

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

ΜΠΣ «ΝΑΥΤΙΛΙΑ»

*Η Οικονομική ανάπτυξη της Κίνας και η συνεισφορά της
στην ανάκαμψη της παγκόσμιας ναυτιλιακής αγοράς*

ΙΣΙΔΩΡΟΣ Χ. ΣΤΕΦΑΝΑΔΗΣ

ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ

ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΘΑΛΑΣΣΙΝΟΣ

Πειραιάς 2012

Περιεχόμενα

	Σελίδα
Περίληψη στην Ελληνική	4
Περίληψη στην Αγγλική	5
Εισαγωγή	6
Μεθοδολογία	10
Κεφ. 1: Παράγοντες που επηρεάζουν την Ανάπτυξη της Ναυτιλιακής Αγοράς	11
1.1 Η Ναυπηγική Βιομηχανία	11
1.2 Διάρθρωση της Παγκόσμιας Ναυπηγικής Βιομηχανίας	17
1.3 Το Ναυτιλιακό Εμπόριο (Freight Market)	20
Κεφ. 2: Δομές και Ανάπτυξη της Παγκόσμιας Ναυτιλιακής Αγοράς	30
2.1 Διαχρονική Εξέλιξη της Ναυπηγικής Βιομηχανίας	30
2.2 Τάσεις και Κατευθύνσεις στη Σύγχρονη Ναυτιλιακή Αγορά	31
2.3 Τιμές Ναυπήγησης Νέων Σκαφών	59
2.4 Τιμές μεταχειρισμένων σκαφών	60
Κεφ. 3: Δομές και Ανάπτυξη της Κινεζικής Οικονομίας	62
3.1 Η Κινεζική Οικονομία	62
3.2 Πρόσφατα Επιτεύγματα και Εξελίξεις της Κινεζικής Οικονομίας	66
Κεφ. 4: Η Κίνα στην Παγκόσμια Ναυτιλιακή Αγορά	71
4.1 Η Ναυπηγική Αγορά	71

4.2	Λιμάνια	81
4.3	Το Ναυτιλιακό Εμπόριο	85
4.4	Συγκριτικά Πλεονεκτήματα της Κίνας στην Παγκόσμια Ναυτιλιακή Αγορά	87
4.5	Μειονεκτήματα και Κίνδυνοι για την Κινεζική Ναυτιλία	89
4.6	Συνεισφορά της Κίνας στην Ανάπτυξη της Παγκόσμιας Ναυτιλιακής Αγοράς	93
Συμπεράσματα		99
Βιβλιογραφία		102

Περίληψη στην Ελληνική

Ο χώρος της ναυτιλίας χαρακτηρίζεται από υψηλό ανταγωνισμό και αποτελεί ένα τομέα ευαίσθητο σε πολλαπλού κινδύνους. Είναι κοινά αποδεκτό ότι οι ναυτιλιακές αγορές επηρεάζονται πάντα από τους συνολικούς επιχειρηματικούς κύκλους.

Η Κίνα τα τελευταία είκοσι έτη πραγματοποίησε μεγάλη πρόοδο και κατόρθωσε να γίνει παγκόσμιος ηγέτης στη ναυπηγική βιομηχανία και στις λοιπές ναυτιλιακές αγορές. Η Κίνα γίνεται σε ένα μεγάλο βαθμό ο ρυθμιστής της παγκόσμιας ναυτιλιακής βιομηχανίας επηρεάζοντας τόσο την προσφορά όσο και την ζήτηση των ναυτιλιακών αγορών. Νέα ναυπηγία ικανά να κατασκευάσουν πλοία ίδιας ποιότητας με αυτά της Κορέας και της Ιαπωνίας και στον ίδιο χρόνο, ζήτηση για μεταφορές πρώτων υλών με σκοπό να καλύψουν τις απαιτήσεις της αλματώδους ανάπτυξης της οικονομίας αλλά και να ενισχυθούν οι εξαγωγές της. Πάνω απ' όλα όμως η Κίνα είναι η μόνη οικονομία στο κόσμο με μεγάλη ρευστότητα αποτέλεσμα της συσσώρευσης του πλεονάσματος συναλλαγών με τον παγκόσμια αγορά την τελευταία δεκαετία. Αναμφισβήτητα η Κίνα πέρα από δυνατότητα έχει πραγματική δίψα για επενδύσεις και ασφαλή τοποθέτηση των κεφαλαίων της στο εξωτερικό.

Στόχος της παρούσας εργασίας είναι η παρουσίαση των δυνάμεων εκείνων που συνέβαλαν στην κινεζική επιτυχία διερευνώντας τα τυχόν συγκριτικά πλεονεκτήματα. Το μεγαλύτερο όμως πρόβλημα, στην επόμενη δεκαετία, δεν είναι η ανάπτυξη της οικονομίας της ίδιας της Κίνας, προκειμένου να βγει συμπερασματικά πόσα πλοία θα απασχολούνται, αλλά αν η Κίνα θα αυξήσει το εμπορικό στόλο, σε τέτοιο βαθμό που θα γίνει αυτάρκης στις μεταφορικές της ανάγκες. Από την άλλη μεριά ενδιαφέρον παρουσιάζει η μελέτη εκείνων των στοιχείων της οικονομίας που συνέβαλαν στην ανωτέρω πρόοδο. Για το σκοπό αυτό πραγματοποιείται η παρουσίαση πολλαπλών πρόσφατων στατιστικών στοιχείων με βάση τα οποία επιχειρείται να προσδιοριστούν οι τάσεις καθώς και η συν-ολοκλήρωση ανάμεσα στους οικονομικούς και ναυτιλιακούς επιχειρηματικούς κύκλους.

Περίληψη στην Αγγλική – Abstract

Seaborne trade is a field of high competition and a business area very vulnerable to various risks and maritime markets are always driven by the global business cycles. China made a lot of progress the last twenty years and managed to become a world leader in shipbuilding industry and maritime markets.

These days China is largely a regulator of global maritime industry by influencing both supply and demand of shipping markets. New shipyards capable of building ships the same quality as Korea and Japan and at the same time, demand for transport of raw materials in order to meet the demands of rapid growth of the economy and strengthen exports.

Above all, China is the only economy in the world with great fluidity result of accumulation of the surplus of trade with the world market for the last decade. Undoubtedly, China has potential beyond real thirst for investment and safe placement of funds abroad.

The scope of this essay is to discover the driving forces of the Chinese success searching for any competitive advantage. On the other hand, there is an interest for exploring the shipping strategy of China and the characteristics of the domestic economy which enhanced the aforementioned development. To this end, there is a multiple analysis or recent data which aim to identify trends and any co-integration between economic and maritime business cycles.

The biggest problem in the next decade, it is the economic development of China itself, to come out conclusively how many ships will be employed, but whether China will increase its merchant fleet, to such an extent that would become self-sufficient in transport need . On the other hand, interest is the study of those elements of the economy contributed to this progress. For this purpose place the presentation of multiple recent statistics on the basis of which attempts to identify trends and co-integration between financial and shipping business circles.

Εισαγωγή

Η Κινεζική οικονομία τα τελευταία χρόνια έχει συντελέσει τεράστια βήματα προόδου έτσι ώστε πολύ δίκαια να συγκαταλέγεται ανάμεσα στις ισχυρότερες οικονομικές δυνάμεις παγκοσμίως. Η παρουσία της Κίνας στις παγκόσμιες αγορές είναι εμφανής και δυναμική και επηρεάζει σε πολύ μεγάλο βαθμό τα τεκταινόμενα παγκοσμίως. Τα επιτεύγματα αυτά δεν είναι τυχαία. Από πολιτική σκοπιά στηρίχτηκε στον επιτυχημένο κεντρικό σχεδιασμό και στην στρατηγική σταδιακού ανοίγματος των αγορών και υιοθέτησης πολιτικών που συνάγουν με τις οικονομίες των ελεύθερων αγορών, «καπιταλιστικού» τύπου. Αναμφίβολα, κεντρικό ρόλο στην αναπτυξιακή πορεία της Κίνας έπαιξε και το γεγονός ότι ο κρατικός μηχανισμός και το σύνολο της χώρας λειτουργεί ως μια καλοκουρδισμένη επιχείρηση που επιδιώκει αιεφόρο ανάπτυξη και συνεχή επανεπένδυση των κερδών της.

Από οικονομική σκοπιά, η επιτυχία της Κίνας οφείλεται στην εκμετάλλευση των συγκριτικών της πλεονεκτημάτων όπως το άφθονο και φθηνό εργατικό δυναμικό, η υψηλή παραγωγικότητά του καθώς και οι ανεξάντλητες πηγές πρώτων υλών (με εξαίρεση το πετρέλαιο). Στο αποτέλεσμα αυτό συνετέλεσε και η ύπαρξη μιας παρθένας, απέραντης εγχώριας αγοράς με απεριόριστες δυνατότητες ανάπτυξης.

Ένας από τους κυριότερους τομείς παρουσίας και διεξόδου της Κίνας στις παγκόσμιες αγορές είναι ο ευρύτερος χώρος της ναυτιλίας σε όλες του τις διαστάσεις, περιλαμβανομένων της ναυπηγοεπισκευαστικής βιομηχανίας και των θαλασσιών μεταφορών. Η ανάλυση της παρουσίας της Κίνας στο χώρο της ναυτιλίας αποτελεί μια σύνθετη διαδικασία καθώς πέραν της διερεύνησης των αμιγώς οικονομικών παραμέτρων είναι απαραίτητη και η εξέταση παραγόντων γεωπολιτικού χαρακτήρα, που εξηγούν στρατηγικές επιλογές της κινεζικής ηγεσίας. Είναι γνωστό, ότι μετά το δεύτερο παγκόσμιο πόλεμο και την επικράτηση του Μάο, η κινεζική πολιτική αποσκοπούσε να καταστήσει την Κίνα ως ηγέτιδα δύναμη στη Νοτιοανατολική Ασία. Η παρουσία και μόνο κι άλλων ισχυρών κρατών όπως η Ιαπωνία, η Ν. Κορέα και η Ινδία καθιστούσε το επίτευγμα αυτό ως ιδιαίτερα δύσκολο και επικίνδυνο. Πολύ σύντομα, το επίκεντρο διαμάχης των ισχυρών αυτών δυνάμεων εστιάστηκε στο θαλάσσιο χώρο τόσο σε επίπεδο θαλασσιών διεκδικήσεων όσο και οικονομικής

επιρροής. Έτσι η Κίνα υιοθέτησε σχέδιο δημιουργίας ναυτικής δύναμης τόσο στην πολεμική ναυτιλία όσο και στην εμπορική.

Αρχικά κρίθηκε απαραίτητο να δημιουργηθεί ισχυρή ναυπηγική βιομηχανία τόσο για στρατιωτικούς σκοπούς όσο και για την επίτευξη αυτονομίας και αυτοδιαχείρισης. Στη συνέχεια και παράλληλα με την βιομηχανική έκρηξη της κινεζικής οικονομίας υιοθετήθηκε πολιτική ανάπτυξης και των θαλάσσιων μεταφορών και διαχείρισης λιμανιών προκειμένου να ελέγχεται στο μεγαλύτερο δυνατό βαθμό η παραγωγή και η διάθεση των κινεζικών προϊόντων σε παγκόσμιο επίπεδο. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αυτής της επιλογής ήταν η ανάπτυξη της κρατικής επιχείρησης COSCO με έντονη παρουσία και στην Ελλάδα.

Λαμβάνοντας υπόψη τις πραγματικές διαστάσεις της κινεζικής ναυτιλίας στον παγκόσμιο χώρο επιχειρείται μια σε βάθος ανάλυση της παρουσίας της Κίνας αλλά και των επιπτώσεών της τόσο σε κλαδικό επίπεδο όσο και στο σύνολο της παγκόσμιας οικονομίας. Στην παρούσα εργασία επιχειρείται αρχικά, μια σκιαγράφηση των παραγόντων που διαμορφώνουν τη ναυτιλιακή αγορά και στη συνέχεια καταγράφονται τα στοιχεία που απεικονίζουν την εξέλιξη της και την διάρθρωσή της. Κατόπιν της πρώτης αυτής παράθεσης ακολουθεί η παρουσίαση της Κινεζικής οικονομίας τόσο συνολικά όσο και στον χώρο της ναυτιλίας. Τέλος, η εργασία πραγματεύεται τις επιπτώσεις από τη δραστηριότητα της Κίνας στο χώρο της ναυτιλίας στην παγκόσμια οικονομία.

Αναλυτικά, η διάρθρωση της εργασίας ανά κεφάλαιο έχει ως εξής:

Κεφάλαιο 1: επιχειρείται μια συνολική προσέγγιση όλων των παραμέτρων που επηρεάζουν και διαμορφώνουν τις τάσεις σε όλους τους τομείς της ναυτιλίας περιλαμβανομένων της ναυπηγικής βιομηχανίας και του ναυτιλιακού εμπορίου. Η ανάλυση αυτή κρίνεται ως σκόπιμη προκειμένου να τεθούν τα κατάλληλα κριτήρια επεξήγησης του φαινομένου ανάπτυξης της κινεζικής ναυτιλίας και της επίδρασής της στην παγκόσμια οικονομία.

Κεφάλαιο 2: παρουσιάζονται τα πιο πρόσφατα, εν δυνάμει, στοιχεία που περιγράφουν την παγκόσμια ναυτιλιακή δραστηριότητα. Από τα στατιστικά δεδομένα προκύπτει

μια διαχρονική αύξηση σε όλες τις πτυχές της παγκόσμιας ναυτιλίας με ορατή την επίδραση της παγκόσμιας χρηματοοικονομικής κρίσης, οι επιπτώσεις της οποίας γίνονται εμφανείς το έτος 2009.

Κεφάλαιο 3: Οι οικονομικές δομές που καθιστούν τη βάση της παραγωγικής μηχανής της Κίνας καθώς και η χαρτογράφηση της αναπτυξιακής της πορείας αποτελούν το αντικείμενο του συγκεκριμένου κεφαλαίου. Από την παράθεση και ανάλυση των στατιστικών δεδομένων προκύπτει ότι η Κίνα αποτελεί μια συμπαγής οικονομία η οποία στοχεύει στην ισόρροπη ανάπτυξη όλων των επιμέρους τομέων της και ιδιαίτερα της ναυτιλίας.

Κεφάλαιο 4: Επιχειρείται απεικόνιση της παρουσίας της Κίνας στη σύγχρονη ναυτιλιακή αγορά. Ιδιαίτερη έμφαση δίνεται στον κλάδο της ναυπηγικής βιομηχανίας τόσο λόγω της ιδιαιτερότητας που έχει ως στρατηγικός τομέας στις αναπτυσσόμενες οικονομίες όσο κι από το γεγονός ότι η κινεζική ηγεσία έχει στηρίξει μέρος της παραγωγικής της, και κατά συνέπεια οικονομικής της, ανάπτυξης σε αυτήν. Στη συνέχεια εντοπίζονται εκείνοι οι τομείς της εμπορικής ναυτιλίας στους οποίους η Κίνα υπερέχει και καταγράφονται τα συγκριτικά της πλεονεκτήματα. Τέλος, η προσοχή της εργασίας εστιάζεται στην επίδραση της ναυτιλιακής παρουσίας και ανάπτυξης της Κίνας στην παγκόσμια ναυτιλιακή αγορά και οικονομία.

Σκοπός της εργασίας είναι αφού τεθούν οι κατάλληλες ερμηνευτικές βάσεις για την κατανόηση του τρόπου λειτουργίας και ανάπτυξης της ναυτιλίας να διερευνηθεί η διεθνής παρουσία της Κίνας. Η επιλογή της Κίνας για την ανάλυση περίπτωσης αποτελεί μια επιλογή που καλύπτει τα κριτήρια της έντονης, αυξητικής και διαρκούς παρουσίας. Η Κίνα δεν είναι μια χώρα που ακμάζει ναυτιλιακά σε ένα μόνο τομέα. Η Κίνα παρουσιάζει τάσεις μεγέθυνσης και πρωτοκαθεδρίας σχεδόν σε όλους τους τομείς: ναυπηγική βιομηχανία, ναυτιλιακό εμπόριο, ανάπτυξη λιμανιών και διεθνή παρουσία και επέκταση. Κατά συνέπεια, η Κίνα είναι ένα παράδειγμα με βάση το οποίο μπορούμε να κατανοήσουμε καλύτερα τους μηχανισμούς ανάπτυξης της ναυτιλιακής αγοράς.

Επιδιωκόμενο αποτέλεσμα της εργασίας είναι να καταστεί σαφές ότι η ναυτιλία δεν αποτελεί μια αυτοτελή οικονομική συνιστώσα που απλά συμβάλει στην οικονομική

δραστηριότητα μιας χώρας όπως κάλλιστα έχει διαμορφωθεί αυτή η άποψη για την Ελλάδα. Όσον αφορά την Κίνα όλα συγκλίνουν στο ότι η επιτυχία και η γιγάντωση στο χώρο της ναυτιλίας δεν είναι τυχαίο γεγονός αλλά αποτέλεσμα συγκεκριμένης στρατηγικής επικουρούμενη από την παράλληλη βιομηχανική ανάπτυξη της χώρας. Για το σκοπό αυτό η ανάλυση επεκτείνεται πέραν της αναμενόμενης επισκόπησης της ναυτιλίας, σε στοιχεία και δεδομένα που αφορούν τη δραστηριότητα του συνόλου της οικονομίας καθώς και τις δομές και θεσμούς που έχουν διαμορφωθεί στη χώρα και προσδιορίζουν τις διεθνείς της εμπορικές σχέσεις. Αναμένεται να καταστεί σαφές ότι η ναυτιλιακή αγορά έχει μεγάλη και σημαντική βαρύτητα σε μια οικονομία αλλά και ότι είναι ιδιαίτερα ευάλωτη στη διεθνή συγκυρία όπως αποτυπώνεται από τη διαμόρφωση και την εξέλιξη των επιχειρηματικών και κατ' επέκταση ναυτιλιακών κύκλων.

Ευχαριστίες

Ευχαριστώ θερμά τον επιβλέποντα καθηγητή μου **κ. Ελευθέριο Θαλασσινό** για την αμέριστη συνεχή και καθοριστική βοήθειά που μου παρείχε σε όλες τις φάσεις της εργασίας.

Επίσης ευχαριστώ τους επιβλέποντες καθηγητή κ.. **Θεόδωρο Πελαγίδη**, και αναπληρωτή καθηγητή κ. **Σωτήρη Θεοδωρόπουλο** για την βοήθεια που μου παρείχαν για την περάτωση εργασίας.

Τέλος ευχαριστώ από καρδιάς τους γονείς μου για την διαχρονική τους αγάπη και συμπαράσταση σε όλα τα βήματα μου στον κοινωνικό και ακαδημαϊκό χώρο.

Μεθοδολογία

Για την επίτευξη των ανωτέρω στόχων της εργασίας είναι πολύ σημαντικό να προηγηθεί η κατά το δυνατόν πληρέστερη θεωρητική απεικόνιση των παραγόντων που επηρεάζουν και διαμορφώνουν τη δραστηριότητα στο χώρο της ναυτιλίας σε όλες της τις πτυχές. Το θεωρητικό οικοδόμημα στηρίζεται και αναπλάθει τις κατευθύνσεις της οικονομικής προσέγγισης υιοθετώντας τεχνικές ανάλυσης και επιστημονικής σκέψης. Η θεωρητική προσέγγιση ακολουθεί το επαγωγικό σχήμα μελέτης με κατεύθυνση από το γενικότερο πλαίσιο της συνολικής οικονομίας στο ειδικότερο, εκείνο της ναυτιλίας. Στην ίδια λογική κινείται και το εμπειρικό κομμάτι της εργασίας, εφόσον η ανάλυση των στοιχείων της παγκόσμιας αγοράς προηγείται από εκείνη της Κίνας.

Στη στατιστική ανάλυση, δόθηκε μεγάλη σημασία στη συγκέντρωση όσο το δυνατόν πιο πρόσφατων στατιστικών στοιχείων από κατά τεκμήριο αντικειμενικές πηγές. Στη λογική αυτή επιλέχθηκαν κυρίως στοιχεία από την τελευταία Έκθεση της UNCTAD¹, πηγή που καλύπτει και τα δύο ως άνω κριτήρια. Πέραν των αμιγώς στατιστικών στοιχείων, η μελέτη είναι εμπλουτισμένη από συμπεράσματα και προτάσεις αντικειμενικών μελετών και οργανισμών όπως ο ΟΟΣΑ² και ο ΠΟΕ³. Στο αποτέλεσμα αυτό συμβάλουν και ποικίλα επιστημονικά άρθρα, μονογραφίες και λοιπές εκθέσεις, έτσι ώστε να αποκρυσταλλωθούν όλες οι πτυχές της παρουσίας της Κίνας στην παγκόσμια ναυτιλιακή αγορά και τις επιδράσεις που έχει.

¹ UNCTAD: United Nations' Conference on Trade and Development

² ΟΟΣΑ (OECD): Οργανισμός για την Οικονομική Συνεργασία και την Ανάπτυξη (Organization for Economic Cooperation and Development)

³ ΠΟΕ (WTO): Παγκόσμιος Οργανισμός Εμπορίου (World Trade Organization)

Κεφάλαιο 1:

Παράγοντες που επηρεάζουν την Ανάπτυξη της Ναυτιλιακής Αγοράς

Η παγκόσμια ναυτιλία αποτελεί το κυριότερο χαρακτηριστικό παράδειγμα μιας παγκοσμιοποιημένης αγοράς, ανοιχτή σε αλληλεπιδράσεις και ποικίλες ανακατατάξεις. Η δυναμική της αγοράς είναι τέτοια έτσι ώστε να εμφανίζονται συνεχώς καινούργιες ευκαιρίες αλλά και απρόβλεπτοι κίνδυνοι. Οι παράγοντες που επηρεάζουν την ανάπτυξη της ναυτιλιακής αγοράς, αν και μπορούν να εντοπιστούν, εν τούτοις, είναι πολύ δύσκολο να εκτιμηθούν και κυρίως να προβλεφθούν τη σωστή χρονική στιγμή. Ο κυριότερος λόγος για τη συγκεκριμένη δυσκολία είναι η αλληλεπίδραση όλων των επιδραστικών παραγόντων καθώς και η ελλιπή πληροφόρηση. Λαμβάνοντας υπόψη τις ως άνω ιδιαιτερότητες της ναυτιλιακής αγοράς, ακολουθεί στη συνέχεια αναλυτική καταγραφή των παραγόντων που επηρεάζουν τη διαμόρφωση και ανάπτυξή της.

Η ανάλυση χωρίζεται σε 2 μέρη. Το πρώτο μέρος αφορά τους παράγοντες που επηρεάζουν τη ναυπηγική βιομηχανία και το δεύτερο μέρος, εκείνους που επιδρούν στο ναυτιλιακό εμπόριο.

1.1 Η Ναυπηγική Βιομηχανία⁴

Η ναυπηγική αγορά (shipbuilding market) συνιστά έναν κλάδο με ιδιαίτερα χαρακτηριστικά γνωρίσματα που διαδραματίζει σημαντικό ρόλο στην παγκόσμια οικονομία. Με τον όρο ναυπηγική αγορά, ουσιαστικά, γίνεται αναφορά και στις τρεις διαστάσεις της:

- Ναυπήγηση νέων σκαφών
- Επισκευαστική ναυπηγία
- Scrap – αποσυναρμολόγηση παλαιών σκαφών

⁴ Η ανάλυση που ακολουθεί στηρίζεται στο βιβλίο του M. Stopford (2009), “Maritime Economics”, 3d Edition, Routledge

Από τις τρεις ως άνω διαστάσεις της ναυπηγικής αγοράς, ως η πιο σημαντική κρίνεται η ναυπήγηση νέων σκαφών καθώς καταλαμβάνει το μεγαλύτερο τζίρο και βρίσκεται στην αιχμή του ανταγωνισμού.

Εν γένει, οι κυριότεροι παράγοντες που επηρεάζουν τη ναυπηγική αγορά μπορούν να συνοψιστούν στους ακόλουθους:

1.1.1 Ζήτηση Ναυπήγησης Νέων Σκαφών

Η ζήτηση για κατασκευή νέων σκαφών είναι άμεσα συνδεδεμένη με την παγκόσμια ζήτηση ναυτιλιακού εμπορίου. Συγκεκριμένα, όταν η ναυτιλιακή αγορά (ζήτηση) βρίσκεται σε άνοδο τότε η επάρκεια των υπάρχοντων σκαφών υστερεί με αποτέλεσμα οι ναύλοι να ανεβαίνουν και να αυξάνεται η ζήτηση στη ναυπηγική βιομηχανία.

Ωστόσο, η κατασκευή νέων σκαφών αποτελεί μια διαδικασία με ιδιαίτερα υψηλό κόστος και το κυριότερο απαιτεί σημαντικό χρονικό διάστημα για την ολοκλήρωσή της. Για το λόγο αυτό, η μελέτη και διερεύνηση των οικονομικών κύκλων (business cycles) που διέπουν τη ναυτιλιακή αγορά συνιστά μια δραστηριότητα υψίστης σημασίας για την αποφυγή του φαινομένου της ολοκλήρωσης της παραγγελίας σκαφών όταν η αγορά βρίσκεται σε πτώση.

Η χρονική συμφωνία λοιπόν, ανάμεσα στην προσφορά και ζήτηση νέων σκαφών αποτελεί το A και το Ω της ναυπηγικής αγοράς. Για την επίτευξη μιας τέτοιας ισορροπίας, λόγω των ιδιαίτερων χαρακτηριστικών της ναυπηγικής αγοράς, είναι σημαντική υπηρεσία η διενέργεια προβλέψεων και εκτιμήσεων. Από τις εκτιμήσεις αυτές καθώς και από τις μελλοντικές διακυμάνσεις της ναυτιλιακής αγοράς κρίνεται η κερδοφορία στην παγκόσμια ναυτιλία και το μέλλον τόσο των ναυτιλιακών εταιρειών όσο και των ναυπηγικών εγκαταστάσεων.

1.1.2 Πολιτική Επιλογή

Είναι γενικώς αποδεκτό, ότι στις χώρες που προωθήθηκε η ανάπτυξη της ναυπηγικής βιομηχανίας είναι γιατί κρίθηκε ότι λειτουργεί ως καταλύτης για την εγχώρια βιομηχανία. Παραδείγματα τέτοιων χωρών ήταν η Νότιος Κορέα και η Βραζιλία τη δεκαετία του 70 και πιο πρόσφατο, η περίπτωση της Κίνας που εξετάζεται διεξοδικά στην παρούσα εργασία.

Οι λόγοι για τους οποίους μια χώρα επιλέγει την ανάπτυξη της ναυπηγικής βιομηχανίας ως κλάδος στρατηγικής σημασίας, είναι οι εξής:

- Η ναυπηγική βιομηχανία είναι κλάδος έντασης εργασίας και απορροφά σημαντικό αριθμό εργαζομένων. Κατά συνέπεια, αποτελεί μια πλούσια πηγή προσφορά απασχόλησης.
- Η εφαρμοσμένη τεχνολογία είναι διαθέσιμη ή προσπελάσιμη στο σύγχρονο παγκοσμιοποιημένο επιχειρηματικό περιβάλλον. Παράλληλα είναι σχετικά εύκολη η εκμάθηση των σχετικών δεξιοτήτων και η εφαρμογή της χρησιμοποιούμενης τεχνολογίας.
- Η ναυπηγική βιομηχανία αυξάνει σημαντικά τη ζήτηση για μέταλλο και λοιπές πρώτες ύλες και ως εκ τούτου, δύναται να συμβάλει αποφασιστικά στην ανάπτυξη συναφών κλάδων και βιομηχανικών δραστηριοτήτων.
- Οι ναυπηγικές βιομηχανίες απαιτούν μεγάλες επενδύσεις και τεράστιες εγκαταστάσεις, έτσι ώστε να προωθούν την ανάπτυξη κι άλλων κλάδων της οικονομίας όχι άμεσα συνδεδεμένων με τη ναυπήγηση σκαφών.

1.1.3 Κρατική Παρέμβαση

Λόγω της χρονικής ασυμφωνίας ανάμεσα στη ζήτηση και προσφορά νέων σκαφών αλλά και του σημαντικού κόστους (κυρίως παγίων και επένδυσης) της δημιουργίας και συντήρησης ναυπηγικών εγκαταστάσεων, η κρατική παρέμβαση αποτελεί ένα συχνό φαινόμενο με σημαντική επίδραση στη ναυπηγική αγορά. Αιτία του φαινομένου αυτού είναι το γεγονός ότι οι ναυπηγικές εγκαταστάσεις κατέχουν σημαντικό μερίδιο σε τοπικές και εθνικές οικονομίες αλλά και αναπτύσσουν υψηλές και διαρκείς, οριζόντιες και κάθετες διασυνδέσεις με λοιπούς κλάδους και

βιομηχανίες. Κατά συνέπεια τόσο σε παραγωγική αξία αλλά και ως παράγοντας απασχόλησης, η ναυπηγική βιομηχανία προσελκύει το κρατικό ενδιαφέρον.

Η μορφή της κρατικής παρέμβασης γίνεται τόσο με τη μορφή κρατικών επιδοτήσεων όσο και παραγγελιών (συνήθως πολεμικού υλικού) όταν η παγκόσμια αγορά βρίσκεται σε ύφεση και οι παραγγελίες νέων σκαφών είναι περιορισμένες. Όσον αφορά το πρώτο κομμάτι της κρατικής παρέμβασης, εκείνο της επιδότησης ή της οικονομικής βοήθειας, συσχέτιση πρέπει να γίνεται και με το ευρύτερο κανονιστικό πλαίσιο, ειδικά εκείνο που αφορά θέματα ανταγωνισμού (δίκαιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης, συμφωνίες Παγκόσμιου Οργανισμού Εμπορίου κλπ.) καθώς μπορεί να αποτελέσει σημαντικό εμπόδιο στην επιτέλεση μιας τέτοιας δράσης.

1.1.4 Τεχνολογική Αλλαγή

Η τεχνολογική αλλαγή αποτελεί κι αυτή ένα σημαντικό παράγοντα που αλλάζει τα δεδομένα στη ναυπηγική αγορά καθώς μεταβάλλει τον χάρτη των ευκαιριών και των κινδύνων. Στην παγκόσμια ιστορία της ναυτιλίας δεν είναι λίγα τα παραδείγματα των ανατροπών που δρομολογήθηκαν από τεχνολογικές αλλαγές. Για παράδειγμα, αναφορά γίνεται στην εμφάνιση των ατμόπλοιων που αντικατέστησαν σταδιακά τα ιστιοφόρα και πιο πρόσφατα, στη δεκαετία του 60, η εμφάνιση των πλοίων container.

Επίσης, και μικρότερης δυναμικής τεχνολογικές αλλαγές δύνανται να προκαλέσουν αναδιοργάνωση της ναυτιλιακής αγοράς. Τέτοιες, μικρότερης εμβέλειας τεχνολογικές αλλαγές αφορούν τα συστήματα ασφαλείας, την εμφάνιση νέων και ανθεκτικότερων υλικών, η εφαρμογή τεχνολογιών εξοικονόμησης κόστους και προστασίας του περιβάλλοντος.

Σε κάθε περίπτωση, η τεχνολογική αλλαγή μέσω της συνιστώσας της εξοικονόμησης κόστους και της αποτελεσματικότερης διαχείρισης του παγκόσμιου εμπορίου αποτελεί ένα σημαντικό συγκριτικό πλεονέκτημα και σημαντικό εργαλείο για την επίτευξη σημαντικής ανταγωνιστικής θέσης στην παγκόσμια ναυτιλιακή αγορά.

1.1.5 Κανονιστικό Πλαίσιο

Ως κανονιστικό πλαίσιο, γίνεται αναφορά στους κανόνες δικαίου (εθνικούς και διεθνείς συνθήκες) και λοιπούς κανονισμούς που αποτελούν προδιαγραφές για την

κατασκευή σκαφών αλλά και απαιτήσεις για θέματα ασφάλειας αλλά και προστασίας του περιβάλλοντος. Παράδειγμα αποτελεί η απαίτηση για την αντικατάσταση των πετρελαιοφόρων τάνκερ μονού τοιχώματος από τάνκερ διπλού.

Εν γένει, το κανονιστικό πλαίσιο αποτελεί παράγοντα (πολλές φορές απρόβλεπτο) που προκαλεί σημαντικά κόστη στο ναυτιλιακό εμπόριο (κυρίως μέσω ναυτιλιακών περιορισμών και της επιβολής προστίμων στις εταιρείες που δεν συμμορφώνονται εγκαίρως και αποτελεσματικά). Για το λόγο αυτό, η επιβολή κανονισμών, και περιορισμών σε τεχνολογικό επίπεδο έχουν συχνά αποτελέσει αντικείμενο συνεννόησης αλλά και διαξιφισμών στις διεθνείς σχέσεις κρατών με σημαντικό μερίδιο την παγκόσμια ναυτιλία. Αναμφίβολα λοιπόν, η όποια αλλαγή κανονισμών επιδρά σημαντικά στη ναυπηγική αγορά.

1.1.6 Εταιρικό καθεστώς και Εταιρική Διάρθρωση

Το είδος της εταιρικής δομής και το αντίστοιχο μέγεθος / εταιρικό σχήμα, αποτέλεσαν αντικείμενο μεταλλαγών σε όλη τη σύγχρονη ιστορία της ναυπηγίας. Όσο αυξανόταν το μέγεθος και οι τεχνολογικές απαιτήσεις για την οικοδόμηση των σκαφών τόσο μεγάλωναν οι απαιτήσεις σε κεφάλαιο και πάγιες εγκαταστάσεις. Έτσι από απλές, οικογενειακού τύπου εταιρείες, τα ναυπηγία είναι πλέον πολύ μεγάλες επιχειρήσεις που αντλούν κεφάλαια από κεφαλαιαγορές και διαθέτουν πολύπλοκα εταιρικά σχήματα. Ένας επιπλέον παράγοντας που συνετέλεσε στην ως άνω εξέλιξη ήταν το ότι η ναυπηγική βιομηχανία είναι ένας κλάδος με αύξουσες οικονομίες κλίμακας. Επομένως, στη ναυπηγική βιομηχανία το μέγεθος μετράει καθώς προσφέρει το πλεονέκτημα της εξοικονόμησης κόστους αλλά και της ανάληψης μαζικών παραγγελιών. Επισημαίνεται, ότι ο παράγων χρόνος, ως προς την παράδοση των σκαφών, αποτελεί ένα ιδιαίτερα κρίσιμο στοιχείο για την ανάθεση παραγγελιών ακόμα και με υψηλότερο κόστος. Σε κάθε περίπτωση, οι μεγάλες βιομηχανίες αποτελούν το χαρακτηριστικότερο παράδειγμα επιτυχημένου εταιρικού τύπου στην ναυπηγική βιομηχανία. Ενδιαφέρον παράδειγμα εταιρικής ανάπτυξης αποτελεί η Ιαπωνία, μια χώρα όπου είναι σύνηθες το φαινόμενο της συνέργειας ανάμεσα σε διαφορετικές επιχειρήσεις (conglomeration). Η συνέργεια αυτή μπορεί να αφορά ναυπηγία, ναυτιλιακές εταιρείες και χρηματοπιστωτικά ιδρύματα. Ως αποτέλεσμα, στην Ιαπωνία έχουν επιτευχθεί σειρά από κάθετες και οριζόντιες διασυνδέσεις, οι

οποίες οδήγησαν στην ανάπτυξη γιγαντιαίων επιχειρήσεων. Αντίθετα στην Κορέα, η εταιρική ανάπτυξη προήλθε μέσα από συνεχείς και διαρκείς επενδύσεις σε εγκαταστάσεις και πάγια. Σκοπός της επιχειρηματικής στρατηγικής από το 1970 και έπειτα (περίπτωση Hyundai) ήταν η αύξηση του βεληνεκούς στο μέγεθος των κατασκευαζόμενων σκαφών, γεγονός που επιτεύχθηκε μέσα από επίτευξη τεχνικών και τεχνολογικών οικονομιών κλίμακας και επέκταση των ναυπηγικών εγκαταστάσεων.

1.1.7 Συναλλαγματική Ισοτιμία

Παραδοσιακά, οι τιμές κατασκευής νέων πλοίων συμφωνούνται σε \$ ΗΠΑ, ενώ οι πρώτες ύλες αποτιμούνται σε τοπικό νόμισμα. Παράλληλα, υπάρχει χρονική διάσταση ανάμεσα στις δαπάνες και πληρωμές των ναυπηγείων. Κατά συνέπεια, η συναλλαγματική ισοτιμία και ιδιαίτερα η μεταβολή της ανάμεσα στην ημερομηνία κλεισίματος ενός συμβολαίου κατασκευής ενός σκάφους και στην ημερομηνία τελικής αποπληρωμή παίζει σημαντικό ρόλο στην διαμόρφωση των τελικών κερδών. Πολλές φορές, κάποιες ναυπηγικές εγκαταστάσεις επιλέγουν να προσφέρουν χαμηλή τιμή κατασκευής σε \$ ΗΠΑ προκειμένου να κερδίσουν ένα συμβόλαιο, εκτιμώντας σε μελλοντική υποτίμηση του εγχώριου νομίσματος (δαπάνες κατασκευής) έναντι του \$ ΗΠΑ (πληρωμή) έτσι ώστε να διαμορφώσουν πρόσθετα κέρδη. Ωστόσο, η συναλλαγματική ισοτιμία πέρα από τις ευκαιρίες για κέρδη που προσφέρει είναι και πηγή κινδύνου. Π.χ., σε περίπτωση ανατίμησης του εγχώριου νομίσματος έναντι του \$ ΗΠΑ, τα ναυπηγεία είναι αντιμέτωπα με ζημίες. Για την διαχείριση του συναλλαγματικού κινδύνου υπάρχουν διαθέσιμα προς χρήση μιας σειράς από προθεσμιακά συμβόλαια (swaps, futures, options) τα οποία επιτρέπουν στις ναυπηγικές εταιρείες να διασφαλίσουν τα κέρδη τους από ανεπιθύμητες μεταβολές της συναλλαγματικής ισοτιμίας. Με την ίδια λογικά, ανάλογη σημασία έχουν και άλλοι οικονομικοί δείκτες, όπως εγχώρια και ξένα επιτόκια, τιμές πρώτων υλών, πληθωρισμός κλπ.

1.1.8 Ο Παράγοντας Περιβάλλον

Οι ναυπηγικές εγκαταστάσεις εντάσσονται στην κατηγορία των βιομηχανιών που μολύνουν περισσότερο το περιβάλλον. Σε κάποιες χώρες περισσότερο και σε άλλες

λιγότερο υπάρχει θεσμικό πλαίσιο προστασίας του περιβάλλοντος, το οποίο πρακτικά μεταφράζεται σε πρόστιμα, περιορισμούς και άρσεις αδειών για εκείνες τις επιχειρήσεις που δεν συμμορφώνονται με τους περιβαλλοντικούς κανονισμούς και προδιαγραφές. Από την άλλη μεριά, μια τέτοια συμμόρφωση συνεπάγεται σημαντική αύξηση στο παραγωγικό κόστος. Για το λόγο αυτό πολλές ναυπηγικές εγκαταστάσεις έχουν μεταφερθεί σε αναπτυσσόμενα κράτη, όπου το θεσμικό πλαίσιο προστασίας του περιβάλλοντος είναι πιο χαλαρό.

1.2 Διάρθρωση της Παγκόσμιας Ναυπηγικής Βιομηχανίας

Όπως έχει ήδη επισημανθεί η ναυπηγική βιομηχανία διέπεται από επιχειρηματικούς κύκλους με συστηματικές ανόδους και πτώσεις στις παραγγελίες. Αυτή η τάση διαπιστώνεται κι από τα στοιχεία του πίνακα 1.1 και του αντίστοιχου διαγράμματος 1.1. Ο τελευταίος εμφανιζόμενος κύκλος καλύπτει την τετραετία 2005 – 2009. Ωστόσο εξετάζοντας τις περατωθείσες παραγγελίες / παραδόσεις διαπιστώνεται μια διαρκής, ελαφρά αυξητική τάση. Αυτό οφείλεται στο ότι οι παραδόσεις υπολείπονται σημαντικά των αντίστοιχων παραγγελιών το 2004 (παραδόσεις 34.970.000 GT έναντι παραγγελιών 77.200.000 GT, παγκοσμίως) ενώ το 2009 ξεπερνούν σημαντικά τις αντίστοιχες παραγγελίες (παραδόσεις 96.012.000 GT έναντι παραγγελιών 77.806.000 GT παγκοσμίως) Αυτός είναι και ο λόγος που στο διάγραμμα 1.1 οι παραδόσεις παρουσιάζουν μια σταθερότητα στην ανάπτυξη τους, πράγμα που σημαίνει ότι οι υψηλές παραγγελίες των προηγούμενων ετών υλοποιούνται τα μετέπειτα έτη.

Πίνακας 1
Παραγγελίες Νέων Σκαφών Παγκοσμίως

Χώρα	2004			2005			2006			2007			2008			2009			2010		
	No.	000GT	Μερίδιο %	No.	000GT	Μερίδιο %	No.	000GT	Μερίδιο %	No.	000GT	Μερίδιο %	No.	000GT	Μερίδιο %	No.	000GT	Μερίδιο %	No.	000GT	Μερίδιο %
Ιαπωνία	680	28.860	37,4	536	16.502	27,5	653	22.557	22,6	616	20.413	12	531	14.733	16,7	300	8.509	25,3	385	10.594	13,6
Ν. Κορέα	513	24.976	32,4	450	21.609	36	699	38.109	38,3	1201	67.893	40	555	34.643	39,4	150	8.522	25,4	467	27.712	35,6
Κίνα	480	10.974	14,2	517	10.621	17,7	1106	27.352	27,5	1970	61.342	36,2	1067	29.112	33,1	487	14.947	44,5	926	33.460	43
Ευρώπη (σύνολο)	315	4.606	6	431	5.868	9,8	421	3.757	3,8	298	3.863	9,5	151	2.050	2,3	65	521	1,6	87	1.575	2
Παγκόσμιο Σύνολο	2704	77200	100	2696	60.000	100	3828	99.600	100	5404	169.600	100	3260	88.000	100	1408	33.600	100	2526	77.806	100

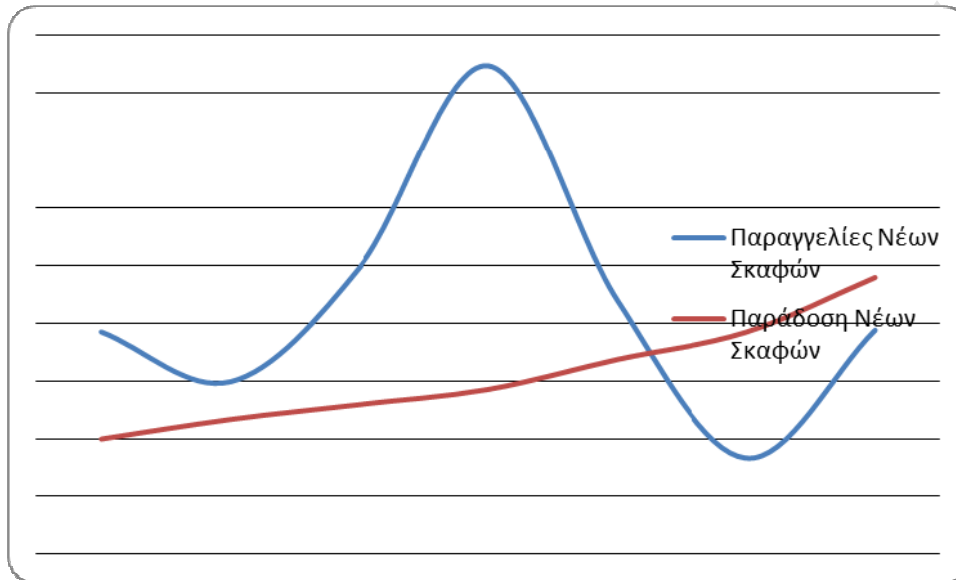
Πηγή: HIS (Former Lloyd's Register) "World Shipbuilding Statistics"

Πίνακας 2
Παράδοση Νέων Σκαφών Παγκοσμίως

Χώρα	2004			2005			2006			2007			2008			2009			2010		
	No.	000GT	Μερίδιο %	No.	000GT	Μερίδιο %	No.	000GT	Μερίδιο %	No.	000GT	Μερίδιο %	No.	000GT	Μερίδιο %	No.	000GT	Μερίδιο %	No.	000GT	Μερίδιο %
Ιαπωνία	430	14.515	36,1	469	16.434	35	537	18.176	34,9	543	17.525	30,6	562	18.656	27,6	576	18.972	24,6	577	20.171	21
Ν. Κορέα	282	14.768	36,8	326	17.689	37,7	377	18.717	35,9	430	20.593	35,9	520	26.379	39	524	28.849	37,4	524	31.546	32,9
Κίνα	216	4.679	11,6	420	6.466	13,8	493	7.665	14,7	661	10.553	18,4	861	13.956	20,6	1086	21.969	28,5	1402	36.239	37,7
Ευρώπη (σύνολο)	272	2.712	6,8	273	2.440	5,2	256	3.112	6	269	3.956	6,9	248	3.616	5,3	212	2.680	3,5	193	2.728	2,8
Παγκόσμιο Σύνολο	1729	34.970	100	2129	46.970	100	2447	52.118	100	2782	57.320	100	3242	67.690	100	3554	77.073	100	3706	96.012	100

Πηγή: HIS (Former Lloyd's Register) "World Shipbuilding Statistics"

Διάγραμμα 1
Παραγγελίες και Παράδοση Νέων Σκαφών,
σε χιλιάδες GT



Πηγή: HIS (Former Lloyd's Register) "World Shipbuilding Statistics"

Αναλύοντας πιο συστηματικά τα στοιχεία του πίνακα 1.1 διαπιστώνονται τα εξής:

- Οι τρεις χώρες της Νοτιοανατολικής Ασίας, Ιαπωνία, Ν. Κορέα και Κίνα κατέχουν ένα σημαντικό υψηλό μερίδιο στην παγκόσμια ναυπηγική βιομηχανία, το οποίο αυξάνεται διαχρονικά.
- Συγκρίνοντας τον αριθμό των σκαφών με τις μονάδες σε χιλιάδες GT (μέσο όρο ανά σκάφος), διαπιστώνεται ότι η Ιαπωνία και η Ν. Κορέα, σχετικά παράγουν μεγάλου μεγέθους σκάφη.
- Ωστόσο, τα τελευταία έτη διαπιστώνεται η στροφή της Κίνας σε μεγάλο μέγεθος σκάφη καθώς αυξάνεται θεαματικά το τονάζ των παραγόμενων σκαφών καθώς και ο αντίστοιχος αριθμός παραδιδόμενων σκαφών.
- Η Κίνα παρουσιάζει ραγδαία αύξηση του μεριδίου της σε μια αυξανόμενη αγορά, που κυμαίνεται από 11,6% το 2004 σε 37,7% το 2010. Αντίστοιχα, η παγκόσμια παραγωγή σε παραδόσεις κυμαίνεται από 40.170 (σε χιλιάδες GT) το 2004 σε 96.012 το 2010, δηλαδή, αύξηση την εξαιτία της τάξης του 139%!

1.3 Το Ναυτιλιακό Εμπόριο (Freight Market)

1.3.1 Χαρακτηριστικά της αγοράς ναυτιλιακού εμπορίου

Το ναυτιλιακό εμπόριο είναι μια τεράστια, διεθνής αγορά, ανοικτή στην αλληλεπίδραση ποικίλων παραγόντων αλλά και αντικείμενο έντονου ανταγωνισμού. Ένα σημαντικό χαρακτηριστικό της αγοράς είναι ότι τα πάγια περιουσιακά στοιχεία είναι στην ουσία κινητά, γεγονός που συνεπάγεται σωρεία κινδύνων και μεγάλη μεταβλητότητα.

Σύμφωνα με τον Stopford (2009), το ναυτιλιακό εμπόριο καθοδηγείται από τη ροή των μετρητών (cash flow) και προς τις δύο κατευθύνσεις, δηλαδή, προς τα μέσα και προς τα έξω από τη ναυτιλιακή αγορά. Αυτές οι συνεχείς και αέναες εισροές και εκροές κεφαλαίων είναι η κύρια αιτία δημιουργίας του φαινομένου της κυκλικότητας, δηλαδή των συνεχών τάσεων ανόδου και καθόδου της ναυτιλιακής αγοράς κατά τακτά χρονικά διαστήματα. Η κυκλικότητα αυτή, έχει ως αποτέλεσμα την επικράτηση μόνο των ισχυρών και την απομάκρυνση από τον κλάδο όλων των αδύναμων επιχειρήσεων. Παράλληλα, η αγορά χαρακτηρίζεται από έντονη κινητικότητα καθώς η είσοδος για εισαγωγή νέων οικονομικών μονάδων παραμένει διαρκώς ανοικτή.

Λαμβάνοντας υπόψη τα ως άνω μέσα από το πρίσμα της διεθνικότητας της αγοράς του ναυτιλιακού εμπορίου, γίνεται εύλογα κατανοητό το συμπέρασμα που καταλήγει ο Stopford, ότι πρόκειται για μια αγορά υψηλού ανταγωνισμού και σύμφωνα με τα πρότυπα των οικονομολόγων μπορεί να οριστεί ως «τελείως ανταγωνιστική». Ωστόσο, για να χαρακτηριστεί μια αγορά ως τέλειος ανταγωνισμός, απαραίτητο στοιχείο της πρέπει να είναι η ομοιογένεια, το οποίο κάτι τέτοιο δεν τείνει να ισχύει στη ναυτιλιακή αγορά. Αυτό συμβαίνει διότι τα χαρακτηριστικά της αγοράς μεταβάλλονται συνεχώς, τόσο όσον αφορά τον τύπο των εμπορευμάτων – cargo όσο και τα χαρακτηριστικά των σκαφών. Μάλιστα, αναπτύσσονται συνεχώς διάφοροι τύποι σκαφών, ανταγωνιστικοί μεταξύ τους, για τη μεταφορά του ίδιου τύπου φορτίου.

1.3.2 Μορφές της αγοράς Ναυτιλιακού Εμπορίου

Σκοπός όλων των εμπλεκομένων επιχειρήσεων και επενδυτών στο ναυτιλιακό εμπόριο είναι η δημιουργία εσόδων από τις ναυλώσεις των σκαφών ιδιοκτησίας τους. Ανάλογα με τον τύπο των ναυλώσεων διακρίνεται και η αγορά, Έτσι, διαμορφώνονται τρεις υπό – κατηγορίες στο ναυτιλιακό εμπόριο:

1. **Αγορά ανά ταξίδι – Voyage Market:** όπου οι ναυλώσεις αφορούν μεταφορές για ένα μόνο ταξίδι.
2. **Αγορά χρονοναύλωσης – Time-Charter Market:** όπου οι ναυλώσεις αφορούν τη μίσθωση σκαφών για ένα συγκεκριμένο χρονικό διάστημα.
3. **Αγορά παραγώγων φορτίων – The Freight-Derivatives Market:** όπου καθορίζονται προθεσμιακά συμβόλαια τα οποία τιμολογούνται με βάση κάποιον δείκτη τιμών.

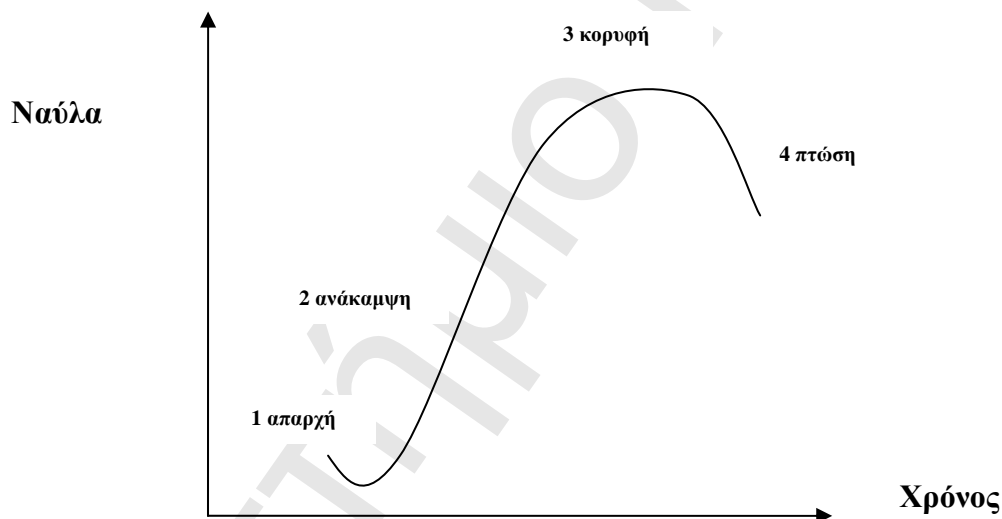
Ανάλογα με τις ως άνω κατηγορίες ναυτιλιακού εμπορίου διαμορφώνονται και τα συμβόλαια ανάμεσα στους πλοιοκτήτες και τους ιδιοκτήτες των εμπορευμάτων και προσδιορίζεται η εκάστοτε **μορφή** τιμολόγησης. Συγκεκριμένα, υπάρχουν οι ακόλουθες μορφές συμβολαίων:

- **Ναύλωση ταξιδιού (voyage charter):** Ο πλοιοκτήτης μεταφέρει τα εμπορεύματα, τιμολογώντας μια σταθερή τιμή ανά τόνο.
- **Συμβόλαιο φορτίου (contract of affreightment):** Μεταφορά από μια σειρά από φορτία, τιμολογώντας μια σταθερή τιμή ανά τόνο.
- **Χρονοναύλωση (time charter):** Ο ναυλωτής έχει το λειτουργικό έλεγχο του σκάφους ενώ ο πλοιοκτήτης διακρατεί την κτήση και τη διαχείρισή του. Η συμφωνία μπορεί να αφορά είτε μεμονωμένο ταξίδι είτε ναύλωση ανά χρονική περίοδο.
- **Γυμνή ναύλωση σκάφους (bare boat charter):** Ο ναυλωτής έχει τον πλήρη λειτουργικό έλεγχο και διαχείριση του σκάφους όχι όμως και την κτήση του.
- **Συμβόλαιο παραγώγων φορτίου (freight derivative contract):** Το συμβόλαιο συνάπτεται με βάση μια συμφωνηθείσα μελλοντική τιμή δείκτη της αγοράς φορτίων.

1.3.3 Κυκλικότητα της Ναυτιλιακής Αγοράς – Ναυτιλιακοί Κύκλοι

Σύμφωνα με την προσέγγιση του Storford η ναυτιλιακή αγορά χαρακτηρίζεται από κυκλικότητα. Η κυκλικότητα αυτή καθοδηγείται από τη σχέση ανάμεσα στην προσφορά και στη ζήτηση, η οποία διαμορφώνει την τάση στην αγορά όπως και το ύψος των ναύλων. Τα κύρια χαρακτηριστικά της κυκλικότητας της αγοράς αντικατοπτρίζονται στο ακόλουθο σχήμα.

Διάγραμμα 2
Κυκλικότητα της Αγοράς Εμπορικής Ναυτιλίας



Σύμφωνα με το παραπάνω σχήμα, η κυκλικότητα της ναυτιλιακής αγοράς χωρίζεται σε 4 φάσεις. Στη φάση 1 η αγορά βρίσκεται χαμηλά όπως αντίστοιχα και τα ναύλα. Στη φάση αυτή, οι πλοιοκτήτες αποσύρουν σκάφη από την αγορά και περιορίζουν τη δραστηριότητά τους. Στη φάση ανάκαμψης τα ναύλα αυξάνονται όπως και το μέγεθος της αγοράς. Στη φάση 3, της κορύφωσης επέρχεται ισορροπία ανάμεσα στην προσφορά και στη ζήτηση και τα ναύλα προσεγγίζουν τη ψηλότερη τιμή τους. Στη φάση 4, της πτώσεως, η προσφορά είναι υπερβάλλουσα σε σχέση με τη ζήτηση και κατά συνέπεια επέρχεται πτώση τόσο στο μέγεθος της αγοράς όσο και στις τιμές των ναύλων.

1.3.4 Ζήτηση στη Ναυτιλιακή Αγορά

Η ζήτηση στη ναυτιλιακή αγορά επηρεάζεται από τους ακόλουθους παράγοντες:

1. Παγκόσμια Οικονομία

Πληθώρα εμπειρικών μελετών έχουν αποδείξει άμεση συσχέτιση στον κύκλο της ζήτησης στη ναυτιλιακή αγορά με τον επιχειρηματικό κύκλο (business cycle), δηλαδή, τις διακυμάνσεις της παγκόσμιας οικονομίας. Η συσχέτιση είναι εμφανής. Όταν η παγκόσμια οικονομία βρίσκεται σε άνοδο, η παγκόσμια ζήτηση για αγαθά και υπηρεσίες όπως και για επενδύσεις βρίσκονται υψηλά επίπεδα. Αντίστοιχα λοιπόν, αυξάνεται και η ζήτηση για μεταφορές με θετικό αντίκτυπο και στη ναυτιλία.

2. Εποχικές Διακυμάνσεις (Seaborne Commodity Trades)

Αφορά διακυμάνσεις στη ζήτηση που προκαλούνται από βραχυχρόνιες μεταβολές της δραστηριότητας της βιομηχανίας και συνεπώς αντιστοιχούν αλλαγές της ζήτησης για ναυτιλιακές υπηρεσίες. Σε μακροπρόθεσμο χρονικό ορίζοντα δεν λαμβάνονται υπόψη οι εν λόγω παράγοντες καθώς πλέον η κατάσταση της βιομηχανικής αγοράς προσδιορίζεται από τα εγγενή διαρθρωτικά της χαρακτηριστικά.

3. Μέση απόσταση Μεταφοράς Φορτίου (Average Haul)

Αφορά τον δείκτη της μέσης απόστασης που διανύει ένας τόνος φορτίου για να φτάσει στον προορισμό του. Ο παράγοντας αυτός γίνεται κατανοητός με το ακόλουθο παράδειγμα. Αν υποθέσουμε ότι κλείνει η Διώρυγα του Παναμά, για να μεταφερθεί ένα συγκεκριμένο φορτίο από τις δυτικές ακτές των ΗΠΑ στην Ευρώπη θα ακολουθηθεί το δρομολόγιο του γύρου της Λατινικής Αμερικής. Αυτόματα το καινούργιο δρομολόγιο συνεπάγεται αύξηση της μέσης απόστασης μεταφοράς φορτίου και αντίστοιχη αύξηση στο χρόνο παράδοσης. Για να παραδοθεί το ίδιο φορτίο σε παρόμοιο χρόνο με εκείνο μέσω της Διώρυγα του Παναμά θα χρειαζόταν η ναύλωση περισσότερων σκαφών. Κατά συνέπεια θα αυξανόταν η ζήτηση για ναυτιλιακές υπηρεσίες.

4. Απρόβλεπτοι Επιδραστικοί Παράγοντες (Random Shocks)

Η ναυτιλιακή αγορά είναι επιρρεπής σε απρόβλεπτα γεγονότα και καταστάσεις που επηρεάζουν σε σημαντικό βαθμό την παγκόσμια ζήτηση για ναυτιλιακές υπηρεσίες. Πόλεμοι και φυσικές καταστροφές είναι μερικά μόνο απρόβλεπτα γεγονότα που μπορούν να επηρεάσουν θαλάσσιες διόδους και να επηρεάσουν τη ζήτηση για μεταφορά προϊόντων. Παράλληλα, οικονομικές κρίσεις, όπως οι πετρελαϊκές κρίσεις της δεκαετίας του 70 ή η πρόσφατη χρηματοοικονομική κρίση του 2008, επηρεάζουν την παγκόσμια οικονομία και κατά συνέπεια επιδρούν ομότροπα και στη ναυτιλιακή αγορά.

5. Μεταφορικά Κόστη (Transportation Costs)

Τα μεταφορικά κόστη επηρεάζουν σημαντικά τη ζήτηση για μεταφορικές υπηρεσίες όπως η ναυτιλία και λειτουργούν όπως η τιμή / κόστος του προϊόντος στο οικονομικό υπόδειγμα της αγοράς. Η ναυπήγηση ολοένα μεγαλύτερων σκαφών καθώς και οι τεχνολογικές εξελίξεις μειώνουν σημαντικά το κόστος μεταφοράς στη ναυτιλία και κατά συνέπεια επιδρούν θετικά στη ζήτηση για ναυτιλιακές υπηρεσίες.

1.3.5 Προσφορά στη Ναυτιλιακή Αγορά

Η συνολική προσφορά ναυτιλιακών υπηρεσιών δεν εξαρτάται όπως θα νόμιζε κανείς, μόνο από το διαθέσιμο αριθμό σκαφών, λιμανιών και λοιπών ναυτιλιακών εγκαταστάσεων και συνοδευτικών υπηρεσιών. Σύμφωνα με τον Stopford, η συνολική προσφορά στη ναυτιλία επηρεάζεται και διαμορφώνεται από τέσσερα κέντρα αποφάσεων:

1. **Πλοιοκτήτες.** Διαθέτουν το συνολικό αριθμό σκαφών στον παγκόσμιο χώρο κι ανάλογα με τις επιχειρηματικές τους κινήσεις επηρεάζουν τα μεγέθη των αγορών. Συνήθως, η επιλογή κτήσης ή πώλησης σκαφών, που αποτελεί μια δυναμική και αέναη διαδικασία, εξαρτάται όχι μόνο από τη συνολική ζήτηση για ναυτιλιακές υπηρεσίες αλλά κυρίως από τις εκτιμήσεις για τα μελλοντικά της μεγέθη. Αυτό συμβαίνει διότι η παραγγελία και παραλαβή σκαφών συνεπάγεται υψηλό κόστος και μεγάλο χρονικό διάστημα παράδοσης. Από την άλλη μεριά, η χρηματική ρευστότητα παίζει εξίσου σημαντικό ρόλο στις

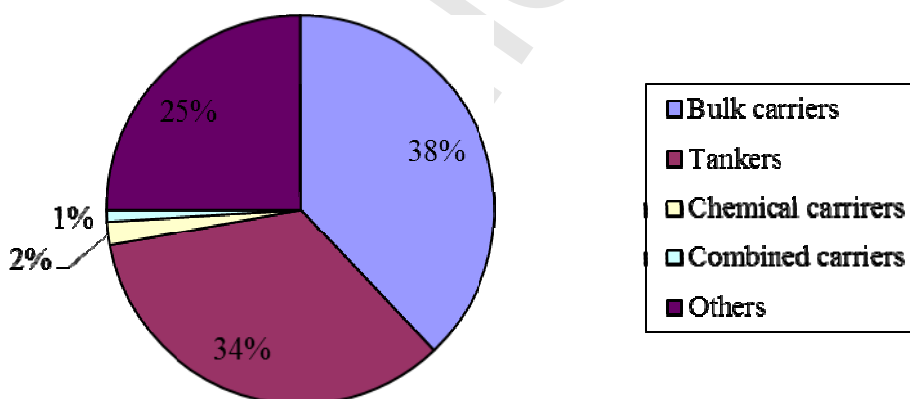
εφοπλιστικές εταιρείες. Η σωστή της διαχείριση, που πηγάζει από επιτυχημένες αγορές και πωλήσεις σκαφών, παίζει ουσιαστικό ρόλο για την επιβίωση μιας ναυτιλιακής εταιρείας. Εν κατακλείδι, η συνολική προσφορά σκαφών εξαρτάται από επιχειρηματικές αποφάσεις σχετικά είτε με την κτήση σκαφών είτε με την διακράτηση χρηματικών κεφαλαίων. Σε εποχές κρίσεων, η ενδεδειγμένη επιλογή συνίσταται στη διακράτηση ρευστών διαθεσίμων. Αντίθετα, όταν εκτιμάται ότι η αγορά θα ανέλθει τότε προτείνεται η επένδυση σε αγορά σκαφών.

2. **Ναυτιλιακοί Πράκτορες.** Δραστηριοποιούνται ως μεσάζοντες στην αγορά. Σκοπός τους είναι η διασύνδεση ανάμεσα στους πλοιοκτήτες και στους ιδιοκτήτες εμπορευμάτων. Από τη λειτουργία τους εξασφαλίζεται η ομαλή λειτουργία της ναυτιλιακής αγοράς και ιδιαίτερα η αξιοποίηση του χρόνου έτσι ώστε να περιοριστεί ο χρόνος αδράνειας των σκαφών και να μειωθεί το χρονικό διάστημα παράδοσης των εμπορευμάτων.
3. **Τράπεζες και λοιπά Χρηματοπιστωτικά Ιδρύματα.** Παίζουν καθοριστικό ρόλο στη ναυτιλία. Από τις υπηρεσίες τους εξαρτάται τόσο η ναυπήγηση νέων σκαφών όσο και η ομαλή λειτουργία των εφοπλιστικών εταιρειών. Η χρηματοδότηση με κεφάλαιο κίνησης και παγίων καλύπτει τα κενά διαστήματα ανάμεσα στην αποπληρωμή νέων σκαφών, την κάλυψη υποχρεώσεων και την είσπραξη ναύλων. Παράλληλα, οι προσφερόμενες εγγυήσεις κατά την παραγγελία νέων σκαφών παίζουν καθοριστικό ρόλο κατά τη σύναψη συμφωνιών καινούργιων ναυπηγήσεων. Είναι σημαντικό να τονιστεί, ότι σε συνεργασία με τις ασφαλιστικές εταιρείες, οι τράπεζες διυλίζουν τους εμφανιζόμενους κινδύνους και διευκολύνουν την επιχειρηματική ανάπτυξη όλων των εταιρειών που εμπλέκονται στη ναυτιλιακή αγορά. Σε περιόδους (όπως οι οικονομικές κρίσεις), που η επιλογή των τραπεζών είναι να περιορίσουν την παροχή ρευστότητας, δημιουργείται σημαντικό αρνητικό αντίκτυπο στις ναυτιλιακές εταιρείες και πτωτικές τάσεις στην αγορά. Αναμφίβολα το χρηματοοικονομικό σύστημα αποτελεί τη ραχοκοκαλιά της ναυτιλιακής αγοράς.
4. **Κανονιστικές Αρχές.** Οι κανόνες που διέπουν τη λειτουργία των ναυτιλιακών εταιρειών σε εθνικό και διεθνές επίπεδο, τα πρότυπα ασφαλείας

και προστασίας του περιβάλλοντος, η επιβολή προστίμων, η αστυνόμευση της ναυτιλίας και άλλες περιοριστικές δραστηριότητες αποτελούν σημαντικό πεδίο ελέγχου της ναυτιλιακής αγοράς. Κατά συνέπεια το κανονιστικό πλαίσιο μπορεί και διαμορφώνει τη συνολική προσφορά καθώς καθορίζει τον τρόπο με τον οποίο εκτελούνται και παρέχονται οι ναυτιλιακές υπηρεσίες.

Σύμφωνα με τα στοιχεία της Έκθεσης Platou⁵, την 01.01.2010 το σύνολο του παγκόσμιου εμπορικού στόλου προσέγγιζε τα 1.218.700 dwt. Το ακόλουθο διάγραμμα παρουσιάζει αναλυτικά τη διάρθρωση του παγκόσμιου εμπορικού στόλου.

Διάγραμμα 3
Διάρθρωση του Παγκόσμιου Εμπορικού Στόλου



Από το παραπάνω διάγραμμα γίνεται εμφανές ότι το μεγαλύτερο μερίδιο του παγκόσμιου εμπορικού στόλου καταλαμβάνουν οι τύποι σκαφών tanker και bulk carriers, που συνολικά αγγίζουν το ποσοστό του 72%.

⁵ Platou R.S (2010), "The Platou Report 2010", R.S. Platou Economic research

1.3.6 Μηχανισμός Διαμόρφωσης Τιμών / Ναύλων (Freight rate mechanism)

Οι τιμές / ναύλα στην παγκόσμια ναυτιλιακή αγορά διαμορφώνονται ανάλογα με την ισορροπία ανάμεσα στα προσφερόμενα σκάφη και το υπό διακίνηση συνολικό φορτίο (cargo). Έτσι, οι πλοιοκτήτες και οι διακινητές (έμποροι – μεσάζοντες) διαπραγματεύονται τιμές κατά τρόπο που όταν υπάρχει πλεονάζουσα προσφορά σκαφών οι τιμές των ναύλων τείνουν να πέφτουν ενώ το αντίστροφο συμβαίνει όταν τα διαθέσιμα σκάφη δεν επαρκούν.

Στην προκείμενη περίπτωση, για τη διαμόρφωση των τιμών πρωτεύοντα ρόλο τυγχάνει να έχει η προσφορά. Αυτό συμβαίνει διότι η ζήτηση για ναυτιλιακές υπηρεσίες είναι επί το πλείστον ανελαστική. Συγκεκριμένα, τις περισσότερες φορές δεν υπάρχουν άλλοι εναλλακτικοί τρόποι για τη μεταφορά εμπορευμάτων πέραν των ναυτιλιακών μεταφορών κι ακόμα αν υπάρχουν (π.χ. αεροπορικές και χερσαίες μεταφορές) υστερούν σημαντικά ως προς τις δυνατότητες μεταφοράς φορτίου. Έτσι η ζήτηση δεν επηρεάζεται ιδιαίτερα από μεταπτώσεις των τιμών.

Από την άλλη μεριά η συνάρτηση προσφορά ουσιαστικά αφορά την ποσότητα φορτίου που δύναται να μεταφέρει μια ναυτιλιακή εταιρεία ανά τιμή / ναύλο. Η κλίση της καμπύλης προσφοράς σε οικονομικούς όρους ή με άλλα λόγια η ελαστικότητά της (η ευαισθησία της προσφερόμενης ποσότητας ανά τιμή) εξαρτάται από τους ακόλουθους τρεις παράγοντες:

- Την ηλικία των σκαφών, καθώς όσο γηραιότερα είναι τα σκάφη τόσο υψηλότερα είναι τα λειτουργικά κόστη. Επομένως, σε περίπτωση γερασμένων σκαφών θα απαιτηθεί υψηλότερος σχετικά ναύλος (σε σχέση με νεότερα σκάφη) προκειμένου να κλείσει ένα συμβόλαιο μεταφοράς εμπορευμάτων.
- Το μέγεθος των σκαφών, καθώς όσο μεγαλύτερο είναι ένα σκάφος τόσο μικρότερο είναι το μεταφορικό κόστος ανά τόνο και επομένως μικρότερη η τιμή που μπορεί κλείσει ένα συμβόλαιο συνεργασίας.
- Την ταχύτητα του σκάφους. Σε περίπτωση αγοράς πλήρη ανταγωνισμού η οικονομικά βέλτιστη ταχύτητα λειτουργίας του σκάφους ορίζεται ως εκείνη στην οποία εξισώνεται το λειτουργικό κόστος με τα ναύλα.

1.3.7 Κατά Stopford Ανάλυση των Ναυτιλιακών Κύκλων

Σύμφωνα με τον Stopford (2009), η ροή των ναυτιλιακών κύκλων και η χρονική τους διάρκεια είναι ασύμμετρες και αντίστοιχα πολύ πιο δύσκολη η ορθή πρόβλεψη και εκτίμησή τους. Αυτό συμβαίνει διότι εμπλέκονται περισσότερα του ενός οικονομικά υποδείγματα. Συγκεκριμένα, τα υποδείγματα που επηρεάζουν την κύμανση των ναυτιλιακών κύκλων είναι:

1. Παγκόσμιο Οικονομικό Υπόδειγμα.

Αφορά την προσφορά και ζήτηση προϊόντων και η αντίστοιχη ισορροπία στην αγορά αυτή αποτελεί τον κύριο επιδραστικό παράγοντα επί των ναυτιλιακών κύκλων. Λειτουργεί ως εξωτερικός παράγοντας.

2. Βασικό Ναυτιλιακό Υπόδειγμα.

Πρόκειται για 3 ενδογενείς παράγοντες που επηρεάζουν τη ζήτηση για ναυτιλιακές υπηρεσίες. Πρώτος παράγοντας είναι ο επιχειρηματικός κύκλος της αγοράς προϊόντων και η επίδρασή είναι βραχυπρόθεσμη. Δεύτερο παράγοντας είναι τα οικονομικά σοκ, όπου και πάλι η επίδρασή τους αφορά τον βραχυχρόνιο χρονικό ορίζοντα αλλά αναμφίβολα κρίνεται ως σημαντική. Τρίτος παράγοντας είναι οι διαρθρωτικές αλλαγές, κι αφορούν θέματα όπως η νέα τεχνολογία, η οικονομική ανάπτυξη και η ανάδυση νέων αγορών. Ο χαρακτήρας του τελευταίου παράγοντα είναι μακροπρόθεσμος.

3. Υπόδειγμα Επενδύσεων.

Αφορά το νέο αίμα στη ναυτιλιακή αγορά μέσα από επενδύσεις των εφοπλιστών και των πρακτόρων και στηρίζεται σε εκτιμήσεις για τη λειτουργία των αγορών και αντίστοιχες προβλέψεις για μελλοντικές εξελίξεις.

4. Υπόδειγμα Διαχείρισης Κινδύνων.

Στη παγκόσμια ναυτιλιακή αγορά δεν παρέχονται εγγυήσεις για τα μελλοντικά μεγέθη της ζήτησης και του ύψους των ναύλων. Έτσι λοιπόν, η παρουσία των κινδύνων είναι εμφανής, γεγονός που επιβάλλει την ανάγκη της ορθής διαχείρισής τους.

5. Μικροοικονομικό Εταιρικό Υπόδειγμα.

Αφορά την διαχείριση του εσωτερικού κόστους ανά επιχείρηση και την διαμόρφωση της αντίστοιχης κερδοφορίας, τα οποία αποτελούν παράγοντες που επηρεάζουν την παρουσία στην αγορά και τη μελλοντική στρατηγική.

Κεφάλαιο 2:

Δομές και Ανάπτυξη της Παγκόσμιας Ναυτιλίας

Στο συγκεκριμένο κεφάλαιο, επίκεντρο της μελέτης αποτελεί η διερεύνηση των παραγόντων που επιδρούν στις δομές και στην ανάπτυξη της παγκόσμιας ναυτιλίας. Η παρουσίαση που ακολουθείται έχει μια διπλή διάσταση. Μεθοδολογικά, παρατίθενται τα ποιοτικά δεδομένα που επηρεάζουν την παγκόσμια ναυτιλία καθώς και τα οικονομικά στοιχεία που διαμορφώνουν τις τρέχουσες τάσεις. Προσεγγιστικά, η μελέτη χωρίζεται σε 2 μέρη, στην παρουσίαση της ναυπηγικής βιομηχανίας και στην ανάλυση των τάσεων και των δομών του ναυτιλιακού εμπορίου.

2.1 Διαχρονική Εξέλιξη της Ναυπηγικής Βιομηχανίας

Από την αρχαιότητα η ναυτιλία έχει αποτελέσει σημαντικό μοχλό ανάπτυξης των κοινωνιών και σημαντική πηγή πλούτου και ευημερίας. Ωστόσο, η ναυτιλία επήλθε στο επίκεντρο της οικονομικής ζωής κατόπιν των νέων γεωγραφικών ανακαλύψεων και του ανοίγματος νέων εμπορικών δρόμων τον 16^ο και τον 17^ο αιώνα. Στη συνέχεια, οι τεχνολογικές εξελίξεις κατόπιν της βιομηχανικής επανάστασης και ιδιαίτερα η σημαντική συντόμευση των υπερπόντιων ταξιδιών επέδρασαν σε ακόμα πιο ραγδαία και διαρκή ανάπτυξη της ναυτιλίας. Άμεση επίπτωση, ήταν η δημιουργία νέων σημαντικών εμπορικών κέντρων και λιμανιών που συγκεντρώνουν μεγάλο μερίδιο από την ανάπτυξη των κρατών.

Ο Stopford, σε μια προσπάθειά του να εξηγήσει το φαινόμενο της σύγχρονης ανάπτυξης της ναυτιλίας καθώς και των τάσεων που την διέπει παρουσίασε τη θεωρία του γνωστή ως west line theory. Συγκεκριμένα, ο M. Stopford⁶ υποστηρίζει ότι μελετώντας κανείς την ιστορία και την εξέλιξη του ναυτιλιακού εμπορίου θα παρατηρήσει μια διαχρονική τάση προς τα δυτικά. Συγκεκριμένα, η ναυτιλία ιστορικά αναπτύχθηκε στη Βαβυλώνα και στη συνέχεια με σταθμούς την Τίρυνθα, Ρόδο, Ελλάδα κατέληξε στη Ρώμη. Σε νεότερους χρόνους τα κυριότερα ναυτιλιακά κέντρα

⁶ Stopford Martin (2009), "Maritime Economics", Chapter 1, pp 5-7, 3d Edition, Routledge

εντοπίζονται στη Βενετία, Αμβέρσα, Άμστερνταμ, Λονδίνο και Ν. Υόρκη. Ο εικοστός αιώνας επιφέρει ανακατατάξεις και η παγκόσμια ναυτιλία μεταφέρεται σε νέα κέντρα όπως Τόκιο, Χονγκ Κονγκ, Σιγκαπούρη και Σαγκάη. Πράγματι, τα σημαντικότερα ναυτιλιακά κέντρα διαχρονικά μετακινούνται όλο και πιο δυτικά.

2.1.1 Απαρχές Ανάπτυξης της Σύγχρονης Ναυπηγικής Βιομηχανίας⁷

Οι απαρχές της σύγχρονης ναυτιλίας εντοπίζονται στη δεκαετία του 1860 όπου ως αποτέλεσμα της τελούμενης βιομηχανικής επανάστασης η χρήση του ατμού και του σιδήρου εισάγεται στη ναυτιλία. Η πρώτη κυρίαρχη δύναμη τόσο στο χώρο της ατμοπλοϊκής ναυτιλίας όσο και του αντίστοιχου εμπορίου αποτέλεσε η Μ. Βρετανία εκμεταλλευόμενη τη δεσπόζουσα θέση της με τις αποικιακές της κτήσεις καθώς και το γεγονός ότι πρωταγωνίστησε στην έκρηξη της βιομηχανικής επανάστασης. Στο αποτέλεσμα αυτό συνετέλεσε και το ότι η Μ. Βρετανία κατείχε την πρώτη θέση παγκοσμίως στην παραγωγή χάλυβα και μηχανών. Από την εποχή εκείνη και μετέπειτα η Μ. Βρετανία, σταδιακά απώλεσε της κυριαρχία της έτσι ώστε, σύμφωνα με τα στοιχεία των Loyd's, στη δεκαετία του 80 να περιοριστούν τα μερίδια συμμετοχής της στην παγκόσμια αγορά, περίπου 1% σε ναυπηγικό επίπεδο και 2% - 3% σε επίπεδα ναυτιλίας.

Το αρχικό αυτό προβάδισμα της Μ. Βρετανίας το ακολούθησαν με ιδιαίτερη επιτυχία και οι χώρες της Ηπειρωτικής Ευρώπης με εξέχουσες τη Γερμανία, τη Γαλλία και την Ολλανδία όπου και τα 3 κράτη μαζί έφτασαν να ελέγχουν μέχρι και το 40% της παγκόσμιας ναυπηγικής δραστηριότητας μέχρι την έκρηξη του Β Παγκοσμίου Πολέμου.

2.2 Τάσεις και Κατευθύνσεις στη Σύγχρονη Ναυτιλιακή Αγορά

Στο κεφάλαιο 1 επισημάνθηκε ότι η ζήτηση για ναυτιλιακές υπηρεσίες εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από τον επιχειρηματικό κύκλο των πραγματικών οικονομιών. Αποσκοπώντας σε μια όσο το δυνατόν καλύτερη απεικόνιση των τάσεων της

⁷ Stopford Martin (2009), "Maritime Economics", Chapter 1, pp 23 – 31, 3d Edition, Routledge

παγκόσμιας ναυτιλίας είναι απαραίτητο να προηγηθεί μια παρουσίαση της κύμανσης των βασικών μεγεθών της παγκόσμιας οικονομίας. Με αυτό τον τρόπο επιχειρείται μια σκιαγράφηση της τάσης του επιχειρηματικού κύκλου τα τελευταία χρόνια.

Η καταλληλότερη ένδειξη του επιχειρηματικού κύκλου δεν είναι άλλη από την κύμανση του ΑΕΠ. Ο πίνακας που ακολουθεί παρουσιάζει ενδεικτικά, στοιχεία που αφορούν τις ετήσιες ποσοστιαίες μεταβολές του ΑΕΠ παγκοσμίως, ανά ομάδες κρατών και για επιλεγμένα κράτη ξεχωριστά.

Πίνακας 3
Παγκόσμια Οικονομική Ανάπτυξη, 2007–2010^α
(ετήσια ποσοστιαία μεταβολή)

Περιοχή / χώρα	1991–2003 Μέσος Όρος	2007	2008	2009 ^b	2010 ^c
ΚΟΣΜΟΣ	2,8	3,9	1,7	-1,9	3,5
Αναπτυγμένες οικονομίες	2,5	2,5	0,3	-3,4	2,2
<i>εκ των οποίων:</i>					
ΗΠΑ	3,3	2,1	0,4	-2,4	2,9
Ιαπωνία	1,0	2,4	-1,2	-5,2	2,5
Ευρωπαϊκή Ένωση (27)	2,3	2,8	0,7	-4,2	1,1
<i>εκ των οποίων:</i>					
Γερμανία	1,7	2,5	1,3	-4,9	1,5
Γαλλία	2,0	2,4	0,2	-2,6	1,2
Ιταλία	1,6	1,4	-1,3	-5,1	0,8
Ηνωμένο Βασίλειο	2,9	2,6	0,5	-4,9	1,1
Αναπτυσσόμενες οικονομίες	4,6	7,8	5,4	2,4	6,9
<i>εκ των οποίων:</i>					
Κίνα	10,0	13,0	9,6	8,7	10,0
Ινδία	5,8	9,6	5,1	6,6	7,9
Βραζιλία	2,5	6,1	5,1	-0,2	7,6
Ν. Αφρική	2,4	5,5	3,7	-1,8	3,0
Λιγότερο αναπτυγμένες οικονομίες	4,2	8,4	5,4	4,7	5,7
Οικονομίες σε μετάβαση	..	8,5	5,4	-6,3	4,1
<i>εκ των οποίων:</i>					
Ρωσική Ομοσπονδία	..	8,1	5,6	-7,9	4,3

Πηγή: UNCTAD. *Trade and Development Report 2010*.

^a Οι υπολογισμοί των συνολικών δεδομένων ανά χώρα στηρίζονται στο ΑΕΠ, σε σταθερές τιμές με έτος βάσης το 2000.

^b Αρχικές εκτιμήσεις

^c Προβλέψεις

Από τα παραπάνω δεδομένα, η πρώτη σημαντική ένδειξη είναι η ύφεση ή επιβράδυνση στους ρυθμούς ανάπτυξης όλων των οικονομιών τα έτη 2008 και 2009 γεγονός που οφείλεται στην παγκόσμια χρηματοοικονομική κρίση. Μελετώντας πιο αναλυτικά, παρατηρείται μια σημαντική διαφορά στους ρυθμούς ανάπτυξης ανάμεσα στα ανεπτυγμένα κράτη και στα αντίστοιχα αναπτυσσόμενα με σαφέστατο προβάδισμα στη δεύτερη κατηγορία κρατών. Τρίτο συμπέρασμα που προκύπτει είναι ότι τα αναπτυσσόμενα κράτη (με εξαίρεση τη Βραζιλία και τη Ν. Αφρική) παρουσιάζουν σχετικά μικρότερες αρνητικές επιπτώσεις από την παγκόσμια κρίση σε σχέση με τις ανεπτυγμένες οικονομίες και τις οικονομίες σε μετάβαση. Τέταρτη επισήμανση αφορά την Κίνα, η οποία είναι «πρωταθλήτρια» στο ρυθμό ανάπτυξης παγκοσμίως.

Ιδιαίτερο ενδιαφέρον παρουσιάζει η μελέτη των τάσεων διαμόρφωσης των κύριων μεγεθών του παγκοσμίου εμπορίου. Τα συλλεγθέντα στοιχεία καταγράφονται στον πίνακα που ακολουθεί.

Πίνακας 4

Ανάπτυξη στα εμπορικά μεγέθη, ανά γεωγραφική περιοχή, 2007–2009

(ετήσια ποσοστιαία μεταβολή)

Εξαγωγές			Χώρες / περιοχές	Εισαγωγές		
2007	2008	2009		2007	2008	2009
5,8	3,0	-13,7	ΚΟΣΜΟΣ	6,6	2,2	-13,1
3,9	2,8	-14,8	Αναπτυγμένες οικονομίες	3,7	0,0	-14,2
			<i>εκ των οποίων</i>			
6,8	4,9	-25,3	Ιαπωνία	0,8	-0,9	-12,8
6,8	5,5	-14,9	ΗΠΑ	1,1	-3,7	-16,5
3,2	2,5	-13,7	Ευρωπαϊκή Ένωση	4,8	1,1	-13,7
8,6	0,8	-15,5	Οικονομίες σε μετάβαση	26,1	16,0	-28,2
8,7	4,2	-11,7	Αναπτυσσόμενες οικονομίες	10,6	5,3	-9,5
			<i>εκ των οποίων</i>			
4,8	-2,8	-10,0	Αφρική	11,2	11,6	-2,4
2,4	-0,6	-9,7	Λατινική Αμερική και Καραϊβική	11,6	8,6	-17,1
15,6	7,3	-10,2	Ανατολική Ασία	10,2	0,6	-4,6
21,8	10,5	-13,0	<i>Εκ των οποίων: Κίνα</i>	14,1	2,4	-0,2
6,3	14,9	-18,9	Νότια Ασία	10,9	7,2	-6,9
15,2	10,7	-7,9	<i>εκ των οποίων: Ινδία</i>	16,9	10,4	-7,5
6,9	2,1	-9,7	Νοτιο-Ανατολική Ασία	6,7	8,0	-15,9
2,0	7,4	-14,4	Δυτική Ασία	16,7	8,4	-12,8

Πηγή: UNCTAD (2010). Table 1.2. Export and import volumes of goods, selected regions and countries, 2006–2009

In: *Trade and Development Report 2010*.

^a Τα στατιστικά μεγέθη εμπορίου προέρχονται από τα διεθνή δεδομένα αποπληθωρισμένα Με βάση τους δείκτες της UNCTAD

Τα στοιχεία του ανωτέρω πίνακα είναι ιδιαίτερα ενδεικτικά για την οικονομική κρίση του 2009. Το συγκεκριμένο έτος όλοι οι δείκτες αρνητικοί ακόμα και στην Κίνα. Ενδιαφέρον παρουσιάζει το γεγονός ότι τα ποσοστά μεταβολής στις εισαγωγές παρουσιάζουν μεγαλύτερες διακυμάνσεις απ' ό,τι στις εξαγωγές. Παράλληλα, προ της κρίσης, σχεδόν όλα τα ποσοστά μεταβολών που παρουσιάζονται έχουν αρνητική τάση. Το συμπέρασμα που προκύπτει είναι ότι από το 2007 και μετά το παγκόσμιο εμπόριο βρίσκεται σε ύφεση με κορύφωση το 2009⁸.

⁸ Λόγω έλλειψης νεότερων στατιστικών στοιχείων δεν είναι δυνατόν να αποφανθούμε αν το έτος 2009 αποτελεί σημείο καμπίς της τάσης του επιχειρηματικού κύκλου. Ωστόσο, το 2009 αποτελεί έτος όπου τα αρνητικά ποσοστά μεταβολής των εισαγωγών και των εξαγωγών παγκοσμίως έχουν τις μέγιστες τιμές τους.

Στη συνέχεια επικεντρωνόμαστε στην ανάλυση των στοιχείων που αφορούν την κλιμάκωση των θαλάσσιων μεταφορών. Ενδεικτικά, είναι τα στοιχεία του πίνακα που ακολουθεί που αφορούν την διακίνηση φορτίων διαχρονικά, μέσω θαλάσσιων μεταφορών και ανά συγκεκριμένη κατηγορία φορτίου.

Πίνακας 5
Ανάπτυξη του Διεθνούς Θαλάσσιου Εμπορίου, επιλεγμένα έτη
(φορτία σε εκατ. τόνους)

Έτος	Πετρέλαιο	Κύρια bulks	Άλλα ξηρά φορτία	Σύνολο (όλα τα φορτία)
1970	1 442	448	676	2 566
1980	1 871	796	1 037	3 704
1990	1 755	968	1 285	4 008
2000	2 163	1 288	2 533	5 984
2006	2 698	1 849	3 135	7 682
2007	2 747	1 972	3 265	7 983
2008	2 732	2 079	3 399	8 210
2009	2 649	2 113	3 081	7 843

Πηγή: UNCTAD (2010).

Τα συμπεράσματα που προκύπτουν από την ανάλυση των στοιχείων του διεθνούς θαλάσσιου εμπορίου είναι τα εξής:

- Διαχρονικά όλες οι κατηγορίες είναι αυξητικές γεγονός που αποδεικνύει μια διαρκή τάση ανάπτυξης των θαλάσσιων μεταφορών.
- Από τις ως άνω αυξητικές τάσεις μεγαλύτερη είναι εκείνη της κατηγορίας των λοιπών ξηρών φορτίων (από 676 εκατ. τόνους το 1976 σε 3.081 εκατ. τόνους το 1996) ενώ πολύ σημαντική είναι και η αύξηση στην κατηγορία φορτίου bulks (από 448 εκατ. τόνους το 1970 σε 2.113 εκατ. τόνους το 1996). Από την άλλη μεριά, η διακίνηση πετρελαίου παρουσιάζει μια σταθερότητα στο ρυθμό αύξησης διαχρονικά).

- Το 2009, το έτος όπου έγιναν εμφανείς οι επιπτώσεις της παγκόσμιας χρηματοοικονομικής κρίσης, παρουσιάζεται κάμψη σχεδόν σε όλες τις κατηγορίες φορτίου.

Ανά τύπο σκάφους, η διάρθρωση του παγκόσμιου στόλου δίνεται στον πίνακα που ακολουθεί.

Πίνακας 6
Παγκόσμιο μέγεθος στόλου ανά κύριο τύπο σκάφους, 2009–2010^a

<i>(αρχή έτους, σε χιλιάδες dwt)</i>			
Κύριοι Τύποι	2009	2010	Ποσοστιαία μεταβολή 2010/2009
Oil tankers	418 266	450 053	7,6
	<i>35,1</i>	<i>35,3</i>	<i>0,2</i>
Bulk carriers	418 356	456 623	9,1
	<i>35,1</i>	<i>35,8</i>	<i>0,7</i>
General cargo ships	108 881	108 232	-0,6
	<i>9,1</i>	<i>8,5</i>	<i>-0,7</i>
Container ships	161 919	169 158	4,5
	<i>13,6</i>	<i>13,3</i>	<i>-0,3</i>
Άλλοι τύποι σκαφών	84 895	92 072	8,5
	<i>7,1</i>	<i>7,2</i>	<i>0,1</i>
Liquefied gas carriers	36 341	40 664	11,9
	<i>3,0</i>	<i>3,2</i>	<i>0,1</i>
Chemical tankers	8 141	7 354	-9,7
	<i>0,7</i>	<i>0,6</i>	<i>-0,1</i>
Offshore supply	22 567	24 673	9,3
	<i>1,9</i>	<i>1,9</i>	<i>0,0</i>
Ferries and passenger ships	6 083	6 152	1,1
	<i>0,5</i>	<i>0,5</i>	<i>0,0</i>
Άλλα/ n.a.	11 762	13 229	12,5
	<i>1,0</i>	<i>1,0</i>	<i>0,1</i>
Παγκόσμιο σύνολο	1 192 317	1 276 137	7,0
	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	

Πηγή:

Compiled by the UNCTAD secretariat, on the basis of data supplied by IHS Fairplay.

^a

Vessels of 100 gross tons and above. Percentage shares are shown in italics.

Από τα ως άνω στοιχεία είναι εμφανές ότι τα oil tanker και τα bulk carriers αποτελούν τους κυρίαρχους τύπους σκαφών. Ένα άλλο αξιοσημείωτο στοιχείο από τα παρουσιαζόμενα στατιστικά δεδομένα είναι η αύξηση των μεγεθών στους περισσότερους τύπους σκαφών καθώς και στον παγκόσμιο στόλο.

Οι φορτώσεις και εκφορτώσεις αποτελούν άλλη μια κατηγορία στατιστικών δεδομένων τα οποία ενημερώνουν κυρίως για την εμπορική δραστηριότητα στα λιμάνια. Τα αντίστοιχα στοιχεία, προερχόμενα από την UNCTAD παρουσιάζονται στον πίνακα που ακολουθεί.

Πίνακας 7

Φορτώσεις και Εκφορτώσεις ανά Ομάδα Χωρών και Ήπειρο, διαχρονικά

Ομάδα χωρών	Έτος	Φορτώσεις				Εκφορτώσεις			
		Σύνολο	Crude	Προϊόντα	Ξηρό φορτίο	Σύνολο	Crude	Προϊόντα	Ξηρό φορτίο
		Εκατ. Τόνοι							
ΚΟΣΜΟΣ	2006	7 682,3	1 783,4	914,8	4 984,1	7 885,9	1 931,0	894,2	5 060,8
	2007	7 983,5	1 813,4	933,5	5 236,6	8 136,1	1 995,5	904,3	5 236,3
	2008	8 210,1	1 785,2	946,9	5 478,0	8 272,7	1 942,1	964,1	5 366,5
	2009	7 842,8	1 724,5	924,6	5 193,6	7 908,4	1 877,8	957,3	5 073,3
Αναπτυγμένες οικονομίες	2006	2 460,5	132,9	336,4	1 991,3	4 164,7	1 282,0	535,5	2 347,2
	2007	2 608,9	135,1	363,0	2 110,8	3 990,5	1 246,0	524,0	2 220,5
	2008	2 708,5	129,0	394,3	2 185,1	4 007,9	1 251,1	523,8	2 233,0
	2009	2 540,1	118,6	355,0	2 066,5	3 499,8	1 149,8	529,4	1 820,6
Οικονομίες σε μετάβαση	2006	410,3	123,1	41,3	245,9	70,6	5,6	3,1	61,9
	2007	407,9	124,4	39,9	243,7	76,8	7,3	3,5	66,0
	2008	431,5	138,2	36,7	256,6	89,3	6,3	3,8	79,2
	2009	501,8	151,3	41,6	309,0	60,5	6,1	3,0	51,4
Αναπτυσσόμενες οικονομίες	2006	4 811,5	1 527,5	537,1	2 747,0	3 650,6	643,4	355,5	2 651,6
	2007	4 966,6	1 553,9	530,7	2 882,0	4 068,9	742,2	376,8	2 949,8
	2008	5 070,2	1 517,9	515,9	3 036,4	4 175,5	684,7	436,5	3 054,3
	2009	4 800,8	1 454,6	528,0	2 818,2	4 348,1	721,9	424,8	3 201,3
Αφρική	2006	704,0	353,8	86,0	264,2	357,4	41,0	39,9	276,5
	2007	708,9	362,5	81,8	264,6	375,9	45,5	45,0	285,3
	2008	741,9	379,2	83,5	279,3	366,1	44,8	44,2	277,0
	2009	682,1	335,0	82,8	264,4	365,6	43,7	42,7	279,2
Αμερική	2006	1 030,7	251,3	93,9	685,5	373,4	49,6	60,1	263,7
	2007	1 067,1	252,3	90,7	724,2	415,9	76,0	64,0	275,9
	2008	1 112,2	234,6	93,0	784,6	433,8	74,2	66,9	292,7
	2009	1 050,6	219,4	89,6	741,7	387,0	74,2	65,4	247,5
Ασία	2006	3 073,1	921,2	357,0	1 794,8	2 906,8	552,7	248,8	2 105,3
	2007	3 187,1	938,1	358,1	1 890,8	3 263,6	620,7	260,8	2 382,1
	2008	3 211,8	902,7	339,3	1 969,9	3 361,9	565,6	318,3	2 477,9
	2009	3 061,7	898,7	355,5	1 807,5	3 582,4	604,1	313,1	2 665,2
Ωκεανία	2006	3,8	1,2	0,1	2,5	12,9	0,0	6,7	6,2
	2007	3,5	0,9	0,1	2,5	13,5	0,0	7,0	6,5
	2008	4,2	1,5	0,1	2,6	13,8	0,0	7,1	6,7
	2009	6,3	1,5	0,2	4,6	13,1	0,0	3,6	9,5

Πηγή: UNCTAD (2010).

Τα συμπεράσματα που προκύπτουν δεν διαφέρουν σε σχέση με εκείνα του προηγούμενου πίνακα. Και πάλι είναι ευδιάκριτη η ανοδική τάση τα τελευταία έτη με εξαίρεση την οικονομική κρίση, οι επιπτώσεις της οποίας καταγράφονται στην πτώση του 2009. Αναλυτικά, οι φορτώσεις και εκφορτώσεις ξυρού φορτίου εξακολουθούν και αποτελούν την κύρια ναυτιλιακή δραστηριότητα. Τέλος, ανά γεωγραφική περιοχή, η κατηγορία των αναπτυσσόμενων κρατών κυριαρχεί στην εν λόγω δραστηριότητα.

Για διευκρινιστικούς λόγους σε σχέση με τα ανωτέρω, παρατίθεται κι ο κατωτέρω πίνακας ο οποίος παρουσιάζει τις φορτώσεις και εκφορτώσεις διαχρονικά και ανά γεωγραφική περιοχή σε ποσοστά.

Πίνακας 8
Φορτώσεις και Εκφορτώσεις ανά Ομάδα Χωρών και Ήπειρο σε ποσοστά

Ομάδα χωρών	Έτος	Φορτώσεις				Εκφορτώσεις			
		Σύνολο	Crude	Προϊόντα	Ξηρό φορτίο	Σύνολο	Crude	Προϊόντα	Ξηρό φορτίο
		Ποσοστιαίο μερίδιο							
ΚΟΣΜΟΣ	2006	100,0	23,2	11,9	64,9	100,0	24,5	11,3	64,2
	2007	100,0	22,7	11,7	65,6	100,0	24,5	11,1	64,4
	2008	100,0	21,7	11,5	66,7	100,0	23,5	11,7	64,9
	2009	100,0	22,0	11,8	66,2	100,0	23,7	12,1	64,2
Αναπτυγμένες οικονομίες	2006	32,0	7,4	36,8	40,0	52,8	66,4	59,9	46,4
	2007	32,7	7,5	38,9	40,3	49,0	62,4	57,9	42,4
	2008	33,0	7,2	41,6	39,9	48,4	64,4	54,3	41,6
	2009	32,4	6,9	38,4	39,8	44,3	61,2	55,3	35,9
Οικονομίες σε μετάβαση	2006	5,3	6,9	4,5	4,9	0,9	0,3	0,3	1,2
	2007	5,1	6,9	4,3	4,7	0,9	0,4	0,4	1,3
	2008	5,3	7,7	3,9	4,7	1,1	0,3	0,4	1,5
	2009	6,4	8,8	4,5	5,9	0,8	0,3	0,3	1,0
Αναπτυσσόμενες οικονομίες	2006	62,6	85,6	58,7	55,1	46,3	33,3	39,8	52,4
	2007	62,2	85,7	56,9	55,0	50,0	37,2	41,7	56,3
	2008	61,8	85,0	54,5	55,4	50,5	35,3	45,3	56,9
	2009	61,2	84,3	57,1	54,3	55,0	38,4	44,4	63,1
Αφρική	2006	9,2	19,8	9,4	5,3	4,5	2,1	4,5	5,5
	2007	8,9	20,0	8,8	5,1	4,6	2,3	5,0	5,4
	2008	9,0	21,2	8,8	5,1	4,4	2,3	4,6	5,2
	2009	8,7	19,4	9,0	5,1	4,6	2,3	4,5	5,5
Αμερική	2006	13,4	14,1	10,3	13,8	4,7	2,6	6,7	5,2
	2007	13,4	13,9	9,7	13,8	5,1	3,8	7,1	5,3
	2008	13,5	13,1	9,8	14,3	5,2	3,8	6,9	5,5
	2009	13,4	12,7	9,7	14,3	4,9	3,9	6,8	4,9
Ασία	2006	40,0	51,7	39,0	36,0	36,9	28,6	27,8	41,6
	2007	39,9	51,7	38,4	36,1	40,1	31,1	28,8	45,5
	2008	39,1	50,6	35,8	36,0	40,6	29,1	33,0	46,2
	2009	39,0	52,1	38,5	34,8	45,3	32,2	32,7	52,5
Ωκεανία	2006	0,0	0,1	0,0	0,0	0,2	0,0	0,7	0,1
	2007	0,0	0,1	0,0	0,0	0,2	0,0	0,8	0,1
	2008	0,1	0,1	0,0	0,0	0,2	0,0	0,7	0,1
	2009	0,1	0,1	0,0	0,1	0,2	0,0	0,4	0,2

Πηγή: UNCTAD (2010).

Σχετικά με την ανάπτυξη του παγκόσμιου στόλου πλοίων container, ενδεικτικά είναι τα στοιχεία του ακόλουθου πίνακα.

Πίνακας 9
Παγκόσμιος Στόλος Container
(σε χιλιάδες TEUs)

Έτος	Global	Lessor	Στόλος Sea carrier
2005	21.415	9.380	12.035
2006	23.335	9.850	13.485
2007	26.235	10.680	15.555
2008	28.685	11.525	17.160
2009	27.100	10.200	16.900

Πηγή: Containerisation International Online. Key Numbers. 1 May 2010 edition.

Για άλλη μια φορά στο έτος 2009 εμφανίζεται κάμψη της παγκόσμιας δραστηριότητας. Παράλληλα, είναι εμφανής η αύξηση του μεριδίου που κατέχει ο στόλος των sea carrier επί του συνολικού παγκόσμιου στόλου container.

Οι μακροπρόθεσμες στον στόλο σκαφών τύπου cellular container παρουσιάζονται αμέσως πιο κάτω. Συγκεκριμένα:

Πίνακας 10
Μακροπρόθεσμες τάσεις στο στόλο σκαφών: cellular container a

World total	1987	1997	2007	2008	2009	2010	Μεταβολή 2010/2009 (ποσοστιαία)
Αριθμός Σκαφών	1 052	1 954	3 904	4 276	4 638	4 677	0,84
TEU χωρητικότητα	1 215 215	3 089 682	9 436 377	10 760 173	12 142 444	12 824 648	5,62
Μέσο μέγεθος σκάφους (TEU)	1 155	1 581	2 417	2 516	2 618	2 742	4,74

Πηγή: Compiled by the UNCTAD secretariat, on the basis of data supplied by IHS - Fairplay.
 A Vessels of 100 gross tons and above. Beginning-of-year figures, except those from 1987, which are mid-year figures.

Από τα στοιχεία του ως άνω πίνακα είναι δεδομένη η αυξητική τάση των μεγεθών, η οποία ωστόσο, παρουσιάζει μικρή επιβράδυνση από το 2008 έως το 2010.

Όσον αφορά την κίνηση των container στα λιμάνια των αναπτυσσόμενων χωρών, διαφωτιστικά είναι τα στοιχεία που παρουσιάζονται στη συνέχεια.

Πίνακας 11
Κίνηση σε Container σε Λιμάνια για τις 65 Αναπτυσσόμενες χώρες
2007, 2008 και 2009
(σε TEUs)

Χώρα / περιοχή	2007	2008	Αρχικά μεγέθη για το 2009	Ποσοστιαία μεταβολή 2008 – 2007	Ποσοστιαία μεταβολή 2009 – 2008
Κίνα	103.823.024	115.934.578	108.860.631	11,67	-6,10
Σιγκαπούρη^a	28.767.500	30.891.200	26.592.800	7,38	-13,91
Κίνα / Χονγκ Κονγκ	23.998.449	24.494.229	20.983.000	2,07	-14,33
Ν. Κορέα	17.086.133	17.417.723	15.749.676	1,94	-9,58
Μαλαισία	14.828.836	15.813.769	15.458.980	6,64	-2,24
Ηνωμένα Αραβ. Εμιράτα	13.182.412	14.756.127	14.437.588	11,94	-2,16
Ταϊβάν	13.720.013	12.971.224	11.352.097	-5,46	-12,48
Ινδία	7.376.733	7.660.705	7.849.982	3,85	2,47
Ινδονησία	6.582.910	7.062.872	6.568.791	7,29	-7,00
Βραζιλία	6.464.724	6.904.260	6.271.332	6,80	-9,17
Αίγυπτος	5.194.676	6.114.629	6.172.637	17,71	0,95
Ταϊλάνδη	6.339.261	6.726.237	5.981.737	6,10	-11,07
Παναμά	4.022.513	5.129.499	4.597.112	27,52	-10,38
Βιετνάμ	4.009.066	4.393.699	4.533.606	9,59	3,18
Τουρκία	4.678.872	5.193.730	4.491.206	11,00	-13,53
Σαουδική Αραβία	4.208.854	4.652.022	4.430.676	10,53	-4,76
Φιλιππίνες	4.338.993	4.465.582	4.170.389	2,92	-6,61
Ομάν	2.876.969	3.427.990	3.813.991	19,15	11,26
Ν. Αφρική	3.712.090	3.900.319	3.510.240	5,07	-10,00
Σρι Λάνκα	3.687.338	3.687.465	3.464.297	0,00	-6,05
Μεξικό	1.661.208	3.310.192	2.869.571	99,26	-13,31
Χιλή	2.725.218	3.150.020	2.776.562	15,59	-11,86
Ρωσική Ομοσπονδία	2.962.385	3.371.559	2.478.136	13,81	-26,50
ΙΡΑΝ	1.722.513	2.000.230	2.206.476	16,12	10,31
Κολομβία	2.076.760	1.955.685	2.017.924	-5,83	3,18
Πακιστάν	1.935.882	1.938.001	1.877.052	0,11	-3,14
Τζαμάικα	2.016.792	1.915.943	1.689.670	-5,00	-11,81
Αργεντινή	1.874.259	1.997.146	1.611.678	6,56	-19,30
Μπαχάμες	1.632.000	1.702.000	1.323.000	4,29	-22,27
Περού	1.233.547	1.509.507	1.301.426	22,37	-13,78
Βενεζουέλα	1.331.711	1.325.194	1.239.508	-0,49	-6,47

Μπαγκλαντές	978.007	1.091.719	1.179.548	11,63	8,05
Ισημερινός	674.837	670.831	1.000.895	-0,59	49,20
Λίβανος	947.625	945.105	992.559	-0,27	5,02
Γουατεμάλα	870.288	937.642	906.326	7,74	-3,34
Κόστα Ρίκα	976.621	1.004.971	875.687	2,90	-12,86
Δομινικανή Δημοκρατία	883.785	1.092.430	716.078	23,61	-34,45
Ακτή Ελεφαντοστού	590.306	713.625	677.029	20,89	-5,13
Ιορδανία	414.000	582.515	674.525	40,70	15,80
Υεμένη	773.016	772.792	634.876	-0,03	-17,85
Κένυα	585.367	615.733	618.816	5,19	0,50
Ουρουγουάη	596.487	675.273	588.410	13,21	-12,86
Συρία	538.525	610.607	575.299	13,39	-5,78
Ονδούρας	636.435	669.802	571.756	5,24	-14,64
Τρινιτάντ και Τομπάγκο	514.557	554.093	567.183	7,68	2,36
Γκάνα	544.294	612.362	551.126	12,51	-10,00
Ουκρανία	990.201	1.123.268	522.364	13,44	-53,50
Σουδάν	342.152	391.139	431.232	14,32	10,25
Μαυρίκιος	412.896	454.433	420.055	10,06	-7,57
Τανζανία	350.991	363.310	343.851	3,51	-5,36
Σενεγάλη	424.457	347.483	331.076	-18,13	-4,72
Κούβα	319.857	319.000	287.100	-0,27	-10,00
Παπούα Νέα Γουίνέα	282.356	254.592	262.209	-9,83	2,99
Αλγερία	200.050	225.140	249.073	12,54	10,63
Τυνησία	420.501	424.780	243.995	1,02	-42,56
Καμερούν	217.681	270.000	243.000	24,03	-10,00
Μπαχρέιν	238.624	269.331	242.398	12,87	-10,00
Καμπότζη	253.271	258.775	232.898	2,17	-10,00
Γεωργία	184.792	209.614	188.653	13,43	-10,00
Ναμίμπια	148.234	183.605	165.245	23,86	-10,00
Λιβύη	122.122	174.827	157.344	43,16	-10,00
Κροατία	145.040	168.761	151.885	16,35	-10,00
Γκουάμ	165.427	167.784	151.006	1,42	-10,00
Μαδαγασκάρη	112.427	143.371	132.278	27,52	-7,74
Ελ Σαλβαδόρ	144.458	156.323	126.369	8,21	-19,16
Υποσύνολο	317.479.388	343.228.373	316.693.913	8,11	7,73
Λοιπές εγγραφές	621.116	715.048	594.822	15,12	-17,11
Σύνολο εγγραφών	316.692.444	345.345.013	317.288.735	9,05	-7,81
Παγκόσμιο Σύνολο	488.916.538	515.762.923	465.697.537	5,49	-9,73

Πηγή: UNCTAD (2010).

Τα δεδομένα και αυτού του πίνακα δεν διαψεύδουν την έως τώρα εικόνα. Η τάση που κυριαρχεί είναι ανοδική με εξαίρεση το 2009 όπου καταγράφεται πτώση. Ιδιαίτερο ενδιαφέρον παρουσιάζει η εικόνα για την Κίνα η οποία δεν κατέχει μόνο κυρίαρχη θέση στην κίνηση των container στα λιμάνια αλλά προηγείται με πολύ μεγάλη διαφορά σε σχέση με την επόμενη χώρα του πίνακα, τη Σιγκαπούρη.

Σε κάθε περίπτωση ο ρόλος των πρακτορείων στην παγκόσμια ναυτιλία είναι πολύ σημαντικός καθώς αποτελούν έναν από τους παράγοντες που επηρεάζουν και διαμορφώνουν την παγκόσμια αγορά. Πάντα σε σχέση με τον τύπο σκαφών container, ακολουθούν ενδεικτικά στοιχεία τα οποία παρουσιάζουν τα 20 μεγαλύτερα πρακτορεία παγκοσμίως και την χώρα από την οποία προέρχονται.

Πίνακας 12
Τα πρώτα 20 πρακτορεία για σκάφη τύπου container, 1 Ιανουαρίου 2010
(αριθμός σκαφών και συνολική χωρητικότητα σε TEU)

Κατάταξη	Πρακτορείο	Χώρα / περιοχή	Αριθμός σκαφών	Μέσο μέγεθος σκάφους	TEU	Μερίδιο επί του παγκοσμίου συνόλου, TEU	Σωρευτικό μερίδιο, TEU	Ποσοστό αύξησης σε TEU, μετά την 1η Ιαν. 2009
1	Maersk Line	Δανία	427	4 090	1 746 639	11,7%	11,7%	0,3%
2	MSC	Ελβετία	394	3 827	1 507 843	10,1%	21,8%	-0,2%
3	CMA CGM Group	Γαλλία	289	3 269	944 690	6,3%	28,1%	9,2%
4	Evergreen Line	Ταϊβάν	167	3 549	592 732	4,0%	32,0%	-5,9%
5	APL	Σιγκαπούρη	129	4 068	524 710	3,5%	35,6%	11,4%
6	COSCON	Σιγκαπούρη	143	3 468	495 936	3,3%	38,9%	0,9%
7	Hapag-Lloyd Group	Γερμανία	116	4 053	470 171	3,1%	42,0%	-5,3%
8	CSCL	Κίνα	120	3 809	457 126	3,1%	45,1%	5,9%
9	Hanjin	Ν. Κορέα	89	4 495	400 033	2,7%	47,8%	9,4%
10	NYK	Ιαπωνία	77	4 670	359 608	2,4%	50,2%	0,4%
11	MOL	Ιαπωνία	90	3 871	348 353	2,3%	52,5%	-10,0%
12	K Line	Ιαπωνία	89	3 655	325 280	2,2%	54,7%	5,1%
13	Yang Ming	Ταϊβάν	80	3 966	317 304	2,1%	56,8%	-0,1%
14	OOCL	Κίνα Χονκ Κονγκ	63	4 609	290 350	1,9%	58,7%	-20,3%
15	Hamburg Sud	Γερμανία	88	3 226	283 897	1,9%	60,6%	10,7%
16	HMM	Ν. Κορέα	53	4 905	259 941	1,7%	62,4%	0,5%
17	Zim	Ισραήλ	64	3 371	215 726	1,4%	63,8%	-14,3%
18	CSAV	Χιλή	66	2 968	195 884	1,3%	65,1%	38,0%
19	UASC	Κουβέιτ	45	3 924	176 578	1,2%	66,3%	13,6%
20	PIL	Σιγκαπούρη	84	2 071	173 989	1,2%	67,5%	17,6%
Σύνολο των 20 πρώτων			2 673	3 774	10 086 790	67,5%	67,5%	1,4%
Άλλοι			6 862	709	4 864 981	32,5%	32,5%	8,6%
Παγκόσμιος στόλος container			9 535	1 568	14 951 771	100,0%	100,0%	3,6%

Πηγή: UNCTAD secretariat, based on Fleet Statistics from *Containerisation International Online*, available at <http://www.ci-online.co.uk>.

Σημειώσεις: Includes all container-carrying ships. Not fully comparable to tables 2.2. and 2.3, which only cover specialized fully cellular container ships.

Ακολούθως παρουσιάζεται η εξέλιξη του παγκοσμίου στόλου σε dwt και του μεριδίου που κατέχει η μεταφορά φορτίου τύπου deadweight.

Πίνακας 13
Μεταφορά φορτίου deadweight ton (dwt) ως μερίδιο επί του
παγκόσμιου στόλου, επιλεγμένα έτη

Έτος	Παγκόσμιος Στόλος (σε εκατ. dwt, στοιχεία συλλεγμένα στην αρχή του έτους)	Συνολικά φορτία (σε εκατ. τόνους)	Μεταφερόμενοι τόνοι ανά dwt
1970	326	2 566	7,9
1980	683	3 704	5,4
1990	658	4 008	6,1
2000	799	5 983	7,5
2006	960	7 682	8,0
2007	1 042	7 984	7,7
2008	1 118	8 210	7,3
2009	1 192	7 874	6,6

Πηγή: Calculated by the UNCTAD secretariat, on the basis of UNCTAD data on seaborne trade (in tons) and IHS Fairplay data on the world fleet (in dwt).

Τα δεδομένα εδώ παρουσιάζουν τη συνήθη διακύμανση όσον αφορά τον παγκόσμιο στόλο (διακοπή της διαχρονικής αύξησης με πτώση το 2009) με εξαίρεση την εξέλιξη του φορτίου τύπου deadweight, η οποία εξακολουθεί και είναι αυξητική, δηλαδή, ανεπηρέαστη από την κρίση.

Οι εξελίξεις της αγοράς σκαφών ξηρού φορτίου, πετρελαίου (tankers) και λοιπών σκαφών αποτελούν το αντικείμενο στο οποίο αναφέρεται ο ακόλουθος πίνακας. Οι τάσεις εξακολουθούν και επιβεβαιώνουν τον κανόνα της διαχρονικής αύξησης με καμπή το 2009.

Πίνακας 14
Εκτίμηση της παραγωγικότητας των σκαφών τύπου bulk carriers, επιλεγμένα έτη
(μεταφερόμενοι τόνοι ανά dwt)

Έτος	Πετρέλαιο (σε εκατ. τόνους)	Χωρητικότητα στόλου Tanker (σε εκατ. dwt, αρχή έτους)	Μεταφερόμενοι τόνοι ανά dwt από tankers	Κύρια σκάφη dry bulks (σε κατ. τόνους)	Χωρητικότητα στόλου Dry bulk (σε εκατ. dwt, αρχή του έτους)	Μεταφερόμενοι τόνοι ανά dwt τύπου bulk carriers	Λοιπά σκάφη ξηρού φορτίου (σε εκατ. τόνους)	Στόλος λοιπών σκαφών (σε εκατ. dwt, αρχή έτους)	Μεταφερόμενοι τόνοι ανά dwt από το στόλο λοιπών σκαφών
1970	1 442	148	9,74	448	72	6,21	676	106	6,38
1980	1 871	339	5,51	796	186	4,29	1 037	158	6,57
1990	1 755	246	7,14	968	235	4,13	1 285	178	7,23
2000	2 163	282	7,66	1 288	276	4,67	2 532	240	10,53
2006	2 698	354	7,62	1 849	346	5,35	3 135	260	12,07
2007	2 747	383	7,17	1 972	368	5,37	3 265	292	11,19
2008	2 732	408	6,70	2 079	391	5,32	3 399	319	10,66
2009	2 649	418	6,33	2 102	418	5,02	3 090	355	8,71

Πηγή: Calculated by the UNCTAD secretariat, based on UNCTAD data on seaborne trade (in tons) and IHS Fairplay data on the world fleet (in dwt).

^a The residual fleet refers to general cargo, container ships and other vessels included in annex III(b).

Ως ένδειξη της τυχόν ή μη επάρκειας του εμπορικού στόλου χρησιμοποιείται ο δείκτης της υπερπροσφοράς σκαφών ή του ποσοστού του παγκοσμίου στόλου που παραμένει αδρανής. Τα στοιχεία αυτά της UNCTAD παρουσιάζονται στον επόμενο πίνακα. Ενδιαφέρον παρουσιάζει ο δείκτης υπερπροσφοράς για το 1990 της τάξης του 23,4%, που αναμφίβολα σηματοδοτεί έτος κρίσης της ναυτιλίας. Στη συνέχεια και για τα επόμενα έτη του δείγματος ο δείκτης παίρνει πολύ μικρές τιμές με φυσιολογική διακύμανση. Η μόνη διαφορά στον δείκτη αυτόν σε σχέση με τα στοιχεία των προηγούμενων πινάκων συνίσταται στο ότι το έτος καμπής είναι το έτος 2008 και όχι ως συνήθως το έτος 2009.

Πίνακας 15
Υπερπροσφορά σε tonnage στον παγκόσμιο εμπορικό στόλο, επιλεγμένα έτη
(στοιχεία αναφοράς - στο τέλος του έτους)

Έτος	1990	2000	2004	2005	2006	2007	2008	2009	1 Apr. 2010
Εμπορικός στόλος, 3 κύριες κατηγορίες σκαφών^a	266,2	586,4	667,0	697,9	773,9	830,7	876,2	930,3	937,5
Αδρανής Στόλος^b	62,4	18,4	6,2	7,2	10,1	12,1	19,0	12,0	14,4
Ενεργός Στόλος	203,8	568,0	660,8	690,7	763,7	818,6	857,2	918,3	923,1
Ποσοστά									
Αδρανής Στόλος ως ποσοστό του Συνολικού Εμπορικού Στόλου	23,4	3,1	0,9	1,0	1,3	1,5	2,2	1,3	1,5

Πηγή: Compiled by the UNCTAD secretariat, on the basis of data supplied by *Lloyd's Shipping Economist*, various issues.

^a Tankers and dry bulk carriers of 10,000 dwt and above, and conventional general cargo vessels of 5,000 dwt and above.

^b Surplus tonnage is defined as tonnage that is not fully utilized because of slow steaming or lay-up status, or because it is lying idle for other reasons.

Αναλυτικά κι ανά τύπο, η υπερπροσφορά σκαφών παρουσιάζεται στον ακόλουθο πίνακα.

Πίνακας 16

Ανάλυση της υπερπροσφοράς σε tonnage, ανά κύριο τύπο σκάφους, επιλεγμένα έτη^a
(σε εκατ. Dwt ή σε εκατ. κυβικά μέτρα)

Έτος	1990	2000	2004	2005	2006	2007	2008	2009	1. Απρ. 2010
Παγκόσμιος στόλος tanker (dwt)	266,2	279,4	298,3	312,9	367,4	393,5	414,04	435,25	438,33
Αδρανής στόλος tanker (dwt)	40,9	13,5	3,4	4,5	6,1	7,8	14,35	8,51	9,42
Μερίδιο του αδρανούς στόλου επί του συνολικού στόλου tanker (%)	15,4	4,8	1,1	1,4	1,7	2,0	3,47	1,96	2,15
Παγκόσμιος στόλος dry bulk (dwt)	228,7	247,7	325,1	340,0	361,8	393,5	417,62	452,52	458,63
Αδρανής στόλος dry bulk (dwt)	19,4	3,8	2,1	2,0	3,4	3,6	3,68	2,64	4,00
Μερίδιο του αδρανούς στόλου επί του συνολικού στόλου dry bulk (%)	8,5	1,5	0,6	0,6	0,9	0,9	0,88	0,58	0,87
Παγκόσμιος συμβατικός στόλος γενικού φορτίου (dwt)	63,6	59,3	43,6	45,0	44,7	43,8	44,54	42,53	40,54
Αδρανής συμβατικός στόλος γενικού φορτίου (dwt)	2,1	1,1	0,7	0,7	0,6	0,7	0,97	0,83	1,01
Μερίδιο του αδρανούς στόλου επί του συνολικού συμβατικού στόλου γενικού φορτίου (%)	3,3	1,9	1,6	1,6	1,4	1,6	2,18	1,95	2,49
Παγκόσμιος στόλος ro-ro (dwt)	..	..	..	..	..	..	11,37	10,93	10,21
αδρανής στόλος ro-ro (dwt)	..	..	..	..	..	..	0,89	0,73	0,67
Μερίδιο του αδρανούς στόλου επί του συνολικού στόλου ro-ro %	..	..	..	..	..	..	7,83	6,68	6,56
Παγκόσμιος στόλος μεταφοράς οχημάτων (dwt)	..	..	..	..	..	..	11,27	11,20	10,72
Αδρανής στόλος μεταφοράς οχημάτων (dwt)	..	..	..	..	..	..	0,24	0,55	0,42
Μερίδιο του αδρανούς στόλου επί του συνολικού στόλου μεταφοράς οχημάτων (%)	..	..	..	..	..	..	2,13	4,91	3,92
Παγκόσμιος στόλος	..	..	..	..	..	..	44,43		

LNG (m³)									46,90	49,29
Αδρανής στόλος LNG (m ³)	..	..	..	..	..	..	..	5,87	1,29	0,77
Μερίδιο του αδρανούς στόλου επί του στόλου LNG (%)	..	..	..	..	..	..	..	13,21	2,75	1,56
Παγκόσμιος στόλος LPG (m³)	..	..	..	..	..	..	..	11,56	18,50	19,05
Αδρανής στόλος LPG (m ³)	..	..	..	..	..	..	..	0,94	0,10	0,13
Μερίδιο του αδρανούς στόλου επί του στόλου LPG (%)	..	..	..	..	..	..	..	8,13	0,54	0,68

Πηγή:

Compiled by the UNCTAD secretariat, on the basis of data from *Lloyd's Shipping Economist*, various issues.

^a

End-of-year figures, except for 1990 and 2000, which are annual averages. This table excludes tankers and dry bulk carriers of less than 10,000 dwt and conventional general cargo/unitized vessels of less than 5,000 dwt.

Τα δεδομένα αυτού του πίνακα ακολουθούν τα καταγεγραμμένα του συγκεντρωτικού πίνακα. Ωστόσο, το στοιχείο που παρουσιάζει ιδιαίτερο ενδιαφέρον είναι το γεγονός ότι τα tanker είναι ο τύπος σκαφών με το μεγαλύτερο ποσοστό αδράνειας για όλα τα έτη του δείγματος. Το αποτέλεσμα αυτό σημαίνει ότι τόσο ο ανταγωνισμός στο συγκεκριμένο τύπου σκάφους πρέπει να είναι εντονότερος όσο και το ότι χαρακτηρίζεται ως αγορά ιδιαίτερα ευμετάβλητη.

Ιδιαίτερο ενδιαφέρον παρουσιάζουν τα στοιχεία για το μερίδιο των χωρών επί του παγκοσμίου εμπορίου αλλά και την κατοχή / έλεγχο του παγκοσμίου στόλου. Τα διαθέσιμα στοιχεία έχουν ως ακολούθως:

Πίνακας 17
Συμμετοχή στη Ναυτιλία των 25 Σπουδαιότερων Κρατών στο Διεθνές Εμπόριο
(τα στοιχεία του εμπορίου είναι του 2009 ενώ εκείνα του στόλου είναι της αρχής του 2010)

Χώρα	Μερίδιο επί του παγκόσμιου εμπορίου σε όρους αξίας			Μερίδιο επί του παγκόσμιου στόλου σε σημαία (dwt)			Μερίδιο επί του παγκόσμιου στόλου σε κτήση (dwt)		
	2008	2009	Ποσοστιαία μεταβολή	1 Ιαν. 2009	1 Ιαν. 2010	Ποσοστιαία μεταβολή	1 Ιαν. 2009	1 Ιαν. 2010	Ποσοστιαία μεταβολή
ΗΠΑ	10,68	10,65	-0,04	1,00	1,00	0,00	3,62	3,54	-0,07
Κίνα	7,91	8,83	0,92	3,35	3,54	0,18	8,40	8,96	0,56
Γερμανία	8,22	8,18	-0,04	1,51	1,38	-0,13	9,50	8,91	-0,59
Ιαπωνία	4,78	4,53	-0,25	1,29	1,39	0,09	15,68	15,73	0,04
Γαλλία	4,04	4,10	0,06	0,66	0,69	0,03	0,59	0,63	0,04
Ολλανδία	3,72	3,76	0,04	0,57	0,57	0,00	0,76	0,76	0,00
ΗΒ	3,36	3,32	-0,04	2,73	2,89	0,16	2,80	2,66	-0,14
Ιταλία	3,37	3,25	-0,12	1,21	1,35	0,14	1,79	1,93	0,14
Βέλγιο	2,91	2,88	-0,04	0,56	0,52	-0,04	1,22	1,08	-0,14
Ν. Κορέα	2,64	2,74	0,09	1,90	1,63	-0,26	4,22	3,85	-0,37
Κίνα, Χονγκ Κονγκ	2,32	2,66	0,35	5,38	5,84	0,46	3,05	2,95	-0,10
Καναδά	2,70	2,58	-0,11	0,29	0,27	-0,02	1,55	1,57	0,01
Σιγκαπούρη	2,03	2,06	0,03	5,10	4,83	-0,27	2,55	2,80	0,24
Ρωσική Ομοσπονδία	2,61	2,06	-0,55	0,60	0,57	-0,03	1,66	1,67	0,01
Ισπανία	2,06	2,02	-0,05	0,23	0,20	-0,03	0,40	0,45	0,05
Μεξικό	1,85	1,90	0,05	0,14	0,14	0,00	..	..	..
Ινδία	1,45	1,61	0,16	1,28	1,17	-0,11	1,56	1,47	-0,09
Ταϊβάν	1,53	1,51	-0,02	0,36	0,31	-0,05	2,70	2,53	-0,17
Ελβετία	1,19	1,31	0,13	0,08	0,08	0,00	0,35	0,34	-0,01
Αυστραλία	1,19	1,28	0,08	0,18	0,17	-0,01	..	..	..
Σ. Αραβία	1,27	1,27	0,00	0,14	0,18	0,04	1,35	1,13	-0,22
Ταϊλάνδη	1,08	1,15	0,07	0,35	0,29	-0,06	0,37	0,33	-0,04
Βραζιλία	1,14	1,15	0,01	0,29	0,27	-0,02	0,43	0,66	0,24
Μαλαισία	1,15	1,13	-0,03	0,79	0,80	0,01	1,05	1,07	0,02
Πολωνία	1,15	1,12	-0,03	0,01	0,01	0,00	..	..	..
Σύνολο	76,37	77,05	0,68	30,00	30,09	0,09	65,58	65,01	-0,57

Πηγή: Compiled by the UNCTAD secretariat, on the basis of data from the *UNCTAD Handbook of Statistics* (trade) and HIS Fairplay (fleet registration and ownership).

Σημείωση: Τα στοιχεία για το Ηνωμένο Βασίλειο (ΗΒ), περιλαμβάνουν και τη Νήσο Μαν

Από τα ως άνω στοιχεία διαπιστώνουμε ότι όσον αφορά την αξία του παγκόσμιου εμπορίου οι ΗΠΑ διατηρούν της κραταιά θέση η οποία όμως απειλείται από την Κίνα που παρουσιάζει αύξηση των μεριδίων της. Όσον αφορά την κατοχή σημαίας, από το σύνολο των κρατών του πίνακα⁹, η Κίνα διατηρεί την πρώτη θέση. Αντίθετα, στη στήλη

⁹ Απουσιάζουν από το συγκεκριμένο πίνακα κράτη με μεγάλο μερίδιο στην κτήση σκαφών και κατοχή σημαίας καθώς δεν κρίνονται εν γένει, ως σημαντικές εμπορικές δυνάμεις. Χαρακτηριστικό παράδειγμα, αποτελεί η απουσία της Ελλάδας, η οποία ως γνωστόν διατηρεί δεσπόζουσα θέση στις λίστες κτήσης σκαφών και ανάρτησης σημαίας.

της κτήσης σκαφών, η Γαλλία παίρνει τη σκυτάλη της πρωτιάς με ποσοστό της τάξης του 15,73 %, πολύ πιο υψηλό από τα ποσοστά των υπόλοιπων κρατών του πίνακα.

Αντίστοιχα, η παγκόσμια κατάταξη των κρατών στον έλεγχο εμπορικό στόλου έχει ως ακολούθως:

Πίνακας 18
Οι 35 πρώτες σε κατάταξη χώρες σε έλεγχο στόλου (dwt),
1 Ιανουαρίου 2010^a

Χώρα κτήσης ownership ^b	Αριθμός σκαφών			Deadweight tonnage				
	Εθνική σημαία ^c	Ξένη σημαία	Σύνολο	Εθνική σημαία ^c	Ξένη σημαία	Σύνολο	Ξένη σημαία ως ποσοστό επί του συνόλου	Παγκόσμιο μερίδιο, 1η Ιανουαρίου 2010
Ελλάδα	741	2 409	3 150	58 478 197	127 616 965	186 095 162	69	15,96
Ιαπωνία	720	3 031	3 751	14 443 324	168 876 356	183 319 680	92	15,73
Κίνα	2 024	1 609	3 633	41 026 075	63 426 314	104 452 389	61	8,96
Γερμανία	458	3 169	3 627	16 926 387	86 969 282	103 895 669	84	8,91
Ν. Κορέα	775	425	1 200	18 865 348	26 017 970	44 883 318	58	3,85
ΗΠΑ	920	945	1 865	21 529 559	19 761 196	41 290 755	48	3,54
Νορβηγία	820	1 148	1 968	14 102 299	26 416 491	40 518 790	65	3,48
Κίνα & Χονγκ Κονγκ	350	330	680	21 225 179	13 216 692	34 441 871	38	2,95
Δανία	360	580	940	12 937 381	20 261 040	33 198 421	61	2,85
Σιγκαπούρη	598	387	985	17 377 216	15 232 228	32 609 444	47	2,80
Ταϊβάν	92	545	637	3 769 436	25 721 242	29 490 678	87	2,53
Ηνωμένο Βασίλειο	357	437	794	8 948 902	17 262 720	26 211 622	66	2,25
Ιταλία	608	236	844	15 277 538	7 176 463	22 454 001	32	1,93
Ρωσική Ομοσπονδία	1 472	515	1 987	5 860 326	13 571 242	19 431 568	70	1,67
Καναδά	210	223	433	2 303 767	15 980 908	18 284 675	87	1,57
Βερμούδες	0	180	180	0	17 192 696	17 192 696	100	1,47
Ινδία	443	66	509	14 280 882	2 885 687	17 166 569	17	1,47
Τουρκία	558	664	1 222	7 139 310	9 629 658	16 768 968	57	1,44
IPAN	74	91	165	853 008	12 839 807	13 692 815	94	1,17
Σ. Αραβία	74	98	172	1 740 908	11 464 923	13 205 831	87	1,13
Βέλγιο	85	149	234	5 581 132	6 966 887	12 548 019	56	1,08
Μαλαισία	380	100	480	8 783 140	3 655 990	12 439 130	29	1,07
Η. Αραβικά Εμιράτα	63	354	417	698 818	8 525 258	9 224 076	92	0,79
Ινδονησία	778	90	868	7 069 985	1 868 730	8 938 715	21	0,77
Κύπρος	129	206	335	3 542 642	5 339 340	8 881 982	60	0,76
Ολλανδία	528	272	800	4 828 515	3 989 203	8 817 718	45	0,76
Βραζιλία	128	33	161	2 272 241	5 463 966	7 736 207	71	0,66
Γαλλία	180	224	404	2 994 852	4 390 712	7 385 564	59	0,63

Σουηδία	136	217	353	1 453 082	5 570 298	7 023 380	79	0,60
Βιετνάμ	460	84	544	4 560 855	2 230 992	6 791 847	33	0,58
Κουβέιτ	39	47	86	3 835 639	2 767 625	6 603 264	42	0,57
Ισπανία	173	231	404	1 405 579	3 839 347	5 244 926	73	0,45
Νήσος Μαν	2	30	32	4 968	4 817 656	4 822 624	100	0,41
Ελβετία	35	122	157	1 023 109	2 925 288	3 948 397	74	0,34
Ταϊλάνδη	298	45	343	3 007 664	785 892	3 793 556	21	0,33
Σύνολο (35 κράτη)	15 068	19 292	34 360	348 147 263	764 657 064	1112 804 327	69	95,46
Παγκόσμιο σύνολο	17 279	21 133	38 412	368 251 867	797 468 296	1165 720 163	68	100,00

Πηγή: Compiled by the UNCTAD secretariat, on the basis of data supplied by IHS Fairplay.

- ^a Vessels of 1,000 GT and above, ranked by deadweight tonnage; excluding the United States Reserve Fleet and the United States and Canadian Great Lakes fleets (which have a combined tonnage of 5.7 million dwt).
- ^b The country of ownership indicates where the true controlling interest (i.e. parent company) of the fleet is located. In several cases, determining this has required making certain judgements. Thus, for instance, Greece is shown as the country of ownership for vessels owned by a Greek national with representative offices in New York, London and Piraeus, although the owner may be domiciled in the United States.
- ^c Includes vessels flying the national flag but registered in territorial dependencies or associated self-governing territories, such as the Isle of Man (United Kingdom), and also second registries such as DIS (Denmark), NIS (Norway) or FIS (France). For the United Kingdom, British-flagged vessels are included under the national flag, except for Bermuda.

Ανά τύπο σκαφών η κατάταξη έχει ως εξής:

Πίνακας 19
Κατάταξη δυνατότητας σε dwt ανά τύπο σκάφους, ως ποσοστό, ανά ομάδα κρατών, 2010^a
(μεταβολή σε ποσοστά 2010/2009)

	Συνολικός Στόλος	Oil tankers	Bulk carriers	Γενικό φορτίο	Container	Άλλοι τύποι
Παγκόσμιο σύνολο	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00
Ανεπτυγμένες χώρες	17,89	20,23	11,00	17,84	26,34	25,17
	<i>17,89</i>	<i>20,23</i>	<i>11,00</i>	<i>17,84</i>	<i>26,34</i>	<i>-1,56</i>
Χώρες με οικονομίες σε μετάβαση						
	1,00	0,84	0,44	4,55	0,10	2,06
	<i>1,00</i>	<i>0,84</i>	<i>0,44</i>	<i>4,55</i>	<i>0,10</i>	<i>-0,07</i>
Αναπτυσσόμενες οικονομίες	25,23	23,23	26,99	35,56	19,81	24,05
	<i>25,23</i>	<i>23,23</i>	<i>26,99</i>	<i>35,56</i>	<i>19,81</i>	<i>-0,25</i>
<i>εκ των οποίων</i>						
Αφρική	0,67	0,73	0,29	1,89	0,12	1,91
	<i>0,67</i>	<i>0,73</i>	<i>0,29</i>	<i>1,89</i>	<i>0,12</i>	<i>-0,12</i>
Αμερική	1,75	1,86	1,24	4,22	0,27	3,57
	<i>1,75</i>	<i>1,86</i>	<i>1,24</i>	<i>4,22</i>	<i>0,27</i>	<i>-0,27</i>
Ασία	22,36	20,33	24,92	28,68	19,39	17,65
	<i>22,36</i>	<i>20,33</i>	<i>24,92</i>	<i>28,68</i>	<i>19,39</i>	<i>0,13</i>
Ωκεανία	0,44	0,32	0,54	0,78	0,03	0,92
	<i>0,44</i>	<i>0,32</i>	<i>0,54</i>	<i>0,78</i>	<i>0,03</i>	<i>0,01</i>
Άλλες χώρες	0,44	0,22	0,28	2,09	0,12	0,99
	<i>0,44</i>	<i>0,22</i>	<i>0,28</i>	<i>2,09</i>	<i>0,12</i>	<i>-0,02</i>
10 μεγαλύτερες χώρες στο διεθνές εμπόριο^b						
	55,44	55,47	61,29	39,96	53,63	47,74
	<i>55,44</i>	<i>55,47</i>	<i>61,29</i>	<i>39,96</i>	<i>53,63</i>	<i>1,91</i>

Πηγή Compiled by the UNCTAD secretariat, on the basis of data supplied by IHS Fairplay.

^a Vessels of 100 GT and above.

^b There exists no clear definition of “open and international registries”. UNCTAD has grouped the 10 major open and international registries to include the 10 largest fleets with more than 90 per cent foreign-controlled tonnage.

Σχετικά με την ηλικία του παγκόσμιου στόλου και την κατανομή της ανά τύπο σκαφών και κατηγορία ομάδας χωρών, είναι τα στοιχεία των 2 επόμενων πινάκων που ακολουθούν.

Πίνακας 20 Α
Κατανομή ηλικίας του παγκόσμιου εμπορικού στόλου ανά τύπο σκάφους, στοιχεία της 1 Ιανουαρίου 2010
(ποσοστά επί του παγκόσμιου στόλου και dwt)

Ομάδα Κρατών Τύποι σκαφών		0-4 έτη	5-9 έτη	10-14 έτη	15-19 έτη	20 έτη +	Μέσος Όρος ηλικίας σε έτη 2010	Μέσος Όρος ηλικίας σε έτη 2009	Μεταβολή 2010/2009
Κόσμος									
Bulk carriers	Σκάφη	19,0	16,0	14,2	10,8	40,1	16,58	17,22	-0,64
	dwt	25,2	19,4	15,7	12,4	27,4	13,77	14,27	-0,50
	Μέσο μέγεθος σκάφους (dwt)	74 809	68 046	62 375	64 563	38 537			
Container ships	Σκάφη	31,3	21,7	20,9	12,8	13,3	10,56	10,92	-0,37
	dwt	38,9	26,0	17,2	9,5	8,4	8,72	9,01	-0,29
	Μέσο μέγεθος σκάφους (dwt)	44 701	43 151	29 644	26 579	22 653			
General cargo	Σκάφη	9,6	8,0	9,1	11,1	62,3	24,63	24,44	0,18
	dwt	16,1	9,8	13,5	9,8	50,8	21,40	22,12	-0,72
	Μέσο μέγεθος σκάφους (dwt)	8 260	6 083	7 372	4 391	4 043			
Oil tankers	Σκάφη	24,2	16,0	10,7	12,0	37,1	17,03	17,55	-0,52
	dwt	31,8	28,2	16,7	13,0	10,2	10,13	10,72	-0,59
	Μέσο μέγεθος σκάφους (dwt)	55 138	74 066	65 636	45 454	11 514			
Άλλοι τύποι	Σκάφη	9,2	9,3	9,1	8,7	63,8	25,33	25,26	0,07
	dwt	28,3	14,1	11,3	8,4	37,9	17,47	18,24	-0,77
	Μέσο μέγεθος σκάφους (dwt)	4 923	2 444	1 980	1 548	953			
Σύνολο σκαφών	Σκάφη	12,7	10,8	10,2	9,9	56,4	22,93	23,00	-0,07
	dwt	28,8	22,2	15,8	11,7	21,5	13,35	13,97	-0,62
	Μέσο μέγεθος σκάφους (dwt)	28 401	25 665	19 266	14 799	4 764			
Αναπτυσσόμενες οικονομίες									
Bulk carriers	Σκάφη	19,8	15,5	14,1	10,0	40,6	16,35	16,90	-0,55
	dwt	24,9	17,7	15,3	12,8	29,3	14,04	14,32	-0,28
	Μέσο μέγεθος σκάφους (dwt)	74 036	67 566	63 914	75 360	42 528			
Container ships	Σκάφη	32,2	19,9	19,7	13,7	14,5	10,74	11,20	-0,45
	dwt	41,2	24,9	15,2	10,0	8,7	8,59	8,98	-0,39

	<i>Μέσο μέγεθος σκάφους (dwt)</i>	43 804	42 738	26 365	24 903	20 470			
General cargo	<i>Σκάφη</i>	9,9	8,3	7,6	9,0	65,2	24,73	24,72	0,01
	<i>dwt</i>	16,4	8,4	12,0	9,4	53,8	21,75	22,55	-0,80
	<i>Μέσο μέγεθος σκάφους (dwt)</i>	8 705	5 332	8 296	5 500	4 347			
Oil tankers	<i>Σκάφη</i>	22,8	12,7	10,4	11,1	43,0	18,18	18,84	-0,67
	<i>dwt</i>	31,4	24,2	15,2	16,2	13,0	11,02	11,74	-0,72
	<i>Μέσο μέγεθος σκάφους (dwt)</i>	57 643	80 173	60 786	61 255	12 669			
Άλλοι τύποι	<i>Σκάφη</i>	11,8	9,1	7,9	8,4	62,8	24,66	24,77	-0,11
	<i>dwt</i>	24,6	12,1	10,7	8,6	44,1	19,16	19,53	-0,37
	<i>Μέσο μέγεθος σκάφους (dwt)</i>	3 903	2 478	2 536	1 900	1 313			
Σύνολο σκαφών	<i>Σκάφη</i>	14,6	10,6	9,4	9,3	56,2	22,31	22,55	-0,24
	<i>dwt</i>	28,4	19,6	14,7	13,0	24,4	14,01	14,56	-0,55
	<i>Μέσο μέγεθος σκάφους (dwt)</i>	28 942	27 569	23 149	20 633	6 436			
Ανεπτυγμένες οικονομίες									
Bulk carriers	<i>Σκάφη</i>	11,2	15,5	15,0	16,8	41,5	19,18	19,51	-0,33
	<i>dwt</i>	22,7	25,5	17,4	13,3	21,0	13,42	14,33	-0,91
	<i>Μέσο μέγεθος σκάφους (dwt)</i>	94 095	77 011	54 176	37 086	23 663			
Container ships	<i>Σκάφη</i>	27,1	28,5	24,2	11,6	8,7	9,91	9,79	0,12
	<i>dwt</i>	33,0	30,8	21,9	8,3	6,0	8,68	8,47	0,21
	<i>Μέσο μέγεθος σκάφους (dwt)</i>	56 948	50 512	42 453	33 521	32 073			
General cargo	<i>Σκάφη</i>	13,4	10,6	17,8	20,3	38,0	20,84	20,81	0,03
	<i>dwt</i>	23,0	15,3	22,1	11,9	27,6	16,68	17,34	-0,66
	<i>Μέσο μέγεθος σκάφους (dwt)</i>	6 974	5 877	5 054	2 369	2 952			
Oil tankers	<i>Σκάφη</i>	25,0	24,6	12,5	19,0	18,9	13,82	14,21	-0,39
	<i>dwt</i>	32,4	39,4	17,9	7,4	3,0	7,87	8,43	-0,56
	<i>Μέσο μέγεθος σκάφους (dwt)</i>	52 391	64 571	57 974	15 640	6 398			
Άλλοι τύποι	<i>Σκάφη</i>	7,1	11,0	12,1	9,1	60,7	25,29	25,08	0,20
	<i>dwt</i>	22,3	20,1	17,8	9,7	30,1	16,36	16,59	-0,23
	<i>Μέσο μέγεθος σκάφους (dwt)</i>	3 051	1 784	1 433	1 041	485			
Σύνολο σκαφών	<i>Σκάφη</i>	10,1	12,6	13,4	11,6	52,3	23,15	23,03	0,12
	<i>dwt</i>	28,7	30,9	18,9	9,4	12,0	11,02	11,56	-0,54
	<i>Μέσο μέγεθος σκάφους (dwt)</i>	20 926	17 953	10 346	5 943	1 690			

Πηγή:

a

Compiled by the UNCTAD secretariat, on the basis of data supplied by IHS Fairplay.
Vessels of 100 gross tons and above.

Πίνακας 20 Β
Κατανομή ηλικίας του παγκόσμιου εμπορικού στόλου ανά τύπο σκάφους, στοιχεία της 1 Ιανουαρίου
2010

(ποσοστά επί του παγκόσμιου στόλου και dwt)

Ομάδα Κρατών Τύποι σκαφών		0-4 έτη	5-9 έτη	10-14 έτη	15-19 έτη	20 έτη +	Μέσος Όρος ηλικίας σε έτη 2010	Μέσος Όρος ηλικίας σε έτη 2009	Μεταβολή 2010/2009
Κράτη με οικονομίες σε μετάβαση									
Bulk carriers	Σκάφη	13,3	7,1	7,2	15,5	56,9	20,83	22,56	-1,74
	dwt	14,0	8,5	10,0	19,4	48,1	19,35	20,98	-1,63
	Μέσο μέγεθος σκάφους (dwt)	38 169	43 581	50 346	45 469	30 701			
Container ships	Σκάφη	13,7	15,0	17,6	18,9	34,8	15,85	15,62	0,23
	dwt	23,3	30,1	5,5	17,3	23,8	12,23	11,74	0,49
	Μέσο μέγεθος σκάφους (dwt)	42 144	49 510	7 698	22 535	16 899			
General cargo	Σκάφη	6,6	10,0	4,6	10,2	68,6	24,54	24,22	0,32
	dwt	7,5	6,2	4,7	7,5	74,1	25,59	26,87	-1,28
	Μέσο μέγεθος σκάφους (dwt)	4 058	2 195	3 613	2 615	3 844			
Oil tankers	Σκάφη	12,3	9,9	4,2	9,0	64,5	23,50	23,81	-0,31
	dwt	29,0	26,7	6,6	14,7	23,0	13,06	13,75	-0,69
	Μέσο μέγεθος σκάφους (dwt)	32 115	36 749	21 097	22 448	4 871			
Άλλοι τύποι	Σκάφη	5,6	4,9	3,2	10,6	75,6	25,76	25,41	0,34
	dwt	26,8	25,8	7,2	12,4	27,7	13,93	15,51	-1,58
	Μέσο μέγεθος σκάφους (dwt)	17 361	19 311	8 244	4 242	1 339			
Σύνολο σκαφών	Σκάφη	7,6	8,0	4,6	10,8	69,0	24,37	24,30	0,07
	dwt	18,7	16,3	7,5	14,9	42,6	18,09	20,18	-2,09
	Μέσο μέγεθος σκάφους (dwt)	19 308	16 025	12 866	10 749	4 835			
Οι 10 μεγαλύτερες παγκοσμίως εγγραφές									
Bulk carriers	Σκάφη	24,4	18,4	14,9	8,9	33,4	14,33	15,13	-0,80
	dwt	28,8	19,8	15,6	10,5	25,3	12,65	13,13	-0,48
	Μέσο μέγεθος σκάφους (dwt)	77 349	70 508	68 395	77 633	49 661			
Container ships	Σκάφη	35,0	21,9	20,5	12,2	10,4	9,61	10,33	-0,72
	dwt	41,6	25,7	15,7	9,0	7,9	8,30	8,97	-0,67
	Μέσο μέγεθος σκάφους (dwt)	42 863	42 299	27 597	26 629	27 543			
General cargo	Σκάφη	15,3	9,5	13,8	11,8	49,6	19,81	20,46	-0,66
	dwt	19,8	12,2	16,5	9,2	42,4	17,77	19,15	-1,38
	Μέσο μέγεθος σκάφους	11 712	11 685	10 873	7 094	7 772			

	(dwt)								
Oil tankers	Σκάφη	35,8	23,3	14,2	9,2	17,4	10,70	11,34	-0,64
	dwt	30,7	28,9	18,6	13,7	8,0	9,48	9,71	-0,23
	Μέσο μέγεθος σκάφους (dwt)	64 870	93 392	98 974	112 217	34 731			
Άλλοι τύποι	Σκάφη	19,9	10,4	10,6	7,3	51,8	21,23	21,87	-0,64
	dwt	35,6	13,0	10,2	5,9	35,4	15,88	16,72	-0,84
	Μέσο μέγεθος σκάφους (dwt)	19 566	13 683	10 463	8 772	7 450			
Σύνολο σκαφών	Σκάφη	24,6	15,8	14,3	9,8	35,4	15,89	16,63	-0,75
	dwt	31,0	22,9	16,4	11,1	18,6	11,83	12,34	-0,51
	Μέσο μέγεθος σκάφους (dwt)	47 430	54 537	43 025	42 637	19 748			

Πηγή:

^a

Compiled by the UNCTAD secretariat, on the basis of data supplied by IHS Fairplay.
Vessels of 100 gross tons and above.

2.3 Τιμές Ναυπήγησης Νέων Σκαφών

Ένα εξίσου σημαντικό στοιχείο που προσδιορίζει τη ναυπηγική αγορά και τις μελλοντικές της τάσεις είναι το κόστος κτήσης νέων σκαφών. Σε περιπτώσεις που η αγορά είναι ανοδική και επομένως η ζήτηση νέων σκαφών υψηλή, αντίστοιχα υψηλές αναμένεται να είναι και οι τιμές των νεότευκτων σκαφών. Ως εκ τούτου, ιδιαίτερα ενδιαφέροντα είναι τα στοιχεία του ακόλουθου πίνακα, ο οποίος παρουσιάζει τις τάσεις τιμών νεότευκτων σκαφών, ανά τύπο, διαχρονικά.

Πίνακας 21
Ενδεικτικές τιμές νεότευκτων σκαφών – επιλεγμένα έτη
(σε εκατ. Δολάρια, ετήσιοι μέσοι όροι)

Τύπος και μέγεθος σκαφών	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	Μάρτιος 2010	Ποσοστιαία μεταβολή 2009/2008
Dry bulk – Handysize, 30,000 dwt	16	19	21	22	33	38	29	25	-23,7
Dry bulk - Panamax, 75,000 dwt	23	32	35	36	47	54	39	35	-27,8
Dry bulk - Capesize, 170,000 dwt	38	55	62	62	84	97	69	57	-28,9
Container - geared, 500 TEU	13	18	18	16	16	21	14	10	-33,3
Container - gearless, 6,500 TEU	67	86	101	98	97	108	87	74	-19,4
Container - gearless, 12,000 TEU	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	154	164	114	105	-30,5
Oil tanker - Handy, 50,000 dwt	28	35	42	47	50	52	40	34	-23,1
Oil tanker - Suezmax, 160,000 dwt	47	60	73	76	85	94	70	63	-25,5
Oil tanker - VLCC, 300,000 dwt	67	91	119	125	136	153	116	99	-24,2
Chemical tanker - 12,000 dwt	12	16	18	21	33	34	33	30	-2,9
LPG carrier - 15,000 m ³	28	36	45	49	51	52	46	40	-11,5
LNG carrier – 160,000 m ³	153	173	205	217	237	222	226	210	1,8

Πηγή:

Compiled by the UNCTAD secretariat, on the basis of data from *Drewry Shipping Insight*.

Το συμπέρασμα που προκύπτει είναι η συνεχής αυξητική τάση των τιμών στους περισσότερους από τους τύπους σκαφών με εξαίρεση το έτος 2009 που ακόμα σε μια κατηγορία στατιστικών στοιχείων απεικονίζει την οικονομική κρίση με πτώση των τιμών, η οποία αποτελεί αποτέλεσμα της πτώσης της παγκόσμιας ζήτησης.

2.4 Τιμές μεταχειρισμένων σκαφών

Αντίστοιχο ενδιαφέροντος με την κύμανση των τιμών των νεότευκτων σκαφών είναι και οι τιμές των μεταχειρισμένων σκαφών. Χαρακτηριστικά είναι τα στοιχεία του ακόλουθου πίνακα.

Πίνακας 22
Τιμές μεταχειρισμένων σκαφών, ηλικίας 5 ετών, 2000–2008
(σε εκατ. δολάρια, στοιχεία τέλους του έτους)

Τύπος και μέγεθος σκαφών ^a	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	Μάρτιος 2010	Ποσοστιαία μεταβολή 2009/2008
Dry bulk - Handysize, 28,000 dwt, 10 years old	10	15	20	20	28	31	17	20	-45,2
Dry bulk - Panamax, 75,000 dwt, 5 years old	20	35	40	39	83	70	31	36	-55,7
Dry bulk - Capesize, 150,000 dwt, 10 years old	23	41	32	49	75	82	32	35	-61,0
Container - geared, 500 TEU, 10 years old	5	7	11	10	9	13	4	4	-69,2
Container - geared, 2,500 TEU, 10 years old	20	29	39	41	24	36	18	15	-50,0
Container - geared, 3,500 TEU, 10 years old	25	34	43	44	43	45	24	18	-46,7
Oil tanker - Handy, 45,000 dwt, 5 years old	25	35	44	47	40	51	30	26	-41,2
Oil tanker - Suezmax, 150,000 dwt, 5 years old	43	60	72	76	87	95	59	59	-37,9
Oil tanker - VLCC, 300,000 dwt, 5 years old	60	91	113	116	124	145	84	80	-42,1
Chemical tanker - 12,000 dwt, 10 years old	9	11	12	14	23	23	20	17	-13,0
LPG carrier - 15,000 m ³ , 10 years old	21	23	30	39	40	39	39	25	0,0

Πηγή:

Compiled by the UNCTAD secretariat, on the basis of data from *Drewry Shipping Insight*.

Συγκρίνοντας τους δύο τελευταίους πίνακες είναι εμφανής η διαφορά ανάμεσα στις τιμές ανά κατηγορία σκαφών αλλά και η ομοιομορφία στις τάσεις διαμόρφωσης των τιμών με χαρακτηριστική την πτώση του 2009. Αξιοσημείωτο γεγονός είναι ότι η πτώση των τιμών των μεταχειρισμένων σκαφών το 2009 είναι κατά πολύ μεγαλύτερη από την αντίστοιχη πτώση στα νεότευκτα σκάφη.

Κεφάλαιο 3:

Δομές και Ανάπτυξη της Κινεζικής Οικονομίας

3.1 Η Κινεζική Οικονομία

Το κύριο χαρακτηριστικό γνώρισμα της Κινεζικής οικονομίας τα τελευταία έτη είναι η ραγδαία ανάπτυξη σε όλους τους τομείς με επίκεντρο την παραγωγική δραστηριότητα. Το στοιχείο αυτό αποτελεί αντικείμενο προβολής και συζητήσεων με δεδομένο πρωταγωνιστικό ρόλο στον διεθνές οικονομικό και πολιτικό τύπο. Στο κεφάλαιο αυτό η ανάπτυξη της Κινεζικής οικονομίας θα απεικονιστεί τόσο με οικονομικά / στατιστικά στοιχεία όσο και με εκτενή ανάλυση των ποιοτικών χαρακτηριστικών που την διέπουν. Ως ποιοτικά χαρακτηριστικά νοούνται το επικρατών καθεστώς και οι συντελεσθείσες αλλαγές των θεσμών και μηχανισμών της Κινεζικής οικονομίας.

3.1.1 Οικονομικοί Θεσμοί και Μηχανισμοί της Κινεζικής Οικονομίας

Ο Οργανισμός Οικονομικής Συνεργασίας και Ανάπτυξης, θεσμικό συμβουλευτικό, οικονομικό όργανο των αναπτυσσόμενων δυτικού τύπου οικονομιών, από το 2005 έχει εντάξει την Κίνα στη σειρά των οικονομικών μελετών (economic surveys) γεγονός που αποδεικνύει το μεγάλο ενδιαφέρον των αναπτυσσόμενων κρατών για την Κινεζική οικονομία. Σύμφωνα με την τελευταία έκθεση του ΟΟΣΑ για την Κίνα (Φεβρουάριος 2010¹⁰) οι σημαντικότερες μεταβολές στους οικονομικούς θεσμούς και πολιτικές της Κίνας εντοπίζονται στους ακόλουθους τομείς:

3.1.2 Πλαίσιο Νομισματικής Πολιτικής:

Το πλαίσιο νομισματικής πολιτικής της Κίνας, κατά τα τελευταία έτη, είναι ολοένα και περισσότερο προσαρμοσμένο στις κινήσεις και τις απαιτήσεις της αγοράς. Συγκεκριμένα, η ραγδαία και συνεχής ανάπτυξη της κινεζικής οικονομίας απαιτεί παράλληλα και μια επεκτατική νομισματική πολιτική για τη στήριξη της ζήτησης αλλά και τον περιορισμό των τάσεων ανατίμησης του κινεζικού νομίσματος, που θα το

¹⁰ OECD, Economic Surveys “China”, Volume 2010/6, February 2010.

καθιστούσε αυτόματα, λιγότερο ανταγωνιστικό στο παγκόσμιο εμπόριο. Ως εκ τούτου, και πλέον επίσημα, οι κινεζικές αρχές έχουν υιοθετήσει μεσοπρόθεσμα, πολιτική αύξησης της προσφοράς χρήματος. Πάντα σύμφωνα με την ως άνω έκθεση του ΟΟΣΑ, η υιοθέτηση της συγκεκριμένης πολιτικής πρέπει να συνοδεύεται από μικρότερη έμφαση σε μέτρα ποσοτικών περιορισμών και ελέγχου της ρευστότητας και αντίθετα επικέντρωση στις μεταβολές της βάσης επιτοκίου της κινεζικής οικονομίας. Παράλληλα, αυτό που προτείνεται είναι να επιτραπεί ευελιξία στη μεταβολή της συναλλαγματικής ισοτιμίας και να δοθεί ιδιαίτερο βάρος στο στόχο συγκράτησης των πληθωριστικών τάσεων.

3.1.3 Άνοιγμα Χρηματοοικονομικής Αγοράς:

Όσον αφορά τη χρηματιστηριακή και πιστωτική αγορά της Κίνας, αυτό που παρατηρείται είναι η ισχυροποίηση των εγχώριων πιστωτικών ιδρυμάτων αλλά και η ενίσχυση του χρηματοοικονομικού κανονιστικού πλαισίου. Οι εξελίξεις αυτές, επέτρεψαν στην κινεζική χρηματοοικονομική αγορά να προχωρήσει σε ανοίγματα σε ξένες επιχειρήσεις και επενδυτικούς οργανισμούς. Ωστόσο, η έκθεση του ΟΟΣΑ παρατηρεί ότι είναι απαραίτητο να προωθηθούν κι άλλες αλλαγές, όπως:

- αύξηση των ορίων για ξένες επενδύσεις στην κινεζική χρηματοοικονομική αγορά,
- μεγέθυνση της εγχώριας αγοράς εταιρικών ομολογιών,
- η δημιουργία συστήματος κεφαλαιακής / ασφαλιστικής επάρκειας για τις εμπορικές τράπεζες και τέλος,
- ενίσχυση του συστήματος χρηματοοικονομικού ελέγχου και επίβλεψης.

3.1.4 Άρση Εμποδίων Εισόδου στην Εγχώρια Αγορά:

Αν και ο ανταγωνισμός έχει ενταθεί σε πολλούς κλάδους της κινεζικής οικονομίας, εντούτοις, τα εμπόδια εισόδου, στο σύνολο της οικονομίας, παραμένουν υψηλά. Η διατήρηση μιας τέτοιας κατάστασης κρίνεται από τον ΟΟΣΑ ότι μπορεί να αποτελέσει πεδίο αναστολής του ρυθμού ανάπτυξης της κινεζικής οικονομίας μακροπρόθεσμα. Για

αυτό εκτιμάται ότι για να εκτιναχθεί ο δείκτης ανταγωνιστικότητας, και σύννομα η παραγωγικότητα της Κίνας, πρέπει:

- Να χαλαρώσουν οι παραδοσιακοί δεσμοί ανάμεσα στις επιχειρήσεις που ελέγχονται από το κράτος και τις κεντρικές αρχές.
- Να περιοριστεί η γραφειοκρατία.
- Να αυξηθεί η συμμετοχή του ιδιωτικού τομέα στους διάφορους κλάδους της οικονομίας.
- Να μετριαστούν τα εμπόδια προσέλκυσης ξένων άμεσων επενδύσεων (foreign direct investment) στους κλάδους των υπηρεσιών.

3.1.5 Κοινωνική Ανάπτυξη:

Φιλόδοξες πολιτικές έχουν υιοθετηθεί στην κοινωνική σφαίρα της Κίνας και έχουν εντοπιστεί δείγματα προόδου, κυρίως στους τομείς της εκπαίδευσης και της κοινωνικής ασφάλισης. Ωστόσο, εντοπίζονται τομείς στους οποίους απαιτείται να επέλθουν αλλαγές όπως:

- Επιδόματα φτώχειας / κοινωνικής αλληλεγγύης,
- Σύστημα υγείας,
- Συνταξιοδοτικό σύστημα, και
- Ευρύτερη δημοσιονομική αλληλεγγύη σε ολόκληρη τη χώρα.

3.1.6 Εργατική Κινητικότητα:

Στο θέμα της εργατικής κινητικότητας παρατηρείται στασιμότητα καθώς εντοπίζονται ακόμη σημαντικά εμπόδια στην κινητικότητα αλλοδαπών εργατών. Αυτό που προτείνεται είναι μια σταδιακή άρση των εμποδίων της μεταναστευτικής εργατικής κινητικότητας.

3.1.7 Θέματα Προστασίας του Περιβάλλοντος και Ενέργειας:

Η έκθεση του ΟΟΣΑ καταγράφει ότι, παρ' όλη τη ραγδαία οικονομική ανάπτυξη, η προστασία του περιβάλλοντος εξακολουθεί και παραμένει ένα πεδίο υστέρησης της

Κίνας. Επισημαίνεται, ότι η οικονομική ανάπτυξη της χώρας έχει επιτευχθεί εις βάρος του περιβάλλοντος και συγκεκριμένα έχει καταγραφεί σημαντική αύξηση της μόλυνσης του αέρα και του νερού. Η μόλυνση του αέρα έχει επεκταθεί σε όλες τις κινεζικές μεγαλουπόλεις ενώ η μόλυνση των υδάτων αφορά τα μεγαλύτερα κινεζικά ποτάμια. Παράλληλα, είναι γνωστό ότι η Κίνα αποτελεί τον μεγαλύτερο παγκοσμίως μολυντή σε αέρια που επιδεινώνουν το φαινόμενο του θερμοκηπίου.

Οι προσπάθειες της κινεζικής κυβέρνησης για την προστασία του περιβάλλοντος συνίστανται σε μέτρα αποτελεσματικής διαχείρισης και περιορισμού στην κατανάλωση ενέργειας. Ο ΟΟΣΑ αναφέρει ότι από το 2002, έτος που καταγράφηκε η μεγαλύτερη αύξηση στην κατανάλωση ενέργειας στην Κίνα, υιοθετήθηκαν μέτρα και δράσεις με στόχο τη μείωση στην κατανάλωση ενέργειας κατά 20% για την περίοδο 2005 έως 2010. Τα μέτρα αυτά απευθύνονταν, επί το πλείστον, προς τη βιομηχανία η οποία αποτελεί τη μεγαλύτερη πηγή ρύπανσης του αέρα. Οι κλάδοι που τέθηκαν στο επίκεντρο της στρατηγικής ήταν απαρχαιωμένης τεχνολογίας στην ένταση και κατανάλωση ενέργειας, όπως χαλυβουργία και παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας. Προς την ίδια κατεύθυνση στόχευαν και μέτρα φορολογικής ελάφρυνσης που υιοθετήθηκαν το 2008. Παράλληλα, θεσπίστηκαν νέα ενεργειακά πρότυπα για τα καταναλωτικά διαρκή αγαθά καθώς και αυστηρότερα μέτρα για την εκπομπή αερίων από τα αυτοκίνητα.

Πέραν του ως άνω στόχου, το 2009 ανακοινώθηκε από την κινεζική κυβέρνηση ένας νέος στόχος, ο οποίος έγκειται στον περιορισμό της εκπομπής διοξειδίου του άνθρακα ανά μονάδα του παραγόμενου ΑΕΠ σε ποσοστό 40% – 45% το 2020, με έτος σύγκρισης το 2005. Για να επιτευχθεί ο στόχος αυτός θα επιδιωχθεί η αύξηση του μεριδίου παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας από ανανεώσιμες πηγές και την πυρηνική βιομηχανία από 8% που ήταν το 2008 σε 20% μέχρι το 2020.

Ο ΟΟΣΑ κρίνοντας τις ενέργειες αυτές θεωρεί ότι πρέπει να ενισχυθούν ακόμα περισσότερο. Η παραγωγή ηλεκτρικής ενέργειας κρίνεται ακόμα ως πολύ ελεγχόμενη από κανονισμούς και μέτρα έτσι ώστε η τιμή της να είναι χαμηλή δίνοντας λάθος κίνητρα στις βιομηχανίες καταναλωτές. Άποψη του οργανισμού είναι ότι πρέπει να

θεσμοθετηθούν νέα μέτρα περιβαλλοντικής φορολόγησης και απελευθέρωσης των αγορών που να αποθαρρύνουν τους ρυπαντές.

3.2 Πρόσφατα Επιτεύγματα και Εξελίξεις της Κινεζικής Οικονομίας

Τα κύρια χαρακτηριστικά της κινεζικής οικονομίας στην πρόσφατη ιστορία της ήταν δύο: ο αξιοθαύμαστος ρυθμός οικονομικής μεγέθυνσης, που την κατέστησε να παράγει μέχρι και το 11% του παγκόσμιου Ακαθάριστου Εγχώριου Προϊόντος ΑΕΠ το 2008, καθώς και το γεγονός ότι μετά την έκρηξη της παγκόσμιας χρηματοοικονομικής κρίσης το 2008, ήταν από τα πρώτα κράτη που αντεπεξήλθαν σε αυτή με ιδιαίτερη επιτυχία. Πέραν των δύο ως άνω κύριων χαρακτηριστικών, η κινεζική οικονομία χαρακτηρίζεται από σημαντικές δομικές αλλαγές όπως η εφαρμογή ολοένα και περισσότερων θεσμών αγοράς και η ενίσχυση του ιδιωτικού τομέα.

Αξίζει να σημειωθεί, ότι ο ΟΟΣΑ εκτιμά ότι η Κίνα παρήγαγε το 2008 το 7,2% του παγκοσμίου ΑΕΠ! Οι μετρήσεις έγιναν με σημαντικές διορθώσεις προς τα κάτω λόγω της επίδρασης των τιμών και λαμβάνοντας υπόψη τη μεθοδολογία purchase power parity. Πάντα σύμφωνα με τις ίδιες εκτιμήσεις το 30% με 40% της κινεζικής προστιθέμενης αξίας σε βιομηχανικά προϊόντα εξάγεται, ενώ η υπόλοιπη παραγωγή είναι σε πολύ μεγάλο βαθμό υποκατάστατο των εισαγόμενων αγαθών, γεγονός, που πέραν της μεγάλης εξαγωγικής δύναμης της Κίνας επιδεικνύει και τη μεγάλη αυτάρκεια της εγχώριας παραγωγής.

Ο ακόλουθος πίνακας που προέρχεται από την έκθεση του ΟΟΣΑ για την Κίνα το 2010, παρουσιάζει διαχρονικά εκείνους του οικονομικούς παράγοντες που συνέβαλαν στην ανάπτυξη της κινεζικής οικονομίας της εικοσαετία του 1988 – 2008.

Πίνακας 23
Παράγοντες που Επηρέασαν την Ανάπτυξη του ΑΕΠ της Κίνας
την Εικοσαετία 1988 - 2008

	1988 – 93	1993 - 98	1998 – 03	2003 - 08	2008	Μεταβολή από 1998 – 03 έως 2003 - 08
Ποσοστά %						
Αύξηση ΑΕΠ	9,0	10,2	8,7	10,8	9,0	2,1
Συμμετοχή Κεφαλαίου	4,4	5,4	4,7	6,0	6,0	1,3
Συμμετοχή Εργασίας	0,7	0,5	0,5	0,4	0,3	-0,1
Λοιποί Παράγοντες	3,6	4,0	3,2	4,1	2,6	0,9
.. εκ των οποίων κλαδικές μεταβολές	1,6	1,3	-0,1	2,7	1,5	2,9

Πηγή: ΟΟΣΑ, Οικονομική Μελέτη για την Κίνα, 2010.

Τα στοιχεία του ως άνω πίνακα μας επιδεικνύουν ενδιαφέροντα αποτελέσματα. Κατά τα εξεταζόμενα χρονικά διαστήματα πενταετιών, η αύξηση του ΑΕΠ διατηρείται σε πολύ υψηλά επίπεδα. Παράλληλα, είναι εμφανής η τάση οικονομικού κύκλου που διέπει την κύμανση του ΑΕΠ, με ανώτατες πενταετίες τις 1993 - 98 και 2003 – 08. Από την άλλη μεριά τα χαμηλότερα ποσοστά εντοπίζονται στις πενταετίες 1988 – 93, 1998 – 03 και το έτος 2008. Ωστόσο, η ίδια μεταβλητότητα δεν παρατηρείται στους 2 κυριότερους δείκτες, τη συμμετοχή του κεφαλαίου και τη συμμετοχή της εργασίας. Η συμμετοχή της εργασίας κινείται σε πολύ χαμηλά ποσοστά και μάλιστα με πτωτική τάση. Αντίθετα, η τάση συμμετοχής του κεφαλαίου είναι αυξητική και μάλιστα ανεξάρτητα από τις ως άνω εντοπισθείσες διακυμάνσεις του ΑΕΠ. Η εικόνα των ως άνω δεδομένων ανατρέπει την ψευδαίσθηση που επικρατεί σχετικά με την πολύ υψηλή ανταγωνιστικότητα εργασίας που διαθέτει η Κίνα. Αναμφίβολα, το εργατικό κόστος στην Κίνα είναι από τα πιο χαμηλά παγκοσμίως, ωστόσο, η παραγωγικότητας της εργασίας είναι πάρα πολύ υψηλή. Παρ' όλα αυτά, τα τελευταία 20 έτη παρατηρείται μια ενίσχυση του ρόλου του κεφαλαίου γεγονός που αποδεικνύει τις συνεχείς επενδύσεις που γίνονται στην χώρα και μια σταδιακή μετατροπή των παραγωγικών προτύπων.

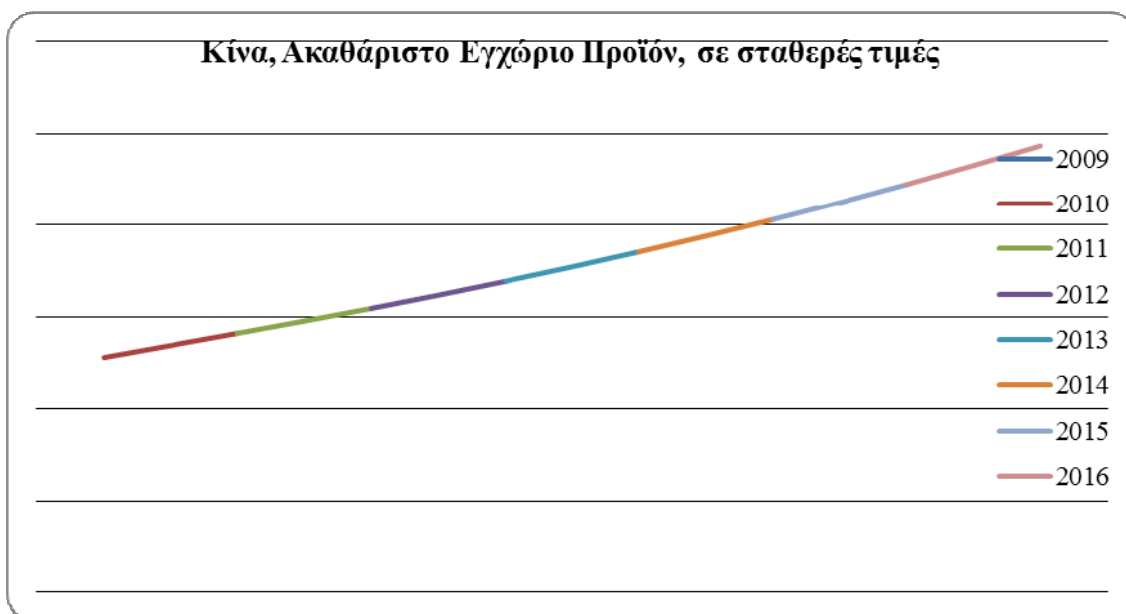
Στον παρακάτω πίνακα και διάγραμμα παρουσιάζονται αναλυτικά η κύμανση των βασικότερων μακροοικονομικών μεγεθών της Κίνας καθώς και οι εκτιμήσεις για τα έτη 2012 – 2016.

Πίνακας 24

Κύρια Μακροοικονομικά Μεγέθη της Κίνας

Κατηγορία	Μονάδες	Κλίμακα	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν, σε σταθερές τιμές	σε εθνικό Νόμισμα	Δυσ.	12.795,11	14.113,01	15.466,93	16.939,83	18.544,91	20.310,77	22.232,59	24.350,32
Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν, σε σταθερές τιμές	Ποσοστιαία Μεταβολή		9,20	10,30	9,59	9,52	9,48	9,52	9,46	9,53
Κατά Κεφαλήν Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν, σε σταθερές τιμές	σε εθνικό Νόμισμα	Μονάδες	9.586,22	10.521,00	11.472,95	12.503,00	13.619,58	14.842,24	16.165,79	17617,552
Κατά Κεφαλήν Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν, σε σταθερές τιμές	Δολάρια ΗΠΑ	Μονάδες	3.738,95	4.382,14	4.833,29	5.321,15	5.917,45	6.588,68	7.316,15	8.117,84
Επενδύσεις	ως ποσοστό του ΑΕΠ		48,24	48,77	48,57	47,96	47,04	46,09	45,24	44,49
Εισαγωγές Αγαθών και Υπηρεσιών	Ποσοστιαία Μεταβολή		3,73	17,75	14,99	14,99	14,94	15,14	15,62	15,86
Εξαγωγές Αγαθών & Υπηρεσιών	Ποσοστιαία Μεταβολή		-10,32	34,57	15,82	15,00	15,47	15,71	16,06	16,04
Ισοζύγιο Τρεχουσών Συναλλαγών	Δολάρια ΗΠΑ	Δυσ.	297,14	306,20	372,24	454,57	548,67	652,18	767,14	873,94
Ισοζύγιο Τρεχουσών Συναλλαγών	ως ποσοστό του ΑΕΠ		5,95	5,21	5,71	6,31	6,81	7,23	7,62	7,79
Οι τιμές αποτελούν εκτιμήσεις										
Πηγή: Διεθνές Νομισματικό Ταμείο, Οικονομικοί Δείκτες (International Monetary Fund - Economic Indicators)										

Διάγραμμα 4



Πηγή: Διεθνές Νομισματικό Ταμείο, Οικονομικοί Δείκτες (International Monetary Fund - Economic Indicators)

Από τα ως άνω στοιχεία είναι εμφανής η αυξητική τάση όλων των μεγεθών με σχεδόν γραμμική τάση, δηλαδή, σταθερό ετήσιο ρυθμό ανάπτυξης. Από τα δεδομένα αυτά ενδιαφέρον παρουσιάζουν οι επενδύσεις ως ποσοστό του ΑΕΠ οι οποίες έχουν μια μικρή πτωτική και στη συνέχεια σταθερή τάση. Ωστόσο, αν κρίνουμε ότι το Κινεζικό ΑΕΠ αυξάνεται συνεχώς, τότε το ότι οι επενδύσεις διατηρούν μια σταθερότητα σε ποσοστά επί του ΑΕΠ σημαίνει ότι και αυτές έχουν μια ανοδική τάση σε απόλυτα μεγέθη.

Επίσης, μεγάλο ενδιαφέρον παρουσιάζει η αύξηση των εισαγωγών και ιδιαίτερα των μελλοντικών προβλέψεων, σε ποσοστά μάλιστα που προσεγγίζουν τα αντίστοιχα της αύξησης των εξαγωγών. Το αποτέλεσμα αυτό σημαίνει μια μεταβολή σε εξωστρέφεια της κινεζικής οικονομίας κι άνοιγμα των εγχώριων αγορών.

Κεφάλαιο 4:

Η Κίνα στην Παγκόσμια Ναυτιλιακή Αγορά

Από τα δεδομένα που παρουσιάστηκαν στο προηγούμενο κεφάλαιο είναι εμφανές ότι η Κίνα αποτελεί πλέον μία από τις οικονομίες που κυριαρχούν στην παγκόσμια αγορά. Η κυριαρχία αυτή δεν αποδεικνύεται μόνο από τους ταχείς ρυθμούς ανάπτυξης (πάνω από 10 έτη η κινεζική οικονομία αναπτύσσεται με ρυθμούς που προσεγγίζουν το 10% ετησίως) αλλά και ότι πλέον αποτελεί τη δεύτερη σε μέγεθος στον κόσμο οικονομία μετά τις Ηνωμένες Πολιτείες.

Εφόσον λοιπόν έχει γίνει σαφές ότι η Κίνα πλέον κυριαρχεί στα παγκόσμια οικονομικά δεδομένα, καλούμαστε στο παρόν κεφάλαιο να αναλύσουμε την κινεζική παρουσία στο ζωτικό χώρο της ναυτιλίας που αποτελεί θέμα μεγάλης σημασίας για την αυτόνομη εμπορική ανάπτυξη μιας χώρας.

4.1 Η Ναυπηγική Αγορά

Όπως καταγράφεται στους πίνακες 1 και 2 η ανάπτυξη της Κίνας στον πολύ σημαντικό κλάδο της ναυπήγησης νέων σκαφών κατά τα τελευταία έτη είναι άκρως σημαντική, έτσι ώστε να έχει καταστεί ως η νούμερο 1 χώρα παγκοσμίως. Ερμηνεύοντας, τη διαχρονική διακύμανση των στοιχείων των ως άνω πινάκων, γίνεται σαφής η μεταστροφή της κινεζικής ναυπηγικής βιομηχανίας προς μεγαλύτερο μέσο όρο σκαφών. Μια τέτοια διαρθρωτική μεταβολή αποδεικνύει τόσο τη μεταστροφή της βιομηχανικής στρατηγικής της Κίνας αλλά είναι και ενδεικτική της βελτίωσης της χρησιμοποιούμενης τεχνολογίας αλλά και των επενδύσεων σε πάγιες εγκαταστάσεις που επιτρέπουν την υλοποίηση μεγαλύτερων κατασκευών.

Στον ακόλουθο πίνακα παρουσιάζονται τα διαθέσιμα στοιχεία για την κινεζική ναυπηγική παραγωγή ανά βιομηχανική περιοχή.

Πίνακας 25
Κινεζική Ναυπηγική Αγορά και Παραγγελίες ανά Περιοχή
 Στοιχεία Έτους 2006
 Στοιχεία σε χιλιάδες

Περιοχή	Κατηγορία					Παραγωγή το 2006			Παραγγελίες τέλη Οκτ/ου		
	Dock		Μήκος	Slipway	Νεότευκτα	No	Dwt	Cgt	No	Dwt	Cgt
	No	Dwt	Μέτρα	No	No						
Jiangsu	16	700	3965	34	16	104	3169	1212	945	50284	15093
Shanghai	13	446	2130	12	19	60	5224	1316	389	39356	9771
Liaoning	12	561	1304	10	27	32	2585	776	302	31913	7352
Zhejiang	19	216	1799	104	27	39	368	310	415	13950	5711
Shandong	8	131	1570	16	16	17	166	146	266	9440	3375
Guangdong	7	101	1193	28	16	34	628	367	207	9636	3249
Fujian	6	87	995	9	8	19	131	173	122	2311	1473
Hubci	3	286	400	17	4	12	132	110	83	2353	1043
Jiangxi	4	68	460	4	2	2	22	20	63	790	632
Chongking	0	18	0	1	0	6	29	41	67	345	432
Tianjin	2	45	264	9	2	7	90	79	43	598	390
Anhui	0	41	472	8	1	11	59	55	33	836	347
Sichuan	0	10	0	0	0	2	21	17	15	120	111

Πηγή: Clarkson Research Services Ltd

Στη συνέχεια ο ακόλουθος πίνακας παρουσιάζει τις παραγγελίες στα κινεζικά ναυπηγεία για το έτος 2007 ανά κατηγορία σκάφους.

Πίνακας 26
Παραγγελίες σε Κινέζικα Ναυπηγία
 Στοιχεία Έτους 2007

Τύπος Σκάφους	No	Εκατ. GT	% GT	Εκατ. CGT
Bulk Carriers	1.201	52,431	54,00	22,555
Crude Oil Tankers	165	15,611	16,10	5,268
Containers	496	13,075	13,50	9,020
Oil Products Tankers	182	4,564	4,70	2,505
General Cargo	423	4,363	4,50	4,034
Chemical / Oil Products Tankers	219	2,861	3,00	2,201
Μεταφορικά Οχημάτων	51	2,396	2,50	1,415
LNG / LPG	26	0,673	0,70	0,659
Λοιπά	96	0,984	1,70	1,148
Σύνολο	2.859	96,958		48,805

Πηγή: World Shipbuilding Statistics, Lloyd's Register - Fairplay December 2007

Όπως γίνεται σαφές, το μεγαλύτερο μερίδιο στην παραγωγή σκαφών κατέχει η κατηγορία ξηρού φορτίου (bulk carriers) και στη συνέχεια και με μεγάλη διαφορά ακολουθούν οι κατηγορίες των τάνκερ πετρελαίου (crude oil tankers) και containers.

Ιδιαίτερο ενδιαφέρον παρουσιάζουν τα στοιχεία του ακόλουθου πίνακα τα οποία αφορούν τους πελάτες των κινεζικών ναυπηγείων. Πέραν της εγχώριας κατανάλωσης η οποία σαφέστατα έχει τα πρωτεία, στις υψηλές θέσεις της λίστας εμφανίζονται χώρες με παράδοση στο χώρο της ναυτιλίας όπως η Ελλάδα, η Γερμανία, η Ιαπωνία κλπ. Με λίγα λόγια πελάτες των κινεζικών ναυπηγείων δεν αποτελούν χώρες αναπτυσσόμενες στο χώρο της ναυτιλίας ούτε μικρές, περιφερειακές δυνάμεις. Οι κυριότεροι πελάτες της κινεζικής ναυπηγικής βιομηχανίας είναι οι μεγαλύτερες δυνάμεις στο χώρο με διαρκή και έντονη παρουσία.

Πίνακας 27
Παραγγελίες ανά Χώρα σε Ναυπηγεία της Κίνας
Στοιχεία της 31 Δεκεμβρίου 2010

Χώρα	Αριθμός	GT	CGT	CGT %
Κίνα	568	26.829.933	11.661.224	24,8
Ελλάδα	293	14.889.076	6.219.235	13,2
Γερμανία	371	10.279.820	5.846.556	12,5
Ιαπωνία	69	3.990.940	1.768.038	3,8
Χονκ Κονγκ	65	4.161.887	1.637.660	3,5
Σιγκαπούρη	94	3.368.814	1.566.508	3,3
Ν. Κορέα	52	2.490.666	1.110.033	2,4
Δανία	77	1.416.373	927.473	2,0
Νορβηγία	66	1.575.474	927.096	2,0
Ινδία	38	2.001.998	854.391	1,8
Τουρκία	38	1.817.600	760.098	1,6
Ολλανδία	74	924.362	727.499	1,5
IPAN	23	2.181.850	702.998	1,5
Βερμούδα	23	2.160.841	679.480	1,4
Κύπρος	38	990.633	610.183	1,3
ΗΠΑ	34	1.391.374	605.459	1,3
Βραζιλία	12	2.412.000	597.768	1,3
Ιταλία	35	1.196.333	562.607	1,2
Καναδάς	33	1.206.094	551.817	1,2
Ταϊβάν	20	1.235.420	492.779	1,0
Ινδονησία	24	733.926	370.571	0,8
Γαλλία	25	573.144	345.027	0,7
Ηνωμένο Βασίλειο	27	433.451	319.345	0,7
Πολωνία	17	292.068	183.997	0,4
Βέλγιο	13	278.010	163.450	0,3
Ρωσία	23	167.698	160.922	0,3
Αιθιοπία	9	191.050	138.290	0,3
Νήσος Μαν	10	167.895	131.926	0,3
Αυστραλία	8	258.400	130.648	0,3
Φινλανδία	6	153.600	114.948	0,2
Κροατία	6	247.472	113.605	0,2
Ν. Αφρική	8	101.120	81.738	0,2
Μπαχάμες	5	115.327	66.468	0,1
Ταϊλάνδη	4	129.200	65.324	0,1
Ηνωμένα Αραβ. Εμιράτα	5	93.900	57.303	0,1

Ελβετία	4	66.120	50.195	0,1
Πορτογαλία	3	98.949	49.623	0,1
Ισραήλ	4	46.000	39.620	0,1
Ουκρανία	3	67.571	37.170	0,1
Λουξεμβούργο	1	92.209	30.968	0,1
Σουηδία	3	13.742	17.584	0,0
Χιλή	1	11.500	9.905	0,0
Σ. Αραβία	1	5.581	6.560	0,0
Μαλαισία	1	5.453	6.473	0,0

Πηγή: The Shipbuilders' Association of Japan
"Shipbuilding Statistics"
March, 2011

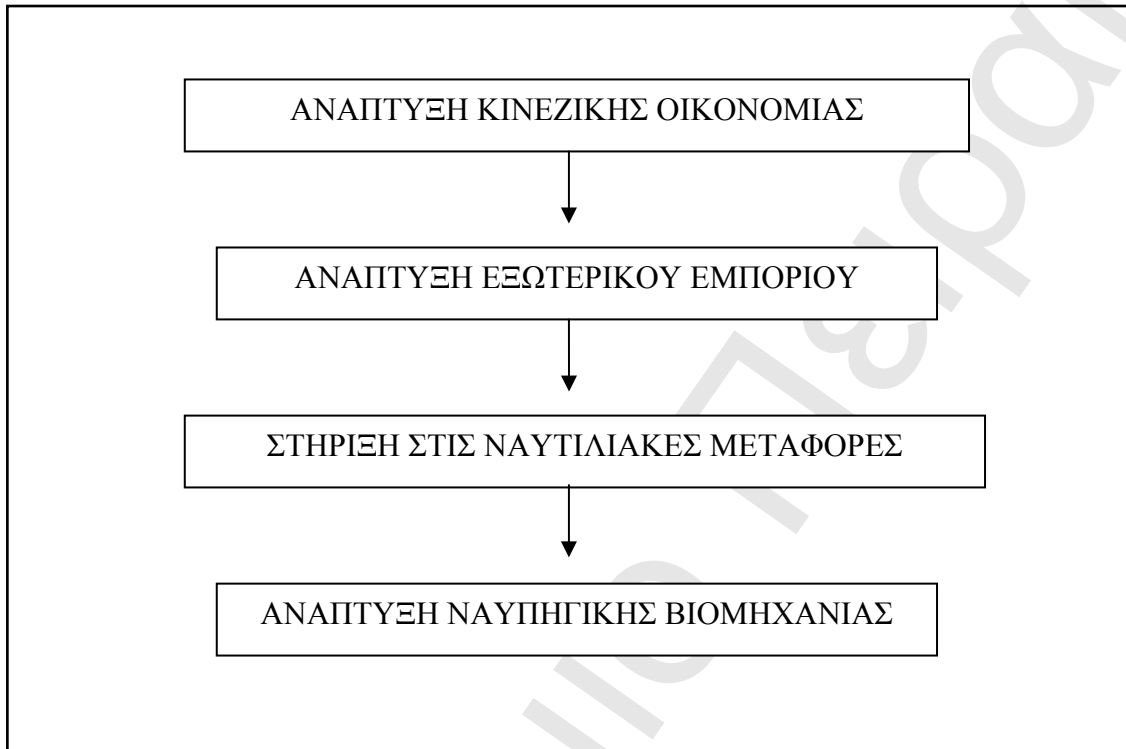
4.1.1 Ο ρόλος της Ναυπηγικής Βιομηχανίας στην Κινεζική Οικονομία

Όπως επισημάνθηκε, μετά το 1980 η κινεζική οικονομία βιώνει μια συνεχής οικονομική ανάπτυξη που κύριο χαρακτηριστικό της είναι η παραγωγική και εξαγωγική δραστηριότητα. Επομένως, η επιτυχημένη βιομηχανική και εμπορική στρατηγική βοηθείσαι την ανάπτυξη των κλάδων που σχετίζονται με την εμπορική δραστηριότητα και της μεταφορές με επίκεντρο και τη ναυπηγική βιομηχανία. Σύμφωνα με την Έκθεση του ΟΟΣΑ του 2008 με τίτλο: "The Shipbuilding Industry in China¹¹", η είσοδος της Κίνας στον Παγκόσμιο Οργανισμό Εμπορίου (World Trade Organization) το 2001 ήταν ένα πολύ σημαντικό βήμα για την παγκόσμια εμπορική ολοκλήρωση της Κίνας, γεγονός που συνέβαλε στην περαιτέρω ανάπτυξη τόσο του συνόλου της οικονομίας όσο και της ναυπηγικής βιομηχανίας.

Πάντα σύμφωνα με την ίδια Έκθεση, η αλυσίδα ανάπτυξης της κινεζικής ναυπηγικής βιομηχανίας διαμορφώθηκε ως εξής:

¹¹ OECD (2008), Working Party on shipbuilding: "The Shipbuilding Industry in China", published 26 June 2008.

Διάγραμμα 5
Αλυσίδα Ανάπτυξης της Κινεζικής Ναυπηγικής Βιομηχανίας



Η Διαφορά στο πρότυπο ανάπτυξης σε σχέση με άλλες αναπτυσσόμενες χώρες είναι ότι η ανάπτυξη του εξωτερικού εμπορίου στηρίχτηκε στην εγχώρια ναυτιλία η οποία γνώρισε και παράλληλη ανάπτυξη. Αντίθετα, σε άλλες αναπτυσσόμενες χώρες η ανάπτυξη του εξωτερικού εμπορίου προωθήθηκε από ξένες μεταφορικές εταιρείες και διαμεσολαβητές, στερώντας από τα κράτη αυτά ένα ακόμα σημαντικό αναπτυξιακό πλεονέκτημα. Σημείο κλειδί για το αποτέλεσμα αυτό ήταν η απόφαση της κινεζικής ηγεσίας να συσχετίσει άμεσα την ανάπτυξη των ναυτιλιακών εργασιών με παραγγελίες σκαφών σε κινέζικα ναυπηγεία. Χαρακτηριστικό γεγονός είναι ότι ενώ το 1985 η ναυπηγική παραγωγή της Κίνας αντιστοιχούσε στο 0,9% της παγκόσμιας παραγωγής (σε dwt) το 200^ο επεκτάθηκε στο 4,7 %. Σύμφωνα με άλλα στατιστικά στοιχεία - πάντα σύμφωνα με την ανωτέρω Έκθεση του ΟΟΣΑ - το χρονικό διάστημα 2000 - 2005, η Κίνα ξεπέρασε σε ναυπηγική παραγωγή το σύνολο των 25 τότε καρτών της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΕΕ 25)!

Η Έκθεση του ΟΟΣΑ επισημαίνει τα ακόλουθα χαρακτηριστικά των δομών αλλά και της ακολουθούμενης πολιτικής της κινεζικής ναυπηγικής βιομηχανίας:

- **Στρατηγική Βιομηχανία.** Εν γένει, η ναυπηγική βιομηχανία είναι κλάδος έντασης τεχνολογίας, εργασίας και κεφαλαίου. Στην Κίνα, ο εν λόγω κλάδος είναι στρατηγικής σημασίας όσον αφορά την εθνική άμυνα και τη δρομολόγηση της οικονομικής ανάπτυξης λειτουργώντας ως καταλύτης για την ανάπτυξη των κλάδων χαλυβουργίας, ηλεκτρονικών και μηχανημάτων. Το 2006 υιοθετήθηκε από την κινεζική κυβέρνηση ένα μέσο – μακροπρόθεσμο σχέδιο ανάπτυξης της ναυπηγικής βιομηχανίας που σα στόχο έχει την άρση των εμποδίων που δυσχεραίνουν την αειφόρο ανάπτυξή της αλλά και να την καταστήσει ως την πρώτη ναυπηγική δύναμη παγκοσμίως εντός χρονικής περιόδου 5 – 10 ετών.
- **Συγκριτικά Πλεονεκτήματα.** Τα κυριότερα πλεονεκτήματα της Κίνας που ευνοούν την ανάπτυξη της ναυπηγικής βιομηχανίας συνίστανται στην διαθεσιμότητα του εδάφους για τις ναυπηγικές εγκαταστάσεις, στην άνθηση συναφών με τη ναυπηγική βιομηχανία κλάδων όπως σιδήρου & χάλυβα, μεταλλουργικές βιομηχανίες, μηχανημάτων και τέλος η ύπαρξη ενός τεράστιου πολύ φθηνού εργατικού δυναμικού. Σε όλα αυτά τα πολύ σημαντικά πλεονεκτήματα πρέπει να προστεθεί και η διαθεσιμότητα των απαιτούμενων κεφαλαίων για επενδύσεις τα οποία συνεισφέρουν στο συνεχή εκσυγχρονισμό των εγκαταστάσεων και στην τεχνολογική αναβάθμισή τους.
- **Ενίσχυση Συμπληρωματικών με τη Ναυπηγική Βιομηχανία Κλάδων.** Προτεραιότητα στην Κίνα δόθηκε στην ανάπτυξη βιομηχανιών που παράγουν προϊόντα σχετικά με τη ναυπηγική βιομηχανία έτσι ώστε να υποκατασταθούν πλήρως οι ανάγκες από εισαγωγές και να διασφαλιστεί η εντόπια επάρκεια. Τέτοιοι βιομηχανικοί κλάδοι είναι του ναυτιλιακού εξοπλισμού, των ναυτιλιακών ηλεκτρονικών συστημάτων, οι εφαρμογές πληροφορικής κλπ.
- **Διασύνδεση της Ναυπηγικής Βιομηχανίας με Κλάδους Προμηθευτές.** Τα τελευταία έτη παρατηρείται παγκοσμίως αύξηση των τιμών του χάλυβα και άλλων πρώτων υλών σημαντικών για τη ναυπήγηση σκαφών. Στην Κίνα προωθήθηκε η ανάπτυξη συνεργείων και στενών συνεργασιών ανάμεσα στους

κλάδους πρώτων υλών και στη ναυπηγική βιομηχανία. Αποτέλεσμα όλων αυτών ήταν να διατηρηθεί το παραγωγικό κόστος σε πολύ χαμηλότερα επίπεδα απ' ό τι σε σχέση με τον διεθνή ανταγωνισμό.

- **Κυβερνητικές Δράσεις.** Όσον αφορά τη ναυπηγική βιομηχανία το κύριο πρόγραμμα δράσης είναι το μέσο – μακροπρόθεσμο (για το οποίο έγινε προηγουμένως αναφορά) το οποίο είναι αποτέλεσμα προτάσεων των δύο σημαντικότερων επιτροπών της Κίνας, της National Development and Reform Commission (NDRC) και της Commission of Science, Technology and Industry for National Defense (COSTIND). Η NDRC δραστηριοποιείται κυρίως στο βιομηχανικό σχεδιασμό ενώ η COSTIND έχει την ευθύνη για την υλοποίηση πολιτικών, νόμων, κανονισμών & προτύπων, την εποπτεία των βιομηχανικών λειτουργιών και το συντονισμό όλων των βιομηχανιών που συσχετίζονται με θέματα άμυνας. Οι κύριοι άξονες πολιτικής του μεσο – μακροπρόθεσμου προγράμματος αφορούν την ενθάρρυνση ξένων επενδύσεων καθώς και την δημιουργία κοινοπρακτικών εταιρειών ανάμεσα σε κινέζικες και ξένες εταιρείες με στόχους την αύξηση του παραγόμενου προϊόντος κατά 17 εκατ. dwt ετησίως και την αύξηση του ποσοστού της εγχώριας παραγωγής ναυτιλιακού εξοπλισμού σε ποσοστό άνω του 60% μέχρι το 2010.
- **Κρατικές Ενισχύσεις.** Η κινεζική κυβέρνηση ενισχύει τη ναυπηγική βιομηχανία με τους ακόλουθους τρόπους και πολιτικές:
 - Εξαίρεση από δασμούς σε εισαγόμενα υλικά που χρησιμοποιούνται στην παραγωγή σκαφών υψηλής τεχνολογίας
 - Κίνητρα για E & A (R & D) και ανάπτυξη καινοτομίας.
 - Χρηματικές ενισχύσεις
 - Μέσω της Export – Import Bank of China, παροχή πιστοδοτήσεων έως 80 % επί της συνολικής αξίας των εμπορικών συμβολαίων για εξαγωγές.
 - Μέτρα προστασίας της εγχώριας ναυπηγικής βιομηχανίας όπως δασμοί για εισαγόμενα σκάφη¹².

¹² Οι εν λόγω δασμοί είναι πάντα σε συμφωνία με τον παγκόσμιο Οργανισμό Εμπορείου (WTO) και κυμαίνονται από 3% έως 10% και εξαρτάται από τον τύπο των εισαγόμενων σκαφών.

- Επιστροφή των φόρων εξαγωγής (export tax rebates) στα εγχώρια ναυπηγεία κατασκευής.
- Θεσμικές καινοτομίες για τη χρηματοδότηση επενδύσεων όπως μέσω δημόσιων χρηματιστηριακών εγγραφών και έκδοσης εταιρικών ομολόγων.
- Υποστήριξη της παροχής πρώτων υλών σε σταθερές τιμές μέσω ενός κρατικού προγράμματος που εξασφαλίζει την παροχή του απαιτούμενου χάλυβα για τη ναυπηγική βιομηχανία σε ποσοστό της τάξης του 80% από εγχώριες πηγές.
- Κίνητρα σε ξένες εταιρείες που προμηθεύουν την εγχώρια ναυπηγική βιομηχανία να ιδρύσουν κοινοπραξίες με κινεζικές εταιρείες.
- Ίδρυση ειδικών οικονομικών ζωνών (μετά το 1980) για την προσέλκυση ξένων επενδύσεων στις οποίες παρέχονται φορολογικά, δασμολογικά και επενδυτικά προνόμια.
- **Κίνητρα.** Σύμφωνα με την Έκθεση της Ernst & Young¹³ (2011), η κινεζική κυβέρνηση έχει θεσπίσει τα ακόλουθα κίνητρα σχετικά με τη ναυτιλία:
 - Όσες επιχειρήσεις εγκαθίστανται στην Κίνα και επενδύουν στην οικοδόμηση λιμανιών απαλλάσσονται από την πληρωμή φόρων για μια περίοδο 3 ετών από την έναρξη εισπράξεων και στη συνέχεια για μια ακόμα περίοδο 3 ετών υπάρχει έκπτωση στην καταβολή φόρων της τάξης του 50%.
 - Όσες επιχειρήσεις εγκαθιστούν εξοπλισμό που προστατεύει το περιβάλλον ή περιορίζει την κατανάλωση σε νερό και ενέργεια απαλλάσσονται από την καταβολή φόρων ποσού ίσο με το 10% του συνολικού κόστους αγοράς του εν λόγω εξοπλισμού.
- **Αποκρατικοποιήσεις.** Χρηματοδοτικά κίνητρα για τη δημιουργία ιδιωτικών ναυπηγικών επιχειρήσεων – δημιουργία του απαιτούμενου επενδυτικού κεφαλαίου – κυρίως μέσω της εμπλοκής για τη χρηματοδότηση κρατικών επιχειρήσεων / οργανισμών και ιδιωτικών πιστωτικών ιδρυμάτων.
- **Τραπεζική Στήριξη της Ναυπηγικής Βιομηχανίας.** Η China Eximbank (η μοναδική κινεζική τράπεζα που στοχεύει αποκλειστικά στην προώθηση της

¹³ Ernst & Young (2011), “Shipping Industry Almanac 2011”, Chapter: China, pp. 65-78.

εξαγωγικής δραστηριότητας) δημιουργεί χρηματοδοτικές γέφυρες ανάμεσα σε κρατικούς οργανισμούς και ιδιωτικές ναυπηγικές βιομηχανίες.

Τέλος, αλλά χωρίς να υποτιμάται παρουσιάζεται ίσως το σημαντικότερο συγκριτικό πλεονέκτημα της κινεζικής οικονομίας. Αναφορά γίνεται στο εργατικό κόστος και χαρακτηριστικά είναι τα στοιχεία του ακόλουθου πίνακα, ο οποίος παρουσιάζει συγκριτικά το μέσο μηνιαίο μισθολόγιο στη ναυπηγική βιομηχανία ανά χώρα.

Πίνακας 28
Σύγκριση Μισθολογικού Κόστους ανά Χώρα
(ποσά σε \$ ΗΠΑ)
Έτος Αναφοράς: 2006

Χώρα	Μηνιαίος Μισθός
Γερμανία / Ολλανδία	2.400
Ιαπωνία	1.800
Ν. Κορέα	1.400
Πολωνία	800
Κροατία	750
Σιγκαπούρη	600
Ουκρανία	400
Τουρκία	400
Κίνα (Σαγκάη)	375
Ρουμανία	300
Κίνα (ενδοχώρα)	200
Ινδία	150

Πηγή: Thorsten Ludwig, Jochen Tholen, 2006, “Shipbuilding in China and its Impacts on European Shipbuilding Industry” University of Bremen and Institute Labour and Economy

Συγκρίνοντας το μισθολογικό κόστος ανά χώρα γίνεται άμεσα σαφές το ότι δεν είναι τυχαίο το επιχείρημα του φθηνού εργατικού κόστους της Κίνας ως κινητήρια δύναμη ανάπτυξης και μεγέθυνσης. Ο μέσος μισθός στη Σαγκάη αν και είναι σχεδόν διπλάσιος απ' ότι στην κινεζική ενδοχώρα, εντούτοις, είναι 6 φορές μικρότερος σε σχέση με τη Γερμανία / Ολλανδία!

4.2 Λιμάνια

Όταν μια χώρα στηρίζει την οικονομική της ανάπτυξη στην παραγωγή και το εμπόριο βιομηχανικών προϊόντων είναι αναμενόμενο, παράλληλα με την παραγωγική δραστηριότητα, να εξελίσσεται και η δραστηριότητα στα εμπορικά κέντρα. Έτσι, λοιπόν η εξέταση της λιμενικής δραστηριότητας στην Κίνα αποτελεί ανάλυση που μπορεί να φωτίσει μια άλλη σημαντική πτυχή της ναυτιλίας.

Αρχικά, παρουσιάζονται στοιχεία για την κίνηση των container στα μεγαλύτερα λιμάνια του κόσμου.

Πίνακας 29

Τα 20 μεγαλύτερα λιμάνια αποδέκτες container και τα αντίστοιχα μεγέθη τους για τα έτη 2007, 2008 και 2009

(σε TEUs και ποσοστιαίες μεταβολές)

Όνομα λιμανιού	Χώρα	2007	2008	2009	Ποσοστιαία μεταβολή 2007–2008	Ποσοστιαία μεταβολή 2008–2009
Singapore	Σιγκαπούρη	27 935 500	29 918 200	25 866 400	7,10	- 13,54
Shanghai	Κίνα	26 150 000	27 980 000	25 002 000	7,00	- 10,64
Hong Kong	Κίνα	23 998 449	24 248 000	20 983 000	1,04	- 13,47
Shenzhen	Κίνα	21 099 169	21 413 888	18 250 100	1,49	- 14,77
Busan	Ν. Κορέα	13 261 000	13 425 000	11 954 861	1,24	- 10,95
Guangzhou	Κίνα	9 200 000	11 001 300	11 190 000	19,58	1,72
Dubai	Η. Αρ. Εμιράτα	10 653 026	11 827 299	11 124 082	11,02	- 5,95
Ningbo	Ιαπωνία	9 360 000	11 226 000	10 502 800	19,94	- 6,44
Qingdao	Κίνα	9 462 000	10 320 000	10 260 000	9,07	- 0,58
Rotterdam	Ολλανδία	10 790 604	10 800 000	9 743 290	0,09	- 9,78
Tianjin	Κίνα	7 103 000	8 500 000	8 700 000	19,67	2,35
Kaohsiung	Ταϊβάν	10 256 829	9 676 554	8 581 273	-5,66	- 11,32
Port Klang	Μαλαισία	7 118 714	7 970 000	7 309 779	11,96	- 8,28
Antwerp	Βέλγιο	8 175 952	8 663 736	7 309 639	5,97	- 15,63
Hamburg	Γερμανία	9 900 000	9 700 000	7 010 000	-2,02	- 27,73
Los Angeles	ΗΠΑ	8 355 039	7 849 985	6 748 994	-6,04	- 14,03
Tanjung Pelepas		5 500 000	5 600 000	6 000 000	1,82	7,14
Long Beach	ΗΠΑ	7 312 465	6 487 816	5 067 597	-11,28	- 21,89
Xiamen	Κίνα	4 627 000	5 034 600	4 680 355	8,81	- 7,04
Laem Chabang		4 641 914	5 133 930	4 621 635	10,60	- 9,98
Σύνολο		234 900 661	246 776 308	220 905 805	5,06	- 10,48

Από τα στοιχεία του ως άνω πίνακα, δύο είναι τα κύρια συμπεράσματα που προκύπτουν. Το πρώτο αφορά τις αρνητικές επιπτώσεις της παγκόσμιας κρίσης καθώς στη πλειονότητα των εξεταζόμενων λιμανιών η δραστηριότητα ήταν πτωτική τα έτη 2008 – 2009. Το δεύτερο συμπέρασμα αφορά την έντονη παρουσία της Κίνας καθώς στη λίστα με τα 20 σημαντικότερα λιμάνια στην κίνηση container στον κόσμο εντάσσονται 6 λιμάνια, εκ των οποίων 3 στις 4 υψηλότερες θέσεις.

Όσον αφορά την κίνηση στα λιμάνια βάσει φορτίου χαρακτηριστικά είναι τα στοιχεία του ακόλουθου πίνακα.

Πίνακας 30

Τα μεγαλύτερα λιμάνια στον Κόσμο σε βάρος φορτίου – 2007 (σε χιλιάδες μετρικοί τόνοι)

Κατάταξη	Λιμάνι	Χώρα	Τόνοι
1	Shanghai	Κίνα	561.446
2	Singapore	Σιγκαπούρη	483.616
3	Ningbo – Zhoushan	Κίνα	471.630
4	Rotterdam	Ολλανδία	401.181
5	Guangzhou	Κίνα	341.363
6	Tianjin	Κίνα	309.465
7	Qingbao	Κίνα	265.020
8	Qinhuangdao	Κίνα	245.964
9	Hong Kong	Κίνα	245.433
10	Busan	Ν. Κορέα	243.564
11	Dalian	Κίνα	222.859
12	Nogoya	Ιαπωνία	215.602
13	South Louisiana	ΗΠΑ	207.785
14	Shenzhen	Κίνα	199.190
15	Kwangyang	Ν. Κορέα	198.190
16	Houston	ΗΠΑ	196.014
17	Antwerp	Βέλγιο	182.897
18	Chiba	Ιαπωνία	169.202
19	Ulsan	Ν. Κορέα	168.652
20	Kaohsiung	Ταϊβάν	149.225
21	New York / New Jersey	ΗΠΑ	142.614
22	Yokohama	Ιαπωνία	141.758
23	Hamburg	Γερμανία	140.923
24	Incheon	Ν. Κορέα	138.139
25	Poer Kelang	Μαλαισία	135.514

Πηγή: U.S. Department of Transportation, Research and Innovative Technology Administration, Bureau of Transportation Statistics, based on data from American Association of Port Authorities.

Και πάλι η εικόνα δεν διαφέρει σε σχέση με τα στοιχεία για την κίνηση των λιμανιών σε container. Ωστόσο, η παρουσία της Κίνας είναι περισσότερο εντυπωσιακή. Η Σαγκάη κατέχει την πρώτη και δεσπόζουσα θέση! Στη λίστα εμφανίζονται 9 κινεζικά λιμάνια, εκ των οποίων 7 στην πρώτη δεκάδα!.

Τα στοιχεία του ακόλουθα πίνακα επικεντρώνονται στην Κίνα και εμφανίζουν κατάταξη των σημαντικότερων λιμανιών της χώρας.

Πίνακας 31
Τα Μεγαλύτερα Λιμάνια της Κίνας
Στοιχεία Έτους 2008
(σε χιλιάδες TEU)

Κατάταξη	Λιμάνι	TEUs
1	Shanghai	28.006,40
2	Shenzhen	21.416,40
3	Guangzhou	11.001,40
4	Qingdao	10.024,40
5	Ningbo – Zhoushan	9.933,70
6	Tianjin	8.502,70
7	Xiamen	5.034,60
8	Dalian	4.525,50
9	Lianyungang	3.000,50
10	Suzhou	2.570,00
11	Yingkou	2.036,40
12	Yantai	1.531,50
13	Nanjing	1.292,10
14	Quanzhou	1.206,70
15	Fuzhou	1.176,60
16	Zhongshan	1.136,30

Πηγή: Ernst & Young (2011)
"Shipping Industry Almanac"

Αναμφισβήτητα λοιπόν, η Σαγκάη αποτελεί το σημαντικότερο λιμάνι της χώρας καθώς σε ακόμα μια λίστα κατέχει την πρωτιά και μάλιστα με μεγάλη διαφορά σε σχέση με το δεύτερο σε σύγκριση λιμάνι.

4.3 Το Ναυτιλιακό Εμπόριο

Σύμφωνα με τον M. Stopford¹⁴ (2005), η εκρηκτική ανάπτυξη της Κίνας στο χώρο της εμπορικής ναυτιλίας, ξεκίνησε το 1995, έτος το οποίο σηματοδοτεί για την παγκόσμια ναυτιλία το 4^ο κύμα περιφερειακής ανάπτυξης των τελευταίων 50 ετών. Από τη χρονική αυτή στιγμή και ύστερα, η Κίνα διαγράφει μια εντυπωσιακή και συνεχής πορεία η οποία την έχει καταστήσει σήμερα, ηγέτρια δύναμη στην παγκόσμια ναυτιλία.

Συγκεκριμένα, κι όσον αφορά την κινεζική παρουσία στο ναυτιλιακό εμπόριο από τα στατιστικά στοιχεία που παρουσιάστηκαν στο κεφάλαιο 2 ανάγονται τα ακόλουθα συμπεράσματα:

Από τα στοιχεία του πίνακα 11 γίνεται σαφές ότι η Κίνα κατέχει παγκοσμίως την 1^η θέση όσον αφορά την διακίνηση των container. Μάλιστα, η κυριαρχία της Κίνας στη συγκεκριμένη στατιστική κατηγορία γίνεται πιο εμφανής από τα δεδομένα του ακόλουθου πίνακα, ο οποίος παρουσιάζει συνοπτικά και σε ποσοστά την ανάλυση του πίνακα 11.

Πίνακας 32

Ποσοστιαία συμμετοχή της Κίνας στην Παγκόσμια Διακίνηση σε Container

Χώρα / περιοχή	2007	2008	Αρχικά μεγέθη για το 2009
Κίνα	103.823.024	115.934.578	108.860.631
Παγκόσμιο Σύνολο	488.916.538	515.762.923	465.697.537
Ποσοστό Συμμετοχής της Κίνας %, στο Παγκόσμιο Σύνολο	21,24 %	22,48 %	23,38 %

Δηλαδή, η Κίνα διακινεί πάνω από το 20 % της παγκόσμιας ναυτικής / εμπορικής δραστηριότητας με container με ποσοστά που αυξάνονται από το 2007 έως το 2009 κατά 1 % ετησίως.

¹⁴ M. Stopford, (2005) "China in Transition; Its impact on shipping in the last decade and the next"

Το αποτέλεσμα αυτό δεν είναι τυχαίο και δικαιολογείται πλήρως από το γεγονός ότι η Κίνα είναι από τις πρώτες χώρες στον κόσμο σε εξαγωγική δραστηριότητα με μάλιστα συνεχή αυξητική τάση.

Σε σχέση με τον έλεγχο των πρακτορείων container η εικόνα είναι εντελώς διαφορετική. Στον πίνακα 12, ο οποίος παρουσιάζει τα 20 μεγαλύτερα πρακτορεία container στον κόσμο, μία μόνο κινεζική εταιρεία εμφανίζεται (η OOCL) κι αυτή πολύ χαμηλά, στη θέση 14. Το συμπέρασμα που προκύπτει από τα στοιχεία του πίνακα 12 είναι η δυσανάλογη σχέση ανάμεσα στη διακίνηση και στην πρακτόρευση των container, γεγονός που αποδεικνύει ότι ο συγκεκριμένος κλάδος ελέγχεται από τις μεγάλες εταιρείες των αναπτυγμένων οικονομικά κρατών.

Από τα στοιχεία του πίνακα 17 που πραγματεύεται τη συμμετοχή στη ναυτιλία των 25 σημαντικότερων κρατών στο διεθνές εμπόριο, προκύπτει ότι η Κίνα κατατάσσεται δεύτερη. Ωστόσο, στα έτη που πραγματεύεται το δείγμα (2008 & 2009) η Κίνα δείχνει σαφή αυξητική τάση έναντι των άμεσα ανταγωνιστικών κρατών τα οποία εμφανίζουν σταθερότητα.

Ο πίνακας 18 παρουσιάζει την κατάταξη των κρατών, σε tonnage, στον έλεγχο εμπορικού στόλου. Στην κατάταξη του συγκεκριμένου πίνακα, η Κίνα εμφανίζεται ως η Τρίτη παγκοσμίως δύναμη, με την Ελλάδα σταθερά πρώτη.

4.4 Συγκριτικά Πλεονεκτήματα της Κίνας στην Παγκόσμια Ναυτιλιακή Αγορά

Από όλη την προηγούμενη ανάλυση και τα στοιχεία που παρουσιάστηκαν έχει γίνει σαφές ότι η Κίνα κατέχει δεσπόζουσα θέση σε όλους τους τομείς που αφορούν την παγκόσμια ναυτιλιακή αγορά. Η παρουσία αυτή είναι ισχυρή και η Κίνα κατέχει πολύ υψηλή θέση, αν όχι την υψηλότερη, σχεδόν σε όλες τις κατηγορίες που εξετάστηκαν. Αντίθετα χώρες με παράδοση στη ναυτιλία, όπως η Ελλάδα, το Ηνωμένο Βασίλειο, η Ιαπωνία κλπ., είτε πρωταγωνιστούν μόνο σε κάποιες στατιστικές κατηγορίες είτε παρουσιάζουν σταθεροποιητικές και πτωτικές τάσεις. Η κινεζική αυτή επιτυχία είναι άμεσα συνδεδεμένη με τη συνολική οικονομική ανάπτυξη που παρουσιάζει η χώρα κατά τρόπο που να κρίνεται ως αποτέλεσμα αλλά και ως αίτιο της εν λόγω ανάπτυξης.

Θέλοντας να συνταιριάξουμε μαζί όλα τα συγκριτικά πλεονεκτήματα της Κίνας στη ναυτιλία που έχουν εντοπιστεί, καταλήγουμε στα ακόλουθα:

- **Οικονομική Μεγέθυνση.** Από τα στοιχεία που παρουσιάστηκαν στο κεφάλαιο 3 είναι φανερό ότι η Κίνα πλέον συγκαταλέγεται στις πιο αναπτυγμένες οικονομικά χώρες στον κόσμο ενώ διατηρεί τους πολύ υψηλούς ρυθμούς ανάπτυξης. Κινητήρια δύναμη της οικονομικής επιτυχίας της Κίνας είναι η εξαγωγική δραστηριότητα μαζί με την πολύ σημαντική ανάπτυξη της εγχώριας βιομηχανίας. Η επιτυχημένη συνολική οικονομική / παραγωγική δραστηριότητα και ο διαρκής αυξητικός επιχειρηματικός κύκλος της Κίνας καθιστούν ένα πολύ σημαντικό υπόβαθρο για την ανάπτυξη της ναυτιλίας. Δεν είναι τυχαίο λοιπόν, ότι η οικονομική ανάπτυξη που βιώνει η χώρα, δημιουργεί αντίστοιχα ένα πολύ σημαντικό συγκριτικό πλεονέκτημα για την ανάπτυξη της ναυτιλίας καθώς η έντονη και η αυξητική εξαγωγική δραστηριότητα της χώρας αποτελεί τον κύριο πελάτη και την κινητήρια δύναμη για την ανάπτυξη του κινεζικού ναυτιλιακού εμπορείου.
- **Κεντροποιημένη Στρατηγική.** Η χάραξη της κινεζικής στρατηγικής για τη ναυτιλία δεν αποτελεί μια αυτοτελής / αυτόνομη πολιτική αλλά είναι ενταγμένη στο συνολικό στρατηγικό πλαίσιο ανάπτυξης της οικονομίας αλλά και της εξωτερικής πολιτικής της χώρας. Η ανάπτυξη της ναυπηγικής βιομηχανίας, η

εγκατάσταση και ο έλεγχος εγχώριων και ξένων λιμανιών, η κατασκευή και κτήση στόλου, η εγχώρια ίδρυση εταιρειών παραγωγής τεχνολογικού εξοπλισμού καθώς και η καινοτομία και η Έρευνα & Ανάπτυξη αποσκοπούν να συνδράμουν πρώτιστα την ανάπτυξη του εξωτερικού εμπορίου κυρίως μέσω του ελέγχου του κόστους αλλά και της διακίνησης του κινεζικού εμπορίου. Από πολιτική σκοπιά, άμεση προτεραιότητα της κινεζικής κυβέρνησης ήταν να καταστήσει τη χώρα τοπική υπερδύναμη κυρίως στην πολεμική ναυτιλία. Για την επίτευξη του σκοπού αυτού ήταν απαραίτητη η ανάπτυξης μιας υγιούς και ανταγωνιστικής ναυπηγικής βιομηχανίας. Ως εκ τούτου, η μεγάλη σημασία που δόθηκε στην ανάπτυξη της ναυπηγικής βιομηχανίας μάλιστα με εξωκεντρικά χαρακτηριστικά και εξαγωγικό προσανατολισμό.

- **Στρατηγική Θέση.** Οι χώρες της Νοτιοανατολικής Ασίας, με εξαίρεση την Ιαπωνία που παραδοσιακά αποτελεί σημαντική οικονομική δύναμη, παρουσιάζουν τα τελευταία 20 έτη σημαντική οικονομική δραστηριότητα με κύριο πεδίο ανάπτυξης το εισαγωγικό και εξαγωγικό εμπόριο. Στο γεωγραφικό αυτό χώρο τόσο λόγω πολιτικής / στρατιωτικής δύναμης όσο και λόγω μεγέθους και αγοράς, η Κίνα παίζει πρωταγωνιστικό ρόλο. Ως εκ τούτου, η ύπαρξη μιας συνεχώς αναπτυσσόμενης μεγάλης αγοράς στο χώρο που κυριαρχεί και ελέγχεται από την Κίνα, πολύ εύλογα δημιουργεί ένα ακόμα συγκριτικό πλεονέκτημα της Κίνας έναντι των ανταγωνιστικών στη ναυτιλία κρατών κυρίως της Ευρώπης και των ΗΠΑ.
- **Αφθονία Πρώτων Υλών.** Η παρουσία πρώτων υλών σε αφθονία και η δυνατότητα ελέγχου των τιμών σε χαμηλότερα από τα διεθνή επίπεδα (λόγω της για μια μεγάλη περίοδο κλειστής σε ξένους αγοράς αλλά και του κρατικού ελέγχου των δραστηριοποιούμενων επιχειρήσεων) δίνει τη δυνατότητα στην εγχώρια ναυπηγική βιομηχανία να λειτουργεί με πολύ χαμηλότερο μέσο κόστος έναντι του ανταγωνισμού. Αναμφίβολα, το γεγονός του χαμηλού κόστους των πρώτων υλών και η επάρκειά τους εντοπίως δημιουργούν άλλο ένα σημαντικό συγκριτικό πλεονέκτημα.
- **Φθινό και Άφθονο Εργατικό Δυναμικό.** Από τα στοιχεία που καταγράφονται στον πίνακα 28 αποδεικνύεται για άλλη μια φορά πιο είναι το πιο σημαντικό συγκριτικό πλεονέκτημα της κινεζικής οικονομίας που την έχει καταστήσει

υπερταχεία λοκομοτίβα στην παγκόσμια οικονομία. Συγκρίνοντας το μέσο εργατικό κόστος της Κίνας με εκείνο των άμεσα ανταγωνιστριών χωρών γίνεται σαφές το συντριπτικό πλεονέκτημα της Κίνας. Αν στο αδιαφιλονίκητο αυτό γεγονός ληφθεί υπόψη και η πολύχρονη παρουσία της Κίνας - κυρίως στο χώρο της ναυπηγικής βιομηχανίας - που σηματοδοτεί την κτήση σημαντικής εμπειρίας είναι εύλογο το πώς η χώρα αυτή συνδυάζει παραγωγικότητα και χαμηλό κόστος. Αναμφισβήτητα, ο εν λόγω παραγωγικός καταλύτης καθιστά την Κίνα πρωτοπόρο χωρίς άμεσο αντίπαλο.

- **Συνεχείς Επενδύσεις.** Έχει ήδη επισημανθεί ότι στο χώρο της ναυτιλίας και ειδικά στη ναυπηγική βιομηχανία η κινεζική ηγεσία ακολουθεί διαχρονικά συγκεκριμένη στρατηγική ανάπτυξης. Κύριο στοιχείο της στρατηγικής αυτής είναι οι συνεχείς επενδύσεις τόσο με βάση εθνικά κεφάλαια όσο και με συνεργασίες με ξένους επενδυτές και τη δημιουργία κοινοπρακτικών επιχειρήσεων (joint ventures). Επομένως, η ύπαρξη μια διαρκούς ροής κεφαλαίων προς τη ναυτιλία αποτελεί ένα επιπλέον πλεονέκτημα με σημαντικά ανταγωνιστικά οφέλη.

4.5 Μειονεκτήματα και Κίνδυνοι για την Κινεζική Ναυτιλία

Στο σύγχρονο ανταγωνιστικό και παγκοσμιοποιημένο οικονομικό περιβάλλον όσο κραταιά και ισχυρή είναι η παρουσία μιας οικονομίας, η παρουσία των προβλέψιμων και μη κινδύνων είναι υπαρκτή. Στη συνέχεια καταγράφονται κίνδυνοι και μειονεκτήματα της κινεζικής οικονομίας και ναυτιλίας που εν δυνάμει μπορούν να δημιουργήσουν τριγμούς στην ισχυρή της παρουσία.

- **Υπερθέρμανση της Κινεζικής Οικονομίας.** Ο συγκεκριμένος οικονομικός όρος αναφέρεται στην περίπτωση που μια οικονομία που ακολουθεί ισχυρούς ρυθμούς ανάπτυξης φθάνει σε σημείο που η εγχώρια πρόσφορα αδυνατεί να ανταποκριθεί στη διαρκώς αυξανόμενη εγχώρια ζήτηση. Άμεση επίπτωση είναι οι πληθωριστικές τάσεις και η άνοδος των τιμών έτσι ώστε να ανακοπεί η διαρκής αναπτυξιακή τάση και να κλονιστεί το οικονομικό οικοδόμημα. Σε μια τέτοια περίπτωση οι κλάδοι που επηρεάζονται περισσότερο είναι αυτοί

που στηρίζουν περισσότερο από τον καθένα την κινεζική οικονομία. Επομένως, ανάλογα την περίπτωση εμφάνισης του εν λόγω φαινομένου, την μορφή του και την διάρκεια που θα έχει, αντιστοίχως ανάλογες θα είναι οι επιπτώσεις στην κινεζική ναυτιλία.

- **Αναδιάταξη της Κινεζικής Κοινωνίας.** Η οικονομική ανάπτυξη συνεπάγεται αυτόματα και οικονομικό πλούτο. Σε μια κοινωνία που συνδυάζει το κομμουνιστικό πολιτικό σύστημα με στοιχεία καπιταλισμού και ανοίγματος της αγοράς, η παρουσία και αναδιανομή του πλούτου αναμένεται να δημιουργήσει κλονισμό στο κοινωνικό οικοδόμημα. Στις χώρες του πρώην Σοβιετικού τύπου καθεστώτος η πτώση του κομμουνισμού ήταν απότομη και δημιούργησε σεισμικές δονήσεις στο κοινωνικό και οικονομικό υπόστρωμα. Στην Κίνα αν και η πορεία εκδημοκρατισμού της χώρας και οργάνωσης της οικονομίας σύμφωνα με τα πρότυπα των δυτικών χωρών, πραγματοποιείται με σταθερούς και ελεγχόμενους ρυθμούς, θεωρείται απίθανο να μην δημιουργήσει κοινωνική αναθέρμανση. Κατά συνέπεια η επικείμενη κοινωνική αναδιάρθρωση στην Κίνα αποτελεί μια μορφή κινδύνου με απρόβλεπτες διαστάσεις που δεν θα πλήξει μόνο την κινεζική οικονομία αλλά θα έχει και παγκόσμιες διαστάσεις.
- **Πολιτική Αστάθεια.** Άμεση σχέση με τον κοινωνικό κίνδυνο έχει και ο πολιτικός κίνδυνος, δηλαδή, η πιθανότητα στην χώρα να δημιουργηθεί πολιτική αστάθεια. Στην Κίνα το πολιτικό σύστημα είναι άμεσα συνδεδεμένο με τον έλεγχο των παραγωγικών δυνάμεων. Πιθανή πολιτική αστάθεια θα έχει άμεσο αντίκτυπο στην οικονομία και ιδιαίτερα στη ναυτιλία. Σε μια τέτοια περίπτωση η προσπάθεια εισόδου και ελέγχου της οικονομίας από ξένες επιχειρήσεις και δυνάμεις θα είναι άμεση. Κατά συνέπεια, η πολιτική αστάθεια στην Κίνα είναι σίγουρο ότι θα πυροδοτήσει ανατροπές με σημαντικές αρνητικές συνέπειες. Συμπερασματικά, ο πολιτικός κίνδυνος της χώρας, αν και κοιμούμενος, εν τούτοις αποτελεί μια σημαντική μορφή αποσταθεροποίησης της οικονομίας με απρόβλεπτες διαστάσεις.
- **Αύξηση του Μέσου Εργατικού Κόστους.** Άμεσο αποτέλεσμα της ανάπτυξης και της συσσώρευσης του πλούτου, παράλληλα με τις κοινωνικές μεταλλαγές, είναι η τάση ανόδου του μισθολογικού κόστους. Το φαινόμενο αυτό είναι

αναμενόμενο και προβλέψιμο. Επίσης, όπως είδη επισημάνθηκε, η Κίνα πέραν του φθηνού εργατικού κόστους διαθέτει και υψηλή παραγωγικότητα. Παράλληλα, η συνεχής επανεπένδυση του συσσωρευμένου κεφαλαίου μετατρέπει τον εγχώριο παραγωγικό ιστό από έντασης εργασίας προς έντασης κεφαλαίου και τεχνολογίας. Κατά συνέπεια, αν και ο κίνδυνος υπαρκτός κι αναμφίβητος, οι πιθανές αρνητικές επιπτώσεις του είναι ελεγχόμενες και δεν αναμένεται να τριξουν σημαντικά την κινεζική οικονομία και ναυτιλία.

- **Συναλλαγματική Ισοτιμία.** Μέχρι στιγμής η κινεζική νομισματική πολιτική επιδιώκει τον έλεγχο με σημαντικές παρεμβάσεις της ισοτιμίας του εγχώριου νομίσματος έτσι ώστε να αποφευχθεί η ανατίμησή του, προσκληθείσα από το πλεόνασμα στο ισοζύγιο εξωτερικών συναλλαγών και την αντίστοιχη υπερβάλλουσα ζήτηση για το εθνικό νόμισμα. Μια τέτοια πολιτική αποσκοπεί στη διατήρηση του πλεονεκτήματος του χαμηλού κόστους και των καλύτερων όρων εμπορίου. Ωστόσο, η κινεζική κυβέρνηση δέχεται σημαντικές πιέσεις από τους εταίρους της στον Παγκόσμιο Οργανισμό Εμπορίου για απελευθέρωση της κύμανσης της συναλλαγματικής ισοτιμίας. Επίσης, η συνεχής ζήτηση για το κινεζικό νόμισμα καθιστά ολοένα και πιο δύσκολη την πρακτική στήριξης του Γουάν. Κατά συνέπεια αναμένεται σταδιακά ανατίμηση του νομίσματος με τις αναμενόμενες συνέπειες στην εξαγωγική δραστηριότητα (η ανατίμηση του εθνικού νομίσματος προκαλεί αύξηση των τιμών σε ξένο νόμισμα των εξαγωγών και επομένως τάσεις πτώσης τους) και στη ναυτιλία. Εν γένει, ο κίνδυνος από τη συναλλαγματική ισοτιμία κρίνεται ως μέτριος και ελεγχόμενος.
- **Παγκόσμια Οικονομική Κρίση.** Αναμφίβολα οι επιπτώσεις του εξωτερικού περιβάλλοντος της παγκόσμιας οικονομίας κρίνονται ως σημαντικοί επιδραστικοί παράγοντες για την κινεζική οικονομία. Πέραν από την επίδραση του επιχειρηματικού κύκλου, η μη συστηματική έκρηξη και διατήρηση μιας διεθνούς οικονομικής κρίσης δημιουργεί προβλήματα σε κάθε οικονομία. Από τα στατιστικά στοιχεία που παρουσιάστηκαν έγινε εμφανής η επίπτωση της κρίσης τόσο στην Κίνα όσο και στην παγκόσμια οικονομία. Παρ' όλα αυτά, οι επιπτώσεις στην Κίνα εμφανίζονται να είναι μικρότερες και γενικά κρίνεται ότι η Κίνα αντιμετώπισε την Κρίση με μεγάλη επιτυχία και τις μικρότερες

δυνατές απώλειες. Ωστόσο, ο παράγοντας οικονομική κρίση δεν είναι αμελητέος και λαμβάνεται σοβαρά υπόψη καθώς είναι απρόβλεπτες οι συνέπειές του και οι επιπτώσεις του σε μια οικονομία.

- **Μη Συστημική Πτώση της Ζήτησης για Ναυτιλιακές Υπηρεσίες και Σκάφη.** Πέραν των ναυτιλιακών κύκλων, η πτώση της ζήτησης στους διάφορους τομείς της ναυτιλίας εξαρτάται από μια σειρά από παράγοντες που είναι δύσκολο να προβλεφθούν. Κατά συνέπεια ο μη συστημικός κίνδυνος στη ζήτηση για ναυτιλιακές υπηρεσίες υπάρχει και φυσικά αφορά αποκλειστικά την κινεζική ναυτιλία¹⁵. Ο εν λόγω κίνδυνος δεν είναι προβλέψιμος τόσο ως προς το αρνητικό του αντίκτυπο όσο και για τη χρονική περίοδο στην οποία αναμένεται να εκδηλωθεί
- **Περιβαλλοντικοί Κίνδυνοι.** Όπως αναφέρθηκε στο 1^ο κεφάλαιο, η προστασία του περιβάλλοντος αποτελεί ένα σημαντικό παράγοντα που επηρεάζει τη ναυτιλία. Η Κίνα με τη μεγάλη επέκτασή της στη ναυτιλιακή αγορά είναι αντιμέτωπη με πολλές περιπτώσεις που σχετίζονται με τη μόλυνση του περιβάλλοντος. Επομένως, ο εν λόγω κίνδυνος είναι ιδιαίτερα σημαντικός για την Κίνα και αυτό είναι ένας λόγος για τον οποίο η Κίνα μάχεται σε διεθνές επίπεδο να αποφύγει κυρώσεις και πρόστιμα αλλά και από την άλλη μεριά δημιουργούνται κίνητρα για τεχνολογική αναβάθμιση των σκαφών και των προσφερόμενων υπηρεσιών έτσι ώστε να αποφευχθούν μελλοντικά περιβαλλοντικά περιστατικά. Παράλληλα, εμφανίζεται η Κίνα να υπολείπεται θεσμικά στην υιοθέτηση αυστηρών μέτρων προστασίας του περιβάλλοντος και δεν είναι τυχαίο ότι η Κίνα είναι μια από τις πλέον ρυπογόνες χώρες στον κόσμο. Η κατάσταση αυτή συντηρείται για να αποφευχθούν οι πιέσεις για άνοδο του παραγωγικού κόστους. Εν τέλει, όμως δεν προάγεται η περιβαλλοντική προστασία και για το λόγο αυτό η συγκεκριμένη μορφή κινδύνου είναι υψηλή στην περίπτωση της Κίνας.
- **Τεχνολογικοί Κίνδυνοι.** Η τεχνολογική υστέρηση αποτελεί μια άλλη μορφή κινδύνου που πλήττει το ανταγωνιστικό πλεονέκτημα στο χώρο της ναυτιλίας. Ωστόσο, αποτελεί ένα κίνδυνο που μπορεί να ελεγχθεί και μάλιστα να

¹⁵ Ειδικότερα, θα γινόταν αναφορά στον Απρόβλεπτο Συστημικό Κίνδυνο, ο οποίος αναφέρεται σε απρόβλεπτα γεγονότα με αρνητικές συνέπειες για την ναυτιλία αλλά με πεδίο αναφοράς την παγκόσμια ναυτιλία και όχι μια μεμονωμένη οικονομία.

εξαφανιστεί εάν σε οικονομία πραγματοποιούνται οι ανάλογες επενδύσεις. Η Κίνα είναι μια χώρα στην οποία η τάση επανεπένδυσης των κεκτημένων κερδών αποτελεί τον κανόνα. Ειδικά στη ναυτιλία, στην οποία όπως επισημάνθηκε ακολουθείται με επιτυχία συγκεκριμένο στρατηγικό πρόγραμμα, οι επενδύσεις πραγματοποιούνται συνεχώς.

- **Ανταγωνισμός από Νέες Αναδύμενες Οικονομικές Δυνάμεις.** Αν και επισημάνθηκε ότι η Κίνα γεωπολιτικά και οικονομικά αποτελεί μια τοπική υπερδύναμη, εν τούτοις ο ανταγωνισμός από τις γειτονικές χώρες υπάρχει και είναι μάλιστα έντονος. Παράλληλα, οι άμεσα ανταγωνίστριες χώρες, Ινδία, Ν. Κορέα, Ιαπωνία κλπ. σε κάποια σημεία τυχάνει να υπερτερούν έναντι της Κίνας. Κατά συνέπεια ο κίνδυνος της απώλειας κερδών και της δεσπόζουσας θέσης λόγω ανταγωνισμού υπάρχει και είναι σημαντικός.

4.6 Συνεισφορά της Κίνας στην Ανάπτυξη της Παγκόσμιας Ναυτιλιακής Αγοράς

Από την ανάλυση που προηγήθηκε προκύπτει ότι η Κίνα κατέχει δεσπόζουσα θέση στην παγκόσμια ναυτιλία. Παράλληλα, η Κίνα επιτελεί σημαντική επιρροή στην αγορά αυτή όπως συμπερασματικά καταλήγει ο M. Stopford σε ομιλία του το 2005¹⁶. Η επιρροή αυτή αποδεικνύεται από την ανάλυση των αναπτυξιακών κύκλων (επιχειρηματικών κύκλων), οι οποίοι προηγούνται και διαμορφώνουν την τάση των ναυτιλιακών κύκλων. Κατά συνέπεια, η ισχυρή οικονομική ανάπτυξη της Κίνας προϋποθέτει αλλά και υλοποιεί τις τάσεις ανάπτυξης της ναυτιλιακής αγοράς.

Η θέση της αυτή ενισχύεται και από τους δύο κινητήριους μοχλούς για την ανάπτυξη της παγκόσμιας ναυτιλιακής αγοράς, την προσφορά και τη ζήτηση. Συγκεκριμένα:

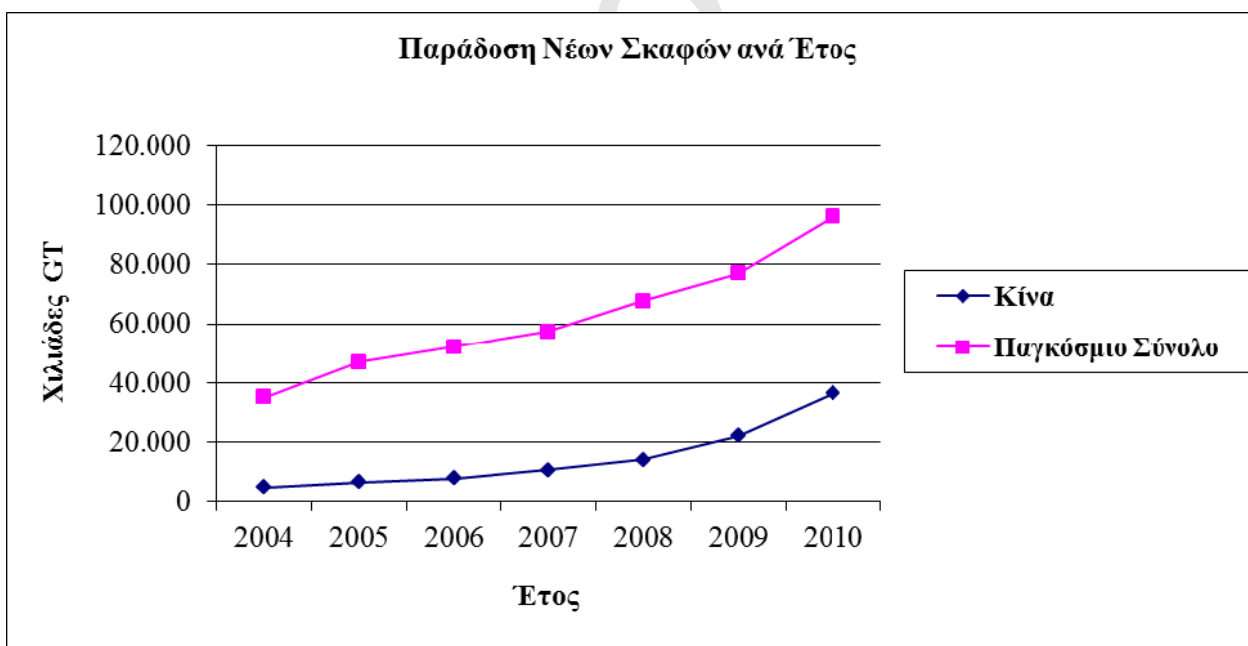
4.6.1 Κίνα και Παγκόσμια Προσφορά Ναυτιλιακών Υπηρεσιών

¹⁶ Stopford Martin, (2005), "China in Transition; Its Impact on Shipping in the Last Decade and the Next", Speech delivered on International Exhibition: Marintec China, 7 December 2005.

Η συνεισφορά της Κίνας στην προσφορά ναυτιλιακών υπηρεσιών εντοπίζεται κυρίως σε δύο κατηγορίες. Τη ναυπηγική βιομηχανία και την θαλάσσια εμπορική ναυτιλία.

Από τα στοιχεία του 2009 που παρουσιάστηκαν στο 1^ο κεφάλαιο είναι πλέον εμφανές ότι η Κίνα είναι η πρώτη ναυπηγική χώρα στον κόσμο. Πέραν του γεγονότος αυτού η ανάπτυξη της Κίνας στη ναυπηγική βιομηχανία παρουσιάζει μεγάλη συσχέτιση με την αντίστοιχη παγκόσμια. Αυτό συμβαίνει διότι η Κίνα πλέον ορίζει και διαμορφώνει την τάση της παγκόσμιας αγοράς ναυπήγησης σκαφών. Με βάση τα στοιχεία του πίνακα 2 το ακόλουθο διάγραμμα παρουσιάζει τη συσχέτιση αυτή και είναι διαγραμματικά εμφανής η παραλληλότητα της τάσης ανάπτυξης ανάμεσα στην παγκόσμια ναυπηγική προσφορά και την αντίστοιχη κινεζική.

Διάγραμμα 6



Πηγή: HIS (Former Lloyd's Register) "World Shipbuilding Statistics"

Όσον αφορά την θαλάσσια εμπορική ναυτιλία, από την ανάλυση στο κεφάλαιο 2 έγινε σαφές ότι με εξαίρεση τη διετία 2008 – 2009 (παγκόσμια οικονομική κρίση) η τάση της παγκόσμιας ναυτιλίας είναι ανοδική. Στην ανοδική αυτή τάση και σε όλες σχεδόν τις

επιμέρους κατηγορίες που εξετάστηκαν η Κίνα πρωταγωνιστεί και μάλιστα με ανοδικά ποσοστά.

Συγκεκριμένα:

Στον πίνακα 5 παρουσιάστηκαν στοιχεία που αποδεικνύουν την μεγάλη ανάπτυξη παγκοσμίως του θαλάσσιου εμπορίου. Ακόμα πιο συγκεκριμένα και ειδικά για την Κίνα, τα στοιχεία του πίνακα 6 αποδεικνύουν την κυριαρχία της Κίνας ανάμεσα στις αναπτυσσόμενες χώρες όσον αφορά την κίνηση σε container. Στον πίνακα 17, σχετικά με τη συμμετοχή στη ναυτιλία των 25 σπουδαιότερων κρατών στο διεθνές εμπόριο, η Κίνα εμφανίζεται ως δεύτερη (μετά τις ΗΠΑ) με διαχρονικά αυξανόμενα ποσοστά. Στον πίνακα 18 που αφορά τον έλεγχο του παγκόσμιου στόλου σκαφών, η Κίνα εμφανίζεται ως τρίτη με σταθερά διαχρονικά νούμερα.

Αναμφίβολα λοιπόν, η παγκόσμια ναυτιλιακή αγορά αναπτύσσεται με ένα διαρκή αυξητικά ναυτιλιακό κύκλο. Εξαιρέση αποτελεί το έτος 2008 – 2009, ωστόσο αποτελεί άποψή μας ότι η συγκεκριμένη αναταραχή στην τάση είναι μη συστημική και επήλθε ως αποτέλεσμα της παγκόσμιας χρηματοοικονομικής κρίσης. Η τάση και η μεγάλη διάρκεια του κύκλου δεν είναι τυχαία αλλά τροφοδοτείται από τη συνεχή οικονομική ανάπτυξη από τα τέλη του 1990 και ύστερα, που αναδείχτηκε κυρίως από τις αναπτυσσόμενες χώρες με πρωταγωνίστρια την Κίνα. Στην παγκόσμια αυτή ανάκαμψη των οικονομικών και ναυτιλιακών αγορών η Κίνα συμβάλλει θετικά, με αυξανόμενα ποσοστά σε βαθμός που εύλογα να εικάζει κανείς, ότι η Κίνα προπορεύεται του επιχειρηματικού κύκλου. Με άλλα λόγια, είναι πλέον εύλογο το επιχείρημα ότι για αν κατά κάποιο τρόπο ανακοπεί η αυξητική τάση που διέπει την Κίνα στα οικονομικά της μεγέθη και στη ναυτιλιακή αγορά είναι αναμενόμενο αντίστοιχη επιβράδυνση ή πτώση να εμφανιστεί στις παγκόσμιες αγορές. Δηλαδή, η Κίνα είναι πλέον μια «μεγάλη» οικονομία και ως «μεγάλη» θα πρέπει να αξιολογείται σε όποιες εκτιμήσεις γίνονται για τις μελλοντικές κυμάνσεις των τομέων στην παγκόσμια ναυτιλιακή αγορά.

4.6.2 Κίνα και Παγκόσμια Ζήτηση Ναυτιλιακών Υπηρεσιών

Όπως επισημάνθηκε, η ζήτηση για ναυτιλιακές υπηρεσίες εξαρτάται και επηρεάζεται από τις τάσεις διαμόρφωσης του παγκόσμιου εμπορίου το οποίο είναι άμεσα εξαρτώμενο από το επίπεδο ανάπτυξης των οικονομιών. Κατά συνέπεια η Κίνα λόγω της συνεισφοράς της στην παγκόσμια οικονομική ανάπτυξη και της συνεχώς αυξανόμενης παραγωγής, τόσο άμεσα όσο και έμμεσα, συμβάλει σε μεγάλο βαθμό στην άνοδο της παγκόσμιας ζήτησης για ναυτιλιακές υπηρεσίες. Άμεσα λόγω των εισαγωγών και εξαγωγών που πραγματοποιεί η Κίνα από και προς τον υπόλοιπο κόσμο και έμμεσα μέσω των θετικών επιπτώσεων της κινεζικής οικονομίας στις οικονομίες των λοιπών κρατών – επίπτωση της παγκοσμιοποίησης και της αλληλοσύνδεσης των οικονομιών.

4.6.3 Κίνα και Διεθνής Ανταγωνισμός

Η διεθνής παρουσία και τα επιτεύγματα της Κίνας στο χώρο της ναυτιλίας οφείλονται κατά κύριο λόγο στην επιτυχημένη στρατηγική και στην εκμετάλλευση των εθνικών συγκριτικών πλεονεκτημάτων καθώς και των ευκαιριών που παρουσιάστηκαν σε γεωπολιτικό και οικονομικό επίπεδο. Ειδικά στο πεδίο της ναυπηγικής βιομηχανίας η αξιοποίηση των συγκριτικών πλεονεκτημάτων που προαναφέρθηκαν και ιδιαίτερα εκείνου του φθηνού εργατικού κόστους οδήγησαν στην παγκόσμια πρώτη θέση. Άμεσα, η κινεζική αυτή κυριαρχία έχει μια αρνητική επίπτωση στις ανταγωνίστριες χώρες και ιδιαίτερα σε εκείνες της Ευρώπης και στις ΗΠΑ. Η ανάπτυξη της Κίνας στη ναυτιλία πραγματοποιήθηκε εις βάρος των άλλων κρατών τα οποία απώλεσαν διαχρονικά σημαντικά μερίδια. Ωστόσο, όπως προαναφέρθηκε η πολύπλευρη παρουσία της Κίνας στο παγκόσμιο οικονομικό στερέωμα συνέβαλλε και στην αύξηση της παγκόσμιας ναυτιλιακής αγοράς. Η διαμόρφωση και συντήρηση όμως σημαντικών συγκριτικών πλεονεκτημάτων της Κίνας σε όλες τις πτυχές της παγκόσμιας ναυτιλίας, την κατέστησαν και εξακολουθούν να καθιστούν αρνητικό αντίκτυπο για τα συμφέροντα των ανταγωνιστών. Αναμφίβολα λοιπόν, η έντονη, αυξητική και επιβλητική παρουσία της Κίνας λειτουργεί αρνητικά για τα οικονομικά συμφέροντα των ανταγωνιστριών χωρών.

Στο αποτέλεσμα αυτό συμβάλει και το γεγονός ότι η Κίνα δεν λειτουργούσε πάντα με τους κανόνες του ελεύθερου εμπορίου και ανταγωνισμού. Η Κίνα μόλις το 2001 εισήλθε στην κοινότητα του Παγκόσμιου Οργανισμού Εμπορίου που αναπόφευκτα συνεπάγεται αποδοχή κανόνων και περιοριστικών όρων αναφορικά με τις κρατικές ενισχύσεις των εξαγωγών.

Όπως καταγράφηκε προηγουμένως, ένα από τα συγκριτικά πλεονεκτήματα της Κίνας ήταν η αξιοποίηση πρώτων υλών σε τιμές χαμηλότερες από τις διεθνείς. Το κατόρθωμα αυτό οφείλεται στην επιλεκτικά κλειστή αγορά και στο γεγονός ότι ακόμα και σήμερα η εγχώρια αγορά ελέγχεται σε σημαντικό βαθμό από το κράτος. Όλα αυτά αποτελούν μορφές αθέμιτου ανταγωνισμού, οι οποίες σε επίπεδο κρατών λόγω της απουσίας ενός ανώτερου θεσμικού πλαισίου ελέγχου και επιβολής κυρώσεων, δεν αποτελούν αντικείμενο απαγόρευσης και λοιπών περιοριστικών μέτρων. Ποιος άλλωστε θα σκεφτόταν ποτέ να προτείνει την επιβολή εμπάργκο στην Κίνα; Κάτι τέτοιο θα αποτελούσε αυτοκτονία για τα εθνικά του συμφέροντα!

4.6.4 Επιπτώσεις στη Ναυπηγική Βιομηχανία

Σύμφωνα με τους Thorsen & Tholen¹⁷ η έντονη ανάπτυξη της Κίνας στη ναυπηγική βιομηχανία παρουσίασε το εξής ενδιαφέρον φαινόμενο. Τη σημαντική συνεργασία, κυρίως μέσω κοινοπραξιών - joint ventures, με εταιρείες από την Ιαπωνία και τη Ν. Κορέα. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί η κοινοπραξία που συνέστησαν η COSCO με την Kawasaki και αφορά ένα τεράστιο επενδυτικό πρόγραμμα. Αντίθετα, τέτοιου τύπου συνεργασίες με Ευρωπαϊκά ναυπηγία είναι πολύ περιορισμένες και καταγράφονται μόνο 5 τέτοιες περιπτώσεις μέχρι σήμερα. Για το αποτέλεσμα αυτό έχουν δοθεί δύο εξηγήσεις. Η πρώτη και όχι ιδιαίτερα αληθής στηρίζεται στο επιχείρημα της μεγάλης απόστασης ανάμεσα στην Κίνα και στην Ευρώπη. Η δεύτερη άποψη και πιο ρεαλιστική αναφέρεται στον κίνδυνο που αντιμετωπίζουν τα Ευρωπαϊκά

¹⁷ Thorsten Ludvig & J. Tholen, (2006), "Shipbuilding in China and Its Impacts on European Shipbuilding Industry", p 34.

ναυπηγία να απολέσουν σημαντικό know how από τις συνεργασίες τους με κινεζικές επιχειρήσεις.

Αν και η Κίνα ως μέλος του Παγκόσμιου Οργανισμού Εμπορίου είναι υποχρεωμένη να εφαρμόζει το θεσμικό πλαίσιο για την προστασία της πνευματικής ιδιοκτησίας, εν τούτοις, η κατάσταση στη χώρα και ιδιαίτερα η φερεγγυότητα / αντικειμενικότητα του κινεζικού δικαστικού συστήματος, δεν αποτελούν εγγυήσεις. Οι Thorsen & Tholen επισημαίνουν ότι η Κίνα είναι ανάμεσα στις πρώτες αναπτυσσόμενες χώρες στον κόσμο όσον αφορά την δικαστική διαφθορά ενώ επιπλέον, διακρίνεται και για την υψηλή γραφειοκρατία. Όλα αυτά συνιστούν σημαντικά αντικίνητρα τα οποία αποθαρρύνουν τις ευρωπαϊκές ναυπηγικές βιομηχανίες να συνεργαστούν με ναυπηγεία στην Κίνα.

Η σχετική έλλειψη της Κίνας σε know how και της αντίστοιχης τεχνολογίας για την κατασκευή σκαφών ειδικού τύπου οδήγησαν τα μεν ευρωπαϊκά ναυπηγεία να προσανατολίζονται κυρίως στην κατασκευή πλοίων ειδικού τύπου, όπως: RoRo Ferries, cruise ships, μικρότερα διπλού κητείου tanker, τα δε κινεζικά να αυξήσουν την παραγωγή περισσότερων και ολοένα μεγαλύτερων σκαφών τύπου μεταφοράς ξηρού φορτίου, container και tanker.

Πέραν της διαφοροποίησης του προσανατολισμού των αγορών, η επέκταση της Κίνας προώθησε και την αύξηση των παραγγελιών σκαφών από την εγχώρια βιομηχανία έτσι ώστε να ελέγχεται η διακίνηση των εισαγωγών και των εξαγωγών από κι ως προς την Κίνα. Άμεσο αποτέλεσμα αυτής της στρατηγικής είναι η ενίσχυση της Κίνας στον παγκόσμιο χάρτη ανταγωνιστικότητας στη ναυτιλία και η περαιτέρω ενίσχυση της θέσης της. Επομένως, η παρουσία και η στρατηγική της Κίνας αποτελούν πληγή για τα ευρωπαϊκά ναυτιλιακά συμφέροντα τα οποία θίγονται σε μεγάλο βαθμό. Δεν είναι τυχαίο ότι το ναυτιλιακό εμπόριο και γενικότερα τα logistics αναμένεται να αποτελέσει το επόμενο πεδίο μάχης ανάμεσα σε Κίνα και Ευρώπη, σύμφωνα με τους Thorsen & Tholen αλλά και πολλούς άλλους ερευνητές που συμμαρίζονται την άποψή τους.

Συμπεράσματα

Η ναυτιλία ως τομέας μιας οικονομίας μπορεί να παίζει καθοριστικό ρόλο για την αναπτυξιακή της πορεία, ειδικά όταν συνδυάζεται από ισόρροπη ανάπτυξη σε όλους τους επιμέρους κλάδους και συνεπικουρείται από μια εύρωστη παραγωγική βάση.

Τα στοιχεία αυτά τείνουν να αποτελούν τη συνταγή της επιτυχίας της Κίνας μιας χώρας με αναπτυσσόμενη οικονομία, ενταγμένη σε ένα κομμουνιστικού τύπου καθεστώτος πολιτικής διακυβέρνησης. Η αλήθεια είναι ότι η Κίνα τα τελευταία χρόνια έχει επιτελέσει σημαντικά βήματα ανοίγματος των αγορών της και υιοθέτησης καπιταλιστικού τύπου θεσμών. Το «υβριδικό» αυτό σύστημα δείχνει να φέρνει την άνθηση και τη στήριξη μιας οικονομίας σε γερά θεμέλια με πολύ ισχυρή ανταγωνιστικότητα. Κύριο χαρακτηριστικό της Κίνας είναι η χάραξη συγκεκριμένης στρατηγικής που πέραν των δυσκολιών ενός συγκεντρωτικού συστήματος και υψηλής γραφειοκρατίας τυγχάνει να υλοποιείται αποτελεσματικά. Η οικονομία της Κίνας θυμίζει πολύ έντονα μια γιγαντιαία επιχείρηση που λειτουργεί καλοκουρδισμένα. Η συσχέτιση αυτή ανάμεσα στην οικονομική ανάπτυξη της Κίνας και της ανάπτυξης της ναυτιλίας σε όλους τους κλάδους με έμφαση στη ναυπηγική βιομηχανία αποτέλεσε το αντικείμενο της παρούσας εργασίας.

Μεθοδολογικά η ανάλυση στηρίχτηκε στη λογική των επιχειρηματικών κύκλων και πιο συγκεκριμένα της διασύνδεσης ανάμεσα στους ρυθμούς ανάπτυξης και τους αντίστοιχους ρυθμούς μεταβολής της ναυτιλιακής δραστηριότητας. Η θεωρητική βάση της παρούσας μεθοδολογίας συνίσταται στο ότι ο παραγωγικός τομέας μιας οικονομίας είναι η κινητήρια δύναμη για την ανάπτυξη του εμπορίου, σε όλες του τις μορφές, και ιδιαίτερα της ναυτιλίας.

Πέραν της μελέτης των οικονομικών και των ναυτιλιακών κύκλων, η ανάλυση προσέγγισε τα διαρθρωτικά χαρακτηριστικά της κινεζικής οικονομίας ως κινητήριους μοχλούς για την ανάπτυξη της ναυτιλίας. Τα κύρια πλεονεκτήματα της Κίνας στο χώρο της ναυτιλίας, πέραν από την ισχυρή παραγωγική βάση που δίνει «δουλειά» στο ναυτιλιακό εμπόριο, εντοπίζονται στο φθινό εργατικό δυναμικό, στη γεωπολιτική της

θέση καθώς και στη αφθονία και το χαμηλό κόστος των πρώτων υλών. Τα συγκριτικά αυτά πλεονεκτήματα έναντι των ανταγωνιστικών χωρών, κυρίως της Ευρώπης, συνετέλεσαν έτσι ώστε η Κίνα να αναδειχτεί «πρωταθλήτρια» στη ναυπηγική βιομηχανία. Η ανάπτυξή της στο χώρο αυτό συνδυάζει την αύξηση των παραδόσεων σκαφών μαζί με την αύξηση του μέσου μεγέθους τους. Η τάση αυτή αποδεικνύει ότι πλέον η Κίνα ανταγωνίζεται χώρες με παράδοση στην κατασκευή μεγάλων σκαφών, όπως η Ιαπωνία και η Ν. Κορέα. Αντίθετα, η Κίνα δείχνει να απέχει από τη ναυπήγηση σκαφών ειδικού τύπου, τα οποία απαιτούν συγκεκριμένη τεχνογνωσία και τεχνολογική υποδομή, χώρο στον οποίο η Ευρώπη κατέχει πλεονέκτημα.

Ένας επίσης σημαντικός τομέας στον οποίο η Κίνα έχει υπεροχή είναι η διαχείριση των λιμανιών. Τα κινεζικά λιμάνια κυριαρχούν στη σχετική λίστα ορμώμενα από το μεγάλο όγκο εμπορίου στην διακίνηση του οποίου πρωτοστατούν. Ωστόσο, η κινεζική ηγεσία έχει επιδώσει σημαντική προτεραιότητα στην ανάπτυξη των λιμανιών και για αυτό προωθεί επενδύσεις και μάλιστα την προσέλκυση ξένων κεφαλαίων για το σκοπό αυτό.

Όσον αφορά τις επιπτώσεις από την παρουσία της Κίνας στο χώρο της ναυτιλίας στην παγκόσμια αγορά και οικονομία, η απάντηση είναι ότι πρόκειται για μεγάλες. Η Κίνα με τη συμβολή της στην προώθηση του παγκόσμιου εμπορίου και την ανάδειξή της ως παγκόσμια οικονομική δύναμη συμβάλει τόσο στη μεγέθυνση της αγοράς του ναυτιλιακού εμπορίου όσο και στην αύξηση των μεριδίων που ελέγχει. Από την άλλη μεριά η Κίνα αποτελεί σημαντικό ανταγωνιστή και επομένως η παρουσία της δημιουργεί σημαντικά εμπόδια και δυσκολίες στα κύρια ανταγωνιστικά κράτη με αναφορά στη Ν. Κορέα, Ιαπωνία, Ευρώπη και ΗΠΑ. Αναμφίβολα λοιπόν, η Κίνα είναι μια ηγέτιδα και μεγάλη οικονομικά χώρα στη ναυτιλία και τα τελευταία δέκα χρόνια ως έτσι υπολογίζεται.

Ωστόσο, η ναυτιλία είναι ένα χώρος με μεγάλη μεταβλητότητα, που επηρεάζεται από πολλούς και αλληλοσυνδεόμενους μεταξύ τους παράγοντες. Επομένως, οι κίνδυνοι που εμπλέκονται είναι μεγάλοι και πολύπλοκοι. Παράλληλα, η ναυτιλιακή αγορά είναι ιδιαίτερα ανταγωνιστική. Όλα αυτά δημιουργούν ένα οικονομικό πλαίσιο όπου οι εκτιμήσεις και οι προβλέψεις είναι δύσκολες. Η μελλοντική πορεία της Κίνας στη

ναυτιλία θα κριθεί κυρίως από τις εσωτερικές οικονομικές και κοινωνικές ζυμώσεις, από το πόσο γρήγορα και με το χαμηλότερο δυνατόν κόστος υιοθετήσει πολιτικές απελευθέρωσης της εγχώριας αγοράς καθώς και από την αποτελεσματικότητα που θα επιδείξει στην εφαρμογή νέων τεχνικών και βελτίωσης της χρησιμοποιούμενης τεχνολογίας.

BIBΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

BIBΛΙΑ:

- Stopford Martin (2009), “Maritime Economics”, 3d Edition, London:Routledge
- Tae –Woo Lee (2002),”Shipping in China”, Burlington, VT:Ashgate Publishing
- Ernst G. Frankel,(1987),“The World Shipping Industry”, London: Routledge
- Stephenson Harwood (2006),“Shipping Finance”, London: Euromoney Books

EΚΘΕΣΕΙΣ – REPORTS:

- Ernst & Young (2011), “Shipping Industry Almanac”
- International Maritime Organization (2009), “International Shipping and World Trade – Facts and Figures”, October 2009
- OECD, (2010), “China – OECD Economic Surveys”, Volume 2010/6, February 2010.
- OECD, (2008), “The Shipbuilding Industry in China”, Internal Report – Declassified, Council, Working Party on Shipbuilding, 26 June 2008.
- Platou R.S. (2010), “The Platou Report 2010”, Oslo: Platou Economic Research.
- Shipbuilders’ Association of Japan, (2011), “Shipbuilding Statistics”, March 2011.
- UNCTAD, (2010), “Review of Maritime Transport”

- World Bank, (2011), “China Overview”, 22.06.2011.
- World Trade Organization, (2010), “Maritime Transport Services”, Report by Council for Trade in Services, 7 June 2010.

APOPA:

- Chen Qingqing, C. C. Goh, B. Sun & L. C. Xu, (2011), “Market Integration in China”, Policy Research Working Paper, The World Bank.
- Li Kevin, K. Cullinane, H. Yan and J. Cheng, (2005), “Maritime Policy in China after WTO: Impacts and Implications for Foreign Investment”, Journal of Maritime Law & Commerce, Vol. 36, No 1, January 2005, pp. 77 – 98.
- Lu Feng, Y. Li, (2009), “China’s Factor in Recent Global Commodity Price and Shipping Freight Volatilities”, Working Paper, 12 – 2009, China Center for Economic Research.
- Polo G. & D. Diaz, (2006), “A New Generation of Containerships: Cause or Effect of the Economic Development?”, Journal of Maritime Research, Vol. III, No 2, pp. 3-18, 2006.
- Rahman Christopher, (2010), “China’s Maritime Strategic Agenda”, Working Paper, University of Wollongong.
- Sackhuja Vijay, (2000), “Maritime Policy of People’s Republic of China: The Economic Dimension”, Research Paper, IDSA.

- Thorsten Ludvig & J. Tholen, (2006), “Shipbuilding in China and Its Impacts on European Shipbuilding Industry”, Working Paper, University of Bremen, November 2006.
- Χριστόπουλος Αντώνης, (2006), «Η Ραγδαία Πολιτική και Οικονομική Άνοδος της Κίνας και οι Επιπτώσεις για την Παγκόσμια Οικονομική και Πολιτική Σκηνή», Research Paper, ΕΛΙΑΜΕΠ, 2006.

ΟΜΙΛΙΕΣ - ΣΕΜΙΝΑΡΙΑ:

- ❖ Captain Wei Jiafu, (2006), “What Will China Further Contribute to World Shipping?”, Speech delivered on World Shipping (China) Summit 2 November 2006.
- ❖ Stopford Martin, (2009), “Challenges for Global Shipping”, Seminar on the Occasion of the Danish Ship-owners Association, 20th January 2009.
- ❖ Stopford Martin, (2007), “China and the Maritime Economy – The Next Phase”, Speech delivered on Senior Maritime Forum: China’s Economy and the Global Maritime Industry”, Shanghai, 27 November 2007.
- ❖ Stopford Martin, (2005), “China in Transition; Its Impact on Shipping in the Last Decade and the Next”, Speech delivered on International Exhibition: Marintec China, 7 December 2005.
- ❖ Stopford Martin, (2004), “World Sea Trade Outlook; Where China Fits into the Global Picture”, Speech delivered on Exploring Shipping Business in China, Mareforum & Tradewinds Conference, 26 February 2004.