις εργασίας των λιμενεργατών, ήταν σχεδόν ανύπαρκτη με ελάχιστη τιμή τα 18 teus!

Πίνακας 12 – Descriptive Statistics PPA – China 2010

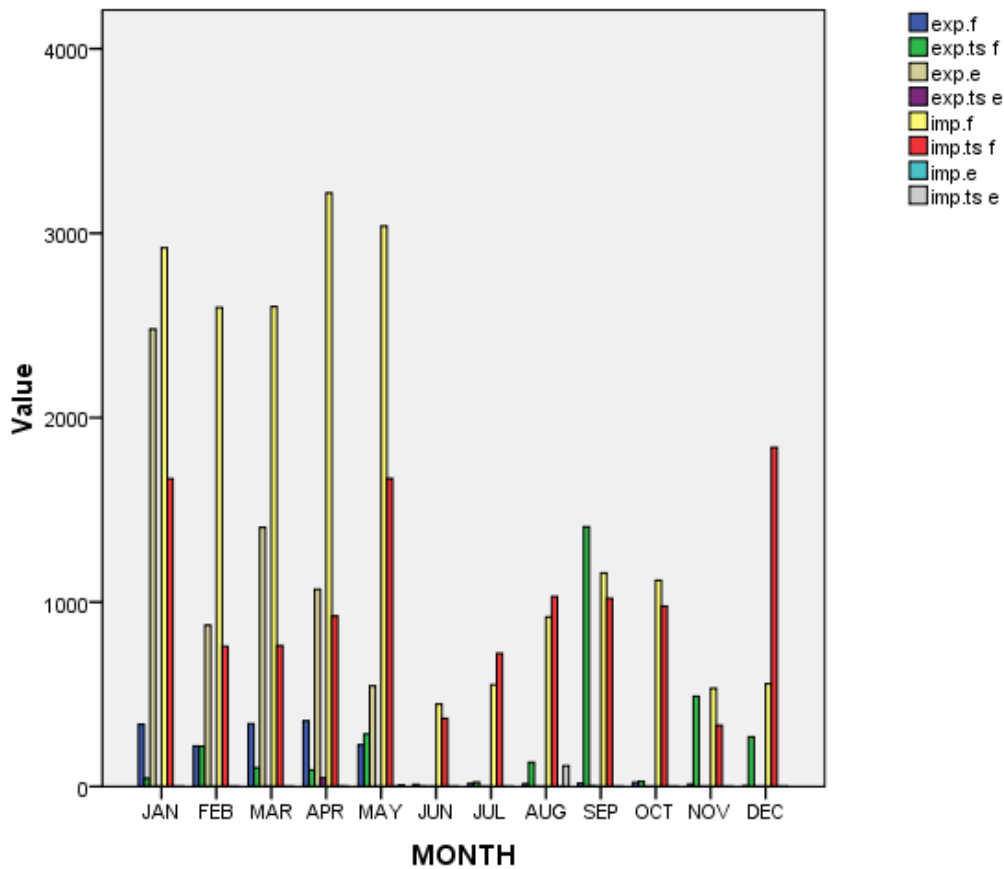
Descriptive Statistics ppa.2010

	Minimum	Maximum	Sum	Mean	Std. Deviation
exp.f	3	355	1574	131,17	150,559
exp.ts f	1	1409	3091	257,58	389,449
stuffing f	0	0	0	,00	,000
exp.e	0	2480	6375	531,25	794,376
exp.ts e	0	46	46	3,83	13,279
imp.f	447	3219	19661	1638,42	1126,708
imp.ts f	332	1839	12077	1006,42	490,152
unstuffing f	0	57	176	14,67	20,712
imp.e	0	1	1	,08	,289
imp.ts e	0	112	119	9,92	32,211

Στον Πίνακα 12 με τα αποτελέσματα του 2010, το εισαγόμενο κινέζικο φορτίο είναι αυτό με την καλύτερη επίδοση, στα 19.661 teus και αλλά και με την μεγαλύτερη τυπική απόκλιση στα 1.126 teus. Είναι διαχρονικά βέβαιο ότι αγοράζουμε πολύ περισσότερο από ότι εξάγουμε αλλά ακόμη κι αυτό χαρακτηρίζεται από έντονες διακυμάνσεις. Το ενδιάμεσο φορτίο έκλεισε τη χρονιά με διακινούμενο φορτίο 15.168 teus, αυξημένο κατά 45% σε σχέση με τα 6.841 teus της προηγούμενης χρονιάς αλλά σε καμία περίπτωση κοντά στα επίπεδα του 2007 που άγγιξε τα 41.017 teus. Η δε εξαγωγή κινέζικου φορτίου, εξακολουθητικά ασθενής, φτάνει μόλις τα 1.574 teus.

Τα παραπάνω στατιστικά αποτυπώνονται στο διάγραμμα που ακολουθεί.

Clustered Bar Chart του Πίνακα 12



Στο Clustered Bar Chart του Πίνακα 12, απεικονίζεται ο διακινούμενος όγκος κινέζικου φορτίου για το έτος 2010. Έτος με εξαιρετικό ενδιαφέρον για τη λειτουργία του εμπορικού λιμένα του Πειραιά. Και τούτο γιατί την 1^η Ιουνίου ξεκίνησε η διαχείριση του Προβλήτα Π από τη νεοϊδρυθείσα PCT SA. Τολμά να πει κανείς ότι το διάγραμμα αποδίδει εξαιρετικά την παραπάνω πληροφορία, δίνοντας την εικόνα ότι εξαιρουμένου του t/s εισαγόμενου και μόνο για τον Σεπτέμβριο του t/s εξαγόμενου φορτίου, πάγωσε κάθε άλλη δραστηριότητα της συγκεκριμένης εμπορικής διαδρομής. Η εξαγωγή κινέζικου φορτίου μάλιστα σημείωσε το ελάχιστο των 18 teus τον Ιούνιο, ενώ η εισαγωγή εμπορευμάτων, αθροιστικά για το β' εξάμηνο του έτους, βρέθηκε κάτω από την εισαγωγή t/s εμπορευμάτων.

Πρόκειται για ολική ρίξη του μονοπωλιακού καθεστώτος; ίσως για μία αναρκτηρία δυναμική του ανταγωνιστή; για την αποτελεσματικότητα ενός καλά οργανωμένου project plan του νέου διαχειριστή; για κάτι πολύ παραπάνω, όπως το

νέο όραμα για το λιμάνι του Πειραιά; Αν και είναι νωρίς για καθοριστικές και τελικές απαντήσεις, τα αποτελέσματα του ίδιου έτους για την PCT SA που ακολουθούν, ίσως είναι αρκετά για να αποδείξουν τι επιφυλλάσσει το μέλλον για το μεγαλύτερο λιμάνι της Ελλάδας και εν συνεχεία την παγκόσμια και ευρωπαϊκή κατάταξή του.

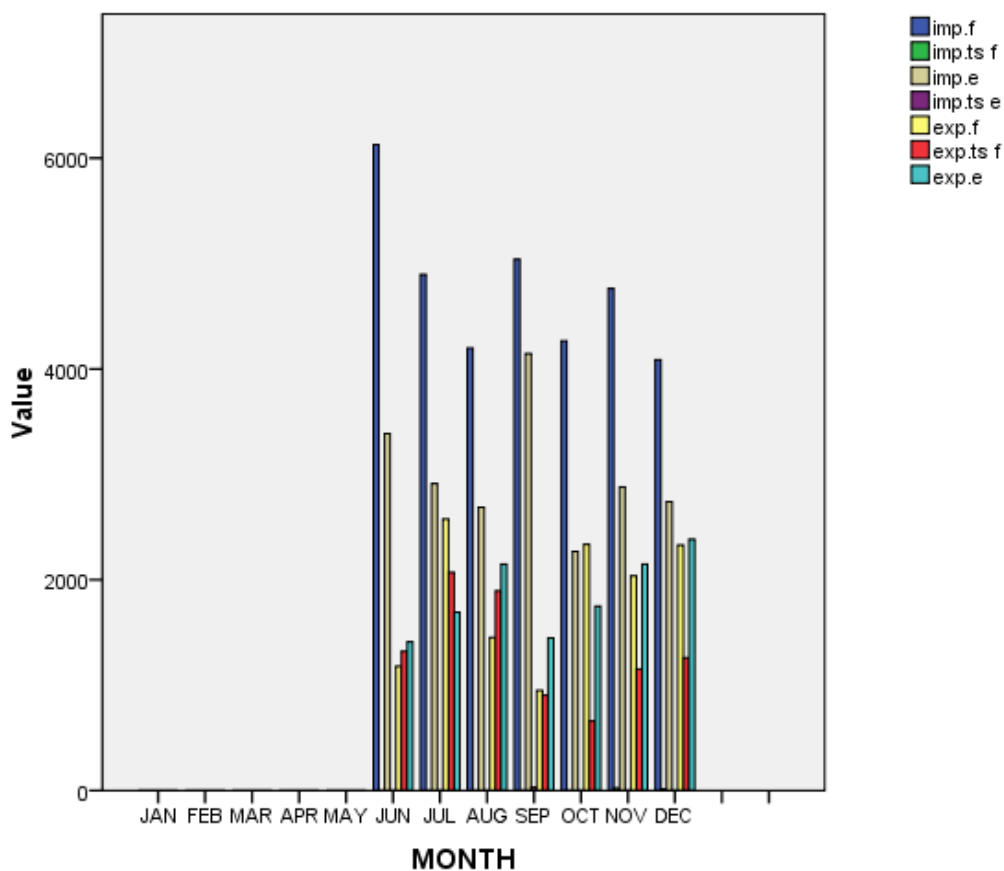
Πίνακας 13 – Descriptive Statistics PCT – China 2010

Descriptive Statistics					
	Minimum	Maximum	Sum	Mean	Std. Deviation
imp.f	0	6129	33377	2781,42	2509,920
imp.ts f	0	24	41	3,42	7,937
imp.e	0	4147	21022	1751,83	1609,413
imp.ts e	0	30	30	2,50	8,660
exp.f	0	2577	12857	1071,42	1056,933
exp.ts f	0	2070	9262	771,83	777,001
exp.e	0	2385	12981	1081,75	994,724
exp.ts e	0	689	763	63,58	197,183

Με βάση τα στατιστικά αποτελέσματα του 7μήνου Ιούνιος-Δεκέμβριος 2010 και τον Προβλήτα II, το διακινούμενο κινέζικο φορτίο local και transit, έφτασε τα 55.537 teus, εισαγωγή εμπορτών 33.377 teus, εξαγωγή εμπορτών 12.857 teus και t/s φορτίο 9.303 teus. Η συνολική διακίνηση κινέζικου φορτίου, ήταν κατά 66% αυξημένη στον Προβλήτα II. Κατά περίπτωση, ο ΟΛΠ και τα αποτελέσματα του Προβλήτα I, προηγήθηκαν κατά 5.865 teus στο ενδιάμεσο φορτίο με διακινούμενα 15.168 teus καθ' όλη τη διάρκεια του έτους.

Η PCT SA διακίνησε για τους 7 μήνες του 2010 περί τα 684.000 teus συνολικά, έναντι των 194.083 teus που διακίνησε ο ΟΛΠ όλο το δωδεκάμηνο. Τα παραπάνω στατιστικά αποτυπώνονται στο διάγραμμα που ακολουθεί.

Clustered Bar Chart του Πίνακα 13



Το Clustered Bar Chart του Πίνακα 13, δίνει τα αποτελέσματα του πρώτου 7μήνου λειτουργίας της PCT SA. Το εισαγόμενο κινεζικό φορτίο που από τον πρώτο μήνα λειτουργίας σημείωσε την υψηλότερη τιμή για το διάστημα αυτό φτάνοντας στα 6.129 teus, ήταν και αυτό που πρωταγωνίστησε και μάλιστα αυξημένο κατά 56%. Έναντι των 19.661 teus για τον Προβλήτα I (για όλο το δωδεκάμηνο). Εξαιρετική μπορεί να χαρακτηριστεί και η εξαγωγική δραστηριότητα κινεζικού φορτίου, που μετρήθηκε στα 12.857 teus και με κορυφαία στιγμή για το επτάμηνο τον μήνα Ιούλιο που έφτασε τα 2.577 teus. Το ενδιάμεσο φορτίο, είναι γεγονός ότι ακόμη δεν έχει δείξει τις προθέσεις του πλάνου που θέλει τον Πειραιά μετά από δύο χρόνια να εξελίσσεται σε κύριο διακομετακομιστικό κόμβο της Μεσογείου.

Αφήνοντας πίσω τις κινητοποιήσεις και κάθε είδους ανασταλτικό παράγοντα, ο νέος διαχειριστής ξεκίνησε δουλειά μετά την οριστικοποίηση της συμφωνίας. Ο πρόεδρος της COSCO, κάπτεν Γουέι, είχε δηλώσει εξαρχής ότι η εταιρεία ήρθε στην Ελλάδα για να μείνει. Ένας άνθρωπος που θεωρείται από τους ισχυρότερους στην Κίνα, δεν δίστασε να κατέβει στο λιμάνι και να μιλήσει στους εργατές προκειμένου να εξηγήσει τις προθέσεις της εταιρείας, που περιελάμβαναν τη δημιουργία νέων θέσεων εργασίας με την αύξηση της κίνησης εμπορευματοκιβωτίων στο λιμάνι του Πειραιά. Παρά την κρίση στην οικονομία, ο κινέζικος όμιλος προώθησε μέσω του εμπορευματικού του σταθμού στον Πειραιά το πρώτο πεντάμηνο του έτους 874.600 κοντέινερ προς τις αγορές της Κεντρικής, της Ανατολικής Ευρώπης και της Μεσογείου.

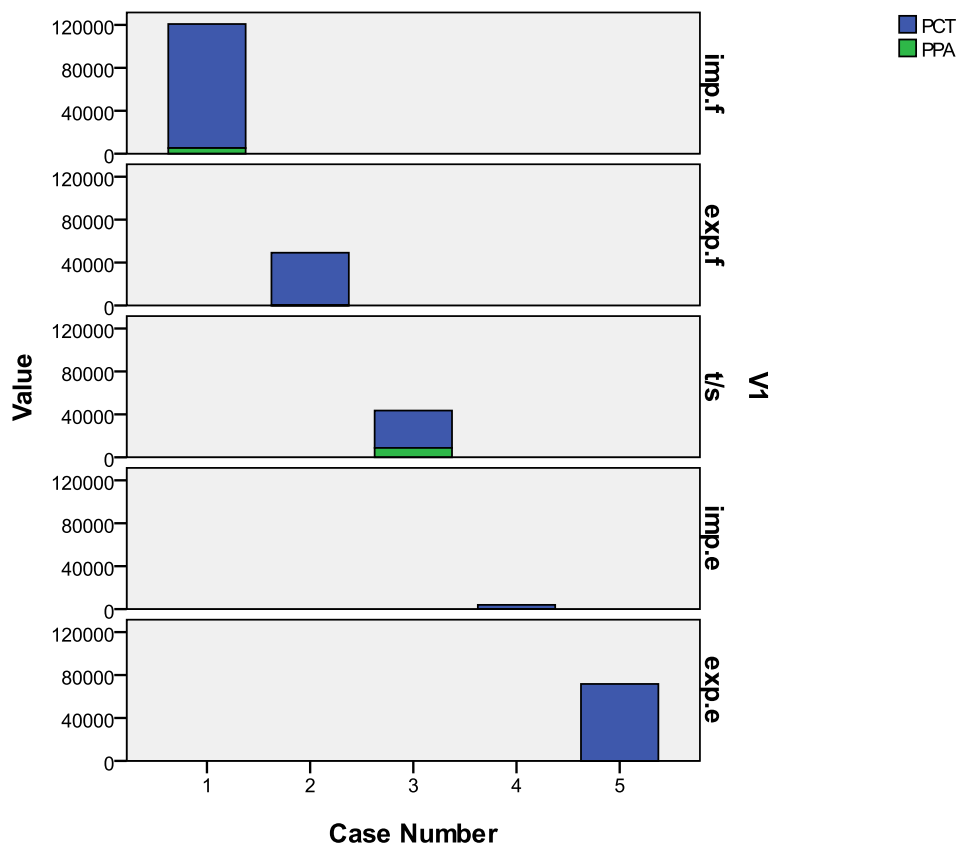
Παρακάτω παρατίθεται ο Πίνακας 14 αποτελεσμάτων του 2010 για το συγκρίσιμο επτάμηνο κι έπειτα το αντίστοιχο Stucked Bar Chart για τον Πίνακα 14, που δείχνει για το συγκρίσιμο επτάμηνο του 2010, την απόδοση των δύο διαχειριστών συγκριτικά.

Πίνακας 14 – Αποτελέσματα του συγκρίσιμου 7μήνου του 2010⁸¹

	2010	
	pct	ppa
imp.f	115532	5283
exp.f	49074	97
t/s	34796	8753
imp.e	3903	37
exp.e	71699	2

⁸¹ 01/01/2012 – 31/12/2012

Stucked Bar Chart για τον Πίνακα 14



Από το Πίνακα 14 και το αντίστοιχο Stucked Bar Chart συμπεραίνεται ότι το διακομετακομιστικό φορτίο είναι το μόνο στο οποίο τη δεδομένη χρονική περίοδο οι δύο διαχειριστές μπορεί να πει κανείς ότι διαχειρίζονται πράγματι από κοινού. Η πτώση στο εγχώριο φορτίο είναι ούτως ή άλλως κατακόρυφη. Οι δύο εταιρείες κατάφεραν να αυξήσουν το φορτίο που διακινούν για δύο βασικούς λόγους:

- Πρώτον έχουν πραγματοποιηθεί επενδύσεις άνω των 400 εκατ. ευρώ και στα δύο λιμάνια, (ενώ η ΣΕΠ αναμένεται να επενδύσει περαιτέρω 160 εκατ. ευρώ για την ανάπτυξη του προβλήτα III). Ως αποτέλεσμα, το λιμάνι έχει εξελιχθεί ως ένα από τα πλέον σύγχρονα και ανταγωνιστικά στη Μεσόγειο,
- ενώ στο πρόγραμμά τους έβαλαν το λιμάνι του Πειραιά εταιρείες που δεν είχαν ανεπτυγμένη εμπορική σχέση, μέχρι σήμερα ή είχαν αποχωρήσει το 2008 λόγω των απεργιών.

Επίσης ο όμιλος Cosco ο οποίος εκτός από λιμάνια διαθέτει και μια από τις μεγαλύτερες ναυτιλιακές εταιρείες στον κόσμο σχεδιάζει να καταστήσει το λιμάνι του Πειραιά στο μεγαλύτερο κέντρο της περιοχής. Στο πλαίσιο αυτό, τόσο η Cosco Line, όσο και οι υπόλοιπες εταιρείες που βρίσκονται στην ίδια συμμαχία (alliance) έχουν στρέψει τα φορτία και τα πλοία τους προς τον Πειραιά.

Αλλά και ο μεγαλύτερος πελάτης του λιμανιού, η Mediterranean Shipping Company, η δεύτερη μεγαλύτερη ναυτιλιακή εταιρεία διαχείρισης containerships στον κόσμο, επιστρέφει σταδιακά στο για πολλά χρόνια «σπίτι» της, από το οποίο είχε μετακινηθεί προς τα ιταλικά λιμάνια, λόγω και των πολύμηνων απεργιών της διετίας 2008 - 2009 που είχαν βάλει το λιμάνι του Πειραιά στη "μαύρη λίστα" των ναυτιλιακών εταιρειών.

6.3 ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΚΑΙ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ 2011

Ακολουθούν οι Πίνακες 15 και 16, καταγράφοντας για τους δύο παρόχους (PPA και PCT) και για τα έτη 2010 - 2011, τις συνολικές κινήσεις προς όλα τα άλλα λιμάνια και προς τα λιμάνια της Κίνας, του Honk Kong και της Σιγκαπούρης.

Πίνακας 15 - Συνολικές κινήσεις 2010 -2011

total 2010		total 2011	
pct	684.000	pct	1.180.000
ppa	194.083	ppa	500.133
total	878.083	total	1.680.133

Πίνακας 16 – Συνολικές κινήσεις Πειραιά Κίνας 2010 - 2011

	PCT	PPA	TOTAL
import.2010	54.399	19.661	74.060
export.2010	12.857	1574	27409
t/s 2010			135.418
import.2011	77.000	13.000	265.382
export.2011	114.000	13.000	127.000
t/s 2011			254.336

Η Cosco Pacific Ltd, μητρική της PCT SA, ανακοίνωσε την κίνηση των εμπορευματοκιβωτίων στον τερματικό σταθμό φορτοεκφόρτωσης του προβλήτα ΙΙ στον Πειραιά. Η ξέφρενη πορεία του μεγαλύτερου λιμανιού της χώρας που καταγράφηκε το 2011 με άνοδο της τάξης του 73,5% σε σχέση με την προηγούμενη χρονιά, φθάνοντας τα 1.188.100 εμπορευματοκιβώτια έναντι 684.900 εμπορευματοκιβωτίων το 2010, συνεχίζεται με ακόμη πιο εντυπωσιακή αύξηση το πρώτο πεντάμηνο του 2012, για την οποία βέβαια θα γίνει αργότερα εκτενέστερη αναφορά. Επιπλέον το 4ο τρίμηνο του 2011 αποδεικνύεται ιδιαίτερα επικερδές καθώς οι φορτοεκφορτώσεις που έγιναν αυξήθηκαν κατά 143% από το αντίστοιχο διάστημα του 2010.

Βάσει δηλαδή των στοιχείων αυτών, ο Πειραιάς έχει αναδειχθεί σε «πρωταθλητή», καταγράφοντας τις καλύτερες επιδόσεις μεταξύ όλων των εμπορευματικών σταθμών της COSCO στην Ευρώπη. Πάντως, τα σημερινά αποτελέσματα της COSCO δείχνουν ότι τα «πέτρινα χρόνια» για τον Πειραιά πέρασαν και ότι παρά την κρίση οι νέοι επενδυτές στηρίζουν τη δραστηριοποίησή τους στην καταχρεωμένη Ελλάδα.

Όσον αφορά τον ΟΛΠ ΑΕ, όπως τόνισε ο πρόεδρος και διευθύνων σύμβουλος, Γιώργος Ανωμερίτης, «παρά τη βαθιά κρίση στις μεταφορές φορτίων και τη μείωση των εισαγωγών-εξαγωγών στη χώρα, ο Σταθμός Εμπορευματοκιβωτίων του ΟΛΠ ΑΕ, ενισχυμένος με νέα μηχανήματα, γερανογέφυρες και λογισμικό συνεχίζει την ανοδική του πορεία μετά την κρίση του διαχωρισμού των Προβλητών το 2009. Η στρατηγική της διοίκησης για μετατροπή του ΟΛΠ ΑΕ σε λιμάνι κόμβο (hub) διακίνησης in transit φορτίων δικαιώνεται και όχι μόνο στο ΣΕΜΠΟ.

Υπενθυμίζεται πως στο 9μηνο του 2011 τα έσοδα από την παραχώρηση των προβλητών ΙΙ + ΙΙΙ ανήλθαν για τον ΟΛΠ στα 19,66 εκατ. ευρώ από 17,1 εκατ. το αντίστοιχο εννεάμηνο του προηγούμενου έτους. Η ισχυρή επίδοση του 4ου τριμήνου αναμένεται να βελτιώσει ακόμα περισσότερο την εικόνα αυτή. Σημειώνεται πως τα 19,66 εκατ. έσοδα από φορτοεκφορτώσεις της PCT ξεπερνούν τα 18,6 εκατ. που εισέπραξε ο ΟΛΠ από την λειτουργία του προβλήτα Ι, την οποία και διαχειρίζεται ο ίδιος.

6.4 ΠΡΟΒΛΕΨΕΙΣ 2012

Πίνακας 17 – Αποτελέσματα και Προβλέψεις 2012

total 2010		total 2011		total 2012	
pct	684.000	pct	1.180.000	pct	2.100.000
ppa	194.083	ppa	500.133	ppa	700.000
total	878.083	total	1.680.133	total	2.800.000

Σε ό,τι αφορά το ΣΕΠ (που διαχειρίζεται προς στιγμή τον προβλήτα II του Σ.ΕΜΠΟ, ενώ από το Μάιο του 2013 θα μπει σε λειτουργία το πρώτο κομμάτι του προβλήτα III), στο πεντάμηνο του 2012 διακίνησε από το λιμάνι του Πειραιά 874.000 teus, από 378.000 το αντίστοιχο περσινό διάστημα, σημειώνοντας αύξηση κατά 130,8%. Επίσης κατά τη διάρκεια του Μαΐου διακίνησε από τον Πειραιά 195.000 teu από 111.000 το 2011, σημειώνοντας αύξηση κατά 75%. Σημειώνεται ότι ο Πειραιάς έχει αναδειχθεί ως το πρώτο λιμάνι της Cosco εκτός Κίνας. Ενώ κατάφερε για το εννεάμηνο του 2012 να διακινήσει 1.560.000 teus, έναντι 795.000 teus την αντίστοιχη περίοδο του 2011, με αύξηση στη διακίνηση των εμπορευματοκιβωτίων από τον προβλήτα II της ΣΕΠ της τάξης του 95%. Στελέχη της ΣΕΠ εκτιμούν πως έως τα τέλη Δεκεμβρίου του 2012 από τον προβλήτα II θα διακινήθούν περί τα 2.100.000 teu's αυξημένα κατά 85% σε σχέση με την αντίστοιχη περίοδο του 2011.

Η Διεθνής Ναυτική Ένωση (ΔΝΕ) σχολιάζοντας τα θετικά αποτελέσματα⁸², ισχυρίζεται ότι το μυστικό της επιτυχίας της ΣΕΠ - Cosco βρίσκεται στον τρόπο οργάνωσης της λειτουργίας του προβλήτα II, στις επενδύσεις που έχουν γίνει και σε αυτές που έχουν προγραμματιστεί, στην ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών, στην αύξηση της παραγωγικότητας, στην εξυπηρέτηση των πελατών χωρίς καθυστερήσεις, σημαντικό στοιχείο για ένα πλοίο που έχει να προσεγγίσει σε πολλά λιμάνια, και βεβαίως στο γεγονός ότι επιτεύχθηκε η εργασιακή ειρήνη.

Επίσης, αύξηση 54,9% παρουσίασε η διακίνηση φορτίων στο Σταθμό Εμπορευματοκιβωτίων (προβλήτας I) του ΟΛΠ κατά το πρώτο 5άμηνο του 2012. Όπως προκύπτει από τα στοιχεία του ΟΛΠ, το 5μηνο Ιανουαρίου - Μαΐου 2012 διακινήθηκαν 293.874 teu έναντι 189.706 teu το αντίστοιχο περυσινό διάστημα.

⁸² Ethnos 15/07/2012

6.5 ΠΡΟΒΛΕΨΕΙΣ 2013

Το μεγαλύτερο κομμάτι του νέου προβλήτα III (τα 430 από τα 600 συνολικά μέτρα) αναμένεται να είναι έτοιμο τον Μάιο του 2013. Η επένδυση της ΣΕΠ στον προβλήτα III αφορά ποσόν 185 εκατ. ευρώ, εκ των οποίων τα 110 εκατ. ευρώ θα αφορούν τις υποδομές και τα 75 εκατ. ευρώ τις ανοδομές.

Στελέχη της εταιρείας ανέφεραν στο «Κεφάλαιο», «...Από τον Ιούνιο του 2013, οπότε θα αρχίσει να λειτουργεί και ο προβλήτας III, θα προστεθούν επιπλέον 700.000 teu's ανεβάζοντας κατακόρυφα την ικανότητα των δύο προβλητών που θα βρίσκονται υπό τη διαχείριση της ΣΕΠ - Cosco».

Η συνολική δυναμικότητα και των τριών προβλητών (ΣΕΠ και ΟΛΠ) μόλις ολοκληρωθούν οι επενδύσεις στον προβλήτα III αναμένεται να φτάσει τα 4,6 εκατ. teu ετησίως, από 1,6 εκατ. teu ετησίως όταν υπήρχε μόνο ο προβλήτας II που διαχειριζόταν ο ΟΛΠ. Σε ό,τι αφορά τη ΣΕΠ, η συνολική δυναμικότητα διακίνησης των δύο τέρμιναλ σε πλήρη λειτουργία θα φτάσει τα 3,6 εκατ. teu ετησίως!

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7^ο

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

7.1 ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΕΜΠΟΡΙΟ 2011

Το παγκόσμιο εμπόριο προβλεπόταν να αυξηθεί κατά 8,3% το 2011, ενώ ο όγκος των συναλλαγών θα διευρυνόταν με ένα επιπλέον 8,4% το επόμενο έτος. Η παγκόσμια ανάπτυξη υπήρξε και εξακολουθεί να προωθείται από αυξητικές τάσεις σε εμπορικούς δρόμους που δεν ήταν μέχρι τώρα κύριοι (non mainlane όπως ονομάζονται στην έρευνα των Clarksons), κυρίως Βορρά-Νότου και ενδο-περιφερειακών εμπορικών διαδρομών. Εν τω μεταξύ, η επιδείνωση του οικονομικού κλίματος στις ΗΠΑ και την Ευρώπη (mainlane εμπορικές διαδρομές) η ανάπτυξη του εμπορίου έχει περιοριστεί σημαντικά.

Επί του παρόντος, οι κύριες εμπορικές ζώνες θα σημείωσαν αύξηση κατά 4,8% το 2011. Το Peak-leg Transpacific εμπόριο, σύμφωνα με τα τελευταία διαθέσιμα δεδομένα, συνέχισε να υπόκειται σε ετήσιας ισχύος συμβόλαια με ορόσημο τον Ιούνιο. Ο όγκος των εμπορικών συναλλαγών των διαδρομών Άπω Ανατολής - Ευρώπης κατά το Q3 του 2011 παρέμεινε σε μέτρια επίπεδα, σύμφωνα με τα διαθέσιμα στοιχεία, παρόμοια ωστόσο με τιμές που καταγράφηκαν ωρίτερα στο ίδιο έτος.

Ο στόλος νεότευκτων πλοίων εμπορευματοκιβωτίων έχει αυξηθεί κατά 6,5% μέχρι το Q3 και αναμενόταν ότι η συνολική χωρητικότητα του boxship στόλου θα αυξηθεί έως και 8,2% μέχρι το τέλος του 2011⁸³. Οι μη-παραδόσεις εξακολουθούν να αποτελούν κύριο ζήτημα διότι δεν παύουν να επηρεάζουν έστω και μέτρια την προσφορά και μάλιστα αυξητικά για το 2011. Κατά τους πρώτους εννέα μήνες, το 27% της μεταφορικής ικανότητας των παραγγελιών δεν παραδόθηκε.

Η ισορροπία παγκόσμιας προσφοράς και ζήτησης αναμένεται να μειωθεί κι άλλο για το 2012 και τούτο για την αγορά σημαίνει ότι θα συνεχίσει να επιβιώνει μόνο σε μεσοπρόθεσμες στρατηγικές ανάπτυξης όπως συμβαίνει ήδη τα τελευταία

⁸³ Clarksons: cntr intelligence quarterly, A comprehensive quarterly review and outlook for the cntr shipping market, from Clarkson Research Services. 4th quarter of 2011.

χρόνια, λόγω της μεγάλης μεταβλητότητας που παρουσιάζει και συνεχίζει να προβλέπεται.

Όσον αφορά τα ελληνικά δεδομένα, το πρόβλημα στην Ελλάδα ίσως τελικά να είναι πρωτίστως γεωπολιτικό κι έπειτα οικονομικό. «Η Ελλάδα είναι ουσιαστικά ασήμαντη αγορά για τις γερμανικές εξαγωγές, αλλά υπάρχει κίνδυνος να πέσει στην αγκαλιά της Ρωσίας ή της Κίνας, προκαλώντας πρόβλημα ασφάλειας για την Ευρώπη», ανέφερε ο πρόεδρος του Γερμανικού Συνδέσμου Εξωτερικού Εμπορίου⁸⁴. Ίσως δεν παίρνουν από τα λιμάνια μας, εμπορικές διαδρομές με αφετηρία την κεντρική Ευρώπη και τη Γερμανία. Οι Κίνα ενδιαφέρεται για τα λιμάνια, οι Ρώσοι για τον σιδηρόδρομο και οι Γερμανοί για τις ανανεώσιμες πηγές ενέργειας και του φυσικούς πόρους.

7.2 Η ΕΛΕΥΣΗ ΤΗΣ ΚΙΝΑΣ ΣΤΟΝ ΠΕΙΡΑΙΑ

Πράγματι, σε κύριο διακομετακομιστικό κόμβο⁸⁵ προς την Ευρώπη και τις χώρες της Μαύρης Θάλασσας μετεξελίσσεται σταδιακά το εμπορικό λιμάνι του Πειραιά υπό τη διαχείριση της εταιρείας Σταθμός Εμπορευματοκιβωτίων Πειραιώς (ΣΕΠ Α.Ε.), θυγατρικής εταιρείας του κινεζικού κολοσσού Cosco. Είναι χαρακτηριστικό ότι, σύμφωνα με τα στοιχεία της European Sea Ports Organisation (ESPO), οι επιδόσεις της ΣΕΠ Α.Ε., συνδυαστικά με αυτές του Οργανισμού Λιμένος Πειραιά Α.Ε., που διαχειρίζεται τον προβλήτα Ι, κατάφεραν να αλλάξουν το αρνητικό κλίμα στη διεθνή αγορά για το λιμάνι του Πειραιά και να το ανεβάσουν στα 10 πρώτα⁸⁶ από πλευράς διακίνησης εμπορευματοκιβωτίων στην Ευρώπη. Στο πεντάμηνο του 2012 και οι δύο εταιρείες που διαχειρίζονται το Σταθμό Εμπορευματοκιβωτίων (Σ.ΕΜΠΟ) του Πειραιά καταγράφουν μεγάλα ρεκόρ ανόδου. Συνολικά έχουν διακινηθεί 1,172 εκατ. teu από 576.706 teu το αντίστοιχο διάστημα του 2011.

Σύμφωνα με τα στοιχεία της European Sea Ports Organisation (ESPO) για το εξάμηνο του 2011, οι φετινές επιδόσεις της Σταθμός Εμπορευματοκιβωτίων Πειραιά -

⁸⁴Πηγή: www.capital.gr, 17/11/2012

⁸⁵ Πηγή: www.maritimeneews.gr, 20/06/2012

⁸⁶ Πηγή: www.naftemporiki.gr 26/06/2012

ΣΕΠ (Cosco), συνδυαστικά με αυτές του Οργανισμού Λιμένος Πειραιά Α.Ε. εντάσσουν το ελληνικό λιμάνι στα 10 πρώτα από πλευράς διακίνησης containers στην Ευρώπη.

Σημειώνεται ότι στο εξάμηνο του 2011 την πρώτη θέση είχε το λιμάνι του Ρότερνταμ με 5,95 εκατ. teu και από κοντά ήταν τα λιμάνια του Αμβέρσας με 4,38 εκατ. teu και του Αμβούργου με 4,34 εκατ. teu. Την τελευταία θέση της πρώτης δεκάδας είχε καταλάβει η Γένοβα με 916.774 teu.

Λόγω της οικονομικής συγκυρίας που ευνοεί τις συνέργειες ανάμεσα στις ναυτιλιακές εταιρείες, είναι γεγονός ότι όσο περισσότερο φορτίο έρθει τώρα, τόσο μεγαλύτερη δυναμική αναπτύσσεται για το άμεσο μέλλον.

Τρία χρόνια μετά τις υπογραφές, ο «Κινέζικος Δράκος», που εκπροσωπεί η Cosco, έχει μετατρέψει το λιμάνι σε μια χρυσή επένδυση που αυξάνει τα κέρδη της, δίνει δουλειά σε Ελληνες εργαζόμενους και καταβάλλει σημαντικά ποσά στα κρατικά Ταμεία. Τα εν λόγω νούμερα είναι ενδεικτικά: η Cosco απασχολεί σήμερα 250 άτομα μόνιμο προσωπικό και 600 έκτακτους εργαζόμενους, έχει αυξήσει την κίνηση των εμπορευματοκιβωτίων κατά 130% μέσα στο πρώτο πεντάμηνο του 2012 σε σχέση με πέρυσι και αποδίδει τουλάχιστον 2,2 εκ. ευρώ τον μήνα στα κρατικά Ταμεία. «Στη χρεωμένη Ελλάδα, όπου απλώς και μόνο η επιβίωση είναι μια αποθαρρυντική πρόκληση για τις περισσότερες εταιρείες, μια κινέζικη επιχείρηση προσφέρει ένα σπάνιο παράδειγμα επιτυχίας», αναφέρει σε δημοσίευσμά της η αγγλόφωνη China Daily⁸⁷. Στην εφημερίδα έκανε δηλώσεις ο διευθύνων σύμβουλος του Σταθμού Εμπορευματοκιβωτίων Πειραιώς, Φου Τσενγκιού, ο οποίος σημειώνει «δεν επιβιώσαμε απλώς, αλλά σπάσαμε κάθε ρεκόρ στη διαχείριση εμπορευματοκιβωτίων». Ο Φου Τσενγκιού σημειώνει ότι αρχικά οι Ελληνες εργαζόμενοι φοβούνταν ότι η COSCO θα τους αντικαταστήσει με έμπειρους Κινέζους εργάτες αλλά τελικά «δημιουργήσαμε 1.000 θέσεις εργασίας για Ελληνες και αντί για Κινέζους εργάτες μεταφέραμε στο λιμάνι την υψηλή αποτελεσματικότητα της Κίνας», επεσήμανε στην εφημερίδα, που έχει κυκλοφορία πάνω από 1 εκατ. φύλλα.

Και ενώ όλα αυτά δείχνουν πως υπάρχουν θετικές προοπτικές, υπάρχει ένα μελανό σημείο που γεννά το υπερχρεωμένο ελληνικό δημόσιο. Το Πεκίνο από τα 50 εκατομμύρια επιστροφής ΦΠΑ τα οποία πρέπει να λάβει σχετικά με τις επενδύσεις

⁸⁷ <http://europe.chinadaily.com.cn/>

που έχει ήδη υλοποιήσει (μεταξύ άλλων εισαγωγή εξοπλισμού, για το ΦΠΑ των οποίων είχε συμβατική δέσμευση του ελληνικού δημοσίου να μην επιβαρυνθεί), είχε λάβει έως τα τέλη του 2011 μόλις τα 18 εκατομμύρια.

Το παραπάνω δε, συμβαίνει ενώ τα έσοδα του ΟΛΠ από την σύμβαση παραχώρηση αναμένεται να ξεπεράσουν κατά πολύ το ελάχιστο εγγυημένο εισόδημα από την σύμβαση παραχώρησης, το οποίο υπενθυμίζεται πως μαζί με τις δεσμεύσεις για επενδύσεις και τις άλλες προβλέψεις αποτελεί μια επένδυση ύψους 5 δισ. δολ. στον Πειραιά.

7.2.1 ΑΠΟΘΗΚΕΥΤΙΚΟΣ ΧΩΡΟΣ PCDC SA⁸⁸

Σημαντική βοήθεια στη βελτίωση της θέσης της ΣΕΠ στο εμπορικό κομμάτι του λιμένα του Πειραιά παρείχε και η δημιουργία ενός νέου, σύγχρονου αποθηκευτικού χώρου σε έκταση 5.200 τ.μ., που παρέχει υπηρεσίες:

- Logistics για εμπορεύματα ξηρού φορτίου (εκκένωση και πλήρωση εμπορευματοκιβωτίων, αποθήκευση και φύλαξη για μικρό χρονικό διάστημα, παλετοποίηση, μετάγγιση φορτίου, αποσυσκευασία και ενοποίηση φορτίων και εμπορευματοκιβωτίων, έλεγχο και διαλογή φορτίου)
- συντήρησης και κατάψυξης, σε έκταση 620 τ.μ.
- καθώς και για επικίνδυνα φορτία σε έκταση 554 τ.μ.

Στα συγκριτικά πλεονεκτήματα της αποθήκης συγκαταλέγεται το γεγονός ότι ευρισκόμενη στην Ελεύθερη Ζώνη τύπου I στον Πειραιά παρέχει τη δυνατότητα διαχείρισης και αποθήκευσης φορτίων χωρίς καμία τελωνιακή διατύπωση ή εγγυήσεις ή γραφειοκρατικές διαδικασίες μέχρι τον τελωνισμό και την ολική ή μερική έξοδο από την Ελεύθερη Ζώνη. Να σημειωθεί ότι κατά τη μερική έξοδο (τμηματική παραλαβή) η καταβολή δασμών και φόρων επιμερίζεται ανάλογα.

«Ουσιαστικά η εταιρεία με μια σύγχρονη αποθήκη εντός Ελεύθερης Ζώνης τύπου I με όλες τις προδιαγραφές ασφαλείας παρέχει σε όλους τους χρήστες υπηρεσίες με πολύ ανταγωνιστικό τιμολόγιο και με τη χρήση νέων και φιλικών προς το περιβάλλον τεχνολογιών», όπως δημοσίευσε η εφημερίδα Κεφάλαιο.

⁸⁸ Συνέντευξη από τον Operation Manager της PCDC SA, Αρταβάνη Χρήστο.

7.2.2 ΕΠΕΝΔΥΣΕΙΣ COSCO

Η Cosco που αποτελεί τον βραχίονα των κινήσεων του Πεκίνου έχει δεσμευτεί για επενδύσεις της τάξης των 879 εκατομμυρίων δολαρίων⁸⁹ στην επόμενη 4ετία με στόχο να καταστήσει τον Πειραιά το μεγαλύτερο διαμετακομιστικό κέντρο εμπορευματοκιβωτίων στην ανατολική Μεσόγειο.

Οι επενδύσεις της Cosco στον Πειραιά που αφορούν την κατασκευή ανατολικού τμήματος του προβλήτα III του ΣΕΜΠΟ αξίας 110 εκατ. ευρώ και η αναβάθμιση του προβλήτα II αξίας 100 εκατ. ευρώ έχουν ήδη περάσει στη φάση της υλοποίησης σύμφωνα με το χρονοδιάγραμμα της σύμβασης και ξεκίνησαν την 1η Οκτωβρίου του 2010. Σε ό,τι αφορά το χρονοδιάγραμμα⁹⁰, η επένδυση στον προβλήτα II θα έχει ολοκληρωθεί δύο χρόνια πριν από τη συμβατική υποχρέωση της εταιρείας, και θα φτάσει τα 2,6 εκατ. τευ ετησίως. Στόχος είναι η αύξηση της δυναμικότητας των δύο σταθμών εμπορευματοκιβωτίων που ελέγχει (του II και του υπό ανάπτυξη III) από 1,1 εκατομμύρια τευ όταν ανέλαβε σε 3,7 εκατ τευ.

Η PCT ξεκίνησε το τελευταίο τρίμηνο του 2011 τις επενδύσεις που ξεπερνούν τα 200 εκατομμύρια ευρώ και στον Προβλήτα III. Ενώ η εταιρεία έχει ήδη δεσμευθεί στους πελάτες της ότι τα πρώτα 450 μέτρα του προβλήτα III θα είναι έτοιμα και εξοπλισμένα με πέντε γερανογέφυρες super post panamax το Μάιο του 2013. συγκεκριμένα, το μεγαλύτερο κομμάτι του νέου προβλήτα III (τα 430 από τα 600 συνολικά μέτρα) αναμένεται να είναι έτοιμο τον Μάιο του 2013. Η επένδυση της ΣΕΠ στον προβλήτα III αφορά ποσόν 185 εκατ. ευρώ, εκ των οποίων τα 110 εκατ. ευρώ θα αφορούν τις υποδομές και τα 75 εκατ. ευρώ τις ανοδομές.

Σε ό,τι αφορά τον ΟΛΠ ο προβλήτας I στον οποίο έγιναν επενδύσεις 160 εκατ. ευρώ έχει ετήσια δυνατότητα διακίνησης 1 εκατ. τευ.

⁸⁹ Πηγή: www.capital.gr, 24/01/2012

⁹⁰ www.naftemporiki.gr, Αντώνης Τσιμπλάκης

7.2.3 TPENO

Το γεωγραφικό πλεονέκτημα στις μεταφορές από την Άπω Ανατολή το είχε πάντα η Ελλάδα αλλά μας έλλειπε η σιδηροδρομική σύνδεση του Ικονίου με το Θριάσιο Πεδίο που είχε αρχίσει από την δεκαετία του 1990 αλλά δεν είχε ολοκληρωθεί.

Οι ολιγορίες του ελληνικού δημοσίου⁹¹ κοστίζουν στη χώρα, καθώς οι μεταφορές εισαγμένων από την Ασία αγαθών μέσω λιμανιών της Ανατολικής Μεσογείου στην Ευρώπη, όπου προωθούνται σιδηροδρομικώς, αυξάνουν με ρυθμό 7,7% ετησίως ενώ ο ρυθμός ανάπτυξης μέσω Βορείου Ευρώπης είναι 4,6%. Η Αθήνα δεν μπορεί να εκμεταλλευτεί αυτό το ρεύμα καθώς δεν υπάρχει ακόμα η σύνδεση των ΣΕΜΠΟ με το Θριάσιο πεδίο, από όπου και μπορούν να προωθηθούν σιδηροδρομικά τα εμπορεύματα στην Ευρώπη πολύ νωρίτερα από ότι εάν πιάσουν σε οποιοδήποτε άλλο λιμάνι της Μεσογείου.

Το Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδας έχει από το 2010 ζητήσει «σιδηροδρομικό δίκτυο προς το Ικόνιο που να μπορεί να λειτουργεί απρόσκοπτα ούτως ώστε τα εμπορευματοκιβώτια να μην στοιβάζονται για μεγάλο χρονικό διάστημα εκεί αλλά να μεταφέρονται στην ενδοχώρα όπου η αξία της γης είναι χαμηλότερη». Η σύνδεση με αξιόπιστο σιδηροδρομικό δίκτυο που να εκτείνεται μέχρι τα σύνορα είναι προφανώς απαραίτητη και θα μπορούσε να ενισχύσει και τα έσοδα του κεφαλαιοβόρου ΟΣΕ.

Το Πεκίνο στις αλληπάλληλες επιχειρηματικές αποστολές του στην Αθήνα έχοντας έρθει ακόμα και με εκπροσώπους κατασκευαστικών της Κίνας που ειδικεύονται στους σιδηροδρόμους, δεν είχε βρει πρόσφορο έδαφος προς υλοποίηση. Κάπως έτσι φτάνουμε στην πρόσφατη συμφωνία της Cosco με την αμερικανική εταιρεία Hewlett-Packard και την ΤΡΑΙΝΟΣΕ, η οποία ανέδειξε τις δυνατότητες που έχουν δημιουργηθεί στον Πειραιά με την πολιτική εκσυγχρονισμού και ανάπτυξης του προβλήτα II και της κατασκευής του προβλήτα III από την ΡCT.

Ορόσημο χαρακτήρισε το Ναυτικό Επιμελητήριο της Ελλάδος (NEE)⁹² τη συνεργασία της Cosco με Hewlett-Packard και ΤΡΑΙΝΟΣΕ. «Τώρα επιβεβαιώνεται – αναφέρεται σε ανακοίνωση του NEE – η ορθότητα της απόφασης της κυβέρνησης να παραχωρήσει τον προβλήτα II και τη δημιουργία του προβλήτα III στην Cosco».

⁹¹ Πηγή: www.capital.gr. 24/01/2012

⁹² <http://www.nee.gr/default.asp?t=newsDetails&id=153>, 16/11/2012

Το NEE, από το 1999 ακόμη, υποστήριζε την δυνατότητα της εξέλιξης του Πειραιά ως διαμετακομιστικό κέντρο και όχι μόνο ως τοπικό λιμάνι. Αυτό το προέβαλε τελευταία στο περίπτερό του στη Διεθνή Ναυτιλιακή Έκθεση «ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΑ» τον Ιούνιο του 2012 αναδεικνύοντας τον πολύ μικρότερο χρόνο πρόσβασης σε χώρες της Ανατολικής Ευρώπης μέσω Πειραιώς. Επισήμανε επίσης την δυνατότητα ανάπτυξης της Ελλάδας μέσω της γενικότερης θαλάσσιας οικονομίας και των συγκριτικών της πλεονεκτημάτων.

Τα οφέλη θα είναι μεγάλα γιατί εκτός από το μεταφορικό έργο θα δημιουργηθούν στην περιοχή επιχειρήσεις ελαφριάς μεταποίησης και συναρμολόγησης που θα δημιουργήσουν ακόμη περισσότερες θέσεις εργασίας. Το μοντέλο αυτό θυμίζει εκείνο που ώθησε την ανάπτυξη της Ολλανδίας. Για να πάρει όλο αυτό σάρκα και οστά όμως, επιβάλλεται να ελαχιστοποιηθούν οι πάσης μορφής γραφειοκρατικές διαδικασίες που προκαλούν καθυστερήσεις κι αυτές κατά συνέπεια ανεβάζουν πολύ το κόστος.

7.2.4 NEA LIMANIA;

Η έλευση του Κινέζικου κολοσσού στο μεγαλύτερο λιμάνι της Ελλάδας αποδεικνύεται αν μη τι άλλο προσοδοφόρα επένδυση, κρατώντας εύλογα αμείωτο το ενδιαφέρον του ομίλου για την απόκτηση του μετοχικού ελέγχου του ΟΛΠ, αλλά και άλλων λιμανιών, με πρώτο στη λίστα τον αντίστοιχο οργανισμό που διαχειρίζεται το λιμάνι της Θεσσαλονίκης.

Ωστόσο, η βουλευτική εκπροσώπηση φαίνεται να προκρίνει το πείραμα που πέτυχε και αφορά στο μοντέλο των συμβάσεων παραχώρησης συγκεκριμένων δραστηριοτήτων, όπως ισχύει και σήμερα στον ΟΛΠ με την εκχώρηση του δικαιώματος μακροχρόνιας εκμετάλλευσης των σταθμών εμπορευματοκιβωτίων II και III στην κινεζική Cosco. Πέραν άλλωστε, των προβλεπόμενων εσόδων του Δημοσίου από την PCT SA που ανέρχονται σε 2,2 εκ. ευρώ τον μήνα, η αύξηση της διακίνησης των φορτίων μεταφράζεται σε μεγαλύτερα έσοδα για τα ταμεία του κράτους. Προς νέα αναβολή οδεύει όμως η προκήρυξη του διαγωνισμού για την ιδιωτικοποίηση του Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς παρά τη δεδηλωμένη πρόθεση του Πεκίνου να αποκτήσει το σύνολο των μετοχών του Οργανισμού. Το ζοφερό πολιτικό κλίμα σε συνδυασμό με την αναποφασιστικότητα του κράτους για το

μοντέλο ιδιωτικοποίησης, έχουν φέρει καθυστερήσεις που οδηγούν το διαγωνισμό μετά το 2012. Και αυτό παρά την δεδηλωμένη πρόθεση της Κίνας να αποκτήσει ολόκληρο το λιμάνι χωρίς να δίνει μάλιστα την εντύπωση ότι φείδεται κεφαλαίων. Σε κάθε περίπτωση οι Κινέζοι διεκδικούν το management του ΟΛΠ⁹³.

Η κορυφαία δραστηριότητα του ΟΛΠ είναι ο Σταθμός Εμπορευματοκιβωτίων. Ο προβλήτας I που διαχειρίζεται ο ΟΛΠ είναι έτοιμος και το καλοκαίρι είχε ήδη υπογραφεί συμφωνία συνεργασίας με την ναυτιλιακή τακτικών γραμμών, Mediterranean Shipping Company, για διάρκεια 5+5 ετών την οποία οι Κινέζοι είδαν, δικαιολογημένα, με έντονη επιφυλακτικότητα. Θα πρέπει όπως φαίνεται να περιμένουν για μια ακόμη φορά τις πολιτικές εξελίξεις. Είναι όμως πιο κοντα στο στόχο τους: να αποκτήσουν ένα γερό προγεφύρωμα στην ευρωπαϊκή αγορά. Είναι προς το συμφέρον της χώρας να εκμεταλλευτεί επιτυχώς αυτή τους την επιδίωξη.

Κατά την πρόσφατη επίσκεψη του πρόεδρου της κινεζικής Γερουσίας Jia Qinglin⁹⁴ και του υφυπουργού εμπορίου Zhong Sha της Κίνας στην Ελλάδα, πραγματοποιήθηκε συνάντηση στις εγκαταστάσεις της Cosco οπότε και εκδηλώθηκε για μια ακόμη φορά το έντονο ενδιαφέρον για την απόκτηση του λιμανιού. Την στρατηγικού χαρακτήρα επένδυση τόσο για την Ελλάδα όσο και για την Κίνα τροχοπεδούν οι πολιτικές εξελίξεις και τρίτα συμφέροντα φαίνεται ότι τη διαδικασία.

Στην παρούσα φάση η Διυπουργική Επιτροπή Αναδιαρθρώσεων και Αποκρατικοποιήσεων έχει ορίσει τις Morgan Stanley και Τράπεζα Πειραιώς ως χρηματοοικονομικούς και νομικούς συμβούλους για την πώληση του συνόλου των μετοχών της ΟΛΠ που ελέγχει το κράτος δηλαδή το 74,1% αντί 23,1% που προέβλεπε το Μεσοπρόθεσμο. Υπενθυμίζεται ότι μέχρι πρότινος προωθείτο αρχικά η διάθεση του 23,1% του μετοχικού κεφαλαίου του ΟΛΠ μέσω Εταιρείας Ειδικού Σκοπού μέσα στο τελευταίο τρίμηνο του 2011, στο πλαίσιο της υλοποίησης του μεσοπρόθεσμου προγράμματος. Η αύξηση του ποσοστού που θα διατεθεί από την αρχή, αν τελικά υλοποιηθεί, αρέσει στους Κινέζους οι οποίοι όμως βλέπουν τώρα τη διαδικασία να παγώνει και πάλι εξαιτίας της πολιτικής αβεβαιότητας. Την ίδια ώρα διαμηνύουν ότι δεν ενδιαφέρονται για σύμβαση παραχώρησης όπως αυτή που έχουν για τον προβλήτα II αλλά για απευθείας εξαγορά.

⁹³ Πηγή: Όλο το λιμάνι του Πειραιά θέλουν οι Κινέζοι, Capital 02/11/2011

⁹⁴ Πηγή: www.capital.gr 24.01.2012

Τα προβλήματα όμως για να προχωρήσει μια συνολικότερη συμφωνία και ακόμα μεγαλύτερη επένδυση είναι πολλά και περιλαμβάνουν μεταξύ άλλων και την δεδηλωμένη αντίθεση του διευθύνοντος συμβούλου του ΟΛΠ Γιώργου Ανωμερίτη στην πλήρη ιδιωτικοποίηση αλλά και άλλα ξένα επιχειρηματικά συμφέροντα. Μεταξύ αυτών και γερμανικά συμφέροντα –τα οποία δεν επιθυμούν να δουν ανταγωνιστικές του Αμβούργου πύλες εισόδου στις αγορές της ανατολικής Ευρώπης–, η φιλιπινέζικη International Container Terminal Services και σύμφωνα με κάποιες πηγές και η Abu Dhabi Ports.

Ό,τι και να γίνει τελικά, ο Σταθμός Εμπορευματοκιβωτίων που διαχειρίζεται η Cosco είναι «κλειδωμένος» για 35 (συν 15) χρόνια έναντι 3,4 δισ. ευρώ.

Συνέντευξη

❖ Deputy Commercial Manager of Piraeus Container Terminal S.A.

1. Τι σημαίνει για την PCT η μεγάλη συμφωνία Cosco-HP-ΤΡΑΙΝΟΣΕ; Πώς μεταφράζεται σε επιπλέον κινήσεις για το λιμάνι; Θα μεσολαβεί συγκεκριμένη ναυτιλιακή γραμμή ή τα ε/κ θα καταφθάνουν στον Πειραιά με στόλο οποιασδήποτε γραμμής; Σε έσοδα ελληνικού δημοσίου τι τάξης ώθηση αναμένεται να υπάρξει; Πότε θα τεθεί σε πλήρη λειτουργία η διαδικασία;

Η συμφωνία αυτή δεν ήταν μία τυχαία σύμπτωση για την PCT και το τρένο, αλλά μία ευτυχής συγκυρία που εξασφαλίζει χαμηλό κόστος μεταφοράς και διανομής των εμπορευμάτων της HP από την Ασία στην Ευρώπη. Αποτελεί δε, τη σκανδάλη και την αφορμή για να πράξουν κατά τον ίδιο τρόπο και άλλες εταιρείες που κατασκευάζουν στην Ασία. Όπως για παράδειγμα η Dell και η Avon.

Για τον διακινούμενο όγκο του λιμανιού, η παραπάνω συμφωνία μεταφράζεται σε αύξηση των teus κατά 20.000 σε ετήσια βάση.

Καθώς επίσης και σε αύξηση των εσόδων του ελληνικού δημοσίου που αριθμητικά δεν είναι δυνατόν να υπολογιστούν επακριβώς αλλά το μόνο σίγουρο είναι ότι θα υπάρξουν προστιθέμενες αξίες από τις υπηρεσίες όλης αυτής της αλυσίδας και πολλαπλά οφέλη. Μεταφερόμενο το logistics centre στην Ελεύθερη Ζώνη του Πειραιά, σημαίνει αυτόματα: νέες θέσεις εργασίας και επομένως φόρο εισοδήματος, ΦΠΑ από τις υπηρεσίες μεταφοράς, τελωνειακά έσοδα και εισόδημα για την ίδια την επιχείρηση της ΤΡΑΙΝΟΣΕ.

Το έργο ήδη δοκιμάζεται, η HP ήδη στέλνει 3 πιλοτικά ε/κ και υπολογίζεται ότι αρχές του 2013 η όλη διαδικασία θα τεθεί σε πλήρη εφαρμογή.

2. Σύμφωνα με αλληπάληλα δημοσιεύματα, η Cosco ενδιαφέρεται και για άλλα λιμάνια. Θεσσαλονίκη, Πάτρα, Καβάλα. Το επιβεβαιώνετε; Κι αν ναι, οι

διαδικασίες θα προχωρήσουν υπό το ίδιο συμβασιακό μοντέλο με αυτό του Πειραιά;

Ο κάπαιν Φου έχει δηλώσει επανηλλειμένως ότι πρώτη προτεραιότητα είναι ο Πειραιάς. το ενδιαφέρον της εταιρείας είναι στραμμένο στον Πειραιά και στο όραμα να γίνει Νο 1 λιμάνι στη Μεσόγειο. Μέχρι τότε δεν συζητείται το οτιδήποτε για άλλο ελληνικό λιμάνι.

Το μόνο σίγουρο είναι ότι αν η Cosco φτάσει σε τούτο το σημείο, δεν ενδιαφέρεται για το ίδιο συμβασιακό μοντέλο επενεικίασης αλλά για αγορά μετοχών και μόνο.

3. Γιατί η Cosco απέσειρε το ενδιαφέρον της από τον διαγωνισμό για το Θριάσιο πεδίο logistics;

Στον διαγωνισμό για το Θριάσιο είχαν εκδηλώσει ενδιαφέρον μόνο κατασκευαστικές εταιρείες. Η αλήθεια είναι ότι δεν υπήρξε και ανιπροσωπευτικό business plan που να καλύπτει τις επερχόμενες δραστηριότητες. Αποσειροντας η Cosco το ενδιαφέρον της, έπεσε και ο διαγωνισμός.

4. Πότε θα λειτουργήσει ο Προβλήτας III; Θα παρέχει common user service ή dedicated facilities;

01/06/2012 θα είναι έτοιμα προς παράδοση και χρήση τα πρώτα 450μέτρα του έργου. Η συνολική έκταση του Προβλήτα θα φτάσει τα 600μέτρα και θα εξοπλιστεί με και 5 super post panamax γερανογέφυρες. Το λιμάνι είναι common user και δεν ενδιαφερόμαστε για dedicated service. Είναι βέβαια αντιληπτό ότι το έργο θα αποτελέσει τη γέφυρα για την άφιξη πλοίων μεγαλύτερων διαστάσεων που θα εξυπηρετούνται στον νέο Προβλήτα λόγω βάθους και μήκους, χωρίς όμως να προτιμάται ή να αποκλείεται στόλος συγκεκριμένης γραμμής.

5. Πόσο δύσκολο ήταν να κερδίσει η PCT την ουσιαστική παραμονή και παρουσία της από τους πελάτες, στο μεγαλύτερο λιμάνι της Ελλάδας, μετά από το ισχυρότατο μονοπωλιακό κατεστημένο δεκαετιών;

Οι δύο διαχειριστές είναι μέτοχοι μίας κοινής προσπάθειας για τον στόχο της αναβάθμισης του τερματικού στον μεγαλύτερο κόμβο της Μεσογείου προς την Νοτιοανατολική και Κεντρική Ευρώπη. Κατά συνέπεια αναπτύσσεται ένας υγιής ανταγωνισμός που εξασφαλίζει καλύτερες υπηρεσίες. Η ναυτιλιακή κοινότητα είναι αλήθεια ότι δέχτηκε πολύ θετικά έως και προσμονούσε την εξέλιξη αυτή. Δεδομένου παράλληλα και του ότι η παροχή υπηρεσιών του προηγούμενου παρόχου ίσως ενίοτε να μην ανταποκρινόταν πλήρως στις ολοένα αυξανόμενες απαιτήσεις της αγοράς. Δεν ήταν λοιπόν καθόλου δύσκολο να κερδιθεί άμεσα η εμπιστοσύνη των πελατών στον νέο πάροχο και διαχειριστή.

6. Πόσο δύσκολο ήταν να επανακτήσετε την αξιοπιστία των παρεχόμενων υπηρεσιών του terminal και να ξανακερδίσετε πελάτες που είχαν αποκλίσει τον Πειραιά από τα δρομολόγια του στόλου τους, ειδικότερα μετά το ταραχώδες διάστημα των απεργιακών κινητοποιήσεων του 2008-2009;

Όσο εύκολο ήταν να πείσουμε τους πελάτες που ήδη είχαν την αναμονή του 'καινούριου', άλλο τόσο δύσκολο ήταν να υπερβούμε εμπόδια όπως αυτά των απεργιακών κινητοποιήσεων. Ήταν δύσκολο γιατί έπρεπε να περάσει ένα εύλογο χρονικό διάστημα, δοκιμαστικό στο να αποδείξουμε αυτό που εμείς επαγγελώμεθα. Σημειωτέον, ότι το θέμα των απεργιών κόστισε, το 70% της λίστας των πελατών που επισκέφθηκε τελικά η PCT για να τους πείσει να επιστρέψουν.

Έπρεπε να αποδείξουμε ότι το terminal δουλεύει 24 ώρες την ημέρα, 7 ημέρες την εβδομάδα και 362 μέρες στις 365 του έτους. Το αποδείξαμε. Εξασφαλίσαμε εργασιακή ειρήνη. Και τέλος, ξεπεράσαμε τα τελευταία 3 χρόνια, 25 μέρες γενικών απεργιών!

7. Τι μπορεί να είναι αυτό που ως τώρα δεν έχουμε συζητήσει και η εταιρεία θα επέλεγε να κοινοποιήσει, με βήμα μία διπλωματική έρευνα μεταπτυχιακού

προγράμματος σπουδών στη Ναυτιλία αλλά και ένα ακροατήριο ακαδημαϊκού επιπέδου και ενδιαφέροντος;

Η εταιρεία έχει ένα όραμα και μία στρατηγική. Θέλει να καταστήσει το λιμάνι του Πειραιά κορυφαίο διαμετακομιστικό κέντρο της Μεσογείου. Ο Πειραιάς και κατ' επέκταση η Ελλάδα, θα καταφέρει έτσι να αλλάξει τον ευρωπαϊκό χάρτη logistics και τη θέση της σε αυτόν, ώστε να γίνεται λόγος πλέον για έναν σημαντικό παίχτη αυτής της διαδικασίας.

Ο δρόμος για το όραμα είναι η τήρηση των υποχρεώσεων της Σύμβασης Παραχώρησης και η στρατηγική των άμεσων επενδύσεων. Άμεσες επενδύσεις σε έργα υποδομής (εκσυγχρονισμός Προβλήτα II, επέκταση του λιμένα με τον Προβλήτα III που εξασφαλίζει εξυπηρέτηση πλοίων που δεν μπορεί να διεκπαιρωθεί από άλλα λιμάνια της Μεσογείου), σύγχρονα μηχανήματα, εξοπλιστικούς μηχανισμούς, αυτοματοποίηση διαδικασιών και φυσικά κατάλληλα ειδικευμένο ανθρώπινο δυναμικό.

Τεράστιας σημασίας είναι να χτίζονται σχέσεις που θα δημιουργούν business units και συνέργειες, αποτελώντας τον καλύτερο τρόπο ώθησης των επενδύσεων. Οι συνέργειες που στοχεύουν σε αναγκαία έργα υποδομής είναι το καταλληλότερο μέσο για να αποκτούν σάρκα και οστά οι επενδύσεις. Στο ίδιο μήκος κύματος, κινείται και η δημιουργία logistics στον χώρο της Ελεύθερης Ζώνης (PCDC), με αρχική επένδυση 7.000 τετραγωνικά μέτρα και εν συνεχεία 30.000 τετραγωνικών μέτρων high tec 3pl logistics centre, όταν οι συνθήκες το απαιτούν.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

ΒΙΒΛΙΑ - ΕΚΔΟΣΕΙΣ – ΑΡΘΡΑ

- Clarksons: cntr intelligence quarterly, A comprehensive quarterly review and outlook for the cntr shipping market, from Clarkson Research Services. 4th quarter of 2011
- Dai, X, (2006), «Understanding EU-China Relations: An Uncertain Partnership in the Making», CENTRE FOR EUROPEAN UNION STUDIES, The University of the HULL
- Deutsche Schule Athen, Model United Nations (2011), Economic and Social Council, « The International Significance of the BRICS States»
- Dr. Bernard Bot, (2005) «China and the EU in a Globalizing World, Competitors or Partners?», Minister of Foreign Affairs of the Kingdom of the Netherlands, China Institute of International Studies, Beijing
- Dr. Niblett, R, (2005), «China, the EU and the Transatlantic Alliance», U.S.-China Economic and Security Review Commission.
- EU-CHINA SUMMIT, Beijing, 14 February 2012
- Eygerth, J, (2006), «How China Works. Perspectives on the twentieth – century industrial workplace», Taylor & Francis e- Library
- Kahn, J, (2006), « China, shy giant, shows signs of shedding its false modesty », « The New York Times »
- Laursen, F, (2011) «The EU’s Strategic Partnerships: The Case of EU-China Relations», Dalhousie University, Halifax, NS, Canada
- Memişoğlu, E, Atay, H, Bozok, S, (2012), «INTERNATIONAL LAW & DIPLOMACY CLUB», GALATASARAY UNIVERSITY, EUROPEAN COUNCIL STUDY GUIDE,
- Schwarz, B,(2005), « Managing China’s Rise», by The Atlantic Monthly
- The Economist, Special Report, (2005), «China and the World Economy»
- The Economist, (2004), «China and the EU»
- Ιωάννης Ευάγγελου Χαραμή, The Stock Market Guide to Profitable Investments, (2007), Εκδόσεις Λιβάνη

- UNCTAD,(2011), Review of Maritime Transport
- Βλάχος Π, Γ, (2007), «ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ ΤΩΝ ΠΑΡΑΓΟΝΤΩΝ ΠΟΥ ΕΠΙΔΡΟΥΝ ΣΤΗΝ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΤΗΤΑ ΤΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ CONTAINER ΤΗΣ ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ», Τελική Έκθεση ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΗ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΩΝ ΠΕΙΡΑΙΑ
- Γαργαλίδης-Μούντανος, Χ, (2006), «Η Κίνα Στον Κόσμο. Η Εξωτερική Πολιτική της Κίνας στη Μεταψυχροπολεμική Περίοδο», Εθνική Σχολή Δημοσίας Διοίκησης, ΙΓ' Εκπαιδευτική Σειρά , Τμήμα Ακόλουθων Τύπου
- Ευρωπαϊκή Κεντρική Τράπεζα, (2007) , Ετήσια Έκθεση
- Ευρωπαϊκή Κεντρική Τράπεζα, (2008) , Ετήσια Έκθεση
- Ευρωπαϊκή Κεντρική Τράπεζα, (2009) , Ετήσια Έκθεση
- Ευρωπαϊκή Κεντρική Τράπεζα, (2010) , Ετήσια Έκθεση
- Ευρωπαϊκή Κεντρική Τράπεζα, (2011) , Ετήσια Έκθεση
- Ηλιόπουλος, Δημήτριος, (2012), «ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΚΑΙ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ BRICs & ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ ΤΗΣ ΓΝΩΣΗΣ», Πανεπιστήμιο Πατρών, Τμήμα Διοίκησης Επιχειρήσεων.
- Κυριακάτικη Ελευθεροτυπία, 22 Ιαν. 2006, «Μπίζνες στη χρονιά του σκύλου»
- Οικονομία, 29 Ιαν. 2006, «Οι Κινέζοι Πιάνουν Λιμάνι»
- Οικονομία, 29 Ιαν. 2006, «Φλερτάροντας με το δράκο»
- ΟΟΣΑ(1996) – The Knowledge-Based Economy, in OECD, STI Outlook, Paris
- Παρδάλη, Α, (2001), «Η λιμενική Βιομηχανία στις προκλήσεις της παγκοσμιοποιημένης οικονομίας και των ολοκληρωμένων μεταφορικών συστημάτων», Εκδόσεις Σταμούλη, Αθήνα
- Σαμπρακος, Ε, (2008), «Ο τομέας των μεταφορών και οι Συνδυασμένες Εμπορευματικές Μεταφορές», Εκδόσεις Σταμούλη, Αθήνα
- Στεφάνου, Χρυσάνθη, (2009), « ΕΠΕΝΔΥΣΕΙΣ ΔΙΕΘΝΩΝ ΚΕΦΑΛΑΙΩΝ ΣΤΙΣ ΧΩΡΕΣ BRIC», Ανώτατο Τεχνολογικό Ίδρυμα Κρήτης, Σχολή Διοίκησης της Οικονομίας, Τμήμα Λογιστικής.
- Τα Νέα, 7-8 Ιανουαρίου 2006, «Κινέζοι...πολιορκούν το λιμάνι του Πειραιά»
- Φαχρίδης Γεώργιος, Εισαγωγή στο πρόγραμμα SPSS, Δημοκρίτειο Πανεπιστήμιο Θράκης

- Χριστόπουλος, Α (2006), «Η ραγδαία πολιτική και οικονομική άνοδος της Κίνας και οι επιπτώσεις για την παγκόσμια οικονομική και πολιτική σκηνή» Hellenic Foundation for European and Foreign Policy (ELIAMEP)

ΔΙΚΤΥΑΚΟΙ ΤΟΠΟΙ - ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΙ

- <http://europe.chinadaily.com.cn/>
- <http://www.olp.gr/en>
- <http://www.bloomberg.com/quote/PPA:GA>
- <http://www.pct.com.gr/>
- http://www.cosco.com/en/global_offices/staff.jsp?catId=335
- <http://www.coscopac.com.hk/eng/media/p091001.php>
- <http://www.bloomberg.com/news/2012-05-18/cosco-pacific-s-greek-terminal-unit-swings-to-a-profit-in-2011.html>
- http://www.portofrotterdam.com/SiteCollectionDocuments/top_20_european_container_ports.pdf
- <http://www.cargonewsasia.com/secured/article.aspx?article=27875>
- http://www.ekem.gr/index.php?option=com_content&view=article&id=1342:2011-05-19-10-54-54&catid=168:2011-04-20-15-03-44&Itemid=291
- http://trade.ec.europa.eu/doclib/docs/2006/september/tradoc_113366.pdf
- <http://www.naftemporiki.gr/>
- <http://www.capital.gr/home.htm>
- <http://www.logistics-management.gr/article.php?ID=320>
- <http://www.interamerican.gr/default.asp?pid=307&la=1>
- <http://www.zougla.gr/zouglaport/pantoporos/article/cosco-afksisi-diakinisis-konteiner-apo-ton-pirea>
- http://news.kathimerini.gr/4dcgi/_w_articles_economyepix_1_24/04/2012_479864
- http://maritimes.gr/resolve_news.aspx?nid=795
- www.maritimeneews.gr
- http://www.shippingnet.eu/SEP/080908_HANJIN-rotterdam.htm
- <http://www.inews.gr/96/epeteios-22-chronon-gia-tin-tien-an-men.htm>

- <http://www.tovima.gr/finance/article/?aid=443519>
- <http://www.skai.gr/news/finance/article/185131/oi-sheseis-europis-kinas-se-kairous-krisis/>
- <http://219.141.235.75/english/books/P020081208374058124120.pdf>,
Background: Chinese Shipping & Enterprise Reform.
- http://pressexposure.com/China_Container_Port_Industry_Report,_2011_---_Published_by_ResearchInChina-334864.html
- <http://www.interamerican.gr/default.asp?pid=306&la=1>
- <http://blogs.eliamep.gr/imylon/ioannis-milonakis-ke-omos-iparchoun-chores-pou-akoma-prospathoun-oi-brics/>
- <http://www.eurocapital.gr/index.php/permalink/7354.html>
- Κινεζικό Υπουργείο Εξωτερικών (中华人民共和国外交部), www.fmprc.gov.cn
- Ελληνικό Υπουργείο Εξωτερικών, www.mfa.gr
- Πρεσβείας Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας στην Ελλάδα
(中华人民共和国驻希腊共和国大使馆), <http://gr.china-embassy.org>
- Ευρωπαϊκή Επιτροπή, <http://europa.eu.int>
- Παγκόσμιος Οργανισμός Εμπορίου, www.wto.org
- Κινεζικό Υπουργείο Εμπορίου (中华人民共和国商务部), www.mofcom.gov.cn
- EUROSTAT, europa.eu.int/comm/eurostat
- Εθνική Στατιστική Υπηρεσία της Ελλάδας, www.statistics.gr
- Κινεζική Στατιστική Υπηρεσία (中华人民共和国国家统计局)
- <http://www.stats.gov.cn/english/index.htm>
- Αμερικανική Στατιστική Υπηρεσία (American Statistical Association, ASA)
www.amstat.gov
- China Internet Information Centre (中国网) www.china.org.cn
- Ιστοσελίδα Λευκού Οίκου www.whitehouse.gov
- www.spss.gr

ΕΡΕΥΝΕΣ – ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΕΣ ΕΡΓΑΣΙΕΣ

Εύδοξος Γιαλοψός, Χαρίλαος Ν. Ψαραύτης, «Ανάλυση παραγόντων που επιδρούν στις θαλάσσιες μεταφορές εμπορευματοκιβωτίων».

ΑΝΤΑΛΗΞΗ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ

- Clarksons container throughput
- Drewry container outcome per year
- Port Economics
- Cosco Pacific Ltd
- Drewry World Container Ownership Ranking 2010 (Equity teu basis)
- European Sea Ports Organisation, ESPO
- Lloyd's List Annual Reports
- Personal calculations

ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΗ

❖ Τάσος Βαμβακίδης,
Διαυθυντής Εμπορικού Τμήματος ΣΕΠ ΑΕ, Commercial Manager PCT SA