

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑ



ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ

ΣΠΟΥΔΩΝ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΑΓΟΡΑ

Γεώργιος Μαλλές

(MN 13055)

Διπλωματική Εργασία

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

Πειραιάς
Σεπ 2015

Εξελίξεις στη ναυτιλιακή αγορά

ΔΗΛΩΣΗ ΑΥΘΕΝΤΙΚΟΤΗΤΑΣ-ΖΗΤΗΜΑΤΑ COPYRIGHT

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

ΤΡΙΜΕΛΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗ

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

Τα μέλη της Επιτροπής ήταν:

ΘΑΛΑΣΣΙΝΟΣ ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ (Επιβλέπων)

ΠΕΛΑΓΙΔΗΣ ΘΕΟΔΩΡΟΣ

ΘΕΟΔΩΡΟΠΟΥΛΟΣ ΣΩΤΗΡΙΟΣ

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

ΠΡΟΛΟΓΟΣ-ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ

Η παρούσα εργασία έγινε στα πλαίσια του μεταπτυχιακού προγράμματος στη Ναυτιλία. Για την εκπόνηση της παρούσας εργασίας θα ήθελα να ευχαριστήσω τον επιβλέποντα Καθηγητή κ. Θαλασσινό Ελευθέριο κατά πρώτον διότι μου εμπιστεύθηκε και ανέθεσε το συγκεκριμένο θέμα και κατά δεύτερο για τη βοήθεια που μου παρείχε για την ολοκλήρωση της διπλωματικής μου εργασίας. Οι οδηγίες, οι κατευθύνσεις του, οι καίριες υποδείξεις και παρεμβάσεις του υπήρξαν καθοριστικές κατά την πορεία της εκπόνησης και οδήγησαν την εργασία να μην ξεφύγει του πλαισίου της και να επικεντρωθεί στον αντικειμενικό της σκοπό.

Ιδιαίτερες ευχαριστίες και στα άλλα δύο μέλη της Τριμελούς Επιτροπής για τις χρήσιμες συμβουλές και διορθώσεις σε όλη τη διάρκεια των μεταπτυχιακών μου σπουδών στο Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών του Πανεπιστημίου Πειραιώς.

Η παρούσα εργασία αφιερώνεται στην οικογένειά μου για την υποστήριξή της κατά τη διάρκεια των μεταπτυχιακών μου σπουδών.

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

Κατάλογος Πινάκων

Κατάλογος Γραφημάτων

Κατάλογος Εικόνων

Περίληψη

Abstract

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1

1.1 Εισαγωγή.....1

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

2.1 Εισαγωγή στη Γεωπολιτική.....6

2.2 Παγκόσμιες Γεωπολιτικές Τάσεις στην Επόμενη 15ετία.....7

2.2.1 Κύριες Τάσεις.....7

2.2.1.1 Κύριες αλλαγές μεταξύ του σήμερα και του 2030.....10

2.2.2 Κύριοι Μετατροπείς της Γεωπολιτικής Κατάστασης.....12

2.2.2.1 Δυνητικά απρόβλεπτα γεγονότα με τις μεγαλύτερες επιπτώσεις.....17

2.3 Δυνητικές Περιπτώσεις Εναλλακτικών Μορφών του Κόσμου.....17

2.4 Μερικά Συμπεράσματα.....22

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3

3.1 Σχέση της Γεωπολιτικής με την Οικονομία25

3.2 Παράγοντες της Γεωπολιτικής που επηρεάζουν την Οικονομία.....26

3.3 Επιπτώσεις των Γεωπολιτικών Εξελίξεων και Τάσεων στην Παγκόσμια Οικονομία29

3.4 Μερικά Συμπεράσματα.....31

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4

4.1	Οικονομία - Θαλάσσιο Εμπόριο-Ναυτιλία.....	33
4.2	Επίδραση της οικονομικής κρίσης στο θαλάσσιο εμπόριο-ναυτιλία: Μελλοντικές προοπτικές.....	35
4.2.1	Διακίνηση Εμπορευμάτων/Αγαθών.....	41
4.2.2	Προσφορά και Ζήτηση.....	45
4.2.3	Θαλάσσιες Γραμμές Μεταφοράς Εμπορευμάτων/Αγαθών.....	47
4.2.4	Ισχύς- Κατηγορίες- Δυναμική Εμπορικών Στόλων.....	52
4.2.5	Αγαθά (commodities) – Τιμές.....	58
4.3	Μερικά Συμπεράσματα.....	66

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5

5.1	Ναυτιλιακή Αγορά-Εξελίξεις.....	71
5.1.1	Είδη Ναυτιλιακής Αγοράς.....	71
5.1.2	Ναυτιλιακοί Κύκλοι.....	74
5.1.3	Αγορά Ναύλων ή Ναυλαγορά (Freight Market).....	78
5.1.3.1	Αγορά Πλοίων μεταφοράς Ξηρών Φορτίων Χύδην (Dry Market).....	78
5.1.3.2	Βασικοί Ναυτιλιακοί δείκτες με βάση τα Ξηρά Φορτία	85
5.1.3.2.1	Baltic Dry Index (BDI).....	85
5.1.3.2.2	Baltic Handymax Index (BHMI)-Baltic Supramax Index(BSI)	88
5.1.3.2.3	Baltic Panamax Index (BPI).....	89
5.1.3.2.4	Baltic Capesize Index (BCI).....	90
5.1.3.3	Αγορά Δεξαμενόπλοιων (Tanker Market).....	91
5.1.3.4	Βασικοί Ναυτιλιακοί Δείκτες με βάση τα Υγρά Φορτία.....	102
5.1.3.4.1	World Scale Index.....	102
5.1.3.4.2	Baltic International Tanker Routes (BITR).....	103
5.1.3.4.3	Baltic Dirty Tanker Index (BDTI).....	100

5.1.3.4.4	Baltic Clean Tanker Index (BCTI).....	104
5.1.3.4.5	Baltic Liquefied Petroleum Gas (BLPG).....	106
5.1.3.5	Αγορά Πλοίων Μεταφοράς Εμπορευματοκιβωτίων (Containership Market).....	108
5.1.3.6	Ναυτιλιακοί Δείκτες με βάση τα Εμπορευματοκιβώτια.....	114
5.1.3.6.1	WCI-World Container Index (Composite).....	115
5.1.3.6.2	Global Freight Rate Index.....	116
5.1.3.6.3	Shanghai Containerized Freight Index (SCFI).....	117
5.1.3.6.4	China Containerized Freight Index (CCFI).....	118
5.1.4	Αγορά Ναυπήγησης (Shipbuilding Market).....	120
5.1.4.1	Πλοία Μεταφοράς Ξηρών Φορτίων Χύδην.....	128
5.1.4.2	Δεξαμενόπλοια.....	131
5.1.4.3	Πλοία Μεταφοράς Εμπορευματοκιβωτίων.....	137
5.1.5	Αγορά Διάλυσης Πλοίων (Demolition Market).....	139
5.1.5.1	Πλοία Μεταφοράς Ξηρών Φορτίων Χύδην.....	142
5.1.5.2	Δεξαμενόπλοια.....	146
5.1.5.3	Πλοία Μεταφοράς Εμπορευματοκιβωτίων.....	147
5.1.5.4	Δείκτες Αγοράς Διάλυσης Πλοίων.....	147
5.1.5.4.1	DEM – “Monthly Demolition Total in Dwt”.....	149
5.1.6	Αγορά Πωλήσεων (Sales & Purchases Market).....	153
5.1.6.1	Πλοία Μεταφοράς Ξηρών Φορτίων Χύδην.....	156
5.1.6.2	Δεξαμενόπλοια.....	160
5.1.6.3	Πλοία Μεταφοράς Εμπορευματοκιβωτίων.....	164
5.1.6.4	Δείκτες Αγοράς Μεταχειρισμένων Πλοίων.....	166
5.1.6.4.1	SNP_DWT – “Sale & Purchase Monthly Sales in DWT”.....	166
5.1.6.4.2	SNP_USD – “Sale & Purchase Monthly Sales in USD”.....	167
5.1.7	Λοιποί Ναυτιλιακοί Δείκτες.....	169
5.1.7.1	Shipping Intelligence Index Fleet.....	169
5.1.7.2	Δείκτες Τιμής Πετρελαίου (Oil Market).....	170
5.1.7.2.1	BRENT – “Price of Brent Oil in Barrels”.....	170

5.1.7.3 Τιμή Τελικών Καταναλωτικών Αγαθών (Consumers Commodity market).....	173
5.1.7.3.1MCI – “Moody’s Commodities Index”.....	173
5.2 Μερικά Συμπεράσματα.....	175

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6

6.1 Δανειοδοτήσεις/Χρηματοδοτήσεις.....	179
6.2 Τεχνολογία / Περιβάλλον/ Καύσιμα.....	185
6.3 Μερικά Συμπεράσματα.....	190

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7

7.1 Μελλοντικές Ευκαιρίες και Προκλήσεις στην Παγκόσμιο Ναυτιλία.....	192
7.2 Προοπτική και Τάση των Ναυτιλιακών Αγορών.....	193
7.2.1 Ναυλαγορά.....	193
7.2.2 Αγορά Ναυπήγησης.....	195
7.2.3 Αγορά Διάλυσης.....	195
7.2.4 Αγορά Πωλήσεων.....	197

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 8

8.1 Γενικά Συμπεράσματα.....	198
8.2 Προτάσεις για Περαιτέρω Έρευνα.....	202

Βιβλιογραφία.....	203
-------------------	-----

Παράρτημα «Α».....	211
--------------------	-----

Παράρτημα «Β».....	212
--------------------	-----

Παράρτημα «Γ».....	213
--------------------	-----

Παράρτημα «Δ».....	214
--------------------	-----

Παράρτημα «Ε».....	215
--------------------	-----

Παράρτημα «ΣΤ».....	217
---------------------	-----

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ
ΠΙΝΑΚΩΝ

Αύξων Αριθμός	Περιεχόμενο	Σελίδα
1	Ο παγκόσμιος Εμπορικός Στόλος κατά Τύπο κυρίων Πλοίων 1980-2014	57
2	Αξιοποίησης Πλοίων Μεταφοράς Αργού πετρελαίου	93
3	Χαρακτηριστικών Πλοίου Αναφοράς	103
4	Αυξητικών Τάσεων Στόλου Πλοίων Μεταφοράς Ξηρών Φορτίων Χύδην κατά Κατηγορία με Προοπτική το 2030	130
5	Αυξητικών Τάσεων Στόλου Δεξαμενοπλοίων κατά Κατηγορία με Προοπτική το 2030	136
6	Αυξητικών Τάσεων Στόλου Πλοίων εμπορευματοκιβωτίων κατά Κατηγορία με Προοπτική το 2030	139
7	Διακύμανση Τιμών Δεξαμενοπλοίων Αργού Πετρελαίου 5 Ετών 2013-2015 (σε εκατομ. δολ.)	163
8	Αντιπροσωπευτικά Πλοία Παγκόσμιου Στόλου	169
9	Index Fleet Total Resale Value Δείκτης Συνολικής Μεταπωλητικής Αξίας Στόλου (Σε εκατ. \$ US) (1 Jul. 2015)	170
10	Index Fleet Total 6-12 Month Time Charter Rate Δείκτης Συνολικής Χρονονάυωσης 6-12 Μηνών (Σε χιλ. \$ US/ημέρα) (1 Jun. 2015)	170
11	Τραπεζικά Ναυτιλιακά Δάνεια (μέχρι Νοε 2014) σε δις δολ. ΗΠΑ Χαρτοφυλάκιο των 40 μεγαλύτερων Τραπεζών στα 391,5 το Νοε 2014. (το 2013 στα 401 δις δολ. ΗΠΑ).	180
12	Μεταβολών Συμμετοχής Τραπεζών στη Χρηματοδότηση Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων τα Έτη 2010-2014 (επί τοις %)	183

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ
ΓΡΑΦΗΜΑΤΩΝ

Αύξων Αριθμός	Περιεχόμενο	Σελίδα
1	Σχέση Οικονομικής Ανάπτυξης (ΑΕΠ) με τη Ναυτιλία	36
2	Θαλάσσιο Εμπόριο και Ανάπτυξη	37
3	Συμμετοχή στο Θαλάσσιο Εμπόριο	39
4	Το Παγκόσμιο Θαλάσσιο Εμπόριο (Δις Τον-Μιλ)	40
5	Εξέλιξη των Διμερών Εμπορικών Σχέσεων από Πλευράς Όγκου Συναλλαγών ως το 2030	44
6	Εξέλιξη των Διμερών Εμπορικών Σχέσεων από Πλευράς Ταχύτητας Ανάπτυξης ως το 2030	44
7	Ναυτιλιακοί Κύκλοι του 21 ^{ου} Αιώνα	54
8	Ετήσια Αύξηση του παγκόσμιου Στόλου επί τοις % σε dwt	56
9	Αύξηση στη Ζήτηση Πετρελαίου σε Σχέση με το Παγκόσμιο ΑΕΠ	59
10	Τιμές Πετρελαίου Κίνησης Πλοίων (Marine Diesel) (380cst) (σε δολ./τόνο)	61
11	Διακύμανση Τιμών Φυσικού Αερίου (σε δολ./mbtu)	63
12	Διακύμανση Τιμών Άνθρακα (σε δολ./τόνο)	64
13	Διακύμανση Τιμών Σιδηρομεταλλεύματος (σε δολ./μονάδα ξηρού μετρικού τόνου)	65
14	Διακύμανση Τιμών Σίτου(σε δολ./τόνο)	65
15	Κύκλοι των Κερδών Πλοίου 1990-2014	76
16	Ημερήσια Κέρδη Πλοίων Μεταφοράς Ξηρών Φορτίων (2008-2014)	79
17	Τιμές Ετήσιων Ναύλων (δολ) στην Αγορά Ξηρών Φορτίων Χύδην	79
18	Κέρδη Πλοίων Ξηρών Φορτίων Χύδην Μηνιαίος Μέσος Όρος (\$/Ημέρα)	81
19	Αγορά Ξηρών Φορτίων Χύδην	82
20	Ετήσια Ανάπτυξη του Στόλου των Πλοίων Μεταφοράς Ξηρών Φορτίων Χύδην και του Θαλάσσιου Εμπορίου Ξηρών Φορτίων Χύδην	83
21	Κύριο Εμπόριο Ξηρών Φορτίων Χύδην (σε εκατομ. τον-μίλια, 2014)	84
22	Baltic Dry Index (2001-2015)	87
23	Baltic Handymax/Supramax Index (BSI)	88
24	Baltic Panamax Index (BPI)	89
25	Baltic Capesize Index (BCI)	90
26	Προοπτικές Δεξαμενοπλοίων Αργού Πετρελαίου	91
27	Ετήσια Αύξηση Στόλου Δεξαμενοπλοίων Αργού και Αύξηση Θαλάσσιου Εμπορίου Αργού (επί τοις %)	93
28	Ναυλαγορά Δεξαμενοπλοίων Αργού Πετρελαίου VLCC (σε δολ./ημέρα)	94
29	Κύριο Εμπόριο Αργού Πετρελαίου (Σε εκατομ. Τον-Μίλια, 2014)	96

30	Αγορά Παραγώγων Πετρελαίου (σε εκατομ. Dwt)	98
31	Αξιοποίηση Πλοίων Μεταφοράς Παραγώγων Πετρελαίου	98
32	Ναυλαγορά Δεξαμενοπλοίων Παραγώγων Πετρελαίου (σε δολ./ημέρα)	99
33	Ναύλοι και χρονοναύλωση του LNG	100
34	Baltic Dirty Tanker Index (BDTI)	104
35	Baltic Tanker Clean Index (BCTI)	105
36	Διακύμανση BDTI και BCTI (2002-2015)	106
37	Baltic Liquefied Petroleum Gas (BLPG) (US Dollars/Tone)	107
38	Ανάπτυξη Προσφοράς και Ζήτησης της Μεταφοράς με Πλοία Εμπορευματοκιβωτίων	109
39	Ναύλοι Πλοίων Μεταφοράς Εμπορευματοκιβωτίων (σε χιλιάδες δολ./ημέρα)	110
40	Όγκος Εμπορίου και Στόλος Πλοίων Εμπορευματοκιβωτίων	111
41	Ετήσια Αύξηση Στόλου Πλοίων Εμπορευματοκιβωτίων και θαλάσσιου Εμπορίου Εμπορευματοκιβωτίων	112
42	Κέρδη Δεξαμενοπλοίων Αργού, Φορτηγών Πλοίων Ξηρών Φορτίων Χύδην και Πλοίων Εμπορευματοκιβωτίων (Σύγκριση Μ.Ο Κερδών των Τελευταίων 12 Μηνών)	114
43	WCI Composite (2014-2015)	116
44	Global Freight Index (\$/FEU)	117
45	Shanghai Containerized Freight Index (2013-2015)	118
46	China Containerized Freight Index (2013-2015)	118
47	Μέσος Όρος Κερδών Πλοίων Εμπορευματοκιβωτίων (δολάρια/ημέρα)	119
48	Αύξηση Παγκόσμιου Εμπορικού Στόλου	120
49	Κύκλος Παραδόσεων Νέων Πλοίων	121
50	Παραγγελίες Πλοίων κατά κατηγορία (σε χιλιάδες dwt)	122
51	Μελλοντικά Συμβόλαια Ναυπήγησης Νέων Πλοίων (σε αριθμό πλοίων)	123
52	Παγκόσμιες Απαιτήσεις σε Ναυπηγήσεις (σε εκατομ. CGT) μέχρι το 2030	124
53	Παγκόσμιες Απαιτήσεις σε Ναυπηγήσεις σε αριθμό Πλοίων μέχρι το 2030	125
54	Εξέλιξη Μέσων Τιμών Ναυπήγησης (2005-2015)	126
55	Τιμές Ναυπήγησης Πλοίων (σε εκατομ. δολ.) κατά Κατηγορία	127
56	Ετήσια Καθαρή Αύξηση του Στόλου Δεξαμενοπλοίων σε εκατομ. Dwt (2005-2015)	132
57	Αύξηση Στόλου Δεξαμενοπλοίων Αργού πετρελαίου σε Ετήσια Βάση (2013-2015)	133
58	Τιμές νέων Δεξαμενοπλοίων Αργού πετρελαίου	134
59	Καταστροφές κατά Κύρια Κατηγορία Πλοίων (Σε εκατομ. DWT και χιλιάδ. TEUs) (2008-2014)	140
60	Εξέλιξη Διαλύσεων με κριτήριο την ηλικία (1996-2024)	142
61	Μηνιαίων Διαλύσεων Πλοίων Ξηρού φορτίου (σε αριθμό Πλοίων πάνω από 20.000dwt)	144
62	Εξέλιξη Τιμών Διάλυσης Πλοίων μεταφοράς Ξηρών Φορτίων Χύδην (σε \$/Ldt)	145

63	Εξέλιξη Τιμών Διάλυσης Δεξαμενοπλοίων(σε \$/ldt)	147
64	Τιμές Διαλύσεων (δολ. / ltd, 2014-2015)	149
65	Συνολικός Όγκος Διαλύσεων Φορτηγών Ξηρού Φορτίου (σε εκατομ. dwt)	150
66	Συνολικές Διαλύσεις Δεξαμενοπλοίων Αργού πετρελαίου (σε εκατομ. dwt)	151
67	Γράφημα Συνολικός Όγκος Διαλύσεων Δεξαμενοπλοίων Προϊόντων Πετρελαίου (σε εκατομ. dwt)	152
68	Συνολικός Όγκος Διαλύσεων Πλοίων Μεταφοράς Εμπορευματοκιβωτίων(σε χιλιαδ. TEUs).	153
69	Συνολικές Πωλήσεις Μηνιαία (σε εκατομ. \$)	154
70	Τιμές Μεταχειρισμένων πλοίων (σε δείκτη δολαρίων ΗΠΑ).	155
71	Συνολικές Πωλήσεις Μεταχειρισμένων Πλοίων Μεταφοράς Ξηρών Φορτίων Χύδην (σε dwt)	156
72	Συνολικές Πωλήσεις Μεταχειρισμένων Πλοίων Μεταφοράς Ξηρών Φορτίων Χύδην (σε εκατομ. δολ)	157
73	Τιμές Μεταχειρισμένων 5 ετών Πλοίων Ξηρού Φορτίου κατά κατηγορία (εκατομ. δολ.)	158
74	Τιμές Νέων Πλοίων και Μεταχειρισμένων 5 ετών Κατηγορίας Capesize (σε εκατ.. \$)	160
75	Συνολικές πωλήσεις δεξαμενοπλοίων (σε εκατομ. \$)	161
76	Συνολικές πωλήσεις δεξαμενοπλοίων (σε Dwt)	162
77	Τιμές Μεταχειρισμένων 5 ετών Δεξαμενοπλοίων κατά κατηγορία(εκατομ. δολ.)	163
78	Συνολικές Πωλήσεις Πλοίων Εμπορευματοκιβωτίων (σε εκατομ.\$)	165
79	Συνολικές Πωλήσεις Πλοίων Εμπορευματοκιβωτίων (σε TEUs)	166
80	Συνολικός Όγκος Αγοραπωλησιών Πλοίων Μηνιαία (σε Dwt)	167
81	Συνολικές Αγοραπωλησίες Πλοίων Μηνιαίως (σε \$/ Dwt).	168
82	Εκτιμήσεις του Economist Intelligence Unit της τιμής αργού πετρελαίου Brent (\$/βαρέλι) μέχρι το 2020.	171
83	Εκτιμήσεις της Παγκόσμιας Τράπεζας της τιμής αργού πετρελαίου (\$/βαρέλι) μέχρι το 2025.	172
84	Εκτιμήσεις του Διεθνούς Νομισματικού Ταμείου της τιμής αργού πετρελαίου (\$/βαρέλι) μέχρι το 2020.	173
85	Τιμές Δείκτη Commodities της Moody's	174
86	Ναυτιλιακές Τραπεζικές χρηματοδοτήσεις των 40 μεγαλύτερων τραπεζών του τομέα στην περίοδο 2008-2014	181
87	Η Γεωγραφική κατανομή, τα χαρτοφυλάκια και τα ποσοστά μεριδίων των 40 κορυφαίων Τραπεζών την περίοδο 2010-2014.	182
88	Αξία ναυτιλιακών δανείων κατά Τύπο Συναλλαγής Έτους 2008 (Σε Εκατομ. \$)	183
89	Αξία ναυτιλιακών δανείων κατά Τύπο Συναλλαγής Έτους 2013 (Σε Εκατομ. \$)	184

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ
ΕΙΚΟΝΩΝ

Αύξων Αριθμός	Περιεχόμενο	Σελίδα
1	Κύριες και Δευτερεύουσες Γραμμές θαλάσσιου Εμπορίου	49

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Η ναυτιλία αποτελεί διεθνή δραστηριότητα και βασικό πυλώνα της παγκόσμιας οικονομίας. Το σημερινό παγκόσμιο σκηνικό είναι ένα σκηνικό αβεβαιότητας που προμηνύει μεγάλες αλλαγές και προκλήσεις. Οι μελλοντικές τάσεις του κόσμου, και ο γεωπολιτικός ανταγωνισμός μοιραία θα παρασύρουν σε πρώτη φάση την παγκόσμια οικονομία και κατόπιν το εμπόριο, το θαλάσσιο εμπόριο, τη ναυτιλία και φυσικά τη ναυτιλιακή αγορά.

Το να μπορεί κάποιος να προβλέψει και να διαμορφώσει επακριβώς την πολιτική αντιμετώπισης αυτών είναι δύσκολο αν όχι απίθανο. Η κατασκευή όμως διαφόρων πιθανών σεναρίων και η επεξεργασία αυτών οδηγεί σε σχεδιασμούς ικανούς αν όχι να φέρουν την άριστη λύση τουλάχιστον να μην καταστήσουν τους εμπλεκόμενους στη ναυτιλιακή κοινωνία απλούς παρατηρητές των εξελίξεων όταν αυτές έρθουν.

Όλα συντείνουν στη μελλοντική διαμόρφωση ενός πολυπολικού κόσμου με την εμφάνιση στο διεθνές προσκήνιο των αναδυομένων χωρών όπου η πορεία της οικονομίας των χωρών αυτών θα καθορίζει εν πολλοίς και την πορεία της παγκόσμιας οικονομίας και του θαλάσσιου εμπορίου. Πρωτεύοντα ρόλο σε αυτό θα παίξει η Κίνα όπου οι μελλοντικές προτεραιότητες, σχεδιασμοί και φιλοδοξίες της θα επηρεάσουν κατά πολύ τη μελλοντική πορεία της ναυτιλιακής αγοράς.

Η παγκόσμια οικονομική κρίση του πρόσφατου παρελθόντος άφησε βαθειά τα σημάδια της στη ναυτιλιακή αγορά η οποία ακόμα δεν μπορεί να ανακάμψει πλήρως παρά κάποια αισιόδοξα σημάδια. Τούτο σε συνδυασμό με τις παραπάνω τάσεις και προβλέψεις θέτει πολλές προκλήσεις αλλά και πολλές νέες ευκαιρίες στη ναυτιλιακή βιομηχανία η οποία θα πρέπει να το αντιληφτεί έγκαιρα και να το διαχειριστεί κατάλληλα, με έξυπνες λύσεις, καινοτόμες ιδέες, ευελιξία και άριστη διαχείριση. Προτεραιότητα η αντιμετώπιση της πλεονάζουσας χωρητικότητας, του ενεργειακού κόστους και των ρυθμίσεων για την προστασία του περιβάλλοντος.

Λέξεις κλειδιά: Τάσεις του Μελλοντικού Κόσμου, Γεωπολιτική, Οικονομία, Θαλάσσιο Εμπόριο, Ναυτιλιακή Αγορά, Υπερχωρητικότητα.

ABSTRACT

Shipping is a global activity and one of the main pillars of the world economy.

World scene today is full of uncertainties while big changes and challenges are due to come. The future world trends and the global geopolitical rivalries will inevitable influence the world economy and doing so, the trade, sea trade, shipping and finally shipping market.

It is very difficult if not impossible for someone to predict with accuracy the upcoming changes and same as difficult to shape the policy to copy with them.

However the development of different scenarios based on future world trends and the analysis of them can lead in sound planning that even though cannot bring the best solutions to the problems at least can make the shipping community to actively involved and not being a simple observer as the trends come true.

Everything leads to the conclusion that the future world will be a multipolar one with the developing countries to play a big role. The course of their economy growth will define much the world economy and sea trade as well. China will play big role in the future world economy and sea trade, and its priorities, national planning and ambitions will have huge impact on the future shipping market.

Recent world economy crisis has left its deep scars to the shipping market regardless current signs of recovery.

The above, combined with the aforementioned trends and predictions, introduce challenges along with opportunities which shipping market must acknowledge early on and manage it accordingly, using smart solutions, innovative ideas, flexibility and management of superior level.

The surplus, energy costs and the compliance with the new regulations will be of first priorities.

Key Words: Trends of Future World, Geopolitics, Economy, Sea Trade, Shipping Markets, Surplus.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1

1.1 Εισαγωγή

Η παρούσα διπλωματική εργασία διεξήχθη στα πλαίσια του Προγράμματος Μεταπτυχιακών Σπουδών στη Ναυτιλία.

Κύριος σκοπός της εργασίας είναι η ανάλυση και η καταγραφή των εξελίξεων στη ναυτιλιακή αγορά, το δε ερέθισμα σε συνεννόηση με τον επιβλέποντα κ. Καθηγητή ήταν, με βάση την εμπειρία μου από το πρώτο μου επιστημονικό πεδίο αυτό των «πολιτικών επιστημών» να ασχοληθώ και να συνδυάσω τις εξελίξεις στη Ναυτιλιακή Αγορά μέσα από το φάσμα των γεωπολιτικών εξελίξεων και των παγκόσμιων τάσεων για την επόμενη 15 ετία.

Η σκοπιμότητα της εργασίας βασίζεται στο γεγονός ότι μία ανάλυση και καταγραφή των μελλοντικών εξελίξεων στη ναυτιλιακή αγορά μπορεί να οδηγήσει σε συμπεράσματα ικανά να καταγράψουν τις τάσεις για τυχόν μελλοντική σχεδίαση από τους εμπλεκομένους, αφετέρου σε προβληματισμούς για περαιτέρω έρευνα και λεπτομερή ανάλυση πιθανών τομέων που θα κριθούν ως σημαντικοί.

Η σκέψη και ο προβληματισμός πίσω από αυτόν τον συνδυασμό ήταν ότι όταν επιχειρείς να καταγράψεις τις εξελίξεις στη ναυτιλιακή αγορά δεν μπορεί να αγνοείς το γεγονός ότι η ναυτιλία σαν παγκόσμια δραστηριότητα κεφαλαιώδους σημασίας για την ευημερία του ανθρώπου αλλά και την ανάπτυξη του ανθρώπινου πολιτισμού έχει άμεση εξάρτηση από το γεωπολιτικό περιβάλλον του μέλλοντος στο οποίο καλείται να δραστηριοποιηθεί.

Η εργασία όπως και κάθε μελέτη έγινε στη βάση παραδοχών και προϋποθέσεων που λαμβάνονται ότι ισχύουν. Οι προϋποθέσεις και παραδοχές βασίστηκαν στα συμπεράσματα του παρελθόντος, στις καταγεγραμμένες σημερινές συνθήκες και τάσεις και σε υπάρχουσες μελέτες διεθνών οργανισμών.

Το εγχείρημα είναι δύσκολο γιατί πάντα θα υπάρχουν οι απρόβλεπτοι εκείνοι παράγοντες που θα διαψεύδουν ή θα εκτρέπουν το αρχικό σχέδιο ή πρόβλεψη. Όμως καλύτερα να υπάρχει ένα σχέδιο ή πρόβλεψη από το να μην υπάρχει τίποτα. Εάν έχεις ένα σχέδιο σε οποιαδήποτε εκτροπή στην πορεία μπορείς να σχεδιάσεις την αντιμετώπισή της, όταν δεν έχεις σχέδιο απλά σύρεσαι από τις εξελίξεις.

Η εργασία υλοποιείται μέσα από μια επαγωγική ανάλυση αρχίζοντας από τις μελλοντικές γεωπολιτικές και παγκόσμιες τάσεις και εξελίξεις βασιζόμενη στη σκέψη ότι αυτές επηρεάζουν την παγκόσμια οικονομία, η οικονομία με τη σειρά της

επηρεάζει και επιδρά στο εμπόριο και ειδικότερα στο θαλάσσιο εμπόριο και έτσι ο τελικός αποδέκτης των μεταβολών καθίσταται η ναυτιλιακή βιομηχανία και ο πυρήνας της δραστηριότητας αυτής η ναυτιλιακή αγορά με τις επιμέρους υπό-αγορές της, τη ναυλαγορά, την αγορά των ναυπηγήσεων, την αγορά των διαλύσεων και την αγορά των πωλήσεων.

Οι τάσεις αυτές των γεωπολιτικών εξελίξεων παρατίθενται πολύ συνοπτικά μέσα από πιθανά σενάρια μελλοντικής διαμόρφωσης του κόσμου.

Υπήρξε αντιστοίχιση των επιπτώσεων των διαφόρων σεναρίων στη ναυτιλιακή αγορά όπου υπήρχε αυτή η δυνατότητα, παραδείγματος χάριν μπόρεσε να γίνει εκτίμηση με κάθε επιφύλαξη για την καθαρή αύξηση του στόλου (περιλαμβάνει τις διαλύσεις και τις ναυπηγήσεις), την παραγωγή και μεταφορά των αγαθών/πρώτων υλών που μεταφέρονται με τη θάλασσα, τις καταναλώσεις αυτών, τις τιμές καυσίμων, τις διαδρομές του θαλάσσιου εμπορίου κ.λ.π αλλά φυσικά σε καμιά περίπτωση δεν μπόρεσε να εκτιμηθεί σε βάθος χρόνου και με βάση τα σενάρια η πορεία των πωλήσεων μεταχειρισμένων και η ναυλαγορά με συγκεκριμένους αριθμούς γιατί είναι ανέφικτο αφού υπεισέρχονται πολλοί αστάθμητοι παράγοντες.

Στην προσπάθεια αυτή επίσης εξετάστηκαν και επί μέρους θέματα τα οποία δεν ανήκουν καθαρώς στη ναυτιλιακή αγορά αλλά επηρεάζουν βασικές παραμέτρους αυτής. Τέτοια θέματα επιλέχθηκαν οι δανειοδοτήσεις και χρηματοδοτήσεις στη ναυτιλία αλλά και η τεχνολογία και το περιβάλλον αφού η τεχνολογία των πλοίων και των καυσίμων θα επηρεάσουν τους μελλοντικούς σχεδιασμούς για τη ναυτιλιακή αγορά.

Οι επιμέρους στόχοι της εργασίας είναι:

- να περιγραφεί το γενικότερο πλαίσιο – σκηνικό στο οποίο πιθανόν να βρεθεί ο κόσμος με προοπτική και βάθος 15ετίας. Τούτο επιχειρείται στο κεφάλαιο 2 με συνοπτική εισαγωγή στη Γεωπολιτική, και τις τάσεις που θα διαμορφωθούν μελλοντικά μέσα από την ανάλυση τεσσάρων βασικών και πιθανών σεναρίων διαμόρφωσης γεωπολιτικών τάσεων και προβλέψεων για το πώς θα λειτουργεί ο κόσμος μέσα από μείζονες αλλαγές σε σχέση με το σήμερα

- να καταδειχθεί η σχέση της γεωπολιτικής με την οικονομία και πως αυτή επιδρά στη διαμόρφωσή της. Το παραπάνω περιγράφεται στο Κεφάλαιο 3 με τη σχέση της Γεωπολιτικής με την Οικονομία και την επίδραση της πρώτης στη δεύτερη με αναφορά όμως και στην άποψη ότι και η Οικονομία μπορεί δευτερευόντως να επιδρά στη διαμόρφωση της γεωπολιτικής δυναμικής.

- να καταγραφεί πως υφίσταται η οικονομία και η ανάπτυξη αυτής στις δραστηριότητες του εμπορίου, του θαλάσσιου εμπορίου και της ναυτιλίας στη βάση των γεωπολιτικών σεναρίων που έχουν εκτεθεί. Αυτό καταγράφεται στο Κεφάλαιο 4 όπου επιχειρείται η σύνδεση της οικονομίας με το εμπόριο, το θαλάσσιο εμπόριο και τη ναυτιλία-ναυτιλιακή αγορά, μέσα από την ανάλυση συνοπτικά ορισμένων παραμέτρων όπως η πρόσφατη οικονομική κρίση και τα αποτελέσματα αυτής, η διακίνηση εμπορευμάτων και αγαθών, η σχέση προσφοράς και ζήτησης, η διαμόρφωση των θαλάσσιων εμπορικών γραμμών, η παραγωγικότητα, η ισχύς και η δυναμική του εμπορικού στόλου, και τέλος τα αγαθά τα οποία εμπορεύεται η ναυτιλία και συγκεκριμένα τη δυναμική τους, την επάρκειά τους την προσβασιμότητά τους και τις τιμές τους

- να αναλυθούν και αναφερθούν οι εξελίξεις και προοπτικές των τεσσάρων τομέων της ναυτιλιακής αγοράς μέσα από την επί μέρους ανάλυση των κύριων κατηγοριών πλοίων μεταφοράς και των κύριων ναυτιλιακών δεικτών και στη βάση και μέσα από το πρίσμα όλων των παραπάνω που αποτελούν το στέρεο και υποστηρικτικό υπόβαθρο και να συνδυαστούν ως προς την προοπτική με τις προαναφερθείσες τάσεις. Τούτο αναλύεται στο Κεφάλαιο 5 με μια σύντομη ανάλυση τι σημαίνει ναυτιλιακή αγορά καθώς και τι σημαίνουν ναυτιλιακοί κύκλοι και η σχέση αυτών των δύο. Ακολουθώντας κατηγοριοποιούνται οι αγορές σε Ναυλαγορά, Αγορά Ναυπήγησης, Αγορά Διαλύσεων και Αγορά Πωλήσεων και εξετάζεται η κάθε μία ξεχωριστά.

Στην εξέταση της κάθε μίας αγοράς επιχειρείται μια τμηματική ανάλυση κατά κύρια κατηγορία πλοίων μεταφοράς όπως Πλοία Μεταφοράς Ξηρών Φορτίων Χύδην (Bulkers), Δεξαμενόπλοια (Tankers) όλων των κατηγοριών (αργού πετρελαίου, προϊόντων πετρελαίου, LNG και LPG) και Πλοία Μεταφοράς Εμπορευματοκιβωτίων (Containerships).

Στην ανάλυση γίνεται μια σύντομη αναδρομή πριν την κρίση, μετά την κρίση και στο παρόν και επιχειρείται μια πρόβλεψη στη βάση όλων των προηγούμενων πληροφοριών και δεδομένων σε βάθος, όσο οι πληροφορίες το επιτρέπουν, μέχρι το 2030.

Στην προσπάθεια αυτή και για την εγκυρότητα των παρατιθέμενων στοιχείων ανατρέξαμε σε αρχεία, προβλέψεις και μελέτες γνωστού κύρους διεθνών συμβουλευτικών ναυτιλιακών εταιρειών όπως οι Clarkson, BIMCO, Drewry, διεθνών

οργανισμών και στατιστικών αρχών όπως IMO, UNCTAD, διεθνών αναλυτών από FT, Economist, διεθνών οικονομικών οίκων όπως Moody's, Bloomberg κ.α.

Τα στοιχεία διασταυρώνονταν ή σε αντίθετη περίπτωση παρατίθετο η διαφορετικότητα και η δική μας φυσικά κριτική και άποψη.

Σαν υποστηρικτικά της ανάλυσης αναφέρονται και οι αντίστοιχοι των επί μέρους ναυτιλιακών αγορών κύριοι ναυτιλιακοί δείκτες όπως αυτοί έχουν αναφερθεί από τις παραδόσεις του πανεπιστημίου μας. Ελήφθησαν λεπτομερή και ενημερωμένα στοιχεία και μετασχηματίστηκαν στα αντίστοιχα γραφήματα και πίνακες.

Το κεφάλαιο αυτό περιλαμβάνει πληθώρα γραφημάτων και πινάκων όχι για να εντυπωσιάσει ή να διανθίσει απλά το κείμενο αλλά κυρίως να δώσει μια άμεση κατανοητή και καθαρή οπτική εικόνα των γραφομένων και να μη κουραστεί μόνο με αριθμούς ο αναγνώστης.

- Να καταδειχθεί ότι η ναυτιλιακή αγορά δεν είναι ανεξάρτητη αλλά επηρεάζεται και από πλήθος παραγόντων κυρίως από τις διαθέσεις και προτεραιότητες των τραπεζών στο θέμα των δανειοδοτήσεων αλλά και την τεχνολογία και το περιβάλλον. Τούτο περιγράφεται στο Κεφάλαιο 6 με αναφορά στον τομέα των ναυτιλιακών δανειοδοτήσεων και χρηματοδοτήσεων με βάση τις 40 μεγαλύτερες παγκόσμια τράπεζες κατά ευρεία γεωγραφική περιοχή και τη μελλοντική τους τάση. Επίσης στο ίδιο κεφάλαιο γίνεται μια αναφορά στην υπάρχουσα αλλά και επικείμενη νομοθεσία προστασίας περιβάλλοντος από τους ρύπους της ναυτιλίας και πως αυτό θα επηρεάσει τη σχεδίαση των μελλοντικών παραγγελιών σε πλοία, κινητήρες αλλά και καύσιμα.

- Να καταγραφεί η προοπτική και η τάση της παγκόσμιας ναυτιλίας. Το κεφάλαιο 7 επιχειρεί να συνθέσει και καταγράψει συνοπτικά τις προοπτικές για κάθε επί μέρους ναυτιλιακή αγορά και κάθε κύρια κατηγορία πλοίων. Είναι και το κεφάλαιο που δίνει το κύριο στίγμα για το που θα κινηθεί η ναυτιλιακή αγορά και η ναυτιλία γενικότερα στο μέλλον. Στο κεφάλαιο αυτό σε αντίθεση με τα άλλα και για αποφυγή κουραστικής επανάληψης δεν υπάρχουν «Μερικά Συμπεράσματα» αφού αυτό καλύπτεται από την ανάλυση του κεφαλαίου και δεν έχει πλέον έννοια.

- Για όλα τα παραπάνω να καταγραφούν τα σχετικά συμπεράσματα και οι προτάσεις για τυχόν περαιτέρω έρευνα. Είναι το Κεφάλαιο 8 όπου καταγράφονται τα γενικά συμπεράσματα της όλης εργασίας αλλά σε ανώτατο επίπεδο, αρχίζοντας

από το πρώτο κεφάλαιο και καταλήγοντας στο τελευταίο. Η καταγραφή των γενικών συμπερασμάτων και η γενικότητά τους δεν αναιρεί την αξία των επί μέρους κατά κεφάλαιο μερικών συμπερασμάτων τα οποία δίνουν τα ευρήματα των κεφαλαίων με λεπτομερή και εστιασμένο τρόπο. Οι προτάσεις για περαιτέρω έρευνα κλείνουν την εργασία.

Το θέμα είναι ευρύτατο και στην ουσία ασχολείται με όλη τη ναυτιλία έτσι παρέχει τη δυνατότητα για πληθώρα προτάσεων για περαιτέρω έρευνα. Από αυτές σταχυολογήθηκαν ενδεικτικά ορισμένες.

Η προσέγγιση του θέματος είναι θεωρητική αφού μια εφαρμοσμένη θα απαιτούσε τεράστια κονδύλια έρευνας και χρόνο. Τούτο συνδυάστηκε με τη μέθοδο που ακολουθείται που είναι κατά κύριο λόγο δευτερογενής και εμπειρική σε φύση.

Για την υλοποίηση των παραπάνω αντικειμενικών στόχων της εργασίας χρησιμοποιήθηκε σχετική ελληνική και ξένη βιβλιογραφία καθώς και άρθρα από τον ελληνικό και ξένο ηλεκτρονικό τύπο.

Υπήρξαν δυσκολίες κυρίως στο θέμα της κλασσικής βιβλιογραφίας αφού τα υπάρχοντα βιβλία για τον σκοπό της εργασίας ήταν περιορισμένα κυρίως από πλευράς νεότερων εκδόσεων και επικαιροποιημένων στοιχείων. Το έλλειμμα αυτό αντισταθμίστηκε στην πλειονότητά του από ηλεκτρονική έρευνα σε σχετική αρθρογραφία, εκθέσεις ελληνικών και διεθνών οργανισμών και αρχών, κρατικών υπηρεσιών, δεξαμενών σκέψης, ακαδημαϊκών δημοσιεύσεων και δημοσιευμάτων τύπου. Έγινε ευρεία χρήση του διαδικτύου το οποίο παρείχε επικαιροποιημένες πληροφορίες.

Υπήρξε επίσης δυσκολία στην πρόσβαση σε στοιχεία και στατιστικά δεδομένα των μεγάλων ναυτιλιακών συμβουλευτικών εταιρειών αφού απαιτείτο ακριβή συνδρομή. Το πρόβλημα ξεπεράστηκε σε μεγάλο βαθμό από σχετική βοήθεια γνωστών ναυτιλιακών εταιρειών που εκχωρούσαν τα ζητούμενα στοιχεία και πληροφορίες κατά περίπτωση.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

2.1 Εισαγωγή στη Γεωπολιτική

Θα φανεί ίσως παράξενο αλλά η Γεωπολιτική αν και διαδραματίζει ιδιαίτερα σημαίνοντα ρόλο στις ημέρες μας, φαίνεται να «πάσχει» από το γεγονός ότι δεν μπορεί να «εγκλωβισθεί» σε ένα και μοναδικό ορισμό. Από την πληθώρα των εννοιών και ορισμών αυτής θα παραθέσω ορισμένους οι οποίοι κατά τη δική μου άποψη είναι αυτοί που περισσότερο ταιριάζουν στη παρούσα περίπτωση όπου θέλουμε να αναδείξουμε συνοπτικά τη σχέση αυτής με την οικονομία.

Στην προσπάθεια αυτή δεν μπορώ παρά να ξεκινήσω από τους Γερμανούς θεωρητικούς και κατά τον I. Μάξη θεμελιωτές της Γεωπολιτικής, επικεντρώνοντας στον Karl Haushofer (1869-1946) ο οποίος όριζε το 1924 ότι: *« Η Γεωπολιτική θα είναι και πρέπει να είναι η γεωγραφική συνείδηση του κράτους. Το αντικείμενό της είναι η μελέτη των μεγάλων ζωτικών συσχετίσεων του σύγχρονου ανθρώπου στο πλαίσιο του σύγχρονου χώρου και ο σκοπός της είναι ο συσχετισμός των φαινομένων που συνδέουν το κράτος με το χώρο».*

Η αγγλοσαξωνική πλευρά η οποία επηρεάστηκε σαφώς από την αντίστοιχη Γερμανική με πρωταγωνιστή τον Sir Halford Mackinder (1861-1947) κατέταξε τη Γεωπολιτική στις οικονομικές επιστήμες και τόνισε την οικονομογεωγραφική της διάσταση. Το μνημειώδες άρθρο του «The Geographical Pivot of History» μπορεί να καταγραφεί τουλάχιστον στο δυτικό κόσμο σαν η αφετηρία για όσους αναφέρονται στην ιστορία, στο σκοπό και στην αποτελεσματικότητα της Γεωπολιτικής. Βέβαια δεν είναι μέσα στο σκοπό της παρούσης εργασίας να αναλύσουμε τη θεωρία του Mackinder σχετικά με τη Heartland και την παγκόσμια Νήσο. Τον αναφέραμε για λόγους ιστορικούς και μόνον.

Στην αγγλοσαξωνική πλευρά θα συναντήσουμε επίσης τον Άγγλο Saul Bertrand Cohen ο οποίος το 1963 στο έργο του «Geography and Politics in a World Divided» γράφει ότι: *« Η πεμπτουσία της Γεωπολιτικής είναι η μελέτη της υφισταμένης σχέσεως μεταξύ της διεθνούς πολιτικής ισχύος και των αντιστοίχων γεωγραφικών χαρακτηριστικών επί των οποίων αναπτύσσονται οι πηγές της ισχύος».*

Ο ίδιος συνεχίζοντας δίνει τον ορισμό ότι: *«Η Γεωπολιτική ορίζεται ως η ανάλυση της διάδρασης μεταξύ αφενός των γεωγραφικών πραγματικοτήτων και προοπτικών και, αφετέρου, των πολιτικών διεργασιών. Ως γεωγραφικές πραγματικότητες νοούνται γεωγραφικά χαρακτηριστικά και μορφότυποι όπως και*

πολυστρωματικές περιοχές που αυτά σχηματίζουν. Στις πολιτικές διεργασίες εγγράφονται δυνάμεις που λειτουργούν τόσο σε διεθνή κλίμακα, όσο και στην εγχώρια αλλά επηρεάζουσες τη διεθνή συμπεριφορά του δρώντος. Οι γεωγραφικές πραγματικότητες και οι πολιτικές διεργασίες λειτουργούν κατά τρόπο δυναμικό αλληλοεπηρεαζόμενες. Η Γεωπολιτική λοιπόν, έχει σαν αντικείμενο τη μελέτη των επιπτώσεων αυτών των διαδράσεων».

Μπορούμε να συνεχίσουμε παραθέτοντας ορισμούς πολλών διεθνών επιστημόνων αλλά η κύρια συνισταμένη όλων, λίγο ή πολύ, περιστρέφεται γύρω από τους προαναφερθέντες ορισμούς. Ένα είναι σίγουρο ότι η γεωγραφία ως σταθερά και η πολιτική σαν μεταβλητή είναι τα δύο πράγματα που ορίζουν σήμερα τη γεωπολιτική και η οποία με τη σειρά της διαδραματίζει εξέχοντα ρόλο στις διεθνείς σχέσεις και στην παγκόσμια οικονομία και όχι μόνον.

Τέλος στη σύντομη αυτή εισαγωγή θα αναφέρουμε ότι οι πυλώνες της Γεωπολιτικής οι οποίοι στις αναλύσεις μεταφράζονται με την έννοια της ισχύος είναι ο Αμυντικός Πυλώνας, ο Οικονομικός Πυλώνας, ο Πολιτικός Πυλώνας και τέλος ο Πολιτισμικός Πυλώνας και ο Πυλώνας της Πληροφορίας.

2.2 Παγκόσμιες Γεωπολιτικές Τάσεις στην Επόμενη 15ετία

Όταν σκεφτόμαστε για Γεωπολιτικές τάσεις ή εξελίξεις για το μέλλον δεν μπορούμε παρά να αναλύσουμε ή να προβλέψουμε τη μεταβλητή της πολιτικής διάστασης της Γεωπολιτικής αφού η γεωγραφική παραμένει σταθερά. Σε καμία περίπτωση και κανένας δεν μπορεί να προβλέψει με ακρίβεια το μέλλον και να σχεδιάσει ασφαλώς επ' αυτού. Σύμφωνα με το John Maynard Keynes “ *the idea of the future being different from the present is so repugnant to our conventional modes of thought and behavior that we, most of us, offer a great resistance to acting on it in practice.* ” Όσο και αν συμφωνούμε με το παραπάνω δεν μπορούμε παρά τουλάχιστον να σχεδιάζουμε ή ακόμα καλύτερα να σκεφτόμαστε. Μπορούμε λοιπόν έχοντας δεδομένα, τάσεις και προβλέψεις σε μια σειρά από παράγοντες όπως η πολιτική κατάσταση, η ενέργεια, η στρατιωτική ισχύς, η οικονομία, να σκιαγραφήσουμε ένα πλαίσιο για σκέψεις πάνω στις μελλοντικές τάσεις.

2.2.1 Κύριες Τάσεις

Με βάση το παραπάνω καταχωρούμε τις μεγάλες τάσεις που διαμορφώνονται και οι οποίες θα παίζουν το διακριτό και σημαίνοντα ρόλο τους σε κάθε πιθανό μελλοντικό γεωπολιτικό σενάριο καθώς και τους παράγοντες και τις

κρίσιμες εκείνες μεταβλητές των οποίων οι εξελικτικές πορείες είναι λιγότερο βέβαιες. Στηριζόμενοι σε αυτά διαμορφώνουμε πιθανά γεωπολιτικά σενάρια ή άλλως εναλλακτικούς κόσμους οι οποίοι ίσως τελικά διαμορφωθούν και οι οποίοι θα επηρεάσουν τα πάντα και στη συγκεκριμένη περίπτωση την οικονομία, το θαλάσσιο εμπόριο και τη ναυτιλιακή αγορά. (NIC, 2012).

Στην προσπάθεια αυτή ανατρέξαμε σε διεθνείς δεξαμενές σκέψεις όπως το STRATFOR¹, το RAND², το RUSI³, το NIC⁴, τα οποία παρουσιάζουν τις μελλοντικές προβλέψεις τους σε ότι αφορά τις παγκόσμιες τάσεις και κατ'επέκταση και τις γεωπολιτικές εξελίξεις με ορίζοντα 15ετίας από τώρα. Έγινε προσπάθεια να ανατρέξουμε και στις Ρωσικές δεξαμενές σκέψεις όπως το RISS⁵ και το ISSA⁶ αλλά η βιβλιογραφία στην Αγγλική γλώσσα ήταν περιορισμένη και αρκεστήκαμε σε αναγνώσεις άρθρων και αναλύσεων περιφερειακών και επίκαιρων θεμάτων ενδιαφέροντος. Από την Ευρωπαϊκή πλευρά αξιόλογες ήταν οι αναλύσεις του ESPAS⁷ σχετικά με τις τάσεις για το 2030 και την ευρωπαϊκή δυνατότητα αντιμετώπισης των προκλήσεων που επιφέρουν, αλλά και του Υπουργείου Άμυνας του Ηνωμένου Βασιλείου σχετικά με τις παγκόσμιες τάσεις για το 2045⁸.

¹ Strategic Forecasting, Inc. Είναι αμερικανική εταιρεία γεωπολιτικών πληροφοριών που παρέχει στρατηγική ανάλυση και προβλέψεις σε άτομα και οργανισμούς σε ολόκληρο τον κόσμο.

² Research and Development, Corporation. Είναι αμερικανική εταιρεία που πραγματοποιεί αναλύσεις και έρευνα σε θέματα που επηρεάζουν ανθρώπους σε όλο τον κόσμο σε θέματα ασφάλειας, υγείας, παιδείας, βιωσιμότητας και ανάπτυξης.

³ The Royal United Services Institute (RUSI). Είναι βρετανική ανεξάρτητη δεξαμενή σκέψης που ασχολείται με επίκαιρα και σοβαρά θέματα ασφάλειας και άμυνας. Ιδρύθηκε το 1831 από τον Δούκα του Ουέλινγκτον και προσφέρει τις υπηρεσίες του κοντά δύο αιώνες στα παραπάνω θέματα.

⁴ The National Intelligence Council. Είναι το αμερικανικό κέντρο για τη μεσοπρόθεσμη και μακροπρόθεσμη στρατηγική σκέψη της κοινότητας των υπηρεσιών πληροφορίας των ΗΠΑ. Μια από τις πλέον σοβαρές μελέτες ανάλυσης είναι το Global Trend το οποίο γίνεται για την ενημέρωση του επερχόμενου Προέδρου των ΗΠΑ. Η ανάλυση αυτή του παραδίδεται στο διάστημα από την ημέρα της εκλογής του μέχρι την ημέρα ανάληψης των καθηκόντων ώστε να έχει χρόνο να το μελετήσει. Έχει ορίζοντα 15 ετών και παραθέτει κατ'επίκτηση τους κρίσιμους παράγοντες διαμόρφωσης των τάσεων του μελλοντικού κόσμου και σενάρια για αυτόν. Παρέχει τη βάση για μακροπρόθεσμη στρατηγική πολιτική για το Λευκό Οίκο και την κοινότητα των υπηρεσιών πληροφοριών (CIA, NSA, DEA κ.λ.π) και όχι μόνον.

⁵ RISS. Russian Institute for Strategic Studies. Είναι κύριο Ρωσικό Επιστημονικό ερευνητικό Κέντρο και κέντρο αναλύσεων το οποίο αναλύει και προβλέπει τις πολιτικές και κοινωνικό-οικονομικές τάσεις σε περιφερειακό και παγκόσμιο επίπεδο.

⁶ ISAA. Institute for Strategic Assessment and Analysis. Ρωσικό Κέντρο παροχής στρατηγικών συμβουλών και προβλέψεων

⁷ ESPAS. European Strategy and Policy Analysis System

⁸ United Kingdom Ministry of Defense, 2014. "Global Strategic Trends out 2045".

Όλες οι μελέτες των παραπάνω δεξαμενών σκέψεων και υπηρεσιών συγκλίνουν σε γενικές γραμμές μεταξύ τους στην ουσία, διαφοροποιώντας μόνον ονόματα αν και οι περισσότερες δεν παρουσιάζουν μια ενιαία εικόνα αλλά πραγματεύονται αποσπασματικά θέματα π.χ ενεργειακό μέλλον, πιθανά πεδία συγκρούσεων, δυνάμεις ισχύος σε μείζονες γεωγραφικές περιοχές κ.λ.π. Η μοναδική δεξαμενή σκέψης η οποία κάθε τέσσερα χρόνια παρουσιάζει μια ενιαία και ολοκληρωμένη μελέτη πάνω στις παγκόσμιες γεωπολιτικές τάσεις και η οποία είναι καθιερωμένη και αποστέλλεται για ενημέρωση στον επερχόμενο Πρόεδρο των ΗΠΑ για ενημέρωση είναι το NIC του οποίου η μελέτη εν πολλοίς αποτελεί και το σημείο αναφοράς των υπολοίπων για τις δικές τους επί μέρους μελέτες. Με κεντρικό άξονα τη μελέτη από το NIC αλλά και διασταυρώσεις και συμπληρώσεις από τις μελέτες των άλλων δεξαμενών σκέψης που αναφέρθηκαν οι μείζονες τάσεις για το 2030 θα είναι:

Η χειραφέτηση/ενδυνάμωση του ατόμου. Η ισχυροποίηση του ατόμου θα επιταχυνθεί λόγω της μείωσης της φτώχειας, της ανάπτυξης της παγκόσμιας μεσαίας τάξης, της αύξησης του μορφωτικού επιπέδου, της εξάπλωσης της χρήσης νέων μορφών επικοινωνίας και παραγωγής και της προόδου στον τομέα της υγείας. Η τάση αυτή είναι η πιο σπουδαία από όλες καθώς είναι ταυτόχρονα αιτία και αποτέλεσμα για τις άλλες, συμπεριλαμβανομένης της ανάπτυξης της παγκόσμιας οικονομίας, της ταχείας ανάπτυξης των αναπτυσσομένων χωρών και της ευρείας εκμετάλλευσης των νέων τεχνολογιών επικοινωνίας και παραγωγής.

Η διάχυση της ισχύος. Δεν θα υφίσταται πλέον μια και μόνη ηγεμονική δύναμη. Η ισχύς θα μετατοπισθεί σε δίκτυα, συμμαχίες και συνασπισμούς σε έναν πολυπολικό κόσμο. Η Ασία θα ξεπεράσει την Β. Αμερική και την Ευρώπη στην παγκόσμια ισχύ με όρους, ΑΕΠ, μεγέθους πληθυσμού, εξοπλιστικών δαπανών και επενδύσεων στην υψηλή τεχνολογία. Η Κίνα από μόνη της πριν από το 2030 θα ξεπεράσει τις ΗΠΑ στην πρωτοκαθεδρία σαν η μεγαλύτερη οικονομία του πλανήτη. Επιπρόσθετα της Κίνας, της Ινδίας και της Βραζιλίας, περιφερειακές δυνάμεις σαν την Ινδονησία, Κολομβία, Νιγηρία, Τουρκία, Ν. Αφρική θα καταστούν χώρες με σημαίνοντα ρόλο στην παγκόσμια οικονομία. Εν τω μεταξύ οι οικονομίες της Ευρώπης, Ιαπωνίας και Ρωσίας είναι πολύ πιθανόν να συνεχίσουν τη σχετικά βραδεία τους ύφεση.

Τα δημογραφικά πρότυπα. Το 60% του παγκόσμιου πληθυσμού θα ζει στις αστικές περιοχές, ενώ η μετανάστευση θα ενισχυθεί. Στον κόσμο του 2030 κατά

τον οποίον ο πληθυσμός θα φθάσει τα 8,3 δις ανθρώπων από το 7,2 που είναι σήμερα, τέσσερις δημογραφικές τάσεις θα διαμορφώσουν και, αν και όχι απαραίτητα, θα καθορίσουν τις οικονομικές και πολιτικές συνθήκες των περισσότερων χωρών καθώς και τις σχέσεις μεταξύ των κρατών. Οι τάσεις αυτές είναι: οι τάσεις γήρανσης του πληθυσμού στο δυτικό κόσμο αλλά και στις ραγδαία αναπτυσσόμενες χώρες, ο ακόμα σημαντικός αλλά συρρικνούμενος αριθμός των νεανικών κοινωνιών και κρατών, η μετανάστευση και τέλος η αυξανόμενη αστικοποίηση. Η αστικοποίηση θα τονώσει την οικονομία αλλά θα βάλει νέους περιορισμούς στις πηγές τροφής και νερού. Επισημαίνεται ότι με την αστικοποίηση ο όγκος κατασκευών για σπίτια, γραφεία και υπηρεσίες μεταφοράς τα επόμενα 40 χρόνια θα ισοδυναμεί με ό,τι έχει συμβεί στους τομείς αυτούς μέχρι τώρα στην ιστορία.

Η τροφή, το νερό και η ενέργεια. Οι απαιτήσεις για τροφή, νερό και ενέργεια θα αυξηθούν εξαιτίας της αύξησης του πληθυσμού. Η αντιμετώπιση των προβλημάτων για το ένα αγαθό από τα παραπάνω θα είναι πάντα συνδεδεμένη με την προσφορά και ζήτηση για τα άλλα. Οι απαιτήσεις σε τροφή, νερό, και ενέργεια θα αυξηθούν περίπου κατά 35%, 40% και 50% αντίστοιχα, σαν αποτέλεσμα της αύξησης πληθυσμού αλλά και της επέκτασης της μεσαίας τάξης. Όσον αφορά την ενέργεια οι ΗΠΑ θα καταστούν ανεξάρτητες από πλευράς ενεργειακών αποθεμάτων. Οι ΗΠΑ θα έχουν γίνει και πάλι παγκόσμια ο μεγαλύτερος παραγωγός αερίου και θα έχουν επεκτείνει τα αποθέματά τους από τα 30 στα 100 χρόνια εξαιτίας των νέων τεχνολογιών υδραυλικής εξόρυξης.

2.2.1.1 Κύριες αλλαγές μεταξύ του σήμερα και του 2030

Με ορίζοντα το 2030, θα παρατηρηθούν μέσα από την εξέλιξη των παραπάνω τάσεων μείζονες αλλαγές και διαφοροποιήσεις από το σήμερα οι οποίες συνοπτικά θα επικεντρώνονται σε:

Αύξηση της παγκόσμιας μεσαίας τάξης. Οι μεσαίες τάξεις στις κοινωνίες των αναπτυσσόμενων χωρών αναμένεται να επεκταθούν με όρους απόλυτων αριθμών αλλά και επί τοις εκατό του πληθυσμού τα επόμενα 15-20 χρόνια.

Ευρύτερη πρόσβαση σε θανατηφόρες και αποδιοργανωτικές τεχνολογίες. Ένα ευρύ φάσμα εργαλείων πολέμου, ιδιαίτερα για δυνατότητες εκτέλεσης ακριβούς στρατιωτικού πλήγματος, εργαλεία κυβερνοπολέμου και οπλοστάσια βίο-τρομοκρατικών δυνατοτήτων θα καταστεί προσβάσιμο. Μεμονωμένα άτομα και μικρές ομάδες θα αποκτήσουν δυνατότητες να επιφέρουν μεγάλης

κλίμακας βία και αποδιοργάνωση που μέχρι τώρα ήταν μια καθαρά μονοπωλιακή δυνατότητα των οργανωμένων κρατών.

Οριστική μετατόπιση της οικονομικής ισχύος στην Ανατολή και στο Νότο. Το μερίδιο του παγκόσμιου εισοδήματος που μοιράζονται οι ΗΠΑ, η Ιαπωνία και η Ευρώπη θα μειωθεί από το 56% του σήμερα πολύ κάτω από το μισό στο 2030. Το 2008 η Κίνα ξεπέρασε τις ΗΠΑ σαν ο μεγαλύτερος «αποταμιευτής» του κόσμου. Μέχρι το 2020 το μερίδιο των αναδυομένων αγορών στα οικονομικά περιουσιακά στοιχεία (assets) θα διπλασιαστεί.

Πρωτοφανής και εκτεταμένη πληθυσμιακή γήρανση. Ενώ το 2012 μόνον η Ιαπωνία και η Γερμανία είχαν ηλικιακά «ωριμάσει» πέραν του μέσου όρου των 45 ετών οι περισσότερες ευρωπαϊκές χώρες, η Νότια Κορέα και η Ταϊβάν θα εισέλθουν στην κατηγορία της μετά – ώριμης ηλικίας μέχρι το 2030. Η μετανάστευση θα γίνει παγκόσμιο φαινόμενο καθώς οι πλούσιες αλλά πλέον και οι ραγδαία αναπτυσσόμενες χώρες θα υποφέρουν από έλλειψη εργατικού δυναμικού.

Αστικοποίηση. Το σημερινό μετά βίας 50% του παγκόσμιου αστικού πληθυσμού θα πλησιάσει το 60% ή τα 4,9 δισεκατομμύρια μέχρι το 2030. Η Αφρική θα ξεπεράσει την Ασία σαν περιοχή με το μεγαλύτερο βαθμό αστικοποίησης. Τα αστικά κέντρα εκτιμάται ότι θα δημιουργήσουν το 80% της παγκόσμιας οικονομικής ανάπτυξης. Το μεγαλύτερο ποσοστό αύξησης αστικοποίησης θα λάβει μέρος στην Κίνα, Νιγηρία, Μπαγκλαντές και Τουρκία. Αστικοποίηση σημαίνει κατασκευή πόλεων με μεγαλύτερη πυκνοκατοίκηση και υποδομές ανάλογες για να την υποστηρίξει. Το παραπάνω γεννά απαιτήσεις για πρώτες ύλες όπως σιδηρομεταλλεύματα τα οποία μπορεί να μη είναι διαθέσιμα τοπικά. Έτσι απαιτούνται φορτηγά πλοία για τη μεταφορά από τη μια άκρη του ωκεανού στην άλλη. Στο μεταξύ η βιομηχανοποίηση και η πυκνοκατοίκηση δημιουργούν απαιτήσεις για ηλεκτρική ενέργεια η οποία με τη σειρά απαιτεί ορυκτά καύσιμα όπως άνθρακας, πετρέλαιο, αέριο τα οποία μεταφέρονται με δεξαμενόπλοια. Τώρα καθώς οι χώρες αναπτύσσονται βιομηχανικά αυξάνουν τη εξαγωγική τους ικανότητα σε βιομηχανικά προϊόντα και καθώς ανεβαίνει τα επίπεδα ζωής αυξάνει η κατανάλωση αυτών έτσι απαιτούνται πλοία μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων. Με όλα αυτά δεδομένα είναι ευκόλως κατανοητή η επίδρασή τους στη ναυτιλία και στη ναυτιλιακή αγορά ειδικότερα.

Απαιτήσεις για τροφή και νερό. Η απαίτηση για τροφή θα αυξηθεί τουλάχιστον κατά 35% μέχρι το 2030 και η αντίστοιχη απαίτηση για το νερό

στο 40%. Περίπου το μισό του παγκόσμιου πληθυσμού θα ζει σε περιοχές που θα αντιμετωπίσουν σοβαρή πίεση για επαρκείς ποσότητες και αποθέματα νερού. Τα ευάλωτα κράτη στην Αφρική και στη Μέση Ανατολή είναι τα περισσότερο κινδυνεύοντα να βρεθούν με έλλειψη νερού και τροφής, χωρίς να εξαιρούνται μεγάλες περιοχές της Κίνας και Ινδίας από αυτό.

Η ανεξαρτητοποίηση των ΗΠΑ στο θέμα της ενέργειας. Με το φυσικό αέριο από σχιστόλιθο οι ΗΠΑ θα έχουν επαρκές φυσικό αέριο για τις εσωτερικές τους ανάγκες και τη δυνατότητα δημιουργίας εξαγωγών σε παγκόσμια κλίμακα για τις επόμενες δεκαετίες. Η αυξημένη παραγωγή πετρελαίου από δύσκολα μέχρι σήμερα στην πρόσβαση ενεργειακά κοιτάσματα θα έχει σαν αποτέλεσμα μια ουσιαστική μείωση στο καθαρό εμπορικό ισοζύγιο των ΗΠΑ και στην γρηγορότερη οικονομική τους ανάπτυξη. Η παγκόσμια εφεδρική παραγωγική ικανότητα μπορεί να ξεπεράσει τα 8 εκατομμύρια βαρέλια την ημέρα, σημείο στο οποίο ο OPEC⁹ θα μπορούσε να χάσει τον έλεγχο των τιμών πετρελαίου και οι τιμές του αργού πετρελαίου να καταρρεύσουν, προκαλώντας ένα μείζον αρνητικό αντίκτυπο στις χώρες που βασίζουν την οικονομία τους στην εξαγωγή πετρελαίου.

2.2.2 Κύριοι Μετατροπείς της Γεωπολιτικής Κατάστασης.

Η παγκόσμια γεωπολιτική κατάσταση μπορεί να μεταβληθεί μέσα από σημαντικά γεγονότα ή σειρά γεγονότων ή καταστάσεων, ευρέος αποτελέσματος και επιπτώσεων είτε επισυμβαίνοντας μόνα είτε σε συνδυασμό. Τέτοια μπορεί να είναι:

Παγκόσμια Οικονομία Επιρρεπής σε Κρίσεις. Η παγκόσμια αστάθεια και οι ανισορροπίες μεταξύ των κύριων «κρατών-παικτών» με διαφορετικά οικονομικά συμφέροντα και επιδιώξεις είτε θα οδηγήσει σε κατάρρευση είτε η μεγαλύτερη πολυπολικότητα του κόσμου θα οδηγήσει σε αυξημένη ανθεκτικότητα της παγκόσμιας οικονομικής τάξης. Η απουσία μιας και μόνης ηγεμονικής οικονομικής δύναμης στον κόσμο μπορεί να συμβάλλει στην αστάθεια. Το ενδεχόμενο μιας άλλης μείζονος κρίσης σαν αυτής του 2008 δεν μπορεί να αποκλειστεί. Το McKinsey Global Institute εκτιμά ότι μια «άτακτη» έξοδος της Ελλάδας από την ευρωζώνη θα μπορούσε να κοστίσει σε παράπλευρες ζημιές οκτώ φορές μεγαλύτερες από ότι έγινε στην περίπτωση της πτώχευσης της Lehman Brothers. Θέμα προκύπτει με το αν θα μπορέσει η τεχνολογία να ενισχύσει επαρκώς

⁹ OPEC. Organization of the Petroleum Exporting Countries.

την οικονομική παραγωγικότητα ώστε να εμποδιστεί μια μακρόχρονη παγκόσμια ύφεση. Οι αναδυόμενες αγορές και οι απαιτήσεις τους σε υποδομές, στέγαση, καταναλωτικά αγαθά και νέα εργοστάσια και εφόδια θα αυξήσουν σε πρωτοφανή επίπεδα τις παγκόσμιες επενδύσεις. Στην περίπτωση αυτή οι παγκόσμιες αποταμιεύσεις ίσως να μην μπορούν να συμβαδίσουν με την αύξηση αυτή με αποτέλεσμα την ανοδική πίεση στις τιμές των μακροπρόθεσμων επιτοκίων. Όλα αυτά ενδέχεται να διαμορφώσουν μια παγκόσμια οικονομία που να είναι επιρρεπής στις κρίσεις.

Κενό διακυβέρνησης. Οι μεγάλες παγκόσμιες αλλαγές έρχονται και οι κυβερνήσεις και οι παγκόσμιοι θεσμοί θα πρέπει καταστούν είτε ικανοί να προσαρμοστούν αρκετά γρήγορα για να τιθασεύσουν τις επερχόμενες αυτές αλλαγές ή θα παρασυρθούν από αυτές. Ο αυξημένος αριθμός των κρατών και παγκόσμιων θεσμών που απαιτούνται για να λυθούν μεγάλα διεθνή προβλήματα και προκλήσεις και η αντικρουόμενη ιεράρχηση αξιών τους θα καταστήσουν εξαιρετικά πολύπλοκη τη διαδικασία λήψης απόφασης. Η πιθανή έλλειψη συναίνεσης μεταξύ των υπαρχόντων και των αναδυομένων δυνάμεων δείχνει ότι η επιχειρούμενη κάθε φορά «πολυμερής διεθνής διακυβέρνηση» για την επίλυση διεθνών κρίσεων και προβλημάτων στην καλύτερη περίπτωση θα περιορίζεται. Η θεωρία των πολιτικών επιστημών αλλά και η πρόσφατη ιστορία οδηγούν στην παραδοχή ότι με την ωρίμανση των δομών και την αύξηση του εισοδήματος η πολιτική φιλελευθεροποίηση και η δημοκρατία θα προχωρήσουν σε αρκετές χώρες ενώ άλλες χώρες θα συνεχίσουν να υποφέρουν από έλλειμμα δημοκρατίας. Στην περίπτωση αυτή θα έχουμε γρηγορότερη ανάπτυξη στη χώρα από ότι στο σύστημα διακυβέρνησής της. Τα παραπάνω συνθέτουν τις συνθήκες ύπαρξης κενού διακυβέρνησης με ό,τι αυτό συνεπάγεται.

Οι σημερινοί κατά το πλείστο «δύτικοκρατούμενοι» διεθνείς θεσμοί όπως το Συμβούλιο Ασφαλείας του ΟΗΕ, το ΔΝΤ, ο Παγκόσμιος Οργανισμός Εμπορίου και η Παγκόσμια Τράπεζα πιθανόν να μετασχηματιστούν μέχρι το 2030 ώστε να ευθυγραμμιστούν περισσότερο με την αλλαγή στην ιεραρχία των νέων παγκόσμιων οικονομικών «παικτών». Τέλος οι δεύτερης τάξης αναδυόμενες δυνάμεις θα δώσουν το δικό τους στίγμα τουλάχιστον σαν περιφερειακές δυνάμεις όπως ακριβώς έγινε για την αντιμετώπιση της κρίσης του 2008 με την ενεργοποίηση του μεγαλύτερου G20 από το μικρότερο G7/8.

Ενδεχόμενο αύξησης των συγκρούσεων. Οι συγκρούσεις στο εσωτερικό των κρατών ήδη έχουν μια τάση αύξησης ιδιαίτερα σε χώρες όπου υπάρχει ένας γενικά ώριμος πληθυσμός ο οποίος όμως περιέχει διαφωνούντες πολιτικά ισχυρές νεανικές ομάδες μειονοτήτων, π.χ Τουρκία, Λίβανος, Ταϊλάνδη κ.λ.π. Ανεπαρκής φυσικοί πόροι – όπως νερό και μη καλλιεργήσιμη γη σε πολλές χώρες όπου υπάρχει δυσανάλογο ποσοστό νέων ανθρώπων αυξάνουν τον κίνδυνο να ξεσπάσουν εσωτερικές συγκρούσεις ιδιαίτερα στις χώρες της Υπο-Σαχάριου Αφρικής και Ν.Α. Ασίας, χωρίς να εξαιρούνται περιοχές της Κίνας και της Ινδίας. Στο θέμα των συγκρούσεων οι ΗΠΑ τα επόμενα 15-20 χρόνια θα αντιμετωπίσουν το ερώτημα σε ποιο βαθμό θα μπορούν να παίζουν τον «συστημικό φρουρό και εγγυητή της παγκόσμιας τάξης». Μια φθίνουσα απροθυμία ή/και μια βαθμιαία μειούμενη ικανότητα να συνεχίσουν το ρόλο τους σαν παγκόσμιος «πάροχος ασφάλειας» θα είναι κύριοι παράγοντες που θα συνεισφέρουν στην ανασφάλεια, ιδιαίτερα στις περιοχές της Ασίας και της Μέσης Ανατολής.

Όσον αφορά τις εξωτερικές συγκρούσεις τρεις είναι οι διαφορετικοί κίνδυνοι που υπάρχουν και οι οποίοι μπορούν να παίξουν ρόλο στο ξέσπασμα μιας σύγκρουσης μεταξύ κρατών Η αλλαγή των γεωπολιτικών υπολογισμών της Κίνας, Ινδίας και Ρωσίας, η αυξανόμενη διαμάχη στα θέματα των φυσικών πόρων, και ένα ευρύ φάσμα πρόσβασης σε υψηλής τεχνολογίας όργανα πολέμου. Η ισλαμική τρομοκρατία εκτιμάται ότι θα τελειώσει με το 2030 αλλά η τρομοκρατία γενικά δεν θα εξαλειφθεί. Οι επίδοξοι τρομοκράτες με την ευκολότερη πρόσβαση σε υψηλής τεχνολογίας όπλα θα μπορούν να επιφέρουν πλήγματα όχι τόσο για τη δημιουργία απωλειών αλλά με σκοπό την αποδιοργάνωση στον οικονομικό και χρηματοοικονομικό τομέα.

Εξάπλωση της περιφερειακής αστάθειας. Οι περιφερειακές αστάθειες στις χώρες της Μέσης Ανατολής και στη Νότια Ασία είναι πιθανόν να διαχθούν και να δημιουργήσουν παγκόσμια ανασφάλεια. Οι πετρελαιοπαραγωγές χώρες και οι χώρες παραγωγής φυσικού αερίου θα πρέπει να προσαρμόσουν και να διαφοροποιήσουν τις οικονομίες τους αφού νέες τεχνολογίες έχουν αρχίσει να χρησιμοποιούνται για παροχή στον υπόλοιπο κόσμο πετρελαίου και αερίου από άλλες πηγές με αποτέλεσμα τη μελλοντική υποβάθμιση της οικονομικής ανάπτυξης των χωρών αυτών και τη δημιουργία εντάσεων και πιθανών κρίσεων.

Ο χαμηλός βαθμός ανάπτυξης, οι αυξήσεις τιμών στα τρόφιμα και οι ελλείψεις στην ενέργεια θα επιφέρουν μεγάλες πιέσεις και προκλήσεις στη

διακυβέρνηση του Πακιστάν και Αφγανιστάν. Ο νεανικός πληθυσμός σε αυτές τις χώρες είναι μεγάλος και αν έρθει αντιμέτωπος με τα επακόλουθα μιας αργής ανάπτυξης είναι δυνατόν να δημιουργείται αστάθεια. Η Ινδία είναι σε καλύτερη κατάσταση αλλά και εκεί θα είναι δύσκολο να βρεθούν τόσες θέσεις εργασίας για τόσο μεγάλο αριθμό νέων. Ο φόβος για την κινεζική ισχύ, η πιθανότητα αύξησης του κινεζικού εθνικισμού, και το ερώτημα κατά πόσο οι ΗΠΑ θα παραμείνουν εμπλεκόμενες στην περιοχή θα αυξήσει την ανασφάλεια. Σημειώνεται ότι μια ασταθής Ασία θα προκαλέσει μεγάλης κλίμακας ζημιά στην παγκόσμια οικονομία. Στο ευρωπαϊκό θέατρο ενδιαφέροντος, μια εσωστρεφής Ευρώπη και λιγότερο ικανή, θα μπορεί να παρέχει μόνον μικρή σταθεροποιητική βοήθεια στις κρίσεις γειτονικών περιοχών. Η Ρωσία μπορεί μεν να ενσωματωθεί μέσα στην ευρύτερη διεθνή κοινωνία αλλά την ίδια στιγμή μια Ρωσία η οποία θα αποτύχει να δομήσει μια διαφοροποιημένη οικονομία και μια περισσότερο φιλελεύθερη εσωτερική τάξη θα μπορούσε να δημιουργήσει μια περιφερειακή αλλά και παγκόσμια απειλή.

Επίδραση των νέων τεχνολογιών. Εδώ δημιουργείται το ερώτημα αν μπορέσει, από πλευράς χρόνου εφαρμογής, η ανάπτυξη των νέων τεχνολογιών να αντιμετωπίσει και να δώσει λύση στα προβλήματα που θα προκύψουν από την αύξηση του πληθυσμού, τη ραγδαία αστικοποίηση και την κλιματική αλλαγή.

Τέσσερα θα είναι τα τεχνολογικά πεδία τα οποία θα διαμορφώσουν, την παγκόσμια οικονομική, στρατιωτική και κοινωνική ανάπτυξη καθώς και τις δράσεις της παγκόσμιας κοινωνίας σχετικά με το περιβάλλον μέχρι το 2030:

Η τεχνολογία της πληροφορίας που εισέρχεται σε νέα φάση όπου τα κοινωνικά δίκτυα και η ασφάλεια του κυβερνοχώρου θα είναι οι νέες μεγάλες αγορές.

Οι νέες τεχνολογίες παραγωγής και αυτοματισμού όπως πρόσθετης παραγωγής (3D printing) και ρομποτική έχουν τις δυνατότητες να αλλάξουν τα πρότυπα εργασίας στις αναπτυσσόμενες αλλά και στις αναπτυγμένες χώρες. Τέτοιες τεχνολογίες μπορούν να έχουν και επίδραση στο τομέα των εξωτερικών αναθέσεων (outsourcing) καθώς θα μπορούν να καταστήσουν τους έχοντες χαμηλές και μέσες δεξιότητες εργάτες στις αναπτυγμένες χώρες περισσότερο περιττούς επιδεινώνοντας τις εσωτερικές κοινωνικές ανισότητες.

Ειδικές τεχνολογίες που αφορούν στην ασφάλεια και διατήρηση ζωτικών πηγών/πόρων θα είναι αναγκαίες για να εξυπηρετηθούν οι ανάγκες τροφής νερού και ενέργειας του παγκόσμιου πληθυσμού. Οι κρίσιμες αυτές τεχνολογίες θα

είναι στην πρώτη γραμμή για να διατηρηθούν οι πηγές αυτές τα επόμενα 15-20 χρόνια και θα περιλαμβάνουν γενετικά τροποποιημένα τρόφιμα και καλλιέργειες, γεωργία ακριβείας, τεχνικές άρδευσης, ηλιακή ενέργεια, εξελιγμένα βιοκαύσιμα, και βελτιωμένες μεθόδους εξόρυξης πετρελαίου και αερίου μέσω ρωγμάτωσης. Τελευταίο αλλά όχι λιγότερο σπουδαίο *οι νέες τεχνολογίες παροχών υπηρεσιών υγείας* θα συνεχίσουν να αυξάνουν το μέσο όρο ηλικίας παγκόσμια βελτιώνοντας τις υπάρχουσες εξουθενωτικές σωματικές και ψυχικές συνθήκες και βελτιώνοντας τη γενική ευημερία. Τα μεγαλύτερα κέρδη σε μια υγιή μακροβιότητα αναμένεται να συμβούν στις αναπτυσσόμενες χώρες καθώς το μέγεθος της μεσαίας τάξης θα αυξάνεται.

Ο ρόλος των ΗΠΑ. Οι ΗΠΑ θα πρέπει να είναι σε θέση να συνεργαστούν με τους νέους παγκόσμιους «παίκτες» για να ξαναδημιουργήσουν το νέο διεθνές περιβάλλον. Το παραπάνω είναι η πιο σπουδαία μεταβλητή στο μελλοντικό μετασχηματισμό της παγκόσμιας τάξης. Οι ΗΠΑ το 2030 το πλέον πιθανόν είναι να παραμείνουν σαν «πρώτες μεταξύ ίσων» ανάμεσα στις άλλες μεγάλες δυνάμεις εξαιτίας της υπεροχής τους σε μια σειρά από επί μέρους συνιστώσες ισχύος που συνθέτουν τη συνολική συνισταμένη ισχύ ενός έθνους αλλά και κληρονομιάς (legacy) του ηγετικού τους ρόλου μέχρι τότε.

Το πλαίσιο μέσα στο οποίο η παγκόσμια ισχύς των ΗΠΑ θα λειτουργήσει θα αλλάξει δραματικά καθώς μέχρι τώρα ιστορικά, η προβολή ισχύος των ΗΠΑ ενισχυόταν και εξαρτιόταν από τις ισχυρές της συμμαχίες οι οποίες όμως θα εξασθενήσουν. Η θέση των ΗΠΑ θα καθοριστεί επίσης από το κατά πόσο θα είναι σε θέση να συμβάλλουν επιτυχώς στην επίλυση διεθνών κρίσεων, που ήταν τυπικά ο ρόλος των εκάστοτε μεγάλων δυνάμεων και που από το 1945 ήταν και οι απαιτήσεις της διεθνούς κοινότητας από τις ΗΠΑ.

Η αντικατάσταση των ΗΠΑ από μια άλλη υπερδύναμη και η εμφάνιση μιας νέας διεθνούς τάξης φαίνεται το λιγότερο πιθανόν να συμβεί αυτή την περίοδο. Καμία άλλη δύναμη δεν φαίνεται να μπορεί να επιτύχει το ίδιο οπλοστάσιο ισχύος σε αυτό το χρονικό πλαίσιο, κάτω από οποιοδήποτε εύλογο σενάριο. Οι αναδύομενες δυνάμεις είναι μεν πολύ πρόθυμες να πάρουν τη θέση τους στο κορυφαίο τραπέζι των κύριων διεθνών θεσμών και οργανισμών όπως το ΔΝΤ, ΟΗΕ, Παγκόσμια Τράπεζα, απρόθυμες δε να ασπαστούν οποιοδήποτε ανταγωνιστικό όραμα και να επιδιώξουν την υλοποίησή του.

Επιπλέον οι αναδύομενες δυνάμεις δεν αποτελούν ένα και αδιαίρετο «μπλοκ» και έτσι δεν έχουν ένα συγκεκριμένο, ενιαίο και εναλλακτικό όραμα. Αυτό σημαίνει ότι μια κατάρρευση ή μια ξαφνική αποχώρηση της ισχύος των ΗΠΑ από το διεθνές προσκήνιο είναι πολύ πιθανόν να οδηγήσει σε μια εκτεταμένη περίοδο παγκόσμιας αστάθειας ακόμα και αναρχίας.

2.2.2.1 Δυνητικά απρόβλεπτα γεγονότα με τις μεγαλύτερες επιπτώσεις

Σε όλα τα παραπάνω υπεισέρχονται και παράγοντες οι οποίοι είναι απρόβλεπτοι αλλά όμως πιθανοί και οι οποίοι μπορούν να επιφέρουν μεγάλες επιπτώσεις και ανατροπές σε όλους τους σχεδιασμούς και τις προβλέψεις όπως μια *Σοβαρή Πανδημία*, μια *Ραγδαία Αλλαγή Κλίματος*, μια *Άτακτη Έξοδος της Ελλάδος από τη Ευρωζώνη*, μια *Δημοκρατική ή μια Κίνα σε Κατάρρευση*, ένας *Κυβερνοπόλεμος ή ένα Πυρηνικός Πόλεμος* ή μια *Απεμπλοκή των ΗΠΑ* από τη διεθνή σκηνή. (Παράρτημα Α).

2.3 Δυνητικές Περιπτώσεις Εναλλακτικών Μορφών του Κόσμου

Για να μπορέσουμε να κατανοήσουμε την έννοια των προβλέψεων για το μελλοντικό κόσμο θα πρέπει να ανατρέξουμε στο παρελθόν και να θυμηθούμε τα σημεία καμπής της παγκόσμιας ιστορίας όταν οι δρόμοι για το μέλλον δεν ήταν ξεκάθαροι και ο κόσμος τότε αντιμετώπισε την πιθανότητα διαφορετικών γεωπολιτικών εξελίξεων. Το 1815 (ήττα του Ναπολέοντα και η νέα Ευρώπη), το 1919 (τέλος του Α' Παγκοσμίου Πολέμου), το 1945 (τέλος του Β' παγκοσμίου Πολέμου και Συμφωνία της Γιάλτας) και το 1989 (κατάρρευση της Σοβιετικής Ένωσης). Οι μέχρι σήμερα πληροφορίες συντείνουν στο γεγονός ότι παρά τις ραγδαίες αλλαγές τις τελευταίες δεκαετίες ο βαθμός αλλαγών στο μέλλον θα επιταχυνθεί ακόμα περισσότερο. Τα σενάρια των διαφορετικών κόσμων του μέλλοντος που ακολουθούν παρακάτω έχουν τη μορφή να κάνουν τους όποιους διαμορφωτές αποφάσεων να σκεφτούν δημιουργικά, και να τους δοθούν τα εναύσματα να κατανοήσουν τις δυναμικές, τα πιθανά σημεία στρέβλωσης των προβλέψεων αλλά και τις πιθανές εκπλήξεις ώστε να είναι καλύτερα εφοδιασμένοι για να αποφύγουν τις παγίδες του μέλλοντος και να αυξήσουν τις πιθανότητες να συμβάλλουν με ιδέες για μια πραγματική παγκόσμια ανάπτυξη.

Όπως πολύ εύστοχα παρατηρεί το Lloyd's Register δεν περιμένει κανείς κάθε παρατιθέμενο σενάριο να επαληθευτεί όπως είναι. Δεν υπάρχουν προβλέψεις, προτιμήσεις ή προγνώσεις. Η μέθοδος αυτή σκοπεύει στο να μας βοηθήσει να μάθουμε να δημιουργούμε και να παράγουμε ιδέες από την εξέταση ατομικά του καθενός από αυτά αλλά και από τη σύγκριση αυτών μεταξύ τους. Έτσι λοιπόν η διαδικασία αυτή αυξάνει την ετοιμότητά μας και τις επιλογές μας να αντιμετωπίσουμε το απρόβλεπτο, οραματιζόμενοι πιθανά είδη του μέλλοντος κόσμου και κάνοντας νοητικές δοκιμές να τα αντιμετωπίσουμε.

Το να κατανοεί κανείς τις πιθανές μελλοντικές εξελίξεις και πώς να τις διαμορφώνει τον βοηθάει να κερδίσει τις «μάχες» που ίσως δοθούν στον κόσμο και οι μάχες δεν είναι μόνον μάχες κλασσικές αλλά μάχες οικονομικές, εμπορίου, τεχνολογίας ακόμα και πολιτισμού.

Όπως αναφέρει το NIC αλλά και οι Lloyd's Register τα σενάρια αυτά δεν είναι προβλέψεις αλλά ιστορίες για το πιθανόν μέλλον. Είναι εύλογα, προκλητικά αλλά και αυστηρά δομημένα για να προκαλέσουν τις κρίσιμες ερωτήσεις που πρέπει να αντιμετωπίσουν οι άνθρωποι που λαμβάνουν τις αποφάσεις. Μπορούν, ερχόμενοι στο δικό μας θέμα να προκαλέσουν την ευαισθητοποίηση και την κατανόηση μέσα στις ναυτικές κοινωνίες, της σύνθετης αλληλεπίδρασης των υποκείμενων παγκόσμιων παραμέτρων που ενυπάρχουν στις κρίσιμες αβεβαιότητες που είναι μπροστά μας.

Το πρώτο σενάριο είναι το σενάριο της *στασιμότητας* σε ό,τι αφορά αυτό που ονομάζουμε σήμερα παγκοσμιοποίηση σύμφωνα με το οποίο οι ΗΠΑ και η Ευρώπη μπαίνουν σε εσωστρέφεια και δεν ενδιαφέρονται για την διατήρηση της ηγεσίας τους σε παγκόσμιο επίπεδο. Αυτό πυροδοτεί περιφερειακές συγκρούσεις στις οποίες αυτές μεν δεν εμπλέκονται αλλά οι περιφερειακές δυνάμεις δεν χάνουν την ευκαιρία και εμπλέκονται αυτές. Η Ευρώπη βυθίζεται σε ύφεση καθώς η ευρωζώνη διαλύεται με ραγδαίο ρυθμό. Στις ΗΠΑ η «επανάσταση» από πλευράς τεχνολογίας στον τομέα της ενέργειας αποτυγχάνει και οι προοπτικές για μια οικονομική ανάκαμψη εξασθενούν. Στην περίπτωση αυτή η παγκόσμια οικονομική ανάπτυξη παραπαίει και όλοι οι εμπλεκόμενοι παίκτες έχουν προβλήματα. Είναι ένα κακό σενάριο από τα πιο εύλογα όμως και πιθανά να συμβούν.

Η ναυτική οικονομία θα υποφέρει από τη δυνητική αναχαίτιση της παγκοσμιοποίησης, την αύξηση του προστατευτισμού και ενθάρρυνση της τοπικής παραγωγής και κατανάλωσης. Θα απαιτείται συνεχής και επιτόπια παρουσία στις

δραστηριότητες της ναυτιλίας και όχι επίβλεψη και διαχείριση από μακριά και μέσα από δίκτυα επικοινωνίας.

Το άλλο εύλογο σενάριο είναι το σενάριο είναι της *συγχώνευσης* το οποίο βρίσκεται στην άλλη άκρη του φάσματος και μπορεί να χαρακτηριστεί σαν το καλό σενάριο. Σε αυτό το σενάριο το ενδεχόμενο μιας εξάπλωσης των συγκρούσεων στη Νότια Ασία αναγκάζει τις ΗΠΑ, την Ευρώπη και την Κίνα να εμπλακούν στην κατεύθυνση του τερματισμού των εντάσεων. Με την ευκαιρία αυτή οι προαναφερθείσες χώρες βρίσκουν και άλλους τομείς συνεργασίας μεταξύ τους για το δικό τους καλό αλλά και κατ' επέκταση και για το παγκόσμιο για να αντιμετωπίσουν τις παγκόσμιες προκλήσεις. Παράλληλα η Κίνα αρχίζει έναν πολιτικό μετασχηματισμό που προκαλείται από τον αυξανόμενο ρόλο της στο παγκόσμιο γίνεσθαι και αυτό με τη σειρά του οδηγεί στον μετασχηματισμό των διεθνών και πολυμερών θεσμών και οργανισμών να γίνουν πιο περιεκτικοί και λιγότερο αποκλειστικοί. Στο σενάριο αυτό έχουμε μια παγκόσμια άνθιση της οικονομικής ανάπτυξης όπου η παγκόσμια οικονομία διπλασιάζεται και αγγίζει το 2030 τα 132 τρις δολάρια. Οι τεχνολογικές καινοτομίες βασίζονται σε ανταλλαγές, συνεργασίες και συνδυασμένες διεθνείς προσπάθειες και μπορούν να υποστηρίξουν την οικονομική άνθιση και την σπανιότητα των φυσικών πόρων που φέρει φυσιολογικά μια αύξηση της ευημερίας.

Στην περίπτωση αυτοί όλοι είναι κερδισμένοι και η ναυτιλία θα επεκταθεί σε απόλυτη ταύτιση με την άνοδο του βιοτικού επιπέδου και την διευρυμένη παγκόσμια οικονομία. Θα απαιτούνται υψηλές δεξιότητες στο networking αλλά και ανώτερου επιπέδου διαχείριση της φήμης των ναυτιλιακών εταιρειών.

Το τρίτο σενάριο είναι αυτό των *ανισοτήτων* όπου οι ανισότητες στο εσωτερικό των κρατών αλλά και μεταξύ αυτών οδηγούν σε κοινωνικές και πολιτικές εντάσεις. Για παράδειγμα οι χώρες της ΕΕ που είναι ανταγωνιστικές σε παγκόσμιο επίπεδο ευημερούν ενώ οι άλλες στην περιφέρεια αναγκάζονται να εγκαταλείψουν την ΕΕ με αποτέλεσμα η ενιαία αγορά της ΕΕ σπανίως να λειτουργεί. Οι ΗΠΑ παραμένουν στον ηγετικό τους ρόλο καθώς εγγίζουν και αποκτούν ενεργειακή ανεξαρτησία. Δεν αποχωρούν από το παγκόσμιο γίνεσθαι αλλά δεν παίζουν και τον παγκόσμιο εγγυητή και χωροφύλακα σε κάθε ευκαιρία έντασης ή σύγκρουσης. Οι πετρελαιοπαραγωγές χώρες υποφέρουν οικονομικά από τις χαμηλές τιμές πετρελαίου και αερίου κ.λ.π. Οι ανισότητες χτυπούν και την Κίνα με την ανάπτυξη και ευημερία της παραθαλάσσιας ζώνης να εξακολουθεί ενώ δεν συμβαίνει το ίδιο με την υπόλοιπη

Κίνα. Η μεσαία τάξη αναπτύσσεται αλλά μόνον για αυτούς που είναι δικτυωμένοι στο κατεστημένο «σύστημα». Η έλλειψη κοινωνικής συνοχής σε πολλά κράτη αντανακλάται και στο διεθνές επίπεδο. Κύριες δυνάμεις έρχονται σε αντιπαλότητα και η πιθανότητα συγκρούσεων αυξάνει ενώ πολλές χώρες αποτυγχάνουν από την έλλειψη διεθνούς συνεργασίας για βοήθεια και ανάπτυξη. Ο κόσμος γίνεται λογικά πιο πλούσιος αλλά άνισα και λιγότερο ασφαλής καθώς η «σκοτεινή πλευρά» της παγκοσμιοποίησης αναδύεται θέτοντας αυξανόμενες προκλήσεις στην εσωτερική αλλά και διεθνή πολιτική σκηνή. Το σενάριο αυτό δεν είναι τόσο καλό όσο το δεύτερο αλλά και όχι τόσο κακό όσο το πρώτο, με την οικονομική ανάπτυξη να ισορροπεί μεταξύ των δύο .

Στην περίπτωση αυτή απαιτείται ανώτερης τάξης διαχείριση κινδύνου και είναι απαραίτητη η μέγιστη δυνατή ευελιξία και προσαρμοστικότητα της ναυτικής κοινωνίας.

Στο τέταρτο σενάριο έχουμε ένα κόσμο όπου *οι μη κρατικοί φορείς-ΜΚΟ*, πολυεθνικές επιχειρήσεις, ακαδημαϊκοί θεσμοί, πλούσια άτομα, καθώς και ισχυρές μεγαλουπόλεις- ευημερούν και αναλαμβάνουν ηγετικό ρόλο για την αντιμετώπιση των παγκόσμιων προκλήσεων. Τα έθνη-κράτη δεν εξαφανίζονται αλλά οι χώρες με αυξανόμενο ρυθμό οργανώνουν υβριδικούς συνασπισμούς κράτους και μη κρατικών φορέων που εναλλάσσονται στη διαχείριση και αντιμετώπιση των προκλήσεων και προβλημάτων ανάλογα με τα ζητήματα που προκύπτουν. Τα ολοκληρωτικά καθεστώτα αποτυγχάνουν να συνεργαστούν σε αυτόν τον πλήρως «δημοκρατικοποιημένο» κόσμο ενώ ακόμα και δημοκρατικές χώρες προσκολλημένες με την έννοια της κυριαρχίας και ανεξαρτησίας βρίσκουν δύσκολη τη συνεργασία σε αυτόν τον σύνθετο και διαφορετικό κόσμο. Οι πολυεθνικές επιχειρήσεις, οι εταιρείες τεχνολογίας της πληροφορίας και επικοινωνιών, οι ΜΚΟ, οι διεθνείς επιστήμονες συνεργάζονται χωρίς σύνορα και ευημερούν μέσα από γιγαντιαία δίκτυα πληροφοριών σε ένα πλήρως παγκοσμιοποιημένο κόσμο όπου η εμπειρία, η ευελιξία, η αμεσότητα και η επιρροή μετρούν περισσότερο από το ειδικό βάρος και τη γεωγραφική θέση μιας χώρας. Οικονομικά η παγκόσμια αύξηση είναι ελαφρώς καλύτερη από το τρίτο σενάριο καθώς υπάρχει περισσότερη συνεργασία για την αντιμετώπιση των μεγάλων παγκόσμιων προκλήσεων και ο κόσμος είναι περισσότερο σταθερός και κοινωνικά πιο συνεκτικός. Στην περίπτωση αυτή επειδή δεν υπάρχουν συγκεκριμένες οντότητες όπως κράτη για να αντληθούν ιστορικά μετρήσιμα μεγέθη και στοιχεία αρχείου για σύγκριση και προβλέψεις θεωρείται ότι λίγο ή πολύ όσον

αφορά στην οικονομική κατάσταση από πλευράς πρόβλεψης προσομοιάζει στο τρίτο σενάριο και έτσι θα λαμβάνεται από εδώ και πέρα.

Σε όλα τα παραπάνω σενάρια πρωταρχικό ρόλο θα διαδραματίζει και η μελλοντική ναυτική ισχύς και υπεροχή των εμπλεκομένων μεγάλων δυνάμεων αφού το πολεμικό ναυτικό ως δύναμη εξασφάλισης των θαλάσσιων γραμμών επικοινωνίας διαδραματίζει σοβαρό ρόλο στη διασφάλιση σταθερότητας και διαμόρφωσης πλαισίου ελεύθερης διακίνησης και ανάπτυξης του θαλάσσιου εμπορίου. Τούτο δεν μπορεί να καθοριστεί χωρίς την παράμετρο της οικονομίας αφού η οικονομία έχει το μεγαλύτερο μετρήσιμο μέγεθος επίδρασης στην ναυτική ισχύ και πρέπει να λαμβάνεται υπόψη στον καθορισμό της μελλοντικής ισχύος των μεγάλων δυνάμεων.

Στο πλαίσιο αυτό θα παρατηρήσουμε μείωση αριθμού πολεμικών πλοίων στη Δύση και αύξηση στις αναδυόμενες χώρες.

Για διαφορετικούς λόγους οι δαπάνες για την άμυνα και ασφάλεια και κυρίως για τη ναυτική υπεροχή και στις τρεις περιπτώσεις των σεναρίων θα αυξηθούν με περισσότερη αύξηση στο μεσαίο και κακό σενάριο αφού η χαμηλότερη ανάπτυξη θα πυροδοτήσει εντάσεις. Τη μεγαλύτερη αύξηση θα παρουσιάσουν οι ΗΠΑ στην περίπτωση του καλού σεναρίου αφού κατά παράδοση στη χώρα αυτή η στρατιωτική ισχύς είναι κύρια συνιστώσα της εθνικής της ισχύος και η ευημερία άρα και η οικονομική ανάπτυξη θα προσδώσουν μεγαλύτερες δυνατότητες αμυντικών δαπανών.

Στην περίπτωση της «στασιμότητας» τότε οι εντάσεις κατά περιοχές θα είναι πολλές και όσον αφορά τη θαλάσσια ζώνη θα περιλαμβάνουν τη ζώνη του Νοτίου Ατλαντικού και τις περιοχές μεταξύ του Αφρικανικού Κέρατος, το Βόρειο Ινδικό μέχρι και ανατολικότερα της θάλασσας των Φιλιππίνων, τμήμα και νοτιότερα μέχρι Βορείως Αυστραλίας. Επίσης και το Βόρειο Ειρηνικό.

Είναι φανερός ο ρόλος σε αυτή την περίπτωση των αναδυομένων χωρών Ινδίας, Κίνας, Βραζιλίας και Ρωσίας πέραν των ΗΠΑ. Οι ΗΠΑ μπορούν να μπουν σε αυτό το σενάριο σε εσωστρέφεια αλλά η στρατιωτική και ναυτική τους ισχύς θα είναι अपαραμίλλος και για την επερχόμενη 15ετία.

Στην περίπτωση του καλού σεναρίου της «συγχώνευσης» οι εντάσεις σε θαλάσσιες περιοχές θα είναι από το Κέρας της Αφρικής μέχρι και Δυτικά των Ινδιών περιλαμβάνουσα την Αραβική θάλασσα, και αραβικό κόλπο. Επίσης Ανατολικά των Ινδιών μέχρι ανατολικά της Ιαπωνίας, Κινεζικής θάλασσας και τα στενά της Μαλάκας.

2.4 Μερικά Συμπεράσματα.

Η φθίνουσα βαρύτητα των ΗΠΑ και των άλλων Δυτικών χωρών και η αυξανόμενη πολυπολικότητα στον κόσμο επαυξάνουν την ευπάθεια και την τρωτότητα της παγκόσμιας οικονομίας. Με την απουσία της μιας ηγεμονικής δύναμης ή των παγκόσμιων μηχανισμών διακυβέρνησης οι κίνδυνοι αυξάνουν σε αυτό το πολυπολικό περιβάλλον με τις κύριες οικονομικές δυνάμεις να εστιάζουν στις εσωτερικές τους επιτακτικές ανάγκες αδιαφορώντας για την επίδραση αυτού του φαινομένου στους άλλους.

Η υγεία της παγκόσμιας οικονομίας θα συνδέεται ολοένα και περισσότερο με το πόσο καλά πηγαίνουν οι οικονομίες των αναπτυσσομένων χωρών από ότι οι παραδοσιακά αναπτυγμένες «δυτικές». Ο βαθμός ανάληψης περισσότερων παγκόσμιων ευθυνών στην πολιτική αλλά και στην οικονομική σφαίρα επιρροής από τις αναδύμενες δυνάμεις θα είναι κρίσιμος παράγοντας για τη διασφάλιση μιας σταθερής παγκόσμιας οικονομικής προοπτικής.

Ένα περισσότερο εύθραυστο και κατακερματισμένο διεθνές σύστημα αυξάνει τους κινδύνους εντάσεων και συγκρούσεων. Επιπρόσθετα ο αυξανόμενος ανταγωνισμός για τους φυσικούς πόρους, η εξάπλωση των θανατηφόρων τεχνολογιών και η εξάπλωση των περιφερειακών εντάσεων αυξάνουν τις πιθανότητες για διακρατικές συγκρούσεις.

Μια αυξανόμενα πολυπολική Ασία η οποία δεν έχει ένα σταθερό και δοκιμασμένο σύστημα-πλαίσιο περιφερειακής σταθερότητας και ασφάλειας που να μπορεί να διαιτητεύσει και να μετριάσει τις αναδύμενες εντάσεις θα αποτελέσει έναν από τους μεγαλύτερους παγκόσμιους κινδύνους/απειλές.

Περιορισμένες φυσικές πηγές –όπως το νερό και τα καλλιεργήσιμα εδάφη – σε πολλές από τις χώρες που έχουν δυσανάλογα νεανικό πληθυσμό- ειδικά στην υπό-Σαχάριο Αφρική, Νότια Ασία, και μέρος της Μέσης Ανατολής- αυξάνουν τον κίνδυνο των εσωτερικών συγκρούσεων, ενώ η διαφαινόμενη λύση μέσω της καλλιέργειας γενετικά τροποποιημένων τροφίμων εκτιμάται ότι θα συναντήσει σοβαρές επιφυλάξεις από πολλές κυβερνήσεις.

Ο ρόλος των G-20 μάλλον θα σταθεροποιηθεί σαν το παγκόσμιο forum για τον συντονισμό της παγκόσμιας μακροοικονομίας.

Στη Μέση Ανατολή η διόγκωση της νεολαίας σχεδόν βέβαια θα παραχωρήσει τη θέση της στην σταδιακή γήρανση του πληθυσμού. Νέες τεχνολογίες ενέργειας και

παραγωγής σε οποιοδήποτε άλλο σημείο της γης, αυτόματα θα σημάνουν ότι οι οικονομίες των κρατών της Μέσης Ανατολής ιδιαίτερα των πετρελαιοπαραγωγών θα πρέπει να διαφοροποιηθούν και να προσαρμοστούν, αλλιώς θα καταστούν εστίες εντάσεων και συγκρούσεων.

Στη Νότια Ασία τα πράγματα είναι πολύ ρευστά ξεκινώντας από ένα καλό σενάριο όπου όλα ομαλοποιούνται και περνάμε σε ένα σενάριο όπου αυξάνεται η επιρροή των Ισλαμιστών και καταλήγουμε στην πιθανότητα να επικρατήσουν δυνάμεις καταστροφικές που να διασπάσουν πολιτικά το Πακιστάν και το Αφγανιστάν.

Αν και οι ΗΠΑ θα παραμείνουν στρατιωτικά ως ηγέτιδα δύναμη το 2030, το κενό με τους υπόλοιπους θα μικρύνει και η ικανότητα της Ουάσινγκτον να βασίζεται στους ιστορικούς της συμμάχους και συνασπισμούς θα μειωθεί ακόμα περισσότερο.

Πολιτικά δεν διαφαίνεται κάποιο ανταγωνιστικό σχήμα για να αντικαταστήσει την υπάρχουσα δυτική φιλελεύθερη τάξη παρά το γεγονός ότι αρκετές από τις αναδυόμενες δυνάμεις θέλουν μια λιγότερο ηγεμονική συμπεριφορά από τις ΗΠΑ. Όμως μία ισχυρή Κίνα μέσα από μια συμμαχία με τη Ρωσία θα αποτελέσει τη μεγαλύτερη απειλή για την κυριαρχία της «Ευρασίας» που αποτελεί τον χειρότερο εφιάλτη της Ουάσινγκτον.

Στο θέμα της επιστήμης και τεχνολογίας η Κίνα με τις μεγάλες και συνεχείς της επενδύσεις θα καταστεί σχεδόν ισότιμος με τις ΗΠΑ στον τομέα αυτόν, παρόλα αυτά στον τομέα της «ήπιας δύναμης» οι ΗΠΑ θα παραμείνουν ο πόλος έλξης για τους χαρισματικούς επιστήμονες εξασφαλίζοντας έτσι την οικονομική, επιστημονική και τεχνολογική ηγεσία.

Η βελτίωση της διαχείρισης των υπηρεσιών υγείας γενικότερα θα οδηγήσει στην αύξηση της ποιότητας ζωής, αύξηση του προσδόκιμου αλλά και στη γήρανση των πληθυσμών.

Στα τέσσερα υποθετικά σενάρια του μελλοντικού κόσμου βλέπουμε ότι σε κανένα σενάριο δεν προβλέπεται μια καταστροφή της οικονομίας. Υπάρχουν περιπτώσεις όπου θα έχουμε το καλό σενάριο όπου η ανθρωπότητα ευημερεί και η οικονομία ευρίσκεται στο απόγειο, και το κακό σενάριο όπου υπάρχει μια επιβράδυνση της ανάπτυξης αλλά όχι καταστροφή. Στα άλλα δυο η οικονομία γενικά αναπτύσσεται με τη διαφορά ότι αλλάζουν οι όροι συμμετοχής και το μερίδιο στην ανάπτυξη.

Η αύξηση της παγκόσμιας μεσαίας τάξης, η αστικοποίηση, η μετατόπιση της οικονομικής ισχύος στις αναδυόμενες χώρες και η ανεξαρτητοποίηση των ΗΠΑ στο θέμα της ενέργειας θα αποτελέσουν τους οδηγούς για την κατάσταση της παγκόσμιας οικονομίας στη βάση της γεωπολιτικής εξέτασης.

Τέλος στη ναυτική κοινωνία πλην από την περίπτωση του «κακού» σεναρίου της *στασιμότητας*, όπου θα παρατηρηθούν ευρείες υφεσιακές καταστάσεις, στις άλλες περιπτώσεις των εύλογων σεναρίων η ναυτιλία θα ευημερήσει απαιτώντας κατά περίπτωση προηγμένη διαχείριση, ευελιξία, και προσαρμοστικότητα.

Σε κάθε περίπτωση η προστασία των ζωνών οικονομικού ενδιαφέροντος και των θαλάσσιων γραμμών επικοινωνίας και εμπορίου θα είναι πρώτης προτεραιότητας από τη στρατιωτική δυνατότητα των ενδιαφερομένων χωρών. Η ναυτική παρουσία και υπεροχή θα έχει το δικό της λόγο στην προκείμενη περίπτωση.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3

3.1 Σχέση της Γεωπολιτικής με την Οικονομία.

Δεν είναι δύσκολο να αντιληφθεί κανείς τη σχέση της Γεωπολιτικής και γενικά των γεωπολιτικών εξελίξεων με την οικονομία. Αρκεί να αναφερθούν μερικά γεγονότα της πρόσφατης ιστορίας για να δει τις οικονομικές επιπτώσεις στην παγκόσμια αγορά και να το κατανοήσει. Η κατάρρευση του Συμφώνου της Βαρσοβίας το 1989, το τραγικό συμβάν της 11^{ης} Σεπτεμβρίου του 2011 και οι επακόλουθες συγκρούσεις στο Ιράκ και Αφγανιστάν, η Αραβική Άνοιξη και οι συνεχιζόμενες στην περιοχή εξελίξεις, η περίπτωση της Κριμαίας και της Ουκρανίας κ.λ.π. Μέχρι το τέλος του Ψυχρού Πολέμου θα μπορούσε να πει κανείς ότι, η γεωπολιτική ανάλυση συνήθως περιελάμβανε την εξέταση της διεύθυνσης της πολιτικής ισχύος στο διεθνές σύστημα και το γεωγραφικό πλαίσιο μέσα στο οποίο αυτή έβρισκε εφαρμογή. Από το 1991 όμως και μετά η γεωπολιτική εισήλθε σε ένα ευρύτερο πεδίο εξεταζομένων αλλά και αλληλοεπιδρώντων παραγόντων. Μεταξύ όλων αυτών εξέχουσα θέση έλαβε η Οικονομία με αποτέλεσμα να δημιουργηθεί μια σχέση μεταξύ της Γεωπολιτικής και Οικονομίας που με μια λέξη καλείται Γεωοικονομία, όρο που πρώτος δημιούργησε ο Αμερικανός στρατηγιστής Edward Luttwak¹⁰ ο οποίος όρισε ότι η ιδεολογική αντιπαλότητα με το τέλος του ψυχρού πολέμου έδωσε τη θέση της στον διεθνή οικονομικό ανταγωνισμό και ότι το εμπόριο και τα χρηματοοικονομικά επισκίασαν την στρατιωτική ισχύ. Δεν γνωρίζουμε αν αυτό είναι απολύτως αληθές αναγνωρίζουμε όμως ως γεγονός την επίδραση των γεωπολιτικών εξελίξεων στην οικονομία αλλά γιατί όχι και τις συνέπειες μιας οικονομικής κρίσης στη διαμόρφωση νέας γεωπολιτικής δυναμικής. (Canadian Institute of Strategic Studies, 1998).

Για να μπει κανείς στη διαδικασία να κάνει προβλέψεις για τη μελλοντική οικονομία μέσα από το γεωπολιτικό πρίσμα πρέπει να έχει ακριβείς πληροφορίες. Η σπουδαιότητα της πληροφορίας είναι θεμελιώδης όχι τόσο για την ανάλυση αλλά όσο για την εφαρμογή επακόλουθων αποφάσεων. Όπως παρατηρεί το Canadian Institute of Strategic Studies στο σημερινό παγκοσμιοποιημένο κόσμο οι παραδοσιακές

¹⁰ Edward Nicolae Luttwak (1942-) Αμερικανός στρατηγιστής, πολιτικός επιστήμων και ιστορικός. Παρέχει συμβουλευτικό έργο σε πλήθος κυβερνήσεων και οργανισμών συμπεριλαμβανομένων της αμερικανικής κυβέρνησης. Το έργο του «Strategy: The Logic of War and Peace» χρησιμοποιείται ευρέως σε στρατιωτικά κολέγια και πανεπιστήμια σε πολλές χώρες.

οικονομικές θεωρίες όπου το «αόρατο χέρι» καθοδηγεί την ελεύθερη αγορά η οποία αυτοδιορθώνεται ξεθωιάζει και περισσότερο οι οικονομικές αποφάσεις διαμορφώνονται κατά μήκος των θεωριών του Sun Tzu¹¹ και του Nicolo Machiavelli¹². Η γεωπολιτική, η γεωοικονομία και η οικονομική πληροφορία είναι πλέον απαραίτητες και αλληλένδετες και μόνον με την ανάλυση και γνώση αυτών θα μπορεί η αυριανή παγκόσμια οικονομική και πολιτική ελίτ να δημιουργήσει τη νέα προοπτική για τα διεθνή προβλήματα.

Σήμερα και σύμφωνα με το IMF¹³ στο «World Economic Outlook for 2015» αλλά και τον Ian Breemer¹⁴ οι γεωπολιτικοί κίνδυνοι που ενέχει η Ρώσο-Ουκρανική διένεξη, η Παλαιστινιακό-Ισραηλινή κρίση, οι τρομοκρατικές πράξεις του ισλαμικού κράτους και η αναμενόμενη αντίδραση σ' αυτές ρίχνουν τη σκιά τους στις προοπτικές της παγκόσμιας οικονομίας. Τούτο ανάγκασε πρόσφατα και τον Mario Draghi¹⁵ να δηλώσει ότι «υψηλοί γεωπολιτικοί κίνδυνοι έχουν τη δυνατότητα να επηρεάσουν αρνητικά τις εξελίξεις στη παγκόσμια οικονομία συμπεριλαμβανομένων των επιδράσεων στις τιμές πετρελαίου και φυσικού αερίου και της παγκόσμιας ζήτησης των προϊόντων της ευρωζώνης. (WS/CE¹⁶, 2015).

3.2 Παράγοντες της Γεωπολιτικής που επηρεάζουν την Οικονομία

Με βάση την ανάλυση του WS/CE η οποία διασταυρώνεται από σχετικές μελέτες και αναφορές του RAND και RUSI κύριοι παράγοντες που επηρεάζουν την οικονομία είναι οι *γεωπολιτικοί κίνδυνοι, ο ρόλος των κυβερνήσεων και ο γεωπολιτικός ανταγωνισμός.*

¹¹ Sun Tzu (544 π.Χ. - 496 π.Χ.), συγγραφέας της «Τέχνης του Πολέμου», ενός αρχαίου κινεζικού βιβλίου στρατιωτικής στρατηγικής με τεράστια επιρροή. Είναι επίσης ένας από τους πρώτους ρεαλιστές στη θεωρία διεθνών σχέσεων.

¹² Nicolo Machiavelli (1469-1527). Ιταλός διπλωμάτης, πολιτικός στοχαστής και συγγραφέας. Το έργο του «Ο Ηγεμόνας» επηρέασε την πολιτική σκέψη πολλών πολιτικών και στοχαστών και άσκησε σημαντική επίδραση σε πολιτικές εξελίξεις της εποχής του αλλά και μεταγενέστερων περιόδων.

¹³ IMF. International Monetary Fund-Διεθνές Νομισματικό Ταμείο.

¹⁴ Ian Breemer. Αμερικανός πολιτικός επιστήμων, ειδικός σε θέματα εξωτερικής πολιτικής, κρατών σε μεταβατικό στάδιο και παγκόσμιων πολιτικών κινδύνων. Είναι εξέχων αρχισυντάκτης του TIME και καθηγητής παγκόσμιων ερευνών στο NYC.

¹⁵ Mario Draghi. Ιταλός οικονομολόγος και τραπεζικός. Κατέχει τη θέση του Προέδρου της Ευρωπαϊκής Κεντρικής Τράπεζας από το 2011.

¹⁶ Warning Signal/Crisis Economics. Δεξαμενή σκέψης σε θέματα πορείας της παγκόσμιας οικονομίας.

Γεωπολιτικοί κίνδυνοι. Σύμφωνα με τον Patrick Artus¹⁷ οι γεωπολιτικοί κίνδυνοι είναι πολύ πιθανόν να οδηγήσουν σε οικονομικές επιπτώσεις όπως την αύξηση των τιμών των αγαθών ή χρηματοοικονομικά αποτελέσματα όπως αυξημένη αστάθεια (volatility) και αποστροφή του κινδύνου (risk aversion) τα οποία αποτελούν σημαντικό κίνδυνο για την ανάπτυξη. Η στήλη Buttnowood¹⁸ στο περιοδικό Economist υπογραμμίζει ότι πολλές αγορές μετοχών είναι σε πολύ υψηλά επίπεδα παρά τους γεωπολιτικούς κινδύνους – αλλά πιθανόν με απόκλιση/υστέρηση εξαιτίας των γεωπολιτικών παραγόντων. Ο Mouhammed Choukeir¹⁹ πιστεύει ότι οι τρέχουσες γεωπολιτικές συγκρούσεις έχουν σημαντικές επιπτώσεις στην αγορά μέσω του φαινομένου εμπιστοσύνης.

Αρκεί μια ματιά στο παρελθόν και θα δούμε ότι κατά τη διάρκεια της κρίσης πυραύλων στην Κούβα το 1961, την κήρυξη πολέμου του Βιετνάμ το 1964, τον πόλεμο των έξι ημερών το 1967, τη σοβιετική εισβολή στο Αφγανιστάν το 1979 και την αμερικανική εισβολή στον Κόλπο το 1991 οι επιπτώσεις στην αγορά ήταν αρνητικές και σημαντικές. Βέβαια θα μπορούσαμε να πούμε ότι οι γεωπολιτικοί παράγοντες σπάνια είναι από μόνοι τους η μοναδική αιτία για την αναταραχή στις αγορές.

Το ερώτημα είναι ποιος είναι ο ορίζοντας μια γεωπολιτικής επιρροής στην οικονομία. Εδώ υπάρχει θέμα με το κατά πόσο οι γεωπολιτικοί κίνδυνοι είναι δομικοί ή συγκυριακοί. Υπάρχουν διάφορες απόψεις σχετικά όπως:

Θετική υστέρηση από την σταθερότητα του παρελθόντος. Για τον Mouhammed Choukeir οι γεωπολιτικοί κίνδυνοι σπάνια επιδρούν στις αγορές πέρα από μεσοπρόθεσμο χρονικό διάστημα π.χ για μακροπρόθεσμο. Όμως ο Gideon Rachman²⁰ τονίζει σε άρθρο του στους Financial Times ότι η γεωπολιτική σταθερότητα με την πάροδο του χρόνου μπορεί να παρέχει μια ανοδική πορεία και η φαινομενική ανεμελιά των επενδυτών όσον αφορά τους εκάστοτε τρέχοντες

¹⁷ Patrick Artus. Γάλλος οικονομικός αναλυτής, πρόεδρος του συμβουλίου ερευνών και οικονομικής ανάλυσης NATIXIS.

¹⁸ Buttnowood. Αποτελεί κύρια και διακεκριμένη οικονομική στήλη στο περιοδικό Economist με την επωνυμία Buttonwood's notebook.

¹⁹ Mouhammed Choukeir. Διευθυντής Επενδύσεων στην μεγάλη επενδυτική τράπεζα Kleinwort Benson.

²⁰ Gideon Rachman (1963-). Δημοσιογράφος που από το 2006 είναι επικεφαλής σχολιαστής εξωτερικών υποθέσεων των Financial Times.

γεωπολιτικούς κινδύνους ίσως να οφείλεται στην γεωπολιτική βελτίωση των τελευταίων 30 χρόνων.

Άξιο επισήμανσης είναι η σημερινή αλλά και μελλοντική μετάβαση από ένα παγκόσμιο σύστημα μιας δύναμης στο σύστημα των πολλών δυνάμεων. Ένας κόσμος όπου κυριαρχεί μία δύναμη επιφέρει σχετική δομική γεωπολιτική σταθερότητα ενώ οι περίοδοι με πολλές και ανταγωνιζόμενες μεγάλες δυνάμεις είναι περίοδοι μεγάλης γεωπολιτικής αστάθειας. Ενώ η δεκαετία του 1990 χαρακτηρίστηκε από μια περίοδο ευημερίας και ενθουσιασμού των επενδυτών με τις ΗΠΑ σαν τη μόνη κυρίαρχη δύναμη, η εμφάνιση της Κίνας και το γεγονός ότι τώρα οι ΗΠΑ αντιπροσωπεύουν λιγότερο από το 20% του παγκόσμιου ΑΕΠ η παγκόσμια σταθερότητα είναι υπό εξέταση. Βλέπουμε λοιπόν ότι η γεωπολιτική διαμορφώνει την οικονομία.

Ρόλος κυβερνήσεων. Ο γεωπολιτικός αναλυτής Ian Bremmer τονίζει τον αυξανόμενο ρόλο των κυβερνήσεων στην οικονομία σε περιόδους γεωπολιτικών εντάσεων, υποστηρίζοντας ότι ο κυβερνήσεις που εργάζονται για την αποστροφή του κινδύνου είναι περισσότερο εστιασμένες στην πολιτική σταθερότητα από ότι στην οικονομική ανάπτυξη, το οποίο μπορεί να οδηγήσει σε μη αποτελεσματικές αποφάσεις για την οικονομία. Τούτο το πράττουν: πρώτον υποστηρίζοντας ή «τιμωρώντας» εταιρείες εξαρτώντας από το πόσο αυτές σέβονται τις πολιτικές επιδιώξεις των κυβερνήσεων. Δεύτερον διότι οι μακροπρόθεσμες κυρώσεις μπορεί να έχουν ζημιές διαρκείας (αν όχι πτωχεύσεις) όχι μόνον στις εταιρείες της υπό τιμωρία χώρας αλλά και των εθνικών εταιρειών. Τρίτον ότι η τάση των χωρών να ελέγχουν τα σύνορα σε περιόδους εντάσεων και αβεβαιότητας και τέλος τέταρτον διότι οι γεωπολιτικές συγκρούσεις μπορεί να οδηγήσουν τα κράτη σε αλλαγή και μετατόπιση των προτεραιοτήτων τους σε συγκεκριμένους τομείς της οικονομίας σχετικούς με τον πόλεμο και την ασφάλεια και να ανακαταλείνουν τον προϋπολογισμό σε άλλους τομείς όπως στην άμυνα και ασφάλεια αντί στην επιχειρηματικότητα και την ανάπτυξη.

Ο γεωπολιτικός ανταγωνισμός. Επιδρά σημαντικά στην οικονομία και δυνητικά δρα εναντίον του εμπορίου όπως υποστηρίζουν οι Mark Leonard²¹ and Gregory R. Copley²² φέροντας σαν παράδειγμα την στρατηγική της Κίνας να

²¹ Mark Leonard (1974-). Πολιτικός επιστήμων και συγγραφέας. Διευθυντής του European Council on Foreign Relations –ECFR που ίδρυσε το 2007.

²² Gregory R. Copley (1949-). Ιστορικός, συγγραφέας και στρατηγικός αναλυτής. Εργάστηκε σε πολλές κυβερνήσεις σε θέματα εθνικής ασφάλειας, πληροφοριών και εθνικής διαχείρισης.

αντικαταστήσει τις ΗΠΑ σαν κυρίαρχη παγκόσμια θαλάσσια δύναμη. Η επίπτωση μπορεί να είναι μεγάλη για παράδειγμα ο Michel Foucher²³ εκτιμά ότι το αποτέλεσμα της θαλάσσιας στρατηγικής της Κίνας οδήγησε στη αισθητή μείωση των εξαγωγών των περισσότερων ιαπωνικών εταιρειών.

3.3 Επιπτώσεις των Γεωπολιτικών Εξελίξεων και Τάσεων στην Παγκόσμια Οικονομία

Υπάρχουν αρκετοί θεωρητικοί οι οποίοι είναι της άποψης ότι η οικονομία επηρεάζει και εν πολλοίς καθορίζει τη γεωπολιτική δυναμική και όχι το αντίθετο. Το ερώτημα όμως που προκύπτει αβίαστα είναι ότι εάν ο κόσμος βρίσκεται στην πιο κρίσιμη φάση οικονομικής κρίσης από το 1930 γιατί δεν επέρχονται δομικές αλλαγές στην παγκόσμια τάξη? Μια σύντομη απάντηση είναι ότι τα εξέχοντα γεωπολιτικά στοιχεία δεν έχουν μεταβληθεί σημαντικά όσον αφορά τα κράτη μεμονωμένα στα χρόνια της κρίσης. Ποια είναι όμως αυτά τα τόσο ανθεκτικά στοιχεία? Σύμφωνα με το RAND είναι : (RAND, 2009).

Η γεωγραφική θέση, η τοπογραφία και το κλίμα. Όπως το τοποθετεί ο Robert Kaplan²⁴ «το να συμπεριλάβει κανείς τη γεωγραφία δεν είναι το να δεχτεί αυτή σαν μια αδιάλλακτη και αδυσώπητη δύναμη απέναντι στην οποία η ανθρωπότητα είναι αβοήθητη. Αντίθετα εξυπηρετεί στο να πληρούνται οι προϋποθέσεις της ανθρώπινης ελευθερίας και επιλογών με μια μέτρια αποδοχή της μοίρας».

Η δημογραφία, το μέγεθος, ο βαθμός γεννήσεων, η αύξηση, η πυκνότητα πληθυσμού, η εθνικότητα, η παιδεία, το θρήσκευμα, η μετανάστευση/εκπατρισμός/αφομοίωση/απορρόφηση και η εργατικότητα του πληθυσμού.

Οι ιστορίες, οι τάσεις και κλίσεις της εξωτερικής και αμυντικής πολιτικής, οι καθοριστικοί παράγοντες της κουλτούρας και οι εσωτερικές πολιτικές των μεμονωμένων χωρών.

²³ Michel Foucher (1946 -). Γεωγράφος, διπλωμάτης και δοκιμογράφος. Ιδρυτής του «Observatoire européen de géopolitique».

²⁴Robert Kaplan. Συγγραφές και αμυντικός αναλυτής με πληθώρα άρθρων γεωπολιτικού περιεχόμενου στις σπουδαιότερες εφημερίδες του πλανήτη. Τέως διευθυντής του STRATFOR, μέλος του Defense Policy Board των ΗΠΑ. Θεωρείται ένας από τους κορυφαίους γεωπολιτικούς στοχαστές της εποχής μας.

Το μέγεθος και η ισχύς της εσωτερικής οικονομίας, η ποιότητα και το βήμα προόδου της τεχνολογίας, η παρουσία φυσικών πόρων και τέλος ο χαρακτήρας, οι δυνατότητες και οι ακολουθητέες πολιτικές των γειτονικών χωρών. (RAND, 2009).

Με βάση τα παραπάνω είναι ευκρινές ότι από μόνη της οποιαδήποτε οικονομική κρίση δεν μπορεί τουλάχιστον μεσοπρόθεσμα να μεταβάλει τη γεωπολιτική κατάσταση στην παγκόσμια τάξη πραγμάτων. Αντιθέτως όπως είδαμε στις προηγούμενες ενότητες η μεταβολή των γεωπολιτικών παραγόντων ή η εξέλιξη της γεωπολιτικής επιδρά στην παγκόσμια οικονομία.

Η οικονομία σαν μόνος παράγοντας δεν είναι σε θέση ούτε υπάρχει η πιθανότητα να αλλάξει και να δημιουργήσει προβλήματα στους διαρκείς γεωπολιτικούς καθοριστικούς παράγοντες και κατ'επέκταση να δημιουργήσει δομικές διεθνείς αλλαγές. Επιπλέον οι θεμελιώδεις σχέσεις εξουσίας μεταξύ των πλέον εξεχόντων από πλευρά ισχύος δυνάμεων δεν έχουν μεταβληθεί ούτε έχουν αλλάξει οι αντιλήψεις τους για τα ζωτικά τους συμφέροντα και ο τρόπος της καλύτερης εξυπηρέτησης αυτών (RAND, 2009).

Αρα για τις χώρες οι οποίες παίζουν ρόλο στην παγκόσμια τάξη και είναι ίσως αναμενόμενο, καμία από αυτές τις παραπάνω αποφασιστικές μεταβλητές δεν έχει αλλάξει αρκετά από τότε που άρχισε η κρίση, εκτός από τα έθνη τα οποία έχουν αδύναμη οικονομική απόδοση τα οποία όμως δεν παίζουν καθοριστικό ρόλο στις γεωπολιτικές εξελίξεις.

Τα παραπάνω στοιχεία εξάλλου εξετάζουν και οι διεθνείς δεξαμενές σκέψης όπως έκανε και το NIC προκειμένου να διαμορφώσει απόψεις για τις τάσεις των γεωπολιτικών εξελίξεων για το 2030 όπου σε κάθε ένα μελλοντικό εύλογο σενάριο βλέπουμε πως οι γεωπολιτικές μεταβολές επηρεάζουν την οικονομία.

Στο πρώτο σενάριο αυτό της *στασιμότητας* όπου αναμένεται μια επιβράδυνση στις διαδικασίες και τα συνακόλουθα της παγκοσμιοποίησης με την απουσία ανάκαμψης στις ΗΠΑ αλλά και την ύφεση στην ΕΕ η οικονομία επηρεάζεται αρνητικά αλλά όχι φυσικά καταστροφικά. Επιβραδύνονται οι οικονομικές παράμετροι και η ναυτιλία παρασύρεται κατ' ανάγκη σε μακρά ύφεση.

Στη δεύτερη περίπτωση του «καλού σεναρίου» αυτού της *συγχώνευσης* η συνεργασία των μεγάλων πρωταγωνιστών για τη διευθέτηση των παγκόσμιων προβλημάτων μειώνει τις γεωπολιτικές εντάσεις με αποτέλεσμα τη δημιουργία περιβάλλοντος σταθερότητας και οικονομικής ευημερίας με το ανάλογο αποτέλεσμα στο εμπόριο και στην ναυτιλία όπου θα αναμένεται μακρά άνθιση.

Στο τρίτο σενάριο αυτό των *ανισοτήτων* αλλά στο άλλο αυτό του *αυξανόμενου ρόλου των έξω-κρατικών οντοτήτων και θεσμών* έχουμε μια μεταβαλλόμενη γεωπολιτική κατάσταση, όχι σταθερή με δυνητικές προκλήσεις στη σταθερότητα που δημιουργούν μια πιθανή κατά τόπους ρευστή κατάσταση και κατά συνέπεια χαμηλότερους δείκτες οικονομικής ανάπτυξης από το δεύτερο σενάριο όχι όμως τόσο χαμηλούς όσο το πρώτο. Μιας οικονομικής ανάπτυξης ανομοιόμορφα κατανεμημένης που απαιτεί προσαρμοστικότητα και ευελιξία από τη ναυτική επιχειρηματικότητα.

Έτσι όπως εύστοχα παρατηρεί το RAND με την απουσία πολέμου, επανάστασης, ή άλλων ακραίων διεθνών ή εσωτερικών διαταραχών για τα έθνη-κράτη, οι προαναφερθέντες ισχυροί καθοριστικοί παράγοντες δεν εξελίσσονται παρά μόνον μακροπρόθεσμα και έτσι δεν επηρεάζουν τους στρατηγικούς σκοπούς και επιδιώξεις των κρατών και τον πυρήνα της εξωτερικής τους πολιτικής ακόμα όπως συμβαίνει και σήμερα στο πρόσωπο των παγκόσμιων οικονομικών δοκιμασιών.

3.4 Μερικά Συμπεράσματα

Από μόνη της η οικονομία και κατ' επέκταση η οικονομική κρίση δεν μπορεί να μεταβάλει θεμελιωδώς και μακροπρόθεσμα τη γεωπολιτική κατάσταση και το γεωπολιτικό κατεστημένο. Αντιθέτως οι τάσεις των γεωπολιτικών εξελίξεων είχαν και έχουν σημαντική επίδραση στη διαμόρφωση της παγκόσμιας οικονομίας.

Ο γεωπολιτικός ανταγωνισμός παρασύρει σε πρώτη φάση την οικονομία και κατόπιν το εμπόριο με συνεπακόλουθο το θαλάσσιο εμπόριο και τη ναυτιλία.

Οι γεωπολιτικοί παράγοντες όπως η αυξανόμενη ισχύς της Κίνας και των αναδυομένων χωρών όπως Ινδία, Βραζιλία κ.λπ και η αντίστοιχη υποχώρηση της οικονομικής πρωτοκαθεδρίας της Ευρώπης και των ΗΠΑ, Ιαπωνίας, μπορούν να δημιουργήσουν νέα δεδομένα στην παγκόσμια τάξη.

Η Κίνα δεν αναμένεται να παίξει ένα δευτερεύοντα ρόλο στο μέλλον αφού έχει τις δυνατότητες να διεκδικήσει πρωτεύοντα ρόλο με το πρόβλημα να είναι πως θα μπορέσει να διαχειριστεί τη διαφαινόμενη «παρακμή» των ΗΠΑ. Από την άλλη πλευρά το πρόβλημα των ΗΠΑ θα είναι πως θα διαχειριστεί τη γιγαντιαία ανάπτυξη της Κίνας μέσα στο σημερινό παγκόσμιο σύστημα που η ίδια καθοδηγεί χωρίς να αραιώσει την παρουσία και το ρόλο της. Εκτιμάται ότι μέσα από αυτή τη «διαμάχη» θα καθοριστεί και ο μελλοντικός νέος κόσμος και φυσικά οι παράμετροι της παγκόσμιας οικονομίας.

Το σενάριο της *στασιμότητας* με την αναστολή του ρυθμού της παγκοσμιοποίησης και την αναμενόμενη εσωστρέφεια της ΕΕ και των ΗΠΑ επηρεάζει την παγκόσμια οικονομία αρνητικά. Με την ανάκαμψη στις ΗΠΑ να βραδύνει και την ευρωζώνη να διαλύεται η οικονομία πιέζεται και η ναυτική κοινότητα θα υποφέρει και θα πρέπει να υπάρχει συνεχής επιτόπια παρουσία και παρακολούθηση σε ανώτατο επίπεδο διαχείρισης.

Στη δεύτερη περίπτωση αυτή της *συγχώνευσης* έχουμε μια παγκόσμια οικονομική άνθιση προς όφελος όλων με αποτέλεσμα την οικονομική συνεργασία, την ευημερία, την άνοδο του βιοτικού επιπέδου και της κατανάλωσης αγαθών που συμπαρασύρουν τη ναυτιλία σε διαρκή και σταθερή ανάπτυξη.

Στις δυο τελευταίες περιπτώσεις που από οικονομικής άποψης είναι λίγο ή πολύ ίδιες έχουμε μεν καλούς οικονομικούς δείκτες άλλα άνιση κατανομή, προκλήσεις που δημιουργούν ασταθές περιβάλλον και γενικά είναι αν μπορούμε να πούμε το ενδιάμεσο καλό σενάριο ανάμεσα στα άλλα δυο και η ναυτική κοινωνία πρέπει να διαθέτει στρατηγικού επιπέδου διαχείριση και ευελιξία για να προσαρμοστεί στην κατάσταση.

Ενεργό ρόλο στη δημιουργία ή όχι εντάσεων θα διαδραματίσει ο ρόλος των ΗΠΑ σε σχέση και με τις άλλες δυνάμεις όπου θα υπάρχει μεν πολυπολικότητα αλλά δεν θα μπορεί καμιά μόνη οντότητα να υποκαταστήσει το ρόλο των ΗΠΑ αν αυτές αποφασίσουν να απέχουν από ενεργότερο ρόλο όπως μέχρι τώρα.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4

4.1 Οικονομία - Θαλάσσιο Εμπόριο - Ναυτιλία

Ο μεγάλος θεωρητικός της ναυτικής στρατηγικής και της Γεωπολιτικής ο Αντιναύαρχος Alfred Thayer Mahan²⁵ είχε πει το περίφημο: «Ο έλεγχος της θάλασσας με το θαλάσσιο εμπόριο και τη ναυτική υπεροχή σημαίνει κυρίαρχη επιρροή στον κόσμο και είναι το κύριο απλό υλικό στοιχείο της δύναμης και της ευημερίας των εθνών». Τρεις αιώνες πριν ο αξιωματούχος και σύμβουλος της Ελισάβετ Α' Sir Walter Raleigh²⁶ είχε πει «αυτός που κυριαρχεί στη θάλασσα, κυριαρχεί στο εμπόριο και αυτός που είναι κύριος του εμπορίου του κόσμου είναι και κύριος του πλούτου του κόσμου». (Baltic Security and Defence Review, 2009).

Ζούμε σε μια παγκόσμια κοινωνία η οποία υποστηρίζεται από μια παγκόσμια οικονομία και απλά αυτή η οικονομία δεν θα μπορούσε να λειτουργήσει εάν δεν υπήρχαν πλοία και γενικά η ναυτιλία. Η ναυτιλία είναι πραγματικά ο στυλοβάτης της παγκόσμιας οικονομίας. Χωρίς τη ναυτιλία, το διεθνές εμπόριο, η μεταφορά φορτίων χύδην των πρώτων υλών οι εισαγωγές/εξαγωγές των τροφίμων σε οικονομικές τιμές και η μεταφορά και διάθεση των βιομηχανικών προϊόντων θα ήταν απλά αδύνατες.

Σύμφωνα με τον IMO το εμπόριο γενικά έχει καταστεί ιστορικά ένα γεωπολιτικό εργαλείο αφού πολλές χώρες της Ανατολικής Ασίας και της Λατινικής Αμερικής κατόρθωσαν να ανακουφιστούν από τις συνέπειες της κακής οικονομίας τους εξαιτίας της αύξησης του εμπορίου.

Ειδικότερα το διεθνές θαλάσσιο εμπόριο είναι ένας τεράστιος οικονομικός μηχανισμός από την ομαλή λειτουργία του οποίου εξαρτάται η οικονομική ζωή των εθνών, αφού τα βασικά είδη διατροφής συγκαταλέγονται μεταξύ των σπουδαιότερων αντικειμένων των διεθνών θαλάσσιων μεταφορών. (Θαλασσινός, 2014).

²⁵ Alfred Thayer Mahan (1840 –1914) Αμερικανός ναύαρχος, γεωστρατηγιστής και ιστορικός ο οποίος χαρακτηρίστηκε σαν «ο πλέον σπουδαίος Αμερικανός στρατηγιστής του 19^{ου} αιώνα». Το σχέδιό του για τη «Ναυτική Ισχύ» βασίστηκε στην ιδέα ότι οι χώρες με τη μεγαλύτερη ναυτική ισχύ θα έχουν μεγαλύτερη παγκόσμια επιρροή. Το σχέδιό του άσκησε και ακόμα ασκεί τεράστια επιρροή στη διαμόρφωση της ναυτικής στρατηγικής σκέψης σε όλο τον κόσμο.

²⁶ Sir Walter Raleigh (1554-1618). Λόρδος, συγγραφέας, ποιητής, στρατιωτικός, πολιτικός, κατάσκοπος και εξερευνητής. Φανατικός υποστηρικτής και ενορχηστρωτής της αποίκησης της Αμερικής. Από τους πλέον σπουδαίους ανθρώπους της εποχής της Ελισάβετ της Α'.

Περίπου 80% του παγκόσμιου εμπορίου όσον αφορά τον όγκο και το 70% όσον αφορά την αξία μεταφέρεται από τη θάλασσα. Τα νούμερα αυτά είναι πολύ μεγαλύτερα όσον αφορά τις αναπτυσσόμενες χώρες (UNCTAD, 2014).

Στην ΕΕ το 90% του εμπορίου μεταξύ της ΕΕ και των αναπτυσσομένων χωρών και το 30% του εμπορίου μεταξύ των χωρών της ΕΕ γίνεται με τη θάλασσα (Palgrave Macmillan, 2013).

Σύμφωνα με το UNCTAD²⁷ η λειτουργία των εμπορικών πλοίων συνεισφέρει περίπου 380 δις δολάρια ΗΠΑ σε ναύλα στο πλαίσιο της παγκόσμιας οικονομίας το οποίο ισοδυναμεί με περίπου το 5% του παγκόσμιου εμπορίου. Μέσα στις τέσσερις τελευταίες δεκαετίες το θαλάσσιο εμπόριο έχει τετραπλασιαστεί από 8 χιλιάδες δισεκατομμύρια tone-miles²⁸ το 1968 σε πάνω από 32 χιλιάδες δισεκατομμύρια tone-miles το 2008, με την ανάλογη επίδραση στην παγκόσμια οικονομία (International Chamber of Shipping, 2014).

Επίσης τα τελευταία 5 χρόνια η ανάπτυξη στο παγκόσμιο θαλάσσιο εμπόριο είχε μετρηθεί κατά μέσο όρο σε 1,13 φορές περισσότερο από ότι η ανάπτυξη της παγκόσμιας οικονομίας. Παράδειγμα στο 2015 η παγκόσμια οικονομία αναμένεται να αυξηθεί κατά 3,5% αλλά το παγκόσμιο θαλάσσιο εμπόριο πολύ πιο γρήγορα κατά 4,1%. Τούτο συμβαίνει εξαιτίας του λεγόμενου πολλαπλασιαστικού αποτελέσματος «multiplier effect» (Clarkson's Research, 2015).

Σύμφωνα με τους Lloyd's Register τέσσερις είναι οι κύριοι παράγοντες οι οποίοι επηρεάζουν τον τομέα της ναυτιλίας και του θαλάσσιου εμπορίου γενικότερα. Η δημογραφία, η οικονομία, οι πηγές και το περιβάλλον. Ανάμεσα σε αυτούς έχει επίσης αναγνωρισθεί ότι η οικονομία έχει τη μεγαλύτερη μετρούμενη επίδραση πάνω στον τομέα.

Σύμφωνα λοιπόν με τα σενάρια που παρατέθηκαν παραπάνω φαίνεται καθαρά ότι η οικονομία θα είναι το «driving force» για την εξέλιξη της ναυτιλίας. Όπως όλα δείχνουν υπάρχουν ορισμένες παραδοχές που δεν τελούν σε αμφισβήτηση όποιο σενάριο και αν επικρατήσει σε βάθος χρόνου και με ορίζοντα το 2030. Η αύξηση του πληθυσμού, η ανάπτυξη των αναδυομένων οικονομιών και η επέκταση της μεσαίας τάξης είναι αυτά που δεν θα αλλάξουν θεμελιωδώς με βάση τα σενάρια. Όλα αυτά θα έχουν μεγάλη επίδραση στην οικονομία αφού θα έχουν τη δική τους συμβολή στην παγκόσμια παραγωγή και κατανάλωση. Τούτο με τη σειρά του θα επηρεάσει τη

²⁷ UNCTAD. United Nations Conference on Trade and Development.

²⁸ A unit of freight transportation equivalent to a ton of freight moved one mile

συνολική ροή του παγκόσμιου εμπορίου που με τη σειρά του θα επηρεάσει το θαλάσσιο εμπόριο και τη ναυτιλία. Βέβαια το σενάριο της *συγχώνευσης* είναι αυτό που θα δώσει τη μεγάλη ώθηση στην οικονομία και στη ναυτιλία ειδικότερα.

Σε καμιά περίπτωση των προβλέψεων λόγω γεωπολιτικών εξελίξεων και μελλοντικών τάσεων του κόσμου δεν καταγράφεται καταστροφή της οικονομίας που φυσικά θα συμπαρασύρει και τη ναυτιλία. Αστάθεια, ύφεση, στασιμότητα ναι αλλά καταστροφή όχι.

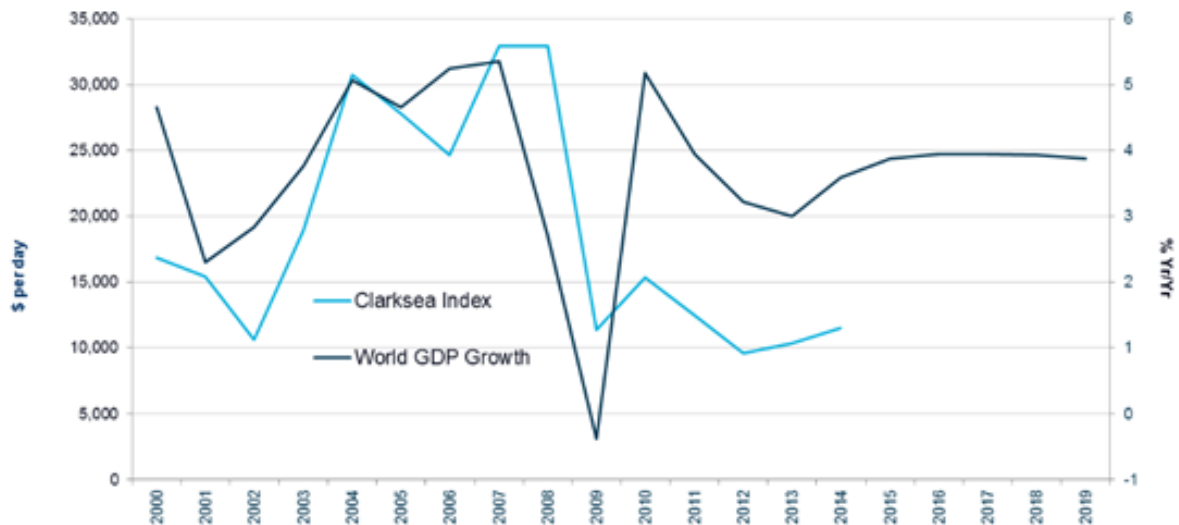
4.2 Επίδραση της οικονομικής κρίσης στο θαλάσσιο εμπόριο – ναυτιλία: Μελλοντικές προοπτικές

Η αύξηση της βιομηχανοποίησης και η φιλελευθεροποίηση της οικονομίας έχουν ενισχύσει το εμπόριο και τη ζήτηση για καταναλωτικά αγαθά. Όπως συμβαίνει με όλους τους βιομηχανικούς τομείς η ναυτιλία είναι ευαίσθητη σε κάθε περίοδο οικονομικής ύφεσης. Η ναυτιλία είναι εκ φύσεως ο υπηρέτης της οικονομίας και η συρρίκνωση στο εμπόριο η οποία ακολούθησε την οικονομική κρίση του 2008 μεταφράστηκε σε δραματική και απότομη μείωση στη ζήτηση στη ναυτιλία.

Το 2009 γίναμε μάρτυρες της χειρότερης παγκόσμιας ύφεσης εδώ και επτά δεκαετίες και της εντονότερης πτώσης στον όγκο των παγκόσμιων εμπορευματικών συναλλαγών. Σε συνδυασμό και σαν επακόλουθο της κατάρρευσης της οικονομίας και του εμπορίου ο όγκος του θαλάσσιου εμπορίου συρρικνώθηκε κατά 4,5% και τα συνολικά εμπορεύματα που φορτώθηκαν μειώθηκαν στα 7,8 δισεκατομμύρια τόνους το 2009. Όμως με την παραμικρή ένδειξη της ανάκαμψης της οικονομίας στο 2010, το θαλάσσιο εμπόριο αυξήθηκε κατά 7% και η φόρτωση αγαθών έφθασε στα 8,4 δισεκατομμύρια τόνους (IMO, 2012).

Το παρακάτω γράφημα είναι απεικονιστικό της παράλληλης και αναλογικής σχέσης οικονομίας και θαλάσσιου εμπορίου όπου η οικονομική ανάπτυξη εκφραζόμενη σε παγκόσμιο ΑΕΠ ταυτίζεται στην πορεία και στις διακυμάνσεις με την ανάπτυξη στη ναυτιλία εκφραζόμενη από τον δείκτη Clarksea (Γράφημα 1).

Γράφημα 1
Σχέση Οικονομικής Ανάπτυξης (ΑΕΠ) με τη Ναυτιλία



Πηγή: Clarkson's

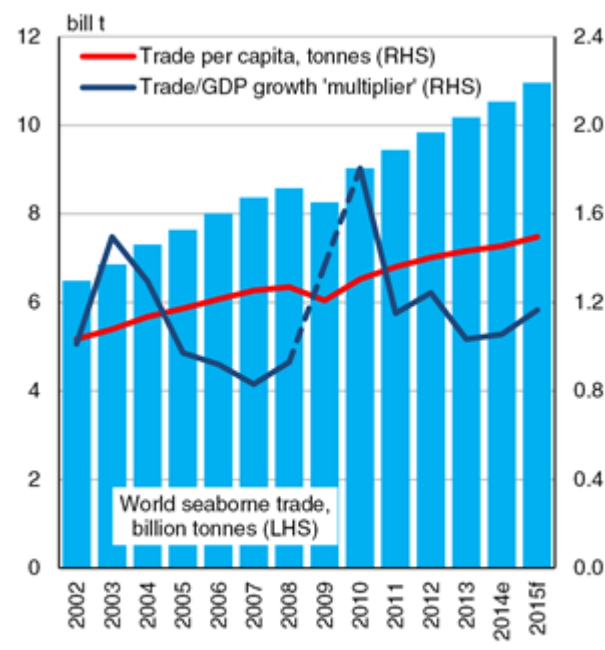
Σ.Σ Ως δείκτης πορείας της ναυτιλίας λαμβάνεται ο Clarksea Index ο οποίος είναι σταθμισμένος μέσος όρος κερδών των δεξαμενοπλοίων, πλοίων μεταφοράς ξηρών φορτίων χύδην, πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων και πλοίων μεταφοράς αερίων.

Κατά τη διάρκεια της οικονομικής κρίσης οι ναυτιλιακοί δείκτες ήταν εκείνοι που πρώτα αποτύπωσαν τα αποτελέσματα της κρίσης στο χώρο της ναυτιλίας. Οι δείκτες αυτοί ήταν ιδιαίτερα αισθητοί κατά τη διάρκεια του τελευταίου τριμήνου του 2008 όπου παρουσίασαν σημαντική πτώση από τα προηγούμενα επίπεδα. Ο πλέον σημαντικός δείκτης ο Baltic Dry Index (BDI) μειώθηκε από την ιστορική του κορυφή των 11.793 μονάδων στις 20 Μαΐου του 2008 στις μόλις 663 μονάδες στις 5 Δεκεμβρίου του 2008, μια πτώση της τάξεως του 94%. Ενδεικτικά στα πλοία τύπου Capesize η τιμή χρονονάυλων κατά ημέρα ήταν στα 233.988 δολάρια στις 5 Ιουνίου 2008 ενώ στις 2 Δεκεμβρίου 2008 έπεσε στα 2.316 δολάρια, (πτώση 99%), πολύ χαμηλότερα από τον ιστορικό μέσο όρο των 51.833 δολαρίων ανά ημέρα. Τα ίδια παρατηρήθηκαν και στις αγορές των εμπορευματοκιβωτίων στις διαδρομές Ασίας – Ευρώπης όπου τα ναύλα σημείωσαν σημαντική πτώση. Μόνον στην αγορά των δεξαμενοπλοίων παρατηρήθηκε μείωση αλλά όχι συρρίκνωση στα επίπεδα των άλλων αγορών (Καθημερινή, 2009).

Το παρακάτω γράφημα δείχνει το συνολικό παγκόσμιο θαλάσσιο εμπόριο (Μπλε στήλες, αριστερός άξονας) μαζί με το επίπεδο του θαλάσσιου εμπορίου κατά κεφαλή του παγκόσμιου πληθυσμού (κόκκινη γραμμή, δεξιός άξονας). Η μπλε γραμμή δείχνει την «πολλαπλασιαστική» αναλογία μεταξύ της ετήσιας αύξησης του θαλάσσιου εμπορίου και της αύξησης του παγκόσμιου ΑΕΠ (δεξιός άξονας) - η

διάστικτη γραμμή μεταξύ του 2008 και 2010 αντικαθιστά την αναλογία του 2009 η οποία ήταν 9,61 με το εμπόριο να συρρικνώνεται πολύ περισσότερο από ότι η παγκόσμια οικονομία. (Clarkson Research Services, 2015, Γράφημα 2).

Γράφημα 2
Θαλάσσιο Εμπόριο και Ανάπτυξη



Source : Clarkson Research Services

Πηγή: Clarkson's Research.

Με βάση την πιο πρόσφατη αναφορά για τις θαλάσσιες μεταφορές του UNCTAD (2014) που εκδίδεται κάθε Φθινόπωρο και αφορά στο προηγούμενο έτος, κατά τη διάρκεια του 2013 παρουσιάστηκε μια ανάπτυξη μετ' εμποδίων στην παγκόσμια οικονομία με 2,3% αύξηση στο παγκόσμιο ΑΕΠ και στις παγκόσμιες εμπορευματικές συναλλαγές αν και σε μέτριο βαθμό αύξηση 2,2%. Σε συνδυασμό η ανάπτυξη στο θαλάσσιο εμπόριο επιβράδυνε με έναν μέσο όρο 3,8%, διακινώντας συνολικά όγκο εμπορευματικών συναλλαγών ύψους 9,6 δις τόνων. Από αυτά το εμπόριο χύδην φορτίων σε ξηρά φορτία, υγρά χύδην και αέρια αντιπροσωπεύει το 85% του συνόλου αυτού ή έναν όγκο από 8,4 δις τον. Σε απόλυτη ευθυγράμμιση με την επικρατούσα τάση τελευταία, η περισσότερη ανάπτυξη ήταν εξαιτίας της αύξησης των ροών στα ξηρά φορτία, ιδιαίτερα σε αγαθά χύδην (ξηρά και υγρά) που αυξήθηκαν κατά 5,5%. Τα ξηρά φορτία περιλαμβανομένων των πέντε κύριων αγαθών

(σιδηρομεταλλεύματα, άνθρακα, σιτηρά, βωξίτη/αλουμίνιο καθώς και φωσφορικά ορυκτά) ήσσονος σημασίας χύδην (προϊόντα ξυλίας κ.λ.π) εμπορευματοκιβώτια, και γενικά φορτία αντιπροσώπευαν το 70,25%. Το εμπόριο δεξαμενοπλοίων (αργό πετρέλαιο, παράγωγα, και αέριο) αντιπροσώπευαν το 29,8%.

Αφού οι γεωπολιτικές εξελίξεις και οι επιδράσεις αυτών στο θαλάσσιο εμπόριο και τη ναυτιλιακή αγορά συναρτώνται, καλό θα ήταν να δούμε τις πρωτεύουσες χώρες στο θαλάσσιο εμπόριο πράγμα που έρχεται σε πλήρη ταύτιση με τις προβλέψεις των γεωπολιτικών εξελίξεων για το ρόλο των αναδυομένων και αναπτυσσομένων οικονομιών στο παγκόσμιο οικονομικό γίγνεσθαι. Το παρακάτω γράφημα με βάση πρόσφατα στοιχεία της Clarkson's Research, δείχνει ποιες χώρες έχουν συμβάλει σε αυτό και έχουν τώρα το μεγαλύτερο μερίδιο στο φορτία χύδην μέσα στο 2013.

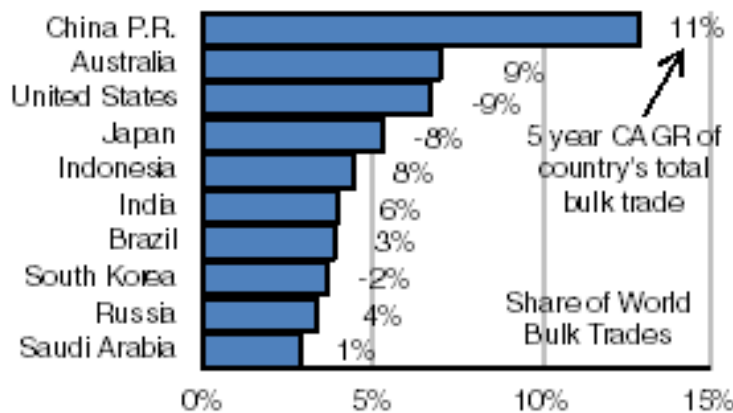
Οι δέκα χώρες που δείχνονται στο Γράφημα 3 μετρούν για πάνω από 50% των παγκόσμιων εισαγωγών και εξαγωγών φορτίων χύδην δια θαλάσσης που σημαίνει ότι, με δεδομένο ότι υπάρχουν παγκόσμια πάνω από 250 χώρες το εμπόριο χύδην είναι αρκετά ενοποιημένο γύρω από ένα μικρό σχετικά αριθμό χωρών. Για την ακρίβεια οι τρεις πρώτες χώρες μετρούν για το 25% του συνόλου. (Clarkson's Research, 2015).

Βλέπουμε ότι καμιά από τις χώρες της ΕΕ δεν ευρίσκεται ανάμεσα στις πρώτες 10 χώρες πράγμα που υποδηλώνει την επίδραση των αναπτυσσόμενων χωρών της Ασίας. Αν όμως θεωρήσουμε την ΕΕ σαν ενιαίο μπλοκ τότε η ΕΕ έχει ένα μερίδιο 14% του παγκόσμιου θαλάσσιου εμπορίου χύδην, ξεπερνώντας ακόμη και την Κίνα έστω και για λίγο.

Γενικά τα γραφήματα βεβαιώνουν τη σημασία μιας λίστας χωρών την οποία όλοι όσοι εμπλέκονται με την παγκόσμια ναυτιλιακή αγορά θα πρέπει να γνωρίζουν. Επισημαίνεται ότι στο σχετικό γράφημα συναντώνται και οι τέσσερις χώρες κλειδιά των BRICS²⁹ (Clarkson's Research, 2015, Γράφημα 3).

²⁹ BRICS. Brazil, Russia, India, China, South Africa

Γράφημα 3 Συμμετοχή στο Θαλάσσιο Εμπόριο



Πηγή: Clarkson's Research

Σ.Σ Οι μπλε στήλες στο επάνω γράφημα δείχνουν το μερίδιο των συνολικών εισαγωγών συν τις εξαγωγές για κάθε χώρα εκφραζόμενες σε επί % του παγκόσμιου εμπορίου και αφορούν το 2013 . Η επί % περιλαμβάνει εμπόριο σε ξηρό και υγρό φορτίο χύδη και φορτία αερίου σε 5ετές συνολικό CAGR³⁰. Οι αριθμοί δεν περιλαμβάνουν εμπόριο σε βιομηχανικά προϊόντα σε εμπορευματοκιβώτια που τυπικά μετρώνται σε TEU αντί σε τόνους.

Τα παραπάνω στοιχεία έρχονται να επικυρώσουν τα ευρήματα και τις προβλέψεις μελετών που έγιναν για τις παγκόσμιες τάσεις και σε ότι αφορά για το ρόλο και τη συμβολή τους στην παγκόσμια οικονομία και το θαλάσσιο εμπόριο των αναδυόμενων οικονομιών και της Κίνας αλλά και τη στάση και προοπτικές των αναπτυγμένων οικονομιών όπως οι χώρες της ΕΕ και οι ΗΠΑ.

Από όλες τις αναδυόμενες οικονομίες θα πρέπει να σταθούμε λίγο στην Κίνα αφού είναι η χώρα με το μεγαλύτερο μερίδιο στο συνολικό φορτίο χύδη με ένα 13% μερίδιο επί του συνόλου. Οι εισαγωγές της Κίνας με 1,8 δις τον. αντιπροσωπεύουν το 23% του παγκόσμιων εισαγωγών συμπεριλαμβανομένων περίπου 800 mt³¹ σιδηρομεταλλεύματος, 286 mt αργού πετρελαίου και παραγώγων αυτού και 308 mt άνθρακα. Φυσικά η Κίνα έχει ένα πολύ χαμηλότερο (2%) μερίδιο αυτών των αγαθών σε εξαγωγές. Από την άλλη πλευρά οι εξαγωγές της σε εμπορευματοκιβώτια αντιπροσωπεύουν το 25% του παγκόσμιου εμπορίου σε TEUs. Καταλαβαίνει εύκολα

³⁰ CAGR. Compound Annual Growth Rate. Είναι ειδικός επιχειρηματικός και επενδυτικός όρος για την αναλογία γεωμετρικής προόδου που παρέχει ένα σταθερός βαθμό απόδοσης μέσα σε μια χρονική περίοδο.

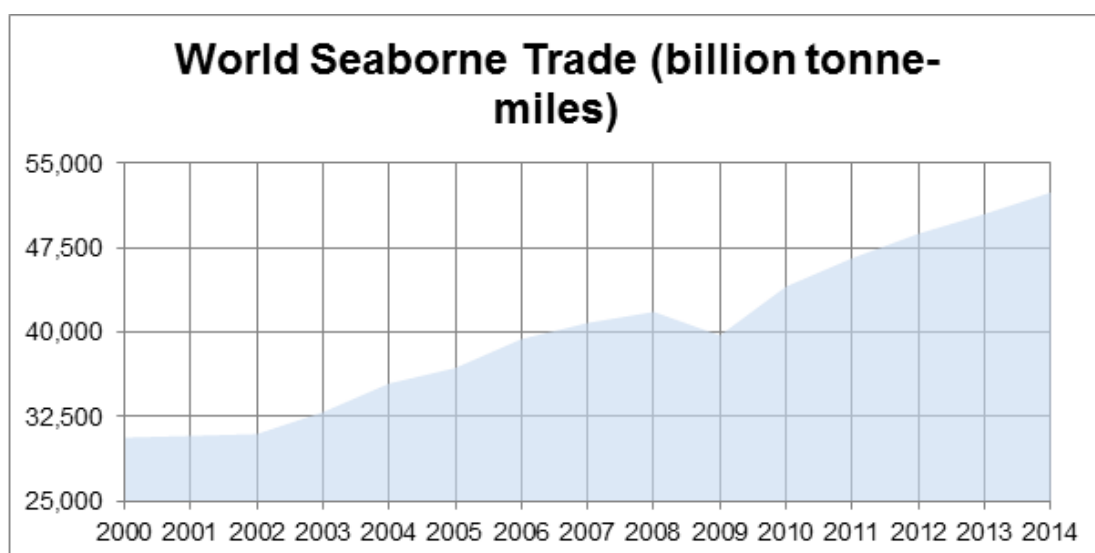
³¹ mt. Metric Tones

κανείς την επίδραση που έχει στο θαλάσσιο εμπόριο και ναυτιλία η δυναμική ανάπτυξης της Κίνας (Clarkson's Research, 2015).

Σύμφωνα με πρόσφατη μελέτη (Ιούνιος 2015) της Clarkson το τρέχον έτος το θαλάσσιο εμπόριο προβλέπεται να αντιπροσωπεύει 1,5 τον. φορτίου για κάθε πρόσωπο στον πλανήτη από τον 1 τον. που ήταν το 2010. Καθώς η οικονομική ανάπτυξη συνεχίζεται στις αναπτυσσόμενες οικονομίες, οι πληθυσμοί τυπικά συνεισφέρουν περισσότερο στο παγκόσμιο θαλάσσιο εμπόριο σε κατά κεφαλή βάση, και καθώς προσπαθούν να πιάσουν τα επίπεδα του δυτικού τρόπου ζωής αυτό οδηγεί στην αύξηση του εμπορίου. Αλλά και αν ακόμα ο ρυθμός παραμείνει αμετάβλητος η τρέχουσα πρόβλεψη με το 8,4 δις του πληθυσμού στον πλανήτη μέχρι το 2030 αυτό θα σημαίνει και 1,7 δις τον. επιπλέον θαλάσσιο εμπόριο.

Όπως δείχνει και το γράφημα παρακάτω ο όγκος του παγκόσμιου θαλάσσιου εμπορίου έχει αρχίσει ξανά να αυξάνει σταθερά τα τελευταία χρόνια. Μακροπρόθεσμα το γεγονός ότι το θαλάσσιο εμπόριο διεξάγεται με μέσα φιλικά στο περιβάλλον από όλα τα είδη εμπορίου θα συμβάλλει ακόμα περισσότερο στο μερίδιο/αναλογία που θα αξιώνει το θαλάσσιο εμπόριο από το παγκόσμιο εμπόριο και κατ' επέκταση από την οικονομία (International Chamber of Shipping, 2014, Γράφημα 4).

Γράφημα 4
Το Παγκόσμιο Θαλάσσιο Εμπόριο (Δις Τον-Μιλ)



Source: UNCTAD Review of Maritime Transport, 2014

4.2.1 Διακίνηση Εμπορευμάτων/Αγαθών

Η ωκεάνιος ναυτιλία μπορεί να χωριστεί σε πολύ γενικές γραμμές σε δύο υπό-αγορές. Από τη μια μεριά η αγορά του υγρού φορτίου όπως το αργό πετρέλαιο και τα παράγωγά του και από τη άλλη η αγορά του ξηρού φορτίου. Το ξηρό φορτίο αποτελείται από αγαθά από τα οποία τα πλέον σπουδαία είναι τα σιδηρομεταλλεύματα, ο άνθρακας, τα σιτηρά, τα φωσφορικά άλατα και ο βωξίτης/αλουμίνιο. Άλλα ξηρά φορτία είναι τα όχι σιδηρούχα μεταλλεύματα, οι τροφές, τα λιπάσματα και άλλα είδη σε συσκευασίες σε μικρότερες μονάδες μεταφοράς κυρίως σε εμπορευματοκιβώτια.

Η διακίνηση των αγαθών με το θαλάσσιο εμπόριο είναι ένας τεράστιος τομέας. Δεξαμενόπλοια και πλοία φορτίου ξηρού χύδην μεταφέρουν ένα τεράστιο ποσό τόνων. Το τρέχον έτος εκτιμάται ότι θα διακινηθούν 11 δις τόνοι που θα περιλαμβάνουν 3,2 δις τον. κύρια ξηρά φορτία χύδην, άλλο 1,5 δις τον. δευτερεύοντα φορτία και 2.8 δις τον. αργό πετρέλαιο και παράγωγα πετρελαίου. Υπάρχει επίσης πολύς χώρος και για άλλα φορτία. Τα βιομηχανικά προϊόντα έχουν το δικό τους μερίδιο με 1,7 δις τον. σε φορτία εμπορευματοκιβωτίων και άλλα 1,1 δις τον. όχι χύδην ξηρά φορτία. Το σκηνικό συμπληρώνεται με το 0,6 δις τον. με το συνδυασμό υδροποιημένο αέριο και χημικά (Clarkson's Research, 2015).

Το πλέον σημαντικό είδος φορτίου παγκόσμια είναι το αργό πετρέλαιο το οποίο από μόνο του μετρά στο ένα τέταρτο του συνολικού μεταφερομένου δια θαλάσσης φορτίο. Οι κύριοι εισαγωγής είναι η ΕΕ, οι ΗΠΑ και η Ιαπωνία και το οποίο εφοδιάζονται από τη Μέση Ανατολή η οποία αποτελεί και την πλέον σημαντική πετρελαιοπαραγωγική περιοχή του κόσμου. Η Β. Αμερική εφοδιάζεται επίσης με πετρέλαιο από τη Δυτική Αφρική και την Καραϊβική ενώ η Ευρώπη από τη Βόρειο και Δυτική Αφρική. Άρα οι πλέον σπουδαίες θαλάσσιες γραμμές εμπορίου εκτείνονται από δυτικά από τη περιοχή του Κόλπου γύρω από το ακρωτήριο της Καλής Ελπίδας ή διαμέσου του Σουέζ και από την Αφρική προς Βόρεια και Δυτικά στην Ευρώπη και Βόρεια Αμερική. Άλλοι δρόμοι συνδέουν τον Αραβικό Κόλπο με την Ανατολική Ασία και τη Καραϊβική με την ακτή του κόλπου των ΗΠΑ (World Ocean Review, 2010).

Τούτο έχει ιδιαίτερη σημασία για τις γεωπολιτικές τάσεις και τις επιπτώσεις των πιθανών σημείων ανάφλεξης στο μέλλον.

Από πλευράς ξηρών φορτίων και μιλώντας με όρους ποσότητας το σιδηρομεταλλεύματα και ο άνθρακας είναι από τα πλέον σημαντικά ξηρά φορτία. Τα

σιδηρομεταλλεύματα μεταφέρονται σε μακρινές αποστάσεις σε μεγάλα πλοία κυρίως από Βραζιλία σε Δυτική Ευρώπη και Ιαπωνία και από Αυστραλία σε Ιαπωνία. Οι πλέον σπουδαίοι θαλάσσιοι δρόμοι για τον άνθρακα είναι από τις πλέον εξαγωγικές χώρες όπως η Αυστραλία και η Νότιος Αφρική προς Δυτική Ευρώπη και Ιαπωνία και από Κολομβία και Ανατολική Ακτή των ΗΠΑ προς Δυτική Ευρώπη. Επίσης από Ινδονησία και Δυτική Ακτή των ΗΠΑ προς Ιαπωνία (World Ocean Review, 2010).

Τα ξηρά φορτία επίσης περιλαμβάνουν σιτηρά και ελαιούχους σπόρους όπως σόγια, κριθάρι, σιτάρι, βρώμη κ.λ.π). Εδώ όμως η ποσότητα και οι θαλάσσιοι εμπορικοί δρόμοι εξαρτώνται από την εποχή συγκομιδής και έτσι έχουμε εποχικές διακυμάνσεις. Οι ΗΠΑ, Καναδάς, Αργεντινή Αυστραλία και Γαλλία είναι οι κύριοι εξαγωγείς σιτηρών. Η Αφρική και η Ανατολική Ασία είναι οι κύριοι εισαγωγείς εξαιτίας των συχνών τοπικών ελλείψεων. Αν και οι κύριες παραγωγικές χώρες όπως οι ΗΠΑ Ρωσία, Κίνα και Ινδία κρατούν το περισσότερο από το παραγόμενο για τις δικές τους ανάγκες, ό,τι περισσεύει για το παγκόσμιο εμπόριο είναι αρκετό για να συμπεριληφθεί μεταξύ των ξηρών μεταφερόμενων φορτίων χύδην (World Ocean Review, 2010).

Η διακίνηση αγαθών χωρίς το θαλάσσιο εμπόριο και την ναυτιλία θα ήταν αδύνατη εξαιτίας του υψηλού κόστους και η ζωή στον πλανήτη αλλά και ο πολιτισμός θα ήταν τελείως διαφορετικός. Για να δώσουμε ένα μέτρο σχετικά με την σχέση κατανάλωσης αγαθών και πληθυσμού αλλά και την επίδραση στο θαλάσσιο εμπόριο και ναυτιλία αναφέρουμε ένα χαρακτηριστικό στοιχείο από τους (Lloyd's Register ότι όπου το 2030 με πληθυσμό εκτιμώμενο στα 8,3 δις ανθρώπων και με βάση το ρυθμό κατανάλωσης του σήμερα απαιτούνται πηγές πρώτων υλών δυο φορές τις σημερινές της Γης. Εάν δε οι κάτοικοι του πλανήτη καταναλώνουν όπως οι Αμερικανοί πολίτες θα χρειαζόμαστε 7 φορές τις σημερινές πηγές πρώτων υλών της Γης.

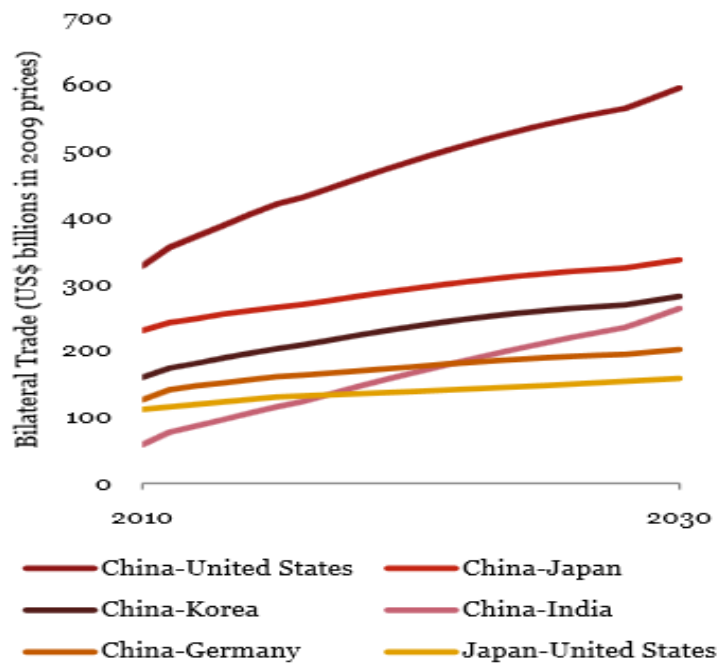
Στον Παράρτημα «Β» βλέπουμε την εξέλιξη της αύξησης του πληθυσμού της γης κατά μείζονα και ελάχιστο ρυθμό με ό,τι αυτό συνεπάγεται στη διακίνηση των αγαθών και στην επίδραση τους στο θαλάσσιο εμπόριο και γενικά στη ναυτιλία. Τη μεγαλύτερη αύξηση πληθυσμού την παρουσιάζει η Νιγηρία (62%), το Πακιστάν (35%), και η Ινδία (35%), ενώ τη χαμηλότερη η ΕΕ (3%), η Κίνα (3,8%) και προπαντός η Ρωσία με αρνητικό συντελεστή (-4%). Η Ινδία καθίσταται η πλέον πολυπληθής χώρα στον πλανήτη με πληθυσμό 1,532 δις ανθρώπους.

Από μια πρώτη ερμηνεία καταλαβαίνει κανείς τι σημαίνουν οι αριθμοί αυτοί στη διακίνηση αγαθών και κατ' επέκταση στη ναυτιλία αν συνδυαστούν όπως αναφέρθηκε παραπάνω με την αστικοποίηση μεγάλου μέρους των κοινωνιών των χωρών αυτών.

Στο Παράρτημα «Γ» παρατηρούμε ένα άλλο ενδεικτικό στοιχείο της ανόδου των αναδυομένων οικονομιών αλλά και του ρόλου της Κίνας στη διακίνηση αγαθών με το θαλάσσιο εμπόριο είναι οι προβλέψεις της PwC όπου αναλύεται η εμπορική σχέση μεταξύ των πιο σημαντικών παγκόσμια εμπορικών εταίρων με προοπτική το 2030, όπου οι ΗΠΑ χάνουν την πρώτη θέση από την Κίνα η οποία εμφανίζεται σε 17 από τα 25 κορυφαία εμπορικά ζευγάρια. Τούτο παίζει σημαντικό ρόλο για τον καθορισμό των θαλάσσιων γραμμών εμπορίου που θα δούμε αργότερα.

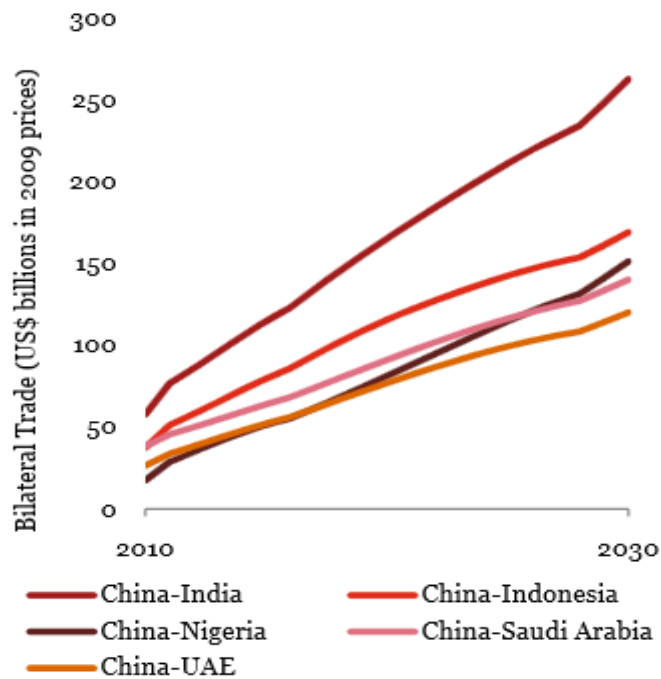
Παρακάτω βλέπουμε άλλα δύο γραφήματα της PwC με τις προοπτικές του εμπορίου το 2030 όπου βλέπουμε την κυριαρχία της Κίνας και το ρόλο των αναπτυσσομένων χωρών στο παγκόσμιο εμπόριο και στη διακίνηση των αγαθών. Παρατηρούμε την εκτόξευση της εμπορικής σχέσης Κίνας –ΗΠΑ αλλά και την ραγδαία άνοδο της σχέσης Κίνας-Ινδίας. Λαμβάνοντας υπόψη τον τεράστιο πληθυσμό της Ινδίας και την αναμενόμενη εκτεταμένη αστικοποίηση μεγάλης μερίδας της κοινωνίας της, καθώς και την καταναλωτική φιλοσοφία και δυναμική της αγοράς των ΗΠΑ κατανοούμε που θα οδηγηθεί η διακίνηση αγαθών, το θαλάσσιο εμπόριο και η ναυτιλία μόνον και μόνον από τις παραπάνω σχέσεις (Γραφήματα 5 και 6).

Γράφημα 5
Εξέλιξη των Διμερών Εμπορικών Σχέσεων από Πλευράς Όγκου Συναλλαγών ως το 2030



Πηγή: PwC, 2012. Future of World Trade. Top 25 sea and air freight routes in 2030.

Γράφημα 6
Εξέλιξη των Διμερών Εμπορικών Σχέσεων από Πλευράς Ταχύτητας Ανάπτυξης ως το 2030



Πηγή: PwC, 2012. Future of World Trade. Top 25 sea and air freight routes in 2030

Η μελέτη της PwC καταλήγει σε ορισμένα σημαντικά ευρήματα από τα οποία συγκρατούμε ότι η Κίνα θα ξεπεράσει τις ΗΠΑ και θα κυριαρχεί στο παγκόσμιο εμπόριο το 2030 καθώς θα ευρίσκεται σε 17 από τα 25 κορυφαία εμπορικά ζευγάρια στο θαλάσσιο και εναέριο εμπόριο. Επίσης προβλέπεται να υπάρχουν τέσσερις περιοχές ενδιαφέροντος για τις μεγάλες εμπορικές εταιρίες και εταιρίες εφοδιαστικής αλυσίδας αγαθών και κατ' επέκταση των ναυτιλιακών εταιρειών την συγκεκριμένη περίοδο. Τη διακίνηση αγαθών μέσα στην Ασία του Ειρηνικού, τη διακίνηση αγαθών μεταξύ αναπτυσσομένων και αναπτυγμένων οικονομιών, τη διακίνηση αγαθών μεταξύ των αναδυομένων οικονομιών όπως στην αναπτυσσόμενη περιοχή της Ασίας και της Λατινικής Αμερικής και τέλος τη διακίνηση αγαθών μεταξύ Κίνας και Αφρικής. (PwC,2012).

Τα παραπάνω ευρήματα έρχονται σε πλήρη αρμονία με τα συμπεράσματα της μελέτης της NIC που παρατέθηκε αρχικά συμπληρώνοντας ότι όποιο σενάριο και αν επικρατήσει μελλοντικά απλά θα διαφοροποιείται η ένταση και ο ρυθμός στα παραπάνω.

4.2.2 Προσφορά και Ζήτηση

Είναι γνωστό ότι ο πλέον σημαντικός παράγοντας στη ναυτιλιακή αγορά αλλά και σε κάθε αγορά είναι η σχέση προσφοράς και ζήτησης. Εξετάζοντας τη σχέση αυτή καταγράφουμε πρώτα τους πέντε πιο σημαντικούς παράγοντες οι οποίοι επηρεάζουν τη ζήτηση στην ναυτιλιακή αγορά και οι οποίοι είναι (Θαλασσινός, 2014) :

Η παγκόσμια οικονομία: αποτελεί την πλέον σημαντική μόνη επιρροή στη ζήτηση στην ναυτιλιακή αγορά καθώς παράγει το μεγαλύτερο μέρος της ζήτησης, είτε μέσω εισαγωγών πρώτων υλών ή μέσω του εμπορίου των τελικών προϊόντων .

Η διαθεσιμότητα πρώτων υλών: μερικές πρώτες ύλες ειδικά τα αγροτικά προϊόντα υπόκεινται σε εποχικές διακυμάνσεις. Επιπρόσθετα το εμπόριο πρώτων υλών επηρεάζεται από τη συνολική ζήτηση και τη διαθεσιμότητα.

Ο μέσος όρος αποστάσεων: εκφράζει την διανυόμενη απόσταση από ένα πλοίο πριν φτάσει τον τελικό του προορισμό. Για παράδειγμα περιοδικό κλείσιμο του Σουέζ έχει αυξήσει τη μέση θαλάσσια απόσταση μεταξύ του Αραβικού Κόλπου και της Ευρώπης από τα 6.000 μίλια σε 11.000 μίλια. Όσο μεγαλύτερη είναι απόσταση τόσο μεγαλύτερος είναι ο χρόνος διάρκειας της μεταφοράς και άρα τόσο

περισσότερα μεταφορικά μέσα χρειάζονται για την ικανοποίηση μεταφοράς συγκεκριμένου μεγέθους ζήτησης.

Τυχαίες κρίσεις: κρίσεις που επηρεάζουν τη σταθερότητα του οικονομικού συστήματος όπως γεωπολιτικές κρίσεις, φυσικές καταστροφές, οικονομικές κρίσεις κ.λ.π.

Κόστος μεταφοράς: οι πρώτες ύλες θα μεταφερθούν από μακρινά μέρη μόνον εάν τα κόστη μεταφοράς ελαττωθούν σε επίπεδα που συμφέρουν.

Τέλος κατά τον Ε. Θαλασσινό, μεγάλο ρόλο στην διαμόρφωση αυτού του παράγοντα διαδραματίζουν η γεωγραφική κατανομή των φυσικών πλουτοπαραγωγικών πηγών, η γεωγραφική κατανομή του βιομηχανικού δυναμικού και οι νέες τάσεις και εξελίξεις στην παραγωγή και την κατανάλωση.

Από τα παραπάνω παρατηρούμε ότι σχεδόν όλοι οι παράγοντες της ζήτησης υπόκεινται στην επίδραση της γεωπολιτικής και των τάσεων που θα διαμορφωθούν μελλοντικά (εντάσεις, οικονομία, πλουτοπαραγωγικές πηγές και κατανομή αυτών κ.λ.π).

Όσον αφορά την προσφορά οι πέντε κύριοι παράγοντες της προσφοράς είναι (Danish Ship Finance. 2012) :

Ο παγκόσμιος εμπορικός στόλος: Το μέγεθος και η σύνθεση του παγκόσμιου στόλου αντανακλά την τρέχουσα προσφορά σε πλοία.

Παραγωγικότητα του στόλου: ακόμα και αν το μέγεθος του στόλου είναι σταθερό η παραγωγικότητα των πλοίων επιδρά και παρέχει το στοιχείο της ευελιξίας.

Παραγωγή των ναυπηγείων: η ναυπήγηση των πλοίων και η απόδοση των ναυπηγείων διαδραματίζει σημαντικό ρόλο στην εκάστοτε προσαρμογή του στόλου στην αγορά.

Διάλυση των πλοίων: Η διάλυση των πλοίων παίζει και αυτή το δικό της ρόλο στην αύξηση του στόλου και κατ' επέκταση στη διαμόρφωση της προσφοράς.

Κέρδη ναύλων: Το ύψος των ναύλων παρακινεί τους πλοιοκτήτες να προσαρμόσουν την δυνατότητά τους βραχυπρόθεσμα και να εντοπίσουν τι θα εξοικονομήσουν και τι θα βελτιώσουν μακροπρόθεσμα.

Παρόλα αυτά όμως κατά τον Ε. Θαλασσινό οι πλοιοκτήτες είναι αυτοί που παίρνουν τις πρωτογενείς και καθοριστικές αποφάσεις, αφού αποφασίζουν πότε

να δώσουν παραγγελίες για νέα πλοία, τότε θα οδηγήσουν τα παλαιότερα πλοία στα διαλυτήρια και τότε θα τα παροπλίσουν.

Σύμφωνα με αναλύσεις διεθνών ναυτιλιακών οίκων και συμβουλευτικών εταιρειών (Clarkson's, Danish Ship Finance e.t.c) οι περισσότεροι τομείς της ναυτιλίας εξαρτώνται άμεσα ή έμμεσα από την πορεία της οικονομίας της Κίνας και ειδικότερα από την ζήτηση της αγοράς αυτής. Πιστεύεται ότι η κινεζική ζήτηση θα διατηρηθεί αλλά δεν θα πρέπει να αγνοηθεί η πιθανή αρνητική εξάπλωση της επιβράδυνσης της ανάπτυξης στην Κίνα σε όλο το παγκόσμιο εμπόριο αλλά και στη οικονομία γενικότερα.

Για παράδειγμα το 2009, εξαιτίας της κρίσης, οι όγκοι εισαγωγών του θαλάσσιου εμπορίου μειώθηκαν κατά 7% εξαιτίας της κατά 19% μείωσης στο αντίστοιχο εμπόριο στη Βόρειο Αμερική Ιαπωνία και Ευρώπη. Εάν όπως εκτιμάται οι αντίστοιχοι όγκοι εμπορίου στην Κίνα μειωθούν κατά 20% μέσα στο 2015 κάτι που είναι δύσκολο αλλά όχι απίθανο να συμβεί οι παγκόσμιες αντίστοιχες τιμές θα μειωθούν κατά 5% (Danish Ship Finance, 2012).

Στο θέμα των σεναρίων η προσφορά και ζήτηση των παγκόσμιων αγαθών θα επικεντρωθεί και πάλι στις κύριες παραμέτρους που διαμορφώνουν την γεωπολιτική δυναμική και είναι η αύξηση του πληθυσμού, η επέκταση της μεσαίας τάξης στις αναδυόμενες οικονομίες, ο πολυπολικός κόσμος, η πρόσβαση και αξιοποίηση των πλουτοπαραγωγικών πηγών και η σταθερότητα και ασφάλεια. Στην περίπτωση των σεναρίων με τις ευοίωνες προοπτικές όπου η ευημερία και η ασφάλεια καλύπτουν το παγκόσμιο γίνεσθαι και με την τεχνολογία να δύναται να υποστηρίξει τις αυξημένες απαιτήσεις αγαθών ο κόσμος δεν θα αντιμετωπίσει προβλήματα και η ναυτιλία θα κληθεί να εξυπηρετήσει με τον καλύτερο τρόπο τις απαιτήσεις αυτές σε μεταφορές και διακίνηση αγαθών.

4.2.3 Θαλάσσιες Γραμμές Μεταφοράς Εμπορευμάτων/Αγαθών

Όπως χαρακτηριστικά αναφέρει ο IMO (2012) με την αύξηση της παγκόσμιας ανάπτυξης η εγγύτητα στις πρώτες ύλες και στις αγορές έγιναν οι παράγοντες που πάνω από όλους τους άλλους διαμόρφωσαν την παγκόσμια οικονομία και ειδικά τις κύριες γραμμές εμπορίου και φυσικά τους δρόμους του θαλάσσιου εμπορίου. Το παγκόσμιο θαλάσσιο εμπόριο επέτρεψε σε μια ευρεία ποικιλία πλουτοπαραγωγικών πηγών να γίνει προσβάσιμη διευκολύνοντας έτσι την ευρεία διανομή του κοινού πλούτου του πλανήτη.

Κρίνουμε σκόπιμο να παραθέσουμε τις κύριες γραμμές θαλάσσιου εμπορίου ώστε να έχουμε μια παγκόσμια χωροταξική εικόνα των θαλάσσιων μεταφορών για να κατανοήσουμε πως οι πιθανές εξελίξεις στις περιοχές σύμφωνα με τις γεωπολιτικές τάσεις μπορούν και επηρεάζουν τις γραμμές αυτές και κατά συνέπεια την ναυτιλιακή αγορά.

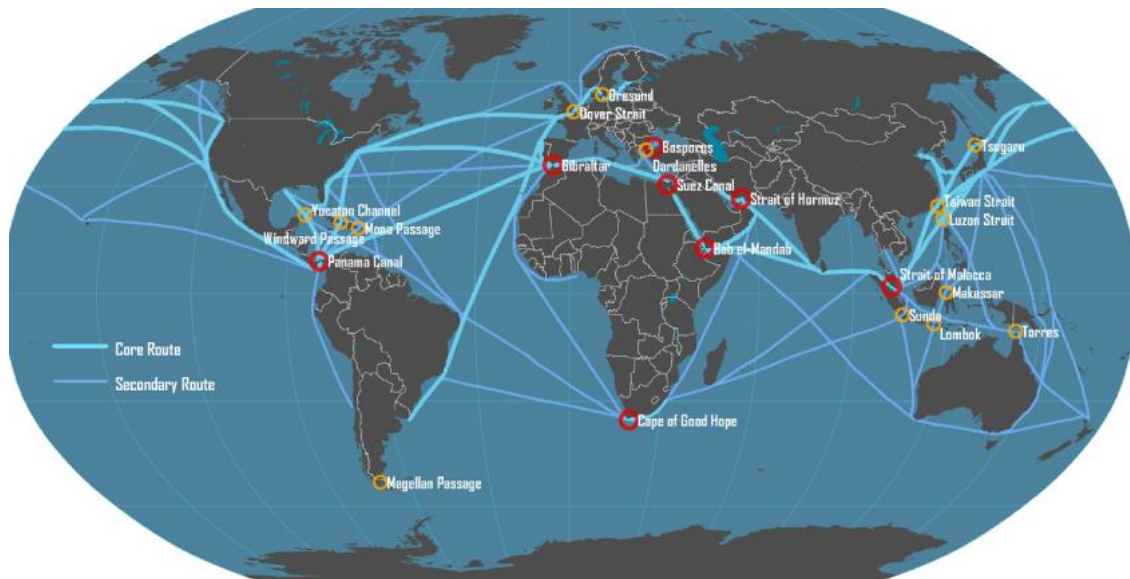
Εάν κάποιος λάβει υπόψη του όλα τα εμπορικά αγαθά που διακινούνται θα δει ότι υπάρχουν μόνον λίγοι σχετικά δρόμοι που μπορούν να χαρακτηριστούν σαν κύριοι θαλάσσιοι δρόμοι μεταφοράς και φυσικά διέρχονται από συγκεκριμένες περιοχές των ωκεανών.

Οι πλέον πολυάσχολοι είναι αυτοί που κατευθύνονται προς τα λιμάνια της Ευρώπης, της ανατολικής Ασίας ιδιαίτερα στην Ιαπωνία αλλά και στη Σαγκάη, στο Χονγκ Κονγκ και στη Σιγκαπούρη και βέβαια στις ΗΠΑ όπου ιδιαίτερα η ανατολική ακτή, είναι κύριος αποστολέας αλλά και αποδέκτης μεγάλων φορτίων. Επίσης τα θαλάσσια στενά συγκεντρώνουν θαλάσσια συμφόρηση ναυσιπλοΐας. Τέτοια είναι τα στενά του Ντόβερ, του Γιβραλτάρ, της Μαλάκας, του Λόμποκ, του Χορμούς και το ακρωτήριο της καλής Ελπίδας στο νότιο άκρο της Αφρικής (World Ocean Review, 2010).

Η ανισοροπία στη θαλάσσια μεταφορά είναι τυπικό χαρακτηριστικό της κίνησης στην Ασία αφού πολύ περισσότερο φορτίο μεταφέρεται από την Ασία από ότι προς αυτήν. Η κίνηση του Β. Ατλαντικού μεταξύ των πολύ αναπτυγμένων χωρών της Αμερικής και της Ευρώπης είναι πολύ περισσότερο ισοροπημένη. Η αιτία για αυτό είναι ότι από τα μέσα της δεκαετίας του 1980 πολλές βιομηχανίες παραγωγής έχουν μετεγκατασταθεί από τις αναπτυγμένες βιομηχανικά χώρες στις αναπτυσσόμενες και στις αναδύμενες οικονομίες, ιδιαίτερα στην Κίνα και στις χώρες της ΝΑ Ασίας (World Ocean Review, 2010).

Το μερίδιο στη θαλάσσια εμπορική διακίνηση του Ατλαντικού ωκεανού έπεσε το 2012 στο 32% από το 40% που ήταν το 1992, ενώ αντίστοιχα το μερίδιο του Ειρηνικού ωκεανού αυξήθηκε από το 35 στο 39%. Εν τω μεταξύ τα αντίστοιχα μερίδια του Ινδικού ωκεανού και της Κινεζικής θάλασσας πραγματοποιούν σήμερα το 25-30% της παγκόσμιας κίνησης από το 17% το 1992. Μια πολύ γενική εικόνα των θαλάσσιων διαδρομών φαίνεται παρακάτω (National Geographic, 2014, Εικόνα 1).

Εικόνα 1
Κύριες και Δευτερεύουσες Γραμμές θαλάσσιου Εμπορίου



Πηγή: National Geographic

Κατά τη διάρκεια της πρόσφατης οικονομικής κρίσης παρά το γεγονός ότι η ναυτιλία και το θαλάσσιο εμπόριο δέχτηκαν τις επιπτώσεις σχεδόν άμεσα και εξακολουθούν να μην έχουν ανακάμψει πλήρως, οι δρόμοι θαλάσσιου εμπορίου δεν μεταβλήθηκαν, καθώς η κρίση αυτή δεν κατέστη δυνατόν να επιδράσει ουσιαστικά ώστε να πούμε ότι έχουμε μεταβολή στους κύριους αλλά και στους σημαντικούς δευτερεύοντες δρόμους θαλάσσιου εμπορίου. Το ίδιο όμως δεν φαίνεται να συμβαίνει για το επικείμενο μέλλον με βάση τις μελέτες και προβλέψεις που εκτέθηκαν παραπάνω. Στο ίδιο πλαίσιο και η PwC προβλέπει ότι οι νέοι διάδρομοι εμπορίου που θα ανακλύψουν θα ευρίσκονται μεταξύ της Ασίας - Αφρικής, Ασίας και Νοτίου Αμερικής καθώς και στο εσωτερικό της Ασίας.

Παρακάτω και στη βάση των στοιχείων από τη Lloyd's Register, τη βρετανική πολυεθνική εταιρεία αμυντικής τεχνολογίας QinetiQ, το πανεπιστήμιο του Strathclyde και του STRATFOR θα περιγραφεί η δυναμική της προοπτικής των εισαγωγών και εξαγωγών κατά περιοχές και κατά κύριο αγαθό, οι οποίες θα σηματοδοτήσουν ανάλογα και την πυκνότητα των διαδρομών του θαλάσσιου εμπορίου και γενικά τη σχετική δραστηριότητα της ναυτιλιακής αγοράς στο παγκόσμιο χωροταξικό επιχειρηματικό περιβάλλον.

Το αργό πετρέλαιο θα εξακολουθήσει να είναι ένα από τα πλέον σπουδαία θαλάσσια φορτία αντιπροσωπεύοντας περίπου το ένα τέταρτο των διακινουμένων με τη θάλασσα αγαθών. Οι εξαγωγές από τη Μέση Ανατολή και από τον Αραβικό Κόλπο θα εξακολουθήσουν να κυριαρχούν μέχρι το 2030. Οι εισαγωγές από την Κίνα και τη Νότια Ασία θα αυξηθούν σημαντικά οι οποίες μαζί με την Ευρώπη θα αποτελούν τους κύριους εισαγωγείς. Η Β. Αμερική και η Ιαπωνία αναμένεται ότι θα μειώσουν τις εισαγωγές τους. Στο θέμα του αργού πετρελαίου υπάρχουν διαφορές μεταξύ των σεναρίων. Η διαφοροποίηση είναι ότι στο «κακό» σενάριο της *στασιμότητας* θα έχουμε μεγαλύτερο όγκο εμπορίου στην Λατινική Αμερική από ότι στο «καλό» σενάριο της *συγχώνευσης* και αυτό διότι δεν θα υπάρχει μεγάλη ανάγκη σε άλλα σημεία. Η μεγαλύτερη αύξηση στον όγκο εμπορίου θα προέλθει από τον Αραβικό Κόλπο, τη Μαύρη Θάλασσα, και την Λατινική Αμερική προς την Κίνα και την υπόλοιπη Ασία εξαιτίας της αύξησης της ζήτησης από τις αναδυόμενες οικονομίες. Επίσης εκτιμάται ότι θα υπάρξει αλλαγή στους προμηθευτές αργού στη Βόρειο Αμερική με σταδιακή απομάκρυνση από τη Μέση Ανατολή και προσέγγιση προς την Λατινική Αμερική. Για το Ρωσικό πετρέλαιο θα υπάρξει μια τάση αυτό να φύγει από την παραδοσιακή ευρωπαϊκή αγορά και να στραφεί προς την Ασία με έμφαση στην Κίνα.

Όσον αφορά στα προϊόντα πετρελαίου τα επόμενα 20 χρόνια θα υπάρξει μεγάλη αύξηση στις εισαγωγές στη Νοτιοανατολική Ασία. Στο σύνολο η Ευρώπη και η ΝΑ Ασία θα είναι οι μεγαλύτεροι εισαγωγείς παραγώγων πετρελαίου. Από πλευράς εξαγωγών όπως και σήμερα η Ευρώπη και η Ρωσία με την κοινοπολιτεία των ανεξαρτήτων κρατών θα είναι οι μεγαλύτεροι εξαγωγείς, ενώ το μεγαλύτερο εμπόριο παραγώγων πετρελαίου θα λαμβάνει χώρα μέσα στην ΕΕ και τη λεκάνη της Μεσογείου. Διαφορές με τα τρία σενάρια θα υπάρχουν στο εμπόριο μεταξύ Αραβικού Κόλπου και ΝΑ Ασίας όπου το σενάριο της *στασιμότητας* θα ξεπεράσει σε απαιτήσεις το σενάριο της *συγχώνευσης* εξαιτίας τη έλλειψης μεγάλης ζήτησης από άλλες πηγές. Οι μεγαλύτερες βέβαια διαφορές στον όγκο μεταφοράς θα σημειωθούν ανάλογα με τα σενάρια στις διαδρομές μεταξύ ΝΑ Ασίας και Ανατολικής Ασίας, με το σενάριο της *συγχώνευσης* να κυριαρχεί, δεύτερο των *ανισοτήτων* και τρίτο της *στασιμότητας*.

Στον τομέα του LNG οι μεγαλύτερες αυξήσεις θα παρατηρηθούν από την ακόρεστη αγορά της Κίνας και της Ινδίας και γενικά οι εισαγωγές θα κυριαρχούνται από την Ευρώπη, Ιαπωνία, Ινδία και Κίνα. Στις εξαγωγές θα έχουμε

την πρωτοκαθεδρία από το Κατάρ και την Αυστραλία. Το Κατάρ είναι ο μεγαλύτερος εξαγωγέας LNG σήμερα αλλά σύντομα με τα νέα σχέδια της Αυστραλίας ενδέχεται μέχρι το 2020 η Αυστραλία να περάσει στην πρώτη θέση. Οι μεγαλύτερες αυξήσεις στις εξαγωγές θα προέλθουν από τη Νιγηρία και την Αυστραλία. Η ανατολική Αφρική και ιδιαίτερα η Μοζαμβίκη θα καταστεί το νέο σημείο κλειδί των εξαγωγών LNG εξαιτίας των πρόσφατων ανακαλύψεων υπεράκτιων κοιτασμάτων. Οι κύριοι θαλάσσιοι δρόμοι εμπορίας LNG με ορίζοντα το 2030 θα είναι μεταξύ Αυστραλίας προς Ιαπωνία και Αυστραλίας προς Κίνα. Οι δρόμοι με τις μεγαλύτερες αυξήσεις θα είναι από Αυστραλία προς Κίνα και Ιαπωνία, από Αίγυπτο προς Ινδία και Ηνωμένο Βασίλειο, από Κοινοπολιτεία ανεξαρτήτων κρατών προς Ιαπωνία, από Νιγηρία προς Κίνα και Ηνωμένο Βασίλειο, από Κατάρ προς Ινδία και Ηνωμένο Βασίλειο. Όσον αφορά στον όγκο διακινουμένων ποσοτήτων το σενάριο της *συγχώνευσης* θα έχει την πρωτοκαθεδρία ακολουθούμενο από αυτό των *ανισοτήτων* και τρίτο της *στασιμότητας*.

Οι εισαγωγές στον άνθρακα θα κυριαρχούνται από την Ινδία και την Κίνα στο 2030. Η Ινδία θα ξεπεράσει την Κίνα και θα καταστεί ο μεγαλύτερος εισαγωγέας πριν το 2030 ενώ η Ιαπωνία και η Δυτική Ευρώπη θα αυξήσουν κατά λίγο τις εισαγωγές και η επιρροή τους στην αγορά θα μειωθεί. Η Αυστραλία θα είναι επικεφαλής των εξαγωγών το 2030 με πλησίον την Ινδονησία η οποία από το 2011 έχει ξεπεράσει την Αυστραλία. Οι διαφορές στη βάση των τριών σεναρίων δεν είναι μεγάλες με εξαίρεση τις εξαγωγές της Ινδονησίας της οποίας η πολιτική προστασίας των φυσικών πηγών ενέργειας πιθανόν να δημιουργήσει αβεβαιότητες στο μέλλον.

Οι εισαγωγές των σιδηρομεταλλευμάτων θα οδηγηθούν με γνώμονα τη ζήτηση η οποία είναι συνδεδεμένη με την αστικοποίηση του πληθυσμού και την εκβιομηχάνιση ιδιαίτερα της Ασίας. Αν και η ένταση ζήτησης χάλυβα της Κίνας θα μειωθεί καθώς η χώρα πλέον αναπτύσσεται, η ρωμαλέα ανάπτυξη και αστικοποίησή της θα την αφήσουν ανέγγιχτη στην πρωτοκαθεδρία της στις εισαγωγές. Οι παραδοσιακές πηγές εξαγωγών Αυστραλία και Βραζιλία θα συνεχίσουν να κυριαρχούν στην εξαγωγική αγορά με σημαντική αύξηση. Η Ινδία θα παραμείνει τρίτη στις εξαγωγές αν και με μικρότερο βαθμό αύξησης. Η συνεχής ζήτηση από την Κίνα για σιδηρομεταλλεύματα θα κυριαρχήσει στο θαλάσσιο εμπόριο του συγκεκριμένου αγαθού τα επόμενα είκοσι χρόνια. Οι θαλάσσιοι εμπορικοί δρόμοι μεταξύ Αυστραλίας, Βραζιλίας, Ινδίας και Κίνας θα καταστούν πρωτεύοντες και θα συμβάλλουν στη γενικότερη αύξηση. Βέβαια υπάρχουν αρκετές αβεβαιότητες μεταξύ

των τριών σεναρίων στους παραπάνω θαλάσσιους δρόμους, αφού στο καλό σενάριο αυτό της *συγχώνευσης* και της παγκόσμιας ευημερίας φαίνεται ότι θα κυριαρχεί στις εξαγωγές η Αυστραλία, ενώ στα άλλα δυο σενάρια σημαντικότερη είναι η θέση της Βραζιλίας η οποία θα μοιράζεται σχεδόν την πρώτη θέση με την Αυστραλία.

Στο θέμα των σιτηρών οι εισαγωγές και εξαγωγές από τα 250 εκατομμύρια τόνους το 2010 θα φτάσουν τα 385 εκατομμύρια τόνους στο 2030. Θα υπάρξει μεγάλη αύξηση στις εισαγωγές των σιτηρών από την Αφρική, τη Λατινική Αμερική, τη Μέση Ανατολή και την ΝΑ Ασία. Στις εξαγωγές θα υπάρξει μια σχετική αύξηση στις ΗΠΑ και στη Ρωσία αλλά και στις χώρες της Κοινοπολιτείας Ανεξαρτήτων Κρατών. Οι ΗΠΑ θα κυριαρχούν στις εξαγωγές εξάγοντας περίπου το 40% των παγκόσμιων εξαγωγών σιτηρών. Με το μέσο σενάριο των *ανισοτήτων* οι ΗΠΑ θα έχουν την κύρια μερίδα στη μεταφορά κατά σειρά μεγαλύτερου όγκου κυρίως προς την υπόλοιπη Ασία (πλην Ιαπωνίας), και στη συνέχεια την Ιαπωνία, τη Μέση Ανατολή, τη Βόρειο Αφρική και την υπόλοιπη Αφρική.

Η μεγαλύτερη ανάπτυξη στο θαλάσσιο εμπόριο εμπορευματοκιβωτίων θα λάβει χώρα μεταξύ της Μέσης Ανατολής και της Άπω Ανατολής για τις επόμενες δυο δεκαετίες. Ο Ινδικός Ωκεανός και ο Ασιατικός Ειρηνικός θα είναι στο κέντρο της παγκόσμιας αγοράς εμπορευματοκιβωτίων. Θα υπάρξει επίσης σημαντική αύξηση μεταξύ της Άπω Ανατολής και της Λατινικής Αμερικής. Πιο συγκεκριμένα στο 2030 η Κίνα θα είναι στην κορυφή στο εμπόριο εμπορευματοκιβωτίων. Η Λατινική Αμερική ανάλογα με το επικρατούν σενάριο στην περίπτωση του «καλού» σεναρίου της *συγχώνευσης* θα ξεπεράσει την Ευρώπη και θα καταστεί δεύτερη μέχρι το 2030 μετά την Κίνα. Στο «κακό» σενάριο της *στασιμότητας* όμως θα είναι πολύ πίσω μετά την ΝΑ Ασία. Η σημερινή μεγαλύτερη αγορά στη διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων που είναι η ΝΑ Ασία θα εξακολουθεί να έχει την πρωτοκαθεδρία και το 2030. Η Ευρώπη η τρέχουσα δεύτερη μεγαλύτερη δύναμη σε προορισμό εμπορευματοκιβωτίων θα αντιμετωπίσει μια βραδύτερη ανάπτυξη. Η θέση της θα ανταγωνιστεί από την Κίνα αλλά και τη Μέση Ανατολή μέχρι το 2030 και στις τρεις περιπτώσεις των σεναρίων.

4.2.4 Ισχύς- Κατηγορίες- Δυναμική Εμπορικών Στόλων

Ο παγκόσμιος στόλος των εμπορικών πλοίων πάνω από 99 gross tones αριθμεί σήμερα περίπου στις 103.000 πλοία. Αποτελείται από δεξαμενόπλοια, πλοία μεταφοράς ξηρών φορτίων χύδην και πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων. Τα

δεξαμενόπλοια μεταφέρουν αργό πετρέλαιο παράγωγα πετρελαίου και υγροποιημένο φυσικό αέριο, τα φορτηγά μεταφέρουν πρώτες ύλες όπως σιδηρομεταλλεύματα, σιτηρά κ.λ.π και τα εμπορευματοκιβώτια μεταφέρουν βιομηχανικά προϊόντα.

Η ναυτιλιακή βιομηχανία αυτή την περίοδο έχει περισσότερα πλοία από ότι χρειάζεται (υπερπροσφορά ή πλεονάζουσα χωρητικότητα). Αν το δει κανείς από την προοπτική των ναυτιλιακών εταιρειών η δημιουργία στόλου με συσσώρευση μεγάλων πλοίων ενώ οι ναύλοι είναι χαμηλά είναι μια κίνηση που μπορεί να χαρακτηριστεί σαν καλή επιχειρηματική κίνηση. Τα πλοία είναι μια μακροπρόθεσμη επένδυση που μπορεί να αποφέρει απόδοση για 20-30 χρόνια καθώς το θαλάσσιο εμπόριο (με βάση τους ναυτιλιακούς κύκλους), σχεδόν βέβαια θα επανακάμψει στη διάρκεια της επιχειρησιακής ζωής ενός πλοίου. Ενώ η απόκτηση νέων πλοίων φαίνεται αντιφατική μέσα σε μια αγορά υπερπροσφοράς, οι εταιρίες γνωρίζουν ότι το κόστος κεφαλαίου ενός πλοίου παίζει δυσανάλογο μεγάλο ρόλο στο πόσο επικερδές μπορεί αυτό το πλοίο να καταστεί αντιπροσωπεύοντας τα μισά από όλα τα έξοδα – συμπεριλαμβανομένων των τελών ελλιμενισμού, εργασιακά, καύσιμα και άλλα κόστη- στην πορεία ζωής του πλοίου. Επομένως οι αγοραστές αρπάζουν την ευκαιρία αγοράς πλοίων σε χαμηλές τιμές όποτε μπορούν. (STRATFOR Global Intelligence, 2013).

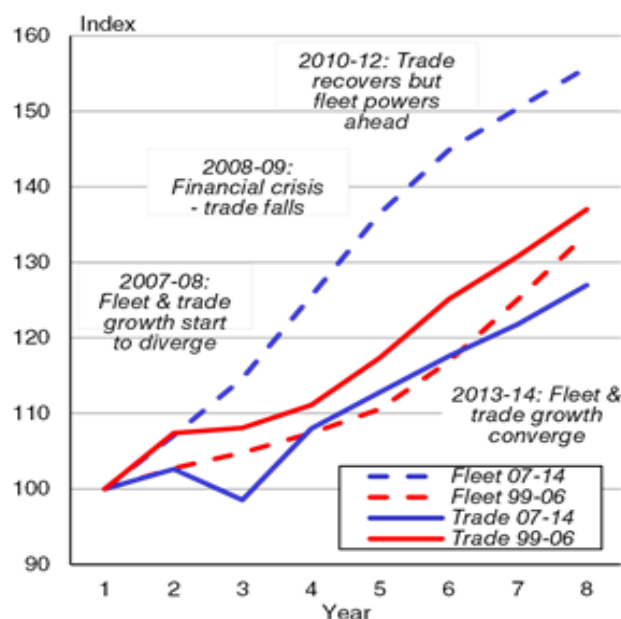
Η ναυτιλιακή αγορά έχει πολλά πισωγυρίσματα και ένας καλός τρόπος για να καταλάβει κανείς τα γυρίσματα και τις στροφές είναι να δει προσεκτικά την ισορροπία μεταξύ της αύξησης στο θαλάσσιο εμπόριο και της αύξησης της δυναμικότητας των στόλων.

Το γράφημα παρακάτω δείχνει την εξέλιξη της αύξησης του στόλου και του θαλάσσιου εμπορίου τις τελευταίες δυο περιόδους των οκτώ ετών εκάστη. Κατά τη διάρκεια της πρώτης φάσης (1999-2006 συμπεριλαμβανομένου) η αύξηση του στόλου και εμπορίου σε γενικές γραμμές ακολουθούσαν η μια την άλλη με αποτέλεσμα μια ανταγωνιστική και κατά περιόδους ευημερούσα αγορά. Πιο συγκεκριμένα παρατηρούμε ότι η αύξηση του εμπορίου άρχισε αρκετά δυναμικά με την είσοδο στον νέο αιώνα Μετά από μια επιβράδυνση της διετίας 2001-2002 η αύξηση του εμπορίου ανάκαμψε και επέτυχε ένα CAGR³² του 4.6% για όλη την περίοδο. Την ίδια περίοδο ο στόλος αυξήθηκε κατά 4,2% κατ' έτος ακολουθώντας τη αύξηση της ζήτησης αλλά δεν την ξεπέρασε. Γενικά όμως την περίοδο αυτή του

³² CAGR. Compound Annual Growth Rate

πρώτου ναυτιλιακού κύκλου του 21^{ου} αιώνα, η ναυτιλιακή αγορά χαρακτηρίστηκε από απίστευτα σταθερό επίπεδο. Κατά τη διάρκεια της δεύτερης οκταετούς περιόδου (2007-2014) η αύξηση του στόλου σημείωσε άνοδο σε σχέση με το εμπόριο. Για τα πρώτα χρόνια η αγορά ήταν δυνατή και κατόρθωσε να απορροφήσει το μεγάλο αριθμό των παραδόσεων πλοίων που έβγαιναν από τον ναυπηγό-κατασκευαστικό τομέα, όμως με την έναρξη της παγκόσμιας οικονομικής κρίσης η σταθερή αυξητική άνοδος του στόλου είχε σαν αποτέλεσμα ασθενέστερες συνθήκες στην αγορά. Έτσι το 2009 το θαλάσσιο εμπόριο έπεσε κατά 4% σε σύγκριση με την αύξηση του στόλου κατά 7,1%. Το εμπόριο κέρδισε λίγο από το χαμένο έδαφος το 2010 όταν αυξήθηκε κατά 9,6% αλλά με την αύξηση του στόλου να αγγίζει το 9,6 % το έτος εκείνο και το 8,87% το 2011 η αύξηση του εμπορίου δεν μπόρεσε να κρατήσει τον ανάλογο ρυθμό. Μέσα στα 8 χρόνια στο σύνολο ο στόλος αυξήθηκε σε CAGR του 6.5%, σε σύγκριση με το εμπόριο που αυξήθηκε μόνον κατά 3,5% (Clarkson’s Research, 2015, Γράφημα 7).

Γράφημα 7
Ναυτιλιακοί Κύκλοι του 21^{ου} Αιώνα



Source : Clarkson Research Services

Πηγή: Clarkson Research Services

Σ.Σ : Το γράφημα δείχνει τον δείκτη του παγκόσμιου θαλάσσιου εμπορίου (σε τόνους) και τον παγκόσμιο εμπορικό στόλο (dwt) για την περίοδο 1999-2014. Αρχίζοντας το 1999 διασφαλίζει δύο ίσες περιόδους διάρκειας οκτώ ετών η κάθε μία.

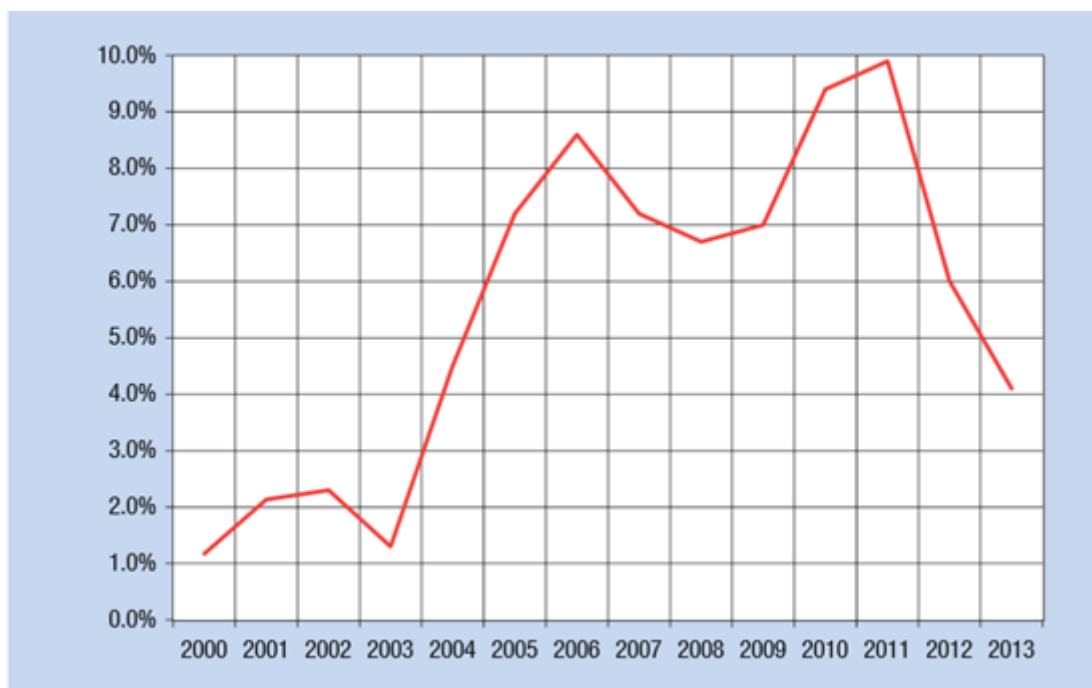
Πιο συγκεκριμένα για το έτος 2013 σύμφωνα με την ετήσια αναφορά του UNCTAD που εκδόθηκε το 2014 με βάση στοιχεία του 2013 και εκτιμούμενες

τάσεις για το 2014, κατά τη διάρκεια των 12 μηνών μέχρι το 2014 ο παγκόσμιος εμπορικός στόλος αυξήθηκε κατά 65,9 εκατ. Dwt μια αύξηση κατά 4,1% σε σύγκριση με το προηγούμενο έτος. Η αύξηση αυτή είναι η χαμηλότερη που έχει παρατηρηθεί τα προηγούμενα 10 χρόνια αλλά ακόμα ψηλότερη από την τάση του 2014. Η καθαρή αύξηση των 65,9 εκατομ. Dwt του 2013 είναι αποτέλεσμα πρόσθετης συνολικής χωρητικότητας 112,8 εκατομ. Dwt από την οποία όμως αφαιρέθηκε χωρητικότητα ύψους 46,9 εκατομ. Dwt. έναντι διαλύσεων, απωλειών και άλλου είδους αποσύρσεων.

Πάλι σύμφωνα με την UNCTAD, τον Ιανουάριο του 2014 ο στόλος έφτασε το συνολικό ύψος των 1,69 δις Dwt όπου τα πλοία μεταφοράς ξηρού φορτίου αντιπροσωπεύουν το 42,9% της συνολικής χωρητικότητας ακολουθούμενα από τα δεξαμενόπλοια με 28,5% και τα πλοία των εμπορευματοκιβωτίων με 12,8% . Για λόγους σύγκρισης επισημαίνεται ότι από το 1980 μέχρι το 2013, το παγκόσμιο μερίδιο των πλοίων ξηρού φορτίου χύδην αυξήθηκε κατά 58% ενώ το αντίστοιχο των δεξαμενοπλοίων ελαττώθηκε κατά 43%. Στο μεταξύ διάστημα η αύξηση των πλοίων εμπορευματοκιβωτίων έφτασε στο ποσοστό 677% αύξησης ενώ το ποσοστό στα πλοία μεταφοράς γενικών φορτίων μειώθηκε κατά 73%.

Η συνολική αύξηση του παγκόσμιου στόλου σε % από το 2000 (πριν κρίση) μέχρι το 2008 (έναρξη κρίσης) και μέχρι τώρα φαίνεται στο παρακάτω γράφημα. Μετά από μια σχετική άνοδο της τάξεως του 1-2% από το 2000 μέχρι το 2003, παρατηρείται μια πτώση 0.5% στο 2003 και μια εκρηκτική άνοδο με αποκορύφωμα το 2006 με ένα ποσοστό 8,5%. Κατόπιν σταδιακή πτώση της τάξεως του 1,7% μέχρι το 2008 και άνοδος μέχρι το 2011 στο ρεκόρ του 10% το οποίο ήταν αποτέλεσμα της πολύ καλής αγοράς τα έτη 2006 -2008, οπότε τέθηκαν νέες παραγγελίες που παραδόθηκαν. Ακολούθως έχουμε ραγδαία μείωση 6 ποσοστιαίων μονάδων μέχρι το 2013 (Γράφημα 8).

Γράφημα 8
Ετήσια Αύξηση του παγκόσμιου Στόλου επί τοις % σε dwt

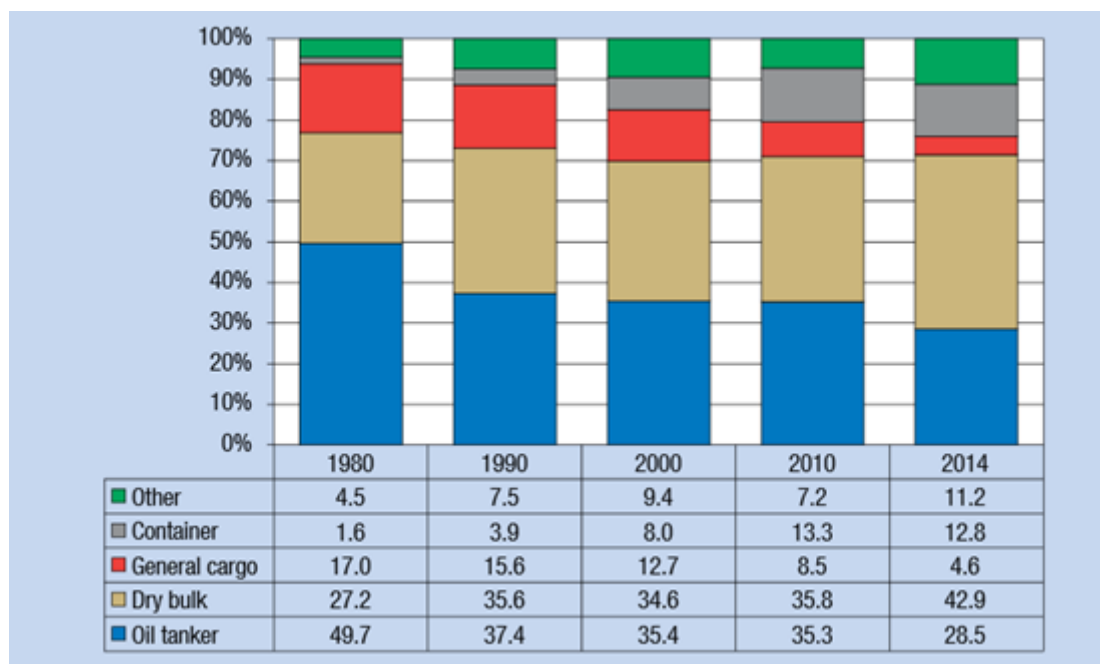


Πηγή: UNCTAD

Στο θέμα της κατηγοριοποίησης (από πλευράς τύπου πλοίων) της αύξησης του στόλου έχουμε: από το 2000 μέχρι το 2010 σταθερή την κατάσταση στα δεξαμενόπλοια με πάνω από 35% και σχεδόν σταθερή στα πλοία μεταφοράς ξηρών φορτίων χύδην με το να καταλαμβάνουν περίπου το 35% του στόλου, αισθητή μείωση των πλοίων γενικού φορτίου από το 12% στο 8% και αύξηση των πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων από το 8% στο 13%.

Από το 2010 μέχρι το 2014 παρατηρείται μείωση των δεξαμενοπλοίων στο 28% από το 35%, αύξηση των φορτηγών από το 36% στο 43% και των πλοίων εμπορευματοκιβωτίων ελαφρά μείωση από το 13% στο 12% με πολύ αισθητή μείωση των πλοίων γενικού φορτίου από το 8% στο 4% (Πίνακας 1).

Πίνακας 1
Ο παγκόσμιος Εμπορικός Στόλος κατά Τύπο κυρίων Πλοίων 1980-2014



Πηγή: UNCTAD (με βάση στοιχεία της Clarkson Research Services).
Σ.Σ: Προσμετρούνται πλοία με χωρητικότητα πάνω από 100GT.

Εκτιμάται ότι σε βάθος 15ετίας προς το 2030 η συνολική χωρητικότητα του παγκόσμιου εμπορικού στόλου θα αυξηθεί με τα δεξαμενόπλοια να έχουν τον αργότερο ρυθμό ανάπτυξης. Η συνολική χωρητικότητα των δεξαμενοπλοίων θα αυξηθεί κατά 1,7-1,8 φορές σε σχέση με τα φορτηγά ξηρού φορτίου χύδην, τα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων και τα πλοία μεταφοράς LNG τα οποία αναμένεται να αυξηθούν κατά 1-8 έως 3 φορές περισσότερο στις επόμενες δύο δεκαετίες. %. (Lloyd's Register, QinetiQ, University of Strathclyde, 2013).

Συγκεκριμένα με βάση των συγκερασμό των στοιχείων του NIC και του Loyd's Register ο συνολικός στόλος των φορτηγών μεταφοράς ξηρών φορτίων χύδην στην περίπτωση του «καλού» σεναρίου θα αυξηθεί σε 720 εκατ. GT από τους 300 εκατ. που είναι σήμερα (αύξηση 240%), στο δεύτερο σενάριο θα αυξηθεί σε 650 εκατ. GT (αύξηση 215%) και στο τρίτο σε 580 εκατ. GT, (αύξηση 193%). Ο στόλος των εμπορευματοκιβωτίων θα αυξηθεί σε 440 εκατ. GT από τα 150 εκατ. GT που είναι σήμερα (αύξηση 293 %), στο δεύτερο σενάριο σε 400 εκατ. GT (αύξηση 266%) και στο τρίτο σε 340 (αύξηση 226 %). Ο εμπορικός στόλος των δεξαμενόπλοιων θα αυξηθεί στο πρώτο σενάριο σε 460 εκατ. GT από τους 250 εκατ. GT που είναι

σήμερα, (αύξηση 184%), στο δεύτερο σενάριο σε 450 εκατ. GT (αύξηση 180%) και στο τρίτο σενάριο 420 εκατ. GT (αύξηση 168%). Αντίστοιχα ο στόλος των LNG θα αυξηθεί σε 77 εκατ. GT από 37 που είναι τώρα (αύξηση 208%), στο δεύτερο σενάριο 73 εκατ. GT (αύξηση 197%) και στο τρίτο σενάριο 67 εκατ. GT (αύξηση 181%). (Παράρτημα «Δ»).

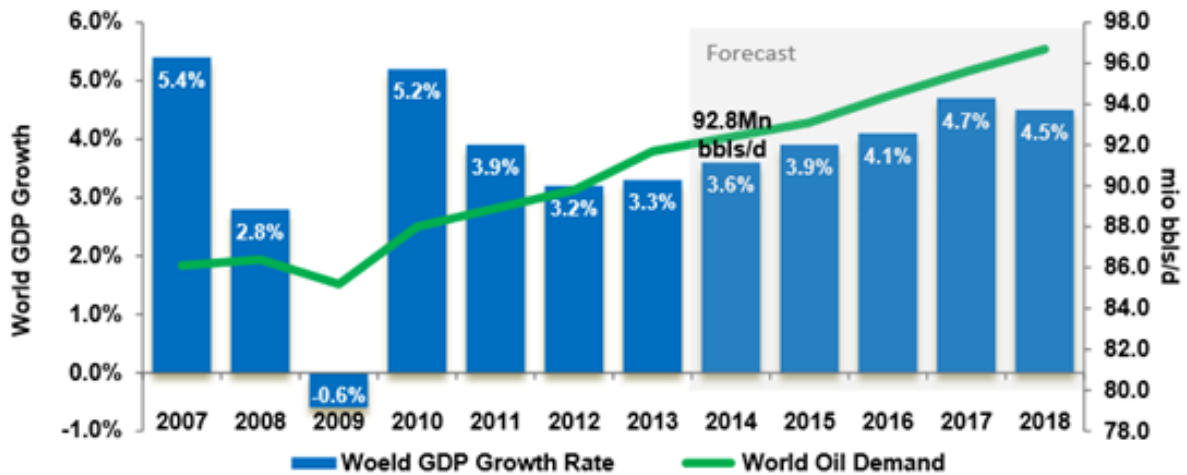
Παρατηρείται ότι ο στόλος των φορτηγών και των εμπορευματοκιβωτίων επηρεάζεται πιο πολύ από την επικράτηση των διαφόρων σεναρίων ενώ επηρεάζεται λιγότερο ο στόλος του αργού πετρελαίου και LNG. Αυτό ίσως είναι αναμενόμενο αφού στο «καλό» σενάριο η ευρεία αύξηση του βιοτικού επιπέδου θα αποφέρει την οικοδόμηση και την κατανάλωση βιομηχανικών προϊόντων τα οποία μεταφέρονται περισσότερο με τις κατηγορίες πλοίων που αναφέραμε. Επίσης στις ίδιες κατηγορίες παρατηρείται και η μεγαλύτερη αναμενόμενη αύξηση σε %.

4.2.5 Αγαθά (commodities) – Τιμές

Όταν αναφερόμαστε στα αγαθά/προϊόντα, σαν βάση της έρευνάς μας θα πάρουμε τα προϊόντα εκείνα που μεταφέρονται με τη θαλάσσια μεταφορά και αποτελούν τα κύρια εμπορικά αγαθά. Τέτοια προϊόντα είναι το αργό πετρέλαιο, τα παράγωγα/προϊόντα αυτού (βενζίνη, κηροζίνη, πετρέλαιο θέρμανσης, πετρέλαιο κίνησης κ.λ.π), το υγροποιημένο αέριο πετρελαίου (LPG), το υγροποιημένο φυσικό αέριο (LNG), τα σιδηρομεταλλεύματα, τα λιπάσματα, ο άνθρακας, τα σιτηρά, τα αλουμίνια, και τα εμπορευματοκιβώτια με καταναλωτικά/βιομηχανικά προϊόντα.

Ας αναφερθούμε πρώτα και διεξοδικά στο πετρέλαιο μια που αποτελεί το σπουδαιότερο διακινούμενο αγαθό καθώς χωρίς αυτό δεν μπορεί να υπάρξει οποιαδήποτε δραστηριότητα στην παγκόσμια οικονομία. Είναι γνωστή και στενή η σχέση της παγκόσμιας οικονομίας που εκφράζεται μετρούμενη σε παγκόσμιο ΑΕΠ με την αύξηση της ζήτησης του πετρελαίου. Η σχέση τους δε είναι ως επί το πλείστον ευθέως ανάλογη (Γράφημα 9).

Γράφημα 9
Αύξηση στη Ζήτηση Πετρελαίου σε Σχέση με το Παγκόσμιο ΑΕΠ



Πηγή: DVB Bank SE . 2014

Βασική προϋπόθεση της ανάλυσης του πετρελαίου σαν διακινούμενου αγαθού αποτελεί η διακύμανση της τιμής του η οποία αποτελεί καθοριστικό παράγοντα της παγκόσμιας οικονομίας. Παρακάτω είναι οι πέντε κύριες μεταβλητές που θα προσδιορίσουν τις τιμές του πετρελαίου στο επόμενο διάστημα χωρίς απαραίτητη ιεράρχηση κατά σπουδαιότητα (Oil Price, 2015).

Η οικονομία της Κίνας. Η Κίνα είναι ο δεύτερος μεγαλύτερος καταναλωτής πετρελαίου στον κόσμο αφού ξεπέρασε τις ΗΠΑ σαν ο μεγαλύτερος εισαγωγέας υγρών καυσίμων στο τέλος του 2013. Το πλέον σπουδαίο για τις τιμές του πετρελαίου είναι κατά πόσο η Κίνα θα αυξήσει την κατανάλωσή της τα επόμενα χρόνια. Σύμφωνα με τον EIA³³, η Κίνα αναμένεται να καταναλώνει 3 εκατομμύρια περισσότερα βαρέλια ημερησίως στο 2020 συγκριτικά με το 2012 πράγμα το οποίο σημαίνει περίπου το ένα τέταρτο της αύξησης της παγκόσμιας ζήτησης σε αυτό το χρονικό πλαίσιο που θεωρείται πολύ υψηλό ποσοστό.

Ο αμερικανικός σχιστόλιθος. Με το τέλος του 2014 οι ΗΠΑ παρήγαγαν περισσότερα από 9 εκατ. βαρέλια την ημέρα, ένα ποσοστό κατά περίπου 80% αυξημένο σε σχέση με το 2007, έτος πριν την κρίση. Η απόδοση αυτή δημιούργησε πλεόνασμα πετρελαίου το οποίο συνέβαλε στην ραγδαία και απότομη πτώση των τιμών του πετρελαίου το 2014. Από εδώ και εμπρός, είτε η βιομηχανία πετρελαίου θα μπορέσει να διατηρήσει την παραγωγή στο επίπεδο που δίνει τις τιμές αυτές, είτε η παραγωγή θα αρχίσει να μειώνεται οπότε και στις δύο περιπτώσεις θα έχουμε μια

³³ IEA. International Energy Agency.

τεράστια επίπτωση στον παγκόσμιο εφοδιασμό πετρελαίου και σαν αποτέλεσμα στις τιμές αυτού.

Ελαστικότητα ζήτησης. Η πώληση σε χαμηλές τιμές μπορεί πράγματι να τονώσει τη ζήτηση. Είναι γνωστό ότι σε μερικές χώρες όπου το πετρέλαιο είναι σε αυστηρό ρυθμιστικό πλαίσιο οι χαμηλές τιμές δεν φτάνουν στο επίπεδο της λιανικής. Στις ΗΠΑ η τιμή της βενζίνης τώρα είναι κάτω από 2,4 \$ το γαλόνι δηλαδή περισσότερο από 35% κάτω από την τιμή στα μέσα του 2014 πράγμα που έχει οδηγήσει σε αύξηση στην κατανάλωση. Στην περίοδο του 2014 που ήταν χαμηλή η τιμή, οι ΗΠΑ καταναλώναν βενζίνη με τον μεγαλύτερο ημερήσιο ρυθμό που παρατηρήθηκε ποτέ από το 2007. Οι χαμηλές τιμές πράγματι μπορούν να έχουν σαν αποτέλεσμα μια αυξημένη κατανάλωση η οποία με τη σειρά της μπορεί να επιφέρει και πάλι αύξηση στην τιμή.

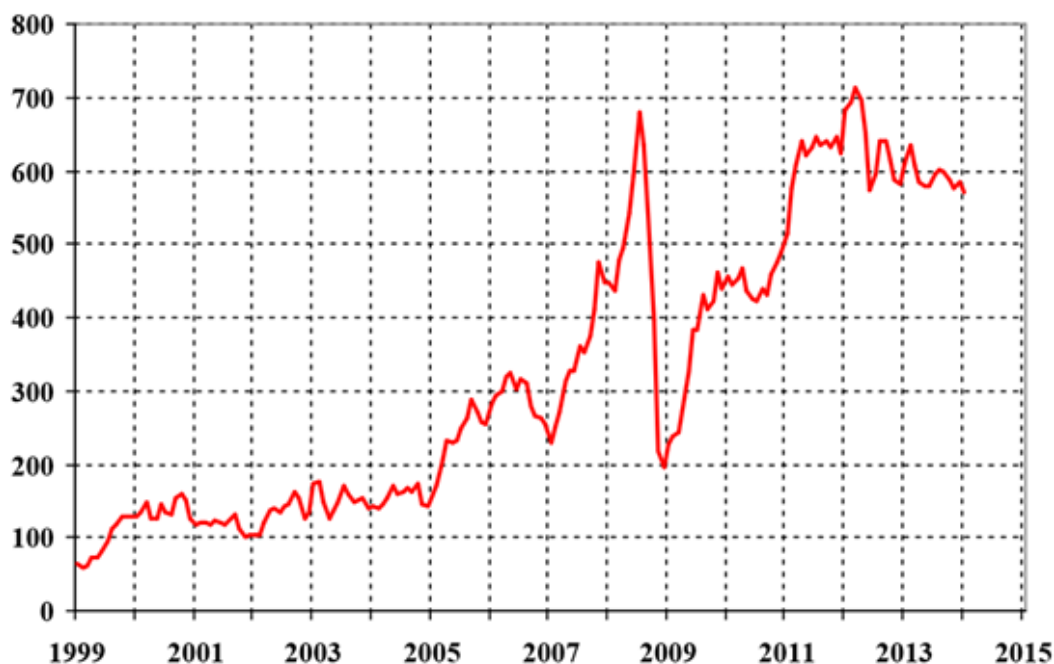
Η επόμενη κίνηση του OPEC. Για την αξιοσημείωτη κάμψη των τιμών το 2014, πολλοί ειδικοί διακήρυξαν ότι ο OPEC είναι άσχετος μετά τη απόφαση των χωρών του να αφήσουν την παραγωγή χωρίς αλλαγή, όμως το απλό γεγονός ότι οι τιμές του πετρελαίου κινήθηκαν πολύ πτωτικά μετά τη σύσκεψη του καρτέλ το Νοέμβριο του ιδίου έτους αποδεικνύει πόσο μεγάλη επιρροή έχει στη διαμόρφωση των τιμών. Για τώρα ο OPEC ή για την ακρίβεια η Σαουδική Αραβία είναι αποφασιστική και σταθερή στην επιμονή της να μην μειώσει την παραγωγή. Αν αυτό θα παραμένει σε ισχύ και μέσα στο 2015 και στο μέλλον αναμένεται να φανεί.

Γεωπολιτικά σημεία ανάφλεξης . Στο όχι και τόσο μακρινό παρελθόν, μια ελαφρά διαταραχή στον εφοδιασμό έστειλε τις τιμές του πετρελαίου στα ύψη. Στις αρχές του 2014 για παράδειγμα η βία στη Λιβύη μπλοκάρισε τις εξαγωγές με αποτέλεσμα την άνοδο των τιμών. Στο Ιράκ το ISIS κυριεύει μέρη της χώρας και οι τιμές ανεβαίνουν από φόβο διακοπών στον εφοδιασμό. Τελευταία τα γεωπολιτικά σημεία ανάφλεξης φαίνεται να έχουν πολύ λιγότερη επίπτωση στην τιμή του αργού πετρελαίου τουλάχιστον βραχυπρόθεσμα. Κατά τη διάρκεια των τελευταίων εβδομάδων του 2014 η βία ξέσπασε και πάλι στη Λιβύη αλλά μετά από μια μικρή αύξηση στις τιμές η αγορά αγνόησε το γεγονός. Παρόλα αυτά η ιστορία έχει αποδείξει ξανά και ξανά ότι οι γεωπολιτικές κρίσεις είναι μερικές από τις πλέον ισχυρές βραχυπρόθεσμες αιτίες διακύμανσης των τιμών του πετρελαίου.

Στο παρακάτω Γράφημα παρακολουθούμε τη διακύμανση των τιμών του πετρελαίου κίνησης πλοίων από το 1999 και μετά, εστιάζοντας στην εκρηκτική άνοδο λίγο πριν την κρίση και στην κατακόρυφη πτώση με την έναρξή της. Το 2012

αφού άγγιξε και ξεπέρασε τις τιμές του 2008 άρχισε η σταδιακή πτώση μέχρι των ημερών μας (Γράφημα 10).

Γράφημα 10
Τιμές Πετρελαίου Κίνησης Πλοίων
(Marine Diesel) (380cst)
(σε δολ./τόνο)



Πηγή: (MSR-Consult ApS. 2014). (βάσει στοιχείων από Clarkson Research Studies)

Αντλώντας στοιχεία από σχετική μελέτη του 2015 της Clarkson's Research θα σταθούμε λίγο στην παραγωγή πετρελαίου από τις ΗΠΑ αφού η διαφαινόμενη αυτάρκεια αλλά και η υπερκάλυψη αναγκών των ΗΠΑ θα διαδραματίσουν όπως είδαμε και στην έκθεση των σεναρίων καθοριστικό ρόλο στην παραγωγή και στη διαμόρφωση της τιμής του πετρελαίου τα επόμενα χρόνια αλλά και στη νέα παγκόσμια σχέση ισχύος που θα διαμορφωθεί μελλοντικά..

Για περισσότερο από τρεις δεκαετίες η παραγωγή πετρελαίου των ΗΠΑ ήταν σε πτώση πέφτοντας κατά 1% κατ' έτος από το 1980 και φτάνοντας στο χαμηλότερο σημείο των 6,8 εκατομμύρια bpd³⁴ στο 2008. Ωστόσο τεχνολογικές εξελίξεις έχουν οδηγήσει από τότε σε τεράστια κέρδη από την εκμετάλλευση των μη συμβατικών κοιτασμάτων πετρελαίου και αερίου από σχιστόλιθο. Στο διάστημα μόλις

³⁴ Bpd. Barrels Per Day

6 ετών οι ΗΠΑ κατόρθωσαν να αυξήσουν την παραγωγή μόνον του πετρελαίου κατά 60% σχεδόν φθάνοντας στα 11 εκατομ. βαρέλια ημερησίως που αποτελεί νέο ρεκόρ.

Αυτό οδήγησε σε μεγάλες αλλαγές στη χρήση της ενέργειας και τις απαιτήσεις εισαγωγών από τις ΗΠΑ. Οι εισαγωγές του αργού πετρελαίου έχουν μειωθεί κατά το ήμισυ από το 2005 και από το 2010 έχουν πέσει κατά μέσο όρο κατά 11% p.a, φθάνοντας στους 260 mt το περασμένο έτος. Επειδή ακόμα και σήμερα οι εξαγωγές αργού πετρελαίου είναι απαγορευμένες στις ΗΠΑ τα αμερικανικά διυλιστήρια εκμεταλλεύτηκαν το πλεονέκτημα της μεγαλύτερης εσωτερικής προσφοράς για να παράγουν υψηλές ποσότητες παραγώγων πετρελαίου, ειδικά για αποστολές στη Λατινική Αμερική και Ευρώπη. Η χαμηλή ζήτηση των ΗΠΑ από τον καιρό της κρίσης επίσης συνεισέφερε στο γεγονός και τα εξαγόμενα παράγωγα πετρελαίου με το θαλάσσιο εμπόριο έφτασαν τους 120 mt στο 2013 από τους 70mt στο 2009.

Οι επιπτώσεις στις τιμές θα μπορούσε να είναι εξίσου βαθιές και στον τομέα του φυσικού αερίου. Οι εισαγωγές των ΗΠΑ σε αέριο κυρίως LNG έχουν μειωθεί (κατά μέσο όρο 34% κατ' έτος από το 2010). Τα σχέδιά τους να προσθέσουν ακόμα επιπλέον παραγωγή στο υπάρχον επίπεδο των σχεδόν 100 mtpa³⁵ ικανότητας υγροποίησης μέχρι το 2020 θα μπορούσε να σημαίνει ότι οι ΗΠΑ τελικά αναδύονται σαν κύριος εξαγωγέας LNG με προοπτική να φθάσουν στο 15% της παγκόσμιας δυνατότητας (από το 0,5% του σήμερα). Εν τω μεταξύ τα φορτία πλοίου LPG συνεχίζουν να αυξάνονται ραγδαία φθάνοντας σε αύξηση περισσότερο από το 60% κατ' έτος και μέχρι το 2014 στους 6 mt.

Η παραπάνω αναφορά στις ΗΠΑ σχετικά με την επάρκειά της σε πετρέλαιο και φυσικό αέριο μελλοντικά είναι συνεπής με την αρχική αναφορά μας σχετικά με τις κύριες αλλαγές του σήμερα με το 2030 όπου μια μεγάλη αλλαγή με επίδραση στην παγκόσμια οικονομία και εμπόριο ήταν η αυτάρκεια των ΗΠΑ σε πετρέλαιο και φυσικό αέριο.

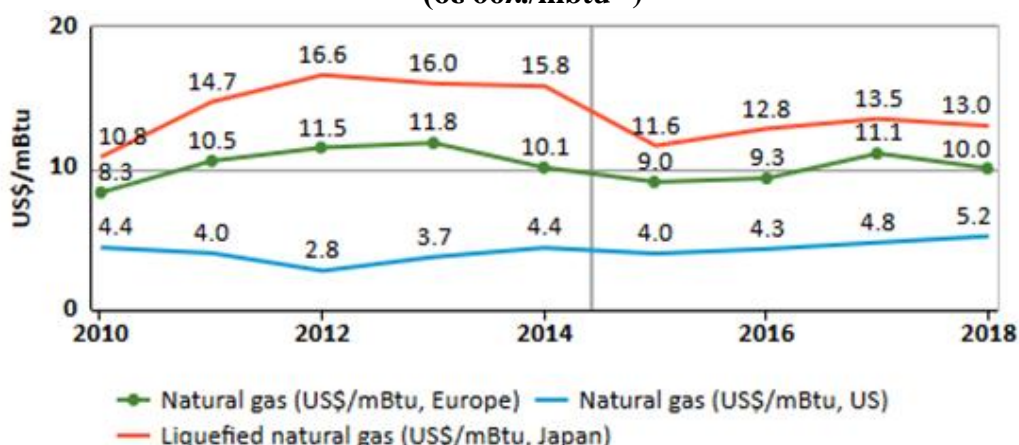
Σε παγκόσμιο επίπεδο τα αποθέματα των κοιτασμάτων πετρελαίου σύμφωνα με τον ρυθμό εξόρυξης φθάνουν για 55 χρόνια. Εκτιμάται ότι θα υπάρχει αρκετό πετρέλαιο για να καλύψει τις παγκόσμιες απαιτήσεις για μετά από 20 χρόνια. Η παραγωγή του αργού πετρελαίου αναμένεται να αυξηθεί για να ικανοποιήσει τις ανάγκες κατανάλωσης που θα προκύψουν ενώ η προσφορά πετρελαίου για το 2030

³⁵ Mtpa. Millions Tons Per Annum.

θα αυξηθεί κατά 38-63% . Εκτιμάται ότι το μεγαλύτερο μέρος παραγωγής θα προέλθει και πάλι από τη Μέση Ανατολή ενώ θα παρατηρηθούν αβεβαιότητες στην παραγωγή πετρελαίου από αφρικανικές χώρες εξαιτίας πολιτικών συγκρούσεων, έλλειψης υποδομής και χαμηλού μορφωτικού επιπέδου. Για την τιμή του πετρελαίου γίνεται ειδική αναφορά σε επόμενο Κεφάλαιο σχετικά με το δείκτη Brent (Lloyd's Register, QinetiQ, University of Strathclyde, 2013).

Το φυσικό αέριο προς παραγωγή είναι επαρκές για περίπου 60 με 65 χρόνια. Με τις νέες όμως τεχνολογίες άντλησης (οριζόντια διάτρηση και υδραυλική ρωγμάτωση) υπάρχουν εκτιμήσεις ότι θα επαρκέσουν για άλλα 230 χρόνια. Η Ρωσία και οι ΗΠΑ θα παραμείνουν οι κύριοι παραγωγοί φυσικού αερίου για το 2030. (Lloyd's Register, QinetiQ, University of Strathclyde, 2013). Όσον αφορά στις τιμές η εκτίμηση είναι ότι θα αναμένονται ελαφρές ανοδικές τιμές με μεγάλα διαστήματα σταθερότητας (Γράφημα 11).

Γράφημα 11
Διακύμανση Τιμών Φυσικού Αερίου
(σε δολ./mbtu³⁶)



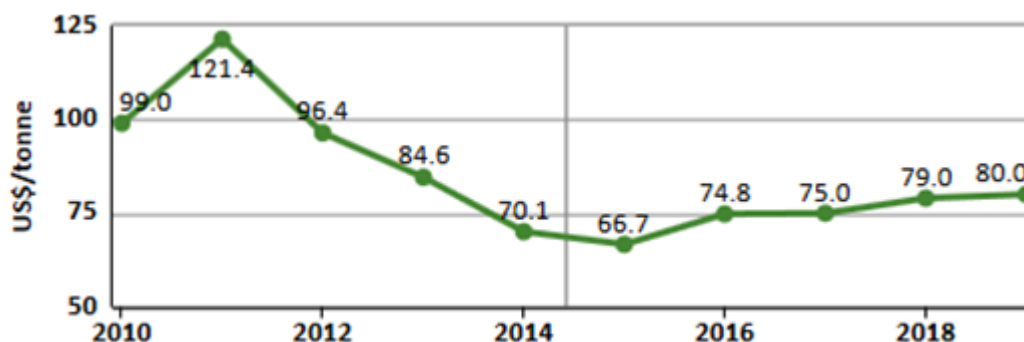
Πηγή: Knoema.2015, (στη βάση στοιχείων του Economist Intelligence Unit 2015).

Υπάρχει ωστόσο επίπτωση και στα ξηρά φορτία. Οι χαμηλές εσωτερικές τιμές στο αέριο έχουν σπρώξει το μερίδιο των ΗΠΑ στην παγκόσμια κατανάλωση άνθρακα κάτω από το 20% δημιουργώντας περίσσεια αποθέματα άνθρακα. Οι εξαγωγές άνθρακα ατμού των ΗΠΑ αυξήθηκαν στους 48mt το 2012 από τους 11mt του 2009 συμβάλλοντας στη μείωση των παγκόσμιων τιμών άνθρακα και σε υψηλότερες απαιτήσεις εισαγωγών από την Ασία. (Clarkson's Research, 2015).

³⁶ Mbtu. One Thousand British Thermal Units

Στο θέμα του άνθρακα τα παρόντα αποθέματα αντιπροσωπεύουν περίπου 140 φορές την παραγωγή σε σχέση με το 2011. Ο λιθάνθρακας αντιπροσωπεύει την πλέον διαδεδομένη σε χρήση μορφή άνθρακα σήμερα με πάνω από 86% της παγκόσμιας ζήτησης σε άνθρακα συνολικά. Το 76% από τα αποθέματα προέρχονται από τις ΗΠΑ, Κίνα, Ινδία και Ρωσία. Το 2030 εκτιμάται ότι η παραγωγή θα αυξηθεί στο διπλάσιο σε σύγκριση με σήμερα. Ανάμεσα σε όλες τις παραγωγές χώρες η Κίνα θα επιτύχει τη μεγαλύτερη παραγωγή αλλά και τη μεγαλύτερη αύξηση παραγωγής. Ο άνθρακας αποτελεί ένα από τα πλέον σπουδαία ξηρά φορτία χύδην για τη διεθνή εμπορική ναυτιλία. Οι εκτιμήσεις για τις τιμές του άνθρακα είναι μια ανοδική πορεία μέχρι το 2016 σε σχέση με το σήμερα και από εκεί μια σχετική σταθερότητα με μικρές ανοδικές διακυμάνσεις με ορίζοντα το 2020. (Lloyd's Register, QinetiQ, University of Strathclyde, 2013). (Γράφημα 12)

Γράφημα 12
Διακύμανση Τιμών Άνθρακα
(σε δολ./τόνο)



Πηγή: (Knoema.2015.) (στη βάση στοιχείων του Economist Intelligence Unit 2015).

Είναι γνωστό ότι τα σιδηρομεταλλεύματα αποτελούν την κύρια πρώτη ύλη για το βιομηχανικό χάλυβα ο οποίος χρησιμοποιείται για την κατασκευή υποδομών στη σύγχρονη κοινωνία. Η Αυστραλία και η Βραζιλία μαζί κατέχουν το 41% των αποθεμάτων παγκόσμια. Η μεγαλύτερη παραγωγή για το 2030 θα έρθει από τη Λατινική Αμερική και την Ωκεανία. Η Ινδία ίσως αποτελέσει τη χώρα με τη μεγαλύτερη αύξηση παραγωγής σιδηρομεταλλεύματος για τα επόμενα 20 χρόνια. (Lloyd's Register, QinetiQ, University of Strathclyde, 2013). Στα σιδηρομεταλλεύματα παρατηρείται με βάση τις εκτιμήσεις μια συνεχής και σταθερά

ανοδική πορεία στις τιμές αγγίζοντας το 45% σε αύξηση μέχρι το 2020 από τις σημερινές τιμές (Γράφημα 13).

Γράφημα 13
Διακύμανση Τιμών Σιδηρομεταλλεύματος
(σε δολ./μονάδα ξηρού μετρικού τόνου)



Πηγή: (Knoema.2015.) (στη βάση στοιχείων του Economist Intelligence Unit 2015).

Σύμφωνα με τη McKinsey and Company στο μέλλον οι αγορές σιτηρών θα διαμορφωθούν από το ύψος ζήτησης από τις αναδυόμενες αγορές όπως η Κίνα, τους κίνδυνους του κλίματος και γενικά του οικοσυστήματος, την εξάπλωση της αστικής ζώνης σε καλλιεργήσιμα εδάφη, τις απαιτήσεις σε βιοκάυσιμα και τη δυνατότητα για περαιτέρω βελτιώσεις στην παραγωγή. Παρακάτω βλέπουμε ένα από τα βασικά σιτηρά (σίτος) και τις διακυμάνσεις και προβλέψει τιμών του σε δολ. ΗΠΑ ανά τόνο. Τα σιτηρά και κυρίως ο σίτος είναι άλλο ένα κύριο διακινούμενο αγαθό το οποίο θα παρουσιάσει ανοδική πορεία της τάξεως του 13% στην αύξηση των τιμών σε σχέση με το σήμερα και ορίζοντα το 2020 (Γράφημα 14).

Γράφημα 14
Διακύμανση Τιμών Σίτου(σε δολ./τόνο)



Πηγή: (Knoema.2015.) (στη βάση στοιχείων του Economist Intelligence Unit 2015).

4.3 Μερικά Συμπεράσματα

Βλέπουμε έναν νέο πολυπολικό κόσμο, και την ανάδυση μια διαμορφούμενης παγκόσμιας οικονομίας με όρους προσφοράς και ζήτησης, κατανομής των πόρων, δρόμους εμπορίου και κατανάλωσης και μια μετατόπιση του κέντρου των οικονομικών δραστηριοτήτων από τη Δύση στην Ανατολή. Αυτό θέτει πολλές προκλήσεις αλλά και πολλές νέες ευκαιρίες στη ναυτιλιακή βιομηχανία η οποία θα πρέπει να το αντιληφτεί έγκαιρα και να το διαχειριστεί κατάλληλα.

Η είσοδος περισσότερων από 2,4 δις ανθρώπων μέχρι το 2030 στην παγκόσμια οικονομία και τα όνειρα τους να επιτύχουν έναν τρόπο ζωής όμοιο με αυτό των ανθρώπων των αναπτυγμένου κόσμου πρόκειται να έχει γιγαντιαία επίδραση στο παγκόσμιο εμπόριο αλλά και στο περιβάλλον. Αυτά με τη σειρά τους αλλάζουν τις κοινωνικές στάσεις, καθοδηγούν την προσφορά και ζήτηση στους φυσικούς πόρους, τις τεχνολογίες, τα αγαθά και τις υπηρεσίες. Τα αποτελέσματα αυτά θα γίνουν ιδιαίτερα αισθητά στο ναυτιλιακό κόσμο καθώς θα απαιτούνται νέες χωρητικότητες για πλοία εμπορευματοκιβωτίων για τη μεταφορά καταναλωτικών προϊόντων και φορτηγά χύδην και δεξαμενόπλοια για το εμπόριο αγαθών και υλών.

Σχετικά με το παγκόσμιο εμπόριο σαν θετικά στοιχεία θα έχουμε την αύξηση του παγκόσμιου πληθυσμού, τις νέες πηγές ενέργειας, και την εμφάνιση νέων αναδυόμενων οικονομιών. Στα αρνητικά προσμετράται η επίδραση της επιβράδυνσης της παγκοσμιοποίησης και η αναμενόμενη επιβράδυνση της οικονομίας της Κίνας και των άλλων ταχέως αναπτυσσομένων αναδυόμενων χωρών.

Διαπιστώθηκε από τα παραπάνω ότι από την κρίση του 2009 η αύξηση του παγκόσμιου θαλάσσιου εμπορίου έχει μείνει σταθερά στο 4%. Αν δεν είχε συμβεί στο διάστημα αυτό η τεράστια αύξηση του εμπορικού στόλου σχεδόν κατά 55% σε dwt την περίοδο 2008-2014 η κάμψη της ναυτιλιακής αγοράς θα ήταν λιγότερο κακή, άρα το πρόβλημα της πλεονάζουσας χωρητικότητας είναι κυρίαρχο.

Η κρίση επέφερε ισχυρό κτύπημα στην παγκόσμια οικονομία και κατ' επέκταση στην ναυτιλία η οποία σε συνδυασμό με την υπερπροσφορά σε χωρητικότητα αδυνατεί να ανακάμψει με ταχείς ρυθμούς. Η μακροπρόθεσμη όμως προοπτική για τη ναυτιλιακή βιομηχανία παραμένει πολύ καλή καθώς ήδη γνωρίσαμε στο κεφάλαιο σχετικά με τις γεωπολιτικές τάσεις ο παγκόσμιος πληθυσμός συνεχίζει να αυξάνει και οι αναδυόμενες οικονομίες συνεχίζουν να αυξάνουν τις απαιτήσεις τους για αγαθά και πρώτες ύλες που μεταφέρει το θαλάσσιο

εμπόριο με ασφάλεια και αποτελεσματικότητα. Τα παραπάνω θα έχουν βαθιές επιπτώσεις στις απαιτήσεις της εμπορικής ναυτιλίας και την εκμετάλλευση των φυσικών πηγών.

Από ότι διαφαίνεται η ναυτιλία το 2030 θα είναι σχεδόν αγνώριστη γεγονός οφειλόμενο στην άνοδο των αναδυομένων χωρών, τις νέες καταναλωτικές τάξεις και τις απαιτήσεις για φυσικούς πόρους και την τάση τους να διεκδικούν ένα αρκετά σημαντικό μερίδιο στην παγκόσμια παραγωγή και στη διακίνηση αγαθών. Αυτό αναμφίβολα θα επηρεάσει τον συνολικό όγκο και τις ροές του παγκόσμιου εμπορίου και κατ' επέκταση του θαλάσσιου εμπορίου και της ναυτιλίας.

Με βάση τις εκτεθείσες μελέτες και αναλύσεις φαίνεται ότι η παγκόσμια μεσαία τάξη στο 2030 είναι πολύ πιθανόν να αυξηθεί κατά 40-50% από το σημερινό της επίπεδο. Με βάση τον πληθυσμό η Κίνα και η Ινδία θα συμβάλουν περίπου στα 2/3 αυτής της αύξησης ενώ η αγοραστική δύναμη στη βάση στοιχείων του UNCTAD στην αναπτυσσόμενη Ασία θα αυξηθεί κατά 8 φορές στο διάστημα 2010 μέχρι το 2030 σε αντίθεση με την αντίστοιχη δύναμη στον ΟΑΣΕ που θα αυξηθεί κατά 3 φορές. Επίσης είναι πλέον δεδομένο ότι σε 15 χρόνια το κενό ανισοτήτων μεταξύ των αναπτυγμένων και αναπτυσσομένων χωρών θα μικρύνει αισθητά.

Η αναμενόμενη απόκλιση στις προοπτικές οικονομικής ανάπτυξης μεταξύ αναδυόμενων και ανεπτυγμένων οικονομιών αναμένεται να απεικονισθούν στις μελλοντικές εμπορικές ροές. Οι εμπορικοί δρόμοι και ειδικότερα οι θαλάσσιοι μεταξύ αναδυόμενων και αναπτυγμένων οικονομιών και μεταξύ των αναδυόμενων και αναπτυσσομένων οικονομιών αναμένεται να γίνουν ακόμα πιο σημαντικοί στα επόμενα 20 χρόνια, πράγμα που πρέπει να ληφθεί σοβαρά υπόψη από τους σχεδιαστές της ναυτιλιακής βιομηχανίας.

Τα αποτελέσματα της μεταβαλλόμενης ισορροπίας στον ενεργειακό τομέα των ΗΠΑ είναι εκτεταμένα ενώ φαίνεται ότι εξακολουθούν να υπάρχουν περιθώρια για περισσότερες ακόμα μεταβολές καθώς οι ροές των εμπορικών συναλλαγών συνεχίζουν να προσαρμόζονται σε αλλαγές στις προσφορές των αγαθών και στις τιμές. Κάθε αλλαγή στην υπάρχουσα πολιτική εξαγωγών ενέργειας (πετρέλαιο, αέριο) των ΗΠΑ θα μπορούσε να έχει περαιτέρω παγκόσμια επίπτωση. Αυτό που είναι ξεκάθαρο ήδη σε όρους ανάπτυξης θαλάσσιου εμπορίου είναι ότι η έμφαση μετατοπίστηκε από τις εισαγωγές των ΗΠΑ που ήταν για δεκαετίες το κλειδί της επέκτασης των συνολικών όγκων προς τον αναπτυσσόμενο ρόλο της χώρας ως εξαγωγέα ενέργειας.

Στην εξέλιξη και τη διακύμανση των τιμών στις πηγές ενέργειας μελλοντικά θα συμβάλουν οι ισχυρές απαιτήσεις από τις αναδυόμενες οικονομίες και ιδιαίτερα της Κίνας στο θέμα των σιδηρομεταλλευμάτων, οι δύσκολοι προς εκμετάλλευση φυσικοί πόροι εφοδιασμού, οι τεχνολογικές εξελίξεις αλλά και η ενσωμάτωση του κόστους για την προστασία του περιβάλλοντος.

Με βάση τις αναλύσεις των διεθνών δεξαμενών σκέψης και της μελέτης της NIC που αναφέραμε αναμένουμε να δούμε αύξηση περίπου 40% στις ενεργειακές απαιτήσεις στο 2030. Η κατανάλωση πετρελαίου της Κίνας μπορεί να τριπλασιαστεί (θα κυμαίνεται από 1.000 έως 1.200 εκατομ. τόνους) ξεπερνώντας τις ΗΠΑ και καταλαμβάνοντας την πρώτη θέση από πλευράς του μεγαλύτερου καταναλωτή πετρελαίου. Οι ΗΠΑ θα παραμείνουν ο μεγαλύτερος καταναλωτής φυσικού αερίου ενώ η Κίνα θα γίνει η χώρα με την μεγαλύτερη αύξηση στην κατανάλωση φυσικού αερίου. Η Κίνα και η Ινδία θα γίνουν οι χώρες με τη μεγαλύτερη κατανάλωση σε κάρβουνο με το 60% περίπου να καταναλώνεται από τη Κίνα. Η Ινδία θα καταστεί η χώρα με τη μεγαλύτερη αύξηση στην κατανάλωση ατσαλιού, ενώ η αντίστοιχη της Κίνας θα σημειώσει επιβράδυνση αλλά θα παραμείνει ο μεγαλύτερος καταναλωτής στο 2030.

Η οικονομική ανάπτυξη κάθε ισχυρής και μεγάλης χώρας δημιουργεί πάντα οικονομικά και εθνικά συμφέροντα στο εξωτερικό, τροφοδοτεί μεγαλειώδεις θα λέγαμε γεωπολιτικές φιλοδοξίες που αναπόφευκτα οδηγούν σε στρατιωτική επέκταση. Μη ξεχνάμε ότι η αναζήτηση φυσικών πόρων για να υποστηριχθεί η ανάπτυξη, αγορές για να απορροφήσουν τα βιομηχανικά προϊόντα και στρατιωτικές βάσεις για την προστασία αυτών οδήγησαν τους προηγούμενους αιώνες στο φαινόμενο του αποικισμού στην Ασία, Αφρική και Λατινική Αμερική. Σήμερα το εμπόριο, οι αγορές, η εξόρυξη πόρων, τα λιμάνια και η ανάπτυξη υποδομών αποτελούν τα κύρια συστατικά της κινεζικής εξωτερικής πολιτικής.

Το παραπάνω υπαγορεύει ισχυρή δραστηριοποίηση του θαλάσσιου εμπορίου και γι' αυτό συγκλίνουν οι απόψεις ότι το μέλλον της παγκόσμιας ναυτιλίας θα εξαρτηθεί κατά μεγάλο μέρος από τις διαθέσεις και τους εθνικούς προσανατολισμούς και προτεραιότητες της Κίνας. Μπορεί η Ινδία να ξεπεράσει σε πληθυσμό την Κίνα αλλά η Κίνα για πολλούς λόγους θα είναι το «driving force» σε ένα σωρό θέματα από γεωπολιτικές εντάσεις μέχρι την ανάπτυξη του παγκόσμιου θαλάσσιου εμπορίου και την δραστηριότητα και πορεία των ναυτιλιακών αγορών.

Εξάλλου έχουμε ήδη δείγματα με την επιβράδυνση της ανάπτυξης που παρατηρείται τελευταία στη μεγάλη αυτή χώρα.

Οι μελέτες που αναφέρθηκαν συγκλίνουν στο γεγονός ότι το τρέχον έτος αναμένεται να παραμείνει σχετικά ισχυρή η συνολική ζήτηση σε αγαθά με μια αύξηση γύρω στο 5%. Η Ασία προβλέπεται να παρουσιάσει τη μεγαλύτερη αύξηση ζήτησης με ένα 6% . Πάνω σε αυτό εκτιμάται ότι για τα επόμενα τέσσερα χρόνια αναμένεται μια αύξηση του παγκόσμιου θαλάσσιου εμπορίου γύρω στο 5.2 %.

Οι όγκοι του αργού πετρελαίου που μεταφέρονται θαλάσσια αναμένεται να αυξηθούν αρκετά τα επόμενα χρόνια. Επίσης αναμένεται οι αποστάσεις των ταξιδιών να μεταβληθούν καθώς η Ασιατική αγορά πλέον καταναλώνει περισσότερο πετρέλαιο από τη Δυτική Αφρική και την Νότιο Αμερική. Η επιφύλαξη πάντα υπάρχει στο θέμα της ζήτησης αφού η αγορά πετρελαίου είναι όχι μόνον ασταθής από τις επικρατούσες οικονομικές συνθήκες αλλά και από την διακύμανση των τιμών του πετρελαίου.

Η Ασία αναμένεται να είναι ο πλέον σημαντικός παράγοντας στη διακίνηση του όγκου αργού πετρελαίου από τη θάλασσα ενώ οι άλλες περιοχές δεν αναμένεται να επιφέρουν μελλοντικά σημαντικές αλλαγές. Συνεπακόλουθα η μελλοντική ανάπτυξη του εμπορίου αργού πετρελαίου θα είναι σε μεγάλο βαθμό εξαρτημένη από την Ασία και την Κίνα ειδικότερα.

Στο εμπόριο προϊόντων πετρελαίου αναμένεται μια αύξηση στη ζήτηση κοντά στο 1,9% τα επόμενα χρόνια. Η Ασία αναμένεται να απορροφήσει ένα αυξανόμενο αριθμό δεξαμενοπλοίων αυτού του τύπου αλλά και άλλες περιοχές θα αυξήσουν τις απαιτήσεις τους στα προϊόντα πετρελαίου, φυσικά σε μικρότερη κλίμακα.

Παρατηρείται ότι ο στόλος των φορτηγών και των εμπορευματοκιβωτίων επηρεάζεται πιο πολύ από την επικράτηση των διαφόρων σεναρίων ενώ επηρεάζεται λιγότερο ο στόλος των πετρελαίου και LNG. Αυτό ίσως είναι αναμενόμενο αφού στο «καλό» σενάριο η ευρεία αύξηση του βιοτικού επιπέδου θα αποφέρει την οικοδόμηση και την κατανάλωση βιομηχανικών προϊόντων τα οποία μεταφέρονται περισσότερο με τις κατηγορίες πλοίων που αναφέραμε.

Τα παραπάνω δείχνουν και το γενικό στίγμα της μελλοντικής πορείας της ναυτιλιακής αγοράς, από πλευράς απαιτήσεων χωρητικότητας, δρόμων εμπορίου, και διαμόρφωσης τιμών.

Οποιοδήποτε μελλοντικό σενάριο και αν επικρατήσει η οικονομία δεν προβλέπεται να καταστραφεί και κατ' επέκταση ούτε το εμπόριο και η ναυτιλία. Θα

επιβραδύνουν στην κακή περίπτωση αλλά δεν θα καταστραφούν. Γι' αυτό το λόγο και σε όλα τα σενάρια προβλέπεται η αύξηση της χωρητικότητας με διακυμάνσεις βέβαια κατά κατηγορία, η ανανέωση του στόλου και η καλή διαχείριση.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5

5.1 Ναυτιλιακή Αγορά – Εξελίξεις

5.1.1 Είδη Ναυτιλιακής Αγοράς

Με τον όρο ναυτιλιακή αγορά στην ουσία εννοούμε τις ναυτιλιακές δραστηριότητες που λαμβάνουν χώρα σε τέσσερις διαφορετικές αγορές. Θα μπορούσε να πει κανείς ότι η ναυτιλιακή αγορά είναι κατακερματισμένη αφού κάθε τμήμα ή ομάδα τμημάτων αυτής ίσως μπορεί να θεωρηθεί σαν (εν μέρει) απομονωμένη αγορά. Αυτό βέβαια όπως θα δούμε επί της ουσίας δεν ισχύει.

Σύμφωνα με τον Ε. Θαλασσινό υπάρχουν τέσσερις εξωγενείς παράγοντες οι οποίοι επηρεάζουν τη ναυτιλιακή αγορά. Ο όγκος του διακινούμενου εμπορίου, οι τιμές των καυσίμων, το κόστος ναυπήγησης και οι εναλλακτικές αποδόσεις κεφαλαίου. Ο όγκος εμπορίου επηρεάζει άμεσα τη ναυλαγορά με την αύξηση της ζήτησης για μεταφορές. Οι τιμές των καυσίμων έχουν και αυτές άμεση επίδραση στη ναυλαγορά με τη δημιουργία πρωτοβουλιών για «slow steaming»³⁷ και εξοικονόμηση κόστους καυσίμων πράγμα που μειώνει την προσφορά. Τα κόστη ναυπήγησης επηρεάζουν άμεσα τη ναυπηγική αγορά και έτσι έμμεσα την προσφορά. Επίσης οι τιμές των μετάλλων που αποτελούν μέρος της ναυπηγικής διαδικασίας και κόστους τους επίσης επηρεάζουν την αγορά αφού επιδρούν στη ζήτηση για την τιμή του scrap (παλιοσίδηρα). Οι επιστροφές κεφαλαίου επηρεάζουν τις τιμές που οι επενδυτές είναι πρόθυμοι να πληρώσουν για τα πλοία με δεδομένα την προσμονή και ελπίδα για μελλοντικό κέρδος.

Οι παραπάνω εξωγενείς παράγοντες έχουν άμεση εξάρτηση από τις γεωπολιτικές εξελίξεις, την οικονομία, την τεχνολογία, αλλά και το περιβάλλον, ενώ οι επενδύσεις στη ναυτιλία γενικά θεωρούνται ως άκρως κερδοσκοπικές.

Ας εξετάσουμε τι εννοούμε όταν λέμε ναυτιλιακή αγορά. Η ναυτιλιακή αγορά σύμφωνα με τον Δ. Πολέμη αποτελείται όπως προαναφέρθηκε από τέσσερις κατηγορίες αγορών³⁸:

τη ναυλαγορά (Freight Market) που εμπορεύεται τη θαλάσσια μεταφορά των φορτίων. Στην αγορά αυτή έχουμε τις κύριες υποκατηγορίες:

- της αγοράς των πλοίων ξηρού φορτίου χύδην (bulkers)

³⁷ Slow steaming refers to the practice of operating transoceanic cargo ships, especially container ships, at significantly less than their maximum speed.

³⁸ Παρά την επικράτηση των διεθνών αγγλικών όρων θα τολμήσουμε να αναφέρουμε τις αγορές με την ελληνική τους ονομασία-ορολογία

- της αγοράς των δεξαμενοπλοίων (tankers)
- και της αγοράς των πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων (Containers ships),

οι οποίες κατά κύριο λόγο επηρεάζονται από τις εκάστοτε διαφοροποιήσεις στην προσφορά και ζήτηση.

Στην αγορά αυτή και σε γενικές γραμμές οι κατηγορίες συναλλαγών είναι δύο ειδών:

- Η Freight Contract όπου ο ναυλωτής αγοράζει τη μεταφορά από τον πλοιοκτήτη σε μια τιμή σταθερή (ανά τόνο φορτίου) και αφήνει τη διαχείριση της μεταφοράς στον πλοιοκτήτη.

- και η Time Charter όπου το πλοίο ναυλώνεται με την ημέρα από τον διαχειριστή του πλοίου και ο ναυλωτής διαχειρίζεται τη μεταφορά από μόνος του.

Όσον αφορά τα είδη της ναυλαγοράς είναι

- η Voyage market όπου τα πλοία ναυλώνονται με συγκεκριμένη τιμή ανά τόνο για συγκεκριμένο ταξίδι και φορτίο

- η Time charter market όπου το πλοίο ναυλώνεται για συγκεκριμένο χρόνο (χρόνο ενός ταξιδιού ή για πολλούς μήνες ή χρόνο)

- και η αγορά Derivative Market όπου έχουμε την συμφωνία τύπου FFA³⁹ έναντι του δείκτη ναύλων (freight Index) δηλαδή ο πλοιοκτήτης συμφωνεί να μεταφέρει σε τιμή προσυμφωνημένη συγκεκριμένο φορτίο σε συγκεκριμένο μέρος σε συγκεκριμένο διάστημα.

Την αγορά των πωλήσεων ή μεταχειρισμένων (Sales and Purchases Market) που εμπορεύεται μεταχειρισμένα πλοία. Στην αγορά αυτή οι πλοιοκτήτες εμπορεύονται πωλήσεις και αγορές μεταχειρισμένων πλοίων σε αμοιβαία συμφωνημένες τιμές. Από την πλευρά του πωλητή οι αιτίες βρίσκονται στο ότι είτε το συγκεκριμένο πλοίο δεν ταιριάζει πλέον με τους εμπορικούς του προσανατολισμούς, ή ότι έχει συγκεκριμένη πολιτική όσον αφορά τις ηλικίες των πλοίων του στόλου του για αντικατάσταση, είτε έχει προσδοκίες για διακυμάνσεις της αγοράς (πτώση) και τέλος ίσως έχει ανάγκη για ρευστότητα. Από την πλευρά του αγοραστή οι αιτίες βρίσκονται στο ότι είτε αυτός ενδιαφέρεται για συγκεκριμένο πλοίο με ειδικά χαρακτηριστικά τύπου και χωρητικότητας ή διότι απλά διαισθάνεται με το ένστικτο της αγοράς ότι είναι η στιγμή να προβεί στην κίνηση αυτή. Οι

³⁹ FFA. Freight Forward Agreement.

παράγοντες που επηρεάζουν τη συγκεκριμένη αγορά είναι το ύψος των ναύλων, η ηλικία των πλοίων, ο πληθωρισμός και οι προσδοκίες της αγοράς.

Την αγορά των ναυπήγησης (Shipbuilding Market) που εμπορεύεται νέα πλοία. Η αγορά αυτή εμπορεύεται πλοία τα οποία στην ουσία δεν υφίστανται αλλά θα εισέλθουν στην αγορά σε ένα έως και τρία έτη ανάλογα με τον όγκο παραγγελιών. Το αποτέλεσμα της κίνησης αυτής είναι μια εκροή ρευστότητας προς τα ναυπηγεία και μια εισροή πλοίων στην προσφορά. Στην αγορά αυτή έχουμε ορισμένες παραδοχές και κινδύνους καθώς αφενός μεν τα χαρακτηριστικά της αγοράς μπορεί μέχρι τη στιγμή εισόδου του πλοίου στην αγορά να έχουν αλλάξει, αφετέρου δε τα χαρακτηριστικά του πλοίου που οριστικοποιούνται πολύ πριν από την έναρξη της κατασκευής και την παράδοση να μην είναι απολύτως σύμφωνα με τις ήδη μεταβληθείσες απαιτήσεις της αγοράς. Τα χαρακτηριστικά της διαδικασίας είναι από μεν την πλευρά του πλοιοκτήτη ότι αυτός προβαίνει σε μια τέτοια αγορά διότι είτε τα μεταχειρισμένα πλοία κατά παράδοξο τρόπο είναι πιο ακριβά τη συγκεκριμένη περίοδο, είτε απαιτεί πλοίο ειδικών προδιαγραφών και χαρακτηριστικών, είτε ο απαιτούμενος τύπος πλοίου δεν υφίσταται στην αγορά των μεταχειρισμένων, είτε διότι υπάρχει συγκεκριμένη πολιτική αντικατάστασης του στόλου του. Από πλευράς των ναυπηγείων αν και υπάρχει συγκεκριμένος τύπος πλοίων που κάθε ναυπηγείο ασχολείται υπάρχει μεγάλη ευελιξία στην επιλογή αφού υπάρχει πληθώρα από αυτά.

Την αγορά διάλυσης (Demolition Market) που εμπορεύεται με την διάλυση των πλοίων. Τα πλοία τα οποία οδηγούνται στα διαλυτήρια για καταστροφή αποτελούν το καθένα μέρος ξεχωριστής συμφωνίας σε τιμές ανά lwt⁴⁰. Στην περίπτωση αυτή έχουμε εισροή ρευστότητας και εκροή χωρητικότητας πλοίων ανάλογα με τις τιμές του scrap.

Παρά το γεγονός ότι εκ πρώτης όψεως οι τέσσερις αγορές πράγματι είναι διακριτές, στην ουσία αλληλοσυνδέονται και αλληλοεπηρεάζονται καθώς η ναυλαγορά επηρεάζει τις αγορές των μεταχειρισμένων και της ναυπήγησης καινούργιων όπου σε τελικό στάδιο εμπλέκεται και η αγορά διάλυσης.

Θα ήταν ελλιπής ο πρόλογος για την ναυτιλιακή αγορά αν δεν κάναμε αναφορά στους ναυτιλιακούς κύκλους μια που ναυτιλιακή αγορά και ναυτιλιακοί κύκλοι είναι αλληλοεπηρεαζόμενοι και αλληλοκαθοριζόμενοι. Οι ναυτιλιακοί κύκλοι επηρεάζουν την ναυτιλιακή αγορά αλλά και με τη σειρά της η

⁴⁰ Lwt. lightweight measures the actual weight of the ship with no fuel, passengers, cargo, water, and the like on board.

διαμορφούμενη ναυτιλιακή αγορά σηματοδοτεί με τον τρόπο της την έναρξη του κάθε σταδίου του ναυτιλιακού κύκλου.

5.1.2 Ναυτιλιακοί Κύκλοι

Οι ναυτιλιακοί κύκλοι είναι γνωστό ότι αποτελούν ένα από τα κύρια χαρακτηριστικά της ναυτιλιακής αγοράς. Τούτο διότι ανάλογα με την εξέλιξη των ναυτιλιακών κύκλων λαμβάνεται ένας σημαντικός αριθμός αποφάσεων σε όλες τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις. Παρά το ευρύ φάσμα ποσοτικά μετρήσιμων μεγεθών όπως η παγκόσμια οικονομία, η ανάπτυξη ΑΕΠ, το θαλάσσιο εμπόριο, η ανάπτυξη στόλου, τα επίπεδα ναύλων κ.λ.π. ο ναυτιλιακός κύκλος υπόκειται σε ευρείες διακυμάνσεις και μεταβολές απρόβλεπτες και μη κανονικές αφού υπεισέρχονται και παράγοντες όπως ο μηχανισμός αυτοδιόρθωσης της αγοράς, η ψυχολογία της αγοράς και οι γεωπολιτικές εξελίξεις.

Συνοπτικά οι ναυτιλιακοί κύκλοι χωρίζονται σε:

- κύκλο του Kitchin, διάρκειας τριών έως τεσσάρων χρόνων
- κύκλο του Juglar, διάρκειας έξι έως οκτώ χρόνων
- κύκλο του Labrousse, διάρκειας δέκα έως δώδεκα χρόνων
- κύκλο του Kuznets, ο οποίος μπορεί να διαρκέσει έως είκοσι χρόνια
- κύκλο του Kondratieff, ο οποίος μπορεί να έχει διάρκεια μεγαλύτερη

των πενήντα χρόνων (Βλάχος Γ. 2014).

Η δημιουργία του ναυτιλιακού κύκλου βασίζεται κυρίως στην ανισοροπία μεταξύ των βασικών παραμέτρων της αγοράς όπως η προσφορά και η ζήτηση και συγκεκριμένα η προσαρμογή της χωρητικότητας στη ζήτηση για τις θαλάσσιες μεταφορές. Τούτο δημιουργεί συνεχώς έναν κύκλο όπως για παράδειγμα η αύξηση στις τιμές των ναύλων και τις αξίες των πλοίων δίνει το έναυσμα για νέες παραγγελίες πλοίων. Συνέπεια των νέων παραγγελιών είναι η υπερπροσφορά χωρητικότητας στην αγορά και ακολούθως η πτώση των τιμών των ναύλων. Με τη σειρά τους οι χαμηλοί ναύλοι παγώνουν τις παραγγελίες και αυξάνουν τον αριθμό των πλοίων που οδηγούνται για διάλυση. Σταδιακά λοιπόν παρατηρείται μια έλλειψη χωρητικότητας, γεγονός που σηματοδοτεί την απαρχή του επόμενου ναυτιλιακού κύκλου και συνεπώς τη συνεχή διαδικασία και εναλλαγή. Τούτο συμβαίνει κυρίως στους ναυτιλιακούς κύκλους μικρής διάρκειας ενώ για το κύκλο του Kondratieff με διάρκεια μέχρι και πενήντα ετών οι διακυμάνσεις δεν είναι ορατές στην καθημερινή επιχειρηματική δραστηριότητα.

Τα στάδια του ναυτιλιακού κύκλου είναι τέσσερα (Θαλασσινός, 2014):

Το στάδιο της Ύφεσης ή Χαμηλό (Trough). Χαρακτηρίζεται από την πλεονάζουσα χωρητικότητα, την πτώση των ναύλων σε πολύ χαμηλά επίπεδα ώστε πολλά πλοία να οδεύουν στον παροπλισμό αφού οι τιμές των παλιών πλοίων πέφτουν στα επίπεδα του scrap, οι πλοιοκτήτες αντιμετωπίζουν έντονα προβλήματα ρευστότητας, οι τράπεζες δεν χορηγούν εύκολα ναυτιλιακά δάνεια και ανθεί η αγορά της διάλυσης. Τότε μπορούμε να πούμε αλληγορικά ότι «σπέρνονται οι σπόροι της ανάκαμψης».

Το στάδιο της Ανάκαμψης (Recovery) το οποίο χαρακτηρίζεται από ένα είδος ισορροπίας μεταξύ προσφοράς και ζήτησης, όπου έχουμε αύξηση των ναύλων, ώστε να καλύπτονται τα λειτουργικά έξοδα των πλοίων, μειώνεται ο αριθμός των πλοίων που οδηγούνται σε παροπλισμό ή διάλυση, η ρευστότητα βελτιώνεται, οι τιμές των μεταχειρισμένων πλοίων αυξάνονται και γενικά ανεβαίνει η ψυχολογία και η αγορά κινείται σε σταθεροποίηση.

Το στάδιο της Κορύφωσης ή Υψηλό (Peak/Plateau), το στάδιο αυτό χαρακτηρίζεται από το υψηλό επίπεδο ναύλων όπου υπερκαλύπτονται τα λειτουργικά έξοδα των πλοίων κατά δύο και τρεις φορές, ο αριθμός των πλοίων για παροπλισμό και καταστροφή είναι ελάχιστος, η ρευστότητα των πλοιοκτητών είναι σε υψηλά επίπεδα και οι τράπεζες δίνουν με μεγάλη ευκολία ναυτιλιακά δάνεια. Οι τιμές των μεταχειρισμένων είναι στο ζενίθ και πολλές φορές υπερβαίνουν κατά πολύ τη ναυπήγηση ενός νέου πλοίου. Τέλος οι παραγγελίες για νέες ναυπηγήσεις αυξάνονται με μεγάλο ρυθμό.

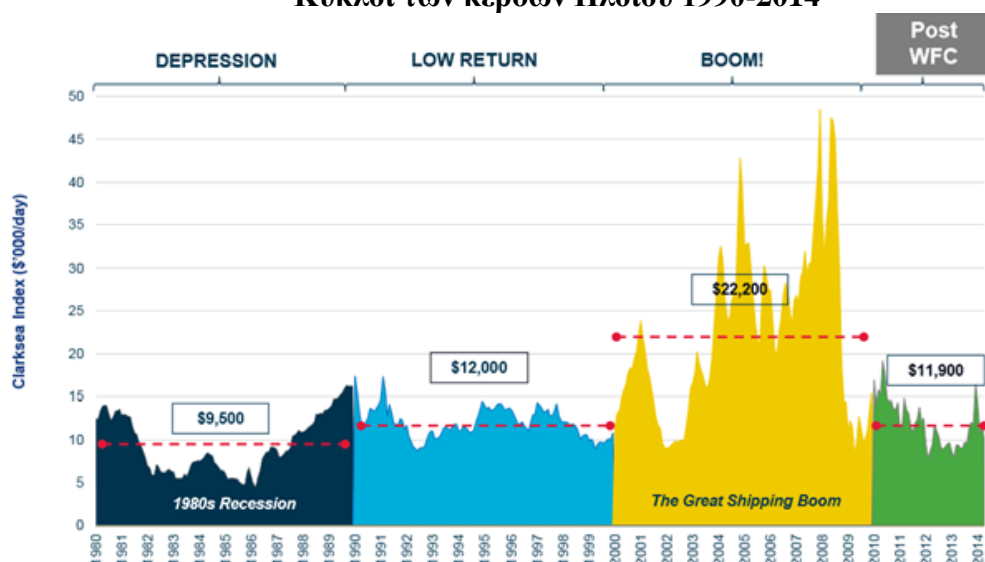
Το στάδιο της Κατάρρευσης (Collapse), χαρακτηρίζεται από την βαθμιαία αύξηση της χωρητικότητας πολύ πάνω από τη ζήτηση όπου τα πλοία δυσκολεύονται να βρουν απασχόληση και οι ναύλοι αρχίζουν να παρουσιάζουν πτώση. Η ρευστότητα αρχίζει και παρουσιάζει πτωτικές τάσεις η δανειοδότηση γίνεται σταδιακά ολοένα και πιο διστακτική και η ψυχολογία της αγοράς είναι γεμάτη από αβεβαιότητα, σύγχυση, και απαισιοδοξία.

Σε γενικές γραμμές οι ναυτιλιακοί κύκλοι είναι οι αποδέκτες της συνεχούς επίδρασης της σχέσεως προσφοράς και ζήτησης, αποτελούνται από τα παραπάνω τέσσερα στάδια όπου πάντα μετά από το στάδιο της ύφεσης έρχεται η ανάπτυξη μετά η άνθιση και στο τέλος η κατάρρευση. Οι κύκλοι δεν διέπονται από σταθερούς κανόνες όσον αφορά το χρόνο έναρξης αλλά και διάρκειας καθώς δεν υπάρχει κάποιος μαθηματικός τύπος ή οικονομοτεχνική φόρμουλα για να προβλέψει το σχήμα του επόμενου σταδίου και πόσο μάλλον τον επόμενο κύκλο. Για

παράδειγμα η ανάκαμψη μπορεί να σταματήσει στα μισά της διαδρομής και το χαμηλό σημείο να επανέλθει σε λίγους μήνες ή να διαρκέσει και πέντε χρόνια ή η αγορά να καταρρεύσει πριν φθάσει το στάδιο της κορύφωσης. Το χαμηλό σημείο μπορεί να διαρκέσει έξι μήνες αλλά μπορεί και έξι χρόνια. Η κορύφωση μπορεί να διαρκέσει ένα μήνα μπορεί και ένα χρόνο και μερικές φορές η αγορά σταματάει (κολλάει) στη μέση μεταξύ χαμηλότερου σημείου και ύφεσης (Θαλασσινός, 2014).

Η ναυτιλιακή αγορά όπως προαναφέρθηκε είχε τη δική της πτωτική πορεία με την έναρξη της κρίσης και μέχρι σήμερα. Ενδεικτικά βλέπουμε μια συνοπτική εικόνα στο παρακάτω γράφημα με τα κέρδη των πλοίων από το 1990 για να συνειδητοποιήσουμε την πορεία της ναυτιλιακής αγοράς στα τελευταία 25 χρόνια μέχρι σήμερα που θα μπορούσε να εκληφθεί και σαν ένας ναυτιλιακός κύκλος (Γράφημα 15).

Γράφημα 15
Κύκλοι των κερδών Πλοίου 1990-2014



Πηγή: Clarkson's, 2014.

Σήμερα μπορούμε να πούμε ότι η ναυτιλιακή βιομηχανία υποφέρει ακόμα από ένα είδος αναδρομής στο παρελθόν στο τι είχε συμβεί στην εποχή της παγκόσμιας οικονομικής κρίσης. Παρακάτω πολύ συνοπτικά στη βάση στοιχείων από τον Economist δίνεται η εικόνα της ναυτιλιακής αγοράς το διάστημα πριν την κρίση μέχρι τις ημέρες μας.

Στην πορεία προς την κρίση η Κίνα φαινόταν να έχει μια τρομερή και «ακόρεστη» ζήτηση για πρώτες ύλες και τα ναύλα μεταφοράς γνώρισαν πρωτοφανή

υψηλά επίπεδα. Για παράδειγμα ο BDI⁴¹ τον Μάιο του 2008 έφθασε στο επίπεδο των 11.793 μονάδων, πάνω από 20 φορές περισσότερο από ότι είναι τώρα. Το φαινόμενο αυτό οδήγησε τους πλοιοκτήτες σε μια φρενίτιδα παραγγελιών νέων πλοίων. Αλλά κατά τη στιγμή που τα πλοία έμπαιναν στην αγορά, η αγορά ήδη υπέφερε από την παγκόσμια ύφεση κι έτσι τα ναύλα μειώθηκαν ραγδαία.

Το 2013 μόλις η διάλυση των παλιών πλοίων και ο περιορισμός παραγγελιών άρχισε να επιφέρει μια ισορροπία, οι απαιτήσεις της Κίνας σε άνθρακα αυξήθηκαν και ο BDI άρχισε να ανακάμπτει πάλι. Οι πλοιοκτήτες το εξέλαβαν αυτό σαν σήμα για να αρχίσουν και πάλι να παραγγέλλουν πλοία. Αλλά μόλις άρχισαν να το κάνουν, το 2014 οι εισαγωγές άνθρακα της Κίνας μειώθηκαν πάλι απότομα όχι τόσο από την επιβράδυνση της οικονομίας της που ήδη έχει εμφανιστεί αλλά από τη στροφή της Κίνας προς πηγές ενέργειας με βάση τα υδροηλεκτρικά προγράμματα. Τα πλοία που παραγγέλθηκαν το 2013 άρχισαν να εισέρχονται στη αγορά δημιουργώντας πρόβλημα υπερχωρητικότητας αφού ούτε το επίπεδο ρεκόρ εισαγωγών χάλυβα που παρατηρήθηκε την περίοδο αυτή δεν στάθηκε ικανό να απορροφήσει το πλεόνασμα χωρητικότητας.

Σύμφωνα με την IHS⁴² υπάρχει παράδοξο με όλο αυτό το χάλυβα που παρασκευάζει η Κίνα και τα σιδηρομεταλλεύματα καθώς τα χαμηλά ναύλα ωθούν τους πλοιοκτήτες να οδηγούν τα παλιά πλοία τους στα διαλυτήρια αλλά η ροή φθηνού χάλυβα από τα χαλυβουργία της Κίνας ρίχνει ακόμα περισσότερο την τιμή του χάλυβα από τη διάλυση των παλιών πλοίων καθιστώντας έτσι τη διάλυση λιγότερο ελκυστική για τους πλοιοκτήτες.

Οι ειδικοί είναι της άποψης ότι θα πάρει ακόμα 2 χρόνια για να αρχίσει η ανάκαμψη του BDI. Για τις άλλες κατηγορίες των πλοίων τα πράγματα είναι ελαφρώς καλύτερα καθώς τα δεξαμενόπλοια αργού αλλά και προϊόντων όπως βενζίνη είχαν και αυτά την περίοδο της υπερπροσφοράς και της κατάρρευσης των ναύλων μετά από μια φρενίτιδα παραγγελιών όπως παραπάνω πριν από την έναρξη της κρίσης και τώρα δείχνουν μια προσωρινή προς το παρόν τάση για ανάκαμψη των ναύλων (Economist, 2015).

⁴¹ BDI. Baltic Dry Index.

⁴² IHSInc.. Information Handling Services Incorporation.

5.1.3 Αγορά Ναύλων ή Ναυλαγορά (Freight Market)

Η αγορά των ναύλων επηρεάζεται από: την απαίτηση για χωρητικότητα η οποία εξαρτάται από τις τάσεις της αγοράς, τον κύκλο της ναυτιλιακής αγοράς και την εποχή, την προσφορά χωρητικότητας η οποία εξαρτάται από το μέγεθος του στόλου, την παραγωγικότητα των πλοίων όπως ταχύτητα και τιμές καυσίμων, τις τρέχουσες παραγγελίες ναυπήγησης, τα μελλοντικά συμβόλαια ναυπήγησης, την καταστροφή των ξεπερασμένων πλοίων.

Είναι πολύ δύσκολο έως απίθανο να μπορεί κανείς να προβλέψει τη ναυλαγορά με συγκεκριμένους αριθμούς ή χρονικές περιόδους και όρια. Το παραπάνω δυσχεραίνει σε μεγάλο βαθμό και την οποιαδήποτε απόπειρα σύνδεσης της μελλοντικής ναυλαγοράς με τα σενάρια που έχουν εκτεθεί. Αυτό όμως που μπορεί να γίνει και το επιχειρούμε είναι να εκτιμηθούν οι μελλοντικοί παράγοντες που συνθέτουν το περιβάλλον της ναυλαγοράς όπως χωρητικότητα, προσφορά και ζήτηση, διαθεσιμότητα πρώτων υλών, κατανομή αυτών και πρόσβαση, διάδρομοι εμπορίου και ασφάλεια αυτών, παραγωγικότητα στόλου κ.λ.π.

Σε γενικές γραμμές όμως με μια λέξη τα ναύλα πάντα θα εξαρτώνται από την υφιστάμενη διαφορά (κενό) μεταξύ προσφοράς και ζήτησης. Η ναυλαγορά χωρίζεται στις εξής επί μέρους αγορές:

5.1.3.1 Αγορά Πλοίων μεταφοράς Ξηρών Φορτίων Χύδην (Dry Market)

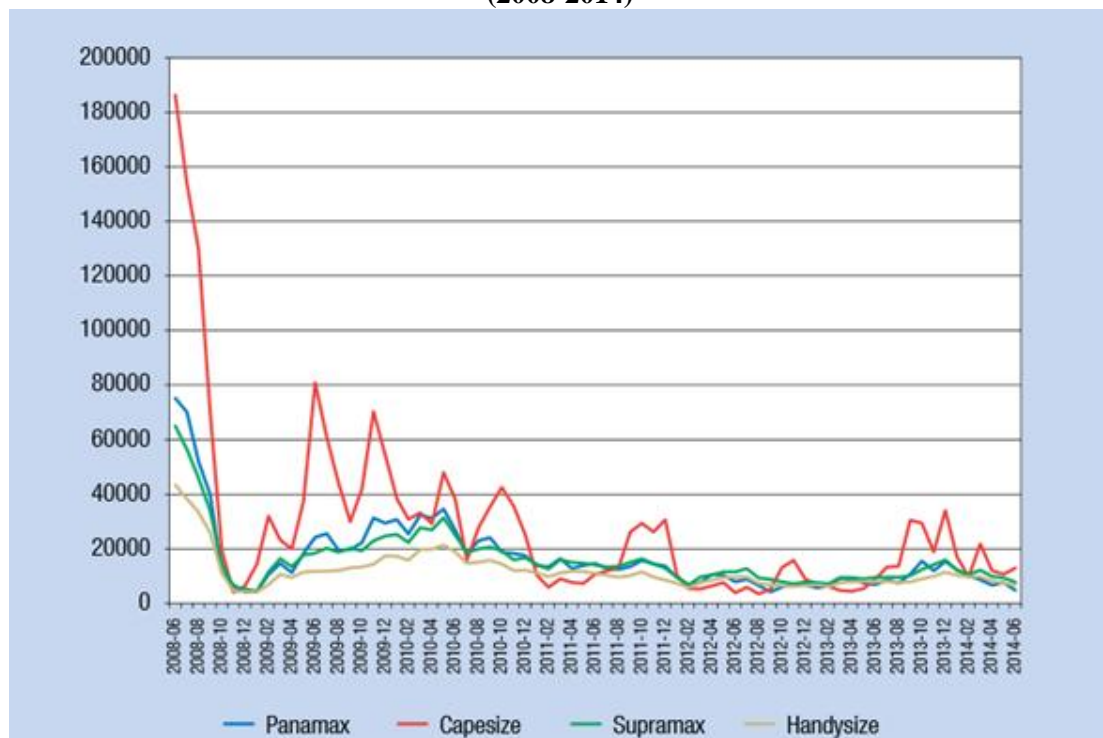
Όμοια με τους άλλους τομείς της ναυτιλίας από το 2008 και μετά η ασθενής ζήτηση, η υφεσιακή κατάσταση της παγκόσμιας οικονομίας και η υπερπροσφορά σε χωρητικότητα συνέχισε να επιδρά αρνητικά στην αγορά των ξηρών φορτίων χύδην. Πιο συγκεκριμένα η αγορά των ξηρών φορτίων χύδην δέχτηκε ισχυρό πλήγμα κατά τη διάρκεια της κρίσης όπου η χρονοναύλωση για τα μεγαλύτερα από τα φορτηγά με εκτόπισμα πάνω από 160.000 dwt έπεσε από περίπου 200.000\$ την ημέρα τον Αύγουστο του 2008 σε λιγότερο από 10.000\$ την ημέρα τον Νοέμβριο του 2008, μια μείωση της τάξεως του 95% (Blank Rome, LLP. 2009).

Χαρακτηριστικό είναι το παρακάτω Γράφημα όπου βλέπουμε τα ημερήσια κέρδη των πλοίων ξηρού φορτίου χύδην την περίοδο από το 2008-2014 (δολάρια/ημέρα) κατά κατηγορίες των πλοίων. Η κατακόρυφη πτώση και η δυσκολία ανάκαμψης από τότε είναι εμφανής σε όλες τις κατηγορίες πλοίων μεταφοράς ξηρού φορτίου χύδην. Αυτό το οποίο είναι άξιο παρατήρησης είναι ότι τα πλοία κατηγορίας

Capesize είναι τα μόνα πλοία τα οποία σε σχέση με άλλα είχαν περισσότερες έστω και μικρές ανοδικές περιόδους καθ' όλη την περίοδο της μετά κρίσης εποχής, αγγίζοντας και τα 80.000\$ την ημέρα το 2009 (Γράφημα 16).

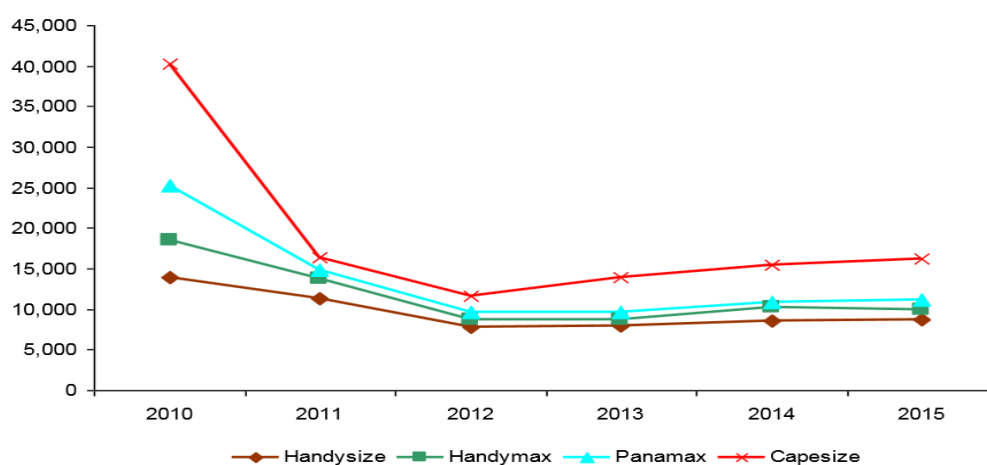
Η κατάσταση αυτή απεικονίζεται και μάλλον πιο ξεκάθαρα όπου φαίνονται τα ετήσια κέρδη των κατηγοριών των πλοίων και στο Γράφημα 17.

Γράφημα 16
Ημερήσια Κέρδη Πλοίων Μεταφοράς Ξηρών Φορτίων
(2008-2014)



Πηγή: UNCTAD based on Clarkson Shipping Intelligence Network

Γράφημα 17
Τιμές Ετήσιων Ναύλων (δολ) στην Αγορά Ξηρών Φορτίων Χύδην



Πηγή: (Drewry , 2014).

Εξετάζοντας τα πρόσφατα έτη, η BIMCO αναφέρει ότι το έτος 2013 με κέρδη κατά μέσο όρο στα 7.731 \$ την ημέρα τα πλοία μόλις και μετά βίας αγωνίζονταν να καλύψουν τα λειτουργικά τους κόστη. Στο δε τέλος του 2014 η αγορά ήταν πολύ απογοητευτική με τα ναύλα για το Capesize να κατέρχονται κάτω από 5.000 \$ την ημέρα με τον BDI την ίδια περίοδο να δείχνει χαμηλή τιμή 509. Τα πλοία Supramax ήταν τα μόνα με πάνω από 5.000 \$ την ημέρα. Είναι φανερό δυστυχώς ή ευτυχώς ότι η πορεία της αγοράς των ξηρών φορτίων χύδην είναι στενά συνδεδεμένη με τη διάθεση της Κίνας για αγαθά/προϊόντα αφού την περίοδο εκείνη και παρά το γεγονός ότι είχαμε ακόμα αύξηση στο ΑΕΠ της οι ανάγκες για εισαγωγές αγαθών και προϊόντων είχαν μειωθεί.

Για έτος 2014 η Danish Ship Finance αναφέρει ότι στο τέλος του έτους τα ναύλα έπιασαν το χαμηλότερο σημείο της ιστορίας. Η μεγαλύτερη δε πτώση παρατηρήθηκε στην αγορά πλοίων μεγέθους Cape καθώς η εισροή πλοίων στην αγορά συνεχίστηκε ενώ οι βραζιλιάνικες εξαγωγές σιδηρομεταλλευμάτων απέτυχαν να συμβάλουν σημαντικά στη ζήτηση και η Κίνα επέδειξε αρνητική ζήτηση σε άνθρακα. Ο BDI έπεσε κατά 9% κατά μέσο όρο μέσα στο 2014 συγκριτικά με το 2013. Κοιτώντας συνολικά το έτος ο τομέας των Panamax επέδειξε τη χειρότερη ανάπτυξη, ενώ τα ναύλα του Capesize είχαν δραματική βουτιά στο τέλος του 2014 αλλά και αρκετά μέσα στο 2015. Ο μέσος όρος κερδών των Capesize έπεσε κατά 14% στο 2014 με περίπου 14.000\$ την ημέρα ενώ του Panamax τα κέρδη έπεσαν 7% με 7.000\$ περίπου την ημέρα. Τα μέσα κέρδη του Supramax έπεσαν κατά 12% γύρω με 10.500\$ την ημέρα. Τέλος το πρώτο τρίμηνο του 2015 τα κέρδη του Capesize αναφέρθηκαν να είναι περίπου κάτω από τα 5000 \$ την ημέρα (Γράφημα 18).

Γράφημα 18
Κέρδη Πλοίων Ξηρών Φορτίων Χύδη
Μηνιαίος Μέσος Όρος (\$/Ημέρα)

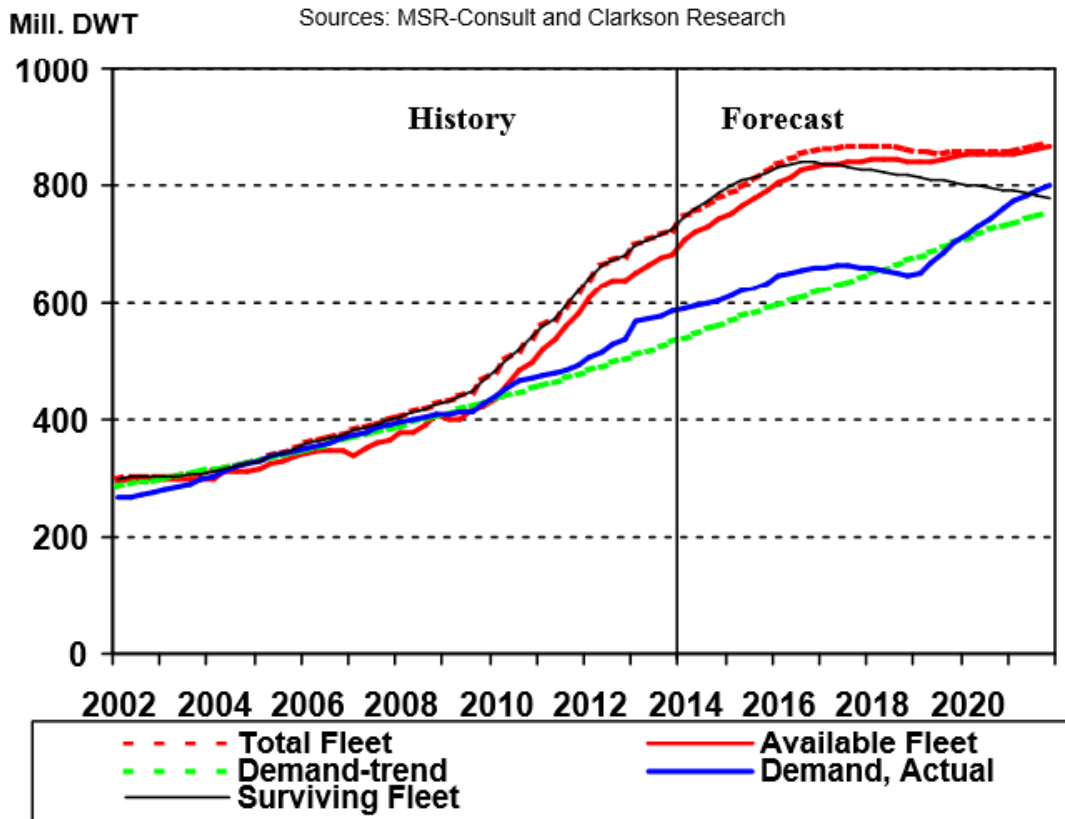


Πηγή: Clarkson Research and MSR-Consult ApS. 2014.

Όσον αφορά στην προοπτική, η Drewry εκτιμά ότι η ζήτηση σε ξηρά φορτία αναμένεται να αυξηθεί κατά μέσο όρο 4% έως το 2018. Μόνον οι εισαγωγές σιδηρομεταλλευμάτων από την Κίνα αναμένεται να φθάσουν το 1 δις τον. πριν την περίοδο αυτή ενώ η παγκόσμια ζήτηση σε τόνο-μίλια αναμένεται να αυξηθεί κατά 5% έως το 2018 και τα γενικά φορτία αναμένεται να αυξηθούν κατά 6% έως το 2018. Στο θέμα των παραγγελιών νέων πλοίων αναμένεται μείωση ώστε να αγγίξουν το λογικό ποσοστό του 5% έως το 2018. Η Moodys αλλά και η Drewry πιστεύουν ότι οι ναύλοι σταδιακά θα αρχίσουν να ανεβαίνουν στον τομέα αυτό αφού η υπερπροσφορά αρχίζει βαθμιαία να εξασθενεί. Επίσης η προσφορά σε νέα πλοία θα παραμείνει σε έλεγχο από το γεγονός της περιορισμένης ποιοτικής ναυπηγικής δυνατότητας και της αύξησης των τιμών.

Παρακάτω δίνεται μια ιδέα και πρόβλεψη για τη σχέση στόλου και ζήτησης που στην πραγματικότητα καθορίζει και την αγορά στην συγκεκριμένη κατηγορία. Σύμφωνα με τα στοιχεία της MSR και της Clarkson την περίοδο 2007-2014 είχαμε μια αύξηση του εμπορίου φορτίων χύδη κατά 4,8% pa, με τάση 3,4% pa και αντίστοιχα αύξηση στόλου 2007-2014 κατά 10,0% pa. η δε ηλικία των πλοίων είχε Μ.Ο 8,2 έτη (Γράφημα 19).

Γράφημα 19 Αγορά Ξηρών Φορτίων Χύδην

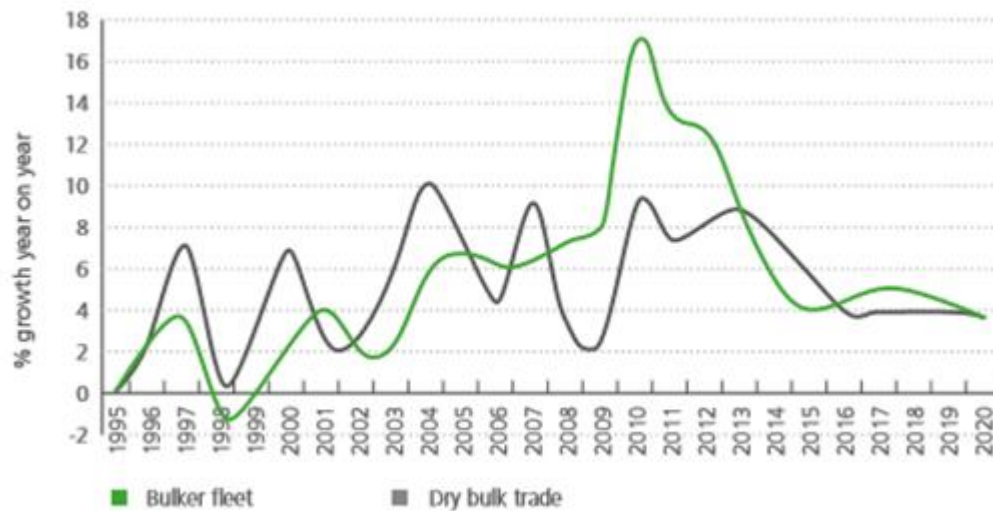


Πηγή: (MSR-Consult ApS. 2014).

Η απόκλιση μεταξύ της προσφοράς και της ζήτησης εξακολουθεί να είναι μεγάλη και μόνον μετά από το 2020 αρχίζει να κλείνει η ψαλίδα. Με βάση αυτό σαν δεδομένο εκτιμάται ότι και τα ναύλα θα παραμείνουν μέχρι τότε σε χαμηλά επίπεδα.

Σύμφωνα με την IHS η απόκλιση μεταξύ της προσφοράς πλοίων και ζήτησης που παρατηρείται από το 2008 και μετά δεν έχει ακόμα ισορροπήσει και αποτελεί ακόμα και σήμερα την αιτία των χαμηλών ναύλων στην αγορά. Εκτιμά ότι από το 2018 και μετά (εξαιτίας των μεγάλων παραγγελιών που τέθηκαν (2006-2008), προβλέπεται μια πιο ισορροπημένη σχέση μεταξύ της ετήσιας ανάπτυξης του στόλου φορτηγών και της ετήσιας ανάπτυξης του εμπορίου χύδην που εκτιμάται ότι θα έχει σαν αποτέλεσμα μια καλύτερη ναυλαγορά (Γράφημα 20).

Γράφημα 20
Ετήσια Ανάπτυξη του Στόλου των Πλοίων Μεταφοράς Ξηρών Φορτίων Χύδην
και του Θαλάσσιου Εμπορίου Ξηρών Φορτίων Χύδην



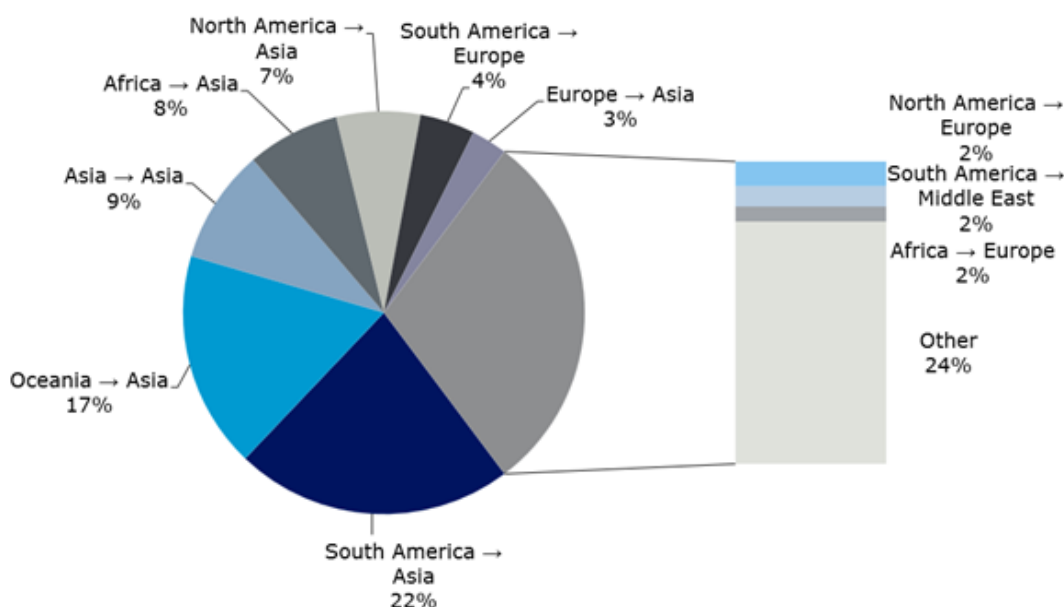
Πηγή: IHS Global Insight and SAI data as of February 2012.

Η DNV σε μια εμπειριστατωμένη αναφορά της το 2012 μεταξύ των άλλων αναφέρει ότι οι κυρίαρχοι παράγοντες για την αγορά των ξηρών φορτίων χύδην είναι οι βιομηχανίες εφοδιασμού αγαθών όπως ενέργεια, βιομηχανικά προϊόντα και κατασκευές και σε αυτό το πλαίσιο στο παρελθόν οι οικονομίες των ΗΠΑ, ΕΕ και Ιαπωνίας ήταν οι κυρίαρχες δυνάμεις της παραπάνω αγοράς. Τα τελευταία χρόνια όμως η Κίνα, η Ινδία και η Βραζιλία γίνονται πιο σημαντικές καθώς ο βαθμός αύξησης του ΑΕΠ τους είναι αρκετά ψηλότερος από ό,τι στις αναπτυγμένες χώρες. Έτσι αναμένεται ότι το εμπόριο μεταξύ Αφρικής-Ασίας και Μέσης Ανατολής –Ασίας θα συνεχίζει αυξανόμενο με μεγαλύτερο ρυθμό από ότι στον υπόλοιπο κόσμο καθώς πλησιάζουμε στο 2020 και αυτό θα έχει θετική επίδραση στην αγορά των ξηρών φορτίων χύδην. Η σύνθεση του εμπορικού στόλου αυτής της κατηγορίας αναμένεται επίσης να επηρεασθεί από τους παραπάνω παράγοντες. Σε σχέση με την προσφορά και τη ζήτηση θα δούμε ισχυρή ανάπτυξη στην κατηγορία κάτω από 100 dwt και πάνω από 200dwt.

Όσον αφορά τον κύριο παράγοντα διαμόρφωσης της αγοράς των ξηρών φορτίων, η αγορά της Ασίας είναι εκείνη που διεκδικεί και πάλι την αδιαμφισβήτητη πρωτοκαθεδρία στο εμπόριο των ξηρών φορτίων χύδην με ένα ποσοστό 57% από άλλες περιοχές και ένα επιπλέον 9% σε ενδοασιατικές θαλάσσιες μεταφορές, με συνολικό ποσοστό 66% του γενικού εμπορίου χύδην, αριθμός πολύ μεγάλος. Η κατάσταση αυτή θα γίνει ακόμα μεγαλύτερη όταν με βάση τις προβλέψεις

θα αρχίσει να επεκτείνεται η αστικοποίηση και η αύξηση της μεσαίας τάξης στις μεγάλες περιοχές της Ινδίας και της Κίνας με χρονικό όριο τα επόμενα 15 χρόνια (Γράφημα 21).

Γράφημα 21
Κύριο Εμπόριο Ξηρών Φορτίων Χύδην
(σε εκατομ. τον-μίλια, 2014)



Πηγή: IHS Global Insight, Danish Ship Finance

Σήμερα η οικονομία της Κίνας επιβραδύνει. Με βάση στοιχεία του UNCTAD η ανάπτυξη ίσως κυμανθεί στο 7% σε σύγκριση με το 7,7% του 2013 και το 7,7% του 2014. Αυτό έχει ενδιαφέρον μια που η Κίνα απορροφά τα 3/5 του παγκόσμιου θαλάσσιου εμπορίου του σιδηρομεταλλεύματος - το πλέον κοινό μεταφερόμενο αγαθό με τα πλοία ξηρού φορτίου χύδην - και το 1/4 του άνθρακα, αν και αυτά από μόνα τους δεν συνηγορούν στην πτώση του δείκτη BDI κατά τα 2/3 στη διάρκεια του 2014. Το κύριο θέμα φαίνεται να είναι η αύξηση της προσφοράς που είναι μεγαλύτερη από την αντίστοιχη της ζήτησης.

Ενδιαφέρον έχει σχετική πρόσφατη αποστροφή άρθρου του Economist που έλεγε ότι η κακή κατάσταση της αγοράς των ξηρών φορτίων χύδην έχει να κάνει περισσότερο με την «αθεράπευτη» αισιοδοξία των πλοιοκτητών παρά με την κακή κατάσταση της οικονομίας. Οι πλοιοκτήτες είναι περισσότερο εστιασμένοι να μην χάσουν μια καλή ευκαιρία ανόδου της ναυτιλίας (εξ' ου και οι παραγγελίες) από το να πιαστούν απροετοίμαστοι σε μια καθοδική της πορεία.

Βέβαια αυτό σημαίνει ότι με τον καιρό τα ναύλα τείνουν να είναι χαμηλότερα από ότι θα ήταν αν οι πλοιοκτήτες ήταν περισσότερο απαισιόδοξοι.

5.1.3.2 Βασικοί Ναυτιλιακοί δείκτες με βάση τα Ξηρά Φορτία

Οι ναυτιλιακοί δείκτες αποτελούν χρήσιμο εργαλείο κατά πολλούς καθοριστικό στον σύγχρονο χρηματοοικονομικό κόσμο καθώς με βάση αυτούς παρακολουθείται η ναυτιλιακή αγορά και όχι μόνον, αφού οι απεικονίσεις και μετρήσεις τους λαμβάνονται υπόψη και σε άλλες αγορές όπως η LIFFE⁴³, BIFFEX⁴⁴ κ.λ.π. Χωρίζονται σε δυο γενικές κατηγορίες αυτή των ξηρών φορτίων και αυτή των υγρών φορτίων. Παρακάτω θα γίνει αναφορά στους ναυτιλιακούς δείκτες (μεταβλητές) κατά κατηγορία υποστήριξης των επί μέρους ναυτιλιακών αγορών (Θαλασσινός, 2014).

5.1.3.2.1 Baltic Dry Index (BDI)

Ο δείκτης BDI παρουσιάζει τη μεταβολή των ναύλων σε συγκεκριμένες εμπορικές διαδρομές σε ημερήσια βάση. Οι τιμές αυτές των ναύλων που αφορούν την ημέρα προέρχονται από συγκεκριμένους ναυλομεσιτικούς οίκους και αφορούν συγκεκριμένες διαδρομές αναφοράς. Ο συνολικός δείκτης αποτελεί το μέσο όρο των εμπορευματικών αυτών διαδρομών και απεικονίζει με ακρίβεια τη συνολική εικόνα της ναυλαγοράς του ξηρού φορτίου.

Ο δείκτης υποστηρίζεται από την Baltic Exchange⁴⁵. Τα φορτία τα οποία μετακινούνται είναι πρώτες ύλες όπως σιδηρομεταλλεύματα, τσιμέντα, χάλυβας, άνθρακας κ.λ.π. Οι τιμές των υποκείμενων αγαθών καθορίζονται από πωλητές και αγοραστές και μετά το Baltic Exchange παίρνει 20 διαφορετικές διαδρομές σε όλο τον κόσμο για διάφορα υλικά και τα θέτει σε μέσο όρο σε έναν και μόνον δείκτη. Επίσης παραγοντοποιεί όλα τα μεγέθη πλοίων στη μεταφορά αυτή των ξηρών φορτίων. Ο BDI επίσης προσφέρει με τον τρόπο του και μια ματιά στην παγκόσμια ζήτηση πρώτων υλών και υποδομών εντελώς αντικειμενικά αφού σε αντίθεση με το χρηματιστήριο αξιών και τα commodities ο BDI είναι εντελώς απαλλαγμένος από κερδοσκοπικά παιχνίδια. Η εμπορική συναλλαγή είναι μόνον

⁴³LIFFE. London International Financial Futures and Options Exchange

⁴⁴BIFFEX. Baltic International Freight Futures Index

⁴⁵The Baltic Exchange, is the provider of information on maritime transportation markets, used for the trading and settlement of physical and derivative contracts.

μεταξύ των εταιρειών μελών και τα μόνα ενδιαφερόμενα μέρη που εξασφαλίζουν τα συμβόλαια είναι εκείνα που έχουν φορτία για μεταφορά και εκείνα που έχουν πλοία για αυτήν. Ο δείκτης θα δείξει πόσο μια εταιρεία ή μια χώρα είναι πρόθυμη να πληρώσει για τη εισαγωγή πρώτων υλών άμεσα. Καθώς ο δείκτης αυξάνει το ίδιο αποτελεσματικά αυξάνει το κόστος των πρώτων υλών. Ο BDI είναι σύνθετος από ποικίλες παγκόσμιες τιμές αποστολών εμπορικών φορτίων με τη θάλασσα συνδεδεμένος με τις διακινήσεις πρώτων υλών. Έτσι η τιμή του είναι ένας δείκτης της παγκόσμιας ζήτησης για θαλάσσια μεταφορά πρώτων υλών. Είναι ίσως ο πιο σημαντικός ναυτιλιακός δείκτης καθώς από πολλούς θεωρείται και σαν δείκτης του επιπέδου της παγκόσμιας οικονομικής ανάπτυξης γενικά.

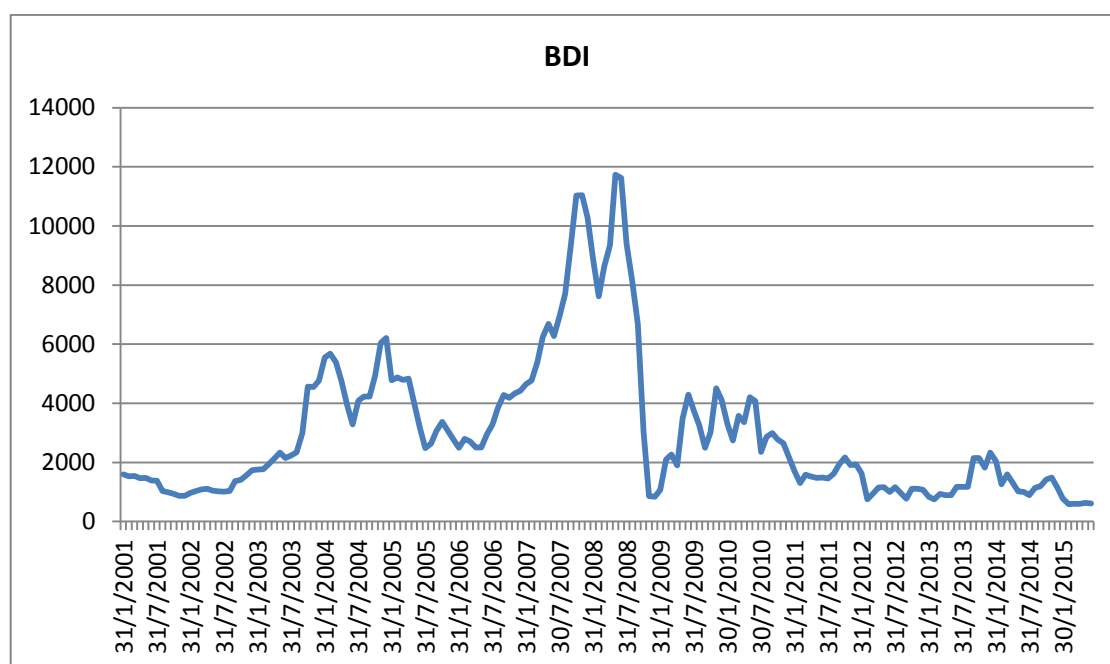
Πραγματοποιώντας μια σε βάθος ανάλυση του δείκτη σε σχέση με άλλους δείκτες διαπιστώθηκε ότι σχετίζεται πολύ με τις βιομηχανίες των πρώτων υλών και τις αντίστοιχες των βιομηχανικών μετάλλων. Έτσι αποτελεί ένα αξιοπρεπή μετρητή της απόδοσης αυτών των βιομηχανιών και των δυνατοτήτων τους. Αν δε η ευρωστία αυτών των βιομηχανιών είναι ένας ακριβής δείκτης της ευρύτερης κατάστασης τη παγκόσμιας οικονομίας τότε ίσως ο BDI είναι ένα εύλογα παγκόσμιο οικονομικό βαρόμετρο. Βέβαια στην περίπτωση αυτή δεν είναι καθόλου καλό νέο ότι τον Ιανουάριο 2015 άγγιξε τις 632 μονάδες το χαμηλότερο ποσό από το 1986. Αντιστρόφως την υψηλότερη τιμή όλων των εποχών την έφτασε το Μάιο του 2008 όπου άγγιξε τα 11.800, συνεπώς με την καθοδηγούμενη από την Κίνα εκτόξευση (φούσκα) των τιμών των αγαθών (Dana Lyons' Tumblr., 2015).

Ο δείκτης BDI ευρίσκεται από τον σταθμισμένο χρόνο έξι διαδρομών του δείκτη Handy/Supramax, τεσσάρων διαδρομών του δείκτη Panamax και των τεσσάρων διαδρομών του δείκτη Capesize. Υπολογίζεται το άθροισμα αυτών και ακολούθως πολλαπλασιάζεται με μία σταθερά η οποία μεταβάλλεται με την πάροδο του χρόνου όπως παρακάτω: $((\text{Capesize 2014 TCavg} + \text{PanamaxTCavg} + \text{SupramaxTCavg} + \text{HandysizeTCavg}) / 4) * 0.110345333$). (Where TCavg = Time charter average. Ο πολλαπλασιαστής (multiplier) εφαρμόστηκε κατά πρώτον όταν ο BDI αντικατέστησε τον BFI⁴⁶ και από τότε με την πάροδο των ετών έχει αλλάξει καθώς οι υπολογιζόμενοι δείκτες συνεισφοράς έχουν αλλάξει όπως έχουν αλλάξει και οι μέθοδοι υπολογισμού. Ο πολλαπλασιαστής αυτός έχει τροποποιηθεί τελευταία στις 6 Μαΐου 2014.

⁴⁶ BFI. Baltic Freight Index

Οι κινήσεις του BDI αν μπορούσαμε να τις περιγράψουμε αναφέροντες ορισμένες χαρακτηριστικές περιόδους θα λέγαμε ότι η κορύφωση του πριν την κρίση ήταν στις 11.793 μονάδες στις 20/5/2008 και μέσα σε 6 μήνες κατακρημνίστηκε ώστε να αγγίξει το έσχατο όριο των 663 μονάδων στις 5 Δεκεμβρίου του ίδιου έτους. Ακολούθησε μια σχετική ανοδική πορεία με σταθμούς τις 2.298 μονάδες στις 10/3/2009, τις 4.291 και 4.643 στις 10/3 και 18/11 του ίδιου έτους για να υποστεί νέα απότομη πτώση σε 647 μονάδες στις 3/2/2012. Από εκεί συνεχίζει τη χαμηλή του πορεία κινούμενος σε τιμές που σε ελάχιστες περιπτώσεις άγγιξαν λίγο πάνω από τις 2.000 μονάδες, για να φθάσει στο χαμηλό σημείο ρεκόρ των 511 μονάδων στις 19 Φεβρουαρίου του 2015 και έκτοτε να κυμαίνεται κάτω από 650 μονάδες μέχρι και σήμερα (Γράφημα 22).

Γράφημα 22
Baltic Dry Index
(2001-2015)



Πηγή: Στοιχεία από Clarkson's Research

Επεξεργασία Στοιχείων: Συγγραφέας

Ο BDI αποτελείται από επί μέρους δείκτες των κατηγοριών των πλοίων των ξηρών φορτίων χύδην όπως παρακάτω:

5.1.3.2.2 Baltic Handymax Index (BHMI)-Baltic Supramax Index(BSI).

Αφορά στα φορτία που μεταφέρονται με φορτηγά της κατηγορίας Handymax (μέχρι 45.000dwt) ο οποίος δημιουργήθηκε από επιλεγμένες διαδρομές που απεικονίζουν σε πραγματικό χρόνο τη ναυλαγορά. Από το 2006 αντικαθίσταται από τον δείκτη Baltic Supramax Index και έτσι τον συναντούμε σαν BHMI και BSI μαζί. Συμβάλει στη διαμόρφωση του δείκτη BDI.

Παρατηρώντας τις διακυμάνσεις του δείκτη λίγο πριν την κρίση και μετά μέχρι τις ημέρες μας διαπιστώνουμε ότι στις 22/5/2008 έχουμε την κορύφωση με 6.743 μονάδες και απότομη πτώση με την επίδραση της κρίσης στις 512 μονάδες στις 5/11/2008. Ακολουθεί πτωτική πορεία για να αγγίξει το χαμηλό ρεκόρ των 389 μονάδων στις 8/1/2009 και να κινείται από εκεί και μετά μέχρι τις 2.500 μονάδες μέχρι μια μικρή περίοδο του 2010 που έφτασε μέχρι 3.100 μονάδες. Από εκεί στις 1.200-1.300 μονάδες όπου στις 8/1/2012 φθάνει στις 644 μονάδες στις δε 16/2/2015 αγγίζει τις 480 για να συνεχίσει μια πορεία μέχρι σήμερα που να μην υπερβαίνει τις 660 μονάδες (Γράφημα 23).

Γράφημα 23
Baltic Handymax/Supramax Index
(BSI)

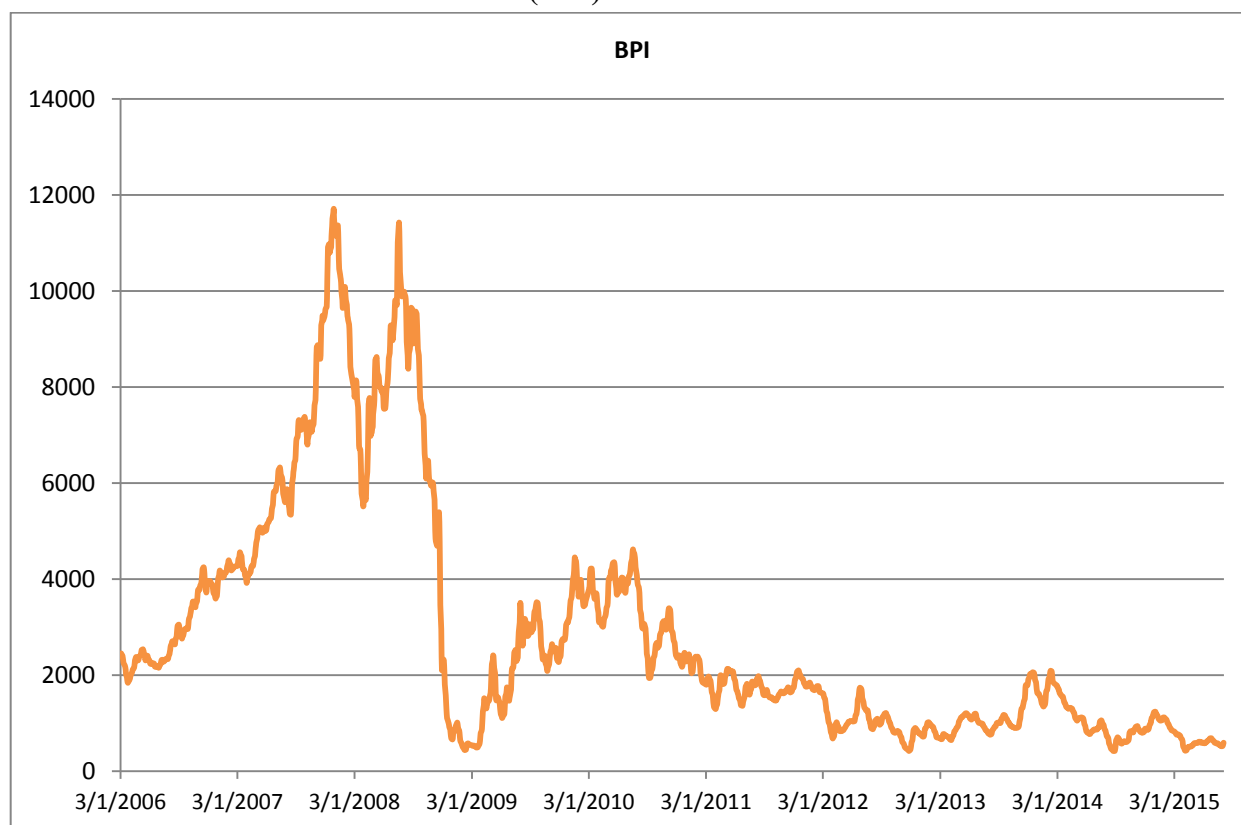


Πηγή: Στοιχεία από Clarkson's Research
Επεξεργασία Στοιχείων: Συγγραφέας

5.1.3.2.3 Baltic Panamax Index (BPI)

Είναι δείκτης σαν τους άλλους αλλά αφορά στα πλοία Panamax (60.000-80.000dwt). Συμβάλει στη διαμόρφωση του δείκτη BDI. Παρατηρούμε κι εδώ ότι στις 20/5/2008 έχουμε κορύφωση με 11.435 μονάδες και μετά σταδιακή πτώση ώστε στις 3/11/2008 να φτάσει στις 662 μονάδες και στις 12/12/2008 στις 440 μονάδες. Σταδιακή ανάκαμψη και στις 27/7/2009 στις 3.509, στις 19/11/2009 στις 4.453, στις 19/5/2010 στις 4.596 και από εκεί με μικρές αυξομειώσεις να δούμε την κατακρήμνισή του στις 681 μονάδες στις 2/2/2012 και στις 440 μονάδες στις 27 Σεπτεμβρίου του ίδιου έτους. Από εκεί μια κίνηση μέχρι το πολύ 1.650 μονάδες και έχουμε χαμηλό 428 μονάδες στις 5/2/2015,. Από εκεί μέχρι τις ημέρες μας σταθερά κάτω από τις 690 μονάδες (Γράφημα 24).

Γράφημα 24
Baltic Panamax Index
(BPI)

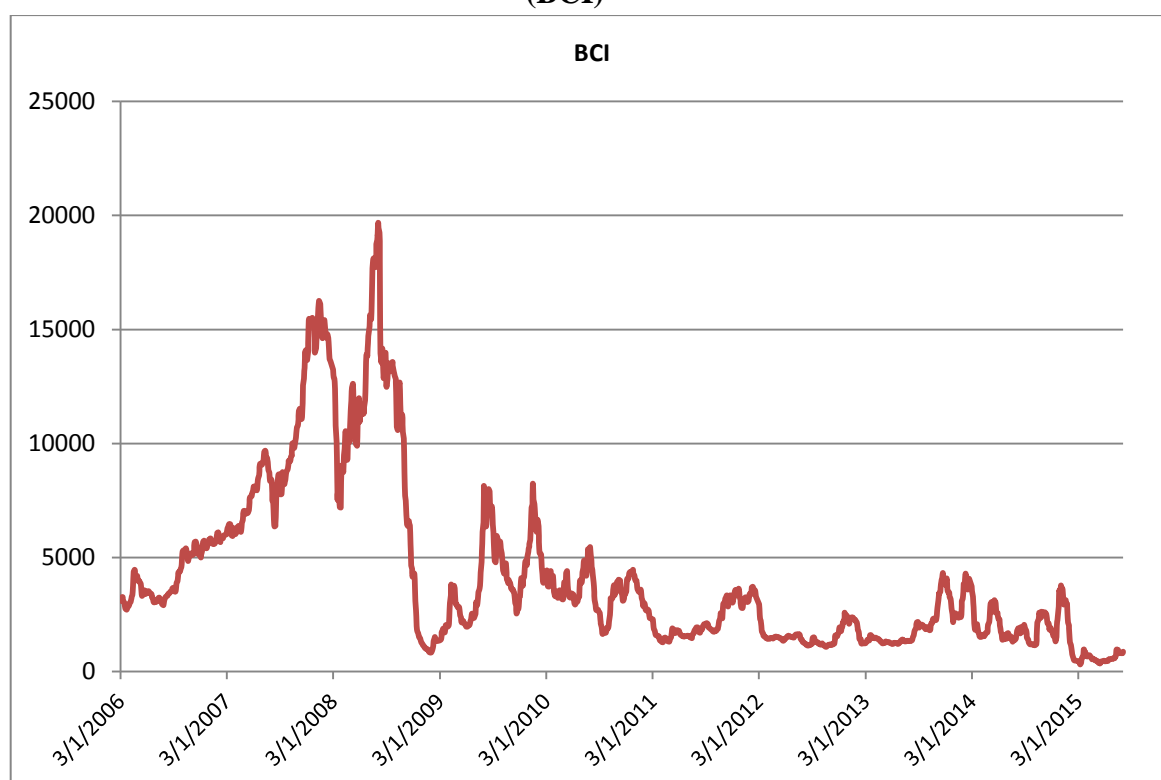


Πηγή: Στοιχεία από Clarkson's Research
Επεξεργασία Στοιχείων: Συγγραφέας

5.1.3.2.4 Baltic Capesize Index (BCI)

Είναι Δείκτης που αφορά τα πλοία Capesize από 120.000dwt και πάνω και αποτελεί και αυτός στοιχείο διαμόρφωσης του BDI. Στο δείκτη για Capesize έχουμε την κορύφωση του δείκτη στις 5/6/2008 με 19.687 μονάδες για να αρχίσει μια ραγδαία πτώση και να αγγίξει στις 3/12/2008 τις 830 μονάδες. Ακολούθως σταδιακή ανοδική πορεία και 3.822 μονάδες στις 11/2/2009, 8.147 στις 3/6/2009 και 8.243 μονάδες στις 18/11/2009. Από εκεί και μετά κινείται μεταξύ 3.000-6.000 για το 2010, μεταξύ 1.000-3.800 για το 2011 και φτάνει στις 1.436 στις 3/2/2012. Από εκεί κινείται συνήθως από 1.200 μέχρι 3.000 και με μια μικρή άνοδο το 2014 στις 4.000 περίπου. Ραγδαία επιδείνωση από το τέλος φθινοπώρου του 2014 ώστε το Δεκέμβριο του 2014 να φτάσει μεταξύ 400-500 μονάδων και να αγγίξει το ιστορικό χαμηλό των 311 στις 9/1/2015. Από εκεί και μέχρι σήμερα κινείται συνήθως γύρω στο 550 και κατά περιόδους υψηλότερα χωρίς να έχει ξεπεράσει ποτέ τις 950 μονάδες (Γράφημα 25).

Γράφημα 25
Baltic Capesize Index
(BCI)



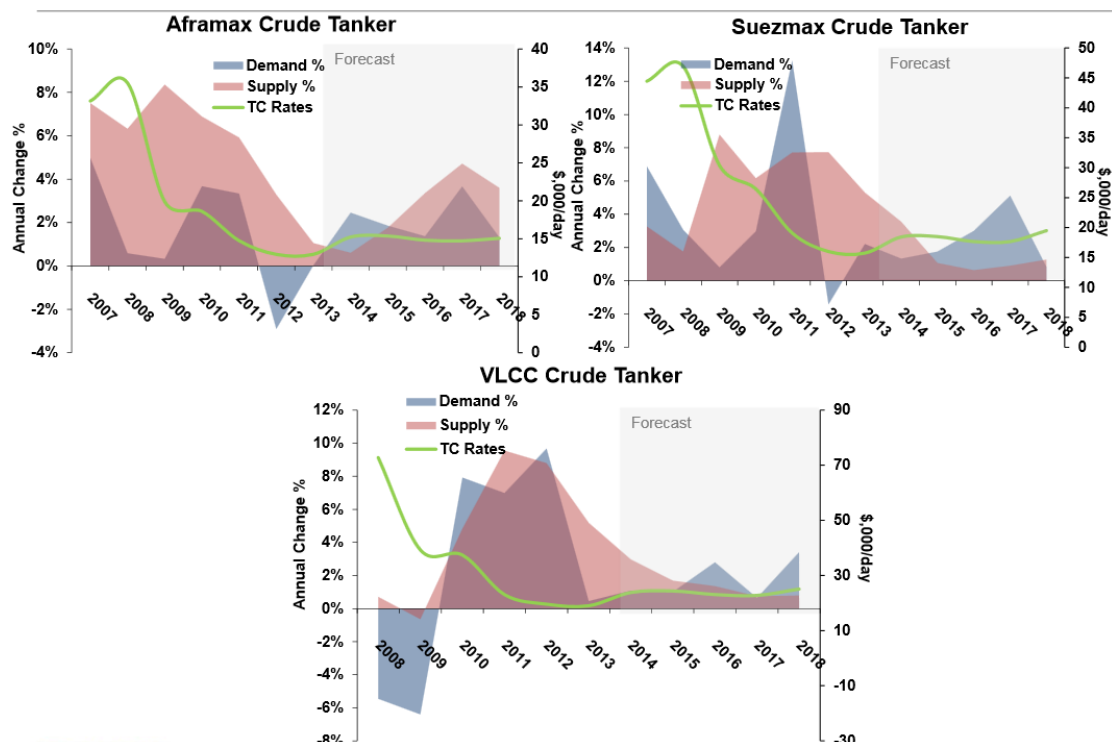
Πηγή: Στοιχεία από Clarkson's Research
Επεξεργασία Στοιχείων: Συγγραφέας

5.1.3.3 Αγορά Δεξαμενόπλοιων (Tanker Market)

Η αγορά των δεξαμενοπλοίων κατά την τρέχουσα περίοδο αν και συγκριτικά λιγότερο υποφέρει και αυτή από την υφεσιακή κατάσταση εξαιτίας της υπερπροσφοράς σε χωρητικότητα.

Στο παρακάτω πολυμορφικό γράφημα παρατηρούμε τη σχέση μεταξύ προσφοράς ζήτησης και της χρονοναύλωσης από το 2007 μέχρι και το 2018 με καταγραφή της τάσεως κατά κατηγορία κύριων δεξαμενοπλοίων μεταφοράς αργού πετρελαίου. Βλέπουμε ότι η κατηγορία των πλοίων Aframax την περίοδο 2011-2012 γνωρίζει ύφεση με αρνητικό πρόσημο στη ζήτηση και η χρονοναύλωση να αγγίζει το ελάχιστο σημείο. Την ίδια περίοδο έχουμε ύφεση και για τα πλοία κατηγορίας Suezmax αν και σε λιγότερο βαθμό. Για τα πλοία κατηγορίας VLCC η περίοδος 2008-2009 είναι στο χαμηλότερο σημείο από πλευράς ζήτησης αλλά οι τιμές χρονοναύλωσης να αγγίζουν τα χαμηλότερα επίπεδα την περίοδο 2011-2013 (Γράφημα 26).

Γράφημα 26
Προοπτικές Δεξαμενοπλοίων Αργού Πετρελαίου



Πηγή: DVB Bank SE . 2014

Όσον αφορά στις προβλέψεις της αγοράς παρατηρείται στα πλοία Aframax από το 2015 μια πρόβλεψη για ετήσια αύξηση της προσφοράς κατά 2% το

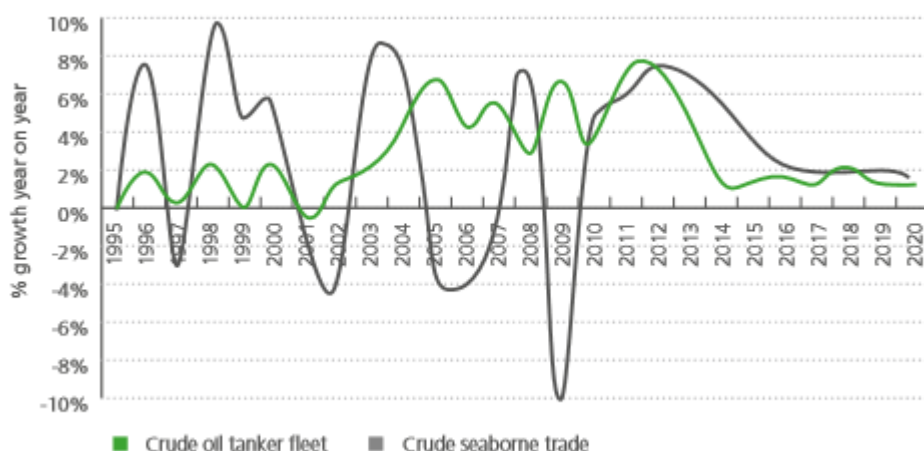
2015, 4% το 2016 5% και 5% στο τέλος του ίδιου έτους. Για το 2017 προβλέπεται 4% και πτωτικά στο 2018, με αντίστοιχες τιμές της ζήτησης 1,8% το 2015, 2,2% το 2016 και 3% στο τέλος του ίδιου έτους, 2,2% το 2017 και πτωτικά το 2018 που σημαίνει ότι θα έχουμε υπερπροσφορά και μετά το 2015 με μια σταθερή τιμή γύρω στα 15.000\$ την ημέρα στο παραπάνω διάστημα.

Στα πλοία Suezmax τα πράγματι προβλέπονται καλύτερα καθώς έχουμε μια ζήτηση 2,2 % το 2015, 3% το 2016 που μέσα στο έτος φθάνει το 4,8% και πτωτικά προς το 2018 ενώ για την προσφορά έχουμε μια διακύμανση από 1% έως 1,6% στο τέλος του 2017. Η χρονοναύλωση με μικρές διακυμάνσεις στις 18.000 με 20.000 \$ την ημέρα.

Στα πλοία VLCC προσφορά και ζήτηση να τέμνονται στο 1,8% στο 2015 και μετά ανοδική τη ζήτηση και πτωτική την προσφορά στα πλοία του είδους με μια τιμή γύρω στο 3% στο μέσον του 2015 για την ζήτηση με μείωση στο 1% στην προσφορά και ακολούθως 2-3% στο 2017 στη ζήτηση και 1% στην προσφορά, ενώ η χρονοναύλωση να κινείται περίπου στα 25.000\$ την ημέρα στο παραπάνω διάστημα.

Παρακάτω βλέπουμε άλλη μια γραφική παράσταση της σχέσης εμπορίου αργού πετρελαίου και του στόλου δεξαμενοπλοίων όπου παρατηρείται ακόμα πιο ευκρινώς η μεγάλη διαφοροποίηση της σχέσης ιδιαίτερα το έτος της κρίσης. Ακολούθως έχουμε μια ομαλοποίηση της κατάστασης με την ψαλίδα να ανοίγει ξανά σε βάρος του στόλου αφού έχουμε περιορισμό στις παραγγελίες και αύξηση των διαλύσεων. Οι προβλέψεις δείχνουν ομαλοποίηση κατάστασης από το 2016 και μετά όπου αναμένεται και βελτίωση της ναυλαγοράς στον τομέα αυτό (Γράφημα 27).

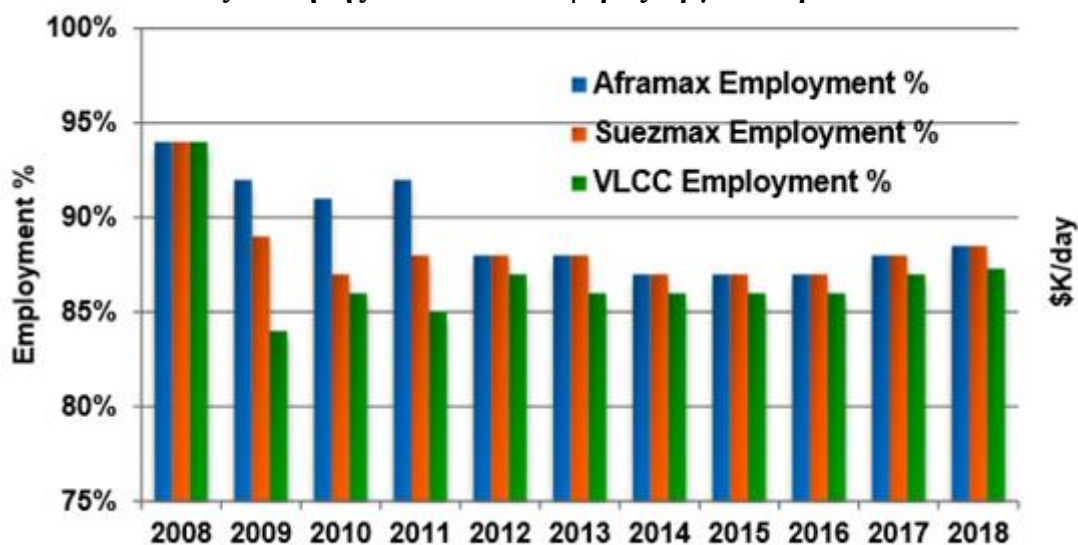
Γράφημα 27
Ετήσια Αύξηση Στόλου Δεξαμενοπλοίων Αργού και Αύξηση Θαλάσσιου
Εμπορίου Αργού (επί τοις %)



Πηγή: IHS Global Insight and SAI data as of February 2012.

Ένα άλλο στοιχείο κρίσης της αγοράς των δεξαμενοπλοίων όσον αφορά τα ναύλα είναι το ποσοστό χρήσης των πλοίων όπου βλέπουμε τη χρησιμοποίηση, δηλαδή την κίνηση της αγοράς των κατηγοριών πλοίων μεταφοράς αργού πετρελαίου σταθερά καλύτερη χρησιμοποίηση των Aframax και Suezmax από ότι η κατηγορία των VLCCs μέχρι τώρα και να συνεχίζεται και μέχρι το 2018 (Πίνακας 2).

Πίνακας 2
Αξιοποίησης Πλοίων Μεταφοράς Αργού πετρελαίου

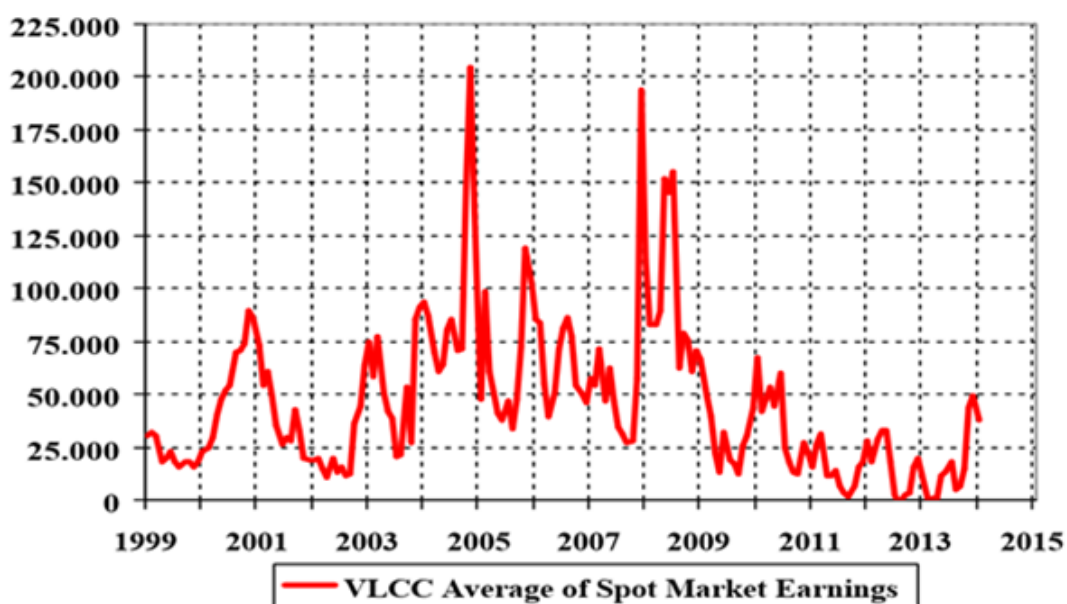


Πηγή: DVB Bank SE . 2014

Στο 2014, τα ναύλα ήταν σχετικά ψηλά που οφείλεται πέρα από τη σταθερή ζήτηση για πετρέλαιο και σε ένα άλλο σημαντικό παράγοντα που έπαιξε το δικό του ρόλο. Όταν ρίξουμε μια ματιά την αύξηση του στόλου σε σχέση με τα προηγούμενα χρόνια είναι ξεκάθαρο ότι η αύξηση του στόλου για τις τρεις κατηγορίες των πλοίων αργού είναι χαμηλή. Για τα VLCCs η μέση μηνιαία αύξηση στο 2014 ήταν μόνον 0,8% σε ετησία βάση και για τα Suezmaxes ήταν 1%, σε σύγκριση με την αύξηση στο 2013 που ήταν 4,6% και 6,8 % αντίστοιχα,. Για τα Aframaxah οι αριθμοί ήταν ακόμα καλύτεροι αφού τη μείωση της τάξεως του 0,6% στο 2013 σε σύγκριση με το 2012 την ακολούθησε άλλη μια μείωση του 2,6% στο 2014. Η μείωση του στόλου έχει μετατοπίσει τις καμπύλες προσφοράς και ζήτησης και είναι ασφαλές να πούμε ότι συνέβαλε στο να φτάσουν τα ναύλα αλλά και τα κέρδη στα σημερινά επίπεδα. (BIMCO, 2015).

Σχετικά με τη μεγάλη κατηγορία, αυτή των VLCCs, τα ναύλα ακολούθησαν και αυτά την πτωτική πορεία μετά τη κρίση όπου βλέπουμε από την κορυφή του 2008 στα 190.000\$ την ημέρα να φτάσουν στο χαμηλότερο στα μέσα του 2011, τέλη του 2012 και αρχές του 2013 αγγίζοντας το χαμηλότερο σημείο και ακολουθώντας ανοδική στο 2014 στα 50.000 \$ την ημέρα (Γράφημα 28).

Γράφημα 28
Ναυλαγορά Δεξαμενοπλοίων Αργού Πετρελαίου VLCC
(σε δολ./ημέρα)



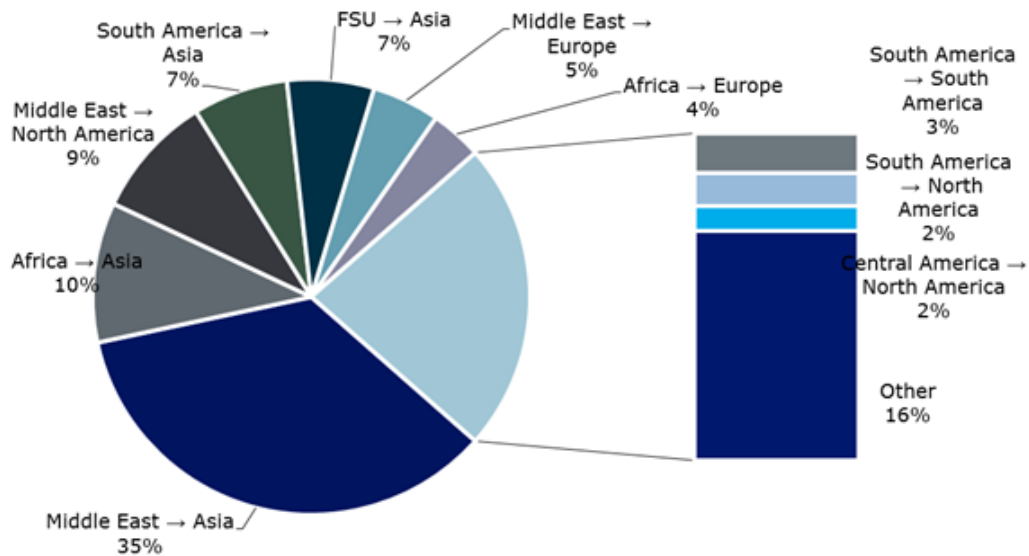
Πηγή: MSR-Consult ApS. 2014(στη βάση στοιχείων από Clarkson Research Studies)

Όσον αφορά στο 2015, στο πρώτο τέταρτο τα κέρδη των δεξαμενοπλοίων για το αργό πετρέλαιο έφτασαν σε νέα ψηλά επίπεδα με μέσους όρους που δεν τους έχουμε ξαναδεί από το 2008. Τους πρώτους τρεις μήνες του 2015 ο Μ.Ο κερδών για το VLCCs ήταν περίπου 51.000\$ την ημέρα, περίπου 76% υψηλότερο από το αντίστοιχο του 2014 όπου ήταν περίπου στο 29.000\$ την ημέρα. Για τα Suezmaxes τα κέρδη ήταν στα ίδια επίπεδα γύρω στα 50.000\$ την ημέρα το 2015 σε σύγκριση με τα 31.000\$ το 2014. Στα Aframaxes η διαφορά μεταξύ των δυο ετών ήταν λίγο μικρότερη, όμως σημαντική με περίπου 40.000\$ την ημέρα σε σύγκριση με τα 29.000\$ πέρυσι. (BIMCO,2015).

Στο θέμα της μεταφοράς αργού πετρελαίου στις κύριες διαδρομές και με βάση τη μέτρηση σε εκατ. τόνους-μίλια⁴⁷ παρατηρούμε επί τοις εκατό το μεγαλύτερο μερίδιο καλύπτει η διαδρομή Μέση Ανατολή Ασία με 35%, ακολουθούμενη από τη διαδρομή Αφρική-Ασία με 10%, την Μέση Ανατολή – Β. Αμερική με 9%, τη Ν. Αμερική-Ασία με 7%, τη Ρωσία και τα κράτη της Κοινοπολιτείας Ανεξαρτήτων Κρατών-Ασία με 7%, τη Μέση Ανατολή-Ευρώπη με 5% και Αφρική –Ευρώπη με 4%. Το εμπόριο με την Ασία αναμφίβολα έχει τη μερίδα του λέοντος όπου στην Ασία καταλήγει το εκπληκτικό ποσοστό του 59% του παγκόσμιου εμπορίου αργού πετρελαίου με ότι αυτό σημαίνει για τη ναυλαγορά (Γράφημα 29).

⁴⁷ Tonne-Miles. A single ton of goods that is transported for one mile. Revenue ton miles are used to determine the total amount of freight that is shipped by a transportation company.

Γράφημα 29
Κύριο Εμπόριο Αργού Πετρελαίου
(Σε εκατομ. Τον-Μίλια , 2014)



Πηγή: IHS Global Insight, Danish Ship Finance

Θα πρέπει να σημειωθεί ότι η άνθιση της εξόρυξης πετρελαίου από σχιστόλιθο στις ΗΠΑ σημαίνει ότι λιγότερα δεξαμενόπλοια κατευθύνονται στην κατεύθυνση αυτή αλλά πολύ από το πετρέλαιο της λεκάνης του Ατλαντικού κάνει τώρα μακρύτερο ταξίδι στις αγορές της Ασίας με αποτέλεσμα να κρατά τα δεξαμενόπλοια απασχολημένα. Η τελευταία αδυναμία στην τιμή του αργού έχει θέσει την αγορά πετρελαίου σε «contango⁴⁸» που σημαίνει ότι η τωρινή τιμή είναι χαμηλότερη από την μελλοντική, πράγμα που ενθαρρύνει μερικούς εμπόρους να ναυλώνουν δεξαμενόπλοια απλά και μόνον για να αποθηκεύουν το πετρέλαιο για να το πουλήσουν αργότερα σε υψηλότερες τιμές. Σαν αποτέλεσμα έχουμε το φαινόμενο να έχουμε τιμές ναύλων σε μερικές περιπτώσεις τις υψηλότερες από το 2008. Τούτο έχει σαν αποτέλεσμα σε μερικούς πλοιοκτήτες να θέλουν να μετατρέψουν τα πλοία μεταφοράς ξηρών φορτίων χύδην σε δεξαμενόπλοια το οποίο θα επιφέρει αύξηση της προσφοράς στην αγορά των δεξαμενοπλοίων. (Economist, 2015).

Στα πλοία μεταφοράς παραγώγων πετρελαίου δεν παρατηρήθηκαν ακραία πτωτικές τιμές την περίοδο της κρίσης και στις τρεις κατηγορίες των πλοίων. Όσον αφορά στις προβλέψεις και σύμφωνα με τη DVB Bank στα πλοία μέσω των

⁴⁸ Contango is a situation where the futures price (or forward price) of a commodity is higher than the expected spot price.

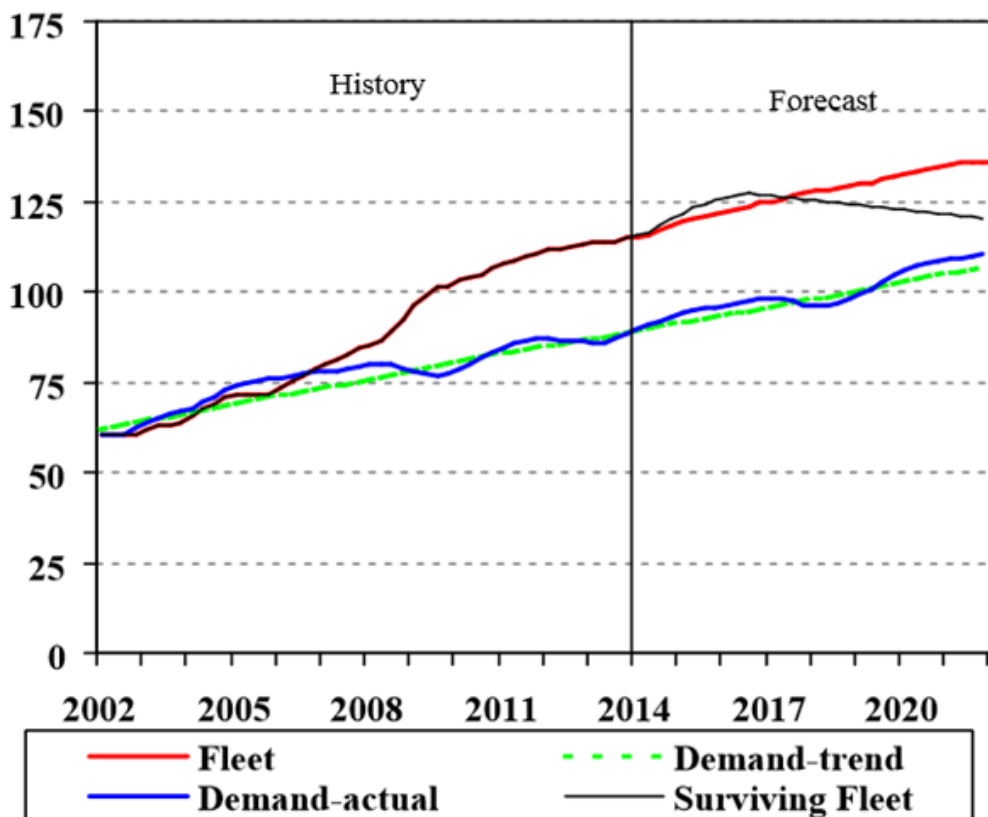
αποστάσεων MR (35000-55000dwt) έχουμε την καμπύλη προσφοράς να προβλέπεται με ετήσια αύξηση 4% για το 2015, με 5,8% στο 2016 , 3,8% στο 2017 και 3,8% στο 2018 ενώ οι αντίστοιχες τιμές κατ' έτος για την ζήτηση προβλέπονται σε 3%, 2%, 6% και 3% . Η δε χρονοναύλωση εκτιμάται να κυμανθεί μεταξύ 15.000 \$ το 2015 έως 17.500 \$ το 2018.

Στην κατηγορία των μακρινών αποστάσεων τύπου 1, τα LR1 (55.000-90.000 dwt), η προσφορά και η ζήτηση εκτιμάται να συμβαδίζουν στο 2,5% για το 2015, πτώση της ζήτησης στο 1,5% και άνοδος της προσφοράς στο 6% για το 2016, ταύτιση και πάλι στο 2017 με την προσφορά και ζήτηση στο 6% και στο 2018 πτώση της ζήτησης περίπου στο 3% και ελαφρά κάμψη της προσφοράς στο 5%.

Στην κατηγορία των πλοίων μακρινών αποστάσεων τύπου 2, τα LR2 (90.000-120.000 dwt) η ζήτηση εκτιμάται το 2015 στο 2,2% και η προσφορά στο 4,8%, μέσα στο 2016 να συμβαδίζουν στο 4,8% αλλά προς το τέλος του έτους η ζήτηση να αγγίζει ένα 5,8%, στο 2017 η ζήτηση στο 3,8% και η προσφορά 4,5 ενώ για το 2018 προβλέπεται 2,8% η ζήτηση και 4% η προσφορά. Η χρονοναύλωση εκτιμάται από τα 17.500 \$ στα 2015 να ξεπεράσει ελαφρώς τα 20.000\$ την ημέρα το 2018.

Παρακάτω δίνεται μια ιδέα και πρόβλεψη για τη σχέση στόλου και ζήτησης που στην πραγματικότητα καθορίζει και την προοπτική της ναυλαγοράς στην συγκεκριμένη κατηγορία. Σύμφωνα με τα στοιχεία της MSR και της Clarkson την περίοδο 2007-2014 είχαμε μια αύξηση του εμπορίου παραγώγων κατά 2.7% pa και με τάση 2.0 % pa ενώ αύξηση στόλου την ίδια περίοδο 2007-2014 κατά 4.3 % pa. Ηλικία πλοίων M.O 8,3 έτη. Με βάση τις προβλέψεις φαίνεται ότι η απόκλιση στόλου και ζήτησης μικραίνει από το 2020 και μετά, πράγμα που θα σηματοδοτήσει και αλλαγή προς το καλύτερο για την ναυλαγορά στην κατηγορία αυτή (Γράφημα 30).

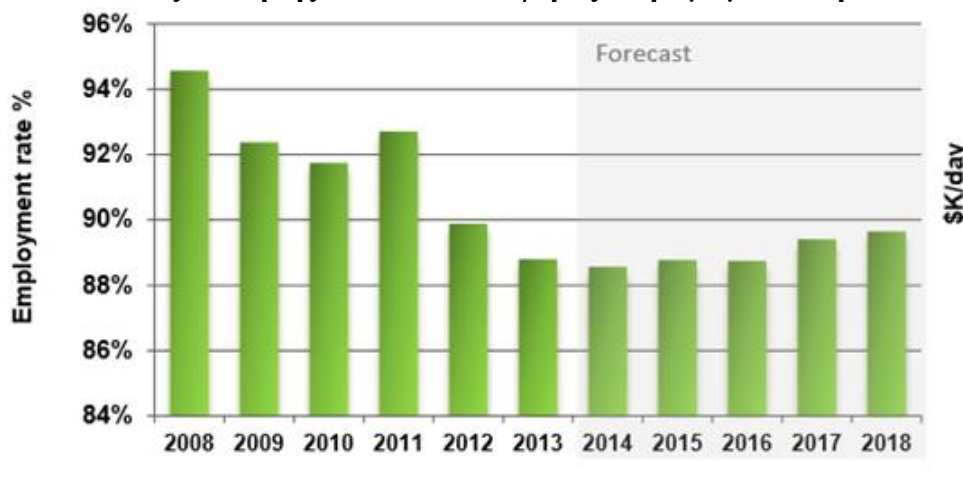
Γράφημα 30
Αγορά Παραγώνων Πετρελαίου
 (σε εκατομ. Dwt)



Πηγή: MSR-Consult ApS. 2014, (στη βάση στοιχείων της Clarkson Research)

Στο θέμα της αξιοποίησης χρήσης των πλοίων μεταφοράς παραγώνων βλέπουμε στασιμότητα στο διάστημα 2014-2016 και από εκεί εκτίμηση για σταδιακή βραδεία αύξηση αυτής (Γράφημα 31).

Γράφημα 31
Αξιοποίησης Πλοίων Μεταφοράς Παραγώνων Πετρελαίου

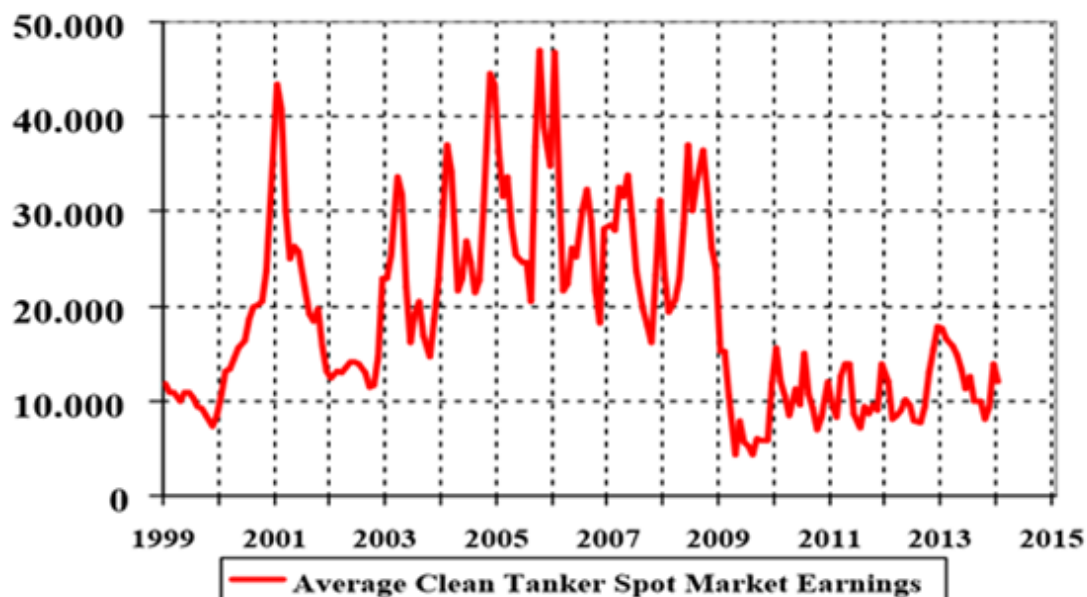


Πηγή: DVB Bank SE . 2014

Όλα τα παραπάνω γραφήματα καταδεικνύουν τη σχέση στόλου (χωρητικότητα) και της ζήτησης ή του εμπορίου γενικότερα του αργού πετρελαίου και των παραγώγων αυτού, σχέση από την οποία εξαρτάται κατά το μεγαλύτερο μέρος το επίπεδο των ναύλων και η προοπτική του στο μέλλον.

Στο θέμα των κερδών βλέπουμε την ραγδαία πτώση με την έναρξη της κρίσης (τέλος 2008 -2009) στα 5.000 \$ την ημέρα και από εκεί και μετά να κινείται σε χαμηλά επίπεδα μεταξύ 7.500-15.500 \$ την ημέρα μέχρι την αρχή του 2013 όπου παρατηρείται μια αύξηση στα 18.000 \$ την ημέρα και από εκεί πτώση πάλι κάτω από 10.000 \$ την ημέρα και μέχρι την αρχή του 2015 στα 12.000\$ την ημέρα (Γράφημα 32).

Γράφημα 32
Ναυλαγορά Δεξαμενοπλοίων Παραγώγων Πετρελαίου
(σε δολ./ημέρα)



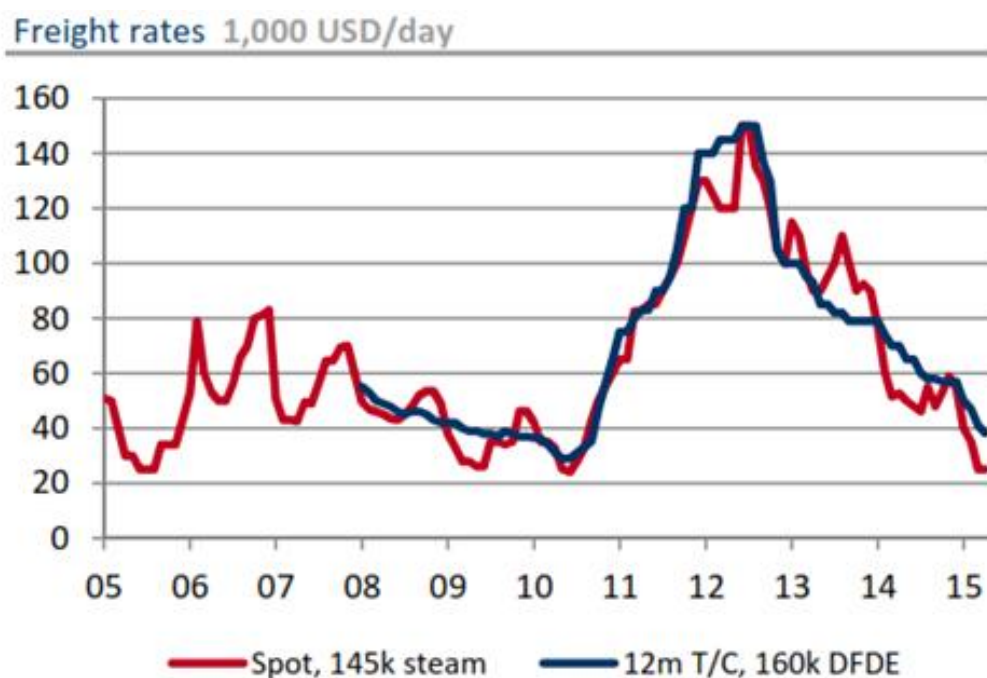
Πηγή: MSR-Consult ApS. 2014(στη βάση στοιχείων από Clarkson Research Studies)

Στο εμπόριο προϊόντων πετρελαίου η Ασία καταλαμβάνει το 30% σαν εισαγωγές, 4% εξαγωγές και 8% ενδοασιατικό εμπόριο. Το ποσοστό των λοιπών διαδρομών θαλάσσιου εμπορίου κυμαίνεται στο 52%.

Στον τομέα του LNG η υπερπροσφορά στην αγορά είχε και έχει και εδώ επίδραση στην αγορά των ναύλων. Οι ναύλοι σημείωσαν ακόμα μια πτώση στο 2015 με τους ημερήσιους ναύλους (spot charter) να πέφτουν στα 25.000 \$ την ημέρα. Οι τιμές έχουν υποδιπλασιαστεί τους τελευταίους έξι μήνες στα επίπεδα που ήταν στη μεγάλη κρίση. Παρακάτω φαίνεται η πορεία των ναύλων τα τελευταία πέντε χρόνια.

Η έλλειψη που παρατηρήθηκε αμέσως μετά την κρίση στη χωρητικότητα με τα μακρινά ταξίδια (μετά το περιστατικό Φουκουσίμα) δημιούργησαν μια απότομη συμπίεση στα ναύλα την περίοδο 2010-2012. Η αντιστροφή αυτών των παραγόντων οδήγησε στην απότομη πτώση των ναύλων από την κορυφή των 140.000\$ στα μέσα του 2012 (Timera Energy 2015, Γράφημα 33).

Γράφημα 33
Ναύλοι και χρονοναύλωση του LNG



Πηγή: Timera Energy 2015

Στην κατηγορία των LNG τα νέα πλοία και τα χαμηλά ναύλα αποτελούν ισχυρή απειλή για τα παλιότερα πλοία στον υπάρχοντα στόλο αφού μια συνεχιζόμενη περίοδος από χαμηλά ναύλα θα έχει το αντίτιμό της στα παλιότερα πλοία τα οποία θα οδηγηθούν σε διάλυση καθώς απαιτούν περισσότερα κόστη για τη λειτουργία τους. Σύμφωνα με την Timera Energy ίσως η πλέον σπουδαία αβεβαιότητα που είναι μπροστά μας είναι η εξέλιξη της δυναμικής της ροής του LNG. Η διαφορά τιμής στο Ασιατικό αέριο σε σχέση με το αμερικανικό και ευρωπαϊκό θα υποστηρίξει μεγαλύτερη χρηστικότητα πλοίων και με τη σειρά της θα υποστηρίξει τους ναύλους. Αλλά εάν όπως είναι πολύ πιθανόν η τρέχουσα περίοδος παγκόσμιας σύγκλισης τιμών LNG συνεχιστεί μέχρι το τέλος της παρούσης δεκαετίας η πτωτική πίεση στα ναύλα είναι πολύ πιθανόν να παραμείνει (Timera Energy 2015.)

Σύμφωνα με την Ernst and Young και με βάση στοιχεία από την Διεθνή Υπηρεσία Ενέργειας, προβλέπεται μεγάλη αύξηση στη χρήση φυσικού αερίου καθώς το μερίδιο ενέργειας από το 21% του 2010 θα αυξηθεί στο 25% στο 2035. Οι απαιτήσεις αναμένεται να είναι πολύ ισχυρές κυρίως μέχρι το 2020 ενώ μετά το 2020 η ζήτηση θα αυξάνεται πάλι αλλά σε βραδύτερους ρυθμούς καθώς οι επιδοτήσεις σε χώρες εκτός ΟΑΣΕ θα ελαττωθούν. Η παγκόσμια ζήτηση μέχρι το 2030 σχεδόν θα διπλασιαστεί σε σύγκριση με το επίπεδο των 250εκατομ. μετρικών τόνων του 2012. Η Ιαπωνία, Νότια Κορέα και η Ταϊβάν θα είναι η ραχοκοκαλιά της αγοράς ενώ η Κίνα και η Ινδία αναμένεται να είναι οι επιπρόσθετες πηγές ζήτησης (Ernst and Young, 2013).

Στην ίδια γραμμή κινείται και η εκτίμηση της DNV η οποία βλέπει θετική προοπτική για τον τομέα του LNG καθώς η ζήτηση είναι σε άνοδο, με νέα LNG εργοστάσια να κατασκευάζονται σε πολλές χώρες.

Στην αγορά LPG κατά τη διάρκεια της κρίσης παρατηρήθηκε ένα υφεσιακό ποσοστό -3% στην ζήτηση σε μεγάλα πλοία μεταφοράς με ένα αντίστοιχο ποσοστό αύξησης προσφοράς γύρω στο 10% το οποίο είχε και την ανάλογη πτώση στα ναύλα όπου είχαμε πτώση από τα 30.000 \$ την ημέρα (χρονοναύλωση ενός έτους) το 2007, στα 17.000 \$ την ημέρα μεσούσης της κρίσης το 2009. Ακολούθησε μια μικρή αντιστροφή προσφοράς ζήτησης όπου παρατηρήθηκε γενναία αύξηση στα ναύλα από το 2012 όπου έφτασε στην αρχή του 2014 στα 47.000\$ την ημέρα (χρονοναύλωση ενός έτους) και σταδιακή πτώση μέχρι το 2015 στα 40.000 \$ την ημέρα. Αναμένεται πτώση και σταθεροποίηση στα 30.000 \$ την ημέρα καθώς προσφορά και ζήτηση κλείνουν την απόσταση (DVB Bank SE, 2014 σε στοιχεία της Clarkson's).

Στα μεσαία πλοία μεταφοράς LPG κατά τη διάρκεια της κρίσης είχαμε μεγαλύτερη πτώση της ζήτησης κοντά στο 10% το οποίο κατακρήμνισε τα ναύλα στα 18.500 \$ την ημέρα αλλά από εκεί και μετά οι διακυμάνσεις ήταν λιγότερο οξυμένες με μια προοπτική σταθεροποίησης στα 25.000 \$ την ημέρα από το 2017 και μετά.

Οι ισοτιμίες των ναύλων στο LPG ήρθαν στα 132 \$ τον τόνο κατά μέσο όρο τον Ιούλιο του 2014 με βάση τη διαδρομή αναφοράς (benchmark) Μέση Ανατολή-Ασία. Η αύξηση αυτή δεν περιορίζεται στη διαδρομή αυτή μόνον αλλά και στις άλλες διαδρομές. Συνολικά παρατηρήθηκε αύξηση στην επιτόπια αγορά κατά μέσο όρο 55% πάνω από το επίπεδο του 2013. Παρόλα αυτά ενώ τα ναύλα έφθασαν στο χαμηλότερο σημείο κατά τη διάρκεια του πρώτου τριμήνου, άρχισαν να αυξάνουν

σταθερά το πρώτο τρίμηνο του 2015 με 90 \$ τον τόνο κατά 56% υψηλότερα από την αντίστοιχη περίοδο του 2014 (Danish Ship Finance, 2015).

Σύμφωνα με την αναφορά της Danish Ship Finance το 2014 η ζήτηση για δεξαμενόπλοια LPG αυξήθηκε κατά πολύ από την αύξηση εισαγωγών της Ασίας στο αμερικανικό LPG. Η ζήτηση προσαρμοσμένη στην απόσταση αυξήθηκε κατά 14% μέσα στο 2014 κοντά περίπου στις 11 ποσοστιαίες μονάδες από την αντίστοιχη αύξηση της προσφοράς. Επακόλουθο ήταν η αύξηση της χρηστικότητας των πλοίων που έφθασε το 100% και η μεγάλη αύξηση των ναύλων φθάνοντας σε επίπεδα ρεκόρ. Αποτέλεσμα οι παραγγελίες να κάνουν ακόμα ένα σημαντικό βήμα. Το θετικό κλίμα στην αγορά των LPG είχε σαν αποτέλεσμα να αυξηθεί η ζήτηση για τα μεταχειρισμένα πλοία όπου παρατηρήθηκε οι τιμές των μεταχειρισμένων να στοιχίζουν περισσότερο από τα καινούργια. Προς το τέλος όμως του έτους παρατηρήθηκε μείωση των ναύλων ημέρας και γενικά όλων των ναύλων σε χαμηλά επίπεδα και οι παραγγελίες έχουν υποχωρήσει δίνοντας την ελπίδα ότι θα βρεθούν σε χαμηλότερα αλλά πλέον σταθερά επίπεδα στα επόμενα χρόνια. (Danish Ship Finance, 2015).

Στο εμπόριο LPG τη μερίδα του λέοντος διεκδικεί και πάλι η Ασία με ένα συνολικό ποσοστό της τάξεως του 65% καταδεικνύοντας για άλλη μια φορά την τεράστια αγορά της Ασίας στον τομέα των δεξαμενοπλοίων που απαιτούνται για τη μεταφορά και το ρόλο των αναδυομένων οικονομιών της Ασίας στην παγκόσμια ναυτιλιακή αγορά.

5.1.3.4 Βασικοί Ναυτιλιακοί Δείκτες με βάση τα Υγρά Φορτία

5.1.3.4.1 WSI-World Scale Index

Ο δείκτης «Worldscale» είναι το μετρήσιμο μέγεθος που μεταβάλλεται σε ημερησία βάση και δείχνει το ναύλο που επιτυγχάνουν κατά μέσο όρο ναυλωτές και μεταφορείς σε κάθε εμπορευματική διαδρομή. Η κλίμακα Worldscale βασίζεται σε ένα σύνολο προκαθορισμένων πινάκων αναφοράς που εκθέτουν κατ' εκτίμηση επίπεδα ναύλου ενός συγκεκριμένου δεξαμενόπλοιου (standard vessel) με συγκεκριμένα χαρακτηριστικά για κάθε μια από 60.000 διαδρομές. Τα ναύλα υπολογίζονται με βάση τα λιμάνια φόρτωσης και εκφόρτωσης περισσότερο παρά με βάση τις αποστάσεις. Τα ναύλα για κάθε συνδυασμό λιμανιών ή περιοχών μεταφόρτωσης μπορούν να υπολογιστούν μέχρι 5 λιμανιών φόρτωσης και 10 εκφόρτωσης. Κατόπιν μετράται η φθηνότερη διαδρομή λαμβάνοντας υπόψη την

απόσταση, τελωνεία κ.λ.π. Φυσικά η κοντινότερη διαδρομή δεν έχει σαν αποτέλεσμα και τα φθηνότερα ναύλα. Η κλίμακα αποτελεί μια ένδειξη του επιπέδου των ναύλων στη συγκεκριμένη αγορά για μια σειρά διαδρομών χωρίς όμως την καθημερινή διακύμανση.

Το βιβλίο πινάκων εκδίδεται μια φορά το χρόνο από τον World Scale Association, είναι διαθέσιμο σε συνδρομητές και υπάρχουν σε αυτό διαθέσιμες περίπου 300.000 τιμές ναύλων. Αν υπάρχουν διαφοροποιήσεις αποστέλλονται συμπληρωματικοί δείκτες. Για τον προσδιορισμό του βασικού δείκτη το Standard Vessel είναι όπως φαίνεται παρακάτω (Πίνακας 3).

Πίνακας 3
Χαρακτηριστικών Πλοίου Αναφοράς

Βασικό Πλοίο	75.000 τόνοι
Ταχύτητα	14,5 κόμβοι
Κατανάλωση καυσίμου	55MT την ημέρα + 100MT για κάθε κυκλικό ταξίδι + 5 MT στο λιμάνι
Ανώτατος χρόνος στο Λιμάνι	4 ημέρες
Δείκτης χρονοναύλωσης (ημέρα) TC	12000\$ την ημέρα
Λιμενικό κόστος	Με βάση τις κατά τόπους λιμενικές αρχές
Χρόνος διέλευσης καναλιών	24 ώρες για τη διώρυγα του Παναμά και 30 για τη διώρυγα του Σουέζ.

Πηγή: Maritime Economics

5.1.3.4.2 Baltic International Tanker Routes (BITR)

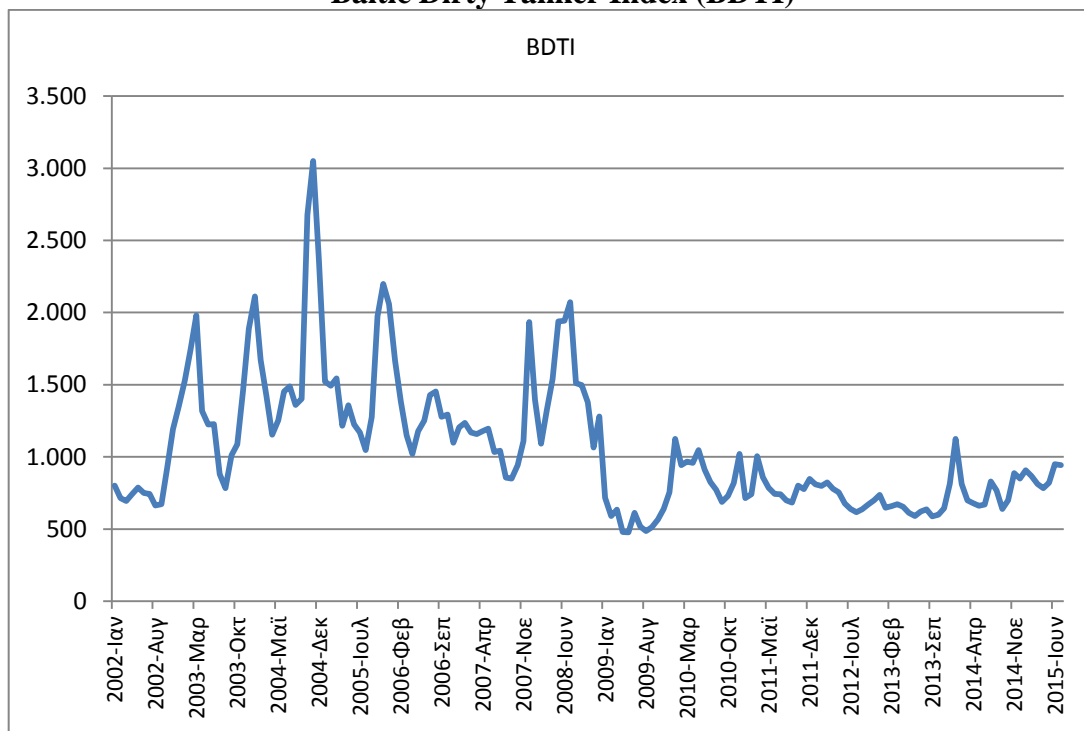
Ο επόμενος δείκτης υγρού φορτίου είναι ο BITR που αναφέρεται (για την ιστορία) στην παρακολούθηση ένδεκα επιλεγμένων διαδρομών σε ημερήσια βάση. Από τον Οκτώβριο του 2001 χωρίστηκε και αποτελείται από δύο επιμέρους δείκτες τον Baltic Dirty Tanker Index (BDTI) ο οποίος περιγράφει τις διαδρομές μεταφοράς αργού πετρελαίου και τον Baltic Clean Tanker Index (BCTI) ο οποίος περιγράφει διαδρομές μεταφοράς παραγώγων πετρελαίου όπως πετροχημικά.

5.1.3.4.3 Baltic Dirty Tanker Index (BDTI)

Περιλαμβάνει 16 εμπορευματικές διαδρομές μεταφοράς αργού πετρελαίου οι οποίες συμμετέχουν με ίση βαρύτητα στον καθορισμό της τιμής του δείκτη. Παρακολουθώντας την πορεία του δείκτη την τελευταία δωδεκαετία παρατηρούμε ότι η υψηλότερη τιμή σημειώθηκε τον Νοε. 2004

στις 3.050 μονάδες. Από εκεί έπεσε στις 2.198 μονάδες τον Νοέμβριο του επομένου έτους για να παρακολουθήσουμε κατόπιν μια απότομη πτώση τον Αύγουστο του 2007 στο χαμηλό των 857 μονάδων, μια άνοδο τον Ιούλιο του 2008 στις 2.072 μονάδες και σαν αποτέλεσμα της κρίσης του 2008-2009 έχουμε τον δείκτη να κατέρχεται σε επίπεδο ρεκόρ χαμηλού τον Μάιο του 2009 στις 478 μονάδες. Από τότε ακολουθεί μια ασταθή πορεία σε χαμηλά επίπεδα κινούμενος μεταξύ 1.126 μονάδων τον Ιαν. 2010 και 589 μονάδων τον Σεπ του 2013. Τον Ιανουάριο του 2014 έχουμε μια σχετική άνοδο στις 1.125 και το Σεπτέμβριο του ιδίου έτους στο χαμηλό των 639 μονάδων. Τον Ιούλιο του 2015 εξακολουθεί να παραμένει χαμηλά στις 944 μονάδες με τάσεις αργής ανόδου (Γράφημα 34).

Γράφημα 34
Baltic Dirty Tanker Index (BDTI)



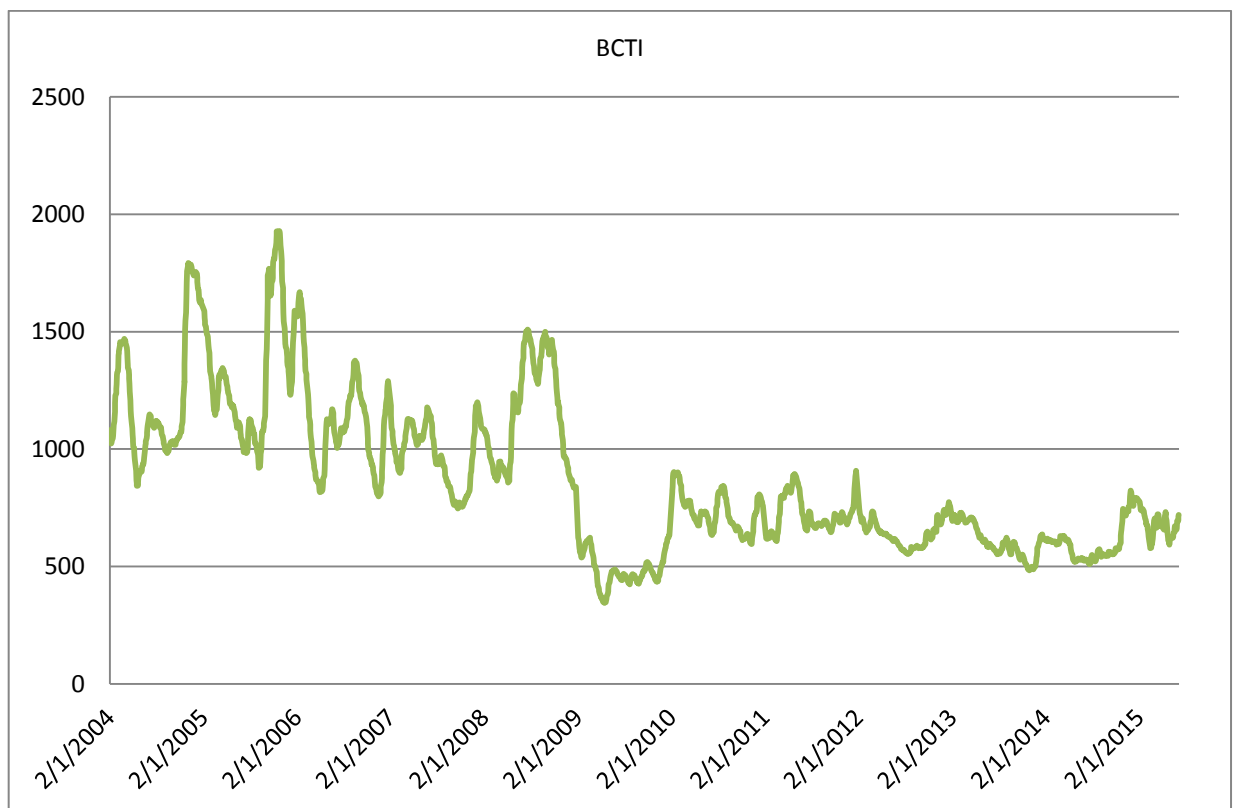
Πηγή: Στοιχεία από Clarkson's Research
Επεξεργασία Στοιχείων: Συγγραφέας

5.1.3.4.4 Baltic Clean tanker Index (BCTI)

Περιλαμβάνει 6 εμπορευματικές διαδρομές μεταφοράς παραγώγων πετρελαίου για ορισμένες ενδεικτικές κατηγορίες πλοίων. Όλες οι διαδρομές συμμετέχουν με ίση βαρύτητα στη διαμόρφωση του δείκτη. Έχουμε ιστορικά και εδώ ένα υψηλό ρεκόρ τον Οκτώβριο του 2005 με 1.927 μονάδες και ένα

χαμηλό στις 746 μονάδες τον Σεπτέμβριο του 2007. Μία μεγάλη άνοδο πριν την κρίση στις 1.509 μονάδες τον Ιούνιο του 2008 για να αγγίξει το ρεκόρ χαμηλού σαν αποτέλεσμα της οικονομικής κρίσης του 2008-2009 στις 345 μονάδες τον Απρίλιο του 2009. Ακολουθεί μια σταδιακή άνοδος για να φτάσει στις 902 και 908 μονάδες τον Ιανουάριο του 2010 και Δεκέμβριο του 2012 αντίστοιχα. Και από εκεί και πέρα κινείται από 770 μέχρι 483 μονάδες στο διάστημα μέχρι το Νοέμβριο του 2014 που αγγίζει τις 823 μονάδες. Τον Ιούνιο του 2015 κατέγραψε 720 μονάδες (Γράφημα 35).

Γράφημα 35
Baltic Tanker Clean Index (BCTI)

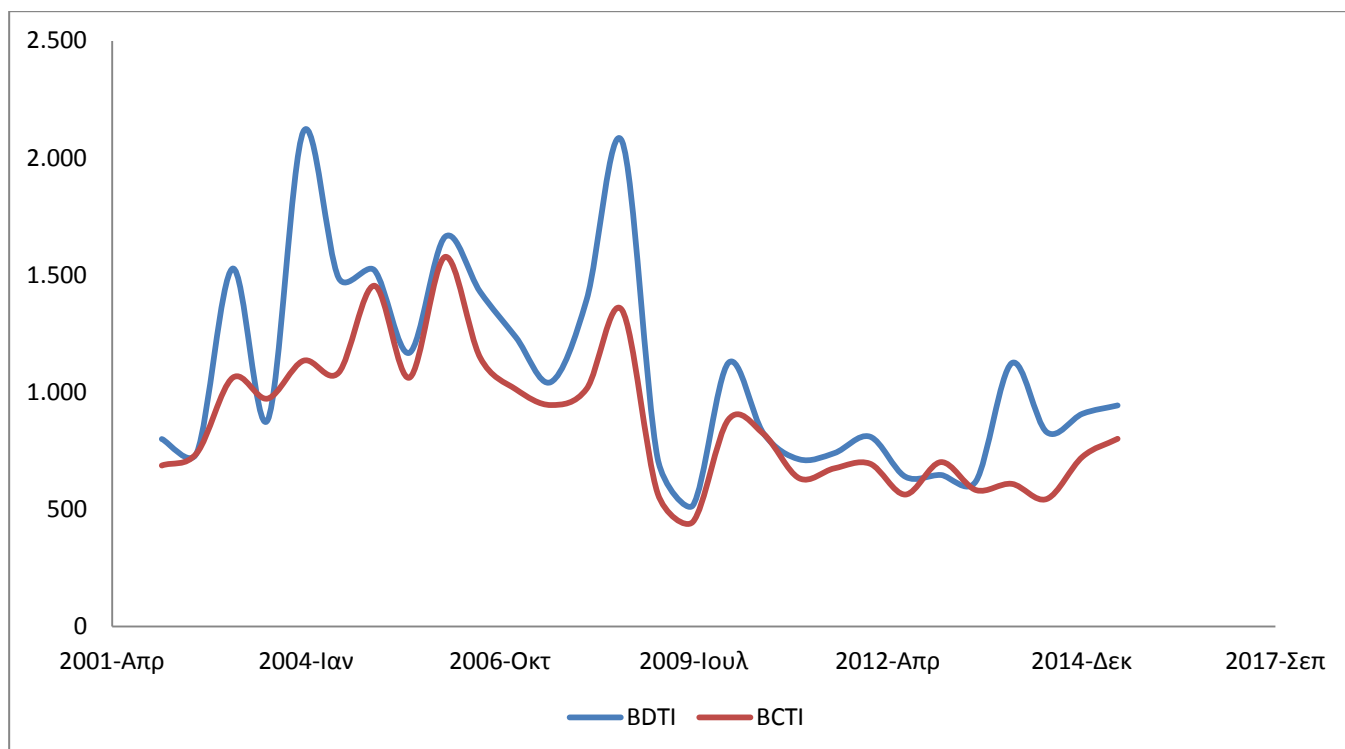


Πηγή: Στοιχεία από Clarkson's Research
Επεξεργασία Στοιχείων: Συγγραφέας

Στο παρακάτω Γράφημα παρουσιάζεται ταυτόχρονα η πορεία των δεικτών BDTI και BCTI για την περίοδο πριν την κρίση και μετά την κρίση (2002-2015). Η πορεία των δεικτών ακολουθεί τη διακύμανση της οικονομίας με την παρατήρηση ότι στην περίοδο της ανοδικής πορείας ο δείκτης BDTI με 2.072 τον Ιούλιο του 2008 είχε καλύτερη θέση από τον αντίστοιχο BCTI με 1.351 μονάδες ενώ στην πτωτική πορεία έχουν την ίδια κάμψη ποσοτικά αγγίζοντας αντίστοιχα τις 516

και 446 τον Ιούλιο του 2009, με τον δείκτη BDTI να διευρύνει πάλι τη διαφορά στην σχετική ανοδική πορεία το πρώτο εξάμηνο του 2014 και να ευρίσκονται τον Ιούλιο του 2015 στις 944 και 802 αντίστοιχα (Γράφημα 36).

Γράφημα 36
Διακύμανση BDTI και BCTI
(2002-2015)



Πηγή: Στοιχεία από Clarkson Research
Επεξεργασία: Συγγραφέας

5.1.3.4.5 Baltic Liquefied Petroleum Gas (BLPG)

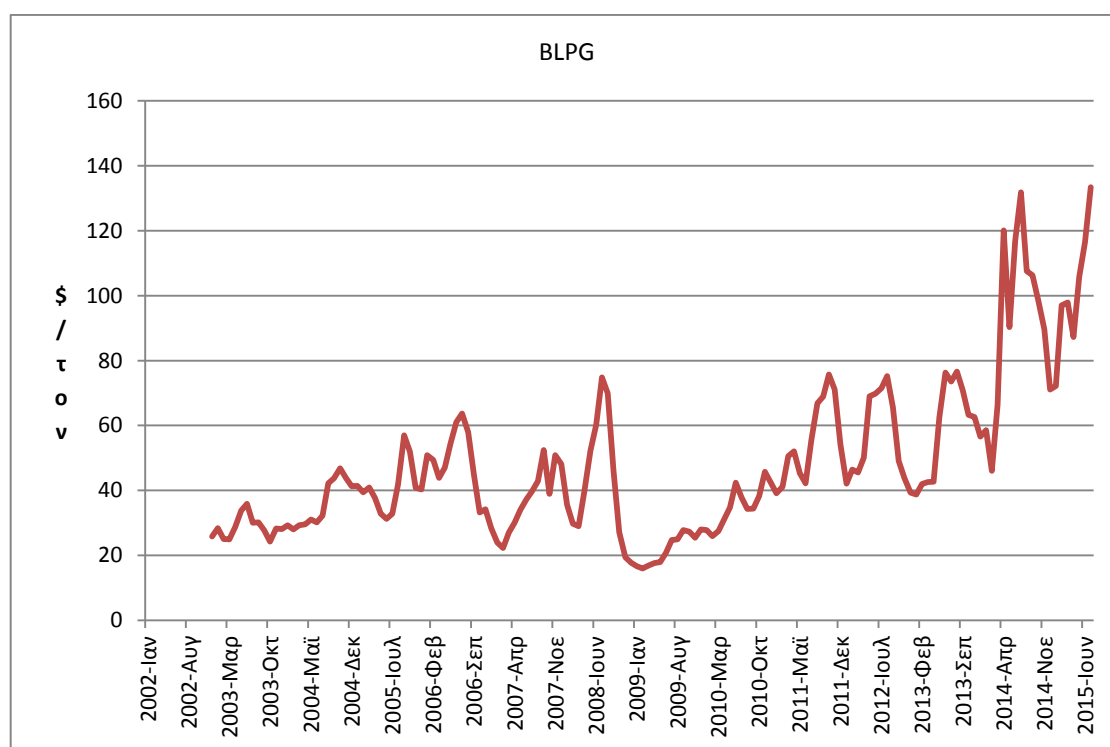
Ο δείκτης είναι η εκτίμηση μιας διαδρομής και είναι περισσότερο γνωστός σαν «Baltic VLGC⁴⁹ spot rate». Η βάση του είναι το ταξίδι ενός VLGC των περίπου 76,600 cbm (44,000mt) από το Ras Tanura-λιμάνι της Σαουδικής Αραβίας στον Περσικό Κόλπο-στο μεγαλύτερο λιμάνι της Ιαπωνίας το Chiba στον κόλπο του Τόκυο. Πιο συγκεκριμένα τα στοιχεία αναφοράς είναι μεταφορά 44.000 mt με +/- 5% ανάλογα με την επιλογή του ιδιοκτήτη, 1 έως 2 βαθμοί, πλήρως υγροποιημένο αέριο πετρελαίου, χρόνος αναμονής/ακύρωση 10/40 από την ημέρα εκδόσεως του δείκτη. Διαδρομή πλοίου όπως προαναφέρθηκε Μέση

⁴⁹ VLGC. Very Large Gas Carrier.

Ανατολή - Ιαπωνία ((Ras Tanura to Chiba). Χρόνος αναμονής πλοίου συνολικά 96 ώρες. Μέγιστη ηλικία πλοίου 20 χρόνια και 1,25% συνολική προμήθεια.

Παρακάτω βλέπουμε την πορεία του δείκτη από το 2002 μέχρι και σήμερα. Σε αντίθεση με τους άλλους δείκτες που παρατέθηκαν βλέπουμε υψηλή μεν τιμή τον Ιούλιο 2008 στα 74,8 \$ ανά τόνο και με τα αποτελέσματα της κρίσης τον Ιανουάριο του 2009 την χαμηλή τιμή των 16,68 \$ ανά τόνο. Από εκεί και μετά ανοδικές πορείες του δείκτη με μικρές πτωτικές διακυμάνσεις έως ότου φθάνουμε τον Ιούλιο του 2013 στην τιμή 131,13 \$ ανά τόνο. Ακολουθεί μια κατακόρυφη πτώση στα 72 \$ ανά τόνο τον Ιανουάριο του 2015 και αρχίζει πάλι το «ράλι» ανόδου ώστε τον Ιούλιο του τρέχοντος έτους να φθάσει στις 133,44 \$ ανά τόνο. Αυτό σημαίνει ότι το LPG πέτυχε πολύ καλύτερες διακυμάνσεις από τα άλλα δεξαμενόπλοια φορτία μεταφοράς φορτίων αργού και παραγώγων (Γράφημα 37).

Γράφημα 37
Baltic Liquefied Petroleum Gas (BLPG)
(US Dollars/Tone)



Πηγή: Στοιχεία από Clarkson Research

Επεξεργασία: Συγγραφέας

5.1.3.5 Αγορά Πλοίων Μεταφοράς Εμπορευματοκιβωτίων (Containership Market)

“You might think you don’t want to read a whole book about shipping containers... But he makes a good case that the move to containerized shipping had an enormous impact on the global economy and changed the way the world does business. I won’t look at a cargo ship in quite the same way again.”

Bill Gates

Η αγορά των εμπορευματοκιβωτίων είναι η πλέον κοντινή στον καταναλωτή και από τη φύση της η ζήτηση έντονα οδηγείται από το ΑΕΠ, την εξέλιξη στην παγκόσμια δημογραφική αύξηση και αλλαγές στο κατά κεφαλή εισόδημα σε μεγάλες χώρες. Από το έτος 2012 και μετά υπάρχει μια ανισοροπία μεταξύ προσφοράς και ζήτησης καθώς το έτος εκείνο τα πλοία υπό παραγγελία αντιπροσώπευαν περίπου το 25% του υπάρχοντος εμπορικού στόλου σε κοντέινερ (DNV Report, 2012).

Κατά τη διάρκεια της κρίσης του 2008-2009 η αγορά των εμπορευματοκιβωτίων ήταν ο τομέας με τις μεγαλύτερες αρνητικές επιπτώσεις. Τον Δεκέμβριο του 2008 ήταν δεμένα και εκτός χρήσης 165 πλοία, τα περισσότερα της κατηγορίας των 1.000-2.000 TEUs. Η ύφεση ήρθε τη στιγμή που ο στόλος αυξανόταν με εκπληκτικούς ρυθμούς με μια συνολική χωρητικότητα που ξεπερνούσε τα 13 εκατομ. TEUs πριν τα Χριστούγεννα του 2008. Ακολούθως οι πτώσεις άγγιξαν τα 4 εκατομ. TEUs μέχρι το καλοκαίρι του 2009 (Blank Rome. LLP.2009).

Σύμφωνα με σχετική αναφορά της UNCTAD την εποχή εκείνη η αγορά των εμπορευματοκιβωτίων είδε τη ζήτηση να κατακρημνίζεται στο -8% και την προσφορά να πέφτει στο 5% , μια διαφορά περίπου 13 ποσοστιαίων μονάδων που οδήγησε τα ναύλα σε πολύ χαμηλά επίπεδα. Τη γρήγορη ανάκαμψη της ζήτησης για το 2010 ακολούθησε και πάλι πτωτική πορεία για να παρατηρηθεί το 2013 μια αύξηση της τάξεως του 4,7% στη ζήτηση σε σύγκριση με το 3,2% του 2012. Η παγκόσμια αυτή αύξηση ταίριασε με την επιβράδυνση που παρατηρήθηκε στην ανάπτυξη της προσφοράς σε κοντέινερ η οποία το 2013 ήταν 4,7% σε σχέση με το 4,9% του 2012. Παρόλα αυτά η αύξηση στη ζήτηση των κοντέινερ η οποία παρατηρήθηκε στις περισσότερες εμπορικές διαδρομές δεν είχε καμία επίδραση στα

ναύλα καθώς αυτά παρέμειναν στα ιστορικά χαμηλά. Ήταν μια ένδειξη ότι η δομική υπερπροσφορά σχετιζόταν με την πλειονότητα των εμπορικών δρόμων να έχουν υπερπροσφορά σε χωρητικότητα (Γράφημα. 38).

Γράφημα 38
Ανάπτυξη Προσφοράς και Ζήτησης της Μεταφοράς με Πλοία
Εμπορευματοκιβωτίων



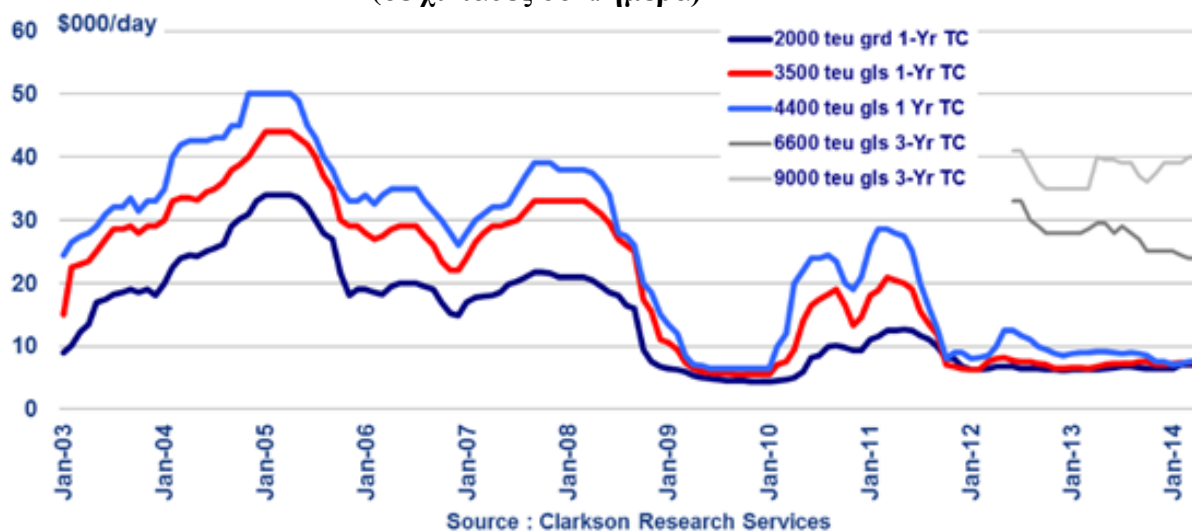
Πηγή: UNCTAD on the basis of data from Clarkson Container Intelligence, Monthly 2014.

Φαίνεται ότι η ζήτηση για αγαθά εμπορευματοκιβωτίων μεταφερόμενων με τη θάλασσα εκτιμάται ότι θα αυξηθεί κατά 5% στο 2015. Η Ασία σχετικά αναμένεται να παρουσιάσει τη μεγαλύτερη αύξηση με ένα 6%. Για τα επόμενα τέσσερα χρόνια η ζήτηση για εμπορευματοκιβώτια μεταφερόμενα δια θαλάσσης εκτιμάται ότι θα έχει μια ετήσια αύξηση γύρω στο 5,2% (UNCTAD, 2014).

Στο θέμα των ναύλων η εικόνα των πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων είναι πιο σύνθετη από τις άλλες αγορές. Δεν υπάρχουν αξιόπιστοι δείκτες πριν από την κρίση αλλά ειδήμονες της Clarkson ισχυρίζονται ότι ο τομέας των ναύλων στα πλοία αυτής της κατηγορίας επηρεάστηκε πιο πολύ από όλους από την κρίση. Από τότε και μέχρι σήμερα τα ναύλα είναι ασταθή. Πιο συγκεκριμένα στα ναύλα παρατηρήθηκε μια ραγδαία πτώση από το ανώτερο σημείο που ήταν το 2005 (πριν την κρίση) στα 50.000 \$ την ημέρα για τα πλοία 4.400 TEUs,

στα 8.000\$ την ημέρα αμέσως μετά τη κρίση το 2009. Μια μικρή ανάκαμψη συνέβη στο διάστημα 2010-2012 και κατόπιν μετά το 2012 και μέχρι τέλους του 2014 πάλι πτωτικά στα 1.000 \$ την ημέρα και κάτω. Λίγο ή πολύ η διακύμανση είναι η ίδια και στις άλλες κατηγορίες των πλοίων μικρότερων από 4.400 TEUs ενώ η κατάσταση φαίνεται καλύτερη στα μεγαλύτερα πλοία των 6.600 και 9.900 TEUs (Γράφημα 39)

Γράφημα 39
Ναύλοι Πλοίων Μεταφοράς Εμπορευματοκιβωτίων
 (σε χιλιάδες δολ./ημέρα)



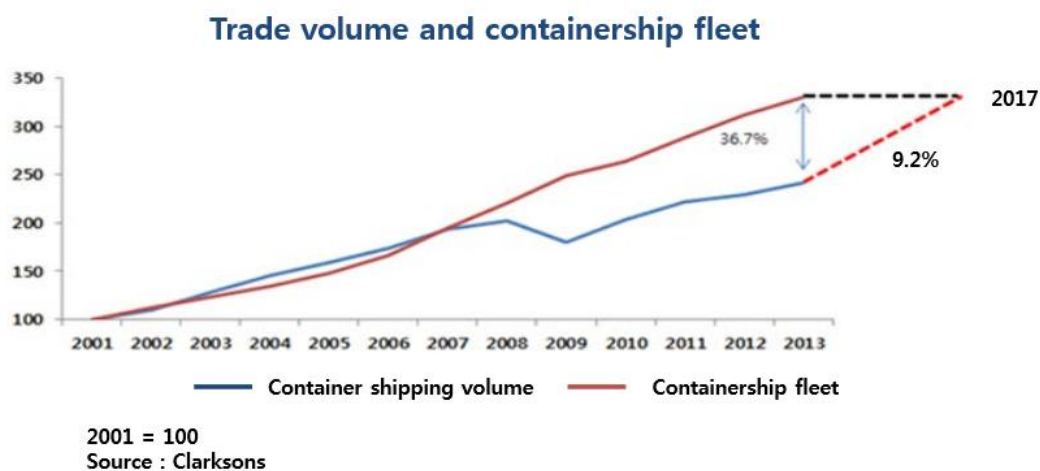
Πηγή: Clarkson Research Services , 2014.

Οι επιχειρηματικές δραστηριότητες στον τομέα των εμπορευματοκιβωτίων επηρεάζονται από τις τρέχουσες αλλαγές στις εμπορευματικές ροές μερικές από τις οποίες μπορούν να θεωρηθούν σαν αναδυόμενες μακροπρόθεσμες τάσεις. Σύμφωνα με την DNV παρατηρείται μια επιβράδυνση στην αύξηση του εμπορίου στις κύριες γραμμές μεταφορών, Ασίας- Β. Αμερικής και Ασίας – Ευρώπης και μια αύξηση στις εμπορικές ροές Ευρώπη-Μέση Ανατολή και Μέση Ανατολή-Ασία και Ν. Αμερική-Αφρική -Ασία.

Όσον αφορά στην προοπτική εκτιμάται ότι η αύξηση του συνολικού όγκου εμπορίου που διακινείται με εμπορευματοκιβώτια θα ανέλθει στο διάστημα 2014-2018 στο 9,2%. Στη χωρητικότητα του στόλου αναμένεται ότι θα υπάρξει μικρότερη αύξηση στο παραπάνω διάστημα αφού ο ρυθμός διάλυσης πλοίων είναι μεγάλος. Τα παλιά πλοία δεν μπορούν να ανταγωνιστούν τις τρέχουσες τιμές των ναύλων και τα καινούργια πλοία εμπορευματοκιβωτίων των 18.000 TEU εξοικονομούν κατά 30% περισσότερο καύσιμα σε σχέση με τα παλιά των 13.000-

14.000 TEU. Επίσης αναμένεται μια πολύ προσεκτική προσέγγιση στο θέμα των νέων παραγγελιών λόγω περιορισμένης ρευστότητας των πλοιοκτητών. Η τρέχουσα υπερχωρητικότητα εκτιμάται στο 36%, το δε χάσμα μεταξύ προσφοράς και ζήτησης αναμένεται να καλυφθεί από το 2017 και μετά οπότε εκτιμώνται καλύτερα επίπεδα ναύλων (BS Financial Group, 2014), (Γράφημα 40).

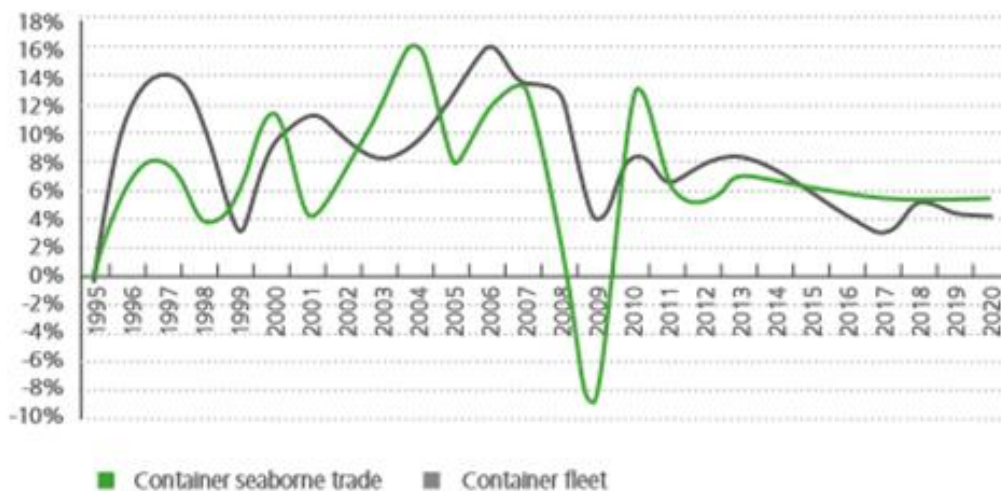
Γράφημα 40
Όγκος Εμπορίου και Στόλος Πλοίων Εμπορευματοκιβωτίων



Πηγή: Clarkson's

Η διακύμανση και σχέση μεταξύ αύξησης στόλου εμπορευματοκιβωτίων και θαλάσσιου εμπορίου εμπορευματοκιβωτίων με σχετική πρόβλεψη φαίνεται παρακάτω με τις σχετικά μεγάλες αποκλίσεις να στενεύουν μεν αλλά να συνεχίσουν να υπάρχουν. Από το 2011 και μετά και μέχρι το 2014 η κατάσταση είχε την προσφορά σε χωρητικότητα να υπερέχει με αποτέλεσμα τα χαμηλά ναύλα αλλά προβλέπεται ότι από το τέλος του 2015 και μετά να έχουμε μια πιο ισορροπημένη σχέση μεταξύ αύξησης εμπορίου και αύξησης χωρητικότητας του στόλου και μια καλύτερη κατάσταση στα ναύλα από το 2017 και μετά (Γράφημα 41).

Γράφημα 41
Ετήσια Αύξηση Στόλου Πλοίων Εμπορευματοκιβωτίων και θαλάσσιου
Εμπορίου Εμπορευματοκιβωτίων



Πηγή: DNV Report, 2012.

Η Danish Ship Finance πρόσφατα αναφέρει ότι από την αρχή του 2015 η μέση τιμή ανά εμπορευματοκιβώτιο έξω από την Κίνα έπεσε κατά 9%, στο χαμηλότερο επίπεδο των τριών τελευταίων ετών σημειώνοντας ότι για ακόμα μια φορά είναι το εμπόριο Κίνας προς την Ευρώπη που παλεύει να διατηρήσει σταθερά ναύλα παρά τις διάφορες προσπάθειες για αύξηση των γενικών ναύλων. Με βάση τα στοιχεία του Απριλίου οι τιμές έπεσαν κατά 17%. Η αιτία είναι η μαζική εισροή των μεγάλων πλοίων η οποία τάραξε την εμπορική ισορροπία και έσπρωξε προς τα κάτω το ποσοστό χρησιμοποίησης.

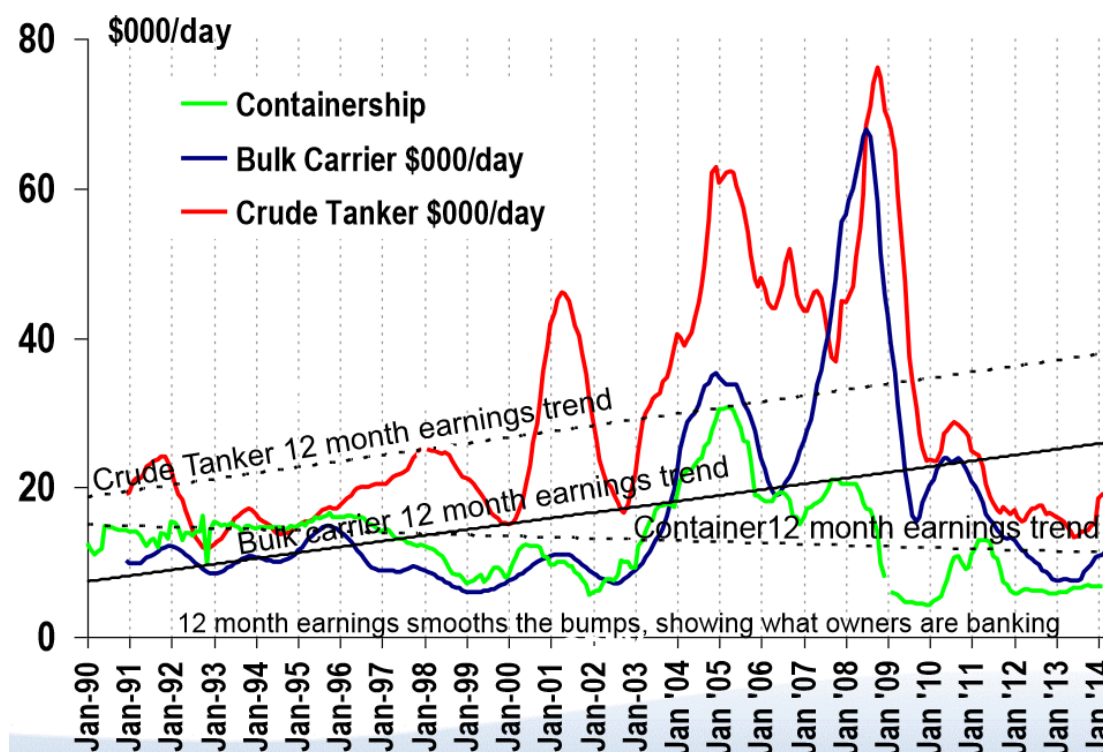
Σύμφωνα με σχετική μελέτη της HIS Global Insight το 2014, το 80% των διαδρομών έχουν αφετηρία ή προορισμό την Ασία. Καταλαβαίνουμε την σημασία αυτού του ποσοστού και πόσο ακόμα θα αυξηθεί με την ανάπτυξη των αναδυομένων οικονομιών της Ασίας σύμφωνα με τα γεωπολιτικά σενάρια και τι θα σημάνει στην αγορά των εμπορευματοκιβωτίων και στη ναυτιλιακή αγορά γενικότερα.

Ενδιαφέρον έχει να δούμε, μέσα από την ανάλυση σχετικού Γραφήματος της Clarkson, την τάση του μέσου όρου κερδών των τελευταίων 12 μηνών για τα παραπάνω τρία κύρια είδη πλοίων σε σύγκριση μεταξύ τους. Στα δεξαμενόπλοια παρατηρούμε μια σταθερά ανοδική πορεία, μια παράλληλη αλλά χαμηλότερη σε τιμές πορεία στα φορτηγά ξηρών φορτίων χύδην και μια καθοδική αργή πορεία στα πλοία εμπορευματοκιβωτίων, επιβεβαιώνοντας ότι η αγορά του τομέα αυτού είναι αυτή που ακόμα υποφέρει περισσότερο. Συγκεκριμένα:

1. Στα φορτηγά ξηρού φορτίου χύδην έχουμε υψηλό Μ.Ο κερδών με κορυφή τα 34.000 \$ την ημέρα το 2005 με πτώση στα 17.000\$ την ημέρα στα μέσα του 2006 (- 50%). Άνοδος στα 66.000\$ στα μέσα του 2007 και πτώση στα 15.000 στα μέσα του 2009 (- 78%). Άνοδος μέσα στο 2010 στα 20.000\$ και πτώση στα 6.000\$ το 2013 (- 70%). Από τότε βραδεία και ελαφρά άνοδος στους τελευταίους 12 μήνες. Η μείωση που παρατηρήθηκε από την κορυφή τιμή των 66.000\$ στα μέσα του 2007 στη χαμηλότερη των 6.000\$ στο 2013 αγγίζει το υψηλότερο ποσοστό του -91%.
2. Στα δεξαμενόπλοια αργού πετρελαίου έχουμε πριν την κρίση Μ.Ο κερδών στα 63.000 \$ την ημέρα για το 2005, και στα τέλη του 2007 με την έναρξη της κρίσης πτώση στα 35.000\$ (-45%). Στα τέλη του 2008 άνοδο στα 76.000\$ την ημέρα και πτώση στα τέλη του 2010 στα 23.000\$ (-70%). Μικρή άνοδο στα μέσα του 2010 με 27.000και από εκεί πτώση στα τέλη του 2011 στα 12.000 \$ την ημέρα μέχρι τον Ιαν.2014 όπου παρατηρείται τάση ανόδου στη βάση των τελευταίων 12 μηνών. Η μείωση που παρατηρήθηκε από την κορυφή τιμή των 76.000\$ στα τέλη του 2008 στη χαμηλότερη των 12.000 \$ την ημέρα στα τέλη του 2011 αγγίζει το ποσοστό του -85%.
3. Στα πλοία εμπορευματοκιβωτίων έχουμε Μ.Ο κερδών στο 2005 τα 25.000\$ την ημέρα και το 2007 στα 14.000\$ την ημέρα (-44%). Ελαφρά άνοδο το 2008 στα 18.000\$ την ημέρα και πτώση στα 5.000\$ την ημέρα το 2009-2010 (-72%). Άνοδος στα 12.000 \$ την ημέρα το 2012 και από εκεί και μετά χαμηλά μέχρι σήμερα με τάση καθόδου τους τελευταίους 12 μήνες. Η μείωση που παρατηρήθηκε από την κορυφή τιμή των 25.000 \$ την ημέρα μέσα στο 2005 στη χαμηλότερη των 5.000 \$ την ημέρα την περίοδο 2009-2010 αγγίζει το ποσοστό του -80%.

Παρατηρούμε ότι όλες οι κατηγορίες υπέστησαν σημαντικότερες μειώσεις με τον τομέα των εμπορευματοκιβωτίων να υποφέρει ακόμα και τον τομέα των ξηρών φορτίων να έχει τις μεγαλύτερες πτώσεις στη συγκεκριμένη περίοδο (Γράφημα. 42).

Γράφημα 42
Κέρδη Δεξαμενοπλοίων Αργού, Φορτηγών Πλοίων Ξηρών Φορτίων Χύδην και
Πλοίων Εμπορευματοκιβωτίων
(Σύγκριση Μ.Ο Κερδών των Τελευταίων 12 Μηνών)



Πηγή: Clarkson's Research Ltd., 2014.

5.1.3.6 Ναυτιλιακοί Δείκτες με βάση τα Εμπορευματοκιβώτια

Στον τομέα των πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων δεν υπάρχει κάποιος ενιαίος δείκτης που να χρησιμοποιείται τόσο ευρέως όπως ο BDI ή ακόμα οι BDTI και BCTI. Υπάρχουν πολλοί δείκτες οι οποίοι απεικονίζουν κάθε φορά την κατάσταση στην αγορά των εμπορευματοκιβωτίων. Συνήθως πολύ μεγάλες συμβουλευτικές εταιρείες ή ναυλομεσιτικές εταιρείες έχουν τους δικούς τους δείκτες. Γενικά όμως υπάρχουν δύο τύποι δεικτών στον τομέα αυτόν. Οι δείκτες freight rate και οι δείκτες charter rate. Ενδεικτικά αναφέρονται σαν δείκτες charter rate οι δείκτες των Clarkson, Howe Robinson Index, Maersk Broker Container Index, Containership Time Charter Assessment Index κ.λ.π. Στους freight rate έχουμε τους China Containerized Freight Index, Shanghai Containerized Freight Index, Drewry Container Freight Rate Index.

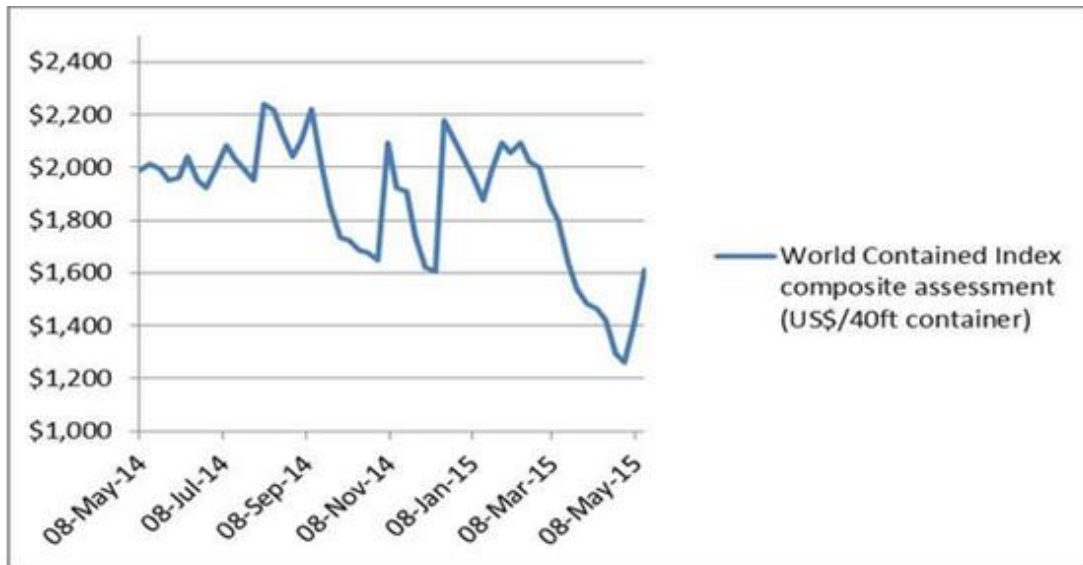
5.1.3.6.1 WCI-World Container Index (Composite)

Ο WCI παρέχει σημαντικές διευκολύνσεις στην παγκόσμια αγορά εμπορευματοκιβωτίων. Βγήκε στην αγορά το 2011 και είναι ο πρώτος στο είδος του στο να παρέχει εβδομαδιαίες τιμές ναύλων σε αμφίδρομες διαδρομές (προορισμού-επιστροφής). Είναι ιδιαίτερα αποτελεσματικός στη στρατηγική αντιστάθμισης κινδύνου για τους εμπλεκόμενους στις ναυλώσεις. Αναφέρει συμπεφωνημένες τιμές ναύλων για κύρια αμφίδρομα δρομολόγια Ανατολής –Δύσης (Ευρώπη, Ασία, Αμερική) και αποτελείται από 11 ειδικούς δείκτες συγκεκριμένων δρομολογίων που αντιπροσωπεύουν ατομικά δρομολόγια ναυτιλίας και ένα σύνθετο δείκτη. Αποτελεί κοινό κτήμα της Drewry Shipping Consultants και της Cleartrade Exchange.

Σύμφωνα με τη Drewry τον Αύγουστο του 2011 σημείωσε την υψηλότερή του τιμή στα 1.745 \$ ανά FEU⁵⁰ ενώ το Δεκέμβριο του ίδιου έτους τη χαμηλή με 1.193 \$ ανά FEU. Το 2012 βρήκε το δείκτη στις 1.444 \$ ανά FEU για να φτάσει στην υψηλή τιμή των 2.592 \$ ανά FEU τον Μάιο του ίδιου έτους. Από εκεί κινήθηκε καθοδικά μεν αλλά πάνω από 2.000\$ ανά FEU για να κλείσει τον Δεκέμβριο του 2012 στις 2.000 \$ ανά FEU. Οι αρχές του 2013 βρήκαν το δείκτη στα 2.105 \$ ανά FEU και καθοδική πορεία από εκεί μέχρι τον Ιούνιο που έφτασε στο τέλος του μηνός τα 1.517 \$ ανά FEU. Μέχρι το τέλος του έτους είχε μικρά, συχνά και πυκνά ανεβοκατεβάσματα με όρια 1.600-2.100 \$ ανά FEU για να κλείσει το έτος με 2.062 \$ ανά FEU. Το 2014 άρχισε ανοδικά για δύο μήνες και από εκεί το Φεβρουάριο μέχρι και Μάρτιο καθοδικές τιμές. Το 2015 ο WCI composite έπεσε από τις 2.092\$ ανά FEU που ήταν τον Φεβρουάριο του 2015 στα 1.263\$ τον Απρίλιο για να ανέβει ελαφρώς τον Μάιο στα 1.611 \$ αποδεικνύοντας ακόμα μια φορά πόσο ασταθής είναι η αγορά ακόμα στον τομέα αυτόν. (Drewry.2014, Γράφημα 43)

⁵⁰ FEU. Forty Feet Equivalent Unit.

Γράφημα 43
WCI Composite
(2014-2015)

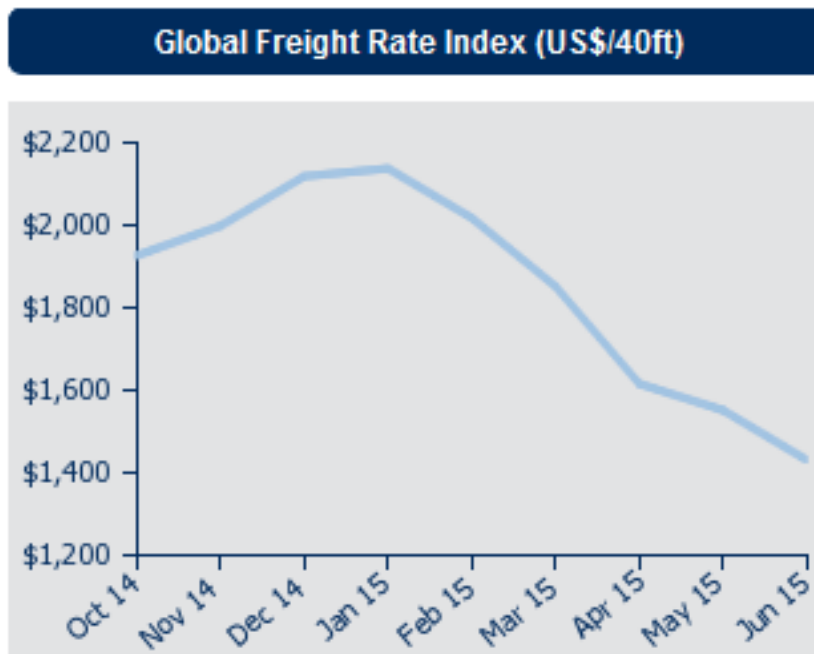


Πηγή: World Container Index

5.1.3.6.2 Global Freight Rate Index

Ένας άλλος δείκτης είναι ο Global Freight Rate Index της Drewry ο οποίος αποτελεί ένα σταθμισμένο (weighted) δείκτη σε όλα κύρια δρομολόγια εμπορευματοκιβωτίων εκτός από τις ενδο-ασιατικές γραμμές. Ο δείκτης αυτός έπεσε κατά 7,8% τον Ιούνιο του 2015 για να φθάσει τα 1.428 \$ / FEU το οποίο αποτελεί το νέο παγκόσμιο ρεκόρ χαμηλού όλων των εποχών. Το προηγούμενο ήταν 1.457 \$/ FEU που συνέβη μεσούσης της κρίσης του 2009 (Drewry 2015, Γράφημα 44).

Γράφημα 44
Global Freight Index
(\$/FEU)

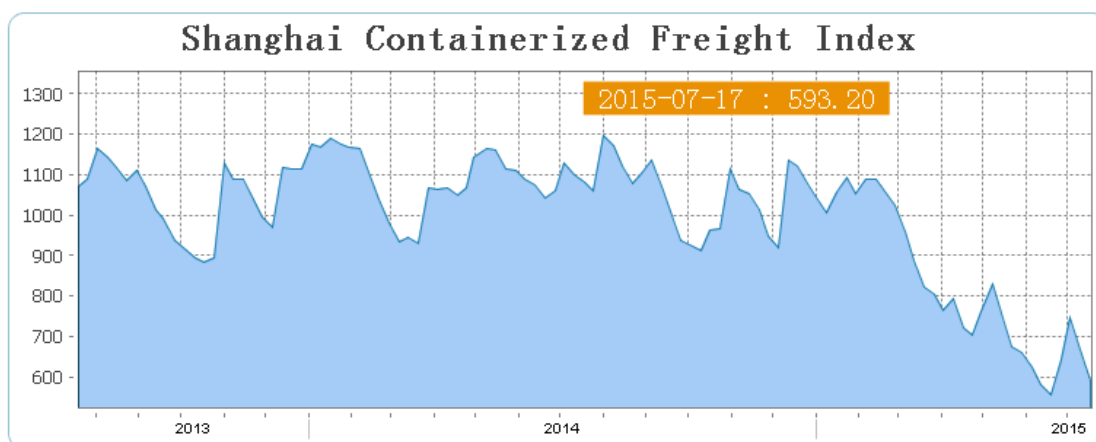


Πηγή: Drewry 2015.

5.1.3.6.3 Shanghai Containerized Freight Index (SCFI)

Ο Shanghai Containerized Freight Index (SCFI) είναι δείκτης που παρακολουθεί τους ναύλους από τη Σαγκάη σε κύρια λιμάνια σε ολόκληρο τον κόσμο. Αποτελείται μόνο από τρέχουσες τιμές ναύλων και δεν συμπεριλαμβάνει contractual rates. Ο δείκτης αυτός έπεσε στις 10 Απριλίου του τρέχοντος έτους στα 466 \$ / TEU για τις διαδρομές Σαγκάη – Ευρώπη, στις 17 Απριλίου στα 399 \$ / TEU που αποτελεί το χαμηλότερο από το 2009 και το οποίο μετρά έως και 67% πτώση από το προηγούμενο έτος. Ο ίδιος δείκτης έφτασε τον Ιούνιο του 2015 στο 581.25 \$/TEU ποσοστό 47% κάτω από τον περασμένο Φεβρουάριο. Ο δείκτης έφτασε στις 593,2 στις 17 Ιουλίου του 2015 (Wolf Street 2015, Γράφημα 45).

Γράφημα 45 Shanghai Containerized Freight Index (2013-2015)

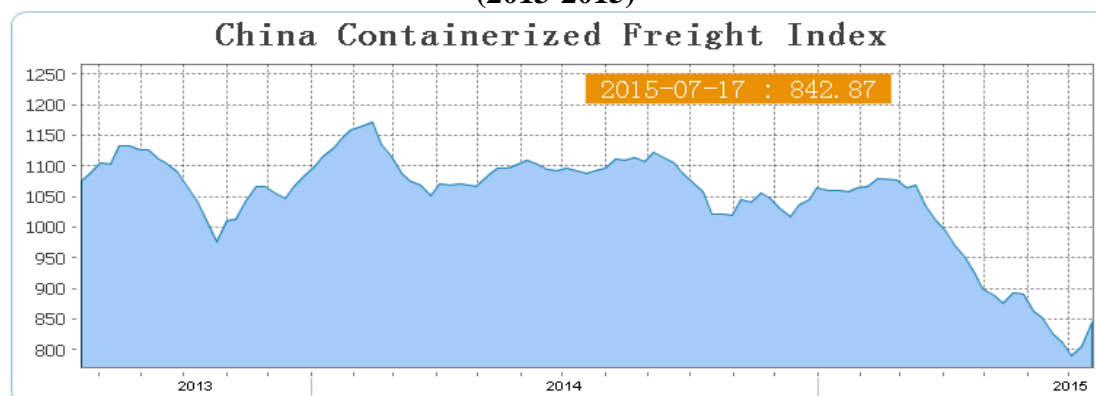


Πηγή: Chinese Shipping, 2015.

5.1.3.6.4 China Containerized Freight Index (CCFI)

Ο China Containerized Freight Index (CCFI), καλύπτει τα ναύλα της τρέχουσας αγοράς αλλά και τα contractual rates από τα λιμάνια της Κίνας στα κύρια λιμάνια προορισμού στον κόσμο. Ο δείκτης αυτός έπεσε τον Ιούνιο στο χαμηλό των 851.4 μια τιμή που αγγίζει το 21% χαμηλότερο από ότι ήταν τον περασμένο Φεβρουάριο που άγγιξε τις 1075 μονάδες. Στα μέσα Ιουλίου 2015 παρατηρήθηκε τιμή 842.7. (Wolf Street 2015, Γράφημα 46).

Γράφημα 46 China Containerized Freight Index (2013-2015)



Πηγή: Chinese Shipping, 2015.

Το παρακάτω Γράφημα της Clarkson παρουσιάζει ενδιαφέρον καθώς δίνει μια συνολική εικόνα της αγοράς εμπορευματοκιβωτίων από πλευράς ναύλων (πριν και μετά την κρίση) όπου φαίνονται τα κέρδη των πλοίων εμπορευματοκιβωτίων σε μέσο όρο ανά ημέρα. Ξεκινώντας από τον Μάρτιο του 2005 έχουμε το υψηλό ρεκόρ των 28.558\$ καθαρών κερδών την ημέρα, για να ακολουθήσει συνεχής καθοδική πορεία και να αγγίξουν τα κέρδη τις 14.574 \$ την ημέρα τον Δεκέμβριο του 2006. Ακολουθεί μια άνοδος στα 20.819 \$ τον Οκτώβριο του 2007 λίγο πριν την κρίση για να υποστεί ακολούθως τις συνέπειές της και να κατακυλήσει στα 4.401 \$ τον Δεκέμβριο του 2009. Κατόπιν έχουμε μια μικρή άνοδο μέχρι τον Μάρτιο του 2011 στις 13.871 \$ για να μειωθούν πάλι σε λιγότερο από χρόνο τον Ιανουάριο του 2012 στα 5.662 \$. Από εκεί και πέρα κινείται σε τιμές μεταξύ 6.000-6.900 \$ μέχρι τον Δεκέμβριο του 2014 όπου παρατηρείται σταδιακή άνοδος για να σημειώσει τιμή 10.939 \$ τον Μάιο του 2015, Γράφημα 47).

Γράφημα 47
Μέσος Όρος Κερδών Πλοίων Εμπορευματοκιβωτίων
(δολάρια/ημέρα)



Πηγή: Clarkson's
Επεξεργασία: Συγγραφέας

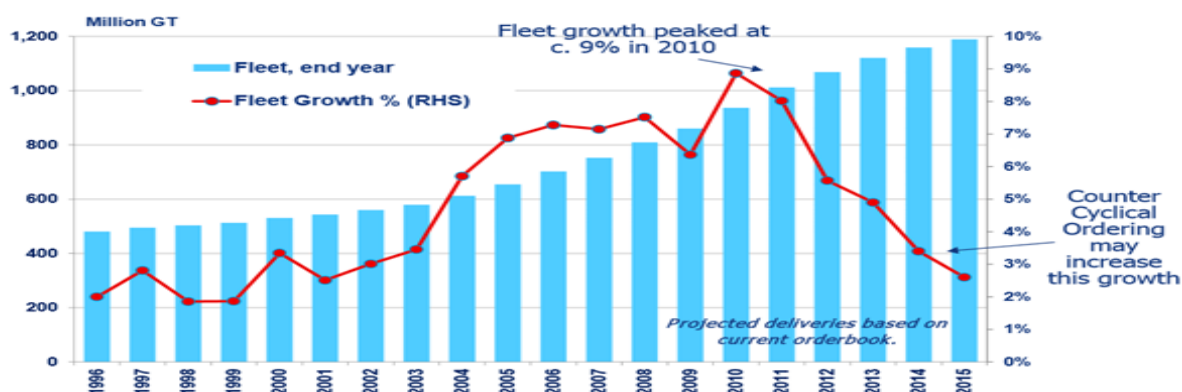
5.1.4 Αγορά Ναυπήγησης (Shipbuilding Market)

Στο τμήμα αυτό παρουσιάζονται στοιχεία από την αύξηση του στόλου σε παγκόσμιο επίπεδο όλων των κατηγοριών πλοίων, δίδονται ενδεικτικές τιμές νέων πλοίων, γίνεται επισκόπηση των αγορών ναυπηγήσεων από πλευράς κατασκευαστριών χωρών και δίδονται οι προοπτικές σε βάθος χρόνου.

Ο κερδοσκοπικός χαρακτήρας της ναυτιλίας που αναφέρθηκε παραπάνω φαίνεται στην ιδιαίτερα κυκλική εικόνα που παρουσιάζουν οι αναθέσεις και τα συμβόλαια για ναυπηγήσεις και το οποίο φυσικά μεταφέρεται στην κυκλικότητα των τιμών ναυπήγησης. Για την ναυπήγηση ενός πλοίου απαιτείται σχετικός χρόνος ενώ το ίδιο συμβαίνει για να αυξήσεις τη χωρητικότητα στη ναυτιλιακή βιομηχανία μόνον που όταν αυτή επιτευχθεί μπορεί να μείνει για καιρό.

Έχει ήδη αναφερθεί η περίοδος πριν την κρίση με τις υψηλές τιμές στους ναύλους που ώθησε τους πλοιοκτήτες σε μαζικές παραγγελίες νέων πλοίων. Μεταξύ του 2003-2008 έγιναν παραγγελίες ύψους 800 δις δολ για νέα πλοία. Το 50% των παραγγελιών αυτών τοποθετήθηκαν την περίοδο 2007/2008 όταν οι τιμές ήταν στην κορυφή. Αποτέλεσμα αυτών ήταν η αύξηση του στόλου να αγγίξει το ποσοστό ρεκόρ του 9% στο 2010. Το τρέχον έτος, η αύξηση του στόλου με βάση τις καταχωρημένες παραγγελίες, αγγίζει το 2,7% και ο όγκος ο παραγγελιών κυμαίνεται σε επίπεδο τιμών στα 180 δις δολ. Το παραπάνω είχε σαν αποτέλεσμα την δημιουργία υπερπροσφοράς σχεδόν σε όλες τις κατηγορίες που με βάση τον νόμο της αγοράς επέφερε την μείωση των ναύλων κάτι που ακόμα η αγορά δεν έχει μπορέσει να ισορροπήσει (Γράφημα 48).

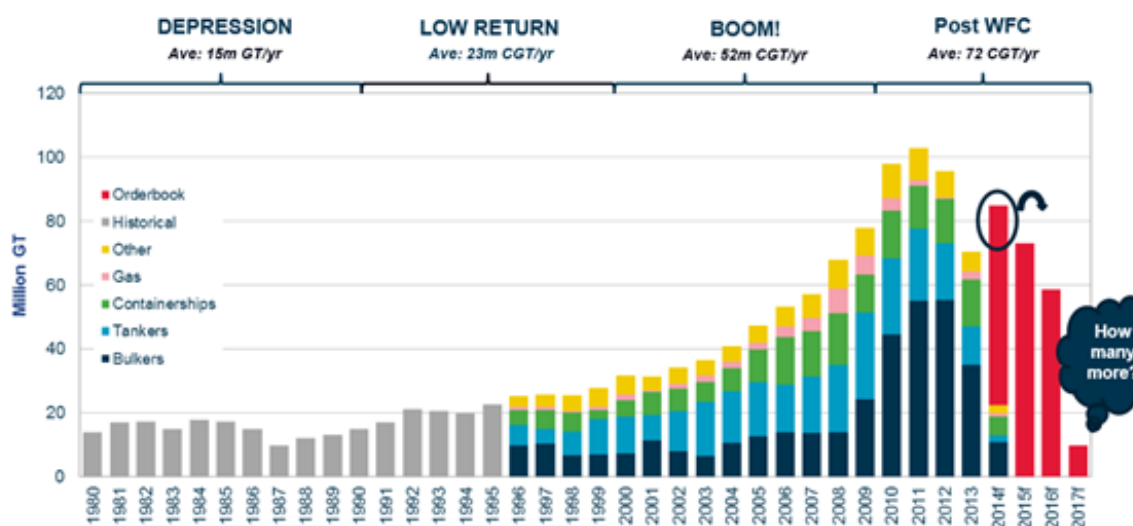
Γράφημα 48
Αύξηση Παγκόσμιου Εμπορικού Στόλου



Πηγή: Clarkson, 2013.

Εάν ρίξουμε μια ματιά στη ροή των παραδόσεων κατά κατηγορία θα διαπιστώσουμε ότι τις μεγαλύτερες παραδόσεις τις συναντούμε στα φορτηγά ξηρού φορτίου την περίοδο 2010-2013, μια σταθερή ροή παραδόσεων δεξαμενοπλοίων μέχρι το 2013, σταθερή ανοδική πορεία στα εμπορευματοκιβώτια από το 2001 και μετά μέχρι το 2012 και βραδύ ανοδικό ρυθμό παράδοσης δεξαμενοπλοίων αερίων με κάμψη από το 2011 και μετά. Στο σύνολο αριθμού παραγγελιών απότομη επιβράδυνση από το 2013 μέχρι το 2017 όπου ελαχιστοποιούνται, καθώς αναμένεται η εκτέλεση των συμβολαίων ναυπήγησης τα οποία πηγαίνουν μειούμενα σε εκατομ. GT (Γράφημα 49).

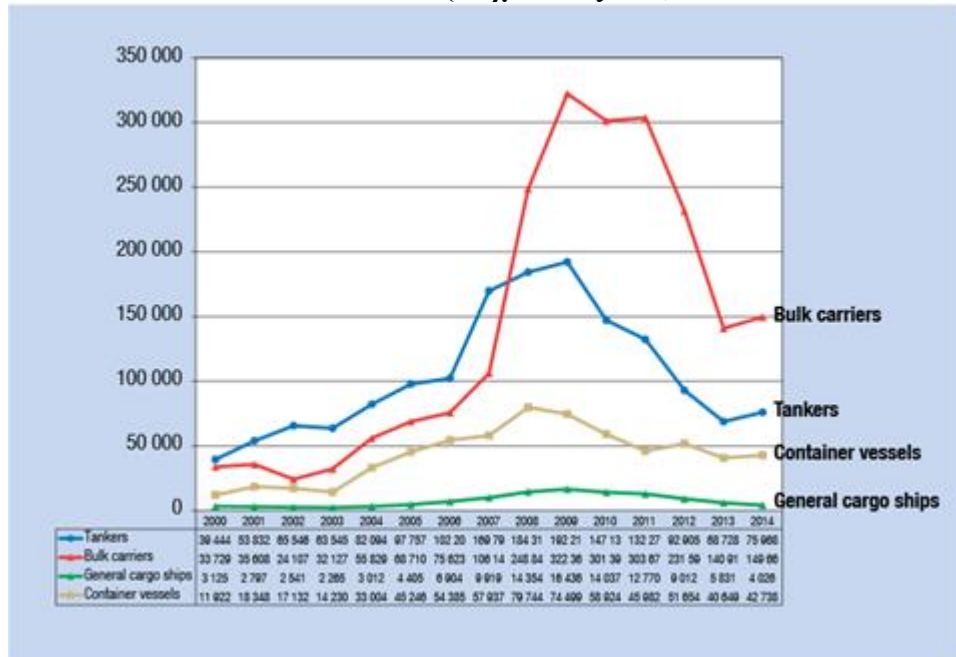
Γράφημα 49
Κύκλος Παραδόσεων Νέων Πλοίων



Πηγή: Clarkson's, 2014.

Παρακάτω βλέπουμε την πορεία των παραγγελιών πλοίων σε χωρητικότητα από το 2000 μέχρι το 2014 σε χιλιάδες dwt. (UNCTAD, 2014, Γράφημα 50).

Γράφημα 50
Παραγγελίες Πλοίων κατά κατηγορία
(σε χιλιάδες dwt)

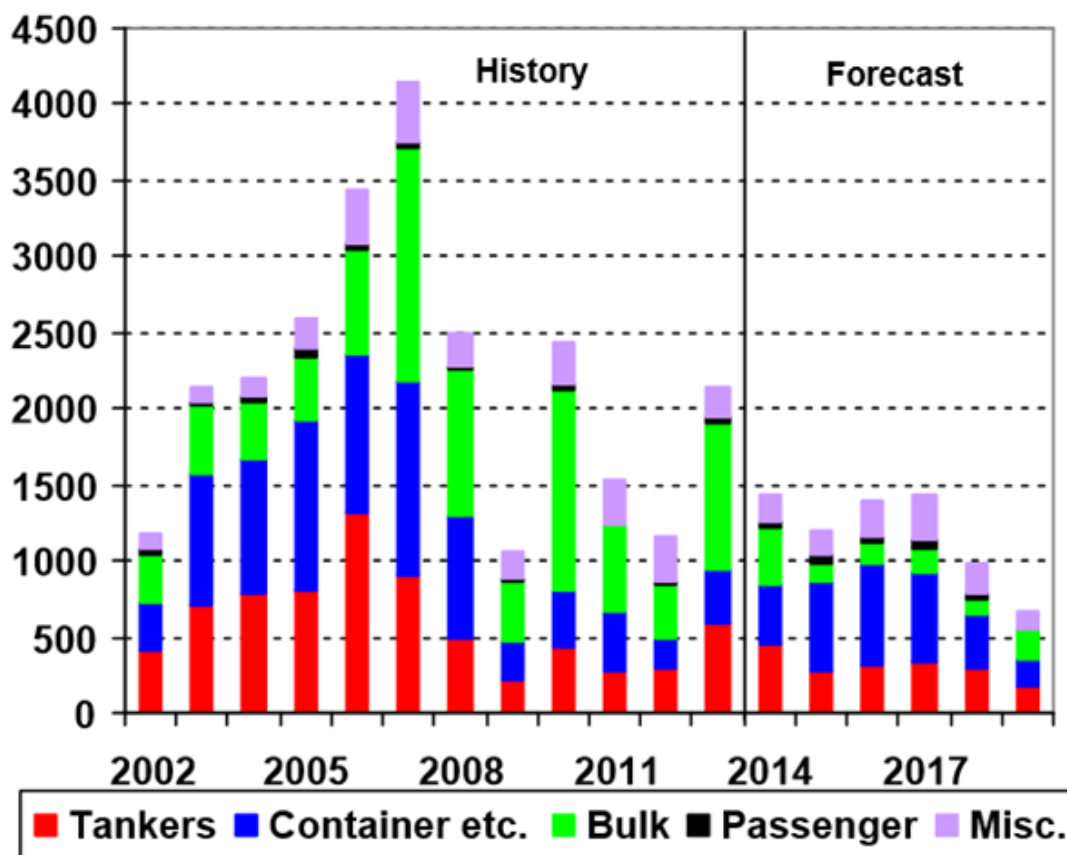


Πηγή: UNCTAD στη βάση στοιχείων της Clarkson Research Services

Παρατηρούμε τα έτη 2006-2010 την εκρηκτική άνοδο αγγίζοντας τα 330 εκατομ. dwt στα πλοία μεταφοράς ξηρών φορτίων χύδην αλλά και την κατακρήμνιση του δείκτη από το 2011 και μετά στα 200 εκατομ. dwt. Τη ίδια καμπύλη ακολούθησε και η κατηγορία των δεξαμενοπλοίων αλλά με λιγότερο οξεία κίνηση φθάνοντας τους 190 εκατομ. dwt με χαμηλό το 2013 τους 70 εκατομ. dwt. Ακόμα λιγότερη διακύμανση παρουσιάζει η κατηγορία των εμπορευματοκιβωτίων με 70 εκατομ. dwt το 2009 και 40 εκατομ. dwt το 2013 .

Τα μελλοντικά συμβόλαια ναυπήγησης με βάση τις κύριες κατηγορίες πλοίων και σε αριθμό αυτών φαίνονται παρακάτω (Γράφημα. 51).

Γράφημα 51
Μελλοντικά Συμβόλαια Ναυπήγησης Νέων Πλοίων (σε αριθμό πλοίων)



Πηγή: MSR-Consult ApS. 2014 (στη βάση στοιχείων της Clarkson's Research)

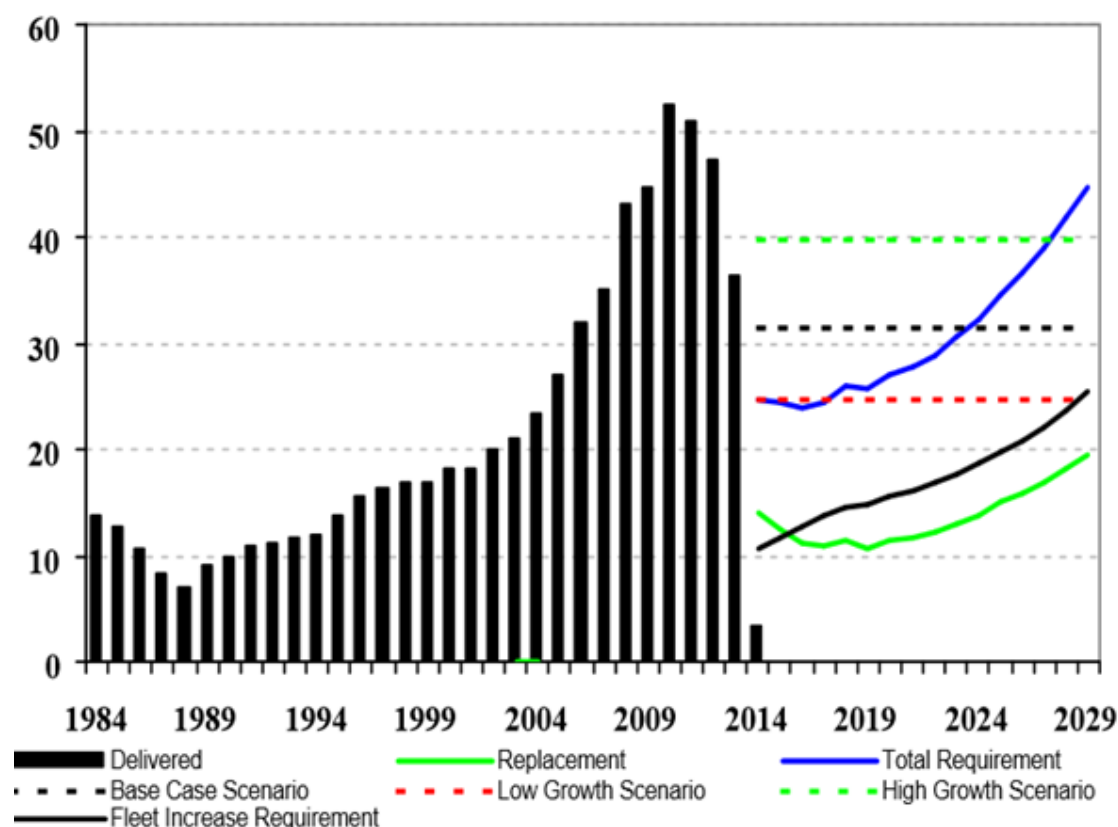
Σύμφωνα με πρόσφατες καταγραφές της Clarkson's Research τον Ιανουάριο του 2014 ο παγκόσμιος εμπορικός στόλος έφτασε συνολικά τα 1,69 δις dwt σαν επακόλουθο της ετήσιας αύξησης του 4,1% μέσα στο 2013. Στον αριθμό αυτό τα πλοία ξηρού φορτίου χύδην αντιπροσωπεύουν το 42,9% της συνολικής χωρητικότητας, ακολουθούμενα από τα δεξαμενόπλοια με 28,5% και τα πλοία εμπορευματοκιβωτίων με 12,8%. Η ετήσια αύξηση το 2013 ήταν χαμηλότερη από όλα τα προηγούμενα 10 έτη και η διαμορφούμενη τάση είναι ότι θ αντιμετωπίσουμε ακόμα χαμηλότερη αύξηση τα επόμενα χρόνια. Η επιβράδυνση αυτή αντανακλά την αναμενόμενη στροφή στο μεγαλύτερο πρόσφατο κύκλο ναυπηγήσεων οποίος έφτασε το αποκορύφωμά του το 2012.

Οι προβλέψεις για το 2015 και μετά δείχνουν μια στασιμότητα και μείωση μετά το 2017. Αναλογικά βλέπουμε τα πλοία εμπορευματοκιβωτίων παρά την κακή κατάσταση της ναυλαγοράς στον τομέα τους να υπερέχουν σε αριθμό

μελλοντικών συμβολαίων. Στα δεξαμενόπλοια και στα πλοία ξηρών φορτίων χύδην η κατάσταση είναι ίδια με καθοδική πορεία μετά το 2017.

Έχει ήδη αναφερθεί ότι η σύναψη συμβολαίων ναυπήγησης είναι κερδοσκοπική, υπόκειται σε πολιτικές επιρροές και είναι δύσκολο να προβλεφθεί. Παρόλα αυτά και σύμφωνα με τις εκτιμήσεις της MSR Consultants με βάση τα στοιχεία της Clarkson Research προβλέπονται απαιτήσεις ναυπήγησης σε βάθος χρόνου (μέχρι το 2030) με όριο βάσης τους 31 εκατομ. CGT, χαμηλό όριο τους 24,5 εκατομ. CGT και υψηλό όριο τους 39,5 εκατομ. CGT. Επίσης προβλέπεται άνοδος στις απαιτήσεις για ναυπήγηση και βραδεία αύξηση σε απαιτήσεις αντικαταστάσεων. Η συνολική απαίτηση ναυπήγησης εκτιμά να αυξάνεται κατά 4% ετήσια (Γράφημα. 52).

Γράφημα 52
Παγκόσμιες Απαιτήσεις σε Ναυπηγήσεις (σε εκατομ. CGT⁵¹) μέχρι το 2030



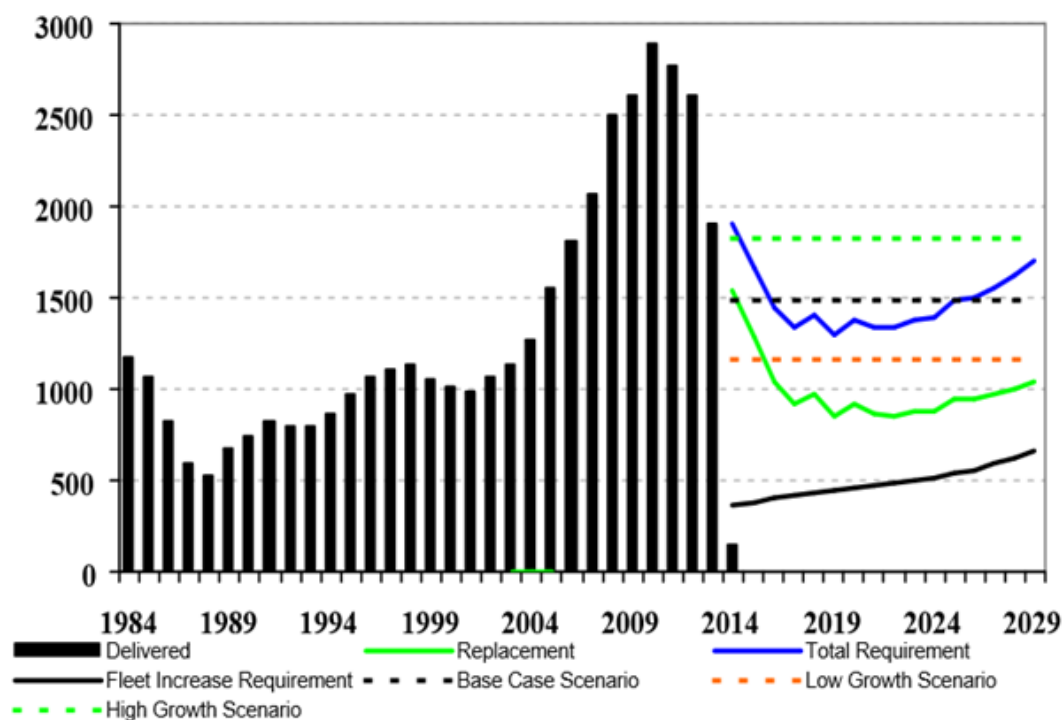
Πηγή: MSR-Consult ApS. 2014. (στη βάση στοιχείων από Clarkson's Research

⁵¹ CGT. Compensated Gross Ton. It is an indicator of the amount of work that is necessary to build a given ship and is calculated by multiplying the tonnage of a ship by a coefficient, which is determined according to type and size of a particular ship.

Σε αριθμούς πλοίων έχουμε το όριο βάσης με πρόβλεψη 1.475 πλοία, το χαμηλό όριο με 1.150 και το υψηλό όριο με 1.800 πλοία. MSR-Consult ApS. 2014 (Γράφημα 53).

Γράφημα 53

Παγκόσμιες Απαιτήσεις σε Ναυπηγήσεις σε αριθμό Πλοίων μέχρι το 2030



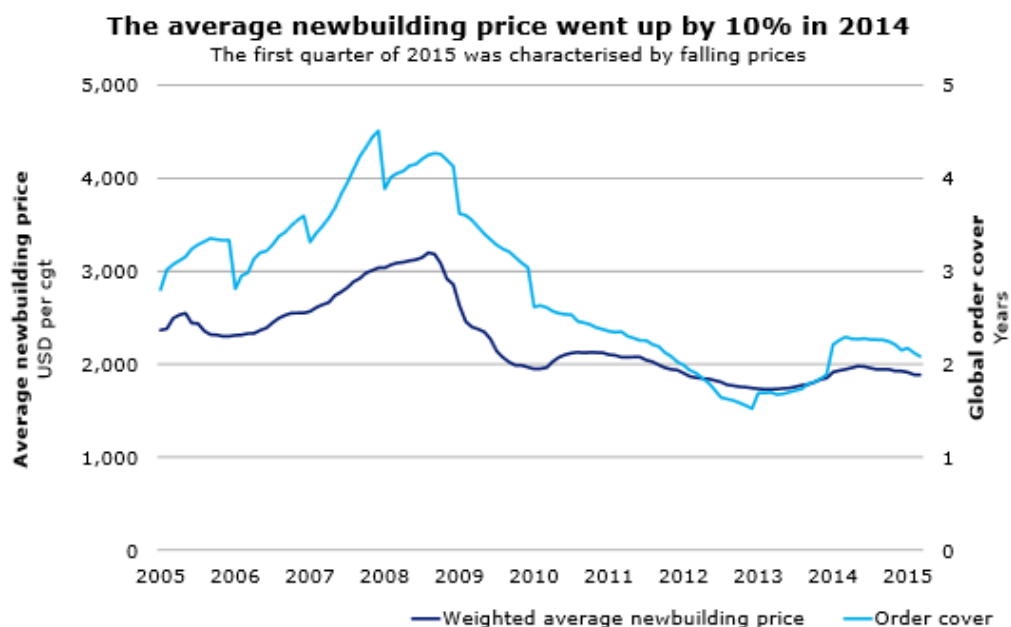
Πηγή:MSR-Consult ApS. 2014. (στη βάση στοιχείων από Clarkson’s Research).

Με βάση τα εκτεθέντα πιθανά γεωπολιτικά σενάρια και το συγκερασμό των στοιχείων το όριο βάσης αντιπροσωπεύει το σενάριο των «ανισοτήτων», το «μέσο» δηλαδή σενάριο, το χαμηλό όριο το «κακό» σενάριο της «στασιμότητας» και το υψηλό όριο το «καλό» σενάριο της «συγχώνευσης».

Σήμερα μπορούμε να πούμε ότι η αγορά των ναυπηγήσεων έχει μπει σε μια περίοδο προσαρμογής. Υπάρχουν ναυπηγεία τα οποία παίρνουν παραγγελίες και άλλα τα οποία οδηγούνται στο κλείσιμο. Οι τιμές ναυπηγήσεων κινούνται καθοδικά από το 2009 και μετά, με εξαίρεση τη μεγάλη ναυπηγική δραστηριότητα των ετών 2013 και 2014. Στην περίοδο από τον Μάρτιο του 2013 μέχρι τον Μάιο του 2014 οι τιμές αυξήθηκαν περίπου στο 14 % για να αρχίσουν πάλι να μειώνονται. Κατά το έτος 2014 στο σύνολό τους οι τιμές των νέων ναυπηγήσεων ήταν κατά 10% υψηλότερες από τις χαμηλές τιμές που σημειώθηκαν στο 2013. Από τον Μάιο του 2014 και μετά μέχρι τώρα, έχουμε μια μείωση της τάξεως του 5% εξαιτίας των

μειωμένων τιμών στα δεξαμενόπλοια και τα πλοία μεταφοράς ξηρών φορτίων χύδην. (Danish Ship Finance 2015) (Γράφημα 54).

Γράφημα 54 Εξέλιξη Μέσων Τιμών Ναυπήγησης (2005-2015)



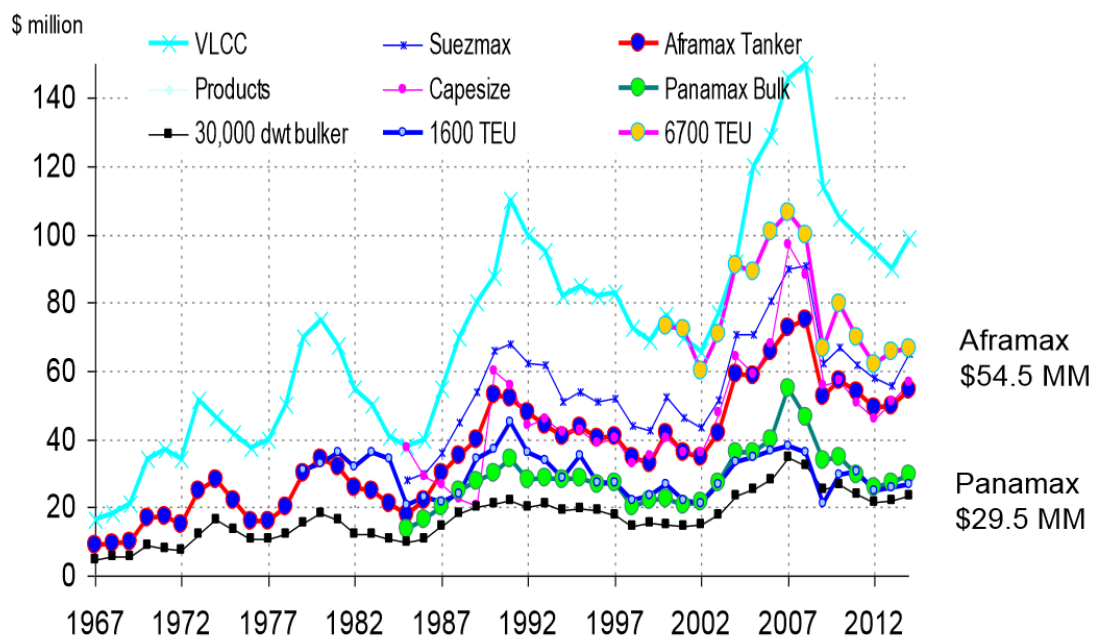
Sources: Clarksons, Danish Ship Finance

Πηγή: Danish Shipping Finance, 2015

Εκτιμάται ότι οι τιμές ναυπήγησης θα μειωθούν μέσα στο 2015, περισσότερο ένεκα του γεγονότος ότι επειδή ο μέσος όρος τιμών λόγω του 2013 είναι αρκετά υψηλός, υπάρχει χώρος για περαιτέρω μειώσεις. Φυσικά θα υπάρχουν διαφοροποιήσεις ανάλογα με την κατηγορία των πλοίων αφού σε μερικές κατηγορίες οι τιμές θα μειωθούν περισσότερο και σε άλλες όχι.

Οι τιμές ναυπήγησης όλων των κατηγοριών ακολούθησαν λίγο ή πολύ την ίδια διακύμανση με περισσότερο οξείες τις διακυμάνσεις στα μεγάλης χωρητικότητας πλοία όπως τα VLCCs, τα Capesizes αλλά και τα 6.700 TEUs και λιγότερο στα φορτηγά πλοία της κατηγορίας των 30.000 dwt (Γράφημα. 55).

Γράφημα 55
Τιμές Ναυπήγησης Πλοίων (σε εκατομ. δολ.) κατά Κατηγορία



Πηγή: Clarksons Research Ltd. 2014.

Σαν γενική εκτίμηση αναφέρεται από τους Lloyd's Register ότι οι συνολικές παραδόσεις πλοίων σε χωρητικότητα και ανεξαρτήτως μεριδίου στην αγορά ναυπήγησης θα παραμείνουν στο αυτά με τα σημερινά επίπεδα. Αυτό όμως που θα αλλάξει είναι η συμμετοχή στην αγορά όπου η Κίνα θα διεκδικήσει και θα πάρει την πρώτη θέση όπως σημαίνοντα ρόλο στην αγορά θα έχουν πλέον και οι αναδυόμενες χώρες. Η Νότια Κορέα και η Ιαπωνία θα χάσουν σημαντικό μερίδιο στην αγορά. Το μερίδιο της Ν. Κορέας θα πέσει από 34% (2010) γύρω στο 22% το 2030 και της Ιαπωνίας το μερίδιο αντίστοιχα από το 21% στο 9-10%. Οι συνολικές παραδόσεις από τις αναδυόμενες οικονομίες χώρες θα αυξηθούν με τις Ινδία, Βιετνάμ, Φιλιππίνες και Βραζιλία να είναι οι οδηγές χώρες. Η Βραζιλία και η Ινδία θα έχουν τη μεγαλύτερη ποσοστιαία αύξηση αλλά το Βιετνάμ θα έχει μεγαλύτερο όγκο στις παραδόσεις. Παρόλα αυτά οι ατομικές τους επιδόσεις θα είναι λιγότερες από αυτές της Κίνας ή της Νότιας Κορέας.

Όσον αφορά στις προοπτικές της αγοράς με βάση τα σενάρια, η Κίνα στο σενάριο της «στασιμότητας» έχει τις καλύτερες επιδόσεις από αυτό της «συγχώνευσης» με τρίτο αυτό των «ανισοτήτων», ενώ σε αντίθετη πορεία οι

αναδυόμενες χώρες έχουν καλύτερη επίδοση μεριδίου αγοράς στην περίπτωση της «συγχώνευσης» από ότι στην περίπτωση της «στασιμότητας» ενώ η Ν. Κορέα και η Ιαπωνία έχουν μεν καλύτερες επιδόσεις στις παραδόσεις στο σενάριο της «συγχώνευσης» από ότι στα άλλα δύο, αλλά με σαφή και σημαντική υστέρηση από τη σημερινή κατάσταση μεριδίου στην αγορά σε κάθε περίπτωση.

Οι κινήσεις στην αγορά ναυπηγήσεων κατά κύρια κατηγορία πλοίων είναι όπως παρακάτω:

5.1.4.1 Πλοία Μεταφοράς Ξηρών Φορτίων Χύδην

Σύμφωνα με τη Drewry βλέπουμε η κατάσταση από πλευράς Σύνθετης Ετήσιας Αύξησης του στόλου κατά κατηγορίες πλοίων σε σχέση και με τις παραδόσεις και τις καταστροφές και την καθαρή αύξηση έχει ως εξής: στην περίοδο αμέσως μετά τη κρίση και μέχρι το 2013 μια μέση αύξηση του στόλου όλων των κατηγοριών να κυμαίνεται στο 13-14% με εξαίρεση μόνον τα VLOCs⁵² με 6,3%. Την περίοδο 2013-2018 (με εκτίμηση) η μέση αύξηση σχεδόν σε όλες τις κατηγορίες για την περίοδο από το 2013 μέχρι το 2018 να κυμαίνεται στο 4-5% με εξαίρεση τα VLOCs όπου συναντούμε ένα 6,6%. Έχουμε μια μείωση πάνω από το μισό.(Παράρτημα Ε).

Είναι γνωστό ότι η άνοδος και η πτώση των παραγγελιών νέων πλοίων καταδεικνύουν διάφορα σενάρια στις αγορές. Όταν οι πλοιοκτήτες αποφεύγουν να παραγγείλουν νέα πλοία δείχνει ότι η μελλοντική προσφορά θα ξεπεράσει τη ζήτηση, ενώ όταν αναμένεται το αντίθετο τότε σπεύδουν για νέες παραγγελίες. Έτσι η αύξηση των παραγγελιών δείχνει την αναμενόμενη αύξηση στα ναύλα.

Οι παραγγελίες στις αρχές του τρέχοντος έτους σύμφωνα με τα στοιχεία της Market Realist και της Athenian Shipbrokers είχαν ως εξής. Οι παραγγελίες νέων πλοίων τον Ιανουάριο του 2015 μειώθηκαν κατά 169,2 εκατομ. dwt από τα 171,3 εκατομ. dwt του Δεκεμβρίου του 2014. Σε αριθμούς οι συνολικές παραγγελίες μειώθηκαν στις 2.781 από τις 2.972 με μια μείωση σε όλους τους τύπους πλοίων εκτός από τα Panamax τα οποία σημείωσαν άνοδο 1,3%. Ο μειωμένος όγκος παραγγελιών σημαίνει ότι οι εμπλεκόμενοι ατενίζουν με επιφύλαξη τη μελλοντική αγορά και έτσι αποφεύγουν να τοποθετήσουν νέες παραγγελίες. Η παύση αυτή στις νέες παραγγελίες θα δώσει μια ανάσα με καλή προοπτική στη κατηγορία αυτή της

⁵² VLOC. Very Large Ore carrier

αγοράς, αφού με τον τρόπο αυτόν θα προστατευθεί η αγορά από την υπερπροσφορά η οποία είχε ακόμα περισσότερο αρνητικό αντίκτυπο στις τιμές.

Ακολούθως τον Φεβρουάριο του 2015 οι παραγγελίες έπεσαν στα ξηρά φορτία στα 162,5 εκατομ. dwt από τα 169,2 εκατομ. dwt που ήταν τον Ιανουάριο.. Σε αριθμούς οι συνολικές παραγγελίες μειωθήκαν σε 2.027 από 2.781 που ήταν τον Ιανουάριο του 2015. Τούτο σημαίνει τη διστακτικότητα των πλοιοκτητών καθώς η αγορά των ξηρών φορτίων φαίνεται ακόμα ασταθής για να τολμήσουν να θέσουν νέες παραγγελίες για να αντιμετωπίσουν τη κατάσταση αυτή τα ναυπηγεία εκτιμάται ότι θα συνεχίσουν να μειώνουν τις τιμές των νέων πλοίων.

Για τα φορτηγά ξηρών φορτίων χύδην οι τιμές των καινούργιων Capesize ήταν κοντά στα 53,3 εκατομ. \$ τον Ιανουάριο 2015 σε σύγκριση με τα 54,2 του περασμένου Δεκεμβρίου και με τα 53,5 του Ιανουαρίου του 2014. Από τον Ιανουάριο του 2013 τα Kamsarmax and Ultramax έφτασαν τα 28,6 και 26,4 εκατομ.\$ αντίστοιχα σε σύγκριση με 29,0 και 27,2 εκατομ.\$ αντίστοιχα του Ιανουαρίου 2015.

Εκτιμάται ότι στο τρέχον περιβάλλον των ξηρών φορτίων χύδην είναι δύσκολο να συναφθούν συμφωνίες για νέα πλοία όχι μόνον διότι οι τιμές των πλοίων είναι χαμηλότερες αλλά υπάρχουν και άλλοι παράγοντες με σπουδαιότερο ότι οι σημερινές τιμές είναι στην ίδια κατάσταση σε σύγκριση με τις τιμές του παρελθόντος. Με αυτήν τη δύσκολη περίοδο στην αγορά των ναύλων φαίνεται πολύ δύσκολο για τους πλοιοκτήτες να επενδύσουν στην αγορά των ξηρών φορτίων.

Στο θέμα του στόλου των φορτηγών ξηρών φορτίων χύδην οι εκτιμήσεις για τα επόμενα 20 χρόνια είναι ότι η συνολική χωρητικότητα των μικρών και μεγάλων πλοίων τύπου Cape θα αυξηθεί γρηγορότερα από τα μικρά φορτηγά και συγκεκριμένα τα τύπου Cape θα αυξηθούν κατά 2,5-3 φορές περισσότερο σε σύγκριση με τα Handy και το Panamax που θα αυξηθούν κατά 1,5-1,8 φορές. Η επιχειρησιακή ικανότητα των φορτηγών θα βελτιωθεί από την αυξανόμενη σπουδαιότητα της Κίνας στο εμπόριο γενικά και του πολύπλευρου ρόλου της στη μεταφορά των ξηρών φορτίων χύδην. Η Κίνα όχι μόνον θα είναι επικεφαλής στον τομέα των εισαγωγών βιομηχανικών πρώτων υλών αλλά και θα είναι και ο κύριος εξαγωγέας σε άνθρακα και προϊόντα χάλυβα. Τούτο θα έχει και την ανάλογη επίδραση στον παγκόσμιο στόλο φορτηγών. (Lloyd's Register, QinetiQ, University of Strathclyde, 2013).

Με την ανάλογη αναγωγή και συγκερασμό των στοιχείων της Lloyd's Register στα εκτεθέντα σενάρια της NIC η συνολική χωρητικότητα εκτιμάται με βάση το «καλό», «μέσο» και «κακό» σενάρια να αυξηθεί κατά κατηγορία πλοίων και αντίστοιχα όπως παρακάτω: του Handymax θα αυξηθεί σε 117 εκατ. GT, 109 εκατ. GT και 102 εκατ. GT από τους 77 εκατ. GT που είναι τώρα ήτοι 51%, 41%, και 32% αντίστοιχα, τα Panamax θα αυξηθεί σε 189 εκατ. GT, 175 εκατ. GT και 160 εκατ. GT από τα 87 εκατ. GT που είναι τώρα ήτοι 117%, 101%, και 83% αντίστοιχα, τα Small Cape σε 133 εκατ. GT, 120 εκατ. GT και 103 εκατ. GT από τα 28 εκατ. GT που είναι τώρα ήτοι 375%, 328%, και 267% αντίστοιχα και τα Large Cape σε 275 εκατ. GT, 252 εκατ. GT και 213 εκατ. GT από τα 88 εκατ. GT που είναι τώρα ήτοι 212%, 186%, και 142% αντίστοιχα (Πίνακας 4).

Πίνακας 4
Αυξητικών Τάσεων Στόλου Πλοίων Μεταφοράς Ξηρών Φορτίων Χύδην κατά
Κατηγορία με Προοπτική
το 2030

Κατηγορία Πλοίων	Έτος 2013	Έτος 2030					
		Σενάρια					
	Εκατομ. GT.	Στασιμότη τας (Κακό)	Αύξη ση επί %	Συγχώνε υσης (Καλό)	%	Ανισοτ ήτων (Μέσο)	%
Handymax	77	102	32 %	117	51 %	109	41 %
Panamax	87	160	83 %	189	117 %	175	101 %
Small Capesize	28	103	267 %	133	375 %	120	328 %
Large Capesize	88	213	142 %	275	212 %	252	186 %

Πηγή: NIC, Lloyd's

Επεξεργασία Συγκερασμός στοιχείων: Συγγραφέας

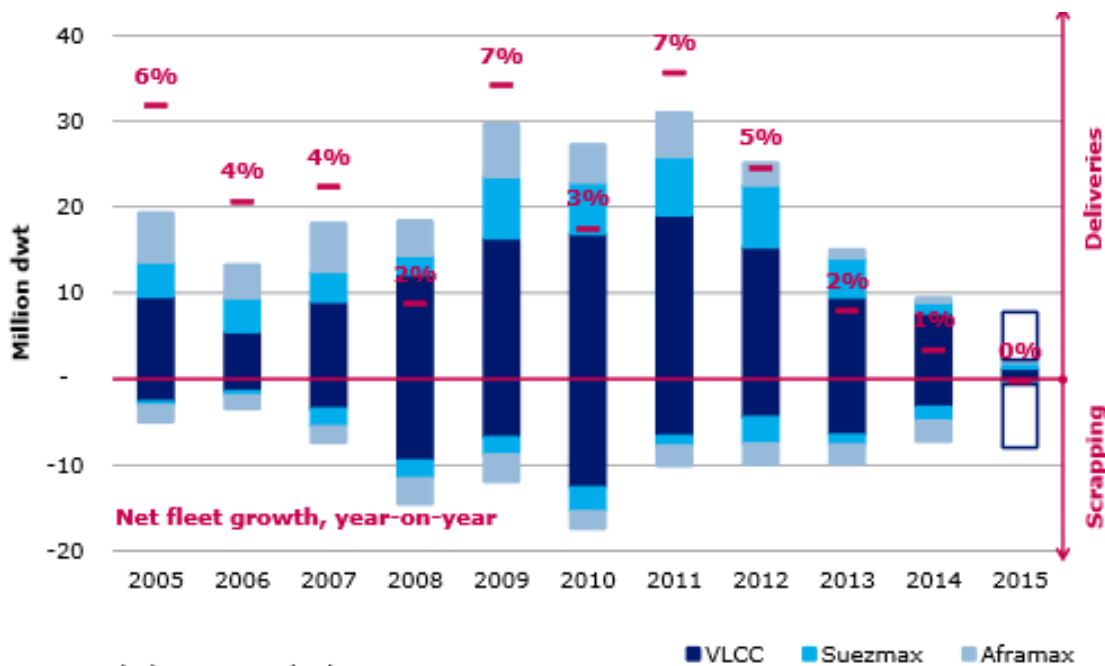
Παρατηρείται ότι αύξηση θα έχουμε και στις τρεις περιπτώσεις με μεγαλύτερη αυτή του σεναρίου της *συγχώνευσης* και ότι τα πλοία τύπου Cape θα έχουν τη μεγαλύτερη αύξηση ποσοστιαία από τις άλλες κατηγορίες πλοίων. Άρα και στην κατηγορία αυτή των πλοίων το σενάριο της *συγχώνευσης* είναι αυτό που προβλέπει τις μεγαλύτερες αυξήσεις του στόλου. Βέβαια σε κάθε περίπτωση σεναρίου θα παρατηρηθεί αύξηση της χωρητικότητας του στόλου αυτής της κατηγορίας και μάλιστα μεγάλη.

Τις επόμενες δύο δεκαετίες μέχρι το 2030 οι ναυπηγήσεις θα κυριαρχούνται από την Κίνα (40-59%) και τις αναδυόμενες χώρες (26-43%). Σχεδόν όπως και στις περιπτώσεις των άλλων κατηγοριών η Κίνα θα παρουσιάσει το μεγαλύτερο μερίδιο στις ναυπηγήσεις φορτηγών πλοίων στην περίπτωση του σεναρίου των «ανισοτήτων» ενώ οι αναδυόμενες χώρες θα έχουν ένα σημαντικό μερίδιο στην αγορά στην περίπτωση της επικράτησης του σεναρίου της «συγχώνευσης» όπου η αγορά είναι πιο «ελεύθερη» (Lloyd's Register, QinetiQ, University of Strathclyde, 2013).

5.1.4.2 Δεξαμενόπλοια

Στην αγορά ναυπήγησης των δεξαμενοπλοίων αργού πετρελαίου σύμφωνα με την Danish Ship Finance οι παραδόσεις για το 2014 μειώθηκαν ακόμα περισσότερο με λιγότερο από 9,5 εκατομ. dwt που εισήλθαν στο στόλο πράγμα που έρχεται σε ευθεία αντίθεση με τα 30 εκατομ. του 2011. Από όλα τα πλοία, τα VLCCs είχαν το 80% των παραδόσεων με το υπολειπόμενο 20% να μοιράζεται μεταξύ των Suezmaxes και Aframaxes. Γενικά μετά από την κορύφωση της αύξησης σε καθαρό ποσοστό με περισσότερο από 7% το 2011 ο στόλος του αργού πετρελαίου άρχισε να μειώνεται με λιγότερο από 1% αύξηση στο 2014 που αποτελεί το χαμηλότερο ποσοστό εδώ και χρόνια. Στην αρχή του 2014 είχαν προγραμματιστεί για παράδοση 16,5 εκατομ.dwt, όμως με το τέλος του έτους επετεύχθη μια αναλογία 57%. Στις παραγγελίες κυριαρχούσαν και κυριαρχούν τα VLCCs και τα 77% από αυτά έχουν ήδη παραδοθεί. Από την άλλη πλευρά όμως από τα Suezmaxes και Aframaxes οι παραγγελίες υλοποιήθηκαν μόνον κατά 27%. (Γράφημα 56).

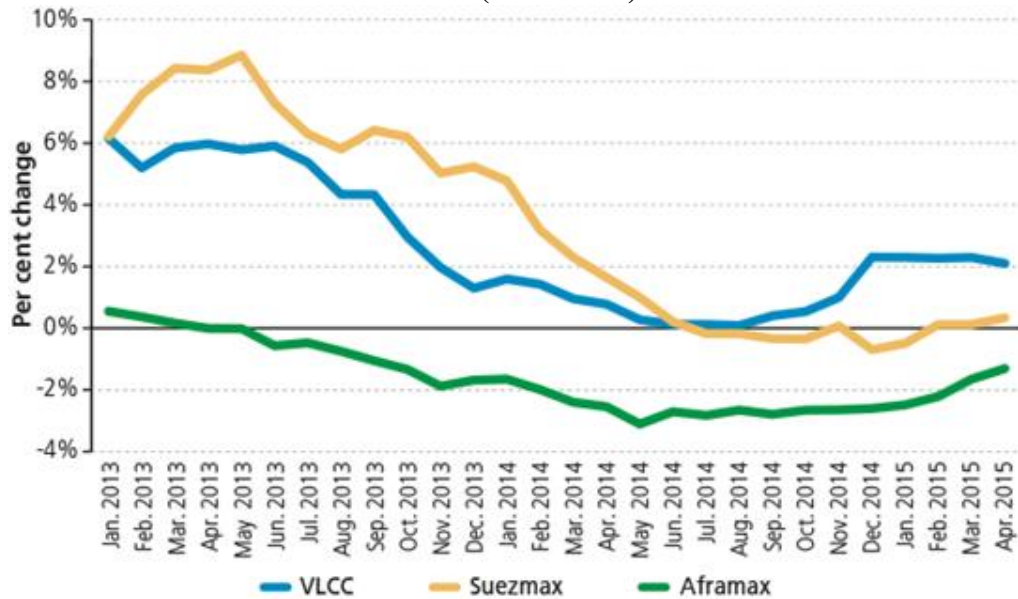
Γράφημα 56
Ετήσια Καθαρή Αύξηση του Στόλου Δεξαμενοπλοίων σε εκατομ. Dwt
(2005-2015)



Πηγή: Danish Ship Finance (στοιχεία από Clarkson)
 Σ.Σ. 9,5 εκατομ. dwt εισήλθαν στο στόλο το 2014.

Για τα VLCCs η μέση μηνιαία αύξηση στο 2014 ήταν μόνον 0,8% σε ετήσια βάση. Για τα Suezmaxes ο αριθμός ήταν 1%. Σε σύγκριση η ετήσια αύξηση στο 2013 ήταν 4,6% για τα VLCCs και 6,8% για τα Suezmaxes. Για τα Aframaxes οι αριθμοί ήταν ακόμα καλύτεροι αφού μια μείωση της τάξεως του 0,6% στο 2013 σε σύγκριση με το 2012 την ακολούθησε άλλη μία μείωση της τάξεως του 2,6% στο 2014. Επιπλέον σύμφωνα με τη BIMCO αναμένεται για το 2015 μια αύξηση για όλες τις κατηγορίες συνολικά γύρω στο 2,5% από το 0,9% του 2014 και εκτιμάται ένα 4% για το 2016. Μέχρι τώρα στις κατηγορίες έχουμε στα VLCC: 0.5%, στα Suezmax: 1.5% και στα Aframax: 0.2% (Γράφημα. 57).

Γράφημα 57
Αύξηση Στόλου Δεξαμενοπλοίων Αργού πετρελαίου σε Ετήσια Βάση
(2013-2015)



Πηγή: BIMCO, Clarksons

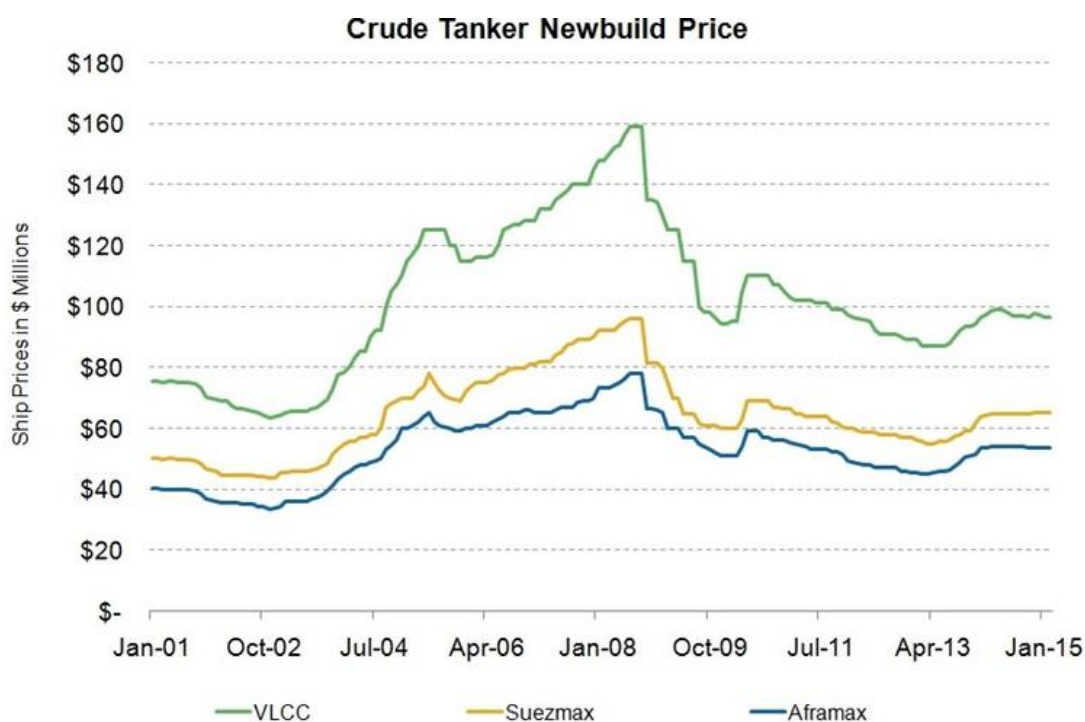
Για τις αρχές του έτους η Market Realist αναφέρει ενδεικτικά ότι τον Φεβρουάριο του 2015 οι παραγγελίες των δεξαμενοπλοίων αυξήθηκαν στα 74,3 εκατομ. dwt από τα 73,8 του Ιανουαρίου του 2015. Τούτο οφείλεται κατά κύριο λόγο στις αυξημένες παραγγελίες των VLCCs και Suezmaxes. Σε αριθμό πλοίων οι παραγγελίες μειώθηκαν σε 789 από τις 1.048 του προηγούμενου μήνα. Τούτο σημαίνει ότι οι πλοιοκτήτες είναι πολύ επιφυλακτικοί στην αγορά σχετικά με τη σχέση προσφοράς και ζήτησης. Τα ναυπηγεία έριξαν τις τιμές και αρκετοί πλοιοκτήτες έσπευσαν να εκμεταλλευτούν την περίπτωση, καθώς όπως έχουμε ήδη αναφέρει προσπαθούν να είναι παρόντες τη στιγμή της ανόδου του ναυτιλιακού κύκλου. Βέβαια οι σημερινές παραγγελίες επιδρούν όπως είναι φυσικό στο μέλλον καθώς από τα 12,4 εκατομ. dwt που έχουν παραγγελθεί στο 2015 τα 38% είναι για παράδοση το 2016, 51% για το 2017 και τα υπόλοιπα για το 2018. Στον τομέα του αργού το πλέον ενδιαφέρον το συναντούμε στα Aframax με 28 πλοία, ακολούθως στα Suezmax με 19 πλοία και μόνον με 17 πλοία VLCC μέχρι τώρα.

Η εκτίμηση για το 2015 όσον αφορά τις παραδόσεις θα είναι στο ίδιο επίπεδο με το 2014 δηλαδή στο 57% με το 43% να προγραμματίζεται για το επόμενο έτος. Συνολικά εκτιμάται από τη Danish Ship Finance ότι η αύξηση του στόλου θα

κυμανθεί στο 0% στο 2015, 3% στο 2016 και 1% στο 2017 με πιθανότητα το 2017 να έχουμε ακόμα υψηλότερο ποσοστό.

Στο θέμα των τιμών στην κατηγορία των δεξαμενοπλοίων οι τιμές των νέων εξαρτώνται όπως είναι φυσικό από το συγκεκριμένο ναυπηγείο και τα επιχειρησιακά χαρακτηριστικά του πλοίου. Σύμφωνα όμως με τη Frontline Ltd Company μια τυπική έκδοση ενός VLCC εκτιμάται στα 96-97 εκατομ. δολ. και η τιμή ενός Suezmax 65-67. Σε γενικές γραμμές τα νέα πλοία τύπου VLCC είδαν την τιμή τους σαν πέφτει από τα 96,4 εκατομ. \$ τον Ιανουάριο του 2015 στα 96,3 τον Φεβρουάριο σύμφωνα με τα στοιχεία της Athenian Shipbrokers. Τον Φεβρουάριο του 2015 τα Suezmax είχαν τιμή 65,1 εκατομ. \$ από τα 65,3 του Ιανουαρίου, τα Aframax 53,5 από τα 53,6 και τα MR Clean 36,3 από τα 36,5 τον Ιανουάριο του 2015 (Market Realist, 2015), (Γράφημα 58).

Γράφημα 58
Τιμές νέων Δεξαμενοπλοίων Αργού πετρελαίου



Πηγή: Athenian Shipbrokers.

Όσον αφορά στο στόλο δεξαμενοπλοίων μεταφοράς προϊόντων πετρελαίου μετά το 2012 η αύξηση του στόλου σύμφωνα με τη Danish Ship Finance έφτασε στο χαμηλότερο σημείο 3% στο 2013 και 4% στο 2014. Από τα 9,7 εκατομ. dwt που σχεδιάστηκαν να εισέλθουν στο 2014 υλοποιήθηκαν μόνον το 67% δηλαδή

6,5 εκατομ. dwt. Στο στόλο των δεξαμενοπλοίων παραγωγών πετρελαίου από το 2013 η σύναψη συμβολαίων έχει επιστρέψει σε πιο βιώσιμα επίπεδα και στο 2014 ένας όγκος 6 εκατομ. dwt συνολικά έχει συναφθεί σε συμβόλαια. Σε αντίθεση με άλλα έτη οι κατηγορίες πλοίων μοιράζονται την ίδια ποσόστωση. Στο πρώτο τρίμηνο του 2015 έχουμε συμβόλαια όγκου 2 εκατομ. dwt περίπου 22% λιγότερα από την αντίστοιχη περίοδο του 2014, πράγμα που δίνει ελπίδες για μια πιο ισορροπημένη αγορά στο μέλλον. Για το υπόλοιπο του τρέχοντος έτους αλλά και του επομένου σχεδιάζεται να παραδοθούν περί τα 20 εκατομ. dwt. Για κάθε χρόνο αναμένεται ένα ποσοστό παράδοσης 67% όπως και το 2014. Το υπόλοιπο 33% μετατίθεται για το επόμενο έτος. Συνεπώς αναμένεται να παραδοθούν περί τα 18,6 εκατομ. dwt στο 2015 και 2016. Η αύξηση του στόλου σε καθαρό ποσοστό λαμβάνοντας υπόψη και τις καταστροφές θα κινηθεί στο 2015 αλλά και το 2016 στο 5% ενώ εκτιμάται ένα 2% για το 2017.

Για δε το 2014 ο στόλος των LPG αυξήθηκε κοντά στο 5% κάτι ελαφρώς λιγότερο από τις προβλέψεις. Η αναλογία παραγγελίες/στόλος έφθασε στο 51% που ισοδυναμεί με 10 εκατομ. Cu.M και είναι το υψηλότερο επίπεδο που έχει καταγραφεί. Σχεδόν 100 VLGCs σχεδιάζεται να εισέλθουν στο στόλο τα επόμενα 3 χρόνια. Με δεδομένα ότι σήμερα ο στόλος VLGCs αποτελείται από 170 πλοία η ζήτηση εκτιμάται ότι θα καλυφθεί επαρκώς. Με τις ναυπηγήσεις που είναι σε εξέλιξη σε λιγότερο από 3 χρόνια το 50% των πλοίων θα έχουν ηλικία μικρότερη από 5 χρόνια μια κατανομή ηλικίας όπου θα προσομοιάζει αυτή των πλοίων μεταφοράς ξηρών φορτίων χύδην. Σε συνδυασμό η αγορά των διαλύσεων στον τομέα αναμένεται να παραμείνει υποτονική με ένα μέσο ετήσιο όρο για τα επόμενα τρία χρόνια γύρω στο 0,7% που σημαίνει ότι η αύξηση του στόλου θα πλησιάσει ένα ρεκόρ γύρω στα 19% μέχρι το 2016. Αξιοσημείωτο είναι ότι ο εμπορικός όγκος του LPG που διακινείται με τη θάλασσα από το 2002 μέχρι το 2014 έχει αυξηθεί κατά 60% και εκτιμάται ότι θα αυξηθεί άλλο ένα 20% από το 2014 μέχρι το 2018 πράγμα που θα έχει την δική του επίδραση στην αγορά των LPG και τις ναυπηγήσεις.

Όσον αφορά στις συνολικές παραδόσεις πλοίων μεταφοράς LNG αναμένεται ότι θα αυξηθούν μέχρι το 2030. Η Νότια Κορέα θα χάσει τη συνολική της κυριαρχία στις ναυπηγήσεις ενώ η Κίνα με 41-51% εκτιμάται ότι θα μοιράζεται το ίδιο μερίδιο αγοράς στις ναυπηγήσεις με την Ν. Κορέα (43-53%) το 2030. Η Κίνα εκτιμάται να επιδειξεί ισχυρό κυβερνητικό ενδιαφέρον για την κατασκευή LNG το

οποίο θα οδηγήσει σε μεγαλύτερο μερίδιο στην περίπτωση του σεναρίου των ανισοτήτων.

Συνολικά και σύμφωνα με τα σενάρια και τις προβλέψεις για την κατάσταση των κατηγοριών πλοίων μεταφοράς πετρελαίου στη βάση των αναφερθέντων μελετών και στοιχείων η κατάσταση προβλέπεται όπως παρακάτω. Η συνολική χωρητικότητα του Suezmax θα αυξηθεί ελαφρά γρηγορότερα από τα άλλα δεξαμενόπλοια και συγκεκριμένα θα αυξηθεί κατά 2 φορές περισσότερο σε σχέση με τα άλλα πλοία που θα αυξηθούν κατά 1,6-1,8 φορές τα επόμενα 20 χρόνια. Συγκεκριμένα τα Handy/Panamax θα αυξηθούν σύμφωνα με το «καλό», «μέσο» και «κακό» σενάριο αντίστοιχα σε 120 εκατ. GT, 110 εκατ. GT και 105 εκατ. GT από τους 67 εκατ. GT που είναι τώρα, ήτοι 79%, 64% και 56% αντίστοιχα, τα Aframax θα αυξηθούν σε 100 εκατ. GT, 95 εκατ. GT και 94 εκατ. GT από τα 56 εκατ. GT που είναι τώρα, ήτοι 78%, 69% και 67% αντίστοιχα, τα Suezmax σε 70 εκατ. GT, 68 εκατ. GT και 65 εκατ. GT από τα 32 εκατ. GT που είναι τώρα, ήτοι 118%, 112%, και 103% αντίστοιχα και τα VLCC σε 168 εκατ. GT, 161 εκατ. GT και 152 εκατ. GT από τα 88 εκατ. GT που είναι τώρα ήτοι 90%, 82%, 72% αντίστοιχα. Καταγράφεται ότι στην περίπτωση του σεναρίου της *συγχώνευσης* έχουμε σε όλες τις περιπτώσεις μια αύξηση χωρητικότητας μεγαλύτερη από ότι στα άλλα σενάρια της *στασιμότητας* και των *ανισοτήτων*. Όμως και στις τρεις περιπτώσεις έχουμε αύξηση και όπως έχει ήδη αναφερθεί απλά η ένταση και η ποσόστωση διαφέρουν. Με όποια πρόβλεψη και αν προσεγγίσεις το θέμα η αύξηση του στόλου είναι αναπόφευκτη. (Πίνακας 5).

Πίνακας 5
Αυξητικών Τάσεων Στόλου Δεξαμενοπλοίων κατά Κατηγορία με Προοπτική το 2030

Κατηγορία Πλοίων	Έτος 2013	Έτος 2030					
		Σενάρια					
	Εκατομ. GT.	Στασιμότη τας (Κακό)	Αύξη ση επί %	Συγχώνε υσης (Καλό)	%	Ανισοτ ήτων (Μέσο)	%
Handymax/ Panamax	67	105	56 %	120	79 %	110	64 %
Aframax	56	94	67 %	100	78 %	95	69 %
Suezmax	32	65	103 %	70	118 %	68	112 %
VLCC	88	152	72%	168	90%	161	82%

Πηγή: NIC, Lloyd's

Επεξεργασία Συγκερασμός στοιχείων: Συγγραφέας

Η Lloyd's Register σημειώνει ότι τα δεξαμενόπλοια είναι η μόνη κατηγορία πλοίων όπου αναμένεται μειωμένη παράδοση στα επόμενα 20 χρόνια. Οι ναυπηγήσεις συνολικά θα κυριαρχούνται από την Κίνα με ένα ποσοστό 44-55%, την Νότια Κορέα με 25-27% και τις αναδυόμενες, χώρες με ένα 8-20% . Αξιοσημείωτο είναι ότι στο σενάριο της *συγχώνευσης* λόγω της φιλοσοφίας των ανοικτής αγοράς και της συνεργασίας οι αναδυόμενες χώρες θα αξιώσουν μεγαλύτερο μερίδιο από ότι στις άλλες δύο περιπτώσεις όπου το μερίδιο της Κίνας και της Ν. Κορέας θα είναι πολύ μεγαλύτερα.

5.1.4.3 Πλοία Μεταφοράς Εμπορευματοκιβωτίων

Στην αγορά των εμπορευματοκιβωτίων οι σημαντικές παραγγελίες πριν από την οικονομική κρίση και η αισιόδοξη προσδοκία για την ανάκαμψη της παγκόσμιας οικονομίας προκάλεσαν μεγάλη εισροή χωρητικότητας μέχρι τώρα. Τούτο έγινε ακόμα χειρότερο από την ανισοροπία μεταξύ της ζήτησης και προσφοράς στην συγκεκριμένη αγορά.

Σύμφωνα με στοιχεία της Clarkson και της BS Financial Group ένα μεγάλο μέρος νέας χωρητικότητας προστέθηκε στην περίοδο της οικονομικής κρίσης (2009-2013) καθώς οι αθροιστικές παραδόσεις στην περίοδο 2004-2008 ήταν περίπου 162 εκατ. CGT ενώ οι αθροιστικές παραδόσεις στην περίοδο 2009-2013 περίπου 234 εκατ. CGT.

Σύμφωνα με τη Drewry's Container Forecaster σε πρόσφατη δημοσίευσή της η χωρητικότητα των πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων έχει διπλασιασθεί τα τελευταία πέντε χρόνια, παράλληλα και σύμφωνα με την Alphaliner τον Ιούλιο του 2015 υπολογίζονται ότι υπάρχουν 6.026 πλοία με χωρητικότητα 19,735,338 TEUs και 247,280,855 Dwt από τα οποία τα 5.106 είναι «fully cellular» με χωρητικότητα 19,294,724 TEUs.

Για το 2014 παρατηρήθηκε μια επιβράδυνση στην αγορά ναυπήγησης των πλοίων εμπορευματοκιβωτίων με παράλληλη συνέχιση της κυριαρχίας στις παραγγελίες από τα πλοία Post- Panamax. Από τα συμβόλαια στο σύνολο τους τα 77% ήταν για πλοία πάνω από 12.000 TEUs . Για το πρώτο τρίμηνο του 2015 έχουμε συμβόλαια για 359.000 TEUs από τα οποία το 89% ήταν για πλοία πάνω από 216000 TEUs. Όσον αφορά στις τιμές ναυπήγησης αυξήθηκαν για περίπου 8% για όλες τις κατηγορίες των πλοίων, με την μεγαλύτερη αύξηση για πλοία τύπου Panamax. Αν και ο ρυθμός σύναψης συμβολαίων επιβράδυνε σχετικά με το 2013, παρατηρήθηκε μια

τάση αύξησης τιμών και αυτό εξαιτίας του γεγονότος ότι λίγα ναυπηγεία μπορούν να κατασκευάσουν τα πλοία Post- Panamax. (Danish Ship Finance, 2015).

Διαπιστώνεται λοιπόν ότι ο τομέας των εμπορευματοκιβωτίων μαστίζεται από την υπερχωρητικότητα τα τελευταία χρόνια και το πρόβλημα αυτό σύμφωνα με τους Lloyd's List Intelligence συνεχίζεται και στο 2015 μέσα στο οποίο αναμένεται να προστεθούν ακόμα 1,9 εκατομμύρια TEUs στον παγκόσμιο στόλο εμπορευματοκιβωτίων. Το παραπάνω αντιπροσωπεύει μια αύξηση περίπου στο 10% ολόκληρου του στόλου και επιπλέον το μεγαλύτερο μέρος των νέων πλοίων θα είναι μεγάλης χωρητικότητας. Οποσδήποτε η αύξηση αυτή είναι αποτέλεσμα της αντιστάθμισης στη διάλυση των πλοίων αλλά οι διαλύσεις είναι απίθανο να ξεπεράσουν το ρεκόρ του 2013 όταν το 2,7% του στόλου στάλθηκε στα διαλυτήρια. Όλη αυτή η δραστηριότητα σημαίνει ότι συνολικά η αύξηση του στόλου θα φθάσει για το 2015 το 8,8% ξεπερνώντας την αύξηση της ζήτησης κατά περίπου 6-7%, εντείνοντας έτσι το υπάρχον πρόβλημα της υπερχωρητικότητας. Βέβαια σύμφωνα πάντα με την παραπάνω αναφορά το αισιόδοξο είναι ότι το 2016 θα παραδοθούν μόνον 900.000 TEUs που αντιπροσωπεύουν μόνον ένα 4,5%. Εκτιμάται όμως ότι με δεδομένα τα στοιχεία για το 2015 η ονομαστική υπερπροσφορά θα αυξηθεί στο 26% του στόλου πριν αγγίξει την κορύφωση στο 2016 στο 27%. Από εκεί και μετά εάν τα συμβόλαια για νέες ναυπηγήσεις κρατηθούν σε λογικά επίπεδα και χαμηλότερα από τα προηγούμενα δύο χρόνια, τότε η υπερχωρητικότητα θα αρχίσει από το 2017 να υποχωρεί.

Με βάση τα στοιχεία της Lloyd's Register και τις τάσεις της NIC για τα επόμενα 20 χρόνια εκτιμάται ότι η συνολική χωρητικότητα των μεγαλύτερων πλοίων θα αυξηθεί γρηγορότερα από τα μικρότερης χωρητικότητας (πλοία μεγαλύτερα από 7.600 TEU θα αυξηθούν κατά 6-6,5 φορές περισσότερο από τα πλοία μικρότερης χωρητικότητας των 7600 TEU τα οποία θα αυξηθούν κατά 1,4 έως 2 φορές). Συγκεκριμένα και στη βάση των τριών σεναρίων «καλού», «μέσου» και «κακού» πλοία μικρότερα από 2.900 TEU θα αυξηθούν σε 75 εκατ. GT, 63 εκατ. GT και 55 εκατ. GT από τα 45 που είναι τώρα ήτοι 66%, 40%, και 22% αντίστοιχα, τα πλοία από 2.900 TEU μέχρι 7.600 TEU θα αυξηθούν σε 172 εκατ. GT, 148 εκατ. GT, 120 εκατ. GT αντίστοιχα από τα 72 εκατ. GT που είναι τώρα ήτοι 138%, 105%, και 66% αντίστοιχα και τα πλοία από 7600 TEU και πάνω θα αυξηθούν σε 203 εκατ. GT, 188 εκατ. GT και 181 εκατ. GT από τα 27 εκατ. GT που είναι τώρα ήτοι 651%, 596% και 570% αντίστοιχα. Παρατηρείται και πάλι η αύξηση στον στόλο των πλοίων να

είναι μεγαλύτερη σε όλες τις κατηγορίες στην περίπτωση του σεναρίου της *συγχώνευσης* (καλό σενάριο) όπου η ανάπτυξη της οικονομίας και το σταθερό παγκόσμιο περιβάλλον ευνοεί την οικονομία και το εμπόριο γενικότερα. Εκρηκτική βέβαια αύξηση παρατηρείται στην κατηγορία των πλοίων πάνω από 7.600 TEUs (Πίνακας 6).

Πίνακας 6
Αυξητικών Τάσεων Στόλου Πλοίων Εμπορευματοκιβωτίων κατά Κατηγορία
με Προοπτική
το 2030

Κατηγορία Πλοίων	Έτος 2013	Έτος 2030					
		Σενάρια					
	Εκατομ. GT.	Στασιμότητες (Κακό)	Αύξηση επί %	Συγχώνευσης (Καλό)	%	Ανισοτήτων (Μέσο)	%
< 2.900 TEUs	45	55	22 %	75	66 %	63	40 %
2.900-7600 TEUs	72	120	66 %	172	138 %	148	5%
>7.600 TEUs	27	181	570 %	203	651 %	187	596 %

Πηγή: NIC, Lloyd's

Επεξεργασία Συγκερασμός στοιχείων: Συγγραφέας

Οι συνολικές παραδόσεις με βάση πρόβλεψης το 2030 θα αυξηθούν με την αγορά της ναυπήγησης να κυριαρχείται από την Κίνα με (39-48%) και την Ν. Κορέα με (40-44%). Της Κίνας το μερίδιο θα συνεχίσει αυξανόμενο ενώ της Κορέας και προπαντός της Ιαπωνίας θα βαίνει μειούμενο. Όσον αφορά στα σενάρια το μερίδιο της Κίνας θα είναι καλύτερο στην περίπτωση των *ανισοτήτων* ενώ της Κορέας θα είναι καλύτερο στις περιπτώσεις της *συγχώνευσης* και της *στασιμότητας*.

5.1.5 Αγορά Διάλυσης Πλοίων (Demolition Market)

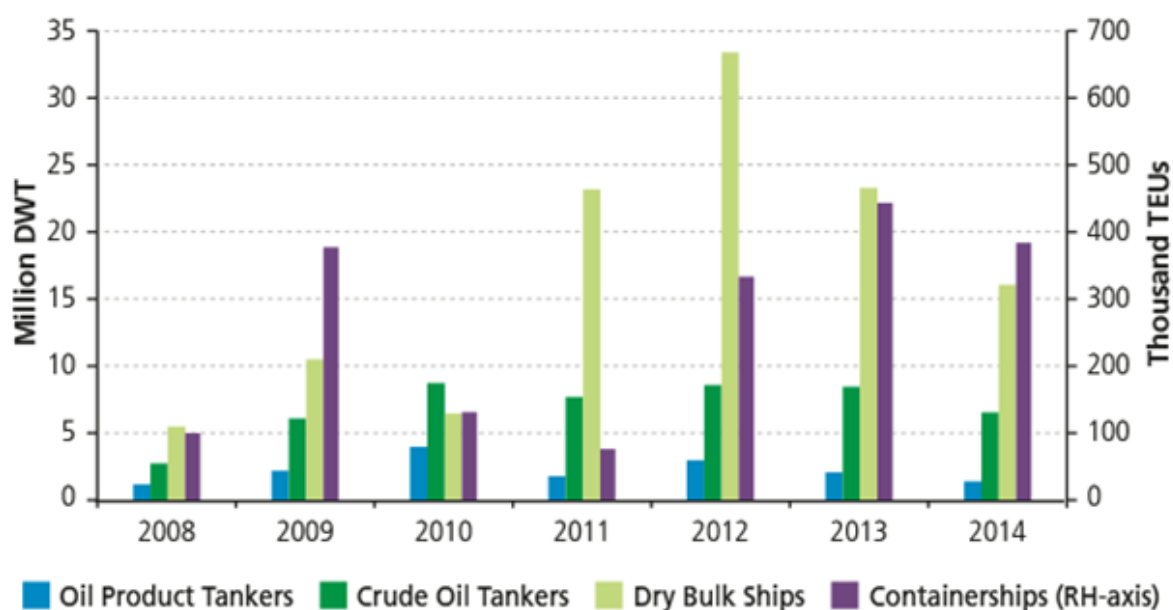
Στην αγορά της διάλυσης των πλοίων δύο είναι οι κύριοι παράγοντες που κυριαρχούν σαν αίτια καταστροφών των πλοίων. Πρώτον όταν έχουμε μειωμένα κέρδη οι καταστροφές αυξάνονται ενώ αντίστροφα όταν οι ναύλοι έχουν ανοδική πορεία όλο και λιγότερα πλοία οδηγούνται στα διαλυτήρια. Δεύτερον όταν τα πλοία θεωρηθούν παλιάς τεχνολογίας καθώς οι έλεγχοι συμμόρφωσης με την νέα

τεχνολογία ολοένα και πληθαίνουν και αυτά οδηγούνται γρηγορότερα στα διαλυτήρια. (Clarksons, 2014).

Σήμερα είναι γνωστό ότι η ναυτιλία «υποφέρει» από την υπερπροσφορά χωρητικότητας. Διότι παρά την υπερπροσφορά του στόλου παραγγέλλονται νέα πλοία με καύσιμα ενεργειακής απόδοσης. Η αναλογία του αριθμού των νέων εισόδων σε σχέση με τον αριθμό που οδηγούνται στα διαλυτήρια δεν είναι ακόμα «ισόρροπη». Είναι σε βάρος της προσφοράς αφού ο αριθμός των πλοίων που οδηγούνται στα διαλυτήρια όλο και μικραίνει και η ανησυχία στην αγορά επιμηκώνεται.

Στο παρακάτω Γράφημα βλέπουμε την πορεία διάλυσης πλοίων κατά κατηγορία από την έναρξη της κρίσης και μετά. Η κατηγορία πλοίων που δέχτηκε το μεγαλύτερο πλήγμα ήταν η κατηγορία των πλοίων μεταφοράς ξηρών φορτίων χύδη τα έτη 2011, 2012, 2013 και εν μέρει στο 2014 και μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων τα έτη 2009, 2012, 2013, 2014. Στα πλοία κατηγορίας δεξαμενοπλοίων αργού και προϊόντων πετρελαίου βλέπουμε έναν σταθερό σχετικά κατ'έτος ρυθμό διαλύσεων (Γράφημα 59).

Γράφημα 59
Καταστροφές κατά Κύρια Κατηγορία Πλοίων
(Σε εκατομ. DWT και χιλιάδ. TEUs)
(2008-2014)



Πηγή: BIMCO, 2015.

Το σημερινό πρόβλημα στην αγορά διαλύσεων πλοίων είναι οι αποπληθωριστικές τιμές του χάλυβα στις τοπικές αγορές (Κίνα, Ινδία κ.λ.π) που σημαίνει ότι για τον πλοιοκτήτη η προοπτική να οδηγήσει τα πλοία του στα διαλυτήρια είναι λιγότερο ελκυστική. Με τιμές του scrap να αγγίζουν τα 370\$/ldt είναι φυσικό οι πλοιοκτήτες να είναι απρόθυμοι να οδηγήσουν τα πλοία τους στα διαλυτήρια παρά μόνον στην έσχατη ανάγκη πιεζόμενοι από εξαιρετικά χαμηλές τιμές στα ναύλα. Παρόλα αυτά τα στοιχεία δείχνουν ότι τους πρώτους μήνες του 2015 όλο και περισσότεροι πλοιοκτήτες διαλύουν τα πλοία τους από ότι στο παρελθόν.

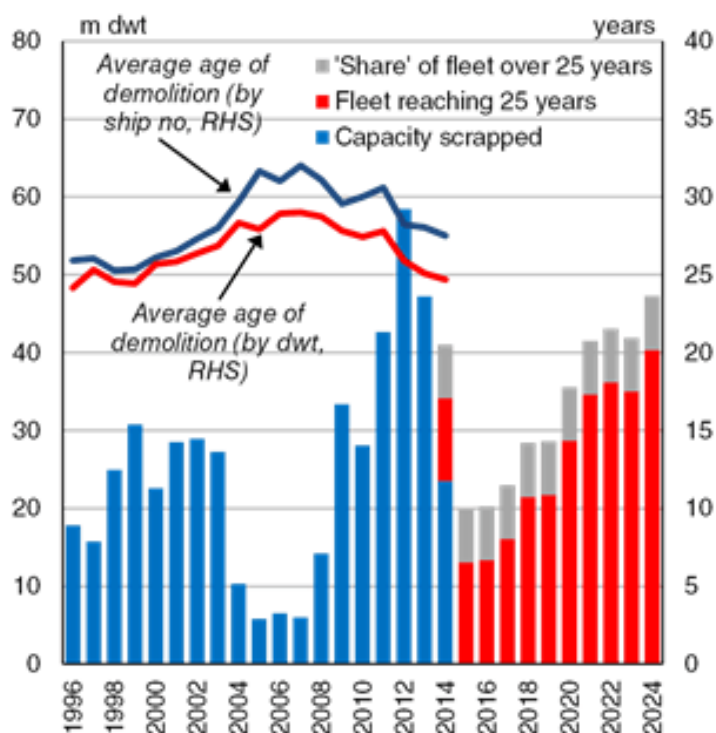
Στο θέμα της ηλικίας των ήδη διαλυθέντων πλοίων μέσα στο 2014 έχουμε ένα μέσο όρο 27,5 ετών μειωμένο κατά 2,5 χρόνια από το 30 ετών που ήταν την περίοδο 2009-2011 όταν το περιβάλλον χαμηλού κέρδους στην αγορά ενθάρρυνε τη διάλυση μεγάλου ποσοστού της υπερχωρητικότητας. Βέβαια αν αυτό το μετρήσουμε με χωρητικότητα και όχι με αριθμό πλοίων τότε ο αριθμός πέφτει στα 24,7 αφού τα περισσότερα πλοία που οδηγούνται σε καταστροφή είναι τα μεγάλα πλοία VLCCs και Capesizes . (Clarkson's Research. 2015).

Το παρακάτω Γράφημα δείχνει ιστορικά τις διαλύσεις και τη χωρητικότητα με ηλικιακό όριο πλοίων τα 25 χρόνια για κάθε χρόνο. Υπάρχει επίσης μια μακρά σειρά από πλοία μεγαλύτερα από 25 χρόνια και το γράφημα περιλαμβάνει ένα μερίδιο κάθε χρόνο που προστίθεται στο δείκτη «χωρητικότητα υποψηφία για διάλυση». Στο 2017 όταν τα σημερινά πλοία των 22 ετών θα φτάσουν τα 25 αυτός ο δείκτης φτάνει τους 23 εκατομ. dwt και το 2020 τα 35 εκατομ. dwt. Φυσικά δεν θα έχουν όλες οι κατηγορίες των πλοίων το ίδιο προφίλ ηλικίας και μερικά πλοία μπορεί να έχουν μακρύτερη επιχειρησιακή λειτουργία από τα 25 χρόνια αλλά χωρίς αμφιβολία και μερικά νεότερα πλοία θα οδηγηθούν σε διάλυση εξαιτίας του γεγονότος ότι περισσότερη χωρητικότητα παραδόθηκε από τα μέσα προς τα τέλη της δεκαετίας του 1990 από ό,τι στις αρχές και στη δεκαετία του 1980 και αυτό όσο νάναι καθορίζει τις σημερινές διαλύσεις με το πλήρωμα του χρόνου. (Clarkson's Research. 2015).

Έτσι η μεγάλη ύφεση που οδήγησε σε αυξημένα επίπεδα διαλύσεων από ό,τι αναμένετο εξαιτίας των χαμηλών παραδόσεων των δεκαετιών του 1990 και 1980 θα είναι δύσκολο να διατηρηθούν. Βέβαια το scrapping έχει εξελιχθεί δυναμικά και το προφίλ ηλικίας του παγκόσμιου στόλου δείχνει ότι σε λίγα χρόνια θα είναι εύκολο να φτάσουμε τα ίδια επίπεδα. Οι συνθήκες της αγοράς δείχνουν ότι οι πραγματικοί όγκοι χωρητικότητας κινούνται σε κύκλους αλλά με το θέμα των τιμών

των καυσίμων και τους ρυθμιστικούς κανόνες μπροστά μας η επιτάχυνση και ο αυξημένος ρυθμός καταστροφών θα είναι πιο συχνός (Γράφημα 60).

Γράφημα 60
Εξέλιξη Διαλύσεων με Κριτήριο την Ηλικία (1996-2024)



Πηγή: Clarksons Research

Σ.Σ. Οι γραμμές του γραφήματος δείχνουν την εξέλιξη του μέσου όρου ηλικίας των πλοίων και του dwt που κατεστράφησαν. Οι στήλες του Γραφήματος δείχνουν την ιστορία των καταστροφών σε dwt (μπλε), μαζί με τη χωρητικότητα του στόλου που φτάνει τα 25 χρόνια (κόκκινο) και ένα μερίδιο της «ουράς» της χωρητικότητας στο στόλο που είναι πάνω από 25 χρόνια (γκρι). Αξιοσημείωτο είναι ότι το μερίδιο της ουράς κάθε χρόνο είναι η χωρητικότητα του σήμερα πάνω από 25 χρόνια διευρυμένη (μοιρασμένη) σε μια περίοδο 15 ετών (η οποία μπορεί να θεωρηθεί με επιφύλαξη με βάση τη σημερινή κατάσταση τιμών καυσίμων και του περιβάλλοντος των ρυθμιστικών κανόνων.)

Όσον αφορά για τη μελλοντική προοπτική στην αγορά διάλυσης πλοίων το θέμα έχει εξεταστεί κυρίως σε συνδυασμό με την καθαρή αύξηση του στόλου σε προηγούμενο Κεφάλαιο. Παρακάτω θα εξετάσουμε τα πλοία κατά κύρια κατηγορία για να αντιληφθούμε την αγορά των διαλύσεων.

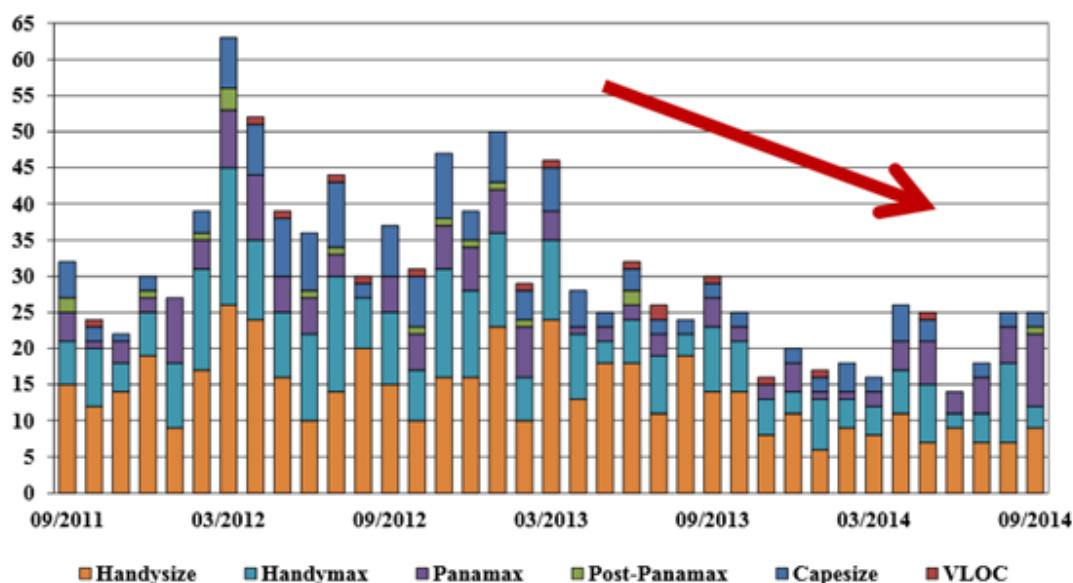
5.1.5.1 Πλοία Μεταφοράς Ξηρών Φορτίων Χύδη

Τα πλοία μεταφοράς ξηρών φορτίων χύδη παραμένουν στην κορυφή της λίστας των πλοίων που οδηγούνται στα διαλυτήρια όταν κοιτάμε το

συνολικό Dwt. Το έτος 2012 παρατηρήθηκε η μεγαλύτερη διάλυση πλοίων ξηρού φορτίου με διαλύσεις ρεκόρ ύψους 33,4 εκατομ. Dwt, με ένα μηνιαίο ποσό των 2,79 εκατομ. Dwt. που συνέπεσε με μια ετήσια μείωση 30% στα κέρδη των πλοίων. Το θαλάσσιο εμπόριο ξηρού φορτίου χύδην αυξήθηκε 7% (ενώ είχε προβλεφθεί 3% για το 2015) και ο BDI έφτασε στις 900 κατά μέσο όρο μονάδες πολύ μακριά από το χαμηλό των 509 μονάδων τον Φεβρουάριο του 2015. Στους πρώτους δυο μήνες του 2015 είχαμε μέσο όρο κερδών 6.545 \$ την ημέρα ,που είναι γύρω στα 2.000 \$ λιγότερο από το αντίστοιχο του 2012. Έτσι δεν αποτελεί έκπληξη ότι οι διαλύσεις άρχισαν πάλι την ανοδική πορεία. (Shipping Intelligence Net work . 2015).

Σύμφωνα με την BIMCO, το 2014 σχεδόν 16 εκατομ. Dwt διαλύθηκαν, λιγότερα από τα μισά των 33 εκατομ. Dwt που διαλύθηκαν στο 2012 όταν οι διαλύσεις ήταν στην κορυφή για την κατηγορία των πλοίων αντιπροσωπεύοντας άλλη μια απότομη πτώση στον τομέα αυτόν. Υπάρχουν κάποιοι που προβλέπουν ένα ακόμα περισσότερο ποσοστό για το 2015. Κατά το πρώτο τρίμηνο του τρέχοντος έτους διαλύθηκαν περίπου 20 εκατομ. Dwt, ενώ το αντίστοιχο ποσό το 2012 (έτος σταθμός) ήταν στα 18 εκατομ. Dwt. Οι διαλύσεις των φορτηγών τους τελευταίους μήνες έχουν ανακύνει αυξητικά πάλι εξαιτίας ενός στόλου υπερπροσφοράς, τη στασιμότητα επί του παρόντος στο παγκόσμιο εμπόριο ξηρών φορτίων χύδην και τα μειωμένα κέρδη των πλοίων. Ο μηνιαίος μέσος όρος για τους πρώτους έξι μήνες του 2015 είναι 3,3 εκατομ. dwt ενώ το αντίστοιχο του 2014 ήταν 1,33 dwt. με τον Απρίλιο να σημειώνει 5,36 εκατομ. dwt απόσυρσης το οποίο αποτέλεσε το επίπεδο ρεκόρ για ένα μόνον μήνα. Αυτό ήταν αποτέλεσμα της συνεχιζόμενης χαμηλής τιμής ναύλων και κερδών στον τομέα αυτόν που εξάλλου αποδεικνύεται και από τις χαμηλές τιμές του BDI μέχρι τώρα (Γράφημα. 61).

Γράφημα 61
Μηνιαίων Διαλύσεων Πλοίων Ξηρού φορτίου
(σε αριθμό Πλοίων πάνω από 20.000dwt)



Πηγή: Banchero Costa,2014.

Όσον αφορά το 2015 από την αρχή του έτους οι διαλύσεις όλων των κατηγοριών των πλοίων στην αγορά των ξηρών φορτίων έχουν αυξηθεί με προεξέχοντα κατηγορία αυτή των Capesizes. Ενώ το 2014, 25 πλοία αυτής της κατηγορίας συνολικής χωρητικότητας 4,2 εκατομ.dwt διαλύθηκαν, τους πρώτους μήνες του τρέχοντος έτους πουλήθηκαν για διάλυση 52 Capesizes συνολικής χωρητικότητας περίπου 8,7 εκατομ. dwt. από τα οποία έχουν ήδη συνολικά διαλυθεί πλοία χωρητικότητας 3,3 εκατομ. dwt που είναι το 56% όλων των διαλύσεων στα φορτηγά στην περίοδο αυτή και ήδη το 80% διαλύσεων που έγιναν το περασμένο έτος. Επίσης αξίζει να σημειωθεί ότι ο μέσος όρος των πλοίων για διάλυση έπεσε κάτω από 25 χρόνια για πρώτη φορά μέσα σε αυτόν τον αιώνα. Με αυτό το ρυθμό μπορεί να επαναληφτεί το ρεκόρ του 2012 όπου διαλύθηκαν 70 πλοία τύπου Capesize. (Worldcement.com 2015. Shipping Intelligence Network . 2015).

Η συνολική χωρητικότητα των προς διάλυση πλοίων ξηρού φορτίου αναμένεται να αυξηθεί κατά 30% ετήσια και να φτάσει τους 21,2 εκατομ.dwt μέσα στο 2015. Αυτό αν επαληθευτεί έχει σαν αποτέλεσμα να επιβραδύνει την αύξηση του στόλου κατά 2,5% ετήσια το οποίο αντιπροσωπεύει το χαμηλότερο ρυθμό αύξησης σε περισσότερο από μια δεκαετία. Η ανάπτυξη του

στόλου της κατηγορίας Capesize θα περιοριστεί περίπου στο 2-3%. (Shipping Intelligence Net work . 2015).

Όσον αφορά στις τιμές διάλυσης ακολουθούν και αυτές την πορεία της αγοράς όπου φαίνεται ότι υψηλές τιμές διάλυσης έχουμε την καλή περίοδο από το δεύτερο εξάμηνο του 2007 μέχρι τις αρχές του δεύτερου εξαμήνου του 2008 όπου οι τιμές στην SUBCON⁵³ άγγιξαν τα 700 δολάρια ΗΠΑ ανά Ldt. Στα διαλυτήρια της Κίνας οι τιμές ήταν σαφώς καλύτερες με το να πλησιάζουν τα 500 δολάρια Ldt. Ακολούθησε με την κρίση η ραγδαία και απότομη πτώση όπου τον Σεπ του 2008 είχαμε 200 δολάρια και 195 δολάρια τον τόνο αντίστοιχα. Ακολούθησε άνοδος με πάντα ακριβότερα τα διαλυτήρια της Subcon που κυμαίνονται από 300 έως 500 δολάρια χωρίς μεταξύ τους μεγάλες αποκλίσεις έως το Μάιο του 2015, όπου παρατηρείται μια αισθητή διαφορά με τα διαλυτήρια της Κίνας να δίνουν 200 δολάρια τον τόνο σχεδόν το ίδιο με τιμές της μεγάλης πτώσης ενώ τα διαλυτήρια της Subcon να δίνουν περίπου στα 400 δολάρια, τιμή πολύ ακριβή για τα σημερινά δεδομένα (Γράφημα 62).

Γράφημα 62
Εξέλιξη Τιμών Διάλυσης Πλοίων μεταφοράς Ξηρών Φορτίων Χύδη
(σε \$/Ldt)



Πηγή: Clarkson's 2014.

⁵³ Subcon.SubContinent. Υπόηπειρος αποτελείται από την Ινδία, Πακιστάν και Μπαγκλαντές.

5.1.5.2 Δεξαμενόπλοια

Οι διαλύσεις των δεξαμενοπλοίων αργού και παραγωγών πετρελαίου παρέμειναν σχετικά σταθερές τα τελευταία χρόνια με 7,5-9 εκατομ dwt διάλυσης κάθε χρόνο για τα πλοία αργού και μεταξύ 1,5-3 εκατομ dwt για τα πλοία παραγωγών πετρελαίου. Η συνολική χωρητικότητα διαλύσεων το 2014 έφτασε στα 8,3 εκατομ. τόνους το χαμηλότερο σημείο από το 2009, μειωθείσα κατά το ένα τρίτο από τα 12,2 εκατομ. τόνους του 2013 με διάλυση 6,6 εκατομ. Dwt δεξαμενοπλοίων αργού και 1,7 εκατομ Dwt παραγωγών. (BIMCO,2015).

Τα δεξαμενόπλοια που πουλήθηκαν κατά τη διάρκεια του 2014 για διάλυση έφτασαν στο χαμηλό της πενταετίας καθώς οι περισσότεροι πλοιοκτήτες αποφάσισαν να κρατήσουν τη χωρητικότητα τους για να εκμεταλλευτούν τις βελτιούμενες συνθήκες αγοράς. Τούτο αφενός οφείλεται στη βελτίωση των ναύλων στην αγορά και αφετέρου στην έλλειψη των κατάλληλων πλοίων για διάλυση. Όσον αφορά τις τιμές διάλυσης τον περασμένο Δεκέμβριο ήταν σταθερά στα 460\$ τον τόνο (Υποήπειρο), περίπου στην ίδια τιμή του περασμένου έτους. (Hellenic Shipping News.2015).

Στις τιμές παρατηρούμε και εδώ διαφορές με της Υποήπειρου να είναι ακριβότερες από τις αντίστοιχες της Κίνας στα δεξαμενόπλοια αργού πετρελαίου αλλά και στα δεξαμενόπλοια παραγωγών πετρελαίου. Οι μεγάλες διαφορές παρατηρούνται την περίοδο 2005 μέχρι τον Σεπ του 2008 όπου έχουμε διαφορές που να κυμαίνονται από 120 μέχρι 280 δολάρια τον τόνο. Την περίοδο των υψηλών τιμών Νοε 2007 μέχρι Σεπ 2008 έχουμε τις τιμές στην Υποήπειρο να φθάνουν τα 760 δολάρια τον τόνο με τις αντίστοιχες της Κίνας 570 δολάρια ενώ στην μεγάλη πτώση η Κίνα να απαιτεί 190 δολάρια τον τόνο ενώ η Υποήπειρος 240 δολάρια. Από τον Σεπ του 2013 όπου οι δυο περιοχές διαλυτηρίων άγγιξαν τις ίδιες τιμές των 360 δολαρίων τον τόνων έχουμε πάλι μια διαφορά της τάξεως περίπου των 180 δολαρίων τον τόνο μέχρι τις ημέρες μας όπου παρατηρήθηκε τον Μάιο του 2015 τιμή 210 δολαρίων τον τόνο στην Κίνα και 380 δολάρια τον τόνο στην Υποήπειρο. (Γράφημα 63).

Γράφημα 63
Εξέλιξη Τιμών Διάλυσης Δεξαμενοπλοίων
(σε \$/ldt⁵⁴)



Πηγή: Clarkson's 2014.

5.1.5.3 Πλοία Μεταφοράς Εμπορευματοκιβωτίων.

Η οικονομική κρίση του 2009 και η επακόλουθος συρρίκνωση του εμπορίου των εμπορευματοκιβωτίων δημιούργησαν μια ξαφνική υπερπροσφορά στην συγκεκριμένη αγορά βυθίζοντας τις τιμές των ναύλων και τις τιμές των μεταχειρισμένων σε ιστορικά χαμηλά επίπεδα. Το παραπάνω όπως ήταν φυσικό ενθάρρυνε τους πλοιοκτήτες να οδηγήσουν τα πλοία τους στα διαλυτήρια και στο 2009 όταν άρχισε η οικονομική κρίση να γίνεται αισθητή στο χώρο της ναυτιλίας οι πωλήσεις για καταστροφή έφτασαν τα 0,38 εκατομ. TEUs περισσότερα από ότι τα δέκα τελευταία χρόνια μαζί.. Η παραπάνω δραστηριότητα διαλύσεων πλοίων

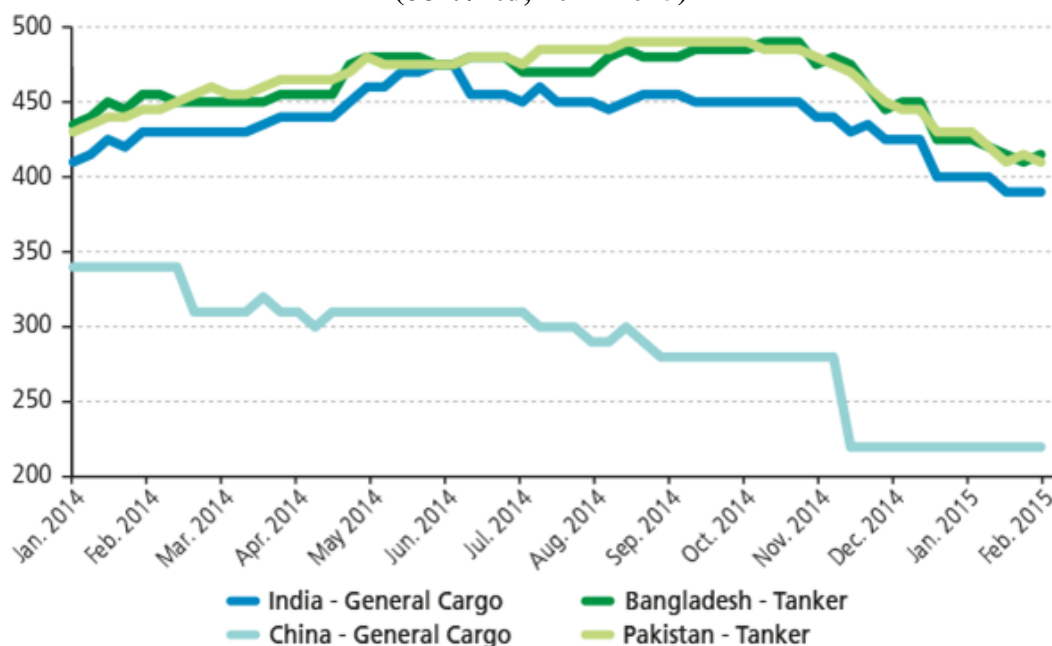
⁵⁴ LDT. Light Displacement. Ορίζεται σαν το βάρος του πλοίου εκτός από το φορτίο, τα καύσιμα, το νερό, το έρμα, τις αποθήκες, τους επιβάτες, το πλήρωμα αλλά με νερό στους βραστήρες στο επίπεδο ατμού.

επισκίασε την προηγούμενη στα μέσα της δεκαετίας του 2000 όπου το αντίστοιχο επίπεδο έφτασε στα 0,10 εκατομ. TEUs. Αν και οι διαλύσεις πλοίων άγγιξαν χαμηλά επίπεδα στο 2010 και 2011 καθώς παρατηρήθηκε μια άνοδος στα ναύλα και στα κέρδη, η πλεονάζουσα χωρητικότητα δεν εξαλείφτηκε. Το 2013 είχαμε νέο αρνητικό ρεκόρ αφού 200 πλοία συνολικής δυνατότητας 444.000 TEUs συμπεριλαμβανομένων αρκετών Panamaxes οδηγήθηκε στα διαλυτήρια. Για το 2014 υπήρξε μια πρόβλεψη για 250.000 TEUs αλλά ο αριθμός αυτός καλύφθηκε ήδη στο πρώτο εξάμηνο. Γενικά τα τρία τελευταία χρόνια (2012-2014) έχουν διαλυθεί 1,1 εκατ. TEUs, το 8% του στόλου στην αρχή του 2012, αποτελώντας έναν αριθμό ισοδύναμο με τις συνολικές καταστροφές από το 1996, καθιστώντας την αγορά διαλύσεων στον τομέα πολύ δραστήρια (BIMCO, 2015. Hellenic Shipping News Worldwide . 2015).

Πιο συγκεκριμένα για το 2014 οι καταστροφές άγγιξαν συνολικά τα 0,38 εκατομ. TEUs από τα οποία το 0,17 εκατομ. TEUs πουλήθηκε για scrap το πρώτο τρίμηνο του έτους και το 61% του συνολικού όγκου αφορούσε διαλύσεις πλοίων κατηγορίας Panamax. Ο συνολικός όγκος του στόλου που αποσύρθηκε την περίοδο 2012-2014 έφτασε το 1 εκατομ. TEUs . Το παραπάνω δίνει την ελπίδα για μια αναστροφή προς το καλύτερο για τις τιμές των ναύλων από εδώ και πέρα ιδιαίτερα στα πλοία της κατηγορίας Panamax τα οποία υπέστησαν και την μεγαλύτερη διάλυση. Προς το παρόν δεν φαίνεται καλύτερη κατάσταση στα ναύλα και έτσι ο ρυθμός διαλύσεων θα παραμένει σταθερός και για το τρέχον έτος.

Γενικά στο θέμα των διαλύσεων οι «μεγάλοι τέσσερις» στη βιομηχανία της διάλυσης πλοίων «Ινδία, Κίνα, Πακιστάν και Μπαγκλαντές» αντιπροσώπευαν το 91% της αγοράς το 2014 με την Ινδία να είναι ελαφρώς η καλύτερη. Το δεύτερο εξάμηνο του 2014, οι τιμές διάλυσης ήταν 500\$ για κάθε ltd ενώ κατά το τέλος του έτους έπεσαν στα χαμηλά των 400 \$/ ltd. Τις πρώτες εβδομάδες του 2015 οι τιμές συνέχισαν να πέφτουν και σήμερα είναι περίπου στα ψηλά των 300\$/ ltd. Στο γράφημα παρακάτω φαίνεται η διαφορά των τιμών γενικά στα Δεξαμενόπλοια και τα Γενικά Φορτηγά, μεταξύ της Κίνας και των τριών χωρών της Υποηπείρου BIMCO, 2015) (Γράφημα 64).

Γράφημα 64
Τιμές Διαλύσεων
(δολ. / ltd, 2014-2015)



Πηγή: BIMCO, 2015.

Ο παρακάτω Πίνακας δείχνει την εξέλιξη των τιμών καταστροφών της Υποπείρου από το 2006 και μετά μέχρι σήμερα.

Τιμές Διαλύσεων (Μέσος Όρος Υποπείρου)										
	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ	405	507	287	338	485	482	405	435	425	310
ΦΟΡΤΗΓΑ	392	472	268	328	437	456	375	410	400	290

5.1.5.4 Δείκτες Αγοράς Διάλυσης Πλοίων (Demolition Market)

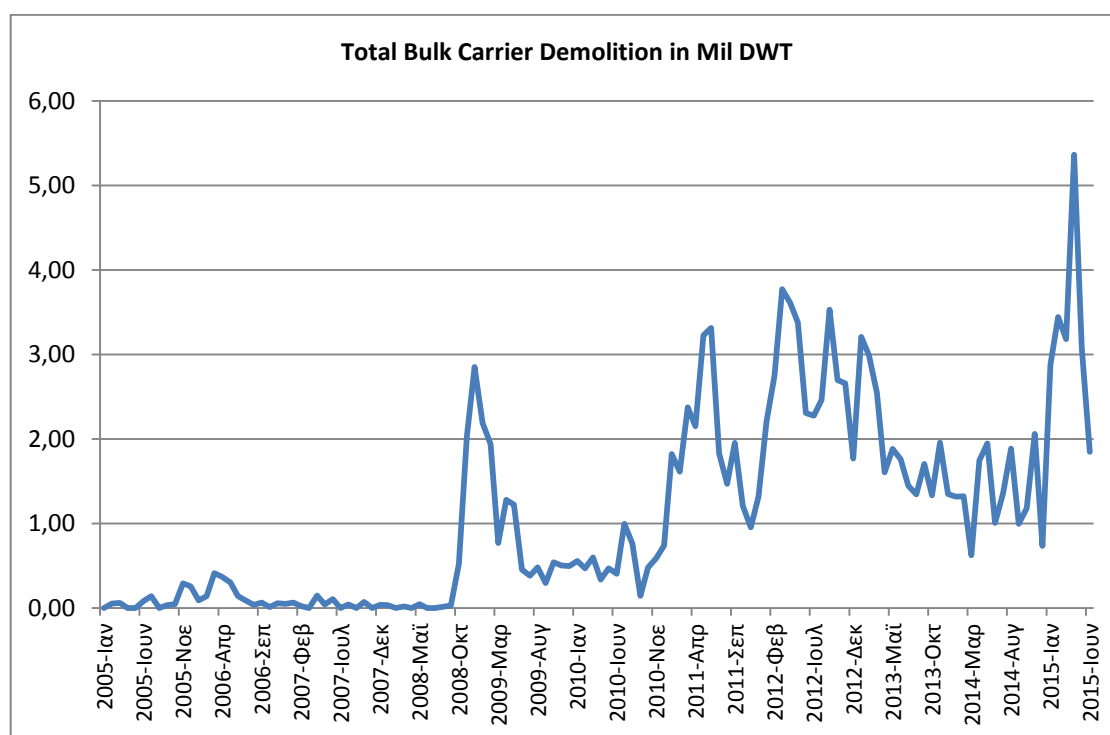
5.1.5.4.1 DEM-DWT «Monthly Demolition Total in Dwt»:

Μετρά το συνολικό βάρος των πλοίων που οδηγήθηκαν προς διάλυση. Μετριέται σε τόνους νεκρού βάρους (Dwt).

Στον τομέα των φορτηγών πλοίων μεταφοράς ξηρού φορτίου χύδην τον Δεκέμβριο του 2008 έχουμε καταστροφές στο 2,85 εκατομ. dwt για να πέσουμε τον Σεπτέμβριο του 2010 στα 0,14 εκατομ.dwt. Τον Ιούνιο του 2011 σαν αποτέλεσμα της κρίσης στο 3,31, συνεχή πτώση στα 0,95 τον Νοε. του ίδιου έτους, για να σημειωθεί πάλι άνοδος στο 3,77 τον Μάρτιο του 2012. Από εκεί σταδιακά σε υψηλά επίπεδα αλλά μειούμενος μέχρι τον Ιανουάριο του 2013 στα 3,21

εκατομ.dwt. και κατόπιν καθοδικά συνεχώς για να έχουμε χαμηλά στα 0,62 και 0,73 εκατομ.dwt τον Μάρτιο και Δεκέμβριο του 2014 αντίστοιχα. Απότομα μεγάλη άνοδο σε ρεκόρ υψηλού τον Απρίλιο του 2015 με 5,36 εκατομ.dwt και απότομη πτώση τον Ιούνιο του ίδιου έτους με 1,85 (Γράφημα 65).

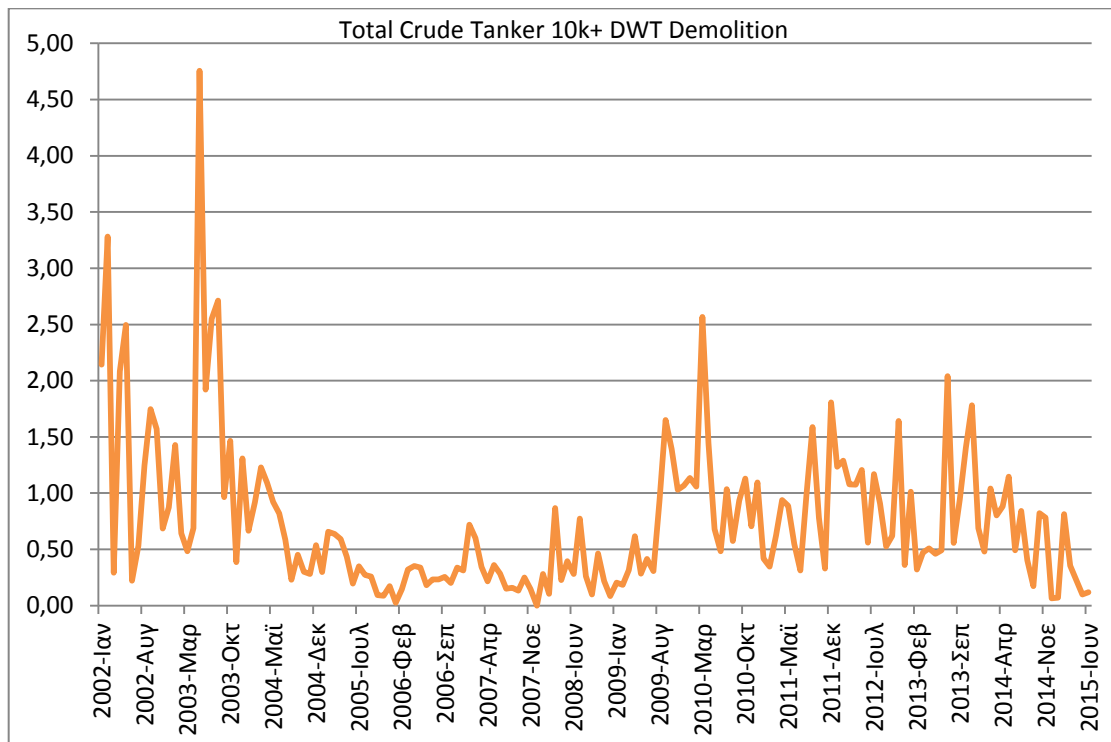
Γράφημα 65
Συνολικός Όγκος Καταστροφών Φορτηγών Ξηρού Φορτίου
(σε εκατομ. dwt)



Πηγή: Στοιχεία από Clarkson Research
Επεξεργασία: Συγγραφέας

Στα δεξαμενόπλοια αργού πετρελαίου σημειώνουμε σαν αρχή τη μηδενική τιμή τον Δεκ του 2007 για να ακολουθήσει η πρώτη άνοδος στις καταστροφές τον Σεπ 2009 σαν αποτέλεσμα της κρίσης και να σημειώσει το υψηλότερο ρεκόρ τον Μάρτιο του 2010 με το δείκτη 2,57 εκατομ. dwt. Ακολούθως σημειώνεται μια πτώση σε 0,33 τον Νοε 2011, τον επόμενο Νοέμβριο στους 1,64 εκατομ.dwt για να μειωθούν και πάλι στους 0,32 τον Φεβρουάριο του 2013. Τον Ιούλιο σημειώνεται πάλι άνοδος στις διαλύσεις με το δείκτη στους 2,04 εκατομ. dwt και από εκεί καθοδικά σε 0,48 τον Ιανουάριο του 2014, 0,06 πολύ χαμηλό σημείο τον Δεκ του 2014 και τον Ιούνιο του 2015 να είναι 0,12 (Γράφημα. 66).

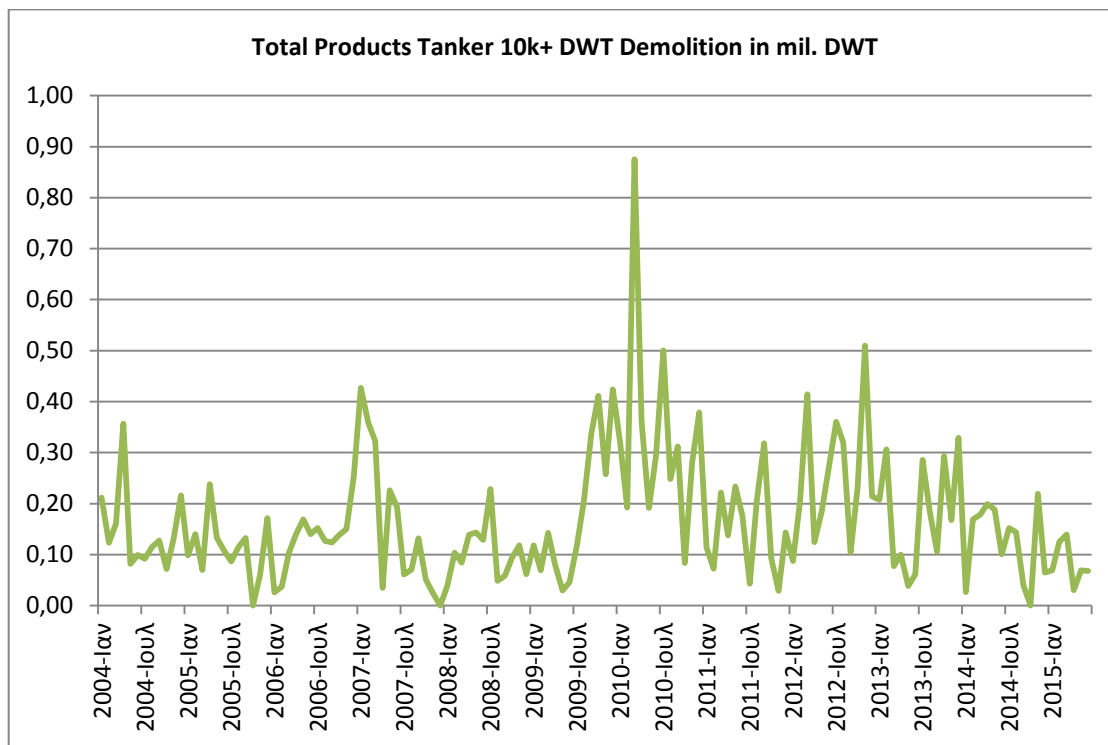
Γράφημα 66
Συνολικές Διαλύσεις Δεξαμενοπλοίων Αργού πετρελαίου
(σε εκατομ. dwt)



Πηγή: Στοιχεία από Clarkson Research
Επεξεργασία: Συγγραφέας

Στον τομέα των δεξαμενοπλοίων μεταφοράς προϊόντων πετρελαίου με χωρητικότητα πάνω από 10.000 dwt έχουμε τιμές χαμηλού ρεκόρ (μηδενικό) τον Δεκέμβριο του 2007 αλλά και τον Μάιο του 2009 με 0,03 εκατομ. Dwt. Από εκεί σαν αποτέλεσμα της κρίσης έχουμε αύξηση σε 0,42 τον Δεκέμβριο του 2009 για να σημειωθεί το υψηλό ρεκόρ διαλύσεων τον Μάρτιο του 2010 με 0,88 εκατομ. Dwt. Ακολούθως έχουμε πτωτικές τάσεις με 0,08 εκατομ. Dwt τον Οκτ. 2010 και 0,03 εκατομ. Dwt τον Νοε του 2011. Πρώτη άνοδος τον Μάρτιο του 2012 για να φτάσει στην κορύφωση το Νοε του 2012 με 0,51 εκατομ. Dwt. Ακολούθως πτώση στους 0,04 τον Μάιο του 2013, άνοδος στους 0,33 τον Δεκ του 2013, χαμηλό στους 0,03 το Ιανουάριο του 2014 και σχεδόν μηδενικό όγκο διαλύσεων τον Οκτώβριο του 2014 και 0,07 τον Ιούνιο του 2015 (Γράφημα 67).

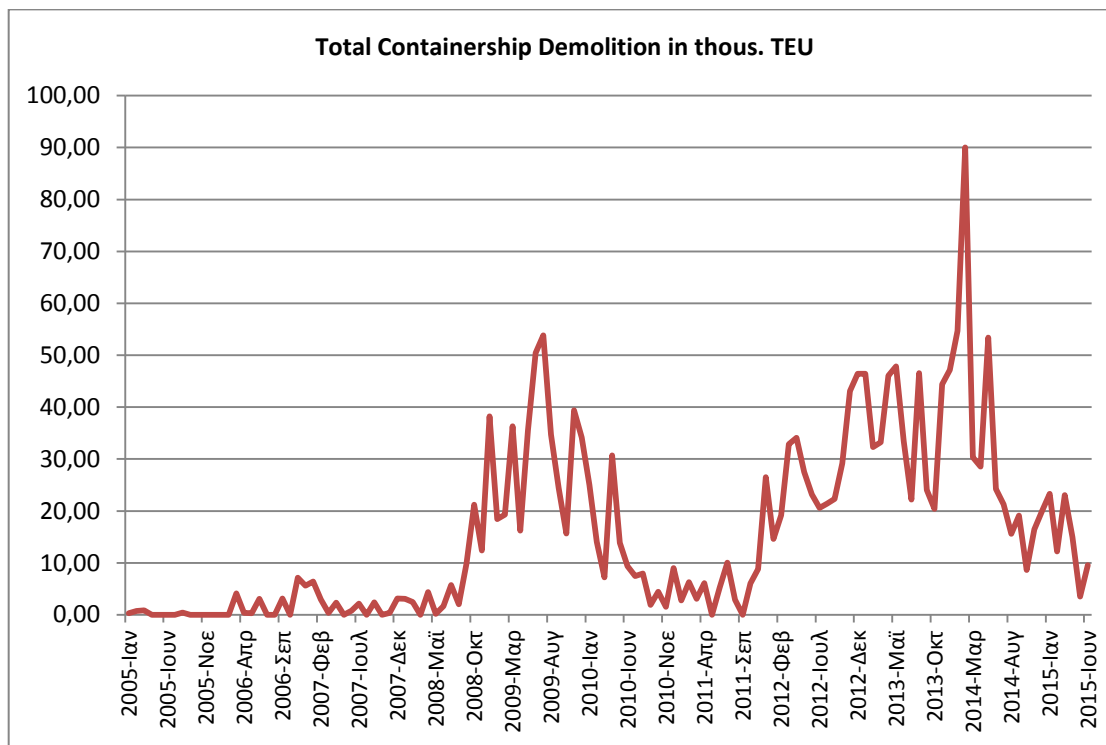
Γράφημα 67
Συνολικός Όγκος Διαλύσεων Δεξαμενοπλοίων Προϊόντων Πετρελαίου
(σε εκατομ. dwt)



Πηγή: Στοιχεία από Clarkson Research
Επεξεργασία: Συγγραφέας

Οι διαλύσεις στον τομέα των πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων μετρώνται σε χιλιάδες TEUs. Παρατηρούμε τον Ιούλιο του 2009 με την κορύφωση της κρίσης ένα υψηλό διαλύσεων που ανήλθε στις 53,85 χιλιάδες TEUs με συνεχή αρκετά υψηλά αν και μειούμενα επίπεδα σε 39,46 χιλιάδες TEUs τον Νοε του 2009 και 30,72 χιλιάδες TEUs τον Απρίλιο του 2010. Ακολούθως μειούμενα απότομα στο 1,90 χιλιάδες TEUs τον Σεπ 2010 και μηδενικές διαλύσεις σχεδόν τον Σεπ 2012. Σταδιακή άνοδος με 34,07 χιλιάδες TEUs τον Απρίλιο του 2012, 47,88 χιλιάδες TEUs τον Μάιο του 2013 και μια έκρηξη ανόδου με 90,04 χιλιάδες TEUs τον Φεβρουάριο του 2014, για να έχουμε πτώση απότομη τον Μάιο του 2014 σε 53,38 χιλιάδες TEUs και ακολούθως πάλι μεγάλη πτώση τον Οκτώβριο του 2014 σε 8,63 χιλιάδες TEUs και 3,5 χιλιάδες TEUs τον Μάιο του 2015 (Γράφημα 68).

Γράφημα 68
Συνολικός Όγκος Διαλύσεων Πλοίων Μεταφοράς Εμπορευματοκιβωτίων
(σε χιλιάδ. TEUs).



Πηγή: Στοιχεία από Clarkson Research
Επεξεργασία: Συγγραφέας

5.1.6 Αγορά Πωλήσεων (Sales & Purchases Market)

Όταν αναφερόμαστε στην ναυτιλιακή αγορά «αγοράς και πωλήσεων» ή «αγοραπωλησιών» ή «μεταχειρισμένων» στην ουσία εννοούμε την αγορά και πώληση μεταχειρισμένων πλοίων μεταξύ των πλοιοκτητών. Τα πλοία σε γενικές γραμμές κατηγοριοποιούνται σε μεταχειρισμένα 5 και 10 ετών. Στην παράγραφο αυτή μετά από μια συνολική ματιά στην πορεία των αγοραπωλησιών τα τελευταία χρόνια θα δούμε την αγορά των διαφόρων τομέων ξεχωριστά. Επίσης παρατίθενται στατιστικά στοιχεία από την Clarkson σχετικά με τις αγοραπωλησίες σε dwt, σε \$ αλλά και σε \$/dwt, στο σχετικό ναυτιλιακό δείκτη.

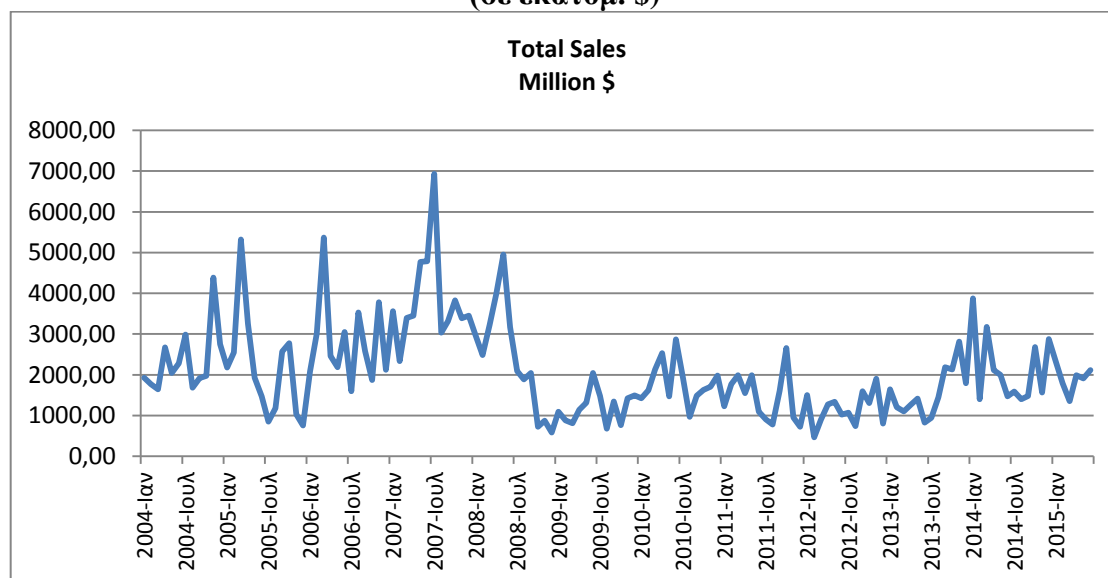
Όπως έχουμε ήδη αναφέρει, σε αντίθεση με τα νέα πλοία που παίρνει ένα έως και τρία χρόνια για να εισέλθουν στην αγορά, τα μεταχειρισμένα είναι διαθέσιμα στην αγορά σχεδόν αμέσως και αντιπροσωπεύουν περισσότερο τη βραχεία αλλά και τη μεσοπρόθεσμη προοπτική της αγοράς. Οι δε τιμές τους τείνουν

να ανταποκρίνονται πιο γρήγορα στις διακυμάνσεις της αγοράς από τα καινούργια με αποτέλεσμα πολλές φορές όταν η αγορά είναι ασταθής να έχουμε υψηλότερες τιμές στα μεταχειρισμένα από ότι στα νέα πλοία.

Με την έναρξη της κρίσης από το δεύτερο εξάμηνο του 2008 και μέχρι τέλος του πρώτου εξαμήνου του 2012 είχαμε γενικά χαμηλά επίπεδα αγοραπωλησιών στα 1,5 εκατομ. dwt με ορισμένες περιόδους διακυμάνσεων όπου σημειώθηκαν 6 - 6,5 εκατομ.dwt. Από το Φθινόπωρο όμως του 2012 και μετά έχουμε μια κυμαινόμενη μεν αγορά αλλά με υψηλότερα χαμηλά και υψηλά πωλήσεων (3,5-14 εκατομ. dwt) γεγονός που αποδεικνύει και σε αυτό τον τομέα την αστάθεια της ναυτιλιακής αγορά γενικότερα.

Στον πίνακα των τιμών και στην εξέλιξή τους πριν από την κρίση μέχρι τώρα, σημειώνεται ένα ρεκόρ τον Ιούλιο του 2007 με 6,9 δις δολ. τον Φεβρουάριο του 2008, πτώση στα 2,5 δις δολ. και άνοδος στα περίπου 5 δις τον Μάιο του 2008 για να παρατηρηθεί μείωση τον Δεκέμβριο του 2008 στα 0,5 δις δολ. Από εκεί έχουμε τιμές σε χαμηλά επίπεδα με κορυφή τα 2,9 δις δολ. τον Ιούνιο του 2010 και 0,8 δις δολ. τον Ιούνιο του 2013. Ακολουθεί σταδιακή άνοδος με κορυφή τα 3,9 δις τον Ιανουάριο του 2014, πτώση στα 1,4 δις τον Αύγουστο του 2014 και 2,9 δις τον Δεκ 2014. Τον περασμένο Μάρτιο είχαμε χαμηλό στο 1,3 και τον Ιούνιο στο 2,1 δις δολ (Γράφημα. 69).

Γράφημα 69
Συνολικές Πωλήσεις Μηνιαία
(σε εκατομ. \$)

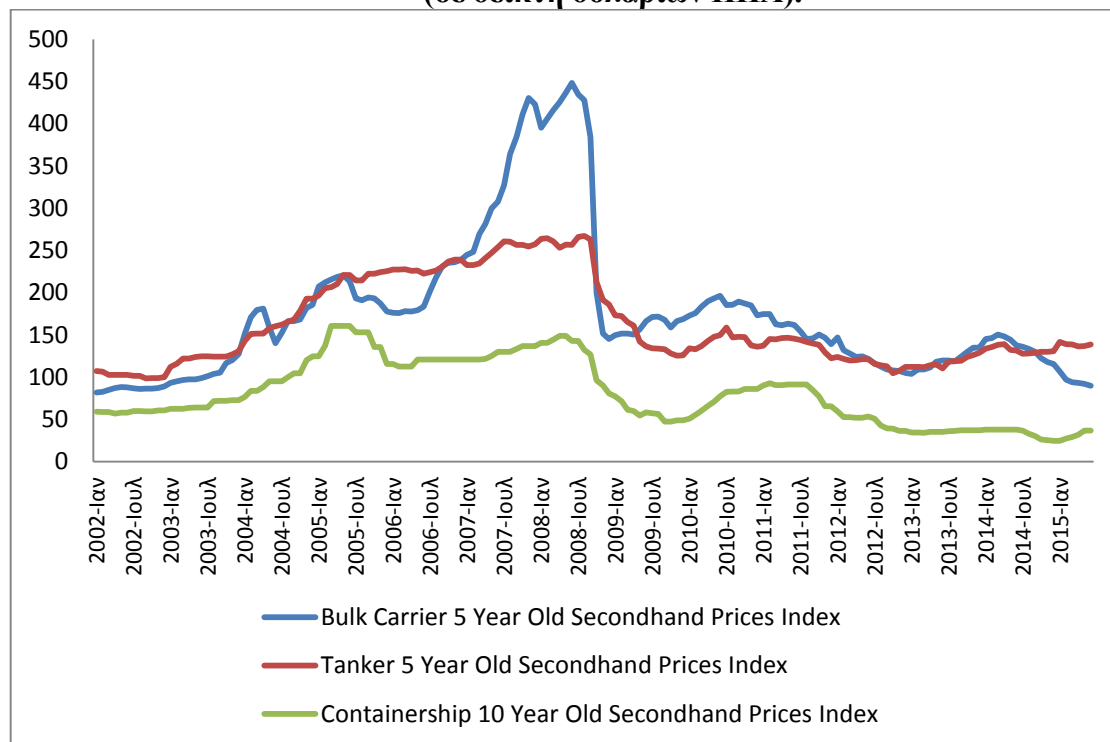


Πηγή: Clarkson Research
Επεξεργασία: Συγγραφέας

Παρακάτω βλέπουμε μια απεικόνιση των τριών κύριων κατηγοριών πλοίων σε σχέση με τη διακύμανση των τιμών μεταχειρισμένων πλοίων.

Η διακύμανση των τιμών ακολουθεί σταθερά τις περιόδους ανόδου και καθόδου σχεδόν όμοια και στις τρεις κατηγορίες που σημαίνει ότι σε γενικές γραμμές μια κρίση στη ναυτιλία ή μια καλή περίοδος, αν και με διαφορετική ένταση, αγγίζει όλες τις κατηγορίες. Η διακύμανση των τιμών έχει τις λιγότερες πτωτικές περιόδους στην κατηγορία των δεξαμενοπλοίων με μια συνεχή άνοδο από το 2003 μέχρι την κρίση. Στην περίοδο λίγο πριν την κρίση τέλη 2008 αρχές του 2009 παρατηρούμε μια κατακόρυφη άνοδο των τιμών ιδιαίτερα στην κατηγορία των φορτηγών μεταφοράς ξηρών φορτίων χύδην και πολύ λιγότερη στις άλλες δύο κατηγορίες. Με την κορύφωση της κρίσης έχουμε κατακρήμνιση του δείκτη με ιδιαίτερα αισθητή την πτώση στην κατηγορία των φορτηγών ξηρού φορτίου και λιγότερο στις άλλες δυο κατηγορίες. Από εκεί και μέχρι και το 2014 η πορεία των διακυμάνσεων ορίζεται ως ταυτόσημη (Γράφημα 70).

Γράφημα 70
Τιμές Μεταχειρισμένων πλοίων
(σε δείκτη δολαρίων ΗΠΑ).



Πηγή: Clarkson Research
Επεξεργασία: Συγγραφέας

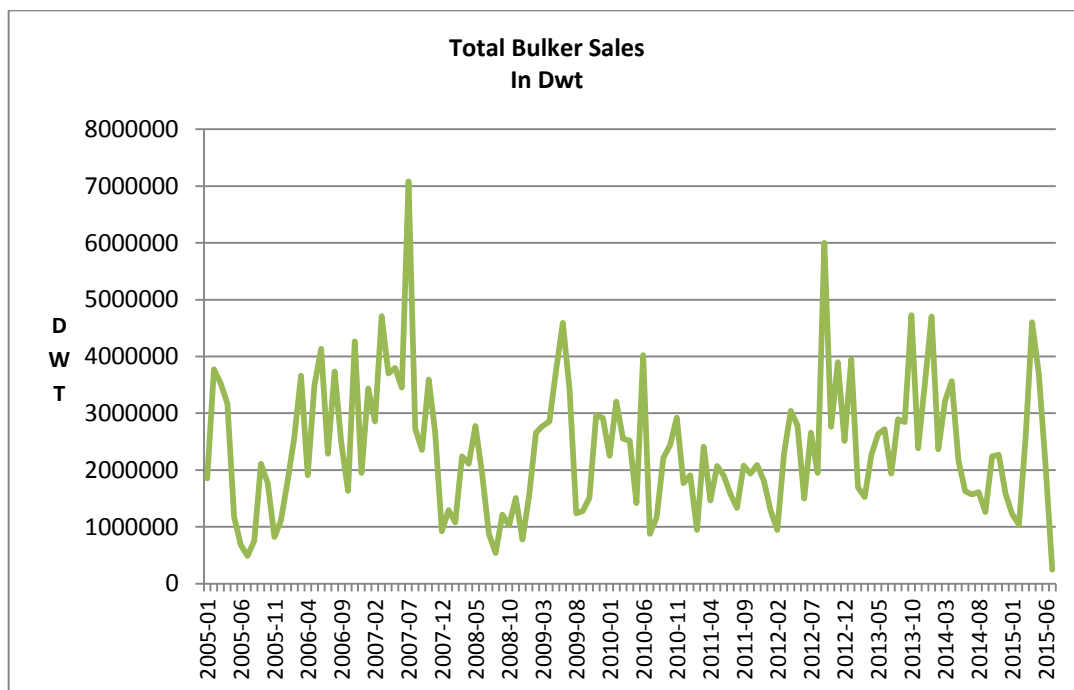
Παρακάτω ας παρακολουθήσουμε την αγορά κατά κύριες κατηγορίες πλοίων:

5.1.6.1 Πλοία Μεταφοράς Ξηρών Φορτίων Χύδην

Όσον αφορά τη συνολική χωρητικότητα και αρχίζοντας πριν την κρίση παρατηρούμε ένα υψηλό τον Ιούλιο του 2007 με 7,08 εκατομ. dwt, τον Δεκέμβριο του ίδιου έτους πτώση με 0,92 εκατομ. dwt και τον Αύγουστο του 2008 με την έναρξη της κρίσης το χαμηλό ρεκόρ μέχρι τότε με 0,58 εκατομ. dwt. Από εκεί σταδιακή άνοδος στους 4,6 εκατομ. dwt τον Ιούνιο του 2009 και συχνά ανεβοκατεβάσματα σε ένα εύρος 0,9 - 4 εκατομ. dwt μέχρι τον Αύγουστο του 2012. Έχουμε μια άνοδο τον Σεπτέμβριο του 2013 στους 6 εκατομ. dwt και μέχρι τον Μάιο του 2014 πυκνά ανεβοκατεβάσματα μια ασταθούς αγοράς αλλά με πιο υψηλό μέσο όρο και με εξαίρεση τον Μάρτιο του 2013 με χαμηλό 1,5 εκατομ. dwt. Με την έναρξη του 2015 έχουμε μια μεγάλη πτώση τον Φεβρουάριο στους 1,04 εκατομ. dwt αλλά τον Απρίλιο απότομα άνοδος στους 4,6 εκατομ. dwt για να ακολουθήσει πτώση από τότε μέχρι το χαμηλό των 0,24 εκατομ. dwt τον Ιούλιο του τρέχοντος έτους, επιβεβαιώνοντας την αστάθεια της ναυτιλιακής αγοράς που επικρατεί την περίοδο αυτή (Γράφημα. 71).

Γράφημα 71

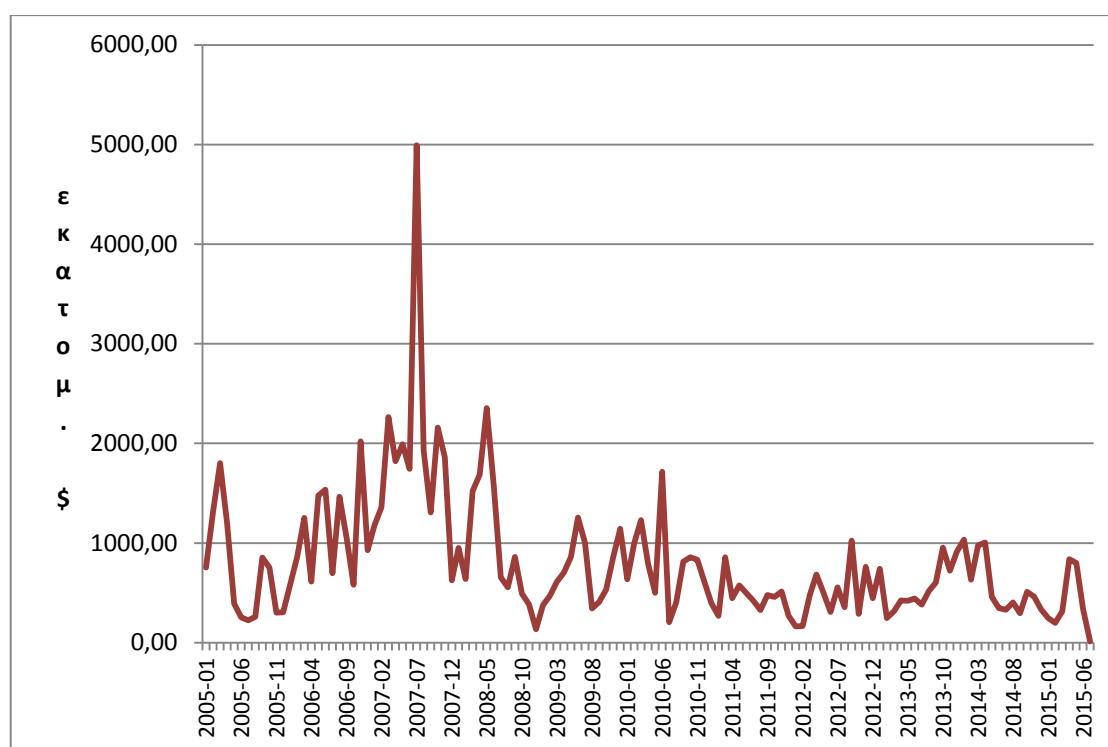
Συνολικές Πωλήσεις Μεταχειρισμένων Πλοίων Μεταφοράς Ξηρών Φορτίων Χύδην (σε dwt)



Πηγή : Clarksons Research, Επεξεργασία: Γεώργιος Μαλλές

Η πορεία των αγοραπωλησιών με όρους συνολικής αξίας έχει όπως παρακάτω. Με αφετηρία την κορυφαία στιγμή τον Ιούλιο του 2007 με 5 δις αγοραπωλησίες, παρατηρούμε μια απότομη κατακρήμνιση τον Δεκέμβριο του 2007, μια άνοδο τον Αύγουστο του 2008 και από εκεί και μετά με την επίδραση της κρίσης 0,134 δις τον Δεκέμβριο του 2008 και από εκεί με ανεβοκατεβάσματα συνεχίζει μέχρι τον 2012 με υψηλά σημεία 1,71 δις τον Ιούνιο του 2010 και χαμηλά τον Ιούλιο του 2010 με 0,205 δις και τον Φεβρουάριο του 2011 με 0,270 και 0,161 δις τον Ιανουάριο του 2012. Τον Σεπ του 2012 με 1,02 δις και τον Ιανουάριο του 2014 με 1,03 δις. Κατόπιν συνεχώς πτωτικά με αναλαμπή τον Απρίλιο του 2015 με 0,837 δις και τον Ιούλιο του 2015 με 0,013 δις (Γράφημα. 72).

Γράφημα 72
Συνολικές Πωλήσεις Μεταχειρισμένων Πλοίων Μεταφοράς ξηρών Φορτίων
Χύδη
(σε εκατομ. δολ)

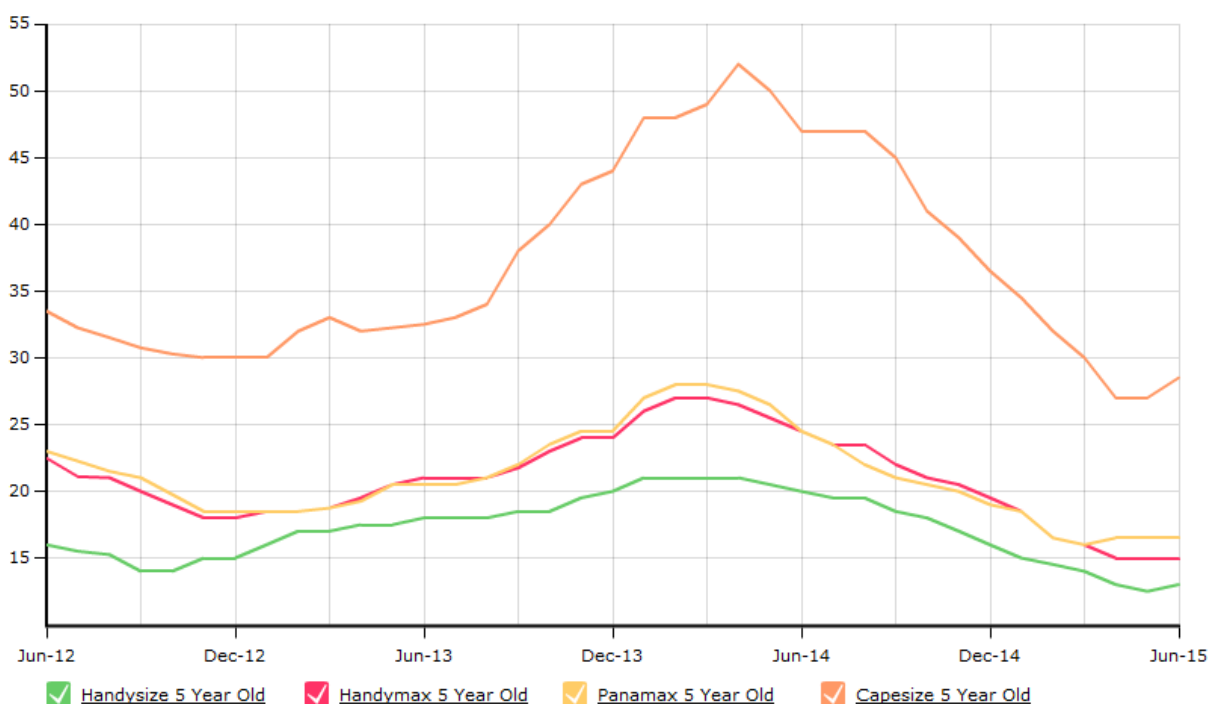


Πηγή: Clarksons Research
Επεξεργασία: Συγγραφέας

Κοιτάζοντας τα στοιχεία του καλοκαιριού του 2014 και σύμφωνα με τα στοιχεία της Market Realist βλέπουμε ότι οι τιμές για τα πλοία των 5

και 10 ετών τύπου Capesize παρέμειναν σταθερά στα 48 εκατομ. δολ. και 36,5 εκατομ. δολ αντίστοιχα. Τα πλοία τύπου Panamax για τα μεταχειρισμένα 5 και 10 ετών είδαν τις τιμές τους να κατέρχονται στα 25 και 19 εκατομ. δολάρια από τα 26 και 20 αντίστοιχα. Εν τω μεταξύ τα πλοία τύπου Handymax επίσης μειώθηκαν στα 25 και 19,5 τον Ιούλιο του 2014 από 26 και 20,5 αντίστοιχα. Τον Ιούνιο του 2015 έχουμε την τιμή των Capesize 5 ετών στα 28,5 εκατομ. δολ από τα 27 του Μαΐου, τα Panamax σταθερά στα 16,5 εκατομ. δολ Μάιο και Ιούνιο, τα Handymax σταθερά στα 15 εκατομ. Μάιο και Ιούνιο ενώ τα Handysize στα 13 εκατομ. δολ από τα 12,5 του Μαΐου. Σε όλες τις κατηγορίες πλην των Capesizes διαγράφεται ανοδική τάση (Γράφημα 73).

Γράφημα 73
Τιμές Μεταχειρισμένων 5 ετών Πλοίων Ξηρού Φορτίου κατά κατηγορία
(εκατομ. δολ.)



Πηγή : Simpson Spence and Young. 2015

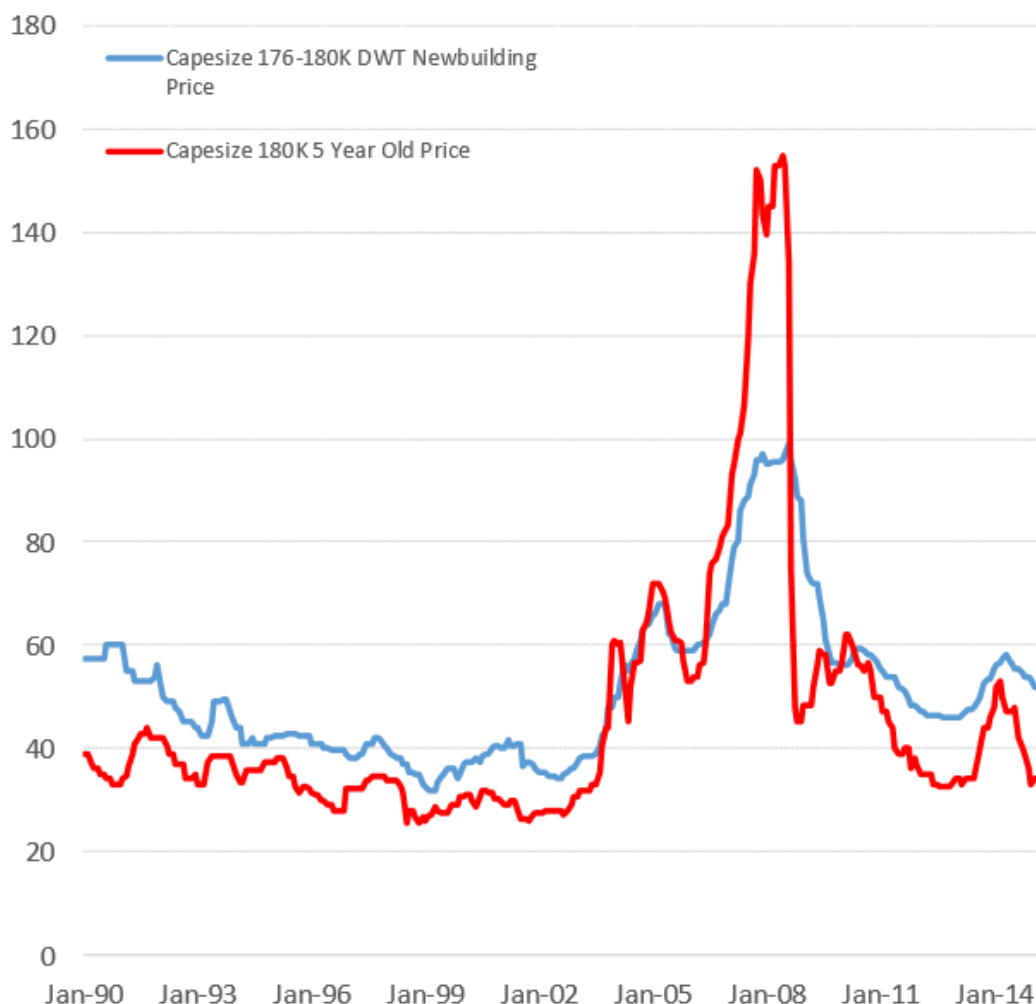
Τον Φεβρουάριο του 2015 οι τιμές των 5 και 10 ετών πλοίων τύπου Capesize μειώθηκαν στα 33,1 εκατομ. δολ και 21,2 εκατομ. δολ αντίστοιχα. Τον Ιανουάριο του 2015 τα πέντε ετών Capesize κόστιζαν 36,1 εκατομ. δολ και τα δέκα ετών 25,8 εκατομ. δολ. Η αξία των πέντε ετών πλοίων τύπου Panamax έπεσαν στα 18,2 εκατομ δολ και 13 αντίστοιχα από τα 19.2 και 14,1 του προηγούμενου μήνα.

Σύμφωνα με την Intermodal Research είναι περίοδος μεγάλων ευκαιριών αγοράς φορτηγών χύδην. Οι τιμές την περίοδο αυτή κινούνται στα χαμηλότερα επίπεδα της 15ετίας ακόμα και με ονομαστική αξία και μόνον στα δεκαετία του 1980 ήταν σε χαμηλότερα επίπεδα με τις τρέχουσες τιμές δολαρίου. Η Intermodal ανέφερε ότι «η ενίσχυση του όγκου των συμβολαίων πώλησης μεταχειρισμένων φορτηγών ξηρού φορτίου που βλέπει τώρα η αγορά από την αρχή του Μαρτίου φαίνεται να αποκτά όλο και περισσότερη δυναμική με έναν μεγάλο αριθμό πωλήσεων τον Μάρτιο ενώ η απουσία συμβολαίων στα Capes ευθυγραμμίζεται με την παρούσα κατάσταση στον συγκεκριμένο τομέα». (Market Realist. 2015).

Χαρακτηριστικό παράδειγμα των διακυμάνσεων τιμών μεταχειρισμένων και νέων πλοίων και της σχέσης μεταξύ τους είναι το παρακάτω Γράφημα για τα πλοία τύπου Capesize, καθώς είναι ο τύπος πλοίων που αν μπορούσαμε να τον χαρακτηρίσουμε θα λέγαμε ότι είναι ο πιο «δημοφιλής» εμπορικά. Επιβεβαιώνει δε ότι στις μεγάλες ανόδους της αγοράς των ναύλων έχουμε έκρηξη πωλήσεων μεταχειρισμένων όπου οι πλοιοκτήτες προσπαθούν να προλάβουν τις ευνοϊκές συνθήκες της αγοράς και αυξάνουν τις αγορές και πωλήσεις.

Στο γράφημα παρατηρούμε τις διακυμάνσεις τιμών σε καινούργια πλοία και τις τιμές σε μεταχειρισμένα πέντε ετών. Μια λογική πραγματικότητα όπου τα νέα είναι πιο ακριβά από τα μεταχειρισμένα επικρατεί μέχρι το 2004, από εκεί βλέπουμε μια συνταύτιση τιμών μέχρι το 2007, παρατηρούμε μια έκρηξη διαφοροποίησης με τα μεταχειρισμένα πλοία να κοστίζουν πιο πολύ από τα καινούργια από το 2007 μέχρι το 2009 (καλή αγορά πριν την κρίση), αγγίζοντας τα 155 εκατομ. δολάρια ΗΠΑ, με την τιμή των νέων να είναι στα 100 εκατομ. δολάρια ΗΠΑ (διαφορά 55%), και από εκεί μια μικρή περίοδο διαφοροποίησης όπου το νέο πλοίο πιο ακριβό από το μεταχειρισμένο μέχρι τις ημέρες μας που δείχνει και την σημερινή κατάσταση της ναυλαγοράς (Γράφημα 74).

Γράφημα 74
Τιμές Νέων Πλοίων και Μεταχειρισμένων 5 ετών Κατηγορίας Capesize
(σε εκατ.. \$)



Πηγή: Clarkson Research

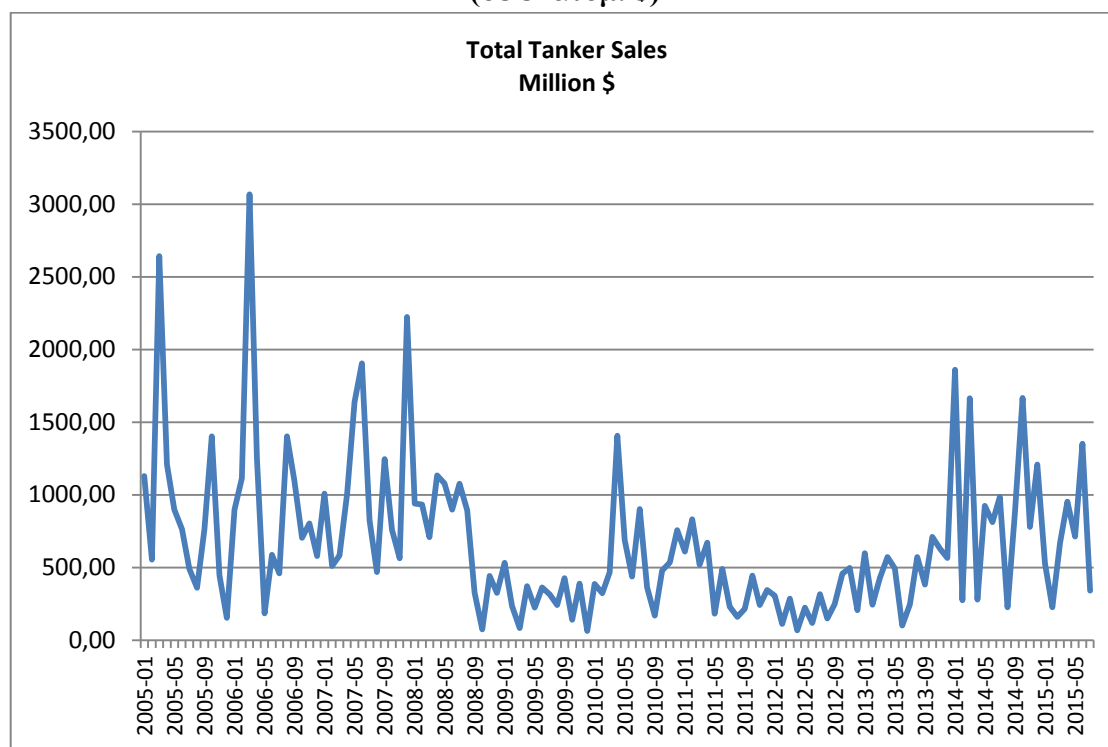
Από αντίστοιχη μελέτη και των άλλων τύπων πλοίων όπως Panamax, Handymax και Handysize προέκυψε ότι τα συμπεράσματα για τον τύπο αυτόν είναι τα ίδια με μικρές διαφοροποιήσεις .

5.1.6.2 Δεξαμενόπλοια

Στις συνολικές πωλήσεις των δεξαμενοπλοίων έχουμε τις εξής κινήσεις στην αγορά. Αφετηρία παίρνουμε το υψηλό που σημειώθηκε πριν την έναρξη της κρίσης σε 2,22 δις δολ. τον Δεκέμβριο του 2007. Ακολούθως σημειώνεται μια μεγάλη και απότομη πτώση με 0,71 δις δολ. το Μάρτιο του 2008 και ακόμα μεγαλύτερη πτώση σε επίπεδα ρεκόρ σε 0,073 δις τον Δεκέμβριο του 2008

αποτέλεσμα της κρίσης. Συνεχή χαμηλά με σημεία ρεκόρ τα 0,08 και 0,063 δις τον Μάρτιο και Δεκέμβριο του 2009 αντίστοιχα. Άνοδος σε 1,4 δις τον Απρίλιο του 2010, πτώση τον Σεπτέμβριο του 2010 σε 0,17 δις δολ και από εκεί με εξαίρεση μια μικρή άνοδο σε 0,83 δις τον Φεβρουάριο του 2012 συνεχή χαμηλά με κατώτατο όριο το ρεκόρ τον Απρίλιο του 2012 σε 0,07 δις και πάλι χαμηλά σε 0,1 δις τον Ιούνιο του 2013. Στη συνέχεια κατά τη διάρκεια του 2014 έχουμε μια πάρα πολύ ασταθή αγορά με συνεχή ανεβοκατεβάσματα με υψηλά 1,9 δις τον Ιανουάριο του 2014, 1,7 δις τον Μάρτιο του ίδιου έτους, και χαμηλά 0,22 δις τον Αύγουστο και υψηλό 1,7 δις τον Οκτώβριο του ίδιου έτους. Το 2015 έχουμε τον Φεβρουάριο χαμηλό 0,225 δις και τον Ιούνιο 1,35 δις για να κινείται στο 0,35 στα μέσα Ιουλίου του τρέχοντος έτους (Γράφημα 75).

Γράφημα 75
Συνολικές πωλήσεις δεξαμενοπλοίων
(σε εκατομ. \$)

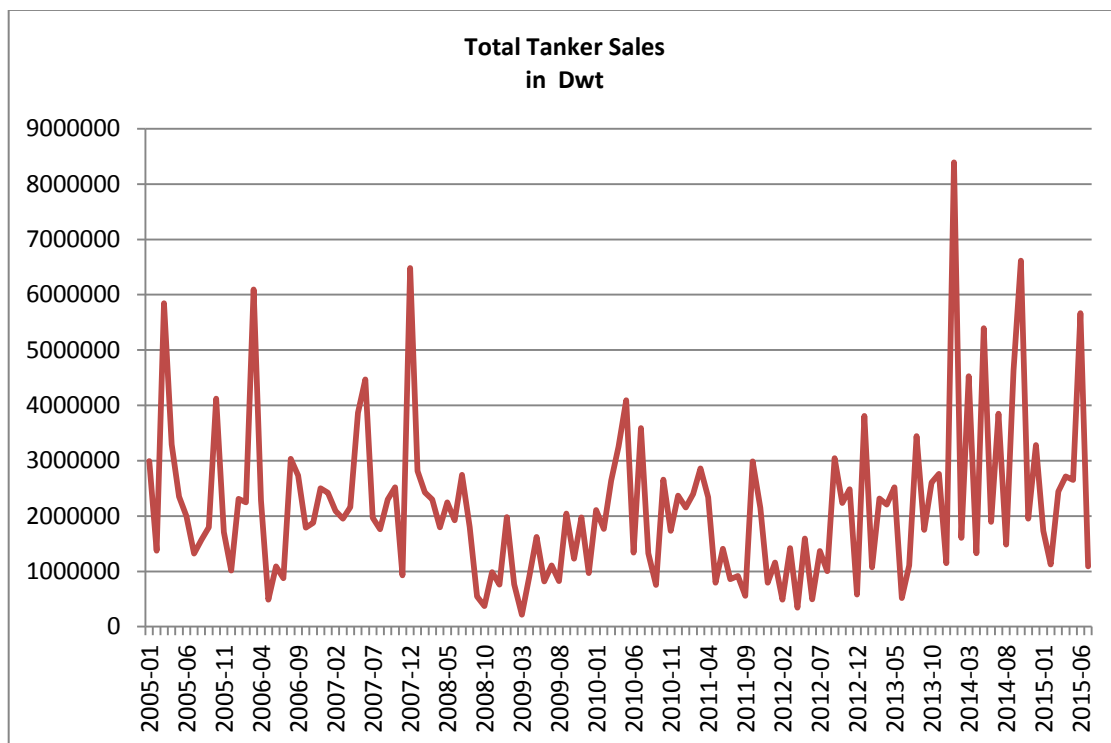


Πηγή: Clarkson's Research
Επεξεργασία : Συγγραφέας

Στο θέμα των πωλήσεων με βάση τη χωρητικότητα έχουμε πριν την κρίση μια υψηλή τιμή σε 6,5 εκατομ. dwt τον Δεκέμβριο του 2007, ακολούθως πτώση σε 1,8 τον Απρίλιο του 2008, 0,37 τον Οκτώβριο του 2008 και ρεκόρ χαμηλού τον Μάρτιο του 2009 με 0,215. Από εκεί και πέρα μια σταδιακή άνοδος με

ανεβοκατεβάσματα με υψηλή κορυφή τα 4 εκατομ. dwt τον Μάιο του 2010 και με πτώση σε 0,75 τον Σεπ 2010. Κατόπιν ασταθή αγορά με υψηλό τον Ιανουάριο του 2013 σε 3,8 και χαμηλό 0,52 τον Ιούνιο του ίδιου έτους. Σημειώνεται ρεκόρ τον Ιανουάριο του 2014 με 8,4 εκατομ. dwt και από εκεί συνεχώς πυκνά ανεβοκατεβάσματα σε ιδιαίτερα ασταθή αγορά με χαμηλό 1,3 τον Απρίλιο του 2014 και υψηλό τον Οκτώβριο του 2014 με 6,6. Τον Φεβρουάριο του 2015 με 1,12 και Ιούνιο με 5,7 για να σημειώσει μέχρι τα μέσα Ιουλίου τρέχοντος έτους το 1,1 εκατομ. dwt (Γράφημα. 76).

Γράφημα 76
Συνολικές πωλήσεις δεξαμενοπλοίων
(σε Dwt)



Πηγή: Clarkson's Research
 Επεξεργασία : Συγγραφέας

Τα μεταχειρισμένα δεξαμενόπλοια αργού πετρελαίου των 5 ετών μέσα στη διετία 2013-2015 είδαν τις τιμές τους να ανεβαίνουν με μια μέση τιμή περίπου στο 50%. Μεγάλη μεταβολή παρατηρήθηκε στα πλοία VLCC το 2013-2014 με ένα 37% σταθεροποιούμενη (2014-2015) γύρω στο 10%. Τα πλοία Suezmaxes σημείωσαν μικρότερη αύξηση το 2013-2014 με μια μεταβολή όμως γύρω στο 25% το

επόμενο έτος. Τις ίδιες διακυμάνσεις με τα Suezmaxes με μικρές διαφοροποιήσεις παρουσίασαν και τα Aframax με μεταβολές 37% και 22% αντίστοιχα (Πίνακας 7) και (Γράφημα 77).

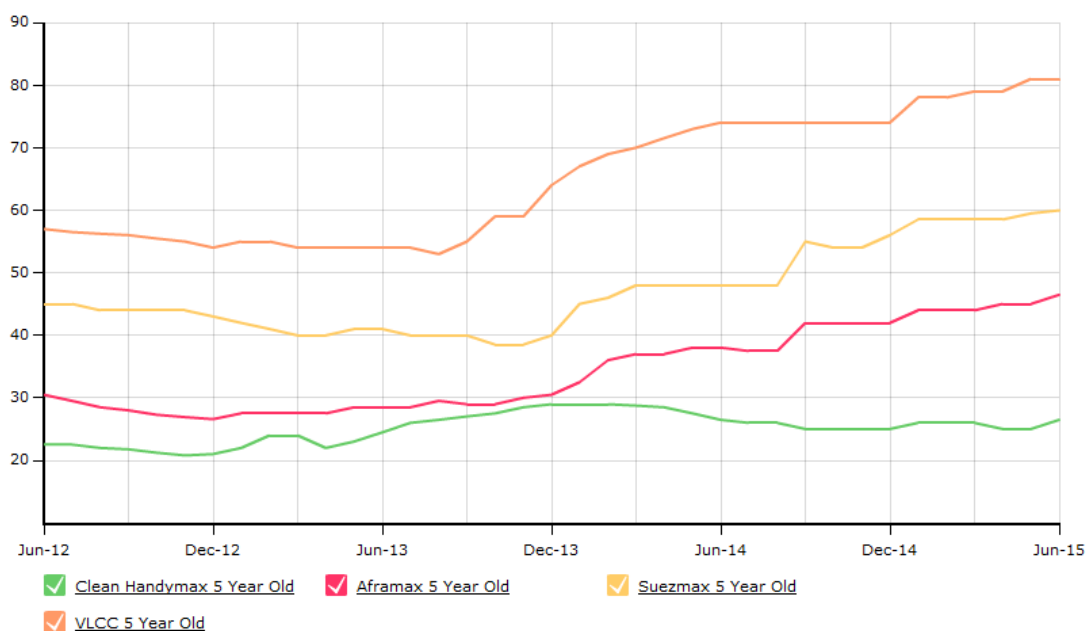
Πίνακας 7
Διακύμανση Τιμών Δεξαμενοπλοίων Αργού Πετρελαίου 5 Ετών
2013-2015
(σε εκατομ. δολ.)

Κατηγορία Πλοίων	ΙΟΥΝ. 2013	ΙΟΥΝ. 2014	ΜΕΤΑΒΟΛΗ ΑΠΟ 2013	ΙΟΥΝ. 2015	ΜΕΤΑΒΟΛΗ ΑΠΟ 2014
VLCC 5 Ετών	54	74	37%	81	9,5%
SUEZMAX 5 Ετών	41	48	17%	60	25%
AFRAMAX 5 Ετών	28	38	35%	46,5	22%

Πηγή: Market Realist, Clarkson Research

Επεξεργασία: Συγγραφέας

Γράφημα 77
Τιμές Μεταχειρισμένων 5 ετών Δεξαμενοπλοίων κατά κατηγορία
(εκατομ. δολ.)



Πηγή : Simpson Spence and Young. 2015

Όσον αφορά στα μεταχειρισμένα 10 ετών σύμφωνα με σχετική μελέτη της Mcquilling Services τα πλοία VLCCs and Suezmaxes των 10 ετών μπορεί να προσφέρουν καλύτερες προοπτικές μακροπρόθεσμα και μπορούν να ξεπεράσουν σε απόδοση τα νεότερά τους των 5 ετών. Οι τιμές των 10 ετών VLCC και Suezmax όταν μετρώνται με το ποσοστό αύξησης των τελευταίων μηνών του 2015 έχουν εκτιμηθεί από ένα 21,2 % και 44,9 % αντίστοιχα. Η εκτίμησή είναι ότι η δυναμική ανόδου που έχει αρχίσει θα συνεχιστεί καθώς το σταθερό περιβάλλον κέρδους θα συνεχιστεί σε σταθερό ρυθμό το 2015, υποχωρώντας ελαφρά το 2016 και θα σταθεροποιηθεί θετικά μέχρι το 2019. (World Maritime News.2015).

Σύμφωνα πάντα World Maritime News συνολικά για την περίοδο 2015-2019 σε όλους τους τομείς αγοραπωλησίας της κατηγορίας των δεξαμενοπλοίων θα παρατηρήσουμε θετική προοπτική με διαφοροποιήσεις έντασης κατά κατηγορία. Στην κατηγορία των δεξαμενοπλοίων αργού πετρελαίου η αύξηση θα είναι περί το 18% σε όλους τους τύπους πλοίων 10 ετών παλαιών. Η κατηγορία των 10 ετών δεξαμενοπλοίων αργού πετρελαίου κατά μέσο όρο αντιπροσώπευε τον καλύτερο τύπο πλοίων από όλα ξεπερνώντας τα αντίστοιχα των παραγώγων καθώς και όλα τα αργού και παραγώγων 5 ετών. Στον τομέα των παραγώγων πετρελαίου των MR2 10 ετών με μια προβλεπόμενη αύξηση 11% θα έχουν την καλύτερη απόδοση. Συμπερασματικά η ανάλυση καταλήγει ότι σήμερα η επένδυση στο 10 ετές VLCC με βάση ένα 40,8% IRR⁵⁵ αντιπροσωπεύει την καλύτερη επένδυση της αγοράς στο σημερινό περιβάλλον τιμών. Όχι πολύ πίσω από αυτό κινείται το 10ετές Suezmax το οποίο μπορεί να έχει μια επιστροφή 40,8% IRR στους επενδυτές.

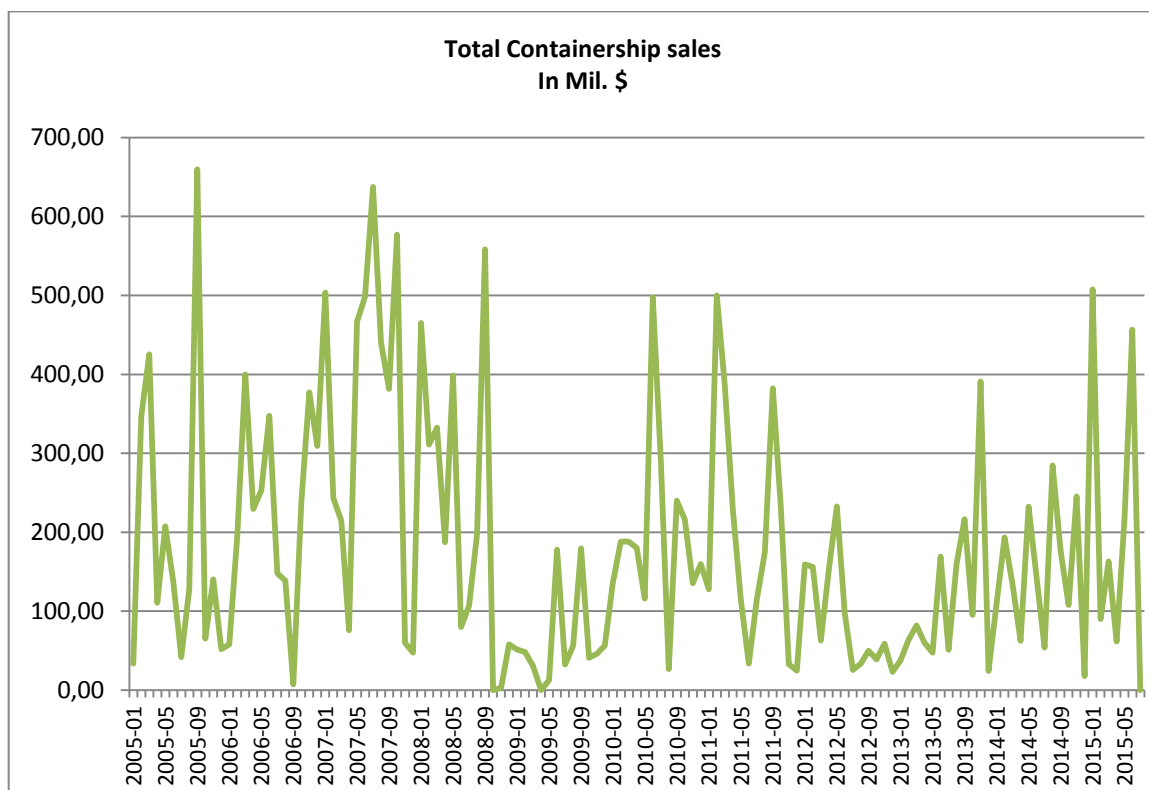
5.1.6.3 Πλοία Μεταφοράς Εμπορευματοκιβωτίων

Στην αγορά πωλήσεων των πλοίων εμπορευματοκιβωτίων παρατηρείται μια ιδιαίτερη αστάθεια με πυκνές διακυμάνσεις και μεγάλες διαφορές σε μικρό χρόνο. Τον Ιούλιο του 2007 έχουμε μια υψηλή τιμή με 637 εκατομ \$ για να πέσουμε αμέσως σε 47 εκατομ \$ τον Δεκέμβριο του ίδιου έτους. Από εκεί τον Ιανουάριο του 2008 465 εκατομ \$, τον Ιούνιο του 2008 79 εκατομ \$, τον Σεπ 2008 558 εκατομ \$ και μηδενικές τιμές τον Οκτώβριο του 2008 και τον Απρίλιο του 2009. Μικρή άνοδος και ακολούθως υψηλό 500 εκατομ \$ τον Ιούνιο του 2010, απότομη

⁵⁵ IRR. The internal rate of return (IRR) or economic rate of return (ERR) is a rate of return used in capital budgeting to measure and compare the profitability of investments.

πτώση στα 26 εκατομ \$ τον Αύγουστο του 2010 , τον Φεβρουάριο του 2011 στα 500 εκατομ \$, και τον Ιούνιο του 2011 33 εκατομ \$. Συνεχή χαμηλά με χαμηλό ρεκόρ 23 εκατομ \$ τον Δεκέμβριο του 2012 και υψηλό τον Νοέμβριο του 2013 σε 390 εκατομ \$. Ασταθής ιδιαίτερα η αγορά με 24 εκατομ \$ τον Δεκέμβριο του 2013 και τον Δεκέμβριο του 2014 με 17 εκατομ \$. Ιδιαίτερα υψηλό τον Ιανουάριο του 2015 με 457 εκατομ \$ και τον Ιούνιο του 2015 με 510 εκατομ \$. Τα μέσα Ιουλίου σχεδόν μηδενική δραστηριότητα (Γράφημα. 78).

Γράφημα 78
Συνολικές Πωλήσεις Πλοίων Εμπορευματοκιβωτίων
(σε εκατομ.\$)



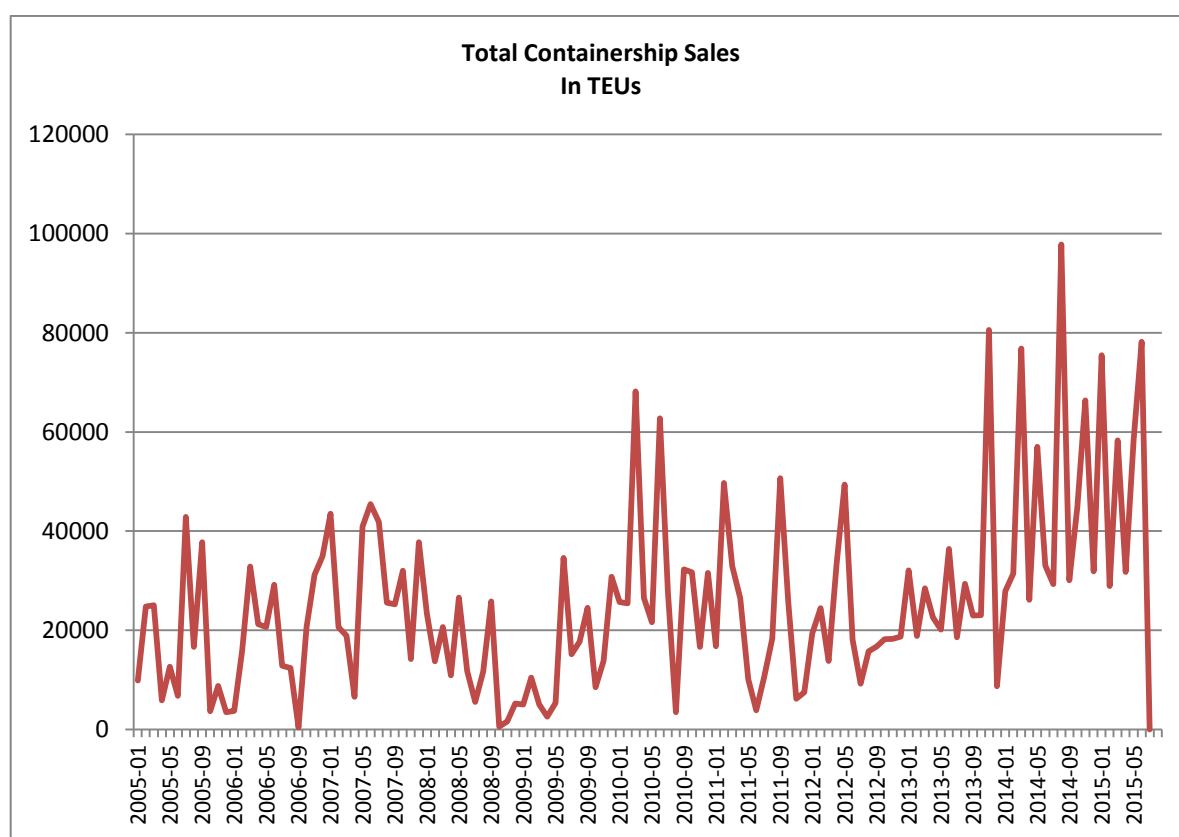
Πηγή: Clarkson's Research

Επεξεργασία: Συγγραφέας

Στον τομέα των πωλήσεων πλοίων εμπορευματοκιβωτίων με βάση τα TEUs έχουμε τον Ιούνιο του 2007 πριν την κρίση ένα επίπεδο γύρω στα 45.451 TEUs για να παρατηρήσουμε μια πτωτική πορεία με χαμηλό ρεκόρ με μόλις 579 TEUs τον Οκτώβριο του 2008. Χαμηλά επίπεδα συνέχεια και τον Απρίλιο 2009 έχουμε 2.580 TEUs , παρατηρούμε μια άνοδο τον Ιούνιο του ίδιου έτους με 34.621 TEUs, τον Μάρτιο του 2010 68.187 TEUs, άμεση πτώση τον Αύγουστο σε 3.508 και από εκεί με συνεχείς διακυμάνσεις μεταξύ 3.882 τον Ιούνιο του 2011 και 49.390 τον

Σεπ 2012 μέχρι τον Οκτώβριο 2013 που σημειώνεται επίπεδο 80.597 για να ακολουθήσει απότομη πτώση σε 8.719 τον Δεκέμβριο του ίδιου έτους. Ασταθής η αγορά από εδώ και πέρα με μεγάλες ανόδους και απότομες πτώσεις με ρεκόρ υψηλό τον Αύγουστο του 2014 με 97.809 TEUs και ένα χαμηλό γύρω στα 28.896 τον Φεβρουάριο του 2015. Τον Ιούνιο του τρέχοντος έτους έχουμε 78.193 TEUs ένα πολύ καλό επίπεδο πωλήσεων (Γράφημα. 79).

Γράφημα 79
Συνολικές Πωλήσεις Πλοίων Εμπορευματοκιβωτίων
(σε TEUs)



Πηγή: Clarkson’s Research

Επεξεργασία: Συγγραφέας

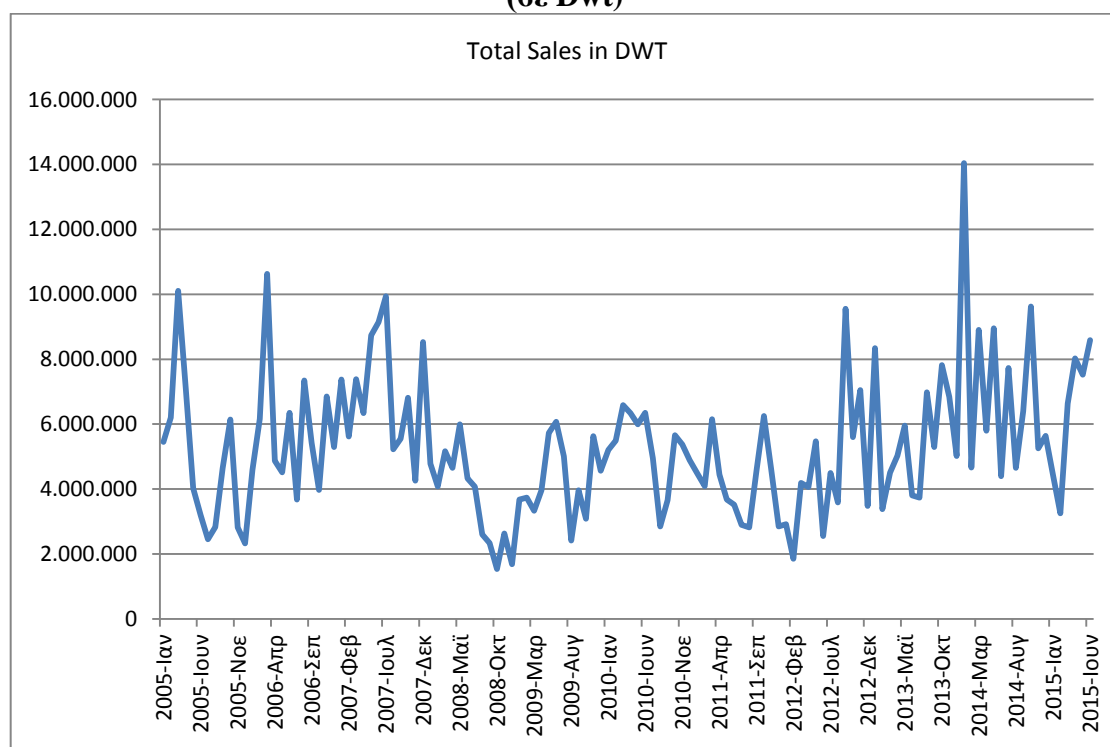
5.1.6.4 Δείκτες Αγοράς Μεταχειρισμένων Πλοίων.

5.1.6.4.1 SNP_DWT – “Sale & Purchase Monthly Sales in dwt”: Μετρά το σύνολο των πλοίων που έγιναν αντικείμενο αγοραπωλησίας σε τόνους νεκρού βάρους (Dwt).

Στο παρακάτω Γράφημα έχουμε μια συνολική απεικόνιση των πωλήσεων μεταχειρισμένων πλοίων όλων των κατηγοριών σε μηνιαία βάση και σε

dwt. Θα σταθούμε στα σημεία καμψής. Τον Ιούλιο του 2007 πριν την κρίση έχουμε μια τιμή στις 9,94 εκατομ. dwt. Ακολούθως πτωτική συνεχώς πορεία και συναντούμε τον Οκτώβριο του 2008 την τιμή στους 1,5 εκατομ. dwt σαν αποτέλεσμα της κρίσης. Από εκεί με συνεχείς διακυμάνσεις που δεν υπερβαίνουν την τιμή των 6,6 εκατομ. dwt που σημειώνεται τον Μάρτιο του 2010 και τη χαμηλή 1,85 που σημειώνεται τον Φεβρουάριο του 2012. Από το σημείο αυτό παρατηρείται μια ανοδική σε γενικές γραμμές πορεία με διακυμάνσεις μικρού ύψους με σημεία άξια λόγου τα 9,55 που σημειώνονται τον Σεπ 2012 και τα 3,38 τον Φεβρουάριο του 2013. Τον Ιανουάριο του 2014 παρατηρείται το υψηλό ρεκόρ με 14,03. Ακολουθούν συνεχείς και πυκνές διακυμάνσεις με 9,26 τον Οκτώβριο του 2014 και 3,25 τον Φεβρουάριο του 2015. Τον Ιούνιο του 2015 σημειώθηκε τιμή 8,59 εκατομ dwt (Γράφημα. 80).

Γράφημα 80
Συνολικός Όγκος Αγοραπωλησιών Πλοίων Μηνιαία
(σε Dwt)

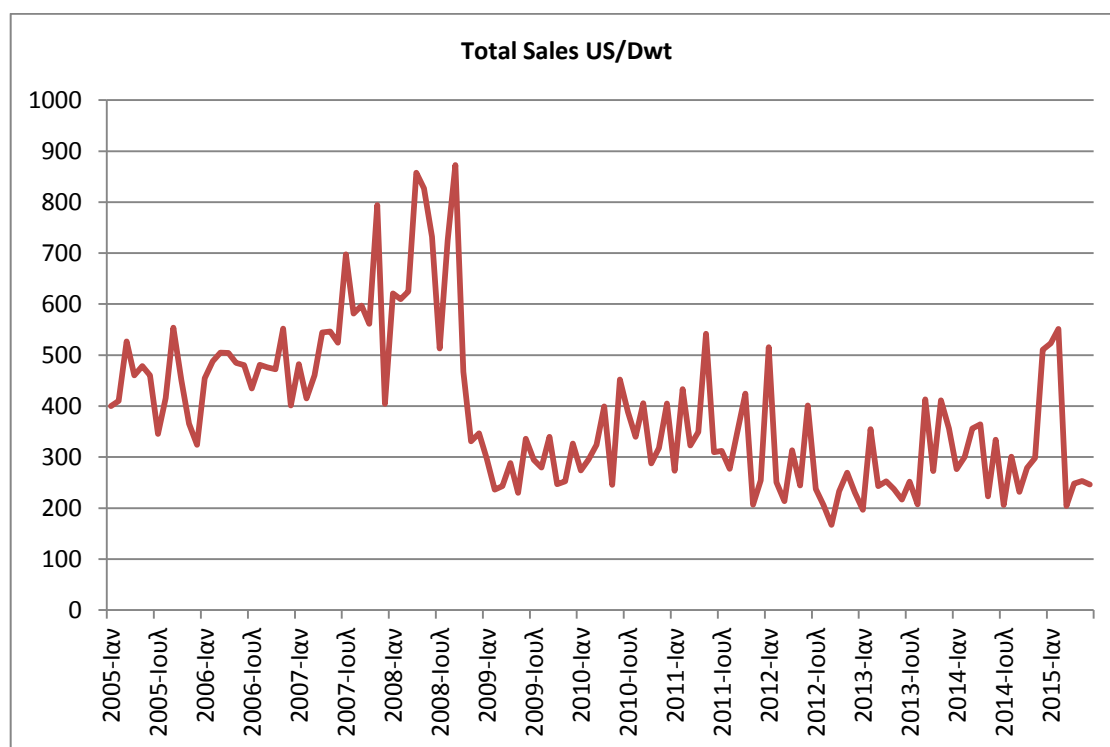


Πηγή: Clarkson’s Research
Επεξεργασία: Συγγραφέας

5.1.6.4.2 SNP_USD – “Sale & Purchase Monthly Sales in \$/dwt”: Μετρά την αξία των πλοίων που έγιναν αντικείμενο αγοραπωλησίας. Μετριέται σε δολάρια ανά τόνο νεκρού βάρους (\$/ Dwt).

Στην περίπτωση αυτή έχουμε το μηνιαίο κόστος πώλησης μεταχειρισμένων στο σύνολο με μέτρηση \$/dwt. Τον Δεκέμβριο του 2007 έχουμε τιμή με 404 \$/ Dwt, για να παρατηρηθεί διπλασιασμός τον Απρίλιο του 2008 με 857\$/ Dwt και τον Σεπτέμβριο με 872\$/ Dwt. Αμέσως με την επίδραση της κρίσης έχουμε ραγδαία πτώση με 236 \$/ Dwt τον Φεβρουάριο του 2009. Από εκεί και μετά με συνεχείς διακυμάνσεις αλλά μέσα σε ένα εύρος τιμών όπου το υψηλό είναι 541 \$/ Dwt τον Μάιο του 2011 και το χαμηλό 167 \$/ Dwt τον Σεπτέμβριο του 2012. Μια μέση τιμή θα την τοποθετούσαμε όλο αυτό το διάστημα στα 350 \$/ Dwt . Βέβαια τα έτη από το τέλος του 2012 μέχρι το 2014 Σεπτέμβριο ο μέσος όρος είναι πολύ πιο κάτω με 250 \$/dwt. Τον Φεβρουάριο του 2015 παρατηρείται τιμή 551 \$/ Dwt και τον Ιούνιο 246 \$/ Dwt (Γράφημα 81).

Γράφημα 81
Συνολικές Αγοραπωλησίες Πλοίων Μηνιαία
(σε \$/ Dwt).



Πηγή: Clarkson's Research
Επεξεργασία: Συγγραφέας

5.1.7 Λοιποί Ναυτιλιακοί Δείκτες

5.1.7.1 Shipping Intelligence Index Fleet.

Ο συγκεκριμένος δείκτης αποτελείται από μια συγκεκριμένη και επιλεγμένη ομάδα πλοίων τα οποία κατά κάποιο λόγο είναι αντιπροσωπευτικά του παγκόσμιου στόλου. Οποιαδήποτε αλλαγή επέλθει είτε στις τιμές των ναύλων είτε στα επίπεδα μεταπώλησης απεικονίζεται άμεσα στον υπόψη δείκτη. Τη σύνθεση του στόλου τη βλέπουμε στον Πίνακα 8.

Πίνακας 8
Αντιπροσωπευτικά Πλοία Παγκόσμιου Στόλου

BULK CARRIERS	TANKERS
35,000 DWT, 10 Years Old	45,000 DWT, 15 Years Old
45,000 DWT, 15 Years Old	70,000 DWT, 10 Years Old
52,000 DWT, 5 Years Old	105,000 DWT, 15 Years Old
70,000 DWT, 15 Years Old	110,000 DWT, 5 Years Old
75,000 DWT, 10 Years Old	155,000 DWT, 10 Years Old
82,000 DWT, 5 Years Old	310,000 DWT, 5 Years Old
140,000 DWT, 15 Years Old	
160,000 DWT, 10 Years Old	
170,000 DWT, 5 Years Old	

Πηγή: Index Fleet Rate and Price Valuation

Αλλαγές στη μεταπωλητική αξία ή στα ναύλα για τον παγκόσμιο στόλο φαίνονται στον Πίνακα 9. Στη μεταπωλητική αξία συναντάμε στα φορτηγά πλοία μια μείωση αξίας σε σχέση με πριν από ένα χρόνο στο 39% , σε σχέση με πριν από ένα εξάμηνο στο 21% και σε σχέση με τον προηγούμενο μήνα αύξηση γύρω στο 1,3 %.

Στα δεξαμενόπλοια παρατηρείται μια αντίθετη πορεία όπου έχουμε αύξηση κατά 25,7% των τιμών σε σχέση με ένα χρόνο πριν περίπου 8,% σε σχέση με ένα εξάμηνο πριν και περίπου 3,5% σε σχέση με ένα μήνα πριν (Πίνακας 9).

Πίνακας 9
Index Fleet Total Resale Value
Δείκτης Συνολικής Μεταπωλητικής Αξίας Στόλου
(Σε εκατ. \$ US)
(1 Sep. 2015)

	Current Level	1 Month Ago	6 months Ago	1 Year Ago
BULK CARRIERS	\$ 108.2	\$ 106.8	\$ 136.6	\$ 177.0
TANKERS	\$ 218.6	\$ 211.2	\$ 201.0	\$ 173.9

Πηγή: Index Fleet Rate and Price Valuation

Σ.Σ : Οι αριθμοί παρακάτω αντιπροσωπεύουν τη μεταπωλητική αξία όλου του Index Fleet κατά τύπο και κατά μέσο όρο 6 έως 12 μήνες χρονοναύλωση για όλο το Total Index Fleet κατά τύπο (Πίνακας). Οι αριθμοί ελήφθησαν από στατιστική ανάλυση χιλιάδων πωλήσεων πλοίων και ναυλώσεων.

Στο θέμα της χρονοναύλωσης σε συνολικές τιμές στόλου έχουμε για τα φορτηγά πλοία μεταφοράς ξηρού φορτίου χύδην τη σημερινή τιμή να είναι 87.3\$/ημέρα , μια τιμή κατά 21% χαμηλότερη από ότι ήταν ένα χρόνο πριν, αλλά αυξημένη κατά 31% σε σχέση με από ότι ήταν έξι μήνες πριν. Όμως βλέπουμε πάλι μια μειωμένη τιμή σε σχέση με του προηγούμενου μήνα κατά 10%.

Στα δεξαμενόπλοια έχουμε 160 \$/ημέρα μια τιμή κατά 66% αυξημένη από την αντίστοιχη περυσινή και μια αύξηση κατά 4% από ότι ήταν έξι μήνες πριν. Όμως σε σχέση με τον προηγούμενο μήνα έχουμε μείωση κατά περίπου 4.7% (Πίνακας 10).

Πίνακας 10
Index Fleet Total 6-12 Month Time Charter Rate
Δείκτης Συνολικής Χρονοναύλωσης 6-12 Μηνών
(Σε χιλ.. \$ US/ημέρα)
(1 Sep. 2015)

	Current Level	1 Month Ago	6 months Ago	1 Year Ago
BULK CARRIERS	\$ 87.3	\$ 96.8	\$ 66.5	\$ 110.6
TANKERS	\$ 160.8	\$ 168.5	\$ 153.5	\$ 106.5

Πηγή: Index Fleet Rate and Price Valuation

5.1.7.2 Δείκτες Τιμής Πετρελαίου (Oil Market)

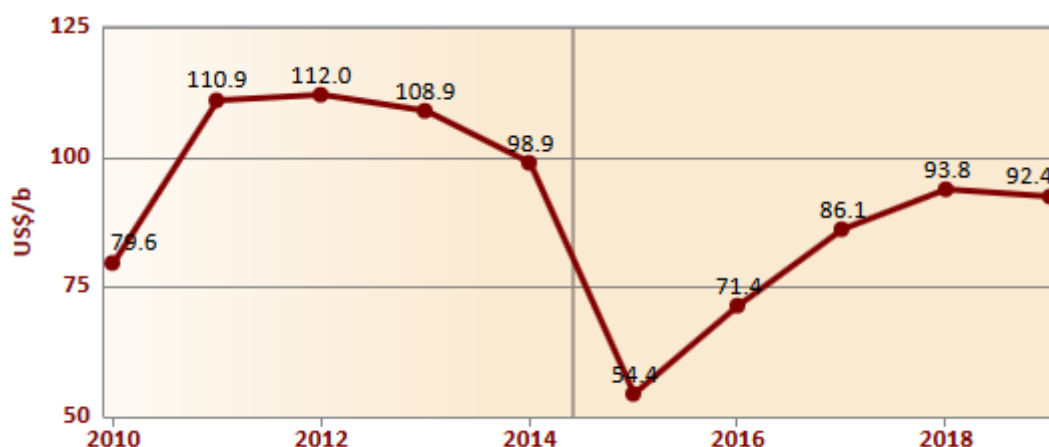
5.1.7.2.1 BRENT – “Price of Brent Oil in Barrels”:

Μετρά την τιμή του βαρελιού του πετρελαίου Brent. Μετριέται σε δολάρια ανά βαρέλι (\$/Barrel). Το Brent Crude είναι μια κύρια εμπορική ταξινόμηση του αργού πετρελαίου που χρησιμοποιείται σαν σημείο αναφοράς για την παγκόσμια αγορά πετρελαίου. Το

Brent Crude εξάγεται κυρίως από την Βόρεια Θάλασσα. Άλλες πολύ γνωστές ταξινομήσεις πετρελαίου είναι το OPEC Reference Basket, το Dubai Crude, Oman Crude, το Urals Oil και το West Texas Intermediate (WTI). Το Brent είναι ο παγκόσμιος οδηγός τιμής αναφοράς για το πετρέλαιο του Ατλαντικού και χρησιμοποιείται για τον καθορισμό των τιμών των 2/3 της ποσότητας αργού πετρελαίου που εμπορεύεται παγκόσμια.

Στο παρακάτω Γράφημα έχουμε εκτίμηση στην παγκόσμια τιμή του πετρελαίου Brent από τον Economist. Παρατηρούμε μια εκτιμώμενη τιμή με όριο το 2020 σε ποσοστό αύξησης περίπου 70% σε σχέση με της σημερινή (Γράφημα. 82).

Γράφημα 82
Εκτιμήσεις του Economist Intelligence Unit της τιμής αργού πετρελαίου Brent (\$/βαρέλι) μέχρι το 2020.

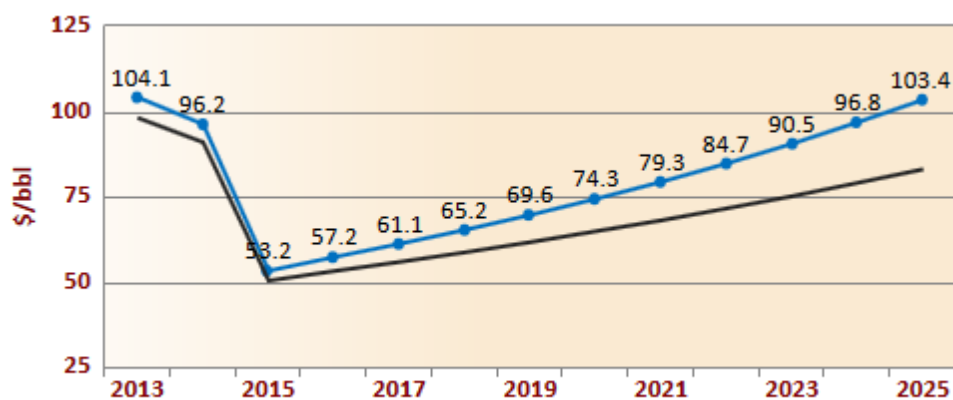


Πηγή: Economist Intelligence Unit

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2020
Παγκόσμια τιμή	79.6	110.9	112.0	108.9	98.9	54.4	71.4	86.1	93.8	92.4

Για συγκριτικούς λόγους παρατίθενται εκτιμήσεις και άλλων υπηρεσιών/οργανισμών και είναι ο μέσος όρος του Brent Crude, Dubai Crude και West Texas Intermediate. Σύμφωνα με το Γράφημα εκτιμήσεων παρατηρούμε μια σταθερά ανοδική τιμή του πετρελαίου από το 2015 με μια αύξηση κοντά στο 56% σε βάθος χρόνου και με ορίζοντα το 2025 (Γράφημα. 83).

Γράφημα 83
Εκτιμήσεις της Παγκόσμιας Τράπεζας της τιμής αργού πετρελαίου (\$/βαρέλι)
μέχρι το 2025.



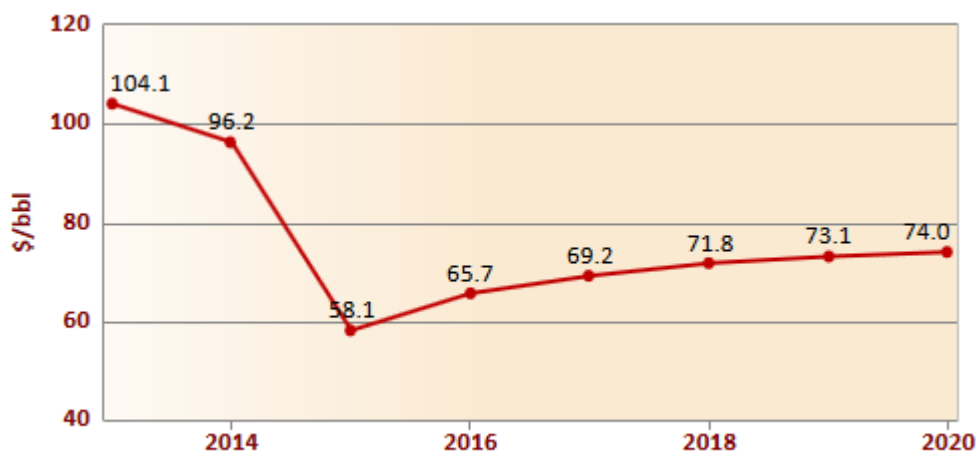
	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2025
Ονομαστική Αξία Δολαρίων	104.1	96.2	53.2	53.1	55.8	58.6	61.6	64.8	83.0
Πραγματική αξία δολαρίων ΗΠΑ 2010	98.1	90.9	50.3	53.1	55.8	58.6	61.6	64.8	83.0

Πηγή: World Bank Commodity Forecast Price data, June 2015.

Επεξεργασία: Συγγραφέας

Τέλος έχουμε και τις εκτιμήσεις του IMF που είναι διαφορετικές όσον αφορά το ύψος της διαφοροποίησης αλλά και αυτό είναι της εκτίμησης ότι η τιμή του πετρελαίου θα αυξηθεί σταδιακά μέχρι το 2020 πλην όμως αισθητά κατώτερη από τις εκτιμήσεις των άλλων δύο φορέων δίνοντας μια τιμή αύξησης της τάξεως του 27% (Γράφημα. 84).

Γράφημα 84
Εκτιμήσεις του Διεθνούς Νομισματικού Ταμείου της τιμής αργού πετρελαίου
(\$/βαρέλι) μέχρι το 2020.



	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Τιμή Αργού	104.0	105.0	104.1	96.2	58.1	65.7	69.2	71.8	73.1	74.0

Πηγή: IMF Commodity Price Forecasts , March 2015.

Σημείωση: Οι εκτιμήσεις είναι ο μέσος όρος του Brent Crude, Dubai Crude και West Texas Intermediate

Συγκρίνοντας τις τρεις εκτιμήσεις βλέπουμε ότι συμφωνούν στη διαπίστωση ή την εκτίμηση καλύτερα ότι η τιμή του πετρελαίου Brent to 2025 θα είναι ακριβότερη από ότι είναι σήμερα παρουσιάζοντας μια σταθερά ανοδική πορεία. Η διαφορά τους είναι στο ποσοστό της αύξησης. Όλα τα παραπάνω βέβαια είναι εκτίμηση με βάση τους κανόνες της αγοράς χωρίς να υπεισέρχονται τυχόν γεωπολιτικές εξελίξεις και διαταραχή της παγκόσμιας σταθερότητας. Στην περίπτωση εφαρμογής των σεναρίων που έχουν παρατεθεί σημαντικότερο ρόλο θα παίξει η αυτάρκεια των ΗΠΑ σε πετρέλαιο και η γεωπολιτική σταθερότητα που την εγγυάται πλήρως το σενάριο της «συγχώνευσης» .

5.1.7.3 Τιμή Τελικών Καταναλωτικών Αγαθών (Consumers Commodity market)

5.1.7.3.1 MCI – “Moody’s Commodities Index”:
 Αποτελεί δείκτη τιμών τελικών καταναλωτικών αγαθών του οίκου “Moody’s”.

Μετριέται σε μονάδες δείκτη (Index Points). Ο Commodity Price Index είναι ένας καθορισμένος δείκτης σταθερής βαρύτητας ο οποίος είναι ο Μέσος Όρος τιμών επιλεγμένων αγαθών και προϊόντων ο οποίος βασίζεται σε τρέχουσες πραγματικές τιμές αγοράς ή προβλέψεις. Είναι σχεδιασμένος να αντιπροσωπεύει ένα ευρύ φάσμα τάξεως αγαθών όπως ενεργειακά αγαθά ή μέταλλα και παρακολουθεί ένα σύνολο συγκεκριμένων αγαθών για να μετράει την απόδοσή τους.

Οι τιμές των αγαθών/προϊόντων λέγεται ότι έχουν ισχυρή συσχέτιση με την οικονομική δραστηριότητα. Όταν η οικονομική δραστηριότητα αυξάνεται η υψηλότερη ζήτηση σπρώχνει τις τιμές προς τα πάνω αφού οι παραγωγοί δεν μπορούν γρήγορα να καλύψουν τις απαιτήσεις. Όταν οι τιμές αυξάνονται τότε και οι ναυτιλιακές εταιρείες δηλαδή και η ναυτιλιακή αγορά ωφελείται. Άρα μια προοπτική τιμών σε βάθος χρόνου έχει τη δική της σημασία στην πρόβλεψη της ναυτιλιακή αγοράς ιδιαίτερα αυτής των ναύλων. Πολλοί είναι οι οργανισμοί και υπηρεσίες που εκδίδουν τέτοιου είδους δείκτες. Εδώ θα πάρουμε σαν σημείο αναφοράς αυτούς που εκδίδει ο οίκος Moody's (Γράφημα. 85).

Γράφημα 85 Τιμές Δείκτη Commodities της Moody's



Πηγή: Financial Times. Moody's Commodity

Παρατηρούμε ότι σε γενικές γραμμές οι τιμές των δεικτών ακολούθησαν την γενικότερη κατάσταση της οικονομίας στον κόσμο. Στο τέλος του 2008 έχουμε ένα άνοιγμα σε 2.693 μονάδες και κλείσιμο στις 2.748 το χαμηλότερο σημείο από το 2006, ακολούθως ανοδική πορεία με κορυφή το Μάρτιο του 2011

όπου άνοιξε με 7.213 και έκλεισε σε 7.349, μια σχεδόν σταθερή διακύμανση ανάμεσα σε 6000 και 7000 μονάδες μέχρι τον Αύγουστο του 2014 όπου έκλεισε στους 6.133 και καθοδικά μέχρι τώρα με κλείσιμο στις 15 Ιουνίου στις 5.330,5 μονάδες και στις 6 Αυγούστου με 5.117.

5.2 Μερικά Συμπεράσματα

Η δραστηριότητα της ναυτιλίας είναι ένα κυκλικό, εποχικό και ασταθές επιχειρηματικό πεδίο. Οι παγκόσμιες γεωπολιτικές και αμιγώς πολιτικές συνθήκες, και οι εξ'αυτών οικονομικές συνθήκες επηρεάζουν την πλευρά της ζήτησης, ενώ το μέγεθος και η διαθεσιμότητα του παγκόσμιου στόλου επηρεάζει την προσφορά. Η ανισοροπία μεταξύ των δύο αυτών επηρεάζει την αξία των πλοίων, τα ναύλα και φυσικά τα κέρδη.

Η κρίση στην παγκόσμια οικονομία και η εξ'αυτής έλλειψη χρηματοδότησης μείωσε πολύ το παγκόσμιο εμπόριο, διέλυσε τις τιμές των ναύλων, τα κέρδη και τις αξίες των πλοίων βυθίζοντας τη ναυτιλία σε μια περιδίνηση. Η παγκόσμια οικονομία αρχίζει και ανακάμπτει και μαζί το θαλάσσιο εμπόριο. Η τρέχουσα υπερπροσφορά πιέζει τους ναύλους αλλά το χάσμα αρχίζει σταδιακά και μικραίνει και μια πιθανή ραγδαία ανάκαμψη της αγοράς στο εγγύς μέλλον δεν είναι εκτός πρόβλεψης

Οι περισσότεροι τομείς της ναυτιλίας, αν όχι όλοι, είναι ακόμα εκτιθέμενοι στις συνέπειες της κρίσης και της πλεονάζουσας χωρητικότητας. Παρόλα αυτά οι απαιτήσεις για την παροχή ναυτιλιακών υπηρεσιών θα συνεχίσουν να αυξάνουν αλλά η ανάπτυξη της ναυτιλίας κατά τομείς θα διαφέρει αρκετά αφού όλοι οι τομείς της ναυτιλίας δεν είναι ίδιοι.

Σε γενικές γραμμές στον τομέα των δεξαμενοπλοίων φαίνεται ότι τα χειρότερα έχουν περάσει ενώ ο τομέας των ξηρών φορτίων χύδην μπορεί να θεωρηθεί ότι είναι ακόμα στο μάτι του κυκλώνα. Ο τομέας των μεγαλύτερων πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων συνεχίζει να σταδιακά να αυξάνει ενώ τα κέρδη των πλοίων μεταφοράς προϊόντων πετρελαίου έχουν δημιουργήσει την θετική για όλους έκπληξη. Το πρόβλημα μπορεί να παρουσιαστεί και εδώ όταν υλοποιηθούν οι παραγγελίες και τα νέα πλοία που είναι πολλά μπουν στην αγορά.

Στα φορτηγά πλοία μεταφοράς ξηρών φορτίων χύδην η αγορά έγινε χειρότερη και εξελίχθηκε σε μια από τις χειρότερες περιόδους σε διάρκεια ενώ ο BDI έπεσε σε επίπεδα ρεκόρ χαμηλών το Φεβρουάριο του 2015 με οριακές από τότε αυξήσεις. Η χρονονάυλωση επίσης ήταν στα ίδια επίπεδα. Η υπερπροσφορά στην

αγορά συνεχίστηκε να αυξάνει και εκτιμάται ότι θα συνεχίσει και μέσα στο 2015 καθώς οι παραγγελίες ακόμα είναι τεράστιες.

Οι προοπτικές για τη ζήτηση σε φορτία μειώνεται καθώς η επιβράδυνση της οικονομίας της Κίνας αρχίζει να αφήνει τα σημάδια της στην ζήτηση των ξηρών φορτίων. Σαν επακόλουθο φαίνονται μικρές προσδοκίες για την αγορά των φορτίων χύδην και εκτιμάται ότι και το 2015 θα είναι ακόμα ένα δύσκολο έτος για πολλούς πλοιοκτήτες με τα ναύλα και τις αξίες των πλοίων να παραμένουν σχετικά χαμηλά με ελαφρές τάσεις ανόδου. Όσον αφορά τις παραγγελίες πλοίων είναι αυξανόμενες, το ίδιο και οι τιμές των νέων και μεταχειρισμένων

Η αγορά δεξαμενοπλοίων αργού πετρελαίου τελικά εμφανίστηκε να είναι πολύ καλύτερη σε σύγκριση με τους άλλους τομείς. Οι ναύλοι αυξήθηκαν και η χρονοναύλωση έτους για τα VLCCs αυξήθηκε στα υψηλότερα επίπεδα από τη αρχή της οικονομικής κρίσης. Τα αίτια ήταν ένας συνδυασμός της επιβράδυνσης στην αύξηση του στόλου, χαμηλές ταχύτητες και υψηλή ζήτηση για δεξαμενόπλοια η οποία ανακούφισε την υπερπροσφορά χωρητικότητας. Φαίνεται ότι η περιοχή αργού πετρελαίου του Ατλαντικού να είναι περισσότερο ελκυστική από την πλευρά της Ασίας από ότι η Μέση Ανατολή πράγμα που θα είναι υποστηρικτικό στην αγορά, αφού θα έχουμε επιμήκυνση των θαλάσσιων διαδρομών. Οι παραγγελίες είναι μέτριες, οι τιμές των μεταχειρισμένων σε υψηλά επίπεδα και οι τιμές των νέων αυξανόμενες.

Στα δεξαμενόπλοια προϊόντων πετρελαίου η τρέχουσα κατάσταση των ναύλων είναι ότι αυτά ευρίσκονται σε μια κατάσταση αυξανόμενη, η δε τάση της αγοράς δείχνει ανακάμπτουσα αφού οι ναύλοι και η χρονοναύλωση τους ενός έτους έφθασαν τα υψηλότερα επίπεδα από το 2010. Οι παραγγελίες φαίνεται να μειώνονται αν και αναμένεται το 2016 η αύξηση του στόλου να φθάσει πάνω από 5% πριν μειωθεί ελαφρά το 2017. Η ζήτηση στο διάστημα 2015 - 2018 αναμένεται να αυξηθεί αν και δεν θα είναι επαρκής για να αντισταθμίσει τη σχετικά υψηλή εισροή νέων πλοίων. Οι τιμές των νέων αλλά και των μεταχειρισμένων πλοίων είναι αυξανόμενες. Η μελλοντική προοπτική δείχνει να ανακάμπτει η αγορά έστω και βραδέως αλλά η φύση της αγοράς φαίνεται να είναι ασταθής εξαρτώμενη από την αγορά πετρελαίου.

Στα πλοία μεταφοράς LNG στα ναύλα η τωρινή κατάσταση βρίσκεται σε μέτρια επίπεδα αλλά η τάση της αγοράς δείχνει αυξανόμενη. Οι παραγγελίες πλοίων βρίσκονται σε υψηλά επίπεδα, οι τιμές ναυπήγησης σε μέτρια επίπεδα το ίδιο και οι

τιμές των μεταχειρισμένων. Υπάρχει ισχυρή προοπτική για το μέλλον καθοδηγούμενη κυρίως από την υψηλή ζήτηση της ασιατικής αγοράς.

Στα πλοία μεταφοράς LPG στην τρέχουσα κατάσταση έχουμε τα ναύλα σε πολύ καλά επίπεδα αφού η ζήτηση για δεξαμενόπλοια LPG ενισχύθηκε με την αύξηση των εισαγωγών από τη Ασία, που υπερβαίνει την προσφορά.

Η καλή αγορά του LPG είχε επίσης σαν αποτέλεσμα την υψηλή ζήτηση σε δεύτερο χέρι μεταχειρισμένα πλοία κάνοντας έτσι μερικές τιμές μεταχειρισμένων να ξεπεράσουν και τις τιμές των καινούργιων. Οι παραγγελίες νέων πλοίων επίσης είναι σε υψηλά επίπεδα αλλά και οι τιμές των νέων αλλά και των μεταχειρισμένων σε υψηλά επίπεδα επίσης. Η μελλοντική προοπτική δείχνει μια αυξημένη αγορά στην κατηγορία αν και υπάρχει πιθανότητα η προσφορά χωρητικότητας να υπερβαίνει τη δυναμική ροής υγροποίησης. Τα επόμενα χρόνια έχουμε μεγάλο αριθμό παραδόσεων πράγμα που αναμένεται να πιέσει τις τιμές των ναύλων ειδικά μέσα στο 2016 όταν η αύξηση του στόλου ενδέχεται να φτάσει νέο ρεκόρ υψηλό στο 19%.

Η ανάπτυξη της εξαγωγικής ικανότητας των ΗΠΑ σε LPG σε συνδυασμό με τις υψηλές απαιτήσεις εισαγωγών από τη Ασία αλλά και η μετάβαση της οικονομίας της Κίνας από αναπτυξιακή/βιομηχανική σε καταναλωτική θα ενισχύσει τη ζήτηση σε LPG.

Η παγκόσμια ναυτιλιακή βιομηχανία των πλοίων εμπορευματοκιβωτίων συνεχίζει να αντιμετωπίζει δυσκολίες και δεν φαίνεται κάποιο ξεκάθαρο τοπίο ακόμα. Ο τομέας θα συνεχίσει να υφίσταται αντιξοότητες και μάλιστα σημαντικές όσον αφορά τις ανισότητες στην προσφορά και ζήτηση για τα επόμενα χρόνια. Η τελευταία και μεγάλη πτώση στις τιμές των καυσίμων δεν φαίνεται να ανακουφίσει τις δυσκολίες μακροπρόθεσμα. Τα ναύλα σήμερα διατηρούνται σε πολύ χαμηλά επίπεδα και εξ αυτού του σχεδόν οριακού επιπέδου μάλλον θα αρχίσει η ανάκαμψη με πρόβλεψη για μέτρια αύξηση. Οι παραγγελίες είναι σε χαμηλά επίπεδα το ίδιο και οι τιμές των νέων πλοίων αλλά οι τιμές των μεταχειρισμένων πλοίων ευρίσκονται σε υψηλά επίπεδα. Μέτρια αύξηση σε απαιτήσεις χωρητικότητας, εξαιτίας των αναδυομένων αγορών. Η μελλοντική προοπτική δείχνει μάλλον ανάπτυξη εξαιτίας κυρίως του ενδό-ασιατικού εμπορίου αλλά γενικά η αγορά θα είναι ασταθής κυρίως για τα μικρά πλοία.

Στις ναυπηγήσεις σε γενικές γραμμές προβλέπεται μια απότομη μείωση στην παραγωγή των ναυπηγείων καθώς οι τρέχουσες παραγγελίες μπορεί να βραδύνουν ή να ακυρωθούν με αποτέλεσμα τη μείωση των δυνατοτήτων των ναυπηγείων και με

πιθανή πρόβλεψη να γυρίσουν σε χαμηλά επίπεδα όπως στις αρχές του 2013. Δεν αποκλείεται όμως «εξωτερικοί» παράγοντες (διμερείς σχέσεις, διπλωματική πολιτική, γεωπολιτικά παιχνίδια κ.λ.π) να έχουν σαν αποτέλεσμα ναυπηγοεπισκευαστική δραστηριότητα δυνατότερη από ότι χρειάζεται. Η συνολική εκτίμηση είναι ότι οι παγκόσμιες απαιτήσεις για ναυπηγήσεις μέχρι το 2030 θα αυξηθούν αρκετά γύρω στο 4% με όρους CGT. Οι τιμές των νέων ναυπηγήσεων θα παραμείνουν χαμηλές και πιθανόν να περάσουν μερικά χρόνια ακόμα για να ανακάμψουν.

Η μελλοντική κατάσταση του παγκόσμιου στόλου κυριαρχείται και αυτή από την πορεία της οικονομίας της Κίνας αλλά και σε συνδυασμό από το βαθμό παραγγελιών ο οποίος φθάνει αυτή τη στιγμή στο 18%. Στην περίπτωση απουσίας εμφανών περιπτώσεων διαλύσεων πλοίων οι πλοιοκτήτες θα πρέπει να αποφασίσουν αν θα παροπλίσουν πλοία ή αν θα πρέπει να τα οδηγήσουν πρόωρα στη διάλυση. Τα ναύλα και οι τιμές μεταχειρισμένων αναμένεται να παραμείνουν χαμηλά για τα επόμενα τρία χρόνια.

Οι διαλύσεις για τα φορτηγά ξηρού φορτίου βρίσκονται σε άνοδο και ίσως αγγίξουν επίπεδα ρεκόρ, αλλάζοντας την εικόνα του παγκόσμιου στόλου των φορτηγών πλοίων από πλευράς ηλικίας, κατανομής κατηγορίας πλοίων και ακόμα από πλευράς εθνικότητας πλοιοκτησίας. Αλλά ακόμα και αν δεν σπάσουν ρεκόρ διαλύσεων εφέτος η αύξηση θα έχει σημαντική επίδραση στον ρυθμό αύξησης του στόλου.

Τέλος εκτιμάται ότι το χαμηλότερο σημείο ύφεσης μάλλον έχει περάσει καθώς παρατηρείται μια βραδεία ανάκαμψη με αμφίβολο όμως ρυθμό και ταχύτητα και με κοινή πεποίθηση όλων ότι μια δυνατή αγορά δεν είναι πιθανόν να παρατηρηθεί στην επερχόμενη ανάκαμψη. Βέβαια οι απρόβλεπτοι παράγοντες υπάρχουν παντού και συνεχίζουν να είναι ένα σημαντικό στοιχείο αφού πρέπει να θυμόμαστε ότι μια ύφεση την ακολουθεί πάντα μια άνθηση και το αντίστροφο.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6

6.1 Δανειοδοτήσεις/Χρηματοδοτήσεις

Η χρηματοδότηση στη ναυτιλία είναι σημαντικός παράγοντας στην ανάπτυξη και την επέκταση της ναυτιλιακής δραστηριότητας. Οι ιδιαιτερότητες της ναυτιλίας, η μεταβλητότητα των κερδών αλλά και οι διακυμάνσεις στις αξίες των πλοίων καθιστούν δύσκολη την άντληση κεφαλαίων απευθείας από τις διεθνείς αγορές κεφαλαίων, με αποτέλεσμα η κύρια μορφή χρηματοδότησης να παραμείνει ο τραπεζικός δανεισμός ο οποίος όμως δεν ακολουθεί την τυποποιημένη μέθοδο αφού πρέπει να λαμβάνονται υπόψη τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά της ναυτιλίας όπως ότι (Θαλασσινός, 2014):

αποτελεί κλάδο που χαρακτηρίζεται ως εντάσεως κεφαλαίου οπότε το ποσοστό δανεισμού σε σχέση με την αξία του πλοίου να είναι το 70% της αξίας του κατά τη στιγμή της χρηματοδότησης,

επηρεάζεται πάρα πολύ από τις συνεχείς διακυμάνσεις του διεθνούς εμπορίου και ως εκ τούτου από τη μείωση των ναύλων με αρνητικό επακόλουθο στην δυνατότητα εξυπηρέτησης των δανειακών υποχρεώσεων των ναυτιλιακών εταιρειών,

εκ της δομής και οργάνωσέως τους οι ναυτιλιακές εταιρείες δεν μπορούν να παρακολουθούν την εμπορική διαχείριση των πλοίων και γενικά την κατάσταση των εταιριών αφού οι περισσότερες είναι υπεράκτιες συν το γεγονός ότι το μείζον των μετοχών των εισηγμένων εταιρειών είναι ανώνυμες.

Όλα αυτά αποτελούν δυσκολίες στον τομέα της χρηματοδότησης αλλά έστω και έτσι την περίοδο 2003-2007 παρατηρήθηκε αυξημένη χρηματοδότηση των ναυτιλιακών εταιρειών από το διεθνές τραπεζικό σύστημα συνέπεια βέβαια και της υψηλής ρευστότητας του παγκόσμιου τραπεζικού συστήματος τη περίοδο εκείνη. (Alpha Bank. 2009).

Σύμφωνα με την Petrofin Research τα παγκόσμια δάνεια στη ναυτιλία τον Οκτώβριο του 2014 ανέρχονταν περίπου στα 475 δις δολάρια ΗΠΑ. Ο παραπάνω αριθμός περιλαμβάνει τον τομέα της υπεράκτιας υποστήριξης αλλά δεν περιλαμβάνει τη χρηματοδότηση των εξεδρών και των ναυπηγείων.

Παρακάτω φαίνεται το χαρτοφυλάκιο δανείων στη ναυτιλία των 40 μεγαλύτερων τραπεζών που χρηματοδοτούν τον ναυτιλιακό τομέα παγκοσμίως και που αντιπροσωπεύουν 391,45 δις δολάρια ΗΠΑ, από τα συνολικά δάνεια (82,24%

του συνολικού στο 2014, σε αντίθεση με το 86% του συνολικού του 2013) Πίνακας 11).

Πίνακας 11
Τραπεζικά Ναυτιλιακά Δάνεια (μέχρι Νοε 2014) σε δις δολ. ΗΠΑ
Χαρτοφυλάκιο των 40 μεγαλύτερων Τραπεζών στα 391,5 το Νοε 2014.
(το 2013 στα 401 δις δολ. ΗΠΑ).

A/A	Τράπεζα	Χώρα	Ναυτιλιακό Δάνειο Δανείου σε δις Δολάρια ΗΠΑ
1	DnB	Νορβηγία	28.3
2	HSH Nordbank-Only Core	Γερμανία	21.98
3	Bank of China	Κίνα	20.00
4	KfW	Γερμανία	19.80
5	Nordea	Νορβηγία	18.30
6	ICBC	Κίνα	17.50
7	Korea Exim	Κορέα	17.00
8	Commerzbank	Γερμανία	16.00
9	DVB	Γερμανία	15.50
10	BTMU	Ιαπωνία	15.00
11	RBS	Σκωτία	14.22
12	China Exim	Κίνα	14.00
13	Nord LB	Γερμανία	13.80
14	BNB Paribas	Γαλλία	12.80
15	Credit Suisse	Ελβετία	12.80
16	HSBC	Αγγλία	10.00
17	Credit Agricole	Γαλλία	10.00
18	SMBC	Ιαπωνία	10.00
19	ABN Amro	Ολλανδία	8.46
20	Citibank	Η.Π.Α	8.30
21	Bremer Landesbank	Γερμανία	8.23
22	Deutsche Shipping-Deutsche Bank	Γερμανία	8.14
23	ING	Ολλανδία	7.50
24	Danish Ship Finance	Δανία	6.59
25	Unicredit	Ιταλία	6.20
26	Standard and Chartered	Αγγλία	5.50
27	DBS	Σιγκαπούρη	5.00
28	Santander	Ισπανία	5.00
29	SEB	Σουηδία	4.50
30	Danske Bank/Fokus Bank	Δανία	4.00
31	Japan Bank for Internat. Cooperation	Ιαπωνία	4.00
32	Piraeus Bank	Ελλάδα	3.90
33	National Bank of Greece	Ελλάδα	3.20
24	Lloyds Banking Group	Αγγλία	20.50
35	NIBC	Ολλανδία	2.50
36	Commonwealth Bank of Australia	Αυστραλία	2.50
37	Alpha Bank	Ελλάδα	2.44
38	Societe General	Γαλλία	2.00

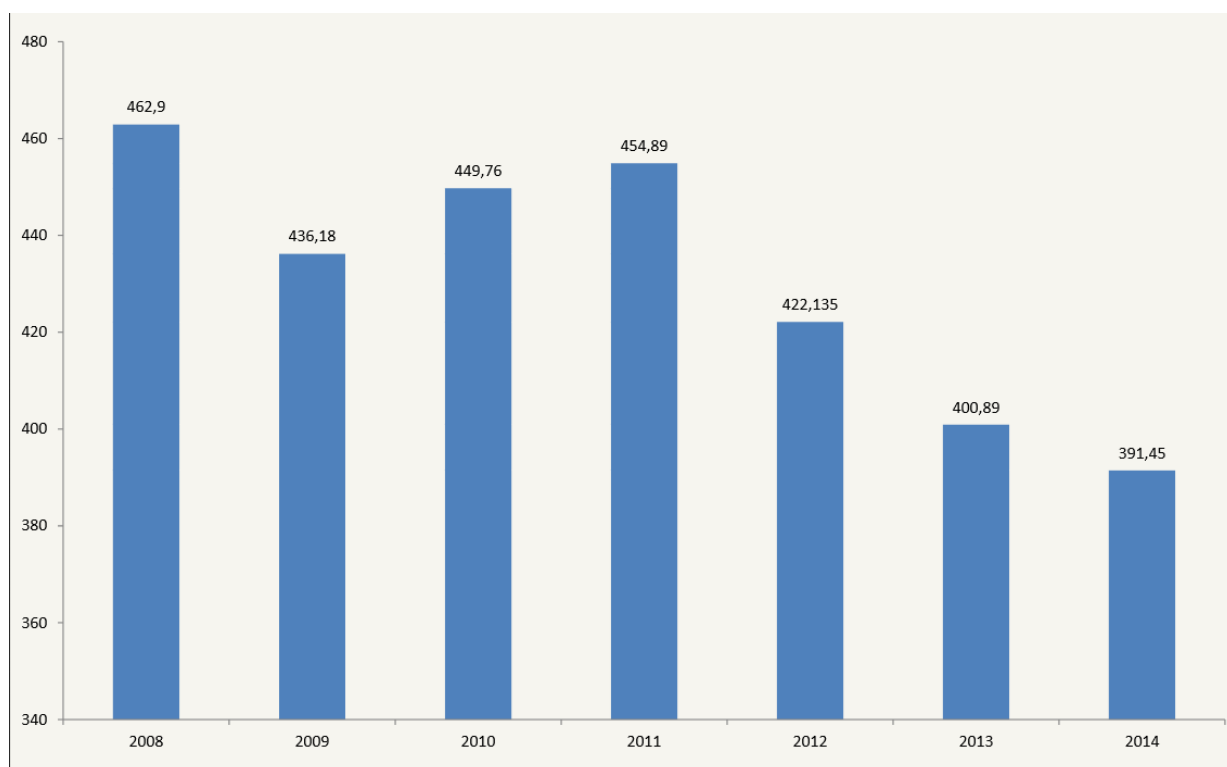
39	Deka Bank	Γερμανία	2.00
40	CIT Group	Η.Π.Α	2.00

Πηγή: Petrofin Research.
Επεξεργασία: Συγγραφέας

Παρατηρούμε μια πολύ μεγάλη συμμετοχή των γερμανικών τραπεζών στα ναυτιλιακά δάνεια όπου μοιράζονται τα 104,95 δις δολ. ΗΠΑ από τα 391,5 δηλαδή ποσοστό 26,81 % του συνόλου. Είναι σαφές το ενδιαφέρον και ο προσανατολισμός τους.

Στο Γράφημα 86 φαίνεται η πορεία των χρηματοδοτήσεων από την έναρξη της κρίσης μέχρι σήμερα .

Γράφημα 86
Ναυτιλιακές Τραπεζικές χρηματοδοτήσεις των 40 μεγαλύτερων τραπεζών του τομέα στην περίοδο 2008-2014



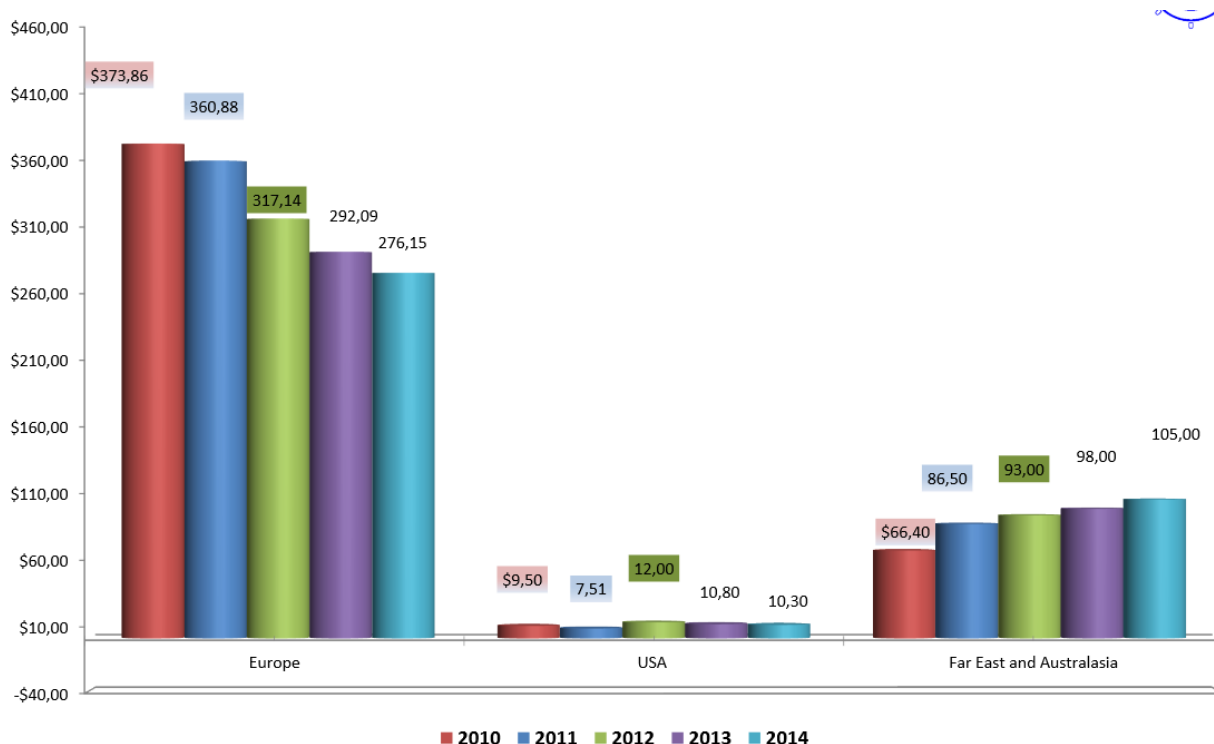
Πηγή: Petrofin Research.

Το 2013 το μερίδιο δανεισμού των 6 κορυφαίων τραπεζών ήταν περίπου 30,7% (αντίστοιχο ενός χαρτοφυλακίου ύψους 123,06 δις δολ. ΗΠΑ). Για το 2014 το αντίστοιχο μερίδιο ήταν 32,16% (αντίστοιχο ενός χαρτοφυλακίου ύψους 125,88 δις δολ. ΗΠΑ). Όσον αφορά τις Ευρωπαϊκές τράπεζες που συμμετέχουν με το μερίδιο του λέοντος έχουμε μια έκθεση στα δάνεια που προσμετρά το ποσοστό του 70,55% το Νοέμβριο του 2014 και ποσοστό 71,61% τον αντίστοιχο μήνα πέρυσι. Αν

ανατρέξουμε στα ιστορικά στατιστικά στοιχεία θα έχουμε για το 2010 το ποσοστό του 83,12% ανάμεσα στις 40 κορυφαίες τράπεζες πάντα και 81,69% το Νοέμβριο του 2011 και το 75,13% το Νοέμβριο του 2012. (Petrofin Research. 2015).

Αξιοσημείωτο Γράφημα με γεωπολιτική σημασία είναι το παρακάτω όπου απεικονίζονται οι 40 κορυφαίες τράπεζες ναυτιλιακού δανεισμού χωροταξικά και Γεωπολιτικά (Γράφημα 87).

Γράφημα 87
Η Γεωγραφική κατανομή, τα χαρτοφυλάκια και τα ποσοστά μεριδίων των 40 κορυφαίων Τραπεζών την περίοδο 2010-2014.



Πηγή: Petrofin Research.

Από το παραπάνω Γράφημα παρατηρούμε την σταδιακή μείωση συμμετοχής με όρους κεφαλαίου των Ευρωπαϊκών τραπεζών κατ'έτος στη δανειοδότηση ναυτιλιακών επιχειρήσεων, σχεδόν σταθερή σε πολύ χαμηλά επίπεδα τη συμμετοχή Αμερικανικών Τραπεζών, ενώ σταδιακή αύξηση της συμμετοχής των Ασιατικών και Αυστραλιανών τραπεζών. Ο παρακάτω πίνακας μας δίνει το μέτρο σε ποσοστιαία αναλογία (Πίνακας 12).

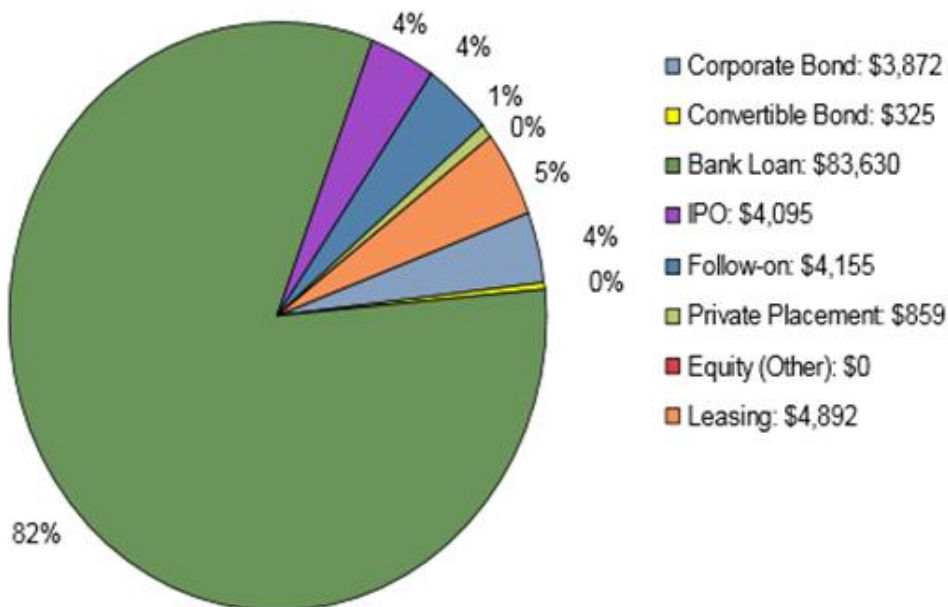
Πίνακας 12
Μεταβολών Συμμετοχής Τραπεζών στη Χρηματοδότηση Ναυτιλιακών
Επιχειρήσεων τα Έτη 2010-2014 (επί τοις %)

Έτη	Ευρώπη	Ασία-Αυστραλία	Παρατηρήσεις
2010-2011	-4%	30%	
2011-2012	-13%	7%	
2012-2013	-8%	5%	
2013-2014	-6%	7%	

Επεξεργασία: Συγγραφέας

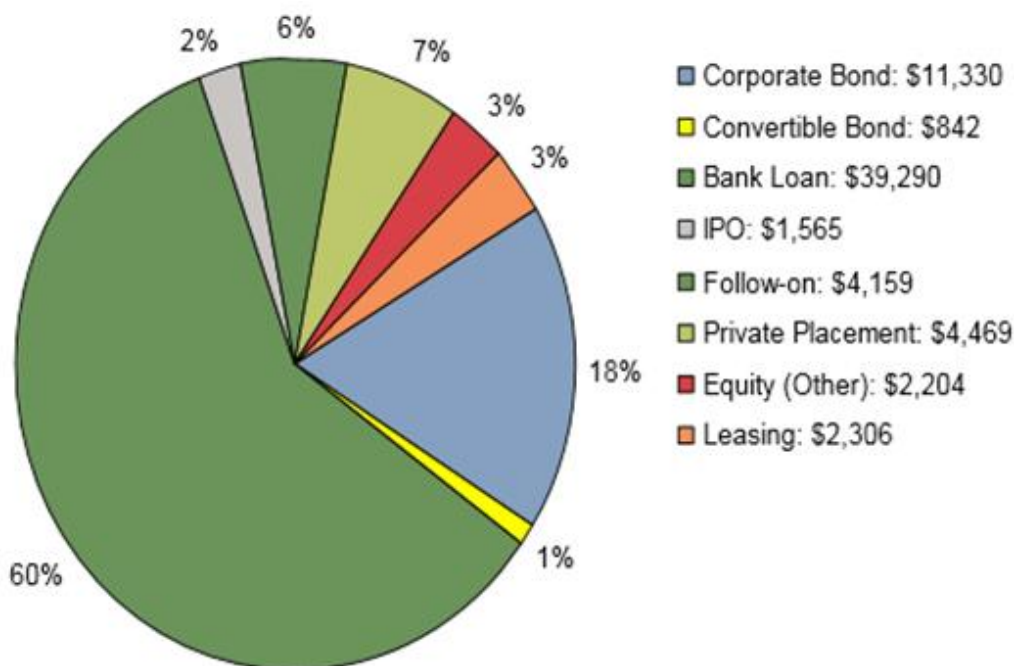
Στα παρακάτω Γραφήματα βλέπουμε τις πηγές δανειοδότησης των ναυτιλιακών επιχειρήσεων όπου και το 2008 αλλά και το 2013 κυριαρχεί ο τραπεζικός δανεισμός. Βέβαια σημειώνεται ότι το 2013 έχει υποχωρήσει από το 82% στο 60% ενώ παρατηρείται μια αισθητή αύξηση το ίδιο έτος στη συμμετοχή των Εταιρικών Ομολόγων από το 4% στο 18% και από στις Ιδιωτικές Τοποθετήσεις από 0-1% στα 7%. (Petrofin Research. 2015) (Γραφήματα 88 και 89).

Γράφημα 88
Αξία ναυτιλιακών δανείων κατά Τύπο Συναλλαγής Έτους 2008
(Σε Εκατομ. \$)



Πηγή: Petrofin Research. 2015.

Γράφημα 89
Αξία ναυτιλιακών δανείων κατά Τύπο Συναλλαγής Έτους 2013
(Σε Εκατομ. \$)



Πηγή: Petrofin Research. 2015.

Το έτος 2014 ο παγκόσμιος στόλος αυξήθηκε από 1.689 εκατ. DWT στα 1.746 εκατ. DWT, μια αύξηση περίπου στο 3,39%. Παρά το παραπάνω γεγονός ο συνολικός τραπεζικός δανεισμός για τη χρηματοδότηση της ναυτιλίας κινείται πτωτικά ειδικά για τις 40 κορυφαίες στον τομέα αυτόν τράπεζες. Τούτο σύμφωνα με την Petrofin σχετίζεται με την απομόγχευση από τις τράπεζες και την αύξηση άλλων μορφών χρηματοδότησης και κεφαλαίων.

Μέσα σε όλα αυτά το ΔΝΤ αναμένει την αύξηση του παγκόσμιου εμπορίου για το 2015 στο 3,5% και στο 3,7% για το 2016, ενώ αντίστοιχα η παγκόσμια τράπεζα αναμένει 3% και 3,5%. Δεν θα αποτολμούσαμε να πούμε ότι το μοντέλο της ναυτιλιακής χρηματοδότησης έχει αλλάξει παρά το γεγονός ότι έχουν πέσει τα ποσοστά δανεισμού, οι όροι δανεισμού έχουν καταστεί πιο σκληροί και το θέμα της ρευστότητας κυριαρχεί.

Οι ενδείξεις δείχνουν ότι το 2016 θα παρατηρήσουμε μια σημαντική ναυτιλιακή και τραπεζική ανάκαμψη υποβοηθούμενη από μια σταθερή αύξηση του παγκόσμιου εμπορίου. Παρόλα αυτά η διεθνής ανάπτυξη και οι συνθήκες της παγκόσμιας οικονομίας παραμένουν σε κίνδυνο. Επιπλέον η Κίνα και η Άπω

Ανατολή εμφανίζονται να επιβραδύνουν την ανάπτυξη ακόμα περισσότερο με ότι αυτό συνεπάγεται στη δραστηριότητα της ναυτιλιακής αγοράς..

6.2 Τεχνολογία / Περιβάλλον/ Καύσιμα

Η τεχνολογία και το περιβάλλον σε σχέση με την ναυτιλία είναι ένα σημαντικό θέμα το οποίο έχει εδώ και καιρό απασχολήσει και συνεχίζει να απασχολεί τη διεθνή ναυτιλιακή κοινότητα αλλά και τους παγκόσμιους οργανισμούς περιβάλλοντος. Αποκτά ιδιαίτερη σημασία για το μέλλον καθόσον με οποιοδήποτε σενάριο και αν συνεξεταστεί το σίγουρο είναι ότι θα έχουμε μια αύξηση του πληθυσμού, αύξηση της μεσαίας τάξης, αύξηση του εμπορίου και του θαλάσσιου εμπορίου και προφανώς αύξηση της μεταφορικής ικανότητας των πλοίων και άρα πιο πολλά πλοία, πιο μεγάλα πλοία, πιο πολλές κινήσεις, πιο πολλές εκπομπές καυσαερίων, μεγαλύτερος κίνδυνος για το περιβάλλον. Τούτο οδηγεί σε νέα τεχνολογία κατασκευής πλοίων, νέους κινητήρες, νέο είδος καυσίμων, νέες τεχνικές πλοήγησης και τέλος νέους ρυθμιστικούς κανονισμούς που να αφορούν στη ναυτιλία και στο περιβάλλον.

Ήδη ο IMO⁵⁶ από καιρό έχει αναγνωρίσει την αναγκαιότητα ενασχόλησης με το θέμα και ιδιαίτερα με το θέμα εκπομπής καυσαερίων του θερμοκηπίου από τα πλοία, αναλαμβάνοντας σχετικές πρωτοβουλίες. Σύμφωνα με τη μελέτη του IMO το έτος 2009, η οποία αποτελεί την πλέον ολοκληρωμένη και εμπειριστατωμένη μελέτη μέχρι σήμερα σχετικά με την εκπομπή καυσαερίων από τα πλοία, το 2007 η διεθνής ναυτιλία εξέπεμψε 70 εκατομμύρια τόνους καυσαερίων αποτελώντας το 2,7% της παγκόσμια εκπομπής διοξειδίου του άνθρακα (CO₂) το οποίο αποτελεί το πλέον σοβαρό είδος εκπομπής για το φαινόμενο του θερμοκηπίου. Με μέτριους υπολογισμούς ο IMO καταδεικνύει ότι περί το 2050 αν δεν προχωρήσουν σχετικοί και ανάλογοι κανονισμοί και ρυθμίσεις προς την κατεύθυνση περιορισμού θα έχουμε διπλάσιες και τριπλάσιες εκπομπές από τα πλοία σαν αποτέλεσμα των αυξητικών τάσεων του παγκόσμιου θαλάσσιου εμπορίου.

Στην κατεύθυνση αυτή η Επιτροπή για την Προστασία του Θαλάσσιου Περιβάλλοντος του IMO με την Αναφορά 59⁵⁷, το 2009 ολοκλήρωσε τα τεχνικά και επιχειρησιακά μέτρα για την ελάττωση της εκπομπής καυσαερίων θερμοκηπίου από τη διεθνή ναυτιλία, στοχεύοντας στη βελτίωση της ενεργειακής απόδοσης των νέων

⁵⁶ IMO. International Maritime Organization

⁵⁷ MEPC 59. Marine Environment Protection Committee, Report 59.

πλοίων μέσω της βελτιωμένης σχεδίασης και της τεχνολογίας πρόωσης για όλα τα πλοία, νέα και υπάρχοντα, πρωταρχικά μέσω βελτιωμένων επιχειρησιακών πρακτικών.

Σύμφωνα με το Maritime Knowledge Centre του IMO μετά από αρκετές γραφειοκρατικές διαδικασίες οι τροποποιήσεις στο Παράρτημα VI της MARPOL⁵⁸ των κανονισμών για την πρόληψη της ατμοσφαιρικής ρύπανσης από τα πλοία, πρόσθεσε το νέο Κεφάλαιο 4 στο παραπάνω Παράρτημα VI για την ενεργειακή απόδοση των πλοίων για να καταστήσει υποχρεωτική τη χρήση του EEDI⁵⁹ για τα νέα πλοία και το SEEMP⁶⁰ για όλα τα πλοία (Απόφαση MEPC 203(62)). Οι νέοι κανονισμοί έχουν εφαρμογή σε όλα τα πλοία 400 τόνων ολικής χωρητικότητας και πάνω ανεξαρτήτως σημαίας ή ιδιοκτησίας από την 1 Ιανουαρίου του 2013. Από το 2013 και μετά όλα τα πλοία θα απαιτείται να εφαρμόσουν SEEMP περιλαμβανομένης της παρακολούθησης καυσίμων που καταναλώνονται και όλα τα νέα πλοία από το 2013 θα απαιτείται να πληρούν μια ειδική ενεργειακή απαίτηση (γραμ. CO₂ ανά τόνο-μίλι) η οποία θα γίνεται με το χρόνο πιο περιοριστική (κάθε πέντε χρόνια).

Επιπρόσθετα με τις προσπάθειες μείωσης του CO₂ ο IMO καταβάλλει προσπάθειες μείωσης και άλλων βλαβερών ρύπων από την χρήση των καυσίμων των πλοίων, όπως Μονοξείδιο του Αζώτου (NO_x) και Μονοξείδιο του Θείου (SO_x). Κατά συνέπεια η MEPC εξέδωσε τροποποιήσεις και συγκεκριμένα την "tier iii" του Παραρτήματος IV για εφαρμογή μέσα στις Περιοχές Ελέγχου Εκπομπών (ECAs-Emission Control Areas) σύμφωνα με τις οποίες οι αναφερόμενες προδιαγραφές θα έχουν εφαρμογή σε μηχανές πλοίων Diesel που θα κατασκευαστούν από τις 1 Ιανουαρίου του 2016 και μετά και στα πλοία που θα επιχειρούν στις ECAs της Β. Αμερικής και της Καραϊβικής Θάλασσας των ΗΠΑ που είναι σχεδιασμένες για τον έλεγχο εκπομπών μονοξειδίου του Αζώτου. Οι προδιαγραφές αυτές θα ισχύσουν και σε άλλες ECAs που θα καθοριστούν στο μέλλον. Επιπλέον η «tier iii» δεν θα έχει εφαρμογή σε μηχανές πλοίων που κατασκευάστηκαν πριν από το 2012 αλλά είναι κάτω από 500 GT. Οι παραπάνω προδιαγραφές θα ισχύσουν από τις 1 Σεπτεμβρίου του 2015. Οι απαιτήσεις για τον έλεγχο του Μονοξειδίου του Αζώτου θα έχουν εφαρμογή σε μηχανές πάνω από 130 kilowatt ισχύος εξόδου. Έξω από τις ECAs η

⁵⁸ MARPOL. International Convention for the Prevention of Pollution from Ships.

⁵⁹ EEDI. Energy Efficiency Design Index.

⁶⁰ SEEMP. Ship Energy Efficiency Plan.

εφαρμογή του «tier ii» απαιτεί οι μηχανές να έχουν κατασκευαστεί μετά από 1 Ιανουαρίου του 2011. Όσον αφορά το Μονοξείδιο του Θείου η MARPOL με το Παράρτημα IV έθεσε κατώτατα όρια στις εκπομπές αυτού του ρύπου με παγκόσμιο όριο για τα θαλάσσια καύσιμα να ελαττώνεται από το 4,5% (45.000 ppm) σε 3,5% (35.000 ppm). Το παγκόσμιο όριο θα ελαττωθεί ακόμα περισσότερο στο 0,5% (5000ppm) από το 2020 υποκειμένο σε σχετική αναθεωρητική μελέτη σκοπιμότητας το 2018. (UNCTAD, 2014).

Επιπλέον το παράρτημα VI περιέχει προβλέψεις επιτρέποντας τον καθορισμό ειδικών ECAs για το μονοξείδιο του θείου όπου ήδη εφαρμόζονται αυστηροί έλεγχοι. Από τον Ιούλιο του 2010 οι συγκεκριμένες περιοχές έχουν όρια για τα καύσιμα πλοίων 1% περιεκτικότητα σε θείο από το 1,5% που ήταν παλαιότερα, ενώ από το 2015 τα πλοία που θα επιχειρούν στις περιοχές αυτές θα απαιτείται να καίνε καύσιμο με όχι περισσότερο από 0,1% θείο. Εναλλακτικά βέβαια τα πλοία θα μπορούν να έχουν ειδικά φίλτρα καθαρισμού των ρύπων ή να χρησιμοποιούν άλλες προηγμένες τεχνολογικές μεθόδους μείωσης του ρύπου αυτού. (UNCTAD, 2014).

Στο Παράρτημα «ΣΤ» βλέπουμε μια συνοπτική απεικόνιση των εφαρμοσθέντων σχετικών διατάξεων και ρυθμίσεων καθώς και των μελλοντικών προβλέψεων δράσεων επί του θέματος.

Αν και το μέλλον της ναυτιλίας είναι αβέβαιο με τις παρούσες συνθήκες και κανείς δεν μπορεί με ασφάλεια να προβλέψει τις μελλοντικές τάσεις αυτό που δεν υπόκειται σε αμφισβήτηση όποιο αν είναι το επικρατούν σενάριο είναι η πρόοδος της τεχνολογίας που είναι αμείλικτη καθώς ολόκληρη η ναυτιλιακή βιομηχανία ψάχνει τρόπους να καταστεί περισσότερο αποδοτική και αποτελεσματική και από απόψεως εμπορικής αλλά και από απόψεως περιβαλλοντικής.

Η χρήση του υγροποιημένου φυσικού αερίου σαν καυσίμου αποκτά όλο και περισσότερη προσοχή και όχι μόνο στα πλοία που μεταφέρουν το παραπάνω σαν φορτίο.

Η μέθοδος «Air lubrication» στοχεύει στην μείωση της τριβής μεταξύ του σκάφους και του νερού για τη μείωση της κατανάλωσης και εξετάζεται από πολλούς πλοιοκτήτες, ενώ η τεχνολογία fuel-cell φαίνεται να έχει μέλλον στα μικρά σκάφη ή σαν αντικατάσταση των βοηθητικών μηχανών των μεγαλύτερων πλοίων. Επίσης προηγμένης τεχνολογίας συστήματα πλοήγησης και διαχείρισης ταξιδιού αλλά και

ασφάλειας όπως ECDIS⁶¹, AIS⁶², LRIT⁶³ θα δώσουν νέα διάσταση αν και πολλοί πιστεύουν ότι σίγουρα η παγκόσμια διαχείριση κινήσεων των πλοίων θα γίνεται από δορυφορικά συστήματα στοχεύοντας όλα αυτά σε μείωση της κατανάλωσης καυσίμων και κατά συνέπεια μείωσης της έκλυσης ρύπων. (IMO-Maritime Knowledge Centre. 2012).

Δεν θα ήταν πλήρης η αναφορά στην τεχνολογία και το περιβάλλον σε σχέση με τη ναυτιλία αν δεν κάναμε αναφορά στους τύπους των πλοίων και πως οι κατηγορίες των πλοίων προβλέπεται να εξελιχθούν στο μέλλον με βάση τα παραπάνω στοιχεία αλλά και τις σχετικές διεθνείς νομοθεσίες.

Στο θέμα των καυσίμων και των εναλλακτικών μορφών έχουν γίνει πολλές συζητήσεις επικεντρώνοντας στη χρήση του LNG. Το ερώτημα είναι αν υπάρχουν και άλλες βιώσιμες λύσεις. Στο θέμα κατασκευής του πλοίου το ιστορικό αρχείο δείχνει ότι δεν θα υπάρχουν πολλές αλλαγές το 2030 από ότι πριν από χρόνια στα βασικά της κατασκευής ενός πλοίου. Το μόνο που είναι διαφορετικό με βάση τις εμπειρίες του παρελθόντος είναι οι προκλήσεις της αλλαγής του περιβάλλοντος, οι νέοι ρυθμιστικοί κανόνες και πολιτικές και οι επιλογές στο καύσιμο/τεχνολογία που είναι διαθέσιμες για την αντιμετώπιση των προκλήσεων και τη συμμόρφωση με τους κανονισμούς. Όλα αυτά δημιουργούν ένα πλέγμα πάνω στο οποίο καλούνται οι πλοιοκτήτες να αντιδράσουν και να λάβουν τις σωστές μεγάλες αποφάσεις.

Με βάση τις πληροφορίες από το Lloyd's Register Marine αλλά και στοιχεία από το UCL Energy Institute και πάντα στη βάση των εκτεθέντων σεναρίων, στο θέμα της τάσης στη χρησιμοποίηση καυσίμων για τα πλοία, με την προοπτική του 2030, προκύπτει ότι στο καλό σενάριο της «συγχώνευσης» αναμένεται να έχουμε την χρήση καυσίμων χαμηλής περιεκτικότητας σε άνθρακα (LNG και Υδρογόνο) εξαιτίας των ρυθμιστικών κανόνων. Δεν αναμένεται παρατεταμένη συμμετοχή μεριδίου χρήσης μαζούτ (HFO). Στο σενάριο των «ανισοτήτων» αναμένεται ισχυρή χρήση των συμβατικών καυσίμων και ικανοποιητική χρήση του LNG στον τομέα των πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων. Τέλος στο σενάριο της «στασιμότητας» αναμένεται χαμηλή χρήση του LNG και του Υδρογόνου και μεγάλη χρήση HFO συγκρινόμενη με το όλο σενάριο. Γενικά στο σενάριο των «ανισοτήτων», σε όλες τις περιπτώσεις αναμένεται μια αξιοσημείωτη μείωση στη χρήση του HFO αν και παρά

⁶¹ ECDIS. Electronic Chart Display and Information System

⁶² AIS . Automatic Identification System

⁶³ LRIT. Long Range identification and Tracking for Ships.

την αναμενόμενη εφαρμογή των ρυθμιστικών κανόνων σχετικά με τους ρύπους φαίνεται ότι το παραπάνω καύσιμο και το 2030 θα θεωρείται το πλέον αποτελεσματικό σχετικά με το κόστος για την πλειονότητα του εμπορικού στόλου αλλά ιδιαίτερα για τα δεξαμενόπλοια. Από την άλλη, ένα μεγάλο μέρος του παγκόσμιου εμπορικού στόλου κυρίως της μεγαλύτερης χωρητικότητας θα υιοθετήσει για ανάγκες συμμόρφωσης με του ρυθμιστικούς κανόνες μέσα στις περιοχές έλεγχου ρύπων ECAs τα καύσιμα MDO⁶⁴/MGO⁶⁵. Μπορεί να μην είναι το καλύτερο από πλευράς κόστους/ αποτελεσματικότητας αλλά θα παραμένει η μόνη αναγκαστική και βιώσιμη λύση για μερικά πλοία. Αυτό ανακλάται και φαίνεται στα μικτά καύσιμα. Κατά τον ίδιο τρόπο το LSHFO⁶⁶ θα αρχίσει να κερδίζει έδαφος στην αγορά από το 2020 μέχρι το 2025 αι λαμβάνοντας σημαντικό μερίδιο το 2030. Το LNG θα υιοθετηθεί σταδιακά και περισσότερο στην κατηγορία των πλοίων μεταφοράς παραγώγων πετρελαίου και ακολούθως από τα πλοία μεταφοράς ξηρών φορτίων χύδην.

Συνεχίζοντας, στο καλό σενάριο της «συγχώνευσης» θεωρήσαμε μια παγκόσμια ρύθμιση των θειούχων εκπομπών (όχι ECAs) η οποία είναι η κύρια αιτία για την σταθερή χρήση του HFO, με το MGO/MDO να συνεχίζει να χρησιμοποιείται για τα μικρότερα σκάφη και τις βοηθητικές μηχανές και ως εκ τούτου έχουν μια σχεδόν αμετάβλητη ποσόστωση στη χρήση σε σχέση με το 2010. Δεν υπάρχει επίσης σημαντική χρήση του LSHFO διότι η σχέση κόστος/αποτελεσματικότητα κάνουν προτιμητέα τη λύση του scrubber⁶⁷. Επίσης μια πιο επιθετική πολιτική στο θέμα περιορισμού των εκπομπών άνθρακα σε συνδυασμό με μια φθηνότερη τιμή Υδρογόνου κάνουν την εκτίμηση δυνατή ότι μετά το 2025 να έχουμε μια άνοδο στη χρήση του υδρογόνου ώστε το 2030 να φθάνει το 9% της παγκόσμια μάζας μικτού καυσίμου το οποίο καύσιμο αυτό θα διαπεράσει όλες τις κατηγορίες πλοίων ως προς τη χρήση. Τελικά η εισαγωγή του LNG και του Υδρογόνου αντισταθμίζουν το μερίδιο των συμβατικών καυσίμων στην περίπτωση αυτή το οποίο είναι πιο σημαντικό στις κατηγορίες των πλοίων μεταφοράς παραγώγων πετρελαίου και ξηρών φορτίων χύδην. Τέλος στο τρίτο σενάριο της «στασιμότητας» έχουμε τη χαμηλότερη πρόσληψη LNG και μια σταθερή προοπτική χρήσης του HFO η οποία διατηρεί ένα

⁶⁴ MDO. Marine Diesel Oil

⁶⁵ MGO. Marine Gas Oil.

⁶⁶ LSHFO. Low Sulphur Heavy Fuel Oil

⁶⁷ Scrubber systems are a diverse group of air pollution control devices that can be used to remove some particulates and/or gases from industrial exhaust streams.

μερίδιο χρήσης κοντά στο 60% του μεικτού καυσίμου χρήσης το 2030. Αντικαθίσταται πολύ αργά από το MDO/MGO και LSHFO from 2025 αλλά σε χαμηλότερο ρυθμό από ότι στο προηγούμενη περίπτωση. Το σενάριο αυτό όπως είναι φυσικό χαρακτηρίζεται από αβεβαιότητα, προστατευτισμό, ιδιαιτερότητες στους ρυθμιστικούς κανόνες και εμπόδια. Όλα αυτά δεν ευνοούν τη χρήση του LNG, η οποία απαιτεί ρυθμιστική σταθερότητα και ελκυστικές τιμές. Θεωρήσαμε ένα σενάριο με υψηλή τιμή καυσίμου (και για τα δυο και πετρέλαιο και αέριο) αλλά οι αποκλίσεις τιμών έχουν αποτέλεσμα το HFO να είναι η πλέον συμφέρουσα επιλογή ειδικά με την ύπαρξη των ECAs. Οι τάσεις αυτές αφορούν όλες τις κατηγορίες πλοίων. Όπως και στις προηγούμενες περιπτώσεις ο τομέας των παραγώγων αναμένεται να παρουσιάσει τη ισχυρότερη αύξηση για το LNG (φθάνοντας το 15% μέχρι το 2030). Όλες οι άλλες κατηγορίες παρουσιάζουν όμοιες τάσεις με το HFO να είναι το επικρατέστερο στην κατηγορία των δεξαμενοπλοίων. Αυτό δείχνει ότι το μικρό καύσιμο καθοδηγείται περισσότερο από την τιμή και τη νομοθεσία παρά από την πρόβλεψη της μεμονωμένης αύξησης του προϊόντος και την σχετική με αυτό απαίτηση μεταφοράς.

6.3 Μερικά Συμπεράσματα

Παρά τη αύξηση του στόλου που παρατηρείται τελευταία χρόνια ο τραπεζικός δανεισμός για την ναυτιλιακή χρηματοδότηση κινείται πτωτικά αλλά αν και μειούμενος εξακολουθεί με διαφορά να κατέχει την πρώτη θέση στις πηγές χρηματοδότησης της ναυτιλίας ακολουθούμενος από τα εταιρικά ομόλογα τα οποία αυξάνονται τελευταία αισθητά.

Οι ευρωπαϊκές τράπεζες παρά τη σημερινή διστακτικότητα και τη μειωμένη συμμετοχή σε σχέση με το παρελθόν συνεχίζουν ακόμα και τώρα να βλέπουν το χώρο της ναυτιλίας σαν ένα ελκυστικό για αυτές επιχειρηματικό περιβάλλον αφού στο σύνολό τους κατέχουν το μεγαλύτερο μερίδιο χρηματοδοτήσεων παγκόσμια.

Οι γερμανικές τράπεζες έστω και μειώνοντας την κατ'ετος συμμετοχή τους κυριαρχούν στον τομέα του τραπεζικού ναυτιλιακού δανεισμού και αυτό σηματοδοτεί τα μακρόπνοα σχέδια της γερμανικής κυβέρνησης στον τομέα της ναυτιλίας.

Οι τράπεζες της Ασίας σταδιακά αυξάνουν την εμπλοκή τους στη ναυτιλιακή δανειοδότηση σε αντίθεση με τις ευρωπαϊκές τράπεζες οι οποίες σταδιακά μειώνουν τη συμμετοχή τους, που σημαίνει ότι οι συνθήκες στη δυτική επιχειρηματική κοινωνία επί του παρόντος δεν είναι υποστηρικτικές για την ναυτιλία χωρίς αυτό να σημαίνει ότι δεν είναι κάτι αναστρέψιμο

Παρά τις όποιες αβεβαιότητες που συνοδεύουν κάθε πρόβλεψη αγοράς της μελλοντικής ναυτιλίας ένα πράγμα δεν είναι αμφισβητήσιμο. Ότι οι κανόνες προστασίας του περιβάλλοντος από την εκπομπή καυσαερίων από τα πλοία θα γίνουν πολύ αυστηρότεροι και ότι η τεχνολογία θα προοδεύσει τόσο που θα δίνει λύση στα νέα πλοία αναγκάζοντας τους πλοιοκτήτες σε σταδιακή αλλαγή ή τροποποίηση των επιχειρησιακών και τεχνικών χαρακτηριστικών του στόλου τους.

Ο μακρόπνοος σχεδιασμός από τώρα των πλοιοκτητών για τις νέες τους παραγγελίες στη βάση των ήδη εγκεκριμένων νόμων πλαισίων για την προστασία του περιβάλλοντος από τους ρύπους πλοίων είναι πλέον επιβεβλημένος.

Στο θέμα των σεναρίων του μέλλοντος στην περίπτωση της επικράτησης του καλού σεναρίου της συγχώνευσης όπου η ανθρωπότητα χωρίς μεγάλες αντιπαλότητες συνεργάζεται στην επίτευξη της παγκόσμιας και κοινή ευημερίας η χρήση του LNG στα πλοία είναι αυτή που θα επικρατήσει ενώ η χρήση του HFO είναι αυτή που θα συνεχίσει να υπερισχύει στα άλλα δύο σενάρια.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7

7.1 Μελλοντικές Ευκαιρίες και Προκλήσεις στην Παγκόσμιο Ναυτιλία

Μέσα σε ένα σκηνικό αβεβαιότητας η ναυτιλία καλείται να αντιμετωπίσει προκλήσεις γεωπολιτικής έντασης, οικονομικής κρίσης, τεχνολογικής ανάπτυξης και περιβαλλοντικής προστασίας.

Διαφαίνεται ότι πάνω από όλα θα πρέπει να υπάρξει από μέρους των πλοιοκτητών ως αυτών που κατ'εξοχή και αποκλειστικά λαμβάνουν τις τελικές αποφάσεις μια «έξυπνη» διαχείριση του κόστους. Μια διαχείριση τέτοια που αφενός να μπορεί να επιβιώσει και να είναι ανταγωνιστική στις σημερινές ημέρες αβεβαιότητας αλλά ταυτόχρονα να μπορεί να οικοδομήσει τις προϋποθέσεις από πλευράς δυναμικής ώστε με την πρώτη ευκαιρία ανάκαμψης και άνθισης να μη συρθεί από τις εξελίξεις αλλά να συμμετέχει ενεργά αποκομίζοντας το μέγιστο όφελος.

Σύμφωνα με τα παραπάνω μέχρι τώρα η ναυτιλία και ειδικότερα η ναυτιλιακή αγορά αντιμετωπίζει αλλά θα συνεχίσει και στο μέλλον το πρόβλημα της πλεονάζουσας χωρητικότητας, το ενεργειακό κόστος και την προστασία του περιβάλλοντος.

Από αυτά το πιο σοβαρό και αυτό που αποτελεί τη μεγαλύτερη πρόκληση είναι το πρόβλημα της υπερπροσφοράς χωρητικότητας. Το θέμα του ενεργειακού κόστους δεν ανήκει στη σφαίρα επιρροής της ναυτιλίας για να το αντιμετωπίσει και να το διαμορφώσει άρα θα το αποδεχθεί και απλά θα αναγκαστεί να προσαρμοστεί και βρει λύσεις. Το θέμα της προστασίας του περιβάλλοντος και εκεί απλά θα αποδεχτεί και προσαρμοστεί στους νέους ρυθμιστικούς κανόνες και διατάξεις για μείωση των ρύπων. Στο θέμα της χωρητικότητας όμως έχει τον πρώτο λόγο. Χρειάζεται πρόβλεψη, έγκαιρος σχεδιασμός ευελιξία και «έξυπνες» λύσεις.

Για να γίνει διαχειρίσιμη από μια άποψη θέλει και υπέρβαση της βαθειά ριζωμένης φιλοσοφίας ιδιαίτερα στις παραδοσιακές οικογενειακές ναυτιλιακές εταιρίες στις οποίες συμπεριλαμβάνονται και η πλειονότητα των ελληνικών εταιρειών.

Μαγικές λύσεις δεν υπάρχουν. Υπάρχει τολμηρός αλλά σοβαρός σχεδιασμός, και προπαντός γνώση. Γνώση των μελλοντικών εστιών ανάπτυξης του θαλάσσιου εμπορίου, αναλυτική σχεδίαση, πολλαπλότητα επιλογών, προσαρμοστικότητα και ευελιξία.

Δεν είναι ξεκάθαρο αν η παγκόσμια ναυτιλιακή αγορά θα ανακάμψει όταν τα νέα πλοία εισέλθουν στην αγορά. Η ζήτηση θα αυξάνεται όσο θα αυξάνεται η παγκόσμια οικονομία ή αν η προσφορά των πλοίων ελαττωθεί κάπως. Μέχρι στιγμής η ανάκαμψη της οικονομίας βαδίζει αργότερα από όσο αναμένετο.

Πολλοί παράγοντες θα μπορούσαν να εμποδίσουν την «αυτοδιόρθωση» της ναυτιλιακής αγοράς χωρίς να είναι αμελητέος ο παράγοντας των ανακριβών προβλέψεων της μελλοντικής συμπεριφοράς της αγοράς. Είναι γεγονός ότι η παρούσα κατάσταση της παγκόσμιας ναυτιλιακής αγοράς προκλήθηκε μέχρις ενός σημείου από λανθασμένες προβλέψεις για συνεχιζόμενη ανάπτυξη πριν από την οικονομική κρίση του 2008. Σε κάθε περίπτωση η συνεχιζόμενη ασταθής και προβληματική επίδοση της παγκόσμιας οικονομίας θα μπορούσε τελικά να προκαλέσει την *αναδιάρθρωση* της ναυτιλιακής βιομηχανίας. (STRATFOR Global Intelligence. 2013).

7.2 Προοπτική και Τάση των Ναυτιλιακών Αγορών

7.2.1 Ναυλαγορά

Η παγκόσμια ναυτιλιακή αγορά είναι πλεονάζουσα. Επειδή η προσφορά είναι μεγαλύτερη από τη ζήτηση οι ναύλοι έχουν βυθισθεί καθώς και οι τιμές των πλοίων. Μερικές ναυτιλιακές εταιρείες έχουν αναζητήσει λύση στην αγορά νέων πλοίων, μεγαλύτερων και σε χαμηλότερες τιμές ώστε να επιβιώσουν και να παραμείνουν ανταγωνιστικές όσο αφορά τα ναύλα. Αλλά εκτός της περίπτωσης που η ζήτηση θα αυξηθεί όταν τα νέα πλοία γίνουν επιχειρησιακά, το πρόβλημα της υπερπροσφοράς της ναυτιλιακής βιομηχανίας εκτιμάται ότι θα γίνεται χειρότερο. (STRATFOR Global Intelligence. 2013).

Γενικά εκτιμάται ότι επειδή και η μελλοντική αγορά θα κυριαρχείται από τις μεγάλες παραγγελίες για ναυπηγήσεις και από την αβεβαιότητα για τη ζήτηση της Κίνας σε αγαθά ξηρών φορτίων χύδην οι προοπτικές της αγοράς των ναύλων δεν είναι ακόμα ξεκάθαρες. (UNCTAD. 2014).

Η μελλοντική προοπτική δείχνει να υπάρχει ισχυρή ζήτηση από την αύξηση των εισαγωγών ξηρών φορτίων από την Κίνα (η κινεζική κυβέρνηση αναζητά την δημιουργία αποθεμάτων σε βασικά αγαθά) αν και αναμένεται να επηρεαστεί από τη επιβράδυνση της ανάπτυξης στη χώρα αυτή. Ο μεγάλος αριθμός παραδόσεων που

πλοίων θα επιβραδύνει την ανάκαμψη της τιμής των ναύλων αφού αναμένεται μια καθαρή αύξηση του στόλου στα 5%.

Στα δεξαμενόπλοια αργού πετρελαίου η προοπτική λέει ότι η αγορά θα ανακάμψει αλλά σε αργό ρυθμό, θα είναι όμως ασταθής εξαρτώμενη από την πολιτική σταθερότητα και ανάπτυξη των πετρελαιοπαραγωγών χωρών .

Στα δεξαμενόπλοια προϊόντων πετρελαίου η μελλοντική προοπτική δείχνει την ναυλαγορά να ανακάμπτει έστω και βραδέως αλλά η φύση της αγοράς φαίνεται να είναι ασταθής εξαρτώμενη από την αγορά πετρελαίου.

Στα πλοία μεταφοράς LNG για τα ναύλα υπάρχει ισχυρή προοπτική για το μέλλον καθοδηγούμενη κυρίως από την υψηλή ζήτηση της ασιατικής αγοράς.

Επίσης η αγορά LNG εξαρτάται από τις εξελίξεις στις τιμές του αερίου και από την περιβαλλοντική πίεση για χρήση καθαρότερων ορυκτών καυσίμων. Είναι πολύ πιθανόν να δούμε μια συνεχή αύξηση στην ζήτηση στην αγορά αυτή, ειδικά από το 2015 μέχρι το 2020 αλλά και πέρα από το 2020. Με βάση αυτό αναμένεται μια ραγδαία επέκταση του δικτύου ανεφοδιασμού καυσίμων LNG και η αγορά θα έρθει σε ισορροπία αρκετά πριν το 2020. (DNV Report, 2012).

Στα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων η μελλοντική προοπτική δείχνει μάλλον ανάπτυξη εξαιτίας κυρίως του ενδό-ασιατικού εμπορίου αλλά γενικά η αγορά θα είναι ασταθής κυρίως για τα μικρά πλοία, ενώ η υπερπροσφορά θα πιέζει τα κέρδη για αρκετό διάστημα.

Βέβαια αρκετοί είναι οι αναλυτές που πιστεύουν ότι είναι κοντά η επόμενη ανάκαμψη της αγοράς εμπορευματοκιβωτίων αφού το χάσμα μεταξύ προσφοράς σε χωρητικότητα και ζήτησης εμπορίου πιστεύεται ότι θα καλυφθεί από το 2017 και μετά. Ο παράγον που λέγεται Κίνα εκτιμάται ότι θα φέρει δομικές αλλαγές στις δραστηριότητες των εμπορευματοκιβωτίων και στις σχετικές απαιτήσεις για πλοία του είδους. Αυτό ίσως επιταχυνθεί την επόμενη δεκαετία. Οι αναλυτές της DNV πιστεύουν ότι η σύνθεση του εμπορικού στόλου των κοντέινερ στο 2020 θα επηρεασθεί σαφώς από τις παραπάνω αλλαγές.

Τούτο σε συνδυασμό με τις αλλαγές στους κύριους θαλάσσιους δρόμους με μια αύξηση στις διαδρομές Μέση Ανατολή-Ασία, Ευρώπη Μέση ανατολή και Ν. Αμερική-Ασία-Αφρική οδηγεί τους ίδιους στο συμπέρασμα ότι η σύνθεση του στόλου των πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων με προοπτική το 2020 θα έχει ως εξής: τα πλοία μεγέθους 14.000 TEU και πάνω θα εξυπηρετούν τις κύριες γραμμές όπως Ασία-Ευρώπη ενώ στη γραμμή Ασία-Δ. Ακτή των ΗΠΑ θα

αναπτυχθούν πλοία στο επίπεδο των νέων Panamax των 12.500 TEU. Η γρήγορη αύξηση στα πλοία μεγέθους πέρα από τα 18.000 TEU ίσως συνεχισθεί αλλά εκτιμάται ότι ένα πρακτικό μέγεθος περισσότερο από 20.000 TEU θα κάνει ισχυρή την παρουσία του στην αγορά την επόμενη δεκαετία.

Τέλος οι διαφαινόμενες αλλαγές που έρχονται λόγω των νέων προτύπων στα καύσιμα και της μειώσεων των ρύπων θα οδηγήσει σε δραματικές αλλαγές στη ναυτιλία από ότι έχουμε δει μέχρι τώρα.

7.2.2 Αγορά ναυπήγησης

Στις επόμενες δεκαετίες η συνολική χωρητικότητα και ο αριθμός των πλοίων αναμένεται να αυξηθούν για όλες τις κατηγορίες των πλοίων και σε όλες τις περιπτώσεις των σεναρίων. Τα δεξαμενόπλοια είναι η μόνη κατηγορία πλοίων όπου αναμένεται μειωμένη παράδοση στα επόμενα 20 χρόνια. Η αύξηση στα δεξαμενόπλοια θα είναι η βραδύτερη από όλες τις άλλες με ρυθμό 1,7 -1,8 φορές σε σύγκριση με τα φορτηγά μεταφοράς ξηρών φορτίων και τα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων και LNG που θα αυξηθούν μεταξύ 1,8 - 3 φορές περισσότερο.

Τις επόμενες δύο δεκαετίες μέχρι το 2030 οι ναυπηγήσεις θα κυριαρχούνται από την Κίνα και τις αναδυόμενες χώρες οι συνολικές παραδόσεις των οποίων θα αυξηθούν. Η Νότια Κορέα και η Ιαπωνία θα χάσουν σημαντικό μερίδιο στην αγορά. Ενώ η Ινδία, το Βιετνάμ, οι Φιλιππίνες και η Βραζιλία θα είναι έχουν σημαντικά αυξανόμενο μερίδιο.

Σχεδόν σε όλες τις περιπτώσεις των κατηγοριών πλοίων σε βάθος του 2030 πρώτη η Κίνα με δεύτερη τη Ν. Κορέα θα παρουσιάσουν το μεγαλύτερο μερίδιο στις ναυπηγήσεις στην περίπτωση του σεναρίου των «ανισοτήτων» δηλαδή στο «μεσαίο» σενάριο ενώ οι αναδυόμενες χώρες θα έχουν ένα σημαντικό μερίδιο στην αγορά στην περίπτωση της επικράτησης του σεναρίου της «συγχώνευσης» δηλαδή του καλού σεναρίου λόγω της φιλοσοφίας της ανοικτής αγοράς και της συνεργασίας.

Στο θέμα των τιμών ναυπήγησης οι τιμές νέων πλοίων αναμένεται να παραμείνουν χαμηλά αγγίζοντας ακόμα και αυτές των αρχών του 2013.

7.2.3 Αγορά Διάλυσης

Ο ρυθμός διάλυσης είναι ο εξισορροπητικός παράγοντας στην αύξηση του στόλου και την ελάττωση της υπερπροσφοράς χωρητικότητας που αυτή τη στιγμή

είναι το κύριο πρόβλημα της ναυλαγοράς. Η μελλοντική εξέλιξη των διαλύσεων θα εξαρτηθεί από παράγοντες όπως η τιμή του χάλυβα στην Κίνα, οι απαιτήσεις σε χάλυβα διεθνώς, η προσαρμογή των πλοιοκτητών στους νέους κανόνες και απαιτήσεις για πλοία σύγχρονης τεχνολογίας που να συμμορφώνονται με τις νέες ρυθμίσεις για την εκπομπή ρύπων και φυσικά η αγορά των ναύλων. Με την επέκταση της μεσαίας τάξης που προβλέπεται σε βάθος 15ετίας στις αναδυόμενες οικονομίες οι απαιτήσεις για χάλυβα λόγω οικοδομικής δραστηριότητας θα αυξηθούν και έτσι εκτιμάται ότι οι τιμές διαλύσεων μετά από μια περίοδο χαμηλών επιπέδων θα αρχίσουν σταδιακά να αυξάνουν.

Σήμερα οι τιμές στα παλιοσίδηρα (scrap) είναι υπό πίεση εξαιτίας αφενός μιας γενικής ελάττωσης της ζήτησης για χάλυβα αφετέρου εξαιτίας του φθηνού χάλυβα της Κίνας. Με τις τιμές σήμερα σε χαμηλά επίπεδα γύρω στα 370\$/t, οι πλοιοκτήτες είναι περισσότερο απρόθυμοι να οδηγήσουν τα πλοία τους σε διάλυση παρά μόνον σε κατάσταση μεγάλη πίεσης εξαιτίας των πολύ χαμηλών ναύλων. Βέβαια οι πληροφορίες των πρώτων μηνών του τρέχοντος έτους αναφέρουν ότι όλο και περισσότεροι πλοιοκτήτες οδηγούν τα πλοία τους για καταστροφή περισσότερο από άλλοτε.

Οι αντίξοες συνθήκες στη ναυλαγορά έχουν διασφαλίσει ότι οι πλοιοκτήτες συνεχίζουν να στέλνουν για παλιοσίδηρα τα παλιότερα πλοία, αλλά με την αγορά όπως όλοι γνωρίζουμε κυκλική από τη φύση της δεν μπορεί να προσδιοριστεί μέχρι πιο σημείο στο μέλλον αυτό το αυξημένο επίπεδο διαλύσεων θα συνεχιστεί. Παρά το γεγονός ότι η ηλικία των πλοίων δεν παρέχει καμία ασφαλή εγγύηση για το επίπεδο των διαλύσεων αποτελεί όμως έναν χρήσιμο δείκτη. Οποσδήποτε όπως αναφέρθηκε και παραπάνω οι τιμές ναυλαγοράς, οι τιμές του χάλυβα κόστη των επιθεωρήσεων και η περίοδος του κύκλου αποτελούν παράγοντες που βοηθούν τον πλοιοκτήτη στην απόφασή του για scrap. Επίσης οι τιμές καυσίμων και οι ρυθμιστικοί κανόνες προστασία του περιβάλλοντος. Παρόλα αυτά όμως το προφίλ της μέσου όρου ηλικίας του στόλου δίνει και αυτό την δική του ένδειξη για το μέλλον της αγοράς διαλύσεων.

Έχοντας τα παραπάνω σαν δεδομένα αλλά και την ηλικία του στόλου σαν μέσο όρο διαλύσεων τα 25 έτη τότε τα επερχόμενα χρόνια με εκτίμηση από το 2018 και μετά θα αρχίσει να αυξάνει η χωρητικότητα των πλοίων που θα οδηγούνται σε διάλυση με αποκορύφωμα το 2024.

Το κύριο μερίδιο στην αγορά διαλύσεων θα το έχουν και πάλι οι χώρες της Υποηπείρου (Ινδία, Μπαγκλαντές, Πακιστάν) μαζί με την Τουρκία και την Κίνα.

7.2.4 Αγορά Πωλήσεων

Με δεδομένη την κυκλικότητα της ναυτιλιακής αγοράς και την επίδραση σε αυτή πολλών εξωγενών παραγόντων η επένδυση σε ένα μεταχειρισμένο πλοίο δέκα ετών έχει το ρίσκο λόγω της περιορισμένης επιχειρησιακής ζωής του πλοίου να μην αποδώσει όπως ένα καινούργιο στο οποίο στη διάρκεια της κατά μέσο όρο 25 έτους διάρκειας επιχειρησιακής του λειτουργίας μπορεί να πετύχει την καλή περίοδο. Σταδιακά όλο και πιο πολλά λιμάνια βάζουν απαγορεύσεις σε πλοία παλιάς τεχνολογίας λόγω ρύπων άσχετα αν καινούργια πλοία είναι κατώτερης κατασκευαστικής ποιότητας από ένα παλιό δέκα ετών. Από την άλλη πλευρά η αγορά ενός νέου πλοίου έχει και αυτή το μειονέκτημα της μη άμεσης εκμετάλλευσης σε μια καλή περίοδο αφού η είσοδος στην αγορά από τη στιγμή της παραγγελίας κάνει μέχρι και τρία χρόνια.

Η λύση πρέπει να αναζητηθεί στο μέσον. Πλοία καινούργια με χαμηλό κόστος κατασκευής φαντάζουν σαν την ιδανική λύση ή πλοία μεταχειρισμένα με μια άριστη εκτίμηση και αξιολόγηση πριν την αγορά λαμβάνοντας όλους τους παράγοντες υπόψη και με μια έξυπνη διαχείριση εκμεταλλευσιμότητας του πλοίου.

Η αγοραπωλησία των μεταχειρισμένων πλοίων έχει και μια άλλη ερμηνεία που διαφέρει από αυτή της αύξησης του στόλου. Μια αγορά σε μια καλή τιμή όταν η αγορά είναι στα κάτω και μια πώληση σε μια κατάλληλη στιγμή αποφέρει κέρδος που αγγίζει και το 32% όπως πρόσφατα σημείωσαν αρκετοί Έλληνες εφοπλιστές γίνεται μια πολύ καλή πηγή κέρδους όταν αυτή γίνεται στην κατάλληλη στιγμή.

Η προοπτική για όλους τους τομείς πωλήσεων μεταχειρισμένων στα πλοία γενικά της κατηγορίας των δεξαμενοπλοίων προδιαγράφεται θετική.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 8

8.1 Γενικά Συμπεράσματα

Το να προβλέπεις το μέλλον είναι συζητήσιμο, δύσκολο πλην όμως απαραίτητη διαδικασία για αυτούς που έρχονται αντιμέτωποι με τη διαδικασία λήψεως αποφάσεων σε κάθε είδους βιομηχανία. Στην ναυτιλία αποτελεί όμως ιδιαίτερη πρόκληση δεδομένης της εξάρτησης της από τη πορεία της οικονομίας. Οι παγκόσμιοι παράμετροι της γεωπολιτικής, πολιτικής, δημογραφίας, τεχνολογίας, περιβάλλοντος, μακροοικονομίας αλλά και άλλων δυνάμεων μακροπρόθεσμου αποτελέσματος είναι πέρα από κάθε είδους ελέγχου ακόμα και από τους ισχυρούς παράγοντες της βιομηχανίας. Οι πλέον διαφωτιστικές εφαρμογές και λύσεις τυπικά υποκρύπτονται στα σημεία εκείνα όπου πολλαπλές τάσεις αλληλεπιδρούν μεταξύ τους συχνά με πολύπλοκους και ιδιαίτερα λεπτούς τρόπους.

Ο μελλοντικός κόσμος διαμορφώνεται ως ένας πολυπολικός κόσμος, με μετατόπιση της οικονομικής ισχύος από τη Δύση και τον Βορρά στον Νότο και στην Ανατολή, με τις εντάσεις τουλάχιστον κατά τόπους και περιφέρειες να μην εκλείπουν αλλά η μεγάλη καταστροφή να μην αναμένεται. Η αύξηση του πληθυσμού, η επέκταση της μεσαίας τάξης, οι νέες τεχνολογίες και οι απαιτήσεις για περισσότερους φυσικούς πόρους θα κυριαρχήσουν σαν παράγοντες διαμόρφωσης του κόσμου.

Οι γεωπολιτικές τάσεις και εξελίξεις θα επιδράσουν σε μεγάλο βαθμό στη διαμόρφωση της μελλοντικής οικονομικής κατάστασης που με τη σειρά της θα επηρεάσει τη ναυτιλία και τη ναυτιλιακή αγορά. Ο γεωπολιτικός ανταγωνισμός θα παρασύρει σε πρώτη φάση την οικονομία και μετά το θαλάσσιο εμπόριο. Τούτο σε συνδυασμό με την υποχώρηση της οικονομικής πρωτοκαθεδρίας των ΗΠΑ, της ΕΕ αλλά και της Ιαπωνίας θα δημιουργήσει νέα δεδομένα στο παγκόσμιο σύστημα.

Η στρατιωτική ισχύς των ΗΠΑ σε κάθε περίπτωση θα είναι अपαραμύλλος διαδραματίζοντας το δικό της ρόλο χωρίς όμως να είναι εμφανής η θέλησή της να συνεχίζουν το ρόλο του παγκόσμιου «εγγυητή ασφάλειας».

Οι αναδύμενες ισχυρές οικονομίες δεν θα επιδιώξουν σε αυτή τη φάση υπέρμετρη ανάπτυξη στρατιωτικής ισχύος και θα επιδιώξουν μάλλον συμμετοχή στα μεγάλα διεθνή κέντρα αποφάσεων από το να διεκδικήσουν μεγάλο και κατά μόνας ρόλο όπως κάνουν οι ΗΠΑ.

Το παγκόσμιο ΑΕΠ θα αυξηθεί κατά τρεις φορές μέσα στα επόμενα 20 χρόνια. Το 2030 οι μεγαλύτερες οικονομίες μακράν θα είναι η Κίνα, οι ΗΠΑ και η

Ινδία. Οι χώρες με τη μεγαλύτερη ανάπτυξη στο κατά κεφαλή εισόδημα ΑΕΠ θα είναι η Κίνα, η Ινδονησία, η Ινδία και το Βιετνάμ. Η αγοραστική δύναμη στις αναπτυσσόμενες χώρες της Ασίας θα αυξηθεί κατά περίπου 8 φορές μεταξύ του 2010 και 2030.

Η τεράστια αύξηση στο παγκόσμιο ΑΕΠ θα φέρει μεγάλες ευκαιρίες στη ναυτιλία της οποίας η πρωταρχική δύναμη είναι η παγκόσμια προσφορά και ζήτηση σε αγαθά και βιομηχανικά προϊόντα. Ο όγκος του παγκόσμιου εμπορίου επηρεάζεται από την υγεία της παγκόσμιας οικονομίας και το διεθνές εμπόριο αυξάνεται εκ παραλλήλου με την αύξηση της οικονομίας με εκτίμηση ότι το θαλάσσιο εμπόριο θα μπορούσε να υπερδιπλασιαστεί.

Η ναυτιλία κατά πάσα πιθανότητα το 2030 θα έχει μια εντελώς νέα μορφή αφού η οικονομική ανάπτυξη των αναδυομένων χωρών θα έχει επίπτωση στη διακίνηση των αγαθών με αποτέλεσμα τη διαμόρφωση του όγκου και των ροών του θαλάσσιου εμπορίου σε άλλη βάση. Η οικονομική ανάπτυξη μεταξύ των αναπτυσσόμενων και αναδυομένων οικονομιών θα έχει αποκλίσεις εντάσεως που θα απεικονιστούν στις θαλάσσιες διαδρομές εμπορίου όπου θα χαραχθούν νέες κυρίες διαδρομές.

Η ναυτιλία νομοτελειακά θα αυξηθεί μόνον και μόνον από ένα γεωπολιτικό παράγοντα. Την αύξηση του πληθυσμού σε χώρες με ευρύ και σπουδαίο γεωπολιτικό status όπως η Ινδία και η Κίνα. Από μόνο του το γεγονός ότι ο παγκόσμιος πληθυσμός θα αγγίξει το 1,3 δις των χωρών του ΟΑΣΕ και 6 δις εκτός ΟΑΣΕ θα απαιτήσει όλο και περισσότερους ανθρώπους από όλον τον κόσμο να ασχοληθούν με τη ναυτιλία. Η διάδραση μεταξύ των νέων καταναλωτικών τάξεων, των οικονομιών των αναδυομένων χωρών και της πρόσβασης και επάρκειας φυσικών πόρων θα έχει τη δική της μεγάλη επίδραση στη διαμόρφωση σε ανώτατο επίπεδο της ναυτιλιακής αγοράς.

Στις αναπτυσσόμενες και αναδυόμενες οικονομίες η Κίνα προβλέπεται να επιβραδύνει την ανάπτυξη καθώς μεταβαίνει σταδιακά από την οικονομία με γνώμονα τις επενδύσεις σε μια οικονομία με γνώμονα την κατανάλωση. Σαν μέτρο σύγκρισης και μόνον αναφέρεται ότι η δεύτερη οικονομία του πλανήτη αναμένεται να παρουσιάσει ανάπτυξη κατά 6,8% στο 2015 από το 7,4% στο 2014.

Παρά το συγκριτικό μικρό οικονομικό μέγεθος της Ρωσίας η γεωπολιτική αστάθεια που πηγάζει από τις επιλογές της εξωτερικής της πολιτικής επηρεάζει αρνητικά την ναυτιλία. Το ΔΝΤ αναμένει συρρίκνωση της οικονομίας της Ρωσίας

κατά 3% μέσα στο τρέχον έτος. Οι εξαγωγές ξηρών φορτίων χύδην, οι εισαγωγές εμπορευματοκιβωτίων καθώς και το εμπόριο παραγώγων πετρελαίου δοκιμάζονται από τις κυρώσεις που έχουν επιβληθεί με αποτέλεσμα το εμπόριο να υποφέρει..

Οποιοδήποτε μελλοντικό σενάριο και αν επικρατήσει η οικονομία δεν προβλέπεται να καταστραφεί και κατ'επέκταση το εμπόριο και η ναυτιλία. Θα επιβραδύνουν στην κακή περίπτωση αλλά δεν θα καταστραφούν. Γι'αυτό το λόγο και σε όλα τα σενάρια προβλέπεται η αύξηση της χωρητικότητας με διακυμάνσεις βέβαια κατά κατηγορία, η ανανέωση στόλου και η απαίτηση για υψηλού επιπέδου διαχείριση.

Οι πλοιοκτήτες πρέπει να λάβουν σοβαρά υπόψη την επί το αυστηρότερο εφαρμογή κανόνων όσον αφορά την προστασία του περιβάλλοντος από τους ρύπους των πλοίων στους μελλοντικούς τους σχεδιασμούς αντικατάστασης τους στόλου τους.

Ο τραπεζικός δανεισμός παρά τη διαφαινόμενη μείωση του θα συνεχίσει επί μακρόν να κατέχει την πρώτη θέση στη ναυτιλιακή χρηματοδότηση ενώ οι τράπεζες της Ασίας σε αντίθεση με τις Ευρωπαϊκές θα διεκδικήσουν μεγαλύτερο μερίδιο στην παγκόσμια αγορά ναυτιλιακής χρηματοδότησης σηματοδοτώντας και έτσι τη μετατόπιση της οικονομικής δραστηριότητας προς Ανατολάς.

Εκτιμάται ότι το χαμηλότερο σημείο ύφεσης για τη ναυτιλιακή αγορά μάλλον έχει περάσει καθώς παρατηρείται μια βραδεία μεν αλλά ανάκαμψη δε. Βέβαια υπάρχουν σχετικά διάφορες απόψεις στο θέμα του ρυθμού και της ταχύτητας ανάκαμψης αφού κοινή πεποίθηση όλων είναι ότι μια δυνατή αγορά δεν είναι πιθανόν να παρατηρηθεί στην επερχόμενη ανάκαμψη. Οι απρόβλεπτοι παράγοντες υπάρχουν παντού και συνεχίζουν να είναι ένα σημαντικό στοιχείο αφού πρέπει να θυμόμαστε ότι μια ύφεση την ακολουθεί πάντα μια άνθηση και το αντίστροφο. Οι απαιτήσεις για την παροχή ναυτιλιακών υπηρεσιών θα συνεχίσουν να αυξάνουν ενώ η ανάπτυξη της ναυτιλίας κατά τομείς θα διαφέρει αρκετά.

Οι πέντε μεγάλες αλλαγές που αντιμετωπίζει μελλοντικά η ναυτιλία περιλαμβάνουν την υπάρχουσα ακόμα κάμψη του ναυτιλιακού κύκλου που ακολουθεί την οικονομική κρίση η οποία επηρεάζει ακόμα τη ναυτιλία, τις αυξήσεις στις τιμές καυσίμων, και τις αλλαγές στη παγκόσμια δημογραφική σύνθεση. Επιπλέον περιλαμβάνει αλλαγές στη δομή της ισχύος μεταξύ των αναπτυσσομένων χωρών και των αναπτυγμένων χωρών, νέες νομοθεσίες και ρυθμιστικό πλαίσιο λειτουργίας της

ναυτιλιακής βιομηχανίας και αλλαγές στο πως, πόσο γρήγορα και πόσο πολύ ο κόσμος και κατ'επέκταση οι ναυτιλιακές εταιρείες θα επικοινωνούν.

Η ναυτιλία αυτή τη στιγμή δοκιμάζεται και θα συνεχίσει για λίγο ακόμα. Ο πλανήτης δοκιμάζεται και αυτός και θα συνεχίσει να δοκιμάζεται από εντάσεις, κρίσεις, πάλι συμφερόντων, γεωπολιτικές αναδιατάξεις, ανάδυση νέων μεγάλων δυνάμεων, αλλαγή προτεραιοτήτων μεγάλων χωρών, ανάδυση νέων παγκόσμιων προβλημάτων κ.λ.π. Όλα είναι μέσα στη συνέχιση της εξέλιξης του ανθρώπου και των δραστηριοτήτων του. Στις προβλέψεις όμως και στα σενάρια δεν υπάρχει η καταστροφή δεν υπάρχει το καταστροφικό εκείνο σενάριο. Υπάρχει το καλό, το λιγότερο καλό και το κακό αλλά όχι καταστροφικό. Δεν υπάρχει η μεγάλης σημασίας εκείνη γεωπολιτική εξέλιξη που θα οδηγήσει τον πλανήτη σε καταστροφή τουλάχιστον στο ορατό μέλλον των 15 ετών από τώρα. Άρα δεν θα υπάρξει και οικονομική καταστροφή που θα συμπαράσχει και τη ναυτιλία γενικά. Ύφεση ναι, δυσκολίες ναι, αλλά καταστροφή όχι.

Οι ναυτιλιακοί κύκλοι ως ομόκεντροι της οικονομίας θα συνεχίσουν να υπάρχουν και να γεμίζουν τη ναυτιλιακή κοινότητα άλλοτε με απαισιοδοξία, προβληματισμό, διστακτικότητα, άλλοτε με εγρήγορση και σχεδίαση και άλλοτε με αισιοδοξία και προσμονή.

Απαιτείται προσαρμοστικότητα, πρόβλεψη, άριστη σχεδίαση για το μέλλον, διαχείριση υψηλού επιπέδου, συμμόρφωση αλλά και αφομοίωση της τεχνολογίας και σεβασμός στο περιβάλλον και τη νομοθεσία.

Στη μελλοντική ναυτιλιακή αγορά δεν θα έχει θέση μόνον το έμφυτο επιχειρηματικό ένστικτο και αισθητήριο αλλά ο υψηλού επιπέδου επαγγελματισμός, η σύνεση και η μόρφωση ώστε να μπορούν ερμηνευτούν έγκαιρα και κατάλληλα τα μηνύματα της αγοράς του μέλλοντος.

Η ναυτιλία βρίσκεται όπως και η οικονομία και ο κόσμος ολόκληρος μπροστά σε μεγάλες προκλήσεις του μέλλοντος. Οι αλλαγές έρχονται και θα είναι μεγάλες. Αν μπορούσε σε αυτές τις προκλήσεις η ναυτιλιακή αγορά να απαντήσει με δύο λέξεις αυτές είναι «έξυπνες λύσεις» και «μετασχηματισμός». «Έξυπνες λύσεις» για το παρόν και «μετασχηματισμός» για το αύριο.

8.2 Προτάσεις για Περαιτέρω Έρευνα

Το θέμα που παρουσιάστηκε αφορούσε στις εξελίξεις στη ναυτιλιακή αγορά, με μια απόπειρα πρόβλεψης για το μέλλον μέσα από το πρίσμα γεωπολιτικών τάσεων και εξελίξεων και πιθανών σεναρίων διαμόρφωσης του κόσμου σε μελλοντική βάση.

Το φάσμα των θεμάτων που απασχολούν όμως τη ναυτιλιακή αγορά είναι ευρύτατο με τεράστια ποικιλία θεμάτων. Πάντα με στόχο τη μελλοντική προοπτική και εξελίξεις στο χώρο ενδεικτικά αναφέρονται τα εξής θέματα για περαιτέρω έρευνα:

Η εξέλιξη της ναυτιλιακής αγοράς σε σχέση με τις τάσεις εξέλιξης των καυσίμων από πλευράς τιμών αλλά και τεχνολογίας και προσαρμοστικότητας των νέων πλοίων σε αυτά.

Η επίδραση των νέων ρυθμιστικών κανόνων για την προστασία του περιβάλλοντος στη ναυτιλιακή αγορά και σχεδιασμός από τώρα με βάθος 15ετίας.

Αναζήτηση έξυπνων λύσεων διαχείρισης κόστους και προσαρμογής μιας ναυτιλιακής επιχείρησης στο τρέχον αβέβαιο και ασταθές παγκόσμιο περιβάλλον.

Προτάσεις για Δομή, Οργάνωση, Διεύθυνση και Διαχείριση ανωτάτου επιπέδου μια ναυτιλιακής επιχείρησης με πλήρη εκμετάλλευση των αρχών της σύγχρονης διοικητικής επιστήμης και τεχνολογίας.

Προτάσεις μετασχηματισμού της ναυτιλίας για να ανταποκριθεί στις επερχόμενες μεγάλες παγκόσμιες αλλαγές και προκλήσεις του μέλλοντος.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Βλάχος Γ. 2014. «Ναυτιλιακή Οικονομική, Ναυτιλιακοί Κύκλοι». Πειραιάς: Παραδόσεις, Πανεπιστήμιο Πειραιώς.

Θαλασσινός Ε. 2014 «Διεθνές Εμπόριο. Παράγοντες που επηρεάζουν την αγορά των πλοίων» Πειραιάς. Παραδόσεις Πανεπιστήμιο Πειραιώς.

Θαλασσινός Ε. 2014. «Οικονομική Μοντελοποίηση, Χαρακτηριστικά Ναυτιλιακής Αγοράς». Πειραιάς: Παραδόσεις, Πανεπιστήμιο Πειραιώς.

Θαλασσινός Ε. 2014. «Διεθνές Εμπόριο, Ναυτιλιακές Αγορές και Μεταβλητές». Πειραιάς: Παραδόσεις, Πανεπιστήμιο Πειραιώς

Μάζης, Ι. (2004) . «Κριτική στην Κριτική Γεωπολιτική». Αθήνα: Ινστιτούτο Αμυντικών Αναλύσεων.

Keynes, J. M. "Some economic consequences of a declining population." The Eugenics Review 29, no. 1 (1937): 13

Mackinder H. Sir. 1904. «The geographical Pivot of History». The Geographical Journal , Vol. 170 , No. 4, December 2004, pp. 330–336.

Cohen S. B. 1963. «Geography and Politics in a World Divided» .London: Oxford University press.

Haushofer K. 2002. «An English Translation and Analysis of Major General Karl Ernst Haushofer's "Geopolitics of the Pacific Ocean": Studies on the Relationship Between Geography and History (1924)», Lewiston: Edwin Mellen Press, 2002.

Polemis D. “The Four Shipping Markets”. 2014. Πειραιάς: Παραδόσεις, Πανεπιστήμιο Πειραιώς.

IMO-Maritime Knowledge Centre. 2012. «International Shipping Facts and Figures – Information Resources on Trade, Safety, Security, Environment».

ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ (Άρθρο 2009). «Η επίδραση της κρίσης στις ναυτιλιακές αγορές» <http://www.kathimerini.gr/368172/article/oikonomia/die8nhs-oikonomia/h-epidrash-ths-krishs-stis-die8neis-naytiliakas-agores> .

τελευταία επίσκεψη 3/5/2015.

Alpha Bank. 2009. “ Εμπορική Ναυτιλία: Το καλό σκαρί φουρτούνα δεν φοβάται». http://www.nee.gr/downloads/173Alpha_Bank_%CE%9D%CE%B1%CF%85%CF%84%CE%B9%CE%BB%CE%B9%CE%B1.pdf

τελευταία επίσκεψη 3/5/2015

Alix Partners. 2015. “The 2015 Container Shipping Outlook”.
<http://www.alixpartners.com/en/Publications/AllArticles/tabid/635/articleType/ArticleView/articleId/1590/Finding-Focus.aspx#sthash.GCiIvoYY.dpbs> Τελευταία επίσκεψη 2/6/2015.

Baltic Security and Defence Review.2009. Strategic and Geopolitics of Sea power throughout History. Volume 11, Issue2, 2009. Pp 5 -7.
http://www.baltdefcol.org/files/files/BSDR/BSDR_11_2.pdf
Τελευταία επίσκεψη 2/5/2015.

Banchero Costa. Dry Bulk Shipping Prospects. 2014.
http://www.globalmaritimehub.com/custom/domain_2/extra_files/attach_475.pdf
Τελευταία επίσκεψη 10/6/2015.

BIMCO .2015. An eventful year for containerships in a volatile demolition market
https://www.bimco.org/Reports/Market_Analysis/2015/0220_Demolition_article.aspx
Τελευταία επίσκεψη 15/6/2015.

BIMCO .2015. Strong tanker market extends peak season high earnings.
https://www.bimco.org/Reports/Market_Analysis/2015/0424_Tankers.aspx. Τελευταία επίσκεψη 15/6/2015.

BIMCO. 2015. “A new record year in dry bulk demolition under way”
https://www.bimco.org/Reports/Market_Analysis/2015/0703_DBdemo.aspx
Τελευταία επίσκεψη 25/7/2015.

BIMCO , 2015. “Tanker Shipping: Still strong market with continued positive prospects especially for crude”.
https://www.bimco.org/Reports/Market_Analysis/2015/0616_TankerSMOO2015-3.aspx Τελευταία επίσκεψη 30/6/2015.

BS Financial Group. 2014. «Outlook for Container Shipping Market».
http://www.globalmaritimehub.com/custom/domain_2/extra_files/attach_482.pdf
Τελευταία επίσκεψη 30/6/2015.

Blank Rome. LLP.2009 «The Impact of the Economic Crisis on the Shipping Industry and Trade Consequences»
<http://www.blankrome.com/index.cfm?contentID=37&itemID=1873>
Τελευταία επίσκεψη 2/7/2015.

Canadian Institute of Strategic Studies.1998. «Geopolitics, Geo-economics and Economic Intelligence»,
<http://opencanada.org/wp-content/uploads/2011/05/SD-69-Csurgai.pdf>
Τελευταία επίσκεψη 5/5/2015.

CIBC. 2015.”Shipping 2015: Outlook For Energy Markets”
http://www.globalmaritimehub.com/custom/domain_2/extra_files/attach_514.pdf
Τελευταία επίσκεψη 20/7/2015.

Clarkson 2013. Shipbuilding Market Overview.
<https://www.marinemoney.com/sites/all/themes/marinemoney/forums/HK13/presentations/0955B%20Martin%20Rowe.pdf> Τελευταία επίσκεψη 2/7/2015.

Clarkson's Research. 2015. «Making the world go round-Seaborne trade.»
<https://clarksonsresearch.wordpress.com/tag/seaborne-trade/>
Τελευταία επίσκεψη 6/6/2015.

Clarksons. 2014 “ Shipping Freight Market”.
http://www.globalmaritimehub.com/custom/domain_2/extra_files/attach_373.pdf
Τελευταία επίσκεψη 2/7/2015.

Chinese shipping.2015. Freight Indices.
<http://www.1.chineseshipping.com.cn/en/indices/scfinew.jsp> Τελευταία επίσκεψη 15/7/2015.

Clarksons Research Ltd. 2014.Shipping Markets: In the Middle of a Revolution?
<http://www.globalmaritimehub.com/reports-presentations/shipping-markets-in-the-middle-of-a-revolution.html>
Τελευταία επίσκεψη 17/7/2015.

Clarkson's Research. 2015 “ Demolition Levels Still Coming into profile”
<https://clarksonsresearch.wordpress.com/tag/demolition/> Τελευταία επίσκεψη 20/6/2015.

Dana Lyons' Tumblr . 2015 -This Global Economic Indicator just hit a 30 year Low (2015).
<http://jlfmi.tumblr.com/post/109597550815/this-global-economic-indicator-just-hit-a-30-year> Τελευταία επίσκεψη 22/6/2015.

Danish Ship Finance. 2015. «Shipping Market Review»
<http://www.shipfinance.dk/en/SHIPPING-RESEARCH/~media/PUBLIKATIONER/Shipping-Market-Review/Shipping-Market-Review---May-2015.ashx>
Τελευταία επίσκεψη 30/7/2015.

DNV Report.2012 « Shipping 2020»
http://www.dnv.nl/binaries/shipping%202020%20-%20final%20report_tcm141-530559.pdf Τελευταία επίσκεψη 30/6/2015.

DVB Bank SE . 2014 “Tanker Markets”.
http://www.globalmaritimehub.com/custom/domain_2/extra_files/attach_469.pdf
τελευταία επίσκεψη 30/6/2015.

Drewry. 2014 “Dry Bulk Shipping Market”.
<http://www.globalmaritimehub.com/reports-presentations/dry-bulk-shipping-market.html> τελευταία επίσκεψη 2/7/2015.

Drewry.2014 “World Container Index assessed by Drewry”
http://cdn.capitallink.com/files/docs/shipping_industry_reports/World_Container_Index_assessed_by_Drewry_-_april_1_2014.pdf Τελευταία επίσκεψη 2/7/2015.

Drewry. 2015.” Container Freight rate Insight:. <https://www.drewrycfri.co.uk/>
τελευταία επίσκεψη 20/9/2015.

DVB Bank SE . 2014 “Tanker Markets”.
http://www.globalmaritimehub.com/custom/domain_2/extra_files/attach_469.pdf
τελευταία επίσκεψη 18/6/2015.

Economist The . 25 Mar. 2015 “Low Rates in High Seas”
<http://www.economist.com/news/business/21646234-slump-shipping-rates-reflects-chronic-optimism-shipowners-low-rates-high-seas> Τελευταία επίσκεψη 22/7/2015.

Ernst and Young. 2013. Global LNG. <http://www.ey.com/GL/en/Industries/Oil---Gas/Global-LNG--New-pricing-ahead---LNG-demand-growth> Τελευταία επίσκεψη 31/5/2015.

Hellenic Shipping News Worldwide . 2015.“ Fleet Development: The High Tide Of Container Demolition”. <http://www.hellenicshippingnews.com/fleet-development-the-high-tide-of-container-demolition/> Τελευταία επίσκεψη 25/6/2015.

Hellenic Shipping News.2015. “Tankers sold for scrap reached 5-year low in 2014 as market rebounded” . <http://www.hellenicshippingnews.com/tankers-sold-for-scrap-reached-5-year-low-in-2014-as-market-rebounded/> Τελευταία επίσκεψη 4/9/2015.

International Chamber of Shipping. 2014. «World Seaborne Trade». <http://www.ics-shipping.org/shipping-facts/shipping-and-world-trade/world-seaborne-trade>
Τελευταία επίσκεψη 28/5/2015.

International Maritime Organization.
<http://www.imo.org/KnowledgeCentre/ShipsAndShippingFactsAndFigures/TheRoleandImportanceofInternationalShipping/Documents/International%20Shipping%20-%20Facts%20and%20Figures.pdf>. Τελευταία επίσκεψη 30/6/2015.

Knoema. 2015. “World Data Atlas-Commodities”.
<http://knoema.com/atlas/topics/Energy> Τελευταία επίσκεψη 1/9/2015.

Lloyd’s Loading List.com. 2015. “Shipping voices concerns as world economy downgraded”. <http://www.lloydsloadinglist.com/freight-directory/news/Shipping-voices-concerns-as-world-economy-downgraded/61407.htm#.VUs-OY6qqko> .
Τελευταία επίσκεψη 10/8/2015.

Lloyd’s List.2015. “New building versus secondhand tanker debate rages on “. <http://www.lloydslist.com/ll/sector/tankers/article458774.ece>. Τελευταία επίσκεψη 10/8/2015.

Lloyd's List Intelligence ,2015."Six predictions for container shipping in 2015".
<http://www.lloydsloadinglist.com/freight-directory/news/Six-predictions-for-container-shipping-in-2015/61121.htm#.Vaot7vkjF6> Τελευταία επίσκεψη 10/7/2015.

Lloyd's Register, QinetiQ, University of Strathclyde.2013. « Global Marine Trends 2030».
http://www.maritimeindustries.org/write/Uploads/News/2013/2nd%20Quarter/Global_Marine_Trends_2030_Brochure.pdf. Τελευταία επίσκεψη 2/9/2015.

Lloyd's Register Marine, UCL Energy Institute. 2014. «Global Marine Fuel Trends 2030».
http://www.safety4sea.com/images/media/pdf/Global_Marine_Fuel_Trends_2030_2013_03.pdf Τελευταία επίσκεψη 2/9/2015.

Market realistic. 2014. "5-year-old and 10-year-old VLCC prices stay at consistent levels". <http://marketrealist.com/2014/11/5-year-old-10-year-old-vlcc-prices-stay-consistent-levels/> Τελευταία επίσκεψη 18/7/2015.

Market Realist.2014 "Why dry bulk companies saw 5-year and 10-year ship prices rise". <http://marketrealist.com/2014/08/dry-bulk-companies-saw-5-year-10-year-ship-prices-rise/> Τελευταία επίσκεψη 19/7/2015.

Market realist.2015 5- and 10-year VLCC Prices Higher in February.
<http://marketrealist.com/2015/04/5-10-year-vlcc-prices-higher-february/> Τελευταία επίσκεψη 19/7/2015.

Market realist.2015. «Secondhand Vessel Prices Approach 15-Year Lows».
<http://marketrealist.com/2015/04/secondhand-vessel-prices-approach-15-year-lows/> Τελευταία επίσκεψη 19/7/2015.

Market realist.2015.February Dry Bulk Orderbook Contracts
<http://marketrealist.com/2015/04/february-dry-bulk-orderbook-contracts/> Τελευταία επίσκεψη 21/7/2015.

Market Realist. 2015."Newbuild Vessel Prices at Consistent Levels".
<http://marketrealist.com/2015/04/newbuild-vessel-prices-consistent-levels/> Τελευταία επίσκεψη 21/7/2015.

Market Realist. 2015." Crude Tanker Orderbook Increases on High Demand".
<http://marketrealist.com/2015/04/crude-tanker-orderbook-increases-high-demand/> Τελευταία επίσκεψη 21/7/2015.

Market Realist 2015."Frontline comments on global shipping industry
<http://marketrealist.com/2014/12/frontline-comments-global-shipping-industry/> Τελευταία επίσκεψη 22/7/2015.

Market realist 2015. “ Dip in the dry bulk orderbook signals a cautious outlook.”
<http://marketrealist.com/2015/02/dip-dry-bulk-orderbook-signals-cautious-outlook/>
Τελευταία επίσκεψη 22/7/2015.

Market Realist, 2015.. “Decline in newbuild price will increase vessel supply”
<http://marketrealist.com/2015/02/decline-newbuild-price-will-increase-vessel-supply/>
Τελευταία επίσκεψη 2/8/2015.

McKinsey and Company. 2012. «Commodity Trading at a Strategic Crossroad».
[file:///C:/Users/User/AppData/Local/Temp/39_%20Commodity trading at a strategic crossroad.pdf](file:///C:/Users/User/AppData/Local/Temp/39_%20Commodity%20trading%20at%20a%20strategic%20crossroad.pdf) . Τελευταία επίσκεψη 2/7/2015.

McKinsey and Company. 2013 . «Resource Revolution: Tracking global commodity markets».
[file:///C:/Users/User/AppData/Local/Temp/MGI Resource revolution commodity markets Executive summary Sep2013.pdf](file:///C:/Users/User/AppData/Local/Temp/MGI_Resource_revolution_commodity_markets_Executive_summary_Sep2013.pdf) Τελευταία επίσκεψη 2/7/2015.

MSR-Consult ApS. 2014. The Global Maritime Market
http://www.globalmaritimehub.com/custom/domain_2/extra_files/attach_357.pdf
Τελευταία επίσκεψη 2/8/2015.

National Intelligence Council (NIC). 2012. «Global Trends 2030: Alternative Worlds»,
<https://globaltrends2030.files.wordpress.com/2012/11/global-trends-2030-november2012.pdf> , Τελευταία επίσκεψη 10/7/2015.

National Geographic. Linda Qiu 2014. «China’s Growth Fuels Boom in World Shipping Traffic».
<http://news.nationalgeographic.com/news/2014/11/141126-shipping-traffic-oceans-china-trade-environment/> Τελευταία επίσκεψη 25/5/2015.

Oil Price.com. 2015. «Top five factors affecting oil Prices».
<http://oilprice.com/Energy/General/Top-Five-Factors-Affecting-Oil-Prices-In-2015.html> Τελευταία επίσκεψη 5/8/2015.

Palgrave Macmillan. 2013. «Maritime Economics and Logistics»
<http://www.palgrave-journals.com/mel/about.html#Impact-factor>
Τελευταία επίσκεψη 14/6/2015.

Petrofin Research. 2015.”Trends in Global finance in the current market”.
http://events.naftemporiki.gr/ShippingForum/Cms_Data/Contents/ShippingForum/Media/Parousiaseis/TedPetropoulos.pdf Τελευταία επίσκεψη 2/9/2015.

Price Water House Coopers-PwC. 2011. «Future of World Trade. Top 25 sea and air freight routes in 2030».
http://www.pwc.com/en_GR/gr/publications/assets/future-of-world-trade.pdf
Τελευταία επίσκεψη 2/6/2015.

Rabobank Economic research. 2014. “Global Economic Outlook: Geopolitics back in vengeance».

<https://economics.rabobank.com/publications/2014/september/global-economic-outlook-geopolitics-back-with-a-vengeance/>

Τελευταία επίσκεψη 22/5/2015.

RAND. 2009. «The Geopolitical Consequences of the World Economic Recession— A Caution».

http://www.rand.org/content/dam/rand/pubs/occasional_papers/2009/RAND_OP275.pdf

Τελευταία επίσκεψη 22/5/2015.

Ronald D. Widdows. 2014. «Changing Landscape in Container Shipping».

http://www.globalmaritimehub.com/custom/domain_2/extra_files/attach_529.pdf

Τελευταία επίσκεψη 4/6/2015.

Shipping Intelligence Net work . 2015. «The Dry Bulk Fleet At Breaking Point».

<http://www.hellenicshippingnews.com/the-dry-bulk-fleet-at-breaking-point/>

Τελευταία επίσκεψη 10/8/2015.

Shipping Watch. 2015. «Shipping’s Five Biggest Changes».

<http://shippingwatch.com/articles/article5116631.ece>

Τελευταία επίσκεψη 6/9/2015.

Simpson Spence and Young. 2015. « Bulker and Tanker prices”.

<http://www.ssyonline.com/market-information/sale-purchase/bulker-and-tanker-prices/> Τελευταία επίσκεψη 22/8/2015.

STRATFOR Global Intelligence. 2013. «Global Shipping Contends with Oversupply Problems»

<https://www.stratfor.com/analysis/global-shipping-contends-oversupply-problems>. 19/6/2015.

Stopford M.2007. «Maritime Economics- Supply, Demand and Freight Rates».

<http://ebooks.narotama.ac.id/files/Maritime%20Economics%20%283rd%20Edition%29/Chapter%204%20Supply,%20Demand%20and%20Freight%20Rates.pdf>

Τελευταία επίσκεψη 30/5/2015.

SMU.2014 “Global Economic Trends & the Market Outlook for the Shipping Industry”

<http://www.globalmaritimehub.com/reports-presentations/global-economic-trends-the-market-outlook-for-the-shipping-industry.html> Τελευταία

επίσκεψη 18/7/2015.

Timera Energy 2015. «Collapse in LNG charter rates continues».

<http://www.timera-energy.com/collapse-in-lng-charter-rates-continues/>

Τελευταία επίσκεψη 10/6/2015.

UNCTAD. 2014. «Review of Maritime Transport 2014».

<http://unctad.org/en/pages/PublicationWebflyer.aspx?publicationid=1068> Τελευταία επίσκεψη 2/8/2015.

Warning Signals / Crisis Economics (WSCE). 2015. «Geopolitics and the economy: What are the risks»? <http://www.warningsignals.org/#!/Thematic-Blogspot-Geopolitics-and-the-economy-What-are-the-risks/covf/4FC41A72-DE63-4576-B49D-90528AB6270F>. Τελευταία επίσκεψη 14/7/2015.

World Ocean Review, 2010. Global Shipping—a Dynamic Market. http://worldoceanreview.com/wp-content/downloads/wor1/WOR1_chapter_8.pdf
τελευταία επίσκεψη 18/5/2015.

Wolf Street, 2015.” Shanghai Containerized Freight Index: collapses”. <http://wolfstreet.com/2015/04/20/shanghai-containerized-freight-index-collapses-china-us-rates-hit-hard-china-europe-rates-at-all-time-low/>
Τελευταία επίσκεψη 25/7/2015.

Wolf Street.2015”Container Carriers Wage Price War to Form Global Shipping Oligopoly”. <http://wolfstreet.com/2015/06/17/shanghai-china-containerized-freight-index-collapses-top-carriers-maersk-price-war-to-form-global-shipping-oligopoly/>
Τελευταία επίσκεψη 30/7/2015.

World Maritime News.2015. 10-YR Old Tankers to Outperform Younger Counterpartshttp <http://worldmaritimeneeds.com/archives/151326/10-yr-old-tankers-to-outperform-younger-counterparts/> Τελευταία επίσκεψη 5/8/2015.

Worldcement.com 2015.”Shipping: demolition increase within the dry bulk segment” <http://www.worldcement.com/europe-cis/12052015/Busiest-Capesize-demolition-market-ever-says-BIMCO-822/> Τελευταία επίσκεψη 1/9/2015.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ «Α»

Δυνητικά απρόβλεπτα γεγονότα με τις μεγαλύτερες επιπτώσεις.

Σοβαρή Πανδημία. Κανείς δεν μπορεί να προβλέψει ποιος παθογόνος παράγοντας θα είναι ο επόμενος ο οποίος θα εξαπλωθεί στην ανθρωπότητα, ή που και πότε αυτό θα συμβεί. Ένα τέτοιο ξέσπασμα θα είχε σαν αποτέλεσμα εκατομμύρια ανθρώπων να υποφέρουν και να πεθαίνουν σε κάθε γωνιά της γης σε λιγότερο από έξι μήνες.

Ραγδαία αλλαγή κλίματος. Δραματικές και απρόβλεπτες αλλαγές ήδη συμβαίνουν με γρηγορότερο ρυθμό από ότι αναμένετο. Ραγδαίες αλλαγές στα καιρικά μοτίβα μπορούν να προκαλέσουν σοβαρότατα προβλήματα στη δυνατότητα των πληγέντων περιοχών να θρέψουν τους πληθυσμούς τους.

Μια άτακτη έξοδος της Ελλάδος από την Ευρωζώνη θα μπορούσε να προκαλέσει οκτώ φορές μεγαλύτερες παράπλευρες ζημίες από την πτώχευση της Lehman Brothers προκαλώντας μια ευρύτερη κρίση στο μέλλον της ΕΕ.

Μια δημοκρατική ή μια Κίνα σε κατάρρευση. Η Κίνα είναι προγραμματισμένη να περάσει το κατώφλι της ισοτιμίας των 15.000 US \$ κατά κεφαλής αγοραστικής δύναμης τα επόμενα πέντε χρόνια που θεωρείται συχνά το έναυσμα για την έναρξη της διαδικασίας εκδημοκρατικοποίησης. Από την άλλη μια οικονομική κατάρρευση της Κίνας θα μπορούσε επίσης να πυροδοτήσει πολιτικές αναταραχές και να σοκάρει την παγκόσμια οικονομία.

Πυρηνικός πόλεμος ή Όπλα Μαζικής καταστροφής (ΟΜΚ) /Κυβερνοπόλεμος. Πυρηνικές δυνάμεις όπως το Πακιστάν και πιθανοί υποψήφιοι όπως Ιράν και Βόρεια Κορέα είναι δυνατόν να δουν τα πυρηνικά όπλα σαν ένα είδος αντιστάθμισης για άλλες πολιτικές αδυναμίες ή αδυναμίες ασφαλείας και έτσι να αυξηθεί ο κίνδυνος χρήσης αυτών. Επίσης αυξάνει και η πιθανότητα των μη κρατικών οντοτήτων για χρήση ΟΜΚ ή επιθέσεις στον κυβερνοχώρο.

Απεμπλοκή των ΗΠΑ. Μια κατάρρευση ή μια ξαφνική υποχώρηση της ισχύος των ΗΠΑ θα είχε σαν αποτέλεσμα μια εκτεταμένη περίοδο παγκόσμιας αναρχίας. Καμία ηγέτιδα δύναμη δεν θα ήταν σε θέση να αντικαταστήσει τις ΗΠΑ σαν εγγυήτρια δύναμη στην διεθνή τάξη.

**Παράρτημα «Β»
Εκτιμήσεις Πληθυσμού για το 2030**

α/ α	ΧΩΡΕΣ	2010 (Πληθυσμός σε χιλ.)	Ποσοστό επί Παγκόσμιο υ Πληθυσμού	2030 (Πληθυσμ ός σε χιλ.)	Ποσοστό επί Παγκόσμιου Πληθυσμού	Ποσοστό μεταβολής
1	Ινδία	1.224.614	18%	1.532.482	18%	25%
2	Κίνα	1.341.335	19%	1.393.076	17%	3,8%
3	ΕΕ	500.441	7%	515.849	6%	3%
4	ΗΠΑ	310.384	5%	361.680	4%	16,5%
5	Ινδονησία	239.871	3%	279.659	3%	16,5%
6	Νιγηρία	158.423	2%	257.815	3%	62%
7	Βραζιλία	194.196	3%	220.492	3%	13,5%
8	Πακιστάν	173.593	3%	234.432	3%	35%
9	Μπαγκλαν τές	148.692	2%	181.863	2%	22%
1 0	Ρωσία	142.958	2%	136.429	2%	-4%

Πηγή: Lloyd's Register Group limited
Επεξεργασία: Συγγραφέας

Παράρτημα «Γ»
Σχέση Διμερούς Εμπορίου Θαλάσσιων και Εναέριων Μεταφορών

A/A	Τάση	Διμερές Θαλάσσιο και Εναέριο Εμπόριο		Όγκος Εμπορίου σε Εκατομ Δολ. ΗΠΑ
1	Σταθερή	Κίνα	ΗΠΑ	594.741
2	Σταθερή	Κίνα	Ιαπωνία	336.183
3	Ανοδική	Κίνα	Κορέα	281.140
4	Ανοδική	Κίνα	Ινδία	263.063
5	Ανοδική	Κίνα	Γερμανία	201.382
6	Καθοδική	Ιαπωνία	ΗΠΑ	189.785
7	Ανοδική	Κίνα	Σιγκαπούρη	178.291
8	Νέα Είσοδος	Κίνα	Ινδονησία	169.356
9	Καθοδική	Γερμανία	ΗΠΑ	167.467
10	Νέα Είσοδος	Κίνα	Μαλαισία	162.376
11	Νέα Είσοδος	Κίνα	Νιγηρία	151.570
12	Καθοδική	Γερμανία	Ηνωμένο Βασίλειο	144.131
13	Καθοδική	Ηνωμένο Βασίλειο	ΗΠΑ	143.725
14	Νέα Είσοδος	Κίνα	Ταυλάνδη	141.201
15	Νέα Είσοδος	Κίνα	Σαουδική Αραβία	140.320
16	Νέα Είσοδος	Κίνα	Βραζιλία	136.295
17	Νέα Είσοδος	ΗΠΑ	Ινδία	125.826
18	Νέα Είσοδος	Κίνα	Ηνωμένο Βασίλειο	121.603
19	Νέα Είσοδος	Κίνα	Η.Α.Ε	120.318
20	Καθοδική	Κίνα	Αυστραλία	117.340
21	Καθοδική	Κορέα	ΗΠΑ	116.741
22	Καθοδική	Χόνγκ Κόνγκ	ΗΠΑ	111.972
23	Καθοδική	Κίνα	Ολλανδία	102.373
24	Καθοδική	Κίνα	Γαλλία	92.581
25	Καθοδική	ΗΠΑ	Βραζιλία	90.756

Πηγή: PwC, 2012. Future of World Trade. Top 25 sea and air freight routes in 2030
 Επεξεργασία: Συγγραφέας

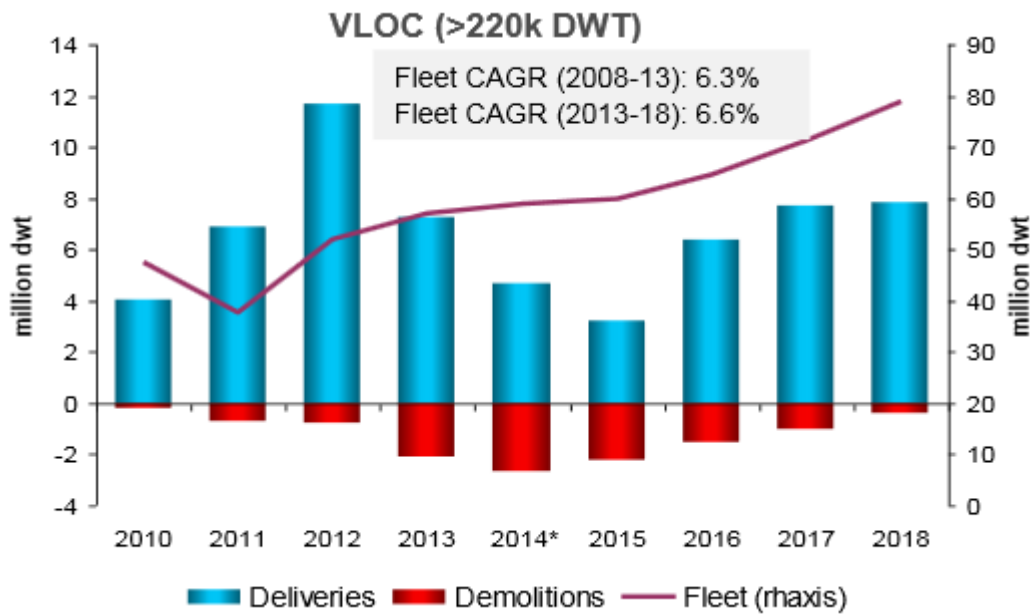
**Παράρτημα «Δ»
Αυξητικών Τάσεων Στόλου κατά Κατηγορία με Προοπτική
το 2030**

Κατηγορία Πλοίων	Έτος 2013	Έτος 2030					
		Σενάρια					
	Εκατομ. GT.	Στασιμότητα (Κακό)	Αύξηση επί %	Συγχώνευσης (Καλό)	%	Ανισοτήτων (Μέσο)	%
Μεταφοράς Ξηρών φορτίων Χύδην (Bulk carriers)	300	580	193 %	720	<u>240 %</u>	650	215 %
Δεξαμενόπλοια (Oil and Product Oil Tankers)	250	420	168 %	460	184 %	450	180 %
Μεταφοράς LNG (LNG Tankers)	37	67	181 %	77	208 %	73	197 %
Μεταφοράς Εμπορευματοκιβωτίων (Containers hips)	150	340	226 %	440	<u>293 %</u>	400	266 %

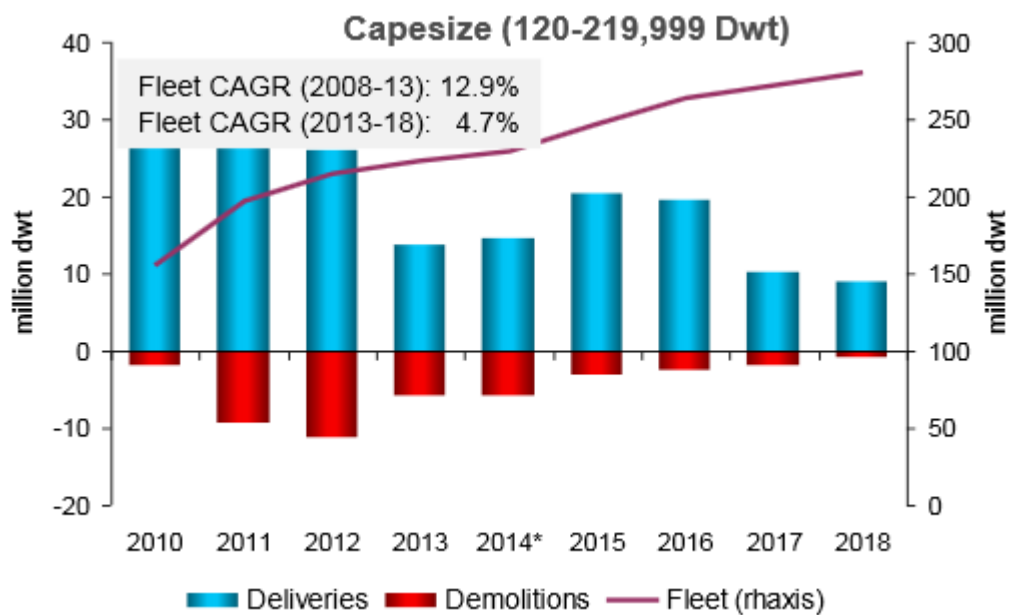
Πηγή: NIC, Lloyd's

Επεξεργασία - Συγκερασμός στοιχείων: Συγγραφέας

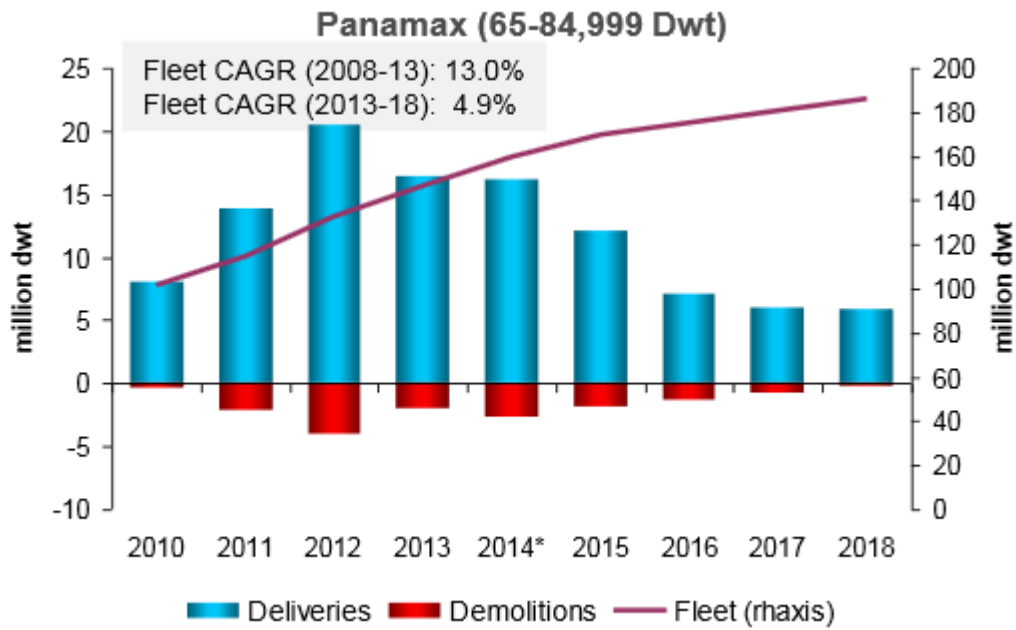
Παράρτημα «Ε»
Αυξήσεις Στόλου πλοίων ξηρού Φορτίου Χύδην κατά Κατηγορία



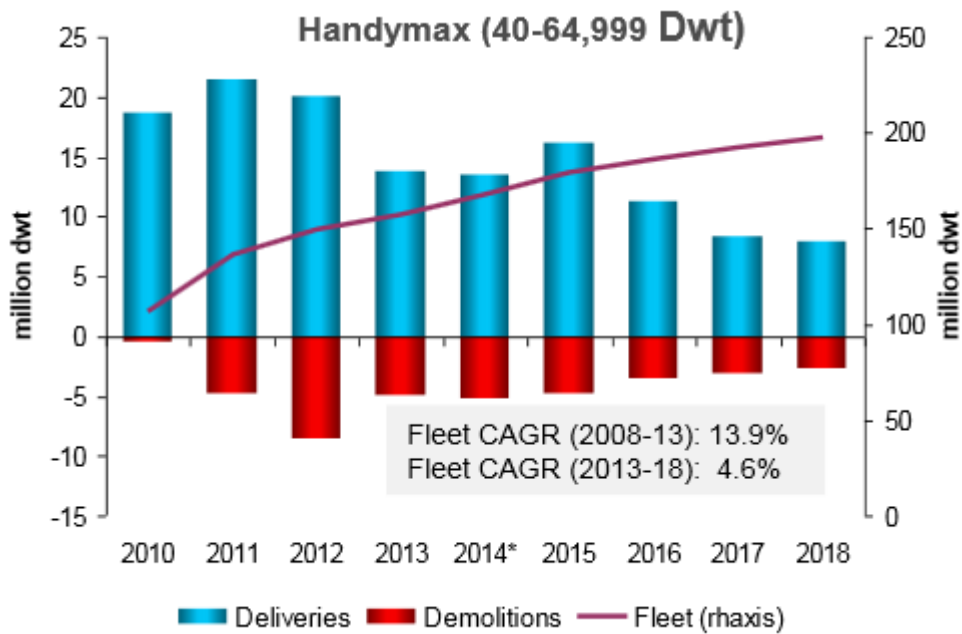
Πηγή: (Drewry. 2014)



Πηγή: (Drewry. 2014)



Πηγή: (Drewry, 2014)



Πηγή: (Drewry, 2014)

Παράρτημα «ΣΤ»
Χρονοδιάγραμμα Εφαρμογής Ρυθμιστικών για το Περιβάλλον Κανόνων Σχετικά με τη Ναυσιπλοΐα

ΕΤΟΣ	ΕΝΕΡΓΕΙΑ	ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ
2006	Baltic Sea ECA in Effect	
2008	North Sea ECA in Effect Global Tier I NOx Limit	
2010	1.0% ECA Sulphur Limit	
2011	EEDI for Newbuildings Formally Adopted Global Tier II NOx Emission Limit	
2012	North America ECA Entered into Effect 3.5% Global Sulphur Limit	
2013	Ratification of Ballast Water Convention EEDI and SEEMP Mandatory (Phase 0)	
2014	US Caribbean ECA Enters into Force Ballast Water Convention Enters into Force (If ratified)	
2015	0.1% ECA Sulphur Limit Lower EEDI Reference Line (Phase 1)	Εφαρμογή ελέγχου εκπομπών μονοξειδίου του θείου στο 0,1% περιεκτικότητα σε καύσιμο σε ECAs της Καραϊβικής και ΗΠΑ
2016	ECA Tier III NOx Emission Limit Takes Effect	Νέες προδιαγραφές μηχανών Diesel για έλεγχο εκπομπών μονοξειδίου του Αζώτου που θα κατασκευαστούν από 1 Ιαν. 2016 και μετά.
2020	Lower EEDI Reference Line (Phase 2) Entry into Force of Hong Kong Convention 0.5% Global Sulphur Limit (Pending Review: Possibly 2025)	Το παγκόσμιο όριο εκπομπών μονοξειδίου θείου θα ελαττωθεί σε 0,5% από το 3,5% που είναι σήμερα.
2025	Lower EEDI Reference Line (Phase 3)	

Πηγή: IMO

Επεξεργασία: Συγγραφέας