

**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ**



**ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ  
ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ**

**στην  
ΝΑΥΤΙΛΙΑ**

**Η ΠΡΟΣΦΑΤΗ ΧΡΗΜΑΤΟΠΙΣΤΩΤΙΚΗ ΚΡΙΣΗ  
ΚΑΙ ΟΙ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΗΣ ΣΤΟ ΔΙΕΘΝΕΣ  
ΕΜΠΟΡΙΟ**

**Ανδρέας Σταμόπουλος**

*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

Ιούλιος 2015



## Δήλωση Αυθεντικότητας / Ζητήματα 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.»

## Τριμελής Εξεταστική Επιτροπή

Η παρούσα Διπλωματική Εργασία εγκρίθηκε ομόφωνα από τη 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:

- Θαλασσινός Ελευθέριος (Επιβλέπων)
- Μερίκας Ανδρέας
- Θεοδωρόπουλος Σωτήριος

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

## Ευχαριστίες

Στο πλαίσιο της συγγραφής της παρούσας διπλωματικής εργασίας θα ήθελα να ευχαριστήσω θερμά τον επιβλέποντα κ. Θαλασσινό Ελευθέριο, Καθηγητή του Πανεπιστημίου Πειραιώς και Διευθυντή του Π.Μ.Σ. στη Ναυτιλία, τόσο για την υπόδειξη του θέματος όσο και για τη συνεχή παρακολούθηση, καθοδήγηση, ενθάρρυνση και υπομονή κατά την διάρκεια της σύνταξής της. Είμαι ευγνώμων και θέλω να εκφράσω τις ευχαριστίες μου και προς τον κ. Μερικά Ανδρέα και τον κ. Θεοδωρόπουλο Σωτήριο, για την ενεργή συμμετοχή τους στην τριμελή συμβουλευτική επιτροπή. Ευχαριστώ τους γονείς μου, Νικόλαο και Σταματίνα για την ηθική υποστήριξή τους όλα αυτά τα χρόνια.

*Στην Ελένη και στους γονείς μου, Νικόλαο και Σταματίνα...*

## Περιεχόμενα

### Contents

Δήλωση Αυθεντικότητας / Ζητήματα Copyright.....	i
Τριμελής Εξεταστική Επιτροπή.....	ii
Ευχαριστίες.....	iii
<b>Περιεχόμενα.....</b>	<b>v</b>
<b>Κατάλογος Πινάκων και Διαγραμμάτων .....</b>	<b>vii</b>
<b>Περίληψη.....</b>	<b>ix</b>
<b>Abstract.....</b>	<b>ix</b>
<b>Εισαγωγή .....</b>	<b>1</b>
<b>1. Διεθνής Οικονομία .....</b>	<b>3</b>
1.1 Διεθνής Οικονομία και Ανοιχτές Οικονομίες.....	3
1.2 Κλασσική θεωρία του εμπορίου: θεωρία απολύτου και συγκριτικού πλεονεκτήματος .....	4
1.3 Παγκοσμιοποίηση.....	8
1.4 Παγκόσμιο εμπόριο και διακινούμενα αγαθά.....	10
<b>2. Η Χρηματοπιστωτική κρίση του 2007 και η παγκόσμια οικονομική κρίση.....</b>	<b>11</b>
2.1 Η Κρίση του 1929 – Ομοιότητες και διαφορές με τη σημερινή κρίση 2007-'08. ....	12
2.1.1 <i>Ιστορική αναδρομή και στοιχεία της «Μεγάλης Ύφεσης» .....</i>	<i>12</i>
2.1.2 <i>Ομοιότητες και Διαφορές της «Μεγάλης Ύφεσης» με τη σημερινή οικονομική κρίση. ....</i>	<i>16</i>
2.2.Απαρχές της οικονομικής κρίσης του 2007-2008. Αίτια και επιπτώσεις. Η εξάπλωσή της. ....	21
2.2.1 <i>Η διεθνής διάσταση .....</i>	<i>21</i>
2.2.2 <i>Το ξέσπασμα της χρηματοπιστωτικής κρίσης και η μετατροπή της σε οικονομική κρίση παγκοσμίου βεληνεκούς. Η περίπτωση της Ευρώπης. ....</i>	<i>22</i>
2.2.3 <i>Τα αίτια που οδήγησαν στην χρηματοοικονομική κρίση .....</i>	<i>24</i>
2.3 Οι συνέπειες της οικονομικής κρίσης στις χώρες και στη παγκόσμια παραγωγή. ....	29
<b>3. Διεθνές Εμπόριο .....</b>	<b>31</b>
3.1 <i>Ιστορική αναδρομή εμπορίου και ναυτιλίας.....</i>	<i>31</i>
3.2 <i>Παράγοντες που προσδιόρισαν την ανάπτυξη του διεθνούς εμπορίου.....</i>	<i>32</i>
3.3 <i>Δια Θαλάσσης Εμπόριο – Seaborne Trade .....</i>	<i>34</i>
3.3.1 <i>Δευτερογενής ζήτηση και ελαστικότητα εμπορίου .....</i>	<i>37</i>
3.4 <i>Παγκόσμιο θαλάσσιο εμπόριο και η εξέλιξη του. ....</i>	<i>38</i>
3.5 <i>Διεθνές εμπόριο και η οικονομική κρίση του 2008 .....</i>	<i>40</i>
3.6 <i>Το Διεθνές Εμπόριο απο το 2000-2014 – Ανάλυση Εισαγωγών και Εξαγωγών .....</i>	<i>44</i>

3.6.1. Κυριότερες Εισαγωγές-Εξαγωγές .....	48
3.6.2 Παγκόσμιος Εξαγωγικός Χάρτης .....	51
3.6.3 Η Περίπτωση της Κίνας.....	52
3.7 Εμπορικό προφίλ και Ισοζύγιο Τρεχουσών Συναλλαγών στην Ελλάδα.....	54
<b>4. Αγαθά</b> .....	59
4.1 Εξελίξεις στη ναυτιλία από τη μεταφορά αγαθών .....	59
4.2 Επιπτώσεις της κρίσης στο διεθνές εμπόριο αγαθών.....	61
4.3 Επιπτώσεις της κρίσης στις επιμέρους κατηγορίες αγαθών .....	65
4.3.1 ICT Information Communication Technology Αγαθά .....	65
4.3.2 Εμπορευματοκιβώτια.....	67
4.4 Commodities .....	70
4.4.1 Χύδην φορτία.....	70
4.4.2 Οι επιπτώσεις της οικονομικής κρίσης στα κυριότερα θαλάσσια αγαθά .....	77
4.4.3 Η παγκόσμια διακίνηση των θαλασσιών αγαθών, οι διακυμάνσεις τους και η Ελληνική Ναυτιλία.....	85
<b>5. Ναυτιλία</b> .....	90
5.1 Επιπτώσεις της παγκόσμιας οικονομικής κρίσης στη ναυτιλία.....	94
5.2 Παγκόσμιος στόλος.....	97
5.2.1 Γιγαντισμός Πλοίων .....	101
5.2.2 Η Πρακτική του Slow Steaming.....	101
5.3 Ιδιαιτερότητες που καθιστούν τη ναυτιλία ευμετάβλητη στη διεθνή κρίση.....	103
5.3.1 Συνθήκες αγοράς .....	103
5.3.2 Χρηματοδότηση της ναυτιλίας.....	104
5.3.3 Ναυτιλιακή Κρίση και Ναυτιλιακοί Κύκλοι.....	106
<b>6. Οι 4 Αγορές της Ναυτιλίας</b> .....	111
6.1 Ανάλυση Ναυτιλιακών αγορών. ....	112
6.1.1 Εξελίξεις στις αγορές όταν η ζήτηση για μεταφορά φορτίων υπερβαίνει την προσφορά χωρητικότητας των πλοίων. Περίοδος άνθησης διεθνούς εμπορίου και ναυλαγοράς έως το 2008. ...	112
6.1.2 Εξελίξεις στις αγορές όταν η ζήτηση για μεταφορά φορτίων υπολείπεται της προσφοράς χωρητικότητας των πλοίων. Περίοδος απο το 2008 έως και σήμερα.....	115
6.2 Εξέλιξη των τιμών των ναυτιλιακών αγορών με στοιχεία της αγοράς.....	121
6.3 Πρόσφατες εξελίξεις και προοπτικές στις διεθνείς ναυλαγορές.....	124
<b>7. Συμπεράσματα</b> .....	125
<b>Βιβλιογραφία</b> .....	126



## Κατάλογος Πινάκων και Διαγραμμάτων

Table 1 Παγκόσμια ανάπτυξη 2006-2014.....	46
Table 2 Εισαγωγές και Εξαγωγές αγαθών σε ποσοστιαίες μεταβολές, 2002-2013 .....	48
Table 3 Εισαγωγές και εξαγωγές αγαθών σε Αξίες, εκατομμύρια δολάρια .....	49
Table 4 Ενδοκοινοτικές και εξωκοινοτικές εισαγωγές και εξαγωγές σε εμπορεύματα της Ελλάδας σε Αξίες, 2001-2013 .....	56
Table 5 Σύνθεση Ελληνόκτητου Στόλου 2008-2011 .....	88
Table 6 Ενδεικτικές τιμές χρονονάυλωσης την περίοδο 2007-2014 .....	121
Table 7 Ενδεικτικές τιμές ναύλωσης στη Spot αγορά την περίοδο 2007-2014.....	122
Table 8 Ενδεικτικές τιμές χρονονάυλωσης και ναύλωσης στη Spot Αγορά για δεξαμενόπλοια την περίοδο 2007-2014 .....	123
Figure 1 Η Διεθνής Διάσταση της Μεγάλης Ύφεσης.....	14
Figure 2 Η Διεθνής Διάσταση της Χρηματοπιστωτικής Κρίσης 2007-2009 .....	17
Figure 3 Εξέλιξη Παγκόσμιου ΑΕΠ %.....	29
Figure 4 Η Εξέλιξη του ΑΕΠ ετησίως %, επιλεγμένες χώρες.....	30
Figure 5 Παγκόσμιο Θαλάσσιο Εμπόριο .....	37
Figure 6 Εξέλιξη θαλάσσιου εμπορίου 1955-2013.....	39
Figure 7 Σύγκριση Παγκόσμιου ΑΕΠ και Θαλάσσιου Εμπορίου .....	41
Figure 8 Οι καταρρεύσεις του διεθνούς εμπορίου 1965-2009.....	42
Figure 9 Συντονισμένη πτώση IM-EX κυριότερων χωρών .....	43
Figure 10 Ποσοστά παγκόσμιων εξαγωγών από τους μεγαλύτερους εξαγωγείς παγκοσμίως 1950-2011 .	45
Figure 11 Άθροισμα Εισαγωγών και Εξαγωγών κυριότερων χωρών ως ποσοστό του ΑΕΠ τους. ....	51
Figure 12 Κυριότερες Εξαγωγές κάθε χώρας .....	52
Figure 13 Εμπορικό Ισοζύγιο Κίνας .....	53
Figure 14 Εξωτερικό Εμπόριο Ελλάδος .....	56
Figure 15 Ισοζύγιο Θαλάσσιων Μεταφορών Ελλάδα.....	57
Figure 16 Όγκος Εμπορευόμενων Αγαθών.....	61
Figure 17 Σύνθεση Παγκόσμιου Εμπορίου 2007.....	62
Figure 18 Είδη εμπορευμάτων και η εξέλιξη του εμπορίου .....	62
Figure 19 Η πτώση διακίνησης εμπορευμάτων σε ποσοστό τη περίοδο 2007-2009 .....	63
Figure 20 Πορεία τιμών 2007-2009 για κατηγορίες εμπορευμάτων .....	64
Figure 21 Κυριότερες εξαγωγές αγαθών ICT .....	66
Figure 22 Εξέλιξη εξαγωγών ICT αγαθών σε ποσοστά παγκοσμίως .....	67
Figure 23 Εμπόριο των Containers .....	68
Figure 24 Παγκόσμιο Εμπόριο Άνθρακα.....	74
Figure 25 Παγκόσμιο Εμπόριο Σιδηρομεταλλεύματος.....	74
Figure 26 Παγκόσμιο Εμπόριο Δημητριακών .....	75
Figure 27 Παγκόσμιο Εμπόριο Πετρελαίου .....	75
Figure 28 Παγκόσμιο Εμπόριο LNG .....	76
Figure 29 Παγκόσμιο Εμπόριο Εμπορευματοκιβωτίων .....	76
Figure 30 Εξέλιξη τιμών βασικότερων εμπορευμάτων 2007-2015 .....	78

Figure 31 Πορεία τιμών Δημητριακών 2000-2015 .....	80
Figure 32 Πορεία τιμών Σιδηρομεταλλεύματος 2000-2015 .....	81
Figure 33 Εξέλιξη τιμών ενεργειακών αγαθών 2000-2015 .....	82
Figure 34 Εξέλιξη πορείας τιμής Πετρελαίου.....	83
Figure 35 Παγκόσμια ζήτηση για πετρέλαιο .....	84
Figure 36 Εξέλιξη τιμών Φυσικού Αερίου .....	85
Figure 37 Παγκόσμιο εμπόριο θαλασσιών αγαθών σε τόνους .....	86
Figure 38 Παγκόσμιο εμπόριο θαλασσιών αγαθών σε τονομίλια.....	86
Figure 39 Ποσοστό μεταφορών διεθνούς εμπορίου .....	90
Figure 40 Παγκόσμιο ΑΕΠ, διεθνές και θαλάσσιο εμπόριο.....	92
Figure 41 Η Εξέλιξη Παγκοσμίου ΑΕΠ, Διεθνούς & Θαλάσσιου Εμπορίου σε ποσοστά.....	93
Figure 42 Απεικόνιση δημιουργίας ζήτησης θαλάσσιων μεταφορικών υπηρεσιών .....	94
Figure 43 Ο παγκόσμιος στόλος διαχρονικά .....	97
Figure 44 Παγκόσμιος στόλος και εξέλιξή του .....	98
Figure 45 Αυξομειώσεις παγκόσμιας χωρητικότητας .....	99
Figure 46 Εξέλιξη μέσης χωρητικότητας κατηγοριών πλοίων παγκοσμίου στόλου .....	100
Figure 47 Δομή και αλλαγές παγκοσμίου στόλου 2008-2012 .....	100
Figure 48 Επιπτώσεις του slow steaming στα containerships 2008-2010 .....	102
Figure 49 Ζήτηση και Προσφορά Μεταφορικών Υπηρεσιών διαχρονικά .....	103
Figure 50 Σχηματική Παρουσίαση Ναυτιλιακού Κύκλου .....	109
Figure 51 Ναυτιλιακοί και Οικονομικοί Κύκλοι .....	110
Figure 52 Οι 4 Κυριότερες Αγορές της Ναυτιλίας .....	111
Figure 53 Όγκος παραγγελιών πλοίων διαχρονικά.....	113
Figure 54 Εξέλιξη τιμών μεταχειρισμένων πλοίων πενταετίας την περίοδο 2000-2008.....	114
Figure 55 Ο Δείκτης BDI 1885-2013 .....	116
Figure 56 Ημερήσια έσοδα Bulk Carriers, 2008-2014 .....	117
Figure 57 Ακυρώσεις Πλοίων τη διετία 2008-2009 .....	118
Figure 58 Εξέλιξη τιμών νεόκτιστων πλοίων .....	119
Figure 59 Διαλύσεις πλοίων και χωρητικότητας .....	120

## Περίληψη

Η μεγάλη οικονομική ανάπτυξη που γνώρισε η παγκόσμια οικονομία την προηγούμενη δεκαετία διακόπηκε απότομα το 2008 με το ξέσπασμα της χρηματοπιστωτικής κρίσης στις Ηνωμένες Πολιτείες, αναδεικνύοντας παράλληλα τις μεγάλες παθογένειες του σύγχρονου χρηματοπιστωτικού συστήματος. Λόγω της παγκοσμιοποιημένης οικονομίας η κρίση αστραπιαία εξαπλώθηκε σε όλο τον κόσμο φρενάροντας την οικονομική δραστηριότητα τη διετία 2008-2009 σε όλον το πλανήτη με τους ρυθμούς ανάπτυξης να εμφανίζονται αρνητικοί μετά απο χρόνια ανοδικής πορείας. Το παγκόσμιο εμπόριο γνώρισε μια ξαφνική, σοβαρή και συγχρονισμένη κατάρρευση στα τέλη του 2008 –η εντονότερη που έχει καταγραφεί στην ιστορία και βαθύτερη από το Β' Παγκόσμιο Πόλεμο, καθώς η ιδιωτική κατανάλωση, οι τιμές των βασικών εμπορευμάτων και η βιομηχανική δραστηριότητα γκρεμίστηκαν. Με τη καθίζηση του διεθνούς εμπορίου η διεθνής ναυτιλία γνώρισε μια μεγάλη κρίση. Η απότομη μείωση των εισαγωγών και εξαγωγών και κατ' επέκταση της ζήτησης για μεταφορικές υπηρεσίες στο απόγειο της δραστηριότητάς της επέφεραν μεγάλη κρίση στο ναυτιλιακό κλάδο αλλά και μεγάλες αλλαγές στη δομή του.

Λέξεις-Κλειδιά: **χρηματοπιστωτική κρίση, διεθνές εμπόριο, εμπορεύματα, ναυτιλία**

## Abstract

The economic growth that the global economy has experienced in the past decade abruptly stopped in 2008 with the outbreak of the financial crisis in the United States, while bringing out the major pathogenies of the modern financial system. Due to the globalized economy, financial crisis lightning fast spread worldwide, braking economic activity in 2008-2009 across the globe with growth rates appear negative after years of upswing. World trade has experienced a sudden, severe and synchronized collapse in late 2008 - the strongest in recorded history and deepest since the Second World War, as private consumption, prices of commodities and industrial activity were demolished. By decanting international trade, international shipping experienced a major crisis. The sharp decline in imports and exports and hence the demand for transport services reached a climax of activity, brought great crisis in the maritime sector and major changes in its structure.

Key words: **financial crisis, international trade, commodities, international shipping**

## Εισαγωγή

Η χρηματοπιστωτική κρίση του 2007 που ξέσπασε στην απέναντι όχθη του Ατλαντικού πολύ γρήγορα δεν άφησε καμία οικονομία στον πλανήτη ανεπηρέαστη. Η σύγχρονη παγκοσμιοποιημένη οικονομία και η επιβράδυνσή της επέφερε ένα συνεχόμενο ντόμινο επιπτώσεων σχεδόν σε όλες τις οικονομικές και μη δραστηριότητες. Η οικονομική κρίση, εκτός από την οικονομική της διάσταση, ανέδειξε και πολλά ηθικά ζητήματα στον τρόπο λειτουργίας της παγκόσμιας οικονομίας, αλλά και σε εθνικό επίπεδο έφερε στην επιφάνεια με άσχημο τρόπο αδυναμίες και κακές πρακτικές του παρελθόντος.

Στην παρούσα διπλωματική εργασία θα αναλύσουμε τον τρόπο με τον οποίο μια χρηματοπιστωτική φούσκα μετατράπηκε σε παγκόσμια οικονομική κρίση και πώς όλες οι χώρες εγκλωβίστηκαν σε αυτή. Η αυξανόμενη αλληλεπίδραση όλων των οικονομιών και η παγκοσμιοποίηση ύφαναν έναν παγκόσμιο ιστό και με αυτό τον τρόπο η αρνητική συγκυρία παρέσυρε μαζί της πολλές δραστηριότητες. Το διεθνές εμπόριο γνώρισε μια μεγάλη κατάρρευση εξαιτίας της οικονομικής κρίσης, και οι λόγοι γι' αυτό ήταν η μειωμένη ζήτηση για αγαθά και εμπορεύματα, που αυτό με τη σειρά του οδήγησε σε κάμψη της βιομηχανικής δραστηριότητας, σε μείωση της ζήτησης και των τιμών των βασικών και μη εμπορευμάτων, που οδηγούν σε πάγωμα των εισαγωγών των χωρών σε εμπορεύματα και πρώτες ύλες. Θα μελετήσουμε αυτές τις αιτίες και κυριότερα, θα αναλύσουμε το μηχανισμό από τον οποίο οι επιπτώσεις της οικονομικής κρίσης και της πτώσης του διεθνούς εμπορίου οδήγησαν τη ναυτιλία σε μια πολυετή κρίση.

Τα αίτια της παγκόσμιας οικονομικής κρίσης, οι λόγοι κατάρρευσης του διεθνούς εμπορίου, ο επηρεασμός των ναυτιλιακών μεγεθών, οι τάσεις του κλάδου της ναυτιλίας από τη μεταβολή της παγκοσμιοποιημένης οικονομικής δραστηριότητας είναι κάποια από τα ερωτήματα που η παρούσα μελέτη θα προσπαθήσει να απαντήσει.

Στο 1<sup>ο</sup> κεφάλαιο θα εξηγήσουμε τον λόγο που σχεδόν όλες οι οικονομίες του πλανήτη συνδέονται μεταξύ τους, και τον λόγο που είναι κοινό συμφέρον η ανταλλαγή αγαθών της μιας χώρας από την άλλη. Θα εξηγήσουμε τα οφέλη του εμπορίου αλλά και το πλαίσιο της παγκοσμιοποίησης όπου εμπνέει και καλύπτει τις περισσότερες δραστηριότητες του πλανήτη.

Στο 2<sup>ο</sup> κεφάλαιο θα γίνει αναφορά των αιτιών που οδήγησαν στο σπάσιμο της χρηματοπιστωτικής φούσκας στις Ηνωμένες Πολιτείες το 2007 και στον τρόπο που αυτό το γεγονός εξελίχθηκε σε παγκόσμια οικονομική κρίση την επόμενη διετία 2008-2009. Θα γίνει σύγκριση και αντιπαραβολή μεγεθών, των τρόπων αντιμετώπισης και των επιπτώσεων που είχε η σύγχρονη παγκόσμια κρίση με τη Μεγάλη Ύφεση του 1929.

Στο 3<sup>ο</sup> κεφάλαιο το οποίο αφορά το διεθνές εμπόριο, αφού κάνουμε μια ιστορική αναδρομή στην πορεία του και στους παράγοντες που οδήγησαν στην εξέλιξή του, θα μελετήσουμε τις επιπτώσεις που είχε η οικονομική κρίση σε αυτό και τους λόγους που οδήγησαν στην μεγάλη του πτώση, τη μεγαλύτερη μεταπολεμικά. Θα κάνουμε αναφορά στο θαλάσσιο εμπόριο και στη σημαντικότητά του, και θα αναλύσουμε τις επιπτώσεις που είχε η οικονομική κρίση σε αυτό. Θα αναλύσουμε τις εισαγωγές και εξαγωγές που εκτελούν τα κράτη μεταξύ τους και θα μελετήσουμε τη πορεία αυτών.

Στο 4<sup>ο</sup> θα αναλύσουμε τα δομικά μέρη του παγκοσμίου εμπορίου, δηλαδή από ποια αγαθά και εμπορεύματα αποτελείται και ποια είναι τα κυρίως διακινούμενα αγαθά τα οποία μεταφέρει η ναυτιλιακή βιομηχανία. Θα μελετήσουμε τις επιπτώσεις της κρίσης σε αυτά, στις μεταφερόμενες ποσότητες και στις τιμές τους.

Τέλος, στο 5<sup>ο</sup> και 6<sup>ο</sup> κεφάλαιο που αφορά τη ναυτιλία, θα απαντήσουμε το ερώτημα στο πώς επηρεάστηκε η ναυτιλιακή βιομηχανία από τις μεγάλες επιπτώσεις που είχε η πτώση της ζήτησης για τις μεταφορικές υπηρεσίες που προσφέρει η ναυτιλία και τις επιπτώσεις στον κλάδο από την χρηματοπιστωτική κρίση σε ευρύτερο πλαίσιο. Θα αναλύσουμε τις αλλαγές στη δομή και στη λειτουργία του κλάδου και θα δείξουμε τις επιπτώσεις που λάβανε χώρα στις 4 βασικές λειτουργίες της ναυτιλιακής αγοράς.

# 1. Διεθνής Οικονομία

## 1.1 Διεθνής Οικονομία και Ανοιχτές Οικονομίες

Η Διεθνής Οικονομική είναι ιδιαίτερος κλάδος της ευρύτερης Οικονομίας και ειδικότερα του Διεθνούς Δικαίου, που αναπτύσσεται κυρίως σε διεθνείς οικονομικές συναλλαγές και διεργασίες μεταξύ εμπορών, χωρών καθώς και μεταξύ αυτών και διεθνών θεσμικών οργάνων. Στα αντικείμενα συναλλαγών και διεργασιών αυτής περιλαμβάνονται πάσης φύσεως διεθνείς εμπορικές συναλλαγές, επενδύσεις καθώς επίσης και θέματα μετανάστευσης όπως ορίζονται μέσα από διεθνείς συνθήκες και συμβάσεις. Ένας από τους βασικούς τομείς εφαρμογής της Διεθνούς οικονομικής είναι και το διεθνές εμπόριο συμπεριλαμβανομένων των διεθνών μεταφορών<sup>1</sup>.

Ανοικτή οικονομία είναι η οικονομία που αλληλεπιδρά ελεύθερα με άλλες οικονομίες. Οι εισαγωγές, οι εξαγωγές και γενικά οι ξένες επενδύσεις είναι ελεύθερες και παίζουν σημαντικό ρόλο στην οικονομική ζωή. Μία ανοικτή οικονομία είναι μια αγορά απαλλαγμένη από εμπορικούς δασμούς και η διακίνηση προϊόντων, υπηρεσιών, παραγωγικών συντελεστών, κεφαλαίων και ανθρώπων είναι ελεύθερη. Ο βαθμός ανοίγματος μιας οικονομίας προσδιορίζει την κυβερνητική ελευθερία να επιδιώξει οικονομικές πολιτικές της επιλογής της και την ευαισθησία μιας χώρας στους παγκόσμιους οικονομικούς κύκλους. Αυτή η αλληλεπίδραση με τον υπόλοιπο κόσμο προϋποθέτει ένα άνοιγμα σε τρεις διακριτές διαστάσεις<sup>2</sup>:

1. Άνοιγμα στις αγορές χρήματος, η δυνατότητα των χρηματοοικονομικών επενδυτών να επιλέγουν μεταξύ εγχωρίων και ξένων χρηματοοικονομικών στοιχείων
2. Άνοιγμα στις αγορές συντελεστών, η δυνατότητα των επιχειρήσεων να επιλέγουν την χώρα εγκατάστασης της παραγωγής και των εργαζομένων να επιλέγουν που θα εργαστούν
3. Άνοιγμα στις αγορές αγαθών, η δυνατότητα των καταναλωτών και των επιχειρήσεων να επιλέγουν μεταξύ εγχωρίων και ξένων αγαθών

Το τελευταίο θα μας απασχολήσει και θα αναλύσουμε εκτενέστερα στην παρούσα διατριβή, καθώς από αυτές τις μετακινήσεις αγαθών και υπηρεσιών υφίσταται και αναδύεται το Διεθνές Εμπόριο.

Σε όλες αυτές οι αλληλεπιδράσεις και τα ανοίγματα, στο ξεκίνημα τους υπήρχαν πολλά εμπόδια τα οποία στην πορεία είτε εξαλείφθηκαν είτε περιορίστηκαν σημαντικά, όπως περιορισμοί στα ξένα χρηματοοικονομικά στοιχεία που μπορούσαν να κατέχουν οι ημεδαποί κάτοικοι, περιορισμοί στα ημεδαπά χρηματοοικονομικά στοιχεία που μπορούσαν να κατέχουν αλλοδαποί κάτοικοι, δασμοί και ποσοτώσεις εισαγωγών, επιδοτήσεις εξαγωγών κ.ά. Στην πραγματικότητα, σε καμία χώρα του κόσμου οι παραπάνω επιλογές δεν είναι πλήρως απαλλαγμένες από περιορισμούς.

---

<sup>1</sup> Wikipedia.org

<sup>2</sup> (Blanchard Olivier, 2006, Μακροοικονομική, εκδόσεις Επίκεντρο)

Ακόμη και χώρες που εγκρίνουν σε μεγάλο βαθμό το ελεύθερο εμπόριο, έχουν δασμούς –δηλ. φόρους στα εισαγόμενα αγαθά και καθορισμένο ποσοστό–περιορισμούς στις εισαγόμενες ποσότητες, ποσοτώσεις- ή περιορισμούς σε αλλοδαπά κεφάλαια. Συγχρόνως όμως, στις περισσότερες χώρες, οι μέσοι δασμοί γίνονται όλο και χαμηλότεροι ενώ περιορισμοί στις αγορές χρήματος εξαφανίζονται με ραγδαίους ρυθμούς, με αποτέλεσμα οι αγορές σε όλο τον κόσμο να ενοποιούνται όλο και περισσότερο.

Γιατί όμως οι κυρίαρχες χώρες του κόσμου να αλληλοεπιδρούν μεταξύ τους; Τι είναι αυτό που τις ωθεί να ανταλλάσσουν αγαθά και υπηρεσίες και πώς έφτασαν στο σημείο της αλληλεπίδρασης και αλληλεξάρτησης;

## 1.2 Κλασική θεωρία του εμπορίου: θεωρία απολύτου και συγκριτικού πλεονεκτήματος

### 1. Τι Εξετάζει η Θεωρία του Εμπορίου;

Η θεωρία του Διεθνούς Εμπορίου εξετάζει τις αιτίες για τις οποίες οι διάφορες χώρες ανταλλάσσουν τα προϊόντα τους, καθώς και τις συνέπειες της ανταλλαγής στην εσωτερική οικονομία, δηλαδή την επίδραση του εμπορίου στις τιμές των αγαθών και των συντελεστών παραγωγής, στη διανομή εισοδήματος, στην ευημερία. Επίσης, εξετάζει τους τρόπους με τους οποίους το κράτος παρεμβαίνει στη διεθνή αγορά αγαθών, αλλά και τις συνέπειες των παρεμβάσεων αυτών στις τιμές, την παραγωγή και την ευημερία.

### 2. Η κλασική Θεωρία του Εμπορίου

Η κλασική θεωρία του εμπορίου πηγάζει από τις φιλελεύθερες ιδέες που αναπτύχθηκαν σαν απάντηση στο *μερκαντιλισμό*, στα τέλη του 18<sup>ου</sup> αιώνα. Το μερκαντιλιστικό δόγμα (εμποριοκρατία) εστιάζει στο ρόλο που έχει το κράτος στην οικονομική δραστηριότητα των χωρών. Κύρια χαρακτηριστικά του είναι ότι

α) η οικονομική δραστηριότητα έχει σαν σκοπό την αύξηση της ευημερίας της χώρας, σαν σύνολο,

β) η ευημερία συνδέεται με την συσσώρευση πολυτίμων μετάλλων, ιδίως χρυσού, στα θησαυροφυλάκια του επίσημου κράτους,

γ) οι εξαγωγές είναι επιθυμητές μόνο στο βαθμό που συντελούν στην αύξηση του αποθέματος πολυτίμων μετάλλων. Σύμφωνα με αυτήν την αρχή, οι εισαγωγές είναι παντελώς άχρηστες.

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

Η θεωρία του Απόλυτου Πλεονεκτήματος, όπως προκύπτει από τα γραπτά του Adam Smith, αποδεικνύει ότι μία χώρα ωφελείται από την συμμετοχή της στο διεθνές εμπόριο, αν εξάγει τα προϊόντα που παράγει με χαμηλότερο κόστος και εισάγει τα προϊόντα που παράγονται σε άλλες χώρες φθηνότερα. Ο David Ricardo βασιζόμενος στη θεωρία του A. Smith έδειξε ότι ακόμα κι αν μια χώρα είναι πιο παραγωγική σε όλους τους κλάδους παραγωγής, δηλαδή παράγει όλα τα προϊόντα με χαμηλότερο κόστος, έχει όφελος από τη συμμετοχή της στο διεθνές εμπόριο. Με το πέρασμα του καιρού και τις ανάγκες της επιστήμης για περισσότερη επεξήγηση της πραγματικότητας, οι απλοποιήσεις και παραδοχές που έκαναν οι παραπάνω ξεπεράστηκαν με προσθήκες και βελτιώσεις στο θεώρημα του συγκριτικού πλεονεκτήματος από τον John Stuart Mill, ο οποίος απέδειξε πως με δεδομένη την προσφορά αγαθών ο «Νόμος της Αμοιβαιότητας της Ζήτησης» θα καθορίσει τη σχέση τιμών ή τους όρους εμπορίου, ο οποίος νόμος εκφράζεται μέσα από τις ελαστικότητες τιμών ζήτησης για εισαγωγές, και τους Heckscher-Ohlin-Samuelson με τη «Θεωρία των διαφορετικών αναλογιών των παραγωγικών συντελεστών», όπου όταν δύο χώρες είναι εφοδιασμένες (προικισμένες) με διαφορετικές αναλογίες παραγωγικών συντελεστών, τότε η κάθε χώρα έχει συγκριτικό πλεονέκτημα κόστους –και επομένως τιμών- στα αγαθά εκείνα που η παραγωγή τους απαιτεί συγκριτικά μεγάλες ποσότητες από τον συντελεστή παραγωγής που βρίσκεται σε σχετική επάρκεια.

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

- Ο κόσμος αποτελείται από δύο χώρες, Α και Β .
- Και οι δύο χώρες παράγουν δύο προϊόντα, έστω ύφασμα, κρασί. Η ποιότητα των αγαθών δεν διαφέρει από χώρα σε χώρα.
- Η παραγωγική διαδικασία πραγματοποιείται με έναν<sup>3</sup> συντελεστή παραγωγής, την εργασία, η ποιότητα της οποίας είναι ίδια και στις δύο χώρες.
- Το κράτος δεν παρεμβαίνει στο διεθνές εμπόριο, δηλαδή η εισαγωγή και εξαγωγή προϊόντων είναι ελεύθερη.
- Η μεταφορά των προϊόντων δεν επιβαρύνεται με κόστη μεταφοράς, ή αυτά είναι μηδαμινά.
- Η παραγωγικότητα της εργασίας είναι διαφορετική μεταξύ των προϊόντων. Επίσης η παραγωγικότητα διαφέρει από χώρα σε χώρα.
- Η εργασία είναι κινητός<sup>4</sup> συντελεστής μέσα στη χώρα, ενώ δεν μετακινείται μεταξύ χωρών.

---

<sup>3</sup> Πιο σωστά θα έπρεπε να πούμε ότι υπάρχουν και άλλοι παραγωγικοί συντελεστές που λαμβάνουν μέρος στην παραγωγική διαδικασία, αλλά αυτοί είναι σταθεροί, όπως το κεφάλαιο, το κλίμα, το έδαφος, ενώ ο μόνος συντελεστής που μεταβάλλεται είναι η εργασία. Η εργασία λοιπόν συνεργάζεται με τους σταθερούς παραγωγικούς συντελεστές

<sup>4</sup> Κινητός συντελεστής σημαίνει ότι μπορεί να μεταφέρεται ελεύθερα και γρήγορα από τον έναν κλάδο



- Το κόστος ευκαιρίας<sup>5</sup> στην παραγωγή είναι σταθερό.
- Δεν υπάρχουν αναπασχόλητοι παραγωγικοί πόροι. Η διαθέσιμη εργασία είναι πλήρως απασχολημένη.
- Στις αγορές των δυο χωρών επικρατεί τέλειος ανταγωνισμός.
- Ισχύει η εργασιακή θεωρία της αξίας. Δηλαδή η αξία κάθε προϊόντος καθορίζεται από την ποσότητα της εργασίας που απαιτείται για να παραχθεί μία μονάδα προϊόντος.

### *Το Απόλυτο Πλεονέκτημα του Adam Smith*

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

Οι πολίτες κάθε χώρας έχουν συμφέρον να εξάγουν το φθηνότερο προϊόν της χώρας και να εισάγουν αυτό που στην άλλη χώρα είναι φθηνότερο.

Για να συμπεράνουμε ποιο προϊόν έχει συμφέρον να εξάγει και να εισάγει η κάθε χώρα συγκρίνουμε τις απόλυτες τιμές των προϊόντων. Το απόλυτο πλεονέκτημα βρίσκεται στον κλάδο που παράγει το προϊόν με το χαμηλότερο κόστος εργασίας. Σύμφωνα, λοιπόν, με το απόλυτο πλεονέκτημα του A. Smith, κάθε χώρα εξάγει το προϊόν στην παραγωγή του οποίου διαθέτει το απόλυτο πλεονέκτημα.

### *Το συγκριτικό πλεονέκτημα του David Ricardo*

Ο D. Ricardo έδειξε κάτι πολύ σημαντικότερο από την θεωρία του απόλυτου πλεονεκτήματος: διατύπωσε την άποψη ότι ακόμα κι αν μία χώρα είναι λιγότερο παραγωγική σε όλους τους κλάδους παραγωγής, έχει συμφέρον να συμμετέχει στο διεθνές εμπόριο. Αυτό το απέδειξε συγκρίνοντας σχετικές τιμές, ή σχετικά κόστη προϊόντων. Το παράδειγμα που χρησιμοποιεί για να στηρίξει τη θέση του για τα οφέλη του ελεύθερου εμπορίου είναι ένα υπόδειγμα δύο χωρών A και B οι οποίες παράγουν δύο μοναδικά αγαθά X και Y, με διαφορετικές παραγωγικές διαδικασίες και τιμές (κόστη), έχοντας υπόψιν τους παραπάνω περιορισμούς-υποθέσεις. Έστω ότι το κόστος παραγωγής είναι σε μια χώρα μεγαλύτερο και για τα δυο αγαθά και, εφόσον ισχύει η εργασιακή θεωρία της

---

παραγωγής στον άλλο. Η εργασία λοιπόν στο υπόδειγμα του Ricardo μπορεί να μεταφερθεί από τον κλάδο του υφάσματος στον κλάδο του κρασιού. Όμως η εργασία θεωρείται ότι δεν εγκαταλείπει τη χώρα. Δηλαδή, είναι αυτό ένα υπόδειγμα που δεν δέχεται ότι υπάρχει κινητικότητα της εργασίας μεταξύ χωρών.

<sup>5</sup> Κόστος ευκαιρίας είναι η ποσότητα ενός αγαθού που πρέπει να θυσιάσει (να μην παραχθεί) ώστε να αυξηθεί η παραγωγή του άλλου αγαθού κατά μία μονάδα. Για δύο αγαθά X και Y, το κόστος ευκαιρίας του X είναι η ποσότητα του Y που πρέπει να θυσιάσει ώστε να παραχθεί μία επιπλέον μονάδα του X.

αξίας, αν θεωρήσουμε ότι η αξία ορίζεται με την τιμή του προϊόντος, τότε και τα δύο προϊόντα είναι ακριβότερα στην ίδια χώρα, η οποία υποθέτουμε πως είναι η χώρα Α.

Σύμφωνα με την θεωρία του απόλυτου πλεονεκτήματος η χώρα Β έχει το απόλυτο πλεονέκτημα και στα δύο προϊόντα. Άρα δεν μπορεί να υπάρξει ανταλλαγή προϊόντων και αμοιβαίο όφελος ανάμεσα στις δυο χώρες, ούτε εμπόριο μεταξύ τους. Σε κατάσταση κλειστής οικονομίας, η σχετική τιμή του αγαθού X ως προς το Y στις χώρες Α και Β είναι δεδομένες ( $P_X^A/P_Y^A$  και  $P_X^B/P_Y^B$ ). Αν επιτραπεί το εμπόριο μεταξύ των δύο χωρών και επικρατήσουν οι χαμηλότερες σχετικές τιμές για τα δυο αγαθά, ως διεθνείς τιμές, τότε και οι δύο χώρες ωφελούνται από το εμπόριο κερδίζοντας από τη διαφορά της τιμής που επικρατεί στο εσωτερικό της κάθε μίας. Το κέρδος είναι αμοιβαίο και για τις δύο χώρες. Η χώρα Α έχει συμφέρον να εξάγει αγαθό X για κάθε σχετική τιμή υψηλότερη της σχετικής τιμής του προϊόντος που ισχύει σε κλειστή οικονομία και η χώρα Β έχει όφελος να εισάγει αγαθό X από την Α σε οποιαδήποτε σχετική τιμή χαμηλότερη από την σχετική τιμή που ισχύει σε κατάσταση κλειστής οικονομίας. Η σχετική τιμή του αγαθού X, εναλλακτικά εκφράζεται και ως σχετικό κόστος παραγωγής του ίδιου αγαθού ή και ως κόστος ευκαιρίας του X. Μπορούμε να πούμε επομένως ότι κάθε χώρα έχει συγκριτικό πλεονέκτημα στον κλάδο παραγωγής που έχει το χαμηλότερο κόστος ευκαιρίας ή το μικρότερο σχετικό κόστος εργασίας, ή, την χαμηλότερη σχετική τιμή. Το αντίστροφο του εργασιακού κόστους εκφράζει την παραγωγικότητα της εργασίας στον συγκεκριμένο τομέα. Κατά συνέπεια, ένας άλλος τρόπος για να διατυπώσουμε το θεώρημα του συγκριτικού πλεονεκτήματος είναι να πούμε ότι κάθε χώρα έχει συγκριτικό πλεονέκτημα στον τομέα ή κλάδο παραγωγής με την υψηλότερη *σχετική παραγωγικότητα εργασίας*.

Μετά την έναρξη του διεθνούς εμπορίου μεταξύ των 2 χωρών, κάθε χώρα εξειδικεύεται στο προϊόν, στη παραγωγή του οποίου έχει το συγκριτικό πλεονέκτημα. Αυτό συμβαίνει διότι η εργασία έχει συμφέρον να μετακινηθεί στον κλάδο που προσφέρει την υψηλότερη αμοιβή<sup>6</sup>. Ποια είναι τα οφέλη από τη συμμετοχή της χώρας Β στο διεθνές εμπόριο, που όπως αναφέραμε πιο πάνω έχει το απόλυτο πλεονέκτημα και τα προϊόντα της (στο εσωτερικό της χώρας) είναι φθηνότερα από της Α; Πριν την έναρξη του εμπορίου, οι μονάδες εργασίας που έπρεπε να θυσιαστούν για την παραγωγή μιας μονάδας αγαθού X, μετά το εμπόριο οι τελευταίες θα απελευθερωθούν με δυνατότητα να παράγουν μια επιπλέον ποσότητα αγαθού Y, ίσως και παραπάνω, και η επιπλέον μονάδα αγαθού Y που παράγεται στη χώρα Β μπορεί να αγοράσει μια μονάδα αγαθού X από τη χώρα Α. Επομένως μετά το εμπόριο η χώρα Β θα χρειάζεται λιγότερες μονάδες εργασίας για να αποκτήσει μια μονάδα αγαθού X. Αυτή η διαφορά στο κόστος ευκαιρίας παρέχει τη δυνατότητα μιας αμοιβαίας επωφελούς διευθέτησης της παγκόσμιας παραγωγής.

Τα οφέλη, λοιπόν, από το εμπόριο προέρχονται από την εξειδίκευση στον τομέα του συγκριτικού πλεονεκτήματος. Η εξειδίκευση αυξάνει την παραγωγή του προϊόντος στο οποίο υπάρχει συγκριτικό πλεονέκτημα. Επίσης η εξειδίκευση μπορεί να συντελέσει στην εξασφάλιση ελεύθερου χρόνου. Σημαντικό είναι το γεγονός πως η παγκόσμια παραγωγή αυξάνεται. Άλλα

---

<sup>6</sup> Μετά την έναρξη του εμπορίου, αυξάνεται η σχετική τιμή για το προϊόν του κλάδου που διαθέτει το συγκριτικό πλεονέκτημα και εξάγεται. Ο κλάδος αυτός προσφέρει καλύτερη αμοιβή για την εργασία ώστε να προσελκύσει εργασία από τον κλάδο του συγκριτικού μειονεκτήματος και έτσι να αυξήσει την παραγωγή του.

οφέλη από το εμπόριο είναι και η διεύρυνση των καταναλωτικών δυνατοτήτων. Οι καταναλωτές μπορούν να αγοράζουν περισσότερα προϊόντα, σε καλύτερη τιμή, και οι κάτοικοι και των δύο χωρών μπορούν να καταναλώσουν μεγαλύτερες ποσότητες σύμφωνα με τις προτιμήσεις τους. Επιπλέον, επειδή η συνολική παραγωγή έχει αυξηθεί, είναι δυνατόν να βελτιωθεί το βιοτικό επίπεδο όλων.

Αξίζει να τονίσουμε ότι, στα πλαίσια της θεωρίας του Ricardo που εξετάσαμε, μπορούμε να εξάγουμε συμπεράσματα για την δομή του διεθνούς εμπορίου συγκρίνοντας τις σχετικές τιμές που καθορίζονται από το σχετικό κόστος εργασίας, ή αλλιώς, από την σχετική παραγωγικότητα της εργασίας. Αυτή ακριβώς είναι η συμβολή του θεωρήματος του Ricardo. Αν και σήμερα οι υποθέσεις στις οποίες στηρίζεται μοιάζουν εξαιρετικά περιοριστικές ως και εξωπραγματικές, μας βοηθάει να κατανοήσουμε τη δομή του διεθνούς εμπορίου και να προβλέψουμε τι θα εξάγει και τι θα εισάγει κάθε χώρα. Το συγκριτικό πλεονέκτημα καθορίζεται από τις συνθήκες παραγωγής και μόνο. Μια χώρα έχει συγκριτικό πλεονέκτημα στην παραγωγή ενός προϊόντος αν το κόστος ευκαιρίας της παραγωγής αυτού του προϊόντος σε σχέση με τα άλλα αγαθά είναι χαμηλότερο σε αυτή τη χώρα απ' ότι είναι σε άλλες. Η σχετική παραγωγικότητα της εργασίας προσδιορίζει την δομή του εμπορίου: η χώρα που είναι σχετικά πιο παραγωγική από την άλλη σε κάποιο κλάδο εξάγει τα αγαθά που παράγει.

Είδαμε τον τρόπο που το διεθνές εμπόριο μπορεί να είναι επωφελές για όλες τις πλευρές που το απαρτίζουν. Πράγματι, τον αιώνα που πέρασε, υπήρξε μια έκρηξη του διεθνούς εμπορίου, ιδίως μεταπολεμικά. Στη σημερινή εποχή, με τις πολύπλοκες, δαιδαλώδεις και εύθραυστες οικονομικές συναλλαγές, και τις σχέσεις μεταξύ όλων εκείνων των μονάδων που απαρτίζουν τη παγκόσμια οικονομία, ένας ακόμη παράγοντας έχει παίξει σημαντικό ρόλο όχι μόνο στην εξέλιξη του διεθνούς εμπορίου και της διεθνούς οικονομίας, αλλά και στη παγκόσμια αλληλεπίδραση και συνοχή, οποίος δεν είναι άλλος από τη *παγκοσμιοποίηση*.

### 1.3 Παγκοσμιοποίηση

Παγκοσμιοποίηση είναι η αυτονόμηση όλων εκείνων των παραμέτρων (οικονομία, επικοινωνία κλπ.) οι οποίες μέχρι πρόσφατα (μερικές δεκαετίες) επεδίωκαν να έχουν σύνορα μέσα σε ένα κράτος - προστάτη. Παράμετροι που τείνουν να ελευθερώνονται και να διαχέονται, ακολουθώντας την παγκοσμιοποίηση, είναι το εμπόριο, η κοινωνική δομή, η τεχνολογία, η κουλτούρα, το πολιτικό σύστημα, η γνώση κλπ. Ο όρος συχνά χρησιμοποιείται στην επιχειρηματολογία για την ανάγκη μιας νέας καθολικού τύπου ηγεμονίας στον κόσμο. Ο όρος χρησιμοποιείται τουλάχιστον από το 1944 και ο πρώτος που τον χρησιμοποίησε σε οικονομικό πλαίσιο ήταν ο Theodore Levitt<sup>7</sup>. Ένας τυπικός, αν και περιοριστικός, ορισμός είναι αυτός που δίνει το Διεθνές Νομισματικό

---

<sup>7</sup> Levitt, Theodore. Globalization of markets, Harvard Business Review, 1983

Ταμείο<sup>8</sup>, ο οποίος δίνει έμφαση στην αυξανόμενη οικονομική αλληλεξάρτηση των χωρών παγκόσμια μέσω του αυξανόμενου όγκου και ποικιλίας διεθνών συναλλαγών αγαθών και υπηρεσιών, της ελεύθερης ροής κεφαλαίου διεθνώς, και της γρήγορης και ευρείας διάχυσης της τεχνολογίας. Η παγκοσμιοποίηση είναι ένα ιδιαίτερα περίπλοκο σύμπλεγμα φαινομένων και σχέσεων, με διάφορες πτυχές όπως βιομηχανική, πολιτική, πολιτιστική, πληροφόρησης και βέβαια χρηματοπιστωτική. Η ανάπτυξη της παγκοσμιοποίησης έγκειται σε τρεις παράγοντες: στον ρόλο της μετανάστευσης ανθρώπων, στο διεθνές εμπόριο, και στις γρήγορες μετακινήσεις κεφαλαίων και την ολοκλήρωση των χρηματοπιστωτικών αγορών. Η ανάπτυξη παγκόσμιας υποδομής τηλεπικοινωνιών και μεγαλύτερη διασυνοριακή ροή δεδομένων, με χρήση του διαδικτύου, δορυφόρων επικοινωνίας, υποβρύχιων συρμάτων με οπτικές ίνες, και κινητής τηλεφωνίας έχει καταστήσει τις συναλλαγές ευκολότερες και πιο ασφαλείς.

Κατά την περίοδο της παγκόσμιας οικονομίας, σχεδόν καμία χώρα δεν μπορεί να είναι αυτάρκης όσον επιτρέπει ένα ικανοποιητικό βιοτικό επίπεδο για τους πολίτες της. Στηριζόμενη μόνο σε εγχώριους πόρους και οικιακούς καταναλωτές, η παραγωγή θα είναι δαπανηρή και πολύ περιορισμένη. Επιπλέον, τα κέρδη θα είναι μικρά, ενώ οι καταναλωτές ανικανοποίητοι. Το παγκόσμιο εμπόριο δίνει πρόσβαση στην επιλογή των πόρων και καθιστά τη διανομή των βιομηχανικών αγαθών απλούστερη. Επιτρέπει στις χώρες να εξειδικευτούν στην παραγωγή και έτσι επιτυγχάνεται υψηλότερη παραγωγικότητα και, επομένως, μείωση του κόστους παραγωγής, καθώς και παραγωγή του πλεονάσματος που μπορεί αργότερα να διαπραγματεύονται για τα προϊόντα που θα ήταν πάρα πολύ ακριβό ή αδύνατο να παραχθεί στην εγχώρια αγορά. Το εμπόριο καθιστά την αύξηση του ανταγωνισμού εφικτή και το αποτέλεσμα είναι η μείωση του συνολικού κόστους παραγωγής σε όλο τον κόσμο, αλλά την ίδια στιγμή δημιουργούνται πολλές αλληλεξαρτήσεις.

Πριν από τη δεκαετία του 1970 το εμπόριο χαρακτηριζόταν από τη ροή των πρώτων υλών από τις αναπτυσσόμενες προς οι ανεπτυγμένες χώρες, ενώ τα τελικά αγαθά είχαν μια αντίστροφη ροή και μεταξύ των ανεπτυγμένων χωρών. Από τη δεκαετία του 1970, η κατάσταση έχει αλλάξει, όπως πολλές βιομηχανικές διαδικασίες μετεγκαταστάθηκαν από τις ανεπτυγμένες προς τις αναπτυσσόμενες χώρες της Λατινικής Αμερικής, της Νοτιοανατολικής και Ανατολικής Ασία, σε χώρες που προσφέρουν φθηνότερο εργατικό δυναμικό και, κατά συνέπεια, μείωση του κόστους παραγωγής. Αυτό άλλαξε σημαντικά τις ροές των συναλλαγών.

---

<sup>8</sup> [www.imf.org](http://www.imf.org), Glossary of financial terms, November 2006

## 1.4 Παγκόσμιο εμπόριο και διακινούμενα αγαθά

Παγκοσμίως, μια πληθώρα αγαθών εμπορεύονται διεθνώς. Τα αγαθά αυτά μπορούν να είναι πρώτες ύλες, commodities, αγαθά πρώτης ζήτησης, επεξεργασμένα αγαθά, διαρκή καταναλωτικά, επενδυτικά, ενδιάμεσα-κεφαλαιουχικά αγαθά απαραίτητα για τη βιομηχανία ή που μετασχηματίζονται σε βιομηχανικά, τελικά αγαθά υψηλής αξίας, ICT<sup>9</sup> προϊόντα. Η ζήτηση για τα αναφερθέντα αγαθά δημιούργησε την ανάγκη για μεταφορά όλων αυτών των αγαθών από διάφορα σημεία του πλανήτη σε άλλα. Έτσι στο πέρασμα του χρόνου δημιουργήθηκαν διάφοροι τρόποι μεταφοράς και ένα πολύπλοκο δίκτυο με μεταφορικά μέσα, εγκαταστάσεις και υποδομές. Ενώ υπάρχουν διάφοροι τρόποι μεταφοράς, όπως χερσαίοι, δια αέρος, η παρούσα μελέτη θα επικεντρωθεί στη θαλάσσια μεταφορά.

Πριν προχωρήσουμε, θα ήταν απαραίτητο να επισημάνουμε την πολύ μεγάλη συνεισφορά του διεθνούς εμπορίου στη διεθνή οικονομία. Μεταξύ των δύο υπάρχει μια ομόρροπη και αμφίδρομη σχέση αμοιβαίως επωφελής: Υπολογίζεται πως για κάθε ποσοστιαία αύξηση της διεθνούς οικονομίας, το διεθνές εμπόριο αναπτύσσεται σε διπλάσιο ποσοστό συνεισφέροντας με αυτό τον τρόπο στην αύξηση της παγκόσμιας δραστηριότητας (λόγος 2 προς 1). Η συνεισφορά του διεθνούς εμπορίου στη παγκόσμια ανάπτυξη και ευημερία είναι τεράστια. Τι γίνεται όμως όταν η οικονομίες του πλανήτη σταματήσουν να αναπτύσσονται και όταν η παγκόσμια οικονομία μπαίνει σε στασιμότητα και ύφεση; Ως *Υφεση* (Recession) οι οικονομολόγοι χαρακτηρίζουν μια αρνητική διαταραχή στο Προϊόν, στην παραγωγή, στην απασχόληση, στις επενδύσεις και στο επίπεδο τιμών. Κάτι ανάλογο συνέβη στα τέλη της προηγούμενης δεκαετίας, με τη χρηματοπιστωτική κρίση που εμφανίστηκε στην άλλη πλευρά του Ατλαντικού, στις Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής το 2007. Λόγω της παγκοσμιοποιημένης οικονομίας γρήγορα πέρασε και στις υπόλοιπες χώρες του κόσμου, μετατράπηκε σε οικονομική κρίση και παρέσυρε τις οικονομίες σε μια δίνη ύφεσης, όπου σε κάποιες περιπτώσεις και ειδικότερα στη Ευρώπη οδήγησε σε κρίσεις χρέους σε συνδυασμό με ύφεση.

Η παγκόσμια οικονομική δραστηριότητα υποχώρησε, συμπαρασύροντας και τις δραστηριότητες που την απαρτίζουν, και έτσι και το διεθνές εμπόριο υπέστη μια μεγάλη καθίζηση στα πρώτα χρόνια της κρίσης. Οικονομική κρίση είναι το φαινόμενο κατά το οποίο μια οικονομία χαρακτηρίζεται από μια διαρκή και αισθητή μείωση της οικονομικής της δραστηριότητας. Όταν λέμε οικονομική δραστηριότητα αναφερόμαστε σε όλα τα μακροοικονομικά μεγέθη της οικονομίας, όπως η απασχόληση, το εθνικό προϊόν, οι τιμές, οι επενδύσεις κ.λπ. Ο βασικότερος δείκτης οικονομικής δραστηριότητας είναι οι επενδύσεις, οι οποίες, όταν αυξομειώνονται, συμπαρασύρουν μαζί τους και όλα τα υπόλοιπα οικονομικά μεγέθη. Η οικονομική κρίση αποτελεί τη μία από τις δύο φάσεις των οικονομικών διακυμάνσεων και συγκεκριμένα τη φάση της καθόδου, όταν δηλαδή η οικονομική δραστηριότητα βρίσκεται σε μια συνεχή συρρίκνωση.

---

<sup>9</sup> ICT: Information and Communication Technology, δηλαδή αγαθά πληροφοριακών, επικοινωνιακών συστημάτων, υψηλής τεχνολογίας.

## 2. Η Χρηματοπιστωτική κρίση του 2007 και η παγκόσμια οικονομική κρίση

Η διεθνής οικονομία βρέθηκε τα τελευταία χρόνια αντιμέτωπη με τη μεγαλύτερη ύφεση μετά το τέλος του Β' Παγκοσμίου Πολέμου. Η χρηματοοικονομική κρίση, που ξεκίνησε στην αγορά στεγαστικών δανείων χαμηλής εξασφάλισης (subprime mortgages) των ΗΠΑ το καλοκαίρι του 2007 μετατράπηκε ραγδαία σε κρίση του παγκόσμιου χρηματοπιστωτικού συστήματος και μεταφέρθηκε στην πραγματική οικονομία με ταχύ ρυθμό. Μια σειρά από γεγονότα, που μέχρι πριν από μερικά χρόνια φάνταζαν απίθανο να συμβούν, οδήγησαν τους παγκόσμιους ρυθμούς ανάπτυξης σε απότομη πτώση και εκτόξευσαν την ανεργία και την ανασφάλεια στο σύνολο σχεδόν των χωρών. Καθώς η κρίση εκτυλίσσονταν, η ένταση και η έκτασή της αύξαναν συνεχώς, αναγκάζοντας κυβερνήσεις, κεντρικές τράπεζες, αναλυτές, επενδυτές, επιχειρηματίες και καταναλωτές να αναθεωρούν συνεχώς τις αντιλήψεις τους και τις προσδοκίες τους. Στην προσπάθεια άμεσης αντιμετώπισης της κρίσης ελήφθησαν μια σειρά από μέτρα και πολιτικές οι οποίες ήταν αδιανόητο πριν την κρίση ότι θα μπορούσε να γίνει ποτέ απαραίτητο να εφαρμοστούν, όπως η κρατικοποίηση τραπεζών. Σε αυτά, μπροστά στην απειλή μιας επίμονης ύφεσης, τα κράτη εφάρμοσαν μείγμα πολιτικών που είτε χαρακτηρίζονταν από μέτρα λιτότητας είτε προστατευτισμού στο μεταξύ τους εμπόριο, γεγονός που οδήγησε σε οπισθοδρόμηση. Οι προηγούμενες αντιλήψεις για μια νέα εποχή χαμηλής μεταβλητότητας των οικονομικών μεγεθών, συνεχούς ευημερίας και αυτορρύθμισης των αγορών κατέρρευσαν μπροστά στη ραγδαία επιδείνωση της κατάστασης. Μόνο μία φορά στο παρελθόν η παγκόσμια οικονομία βρέθηκε μπροστά σε τέτοιο κίνδυνο, πριν από 85 χρόνια: την περίοδο που ονομάστηκε η «Μεγάλη Ύφεση» στη δεκαετία του 1930.

Καθώς σήμερα συμπληρώνονται περίπου 7 χρόνια από την έναρξη της τωρινής κρίσης, η συζήτηση σε διεθνές επίπεδο για τα αίτια, τις επιπτώσεις και κυρίως για τους τρόπους αντιμετώπισης της κρίσης και τη μελλοντική πορεία της παγκόσμιας οικονομίας αλλά και κοινωνίας έχει φουντώσει. Κυβερνήσεις, διεθνείς οργανισμοί, ακαδημαϊκοί, πολίτες και επιχειρηματίες συζητούν και ανταλλάσσουν απόψεις σε όλα τα επίπεδα.

## 2.1 Η Κρίση του 1929 – Ομοιότητες και διαφορές με τη σημερινή κρίση 2007-'08.

### *2.1.1 Ιστορική αναδρομή και στοιχεία της «Μεγάλης Ύφεσης»*

Η πρόσφατη διεθνής χρηματοοικονομική κρίση αποτελεί τόσο για τους οικονομολόγους και τους ιστορικούς της οικονομίας όσο και για τους υπεύθυνους χάραξης της οικονομικής πολιτικής γόνιμο έδαφος για συγκριτική μελέτη σε αντιπαραβολή με παλαιότερα επεισόδια κρίσεων. Το ενδιαφέρον εστιάζεται στα αίτια της κρίσης και στα χαρακτηριστικά της γνωρίσματα, όπως είναι ο βαθμός σφοδρότητας, η ταχύτητα διάδοσής της σε επιμέρους τομείς της οικονομίας και ο μηχανισμός μετάδοσής της σε άλλες οικονομίες, καθώς και στην ποσοτική μέτρηση του αντικτύπου της στα οικονομικά μεγέθη. Από την άποψη του σχεδιασμού της οικονομικής πολιτικής, ίσως έχει μεγαλύτερο ενδιαφέρον να σκιαγραφηθούν οι συνέπειες της κρίσης για κάθε οικονομία χωριστά ανάλογα με τα ιδιαίτερα διαρθρωτικά της χαρακτηριστικά. Πράγματι, η κρίση αποτυπώνεται με διαφορετικό τρόπο σε κάθε οικονομία και φέρνει στην επιφάνεια δομικές αδυναμίες και χρόνιες παθολογίες. Ενδιαφέρον επίσης έχει η κριτική ανάλυση του τρόπου αντίδρασης των οικονομικών αρχών προκειμένου είτε να προλάβουν είτε να αντιμετωπίσουν την κρίση, καθώς και το θεσμικό πλαίσιο μέσα στο οποίο αναπτύσσεται η αντίδραση αυτή.

Οι πρωτοφανείς αναταράξεις που σημειώθηκαν την περίοδο της Μεγάλης Ύφεσης τόσο στο διεθνές τραπεζικό σύστημα όσο και στην πραγματική οικονομία, με χαρακτηριστικά τις μαζικές πτωχεύσεις τραπεζών, τα φαινόμενα πανικού των καταθετών, την απότομη πτώση του γενικού επιπέδου των τιμών και την έξαρση της ανεργίας, αποτέλεσαν πρόκληση για τον επανασχεδιασμό της οικονομικής πολιτικής. Παράγοντες που καθιστούσαν αναγκαίο αυτόν τον επανασχεδιασμό ήταν η μεγάλη διάρκεια, η έκταση και το βάθος της συγκεκριμένης κρίσης, καθώς και η ανάγκη να εξευρεθεί τρόπος για να διασφαλιστεί η αποτελεσματικότητα της ασκούμενης πολιτικής.

Είναι χρήσιμο να επιχειρηθεί στο σημείο αυτό μια σύντομη συγκριτική παρουσίαση των δύο ιστορικών επεισοδίων χρηματοοικονομικής κρίσης, δηλαδή της κρίσης του 1929 και της διεθνούς κρίσης των δύο τελευταίων ετών. Η σύγκριση αυτή αφορά όχι μόνο τα αίτια και τα βασικά χαρακτηριστικά τους, αλλά και —πολύ περισσότερο— τον τρόπο αντίδρασης των οικονομικών αρχών.

Αν και οι ιστορικοί της οικονομίας αποδίδουν τη Μεγάλη Ύφεση<sup>10</sup> στην ξαφνική και καθολική κατάρρευση (το “κραχ”) του Χρηματιστηρίου της Νέας Υόρκης την Τρίτη 29 Οκτωβρίου 1929<sup>11</sup> μετά τη διαμόρφωση των τιμών των μετοχών σε πολύ υψηλά επίπεδα το μήνα που είχε προηγηθεί, οι οικονομολόγοι θεωρούν την κατάρρευση των μετοχών σύμπτωμα και όχι βασικό αίτιο της κρίσης. Αξιοσημείωτο είναι το γεγονός ότι, αμέσως μετά τη χρηματιστηριακή αναταραχή, κλίμα

---

<sup>10</sup> Για πρώτη φορά στις 3 Δεκεμβρίου 1929, ο πρόεδρος Χούβερ χρησιμοποίησε τον όρο “depression” (“βαθιά και παρατεταμένη ύφεση”) στην καθιερωμένη ετήσια ομιλία του προς το Κογκρέσο. Μέχρι τότε, οι οικονομολόγοι και οι πολιτικοί χρησιμοποιούσαν τη λέξη “πανικός” όταν ήθελαν να περιγράψουν μια δυσμενή οικονομική συγκυρία (π.χ. ο “πανικός του 1873” ή ο “πανικός του 1893”).

<sup>11</sup> Γνωστή ως “Μαύρη Τρίτη”.

αισιοδοξίας επικράτησε για λίγο, τόσο στη κυβέρνηση όσο και στην αγορά. Στις αρχές του 1930, το χρηματιστήριο ανέκαμψε προσωρινά και οι τιμές επέστρεψαν στα επίπεδα του Απριλίου του 1929. Αν και οι δημόσιες δαπάνες και οι ιδιωτικές επενδύσεις συνέχιζαν να αυξάνονται το πρώτο εξάμηνο του 1930, η καταναλωτική δαπάνη μειώθηκε σημαντικά εξαιτίας των μεγάλων απωλειών εισοδήματος από την πτώση των τιμών των μετοχών. Παράλληλα, ένα μεγάλο μέρος της γεωργικής παραγωγής καταστράφηκε εξαιτίας της μεγάλης ανομβρίας το καλοκαίρι του 1930, συμπιέζοντας ακόμη περισσότερο το εισόδημα των αγροτικών οικογενειών. Η μείωση επομένως της κατανάλωσης και η απροθυμία των νοικοκυριών να συνάψουν νέα δάνεια προκάλεσαν μείωση της συνολικής ενεργού ζήτησης, πτώση των τιμών, συσσώρευση αποθεμάτων, μείωση των πωλήσεων κυρίως των βιομηχανικών αγαθών και εν τέλει της συνολικής παραγωγής. Οι επιπτώσεις ήταν σοβαρότερες στις αγροτικές περιοχές, στις οποίες καταγράφηκαν τα μεγαλύτερα ποσοστά ανεργίας και μείωσης του εισοδήματος.

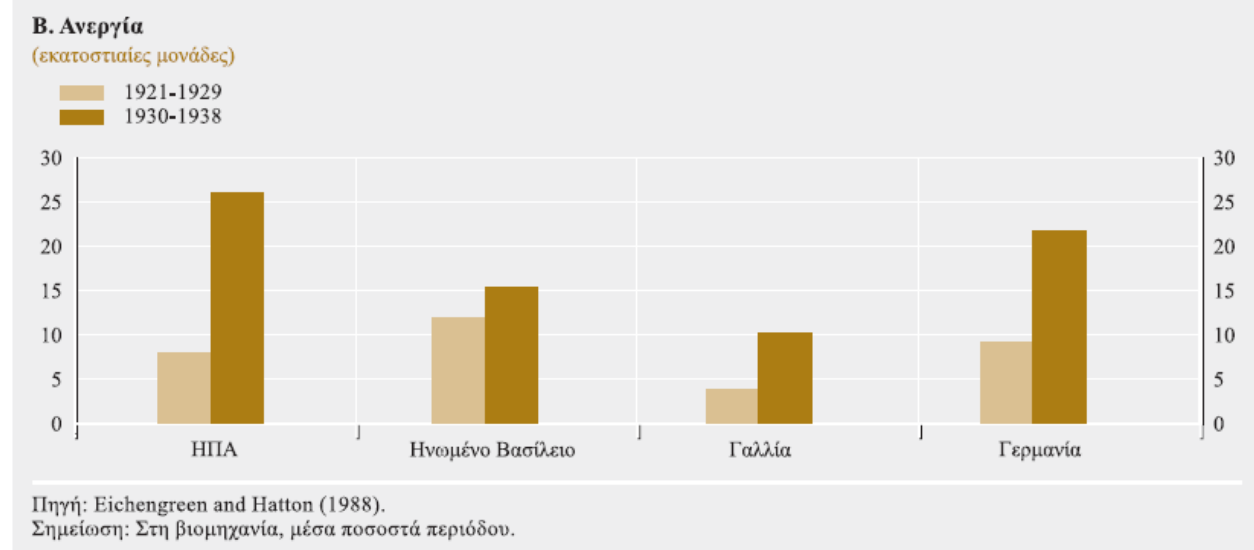
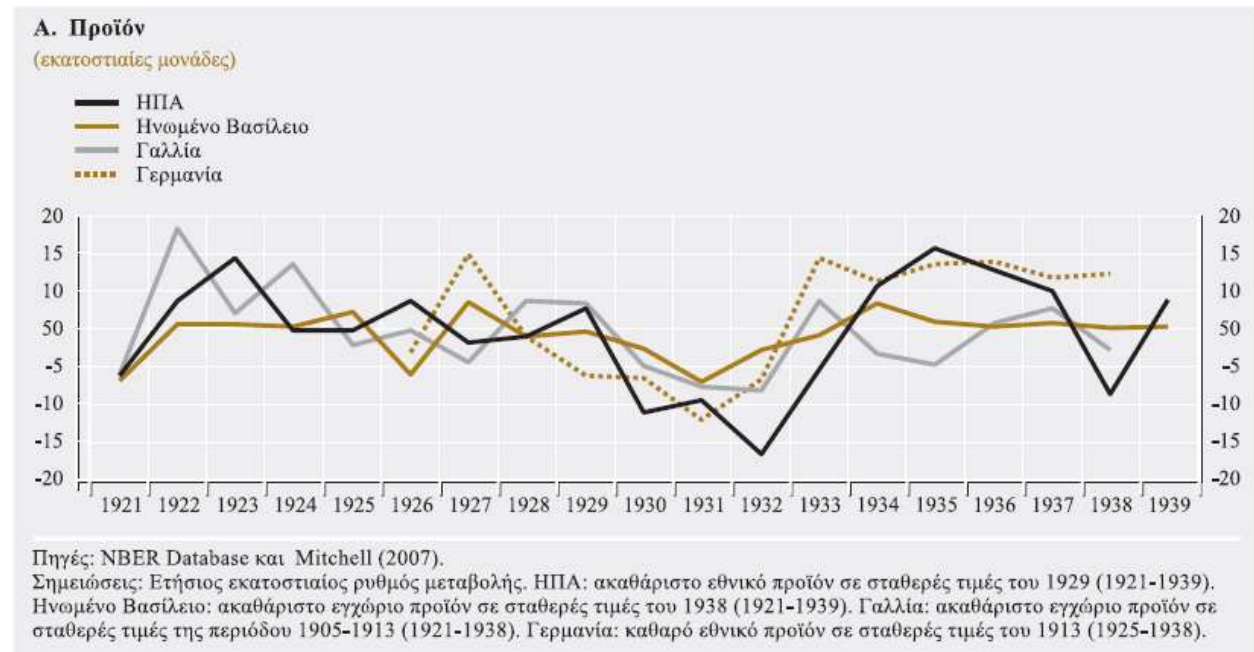
Η κρίση του 1929 ήταν το αποτέλεσμα της εφαρμογής μιας ξεπερασμένης οικονομικής πολιτικής στο νέο περιβάλλον μετά το “Μεγάλο Πόλεμο” (όπως τον ονόμαζαν τότε). Σε καμία περίπτωση η έναρξή της δεν συνδέθηκε με κάποιο ατύχημα ή καταστροφή ή με το λανθασμένο χειρισμό από ένα μόνο πρόσωπο ή ακόμη με διαρθρωτικές αδυναμίες των οικονομιών του μεσοπολέμου. Αντίθετα, την κρίση επέφεραν η αδυναμία ή η αποτυχία προσαρμογής στα νέα δεδομένα και η προσκόλληση σε αναχρονιστικές “συνταγές” πολιτικής. Χρειάστηκαν λίγες μόνο ημέρες από την έναρξη του Α’ Παγκοσμίου Πολέμου το καλοκαίρι του 1914 για να καταρρεύσει ο κανόνας χρυσού, που αποτελούσε το νομισματικό οικοδόμημα του 19ου αιώνα. Κατά το μεγαλύτερο μέρος του 19ου αιώνα ο κανόνας αυτός λειτούργησε εύρυθμα ως μέσο ελέγχου των πιέσεων και διασφάλισης της μακροοικονομικής ισορροπίας σε ένα διεθνές περιβάλλον ελεύθερης διακίνησης αγαθών και κεφαλαίων. Το τέλος των πολεμικών συγκρούσεων με τη συνθήκη των Βερσαλλιών δεν σηματοδότησε κατ’ ανάγκην και το τέλος των διενέξεων μεταξύ των χωρών.

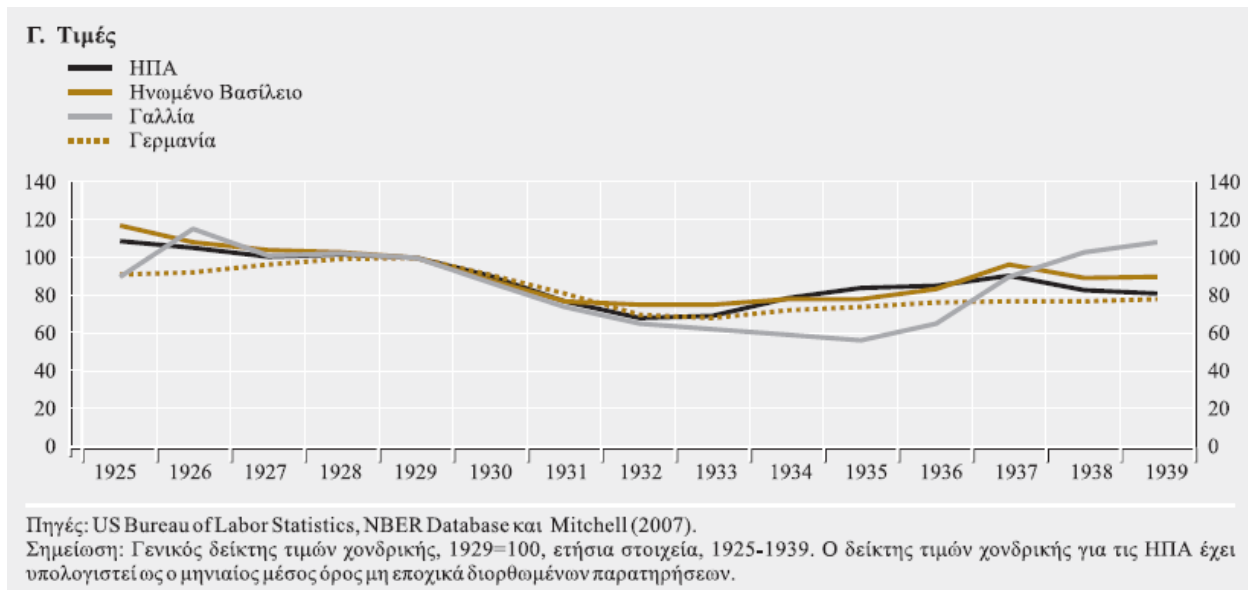
Οι αντιθέσεις συνεχίστηκαν έντονες στις συζητήσεις για τη διαμόρφωση του νέου οικονομικού τοπίου. Το κόστος της λανθασμένης, όπως εκ των υστέρων αποδείχθηκε, συμφωνίας για επιστροφή στο προπολεμικό νομισματικό σύστημα άρχισε να γίνεται φανερό στα τέλη της δεκαετίας του 1920, με το ξέσπασμα της κρίσης. Η πρωτοφανής σε διάρκεια, ένταση και βάθος κρίση ήταν το άμεσο αποτέλεσμα της χωρίς νόημα πλέον προσήλωσης των οικονομικών αρχών κάθε χώρας στον κανόνα χρυσού.

Η οικονομική δυσπραγία στις ΗΠΑ μεταδόθηκε στις οικονομίες της Ευρώπης. Η ένταση και η διάρκεια των αρχικών επιπτώσεων αποτέλεσαν συνάρτηση των διαρθρωτικών χαρακτηριστικών κάθε επιμέρους οικονομίας. Η διεθνής διάστασή της απεικονίζεται στα Διαγράμματα 1Α έως 1Γ:



Figure 1 Η Διεθνής Διάσταση της Μεγάλης Ύφεσης





Πηγή: Τράπεζα της Ελλάδος, «Η Κρίση του 1929, Η Ελληνική Οικονομία και οι εκθέσεις της Τράπεζας της Ελλάδος για τα έτη 1928-1940», Νοέμβριος 2009

Οι οικονομολόγοι ορίζουν την ύφεση ως αρνητική διαταραχή στο προϊόν, στην ανεργία και στο επίπεδο των τιμών. Όσον αφορά το προϊόν, στο Διάγραμμα 1Α, που παρουσιάζει τη διαχρονική εξέλιξη του ρυθμού οικονομικής ανάπτυξης σε τέσσερις χώρες (Βρετανία, ΗΠΑ, Γαλλία και Γερμανία) κατά την περίοδο 1921-1939, φαίνεται ότι το βάθος της ύφεσης ήταν μεγάλο σε όλες τις χώρες, αλλά η έξοδος των χωρών από την ύφεση ήταν ασύμμετρη<sup>12</sup>. Συγκριτικά με τις άλλες χώρες, η Βρετανία εμφάνισε τα μικρότερα ποσοστά καθίζησης και τη μικρότερη διάρκεια παραμονής σε πτωτική τροχιά. Αντίθετα, οι ΗΠΑ και η Γερμανία κατέγραψαν διψήφια ποσοστά πτώσης του πραγματικού προϊόντος, ενώ η Γαλλία καθυστέρησε σημαντικά να επανέλθει σε ανοδική τροχιά. Από το Διάγραμμα 1Β προκύπτει ότι η Γαλλία εμφάνισε το μικρότερο ποσοστό ανεργίας, αλλά η Βρετανία κατέγραψε τη μικρότερη αύξηση της ανεργίας. Μεταξύ των περιόδων 1921-29 και 1930-38 η ανεργία στη Βρετανία αυξήθηκε μόνο κατά το 1/3, ενώ σε όλες τις άλλες χώρες υπερδιπλασιάστηκε. Όσον αφορά πάντως τις τιμές, η διαχρονική συμπεριφορά τους χαρακτηρίζεται από μεγαλύτερη συμμετρία μεταξύ των χωρών (βλ. Διάγραμμα 1Γ). Μεταξύ των

<sup>12</sup> Η διαφοροποίηση του ρυθμού μεταβολής του προϊόντος μεταξύ των χωρών ήταν μεγάλη σε όλη την περίοδο του μεσοπολέμου, αντανακλώντας ασυμμετρίες όσον αφορά την είσοδο και την έξοδο από την κρίση (βλ. Romer 1986). Στη Βρετανία, τα δύο τελευταία χρόνια πριν από την κρίση ο ρυθμός ανόδου του προϊόντος ήταν θετικός, αν και πολύ υποτονικός σε σύγκριση με τον υπερδιπλάσιο ρυθμό ανόδου στις ΗΠΑ και στη Γαλλία. Το 1930 το προϊόν παρέμεινε στάσιμο, το 1931 συρρικνώθηκε κατά 5% και το 1932 παρέμεινε και πάλι στάσιμο. Από το 1933 όμως η βρετανική οικονομία εισήλθε σε διατηρήσιμη ανοδική τροχιά. Αντίθετα, οι ΗΠΑ γνώρισαν την εμπειρία μιας βαθιάς ύφεσης. Επί τέσσερα χρόνια χωρίς διακοπή μετά την έναρξη της κρίσης, το προϊόν μειωνόταν με μέσο ετήσιο ρυθμό 9,3%. Από το 1934 άρχισε μια περίοδος γρήγορης ανάκαμψης, η οποία όμως διακόπηκε προσωρινά κατά το τέλος της δεκαετίας.

ετών 1929 και 1932 όλες οι χώρες είχαν την εμπειρία μιας έντονης και παρατεταμένης μείωσης του γενικού επιπέδου των τιμών.

Το τέλος της κρίσης σηματοδότησε και το τέλος της πρώιμης εποχής της παγκοσμιοποίησης. Όλες οι χώρες στράφηκαν προς πολιτικές περιορισμού του διεθνούς εμπορίου και επιβολής αυστηρών ελέγχων στη διεθνή κίνηση των κεφαλαίων και στα συστήματα πληρωμών. Το κλίμα της διεθνούς καχυποψίας, εσωστρέφειας και ελέγχου που επικράτησε όλη τη δεκαετία του 1930 και συνδυάστηκε με υψηλά ποσοστά ανεργίας τερματίστηκε μόνο μετά το τέλος του Β' Παγκοσμίου Πολέμου, όταν αναγνωρίστηκε πλέον η ανάγκη για πολιτικές διαχείρισης της συνολικής ενεργού ζήτησης που θα οδηγούσαν την οικονομία στο επίπεδο όπου εξισορροπούνται η ζήτηση και η προσφορά αγαθών και υπηρεσιών. Αρχικά το βασικό εργαλείο για τη διαχείριση της συνολικής ζήτησης, τουλάχιστον βραχυχρόνια, ήταν η δημοσιονομική πολιτική, ενώ η νομισματική πολιτική περιορίστηκε στο να διευκολύνει τη δημοσιονομική. Οι ΗΠΑ και η Γερμανία και αργότερα η Γαλλία και η Βρετανία ακολούθησαν επεκτατική μακροοικονομική πολιτική για μια μακρά περίοδο που τερματίστηκε στα μέσα της δεκαετίας του 1980.

Η κρίση του μεσοπολέμου μπορεί, όπως προαναφέρθηκε, να θεωρηθεί ως κρίση οικονομικής πολιτικής και παραμένει έως σήμερα η “μητέρα” όλων των κρίσεων. Η κρίση των ημερών μας είναι η μεγαλύτερη χρηματοοικονομική κρίση που γνώρισε η παγκόσμια οικονομία μεταπολεμικά. Εκδηλώθηκε ως “κρίση εμπιστοσύνης” μεταξύ των πιστωτικών ιδρυμάτων, η οποία μεταδόθηκε στις διατραπεζικές αγορές προκαλώντας έντονο πρόβλημα ρευστότητας. Σε αντιδιαστολή με προγενέστερες κρίσεις που εκδηλώθηκαν σε μεμονωμένες χώρες και μεταδόθηκαν σε περιορισμένο αριθμό χωρών, η κρίση του 2008-2009, όπως και η κρίση του μεσοπολέμου, προήλθε από τον πυρήνα των ανεπτυγμένων οικονομιών. Και οι δύο κρίσεις εκδηλώθηκαν ως τοπικές κρίσεις στις ΗΠΑ και μεταδόθηκαν γρήγορα στην παγκόσμια οικονομία.

### *2.1.2 Ομοιότητες και Διαφορές της «Μεγάλης Ύφεσης» με τη σημερινή οικονομική κρίση.*

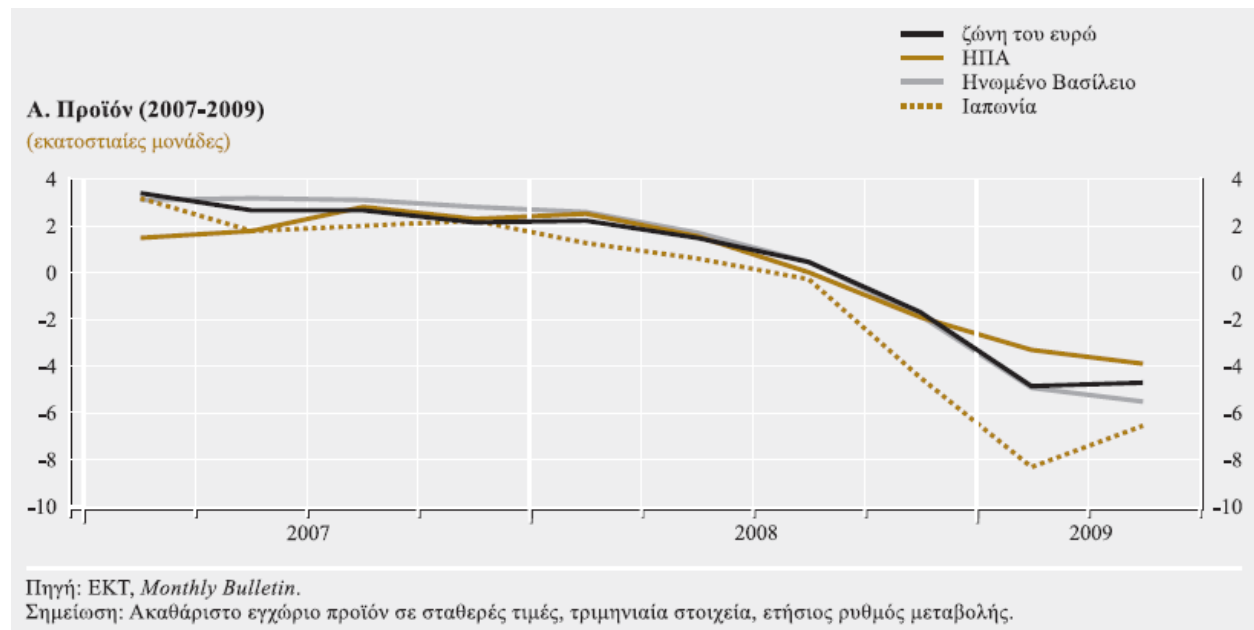
Από το καλοκαίρι του 2007 έως το Σεπτέμβριο του 2008 η παγκόσμια οικονομία δέχθηκε την ταυτόχρονη επίδραση από δύο αντίρροπες δυνάμεις. Πρώτον, την απαξίωση των περιουσιακών στοιχείων (ακινήτων και μετοχών) στις χώρες υψηλού εισοδήματος και δεύτερον, τη ραγδαία και συνεχή αύξηση των τιμών των εμπορευμάτων (τροφίμων, μετάλλων και πετρελαίου), που προκάλεσε διατροφική και ενεργειακή κρίση. Από τη μια πλευρά, η πιστωτική κρίση έπληξε τις αξίες των ακινήτων (τόσο ως περιουσιακών στοιχείων όσο και ως εξασφαλίσεων για δάνεια) και κατά συνέπεια περιόρισε την κατανάλωση των νοικοκυριών και τη ρευστότητα και την κερδοφορία των τραπεζών. Οι τράπεζες προχώρησαν σε εκτεταμένες διαγραφές δανείων και σε μείωση της απασχόλησης. Από την άλλη πλευρά, ο πληθωρισμός των τιμών των βασικών εμπορευμάτων αντανakλούσε εν μέρει κερδοσκοπικές κινήσεις των επενδυτών που προσπαθούσαν να καλυφθούν (hedging) έναντι του φθίνοντος δολαρίου, ενώ δεν είναι ακόμη ξεκάθαρο σε ποιο βαθμό αποτελούσε πρόσκαιρο πληθωρισμό κόστους ή ήταν συνέπεια μιας

μονιμότερης, δομικής, αλλαγής στη διεθνή ζήτηση και τον καταμερισμό εργασίας. Η σημαντική πτώση, από το Σεπτέμβριο του 2008, των διεθνών τιμών ενέργειας και τροφίμων λειτούργησε ως πρόδρομος δείκτης της επερχόμενης ύφεσης.

Οι ομοιότητες των δύο κρίσεων φαίνεται να είναι τελικά πολύ λιγότερες από τις πολύ σημαντικές διαφορές τους. Αν και η παγκόσμια κλίμακα αποτελεί κοινό στοιχείο τους, το ποσοτικό μέγεθος των επιπτώσεων διαφέρει. Την περίοδο 1930-38 το ποσοστό ανεργίας στις ΗΠΑ ανήλθε σε 26,1%, από 7,9% τη δεκαετία που είχε προηγηθεί. Το 1932 η βιομηχανική παραγωγή κατέγραψε τη μεγαλύτερη συρρίκνωση, σημειώνοντας απώλεια μεγαλύτερη από 40% σε σχέση με το επίπεδό της το 1929. Ο δείκτης τιμών λιανικής πώλησης εμφάνισε “ελεύθερη πτώση”.

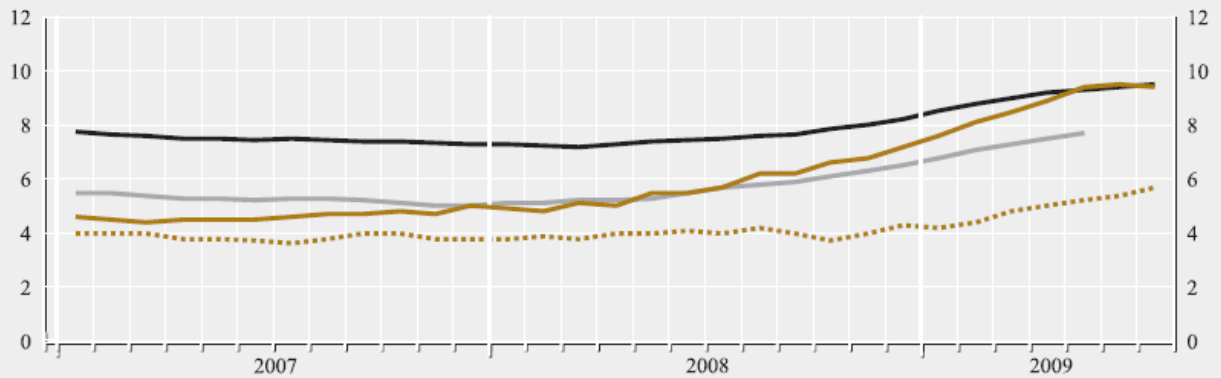
Στη σημερινή κρίση, μέχρι στιγμής, η αμερικανική οικονομία συρρικνώθηκε μόνο κατά 2,7% και η οικονομία της ζώνης του ευρώ κατά 4,2%, σε σύγκριση με έναν υποτονικό ρυθμό ανάπτυξης το 2008 (0,4% και 0,7% αντίστοιχα—βλ. Διάγραμμα 2Α). Η ανεργία στις ΗΠΑ αυξήθηκε το Σεπτέμβριο του 2009 κατά 4 εκατοστιαίες μονάδες σε σχέση με το 2008, σε 9,8% από 5,8%, ενώ στη ζώνη του ευρώ τον Αύγουστο του 2009 αυξήθηκε κατά 2 εκατοστιαίες μονάδες (σε 9,6%, έναντι 7,6% ένα χρόνο νωρίτερα) (βλ. Διάγραμμα 2Β).

Figure 2 Η Διεθνής Διάσταση της Χρηματοπιστωτικής Κρίσης 2007-2009



## Β. Ανεργία (2007-2009)

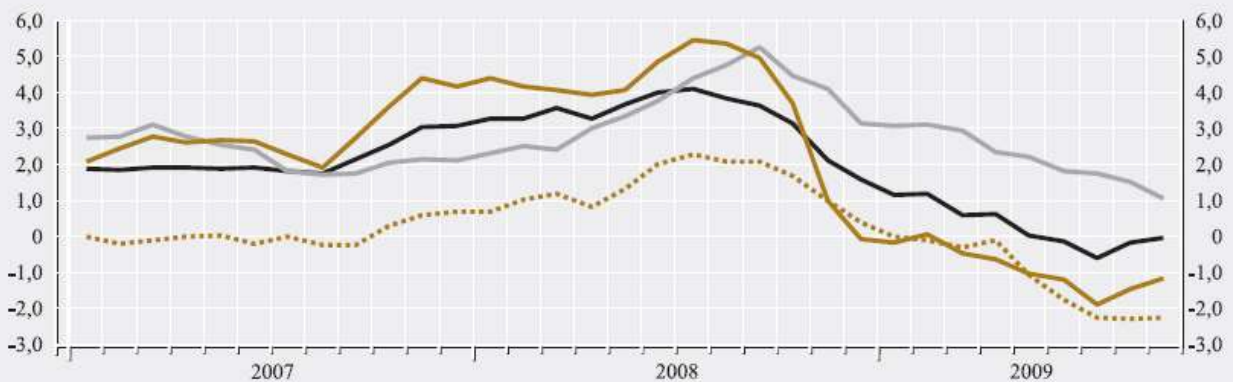
(εκατοστιαίες μονάδες)



Πηγή: ΕΚΤ, *Monthly Bulletin*.

Σημείωση: Συνολική ανεργία ως ποσοστό του εργατικού δυναμικού, μηνιαίες παρατηρήσεις.

## Γ. Πληθωρισμός (2007-2009)



Πηγή: ΕΚΤ, *Monthly Bulletin*.

Σημείωση: Δωδεκάμηνος εκατοστιαίος ρυθμός μεταβολής με βάση μηνιαίες παρατηρήσεις. ΔΤΚ για την Ιαπωνία και τις ΗΠΑ, ΕνΔΤΚ για τη ζώνη του ευρώ και το Ηνωμένο Βασίλειο.

Πηγή: Τράπεζα της Ελλάδος, «Η Κρίση του 1929, Η Ελληνική Οικονομία και οι εκθέσεις της Τράπεζας της Ελλάδος για τα έτη 1928-1940», Νοέμβριος 2009

Η κρίση του 1929 ίσως έχει περισσότερα κοινά στοιχεία με την κρίση του 2008, αν και έχει μεγάλες διαφορές από αυτή. Και στις δύο περιπτώσεις της περιόδου της κρίσης προηγήθηκε μια μακροχρόνια φάση πιστωτικής επέκτασης, μόχλευσης και οικονομικής άνθισης. Και στις δύο περιπτώσεις δημιουργήθηκαν φούσκες στις αγορές φυσικού και χρηματοοικονομικού κεφαλαίου που εγκυμονούσαν συστημικό κίνδυνο. Όταν οι φούσκες έσπασαν, πολλές και μεγάλες τράπεζες πτώχευσαν, το διεθνές εμπόριο συρρικνώθηκε, η κατανάλωση και το ΑΕΠ μειώθηκαν και η ανεργία αυξήθηκε.

Οι μεγάλες διαφορές με το 1929 είναι τρεις:

- Πρώτον το 1929 η μείωση του ΑΕΠ και του επιπέδου των τιμών ήταν ασύγκριτα μεγαλύτερη και κατά πάσα πιθανότητα είχε πολύ μεγαλύτερη εμμονή. Η καταστροφή του πλούτου των νοικοκυριών ήταν σχετικά πολύ μεγαλύτερη και διαχύθηκε πολύ περισσότερο το 1929, λόγω του αποπληθωρισμού και της συσσώρευσης χρέους στα νοικοκυριά και τις επιχειρήσεις που ήταν αδύνατον να αποπληρωθεί. Αντίθετα στην κρίση του 2008, η καταστροφή του πλούτου επικεντρώθηκε στις απώλειες των χαρτοφυλακίων επενδύτων υψηλής εισοδηματικής στάθμης. Επίσης, η έλλειψη εγγύησης των καταθέσεων το 1929 οδήγησε σε ακόμη μεγαλύτερη οικονομική δυσπραγία των νοικοκυριών.
- Δεύτερον, η νομισματική και δημοσιονομική πολιτική το 2008 κινήθηκαν αντίθετα από τις αντίστοιχες πολιτικές του 1929. Δηλαδή, το 1929 ήταν αμφοτέρως περιοριστικές, ενώ το 2008 ήταν αμφοτέρως επεκτατικές. Η ενίσχυση της ρευστότητας των τραπεζών, σε συνδυασμό με την απομόχλευση της οικονομίας και την ενίσχυση των εποπτικών κεφαλαίων τους, αποτέλεσε βασική προϋπόθεση για την αποκατάσταση της ομαλής λειτουργίας του τραπεζικού συστήματος. Επίσης η αντίδραση σχεδόν όλων των κυβερνήσεων στην κρίση ήταν η επεκτατική δημοσιονομική πολιτική, η δημιουργία σημαντικών ελλειμμάτων και η αύξηση του χρέους ως ποσοστού του ΑΕΠ. Για την περίπτωση του 1929, δεν υπάρχει αμφιβολία όμως επιδείνωσαν την κατάσταση περαιτέρω.
- Τρίτον, το 1929 η κρίση διαχύθηκε παγκόσμια με σημαντικές χρονικές υστερήσεις και το όλο πολιτικό-οικονομικό κλίμα της εποχής δεν επέτρεψε την γρήγορη ανάκαμψη από την ύφεση. Αντίθετα το 2008, παρατηρήθηκε αστραπιαία διάδοση της αρχικής διαταραχής, λόγω της παγκοσμιοποίησης, αλλά από την άλλη πλευρά εξαιτίας του ίδιου λόγου, η έξοδος από την κρίση θα είναι μεσοπρόθεσμα εφικτή. Όπως ήδη ανεφέρθη σε αυτό μάλλον συνέβαλε η γρήγορη και συντονισμένη νομισματική και δημοσιονομική παρέμβαση.
- Τέταρτον, σε αντίθεση με την κρίση του 1929 – ‘33, όπου οι αρχές στις ΗΠΑ δεν έκαναν σχεδόν τίποτα για να αποτρέψουν την πτώχευση εκατοντάδων τραπεζών, που επιτάχυνε σημαντικά την κρίση και την ύφεση, στην πρόσφατη εμπειρία, η παρέμβαση των αρχών στον τραπεζικό τομέα παγκοσμίως ήταν, τελικά, μαζική, με κρατικές εγγυήσεις καταθέσεων, κρατικοποιήσεις τραπεζών, συμμετοχή σε αυξήσεις κεφαλαίου και εντυπωσιακή παροχή ρευστότητας από τις νομισματικές αρχές. Μια από τις αιτίες της διαφορετικής προσέγγισης ήταν το γεγονός ότι ο αρχικός πειραματισμός των ΗΠΑ με την πτώχευση της Lehman Brothers, προκάλεσε πρωτοφανή παγκόσμιο πανικό και φόβο στις αγορές καθώς και εκρηκτικές αλυσιδωτές αρνητικές επιπτώσεις, που αφύπνισαν και θορύβησαν τις κυβερνήσεις του κόσμου, κυρίως τις ευρωπαϊκές.
- Εν κατακλείδι, μπορούμε να πούμε ότι η κατάρρευση του '29 ξεκίνησε ως ήπια οικονομική ύφεση, μετεξελίχθηκε σε σημαντική χρηματιστηριακή κρίση, κατέληξε και σε τραπεζική και, τελικά, οδηγήθηκαμε συνολικά στη μεγάλη οικονομική καταστροφή. Η κρίση του 2007 ξεκίνησε από το χρηματοπιστωτικό τομέα των ΗΠΑ, μετατράπηκε ταχύτατα σε διεθνή κρίση κεφαλαιαγορών για να καταλήξει σε σημαντική παγκόσμια οικονομική ύφεση.

Ενώ τη δεκαετία του 1930 ήταν ο κανόνας χρυσού που εν τέλει έδρασε ως μηχανισμός μετάδοσης της ύφεσης από χώρα σε χώρα, το 2008 ήταν η “οικονομική απληστία” των επενδυτών και των τραπεζών, σε συνδυασμό με τις ατέλειες και τις αδυναμίες του εποπτικού πλαισίου, που δημιούργησε συνθήκες οι οποίες ευνόησαν την εκδήλωση της κρίσης. Αν και, όπως προαναφέρθηκε, η υφεσιακή διαταραχή του μεσοπολέμου ήταν πολύ εντονότερη, ορισμένες επιπτώσεις ήταν παρόμοιες, π.χ. η άμεση και μαζική ρευστοποίηση τίτλων, η διακράτηση ρευστών διαθεσίμων και η πιστωτική ασφυξία.

Όπως είναι γνωστό, επιδόματα ανεργίας δεν υπήρχαν πριν από το 1935 και μέτρα κοινωνικής πολιτικής άρχισαν να εφαρμόζονται μόνο στο δεύτερο μισό της δεκαετίας του 1930, στο πλαίσιο του “New Deal”<sup>13</sup>. Η δημοσιονομική πολιτική παρέμενε τότε αναξιοποίητη. Το έλλειμμα του προϋπολογισμού των ΗΠΑ αυξήθηκε ελάχιστα το 1934, σε 5,9% του ΑΕΠ από 4,5% το αμέσως προηγούμενο έτος. Στη σημερινή εποχή, η ομοσπονδιακή κυβέρνηση των ΗΠΑ ακολούθησε έντονα επιθετική πολιτική τόνωσης της ζήτησης και εφάρμοσε ένα δαπανηρό πρόγραμμα σταθεροποίησης, αυξάνοντας το έλλειμμα της γενικής κυβέρνησης σε 12,8% του ΑΕΠ το 2009 από 5,9% το 2008 και 2,8% το 2007. Στην Ευρώπη, εξάλλου, όλες οι κυβερνήσεις προχώρησαν σε πρωτοφανείς παρεμβάσεις σταθεροποίησης, εξαντλώντας τα δημοσιονομικά περιθώρια. Στη ζώνη του ευρώ, το συνολικό δημοσιονομικό έλλειμμα της γενικής κυβέρνησης αυξήθηκε το 2009 σε 6,2% του ΑΕΠ από μόλις 1,8% το 2008. Η άσκηση μιας έντονα επιθετικής δημοσιονομικής πολιτικής, σε συνδυασμό με τη σημαντική μείωση των επιτοκίων παρέμβασης και την παροχή ρευστότητας από τις κεντρικές τράπεζες σε όλο τον κόσμο, που οδήγησε σε μείωση των επιτοκίων της διατραπεζικής αγοράς και των τραπεζικών επιτοκίων χορηγήσεων και σε βελτίωση των συνθηκών χρηματοδότησης, προσδοκείται ότι θα ενεργοποιήσει μηχανισμούς ανάκαμψης. Η αύξηση της καταναλωτικής δαπάνης θα συμβάλει σε μείωση των αποθεμάτων των επιχειρήσεων και τελικά σε εκ νέου αύξηση της παραγωγής και της απασχόλησης.

Πριν εκδηλωθεί η παρούσα κρίση, όλες οι οικονομικές μονάδες (επενδυτές, αποταμιευτές, επιχειρήσεις και νοικοκυριά) προσδοκούσαν ένα λαμπρό μέλλον και πωλούσαν χωρίς δυσκολία αξίες υψηλού κινδύνου, καθώς οι αγοραστές υποτιμολογούσαν τον κίνδυνο. Το αποτέλεσμα ήταν να εμφανιστεί χρηματιστηριακή “φούσκα”, που επηρέασε αρνητικά τις τιμές των ακινήτων και αύξησε το βαθμό μόχλευσης των χρηματοπιστωτικών ιδρυμάτων. Η κρίση προκάλεσε γρήγορα τριγμούς στο παγκόσμιο χρηματοπιστωτικό σύστημα και ανέδειξε τις σοβαρές αδυναμίες του.

Οι τιμές των αξιών κατέγραψαν ελεύθερη πτώση και έγιναν εξαιρετικά ευμετάβλητες στο άκουσμα —από τους επενδυτές— κάθε “νέας είδησης”. Η έλλειψη εμπιστοσύνης οδήγησε στην επιβολή υψηλών επασφαλιστρών κινδύνου και συνεπώς στη διαμόρφωση των επιτοκίων δανεισμού στη διατραπεζική αγορά σε ασυνήθιστα υψηλά επίπεδα. Η πιστωτική κρίση γρήγορα

---

<sup>13</sup> Πρώτο “New Deal”. Η πολιτική του Ρούσβελτ προσανατολίζεται στην αναδιανομή του πλούτου υπέρ των πτωχότερων, αλλά μέσω ισοσκελισμένου προϋπολογισμού. Ψηφίζεται σωρεία νομοθετημάτων με στόχο την αύξηση των κρατικών δαπανών και την τόνωση της οικονομικής δραστηριότητας, την ανακούφιση των περισσότερο πληγέντων από την κρίση και τη ρύθμιση της λειτουργίας των αγορών (Securities Act, Agricultural Adjustment Act, νόμος για τη σύσταση της National Recovery Administration, Glass-Steagall Act).

μεταδόθηκε και στον πραγματικό τομέα, με μείωση της παραγωγής και με την αναβολή προγραμματισμένων επενδυτικών σχεδίων.

## 2.2.Απαρχές της οικονομικής κρίσης του 2007-2008. Αίτια και επιπτώσεις. Η εξάπλωσή της.

### *2.2.1 Η διεθνής διάσταση*

Η χρηματοπιστωτική κρίση, η οποία εκδηλώθηκε αρχικά στις ΗΠΑ τον Αύγουστο του 2007 και επιδεινώθηκε ραγδαία το φθινόπωρο του 2008 με την κατάρρευση της επενδυτικής τράπεζας Lehman Brothers, μετεξελίχθηκε σε παγκόσμια οικονομική κρίση, στο περιβάλλον των στενά διασυνδεδεμένων οικονομιών, προκαλώντας τη μεγαλύτερη οικονομική ύφεση από τη δεκαετία του 1930 και σοβαρή δημοσιονομική επιδείνωση στις περισσότερες χώρες. Οι επιπτώσεις ήταν δυσμενείς για όλες τις οικονομίες του πλανήτη.

Το 2009 η παγκόσμια οικονομία κατέγραψε αρνητικό ρυθμό ανάπτυξης, για πρώτη φορά στη μεταπολεμική περίοδο, καθώς οι περισσότερες προηγμένες οικονομίες εισήλθαν σε βαθιά ύφεση και ο ρυθμός ανόδου του ΑΕΠ στις αναδυόμενες οικονομίες σημείωσε σημαντική επιβράδυνση. Όλες οι χώρες της ζώνης του ευρώ κατέγραψαν αρνητικούς ρυθμούς μεταβολής του ΑΕΠ, ενώ τη μεγαλύτερη ύφεση παρουσίασαν οι περισσότερο ανοικτές οικονομίες, οι οποίες επλήγησαν ιδιαίτερα από τη ραγδαία πτώση του παγκόσμιου εμπορίου (κατά 10,7%) το έτος εκείνο. Φυσικά, οι περισσότερο ανοικτές οικονομίες ήταν και οι πρώτες που ευνοήθηκαν από την ανάκαμψη της παγκόσμιας οικονομίας και του διεθνούς εμπορίου, η οποία ξεκίνησε το 2010.

Αντίθετα, χώρες με σοβαρές εξωτερικές και εσωτερικές μακροοικονομικές ανισορροπίες και διαρθρωτικές αδυναμίες δεν διέθεταν την απαιτούμενη αντοχή και ευελιξία για να αντιμετωπίσουν αυτοδύναμα τις επιπτώσεις της χρηματοπιστωτικής και οικονομικής κρίσης και να επωφεληθούν από την ανάκαμψη της παγκόσμιας οικονομίας και του διεθνούς εμπορίου, που ακολούθησε μετά τη μεγάλη ύφεση του 2009. Έτσι, ενώ χώρες με υγιή βασικά οικονομικά δεδομένα κατόρθωσαν σε σχετικά σύντομο χρονικό διάστημα να βρεθούν εκ νέου σε τροχιά ανάπτυξης, χώρες με μεγάλες μακροοικονομικές ανισορροπίες και διαρθρωτικές αδυναμίες αντιμετώπισαν σημαντικές δυσκολίες και σε ορισμένες περιπτώσεις χρειάστηκαν εξωτερική οικονομική βοήθεια. Μεγάλες ήταν οι διαφορές και στον τομέα της απασχόλησης, καθώς οικονομίες με υγιή βασικά δεδομένα και ικανοποιητικό βαθμό ευελιξίας κατόρθωσαν να διατηρήσουν χαμηλά ποσοστά ανεργίας, ενώ σε οικονομίες με σοβαρές διαρθρωτικές αδυναμίες η ανεργία αυξήθηκε ραγδαία.

Σημαντική υπήρξε η επιδείνωση των δημοσιονομικών μεγεθών λόγω της κρίσης, εξαιτίας τόσο των μέτρων τα οποία λήφθηκαν από τις κυβερνήσεις για την ενίσχυση της οικονομικής δραστηριότητας και τη στήριξη του χρηματοπιστωτικού τομέα, ο οποίος επλήγη ιδιαίτερα από τη κρίση, όσο και της λειτουργίας των αυτόματων δημοσιονομικών σταθεροποιητών. Στις προηγμένες οικονομίες, το δημοσιονομικό έλλειμμα ως ποσοστό του ΑΕΠ αυξήθηκε από 3,5% το



2008 σε 8,8% το 2009, υποχωρώντας σε 5,9% το 2012 (στις ΗΠΑ από 6,5% το 2008 αυξήθηκε σε 12,9% το 2009, αλλά μετά μειώθηκε σε 8,3% το 2012, ενώ στη ζώνη του ευρώ από 2,1% το 2008 αυξήθηκε σε 6,4% το 2009 και μετά μειώθηκε σε 3,7% το 2012). Ανάλογη υπήρξε και η πορεία του δημόσιου χρέους ως ποσοστού του ΑΕΠ, στις μεν ΗΠΑ από 73,3% το 2008 σε 86,3% το 2009 και 102,7% το 2012, στη δε ζώνη του ευρώ από 70,3% το 2008 σε 80,1% το 2009 και 93,0% το 2012.

### *2.2.2 Το ξέσπασμα της χρηματοπιστωτικής κρίσης και η μετατροπή της σε οικονομική κρίση παγκοσμίου βεληνεκού. Η περίπτωση της Ευρώπης.*

Η πρώτη φούσκα έσπασε στην αγορά κατοικιών στις ΗΠΑ το καλοκαίρι του 2007. Σε μεγάλο βαθμό, οι κατοικίες αυτές είχαν αγοραστεί με ενυπόθηκα δάνεια μεγάλης μόχλευσης και χαμηλής πιστοληπτικής διαβάθμισης. Στη συνέχεια, ακολούθησαν οι αγορές όπου διαπραγματεύονταν προϊόντα τα οποία προέρχονταν από τιτλοποιήσεις στεγαστικών δανείων. Αργότερα ακολούθησαν φούσκες σε αγορές πιο σύνθετων προϊόντων, όπως τα CDOs<sup>14</sup> και τα CDSs<sup>15</sup>. Καθώς η ικανότητα των τραπεζών να απορροφήσουν κινδύνους βρέθηκε σε ιστορικά χαμηλά επίπεδα, όχι μόνο λόγω ανεπαρκούς κεφαλαιακής βάσης, αλλά και λόγω του τεράστιου βραχυπρόθεσμου δανεισμού, οι «φούσκες» στις αγορές φυσικού και χρηματοοικονομικού κεφαλαίου συνέχισαν να σπάνε με σημείο κορύφωσης την πτώχευση της Lehman Brothers και την κατάρρευση μεγάλων τραπεζικών και ασφαλιστικών οργανισμών το φθινόπωρο του 2008.

Ο άνευ προηγουμένου κλονισμός του διεθνούς χρηματοοικονομικού συστήματος οδήγησε σε κρίση εμπιστοσύνης, κυρίως μεταξύ πιστωτικών οργανισμών που ως κύρια πηγή χρηματοδότησης, όπως ελέχθη, είχαν τον βραχυπρόθεσμο δανεισμό, η οποία στη συνέχεια εκδηλώθηκε ως κρίση ρευστότητας. Ιδίως κατά το τελευταίο τρίμηνο του 2008 παρατηρήθηκε κατακόρυφη αύξηση του κόστους χρήματος για τις παρατηρήσεις της πραγματικής οικονομίας, ενώ σε ορισμένες περιπτώσεις το περιθώριο του επιτοκίου δανεισμού των πιστωτικών ιδρυμάτων πάνω από το βραχυπρόθεσμο επιτόκιο δανεισμού του αντίστοιχου Δημοσίου επταπλασιάστηκε.

Μετά τη Lehman Brothers, ο φόβος ότι περισσότερες τράπεζες θα μπορούσαν να χρεοκοπήσουν ώθησε τους επενδυτές και τις τράπεζες να λάβουν ιδιαίτερες προφυλάξεις. Οι τράπεζες σταμάτησαν να δανείζουν η μία την άλλη, με αποτέλεσμα οι τράπεζες που βασίζονταν σε αυτά τα δάνεια να βρεθούν στο χείλος της πτώχευσης. Οι ευρωπαϊκές τράπεζες που είχαν επενδύσει σε μεγάλο βαθμό στην αμερικανική αγορά ενυπόθηκων δανείων δέχθηκαν ισχυρό πλήγμα. Σε μια προσπάθεια να αποτρέψουν τη χρεοκοπία ορισμένων τραπεζών, οι κυβερνήσεις πολλών χωρών της ΕΕ, όπως της Γερμανίας, της Γαλλίας, του Ηνωμένου Βασιλείου, της Ιρλανδίας, της Δανίας, των Κάτω Χωρών και του Βελγίου έσπευσαν σε βοήθεια. Αλλά το κόστος της διάσωσης των τραπεζών απεδείχθη πολύ υψηλό. Στην Ιρλανδία, το κράτος κινδύνευσε να χρεοκοπήσει,

<sup>14</sup> CDOs: Collateralized Debt Obligations / Εγγυημένες Δανειακές Υποχρεώσεις

<sup>15</sup> CDSs: Credit Default Swaps/ Σύμβαση Ανταλλαγής Κινδύνου Αθέτησης

παρενέβησαν, όμως, άλλες χώρες της ΕΕ και χορήγησαν χρηματοδοτική βοήθεια. Το 2009, καθώς η Ευρώπη βυθιζόταν στην ύφεση, το πρόβλημα που έπληξε αρχικά τις τράπεζες άρχισε να πλήττει όλο και περισσότερο τα κράτη, δεδομένου ότι οι αγορές ανησύχησαν ότι ορισμένες χώρες δεν θα μπορούσαν να διασώσουν τις τράπεζες που αντιμετώπιζαν προβλήματα. Οι επενδυτές άρχισαν να εξετάζουν με μεγαλύτερη προσοχή τα οικονομικά των κρατών. Η Ελλάδα υποβλήθηκε σε αυστηρό έλεγχο επειδή η οικονομία της βρισκόταν σε πολύ άσχημη κατάσταση και οι διαδοχικές κυβερνήσεις είχαν συσσωρεύσει χρέη σχεδόν διπλάσια του μεγέθους της οικονομίας. Υπό την απειλή της πτώχευσης τραπεζών, η υγεία των δημόσιων οικονομικών έγινε πιο σημαντική από ποτέ.

Τα κράτη που είχαν συνηθίσει να δανείζονται μεγάλα ποσά κάθε χρόνο, προκειμένου να χρηματοδοτήσουν τον προϋπολογισμό τους και είχαν συσσωρεύσει έτσι τεράστια χρέη, διαπίστωσαν ξαφνικά ότι οι αγορές ήταν λιγότερο πρόθυμες να συνεχίσουν να τα δανείζουν. Αυτό που ξεκίνησε ως τραπεζική κρίση εξελίχθηκε σε κρίση δημόσιου χρέους. Κατά συνέπεια, η Ελλάδα και στη συνέχεια η Ιρλανδία, η Πορτογαλία, η Ισπανία και η Κύπρος δεν ήταν σε θέση να δανειστούν στις χρηματοπιστωτικές αγορές με λογικά επιτόκια. Η ΕΕ αναγκάστηκε να παρέμβει και έτσι δημιουργήθηκε ένας μηχανισμός επίλυσης κρίσεων και χρηματοπιστωτικής προστασίας, δηλαδή δημιουργία μεγάλων εφεδρικών ποσών που θα χρησιμοποιούνται σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης από χώρες της Ευρωζώνης που αντιμετωπίζουν οικονομικά προβλήματα.

Η χρηματοοικονομική κρίση πέρασε στην πραγματική οικονομία με δύο τρόπους: Πρώτον, μέσω της απροθυμίας των πιστωτικών ιδρυμάτων να χορηγήσουν δάνεια και δεύτερον, μέσω της καταστροφής του πλούτου νοικοκυριών και των επιχειρήσεων από το σπάσιμο στις φούσκες. Το εξωτερικό εμπόριο κατέρρευσε και σημαντικότερο, λόγω του σχετικού της μεγέθους, για πρώτη φορά στα τελευταία τριάντα χρόνια, μειώθηκε η κατανάλωση. Συνεπεία τούτων είχαμε την εντυπωσιακή μείωση του ΑΕΠ παγκοσμίως, την μείωση της απασχόλησης και την αύξηση της ανεργίας.

Όλες σχεδόν οι χώρες αντέδρασαν με μείωση των επιτοκίων και με σημαντικές πολιτικές για την ενίσχυση της ρευστότητας, κυρίως μέσω εγγυήσεων που δόθηκαν στις εμπορικές τράπεζες, μέσω της ενίσχυσης της κεφαλαιακής τους βάσης καθώς και μέσω της απομάκρυνσης των απαξιωμένων στοιχείων του ενεργητικού τους (toxic papers). Από την άλλη πλευρά εφάρμοσαν μέτρα επεκτατικής δημοσιονομικής πολιτικής με στόχο την ενίσχυση των επιχειρήσεων και των νοικοκυριών που πλήττονται από την κρίση. Αυτό που προκαλεί εντύπωση είναι ότι οι πολιτικές αυτές εφαρμόστηκαν τάχιστα και με συντονισμένο τρόπο σε ολόκληρο σχεδόν τον κόσμο.

Θεωρούμε ότι έχουμε ήδη δει αρκετά στοιχεία, ώστε να μπορούμε να συμπεράνουμε με βεβαιότητα ότι η κρίση του 2008 είναι διαφορετική από άλλες κρίσεις. Αυτό όμως δεν σημαίνει ότι δεν διαθέτει το βασικό χαρακτηριστικό των περισσότερων χρηματοοικονομικών κρίσεων, δηλαδή, το ότι η ύφεση που ακολουθεί έχει μεγαλύτερη ένταση και διάρκεια από εκείνες τις υφέσεις που προκαλούνται από άλλες διαταραχές.

### 2.2.3 Τα αίτια που οδήγησαν στην χρηματοοικονομική κρίση

Η απαρχή της κρίσης αναζητείται στη συνισταμένη πολλών παραγόντων. Υπάρχει γενικά συμφωνία των αναλυτών ότι τέσσερις είναι οι βασικές κατηγορίες παραγόντων που θεωρούνται ότι συνέτειναν στην δημιουργία της Χρηματοοικονομικής Κρίσης του 2008:

#### 1) Οι παγκόσμιες μακροοικονομικές ανισορροπίες:

Στο παγκόσμιο οικονομικό σύστημα είχαν συσσωρευθεί σημαντικές μακροοικονομικές ανισορροπίες. “Η παγκόσμια υπερπροσφορά (global glut) αποταμίευσης κυρίως από την Ασία και το αμερικανικό έλλειμμα τρεχουσών συναλλαγών” (Krugman 2009, Bernanke 2004α,2004β, 2005) δημιούργησαν συνθήκες υπερβάλλουσας ρευστότητας οι οποίες, σε συνδυασμό με μια διευκολυντική νομισματική πολιτική, οδήγησαν σε χαμηλά επιτόκια χορηγήσεων και ταχεία άνοδο των τιμών των χρηματιστηριακών αξιών, που δεν άφησε ανεπηρέαστη την αγορά ακινήτων. Εξάλλου, η αθρόα εισροή φθηνών δανειακών κεφαλαίων προς ταχύως αναπτυσσόμενες οικονομίες, όπως οι χώρες της “Νέας Ευρώπης”, αλλά και η Ιρλανδία και η Ισλανδία, διευκόλυνε την πιστωτική επέκταση, η οποία με τη σειρά της τροφοδότησε τον υψηλό ρυθμό ανάπτυξης που γνώρισαν οι χώρες αυτές τα χρόνια πριν από την κρίση.

Τα τελευταία τριάντα χρόνια η Κίνα πέτυχε μια εξαιρετική οικονομική ανάπτυξη μέσω των εξαγωγών βιομηχανικών αγαθών στις ΗΠΑ. Οι εξαγωγές αυτές οδήγησαν σε τεράστια πλεονάσματα το εμπορικό ισοζύγιο της Κίνας, τα οποία, όμως δεν τροφοδότησαν την εγχώρια ζήτηση, αλλά τοποθετήθηκαν σε ομόλογα των ΗΠΑ και άλλα δολαριακά αξιόγραφα που κράτησαν το δολάριο σε σχετικά υψηλά επίπεδα και αντίθετα τα επιτόκια δανεισμού στις ΗΠΑ σε σχετικά χαμηλά επίπεδα. Η εξέλιξη αυτή οδήγησε σε ενίσχυση της ρευστότητας και του δανεισμού στις ΗΠΑ αλλά και στη συγκράτηση του πληθωρισμού. Για τους δικούς τους λόγους η κάθε μια, ούτε η Ευρωπαϊκή Ένωση (προβλήματα ανταγωνιστικότητας), ούτε η Ιαπωνία (χαμηλή εγχώρια ζήτηση) μπόρεσαν να παρέμβουν αποτρεπτικά.

Οι ανισορροπίες που δεν αντιμετωπίστηκαν τόσα χρόνια και συνδέονται με τα πολύ χαμηλά επιτόκια, που διατηρήθηκαν επί μακρόν κυρίως στις ΗΠΑ,

- με τη διατήρηση συνθηκών σημαντικής παγκόσμιας ρευστότητας,
- με την αυξανόμενη ανισορροπία αποταμίευσης – επένδυσης στις Ηνωμένες Πολιτείες, που οδήγησε, τελικά, σε διεύρυνση του ελλείμματος στο ισοζύγιο τρεχουσών συναλλαγών και σε αντίστοιχα πλεονάσματα στις χώρες της Άπω Ανατολής και των πετρελαιοπαραγωγών χωρών,
- με την πολιτική σταθερών συναλλαγματικών ισοτιμιών και τη συνακόλουθη ραγδαία αύξηση των εθνικών συναλλαγματικών αποθεματικών σε δολάρια Χωρών της Άπω Ανατολής

Τα χαμηλά επιτόκια, η μεγάλη ρευστότητα και τα χαλαρά κριτήρια χρηματοδότησης των τραπεζών στις αρχές της δεκαετίας, οδήγησαν σε μια εκρηκτική αύξηση της χρηματοοικονομικής μόχλευσης νοικοκυριών, θεσμικών, χρηματοπιστωτικών οργανισμών και εταιρειών και τη

ραγδαία διάδοση των δομημένων προϊόντων, κυρίως στις Ηνωμένες Πολιτείες, τη Μεγάλη Βρετανία και την Ευρώπη,

που οδήγησαν σε επιταχυνόμενη αύξηση των τιμών των κινητών και των ακινήτων αξιών παγκοσμίως, φαινόμενα που δεν συνάντησαν, όμως, την ανησυχία ή την οργανωμένη αντίδραση των εποπτικών και νομισματικών αρχών. Επιπλέον, τα πολύ χαμηλά πραγματικά αλλά και τα ονομαστικά επιτόκια που έφθασαν κοντά στο 1% το 2006, από 4.5% στις αρχές της τρέχουσας δεκαετίας, είχαν ως αποτέλεσμα:

- a) Οι θεσμικοί και ιδιώτες επενδυτές είτε να επιδιώκουν υψηλότερες αποδόσεις μέσω απόκτησης δομημένων χρηματοοικονομικών προϊόντων υψηλού κινδύνου, είτε να δανείζονται με ευνοϊκούς όρους για ανάπτυξη κινητών και ακινήτων αξιών, τροφοδοτώντας τις τιμές και τον ανοδικό κερδοσκοπικό κύκλο.
- b) Παράλληλα, οι διεθνείς χρηματοπιστωτικοί οργανισμοί για να ικανοποιήσουν τους πελάτες τους και για να βελτιώσουν τη κερδοφορία τους, άρχισαν:
  1. να προσφέρουν πολύπλοκα δομημένα προϊόντα με υποσχόμενες υψηλότερες αποδόσεις,
  2. να δημιουργούν νέες αγορές (π.χ. τιτλοποιήσεις στεγαστικών δανείων, over-the counter παράγωγα) για την κάλυψη ή / και μεταφορά σε τρίτους των κινδύνων,
  3. να χαλαρώνουν τα κριτήρια τραπεζικών χρηματοδοτήσεων ειδικότερα στις ΗΠΑ στον τομέα των στεγαστικών δανείων.

Επιπλέον, σε αυτό το περιβάλλον, αναπτύχθηκαν ταχύτατα νέοι κερδοσκοπικοί οργανισμοί, χαλαρά εποπτευόμενοι (π.χ. hedge funds, SIVs), ενώ οι διεθνείς τράπεζες άρχισαν να κερδοσκοπούν για δικό τους λογαριασμό, επιτείνοντας την ένταση της παγκόσμιας κερδοσκοπίας.

## 2) Υπερβολική Πιστωτική Επέκταση και Μόχλευση

Τα τελευταία δεκαπέντε χρόνια η πιστωτική επέκταση στις ΗΠΑ και στις περισσότερες ανεπτυγμένες οικονομίες υπήρξε εντυπωσιακή προερχόμενη όχι μόνο από την σχετικά μεγάλη αύξηση της νομισματικής βάσης, αλλά και από την απίστευτη μόχλευση εντός και εκτός των ισολογισμών των πιστωτικών ιδρυμάτων και κυρίως των επενδυτικών τραπεζών και των hedge funds<sup>16</sup>. Η μόχλευση αυτή, όπως και σε άλλες χρηματοοικονομικές κρίσεις, υποθήκευσε τη χρηματοοικονομική σταθερότητα και άφησε το σύστημα εκτεθειμένο σε συστημικούς κινδύνους.

---

<sup>16</sup>Hedge Funds: Αντισταθμιστικά κεφάλαια. Κεφάλαιο ανοικτού ή κλειστού τύπου όπου ένας διαχειριστής επενδύει τα χρήματα των μεριδιούχων έναντι κάποιας αμοιβής (management fee). Στα ανοικτού τύπου funds μπορεί οποιοσδήποτε επενδυτής να αποκτήσει μερίδιο αν και τα κατώτατα όρια συμμετοχής είναι ιδιαίτερα υψηλά και μπορεί να ανέρχονται σε εκατοντάδες χιλιάδες ευρώ. Στα κλειστού τύπου funds η συμμετοχή των επενδυτών γίνεται βάσει επιλογών του διαχειριστή.

Οι σημαντικές διαρθρωτικές μεταβολές, όπως η απελευθέρωση των αγορών στη δεκαετία του 1990 και τα νέα χρηματοοικονομικά προϊόντα, εξασθένησαν την διαδικασία της διαχείρισης κινδύνων και αύξησαν το βαθμό μόχλευσης (IFS 2008, FSF 2008).

### **3) Ασυμμετρική πληροφόρηση και Προβλήματα Εντολέα-Εντολοδόγου**

Η ύπαρξη ασυμμετρικής πληροφόρησης σχετικά με τα δομημένα προϊόντα (CDOs- Collateralized Debt Obligations, CDSs- Credit Default Swaps, κ.α.), παρείχε την ευκαιρία στους εκδότες τους να αναλαμβάνουν υπερβολικό κίνδυνο με αδιαφανή τρόπο, κίνδυνος ο οποίος ούτε τιμολογούταν σωστά και ούτε αντισταθμιζόταν επαρκώς. Ταυτόχρονα, τα συστήματα αμοιβών των εμπορικών τραπεζών, των επενδυτικών τραπεζών, των ασφαλιστικών εταιρειών και των hedge funds δεν χαρακτηρίζονταν από την συμβατότητα κινήτρων ανάμεσα στα στελέχη και τους μετόχους των εταιρειών τους, με αποτέλεσμα επίσης να αναλαμβάνονται υπερβολικοί κίνδυνοι από άτομα τα οποία δεν θα υφίσταντο το κόστος των αποτυχημένων επιλογών τους .

Η τρίτη αιτία της κρίσης, ίσως και η σημαντικότερη, συνδέεται με τη σταδιακή μετατόπιση των στόχων των τραπεζών από τη χρηματοδότηση της πραγματικής οικονομίας, του εμπορίου και των παραγωγικών επενδύσεων, στην κερδοσκοπία, τα χρηματοοικονομικά στοιχήματα και τη χρηματοπιστωτική καινοτομία χωρίς οικονομική χρησιμότητα, που έγιναν, σε σημαντικό βαθμό, βασικές δραστηριότητες, ίσως και αυτοσκοπός για ορισμένες μεγάλες διεθνείς τράπεζες.

Καθοριστικό ρόλο για τον παραπάνω μετασχηματισμό των τραπεζών διαδραμάτισαν :

- a) Η παγκοσμιοποίηση και η απελευθέρωση του χρηματοπιστωτικού συστήματος, η εφαρμογή στο χρηματοπιστωτικό χώρο των επιτευγμάτων της νέας τεχνολογίας, η εκρηκτική ανάπτυξη των χρηματοοικονομικών καινοτομιών, η εντυπωσιακή ανάπτυξη και διεθνοποίηση των νέων αγορών και της θεσμικής διαχείρισης, εξελίξεις που δεν συνοδεύθηκαν, όπως τονίσαμε, από την αναβάθμιση και διεθνοποίηση της εποπτείας και των ελέγχων.
- b) Οι κερδοσκοπικές συμπεριφορές, ενίοτε, απληστίας και μεγαλομανίας ορισμένων Διοικήσεων διεθνών τραπεζών, που δεν προάσπισαν τα συμφέροντα των μετόχων αλλά τα βραχυχρόνια δικά τους και ενεπλάκησαν:
  - (i) σε σημαντικές και πανάκριβες εξαγορές και συγχωνεύσεις υψηλού κινδύνου
  - (ii) σε αλόγιστη αύξηση του ενεργητικού τους
  - (iii) σε χρηματοδότηση της ταχείας αύξησης του ενεργητικού από πηγές ρευστότητας υψηλού κινδύνου, όπως οι χρηματαγορές και η διατραπεζική αγορά (Βρετανικές Τράπεζες).
- c) Η συστηματική υποτίμηση από τις Διοικήσεις των διεθνών Τραπεζών αλλά και από τις εποπτικές αρχές του μεγέθους της πολυπλοκότητας των κινδύνων, που αναλάμβαναν σταδιακά οι τράπεζες. Κυρίως, δεν έγιναν κατανοητοί οι κίνδυνοι από την εκρηκτική ανάπτυξη των τιτλοποιήσεων, των παραγώγων, της χρηματοοικονομικής μόχλευσης, και της χρηματοδότησης των τραπεζών από τις κεφαλαιαγορές και τη διατραπεζική αγορά.

- d) Η διαμόρφωση επί μακρόν, με την ανοχή των μετόχων, λανθασμένης δομής και ύψους κινήτρων αναφορικά με τις μεταβλητές αμοιβές των στελεχών στο διεθνές τραπεζικό χώρο (bonuses). Το τελευταίο ευνοούσε τις βραχυχρόνιες κερδοσκοπικές δραστηριότητες και την ανάληψη υπερβολικών κινδύνων, με σημαντική, ευνοϊκή ασυμμετρία ωφέλειας/ζημίας υπέρ των στελεχών και εις βάρος των μετόχων και τελικά της κοινωνίας (απόλυση αποτυχημένων διοικήσεων ζημιογόνων τραπεζών με αποζημιώσεις δεκάδων εκατομμυρίων). Δεν είναι τυχαίο ότι φθάσαμε σήμερα, η Ομοσπονδιακή Τράπεζα των Ηνωμένων Πολιτειών να παρεμβαίνει θεσμικά στη διαδικασία καθορισμού των έκτακτων αμοιβών των στελεχών μεγάλων ιδιωτικών τραπεζών.
- e) Η ανεπάρκεια των διεθνών λογιστικών προτύπων (IFRS), ιδιαίτερα αναφορικά με τις μεθόδους αποτίμησης σε τρέχουσες τιμές επενδυτικών στοιχείων του ενεργητικού των Τραπεζών, καθώς και των στοιχείων εκτός ισολογισμού.
- f) Η σύγκρουση συμφερόντων και οι ανεπαρκείς αναλύσεις και μεθοδολογίες, που εφήρμοσαν οι διεθνείς εταιρείες αξιολόγησης κινδύνων, (Moody's, S & P, Fitch). Αποτέλεσμα, είχαν αξιολογήσει τα τελευταία χρόνια 70,000 (!) διεθνείς εκδόσεις στη βαθμίδα AAA, δηλαδή ελάχιστου κινδύνου, εν μέρει, διότι το σύστημα μεροληπούσε υπέρ των εκδοτών, που κάλυπταν τα έξοδα αξιολόγησης, ενώ τα τελευταία θα έπρεπε να πληρώνουν για την προστασία τους οι αγοραστές. Χιλιάδες, όμως τράπεζες και επενδυτές, τα τελευταία χρόνια, στηρίχθηκαν στην αξιοπιστία των αξιολογήσεων των παραπάνω οίκων για να τοποθετήσουν τρισεκατομμύρια. Σε κινητές αξίες, που νόμιζαν ότι ήταν πολύ χαμηλού κινδύνου, αλλά απεδείχθησαν τοξικά προϊόντα.

Επομένως σημαντικό μερίδιο ευθύνης φέρουν οι εταιρίες αξιολόγησης της πιστοληπτικής ικανότητας, οι οποίες, ελλείψει ιστορικής πληροφόρησης, βαθμολογούσαν τα νέα και πολυσύνθετα παράγωγα προϊόντα εξομοιώνοντάς τα με τα κρατικά ομόλογα υψηλής διαβάθμισης, με συνέπεια οι επενδυτές να υποεκτιμούν και να υποτιμολογούν τον κίνδυνο.

#### **4) Ρυθμιστικά κενά και ελλιπής εποπτεία**

Η παγκοσμιοποίηση των οικονομιών και των αγορών χρήματος και κεφαλαίου και η διεθνοποίηση των οικονομικών και των χρηματοπιστωτικών δραστηριοτήτων τις τελευταίες δύο δεκαετίες δεν συνοδεύθηκαν από την αντίστοιχη απαιτούμενη παράλληλη αναβάθμιση, διεθνοποίηση και τον κατάλληλο συντονισμό των μακροοικονομικών πολιτικών, της εποπτείας και του ρυθμιστικού πλαισίου λειτουργίας του διεθνούς χρηματοπιστωτικού χώρου. Παράλληλα, υποβαθμίστηκε η σημασία δυναμικών και πολύπλοκων φαινομένων, που βρίσκονταν σε πλήρη εξέλιξη στο χρηματοπιστωτικό χώρο. Κυρίως δεν έγιναν αντιληπτοί από τις αρχές, οι συστημικοί κίνδυνοι, που προέκυπταν από την αλόγιστη, υπερτροφική ανάπτυξη του παγκόσμιου χρηματοπιστωτικού χώρου, με αποτέλεσμα οι σημαντικές ζημιές του κλάδου, που προέκυψαν, να επιβαρύνουν, τελικά, τους φορολογούμενους πολίτες για τις επόμενες δεκαετίες.

Από το 1999 και μετά, τόσο στις ΗΠΑ όσο και σε άλλες χώρες υπήρξε μια αποστροφή, η οποία είχε πολιτικό-ιδεολογικό υπόβαθρο, στην εφαρμογή (κυρίως από τη Fed<sup>17</sup> και την SEC<sup>18</sup>) ρυθμιστικών μέτρων αναφορικά με την επικινδυνότητα της ανεξέλεγκτης πιστωτικής επέκτασης και της μόχλευσης. Την ίδια περίοδο, οι χρηματοοικονομικοί νεωτερισμοί, μεταξύ των οποίων και αυτοί που αναφέρθηκαν παραπάνω, ταχύτατα δημιουργήσαν νέες αγορές, χωρίς όμως να συνοδεύονται από τους κατάλληλους κανόνες λογιστικής απεικόνισης και το αντίστοιχο ρυθμιστικό και εποπτικό πλαίσιο.

Έτσι, η κρίση ανέδειξε σοβαρές ατέλειες του συστήματος εποπτείας. Συγκεκριμένα, αποκάλυψε σοβαρά προβλήματα επικοινωνίας και ανταλλαγής πληροφοριών μεταξύ των εποπτικών αρχών, τόσο σε διασυνοριακό επίπεδο όσο και μέσα σε κάθε χώρα. Μέχρι τώρα, έμφαση δινόταν κυρίως στη μικροπροληπτική εποπτεία (micro-prudential supervision), δηλαδή στην εποπτεία των επιμέρους πιστωτικών ιδρυμάτων, και λιγότερο στη μακροπροληπτική εποπτεία (macro-prudential surveillance), η οποία εστιάζεται στους “συστημικούς” κινδύνους, δηλαδή στους κινδύνους που απορρέουν από τις διασυνδέσεις και αλληλεξαρτήσεις των χρηματοπιστωτικών ιδρυμάτων, των αγορών και της μακροοικονομικής συγκυρίας.

Η συνύπαρξη των τεσσάρων αυτών αιτιών ήταν κάτι σαν την ιστορία του γνωστού έργου «Η Τέλεια Καταιγίδα». Δίχως αμφιβολία, οι συνέπειες της συνύπαρξης αυτής είχαν υπερπολλαπλάσιες επιπτώσεις από αυτές που θα είχε κάθε αίτιο μεμονωμένα. Έτσι, το αποτέλεσμα της συνύπαρξης αυτής ήταν μια σειρά από τεράστιες «φούσκες» σε διάφορες αγορές φυσικού και χρηματοοικονομικού κεφαλαίου (ακίνητα, εμπορεύματα, μετοχές, παράγωγα).

«Φούσκα» στην αγορά ενός πραγματικού ή χρηματοοικονομικού κεφαλαιακού αγαθού είναι μια κατάσταση όπου η τιμή του αγαθού αυτού δεν εξηγείται από ορθολογικές οικονομικές δυνάμεις. Αν και οι οικονομολόγοι δεν μπορούν να προβλέψουν πότε σπάει μια φούσκα, είναι νομοτελειακό, ότι όλες οι φούσκες κάποτε σπάνε.

Συμπέρασμα:

- Οι παγκόσμιες κεφαλαιαγορές και το διεθνές τραπεζικό σύστημα έτρεχαν και διεθνοποιούνταν ταχύτερα από τις εποπτικές/ ρυθμιστικές αρχές.
- Οι παγκόσμιες κεφαλαιαγορές και το διεθνές τραπεζικό σύστημα έτρεχαν ταχύτερα από την κατανόηση των κινδύνων από τις διοικήσεις των τραπεζών.
- Οι παγκόσμιες κεφαλαιαγορές και το διεθνές τραπεζικό σύστημα έτρεχαν ταχύτερα της αναβάθμισης των εσωτερικών τραπεζικών συστημάτων εποπτείας, ελέγχου και διαχείρισης κινδύνων.
- Οι παγκόσμιες κεφαλαιαγορές και το διεθνές τραπεζικό σύστημα έτρεχαν ταχύτερα από το βαθμό κατανόησης των συστημικών κινδύνων από τους ασκούντες μακροοικονομική πολιτική.

---

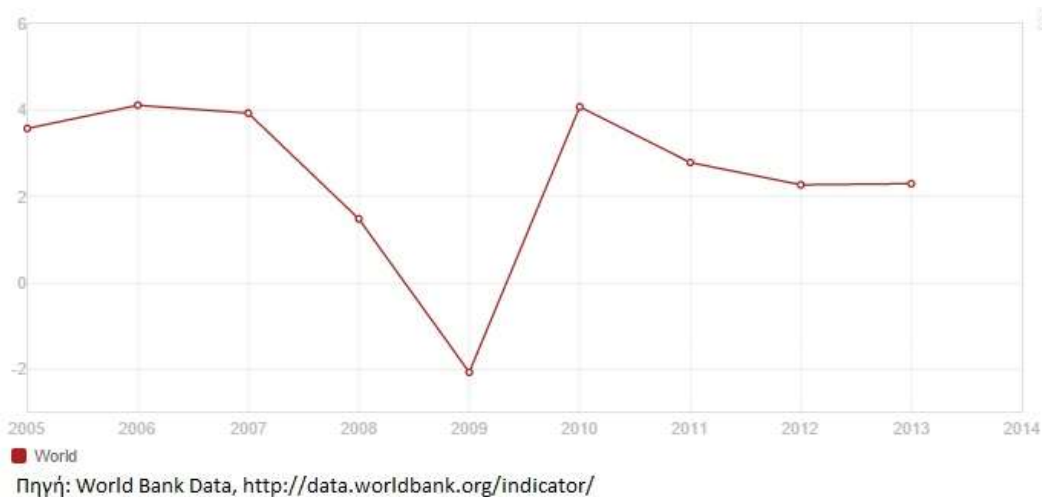
<sup>17</sup> FED Federal Reserve bank: Ομοσπονδιακή Τράπεζα Ηνωμένων Πολιτειών.

<sup>18</sup> SEC Securities and Exchange Commission : Επιτροπή Κεφαλαιαγοράς των ΗΠΑ.

## 2.3 Οι συνέπειες της οικονομικής κρίσης στις χώρες και στη παγκόσμια παραγωγή.

Μετά το ξέσπασμα της οικονομικής κρίσης, άμεση συνέπεια ήταν η συρρίκνωση των οικονομιών των χωρών. Η παγκόσμια παραγωγή μειώθηκε και αυτό φαίνεται καθαρά απο τα στοιχεία που συγκεντρώνονται, ειδικά για τις μεγάλες οικονομίες του πλανήτη. Η πτώση ήταν μεγάλη αλλά και συντονισμένη. Όλες οι οικονομίες λόγω του παγκόσμιου σοκ εμφάνισαν αρνητικούς ρυθμούς ανάπτυξης, όπως φαίνεται και απο τα στοιχεία της Παγκόσμιας Τράπεζας:

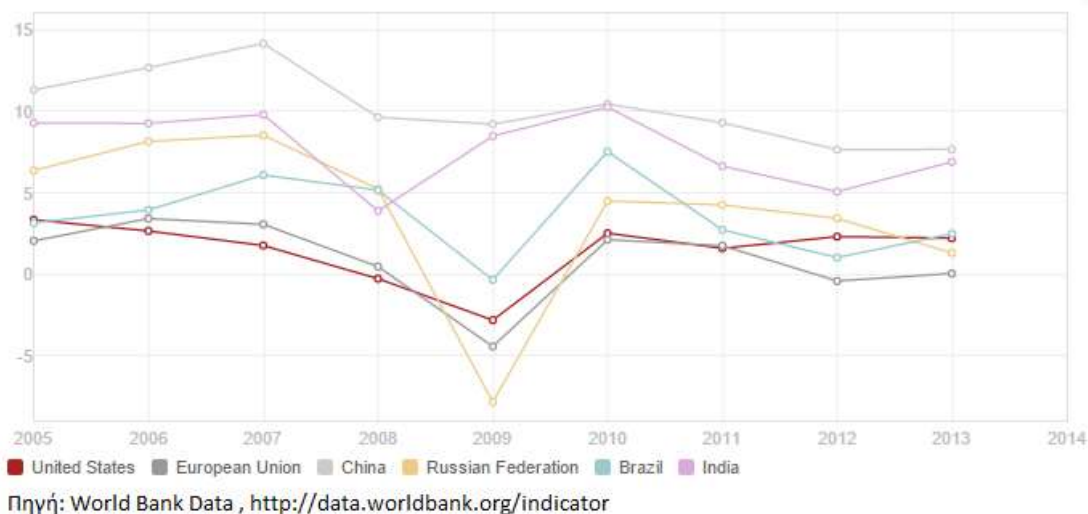
Figure 3 Εξέλιξη Παγκόσμιου ΑΕΠ<sup>19</sup> %



<sup>19</sup> GDP growth (annual %): Ετήσιο ποσοστό αύξησης του ΑΕΠ σε τιμές αγοράς με βάση το δολλάριο ως νόμισμα. Γίνεται άθροιση των επιμέρους ΑΕΠ των χωρών, με έτος βάσης το 2005. ΑΕγχΠ είναι το άθροισμα της ακαθάριστης προστιθέμενης αξίας όλων των παραγωγών σε μια οικονομία συν τυχόν φόρους προϊόντος και μείον τις επιδοτήσεις/ενισχύσεις που δεν περιλαμβάνονται στην αξία των προϊόντων. Υπολογίζεται, χωρίς να αφαιρεθούν οι αποσβέσεις των κατασκευασμένων στοιχείων ενεργητικού ή η εξάντληση και υποβάθμιση των φυσικών πόρων.



Figure 4 Η Εξέλιξη του ΑΕΠ ετησίως %, επιλεγμένες χώρες



Οι μεγαλύτερες αναπτυγμένες (Ηνωμένες Πολιτείες, Ευρωπαϊκή Ένωση) και αναπτυσσόμενες οικονομίες (Βραζιλία, Ρωσία, Κίνα, Ινδία) – οι λεγόμενες και ως BRICs- του πλανήτη ακολούθησαν την πορεία της πτώσης του παγκοσμίου ΑΕΠ, με την ύφεση να έχει διαφορετικές διακυμάνσεις ανά χώρα.

Στα αίτια για τη συρρίκνωση αυτή της παγκόσμιας οικονομίας που αναλύθηκαν παραπάνω, μεγάλο μέρος τους καταλαμβάνει η μεγάλη πτώση της κατανάλωσης. Όπως αναλύθηκε παραπάνω, λόγω της κρίσης η αγορά στέγνωσε απο ρευστότητα, οι επιχειρήσεις απέλυσαν εργαζόμενους και αυτό είχε ως αντίκτυπο την βίαιη μείωση της αγοραστικής δύναμης των πολιτών. Αποτέλεσμα αυτού ήταν η ενεργή ζήτηση για αγαθά και υπηρεσίες απο τις οικονομικές μονάδες να μειωθεί σε μεγάλο βαθμό. Το γεγονός αυτό συνεπικουρήθηκε από τις πολύ απαισιόδοξες προσδοκίες για το μέλλον λόγω της βαθιάς ύφεσης που μπήκαν οι οικονομίες, παράγοντας που επηρεάζει τη ζήτηση και την κατανάλωση. Ο καταναλωτής ή το νοικοκυριό αποτελεί μια από τις βασικές οικονομικές μονάδες γιατί μέρος του εισοδήματος του ξοδεύεται για την αγορά αγαθών και υπηρεσιών, προκειμένου να καλύψει τις ανάγκες του. Η σημασία της μονάδας αυτής συχνά παραβλέπεται, όμως είναι ο μεγαλύτερος αποδέκτης των πολιτικών που εφαρμόζονται και επηρεάζει, αλλά και επηρεάζεται σχεδόν από κάθε δημόσια ή ιδιωτική οικονομική απόφαση.

### 3. Διεθνές Εμπόριο

#### 3.1 Ιστορική αναδρομή εμπορίου και ναυτιλίας

Στα πρώτα χρόνια που εμφανίστηκε στη γη ο άνθρωπος παρήγαγε μόνος του όλα τα αγαθά που ήταν απαραίτητα για τη συντήρηση του ίδιου και της οικογένειάς του. Με την πάροδο του χρόνου, όμως, ανακάλυψε ότι είναι πολύ πιο εύκολο να ειδικευτεί στην παραγωγή ενός είδους αγαθών και να ανταλλάσσει το πλεόνασμά του με τους άλλους ανθρώπους, που ειδικεύονταν στην παραγωγή άλλων αγαθών.

Στην αρχή η ανταλλαγή αυτή γινόταν μέσα στα όρια του χωριού του ή της πόλης του. Εξαιτίας, όμως, της διαφοράς στο χρόνο παραγωγής των διάφορων αγαθών καθώς και στο ότι οι ανταλλαγές αυτές άρχισαν να γίνονται πλέον και ανάμεσα σε τόπους που απείχαν μια ορισμένη απόσταση, παρουσιάστηκε ανάγκη ύπαρξης ορισμένων ανθρώπων που θα αναλάμβαναν να αποθηκεύσουν τα διάφορα αγαθά ως την εποχή της χρησιμοποίησής τους ή να τα μεταφέρουν από τόπο σε τόπο, για να καρπωθούν μια ορισμένη διαφορά σε αγαθά ή αργότερα σε χρήμα σαν ανταμοιβή της εργασίας τους. Αυτή η αγορά και η πώληση των εμπορευμάτων από ορισμένους ανθρώπους, που γινόταν για επίτευξη κέρδους, ονομάστηκε εμπόριο.

Η ιστορία του εμπορίου είναι παράλληλη, κατά το μεγαλύτερο μέρος, με την ιστορία της ανθρωπότητας. Από τις πρωτόγονες κοινωνίες, με την απλή ανταλλαγή αγαθών, μέχρι το σημερινό κόσμο (το σχεδόν τέλεια οργανωμένο από εμπορικής πλευράς) το εμπόριο πέρασε πολλές φάσεις εξέλιξης και πολλές δοκιμασίες. Πρώτοι οι Φοίνικες συνδύασαν το πνεύμα της περιπέτειας που είχαν, με τις ανακαλύψεις των λαών της Μεσοποταμίας (γραφή, νόμισμα, κωδικοποιημένο δίκαιο) και τη μεγάλη περιέργεια που τους κατείχε και ένωσαν εμπορικά όλες σχεδόν τις πόλεις της νότιας Μεσογείου. Στις ελληνικές πόλεις το εμπόριο συναντάται συνεχώς και χαρακτηρίζει περιόδους ακμής και κυριαρχίας των Ελληνικών πόλεων της εποχής. Δεν είναι τυχαίο πως οποιαδήποτε αρχαιοελληνική πόλη-κράτος άκμασε τα αρχαία χρόνια είχε άμεση σχέση με εμπόριο και εμπορικούς δεσμούς με τις υπόλοιπες πόλεις. Η σχέση των Ελλήνων με τη θάλασσα έχει διάρκεια και συνέχεια μέσα στο χρόνο. Ως αναγνώριση αυτής της σχέσης, οι αρχαίοι Έλληνες είχαν δώσει πανίσχυρο στο θεό της θάλασσας, τον Ποσειδώνα, τη δεύτερη θέση στην ιεραρχία των θεών, αμέσως μετά τον υπέρτατο θεό του σύμπαντος και αδερφό του, Δία. Αρχαιολογικά ευρήματα δείχνουν ότι στο Αιγαίο κυκλοφορούσαν οι πρώτες μορφές πλοίων από το 7000 π.Χ. Στην ίδια περιοχή είχε εμφανιστεί γύρω στο 2000 π.Χ. ένας νέος τύπος ελαφρού πλοίου, ικανό να ταξιδεύει με κουπιά και πανιά, το αρχαιοπελαγίτικο σκαρί: μια πραγματική επανάσταση στη ναυτική τεχνολογία που υιοθετήθηκε αμέσως απ' όλους του λαούς του Αιγαίου. Από τους Κυκλαδίτες στους Κρήτες του Μινωϊκού πολιτισμού, στη Μυκηναϊκή περίοδο και μετά κυρίως στη Αθήνα, το εμπόριο γνώρισε μεγάλη άνθηση. Τα πλοία έφταναν και έφευγαν από τον Πειραιά φορτωμένα εμπορεύματα από και για τις αποικίες και όλο το γνωστό έως τότε κόσμο. Οι Ρωμαίοι φρόντιζαν μ' επιμέλεια για την ασφαλή διεξαγωγή του εμπορίου μέσα στα όρια της αυτοκρατορίας τους, ενώ και η Βυζαντινή Αυτοκρατορία, αργότερα, στις περιόδους ακμής της διέθετε ισχυρό ναυτικό.

Με το ίδιο πνεύμα συνεχίζονται οι εμπορικές συναλλαγές και τα επόμενα χρόνια με μόνη εξαίρεση, ίσως τις κλειστές φεουδαρχικές κοινωνίες του μεσαίωνα. Αλλά και σ' εκείνη την εποχή, οι Άραβες, με το λεπτό τους πνεύμα και τον προηγμένο τους πολιτισμό, δίνουν στο εμπόριο την απαραίτητη ώθηση, για να επιβιώσει. Μεγάλη, όμως, σημασία για την ανάπτυξη του εμπορίου αποτελεί η κατά το 16ο αιώνα ανακάλυψη των νέων χωρών. Νέοι διέξοδοι προσφέρονται και νέα αγαθά εισάγονται στην Ευρώπη. Οι εμπορικοί δρόμοι βγαίνουν πια από τα στενά όρια της Μεσογείου και απλώνονται στον Ατλαντικό. Το εμπόριο φεύγει από τα χέρια της Ευρώπης και εξαπλώνεται σ' όλο τον κόσμο. Οι φήμες ότι οι συνθήκες ζωής είναι πιο άνετες στις νέες χώρες, από την παλιά και γερασμένη ήπειρο, κάνουν χιλιάδες ανθρώπων να μεταναστεύσουν σ' αυτές. Εκεί ασχολούνται με το εμπόριο των νέων αγαθών και παρατηρείται σύντομα μια οικονομική άνθηση. Η παρουσία της ναυτιλίας είναι και πάλι καθοριστική καθώς αυτή έδωσε τη δυνατότητα για αναζήτηση νέων εμπορικών δρόμων και νέων ηπειρών.

Με την εκδήλωση της βιομηχανικής επανάστασης εκδηλώνεται και η εμπορική επανάσταση. Ο τεράστιος όγκος των αγαθών, που παράγονται με τη χρησιμοποίηση των μηχανών, ψάχνουν να βρουν αγορές σ' όλα τα μέρη της γης. Οι έμποροι γίνονται ρυθμιστές της κατάστασης, ανεβαίνουν συνεχώς κοινωνικά και οικονομικά. Σωστά έχει λεχθεί ότι η εποχή αυτή χαρακτηρίζεται από τη εύνοιά της προς δύο τάξεις ανθρώπων. Τους εμπόρους και τους κεφαλαιοκράτες. Από την Αγγλία η κατάσταση αυτή εξαπλώνεται στην Ευρώπη και στη συνέχεια σ' όλο τον κόσμο. Σήμερα το εμπόριο έχει πάρει τέτοια έκταση, που δικαιώνει το ανήσυχο πνεύμα των Φοινίκων. Νέες τεχνικές μέθοδοι, πολυάριθμοι τρόποι διεξαγωγής του, οικονομικές και δασμολογικές ενώσεις έχουν αναγάγει το εμπόριο σε επιστήμη. Νέα μεταφορικά μέσα χρησιμοποιούνται, τεράστιες ταχύτητες αναπτύσσονται, ο παραγωγός των αγαθών έχει χάσει πλέον κάθε επαφή με τον τελικό αγοραστή τους.

### 3.2 Παράγοντες που προσδιόρισαν την ανάπτυξη του διεθνούς εμπορίου

Μετά τον Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο, οι διεθνείς ανταλλαγές αποτέλεσαν σημαντικό παράγοντα ανάπτυξης της παγκόσμιας οικονομίας με ένα ρυθμό αύξησης πολύ μεγαλύτερο από αυτόν της παγκόσμιας παραγωγής. Αντίθετα με τη δεκαετία του '30 όπου κυριάρχησε ο προστατευτισμός, το τέλος του Β΄ Παγκοσμίου Πολέμου σηματοδότησε την έναρξη μιας περιόδου έντονης ανάπτυξης των διεθνών ανταλλαγών με καθεστώς το *Ελεύθερο Διεθνές Εμπόριο*. Αυτή μάλιστα η περίοδος συνοδεύτηκε απο σημαντική βελτίωση της παγκόσμιας ευημερίας, τουλάχιστον για τις εμπορευόμενες χώρες.

Οι κυριότεροι παράγοντες που προσδιόρισαν την ανάπτυξη του διεθνούς εμπορίου είναι:

- Ο Διεθνής Οργανισμός «Γενική Συμφωνία Δασμών και Εμπορίου», γνωστότερος ως G.A.T.T General Agreement on Tariffs and Trade, ο οποίος ήταν το σημαντικότερο εργαλείο σύνδεσης της παγκόσμιας οικονομίας. Ιδρύθηκε στις 30 Οκτωβρίου 1947. Η G.A.T.T λαμβάνει αποφάσεις με

συναίνεση, λειτουργεί σαν forum διεθνών διαπραγματεύσεων για την κατάργηση των εμπορικών φραγμών στη διακίνηση των αγαθών.

- Το Διεθνές Νομισματικό Σύστημα του Bretton-Woods ή το αποκαλούμενο «Κανόνας Συναλλάγματος-Χρυσού», το οποίο καθιέρωνε σταθερές αλλά ταυτόχρονα προσαρμόσιμες ισοτιμίες, ευνόησε κατά πολύ την ανάπτυξη του διεθνούς εμπορίου, αφού περιόριζε τα έξοδα κάλυψης απέναντι στους συναλλαγματικούς κινδύνους οι οποίοι υπάρχουν μόνο στο καθεστώς των εύκαμπτων ισοτιμιών. Δημιουργήθηκε το 1944 στην ομώνυμη πόλη του New Hampshire των Ηνωμένων Πολιτειών και ίσχυσε έως και το 1971, όπου εγκαταλείφθηκε.
- Ο Παγκόσμιος Οργανισμός Εμπορίου (Π.Ο.Ε.) ιδρύθηκε την 1η Ιανουαρίου 1995 και αντικατέστησε τη Γενική Συμφωνία Δασμών και Εμπορίου (GATT) που είχε υπογραφεί μετά το τέλος του Β΄ Παγκοσμίου Πολέμου. Με 159 χώρες μέλη και 26 παρατηρητές, ο ΠΟΕ έχει συμβάλει στη διαμόρφωση ενός συστήματος κανόνων το οποίο διατηρεί την παγκόσμια οικονομία ανοιχτή στο εμπόριο. Ο ΠΟΕ διαχειρίζεται διεθνείς εμπορικές συμφωνίες, λειτουργεί ως φόρουμ για διαπραγματεύσεις, επιλύει διαφορές, παρακολουθεί τις εθνικές πολιτικές, παρέχει τεχνική βοήθεια και κατάρτιση στις αναπτυσσόμενες χώρες και συντονίζει τη συνεργασία με άλλους διεθνείς οργανισμούς. Κάθε φορά που τα μέλη του ΠΟΕ θέλουν να αναθεωρήσουν τους πολυμερείς κανόνες, ξεκινά νέος γύρος διαπραγματεύσεων. Ο πιο πρόσφατος γύρος διαπραγματεύσεων, ο οποίος βρίσκεται σε εξέλιξη, είναι ο Γύρος της Ντόχα.
- Οι διάφορες «Τελωνειακές Ενώσεις» χωρών, οι οποίες εξ ορισμού καταργούν τους δασμούς ή άλλα εμπορικά μέτρα ισοδύναμου αποτελέσματος για τις μεταξύ τους ενδοκοινοτικές συναλλαγές. Ως μια τέτοια ένωση ξεκίνησε και η Ευρωπαϊκή Ένωση.

Πέρα από θεσμικούς παράγοντες, η ανάπτυξη των διεθνών ανταλλαγών ευνοήθηκε πάρα πολύ από την ταχύτατη τεχνολογική πρόοδο. Η βελτίωση στις χρησιμοποιούμενες τεχνολογίες των υπηρεσιών μεταφοράς των εμπορευμάτων θαλασσίως, αεροπορικώς ή χερσαίως σε ότι αφορά την ποιότητα, την ταχύτητα ή τη δυνατότητα συντήρησης, περιόρισε τις αποστάσεις μεταξύ των αγορών. Επίσης, άλλες καινοτομίες στον τομέα της βιομηχανικής παραγωγής, οι οποίες οδήγησαν στη μείωση του μέσου κόστους και ως εκ τούτου στη μείωση του κόστους των εισαγομένων αγαθών, ευνόησαν καθοριστικά την ανάπτυξη του Ελεύθερου Διεθνούς Εμπορίου.

Μέσα σε αυτό το περιβάλλον το Διεθνές Εμπόριο πολλαπλασιάστηκε σε όγκο. Από το 1948 αναπτύσσεται με ένα ρυθμό πολύ μεγαλύτερο από αυτόν της παγκόσμιας παραγωγής. Ο ετήσιος ρυθμός αύξησης των εξαγωγών είναι μιάμιση φορά μεγαλύτερος αυτού της παγκόσμιας παραγωγής. Η εμπειρία διαφόρων ευρωπαϊκών χωρών δείχνει ότι αύξηση κατά 1 % στο άνοιγμα της οικονομίας επιφέρει αύξηση κατά 0,6 % στην παραγωγικότητα της εργασίας τον επόμενο χρόνο.

Το διεθνές εμπόριο αντανakλά τις διαρθρωτικές εξελίξεις των εθνικών οικονομιών. Τα βιομηχανικά προϊόντα υπερέρχουν ως ποσοστό των εμπορεύσιμων αγαθών. Αυτή η εξέλιξη του περιεχομένου των ανταλλαγών πιστοποιεί τη βιομηχανοποίηση της παραγωγής, η οποία ευνοείται από τη φιλελευθεροποίηση του διεθνούς εμπορίου. Μέχρι το 1966 το σχετικό βάρος των προϊόντων αγροτοδιατροφής και μεταλλευμάτων συνιστούσαν το 50% της αξίας των διεθνών ανταλλαγών, ενώ από τότε δεν υπερέβησαν το 17% περίπου. Αντίθετα, το σχετικό βάρος των

βιομηχανικών προϊόντων έφτασε το 1989 το 70% της αξίας των διεθνών ανταλλαγών. Έτσι, γίνεται σαφές ότι ο κύριος μοχλός ανάπτυξης της παγκόσμιας οικονομίας υπήρξε ο δευτερογενής τομέας (ορυχεία-μεταλλεία, μεταποίηση, ενέργεια, κατασκευές). Σε ότι αφορά τον τριτογενή τομέα, για τις χώρες του Οργανισμού Οικονομικής Συνεργασίας και Ανάπτυξης (Ο.Ο.Σ.Α.) τα τελευταία χρόνια φαίνεται να έχει ουσιώδη σημασία στις διεθνείς ανταλλαγές, καθώς από το τέλος της δεκαετίας του '60 το σχετικό βάρος των υπηρεσιών στο σύνολο των παγκοσμίων τρεχουσών συναλλαγών τα τελευταία χρόνια έχει δείξει να αυξάνεται.

Η παγκοσμιοποίηση —αποτέλεσμα των τεχνολογικών εξελίξεων σε συνδυασμό με την απελευθέρωση των αγορών— επιτρέπει σε προϊόντα, υπηρεσίες, κεφάλαια, επιχειρήσεις και πρόσωπα να φτάνουν σε οποιοδήποτε μέρος της υφελίου γρήγορα και εύκολα.

Στη σημερινή εποχή τα προϊόντα δεν κατασκευάζονται πλέον από την αρχή μέχρι το τέλος σε έναν τόπο. Αντιθέτως, συναρμολογούνται με πολλές επιμέρους διαδικασίες, οι οποίες συχνά πραγματοποιούνται σε διαφορετικά μέρη του κόσμου. Η ένδειξη ότι κατασκευάζονται («made in») σε μία μόνο χώρα αποτελεί πλέον την εξαίρεση και όχι τον κανόνα. Αυτό σημαίνει ότι οι εισαγωγές και οι εξαγωγές αποτελούν μια πολύ πιο σύνθετη διαδικασία από την απλή είσοδο ή έξοδο έτοιμων προϊόντων σε ή από μία χώρα.

### 3.3 Δια Θαλάσσης Εμπόριο – Seaborne Trade

Το εμπόριο καθίσταται εφικτό μέσω της μεταφοράς των αγαθών που προσδιορίζονται για ανταλλαγή. Με τον όρο *μεταφορά* εννοούμε την ενέργεια που παράγει χρησιμότητα μέσω της διακίνησης προσώπων και αγαθών από μια θέση σε κάποια άλλη. Αντικείμενο της μεταφοράς μπορεί να αποτελέσουν τα πάση φύσεως αγαθά (πρώτες ύλες ή μεταποιημένα προϊόντα) και φυσικά ο άνθρωπος.

Η μεταφορά των αγαθών άλλοτε προηγείται χρονικά της παραγωγής και άλλοτε την ακολουθεί. Στην πρώτη περίπτωση, διακινούνται αγαθά αναγκαία για την παραγωγική διαδικασία, όπως λ.χ. πρώτες ύλες, ημικατεργασμένα προϊόντα, ενεργειακές ύλες κ.α. Αντίθετα, στη δεύτερη περίπτωση, διακινούνται αγαθά μεταποιημένα από τους τόπους παραγωγής στις αγορές για άμεση κατανάλωση, όπως λ.χ. απλά καταναλωτικά αγαθά (τρόφιμα, ποτά, φάρμακα κ.α.), ή αγαθά για διαρκή κατανάλωση (αυτοκίνητα, οικιακός εξοπλισμός κ.α.). Μπορούμε να πούμε ότι η σύγχρονη βιομηχανία και το εμπόριο εξαρτώνται σχεδόν ολοκληρωτικά από τη μεταφορά. Στις οικονομικά προηγμένες κοινωνίες, η μεταφορά ως τμήμα της τριτογενούς παραγωγής συμμετέχει στην οικονομική δραστηριότητα και στην παραγωγή του εισοδήματος πολύ περισσότερο από ότι στις μη ανεπτυγμένες ή στις υπό ανάπτυξη κοινωνίες.

Η φυσική διαμόρφωση του πλανήτη έδωσε πρωτεύουσα σημασία στο θαλάσσιο μέσο μεταφοράς. Τα τρία τέταρτα περίπου της επιφάνειας της γης καλύπτονται απο θάλασσες και λίμνες. Οι υπόλοιποι τρόποι μεταφοράς αγαθών εμφανίζονται ή και γίνονται σημαντικοί μετά τη βιομηχανική επανάσταση όπου οι τεχνολογικές ανακαλύψεις (ατμομηχανή, μηχανή εσωτερικής

καύσης) κατέστησαν τις χερσαίες και αεροπορικές μεταφορές μεγάλου όγκου φορτίων εφικτές. Χρονικά προηγήθηκε κατά πολύ η χρησιμοποίηση και η ανάπτυξη της θαλάσσιας μεταφοράς.

Το εμπόριο δια θαλάσσης (seaborne trade) είναι η διακίνηση αγαθών η οποία γίνεται με πλοία που διασχίζουν τις θάλασσες και είναι ο πιο διαδεδομένος τρόπος μεταφοράς αγαθών. Η συντριπτική πλειοψηφία του διεθνούς εμπορίου γίνεται μέσω θάλασσας και πλοίων. Αυτό επιβεβαιώνει ότι η ναυτιλία είναι η πλέον χρησιμοποιούμενη λειτουργία για να διευκολύνουν την κυκλοφορία των εμπορευμάτων διεθνώς. Μόνο χάρις στην ύπαρξη του εμπορικού πλοίου είναι τεχνικά και οικονομικά δυνατή η μαζική μεταφορά αγαθών, ιδίως δε όταν αναφερόμαστε σε μαζικά χύδην φορτία, όπως λ.χ. πρώτες ύλες, καύσιμα ή δημητριακά. Τα μεγάλα πλεονεκτήματα του, σε σύγκριση με τα εναλλακτικά μέσα μεταφοράς είναι η δυνατότητα μεταφοράς πολύ μεγάλων ποσοτήτων αγαθών με το χαμηλότερο κόστος ανά μονάδα αγαθού, συγκριτικά, καθώς και οι οικονομίες κλίμακας που εμφανίζονται με τις τεχνολογικές ενσωματώσεις και τη γιγαντοποίηση των πλοίων. Επίσης το πλοίο συνδέει περιοχές του πλανήτη που δεν θα ήταν εφικτό με άλλους τρόπους.

Οι θαλάσσιες μεταφορές αποτελούν την πιο αποτελεσματική, συμφέρουσα και ασφαλή λύση για τη μεταφορά μεγάλης μάζας φορτίων, χύδην και σε εμπορευματοκιβώτια, παγκοσμίως, και συνιστούν βασική δραστηριότητα για την εξασφάλιση της εύρυθμης λειτουργίας και την διευκόλυνση της ανάπτυξης της παγκόσμιας οικονομίας. Η ανάπτυξη της παγκόσμιας οικονομίας στηρίζεται κατά κύριο λόγο στο διεθνές εμπόριο και το τελευταίο πραγματοποιείται με την ουσιαστική συμβολή των διεθνών μεταφορών. Ειδικότερα, σύμφωνα με τον ΟΟΣΑ («Transport Outlook», 2009), η αξία του παγκοσμίου εμπορίου έχει σήμερα 20πλασιασθεί σε σχέση με τις αρχές της δεκαετίας του 1950, ενώ σύμφωνα με την UNCTAD («Developments in International Seaborne Trade», 2008) οι θαλάσσιες μεταφορές διακινούν περίπου το 80% του όγκου του διεθνούς εμπορίου, ή το 90% του όγκου του διεθνούς εμπορίου εμπορευμάτων εάν εξαιρεθούν οι ενδο-ευρωπαϊκές συναλλαγές. Επιπλέον, οι θαλάσσιες μεταφορές αποτελούν το πιο φιλικό προς το περιβάλλον τρόπο μεταφοράς εμπορευμάτων. Για παράδειγμα, έχει εκτιμηθεί ότι για κάθε τόνο μεταφερόμενου εμπορεύματος σε απόσταση ενός χιλιομέτρου (δηλαδή για κάθε τονοχιλιόμετρο), η μεταφορά με πλοίο συνεπάγεται 4 φορές λιγότερες εκπομπές CO<sub>2</sub> από τη μεταφορά με φορτηγό και 40 φορές λιγότερες εκπομπές από τη μεταφορά με αεροπλάνο. Έτσι, παρότι ο κύριος όγκος του διεθνούς εμπορίου μεταφέρεται δια θαλάσσης, οι θαλάσσιες μεταφορές συμβάλλουν μόλις κατά 3,5% (2,7% η ποντοπόρος ναυτιλία) στις παγκόσμιες εκπομπές CO<sub>2</sub>. Ωστόσο, θέματα που αφορούν την επίπτωση των θαλάσσιων μεταφορών στο περιβάλλον εξακολουθούν να υπάρχουν και σχετίζονται με την ρύπανση του θαλασσίου περιβάλλοντος από ναυτικά ατυχήματα ή από παράνομη ρίψη αποβλήτων των πλοίων στη θάλασσα, με τον κορεσμό πολλών βασικών θαλασσιών οδών και τον πρόσθετο κίνδυνο ατυχημάτων που αυτό συνεπάγεται.

Γενικά, οι θαλάσσιες μεταφορές, με συνεχώς βελτιούμενα, μεγαλύτερα, ασφαλέστερα, αποδοτικότερα και ταχύτερα πλοία, κατέστησαν αμεσότερα προσιτές ακόμη και τις πιο μακρινές αγορές, συνέβαλαν στην ένταξη στην παγκόσμια αγορά των μεγάλων αναδυόμενων αγορών, όπως η Κίνα και η Ινδία, αύξησαν το ποσοστό των διεθνώς εμπορεύσιμων αγαθών σε κάθε χώρα σε σχέση με τα μη εμπορεύσιμα και διαδραματίζουν πρωταγωνιστικό ρόλο στην ενοποίηση των παγκοσμίων αγορών.

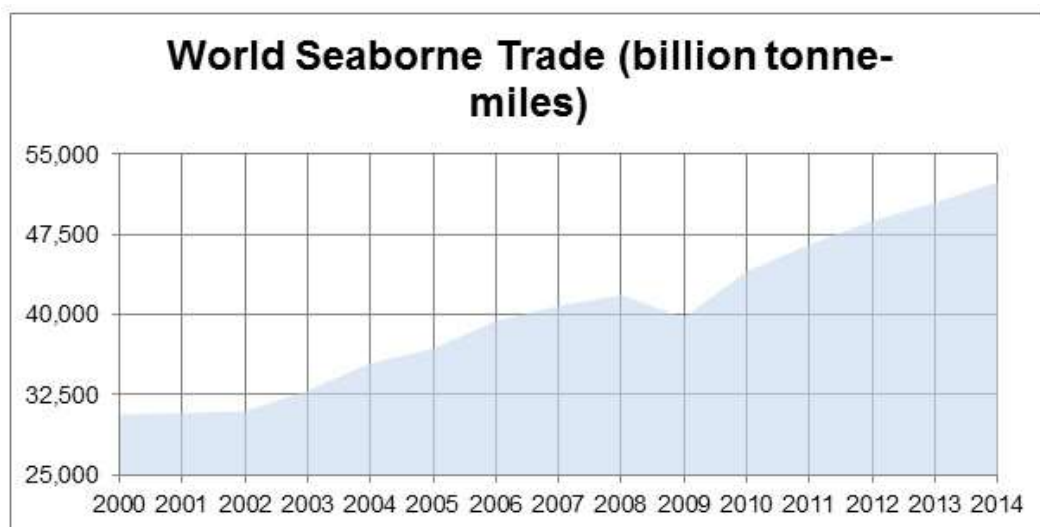
Είναι δύσκολο να ποσοτικοποιηθεί η αξία του όγκου του παγκόσμιου θαλάσσιου εμπορίου, σε νομισματικούς όρους, καθώς ο όγκος των συναλλαγών είναι παραδοσιακά σε τόνους ή τόνο-μίλια, και ως εκ τούτου δεν είναι συγκρίσιμα με τη νομισματική αξία βάσει στατιστικών στοιχείων για την αξία της παγκόσμιας οικονομίας.

Ωστόσο, η Διάσκεψη των Ηνωμένων Εθνών για το Εμπόριο και την Ανάπτυξη (UNCTAD) εκτιμά ότι η λειτουργία των εμπορικών πλοίων συμβάλλει περίπου US \$ 380.000.000.000 από ναύλους στο πλαίσιο της παγκόσμιας οικονομίας, που ισοδυναμεί με περίπου 5% της αξίας του συνολικού παγκόσμιου εμπορίου. Οι εμπορικές εκτιμήσεις για τη ναυτιλία συχνά υπολογίζονται σε τόνο-μίλια, ο οποίος είναι τρόπος για τη μέτρηση του όγκου των εμπορικών συναλλαγών (ή μεταφορικό έργο, όπως αναφέρεται μερικές φορές, που αντανακλά την παραγωγικότητα και τη προσφορά του κλάδου).

Κατά τη διάρκεια του τελευταίου αιώνα ο κλάδος της ναυτιλίας έχει δει μια γενικά αυξητική τάση του συνολικού όγκου συναλλαγών. Η αυξανόμενη εκβιομηχάνιση και η απελευθέρωση των εθνικών οικονομιών έχουν πυροδοτήσει το ελεύθερο εμπόριο και μια αυξανόμενη ζήτηση για καταναλωτικά προϊόντα. Οι πρόοδοι στην τεχνολογία έχουν κάνει τη ναυτιλία μια ολοένα πιο αποτελεσματική και ταχεία μέθοδο μεταφοράς. Κατά τη διάρκεια των τελευταίων τεσσάρων δεκαετιών το συνολικό θαλάσσιο εμπόριο εκτιμάται πως έχει τετραπλασιαστεί, από μόλις 8 τρισεκατομμύρια τόνο-μίλια το 1968 σε πάνω από 32 τρισεκατομμύρια τόνο-μίλια το 2008.

Ωστόσο, όπως συμβαίνει με όλους τους βιομηχανικούς τομείς, έτσι και η ναυτιλία μπορεί να είναι επιρρεπής σε περιόδους οικονομικής ύφεσης. Πράγματι, μετά από αρκετά χρόνια ευνοϊκών συγκυριών και απίστευτα ανοδικής πορείας των αγορών και των ναύλων της ναυτιλίας, η καλύτερη στην ιστορία της, μεγάλο μέρος της διεθνούς ναυτιλιακής βιομηχανίας έχει πέσει θύμα της παγκόσμιας οικονομικής ύφεσης. Η ναυτιλία είναι εγγενώς ο υπηρέτης της οικονομίας. Έτσι, η συρρίκνωση του εμπορίου, που οφείλεται στην έναρξη της πιστωτικής κρίσης στα τέλη του 2008, έχει μεταφραστεί σε μια δραματική και απότομη μείωση της ζήτησης για τις ναυτιλιακές υπηρεσίες. Παρά την τρέχουσα κατάσταση, η μακροπρόθεσμη προοπτική για τη βιομηχανία εξακολουθεί να είναι πολύ καλή. Ο παγκόσμιος πληθυσμός συνεχίζει να επεκτείνεται, και οι αναδυόμενες οικονομίες θα συνεχίσουν να αυξάνουν τις απαιτήσεις τους για τα προϊόντα και τις πρώτες ύλες που οι ναυτιλία μεταφέρει τόσο αποτελεσματικά και με ασφάλεια. Όπως το παρακάτω γράφημα απεικονίζει, ο όγκος του παγκόσμιου εμπορίου που διεξάγεται δια θαλάσσης έχει αρχίσει και πάλι να αυξάνεται σταθερά τα τελευταία χρόνια. Σε πιο μακροπρόθεσμη βάση, το γεγονός ότι η ναυτιλία είναι η πιο αποδοτική μορφή των εμπορικών μεταφορών θα πρέπει να λειτουργήσει υπέρ ενός ακόμα μεγαλύτερου ποσοστού του παγκόσμιου εμπορίου που διεξάγεται δια θαλάσσης.

Figure 5 Παγκόσμιο Θαλάσσιο Εμπόριο



Source: UNCTAD Review of Maritime Transport, 2014.

### 3.3.1 Δευτερογενής ζήτηση και ελαστικότητα εμπορίου

Η ζήτηση μεταφορικών υπηρεσιών για τη μεταφορά φορτίων είναι *δευτερογενής*. Η μεταφορά φορτίων δεν είναι αυτόνομη οικονομική λειτουργία. Η ζήτηση μεταφορικών μέσων είναι παράγωγος. Δημιουργείται και εξαρτάται από το διεθνές εμπόριο. Επηρεάζεται αμέσως από το μέγεθος του εμπορίου, από τη γεωγραφική του διάρθρωση, την κατ' είδος συγκρότηση και τις ιδιότητες των επιμέρους φορτίων.

Η ναυτιλιακή βιομηχανία καλύπτει παράγωγο ζήτηση. Η ζήτηση για μεταφορικές υπηρεσίες δημιουργείται από τη ζήτηση για παραγωγή και κατανάλωση και, κατά συνέπεια, από την παγκόσμια οικονομία. Είναι προφανές ότι η πρόβλεψη των τάσεων στη ναυτιλιακή αγορά απαιτεί πλήρη γνώση των εξελίξεων στην παγκόσμια οικονομία. Από το 2003 έως τα μέσα του 2008 οι συνθήκες στις ναυλαγορές των χύδην φορτίων υπήρξαν θετικές, στοιχείο που σε σημαντικό βαθμό αποδίδεται στην εντυπωσιακή οικονομική ανάπτυξη των χωρών BRIC (Βραζιλία, Ρωσία, Ινδία, Κίνα). Αυτό οδήγησε στην κατακόρυφη αύξηση της ζήτησης για μεταφορά φορτίων και στην άνοδο της τιμής των ναύλων.

Η σχέση θαλάσσιου εμπορίου και παγκόσμιας οικονομίας είναι σύνθετη. Υπάρχουν ορισμένες πλευρές της παγκόσμιας οικονομίας που μπορεί να επηρεάσουν τη ζήτηση για θαλάσσιες μεταφορικές υπηρεσίες, όπως ο οικονομικός κύκλος και η ελαστικότητα του εμπορίου. Από την εξέλιξη της παγκόσμιας οικονομίας προκύπτει ότι οι ρυθμοί οικονομικής ανάπτυξης δεν είναι σταθεροί αλλά, αντίθετα, οι ανοδικές τάσεις εναλλάσσονται με τις πτωτικές. Οι διακυμάνσεις στους ρυθμούς οικονομικής ανάπτυξης επηρεάζουν άμεσα το θαλάσσιο εμπόριο και, κατά συνέπεια, τη ζήτηση για θαλάσσιες μεταφορικές υπηρεσίες. Η κυκλικότητα της παγκόσμιας



οικονομίας επεκτείνεται μέσω της ζήτησης και στη ναυτιλιακή αγορά. Οι οικονομικοί κύκλοι οφείλονται στο συνδυασμό ενδογενών και εξωγενών παραγόντων. Οι εξωγενείς παράγοντες περιλαμβάνουν γεγονότα όπως ξαφνικές αλλαγές στις τιμές των εμπορευμάτων (π.χ. του πετρελαίου), που προκαλούν ξαφνική αλλαγή στη ζήτηση ή και απόρροια πολλών άλλων έκτακτων παραγόντων (λ.χ. φυσικών καταστροφών, πολεμικών ενεργειών, απεργιών κ.τ.λ.). Οι ενδογενείς παράγοντες αναφέρονται στη δυναμική δομή της παγκόσμιας οικονομίας, η οποία οδηγεί σε κυκλικό παρά σε γραμμικό πρότυπο ανάπτυξης.

Η *ελαστικότητα* του εμπορίου αφορά τη μακροχρόνια σχέση μεταξύ θαλάσσιου εμπορίου και παγκόσμιας οικονομίας, και αναφέρεται στην ποσοστιαία αύξηση του θαλάσσιου εμπορίου δια της ποσοστιαίας αύξησης της παγκόσμιας βιομηχανικής παράγωγης. Με τον όρο αυτό μετράται αν το θαλάσσιο εμπόριο μεταβλήθηκε ταχύτερα, αργότερα ή με τον ίδιο ρυθμό με σχέση με τη βιομηχανική παραγωγή και για μια συγκεκριμένη περίοδο. Αποτελεί μέτρο σύγκρισης της ανάπτυξης του θαλάσσιου εμπορίου και της παγκόσμιας οικονομίας. Για το λόγο αυτό, εξαρτάται τόσο από τη δομή του θαλάσσιου εμπορίου όσο και από τις μεταβολές της παγκόσμιας οικονομίας. Είναι ευνόητο λοιπόν ότι οι μεταβολές της ελαστικότητας επιφέρουν μεταβολές στη ζήτηση πλοίων. Πρέπει να τονισθεί όμως ότι η σχέση αυτή δεν είναι σταθερή αλλά σημειώνει αρκετές διακυμάνσεις, αποτέλεσμα των αλλαγών στους τόπους προμήθειας των πρώτων υλών κατά το πέρασμα του χρόνου και των αλλαγών στην παραγωγική διαδικασία από τη διαφοροποίηση των προτύπων ανάπτυξης. Το γεγονός αυτό υπαγορεύει τον κύκλο ανάπτυξης του θαλάσσιου εμπορίου, το οποίο αποτελεί ένα τρίτο στοιχείο της παγκόσμιας οικονομίας, το οποίο εμφανώς επηρεάζει τελικά τη ζήτηση θαλάσσιων μεταφορών. Αιτία γι' αυτό είναι το πέρασμα της παγκόσμιας οικονομίας και των οικονομιών των χωρών από διάφορα στάδια οικονομικής ανάπτυξης (πρώτα στάδια ανάπτυξης, μεταβατικό στάδιο εκβιομηχάνισης, ωρίμανση οικονομίας, στάδιο προσθήκης υψηλότερης πρόσθετης αξίας στο τελικό προϊόν), πραγματοποιώντας οικονομικούς κύκλους.

### 3.4 Παγκόσμιο θαλάσσιο εμπόριο και η εξέλιξη του.

Η ανάπτυξη των θαλάσσιων μεταφορών συσχετίζεται έντονα με την ανάπτυξη του διεθνούς εμπορίου. Για τη ναυτιλία, οι λιμένες είναι η κύρια φυσική υποστήριξη για τις διεθνείς εμπορικές ροές. Από περίπου 800 εκατομμύρια τόνους φορτωμένο φορτίου το 1955, η θαλάσσια κυκλοφορία ξεπέρασε τους 8.000.000.000 τόνους για πρώτη φορά το 2007, που αντιπροσωπεύει μεταφορικό έργο 32.500 τόνο-μιλίων. Ωστόσο, η ναυτιλία υπόκειται σε διακυμάνσεις καθώς μεταβάλλονται οι εμπορικές συγκυρίες. Σημαντικές διακυμάνσεις στην αξία των εξαγωγών στη δεκαετία του 1970 και του 1980 συνδέονταν κυρίως με την οικονομική ύφεση που συνδέεται με την πρώτη και τη δεύτερη πετρελαϊκή κρίση (1973 και 1979). Πιο πρόσφατα, η ανάπτυξη και η ταχεία διάδοση των εμπορευματοκιβωτίων μέσω θαλάσσιων μεταφορών συνδέεται με έναν αυξανόμενο εμπόριο των προϊόντων προστιθέμενης αξίας. Για κάθε 1.000 δολαρίων εξαγωγών, υπάρχει το ισοδύναμο ενός τόνου εμπορευμάτων που αποστέλλονται και εξυπηρετούνται από τις θαλάσσιες μεταφορές. Από τα τέλη της δεκαετίας του 1990, πραγματοποιήθηκε μια αυξανόμενη αποσύνδεση μεταξύ του όγκου και της αξίας του θαλάσσιου εμπορίου, αποτέλεσμα κυρίως της αύξησης της προστιθέμενης

αξίας των προϊόντων που κατασκευάζονται στην Ασία, της αύξησης των τιμών πηγών ενέργειας (πετρέλαιο), καθώς και ο κατακερματισμός της παραγωγής, αφού μέρη και εξαρτήματα μπορεί να εμπορεύονται αρκετές φορές.

Η αναλογία μεταξύ της αξίας των εξαγωγών και του όγκου του θαλάσσιου εμπορίου παρέμεινε σταθερή μέχρι την πρώτη πετρελαϊκή κρίση το 1973, υπογραμμίζοντας μικρές αλλαγές στη σύνθεση των θαλάσσιων μεταφορών. Οι πρώτες δύο σημαντικές αλλαγές σε αυτή την αναλογία αντιστοιχούσαν στο πρώτο και το δεύτερο σοκ πετρελαίου, πράγμα που σημαίνει ότι οι υψηλότερες τιμές του πετρελαίου επηρέασε άμεσα την συνολική αξία των εξαγωγών. Στη συνέχεια, η σταθερή αύξηση του δείκτη οφείλεται κυρίως στην αύξηση του εμπορίου με εμπορευματοκιβώτια των εμπορευμάτων μεγάλης αξίας, ιδίως στην αρχή του 21ου αιώνα. Μέχρι το 2007, η διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων αντανάκλωνε περίπου το 52% της αξίας του θαλάσσιου εμπορίου. Η οικονομική κρίση του 2008-2009 αντιπροσώπευε το σημαντικότερο πλήγμα στο παγκόσμιο εμπόριο μετά τη Μεγάλη Ύφεση της δεκαετίας του 1930, αλλά και το παγκόσμιο εμπόριο και η ναυτιλία κατάφεραν να ανακτήσουν το χαμένο έδαφος αργότερα. Από τα 8,2 δισεκατομμύρια τόνους εμπορευμάτων που φορτώθηκαν το 2008, σε συνδυασμό με την κατάρρευση της οικονομικής ανάπτυξης και του εμπορίου, ο όγκος του διεθνούς θαλάσσιου εμπορίου συρρικνώθηκε κατά 4,5 τοις εκατό και το σύνολο των εμπορευμάτων που φορτώθηκαν κατέβηκε σε 7,8 δισεκατομμύρια τόνους το 2009. Ωστόσο θαλάσσιο εμπόριο ανέκαμψε από το 2010 και αυξήθηκε κατά 7% ανεβάζοντας το συνολικό των εμπορευμάτων που φορτώνονται σε 8,4 δισεκατομμύρια τόνους.

Figure 6 Εξέλιξη θαλάσσιου εμπορίου 1955-2013



ΠΗΓΗ: <http://people.hofstra.edu/geotrans/eng/ch3en/conc3en/seabornetrade.html>, The Geography of Transport Systems

### 3.5 Διεθνές εμπόριο και η οικονομική κρίση του 2008

Αναλύσαμε παραπάνω την ευαίσθητη σχέση που διακρίνει την παγκόσμια οικονομία, το διεθνές εμπόριο και τις θαλάσσιες μεταφορικές υπηρεσίες. Οι έννοιες αυτές λόγω της παγκοσμιοποιημένης οικονομίας της εποχής μας είναι αλληλένδετες, με παράλληλες και ομόρροπες τάσεις.

Μετά το 2007 και το ξέσπασμα της οικονομικής κρίσης η παγκόσμια παραγωγή έπεσε κατακόρυφα, κατακρημνίζοντας την κατανάλωση. Το παγκόσμιο εμπόριο γνώρισε μια ξαφνική, σοβαρή και συγχρονισμένη κατάρρευση στα τέλη του 2008 - η εντονότερη και βαθύτερη που έχει καταγραφεί στην ιστορία από το Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο. Ήταν τεράστια - η πιο απότομη πτώση του παγκόσμιου εμπορίου στην καταγραμμένη ιστορία και η βαθύτερη πτώση από τη Μεγάλη Ύφεση. Η πτώση ήταν ξαφνική, σοβαρή και συγχρονισμένη. Τα γεγονότα δικαιολογούν την ακόλουθη ετικέτα «Η Μεγάλη Κατάρρευση του Εμπορίου» (The Great Trade Collapse), μετά την Μεγάλη Ύφεση (Great Depression)<sup>20</sup>. Το γεγονός αυτό επηρέασε σε πολύ μεγάλο βαθμό τις θαλάσσιες μεταφορικές υπηρεσίες και τη ναυτιλιακή βιομηχανία, ύστερα από σχεδόν μια «χρυσή» εξαετία μεταξύ του 2002-2008 στην οποία λόγω της συνεχούς αυξανόμενης ζήτησης για χωρητικότητα και μεταφορικές υπηρεσίες, η ναυτιλιακή βιομηχανία εμφάνισε πολύ μεγάλη ανάπτυξη και αποκόμισε τεράστια κέρδη.

Η παγκόσμια χρηματοοικονομική κρίση που έλαβε εξαιρετικά μεγάλες διαστάσεις μετά το τρίτο τρίμηνο του 2008 οδήγησε στην εκ βάθρων ανατροπή του ανωτέρω αναπτυξιακού σκηνικού για το παγκόσμιο εμπόριο αλλά την παγκόσμια εμπορική ναυτιλία, όπως αυτό ίσχυε έως τα μέσα του 2008. Η αύξηση του παγκοσμίου ΑΕΠ επιβραδύνθηκε απότομα στο 3,2% το 2008, από 4,2% το 2007, ενώ μετατράπηκε σε πρωτοφανή πτώση κατά 1,5% το 2009. Ταυτόχρονα, η αύξηση του παγκοσμίου εμπορίου αγαθών επιβραδύνθηκε στο 3,2% το 2008, από 6,6% το 2007 και 9,3% το 2006, για να σημειώσει δραματική πτώση κατά 11,9% το 2009, με αναμενόμενη μικρή σχετικά ανάκαμψη κατά 1,0% περίπου το 2010.

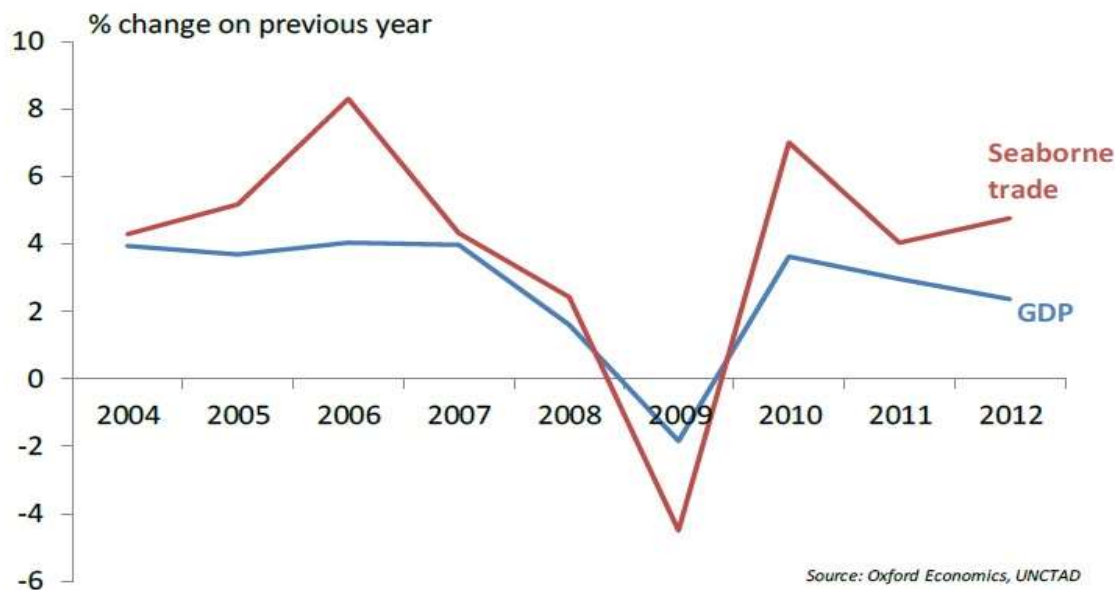
Η εξέλιξη αυτή οδήγησε στην κατακόρυφη πτώση της ζήτησεως θαλασσίων μεταφορών όπως φαίνεται στο παρακάτω διάγραμμα .

---

<sup>20</sup> Richard Baldwin, “The great trade collapse: What caused it and what does it mean?”, 27 November 2009

Figure 7 Σύγκριση Παγκόσμιου ΑΕΠ και Θαλάσσιου Εμπορίου

### World GDP and Seaborne trade flows 2004 to 2012

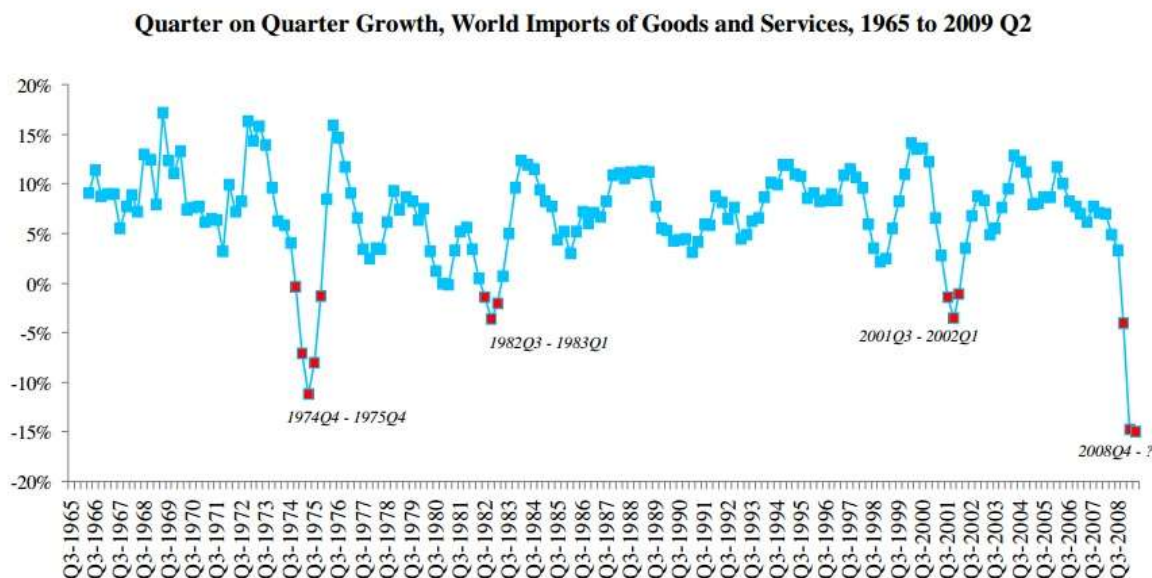


Πηγή: Oxford Economics

Σύμφωνα με τις επικρατούσες απόψεις, η κατάρρευση προκλήθηκε από την ξαφνική, σοβαρή και σε παγκόσμιο επίπεδο συγχρονισμένη αναβολή των βιομηχανικών και καταναλωτικών αγορών, ιδίως των διαρκών καταναλωτικών και επενδυτικών αγαθών (και των μερών και εξαρτημάτων τους). Η επίδραση ενισχύθηκε από την "σύνθεση" των αγαθών στη ενδιάμεση παραγωγική διαδικασία και τη "συγχρονικότητα", αποτελέσματα στα οποία οι διεθνείς αλυσίδες εφοδιασμού διαδραμάτισαν κεντρικό ρόλο.

Στο παρελθόν, το παγκόσμιο εμπόριο έχει υποστεί καθίζηση τρεις φορές από το Β' Παγκόσμιο Πόλεμο - αλλά αυτή τη φορά είναι μακράν η μεγαλύτερη. Όπως φαίνεται στο παρακάτω σχήμα, το παγκόσμιο εμπόριο έπεσε για τουλάχιστον τρία τέταρτα κατά τη διάρκεια τριών από τις παγκόσμιες υφέσεις που έχουν συμβεί από το 1965 - την ύφεση λόγω του πετρελαϊκού σοκ του 1974 έως 1975, την ύφεση που ξεπεράστηκε με το πληθωρισμό του 1982-1983, και την Tech-Wreck ύφεση του 2001-02. Συγκεκριμένα:

Figure 8 Οι καταρρεύσεις του διεθνούς εμπορίου 1965-2009



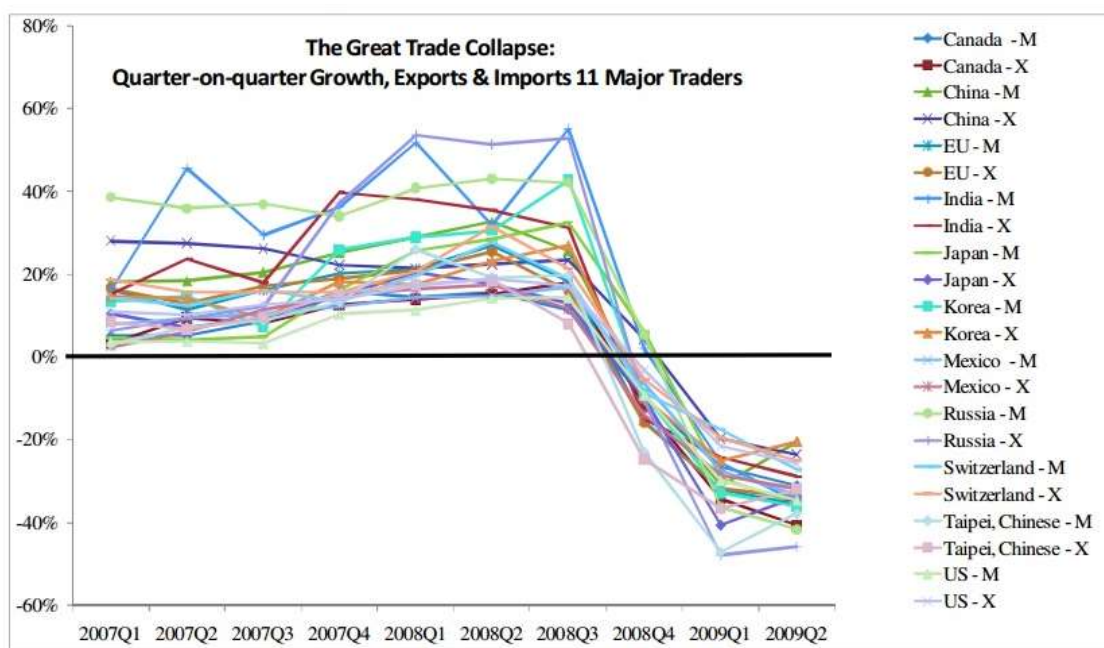
Source: OECD Quarterly real trade data.

Πηγή: ΟΟΣΑ

Η κατάρρευση του εμπορίου δεν είναι τόσο μεγάλη όσο αυτή της Μεγάλης Ύφεσης, αλλά είναι πολύ πιο απότομη. Χρειάστηκαν 24 μήνες στη Μεγάλη Ύφεση για να μειωθεί το παγκόσμιο εμπόριο στα επίπεδα που έπεσε μέσα σε 9 μήνες από το Νοέμβριο 2008.

Η πτώση, εκτός από ξαφνική και δριμυία, ήταν και συγχρονισμένη. Ο Παγκόσμιος Οργανισμός Εμπορίου αναφέρει, σύμφωνα με τα δεδομένα που συνέλεξε και από τα 104 μέλη του, όλα βίωσαν μια πτώση στις εισαγωγές και τις εξαγωγές τους κατά τη διάρκεια του 2<sup>ου</sup> εξαμήνου του 2008 έως το 1<sup>ο</sup> εξάμηνο του 2009. Οι εισαγωγές και εξαγωγές κατέρρευσαν για την Ευρωπαϊκή Ένωση των 27 και για άλλα 10 κράτη που απο κοινού αντιπροσωπεύουν τα τρία τέταρτα του παγκόσμιου εμπορίου. Οι εμπορικές ροές για κάποια από αυτά μειώθηκαν 20%, ενώ άλλα έως και 30% ή περισσότερο, όπως φαίνεται παρακάτω

Figure 9 Συντονισμένη πτώση IM-EX κυριότερων χωρών



Πηγή: Richard Baldwin, “The great trade collapse: What caused it and what does it mean?”, 2009

Σύμφωνα με στοιχεία απο τον Παγκόσμιο Οργανισμό Εμπορίου, την περίοδο 2008-2009 ενώ το παγκόσμιο ΑΕΠ είχε μια πτώση κοντά στο 5%, το διεθνές εμπόριο υπέστη μείωση που έφτασε το 12%.<sup>21</sup> Δημιουργείται εύλογα το ερώτημα γιατί υπάρχει τέτοια διαφορά. Εκτός απο τον χαρακτήρα της πτώσης της ζήτησης που όπως είπαμε παραπάνω χαρακτηρίζεται απο την αναβολή αγορών καταναλωτικών αγαθών, η απάντηση δίνεται και απο την επίδραση δύο παραγόντων που έδρασαν μαζί.

### 1. Ο παράγοντας της συγχρονικότητας

Το φαινόμενο αυτό εξηγεί γιατί η μεγάλη κατάρρευση του εμπορίου ήταν τόσο μεγάλη με ακόμη πιο άμεσο τρόπο- οι εισαγωγές και εξαγωγές κάθε χώρας μειώθηκαν κατά την ίδια σχεδόν περίοδο. Υπάρχουν δύο εξηγήσεις για την αξιοσημείωτη συγχρονικότητα. Η πρώτη αφορά τις διεθνείς αλυσίδες εφοδιασμού, η δεύτερη αφορά συμπεριφορική ανάλυση των οικονομικών μονάδων.

Η βαθιά διεθνοποίηση της αλυσίδας εφοδιασμού, που σημειώθηκε από το 1980 - ειδικότερα, η φύση αυτών των καθετοποιημένων just-in-time δικτύων παραγωγής - εξυπηρέτησε τον συντονισμό, δηλαδή την ταχεία μετάδοση διαταραχών της ζήτησης. Μια δεκαετία πριν, μια πτώση στις καταναλωτικές πωλήσεις στις ΗΠΑ ή την Ευρώπη έπαιρνε μήνες να μεταδοθεί πίσω στα εργοστάσια και ακόμη περισσότερο χρόνο για την φτάσει και να επηρεάσει τους προμηθευτές των εν λόγω εργοστασίων. Σήμερα, θα λέγαμε τα εργοστάσια είναι σε απευθείας σύνδεση. Ο δισταγμός των καταναλωτών μεταδίδεται σχεδόν αμέσως σε ολόκληρη την αλυσίδα εφοδιασμού,

<sup>21</sup> World Trade Organization, World Trade Report 2011

η οποία αντιδρά σχεδόν αμέσως με τους παραγωγούς και αγοράζουν λιγότερες προμήθειες και πρώτες ύλες ή ενδιάμεσα αγαθά. Συγχρονισμένα, το εμπόριο πέφτει, τόσο σε εισαγωγές όσο και σε εξαγωγές.

Για τη δεύτερη εξήγηση, θα προσφύγουμε στα οικονομικά της συμπεριφοράς, όπου μελέτες δείχνουν ότι οι άνθρωποι τείνουν να ενεργούν με τρόπο εξαιρετικά απρόθυμο όταν επίκειται να αναλάβουν κινδύνους, κυριευμένοι από φόβο για το άγνωστο. Οι καταναλωτές, οι επιχειρήσεις και οι επενδυτές σε όλο τον κόσμο αποφάσισαν να περιμένουν, αναβάλλοντας αγορές και επενδύσεις, έως ότου να καθοριστεί πώς θα εξελιχθεί η κατάσταση. Η καθυστέρηση των αγορών και των επενδύσεων, οι ελλειμματικοί ισολογισμοί και η μεταγωγή του πλούτου προς τα ασφαλέστερα περιουσιακά στοιχεία προκάλεσαν «αιφνίδια καρδιακή ανακοπή» στη πραγματική οικονομία. Ο φόβος διαδόθηκε σε ολόκληρο τον κόσμο με μεγάλη ταχύτητα. Οι καταναλωτές, οι επιχειρήσεις και επενδυτές φοβήθηκαν το βίωμα του καπιταλισμού χωρίς κεφάλαιο, χωρίς ρευστότητα. Όλοι ανεξάρτητα, αλλά ταυτόχρονα αποφάσισαν να «βάλουν στο ράφι» σχέδια για αγορά διαρκών καταναλωτικών και επενδυτικών αγαθών και να «παγώσουν» οτιδήποτε μπορούσε να αναβληθεί. Σε παρόμοιες καταστάσεις μείωσης του παγκόσμιου εμπορίου στο παρελθόν, δεν υπήρχε κάτι παρόμοιο για να συντονίσει την αναβλητικότητα σε παγκόσμια κλίμακα.

## *2. Η σύνθεση της παραγωγικής διαδικασίας*

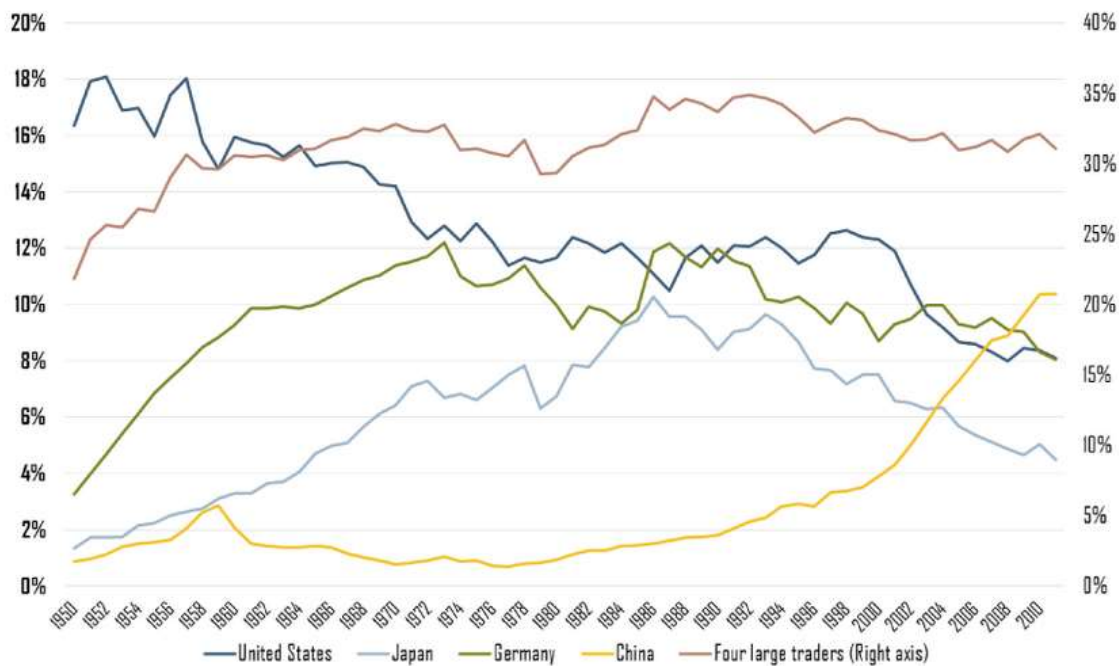
Η συνθετική επίδραση εξαρτάται από την ιδιαίτερη φύση της ζήτησης. Το σοκ που υπέστη ήταν πολύ μεγάλο, αλλά επιπλέον επικεντρώθηκε σε ένα στενό φάσμα εγχωρίων δραστηριοτήτων προστιθέμενης αξίας - την παραγωγή αγαθών, διαρκή καταναλωτικών και επενδυτικών, που ο κόσμος ανέβαλε τις αγορές τους. Όταν η ζήτηση γι' αυτά μειωθεί άμεσα, ταυτόχρονα μειώνεται και η ζήτηση για όλες τις σχετικές ενδιάμεσες εισροές (μέρη και εξαρτήματα, χημικά, χάλυβα, κλπ.). Το επιχείρημα της συνθετικής επίδρασης στηρίζεται στο γεγονός ότι τα παραπάνω αγαθά συνθέτουν ένα μικρό κομμάτι του παγκόσμιου ΑΕΠ, αλλά ένα πολύ μεγάλο μέρος του παγκόσμιου εμπορίου. Με λίγα λόγια, η κοινή αιτία της κατάρρευσης του ΑΕΠ και του εμπορίου λειτουργεί με πλήρη ισχύ για το εμπόριο, αλλά μειωμένη δύναμη στο ΑΕΠ, λόγω της διαφοράς στη δομή και στη σύνθεση. Η μεγάλη πτώση στη ζήτηση εφαρμόζεται σχεδόν στο σύνολο των εμπορικών συναλλαγών, ενώ έχει εφαρμογή σε ένα μικρό τμήμα του παγκόσμιου ΑΕΠ.

## 3.6 Το Διεθνές Εμπόριο απο το 2000-2014 – Ανάλυση Εισαγωγών και Εξαγωγών

Η πρώτη δεκαετία του 21ου αιώνα έχει δει μια σημαντική αλλαγή στο μερίδιο του παγκόσμιου εμπορίου από τους μεγαλύτερους εξαγωγείς παγκοσμίως όπως Ηνωμένες Πολιτείες, Ιαπωνία, Γερμανία και την Κίνα πιο πρόσφατα. Η διαχρονική τάση υποδεικνύει τη σχετική μείωση των αμερικανικών εξαγωγών η οποία επιταχύνθηκε σε σημείο που η Γερμανία κατέστη ο πρώτος παγκόσμιος εξαγωγέας το 2003, έναν ρόλο που ξεπεράστηκε από την Κίνα το 2009. Το μερίδιο της Ιαπωνίας έχει αρχίσει να μειώνεται για περίπου 25 χρόνια, ως αποτέλεσμα της μετεγκατάστασης των μεταποιητικών δραστηριοτήτων εκτός της χώρας. Συνεπώς, όπως φαίνεται στο παρακάτω διάγραμμα, υπάρχει μια σύγκλιση και μια διαρκή σταθερότητα του μεριδίου των τεσσάρων μεγαλύτερων εξαγωγέων στον κόσμο, το οποίο πλανάται σε ένα εύρος 30% των

συνολικών εξαγωγών όλου του πλανήτη. Ωστόσο, πρέπει να ληφθεί υπόψη ότι πολλές αμερικανικές, ιαπωνικές και κορεατικές επιχειρήσεις έχουν μετεγκατασταθεί στην Κίνα για ορισμένες από τις εγκαταστάσεις στη γραμμή παραγωγής τους, έτσι ώστε ένα μέρος των κινεζικών εξαγωγών να είναι ενσωματωμένο σε αλυσίδες εφοδιασμού που ουσιαστικά όμως ελέγχονται από ξένα συμφέροντα.

Figure 10 Ποσοστά παγκόσμιων εξαγωγών από τους μεγαλύτερους εξαγωγείς παγκοσμίως 1950-2011



Πηγή: WTO, <http://people.hofstra.edu/geotrans/eng/ch5en/conc5en/shareworldexports.html>

Πηγή: The Geography of Transport Systems, <http://people.hofstra.edu/geotrans/eng/ch5en/conc5en/shareworldexports.html>

Η δεκαετία που διανύσαμε όσον αφορά το εμπόριο αλλά και την οικονομία, χαρακτηρίστηκε επίσης από την εξέχουσα και αξιοσημείωτη ανάπτυξη αναπτυσσόμενων οικονομιών, όπως η Κίνα, Ινδία, Βραζιλία, Νότιος Κορέα. Ο ρυθμός ανάπτυξης τους και ο ρυθμός αύξησης εμπορίου και των εξαγωγών είναι μεγαλύτερος από τον αντίστοιχο αναπτυσσόμενων χωρών ή ακόμη και ενώσεων χωρών.



Table 1 Παγκόσμια ανάπτυξη 2006-2014

WORLD OUTPUT GROWTH, 2006–2014									
(Annual percentage change)									
Region/country	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014 <sup>a</sup>
<b>World</b>	<b>4.1</b>	<b>4.0</b>	<b>1.5</b>	<b>-2.1</b>	<b>4.1</b>	<b>2.8</b>	<b>2.3</b>	<b>2.3</b>	<b>2.7</b>
<b>Developed countries</b>	<b>2.8</b>	<b>2.5</b>	<b>0.0</b>	<b>-3.7</b>	<b>2.6</b>	<b>1.4</b>	<b>1.1</b>	<b>1.3</b>	<b>1.8</b>
<i>of which:</i>									
Japan	1.7	2.2	-1.0	-5.5	4.7	-0.6	1.4	1.6	1.4
United States	2.7	1.8	-0.3	-2.8	2.5	1.6	2.3	2.2	2.1
European Union (EU-28)	3.4	3.2	0.3	-4.6	2.1	1.7	-0.3	0.1	1.6
<i>of which:</i>									
Euro area <sup>b</sup>	3.2	2.9	0.3	-4.5	2.0	1.6	-0.6	-0.4	1.1
France	2.5	2.3	-0.1	-3.1	1.7	2.0	0.0	0.2	0.7
Germany	3.7	3.3	1.1	-5.1	4.0	3.3	0.7	0.4	1.9
Italy	2.2	1.7	-1.2	-5.5	1.7	0.4	-2.4	-1.9	0.1
United Kingdom	2.8	3.4	-0.8	-5.2	1.7	1.1	0.3	1.7	3.1
New EU member States after 2004	6.4	6.0	4.0	-3.8	2.1	3.0	0.6	1.1	2.7
<b>South-East Europe and CIS</b>	<b>8.5</b>	<b>8.7</b>	<b>5.3</b>	<b>-6.6</b>	<b>4.8</b>	<b>4.7</b>	<b>3.3</b>	<b>2.0</b>	<b>1.3</b>
South-East Europe <sup>c</sup>	4.6	5.9	5.0	-2.1	1.7	1.9	-0.8	2.0	2.0
CIS, incl. Georgia	8.7	8.9	5.3	-6.8	4.9	4.8	3.5	2.0	1.2
<i>of which:</i>									
Russian Federation	8.2	8.5	5.2	-7.8	4.5	4.3	3.4	1.3	0.5
<b>Developing countries</b>	<b>7.7</b>	<b>8.0</b>	<b>5.4</b>	<b>2.6</b>	<b>7.8</b>	<b>6.0</b>	<b>4.7</b>	<b>4.6</b>	<b>4.7</b>
Africa	5.8	6.1	5.5	2.5	4.9	0.9	5.3	3.5	3.9
North Africa, excl. Sudan	5.3	4.8	6.1	2.9	4.2	-6.8	8.7	2.0	2.4
Sub-Saharan Africa, excl. South Africa	6.4	7.5	6.2	4.5	6.4	5.1	4.6	5.3	5.9
South Africa	5.6	5.5	3.6	-1.5	3.1	3.6	2.5	1.9	1.8
Latin America and the Caribbean	5.5	5.5	3.7	-1.6	5.7	4.3	3.0	2.6	1.9
Caribbean	9.4	5.8	3.1	-0.2	2.6	2.4	2.5	2.6	2.8
Central America, excl. Mexico	6.4	7.0	4.1	-0.3	4.1	5.3	5.1	4.3	4.3
Mexico	5.0	3.1	1.4	-4.7	5.1	4.0	4.0	1.1	2.0
South America	5.5	6.7	4.9	-0.3	6.4	4.5	2.4	3.1	1.7
<i>of which:</i>									
Brazil	4.0	6.1	5.2	-0.3	7.5	2.7	1.0	2.5	1.3
Asia	8.7	9.1	6.0	4.0	8.9	7.2	5.2	5.3	5.6
East Asia	9.9	11.1	7.0	6.0	9.6	7.7	6.0	6.3	6.4
<i>of which:</i>									
China	12.7	14.2	9.6	9.2	10.4	9.3	7.7	7.7	7.5
South Asia	8.3	8.9	5.3	4.6	9.1	6.9	3.6	3.8	5.0
<i>of which:</i>									
India	9.4	10.1	6.2	5.0	11.0	7.9	4.9	4.7	5.6
South-East Asia	6.1	6.6	4.3	1.2	8.1	4.7	5.6	4.9	4.4
West Asia	7.5	5.5	4.7	-1.0	6.9	7.4	3.8	3.8	4.0
Oceania	2.8	3.4	2.7	2.4	3.7	4.9	4.3	2.9	3.2

Source: UNCTAD secretariat calculations, based on United Nations, Department of Economic and Social Affairs (UN-DESA), *National Accounts Main Aggregates* database, and *World Economic Situation and Prospects (WESP): Update as of mid-2014*; ECLAC, 2014; OECD, 2014; IMF, *World Economic Outlook*, April 2014; Economist Intelligence Unit, *EIU CountryData* database; JP Morgan, *Global Data Watch*; and national sources.

Note: Calculations for country aggregates are based on GDP at constant 2005 dollars.

<sup>a</sup> Forecasts.

<sup>b</sup> Excluding Latvia.

<sup>c</sup> Albania, Bosnia and Herzegovina, Montenegro, Serbia and the former Yugoslav Republic of Macedonia.

Πηγή: UNCTAD Trade and Development Report 2014

Οι αναπτυσσόμενες χώρες έφτασαν να κατέχουν το μεγαλύτερο μερίδιο του παγκόσμιου θαλάσσιου εμπορίου (60% του συνόλου των εμπορευμάτων που έχουν φορτωθεί και το 56% όλων των αγαθών που εκφορτώνονται), αντανakλώντας την αυξανόμενη ανθεκτικότητα τους στην οικονομική αναποδιά και όλο και πιο ηγετικό ρόλο στην προώθηση του παγκόσμιου εμπορίου. Τα αντίστοιχα μερίδια των αναπτυγμένων οικονομιών των παγκόσμιων αγαθών που φορτώνονται και εκφορτώνονται ήταν 34% και 43% αντίστοιχα. Οι μεταβατικές οικονομίες αντιπροσωπεύουν το 6% των εμπορευμάτων που φορτώθηκαν και 1% των εμπορευμάτων που εκφορτώνονται. Οι αναπτυσσόμενες χώρες διευρύνουν τη συμμετοχή τους σε μια σειρά από διαφορετικές θαλάσσιες επιχειρήσεις, στον πυρήνα του ναυτιλιακού πλέγματος, κρατώντας ήδη ισχυρές θέσεις σε διαλύσεις πλοίων, νηολόγηση πλοίων, την παροχή ναυτικών, και έχουν αυξανόμενα μερίδια αγοράς σε τεχνολογικά και έντασης κεφαλαίου προηγμένους θαλάσσιους κλάδους όπως οι κατασκευές πλοίων και η πλοιοκτησία. Η Κίνα και η Δημοκρατία της Κορέας έχτισαν το 72,4 τοις εκατό της παγκόσμιας χωρητικότητας (dwt) το 2010, και 9 από τις 20 μεγαλύτερες χώρες πλοιοκτησίας τον Ιανουάριο του 2011 είναι οι αναπτυσσόμενες χώρες.

Κάποιες χώρες όπως η Κίνα, με πρωτοφανείς ρυθμούς οικονομικής ανάπτυξης, σημείωνε ρεκόρ στους όγκους εξαγωγών αλλά και εισαγωγών.

Επίσης η προηγούμενη δεκαετία χαρακτηρίστηκε από δύο αντίθετες συνιστώσες. Η μια ήταν την περίοδο 2002-2007, κατά την οποία η παγκόσμια οικονομία και εμπόριο γνώρισαν μια μεγάλη και συνεχή ανάπτυξη. Σε αυτή τη περίοδο, η ναυτιλία άνθησε με τις τιμές των ναύλων και τα κέρδη των εταιρειών να ξεπερνούν κάθε προσδοκία, λόγω της συνεχούς αυξανόμενης ζήτησης για μεταφορικές υπηρεσίες και της αναντίστοιχης προσφοράς χωρητικότητας. Η άλλη συνιστώσα είχε ακριβώς την αντίθετη κατεύθυνση, με τη χρηματοπιστωτική κρίση να ξεσπάει και να εξελίσσεται σε παγκόσμια οικονομική κρίση το 2007-2009, περίοδος στην οποία μετά το 2008 φάνηκε μια κάμψη στη παγκόσμια οικονομία και μια κατάρρευση του εμπορίου, με τις εισαγωγές και τις εξαγωγές σχεδόν όλων των χωρών να υφίστανται απότομη μείωση.

Από το 2010 και μετά, η παγκόσμια οικονομία άρχισε να ξεπερνάει το σοκ της κρίσης και ξεκίνησε να μπαίνει σε τροχιά ανάκαμψης. Το διεθνές εμπόριο ακολουθεί αυτή την ανάκαμψη και οι συναλλαγές μεταξύ των χωρών (εισαγωγές- εξαγωγές) έχουν αρχίσει πάλι να αναθερμαίνονται. Την ίδια περίοδο που η παγκόσμια οικονομία ξεπερνάει το σοκ της ύφεσης, η Ευρώπη εισέρχεται σε ένα τούνελ κρίσης χρέους το οποίο επηρέασε στην αρχή τα πράγματα για τις χώρες που αντιμετωπίζουν πρόβλημα χρέους και ανταγωνιστικότητας. Η μεγαλύτερες εξαγωγικές δυνάμεις της Ευρώπης, όπως η Γερμανία συνεχίζει να κρατάει τα ηνία των εξαγωγών και να καταγράφει ανοδική πορεία κάθε χρόνο μετά τη κρίση.

### 3.6.1. Κυριότερες Εισαγωγές-Εξαγωγές

Οι κυριότερες χώρες που έχουν και το μεγαλύτερο αθροιστικά ποσοστό της παγκόσμιας παραγωγής και του διεθνούς εμπορίου εμφανίζονται στον παρακάτω πίνακα, που αφορά τον όγκο των συνολικών εισαγωγών και εξαγωγών.

Table 2 Εισαγωγές και Εξαγωγές αγαθών σε ποσοστιαίες μεταβολές, 2002-2013

Εξαγωγές και Εισαγωγές Αγαθών, Επιλεγμένες περιοχές και Χώρες, 2002-2013

Περιοχή/Χώρα	Σε Ποσοστιαίες μεταβολές %												
												Όγκος Εξαγωγών	
	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	
<b>Παγκόσμια</b>	<b>4.5</b>	<b>6.1</b>	<b>11.2</b>	<b>6.3</b>	<b>9.2</b>	<b>5.8</b>	<b>2.4</b>	<b>-13.1</b>	<b>13.9</b>	<b>5.5</b>	<b>2.3</b>	<b>2.2</b>	
<b>Αναπτυγμένες Χώρες</b>	<b>2.3</b>	<b>3.4</b>	<b>8.5</b>	<b>5.4</b>	<b>8.5</b>	<b>3.9</b>	<b>2.5</b>	<b>-15.2</b>	<b>12.9</b>	<b>4.9</b>	<b>0.5</b>	<b>1.3</b>	
Ιαπωνία	7.7	9.2	13.4	5.1	11.8	6.8	2.3	-24.9	27.5	-0.6	-1	-1.8	
Ηνωμένες Πολιτείες	-4	2.9	8.7	7.4	10.5	6.8	5.5	-14.9	15.4	7.2	4	2.6	
Ευρωπαϊκή Ένωση	3.4	3.5	8.6	5.6	8.9	3.2	2.4	-14.3	11.6	5.5	-0.1	1.4	
<b>Μεταβατικές Οικονομίες</b>	<b>8.8</b>	<b>7.9</b>	<b>11.7</b>	<b>-0.2</b>	<b>6</b>	<b>8.6</b>	<b>-0.2</b>	<b>-14.4</b>	<b>11.4</b>	<b>4.1</b>	<b>1.3</b>	<b>1</b>	
CIS*	9	7.2	11.2	-0.4	5.5	8.1	-2.6	-11.4	11.3	3.9	1.5	0.3	
<b>Αναπτυσσόμενες Οικονομίες</b>	<b>8.8</b>	<b>11.8</b>	<b>16.8</b>	<b>9.2</b>	<b>10.8</b>	<b>8.7</b>	<b>3.2</b>	<b>-9.7</b>	<b>16</b>	<b>6.7</b>	<b>4.6</b>	<b>3.4</b>	
Αφρική	5.5	3.7	7.6	4.2	1.3	4.8	-3.1	-9.7	10.3	-6.8	7.8	-1.8	
Λατινική Αμερική	0.5	3.8	9.5	6.3	5.6	2.4	-0.3	-11	8.1	5.1	3.1	1.5	
Ανατολική Ασία	14.8	21.1	23.4	17.8	18.3	15.6	7.3	-10.6	24.3	10.7	5.3	5.2	
Κίνα	24	33.4	31.7	26.9	25.4	21.8	10.6	-13.9	29.5	13.4	7.4	4.8	
Νότια Ασία	13.8	8.9	11.1	9.3	10.9	6.3	6.8	-6	11	9.4	-7.1	1.9	
Ινδία	17.4	11.1	18.2	16.1	11.3	15.2	16.8	-6.6	14	15	-1.8	7.6	
Νοτιοανατολική Ασία	6.6	7.8	19.9	6.4	10.3	6.9	1.6	-10.9	18.6	4.7	2.2	4.9	
Δυτική Ασία	6.3	6.9	11.3	0.2	3.8	2	4.4	-1.1	4.2	9.1	9.8	2.2	

CIS\*: Commonwealth of Independent States

Περιοχή/Χώρα	Σε Ποσοστιαίες μεταβολές %												
												Όγκος Εισαγωγών	
	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	
<b>Παγκόσμια</b>	<b>4.2</b>	<b>7.1</b>	<b>11.7</b>	<b>7.4</b>	<b>8.5</b>	<b>6.6</b>	<b>2.5</b>	<b>-13.4</b>	<b>13.8</b>	<b>5.4</b>	<b>2.1</b>	<b>2.1</b>	
<b>Αναπτυγμένες Χώρες</b>	<b>3</b>	<b>5.2</b>	<b>9</b>	<b>6.1</b>	<b>7.2</b>	<b>3.7</b>	<b>-0.2</b>	<b>-14.5</b>	<b>10.8</b>	<b>3.4</b>	<b>-0.4</b>	<b>-0.4</b>	
Ιαπωνία	1.1	5.9	6.3	2	4.3	0.8	-0.6	-12.4	10.1	4.2	3.8	0.5	
Ηνωμένες Πολιτείες	4.4	5.5	10.8	5.6	5.4	1.1	-3.7	-16.4	14.8	3.8	2.8	0.9	
Ευρωπαϊκή Ένωση	2.8	5.5	8.5	6.6	8.9	4.8	0.8	-14.2	9.4	2.8	-2.5	-1.2	
<b>Μεταβατικές Οικονομίες</b>	<b>13.7</b>	<b>17.6</b>	<b>18.7</b>	<b>12.4</b>	<b>21.4</b>	<b>26.1</b>	<b>15.5</b>	<b>-28.6</b>	<b>17.6</b>	<b>16.8</b>	<b>5</b>	<b>2.7</b>	
CIS	12.5	17.9	19.2	15.2	23.6	26.5	22	-32.5	19.9	17.7	5.8	2.4	
<b>Αναπτυσσόμενες Οικονομίες</b>	<b>6.6</b>	<b>11.1</b>	<b>17.5</b>	<b>9.9</b>	<b>10.2</b>	<b>10.6</b>	<b>6.6</b>	<b>-9.9</b>	<b>18.5</b>	<b>7.7</b>	<b>5.3</b>	<b>5.5</b>	
Αφρική	6.3	5.5	12.5	13	9.9	11.2	10.6	-3.9	6.5	3.9	11.8	5.6	
Λατινική Αμερική	-7	0.7	13.6	10.5	13.2	11.6	8.5	-17.9	22.3	11.3	3.1	2.4	
Ανατολική Ασία	13.4	18.4	18.8	6.6	10.6	10.2	0.4	-5.3	22.5	7.7	4.4	7.8	
Κίνα	22.5	32.9	24.6	8.4	13.3	14.1	2.3	-1.8	25	10.7	6.1	8.8	
Νότια Ασία	12	13.4	15.9	16.7	9.9	10.9	20.9	-5.6	14.5	5.6	2.9	-0.6	
Ινδία	10.4	17.1	18.6	22.2	9.9	16.9	29.7	-0.8	13.8	9.7	5.5	0.1	
Νοτιοανατολική Ασία	5.2	6.5	18.4	10	7.3	6.7	8	-16.3	22	7	6.1	3.8	
Δυτική Ασία	8.8	13.2	23.4	16.8	9.4	16.7	12.5	-11.5	8.6	8.2	8.7	8.6	

Table 3 Εισαγωγές και εξαγωγές αγαθών σε Αξίες, εκατομμύρια δολάρια

Περιοχή/Χώρα		Εξαγωγές και Εισαγωγές Αγαθών σε Αξίες, Επιλεγμένες περιοχές και Χώρες, 2005-2013								
		Exports (f.o.b.) - Imports (c.i.f) Millions of dollars Αξίες σε εκατομμύρια δολάρια								
		2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
<b>Παγκόσμια</b>	<b>Εισαγωγές</b>	<b>10608676</b>	<b>12200208</b>	<b>14039129</b>	<b>16229371</b>	<b>12493498</b>	<b>15166963</b>	<b>18081742</b>	<b>18127986</b>	<b>18401453</b>
	<b>Εξαγωγές</b>	<b>10355384</b>	<b>11972964</b>	<b>13792073</b>	<b>16008961</b>	<b>12402221</b>	<b>15098934</b>	<b>18029362</b>	<b>18068177</b>	<b>18459279</b>
	<b>Ισοζύγιο</b>	<b>-253292</b>	<b>-227244</b>	<b>-247056</b>	<b>-220410</b>	<b>-91277</b>	<b>-68029</b>	<b>-52379</b>	<b>-59809</b>	<b>57825</b>
<b>Αναπτυσσόμενες Χώρες</b>	<b>Εισαγωγές</b>	<b>6901821</b>	<b>7834602</b>	<b>8813309</b>	<b>9846832</b>	<b>7410761</b>	<b>8635733</b>	<b>10103721</b>	<b>9864994</b>	<b>9871054</b>
	<b>Εξαγωγές</b>	<b>6154635</b>	<b>6951155</b>	<b>7952636</b>	<b>8872607</b>	<b>6879465</b>	<b>7995847</b>	<b>9292606</b>	<b>9070521</b>	<b>9201229</b>
	<b>Ισοζύγιο</b>	<b>-747187</b>	<b>-883447</b>	<b>-860674</b>	<b>-974225</b>	<b>-531297</b>	<b>-639886</b>	<b>-811115</b>	<b>-794473</b>	<b>-669825</b>
<b>Ευρώπη</b>	<b>Εισαγωγές</b>	<b>2533386</b>	<b>4818709</b>	<b>5593484</b>	<b>6269024</b>	<b>4740528</b>	<b>5345998</b>	<b>6248664</b>	<b>5878748</b>	<b>5961888</b>
	<b>Εξαγωγές</b>	<b>4169697</b>	<b>4743462</b>	<b>5500188</b>	<b>6128234</b>	<b>4749467</b>	<b>5314924</b>	<b>6227769</b>	<b>5976581</b>	<b>6154222</b>
	<b>Ισοζύγιο</b>	<b>-13580</b>	<b>-75247</b>	<b>-93296</b>	<b>4599738</b>	<b>8939</b>	<b>-31074</b>	<b>-20895</b>	<b>97833</b>	<b>192333</b>
<b>Γερμανία</b>	<b>Εισαγωγές</b>	<b>780514</b>	<b>922381</b>	<b>1055997</b>	<b>1186681</b>	<b>926154</b>	<b>1056170</b>	<b>1256168</b>	<b>1164626</b>	<b>1190098</b>
	<b>Εξαγωγές</b>	<b>977970</b>	<b>1122112</b>	<b>1323818</b>	<b>1451390</b>	<b>1120666</b>	<b>1261577</b>	<b>1476955</b>	<b>1408370</b>	<b>1452574</b>
	<b>Ισοζύγιο</b>	<b>197456</b>	<b>199731</b>	<b>267822</b>	<b>264709</b>	<b>194512</b>	<b>205408</b>	<b>220787</b>	<b>243744</b>	<b>262476</b>
<b>Ελλάδα</b>	<b>Εισαγωγές</b>	<b>57816</b>	<b>66376</b>	<b>82521</b>	<b>95740</b>	<b>72636</b>	<b>67328</b>	<b>67468</b>	<b>63380</b>	<b>62084</b>
	<b>Εξαγωγές</b>	<b>18489</b>	<b>21733</b>	<b>26660</b>	<b>31431</b>	<b>24657</b>	<b>27991</b>	<b>33836</b>	<b>35485</b>	<b>36269</b>
	<b>Ισοζύγιο</b>	<b>-39327</b>	<b>-44643</b>	<b>-55861</b>	<b>-64309</b>	<b>-47979</b>	<b>-39337</b>	<b>-33633</b>	<b>-27895</b>	<b>-25815</b>
<b>Βόρεια Αμερική</b>	<b>Εισαγωγές</b>	<b>2051420</b>	<b>2270342</b>	<b>2403337</b>	<b>2580873</b>	<b>1928954</b>	<b>2363843</b>	<b>2719913</b>	<b>2801878</b>	<b>2794256</b>
	<b>Εξαγωγές</b>	<b>1262237</b>	<b>1414752</b>	<b>1569013</b>	<b>1744455</b>	<b>1370536</b>	<b>1666503</b>	<b>1933092</b>	<b>2001272</b>	<b>2038269</b>
	<b>Ισοζύγιο</b>	<b>-789183</b>	<b>-855590</b>	<b>-834324</b>	<b>-836418</b>	<b>-558418</b>	<b>-697339</b>	<b>-786820</b>	<b>-800606</b>	<b>-755987</b>
<b>Καναδάς</b>	<b>Εισαγωγές</b>	<b>314566</b>	<b>350259</b>	<b>380701</b>	<b>408827</b>	<b>321247</b>	<b>392119</b>	<b>451246</b>	<b>462423</b>	<b>461925</b>
	<b>Εξαγωγές</b>	<b>360673</b>	<b>388315</b>	<b>420293</b>	<b>456419</b>	<b>314002</b>	<b>387481</b>	<b>452132</b>	<b>454833</b>	<b>458397</b>
	<b>Ισοζύγιο</b>	<b>46107</b>	<b>38056</b>	<b>39593</b>	<b>47593</b>	<b>-7245</b>	<b>-4638</b>	<b>886</b>	<b>-7590</b>	<b>-3528</b>
<b>Ηνωμένες Πολιτείες</b>	<b>Εισαγωγές</b>	<b>1735060</b>	<b>1918080</b>	<b>2020400</b>	<b>2169490</b>	<b>1605300</b>	<b>1969180</b>	<b>2265890</b>	<b>2336520</b>	<b>2329060</b>
	<b>Εξαγωγές</b>	<b>901082</b>	<b>1025970</b>	<b>1148200</b>	<b>1287440</b>	<b>1056040</b>	<b>1278490</b>	<b>1480290</b>	<b>1545710</b>	<b>1579050</b>
	<b>Ισοζύγιο</b>	<b>-833978</b>	<b>-892110</b>	<b>-872200</b>	<b>-882050</b>	<b>-549260</b>	<b>-690690</b>	<b>-785600</b>	<b>-790810</b>	<b>-750010</b>
<b>CIS</b>	<b>Εισαγωγές</b>	<b>188718</b>	<b>253434</b>	<b>352604</b>	<b>470011</b>	<b>304021</b>	<b>385468</b>	<b>510023</b>	<b>530402</b>	<b>535890</b>
	<b>Εξαγωγές</b>	<b>336580</b>	<b>418466</b>	<b>497669</b>	<b>707830</b>	<b>440357</b>	<b>575065</b>	<b>761791</b>	<b>777515</b>	<b>762067</b>
	<b>Ισοζύγιο</b>	<b>147862</b>	<b>165033</b>	<b>145065</b>	<b>237818</b>	<b>136337</b>	<b>189597</b>	<b>251767</b>	<b>247114</b>	<b>226177</b>
<b>Ασία</b>	<b>Εισαγωγές</b>	<b>34874</b>	<b>45544</b>	<b>59849</b>	<b>73095</b>	<b>59330</b>	<b>56331</b>	<b>70848</b>	<b>79917</b>	<b>95445</b>
	<b>Εξαγωγές</b>	<b>43808</b>	<b>58070</b>	<b>70828</b>	<b>139120</b>	<b>76419</b>	<b>99167</b>	<b>133280</b>	<b>135080</b>	<b>131848</b>
	<b>Ισοζύγιο</b>	<b>8935</b>	<b>12527</b>	<b>10978</b>	<b>66025</b>	<b>17089</b>	<b>42836</b>	<b>62431</b>	<b>55163</b>	<b>36403</b>
<b>Λατινική Αμερική</b>	<b>Εισαγωγές</b>	<b>477423</b>	<b>570211</b>	<b>682866</b>	<b>835333</b>	<b>625098</b>	<b>813283</b>	<b>991209</b>	<b>1020759</b>	<b>1064030</b>
	<b>Εξαγωγές</b>	<b>543078</b>	<b>646507</b>	<b>735051</b>	<b>858264</b>	<b>660632</b>	<b>843516</b>	<b>1044765</b>	<b>1056537</b>	<b>1059646</b>
	<b>Ισοζύγιο</b>	<b>65655</b>	<b>76296</b>	<b>52185</b>	<b>22931</b>	<b>35533</b>	<b>30234</b>	<b>53556</b>	<b>35778</b>	<b>-4384</b>
<b>Βραζιλία</b>	<b>Εισαγωγές</b>	<b>77628</b>	<b>95838</b>	<b>126645</b>	<b>182377</b>	<b>133673</b>	<b>191537</b>	<b>236946</b>	<b>228377</b>	<b>244677</b>
	<b>Εξαγωγές</b>	<b>118529</b>	<b>137807</b>	<b>160649</b>	<b>197942</b>	<b>152995</b>	<b>201915</b>	<b>256040</b>	<b>242580</b>	<b>242179</b>
	<b>Ισοζύγιο</b>	<b>40901</b>	<b>41969</b>	<b>34004</b>	<b>15565</b>	<b>19322</b>	<b>10378</b>	<b>19094</b>	<b>14203</b>	<b>-2498</b>
<b>Ανατολική Ασία</b>	<b>Εισαγωγές</b>	<b>1416437</b>	<b>1646399</b>	<b>1909513</b>	<b>2206817</b>	<b>1857749</b>	<b>2516769</b>	<b>3048707</b>	<b>3130269</b>	<b>3278260</b>
	<b>Εξαγωγές</b>	<b>1537821</b>	<b>1840231</b>	<b>2185425</b>	<b>2473784</b>	<b>2091251</b>	<b>2714089</b>	<b>3197937</b>	<b>3346975</b>	<b>3540657</b>
	<b>Ισοζύγιο</b>	<b>121383</b>	<b>193831</b>	<b>275912</b>	<b>266968</b>	<b>233502</b>	<b>197320</b>	<b>149231</b>	<b>216705</b>	<b>262396</b>
<b>Κίνα</b>	<b>Εισαγωγές</b>	<b>660206</b>	<b>791797</b>	<b>956233</b>	<b>1131620</b>	<b>1004170</b>	<b>1396200</b>	<b>1742850</b>	<b>1817780</b>	<b>1950380</b>
	<b>Εξαγωγές</b>	<b>761953</b>	<b>969380</b>	<b>1217790</b>	<b>1428660</b>	<b>1201790</b>	<b>1578270</b>	<b>1899180</b>	<b>2048940</b>	<b>2210250</b>
	<b>Ισοζύγιο</b>	<b>101747</b>	<b>177583</b>	<b>261557</b>	<b>297040</b>	<b>197620</b>	<b>182070</b>	<b>156330</b>	<b>231160</b>	<b>259870</b>
<b>EU28</b>	<b>Εισαγωγές</b>	<b>4065333</b>	<b>4695447</b>	<b>5458473</b>	<b>6126598</b>	<b>4602699</b>	<b>5190906</b>	<b>6070520</b>	<b>5705249</b>	<b>5786286</b>
	<b>Εξαγωγές</b>	<b>3976749</b>	<b>4523977</b>	<b>5253360</b>	<b>5832015</b>	<b>4519035</b>	<b>5064144</b>	<b>5930405</b>	<b>5681646</b>	<b>5874954</b>
	<b>Ισοζύγιο</b>	<b>-88584</b>	<b>-171470</b>	<b>-205113</b>	<b>-294583</b>	<b>-83664</b>	<b>-126763</b>	<b>-140115</b>	<b>-23603</b>	<b>88668</b>
<b>extra EU28</b>	<b>Εισαγωγές</b>	<b>1470442</b>	<b>1714282</b>	<b>1985545</b>	<b>2336609</b>	<b>1721874</b>	<b>2029009</b>	<b>2405295</b>	<b>2311903</b>	<b>2234492</b>
	<b>Εξαγωγές</b>	<b>1303309</b>	<b>1448509</b>	<b>1694259</b>	<b>1928718</b>	<b>1527320</b>	<b>1791433</b>	<b>2161865</b>	<b>2162563</b>	<b>2305992</b>
	<b>Ισοζύγιο</b>	<b>-167132</b>	<b>-265774</b>	<b>-291287</b>	<b>-407891</b>	<b>-194554</b>	<b>-237576</b>	<b>-243430</b>	<b>-149340</b>	<b>71500</b>

Πηγή: *Table 2: UN Total imports and exports by regions and countries or areas TableA2013*  
<http://comtrade.un.org/pb/WorldTables.aspx?y=2013>

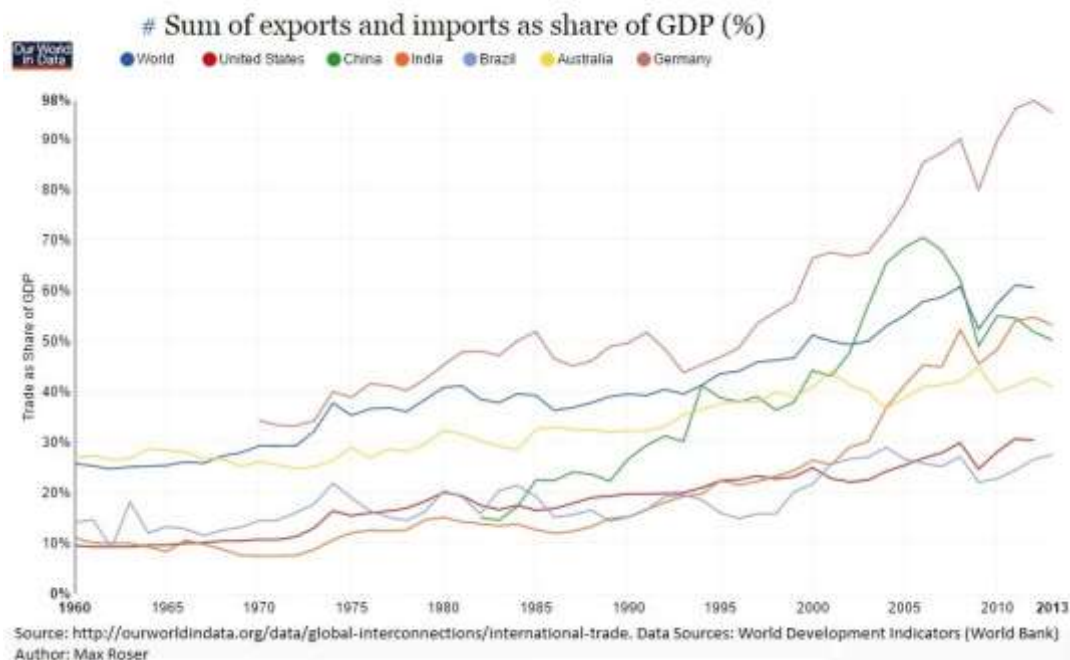
Ιδία επεξεργασία από τον γράφοντα.

Πηγή: *Table 3: Συλλογή στοιχείων απο UNCTAD Trade and Development Report various issues*  
Ιδία επεξεργασία από τον γράφοντα.

Μετά την συνεχόμενη ανάπτυξη της παγκόσμιας οικονομίας απο το 2001 έως και το 2008 με το ξέσπασμα της οικονομικής κρίσης, η πτώση του παγκόσμιου εμπορίου οδήγησε τα κύρια στοιχεία απο τα οποία αποτελείται, τις εισαγωγές και τις εξαγωγές να ακολουθήσουν την πτωτική πορεία της οικονομίας, σημειώνοντας μεγάλη πτώση, ειδικά τη διετία 2008-2009. Μια ματιά στο σύνολο των εισαγωγών και εξαγωγών σε παγκόσμια κλίμακα δείχνει αυτό ακριβώς, όπως μπορούμε να δούμε μελετώντας τους αριθμούς των ανωτέρω πινάκων. Παρακάτω παρουσιάζονται διαγραμματικά οι εισαγωγές και εξαγωγές των κυριότερων χωρών στο παγκόσμιο εμπόριο βάσει των ανωτέρω πινάκων.

Στο επόμενο διάγραμμα, το οποίο έχει ως αναφορά τις εισαγωγές και εξαγωγές ως ποσοστό του ΑΕΠ τους για μερικά από τα μεγαλύτερα εμπορικά κράτη παγκοσμίως, γίνεται εύκολα αντιληπτή η συγχρονισμένη μείωση της εμπορικής δραστηριότητας τους. Στην περίοδο 2008-2010, συγχρονισμένα, το ποσοστό των εισαγωγών και εξαγωγών ως μέρος του ΑΕΠ κάθε χώρας παρουσίασε πτώση, γεγονός που οδηγεί στη μείωση της οικονομικής δραστηριότητας. Δεδομένου πως οι εξαγωγές κάποιου κράτους είναι οι εισαγωγές κάποιου άλλου και αντιστρόφως, επιβεβαιώνεται και με αυτό τον τρόπο η παγκόσμια μείωση του διεθνούς εμπορίου, ως αποτέλεσμα της οικονομικής κρίσης που εξαπλώθηκε σε όλο το μήκος και πλάτος του κόσμου. Επηρέασε ολόκληρη την εμπορική δραστηριότητα του πλανήτη, και όχι κάποια κράτη μεμονωμένα.

Figure 11 Άθροισμα Εισαγωγών και Εξαγωγών κυριότερων χωρών ως ποσοστό του ΑΕΠ τους.

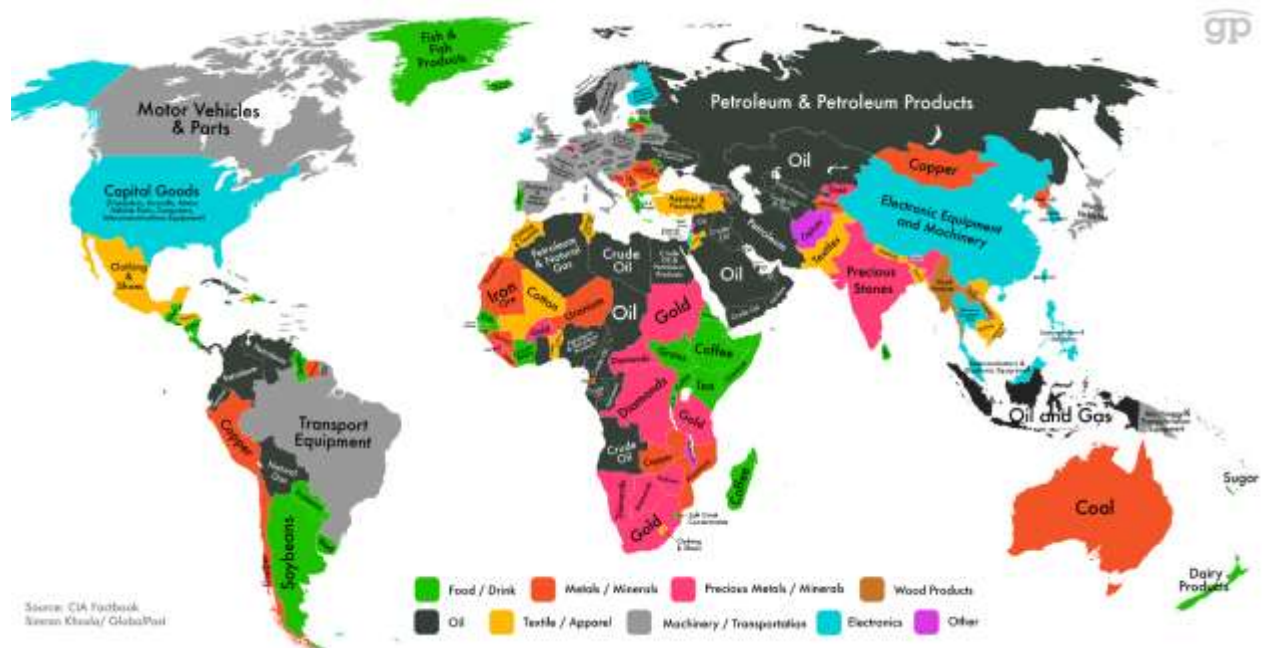


Πηγή: World Development Indicators, World Bank. Author: Max Roser

### 3.6.2 Παγκόσμιος Εξαγωγικός Χάρτης

Στον παρακάτω διαγραμματικό χάρτη εμφανίζεται η μεγαλύτερη κατηγορία εξαγωγών κάθε χώρας, καθώς επίσης γίνεται και χρωματική κατηγοριοποίηση των αγαθών σε ευρύτερες ομάδες. Οι χώρες που εξαρτώνται από εξαγωγές μετάλλων ή ορυκτών είναι συνήθως αρκετά φτωχές, με την κυριαρχία των κλάδων αυτών γενικά ένα ενδεικτικό σημάδι της έλλειψης οποιουδήποτε είδους προηγμένης βιομηχανικής βάσης. Υπάρχουν, ωστόσο, εξαιρέσεις. Παραδείγματος χάριν, η Αυστραλία απολαμβάνει ένα από τα υψηλότερα επίπεδα διαβίωσης στον κόσμο, παρά το γεγονός ότι το εμπορικό της ισοζύγιο αποτελείται από άνθρακα και άλλα ορυκτά, ενώ ο εξαγωγικά προσανατολισμένη στο χαλκό Χιλή είναι η πλουσιότερη χώρα της Λατινικής Αμερικής. Οι εξαγωγείς πετρελαίου με μαύρο χρώμα αποτελούν μια ενδιαφέρουσα διαφοροποιημένη ομάδα. Οι πλουσιότερες χώρες στον κόσμο - μέρη όπως η Νορβηγία και το Κατάρ - εμπίπτουν σε αυτή την κατηγορία, αλλά το ίδιο κάνει και η μεσαίου εισοδήματος Ρωσία και το απελπιστικά φτωχό Τσαντ.

Figure 12 Κυριότερες Εξαγωγές κάθε χώρας



Πηγή: CIA Factbook

### 3.6.3 Η Περίπτωση της Κίνας

Η Κίνα, όπως αναφέρθηκε παραπάνω, αποτέλεσε ένα από τα φαινόμενα της παγκόσμιας οικονομίας. Οι φρενήρεις ρυθμοί ανάπτυξης ήταν πρωτόγνωροι για τα δεδομένα της προηγούμενης δεκαετίας, δίνοντας δικαιολογημένα τον χαρακτηρισμό «Αναπτυξιακός Γίγαντας». Η Κίνα επίσης χαρακτηρίζεται το «παγκόσμιο εργοστάσιο». Αξιοσημείωτο είναι το γεγονός πώς στη διάρκεια της οικονομικής και εμπορικής κρίσης, η Κίνα είχε έναν πτωτικό ποσοστό στην ανάπτυξη και στις εμπορικές της συναλλαγές αλλά σε πολύ μικρότερο ρυθμό από άλλες χώρες, αναπτυσσόμενες ή αναπτυσσόμενες.

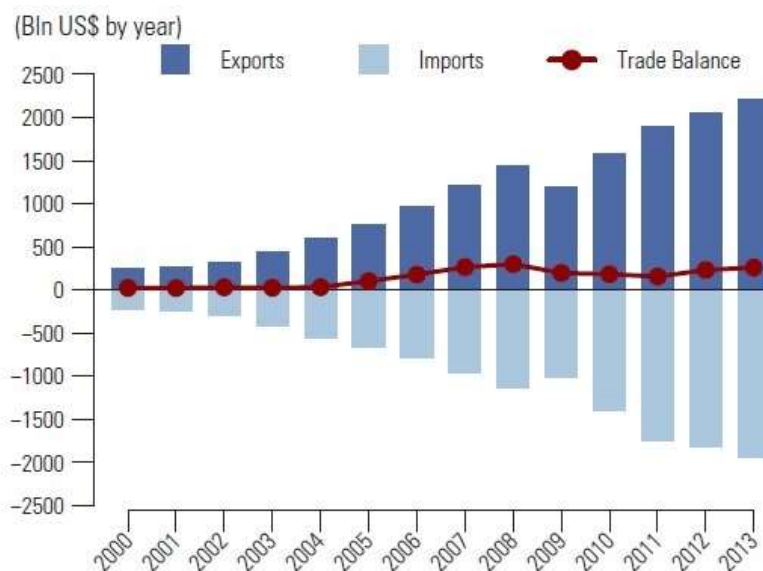
Η ανάδειξη της Κίνας στην κυριαρχία του παγκόσμιου εμπορίου έγινε σε πολύ σύντομη περίοδο, μετά και τη είσοδό της στον Παγκόσμιο Οργανισμό Εμπορίου στα τέλη του 2001, με την αξία του κινεζικού εμπορίου σχεδόν να διπλασιάζεται κάθε τέσσερα χρόνια κατά τις τελευταίες τέσσερις δεκαετίες. Μετά το πέρας της οικονομικής κρίσης, καθώς ο κόσμος άρχισε να αναπτύσσεται πάλι σε διαφορετικούς ρυθμούς και ταχύτητες, η Κίνα κράτησε ξανά τους

πρωταγωνιστικούς ρυθμούς ανάπτυξης και επανήλθε γρήγορα σε απορρόφηση εισαγωγών και μεγάλες εξαγωγές, περνώντας *πρώτη* παγκοσμίως στο εμπόριο αγαθών<sup>22</sup>.

Η Κίνα είναι πλέον η χώρα στον κόσμο με το μεγαλύτερο εμπόριο προϊόντων, ξεπερνώντας τις ΗΠΑ για πρώτη φορά στη διεθνή κατάταξη καθώς έκλεισε το 2013 με νέα στοιχεία ρεκόρ για το εμπορικό της ισοζύγιο. Οι αναλυτές επισημαίνουν ότι πρόκειται για ένα σημαντικό ορόσημο στην παγκόσμια οικονομική ιστορία τονίζοντας επίσης ότι η Κίνα είναι πλέον η χώρα και με τις μεγαλύτερες εισαγωγές πετρελαίου. Η ενίσχυση των εμπορικών σχέσεων του Πεκίνου με τις υπόλοιπες ασιατικές χώρες αλλά και τη Μέση Ανατολή σηματοδοτεί μία ακόμη αλλαγή από τον μέχρι τώρα προσανατολισμό της Κίνας στο εμπόριο με τις ΗΠΑ και την ΕΕ.

Συνολικά για το 2013 οι εξαγωγές της Κίνας αυξήθηκαν κατά 7,9% και οι εισαγωγές κατά 7,3%. Το ετήσιο εμπορικό πλεόνασμα αυξήθηκε κατά 12,4% στα 259,8 δις δολ. Η συνολική αξία των εισαγωγών και των εξαγωγών της Κίνας αυξήθηκε κατά 7,6% το 2013 αγγίζοντας τα 4,16 τρις δολ., με τις ΗΠΑ να ανακοινώσουν τα αντίστοιχα ετήσια στοιχεία φέροντας τη συνολική αξία εξαγωγών και εισαγωγών της αμερικανικής οικονομίας στα 3,57 τρις δολάρια. Αυτό είναι σημαντικό ορόσημο για την ανάπτυξη του κινεζικού εξωτερικού εμπορίου. Καθώς θα βελτιώνονται οι συνθήκες στη διεθνή οικονομία, η Κίνα θα συνεχίσει να εμφανίζει ακόμη μεγαλύτερους και εντυπωσιακότερους αριθμούς και ρυθμούς ανάπτυξης εκπλήσσοντας τον υπόλοιπο κόσμο.

Figure 13 Εμπορικό Ισοζύγιο Κίνας



Πηγή: UN Comtrade and UN ServiceTrade

<sup>22</sup> Πηγή: Financial Times



### 3.7 Εμπορικό προφίλ και Ισοζύγιο Τρεχουσών Συναλλαγών στην Ελλάδα

Στα πλαίσια της ανάλυσης μας θα αναφερθούμε στην εμπορική δραστηριότητα της Ελλάδος, την περίοδο 2000-2013, αναλύοντας τη πορεία των ενδοκοινοτικών συναλλαγών με τους εταίρους της στην Ευρωπαϊκή Ένωση, καθώς ο κυριότερος όγκος εμπορικών της συναλλαγών πραγματοποιείται εντός της ΕΕ.

Η Ευρωπαϊκή Ένωση μετράει και κατηγοριοποιεί διαφορετικά τις εμπορικές συναλλαγές εντός και εκτός Ένωσης.

- Εισαγωγές (Imports) είναι τα αγαθά που εισέρχονται στη στατιστική επικράτεια της ΕΕ από τρίτη χώρα και υπάγονται σε τελωνειακό καθεστώς ελεύθερης κυκλοφορίας (κατά γενικό κανόνα, πρόκειται για αγαθά που προορίζονται για κατανάλωση), ενεργητικής τελειοποίησης ή μεταποίησης υπό τελωνειακό έλεγχο (προϊόντα για επεξεργασία, για μεταποίηση), είτε αμέσως είτε ύστερα από περίοδο τελωνειακής αποθήκευσης.
- Εξαγωγές (Exports) είναι τα αγαθά που εγκαταλείπουν τη στατιστική επικράτεια της ΕΕ με προορισμό μια τρίτη χώρα αφού έχουν υπαχθεί στο τελωνειακό καθεστώς εξαγωγής (οριστική εξαγωγή), παθητικής τελειοποίησης ή επανεξαγωγής ύστερα από ενεργητική τελειοποίηση ή μεταποίηση υπό τελωνειακό έλεγχο.

Οι στατιστικές για το ενδοκοινοτικό εμπόριο μεταξύ κρατών μελών της ΕΕ (εσωτερικό εμπόριο της ΕΕ) καλύπτουν τις αφίξεις και τις αποστολές εμπορευμάτων που καταγράφονται από κάθε κράτος μέλος. Οι αφίξεις και οι αποστολές ορίζονται ως εξής:

- Αφίξεις (Arrivals): τα εμπορεύματα σε ελεύθερη κυκλοφορία εντός της ΕΕ που εισέρχονται στη στατιστική επικράτεια ενός κράτους μέλους
- Αποστολές (Dispatches): τα εμπορεύματα σε ελεύθερη κυκλοφορία εντός της ΕΕ που εγκαταλείπουν τη στατιστική επικράτεια ενός κράτους μέλους για να εισέλθουν σε άλλο κράτος μέλος.

Οι στατιστικές αξίες για το εξωτερικό και το εσωτερικό εμπόριο της ΕΕ καταγράφονται σε τιμές «ελεύθερο επί του μεταφορικού μέσου (FOB)» για τις εξαγωγές/αποστολές και σε αξία cif (κόστος, ασφάλιση και ναύλος) για τις εισαγωγές/αφίξεις. Οι αξίες που καταγράφονται περιλαμβάνουν μόνον εκείνα τα δευτερεύοντα κόστη (ναύλος και ασφάλιση) που αφορούν, για τις εξαγωγές/αποστολές, τη διαδρομή εντός της επικράτειας του κράτους μέλους από το οποίο εξάγονται/αποστέλλονται τα εμπορεύματα και, για τις εισαγωγές/αφίξεις, τη διαδρομή εκτός της επικράτειας του κράτους μέλους στο οποίο εισάγονται/φτάνουν τα εμπορεύματα.

## *Ισοζύγιο Τρεχουσών Συναλλαγών (Balance of Current Accounts) στην Ελλάδα*

Εξαιτίας του γεγονότος ότι οι διεθνείς οικονομικές σχέσεις μιας χώρας δεν συνιστούν μια ομογενή ομάδα συναλλαγών και τα επιμέρους ισοζύγια που συνθέτουν το Ισοζύγιο Πληρωμών μια χώρας, είναι σπάνια ισοσκελισμένα, θα πρέπει να το αναλύσουμε σε μικρότερα αναλυτικά ισοζύγια. Έτσι μπορούμε να διαπιστώσουμε σε ποιο επιμέρους ισοζύγιο παρατηρείται συστηματικά πιστωτικό ή χρεωστικό υπόλοιπο (θετικό ή αρνητικό, ευνοϊκό ή δυσμενές όπως αλλιώς λέγεται).

Στο Ισοζύγιο Τρεχουσών Συναλλαγών συμπεριλαμβάνονται το Εμπορικό Ισοζύγιο, το Ισοζύγιο Υπηρεσιών και το Ισοζύγιο Μονομερών Μεταβιβάσεων.

Η σημασία του Ισοζυγίου Τρεχουσών Συναλλαγών είναι πολύ μεγάλη αφού εμφανίζει την καθαρή μεταβολή στα διεθνή περιουσιακά στοιχεία και τις υποχρεώσεις της χώρας. Εάν το υπόλοιπο του Ισοζυγίου Τρεχουσών Συναλλαγών είναι αρνητικό (χρεωστικό) αυτό σημαίνει ότι η συγκεκριμένη χώρα αυξάνει τις διεθνείς υποχρεώσεις της ή ότι είναι συνολικά δανειζόμενη. Αντίθετα, αν το υπόλοιπο του Ισοζυγίου Τρεχουσών Συναλλαγών μιας χώρας είναι θετικό (πιστωτικό), φανερώνει ότι η συγκεκριμένη χώρα αυξάνει τα διεθνή περιουσιακά της στοιχεία ή ότι είναι καθαρά πιστώτρια χώρα. Το Ισοζύγιο Τρεχουσών Συναλλαγών της Ελλάδας είναι ελλειμματικό από το 1955 με έλλειμμα που συνεχώς διογκώνεται. Αυτό σημαίνει ότι η Ελλάδα μέχρι τώρα είναι μια συνολικά και σωρευτικά δανειζόμενη χώρα.

Το 2013, η αξία των εξαγωγών εμπορευμάτων στην Ελλάδα αυξήθηκε ελαφρά κατά 3,1 τοις εκατό για να φτάσει 36,3 δις δολάρια, ενώ οι εισαγωγές εμπορευμάτων μειώθηκε ελαφρά κατά 1,9 τοις εκατό για να φτάσει 61,2 δις \$ ΗΠΑ. Το εμπορικό ισοζύγιο παρουσίασε μέτριο έλλειμμα 24,9 \$. Οι εξαγωγές και εισαγωγές εμπορευμάτων στην Ελλάδα διαφοροποιούνται μεταξύ των εταίρων της, με 24 από αυτούς να αντιπροσώπευαν το 80% των εξαγωγών και 18 να αντιπροσώπευαν το 80% των εισαγωγών. Το 2012, η αξία των εξαγόμενων υπηρεσιών από Ελλάδα μειώθηκαν σημαντικά κατά 11% φτάνοντας το 35,4 δις \$, ενώ οι εισαγωγές υπηρεσιών μειώθηκαν σημαντικά κατά 18,% και ανήλθαν σε 15,9 δις \$. Υπήρχε ένα μεγάλο πλεόνασμα στο ισοζύγιο υπηρεσιών αξίας 19,5 δις \$.

Table 4 Ενδοκοινοτικές και εξωκοινοτικές εισαγωγές και εξαγωγές σε εμπορεύματα της Ελλάδας σε Αξίες, 2001-2013

Ελλάδα													
Στοιχεία των ενδοκοινοτικών & εξωκοινοτικών συναλλαγών της Ελλάδας													
Value (Euro)	2001	2002	2003	2004	2005	Εμπορικό Ισοζύγιο							
						Intra-EU							
EU-27						2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Ισοζύγιο (Balance)	-15.478	-11.895	-15.385	-17.615	-16.898	-18.456	-21.092	-22.563	-18.811	-14.317	-12.309	-10.3	-9.3
Αποστολές (Dispatches)			7.68	7.902	8.586	10.558	11.18	11.703	9.302	10.173	11.17	12.2	12.8
Αφίξεις (Arrivals)			23.065	25.518	25.484	29.014	32.272	34.266	28.113	24.489	23.55	22.6	22.1
EU-27						Extra-EU							
Ισοζύγιο (Balance)	-8.542	-10.478	-12.435	-12.493	-12.969	-15.686	-19.005	-21.107	-16.305	-17.459			
Εισαγωγές (Imports)			4.15	4.404	5.302	5.967	6.024	6.233	5.373	6.107			
Εξαγωγές (Exports)			16.585	16.897	18.271	21.654	25.029	27.34	21.678	23.566			

Στοιχεία σε αξίες, εκατομμύρια €

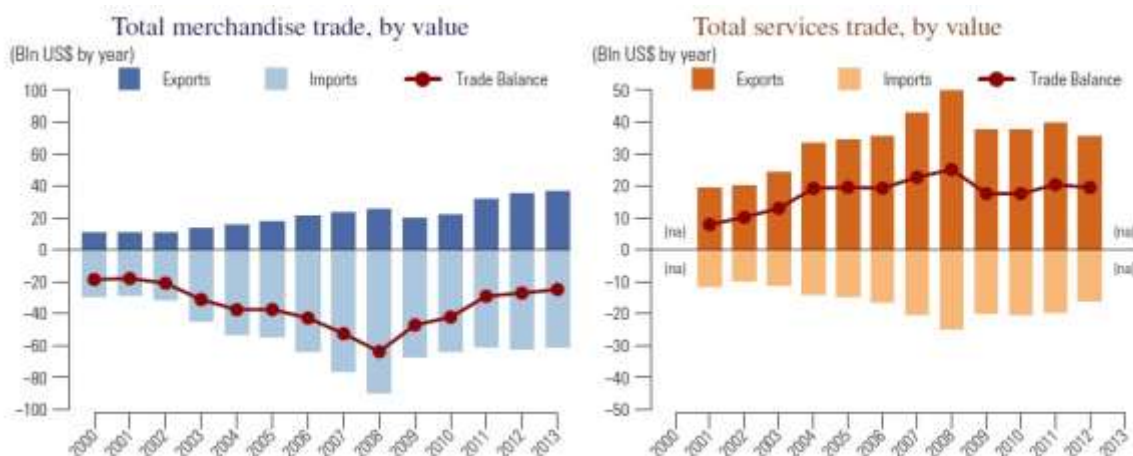
Πηγή: Συλλογή στοιχείων από [http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/International\\_trade\\_in\\_goods/el](http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/International_trade_in_goods/el)  
Eurostat Yearbooks αρχείο:EU External and Intra-European Union Trade - Statistical Yearbook -Data 1958-2010

Eurostat Statistical working papers αρχείο:EU Quality report on European statistics on international trade in goods - Data 2010-11 - 2014 edition

Επεξεργασία στοιχείων από τον γράφοντα

Συνολικά, μπορούμε να αποτυπώσουμε το συνολικό εξωτερικό εμπόριο της Ελλάδας, σε αγαθά και υπηρεσίες, σε αξίες, στα παρακάτω διαγράμματα.

Figure 14 Εξωτερικό Εμπόριο Ελλάδος



Πηγή: UN Comtrade and UN ServiceTrade

Από τα παραπάνω στοιχεία, φαίνεται καθαρά ο ελλειμματικός χαρακτήρας του Ελληνικού Ισοζυγίου Εμπορικών Συναλλαγών. Απο την αρχή της προηγούμενης δεκαετίας, η Ελλάδα συνέχιζε να συγκεντρώνει ελλείμματα. Η Ελλάδα από το 2009, σε μια μνημονιακή εποχή, βιώνει μια πρωτοφανή ύφεση στην οικονομία της και αδυναμία εξυπηρέτησης του εξωτερικού της δημοσίου χρέους. Τα χρόνια ελλείμματα ήταν μια απο τις πολλές παθογένειες της Ελληνικής οικονομίας, που αντανακλά τον τρόπο ζωής των Ελλήνων και τις καταναλωτικές τους συνήθειες. Αυτό που προκαλεί εντύπωση είναι το κατεξοχήν πλεονασματικό Ισοζύγιο Υπηρεσιών, το οποίο όλα τα χρόνια απο το 2000 μέχρι σήμερα παραμένει θετικό. Θα πρέπει να επισημανθεί η σημαντική συμβολή της ελληνόκτητης ναυτιλίας, η προσφορά της οποίας στο ισοζύγιο υπηρεσιών είναι καθοριστική, μέσω του Ισοζυγίου θαλάσσιων υπηρεσιών/μεταφορών, προσθέτοντας πολλά δις ευρώ κάθε χρόνο, όπως φαίνεται στο παρακάτω διάγραμμα. Η κατηγορία των μεταφορών προσφέρει, με στοιχεία για το 2012<sup>23</sup>, ποσοστό ίσο με 48% στο ισοζύγιο υπηρεσιών, με τις ταξιδιωτικές υπηρεσίες να φτάνουν πιο χαμηλά, στο 37,9%. Η ναυτιλία συνεισφέρει ετησίως με ποσοστά άνω του 5% του ΑΕΠ της Ελλάδας. Με αυτό το πλεονασματικό ισοζύγιο υπηρεσιών, βελτιώνεται σε έναν βαθμό το συνολικό Ισοζύγιο Τρεχουσών Συναλλαγών.

Figure 15 Ισοζύγιο Θαλάσσιων Μεταφορών Ελλάδα.



Πηγή: Ετήσια στοιχεία ισοζυγίου υπηρεσιών Τράπεζα της Ελλάδος, 2013

<sup>23</sup> Πηγή: UN Comtrade and UN ServiceTrade

Σε μια ακτινογραφία του Ελληνικού διεθνούς εμπορίου, τα σημαντικότερα αγαθά που ανταλλάσσονται με τον υπόλοιπο κόσμο, τα τελευταία 5 χρόνια είναι τα παρακάτω:

Εξαγωγές:

Πετρελαιοειδή, εκτός αργού πετρελαίου.

Φάρμακα.

Αλουμίνιο (σε πλάκες, φύλλα και ταινίες, με πάχος που υπερβαίνει τα 0,2 mm)

Ψάρια, νωπά ή διατηρημένα με απλή ψύξη, με εξαίρεση τα φιλέτα ψαριών.

Ελαιόλαδο και τα κλάσματά του.

Βαμβάκι, μη λαναρισμένο ούτε χτενισμένο.

Σωλήνες και αγωγούς χαλκού.

Καρποί και φρούτα και άλλα βρώσιμα μέρη φυτών.

Άλλα λαχανικά παρασκευασμένα ή διατηρημένα.

Εμπορεύματα που δεν καθορίζονται σύμφωνα με το είδος.

Εισαγωγές: Πετρελαιοειδή, έλαια, ορυκτά, αργό πετρέλαιο, πετρέλαιο επεξεργασμένο.

Αέρια πετρελαίου και αέριους υδρογονάνθρακες (φυσικό αέριο).

Ηλεκτρικές συσκευές.

Αυτόματες μηχανές επεξεργασίας πληροφοριών και μονάδες αυτών.

Φάρμακα (με εξαίρεση τα προϊόντα των κλάσεων).

Χρυσός (συμπεριλαμβανομένων επιχρυσωμένο με πλατίνα).

Επιβατικά αυτοκίνητα και άλλα αυτοκίνητα οχήματα που είναι κατασκευασμένα κυρίως για τη μεταφορά.

Turbo-jets, συσκευές προώθησης διά στροβίλου και τουρμπίνες δι' αερίου.

Εμπορεύματα που δεν κατονομάζονται, σύμφωνα με το είδος.

Πηγή: UN Comtrade and UN ServiceTrade

## 4. Αγαθά

Τα αγαθά είναι αυτά που εμπορεύονται και γίνονται αντικείμενα συναλλαγών. Για αυτά δραστηριοποιείται το διεθνές εμπόριο και οι χώρες τα ανταλλάσσουν, δημιουργώντας εισαγωγές και εξαγωγές αγαθών από κάθε σημείο του πλανήτη στο άλλο. Η διαμόρφωση του πλανήτη έχει δώσει σε κάποιες περιοχές πλεονεκτήματα και αφθονία υλικών τα οποία γίνονται αντικείμενα αγοραπωλησιών, ενώ αναπτυσσόμενες και προηγμένες οικονομικά και τεχνολογικά χώρες παράγουν αγαθά μεγάλης προστιθέμενης αξίας τα οποία συναλλάσσουν με τις υπόλοιπες περιοχές του κόσμου. Καθώς ο κόσμος έγινε πιο ανεπτυγμένος, η εγγύτητα σε πρώτες ύλες και σε αγορές έγιναν οι παράγοντες που, πάνω απ' όλους τους άλλους, διαμόρφωσαν την οικονομία του κόσμου και ειδικότερα τις μεγάλες εμπορικές ροές και θαλάσσιες οδούς. Στο τέλος, καθιερώθηκαν οι μεγάλες ροές του θαλάσσιου εμπορίου των κυριότερων αγαθών: Άνθρακας από την Αυστραλία, τη Νότιο Αφρική και τη Βόρεια Αμερική προς την Ευρώπη και την Άπω Ανατολή, σιτηρά από τη Βόρεια και τη Νότια Αμερική μέχρι την Ασία, την Αφρική και την Άπω Ανατολή, σιδηρομετάλλευμα από τη Νότια Αμερική και την Αυστραλία προς την Ευρώπη και την Άπω Ανατολή, πετρέλαιο από τη Μέση Ανατολή, τη Δυτική Αφρική, τη Νότια Αμερική και την Καραϊβική προς την Ευρώπη, τη Βόρεια Αμερική και την Ασία, φυσικό αέριο από την Αμερική, Βόρεια Ευρώπη και Μέση Ανατολή προς Ασία, Ευρώπη. Στον κατάλογο αυτό πρέπει να προστεθούν εμπορεύματα από τη Κίνα, Ιαπωνία και Νότιο-ανατολική Ασία έως τις καταναλωτικές αγορές του δυτικού κόσμου. Το παγκόσμιο εμπόριο επέτρεψε μια τεράστια ποικιλία των πόρων να είναι ευρέως προσβάσιμα και έτσι διευκόλυναν την ευρεία διανομή της κοινής περιουσίας του πλανήτη μας.

### 4.1 Εξελίξεις στη ναυτιλία από τη μεταφορά αγαθών

Οι θαλάσσιες μεταφορές συμβάλλουν στη μεταφορά τεράστιων ποσοτήτων χύδην φορτίων, δηλαδή πετρελαίου, άνθρακα, σιδηρομεταλλευμάτων, και άλλων πρώτων υλών και καυσίμων, καθώς και τροφίμων (δημητριακών, φρούτων, κ.ά.), εμπορευμάτων με τη χρήση των εμπορευματοκιβωτίων (containers) και άλλων αγαθών. Ειδικότερα, κατά την πενταετία πριν την παγκόσμια χρηματοοικονομική κρίση, οι θαλάσσιες μεταφορές γενικότερα και οι μεταφορές με containers ειδικότερα, γνώρισαν μεγάλη άνθηση λόγω των ταχύτατων ρυθμών αναπτύξεως των αναδυόμενων οικονομιών, με πρωταγωνιστές την Κίνα, την Ινδία, τη Βραζιλία, την Ρωσία και άλλες χώρες της ΝΑ Ασίας, στις οποίες μεταφέρθηκε μεγάλο μέρος της παγκόσμιας παραγωγής αγαθών όλων των ειδών. Η ταχεία αύξηση των επενδύσεων και της παραγωγής σε αυτές τις χώρες οδήγησε στην ταχεία αύξηση του όγκου του παγκόσμιου εμπορίου (με μέσο ετήσιο ρυθμό 7,4% στην περίοδο 2002-2007) και στην απότομη αύξηση της ζήτησεως για θαλάσσιες μεταφορές και από τις δύο πλευρές της παραγωγικής διαδικασίας. Από τη μία πλευρά οδήγησε σε μεγάλη αύξηση της ζήτησεως για μεταφορά σε αυτές τις χώρες επενδυτικών αγαθών και πρώτων υλών (επί το πλείστον μηχανημάτων, μεταλλευμάτων, άνθρακα, πετρελαίου και βασικών τροφίμων) και από την άλλη σε μεγάλη αύξηση της ζήτησεως για μεταφορά εμπορευμάτων (σε μεγάλο βαθμό με

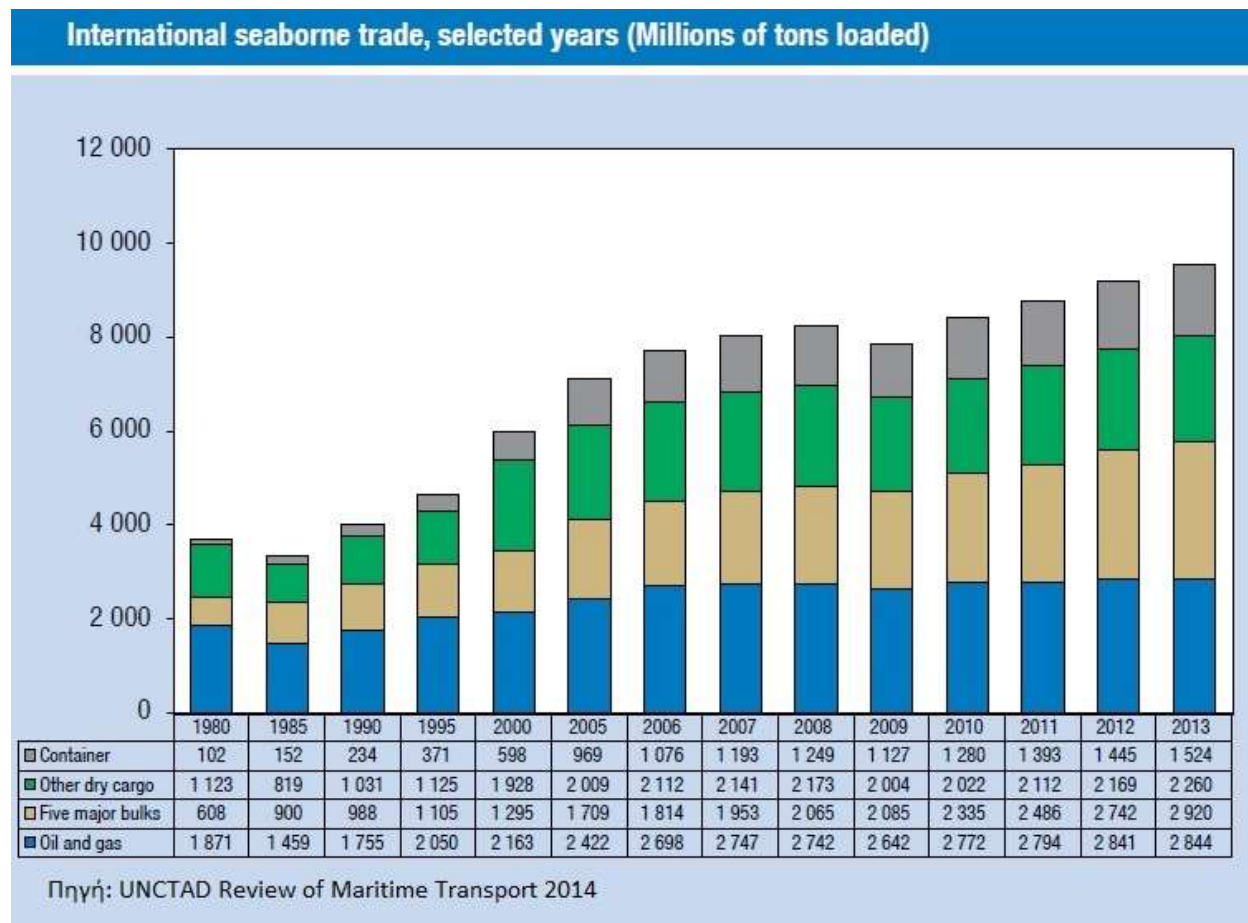
χρήση εμπορευματοκιβωτίων) από αυτές τις χώρες στις χώρες καταναλώσεως αυτών των εμπορευμάτων (δηλαδή στην Ευρώπη, τις ΗΠΑ, και σε όλο τον κόσμο).

Η μεγάλη αύξηση της ζήτησεως της Κίνας και των άλλων αναδυόμενων οικονομιών για πετρέλαιο, άνθρακα, σιδηρομεταλλεύματα και άλλες πρώτες ύλες, τρόφιμα και μηχανήματα οδήγησε σε απότομη αύξηση των τιμών αυτών των προϊόντων στην περίοδο 2002-2008, με αποτέλεσμα οι τιμές αυτές να φθάσουν σε υπέρμετρα υψηλά επίπεδα τον Ιούλιο του 2008 (π.χ. η τιμή του πετρελαίου έφθασε τα \$ 148/βαρέλι), παρότι η παγκόσμια χρηματοοικονομική κρίση ξεκίνησε τον Αύγουστο του 2007. Ταυτόχρονα, η ταχέως αυξανόμενη ζήτηση για θαλάσσια μεταφορά των ανωτέρω προϊόντων οδήγησε στην εντυπωσιακή αύξηση των ναύλων μεταφοράς των προϊόντων αυτών στην περίοδο 2003-Ιούνιος 2008. Επιπλέον, οδήγησε στη μεγάλη αύξηση του αριθμού και της μέσης χωρητικότητας των πλοίων παγκοσμίως. Σύμφωνα με στοιχεία της Drewry Shipping Consultants (30.7.2009), ενώ στα τέλη της δεκαετίας του 1990 παραδίδονταν 1.300 νέα πλοία (άνω των 500 dwt) ετησίως, με μέσο μέγεθος 13,5 χιλ. dwt, στη διετία 2007-2008 παραδόθηκαν περίπου 5.000 νέα πλοία (60% περισσότερα από ό,τι στη διετία 1997-1998) με μέσο μέγεθος 16,5 χιλ. dwt (30% μεγαλύτερο από την διετία 1997-1998). Από την άλλη πλευρά, η ταχεία αύξηση των εξαγωγών ετοιμών προϊόντων από την Κίνα, την Ιαπωνία, την Γερμανία και από άλλες αναδυόμενες αγορές έδωσε μεγάλη ώθηση στην ανάπτυξη των θαλάσσιων μεταφορών μέσω εμπορευματοκιβωτίων. Έτσι, ο παγκόσμιος στόλος των containers, καθώς και το μέγεθος των πλοίων αυτών αυξήθηκε επίσης ταχύτατα με τα νεότευκτα containers να φθάνουν σε δυναμικότητα μεταφοράς έως και 15.000 εμπορευματοκιβωτίων. Επίσης, το κόστος μεταφοράς εμπορευμάτων με εμπορευματοκιβώτια αλλά και χύδην φορτίων μειώθηκε τόσο πολύ κατά την τελευταία εικοσαετία, ώστε να καθίσταται όλο και λιγότερο σημαντικό ως παράγων προσδιορισμού του τόπου εγκαταστάσεως των παραγωγικών μονάδων των επιχειρήσεων ανά την υφήλιο.

Η ναυτιλία παρείχε πάντα τη μόνη πραγματικά οικονομικά αποδοτική μέθοδο μεταφοράς χύδην αγαθών και εμπορευματοκιβωτίων σε οποιαδήποτε μεγάλη απόσταση. Η ανάπτυξη της ναυτιλίας και η δημιουργία ενός παγκόσμιου συστήματος εμπορίου έχουν μετακινηθεί προς τα εμπρός μαζί, χέρι-χέρι. Όλα συνδέονται με το κοινό νήμα της ναυτιλίας, από τους παράγοντες εκείνους με την πρόσβαση σε φυσικούς πόρους, σε εκείνους με την ικανότητα να μετατρέπουν αυτούς τους πόρους σε χρήσιμα προϊόντα για όλο τον κόσμο και εκείνους με τις προϋποθέσεις και τα μέσα για να αξιοποιήσουν και να καταναλώνουν αυτά τα τελικά προϊόντα. Το αιώνιο τρίγωνο των παραγωγών, κατασκευαστών και των αγορών έρχονται σε επαφή μέσω της ναυτιλίας. Αυτή ήταν πάντα η περίπτωση και με αυτόν τον τρόπο θα παραμείνει για το εγγύς μέλλον.

Σε παγκόσμια κλίμακα, μια τεράστια ποικιλία αγαθών εμπορεύονται διεθνώς. Τα αγαθά αυτά είναι κάθε είδους και κατηγορίας. Πρώτες ύλες, commodities, επεξεργασμένα αγαθά για περαιτέρω επεξεργασία, διαρκή καταναλωτικά, επενδυτικά, ενδιάμεσα-κεφαλαιουχικά αγαθά απαραίτητα για τη βιομηχανία ή που μετασχηματίζονται σε βιομηχανικά, τελικά αγαθά υψηλής αξίας, αγαθά ICT (Information Communication Technology).

Figure 16 Όγκος Εμπορευόμενων Αγαθών



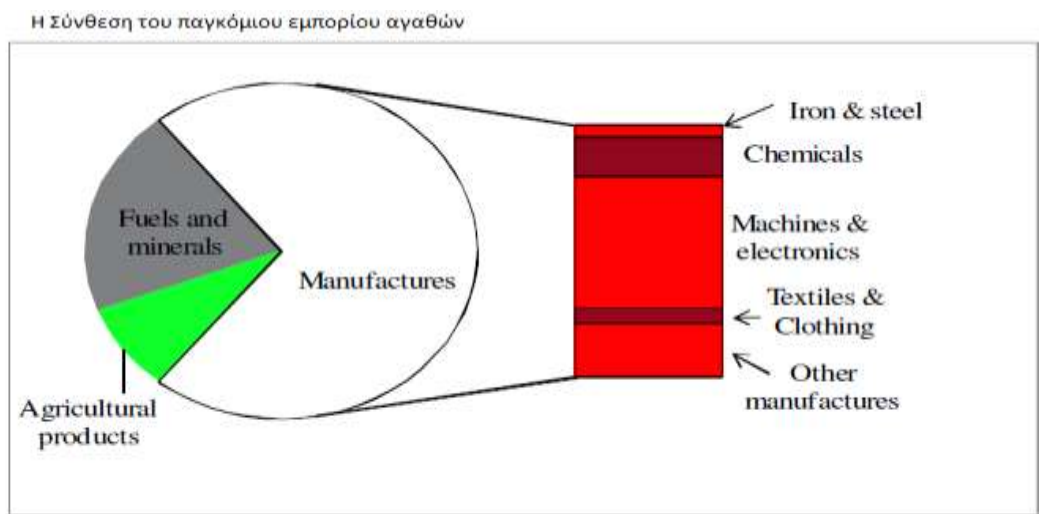
Πηγή: UNCTAD Review of Maritime Transport 2014

#### 4.2 Επιπτώσεις της κρίσης στο διεθνές εμπόριο αγαθών.

Στο παρακάτω διάγραμμα παρουσιάζεται η δομή του διεθνούς εμπορίου όπως διαμορφωνόταν από τα μερίδια των αγαθών που εμπορευόντουσαν έως τα τέλη του 2007 πριν τη κρίση, σύμφωνα με τον Παγκόσμιο Οργανισμό Εμπορίου. Ως προς τη σύνθεση, παρατηρείται πως το 1/3 αφορά αγροτικά και διατροφικά αγαθά, καθώς και εμπορεύματα ενεργειακά, περισσότερο πρώτες ύλες για τη βιομηχανία και τα 2/3 αφορούν αγαθά ενδιάμεσα, επεξεργασμένα βιομηχανικά και κεφαλαιουχικά.



Figure 17 Σύνθεση Παγκόσμιου Εμπορίου 2007

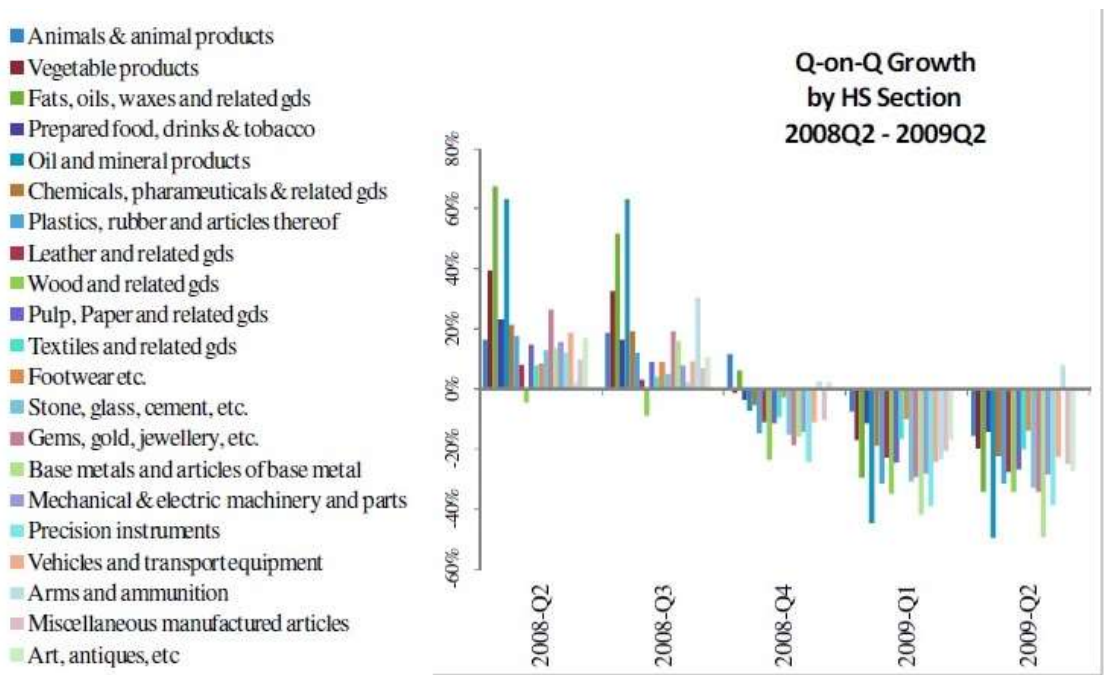


Source: WTO online database for 2007.

Πηγή: World Trade Organization

Το παγκόσμιο εμπόριο σχεδόν σε κάθε κατηγορία εμπορευμάτων ήταν σε θετική τροχιά έως το πρώτο εξάμηνο του 2008. Μετά τα γεγονότα της κρίσης σχεδόν όλα τα εμπορεύματα εμφάνισαν πτωτική πορεία το δεύτερο εξάμηνο του 2008, ενώ όλα εμφάνισαν αρνητικές τροχιές στο πρώτο τρίμηνο του 2009.

Figure 18 Είδη εμπορευμάτων και η εξέλιξη του εμπορίου



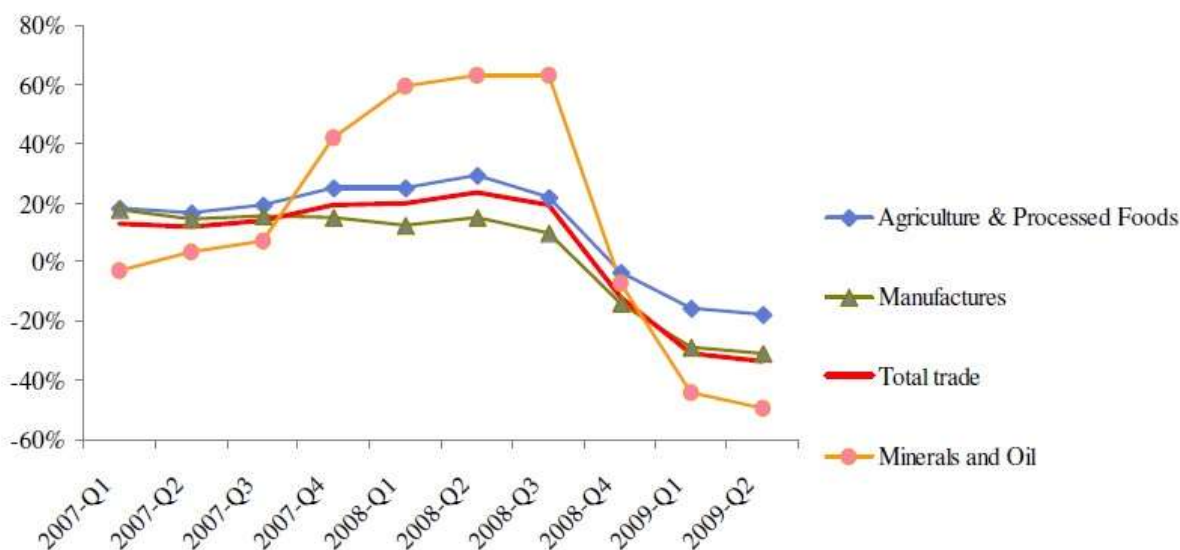
Πηγή: United Nations ComTrade Database

Το εμπόριο κατέρρευσε σε όλους τους τομείς, αλλά είναι σημαντικό να γίνει διάκριση μεταξύ των προϊόντων πρώτων υλών και βιομηχανικών αγαθών. Η κατάρρευση των ορυκτών και πετρελαίου ξεκίνησε από μια περίοδο ευημερίας και έπεσε πιο γρήγορα από ό,τι το σύνολο των εμπορικών συναλλαγών όπως παρατηρείται παρακάτω. Ο λόγος ήταν οι τιμές.

Figure 19 Η πτώση διακίνησης εμπορευμάτων σε ποσοστό τη περίοδο 2007-2009

The great trade collapse and values: Food, oil, and manufactures

### Quarter-on-Quarter Growth Rates by Product Category, 2006Q1 - 2009Q2



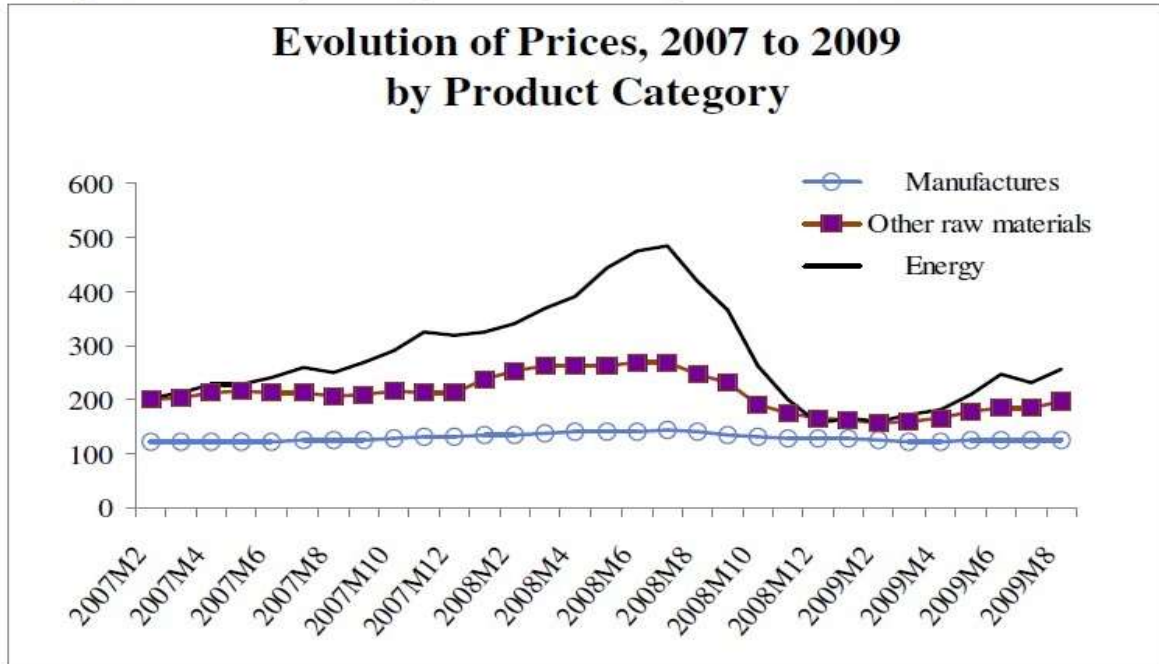
Πηγή: Richard Baldwin, “The great trade collapse: What caused it and what does it mean?”, 2009

Η άνοδος των τιμών στις πρώτες ύλες ενέργειας και διατροφικών αγαθών την περίοδο της κρίσης καθώς και η επιβράδυνση των οικονομιών προκάλεσε τη απότομη μείωση σχεδόν όλων των ειδών εμπορευμάτων. Τρόφιμα, υλικά και ειδικά του πετρελαίου παρουσίασαν απότομη πτώση τιμών στις αρχές του 2008, η οποία σταμάτησε στα μέσα του 2008 πολύ πριν από το Σεπτέμβρη του 2008 και τη πανωλεθρία της Lehman Brothers. Η τιμές των βιομηχανικών αγαθών, αντίθετα, ήταν μάλλον σταθερή σε αυτή την περίοδο. Δεδομένου ότι τα τρόφιμα, καύσιμα και πρώτες ύλες αποτελούν περίπου το ένα τρίτο του παγκόσμιου εμπορίου, οι διακυμάνσεις των τιμών είχε μεγάλο αντίκτυπο στα συνολικά εμπορικά μεγέθη. Οι χώρες που εξαρτώνται από τις εξαγωγές commodities και πρώτων υλών, και ιδίως οι εξαγωγείς πετρελαίου, ήταν μεταξύ εκείνων που βίωσαν τη μεγαλύτερη πτώση των εξαγωγών. Η πτώση για το εμπόριο βιομηχανικών αγαθών ήταν επίσης μεγάλη, αλλά ως επί το πλείστον υπήρξαν μειώσεις στις ποσότητες. Οι εξαγωγείς που ειδικεύονται σε διαρκή βιομηχανικά αγαθά είδαν μια ιδιαίτερα απότομη μείωση των εξαγωγών τους (όπως λ.χ. η Ιαπωνία). Άλλο παράδειγμα, το Μεξικό, το οποίο είναι εξαγωγέας πετρελαίου

και ένας συμμετέχων στην κατασκευή της εφοδιαστικής αλυσίδας των ΗΠΑ, γνώρισε μια από τις πιο σοβαρές εμπορικές υφέσεις του κόσμου.

Figure 20 Πορεία τιμών 2007-2009 για κατηγορίες εμπορευμάτων

The great trade collapse and prices: Commodity vs. manufactures



Πηγή: Richard Baldwin, “The great trade collapse: What caused it and what does it mean?”, 2009

Οι τιμές των εμπορευμάτων οι οποίες υποχώρησαν όταν η φούσκα των τιμών ξέσπασε στα μέσα του 2008 συνέχισε να παρακολουθεί την παγκόσμια ζήτηση στο φαύλο κύκλο της. Οι διακυμάνσεις των τιμών και μειωμένη ζήτηση έστειλε την αξία και τον όγκο των εμπορευμάτων εμπορίου σε ελεύθερη πτώση.

Η παραγωγή και οι βιομηχανικές και μεταποιητικές εξαγωγές κατέρρευσαν ως επακόλουθο του σοκ που προκάλεσε η αναταραχή μετά τη πτώχευση της Lehman Brothers και της εξάπλωσης της οικονομικής κρίσης. Οι καταναλωτές και οι επιχειρήσεις ενήργησαν βάσει του «περιμένουμε και θα δούμε» ενώ η ιδιωτική ζήτηση για κάθε είδους αγαθά ανέβαλλε τις αγορές με αποτέλεσμα να συντριβεί η κατανάλωση.

## 4.3 Επιπτώσεις της κρίσης στις επιμέρους κατηγορίες αγαθών

### *4.3.1 ICT Information Communication Technology Αγαθά*

Σύμφωνα με τον Ο.Ο.Σ.Α., με τον νέο ορισμό απο το 2008 και μετά, ως ICT αγαθά ορίζονται εκείνα που είτε προορίζονται να καλύψουν τη λειτουργία της επεξεργασίας πληροφοριών και επικοινωνίας με ηλεκτρονικά μέσα, συμπεριλαμβανομένης της μετάδοσης και προβολής, είτε εκείνα που χρησιμοποιούν ηλεκτρονική επεξεργασία για τον εντοπισμό, τη μέτρηση ή/και καταγραφή φυσικών φαινομένων, ή για τον έλεγχο μιας φυσικής διαδικασίας. Με άλλα λόγια περιλαμβάνουν προϊόντα τηλεπικοινωνιών, ήχου και βίντεο, ηλεκτρονικών υπολογιστών και συναφούς εξοπλισμού, ηλεκτρονικών εξαρτημάτων και άλλα εμπορεύματα τεχνολογιών πληροφορίας και επικοινωνίας. Πιο απλά είναι βιομηχανικά αγαθά υψηλής τεχνολογίας τα οποία δημιουργούν πολύ υψηλή προστιθέμενη αξία στις χώρες παραγωγής και πώλησης τους. Είναι αγαθά τα οποία συνεχώς κερδίζουν έδαφος σε όγκο και αξία μεταφοράς, καθώς χρησιμοποιούνται απο ολοένα και μεγαλύτερο κομμάτι του παγκόσμιου πληθυσμού. Αφορά εμπορεύματα όπως εξοπλισμό γραφείων και μηχανογράφησης, ηλεκτρονικά εξαρτήματα, ηλεκτρονικούς υπολογιστές, οικιακές συσκευές όπως τηλεοράσεις και τηλέφωνα, έξυπνα κινητά τηλέφωνα, συστήματα πλοήγησης, βιομηχανικό εξοπλισμό.

Η παραγωγή του εξοπλισμού ICT για την υποδομή και την κατανάλωση χαρακτηρίζεται από μια αλυσίδα αξίας κατακερματισμένη σε διαφορετικές χώρες και περιοχές του κόσμου. Το εμπόριο στον τομέα των ICT εμπορευμάτων αφορά τεχνολογικά προηγμένα προϊόντα που μία χώρα παράγει και εξάγει. Αντιπροσωπεύει επίσης ευκαιρίες για τις βιομηχανικές χώρες που επιδιώκουν να μετατρέψουν και αναπτύξουν τις βιομηχανικές τους δραστηριοτήτων, καθώς και για τις αναδυόμενες ή αναπτυσσόμενες χώρες να βρουν έναν τρόπο να εισαχθούν στο πλαίσιο της παγκοσμιοποιημένης αλυσίδας παραγωγής. Για όλους αυτούς τους λόγους, είναι σημαντικό να είναι σε θέση να μετρήσουν με ακρίβεια τις ροές του εμπορίου αγαθών ICT.

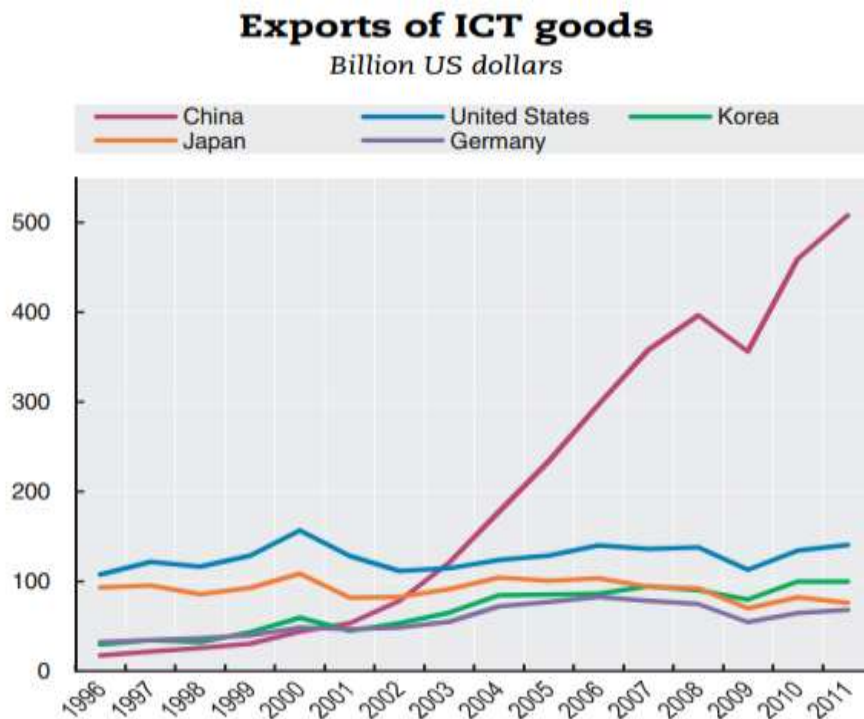
Το εμπόριο αυτών των αγαθών είναι αρκετά σημαντικό καθώς περιλαμβάνει μεγάλο κομμάτι των καταναλωτικών αγαθών που απορροφάται απο τον κόσμο και ένα μεγάλο πολυτροπικό δίκτυο μεταφοράς έχει στηθεί με κύριο άξονα τη ναυτιλία ως κύριο μεταφορικό μέσο, με τα εμπορευματοκιβώτια ως επικρατέστερο τρόπο μεταφοράς.

Η παγκόσμια οικονομική κρίση έχει διαταράξει σημαντικά το εμπόριο σε όλο τον κόσμο, ως αποτέλεσμα τα συγκεκριμένα εμπορεύματα να ακολουθήσουν την πτωτική πορεία της παγκόσμιας οικονομίας και του διεθνούς εμπορίου μεταξύ 2008-2010. Ωστόσο τα τελευταία στοιχεία για τις εξαγωγές αγαθών ICT παρουσιάζουν σημαντικά σημάδια ανάκαμψης. Οι εξαγωγές αγαθών ICT από όλες τις χώρες μέλη και μη του ΟΟΣΑ έφθασε σε περίπου 1,25 τρισεκατομμύρια δολάρια το 2011, ενώ οι εξαγωγές αγαθών ICT αυξήθηκαν κατά 26% τη περίοδο 2010-2011. Οι κορυφαίοι εξαγωγείς του ΟΟΣΑ αγαθών ICT είναι οι Ηνωμένες Πολιτείες, η Κορέα, η Ιαπωνία, η Γερμανία και η Ολλανδία. Όμως η Κίνα είναι ο μεγαλύτερος παίκτης στον κόσμο. Το 2003, η Κίνα ξεπέρασε τις Ηνωμένες Πολιτείες σε εξαγωγές αγαθών ICT. Όλοι οι

παραπάνω εξαγωγείς κατάφεραν να αναπτύξουν την ηγετική τους θέση στην εξαγωγή του εξοπλισμού επικοινωνιών κατά τη διάρκεια της προηγούμενης δεκαετίας.

Από το παρακάτω διάγραμμα γίνεται εύκολα αντιληπτό πως αυτά τα υψηλής αξίας, τελικά καταναλωτικά αγαθά ακολούθησαν τη πτωτική πορεία του διεθνούς εμπορίου, ως άμεση συνέπεια της οικονομικής κρίσης και της μείωσης κυρίως των εξαγωγών των κυριότερων εξαγωγικών χωρών αυτών των αγαθών. Σημαντικός παράγοντας για αυτά, όπως και για όλα σχεδόν τα εμπορεύματα, είναι η μεγάλη μείωση της αγοραστικής δύναμης των καταναλωτών, ο φόβος για το μέλλον και η αναβλητικότητα των αγορών ως άμεσες συνέπειες της οικονομικής επιβράδυνσης και της παγκόσμιας ύφεσης που εξαπλώθηκε σε όλο το πλανήτη τη διετία 2008-2009. Με τη μείωση αυτή η πτώση της κατανάλωσης επέφερε τη μείωση της ζήτησης για αγαθά που δεν είναι πρώτης ανάγκης. Επίσης σημαντικό είναι να αναφέρουμε πως το μεγαλύτερο ποσοστό των αγαθών αυτών διακινείται με εμπορευματοκιβώτια. Όπως γίνεται αναφορά παρακάτω, ο κλάδος των κοντέινερς επηρεάστηκε και αυτός από τη διεθνή συγκυρία με μείωση των διακινούμενων ποσοτήτων σε εμπορευματοκιβώτια. Καθίσταται φανερό με αυτό τον τρόπο το ντόμινο των συνεπειών της οικονομικής κρίσης, σε παγκόσμιο επίπεδο. Παρολ' αυτά, από το 2010 και μετέπειτα, παρατηρείται μια ανοδική πορεία η οποία τις επόμενες χρονιές έφτασε τα προ-κρίσης επίπεδα, και στη περίπτωση της Κίνας, η οποία γίνεται τεράστια εξαγωγική δύναμη, ξεπερνώντας τα επίπεδα αυτά.

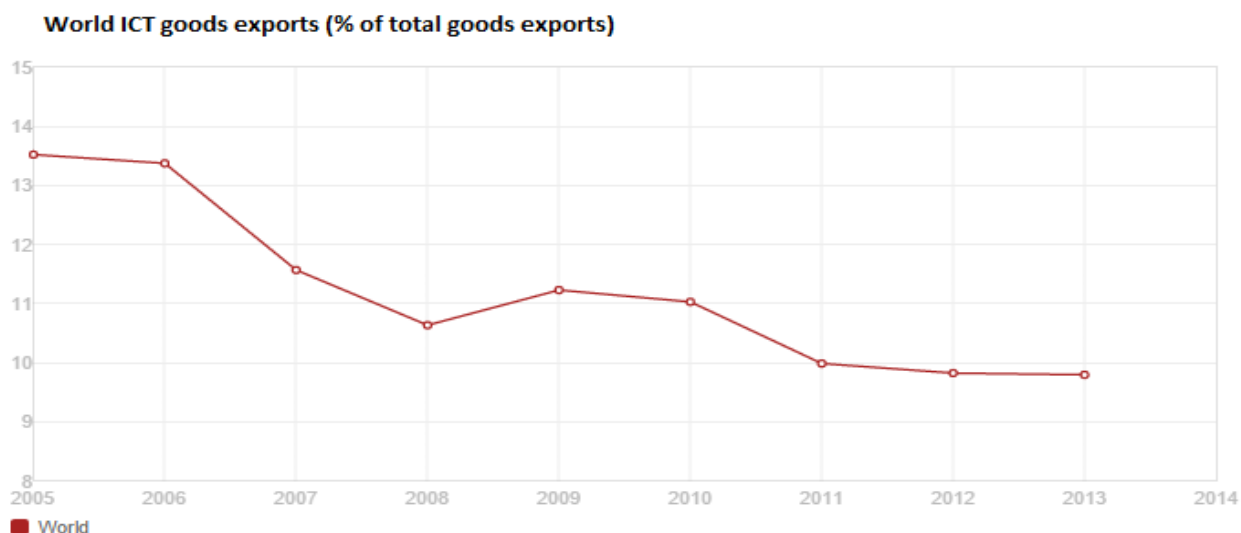
Figure 21 Κυριότερες εξαγωγές αγαθών ICT



Πηγή: OECD Factbook 2013: Economic, Environmental and Social Statistics

Στο γενικότερο πλάνο παγκοσμίως όμως, οι παγκόσμιες εξαγωγές ICT δεν έχουν ανακάμψει πλήρως. Σύμφωνα με στοιχεία από τη Παγκόσμια Τράπεζα έως το 2013 οι εξαγωγές παγκοσμίως ήταν σε υψηλά επίπεδα ως το 2008, μειώθηκαν τη περίοδο 2007-2009, ενώ έκτοτε, οι παγκόσμιες εξαγωγές ICT εμπορευμάτων, ως ποσοστό των συνολικών παγκόσμιων εξαγωγών έχει πτωτική τάση. Αυτό υποδεικνύει τη μείωση της καταναλωτικής δαπάνης προς αυτά τα αγαθά και τη στροφή των καταναλωτών προς άλλα εμπορεύματα από αυτά.

Figure 22 Εξέλιξη εξαγωγών ICT αγαθών σε ποσοστά παγκοσμίως



Πηγή: World Bank Indicators <http://data.worldbank.org/>

#### 4.3.2 Εμπορευματοκιβώτια

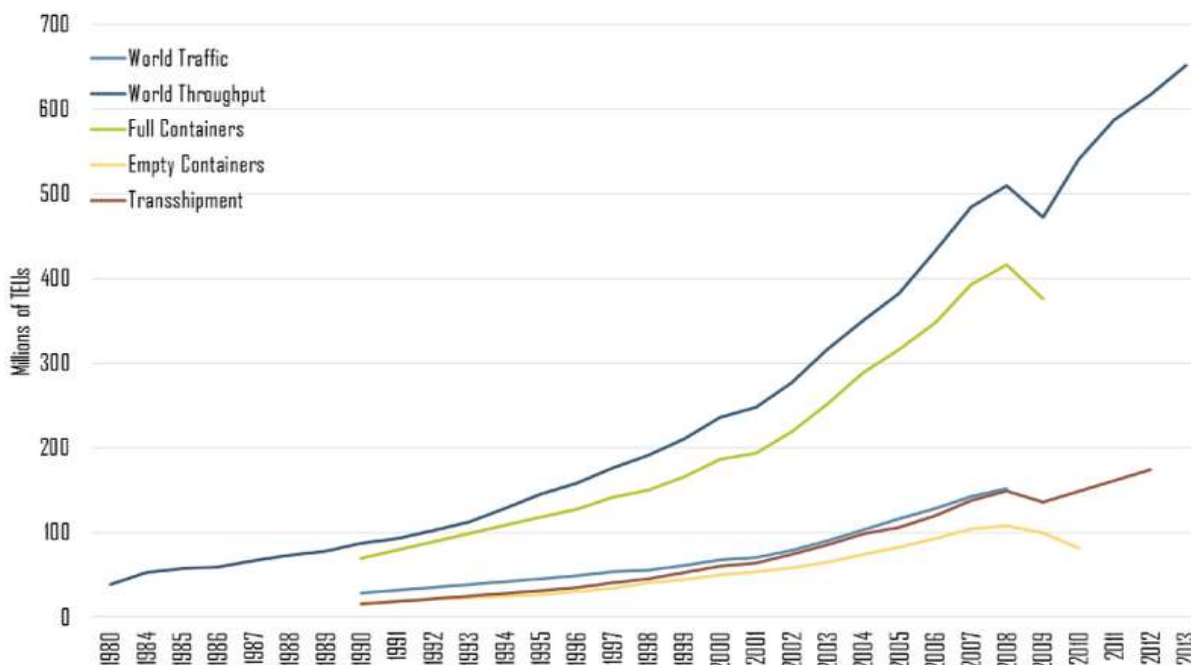
Μια πραγματικά τεράστια ώθηση στο εμπόριο των αγαθών έχει δώσει η λύση των εμπορευματοκιβωτίων (containers), δημιουργώντας νέα δεδομένα και οικονομίες κλίμακας στις μεταφορές, επιτρέποντας παράλληλα στη παγκοσμιοποίηση να επεκταθεί. Το εμπορευματοκιβώτιο είναι μια στιβαρή κατασκευή από ατσάλι, κατάλληλη να αντέχει τη μεταφορά, την αποθήκευση και το χειρισμό του. Στο εσωτερικό τους αποθηκεύονται εμπορεύσιμα αγαθά. Οι μονάδες μέτρησης για τις διαστάσεις είναι τα TEU (Twenty Equivalent Unit) ή Ισοδύναμο είκοσι ποδιών. Στις ίδιες μονάδες μετριέται και η χωρητικότητα των εμπορευματοφόρων πλοίων. Υψηλή χρησιμοποίηση, μεγάλη δυνατότητα αλληλεπίδρασης μεταξύ όλων των μεταφορικών τρόπων και μέσων και επέκτασης της συνδυασμένης μεταφορικής αλυσίδας, σημαντική μείωση των συμφορήσεων στα λιμάνια, μειωμένες απώλειες και ζημιές σε

σχέση με τους άλλους τρόπους μεταφοράς, είναι μερικά απο τα πολλά πλεονεκτήματα που προσφέρουν και έχουν καταφέρει να εδραιώσουν το συγκεκριμένο τρόπο μεταφοράς.

Μέχρι το 2008, η αύξηση της παγκόσμιας κίνησης εμπορευματοκιβωτίων (ο αριθμός των εμπορευματοκιβωτίων που μεταφέρονται) ήταν μια συνεχής διαδικασία, με μέσο ετήσιο ρυθμό αύξησης της τάξης του 9,5%. Κατά την ίδια περίοδο, η διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων (εμπορευματοκιβωτίων που διεκπεραιώνονται στους λιμένες) που αυτή περιλαμβάνει το λιμάνι προέλευσης, προορισμού και μεταφόρτωσης, είχαν ένα μέσο ετήσιο ρυθμό αύξησης 10,5%. Αυτό υποδηλώνει μια απόκλιση μεταξύ διακίνησης και κυκλοφορίας εμπορευματοκιβωτίων, καθώς οι παγκόσμιες αλυσίδες εφοδιασμού γίνονται πιο περίπλοκες. Η απότομη αύξηση τόσο της κυκλοφορίας όσο και διακίνησης εμπορευματοκιβωτίων συνδέεται με την ανάπτυξη του διεθνούς εμπορίου, και από την υιοθέτηση των εμπορευματοκιβωτίων ως προνομιούχο φορέα για την θαλάσσια ναυσιπλοΐα και τις εσωτερικές πολυτροπικές μεταφορές.

Μέχρι το 2008 η ανάπτυξη της διακίνησης εμπορευματοκιβωτίων συμπεριφέρθηκε σύμφωνα με το πρότυπο της τεχνολογικής διάχυσης (ή του κύκλου ζωής του προϊόντος) καμπύλη, η οποία είναι σχήματος "S". Ωστόσο, η οικονομική κρίση του 2009-2010 είχε σημαντικό αντίκτυπο στις ροές εμπορευματοκιβωτίων, τα οποία παρουσίασαν πτώση 49 εκατομμύρια TEUs (9,3%) μεταξύ του 2008 και του 2009. Αυτή ήταν η πρώτη φορά που ο όγκος των εμπορευματοκιβωτίων σε παγκόσμιο επίπεδο μειώθηκε. Η ανάπτυξη της διακίνησης επανέρχεται στη συνέχεια, αλλά σε χαμηλότερο επίπεδο για να φτάσει 651 εκατομμύρια TEUs το 2013.

Figure 23 Εμπόριο των Containers



Πηγή: <http://people.hofstra.edu/geotrans>, The Geography of Transport Systems

Με αυτά τα δεδομένα, μπορούμε να διακρίνουμε τα ακόλουθα στάδια ανάπτυξης για τα εμπορευματοκιβώτια: Μετά την εισαγωγή (1958-1970) και καθιέρωση των εμπορευματοκιβωτίων (1970-1990), ο κλάδος αναπτύχθηκε απο το 1990-2008. Τα εμπορευματοκιβώτια άρχισαν να επηρεάζουν σοβαρά τα πρότυπα του παγκόσμιου εμπορίου και τις στρατηγικές παραγωγής, ιδίως με την είσοδο της Κίνας στην παγκόσμια οικονομία. Η εμφάνιση νέων κατασκευαστικών clusters υπαγόρευσαν τη κάλυψη μεγάλων αποστάσεων (υπερατλαντικές και υπερείρηνικές). Κατά την ίδια περίοδο, μια νέα κατηγορία Post Panamax μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων έγινε ο κυρίαρχος μεταφορέας της ναυτιλίας. Επιπλέον, τα εμπορευματοκιβώτια άρχισαν να πηγαίνουν στο εσωτερικό των χωρών με τον σιδηρόδρομο και τις φορτηγίδες. Η παγκόσμια ύφεση που ξεκίνησε το 2008, έχει οδηγήσει σε σημαντική μείωση της διακίνησης εμπορευματοκιβωτίων. Η ωρίμανση της κυκλοφορίας εμπορευματοκιβωτίων θα πρέπει να συνδέεται με την ωρίμανση της παγκόσμιας οικονομίας. Αυτό μπορεί να περιλαμβάνει μια σειρά από παράγοντες, όπως τα όρια στην εκμετάλλευση των συγκριτικών πλεονεκτημάτων στον τομέα της μεταποίησης, καθώς και των συνδεδεμένων εμπορικών ανισορροπιών και των υψηλότερων τιμών της ενέργειας. Τεχνικά όρια των οικονομιών κλίμακας τόσο από την θαλάσσια και χερσαία πλευρά των εμπορευματοκιβωτίων είναι επίσης πιθανό να παίξουν σημαντικά στη κυκλοφορία τους, αλλά η πτώση της κυκλοφορίας έχει περισσότερο οικονομικές αιτίες από ό,τι τεχνικές. Η παγκόσμια ύφεση που ξεκίνησε το 2008, έχει συσχετιστεί με σημαντική μείωση της διακίνησης με εμπορευματοκιβώτια. Από τότε μέχρι σήμερα, ένας σημαντικός όγκος κυκλοφορίας έχει ανακτηθεί.

### *Ανισορροπία Ροών*

Ένας ακόμη αντίκτυπος όσον αφορά την κρίση στο διεθνές εμπόριο που είναι σημαντικότερος ειδικά στις μεταφορές εμπορευματοκιβωτίων είναι η ανισορροπία ροών που εμφανίζονται στις διαδρομές των πλοίων, όσον αφορά τον όγκο των μεταφερόμενων αγαθών και τον αριθμό των κοντέινερ που διακινούνται. Βέβαια αυτό δεν εμφανίζεται μόνο στις εμπορικές συναλλαγές εμπορευματοκιβωτίων, αλλά και άλλων ειδών αγαθών και κατ' επέκταση των ειδών των πλοίων για τη μεταφορά τους, καθώς ο παγκόσμιος εξαγωγικός και εισαγωγικός χάρτης κατά τη διάρκεια και μετά την οικονομική κρίση έχει αλλάξει. Φυσικά, το φαινόμενο αυτό προϋπήρχε της παγκόσμιας οικονομικής κρίσης, όμως επιδεινώθηκε παραπάνω λόγω αυτής. Κυριότερες αιτίες για την ανισορροπία ροών είναι οι εμπορικές και μακροοικονομικές ανισορροπίες μεταξύ χωρών. Από τις διαφορές στις εισαγωγές και εξαγωγές μεταξύ εταίρων, είναι συχνότερο το φαινόμενο πλοία εκτελώντας κυκλικές διαδρομές το ποσοστό χρησιμοποίησης και πληρότητας τους να είναι διαφορετικό απο το προορισμό και την επιστροφή τους. Επίσης, η μείωση της επιχειρησιακής ταχύτητας (slow steaming) των πλοίων, γεγονός που υπαγορεύτηκε απο την οικονομική κρίση και λόγω της μεγάλης αύξησης των καυσίμων, οδηγεί στη μείωση των διαθέσιμων εμπορευματοκιβωτίων καθώς και μεταφορικών μέσων.



## 4.4 Commodities

Τα commodities αποτελούν τα βασικά εμπορεύματα. Είναι πόροι που μπορούν να καταναλωθούν και δεν διαθέτουν ποιοτική διαφοροποίηση. Μπορούν να συσσωρευτούν και να αποθηκευτούν για μια χρονική περίοδο (μερικοί είναι ευπαθείς, ενώ άλλοι μπορεί να αποθηκευτούν σχεδόν για αιώνες), που ανταλλάσσονται στο πλαίσιο των συναλλαγών ή αγοράζονται σε συγκεκριμένες αγορές (όπως αγορές μελλοντικής εκπλήρωσης future markets). Σε μια καθολική ερμηνεία του όρου, περιλαμβάνει ορισμένα προϊόντα που είναι σταθερά, πράγμα που σημαίνει ότι δεν μπορούν να μεταφερθούν, εκτός από τους τίτλους ιδιοκτησίας τους. Αυτά περιλαμβάνουν δικαιώματα γης, εκμετάλλευσης ορυχείων, υλοτομίας και αλιείας. Στο πλαίσιο αυτό, η αξία ενός πάγιου εμπορεύματος προέρχεται από τη χρησιμότητα και το δυνητικό ρυθμό της εκμετάλλευσης. Επίσης ως commodities ορίζονται μαζικά αγαθά σε χύδην μορφή που μπορούν να μεταφερθούν, τα οποία περιλαμβάνουν, για παράδειγμα, τα δημητριακά, τα μέταλλα, τα ζώα, λάδι, βαμβάκι, καφές, ζάχαρη και το κακάο. Η αξία τους προέρχεται από τη χρησιμότητα, την προσφορά και τη ζήτηση (τιμή αγοράς). Η τελευταία κατηγορία είναι αυτή που αναλύεται παρακάτω, καθώς στα αγαθά αυτά γίνονται οι μεταφορές και οι επεξεργασίες.

Τα εμπορεύματα χρησιμοποιούνται συχνά ως πρώτες ύλες και εισροές για την παραγωγή άλλων αγαθών ή υπηρεσιών. Η ποιότητα ενός δεδομένου εμπορεύματος μπορεί να διαφέρει ελαφρά, αλλά είναι ουσιαστικά ομοιόμορφη για τους παραγωγούς. Γίνονται αντικείμενα συναλλαγών και είναι διαπραγματεύσιμα στο χρηματιστήριο εμπορευμάτων στις αγορές βασικών προϊόντων αλλά για να γίνει αυτό πρέπει επίσης να πληρούν ορισμένες ελάχιστες προδιαγραφές.

### *4.4.1 Χύδην φορτία*

Η θαλάσσια μεταφορά χύδην φορτίων (bulk cargo) ανήκει κατά κύριο λόγο στη ελεύθερη –tramp- ναυτιλία. Ο όρος «χύδην» χρησιμοποιείται για να περιγράψει έναν ευρύ αριθμό φορτίων όπως το σιδηρομετάλλευμα, τον άνθρακα, τα δημητριακά, τα φωσφάτα, την αλουμίνα και το βωξίτη, τσιμέντο, αλάτι, τη ζάχαρη, λιπάσματα, θειάφι το αργό πετρέλαιο και προϊόντα του, το υγροποιημένο φυσικό αέριο LNG και επεξεργασμένα αέρια πετρελαίου LPG, υγρά χημικά, αμμωνία, κηροζίνη, βενζίνη επειδή ο ομοιογενής φυσικός χαρακτήρας των φορτίων αυτών τους επιτρέπει και επιβάλλει το χειρισμό και τη μεταφορά τους σε χύμα κατάσταση. Ανάλογα με τα κριτήρια που προσεγγίζουμε τα χύδην αγαθά, διακρίνουμε δύο ορισμούς στους οποίους εμπεριέχονται δύο διαφορετικές πτυχές. Όσον αφορά το μέγεθος και τη μεταφορά τους, ως χύδην φορτίο ορίζεται κάθε παρτίδα φορτίου που είναι τόσο μεγάλη ώστε να μπορεί από μόνη της να συμπληρώσει τη χωρητικότητα ενός αμπαριού ή ενός πλοίου. Από τη οικονομική πλευρά τους, ως χύδην φορτίο ορίζεται οποιοδήποτε φορτίο μεταφέρεται δια θαλάσσης σε μεγάλες παρτίδες με σκοπό να μειωθεί το μεταφορικό κόστος ανά μονάδα (unit cost). Ως προς τη φυσική τους κατάσταση, χωρίζονται σε χύδην υγρά φορτία και χύδην ξηρά φορτία.

### *Τα κυριότερα μεταφερόμενα αγαθά δια θαλάσσης.*

Ως άμεση συνέπεια της χρηματοπιστωτικής κρίσης και της πτώσης του διεθνούς εμπορίου, ανάμεσα στα εμπορεύματα που εμφανίστηκαν αρνητικές επιπτώσεις είναι τα αγαθά που μεταφέρονται δια θαλάσσης. Αυτά είναι κυρίως αγαθά σίτισης, πρώτες ύλες για τη βιομηχανία ή βιομηχανικά αγαθά ή αγαθά για τη παραγωγή ενέργειας. Μεταφέρονται σε χύδην, «χύμα» μορφή στη φυσική τους κατάσταση, αποτελούν αγαθά commodities και είναι απο τα πιο σημαντικά εμπορεύματα παγκοσμίως. Τα κυριότερα απο αυτά είναι τα παρακάτω και στη συνέχεια θα αναλυθούν οι επιπτώσεις που είχε η οικονομική κρίση στο εμπόριο των αγαθών αυτών.

Τα κυριότερα χύδην αγαθά που μεταφέρονται δια θαλάσσης είναι:

Χύδην Ξηρά Φορτία:

- Άνθρακας (Coal)
- Σιδηρομεταλλεύματα (Iron Ore)
- Δημητριακά (Grains)

Χύδην Υγρά Φορτία:

- Αργό πετρέλαιο (Crude oil) και παράγωγα διύλισης του πετρελαίου (Oil Products)
- Υγροποιημένο φυσικό αέριο (LNG) και Υγροποιημένο πετρελαϊκό αέριο (LPG)

Χύδην Ξηρά Φορτία

### *Άνθρακας -Coal*

Ο άνθρακας είναι ένα απο τα σημαντικότερα στοιχεία που συναντάται σε αφθονία, προς το παρόν, στη φύση. Οι εφαρμογές του άνθρακα είναι πολλές και σημαντικές για την ανάπτυξη χωρών και οικονομιών. Η αναγκαιότητα του άνθρακα ως πρώτη ύλη, ανάγεται σε παγκόσμια κλίμακα. Χρησιμοποιείται κυρίως στη παραγωγή ενέργειας και θερμότητας, στη βιομηχανία, στη παραγωγή χάλυβα και ως υγρό καύσιμο. Χωρίζεται σε δύο μεγάλες κατηγορίες

α) τον «θερμικό-ενεργειακό» άνθρακα (steam coal) που χρησιμοποιείται στη παραγωγή ενέργειας-θερμότητας

β) τον «μεταλλουργικό» άνθρακα (coking coal) όπου χρησιμοποιείται ως βασικό συστατικό για τη Παρασκευή χάλυβα

Αποθέματα άνθρακα υπάρχουν σχεδόν σε όλο το πλανήτη, ενώ τα μεγαλύτερα από αυτά συναντώνται στις ΗΠΑ, Ρωσία, Κίνα και Ινδία, ενώ οι μεγαλύτεροι καταναλωτές είναι ΗΠΑ, Κίνα, Ρωσία, Ινδία και Ιαπωνία, αποτελώντας πάνω από το 70% της παγκόσμιας κατανάλωσης, σύμφωνα με στοιχεία του Παγκόσμιου Οργανισμού Άνθρακα.

## *Σιδηρομεταλλεύματα – Iron Ore*

Το εμπόριο σιδηρομεταλλεύματος αποτελεί το δεύτερο μεγαλύτερο απο τα χύδην ξηρά φορτία και μαζί με το μεταλλουργικό άνθρακα (coking coal) αποτελεί τη πρώτη κύρια ύλη για τη βιομηχανία χάλυβα. Σιδηρομετάλλευμα και άνθρακας μαζί είναι τα δύο σημαντικότερα διακινούμενα φορτία παγκοσμίως καθώς αθροίζουν σε ποσοστό πάνω του 50% για τα χύδην ξηρά φορτία. Οι κύριες χώρες παραγωγής είναι η Αυστραλία, Βραζιλία, Καναδάς, Κίνα, Ρωσία, Νότια Αφρική, Σουηδία και ΗΠΑ. Αυστραλία και Βραζιλία εξάγουν σχεδόν το 70% του παγκοσμίου εμπορίου σιδηρομεταλλεύματος.

Στο ξεκίνημα της οικονομικής κρίσης το 2008 με τη παγκόσμια ατμομηχανή να επιβραδύνει, υπήρξε μια μείωση για τις ποσότητες σιδηρομεταλλεύματος. Οι αναπτυσσόμενες οικονομίες όπως Κίνα και Ινδία κράτησαν με τη ζήτηση τους συγκράτησαν τη πτωτική πορεία με αποτέλεσμα το 2009 διακινήθηκε ποσότητα που ξεπέρασε τους 900 εκατομμύρια τόνους, αυξάνοντας 8,6% τη ποσότητα απο το 2008.

## *Δημητριακά – Grains*

Πρόκειται για μια μεγάλη κατηγορία αγαθών και φορτίων τα οποία αποτελούν το βασικό είδος διατροφής τόσο στον ανεπτυγμένο όσο και στον αναπτυσσόμενο και υπό ανάπτυξη κόσμο. Η εποχικότητα είναι το κύριο χαρακτηριστικό τους. Μεταφέρονται σε μεγάλες ποσότητες απο τις χώρες παραγωγής στους τόπους κατανάλωσης μετά τη συγκομιδή τους, κυρίως τους φθινοπωρινούς μήνες.

Σύμφωνα με τη Διεθνή Σύμβαση SOLAS (1974) ως δημητριακά ορίζονται: σιτάρι, καλαμπόκι, βρώμη, σίκαλη, κριθάρι, ρύζι, όσπρια, οι σπόροι, καθώς και τα επεξεργασμένα υλικά τους με τις ίδιες ιδιότητες όπως η φυσική τους κατάσταση. Το σιτάρι και το καλαμπόκι καταλαμβάνουν το 70% του παγκοσμίου εμπορίου. Κυριότεροι παραγωγοί και εξαγωγείς είναι οι ΗΠΑ, Καναδάς, Αργεντινή, Αυστραλία, Γαλλία, Ουκρανία και Ρωσία ενώ οι κύριοι εισαγωγείς αποτελούνται απο την Ιαπωνία, Ανατολική και Δυτική Ευρώπη, Βόρειος Αφρική και άλλοι.

## Χύδην Υγρά Φορτία

Αργό πετρέλαιο και προϊόντα πετρελαίου, υγροποιημένα φυσικά αέρια LNG και σε επεξεργασμένη μορφή LPG, υγρά χημικά όπως αμμωνία , φωσφορικό οξύ. Αντιστοιχούν περίπου στο μισό του παγκοσμίου εμπορίου με το αργό πετρέλαιο και τα προϊόντα του να καταλαμβάνουν τους μεγαλύτερους όγκους μεταφοράς και τη πιο σημαντική θέση της αγοράς

### *Αργό Πετρέλαιο – Crude Oil*

Η μεγαλύτερη πηγή αργού πετρελαίου στο κόσμο είναι η Μέση Ανατολή, αφού εκεί βρίσκεται το 60% των γνωστών αποθεμάτων του πλανήτη. Η δεύτερη ομάδα πετρελαιοπαραγωγών χωρών αποτελείται από το τμήμα των ΗΠΑ που βρίσκεται στο κόλπο του Μεξικού, το Μεξικό, τη Βενεζουέλα, Δυτική και Βόρεια Αφρική και τη Βόρεια Θάλασσα, ενώ ένας μικρότερος αριθμός από πετρελαιοπαραγωγούς χώρες βρίσκεται στη Νοτιοανατολική Ασία, κυρίως όμως Ινδονησία και Κίνα. Τα κύρια κέντρα εισαγωγής αργού πετρελαίου είναι οι περισσότερο βιομηχανικά ανεπτυγμένες περιοχές του πλανήτη, όπως Δυτική Ευρώπη, Ιαπωνία και Βόρεια Αμερική.

### *Υγροποιημένο Φυσικό Αέριο – Liquefied Natural gas LNG*

Η θαλάσσια μεταφορά του υγροποιημένου φυσικού αερίου είναι μια πολύ εξειδικευμένη βιομηχανία μέσα στην αγορά των χύδην υγρών φορτίων. Προέρχεται από συγκεκριμένα πεδία εξόρυξης αερίων και μεταφέρεται σε συνθήκες ατμοσφαιρικής πίεσης στους -163 C. Στους εξαγωγείς περιλαμβάνονται η Αλγερία, Ινδονησία, Μαλαισία. Κύριοι εισαγωγείς είναι η Ιαπωνία, Ευρώπη, ΗΠΑ και Ασία.

Το διεθνές θαλάσσιο εμπόριο αγαθών και εμπορευμάτων αναφέρεται σε ποσότητα που ξεπερνάει τα 9.000 εκατομμύρια τόνους. Αυτό σημαίνει πως φορτία περίπου είκοσι εκατομμυρίων τόνων φορτώνονται ενώ ισόποση ποσότητα ξεφορτώνονται σε διάφορα σημεία του πλανήτη. Παρακάτω επιχειρείται μια συνοπτική παρουσίαση των σχετικών ποσοτικών εξελίξεων κατά τη τελευταία δεκαετία παρουσιάζοντας τη γεωγραφική διαμόρφωση του εμπορίου των κυριότερων φορτίων που μεταφέρονται δια θαλάσσης ξηρών και υγρών φορτίων.

Το κοινό σημείο αναφοράς σε όλα τα παραπάνω διαγράμματα είναι η επίπτωση της παγκόσμιας οικονομικής κρίσης. Παρατηρείται μια εμφανής καμπή τη περίοδο 2007-2009 όπου σε όλα τα είδη εμπορευμάτων υπήρξε μείωση της εμπορεύσιμης ποσότητας. Αυτό υποδεικνύει την καθολικότητα της οικονομικής στασιμότητας σε ολόκληρο το πλανήτη, και τον επηρεασμό όλων των αγαθών και βιομηχανιών που χρησιμοποιούν ως εισροές τα αγαθά αυτά. Η πτώση ήταν συντονισμένη, γεγονός που επιβεβαιώνεται και από τη συντονισμένη μείωση των εισαγωγών και εξαγωγών των χωρών από την εξάπλωση της οικονομικής κρίσης, που αναλύθηκε παραπάνω.

Figure 24 Παγκόσμιο Εμπόριο Άνθρακα

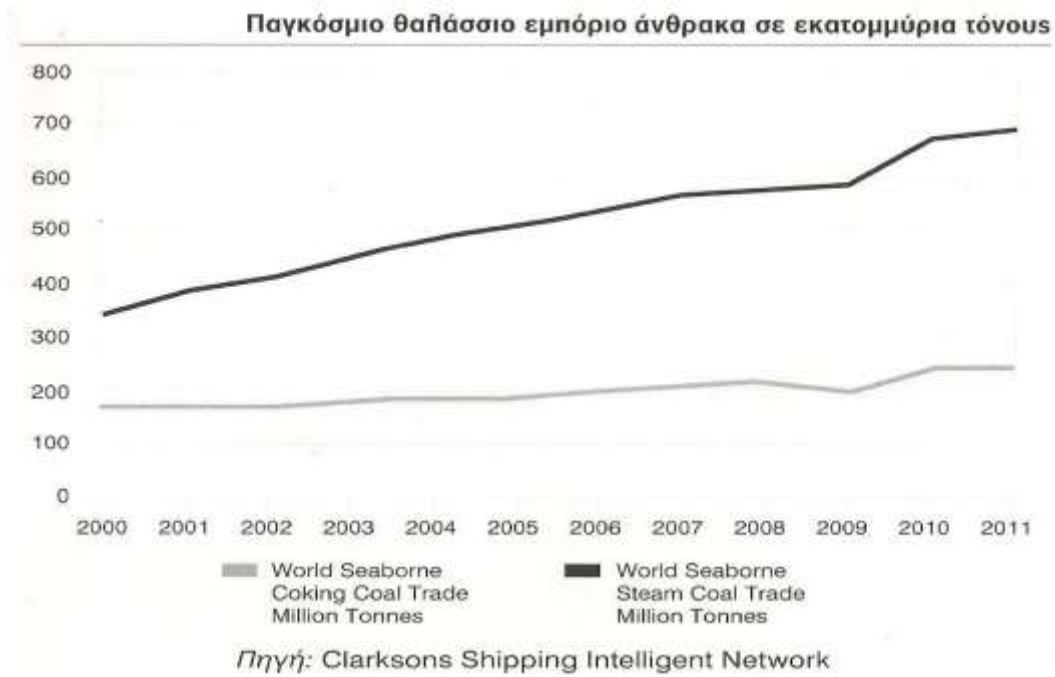


Figure 25 Παγκόσμιο Εμπόριο Σιδηρομεταλλεύματος

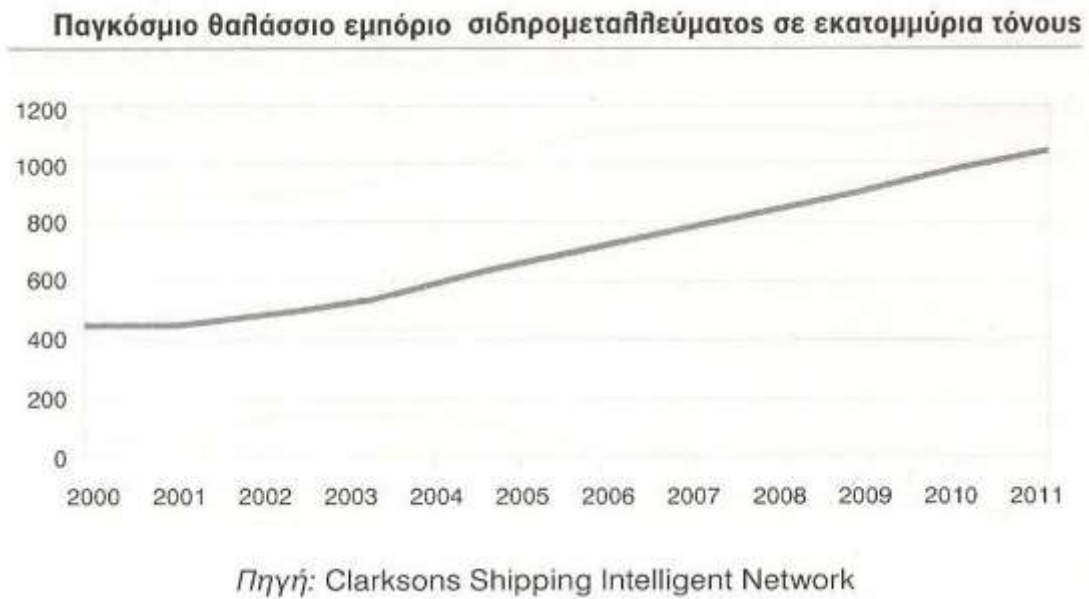


Figure 26 Παγκόσμιο Εμπόριο Δημητριακών

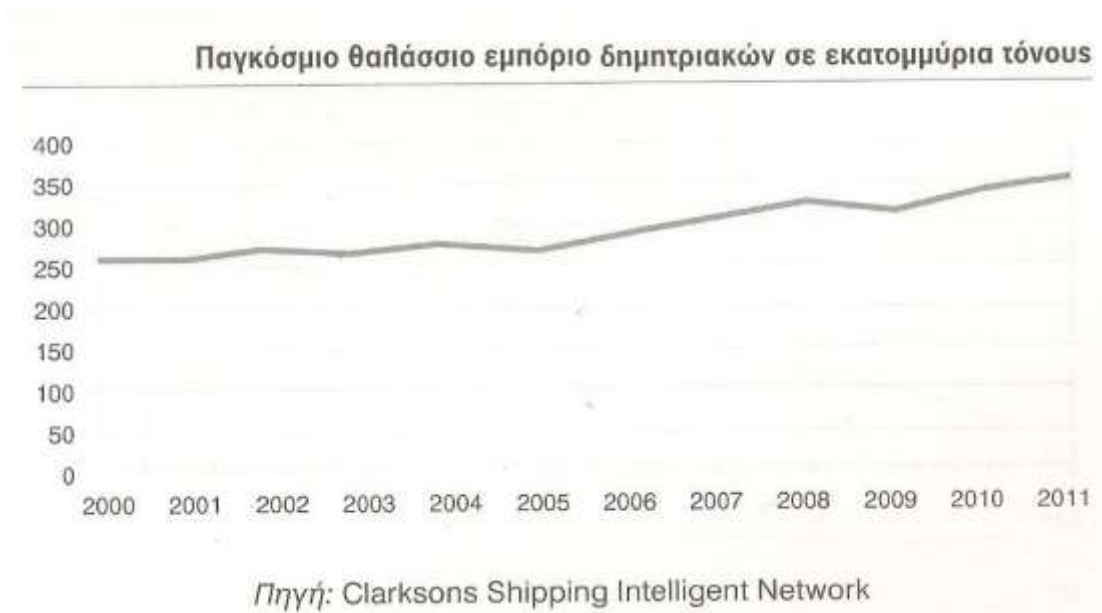


Figure 27 Παγκόσμιο Εμπόριο Πετρελαίου

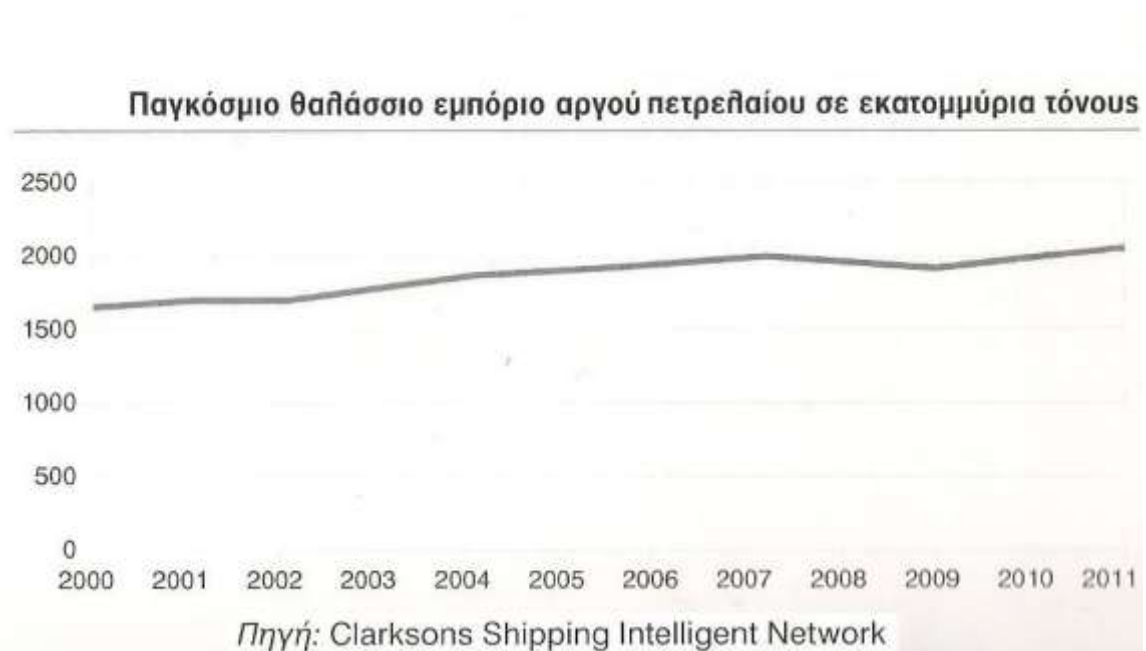
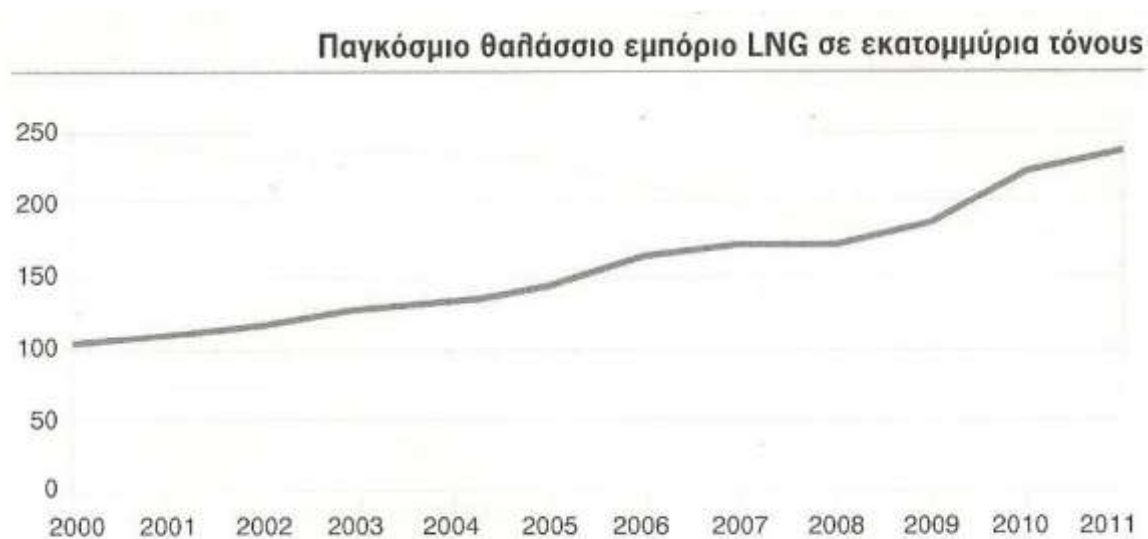
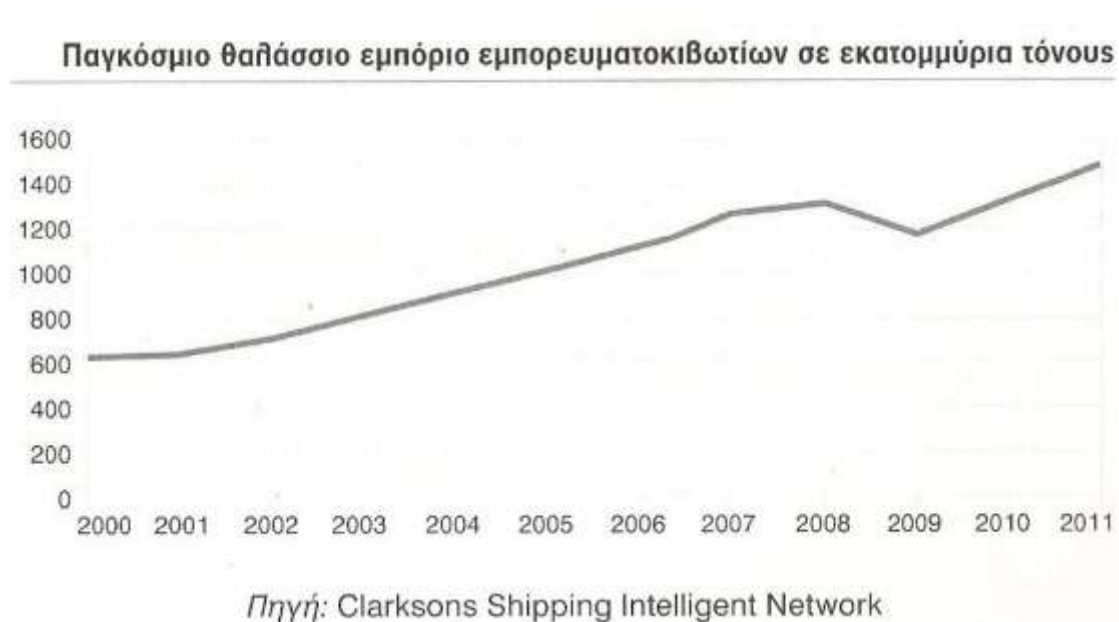


Figure 28 Παγκόσμιο Εμπόριο LNG



Πηγή: Clarksons Shipping Intelligent Network

Figure 29 Παγκόσμιο Εμπόριο Εμπορευματοκιβωτίων



Πηγή: Clarksons Shipping Intelligent Network

Πηγή: Ναυτιλιακή Οικονομία, Γ.Π. Βλάχος, Δεκέμβριος 2011

#### *4.4.2 Οι επιπτώσεις της οικονομικής κρίσης στα κυριότερα θαλάσσια αγαθά*

Από το 2008, σχετικά με τις τάσεις των βασικών εμπορευμάτων παγκοσμίως, οι αγορές βασικών προϊόντων έχουν υποστεί κάποιες από τις πιο δραματικές μεταβολές στην ιστορία των τιμών των βασικών εμπορευμάτων με εξάρσεις και απότομες πτώσεις τιμών. Φτάνοντας σε ιστορική κορυφή από τα μέσα του 2008 σε ονομαστικούς, και σε ορισμένες περιπτώσεις πραγματικούς όρους, οι τιμές των βασικών προϊόντων στη συνέχεια, ξεκίνησαν μια δραματική καθοδική σπείρα που προκλήθηκε από την παγκόσμια οικονομική και χρηματοπιστωτική κρίση, φθάνοντας στο χαμηλότερο σημείο τους στις αρχές του 2009. Από εκείνο το σημείο και στη συνέχεια, οι τιμές άρχισαν να ανακάμπτουν. Επί του παρόντος, με το επίπεδο τιμών να παρουσιάζει ξανά πτωτική τάση, η παγκόσμια κοινότητα των βασικών εμπορευμάτων προσπαθεί να διακρίνει ποια θα είναι οι μελλοντική δυναμική των τιμών και για την αξιολόγηση των επιπτώσεων των σοβαρών διακυμάνσεων των τιμών των βασικών εμπορευμάτων για το εμπόριο και την οικονομία, την κατάσταση των παραγωγών, των καταναλωτών και άλλων φορέων της εμπορευματικής οικονομίας.

Στην αναζήτηση για απαντήσεις, είναι σημαντικό να εξετάσουμε τα αίτια της έκρηξης και της πτώσης των τιμών των commodities και τις δυνάμεις που διέπουν τις εξελίξεις στην αγορά εμπορευμάτων την περίοδο της κρίσης. Ένα βασικό ζήτημα είναι ο ρόλος των θεμελιωδών στοιχείων της αγοράς και μη θεμελιωδών παραγόντων που καθορίζουν τη δυναμική των τιμών των βασικών εμπορευμάτων. Μετά από ανάλυση της σχετική βαρύτητας των θεμελιωδών στοιχείων της αγοράς, όπως η αλληλεπίδραση της ζήτησης και προσφοράς, και τη κερδοσκοπία ως βασικούς παράγοντες διαμόρφωσης των τιμών, ερχόμαστε στο συμπέρασμα ότι υπάρχει ανάγκη για την εφαρμογή ενός κατάλληλου συνδυασμού κανονιστικών μέσων και φορέων της αγοράς για την επίτευξη μεγαλύτερης σταθερότητας στις αγορές εμπορευμάτων.

Οι επιπτώσεις της οικονομικής κρίσης στην εμπορευματική οικονομία περιλαμβάνουν τη μείωση της ζήτησης για βασικά εμπορεύματα, συρρίκνωση χρηματοδότησης των βασικών προϊόντων και την ακύρωση επενδύσεων, οδηγώντας με τη σειρά τους σε μια οικονομική επιβράδυνση στις οικονομίες που είναι άμεσα εξαρτημένες από το εμπόριο των commodities. Αυτές κυρίως είναι αναπτυσσόμενες ή μεταβατικές οικονομίες, οι οποίες στηρίζουν την οικονομία τους κυρίως στις εξαγωγές ενός είδους αγαθού.

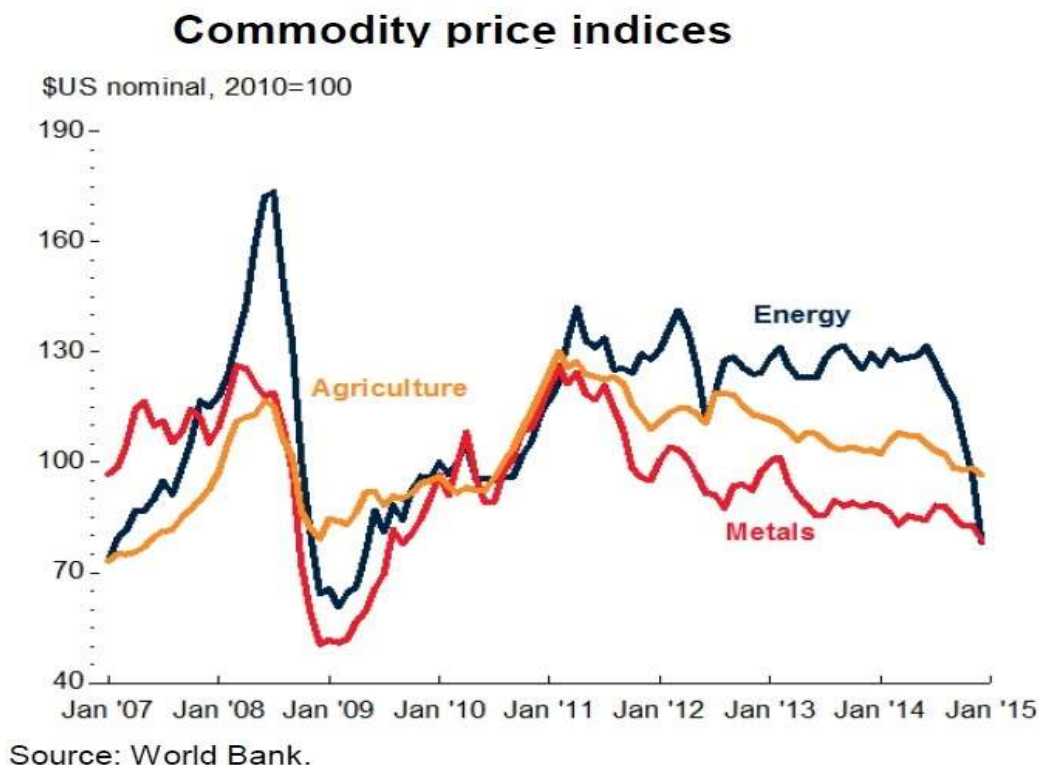
Κατά τη διάρκεια της προηγούμενης και τρέχουσας δεκαετίας οι διεθνείς αγορές εμπορευμάτων έχουν υποστεί βαθιές αλλαγές. Σχεδόν όλα τα είδη αγορών, που περιήλθαν σε μια περίοδο εξάρσεων τιμών και κάποια βίωσαν κάποια στιγμή μια μακρά φάση αύξησης τους, ειδικά το αργό πετρέλαιο, είδαν να διέρχονται σε μία από τις μεγαλύτερες και πιο απότομες πτώσεις τιμών. Την προηγούμενη δεκαετία οι αγορές βασικών αγαθών γνώρισαν μια πολύ μεγάλη άνοδο. Ωστόσο, η μεγάλη έκρηξη των τιμών μεταξύ του 2002 και του 2008 ματαιώθηκε απότομα κατά το δεύτερο εξάμηνο του 2008, με το ξέσπασμα της παγκόσμιας οικονομικής κρίσης, η οποία πυροδοτήθηκε από την κατάρρευση ενός μοντέλου της χρηματοοικονομικής διαμεσολάβησης που επικαλείται τη δυσανάλογη χρήση της τιτλοποίησης του χρέους και του συστήματος μεταφοράς κινδύνου που βασίζεται σε παράγωγα και τις κακές τεχνικές αξιολόγησης των κινδύνων αυτών των χρηματοπιστωτικών προϊόντων. Η απότομη πτώση των τιμών των βασικών εμπορευμάτων κατά



το δεύτερο εξάμηνο του 2008 κατάφερε να αφανίσει τα περισσότερα οφέλη από τη βελτίωση των όρων εμπορίου που επιτεύχθηκαν από τους εξαγωγείς βασικών προϊόντων κατά την προηγούμενη περίοδο άνθησης, κυρίως λόγω της τάσης προστατευτισμού των χωρών για να προστατέψουν την εμπορική τους δραστηριότητα και τις οικονομίες τους μπροστά στον ορατό τότε κίνδυνο της κατάρρευσης και της ύφεσης.

Κατά το πρώτο εξάμηνο του 2009, οι τιμές των βασικών προϊόντων άρχισαν να σταθεροποιούνται, ενώ στη συνέχεια άρχισε σιγά-σιγά να ανακτούν λίγο από το χαμένο έδαφος.

Figure 30 Εξέλιξη τιμών βασικότερων εμπορευμάτων 2007-2015



Πηγή: World Bank Commodities Market Outlook January 2015

Η σταδιακή αύξηση των τιμών είναι χαρακτηριστική για τα εμπορεύματα που προκαλείται από αυξήσεις της ζήτησης, παρά από μείωση από πλευράς προσφοράς. Αυτό αντικατοπτρίζει την ανάγκη να προσφέρουν υψηλότερες τιμές μελλοντικά προκειμένου να προκληθεί περαιτέρω εφοδιασμός στην αγορά, είτε από επιχειρήσεις περιθωρίου με υψηλότερο κόστος ή από πηγές περαιτέρω της αγοράς. Η αύξηση στη ζήτηση ήταν ισχυρή για όλα τα εμπορεύματα κατά τη διάρκεια της τελευταίας δεκαετίας και η χρησιμοποίηση της παραγωγικής ικανότητας αυξήθηκε σταθερά, ενώ νέες εγκαταστάσεις παραγωγής τέθηκαν σε λειτουργία. Ο κύριος παράγοντας πίσω από την αύξηση της ζήτησης ήταν η ταχεία ανάπτυξη και εκβιομηχάνιση στις αναπτυσσόμενες χώρες, ιδίως στην Κίνα και στην Ινδία. Μεγάλο μέρος της αυξητικής τάσης της ζήτησης για

διάφορα είδη εμπορευμάτων θα μπορούσε να αποδοθεί άμεσα στις αυξανόμενες ανάγκες των αναπτυσσόμενων χωρών, με τη πρωτοκαθεδρία να έχει η κινεζική οικονομία. Η αλματώδης ανάπτυξη, με τη βελτίωση του κατά κεφαλήν εισοδήματος και η αύξηση του πληθυσμού έχει απορροφήσει τεράστιες ποσότητες από τα διεθνή εμπορεύσιμα αγαθά και βέβαια, είναι ένας από τους παράγοντες της παγκόσμιας αναπτυξιακής τροχιάς που επήλθε η παγκόσμια οικονομία την προηγούμενη δεκαετία και έδρασε αποσβεστικά στη πτώση της ζήτησης μετά κρίσης για μεγάλο φάσμα αγαθών, καθώς οι αναπτυσσόμενες οικονομίες με πρώτη τη Κίνα, τροφοδοτούν τη βιομηχανία τους με πρώτες ύλες και εξάγουν ένα επίσης μεγάλο φάσμα αγαθών.

Η παγκόσμια οικονομική και χρηματοπιστωτική κρίση έχει σαφώς επιπτώσεις στο τρόπο που λειτουργεί η παγκόσμια οικονομία, μεταξύ άλλων και για την εμπορευματική παραγωγή και για το εμπόριο και τη χρηματοδότηση της εφοδιαστικής αλυσίδας βασικών προϊόντων. Η πτώση των τιμών των βασικών εμπορευμάτων ήταν σίγουρα πολύ πιο μειωμένη σε ένταση από ό, τι θα ήταν αν η οικονομική κρίση δεν είχε συμβεί ή δεν είχε λάβει μέρος σε παγκόσμια κλίμακα. Το παγκόσμιο εμπόριο βασικών προϊόντων, αντιπροσωπεύει περίπου το 28 % του παγκόσμιου εμπορίου, έχει πληγεί από τη σπανιότητα και το υψηλό κόστος χρηματοδότησης του εμπορίου, τα οποία με τη σειρά τους ενδέχεται να επηρεάσουν τις προοπτικές ανάπτυξης κάποιων λιγότερο αναπτυσσόμενων χωρών.

Η ανάκαμψη των τιμών το 2009-10 οφειλόταν στην ισχυρή οικονομική ανάπτυξη, την ανανέωση των αποθεμάτων στην Κίνα, και μια σειρά από περιορισμούς της προσφοράς. Στις αρχές του 2011, διάφορες διαταραχές, συμπεριλαμβανομένης της ξηρασίας και οι καταρρακτώδεις βροχές που έπληξαν τις περισσότερες αγορές της γεωργίας, καθώς και τον άνθρακα και ορυκτών εξόδου σε διάφορες περιοχές, ώθησε τις τιμές σε ετήσια ύψη. Πολιτική αναταραχή στη Βόρεια Αφρική και τη Μέση Ανατολή οδήγησε σε απώλεια σημαντικών προμηθειών πετρελαίου, κυρίως στη Λιβύη. Καθώς οι αγορές απορρόφησαν αυτές τις επιπτώσεις και οι όρους παροχής από πλευράς προσφοράς βελτιώθηκαν, οι τιμές άρχισαν να δέχονται επιπλέον πίεση προς τα κάτω από την επιβράδυνση της ζήτησης και την αβεβαιότητα σχετικά με τη βραχυπρόθεσμες οικονομικές και χρηματοπιστωτικές προοπτικές.

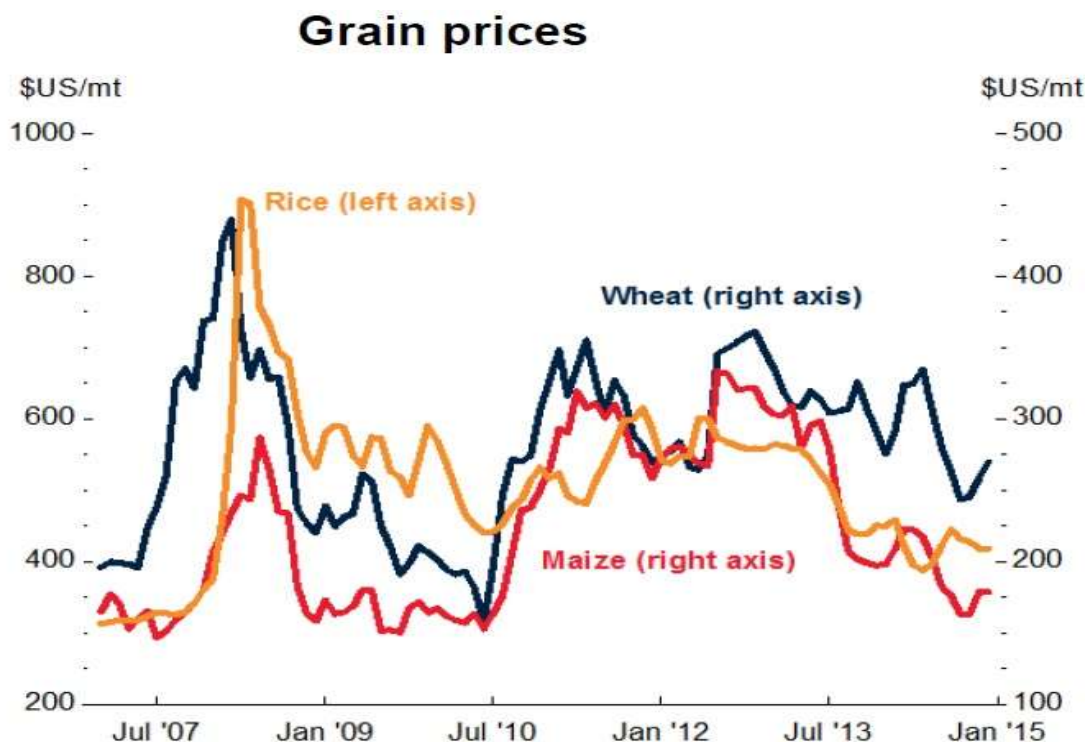
Μετά από περισσότερο από δύο χρόνια ισχυρής ανάπτυξης, οι τιμές των βασικών προϊόντων κορυφώθηκε στις αρχές του 2011 και στη συνέχεια μειώθηκε λόγω των ανησυχιών για την παγκόσμια μακροοικονομική και χρηματοοικονομική προοπτική και την επιβράδυνση της ζήτησης στις αναδυόμενες αγορές, όπως η Κίνα. Οι μεγαλύτερες μειώσεις ήταν για τα μέταλλα, αλλά μερικά από τα μεγαλύτερα μεμονωμένα μειώσεις ήταν μεταξύ γεωργίας πρώτες ύλες (βαμβάκι και καουτσούκ), βρώσιμα έλαια (καρύδας και φοινικοπυρηνέλαιο), και το κακάο.

Πιο συγκεκριμένα, παρουσιάζεται παρακάτω η εξέλιξη της πορείας των τιμών για τα κυριότερα αγαθά που μεταφέρονται δια θαλάσσης στους τομείς της διατροφής, της ενέργειας και της βιομηχανίας. Αυτό θα δώσει μια συμπληρωματική ερμηνεία για τις επιπτώσεις της οικονομικής κρίσης και θα αποτυπώσει τις μεταβολές των τιμών για τις περιόδους από την αρχή του 2000 έως την αρχή της οικονομικής κρίσης, κατά τη διάρκειά της, και την πορεία μετά από αυτήν.

Η εξέλιξη των βασικών εμπορευμάτων και κατ'επέκταση των κυριότερων θαλάσσιων αγαθών εκτός από τις επιμέρους μεταβολές και ιδιαίτερα χαρακτηριστικά καθενός αγαθού που αφορά την

δική του ξεχωριστή αγορά καθώς και τους παράγοντες που το επηρεάζουν, υπάρχει ένας κοινός παρονομαστής που εξηγεί την τάση των τιμών. Αυτός εμπεριέχει την ανοδική πορεία της παγκόσμιας οικονομίας για τη περίοδο 2000-2008 με την άνθηση του παγκοσμίου εμπορίου και οικονομίας, την αύξηση του πληθυσμού, του βιοτικού επιπέδου και της βιομηχανικής δραστηριότητας, που μεταφράζεται σε αύξηση της ζήτησης αλλά και ικανοποίηση της απο πλευράς προσφοράς. Επίσης, η απότομη κάμψη της οικονομικής δραστηριότητας από τη οικονομική κρίση το 2008-2010 έριξε τη ζήτηση και κατ' επέκταση τις τιμές για όλα τα εμπορεύματα. Αυτό δημιούργησε προβλήματα σε κάποιες χώρες, κυρίως αναπτυσσόμενες, που η οικονομία τους βασίζεται σχεδόν εξ' ολοκλήρου στις εξαγωγές commodities. Στο μεγαλύτερο πλάνο όμως, οι αναπτυσσόμενες χώρες, οι οποίες όπως φαίνεται και έχει αναφερθεί και παραπάνω, απορροφούν ένα πολύ μεγάλο τμήμα του διεθνούς εμπορίου για να ικανοποιήσουν την αναπτυξιακή πορεία των οικονομιών τους. Σε αυτές οφείλεται κυρίως η ανοδική τάση των τιμών, όπως επίσης η συγκράτηση και η ανάκαμψη των τιμών κατά τη διάρκεια και κατόπιν της οικονομικής κρίσης. Η αναπτυσσόμενη οικονομία, με κύριους εκπροσώπους την Κίνα και Ινδία, λειτούργησαν σαν μαξιλαράκι για τη πορεία των τιμών και του διεθνούς εμπορίου γενικότερα, με την αναθέρμανση της ζήτησης και την επανατοποθέτηση αποθεμάτων.

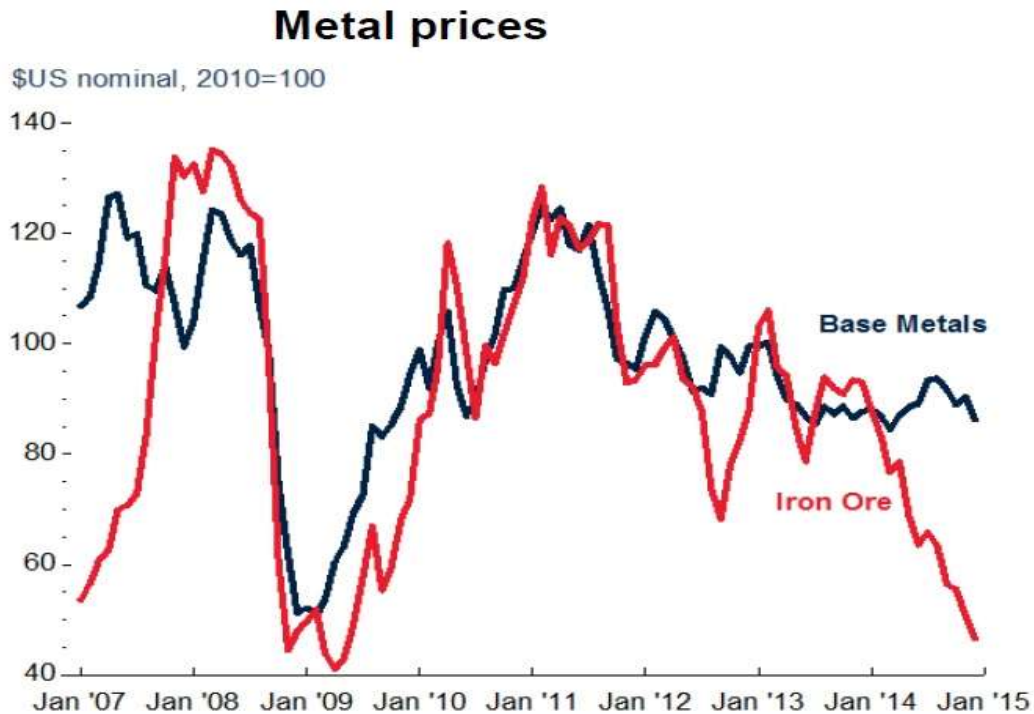
Figure 31 Πορεία τιμών Δημητριακών 2000-2015



Source: World Bank.

Πηγή: World Bank Commodities Market Outlook January 2015

Figure 32 Πορεία τιμών Σιδηρομεταλλεύματος 2000-2015

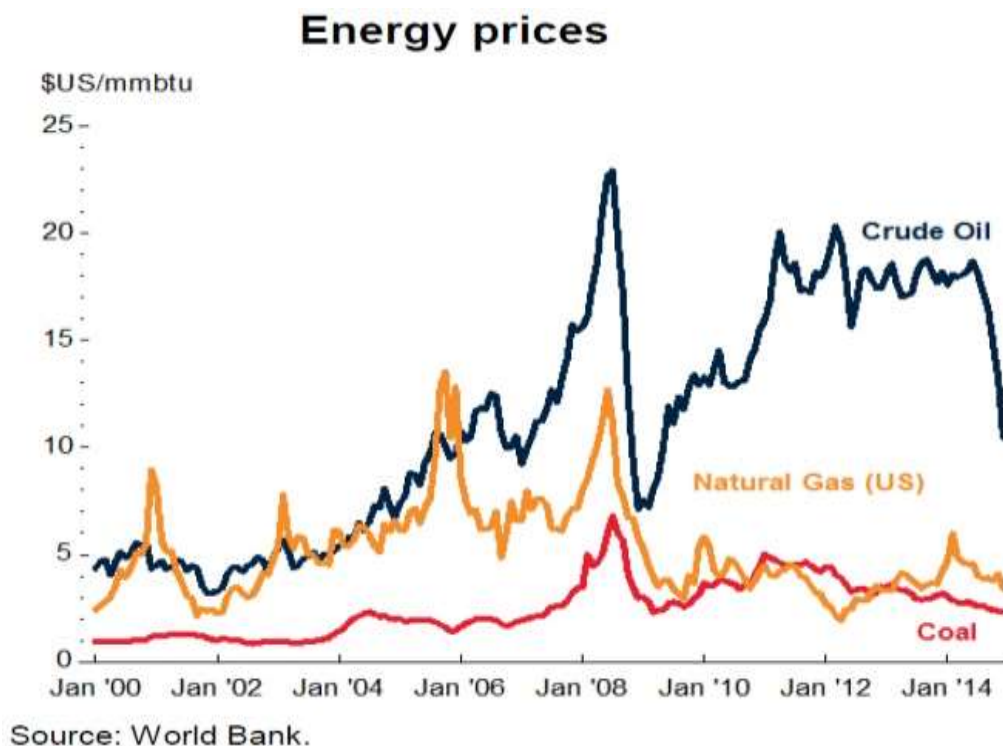


Source: World Bank.

Πηγή: World Bank Commodities Market Outlook January 2015

Για τον ενεργειακό τομέα, η παγκόσμια κατανάλωση πρωτογενούς ενέργειας κυριαρχείται από το πετρέλαιο, το φυσικό αέριο και τον άνθρακα. Η Μέση Ανατολή καταναλώνει πετρέλαιο και φυσικό αέριο με συντριπτική πλειοψηφία, ενώ ο άνθρακας και το πετρέλαιο είναι οι κύριες πηγές ενέργειας στην Ασία και τον Ειρηνικό. Καθοδηγείται από τις δημογραφικές αλλαγές και αύξηση των εισοδημάτων, με την Ασία να οδηγεί την αύξηση της κατανάλωσης ενέργειας. Παρ' όλα αυτά, κατανάλωση πρωτογενούς ενέργειας κατά κεφαλή είναι σχετικά χαμηλή, όπως σε σύγκριση με αυτή των αναπτυγμένων οικονομιών.

Figure 33 Εξέλιξη τιμών ενεργειακών αγαθών 2000-2015



Πηγή: World Bank Commodities Market Outlook January 2015

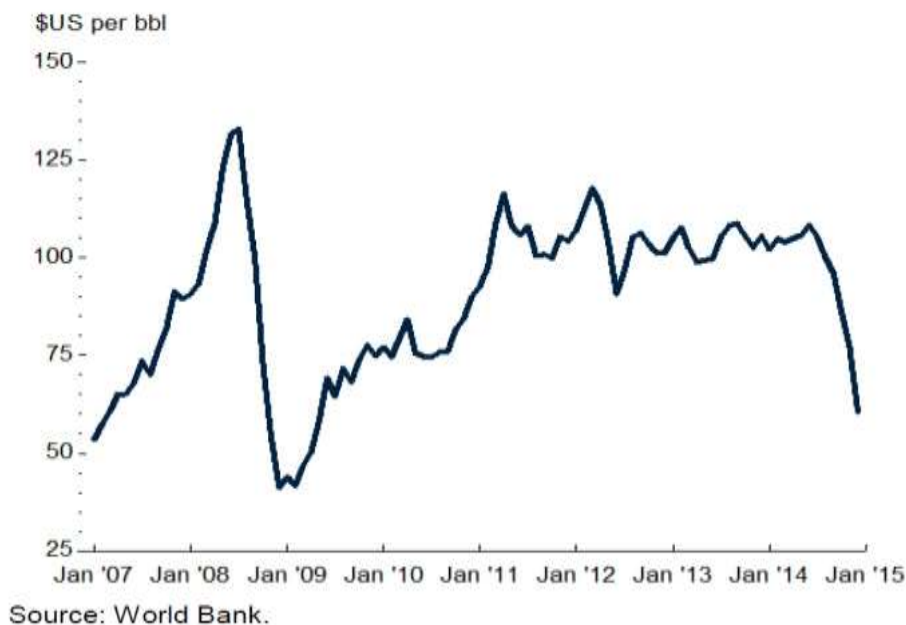
Όπως παρατηρείται από τα παραπάνω σχήματα, οι τιμές των εμπορευμάτων έφτασε σε ιστορικά επίπεδα ρεκόρ σε ονομαστικούς όρους το 2008. Αυξήθηκαν κατά περισσότερο από 30% μεταξύ 2005 και 2006 (και κατά 80% από τη περίοδο 2000-2006), κυρίως λόγω της ανόδου του αργού πετρελαίου, και κατόπιν των μετάλλων και ορυκτών. Οι κινητήριες δυνάμεις πίσω από την έκρηξη στις τιμές των εμπορευμάτων είναι ένα συνδυασμός της ισχυρής παγκόσμιας ζήτησης, λόγω της έντονη οικονομική ανάπτυξη σε παγκόσμιο επίπεδο, ιδιαίτερα στην Ασία, με επικεφαλής από την Κίνα, και μια αργή ανταπόκριση της προσφοράς, σε συνδυασμό με χαμηλά αποθέματα για έναν αριθμό προϊόντων, ιδίως του πετρελαίου, ορυκτά και μέταλλα και δημητριακά. Οι τιμές των εμπορευμάτων έχουν επίσης επηρεαστεί από την κερδοσκοπία, εξ αιτίας της υψηλής ρευστότητας στις διεθνείς χρηματοπιστωτικές αγορές και τα σχετικά χαμηλά επιτόκια, που επιδιώκουν υψηλότερες αποδόσεις σε σχέση με μετοχές και χρεόγραφα. Η αύξηση των τιμών εμπορευμάτων σε δολάρια επίσης, εξηγείται εν μέρει από την υποτίμηση του δολαρίου έναντι των αναληφθεισών άλλων βασικών νομισμάτων. Μια υποτίμηση του δολαρίου μειώνει τη τιμή συναλλάγματος των εμπορευμάτων σε δολάρια και έτσι ενισχύει τη ζήτηση. Τέλος, ένας σημαντικός παράγοντας για τη σημερινή αύξηση της ζήτησης και των τιμών ορισμένων γεωργικών προϊόντων, κυρίως στο καλαμπόκι και τους ελαιούχους σπόρους, είναι η επέκταση στην ζήτηση για βιοκαύσιμα, η οποία συνδέεται στενά με τις εξελίξεις στις τιμές της ενέργειας.

Από την πλευρά της προσφοράς, η ανταπόκριση της παραγωγής στην αύξησης της ζήτησης ήταν υποτονική, ιδίως για την ενέργεια, σιδηρομεταλλεύματα και ορυκτά. Μια παρατεταμένη περίοδος χαμηλών τιμών, σε συνδυασμό με τις μεγάλες περιόδους που απαιτούνται για επενδύσεις εξόρυξης, οδήγησε σε επιβράδυνση της ικανότητας ανάπτυξης για πολλά χρόνια και σήμαινε ότι η προσφορά δεν μπορούσε να καλύψει τη διαφορά με την ξαφνική αύξηση της ζήτησης. Κατά συνέπεια, τα αποθέματα των μετάλλων εξορύχθηκαν το προηγούμενο διάστημα προ κρίσης ήταν εξαιρετικά χαμηλά σε ποσότητα. Ισχυρή ζήτηση για πρώτες ύλες από την Κίνα και την Ινδία και άλλες δυναμικές αναπτυσσόμενες χώρες είχε σημαντικό αντίκτυπο στις τιμές των εμπορευμάτων.

Στην περίπτωση του πετρελαίου, η έντονη αύξηση της παγκόσμιας κατανάλωσης από 2003, οφειλόταν κυρίως σχεδόν στα δύο τρίτα από την Κίνα, την Ινδία και τη Μέση Ανατολή, με μια υποτονική αντίδραση από πλευράς προσφοράς, η οποία κλονίστηκε από ελλείψεις στην παραγωγή που συνδέεται με τις γεωπολιτικές αναταραχές σε χώρες με μεγάλα αποθεματικά πετρελαίου. Το υψηλό κόστος του καύσιμα και τα λιπάσματα έχουν προστεθεί στο κόστος της γεωργικής παραγωγής, συμβάλλοντας στην αύξηση των τιμών.

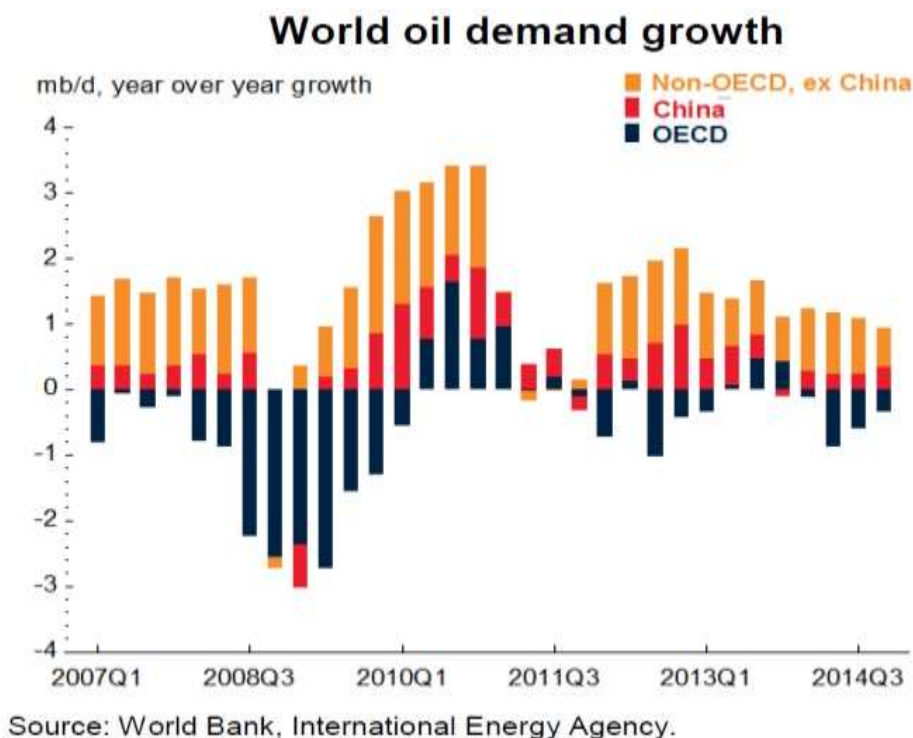
Figure 34 Εξέλιξη πορείας τιμής Πετρελαίου

### Oil prices (average of Brent, WTI, and Dubai)



Πηγή: World Bank Commodities Market Outlook January 2015

Figure 35 Παγκόσμια ζήτηση για πετρέλαιο

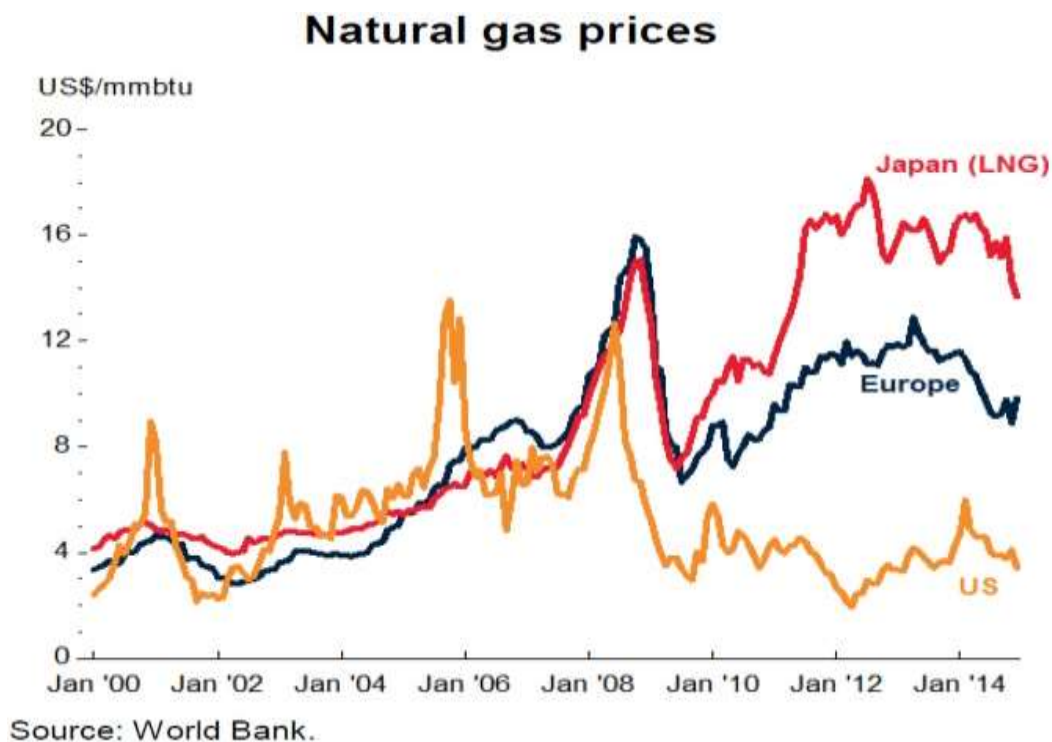


Πηγή: World Bank Commodities Market Outlook January 2015

Κατά τη διάρκεια και μετά την παγκόσμια οικονομική κρίση, οι δυνάμεις που έδρασαν ήταν αντίστροφες. Ενώ από πλευράς προσφοράς έγιναν προσπάθειες για βελτίωση της, η ζήτηση για τα αγαθά έπεσε σε πρωτοφανή χαμηλά επίπεδα. Αυτό δημιούργησε ένα ντόμινο πτώσεων τιμών λόγω της μείωσης της βιομηχανικής δραστηριότητας, για τους λόγους που έχουν αναλυθεί παραπάνω. Λόγω της κρίσης, η ζήτηση για ενέργεια (πετρέλαιο, άνθρακα), πρώτες ύλες βιομηχανίας (μέταλλα και σιδηρομετάλλευμα) καθώς και η μείωση διατροφικών αναγκών προκάλεσε πτώση στις τιμές των αγαθών.

Με την εξισορρόπηση της παγκόσμιας οικονομίας, και την αναθέρμανση του εμπορίου, οι τιμές των αγαθών ξεκίνησαν μια ανοδική πορεία ανακτώντας κάποιο επίπεδο τιμών. Από το δεύτερο τρίμηνο του 2009, οι τιμές ανέκαμψαν σημαντικά, γεγονός που οφείλεται κυρίως σε ένα συνδυασμό παραγόντων, συμπεριλαμβανομένου την εύρωστη ζήτηση από τις αναδυόμενες οικονομίες, οι περιορισμοί της προσφοράς από τους κυριότερους εξαγωγείς και κερδοσκοπικές συναλλαγές. Τα τελευταία δύο με τρία χρόνια, παρατηρείται μια σταθερότητα σε ένα εύρος τιμών των αγαθών, με μια πτωτική τάση τον τελευταίο χρόνο.

Figure 36 Εξέλιξη τιμών Φυσικού Αερίου



Πηγή: World Bank Commodities Market Outlook January 2015

#### 4.4.3 Η παγκόσμια διακίνηση των θαλασσίων αγαθών, οι διακυμάνσεις τους και η Ελληνική Ναυτιλία

Όπως αναλύθηκε παραπάνω, η οικονομική κρίση επέφερε μεταβολές στις τιμές και στις ποσότητες των κυριότερων θαλασσίων αγαθών που εμπορεύονται διεθνώς. Σε όλες τις περιπτώσεις, φαίνεται εμφανώς, καθώς και στα διαγράμματα που ακολουθούν, η πτώση των ποσοτήτων των μεταφερόμενων αγαθών τη διετία 2008-2009 και η παραγωγικότητα (προσφερόμενο έργο) της ναυτιλίας όσον αφορά τα τονομίλια. Παγκοσμίως, υπήρχε μια ανοδική πορεία στις ποσότητες διακινούμενων αγαθών, με το 2008 πριν το ξέσπασμα της κρίσης η συνολική ποσότητα εμπορευμάτων που φορτώθηκαν και εκφορτώθηκαν να ξεπερνά τους 8.200 εκατομμύρια τόνους και το εμπορικό έργο του κλάδου να αγγίζει τα 39.276 δισεκατομμύρια τονομίλια. Οι αντίστοιχες ποσότητες το 2009 ήταν 7.858 εκ. τόνοι φορτίου και 36.936 δις τονομίλια, ενώ από το 2010 και μετά υπήρξε μια σταθερή άνοδος με τους αριθμούς να ξεπερνάνε τους αντίστοιχους προ κρίσης του 2008, με 8.408 εκ. τόνους φορτίου και πάνω από 40.000 δις τονομίλια, για να φτάσουν σε θεαματικά επίπεδα το 2012 και 2013 με 9.500 εκατομμύρια τόνων διακινούμενου φορτίου και 44.540 δις τονομιλίων.



Figure 37 Παγκόσμιο εμπόριο θαλασσίων αγαθών σε τόνους

<b>Table 1.4 (a). World seaborne trade in 2006–2013, by type of cargo, country group and region (Millions of tons)</b>									
Country group	Year	Goods loaded				Goods unloaded			
		Total	Crude	Petroleum products and gas	Dry cargo	Total	Crude	Petroleum products and gas	Dry cargo
Millions of tons									
World	2006	7 700.3	1 783.4	914.8	5 002.1	7 878.3	1 931.2	893.7	5 053.4
	2007	8 037.7	1 813.4	933.5	5 287.1	8 140.2	1 995.7	903.8	5 240.8
	2008	8 229.5	1 785.2	957.0	5 487.2	8 286.3	1 942.3	934.9	5 409.2
	2009	7 858.0	1 710.5	931.1	5 216.4	7 832.0	1 874.1	921.3	5 036.6
	2010	8 408.9	1 787.7	983.8	5 637.5	8 443.8	1 933.2	979.2	5 531.4
	2011	8 784.3	1 759.5	1 034.2	5 990.5	8 797.7	1 896.5	1 037.7	5 863.5
	2012	9 196.7	1 785.7	1 055.0	6 356.0	9 188.5	1 929.5	1 055.1	6 203.8
	2013	9 548.2	1 755.3	1 088.5	6 704.4	9 505.1	1 889.5	1 090.6	6 524.9

Source: UNCTAD Review Of Maritime Transport 2014

Πηγή: UNCTAD Review of Maritime Transport 2013

Figure 38 Παγκόσμιο εμπόριο θαλασσίων αγαθών σε τονομίλια

<b>Table 1.5 (a). World seaborne trade in cargo ton-miles and by cargo type, 1999–2012 (Estimated billions of ton-miles)</b>												
Year	Crude	Products	Oil trade	LPG	LNG	Gas trade	Iron ore	Coal	Grain	Five main dry bulks	Other dry cargoes	All cargoes
1999	7 761	1 488	9 249	188	267	456	2 338	2 196	1 122	6 046	11 191	26 942
2000	8 014	1 487	9 500	199	317	516	2 620	2 420	1 224	6 649	12 058	28 723
2001	7 778	1 598	9 376	182	341	523	2 698	2 564	1 293	6 922	12 347	29 168
2002	7 553	1 594	9 146	192	360	552	2 956	2 577	1 295	7 212	12 587	29 497
2003	8 025	1 697	9 723	187	399	586	3 148	2 771	1 382	7 710	13 072	31 091
2004	8 550	1 836	10 386	192	429	621	3 667	2 901	1 397	8 424	13 975	33 407
2005	8 643	2 057	10 701	187	444	631	3 900	2 984	1 459	8 819	14 570	34 720
2006	8 875	2 192	11 067	195	537	732	4 413	3 103	1 496	9 508	15 759	37 065
2007	8 836	2 223	11 060	198	614	812	4 773	3 177	1 610	10 090	16 390	38 351
2008	8 965	2 277	11 241	205	660	865	5 000	3 260	1 721	10 523	16 646	39 276
2009	8 138	2 233	10 371	193	668	862	5 569	3 060	1 693	10 715	14 988	36 936
2010	8 688	2 272	10 960	198	861	1 059	6 121	3 540	1 948	12 042	16 829	40 891
2011	8 762	2 351	11 112	201	955	1 155	6 608	3 664	1 920	12 666	17 861	42 794
2012	8 918	2 449	11 367	213	1 065	1 278	6 948	3 763	1 940	13 141	18 754	44 540

Sources: Based on data from Clarkson Research Services' *Shipping Review & Outlook*

Πηγή: UNCTAD Review of Maritime Transport 2013

Οι μεταβολές και οι διακυμάνσεις των αγαθών που εμπορεύονται, που οφείλονται στη παγκόσμια ζήτηση, επηρεάζουν άμεσα τη ναυτιλία, καθώς είναι ο κύριος μεταφορέας των εμπορευμάτων. Χάρη σε αυτήν, είναι εφικτή η μεταφορά και το εμπόριο αγαθών μεταξύ χωρών και είναι ένας παράγοντας διεύρυνσης εμπορικών οριζώντων και προσέγγισης απομακρυσμένων περιοχών. Οι συνέπειες στο χώρο της ναυτιλίας θα αναλυθούν αναλυτικά στα επόμενα κεφάλαια.

### *Μεταφερόμενα αγαθά και Ελληνόκτητη ναυτιλία*

Στη ποντοπόρο ναυτιλία, περίοπτη θέση έχει και η ελληνική ναυτιλία σε παγκόσμιο επίπεδο. Η Ελλάδα είναι ένα από τα ισχυρότερα και πιο σημαντικά ναυτικά κράτη του κόσμου και η εμπορική της ναυτιλία, μαζί με τον τουρισμό, αποτελούν τους στυλοβάτες της εθνικής οικονομίας.

Ο κλάδος της ναυτιλίας αντιμετώπισε τεράστιο σοκ με το ξέσπασμα της οικονομικής κρίσης, το γκρέμισμα του επιπέδου των ναύλων και της μεγάλης αναντιστοιχία της ζήτησης και προσφοράς από πλευράς χωρητικότητας. Η ναυτιλία εξαρτάται άμεσα από τα αγαθά και εμπορεύματα που μεταφέρει στο πλαίσιο του διεθνούς εμπορίου που δραστηριοποιείται. Όπως αναλύθηκε και παραπάνω, τα κυριότερα θαλάσσια αγαθά ειδικά τη διετία 2008-2009 εμφάνισαν μια καμπή στην ανοδική πορεία διακίνησης τους, καθώς και των τιμών τους, κυρίως λόγω της μείωσης της βιομηχανικής και οικονομικής επιβράδυνσης παγκοσμίως. Η ελληνική ναυτιλία δεν έμεινε απ' έξω. Είναι γεγονός πως οι Έλληνες εφοπλιστές μετά από μια χρυσή περίοδο υψηλών ναύλων και έξαρσης του διεθνούς εμπορίου αποκόμισαν μεγάλα κέρδη, ήταν πρωταγωνιστές στις παραγγελίες νέων πλοίων και στην αγορά μεταχειρισμένων. Ένα από τα μεγάλα ατού της ελληνόκτητης ναυτιλίας είναι ο άμεσος τρόπος που προσαρμόζεται στις μεταβολές και στα διεθνή δεδομένα.

Επί σειρά ετών, ο ελληνόκτητος στόλος κατείχε την πρώτη θέση παγκοσμίως. Την περίοδο 2008-2009, σημείο καμπής για την παγκόσμια οικονομία, βρίσκει την ελληνόκτητη ναυτιλία σε μια κατάσταση να διαχειριστεί τη διεθνή οικονομική και εμπορική συγκυρία. Η πτώση των τιμών των εμπορευμάτων, η μείωση της ζήτησης παγκοσμίως, έφερε την ελληνόκτητη ναυτιλία σε κατάσταση επαναπροσδιορισμού. Η αλλαγή στη δομή του στόλου για να μπορέσει να εκμεταλλευτεί τις επανακάμψεις της ζήτησης είναι σημαντική. Σύμφωνα με ετήσια στατιστικά στοιχεία δημοσιευμένα από την Ελληνική Επιτροπή Ναυτιλιακής Συνεργασίας του Λονδίνου, ο ελληνόκτητος στόλος με 4.161 πλοία άνω των 1.000 κοχ<sup>24</sup> τον Φεβρουάριο του 2009 αντιπροσώπευε το 8,2% του παγκοσμίου στόλου σε αριθμό πλοίων, το 15,2% σε DWT και το 13,2% σε κόρους ολικής χωρητικότητας. Επιπλέον, ο μέσος όρος ηλικίας του ελληνόκτητου στόλου το 2009 ήταν 11,9 χρόνια, ήτοι κατά ένα χρόνο μικρότερος της μέσης ηλικίας του παγκοσμίου στόλου. Η εντυπωσιακή μείωση της μέσης ηλικίας του ελληνόκτητου στόλου, δεδομένου ότι στην αρχή της δεκαετίας του 2000 ήταν 20,3 χρόνια, οφείλεται στις μεγάλες επενδύσεις των Ελλήνων πλοιοκτητών σε νέα πλοία υψηλών προδιαγραφών.

---

<sup>24</sup> Κ.ο.χ. : Κόροι Ολικής Χωρητικότητας

Παρακάτω παρουσιάζεται μια ανάλυση γύρω απο τη σύνθεση του ελληνόκτητου στόλου, το ποσοστό σε σχέση με τον παγκόσμιο στόλο καθώς και οι αλλαγές που υπέστη την περίοδο 2008-2012.

Table 5 Σύνθεση Ελληνόκτητου Στόλου 2008-2011

	Παγκοσμίως	2008	2009	2010	2011	2012
<b>Πλοία ελληνόκτητου στόλου</b>		4.173	4.161	3.996	3.848	3.677
<b>Deadweight</b>		260.929.221	263.560.741	258.121.898	261.675.981	264.054.167
<b>Gross tons GT</b>		154.599.221	156.214.619	152.616.046	153.128.919	155.904.976
<b>Δεξαμενόπλοια μεταφοράς πετρελαίου</b>	% πλοίων	22.9	22.3	23.1	22.7	
	% DWT	20.9	20.4	20.9	21.7	
<b>Δεξαμενόπλοια μεταφοράς χημικών</b>	% πλοίων	9.8	9.4	9.2	8.7	
	% DWT	14	13.3	13.3	13.1	
<b>Πλοία μεταφοράς υγροποιημένων αερίων</b>	% πλοίων	8.9	9.8	9.2	7.9	
	% DWT	8.6	6.9	6.4	4.8	
<b>Πλοία μεταφοράς χύδην ξηρού φορτίου</b>	% πλοίων	19.8	18.1	17.4	16.4	
	% DWT	21.9	19.1	18.1	16.8	
<b>Πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων</b>	% πλοίων	4.6	4.5	4.3	4.8	
	% DWT	5.9	5.7	4.3	6	
<b>Ποσοστό Παγκοσμίου στόλου</b>	% πλοίων		8.2	8		
	% DWT		15.2			
<b>Μέσος όρος ηλικίας ελληνόκτητου στόλου (σε χρόνια)</b>			11.9	12.9	11	

Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων απο Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδος και Ελληνική Επιτροπή Ναυτιλιακής Συνεργασίας του Λονδίνου (Grrek Shipping Co-Operation Comitee) από τον γράφοντα.

Η χρονιά που ξέσπασε η οικονομική κρίση παγκοσμίως βρήκε τον ελληνόκτητο στόλο να αριθμεί 4.173 πλοία, αριθμός που τα επόμενα χρόνια συνεχώς μειώνονταν για να φτάσει το 2011 τα 3.848 ποντοπόρα πλοία. Τα χρόνια αυτά, ενώ στα δεξαμενόπλοια μεταφοράς υγρού φορτίου η μεταβολή των ποσοστών είναι μικρή, στα πλοία μεταφοράς χύδην ξηρών φορτίων απο το 19,8% φτάνουν στο επίπεδο του 16,4% του συνολικού παγκόσμιου στόλου. Ομοίως μεγάλη μείωση εμφανίζεται στα πρώτα χρόνια της κρίσης και στα πλοία μεταφοράς υγροποιημένων αερίων (LNG) καθώς ενώ το 2008 ήταν στο 8,9% αυξάνοντας στο 9,8%, το 2011 έπεσε στο 7,8% του παγκόσμιου στόλου και στο 4,8% της παγκόσμια χωρητικότητας. Από την άλλη πλευρά, λόγω των επενδύσεων σε νέα,

τελευταίας τεχνολογίας πλοία, ο μέσος όρος ηλικίας της ελληνόκτητης ναυτιλίας μειώθηκε στα 11 χρόνια το 2011, με την παραλαβή νεότεριων πλοίων, γεγονός που κάνει την ελληνική ναυτιλία από τις πιο «νεαρές», καθώς είναι 1,5 χρόνια νεότερη από το παγκόσμιο μέσο όρο ηλικίας.

Για το 2015, η ελληνόκτητη ναυτιλία έφθασε τα 4.057 πλοία, συνολικής χωρητικότητας 314,4 εκατομμυρίων τόνων. Σε αυτά υπολογίζονται 374 πλοία διαφόρων τύπων, συνολικής χωρητικότητας 38 εκατομμυρίων τόνων, που είναι υπό ναυπήγηση. Ο μέσος όρος ηλικίας του ελληνόκτητου στόλου είναι δέκα έτη και είναι νεότερος κατά 2,5 χρόνια από το μέσο όρο του παγκόσμιου στόλου, που είναι 12,5 έτη.

Η ελληνική ποντοπόρος ναυτιλία διαδραματίζει παραδοσιακά πρωταγωνιστικό ρόλο στις παγκόσμιες θαλάσσιες μεταφορές ιδιαίτερα δε κατά τις τελευταίες τρεις δεκαετίες. Παρά τις μεγάλες επιχειρηματικές προκλήσεις που θέτει η δραστηριοποίηση επιχειρήσεων στον παγκόσμιου εμβέλειας κλάδο των διεθνών θαλάσσιων μεταφορών και τους σημαντικούς κινδύνους που συνεπάγονται οι κατά καιρούς κρίσεις που πλήττουν την παγκόσμια ναυλαγορά, η απελευθερωμένη από κρατικές παρεμβάσεις ελληνική ναυτιλιακή επιχειρηματικότητα έχει καταφέρει να διατηρήσει την ηγετική θέση της στην παγκόσμια οικονομική σκηνή με συνεχή αύξηση της δυναμικότητας του ελληνόκτητου στόλου. Η ελληνική ποντοπόρος ναυτιλία είναι ένας κλάδος με ισχυρή παρουσία στην παγκόσμια οικονομία, με τους Έλληνες πλοιοκτήτες να επιχειρούν παραδοσιακά σε μία άκρως ανταγωνιστική παγκόσμια αγορά, στην οποία ναυτιλιακές επιχειρήσεις από όλες τις χώρες του κόσμου επιδιώκουν να συμμετέχουν και να διαπρέπουν. Ωστόσο, η παράδοση και η βαθιά γνώση των ιδιαιτεροτήτων, αντιξοοτήτων και κινδύνων που χαρακτηρίζουν τη συγκεκριμένη αγορά αποτελούν ισχυρό συγκριτικό πλεονέκτημα για τις ελληνικές ναυτιλιακές επιχειρήσεις, οι οποίες επί δεκαετίες τώρα καταφέρνουν να ευρίσκονται στην πρωτοπορία και να διατηρούν το μερίδιο της ελληνικής ποντοπόρου ναυτιλίας στην παγκόσμια αγορά ναυτιλιακών μεταφορών σε υψηλό επίπεδο. Το μερίδιο αυτό ανερχόταν στο τέλος του 2008 σε άνω του 16,8% της παγκόσμιας μεταφορικής δυναμικότητας (μετρούμενης σε dwt1), παρότι στην περίοδο 2004-2008 σημειώθηκε σταδιακή πτώση αυτού του μεριδίου από περίπου 20,3% που ήταν το 2003 και 17,4% που ήταν το 1997<sup>25</sup>. Μάλιστα, με βάση το ύψος των παραγγελιών νέων πλοίων που είχαν ανατεθεί από ελληνικές ναυτιλιακές επιχειρήσεις το 2008 και με βάση τις διαφαινόμενες επιπτώσεις στη διάρθρωση του παγκόσμιου στόλου μετά την πρόσφατη παγκόσμια χρηματοοικονομική κρίση, το μερίδιο της ελληνόκτητου ναυτιλίας συνέχισε να είναι στη πρωτοπορία και μετά τη κρίση. Το σπουδαιότερο είναι ότι στη δεκαετία του 2000 οι δεσμοί της ελληνικής ποντοπόρου ναυτιλίας με την εγχώρια ελληνική οικονομία έχουν ενισχυθεί σημαντικά, μέσω των περίπου 1.200 ναυτιλιακών εταιριών που είναι εγκατεστημένες στην Ελλάδα, με αποτέλεσμα την εντυπωσιακή αύξηση των καθαρών εισπράξεων από τη ναυτιλία στο εξωτερικό ισοζύγιο των τρεχουσών συναλλαγών (ΙΤΣ) της χώρας στο 4,06% του ΑΕΠ το 2008, από 2,2% του ΑΕΠ το 2002 και 3,1% του ΑΕΠ το 2000.

---

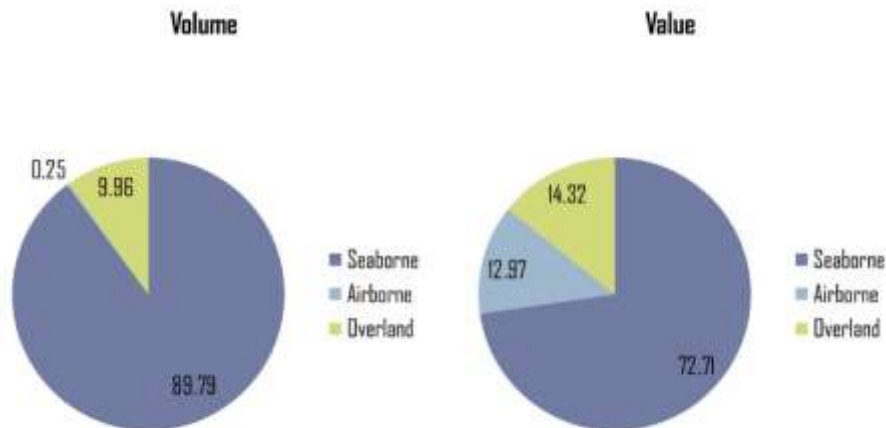
<sup>25</sup> UNCTAD, «Review of Maritime Transport», διάφορα τεύχη)

## 5. Ναυτιλία

Η οικονομική κρίση που ξεκίνησε από τη φούσκα ακινήτων το 2007 στις Ηνωμένες Πολιτείες και τη κατάρρευση της επενδυτικής τράπεζας Lehman Brothers επεκτάθηκε σε παγκόσμια οικονομική κρίση λόγω της παγκοσμιοποιημένης οικονομίας. Η κρίση ήταν βαθιά και απότομη και σταμάτησε σχεδόν μια δεκαετία παγκόσμιας ανάπτυξης και μια «χρυσή πενταετία» ακμής της ναυτιλίας. Η κρίση άρχισε να περνάει τις όχθες του Ατλαντικού και τη διετία 2008-2009 κατάφερε να επηρεάσει σχεδόν όλες τις οικονομίες του κόσμου. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα η οικονομική δραστηριότητα να επηρεαστεί σε μεγάλο βαθμό, καθώς η κατανάλωση και η βιομηχανική δραστηριότητα μειώθηκαν. Το γεγονός αυτό σε μια αλληλοεπηρεαζόμενη και παγκοσμιοποιημένη οικονομία γεννάει ένα ντόμινο εξελίξεων καθώς το διεθνές εμπόριο το οποίο εξαρτάται άμεσα από τη παγκόσμια οικονομική δραστηριότητα και τη ζήτηση υπέστη καθίζηση η οποία οφείλεται στις μειωμένες εισαγωγές-εξαγωγές που τα κράτη αντάλλαξαν μεταξύ τους αλλά και στην εγχώρια μείωση της ζήτησης λόγω άλλων παραγόντων που γεννά η ύφεση, όπως αβεβαιότητα για το μέλλον, ανεργία, απώλεια εισοδήματος.

Με το διεθνές εμπόριο να παρουσιάζει μια απότομη πτώση, το ντόμινο επιπτώσεων συνεχίζεται προκαλώντας επιπτώσεις στους κλάδους που σχετίζονται άμεσα αυτό. Ένας από αυτούς είναι και ο κλάδος των μεταφορών σε παγκόσμιο επίπεδο. Η ναυτιλία είναι ένας διεθνής μεταφορέας. Σύμφωνα με μια σειρά από διεθνείς ενώσεις ναυτιλίας<sup>26</sup>, περίπου το 90% του παγκόσμιου εμπορίου σε όγκο εμπορευμάτων και πάνω από 70% της συνολικής αξίας αυτών γίνεται από τη διεθνή ναυτιλιακή βιομηχανία.

Figure 39 Ποσοστό μεταφορών διεθνούς εμπορίου



Source: IHS Global Insight, Inc., World Trade Service. Does not include intra-EU trade.

Πηγή: <http://people.hofstra.edu/geotrans>, The Geography of Transport Systems

<sup>26</sup> IMO, UNCTAD

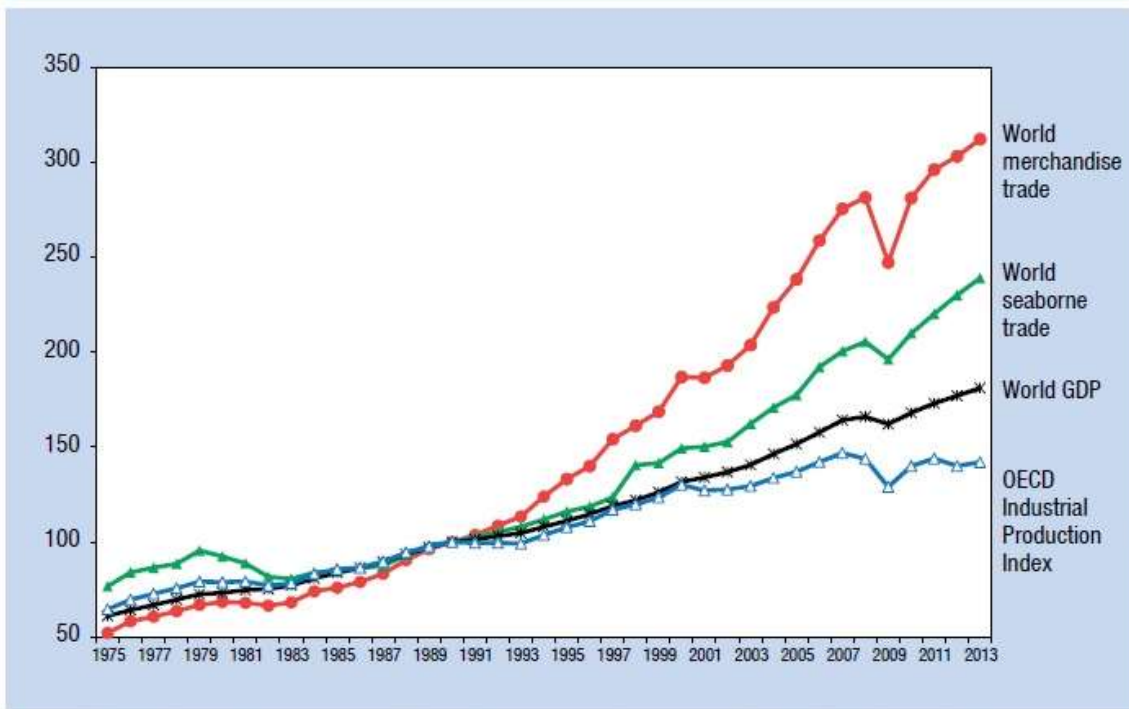
Τα παραπάνω επιβεβαιώνουν ότι η ναυτιλία είναι η πλέον ευρέως χρησιμοποιούμενη λειτουργία για την κυκλοφορία των εμπορευμάτων διεθνώς. Η ναυτιλία παρείχε πάντα τη μόνη πραγματικά οικονομικά αποδοτική μέθοδο μεταφοράς εμπορευμάτων σε οποιαδήποτε μεγάλη απόσταση, και η ανάπτυξή της και η δημιουργία ενός παγκόσμιου συστήματος εμπορίου έχουν παράλληλες πορείες. Κατά τη διάρκεια του τελευταίου αιώνα, ο κλάδος της ναυτιλίας έχει δει μια γενική τάση των αυξήσεων του συνολικού όγκου συναλλαγών. Η αυξανόμενη εκβιομηχάνιση και η ελευθέρωση των εθνικών οικονομιών έχουν πυροδοτήσει το ελεύθερο εμπόριο και μια αυξανόμενη ζήτηση για καταναλωτικά προϊόντα. Οι πρόοδοι στην τεχνολογία έχουν επίσης καταστήσει τη ναυτιλία ολοένα και πιο αποτελεσματική και ταχεία μέθοδο μεταφοράς. Η ναυτιλία είναι μια πολλών δισεκατομμυρίων δολαρίων βιομηχανία, είναι συνδεδεμένη σε παγκόσμιο επίπεδο και αποτελείται από ιδιωτικές και δημόσιες εταιρείες οι οποίες χρηματοδοτούνται σε μεγάλο βαθμό από τις τράπεζες ή ιδιωτικά. Και στις δύο αυτές μορφές ναυτιλιακών εταιρειών, οι τράπεζες και οι χρηματοοικονομικές αγορές παίζουν μεγάλο ρόλο. Η επίδραση της μεταβλητότητας αυτών των χρηματοπιστωτικών ιδρυμάτων μπορεί να απλοποιηθεί ως εξής: μια αλλαγή στην παγκόσμια οικονομική δραστηριότητα επηρεάζει το παγκόσμιο εμπόριο. Οποιαδήποτε αλλαγή στο παγκόσμιο εμπόριο (εμπορεύματα) ή στις χρηματοπιστωτικές αγορές επηρεάζει τη ναυτιλία θετικά ή αρνητικά.

Ο Martin Stopford επισημαίνει ότι, αν θέλουμε να κατανοήσουμε τις οικονομικές και πολιτικές δυνάμεις που πλάθουν τις εξελίξεις στη ναυτιλιακή αγορά θα πρέπει να εκτιμήσουμε την αμφίδρομη αλληλεπίδραση μεταξύ των εξελίξεων στη ναυτιλία και στην παγκόσμια οικονομία. Η ναυτιλία είναι ίσως η πιο διεθνής από όλες τις μεγάλες βιομηχανίες του κόσμου.

Η πτώση του διεθνούς εμπορίου λόγω της παγκόσμιας χρηματοπιστωτικής κρίσης και της βιομηχανικής παραγωγής είχε αρνητικές συνέπειες για το θαλάσσιο εμπόριο. Από το παρακάτω διάγραμμα μπορούμε να διαπιστώσουμε την σχέση που εμφανίζεται μεταξύ παγκόσμιας οικονομίας, διεθνούς εμπορίου και θαλάσσιου εμπορίου.

Figure 40 Παγκόσμιο ΑΕΠ, διεθνές και θαλάσσιο εμπόριο

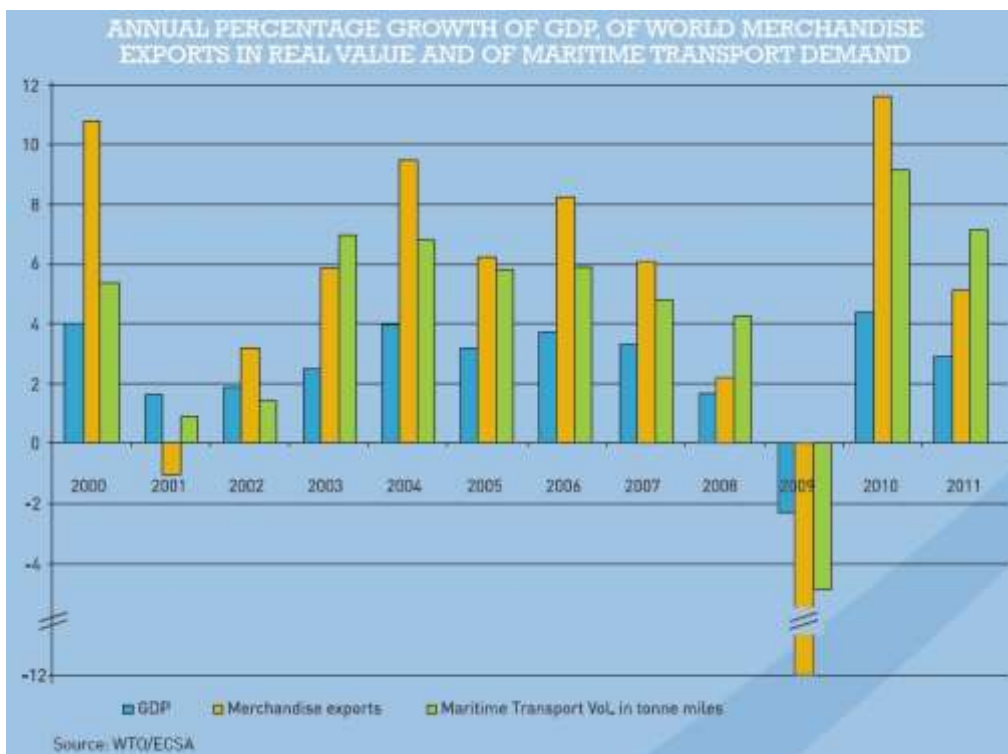
Figure 1.1. The OECD Industrial Production Index and indices for the world: Gross domestic product, merchandise trade and seaborne shipments, 1975–2013 (1990 = 100)



Source: UNCTAD secretariat on the basis of OECD Main Economic Indicators, June 2014; UNCTAD, Trade and Development Report 2014; UNCTAD Review of Maritime Transport, various issues; WTO, appendix tables, table A1a; WTO press release 721, 14 April 2014, World trade 2013, prospects for 2014.

Το εμπόριο των αγαθών επηρεάζεται άμεσα από τη ζήτηση για αυτά τα ίδια τα αγαθά, η οποία με τη σειρά της συνδέεται με τη παγκόσμια οικονομική δραστηριότητα. Η μεταβολή του παγκοσμίου ΑΕΠ και της βιομηχανικής παραγωγής σχετίζεται άμεσα με τη μεταβολή ζήτησης χωρητικότητας και μεταφορικής υπηρεσίας για τη διεκπεραίωση θαλάσσιων μεταφορών, γεγονός που αντικατοπτρίζεται και από τη μελέτη των οικονομικών, εμπορικών και ναυτιλιακών κύκλων.

Figure 41 Η Εξέλιξη Παγκοσμίου ΑΕΠ, Διεθνούς & Θαλάσσιου Εμπορίου σε ποσοστά

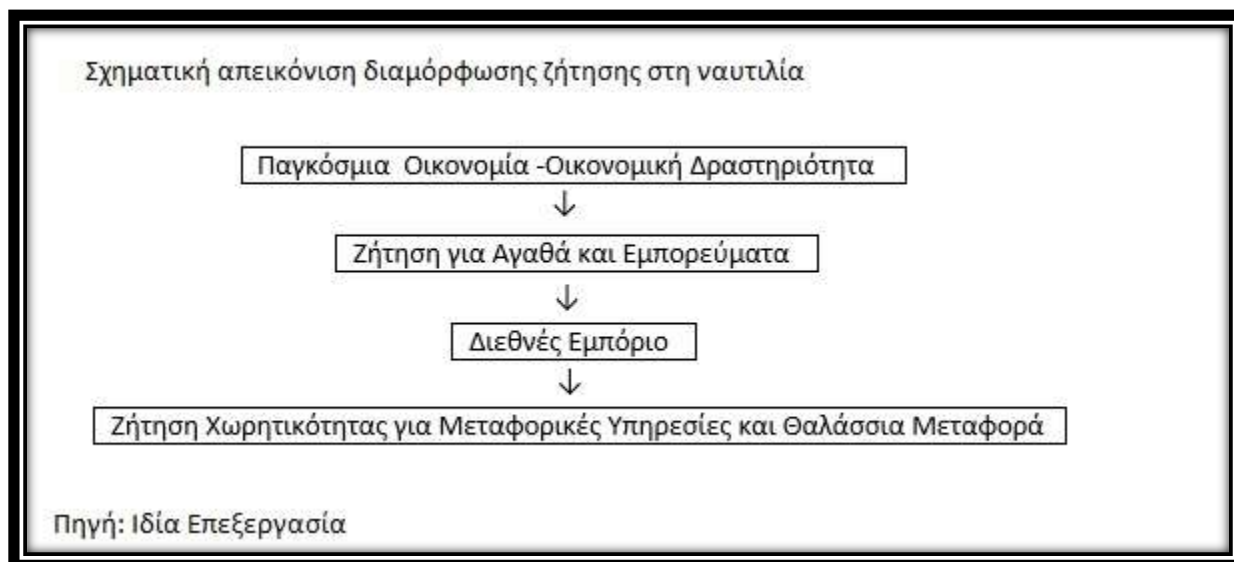


Πηγή: European Community Shipowners' Association Statistics 2012

Η ναυτιλία, όπως αναφέρθηκε και σε προηγούμενα κεφάλαια, εξυπηρετεί παράγωγο, δευτερογενή ζήτηση. Αυτό σημαίνει πως η ζήτηση για μεταφορικές υπηρεσίες προϋποθέτει ζήτηση για κατανάλωση αγαθών και υπηρεσιών για υπάρξει εμπόριο μεταξύ δύο μερών. Οι επιπτώσεις της παγκόσμιας οικονομικής κρίσης διαφαίνονται σε αυτό το σημείο στο κλάδο της ναυτιλίας. Με τη πτώση της βιομηχανικής και καταναλωτικής ζήτησης, το διεθνές εμπόριο μειώθηκε, και αυτό με τη σειρά του μείωσε τη ζήτηση για θαλάσσιες μεταφορές. Η αλληλουχία αυτή αποτυπώνεται στο παρακάτω σχήμα. Αυτό έγινε σε ένα χρονικό σημείο στο οποίο η προσφορά χωρητικότητας για μεταφορές παρουσίαζε μια ανοδική πορεία και ενώ το 1<sup>ο</sup> εξάμηνο του 2008 μέχρι το ξέσπασμα της οικονομικής κρίσης η προσφορά χωρητικότητας δεν μπορούσε να καλύψει τη συνεχώς αυξανόμενη ζήτηση, το 2<sup>ο</sup> εξάμηνο του ίδιου έτους σημαντική μείωση της μεταφορικής ζήτησης, σε συνδυασμό με την υπερπροσφορά στόλου, οδήγησε τα ναύλα των πλοίων να καταρρεύσουν στα χαμηλότερα επίπεδα των τελευταίων δεκαετιών και τη ναυτιλία να εισέρχεται σε μια τεράστια κρίση.



Figure 42 Απεικόνιση δημιουργίας ζήτησης θαλάσσιων μεταφορικών υπηρεσιών



### 5.1 Επιπτώσεις της παγκόσμιας οικονομικής κρίσης στη ναυτιλία

Η παγκόσμια ποντοπόρος ναυτιλία διαγράφει εξέχουσα πορεία τις τελευταίες δεκαετίες. Ωστόσο, η παγκόσμια οικονομική ύφεση σε συνδυασμό με σωρεία λοιπών γεγονότων που παρουσιάζονται στη συνέχεια του παρόντος κεφαλαίου, οδήγησαν σε βαθιά κάμψη των σχετικών δεικτών εργασιών του κλάδου, από το 2008.

Πέραν της οικονομικής κρίσης η παγκόσμια ναυτιλία καλείται να αντιμετωπίσει σειρά προβλημάτων που συνδέονται άρρηκτα με το οικονομικό κλίμα. Η ανάπτυξη της βιομηχανικής παραγωγής (εξορύξεις πρώτων υλών, παραγωγή ενέργειας) περιορίζεται, ενώ παράλληλα κάμπτεται η ζήτηση για βιομηχανικά και καταναλωτικά προϊόντα, συμπαρασύροντας τις ανάγκες για θαλάσσιες μεταφορές.

Η σημαντική μείωση της μεταφορικής ζήτησης, υποβάθμισε την παγκόσμια ναυλαγορά, συμπαρασύροντας και τις τιμές των νεότευκτων πλοίων. Ως εκ τούτου η αγορά οδηγείται τελικά σε συνθήκες έντονης υπερπροσφοράς τονάζ έναντι χαμηλής διαθεσιμότητας μεταφερόμενων φορτίων, γεγονός που πιέζει την αγορά των ναύλων σχεδόν σε όλες τις αγορές. Είναι γεγονός πως οι έντονα θετικές τάσεις που επικρατούσαν στον κλάδο πριν την ύφεση, οδήγησαν τους εφοπλιστές, ορμώμενοι από τη διαρκώς αυξανόμενη ζήτηση για μεταφορικές υπηρεσίες, να προβούν στην αύξηση παραγγελιών νεότευκτων πλοίων, με αποτέλεσμα τη συνεχιζόμενη αύξηση του τονάζ σε παγκόσμιο επίπεδο. Οι παραγγελίες (σύμφωνα με το world order book) αυξήθηκαν την περίοδο 2007- 2009, ενώ το 2010 ο ρυθμός αύξησης περιορίστηκε. Στις νέες παραγγελίες κυριαρχούν τα πλοία χύδην φορτίου (bulk carriers) και τα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων (containers). Η ικανότητα κάλυψης της ζήτησης από τα μεγάλα ναυπηγεία παγκοσμίως (Κίνα,

Κορέα, Ιαπωνία) δεν επαρκούσε, με αποτέλεσμα σε μερικές περιπτώσεις να σημειώνονταν σημαντικές καθυστερήσεις.

Η μείωση των δανειακών κεφαλαίων από αρκετές ναυτιλιακές τράπεζες, ως απόρροια της έλλειψης ρευστότητας των τελευταίων, περιόρισε την περαιτέρω δραστηριότητα και ανάπτυξη αφενός του διεθνούς εμπορίου των αγαθών και των πρώτων υλών, αφετέρου της ίδιας της ναυτιλιακής αγοράς. Η δυσπιστία μεταξύ των τραπεζών και η έλλειψη εγγυητικών επιστολών περιόρισαν στο ελάχιστο τα πιστωτικά όρια στη χορήγηση νέων δανείων, γεγονός που είχε αρνητικό αντίκτυπο στον όγκο των μεταφερόμενων φορτίων, η μεταφορά των οποίων προϋποθέτει τη διάθεση εγγυητικών επιστολών. Πρόσθετα, το παγκόσμιο εμπόριο περιορίστηκε εξαιτίας της μειωμένης ζήτησης για καταναλωτικά αγαθά (με περικοπές στην παραγωγή και με μείωση του εξαγωγικού εμπορίου). Λαμβάνοντας υπόψη ότι η ζήτηση στη ναυτιλία είναι παράγωγος ζήτηση αγαθών κατέστησε δύσκολη τη μεταφορά διά θαλάσσης, δυσχεραίνοντας περαιτέρω την ανέλιξη της ναυτιλιακής αγοράς.

Πέραν των αρνητικών αποτελεσμάτων στη ναυλαγορά, οι αγοραπωλησίες των πλοίων σημείωσαν σημαντική μείωση. Ως εκ τούτου, οι πλοιοκτήτες είδαν τα έσοδα να εξανεμίζονται, καθώς η αξία των στόλων τους μειώθηκε αισθητά, έως και πάνω από 60 % σε μερικές κατηγορίες πλοίων. Η σημαντική μείωση της αξίας των πλοίων είχε ως αποτέλεσμα τα μεγάλης ηλικίας πλοία είτε να αποστέλλονται προς διάλυση σε μειωμένες τιμές (δεδομένου ότι δεν είναι πλέον ανταγωνιστικά), είτε να αντικαθίστανται με ιδιαίτερα χαμηλούς ρυθμούς από νεότερα πλοία.

Στα παραπάνω προβλήματα έρχεται να προστεθεί και ο κοινός παρονομαστής της αδυναμίας κάλυψης των περαιτέρω επενδύσεων των εφοπλιστών από τα χρηματοπιστωτικά ιδρύματα σε παγκόσμιο επίπεδο, γεγονός που θέτει σε κίνδυνο επιβίωσης ακόμα και σημαντικών ναυτιλιακών εταιρειών.

Αποτέλεσμα των παραπάνω είναι η κατακόρυφη πτώση του δείκτη ναυλαγοράς ξηρού φορτίου BDI ήδη από το δ' τρίμηνο του 2008, ενώ παρά τις μετέπειτα προσπάθειες ανάκαμψης, οι ναύλοι στην αγορά των πλοίων ξηρού φορτίου βρίσκονται σε ιστορικά χαμηλά επίπεδα. Ειδικότερα, ο δείκτης τον Ιανουάριο του 2011 βρισκόταν σε ανάκαμψη, τον Ιανουάριο του 2012 υπέστη μείωση άνω των 900 μονάδων, ενώ το Φεβρουάριο του ίδιου έτους ο δείκτης υποχώρησε ξανά στις 703 μονάδες μειωμένος κατά 32%, ενώ σήμερα κυμαίνεται σε ένα εύρος 1000 μονάδων, σε ιστορικά χαμηλά επίπεδα όμοια με του Αυγούστου του 1986. Παρόμοια είναι η εικόνα και στα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, καθώς ο αντίστοιχος δείκτης HARPEX καταγράφει σημαντικές απώλειες την ίδια χρονική περίοδο με τον BDI, μαρτυρώντας ότι πλέον η παγκόσμια ναυτιλία έχει εισέλθει σε μια νέα φάση όπου κυριαρχεί η χαμηλή ζήτηση για μεταφορικές υπηρεσίες.

Παρόλο το γεγονός της πτωτικής ναυλαγοράς, οι εφοπλιστές συνέχισαν τις παραγγελίες νεότευκτων πλοίων με σκοπό την εκμετάλλευση του χαμηλότερου κόστους κατασκευής αλλά και της άμεσης εξυπηρέτησης της δυνητικά μεγαλύτερης ζήτησης στο μέλλον. Έτσι, σε παγκόσμιο επίπεδο το 2011 επενδύθηκαν \$96,3 δις. για την παραγγελία 1.354 νέων πλοίων συνολικής χωρητικότητας 54,4 χιλιάδων τόνων, η πλειοψηφία των οποίων είναι ποντοπόρα. Το μίγμα των

παραγγελιών δεν δείχνει να διαφοροποιείται σε σχέση με προηγούμενα έτη, καθώς η πλειονότητα αφορά σε πλοία μεταφοράς ξηρού φορτίου και σε δεξαμενόπλοια.

Η αύξηση των παραγγελιών, μπορεί από τη μια μεριά να αύξησε το διαθέσιμο τονάζ, από την άλλη όμως οδήγησε στη σημαντική βελτίωση της μέσης ηλικίας του παγκόσμιου στόλου, γεγονός που συνδέεται με πλεονεκτήματα τόσο για τις διαχειρίστριες εταιρείες (νέες τεχνολογίες, αποδοτικότερη μεταφορά φορτίων, μικρότερα λειτουργικά έξοδα) όσο και για το φυσικό περιβάλλον που επιβαρύνεται λιγότερο. Σύμφωνα με διεθνή στοιχεία που δημοσιεύονται το Μάρτιο του 2012, η μέση ηλικία του παγκόσμιου στόλου (ανεξαρτήτως τύπου πλοίου) ήταν τα 20,6 έτη, ενώ τα ελληνικά στοιχεία παρουσίασαν ακόμα καλύτερη εικόνα με τη μέση ηλικία των ποντοπόρων πλοίων να μην ξεπερνά τα 16 έτη.

Την ίδια στιγμή οι χαμηλοί ναύλοι δεν καλύπτουν το ημερήσιο κόστος λειτουργίας των σημαντικά παλαιότερων πλοίων με αποτέλεσμα τα τελευταία χρόνια να εμφανίζεται αυξημένος ο ρυθμός διάλυσης πλοίων με σαφή ωστόσο τάση μείωσης σε σχέση με τα πρώτα έτη της ναυτιλιακής κρίσης (2009). Ειδικότερα, κατά το 2011 οι πωλήσεις για διάλυση (demolition sales) ξεπέρασαν τα 1078 πλοία, χωρητικότητας 25,6 χιλιάδων τόνων που αντιστοιχούσαν περίπου στο 1,5% του παγκόσμιου στόλου.

Τα παραπάνω συνθέτουν τα βασικά στοιχεία που σκιαγραφούν την εικόνα του κλάδου τα τελευταία έτη. Παρόλα αυτά, οι επιχειρηματικές προσδοκίες των αναλυτών του χώρου για την εξέλιξη της παγκόσμιας ναυλαγοράς μελλοντικά δείχνουν να ανακάμπτουν παρά το γεγονός ότι οι περισσότεροι συμφωνούν πως θα χρειαστούν τουλάχιστον 3 έτη για να βρεθεί η ναυτιλία στα προ κρίσης επίπεδα.

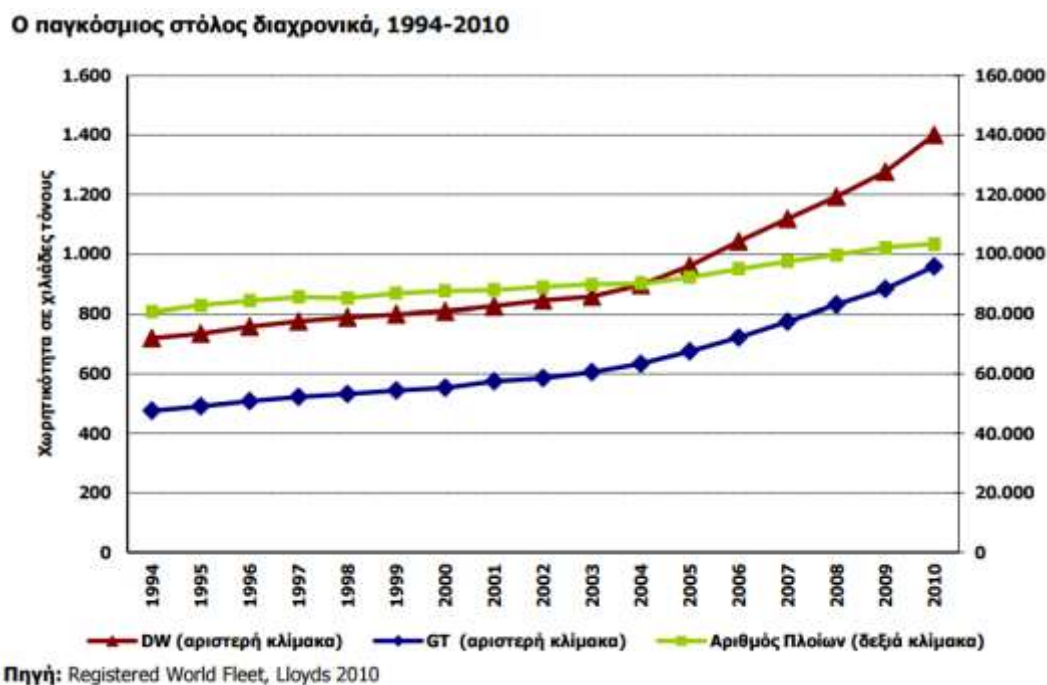
Σε κάθε περίπτωση, η πορεία του κλάδου της παγκόσμιας ναυτιλίας θα εξαρτηθεί από την πορεία ανακάμψεως της παγκόσμιας οικονομίας στα επόμενα έτη και ιδιαίτερα από την πορεία ανακάμψεως του παγκοσμίου εμπορίου. Μαζί με αυτά, η εξισορρόπηση της ζήτησης και προσφοράς τονάζ θα παίξει καθοριστικό ρόλο στην ανάκαμψη του κλάδου. Τα τελευταία 5 χρόνια τόσο η ανάκαμψη της παγκόσμιας οικονομίας όσο και η ανάκαμψη του παγκοσμίου εμπορίου έχουν πραγματοποιηθεί σε έναν βαθμό, όμως υπερβάλλουσα παραγωγικότητα υπάρχει και σε πολλούς άλλους κλάδους της παγκόσμιας παραγωγής, ενώ στις διεθνώς ελλειμματικές χώρες υπάρχει επιπλέον η ανάγκη για μείωση της δανειακής επιβαρύνσεως των νοικοκυριών. Επιπλέον, η κρίση μπορεί να οδηγήσει σε μέτρα προστασίας της εγχώριας παραγωγής σε πολλές χώρες, γεγονός που ενδέχεται να έχει αρνητικές συνέπειες για την παγκόσμια ανάπτυξη και το εμπόριο.

## 5.2 Παγκόσμιος στόλος

Η οικονομική κρίση επηρέασε τον παγκόσμιο στόλο καθώς υπήρξαν πολλές παραγγελίες πριν τη κρίση, ενώ μετά το ξέσπασμα της κρίσης πολλοί εφοπλιστές αποφάσισαν να διαλύσουν τη γερασμένη και αντι-οικονομική χωρητικότητα.

Ο παγκόσμιος στόλος παρουσιάζει μια αυξητική τάση. Το 2009 εν μέσω της οικονομικής κρίσης ο αριθμός των πλοίων ξεπέρασε τις 100.000.

Figure 43 Ο παγκόσμιος στόλος διαχρονικά

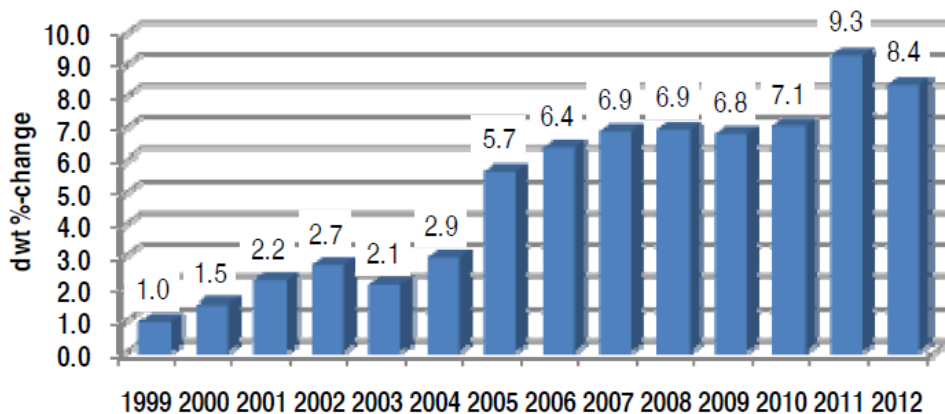


Πηγή: IOBE – Η Συμβολή της Ποντοπόρου Ναυτιλίας στην Ελληνική Οικονομία 2012

Η ευνοϊκή ναυλαγορά των προηγούμενων χρόνων, όπως αναφέρθηκε παραπάνω, οδήγησε πολλούς εφοπλιστές στην απόφαση ναυπήγησης νέων πλοίων. Η τάση αυτή επιβραδύνθηκε με το ξέσπασμα της οικονομικής κρίσης, καθώς υπήρξαν υπαναχωρήσεις και ακυρώσεις συμβολαίων με τα ναυπηγεία, όμως οι εφοπλιστές σε κάποιες περιπτώσεις προχώρησαν σε ναυπηγήσεις νέων πλοίων παρά την οικονομική κρίση. Οι λόγοι έχουν αναλυθεί παραπάνω, όπως η μείωση του μέσου όρου ηλικίας του στόλου τους, η μείωση του λειτουργικού κόστους και η πιθανότητα εκμετάλλευσης ευνοϊκότερης ζήτησης μελλοντικά.

Figure 44 Παγκόσμιος στόλος και εξέλιξή του

### World merchant fleet – Annual tonnage changes 1999 – 2012 (dwt- per cent)



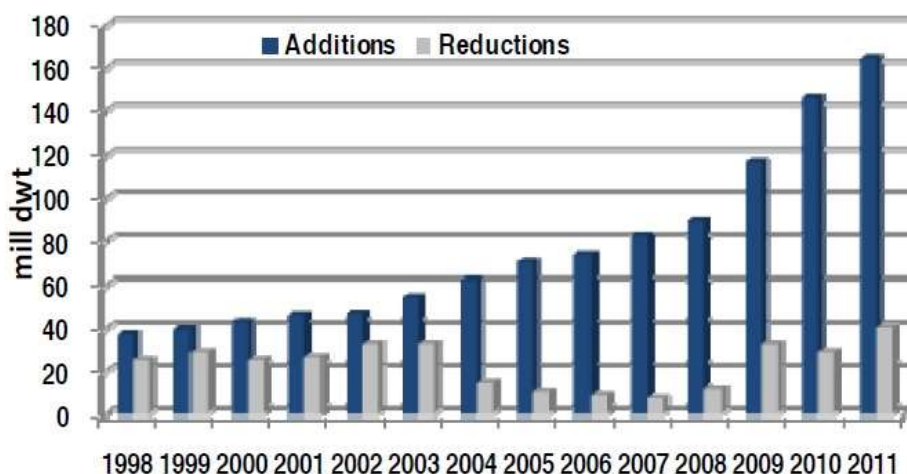
Πηγή: Institute of Shipping and Logistics Shipping Statistic Market Review 2012

Πηγή: Institute of Shipping and Logistics Shipping Statistics Market Review 2012

Το γεγονός πως παρατηρείται αύξηση του στόλου και της χωρητικότητας κατά τη διάρκεια της κρίσης και μετέπειτα, αν και ανορθόδοξο οφείλεται στον «αντικυκλικό» τρόπο επενδύσεων, καθώς επίσης και στις μειωμένες τιμές ναυπήγησης μετά το ξέσπασμα της κρίσης. Κυριότερα όμως οφείλεται στις παραγγελίες που έγιναν πριν ή κατά τη διάρκεια του 2008, προ κρίσης και τα πλοία αυτά μετά από 2-3 χρόνια κτισίματος έβρεξαν τις καρίνες τους στη θάλασσα. Το 2008 η αύξηση του τονάζ ήταν 6,9% σε σχέση με το προηγούμενο έτος, το 2009 μειώθηκε οριακά στο 6,8% το 2010 αυξήθηκε στο 7,1% ενώ το 2011 είχε μια μεγάλη αύξηση στο 9,3% και το 2012 8,4%. Οι παραδόσεις των νέων πλοίων σε καιρό κρίσης αυξάνουν τη προσφερόμενη χωρητικότητα, εμποδίζοντας έτσι τις προσπάθειες ανάκαμψης του κλάδου, παρά το γεγονός ότι από τα τελευταία χρόνια υπάρχει μια αναθέρμανση της παγκόσμιας οικονομίας.

Figure 45 Αυξομειώσεις παγκόσμιας χωρητικότητας

World tonnage additions and reductions 1998-2011 (in dwt)



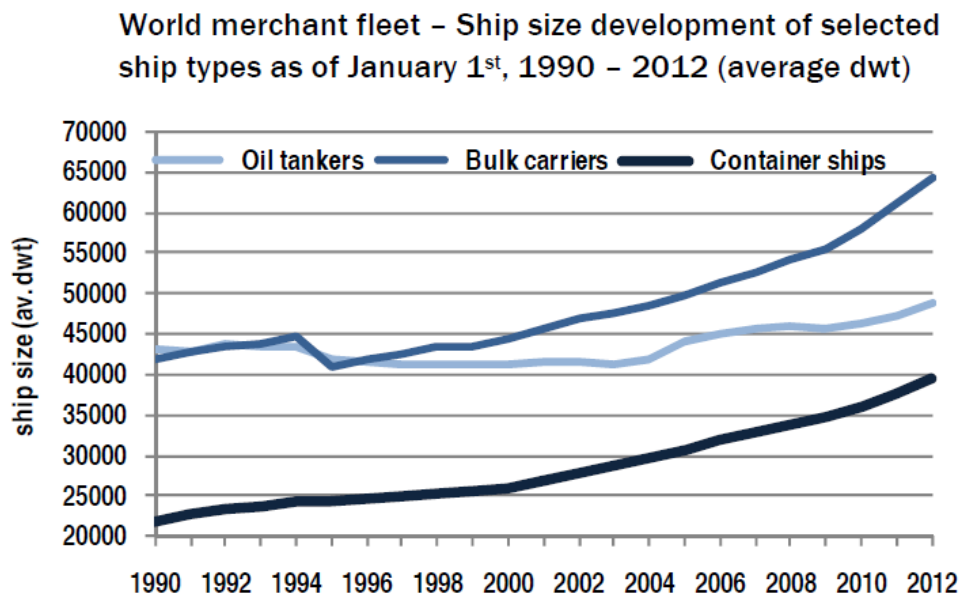
Πηγή: Institute of Shipping and Logistics Shipping Statistics Market Review 2012

Πηγή: Institute of Shipping and Logistics Shipping Statistics Market Review 2012

Ταυτόχρονα όμως με τις θεαματικές προσθήκες τονάζ τα χρόνια αυτά, παρατηρείται αύξηση της διαλυόμενης χωρητικότητας από το 2008 και μετά με το 2009 και 2011 να φτάνει στα 40 εκατομμύρια dwt.

Επίσης παρατηρείται μια αυξητική πορεία στη μέση χωρητικότητα των πλοίων μεταφοράς χύδην ξηρού φορτίου (bulk carriers) σε αντίθεση με τα δεξαμενόπλοια, ενώ επίσης σημαντικά αύξησαν τη μέση χωρητικότητα τους τα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων.

Figure 46 Εξέλιξη μέσης χωρητικότητας κατηγοριών πλοίων παγκοσμίου στόλου



Πηγή: Institute of Shipping and Logistics Shipping Statistic Market Review 2012

Πηγή: Institute of Shipping and Logistics Shipping Statistics Market Review 2012

Figure 47 Δομή και αλλαγές παγκοσμίου στόλου 2008-2012

World merchant fleet by ship type as of January 1<sup>st</sup>, 2008 and 2012

Ship type	mill dwt 2012	dwt-% share of total		Av. yearly growth 2008-2012 (%)			Average age (years)	
		2008	2012	No of ships	dwt	TEU	2008	2012
<b>Tankers</b>	547.4	40.7	37.4	3.2	5.7	...	16.7	14.5
- Oil tankers	496.7	37.1	34.0	4.1	5.6	...	16.5	14.0
- Chemical tankers	6.3	1.0	0.4	-4.0	-9.4	...	19.2	20.0
- Liquid gas tankers	44.5	2.7	3.0	4.4	10.2	...	15.8	14.2
<b>Bulk/OBO carriers</b>	605.8	36.0	41.4	7.1	11.9	-5.3	16.0	12.4
- Bulk carriers	601.9	35.4	41.2	7.2	12.0	-4.5	15.9	12.3
- OBO carriers	3.9	0.6	0.3	-6.1	-2.5	...	21.8	23.7
<b>Container ships</b>	196.9	12.7	13.5	4.1	8.0	9.2	10.6	10.4
<b>General cargo ships</b>	105.3	9.9	7.2	-1.2	0.6	1.4	22.4	21.2
- Single-deck ships	60.6	4.8	4.1	0.6	4.2	6.4	20.9	19.6
- Multi-deck ships	15.7	2.5	1.1	-7.9	-10.2	-7.5	28.8	30.0
- Reefer ships	5.7	0.7	0.4	-3.5	-3.9	0.0	22.8	24.7
- Special ships	17.1	1.3	1.2	1.8	5.2	1.9	19.0	16.3
- RoRo cargo ships	6.1	0.7	0.4	0.9	-2.0	-5.0	19.4	18.0
<b>Passenger ships</b>	6.4	0.6	0.4	-0.4	0.8	-5.5	23.0	22.9
- Pure passenger ships	2.1	0.2	0.1	-3.0	0.1	-45.4	21.3	21.5
- Other passenger ships	4.3	0.4	0.3	1.4	1.2	-3.9	23.9	23.8
<b>Total</b>	<b>1461.8</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>	<b>2.0</b>	<b>7.9</b>	<b>7.9</b>	<b>18.9</b>	<b>16.7</b>

Πηγή: Institute of Shipping and Logistics Shipping Statistics Market Review 2012

### 5.2.1 Γιγαντισμός Πλοίων

Ο όρος γιγαντισμός πλοίων (gigantism) χαρακτηρίζει αφενός μεν την αύξηση του μεγέθους των πλοίων με συνέπεια την αύξηση της χωρητικότητας αυτών και αφετέρου την τάση ναυπήγησης μεγάλων μεγεθών πλοίων. Στη τάση αυτή οδηγήθηκε σχεδόν η παγκόσμια ναυτιλία προκειμένου να πετύχει την μείωση κυρίως εκείνου του κόστους των μεταφορών και συνεπώς της εκμετάλλευσης των πλοίων με επακόλουθο την αύξηση της ανταγωνιστικότητάς τους. Ευνόητο είναι ότι ένα πλοίο μεγάλου μεγέθους σε σύγκριση πάντα με ένα συμβατικού μεγέθους παρουσιάζει μείωση λειτουργικού κόστους, μείωση εργατικών εξόδων (βελτίωση σχέσης εργασίας - χωρητικότητας), μείωση εξόδων κίνησης και γενικά πάσης φύσεως γενικών εξόδων λόγω ακριβώς της κατανομής των σε μεγαλύτερο όγκο μεταφερόμενου φορτίου.

Ανεξάρτητα όμως των παραπάνω, υπάρχουν πολλοί και αρκετά σοβαροί ανασχετικοί παράγοντες που ανέκοψαν τουλάχιστον την πρόοδο αυτού του γιγαντισμού των πλοίων όπως:

- Η σημερινή διόγκωση του κόστους ναυπήγησης ειδικά τέτοιων πλοίων, που βέβαια κάποια ναυπηγεία του κόσμου, προκειμένου να διατηρηθούν σε λειτουργία, το μειώνουν στο ελάχιστο.
- Προβλήματα φορτοεκφορτώσεων και δυσκολίες προσέγγισης (λόγω μεγάλου βυθίσματος) στους διάφορους λιμένες προορισμού - τέρμιναλς.
- Προβλήματα ασφαλούς κατασκευής, όπου οι καταπονήσεις των πλοίων αυτών καθίστανται επικίνδυνες.
- Ιδιαίτερα προβλήματα χρηματοδότησης και ασφάλισης των πλοίων αυτών.
- Κίνδυνοι ρύπανσης θαλάσσης.

### 5.2.2 Η Πρακτική του Slow Steaming

Η αργή πλεύση ή πλεύση με μειωμένη ταχύτητα αναφέρεται στην πρακτική λειτουργίας υπερωκεάνιων πλοίων, και ειδικότερα πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, σε επίπεδα σημαντικά μικρότερα από τη μέγιστη ταχύτητά τους ή τη συνήθη επιχειρησιακή ταχύτητα του πλοίου. Το 2010 ότι σχεδόν όλες οι ναυτιλιακές εταιρείες χρησιμοποιούσαν το slow steaming προκειμένου να εξοικονομήσουν χρήματα από τα καύσιμα.

Το Slow Steaming πρωτοεμφανίστηκε ως ευρεία τακτική το 2007 για την αντιμετώπιση των ταχέως αυξανόμενων τιμών πετρελαίου εσωτερικής καύσης, όπου η τιμή των ναυτιλιακών καυσίμων μέσα σε ένα χρόνο διπλασιάστηκε (Ιούλιος 2007 -Ιούλιος 2008: 350 - 700 USD / τόνο). Σύμφωνα με την Maersk, η οποία εισήγαγε την πρακτική αυτή, το slow steaming διεξάγεται με ταχύτητα 18 κόμβων, ενώ ταχύτητες 14-16 κόμβων χρησιμοποιήθηκαν για τις διαδρομές Ασίας-Ευρώπης το 2010. Οι ταχύτητες κάτω των 18 κόμβων χαρακτηρίζονται ως super slow steaming. Υπολογίζεται ότι η κατανάλωση καυσίμου μπορεί να μειωθεί κατά 60%, μειώνοντας την ταχύτητα του φορτίου του πλοίου από 27 κόμβους σε 18 κόμβους, με το κόστος του χρόνου πλεύσης να



αυξάνεται μια επιπλέον εβδομάδα για την διαδρομή Ασία-Ευρώπη και 4-7 ημέρες για υπερατλαντικούς προορισμούς και πλόες μέσω Ειρηνικού Ωκεανού.

Ένα παράδειγμα είναι το μεγαλύτερο πλοίο μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων Maersk Emma, το οποίο μπορεί να εξοικονομήσει 4.000 μετρικούς τόνους καυσίμου σε ταξίδι Σιγκαπούρης-Ευρώπης με slow steaming. Με τιμές καυσίμων 600-700 USD ανά τόνο, αυτό ισοδυναμεί σε εξοικονόμηση 2,4 έως 2.800.000 δολάρια αξίας καυσίμων σε ένα τυπικό μονόδρομο ταξίδι.

Από την άλλη πλευρά, η πρακτική αυτή αυξάνει κάποια άλλα λειτουργικά έξοδα, όπως τα έξοδα πληρώματος και προμηθειών, ή τα έξοδα συντήρησης, καθώς πλοία με μηχανές έστω και λίγο παλαιότερης τεχνολογίας δεν ήταν σχεδιασμένα για τέτοιου είδους πλεύσης σε πιο χαμηλό εύρος ταχύτητας και στροφών κινητήρα. Όμως η εξοικονόμηση συνολικού κόστους που γίνεται από την πλεύση με μειωμένη ταχύτητα είναι σημαντική. Επίσης σημαντικό πλεονέκτημα είναι πως καθώς τα πλοία ταξιδεύουν με μικρότερη ταχύτητα, η προσφορά χωρητικότητας, έστω και για μικρό σχετικά διάστημα μειώνεται. Με τα πλοία εκτός διαθεσιμότητας αγοράς, οι μεταφορείς χρησιμοποιούν περισσότερα πλοία για την εξυπηρέτηση των μεταφορικών υπηρεσιών, αυξάνοντας τη χρησιμοποίηση των στόλων τους και αποφεύγοντας το κόστος της διακοπής λειτουργίας τους ή τον παροπλισμό τους.

Figure 48 Επιπτώσεις του slow steaming στα containerships 2008-2010

Table 3.3. Impact* of slow steaming (2008–2010) on ton-miles per deadweight ton (dwt), by size of container ship									
Vessel size ranges in TEU	% of services under slow steaming in 2010	Number of vessels in 2010	Days at sea in 2008	Days at sea in 2010	Miles performed in year (% change)	Capacity deployed in dwt (% change)	Thousands of ton-miles per dwt in 2008	Thousands of ton-miles per dwt in 2010	% change in ton-miles per dwt
1000–2000	11.60%	278	241	266	-10.40%	4.10%	19.0	14.7	-22.50%
2000–3000	15.90%	398	247	268	-8.50%	2.80%	20.9	16.7	-19.90%
3000–5000	33.30%	677	250	276	-10.40%	5.80%	23.3	17.8	-23.80%
5000–8000	59.70%	432	251	292	-16.30%	10.20%	25.3	17.3	-31.70%
8000+	80.00%	266	259	298	-15.10%	15.70%	25.1	16.6	-33.90%
Total	34.80%	2051	250	280	-12.00%	7.00%	22.8	16.9	-26.00%

Source: Cariou, P. (2010) Is slow steaming a sustainable means of reducing liner shipping CO2 emissions? Euromed Management Mare Forum, 14 September 2010, Marseilles.

Πηγή: UNCTAD Review of Maritime Transport 2011

### 5.3 Ιδιαιτερότητες που καθιστούν τη ναυτιλία ευμετάβλητη στη διεθνή κρίση

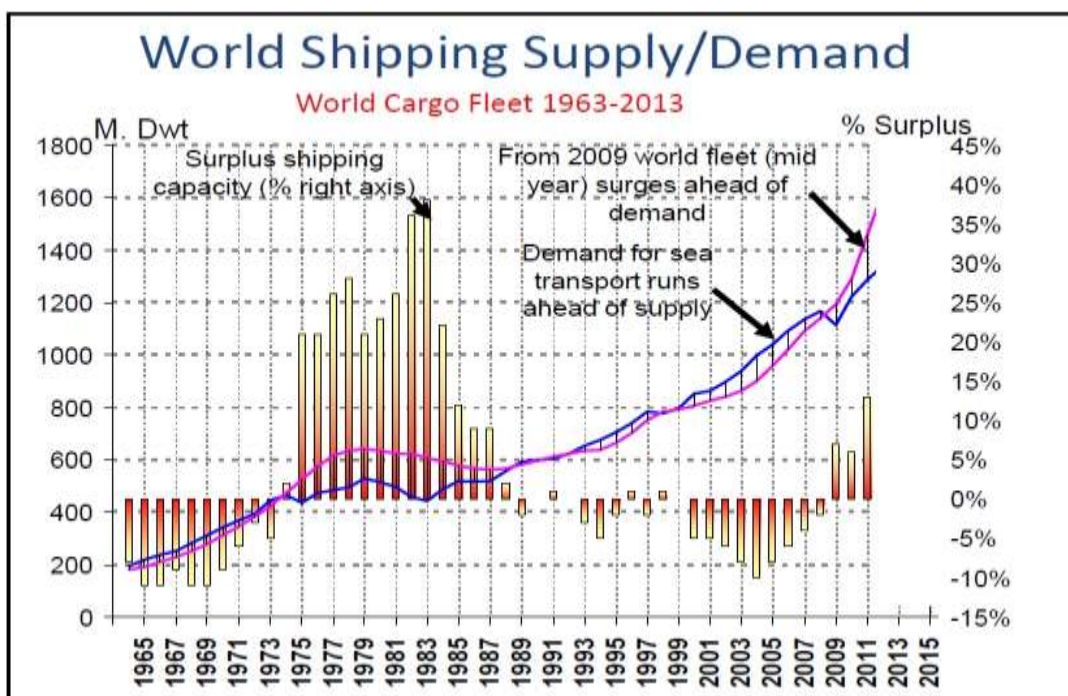
Η ναυτιλία ως διεθνή βιομηχανία, ενέχει κάποιες ιδιαιτερότητες οι οποίες την καθιστούν ευμετάβλητη από τις διεθνείς οικονομικές και όχι μόνο εξελίξεις. Το περιβάλλον δράσης της, με το διεθνοποιημένο προϊόν που προσφέρει σε ένα διεθνώς ανταγωνιστικό περιβάλλον, η άντληση συντελεστών από τη παγκόσμια αγορά, η άμεση εξάρτηση από τη παγκόσμια οικονομία και οι συνθήκες των αγορών, η χρηματοδότηση και η άντληση κεφαλαίων από τράπεζες του κόσμου και χρηματιστήρια, οι γεωπολιτικές εξελίξεις, η προστασία του περιβάλλοντος και η ευελιξία ή μη από τα θεσμικά πλαίσια είναι μερικοί από τους παράγοντες που διαμορφώνουν έναν παγκόσμιο ευαίσθητο στις μεταβολές χαρακτήρα.

#### 5.3.1 Συνθήκες αγοράς

Η ζήτηση χωρητικότητας καθορίζεται από παράγοντες που καθορίζουν το συνολικό μέγεθος αλλά και τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά της. Σημαντικότεροι από τους παράγοντες αυτούς είναι η σύνθεση του παγκόσμιου εμπορίου και οι διαδρομές του, οι ρυθμοί ανάπτυξης και οι διακυμάνσεις της παγκόσμιας οικονομίας, οι αλλαγές στις θαλάσσιες διαδρομές καθώς και διάφοροι άλλοι παράγοντες ή τυχαία γεγονότα (πολιτικά γεγονότα, πόλεμοι, φυσικές καταστροφές) που επηρεάζουν τους όρους διεξαγωγής του διεθνούς εμπορίου.

Η προσφορά χωρητικότητας καθορίζεται από το μέγεθος του παγκόσμιου στόλου, τα ετοιμοπαράδοτα νεότευκτα πλοία, τα προς διάλυση πλοία, την ταχύτητα των πλοίων, την καλυπτόμενη απόσταση, την αργούσα χωρητικότητα (παροπλισμένα) και κυρίως τις προσδοκίες για την πορεία των ναύλων.

Figure 49 Ζήτηση και Προσφορά Μεταφορικών Υπηρεσιών διαχρονικά



Γενικά η ζήτηση χωρητικότητας αυξάνεται όσο μειώνεται η τιμή του ναύλου ενώ αντίθετα η προσφορά αυξάνεται όσο αυξάνεται η τιμή, μέχρι την επίτευξη κάποιας ισορροπίας και την σταθεροποίηση του ναύλου σε κάποιο επίπεδο. Στην πραγματικότητα όμως η κατάσταση είναι πολύ πιο σύνθετη, αφού οι καθοριστικοί παράγοντες της ναυτιλιακής αγοράς μεταβάλλονται συνεχώς με αποτέλεσμα κάθε βραχυχρόνια πρόβλεψη για τις διακυμάνσεις των ναύλων να είναι εξαιρετικά δύσκολη, ενώ σε μακροχρόνια περίοδο σχεδόν αδύνατη.

### *5.3.2 Χρηματοδότηση της ναυτιλίας*

Η ναυτιλιακή πίστη αποτελεί ειδική μορφή χρηματοδότησεως λόγω των ιδιαιτεροτήτων του κλάδου οι οποίοι καθιστούν δύσκολη την εφαρμογή τυποποιημένων μεθόδων για την αξιολόγηση και εκταμίευση των ναυτιλιακών δανείων. Τα χαρακτηριστικά αυτά έχουν ως εξής:

α) Η ναυτιλία είναι κλάδος εντάσεως κεφαλαίου οπότε οι υψηλές κεφαλαιακές απαιτήσεις, με το ποσοστό του δανεισμού προς την αξία του πλοίου να ανέρχεται κατά τη στιγμή της χρηματοδότησεως σε περίπου 70%.

β) Οι οικονομικοί κύκλοι στη ναυτιλία είναι πολύ έντονοι, αφού επηρεάζεται άμεσα και πολύ έντονα από τις διακυμάνσεις του διεθνούς εμπορίου και τη μείωση των ναύλων, με σημαντική επίπτωση και στην αξία των χρηματοδοτούμενων πλοίων. Οι διακυμάνσεις αυτές μπορεί να επηρεάσουν αρνητικά την ικανότητα εξυπηρέτησεως των δανειακών υποχρεώσεων των ναυτιλιακών εταιριών.

γ) Η δομή των ναυτιλιακών επιχειρήσεων δυσχεραίνει την παρακολούθηση της εμπορικής διαχειρίσεως των πλοίων και της καταστάσεως των ναυτιλιακών εταιριών δεδομένου ότι η έδρα πολλών ναυτιλιακών εταιριών ευρίσκεται σε υπεράκτιες χώρες. Επιπλέον, οι μετοχές πολλών εταιριών είναι ανώνυμες.

Παρά τις ανωτέρω δυσκολίες, η άνθηση του κλάδου της ναυτιλίας και τα υψηλά επίπεδα ρευστότητας στην παγκόσμια χρηματαγορά στην περίοδο 2003-2007 οδήγησαν σε αυξημένη χρηματοδότηση των ναυτιλιακών εταιριών από το παγκόσμιο τραπεζικό σύστημα. Αυτό εξηγεί και το ότι η ρευστότητα και των ναυτιλιακών εταιριών είχε αυξηθεί σημαντικά το 2006 (με διαθέσιμα κεφάλαια της τάξεως των \$ 200 δις.), οπότε οι πλοιοκτήτες είχαν την άνεση να κλείνουν όποιες διαθέσιμες θέσεις υπήρχαν στα ναυπηγεία της Ασίας για τις ναυπηγήσεις νέων πλοίων και να αγοράζουν μεταχειρισμένα για την επέκταση και την ανανέωση του στόλου. Ένα εντυπωσιακό γεγονός είναι πως η απόσβεση της αξίας των πλοίων στην περίοδο 2003 -2007 μπορούσε να πραγματοποιηθεί σε λίγα σχετικά έτη. Για τη χρηματοδότηση των ελληνόκτητων εταιριών, αυτό, σε συνδυασμό με την επιτυχημένη και μακρά πορεία των Ελλήνων εφοπλιστών που εκμεταλλεύθηκαν την άνοδο του διεθνούς εμπορίου προσέλυσε και μη ναυτιλιακά κεφάλαια στον κλάδο (π.χ. από private equity funds) και επενδυτές που μέχρι πρότινος δεν είχαν σχέση με τον κλάδο. Σύμφωνα με στοιχεία της Petrofin S.A., το 2008 τα συνολικά δάνεια προς την ελληνική

ναυτιλία ανήλθαν στα \$ 73,2 δισ. (+9,4% σε ετήσια βάση), έναντι \$ 66,9 δισ. 2007 (+ 44,3% σε ετήσια βάση) και \$ 46,4 δισ. το 2006. Ο ρυθμός αυξήσεως των υπολοίπων των δανείων έπεσε σε μονοψήφιο ποσοστό το 2008. Ειδικότερα, η αγορά των κοινοπρακτικών δανείων έχει συρρικνωθεί σε σημαντικό βαθμό, από \$ 86 δισ. Το 2007 σε \$ 71 δισ. το 2008 (-17,4%). Πρόσφατα, ναυτιλιακές εταιρίες με μετοχές εισηγμένες στις κεφαλαιαγορές των ΗΠΑ ή του Ηνωμένου Βασιλείου, προχώρησαν στην ακύρωση αγοράς συμβολαίων ναυπηγήσεως, προκειμένου να διασφαλίσουν τη ρευστότητά τους. Στις σημερινές συνθήκες, η διατήρηση υψηλής ρευστότητας αποκτά μεγάλη σημασία για αυτό και οι πλοιοκτήτες αναζητούν νέες δυνατότητες αντλήσεως κεφαλαίων με σκοπό να καλύψουν τις μεγάλες κεφαλαιακές τους ανάγκες. Όσον αφορά τον ρόλο των ελληνικών τραπεζών στον ναυτιλιακό κλάδο, σημειώνεται η σημαντική αύξηση του ύψους των δανείων προς την ελληνική ναυτιλία, από \$ 3,3 δισ. το 2001, σε \$ 16,9 δισ. το 2008.

Η χρηματοοικονομική κρίση, επηρεάζει τη χρηματοδότηση των ναυπηγικών προγραμμάτων στην παγκόσμια ναυτιλία. Ωστόσο, φαίνεται ότι η πλειονότητα των Ελλήνων πλοιοκτητών είχε λάβει δάνεια πριν την κρίση για τα νεότευκτα πλοία που ήταν παραδοτέα το 2009 και 2010 και είχαν εξασφαλίσει χρηματοδότηση για το κύριο μέρος των συμβολαίων ναυπηγήσεως.

#### *Προβλήματα ρευστότητας*

Από την τραπεζική κρίση και συνεπώς την κρίση ρευστότητας του 2008, η ναυτιλιακή χρηματοδότηση αντιμετωπίζει προβλήματα. Οι τράπεζες με ανεπαρκές κεφάλαιο βρίσκονται σε ζημιογόνο θέση. Επιπλέον η δυνατότητα να μετακινηθούν χρήματα στις διεθνείς διατραπεζικές αγορές έχει χαθεί εξαιτίας της έλλειψης εμπιστοσύνης μεταξύ των τραπεζών λόγω των δυσμενών οικονομικών καταστάσεων. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα την εμφάνιση έντονων προβλημάτων ρευστότητας. Η στάση των τραπεζών έχει ήδη αλλάξει, η μετάβαση από μια άκρως ανταγωνιστική αγορά στην χρηματοδότηση σε ένα καθεστώς όπου μεγάλοι ναυτιλιακοί οργανισμοί δυσκολεύονται να εξασφαλίσουν ρευστότητα έγινε αντιληπτή σε λίγο χρονικό διάστημα. Στην αγορά των νέων κατασκευών παρατηρούνται φαινόμενα τόσο ακύρωσης, όσο και αναβολής ή επαναδιαπραγμάτευσης των όρων των συμβολαίων ναυπήγησης. Μάλιστα, αρκετοί πλοιοκτήτες αδυνατούν να αντλήσουν δανειακά κεφάλαια (χάνοντας εκατομμύρια δολάρια σε προκαταβολές), ενώ πολλά ναυπηγεία αντιμετωπίζουν αφενός μεν χαμηλότερα αναμενόμενα έσοδα από ακυρώσεις μελλοντικών παραδόσεων, αφετέρου δε κεφαλαιακές ζημίες από τις τρέχουσες αναβολές/ακυρώσεις παράδοσης. Οι μειωμένες τιμές ναύλων, οι συρρικνωμένες αξίες των δανειακών ενεχύρων και οι ακυρώσεις των νεόκτιστων πλοίων δημιουργούν προβλήματα ρευστότητας σε πολλούς πλοιοκτήτες, καθιστώντας δύσκολη την αποπληρωμή των δανείων. Σε αρκετές περιπτώσεις, τα δάνεια τελούν υπό επαναδιαπραγμάτευση και αναδομούνται με τη βοήθεια των τραπεζών, δίνοντας στους πλοιοκτήτες τον χρόνο να αναδιοργανωθούν και να αρχίσουν εκ νέου τις πληρωμές. Όπως είναι αναμενόμενο επηρεάστηκε και η αγορά των μεταχειρισμένων πλοίων αφού υπήρχε υπεραφθονία πωλητών αλλά παράλληλα υπήρχε απουσία αγοραστών λόγω έλλειψης χρηματοδότησης. Τα χρήματα από ίδια κεφάλαια του ιδιοκτήτη ήταν

πλέον η μόνη λύση για τις αγοραπωλησίες. Λαμβάνοντας υπόψη τα ανωτέρω, στην ήδη δύσκολη κατάσταση, ως συνέπεια της κρίσης, προστέθηκαν και οι κανονισμοί της Βασιλείας III.

Κατά τη διάρκεια της μεγάλης οικονομικής ύφεσης η τραπεζική χρηματοδότηση ναυτιλιακών επιχειρημάτων είναι ιδιαίτερος δύσκολη μιας και ο ναυτιλιακός τομέας χαρακτηρίζεται ως βιομηχανία υψηλού κινδύνου. Τράπεζες που έχουν στην κατοχή τους μεγάλα ναυτιλιακά χαρτοφυλάκια δεν θα επεκταθούν, αλλά θα προσπαθήσουν να απαλλαγούν από κάποια. Στην καλύτερη των περιπτώσεων θα επιδιώξουν να διατηρήσουν το χαρτοφυλάκιό τους με την επαναχρηματοδότηση μερικών δανείων. Με την εξαίρεση της Κίνας, της οποίας τράπεζες δανείζουν σε κινεζικές εταιρείες και ναυπηγεία καμία άλλη τράπεζα δεν είναι εύκολο να ασχοληθεί με την ναυτιλία τα επόμενα χρόνια.

### *5.3.3 Ναυτιλιακή Κρίση και Ναυτιλιακοί Κύκλοι*

Η πρόσφατη χρηματοπιστωτική κρίση επέφερε αλλαγές στο ναυτιλιακό κύκλο, οδηγώντας σε ναυτιλιακή κρίση. Γενικά με τον όρο Ναυτιλιακή κρίση (Shipping crisis) χαρακτηρίζεται χρονική περίοδος όπου παρατηρείται έντονη πτώση των ναύλων που μπορεί να οφείλεται είτε σε εξωγενείς προς τη Ναυτιλία παράγοντες είτε σε ενδογενείς, σε καθαρά εσωτερικούς παράγοντες.

Εξωγενείς παράγοντες μπορεί να είναι μια γενική οικονομική ύφεση που έχει ως αποτέλεσμα τον περιορισμό του διεθνούς εμπορίου, (όπως για παράδειγμα η μεγάλη κρίση του 1929-1932), ή μια αλματώδης αύξηση των καυσίμων που επιφέρουν επίσης ίδια αποτελέσματα. Ενδογενείς παράγοντες είναι οι καθαρά εσωτερικοί παράγοντες της Ναυτιλίας που συνήθως οφείλονται σε αναζήτηση υπέρμετρου πλουτισμού ή σε λανθασμένες αποφάσεις όπως για παράδειγμα η ασύμμετρη προς τις υπάρχουσες ανάγκες αύξηση της χωρητικότητας των πλοίων με επακόλουθο την υπέρμετρη προσφορά σε σχέση πάντα προς τη ζήτηση. Σε τέτοιους λόγους οφείλονται οι μεγάλες κρίσεις των περιόδων 1921-1924, 1957-1958, και άλλες νεότερες.

Ναυτιλιακές κρίσεις που μπορεί να οφείλονται σε πολεμικές συρράξεις συνήθως χαρακτηρίζονται μικρές (χρονικά) και περιορισμένες (τοπικά).

Γενικά δεν θα πρέπει να διαφεύγει το γεγονός πως στο σύνολό τους όλες οι ναυτιλιακές κρίσεις, στη πραγματικότητα, παρουσιάζουν "*μικτό χαρακτήρα*" αφού τις περισσότερες φορές τα "*εξωγενή αίτια*" συνδέονται με τα "*ενδογενή*". Τέτοιες κρίσεις ήταν του 1971 αλλά ιδιαίτερα του 1974 που έπληξε κυρίως τα δεξαμενόπλοια και που συνεχίστηκε για αρκετά χρόνια. Κυρίως όμως μικτό χαρακτήρα παρουσιάζει η ναυτιλιακή κρίση από το 2008 και μετά, ως συνέπεια της παγκόσμιας χρηματοπιστωτικής κρίσης του 2008-2009. Η ενδογενής τάση για υπερεπενδύσεις όλο το προηγούμενο διάστημα λόγω της ευνοϊκής ναυλαγοράς αύξησε υπέρμετρα την προσφορά χωρητικότητας, η οποία με συνδυασμό με την οικονομία να εισέρχεται σε ύφεση οδήγησε σε μια βαθιά ναυτιλιακή κρίση.

Οι ναυτιλιακές κρίσεις προσβάλλουν περισσότερο εκείνες τις ναυτιλιακές χώρες των οποίων οι εμπορικοί στόλοι τους επιχειρούν περισσότερο διαμετακομιστικές μεταφορές, όπως τέτοια βεβαίως χώρα είναι και η Ελλάδα.

Οι αλλαγές στις φάσεις των ναυτιλιακών κύκλων πολλές φορές είναι οιωνοί μεταβολών οικονομικών κύκλων καθώς η επιβράδυνση αρχίζει να φαίνεται από τη ναυτιλία. Αυτό συμβαίνει καθώς η ζήτηση για βιομηχανικά αγαθά και πρώτες ύλες στη βιομηχανία αρχίζει να μειώνεται, λόγω του μειούμενου ρυθμού εξάντλησης των αποθεμάτων, επειδή η ζήτηση για αγαθά πέφτει. Οι βιομηχανίες μειώνουν ή σταματάνε τη παραγωγή και με αυτόν το τρόπο η οικονομία μπαίνει σε επιβραδυντικό ρυθμό και σε φάση ύφεσης.

Η κυκλικότητα της ναυτιλίας ακολουθεί τους κύκλους της παγκόσμιας οικονομίας, οι οποίοι είναι από τους σημαντικότερους παράγοντες που επηρεάζουν τη ζήτηση για θαλάσσια μεταφορά. Ο μηχανισμός που γεννά τους κύκλους έχει περιγραφεί από τον Hampton ως εξής:

«Ξεκινώντας σε μια αναπτυσσόμενη οικονομία και μια ναυτιλία σε ύφεση, οι ναύλοι αρχίζουν να αυξάνονται με μια άνοδο της μεταφορικής ζήτησης. Η αύξηση των ναύλων επιφέρει αύξηση των εσόδων των ναυτιλιακών επιχειρήσεων δημιουργώντας ευνοϊκό επενδυτικό κλίμα στο ναυτιλιακό χώρο, ανεβάζοντας τις τιμές των μεταχειρισμένων πλοίων και τη παραγγελία νέων για να καλύψουν την αυξημένη ανάγκη ζήτησης. Η παράδοση των νεότευκτων πλοίων επιδεινώνει τη κατάσταση της αγοράς, αφού καταλαμβάνει τη θέση της επιπλέουσας ζήτησης. Το χαμηλό επίπεδο ναύλων αποθαρρύνει τη παραγγελία νέων πλοίων και ενθαρρύνει τον παροπλισμό και τη διάλυση τους. Εξελικτικά, μέχρις ότου η υπερβάλλουσα προσφορά μειωθεί μέχρι του σημείου ισορροπίας της ζήτησης και της προσφοράς. Μετά την ολοκλήρωση, ενδεχομένως να διαμορφωθεί ένας νέος κύκλος.»

Οι οικονομικοί αυτοί κύκλοι που επηρεάζουν το θαλάσσιο εμπόριο, δε σημαίνει ότι επιτρέπουν την ομαλή ανάπτυξη της ζήτησης για θαλάσσια μεταφορά, η οποία λειτουργεί περισσότερο σαν αλληλουχία περιόδων υψηλής και χαμηλής ανάπτυξης αιχμών και υφέσεων της παγκόσμιας οικονομίας.

Όπως είναι γνωστό η ναυτιλία χαρακτηρίζεται από έντονη κυκλικότητα που επιβεβαιώνεται απόλυτα και από τις στατιστικές παρατηρήσεις των τελευταίων δεκαετιών. Όταν σε μια δεδομένη περίοδο, οι τιμές των ναύλων υπερβαίνουν το επίπεδο ισορροπίας, είναι στατιστικά βέβαιο ότι η προσφορά κατά την επόμενη περίοδο θα είναι υψηλότερη από το επίπεδο ισορροπίας.

Λόγω της υπερβάλλουσας προσφοράς οι τιμές των ναύλων μειώνονται κάτω από το επίπεδο ισορροπίας οδηγώντας σε μείωση της προσφοράς και ούτω καθεξής. Η διάρκεια των ναυτιλιακών κύκλων ποικίλλει και συνήθως είναι ακανόνιστη, μπορεί να είναι βραχεία (5-15 έτη) ή και αρκετά μεγαλύτερη (>30 ετών). Οι ναυτιλιακοί κύκλοι είναι μη προβλέψιμοι διότι εκτός από την προσφορά και τη ζήτηση υπεισέρχονται πλήθος άλλων απρόβλεπτων παραγόντων που μπορούν να ανατρέψουν τις υποθέσεις (οικονομικές, πολιτικές και γεωπολιτικές εξελίξεις, έκτακτα γεγονότα, προσδοκίες, στρατηγικές εταιριών, κ.τ.λ.).

Πρέπει να σημειωθεί επίσης ότι η προσφορά (ιδιαίτερα στα δεξαμενόπλοια και τα LNG) είναι αρκετά ανελαστική αφού τα περιθώρια προσαρμογής στις μεταβολές της ζήτησης είναι περιορισμένα.

Ο ναυτιλιακός κύκλος χαρακτηρίζεται συνήθως από 4 φάσεις (->**Υφεση** -> **Ανάκαμψη** -> **Κορύφωση**-> **Κατάρρευση**-> ) αλλά λόγω ειδικών συνθηκών κάποιες απ' αυτές πιθανό να μην εκδηλωθούν, π.χ. η φάση της ανάκαμψης να μην ακολουθηθεί από την κορύφωση, αλλά αντιθέτως από αυτή της ύφεσης. Πιο αναλυτικά:

*Υφεση:* Η φάση αυτή χαρακτηρίζεται από χαμηλούς ναύλους και μείωση ή σταθεροποίηση της προσφοράς μέσω μείωσης της ταχύτητας, παροπλισμού ή και διάλυσης πλοίων, πτωχεύσεων εταιριών και δραματική πτώση ή και ακυρώσεις παραγγελιών με πιθανό τελικό αποτέλεσμα τη μείωση της συνολικής χωρητικότητας.

*Ανάκαμψη:* Η φάση αυτή χαρακτηρίζεται από τη σταδιακή αύξηση των ναύλων και συμπίπτει συνήθως με τη βελτίωση της παγκόσμιας οικονομίας ή με γεωπολιτικές αλλαγές (ραγδαία εκβιομηχάνιση μεγάλων αναπτυσσόμενων χωρών) που οδηγούν σε σημαντική αύξηση του διεθνούς εμπορίου και στη δημιουργία νέων «θαλάσσιων οδών». Η προσαρμογή της προσφοράς προς τη ζήτηση πραγματοποιείται αρχικά με αύξηση της ταχύτητας των πλοίων, στη συνέχεια με την αξιοποίηση των παροπλισμένων σκαφών και τέλος με νέες ναυπηγήσεις.

*Κορύφωση:* Λόγω των ευνοϊκών συνθηκών που επικρατούν στη ναυλαγορά δημιουργούνται πολύ υψηλές προσδοκίες που οδηγούν σε σημαντική αύξηση των ναυπηγήσεων. Στη φάση αυτή αρχίζουν να εμφανίζονται τα πρώτα προβλήματα αφού η αύξηση της συνολικής χωρητικότητας (λόγω της εισόδου νέων και της μείωσης του αριθμού των πλοίων που οδηγούνται στα διαλυτήρια) οδηγεί την αγορά σε ισορροπία με σταθεροποίηση ή μικρή μείωση των ναύλων.

*Κατάρρευση:* Η εμφάνιση ενδείξεων υπερβάλλουσας προσφοράς ενδεχομένως σε συνδυασμό (αλλά όχι απαραίτητα) με υποχώρηση της δραστηριότητας στην παγκόσμια οικονομία, οδηγούν αρχικά σε μείωση των ναύλων και στη συνέχεια λόγω μεταβολής των προσδοκιών σε κατάρρευση της αγοράς. Η βιαιότητα της κατάρρευσης θα εξαρτηθεί από το επίπεδο στο οποίο βρίσκονταν οι τιμές των ναύλων κατά την φάση της κορύφωσης, αφού όσο ψηλότερα ήταν τόσο μεγάλη και απότομη θα είναι η πτώση τους.

Το σχεδιάγραμμα που ακολουθεί παρέχει μια απλοποιημένη διαγραμματική απεικόνιση ενός τυπικού ναυτιλιακού κύκλου:

Figure 50 Σχηματική Παρουσίαση Ναυτιλιακού Κύκλου



Πηγή: Τράπεζα Πειραιώς Κλαδική Μελέτη Πετρελαιοφόρα (OIL & PRODUCTS TANKERS), 2013

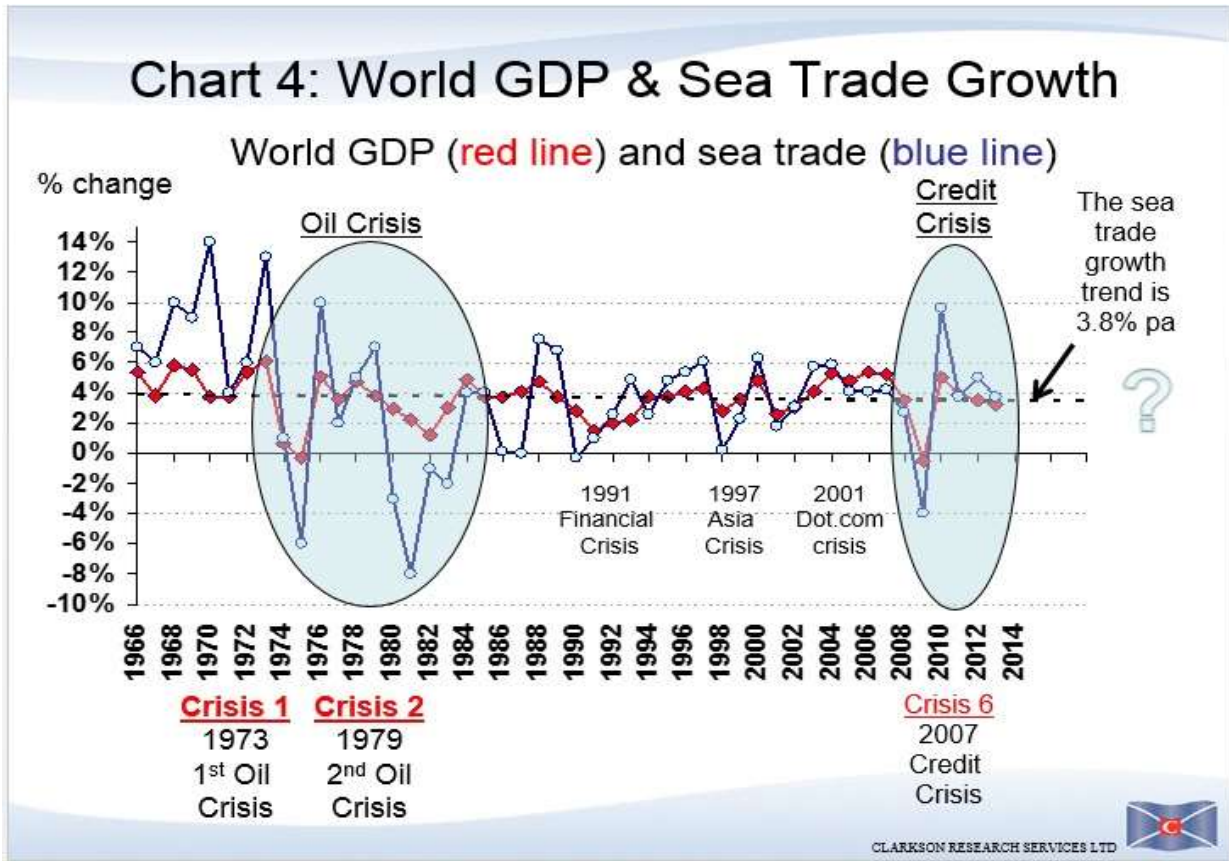
Η αύξηση των νέων παραγγελιών πλοίων τόσο σε αριθμό όσο (κυρίως) και σε όγκο, αντανακλά τις προσδοκίες των πλοιοκτητών για θετική πορεία της ναυλαγοράς τα επόμενα χρόνια. Οι εταιρίες προχωρούν σε νέες παραγγελίες πλοίων όταν εκτιμούν ότι η μελλοντική ζήτηση θα είναι μεγαλύτερη της προσφοράς, προσδοκώντας έτσι μεγαλύτερα κέρδη, λαμβάνοντας υπόψη ότι ο μέσος χρόνος παράδοσης ενός νεότευκτου πλοίου από την ημερομηνία παραγγελίας του είναι μεγαλύτερος των 2 ετών.

Οι χρηματοοικονομικές κρίσεις οδηγούν σε πτώση της ζήτησης και των τιμών των αγαθών με συνέπεια τη μείωση του μεταφορικού έργου και των ναύλων. Το ίδιο συνέβη και στη παρούσα οικονομική κρίση με τους μηχανισμούς που περιεγράφηκαν σε προηγούμενα κεφάλαια.

Στο παρακάτω διάγραμμα παρουσιάζονται οι ναυτιλιακοί και οικονομικοί κύκλοι από τη δεκαετία του 1970 έως σήμερα. Διακρίνεται εμφανώς η ομόρροπη τάση και η σχέση των δύο κύκλων.



Figure 51 Ναυτιλιακοί και Οικονομικοί Κύκλοι



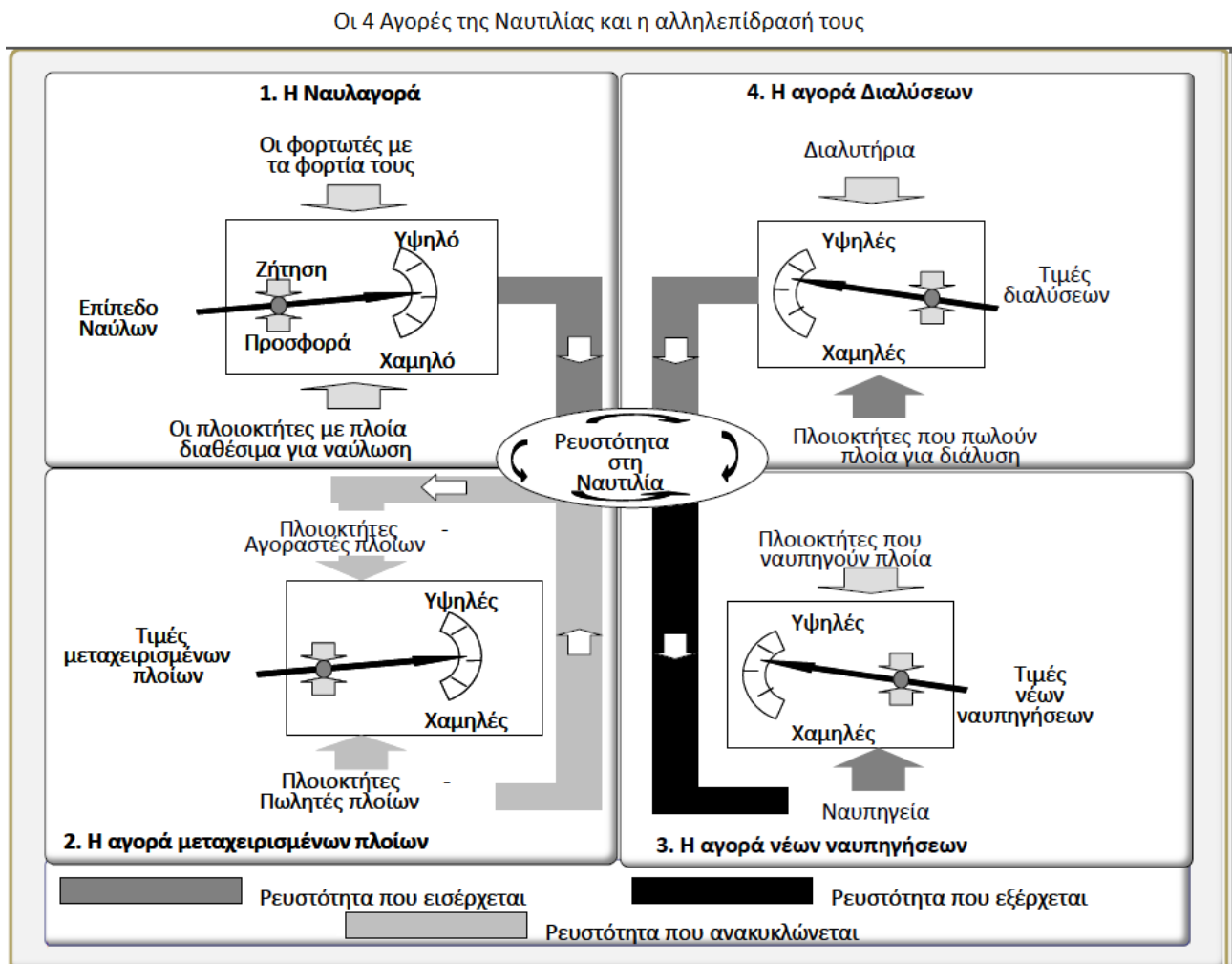
Πηγή: Martin Stopford Conference 2014, Clarkson Research

## 6. Οι 4 Αγορές της Ναυτιλίας

Οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις συμμετέχουν σε τέσσερις αγορές, οι οποίες διαμορφώνουν ένα περιβάλλον που χαρακτηρίζεται από έντονες διακυμάνσεις και επηρεάζει την ανταγωνιστικότητα των επιχειρήσεων.

Σε καθεμία από τις τέσσερις αγορές, που οποίες είναι σε ανοιχτή αλληλεπίδραση μεταξύ τους, ανταλλάσσονται διαφορετικά προϊόντα και διαφορετικές υπηρεσίες. Στις ναυλαγορές αγοράζονται και πωλούνται θαλάσσιες μεταφορικές υπηρεσίες, στις αγορές μεταχειρισμένων πλοίων αγοράζονται και πωλούνται πλοία, στις αγορές ναυπηγήσεων οι συναλλαγές αφορούν τη ναυπήγηση πλοίων και, τέλος, στις αγορές διαλύσεων πωλούνται και αγοράζονται πλοία με σκοπό να γίνουν παλιοσίδερα (scrap).

Figure 52 Οι 4 Κυριότερες Αγορές της Ναυτιλίας



Πηγή: Γιάννης Θεοτοκάς, Οργάνωση και Διοίκηση Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων, 2011

Οι τέσσερις αυτές αγορές είναι κοινές για όλο τον ναυτιλιακό κλάδο. Μέσα σε αυτό το πλαίσιο είναι η καρδιά της ναυτιλιακής αγοράς και αυτά είναι τα είδη αγορών που δέχονται τις ευεργετικές ή τις αρνητικές επιπτώσεις της παγκόσμιας οικονομίας και του διεθνούς εμπορίου. Οι αγορές αυτές είναι επίσης που διαμορφώνουν τις αποφάσεις των ναυτιλιακών επιχειρήσεων.

Η παγκόσμια οικονομική κρίση του 2008-2010 άλλαξε τα δεδομένα στη ναυτιλιακή βιομηχανία. Στο κεφάλαιο γίνεται μια προσπάθεια ανάλυσης για το πώς κυμάνθηκαν αυτές οι αγορές και πώς επηρεάστηκαν από τη παγκόσμια οικονομική κρίση. Με την ανάλυση αυτή γίνεται εύκολα αντιληπτή η συνεχής αλληλεπίδραση της μιας από την άλλη και εξηγούνται οι μεταβολές των μεγεθών πριν, κατά τη διάρκεια και μετά την κρίση.

## 6. 1 Ανάλυση Ναυτιλιακών αγορών.

*6.1.1 Εξελιξίσεις στις αγορές όταν η ζήτηση για μεταφορά φορτίων υπερβαίνει την προσφορά χωρητικότητας των πλοίων. Περίοδος άνθησης διεθνούς εμπορίου και ναυλαγοράς έως το 2008.*

### **Οι ναυλαγορές**

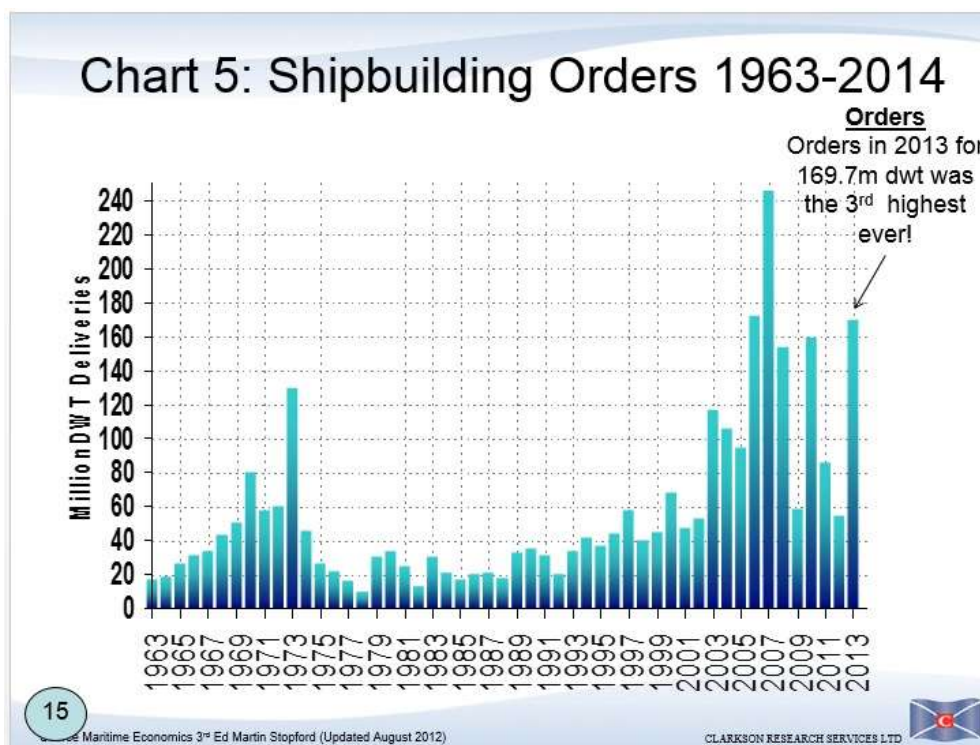
Οι ναυλαγορές είναι ο τόπος συνάντησης της προσφοράς και της ζήτησης μεταφορικών υπηρεσιών. Η προσφορά χωρητικότητας των πλοίων και η ζήτηση για μεταφορά φορτίων καθορίζουν το επίπεδο των ναύλων. Όταν η ζήτηση για μεταφορά φορτίων είναι μεγαλύτερη από την προσφορά χωρητικότητας των πλοίων, τότε οι ναύλοι αυξάνονται. Έτσι, αυξάνεται και το εισόδημα των επιχειρήσεων, και η συνολική ναυτιλιακή ρευστότητα. Οι διακυμάνσεις των ναύλων ενδέχεται να είναι ιδιαίτερα έντονες, ακόμη και σε βραχυχρόνιες περιόδους, χαρακτηριστικό που οφείλεται στη μεγαλύτερη ταχύτητα μεταβολής της ζήτησης σε σχέση με την αντίστοιχη της προσφοράς. Η περίοδος 2002-2008 περιγράφεται ως μια «χρυσή εποχή» για την ναυλαγορά. Η ζήτηση για μεταφορικές υπηρεσίες ήταν διαρκώς μεγαλύτερη από τη προσφερόμενη ποσότητα, οι τιμές των κυριότερων commodities ήταν ανοδικές, γεγονός που έκανε το επίπεδο των ναύλων να απογειωθεί σε πρωτοφανή για την ιστορία της ναυλαγοράς επίπεδα.

### **Οι αγορές ναυπηγήσεων πλοίων**

Σε περιόδους υψηλής ζήτησης για μεταφορά φορτίων και, κατά συνέπεια, αύξησης των ναύλων, οι προσδοκίες για μεγαλύτερο κέρδος οδηγούν τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις στην απόφαση για νέες ναυπηγήσεις ή για απόκτηση μεταχειρισμένων πλοίων. Οι επιχειρήσεις δίνουν παραγγελίες για νέες ναυπηγήσεις προκειμένου να ανταποκριθούν στις απαιτήσεις της ζήτησης. Η συμπεριφορά αυτή, δηλαδή η ενδογενής τάση για υπερεπενδύσεις κάθε φορά που οι ναυλαγορές βρίσκονται σε υψηλό επίπεδο, θεωρείται δομικό χαρακτηριστικό της ναυτιλιακής βιομηχανίας, το οποίο συμβάλλει στον κυκλικό χαρακτήρα της. Όσο όμως αυξάνονται οι παραγγελίες για ναυπηγήσεις, άρα και η ζήτηση προς τα ναυπηγεία, τόσο αυξάνονται και οι τιμές ναυπήγησης.

Ταυτόχρονα, καθώς η παραγωγική ικανότητα των ναυπηγείων μπορεί να μεταβληθεί μόνο σε μακροχρόνια περίοδο, η συσσώρευση παραγγελιών οδηγεί στην πλήρη εκμετάλλευση της παραγωγικής ικανότητάς τους, στην αύξηση του χρόνου που μεσολαβεί μεταξύ της παραγγελίας και της παράδοσης του πλοίου και, φυσικά, στη μεγάλη αύξηση των τιμών ναυπήγησης, ακόμη και στη βραχυχρόνια περίοδο. Στον χρόνο που μεσολαβεί μεταξύ παραγγελίας και παράδοσης ενδέχεται οι συνθήκες στις αγορές να μεταβληθούν. Κάτι ανάλογο συνέβη μετά το φθινόπωρο του 2008, όταν κατάρρευσε η παγκόσμια αγορά. Την κατακόρυφη μείωση των ναύλων ακολούθησε αντίστοιχη μείωση των τιμών ναυπήγησης. Στο ενδιάμεσο όμως, οι παραγγελίες που είχαν τοποθετηθεί πριν τη κατάρρευση, καθώς η κρίση τα επόμενα χρόνια δεν υποχωρούσε, αύξησε τη προσφορά τονάζ με αποτέλεσμα η ναυλαγορά να μην μπορεί να ανακάμψει. Στο παρακάτω διάγραμμα από τους Clarksons φαίνεται καθαρά η τεράστια τοποθέτηση παραγγελιών το 2007 προ κρίσης.

Figure 53 Όγκος παραγγελιών πλοίων διαχρονικά



Πηγή: Martin Stopford Conference 2014, Clarkson Research

### Οι αγορές μεταχειρισμένων πλοίων

Οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις που επιθυμούν την άμεση εκμετάλλευση της θετικής συγκυρίας στις ναυλαγορές προσανατολίζονται στην αναζήτηση και αγορά μεταχειρισμένων πλοίων. Τα πλοία αγοράζονται και πωλούνται όπως και κάθε εμπόρευμα στις άλλες αγορές. Ο νόμος της προσφοράς και της ζήτησης ισχύει και εδώ για τη διαμόρφωση της τιμής των μεταχειρισμένων πλοίων. Το

επίπεδο των ναύλων, ο πληθωρισμός, η ηλικία του πλοίου και οι προσδοκίες πλοιοκτητών είναι, μεταξύ άλλων, οι παράγοντες που επηρεάζουν τις τιμές των πλοίων. Πρέπει όμως να ληφθεί υπόψη και ένα άλλο στοιχείο. Σε περιόδους υψηλών ναύλων, άρα και θετικών αποδόσεων για τις επιχειρήσεις, οι περισσότερες από αυτές δεν θέλουν να μειώσουν το στόλο τους, παρά μόνο αν αποζημιωθούν για τα κέρδη που θα είχαν αν συνέχιζαν τη διαχείριση των πλοίων τους. Αυτό σημαίνει ότι η προσφορά μεταχειρισμένων πλοίων μειώνεται την ίδια στιγμή που η ζήτηση αυξάνεται, με αποτέλεσμα να αυξάνονται και οι τιμές τους. Όσο αυξάνονται οι ναύλοι τόσο αυξάνονται και οι προσδοκίες των επιχειρήσεων, οδηγώντας έτσι και στην αύξηση της ζήτησης για πλοία. Σε τέτοιες περιόδους, λόγω επίσης του γεγονότος ότι η παραγωγική ικανότητα των ναυπηγείων είναι κορεσμένη λόγω της συσσώρευσης παραγγελιών και οι παραγγελίες παραδίδονται 2-3 χρόνια μετά την τοποθέτησή του, παρατηρείται το φαινόμενο οι τιμές των μεταχειρισμένων πλοίων να αυξάνονται με γρήγορους ρυθμούς και να πλησιάζουν ή να ξεπερνούν τις τιμές ναυπήγησης των αντίστοιχων νέων πλοίων.

Στην περίοδο μέχρι το 2008, η αυξημένη ζήτηση μεταχειρισμένων πλοίων εκτίναξε τις τιμές τους. Το παρακάτω διάγραμμα αποτυπώνει αυτό ακριβώς το γεγονός, με ενδεικτικές τιμές από διάφορες κατηγορίες πλοίων. Σε αντιδιαστολή με τη περίοδο προ κρίσης, όπως θα περιγραφεί παρακάτω, μετά το 2008, η πτώση της ζήτησης θα επιφέρει δραματική μείωση των μεταχειρισμένων πλοίων, με την διαφορά μέσα σε ένα έτος να σημειώνονται μειώσεις που αγγίζουν και το 70% των τιμών του προηγούμενου έτους.

Figure 54 Εξέλιξη τιμών μεταχειρισμένων πλοίων πενταετίας την περίοδο 2000-2008

Table 2.14. Second-hand prices for five-year-old ships, 2000–2008 (millions of dollars, end-of-year figures)									
Type and size of vessel <sup>a</sup>	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	Percentage change 2009/2008
Dry bulk - Handysize, 28,000 dwt, 10 years old	10	15	20	20	28	31	17	20	-45.2
Dry bulk - Panamax, 75,000 dwt, 5 years old	20	35	40	39	83	70	31	36	-55.7
Dry bulk - Capesize, 150,000 dwt, 10 years old	23	41	32	49	75	82	32	35	-61.0
Container - geared, 500 TEU, 10 years old	5	7	11	10	9	13	4	4	-69.2
Container - geared, 2,500 TEU, 10 years old	20	29	39	41	24	36	18	15	-50.0
Container - geared, 3,500 TEU, 10 years old	25	34	43	44	43	45	24	18	-46.7
Oil tanker - Handy, 45,000 dwt, 5 years old	25	35	44	47	40	51	30	26	-41.2
Oil tanker - Suezmax, 150,000 dwt, 5 years old	43	60	72	76	87	95	59	59	-37.9
Oil tanker - VLCC, 300,000 dwt, 5 years old	60	91	113	116	124	145	84	80	-42.1
Chemical tanker - 12,000 dwt, 10 years old	9	11	12	14	23	23	20	17	-13.0
LPG carrier - 15,000 m <sup>3</sup> , 10 years old	21	23	30	39	40	39	39	25	0.0

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

Πηγή: UNCTAD Review of Maritime Transport 2011

### *Οι αγορές διαλύσεων πλοίων*

Με τον ίδιο τρόπο λειτουργεί και ο μηχανισμός της προσφοράς και της ζήτησης στις αγορές διαλύσεων πλοίων, στις οποίες τις τιμές διάλυσης καθορίζουν η προσφορά πλοίων από την πλευρά των επιχειρήσεων αλλά και η ζήτηση scrap (παλιοσίδερων) από την πλευρά των διαλυτηρίων. Σε περιόδους υψηλών ναύλων, όταν το σύνολο του στόλου απασχολείται αποδοτικά, οι επιχειρήσεις δεν πωλούν τα πλοία τους για διάλυση και η προσφορά τέτοιων πλοίων μειώνεται. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα να αυξάνονται οι τιμές διάλυσης. Μέχρι το 2008, ο ρυθμός διάλυσης χωρητικότητας ήταν μικρός, λόγω της χρησιμοποίησης ακόμη και γερασμένων και αντι-οικονομικών πλοίων, καθώς η αγορά το επέτρεπε. Τα ευνοϊκά ναύλα κάλυπταν τα υψηλά κόστη λόγω της αυξημένης ζήτησης. Με την έλευση της κρίσης το σκηνικό αυτό άλλαξε άρδην, και ο ρυθμός και η ποσότητα χωρητικότητας που εστάλη για διάλυση παρουσιάζει μεγάλη αντίθεση. Το ίδιο συμβαίνει και με τις τιμές διάλυσης των διαλυτηρίων. Σύμφωνα με η Διάσκεψη των Ηνωμένων Εθνών για το Εμπόριο και την Ανάπτυξη στην ετήσια έκθεσή τους για τη ναυτιλία ( UNCTAD Review of Maritime Transport) μέχρι το 2008, η τιμές διάλυσης πλοίων από τα διαλυτήρια μπορούσαν να ξεπεράσουν και τα 700\$ τον τόνο ldt<sup>27</sup>, καθώς η προσφορά χωρητικότητας ήταν πολύ μειωμένη. Μετά τα μέσα του 2008 και το 2009, οι τιμές scrap ακολούθησαν πτωτική πορεία φτάνοντας σε μέσο όρο τα 185 \$/ldt καθώς η χωρητικότητα που προσφέρθηκε για διάλυση απο τα αντιοικονομικά και γερασμένα πλοία ήταν αυξημένη. Το 2010 ένας μέσος όρος για τις τιμές διαλύσεων ήταν κοντά στα 400 \$/ ldt

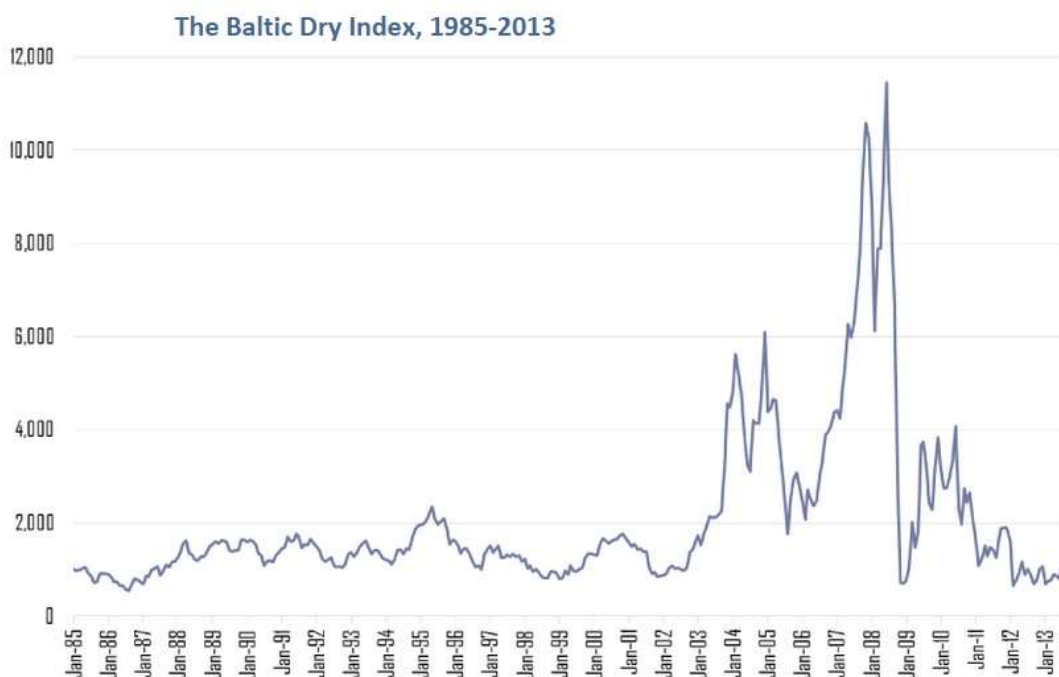
#### *6.1.2 Εξελίξεις στις αγορές όταν η ζήτηση για μεταφορά φορτίων υπολείπεται της προσφοράς χωρητικότητας των πλοίων. Περίοδος απο το 2008 έως και σήμερα.*

Προς την αντίθετη κατεύθυνση κινούνται οι αγορές όταν η ζήτηση για μεταφορά φορτίων είναι μικρότερη από την προσφορά χωρητικότητας των πλοίων, με αποτέλεσμα οι τιμές των ναύλων να παρουσιάζουν πτωτική τάση. Ένας ευρέως χρησιμοποιούμενος δείκτης για το επίπεδο των ναύλων στις ναυλαγορές ξηρού φορτίου είναι ο Baltic Dry Index (BDI) του Baltic Exchange. Ο Δείκτης Baltic Dry είναι μια εκτίμηση της μέσης τιμής για την αποστολή των πρώτων υλών (όπως ο άνθρακας, σιδηρομετάλλευμα, τσιμέντο και δημητριακά) για μια σειρά θαλάσσιων οδών και από το μέγεθος του πλοίου. Πρόκειται λοιπόν για ένα δείκτη για το κόστος που καταβάλλεται για την θαλάσσια μεταφορά των πρώτων υλών από τη πλευρά των ναυλωτών στις παγκόσμιες αγορές και μια σημαντική συνιστώσα του κόστους των εισροών, δηλαδή των μεταφερόμενων αγαθών.

---

<sup>27</sup> Light Displacement Ton (ldt): Εκτόπισμα (LDT) ορίζεται ως το βάρος του πλοίου εκτός από το φορτίο, καύσιμα, νερό, έρμα, ανταλλακτικά, επιβάτες και πλήρωμα

Figure 55 Ο Δείκτης BDI 1885-2013



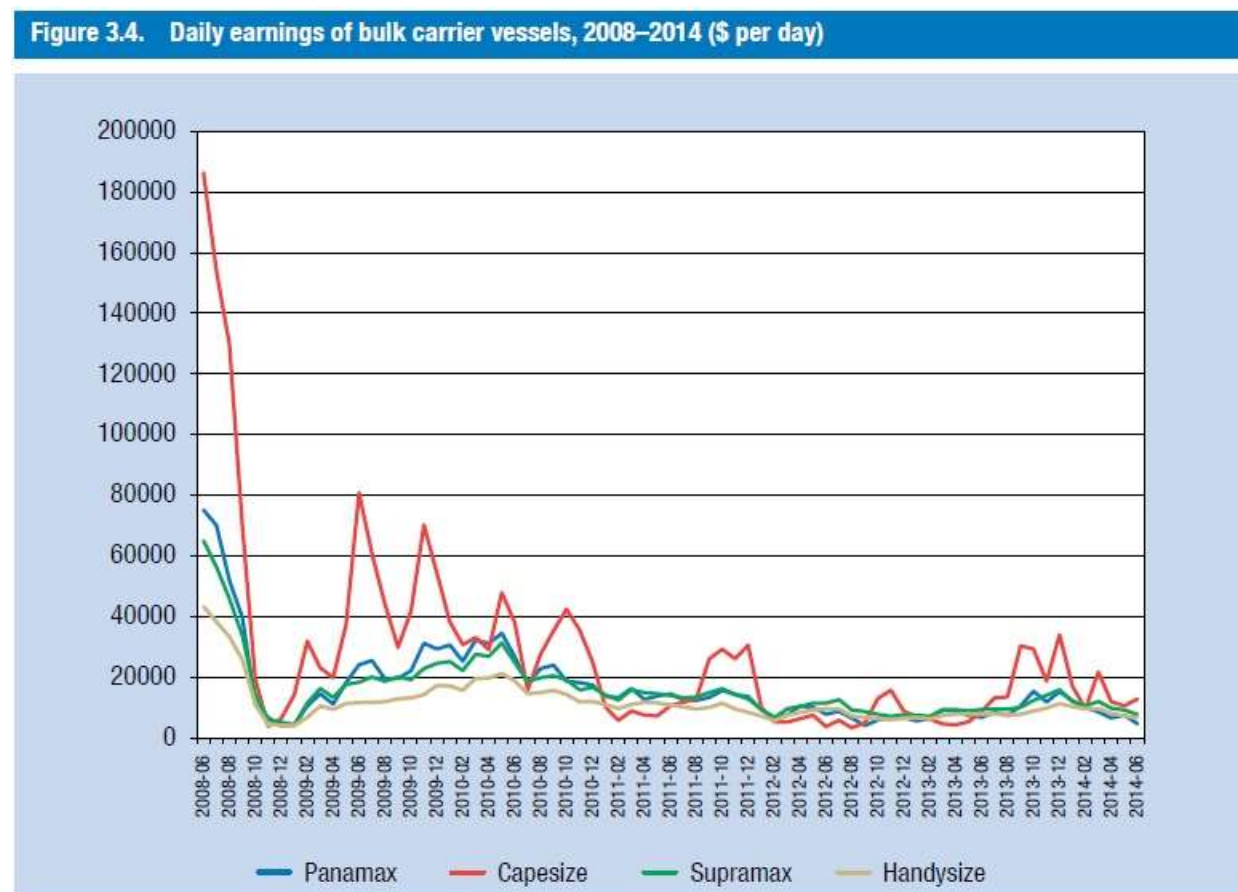
Source: Bloomberg; BDIY:IND. Value as of first business day of the month.

Πηγή: Bloomberg

Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελούν λοιπόν οι ναυτιλιακοί δείκτες στην αγορά χύδην ξηρού φορτίου, με τον Baltic Dry Index (BDI) να μειώνεται κατά 94%, από την ιστορική κορυφή των 11.793 μονάδων στις 20 Μαΐου 2008, στις 663 μονάδες στις 5 Δεκεμβρίου 2008, για να φθάσει σε ένα επίπεδο κοντά 4.000 μονάδες ένα χρόνο αργότερα και κάτω από τις 2.000 μονάδες τα επόμενα χρόνια. Ειδικότερα, στην περίπτωση των πλοίων τύπου Capesize, ενώ στις 5 Ιουνίου 2008, η μέση χρονοναύλωση ανά ημέρα ήταν 233.988 δολάρια, στις 2 Δεκεμβρίου 2008 η μέση ημερήσια τιμή ήταν μικρότερη από 2.316 δολάρια, αρκετά χαμηλότερη από τον ιστορικό μέσο όρο των 51.833 δολαρίων ανά ημέρα. Το 2012 ο δείκτης υποχώρησε κάτω από τις 2000 μονάδες μειωμένος κατά 35% σε σχέση με το προηγούμενο έτος, ενώ σήμερα κυμαίνεται κάτω από τις 1000 μονάδες, σε ιστορικά χαμηλά επίπεδα όμοια με του Αυγούστου του 1986.

Στο παρακάτω διάγραμμα εμφανίζονται τα ημερήσια έσοδα κατηγοριών πλοίων. Από το 2<sup>ο</sup> εξάμηνο του 2008, όπου ξεκίνησε και η πτώση του BDI, και τη μικρή ανάκαμψη των ναύλων το 2009, με ευνοϊκότερη τη κατηγορία των Capesize, έως και σήμερα εμφανίζονται πολύ χαμηλά. Πολλές φορές αδυνατούν να καλύψουν ακόμη και τα λειτουργικά έξοδα των πλοίων.

Figure 56 Ημερήσια έσοδα Bulk Carriers, 2008-2014



Source: UNCTAD, based on data from Clarkson Shipping Intelligence Network; figures published by the London Baltic Exchange.  
Note: Supramax – average of the six time charter routes; Handysize – average of the six time charter routes; Panamax – average of the four time charter routes; Capesize – average of the four time charter routes.

Πηγή: UNCTAD Review of Maritime Transport 2014

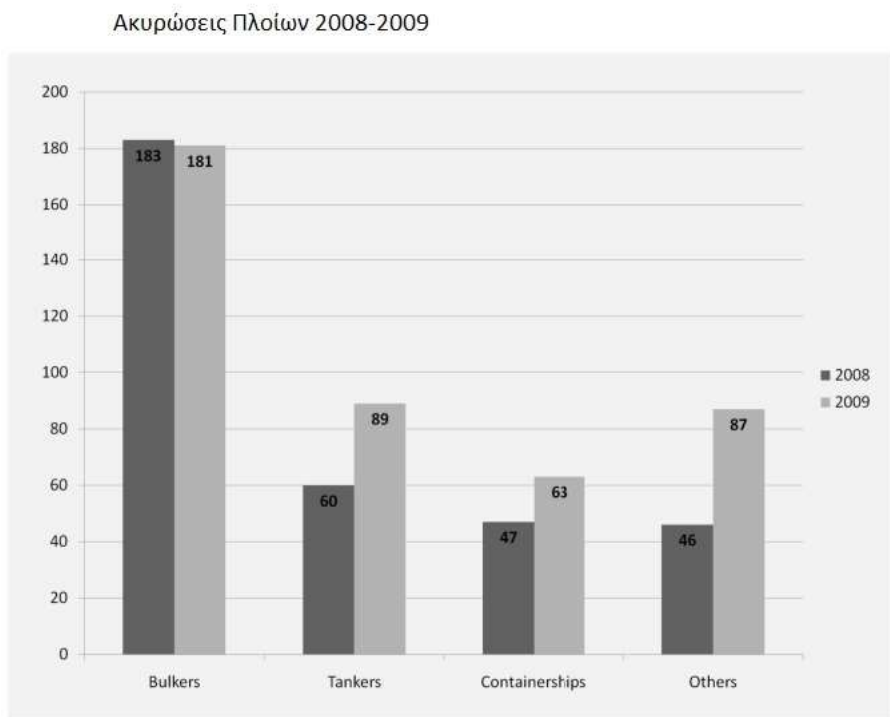
Ανάλογες παρατηρήσεις υφίστανται στις διαδρομές εμπορευματοκιβωτίων από την Ασία στην Ευρώπη, όπου οι δείκτες των ναύλων σημείωσαν σημαντική μείωση κατά τους τελευταίους μήνες. Από την άλλη μεριά, οι δείκτες των ναύλων στην αγορά δεξαμενόπλοιων μειώθηκαν, αλλά δεν συρρικνώθηκαν στα ίδια επίπεδα. Εντούτοις, οι διαρκείς μειώσεις στην παραγωγή ΟΠΕΚ, αλλά και οι αυξημένες προγραμματισμένες παραδόσεις νεοκατασκευασθέντων δεξαμενοπλοίων, λόγω της σταδιακής απόσυρσης των πλοίων μονού τοιχώματος (γεγονός που απέσυρε προσφερόμενη χωρητικότητα από τον κλάδο) που εισήλθαν στην αγορά το 2009/2010, οδήγησαν σε πολύ χαμηλότερα επίπεδα τιμών.

Σε όλα αυτά θα ήταν λάθος να μην συνυπολογιστεί η επίσης ραγδαία πτώση των τιμών των μεταφερόμενων εμπορευμάτων.



Στις εξελίξεις αυτές, η ζήτηση των επιχειρήσεων για ναυπηγήσεις, εξαιτίας των αρνητικών προσδοκιών, μειώνεται, την ίδια στιγμή που η προσφορά για ναυπηγήσεις (παραγωγική ικανότητα των ναυπηγείων) είναι δεδομένη. Αυτό προκαλεί πτώση των τιμών ναυπήγησης. Ταυτόχρονα, σε περιόδους χαμηλών ναύλων είναι δεδομένο πως η ρευστότητα των επιχειρήσεων μειώνεται, φαινόμενο το οποίο, σε συνδυασμό με το γεγονός ότι ορισμένα πλοία θα μείνουν χωρίς απασχόληση, οδηγεί πολλές επιχειρήσεις στην απόφαση να τα πουλήσουν, αυξάνοντας έτσι την προσφορά μεταχειρισμένων πλοίων, γεγονός που οδηγεί σε πτώση των τιμών των μεταχειρισμένων πλοίων, όπως αναφέραμε παραπάνω. Επίσης, ορισμένες επιχειρήσεις οδηγούνται στην αναθεώρηση αποφάσεων για ναυπήγηση πλοίων που είχαν λάβει σε προηγούμενες περιόδους, όταν η ναυλαγορά ήταν σε υψηλό σημείο, ακυρώνοντας παραγγελίες που είχαν τοποθετήσει σε ναυπηγεία. Ενδεικτικό είναι το παρακάτω διάγραμμα, δείχνοντας την «ευαισθησία» των ναυπηγήσεων λόγω ρευστότητας αλλά και των προοπτικών της αγοράς, καθώς το γκρέμισμα των ναύλων οδήγησε σε πολλές ακυρώσεις από τη πρώτη στιγμή της κρίσης.

Figure 57 Ακυρώσεις Πλοίων τη διετία 2008-2009



Πηγή: Γιάννης Θεοτοκάς, Οργάνωση και Διοίκηση Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων, 2011

Σε συνέχεια των παραπάνω, οι τιμές των νεότευκτων πλοίων μέσα σε ένα χρόνο έπεσαν σε πρωτοφανή επίπεδα, καθώς με τη πτώση της ζήτησης οι παραγγελίες μειώθηκαν και τα νέα συμβόλαια κτισίματος έχασαν αρκετή από την αξία τους.

Figure 58 Εξέλιξη τιμών νεόκτιστων πλοίων

**Table 2.13. Representative newbuilding prices in selected years (millions of dollars, annual averages)**

Type and size of vessel	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	March 2010	Percentage change 2009/2008
Dry bulk - Handysize, 30,000 dwt	16	19	21	22	33	38	29	25	-23.7
Dry bulk - Panamax, 75,000 dwt	23	32	35	36	47	54	39	35	-27.8
Dry bulk - Capesize, 170,000 dwt	38	55	62	62	84	97	69	57	-28.9
Container - geared, 500 TEU	13	18	18	16	16	21	14	10	-33.3
Container - gearless, 6,500 TEU	67	86	101	98	97	108	87	74	-19.4
Container - gearless, 12,000 TEU	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	154	164	114	105	-30.5
Oil tanker - Handy, 50,000 dwt	28	35	42	47	50	52	40	34	-23.1
Oil tanker - Suezmax, 160,000 dwt	47	60	73	76	85	94	70	63	-25.5
Oil tanker - VLCC, 300,000 dwt	67	91	119	125	136	153	116	99	-24.2
Chemical tanker - 12,000 dwt	12	16	18	21	33	34	33	30	-2.9
LPG carrier - 15,000 m <sup>3</sup>	28	36	45	49	51	52	46	40	-11.5
LNG carrier - 160,000 m <sup>3</sup>	153	173	205	217	237	222	226	210	1.8

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

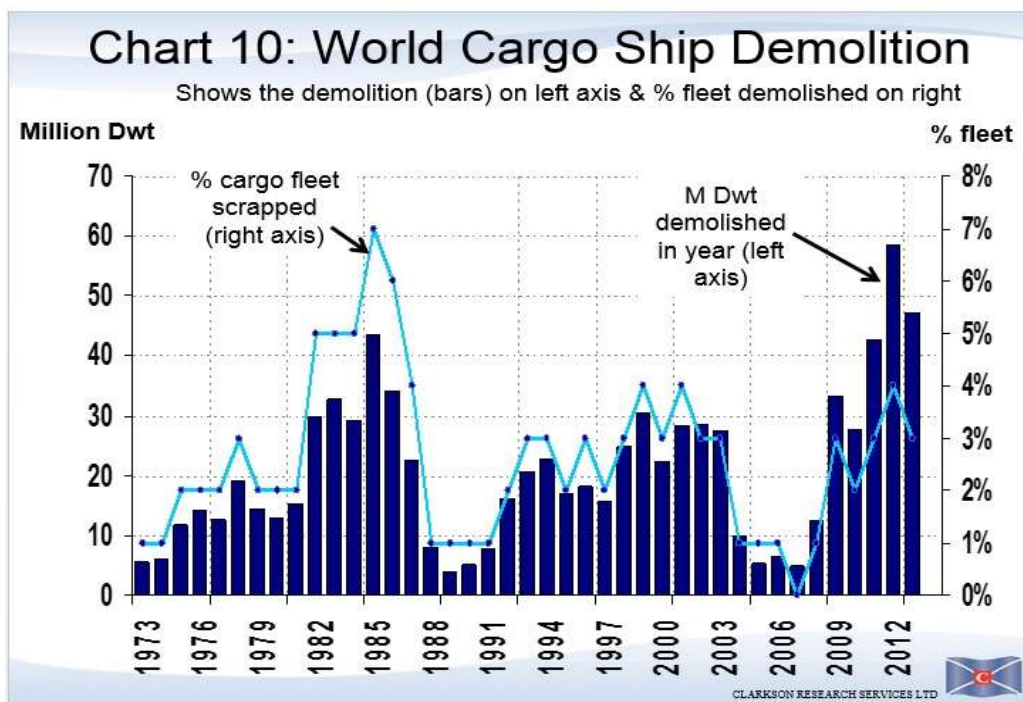
Πηγή: UNCTAD Review of Maritime Transport 2010

Την ίδια στιγμή όμως, οι περισσότερες επιχειρήσεις, εξαιτίας των αρνητικών προσδοκιών, αποφεύγουν να αγοράσουν πλοία, παρ' ότι οι τιμές τους μπορεί να είναι εξαιρετικά ελκυστικές, με εξαίρεση βέβαια όσες επιχειρήσεις, ακολουθώντας «αντικυκλική» επενδυτική στρατηγική, επιθυμούν να αποκτήσουν πλοία σε χαμηλές τιμές προκειμένου να τα πουλήσουν αργότερα, όταν οι τιμές τους αυξηθούν.

Αυτή την «αντικυκλική» επενδυτική στρατηγική ακολούθησαν εν μέσω κρίσης και πολλοί Έλληνες εφοπλιστές, αγοράζοντας πολλά μεταχειρισμένα πλοία από χώρες και εταιρείες που αδυνατούσαν να τα κρατήσουν. Η Ελληνόκτητη ναυτιλία εν μέσω κρίσης, εμφανίζεται πρώτη σε κατοχή χωρητικότητας και σε ναυπηγήσεις νέων πλοίων, ενώ με τον τρόπο αυτό τη περίοδο 2009 έως σήμερα παρουσιάζεται μια σημαντική βελτίωση της ηλικίας του ελληνόκτητου στόλου, λόγω των επενδύσεων αυτών.

Σε συνθήκες αυξημένης προσφοράς και μειωμένης ζήτησης, οι τιμές των μεταχειρισμένων πλοίων μειώνονται ακόμα περισσότερο, υποχρεώνοντας τις επιχειρήσεις που θέλουν να απαλλαγούν από τα πλοία τους, είτε γιατί χρειάζονται κεφάλαια για να χρηματοδοτήσουν τη λειτουργία του υπόλοιπου στόλου τους, είτε γιατί εκτιμούν ότι αυτά έχουν απαξιωθεί τεχνολογικά, να απευθυνθούν στις αγορές διαλύσεων. Έτσι, η αυξημένη προσφορά τέτοιων πλοίων, ως αποτέλεσμα της κρίσης στην ναυτιλιακή αγορά, οδηγεί στη μείωση των τιμών διαλύσεων στις οποίες αγοράζουν τα διαλυτήρια.

Figure 59 Διαλύσεις πλοίων και χωρητικότητας



Πηγή: Clarkson Research Services LTD

Το παραπάνω διάγραμμα περιγράφει αυτό ακριβώς το γεγονός. Λόγω της κρίσης, παρατηρείται μια σημαντική αύξηση του στόλου και της χωρητικότητας που οδηγείται σε διάλυση. Τη περίοδο 2009-2012 υπάρχει μια ανοδική τάση στις διαλύσεις με όλο και περισσότερο ποσοστό του στόλου να αποσύρεται, με αποκορύφωμα το 2012 περίπου το 4% του στόλου και 60 εκατομμύρια DWT να οδηγούνται εκτός αγοράς.

Επιπλέον, η αρνητική πορεία της αγοράς κατέστησε ασύμφορη την επιχειρηματική εκμετάλλευση των πλοίων, δεδομένης της αδυναμίας κάλυψης των λειτουργικών εξόδων και των δανειακών υποχρεώσεων από τα έσοδα ναύλων, με αποτέλεσμα ένα σημαντικό ποσοστό του παγκόσμιου στόλου να οδηγείται σε παροπλισμό.

Πέραν των αρνητικών αποτελεσμάτων στη ναυλαγορά και στις νέες παραγγελίες, οι αγοραπωλησίες των πλοίων σημείωσαν σημαντική μείωση. Ως εκ τούτου, οι πλοιοκτήτες είδαν τα έσοδα να εξανεμίζονται, καθώς η αξία των στόλων τους μειώθηκε αισθητά, έως και πάνω από 60% σε μερικές κατηγορίες πλοίων. Σημαντικά χαμένοι βγήκαν όσοι αγόρασαν μεταχειρισμένα πλοία σε υψηλές τιμές τα οποία η μεταπωλητική αξία τους κατά τη διάρκεια της κρίσης κατέρρευσε. Η σημαντική μείωση της αξίας των πλοίων είχε ως αποτέλεσμα τα μεγάλης ηλικίας πλοία είτε να αποστέλλονται προς διάλυση σε μειωμένες τιμές, όπως αναφέρθηκε και παραπάνω, (δεδομένου ότι δεν είναι πλέον ανταγωνιστικά), είτε να αντικαθίστανται με ιδιαίτερα χαμηλούς ρυθμούς από νεότερα πλοία. Παράλληλα, στην αγορά των νέων κατασκευών παρατηρούνται φαινόμενα τόσο ακύρωσης, όσο και αναβολής ή επαναδιαπραγμάτευσης των όρων των

συμβολαίων ναυπήγησης. Μάλιστα, αρκετοί πλοιοκτήτες αδυνατούν να αντλήσουν δανειακά κεφάλαια (χάνοντας εκατομμύρια δολάρια σε προκαταβολές), ενώ πολλά ναυπηγεία αντιμετωπίζουν αφενός μεν χαμηλότερα αναμενόμενα έσοδα από ακυρώσεις μελλοντικών παραδόσεων, αφετέρου δε κεφαλαιακές ζημίες από τις τρέχουσες αναβολές / ακυρώσεις παράδοσης. Οι μειωμένες τιμές ναύλων, οι συρρικνωμένες αξίες των δανειακών ενεχύρων και οι ακυρώσεις των νεόκτιστων πλοίων δημιουργούν προβλήματα ρευστότητας σε πολλούς πλοιοκτήτες, καθιστώντας δύσκολη την αποπληρωμή των δανείων. Σε αρκετές περιπτώσεις, τα δάνεια τελούν υπό επαναδιαπραγμάτευση και αναδομούνται με τη βοήθεια των τραπεζών, δίνοντας στους πλοιοκτήτες τον χρόνο να αναδιοργανωθούν και να αρχίσουν εκ νέου τις πληρωμές. Λαμβάνοντας υπόψη τα ανωτέρω, καθίσταται κατανοητή η τάση συγχώνευσης των εταιρειών στη ναυτιλιακή αγορά, καθώς η εταιρική αναδόμηση και ο νέος προγραμματισμός αποτελούν βασικές προϋποθέσεις για μια υγιή αποκατάσταση.

## 6.2 Εξέλιξη των τιμών των ναυτιλιακών αγορών με στοιχεία της αγοράς

Εν κατακλείδι, όλα τα παραπάνω μπορούν να αποτυπωθούν σε μια έρευνα γύρω από το πώς κυμάνθηκαν οι αγορές της ναυτιλίας πριν και μετά την κρίση. Ενδεικτικά, θα αναφέρουμε μερικές κατηγορίες έτσι ώστε να δοθεί μια συνοπτική εικόνα.

Τα στοιχεία έχουν αντληθεί από τις εβδομαδιαίες αναφορές του Οίκου *Fearnleys* και η επεξεργασία τους έχει γίνει από τον γράφοντα.

Table 6 Ενδεικτικές τιμές χρονοναύλωσης την περίοδο 2007-2014

	<b>BULK CARRIERS Time Charter</b>			
	Capesize 150,000 dwt		Panamax 75,000 dwt	
	1 Year T/C usd/day		1 Year T/C usd/day	
	low	high	low	high
2007	53,000	158,000	30,000	82,000
2008	14,500	154,000	18,000	170,000
2009	18,000	36,000	11,000	26,500
2010	20,000	34,000	17,000	28,000
2011	9,500	18,500	12,000	17,500
2012	7,750	15,000	7,000	12,000
2013	7,600	17,500	7,000	13,500
2014	12,800	31,000	8,500	14,000

Πηγή: Fearnleys weekly report various issues

Συλλογή στοιχείων και επεξεργασία από τον γράφοντα.

Ο πρώτος πίνακας αφορά ετήσιες χρονοναυλώσεις 2 bulk carriers, ξηρού φορτίου, ενός capesize και ενός panamax πλοίων, για τα έτη 2007-2014, ενώ τα rates αφορούν το ημερήσιο μίσθωμα. Αυτό που μπορούμε να παρατηρήσουμε, είναι το υψηλό μίσθωμα που επικρατούσε στην αγορά το 2007, έως τα μισά του 2008, όπου οι ναύλοι είναι πραγματικά απογειωμένοι και φτάνουν σε δυσθεώρητα ύψη. Επίσης, άξιο αναφοράς είναι η απότομη πτώση μέσα στο 2008, μετά το 2<sup>ο</sup> εξάμηνο, με τα ναύλα να καταρρέουν στο 10% της αξίας τους από τα υψηλότερα σημεία. Τα επόμενα χρόνια παρατηρείται μια μικρή διακύμανση μεταξύ μέγιστης και ελάχιστης τιμής, όμως γενικά κυμαίνονται σε πολύ χαμηλά επίπεδα.

Ο επόμενος πίνακας αφορά πάλι bulk carriers, ξηρό χύδην φορτίο και πλοίο capsize για τα έτη 2007-2014 και περιγράφει την τιμή ανά τόνο που επικράτησε στην αγορά για 2 διαδρομές και 2 φορτία στην spot αγορά. Στην πρώτη περίπτωση το μεταφερόμενο αγαθό είναι σιδηρομέταλλευμα από το Turabao για Rotterdam, ενώ στη δεύτερη το αγαθό είναι άνθρακας για τη διαδρομή Queensland για το λιμάνι του Rotterdam. Παρατηρείται πως και στις 2 περιπτώσεις η τιμή του τόνου για τα αγαθά κορυφώνονται το 2007 και 2008 ενώ τα επόμενα χρόνια οι τιμές κυμαίνονται σε ιδιαίτερα χαμηλά επίπεδα.

Table 7 Ενδεικτικές τιμές ναύλωσης στη Spot αγορά την περίοδο 2007-2014

<b>BULK CARRIERS Spot Market</b>				
Capesize 150.000 dwt				
	Turabao / Rotterdam		Queensland/ Rotterdam	
	Iron Ore		Coal	
	USD/ton		USD/ton	
	low	high	low	high
2007	19.3	53	29.4	65
2008	4.2	58.5	9.25	69
2009	5.2	27.55	6.85	24.7
2010	8.77	19.91	8.17	14.9
2011	7.25	16	8.5	13.5
2012	6.65	12.7	6	11
2013	6.8	17.6	6.1	15.5
2014	5.2	17	5	12.4

Πηγή: Fearnleys weekly report various issues

Συλλογή στοιχείων και επεξεργασία από τον γράφοντα.

Ο τελευταίος πίνακας έχει δύο μέρη. Αφορά ένα δεξαμενόπλοιο VLCC και τα στοιχεία που εμφανίζονται είναι για την περίοδο 2007-2014, με στοιχεία ετήσιας χρονοναύλωσης και με στοιχεία ναύλωσης στη spot αγορά dirty φορτίου για διαδρομή Μέσης Ανατολής (Middle East Gulf)/ Δυτικής Ευρώπης. Στην τελευταία περίπτωση, οι τιμές κλείνονται βάσει της κλίμακας WS (Worldscale). Το επίπεδο των ναύλων διαμορφώνεται βάσει της κλίμακας αυτής.

Table 8 Ενδεικτικές τιμές χρονοναύλωσης και ναύλωσης στη Spot Αγορά για δεξαμενόπλοια την περίοδο 2007-2014

TANKERS				
	VLCC			
	1 year T/C usd/day		<u>MEG/West Europe Dirty Spot</u>	
	low	high	low	high
<b>2007</b>	42,000	70,000		205.0 WS
<b>2008</b>	55,000	90,000	62.5 WS	175 WS
<b>2009</b>	27,500	55,000	20.0 WS	52.5 WS
<b>2010</b>	28,500	47,000	30.0 WS	75.0 WS
<b>2011</b>	16,000	29,500	30.0 WS	47.5 WS
<b>2012</b>	17,000	22,000	22,0 WS	45.0 WS
<b>2013</b>	17,500	26,000	17.5 WS	39.0 WS
<b>2014</b>	23,000	35,000	18,5 WS	42.0 WS

Πηγή: Fearnleys weekly report various issues

Συλλογή στοιχείων και επεξεργασία από τον γράφοντα.

Αυτό που έχει σημασία καταρχάς να παρατηρήσουμε, είναι στις ετήσιες χρονοναυλώσεις ότι η πτώση των ναύλων ήταν μεν μεγάλη, αλλά δεν ακολούθησε τη κατάρρευση των πλοίων ξηρών φορτίων. Ο λόγος για αυτό έχει αναλυθεί παραπάνω και αποδεικνύεται και βάσει πραγματικών στοιχείων από την αγορά. Παρόλ' αυτά, και η αγορά των δεξαμενοπλοίων υπέστη μεγάλη μείωση και στα ναύλα των χρονοναυλώσεων και στη spot αγορά. Στην τελευταία, απο rates στα 205WS το 2007 και 175WS του 2008, στο τέλος του 2008 η χαμηλότερη μίσθωση κυμαίνονταν στα 62.5 WS ενώ το 2009 έφτασε και το 20.0 WS. Παρομοίως με την αγορά ξηρού φορτίου, τα επόμενα χρόνια παρατηρείται μια μικρή διακύμανση μεταξύ μέγιστης και ελάχιστης τιμής, όμως γενικά κυμαίνονται σε χαμηλά επίπεδα.

### 6.3 Πρόσφατες εξελίξεις και προοπτικές στις διεθνείς ναυλαγορές

Η ανάκαμψη του διεθνούς εμπορίου σε συνδυασμό με την επιβράδυνση των παραδόσεων νέων πλοίων συνέβαλαν στην ανάκαμψη των ναυλαγορών το 2013. Αν και το πρώτο εννιάμηνο του 2013 οι ναύλοι —όπως αποτυπώνονται από το δείκτη ClarkSea Index— κατέγραφαν μικρή μείωση της τάξεως του 3,0%, η σημαντική άνοδος που σημειώθηκε το δ' τρίμηνο του 2013, πρωτίστως στους ναύλους για τα πλοία μεταφοράς χύδην (ξηρού) φορτίου και δευτερευόντως για τα πετρελαιοφόρα, ανέτρεψε την αρνητική κατάσταση που είχε διαμορφωθεί.

Η εκτιμώμενη περαιτέρω αύξηση του όγκου του διά θαλάσσης εμπορίου κατά περίπου 4,2% το 2014 και η συγκράτηση του ρυθμού ανόδου του παγκόσμιου στόλου κάτω από 4,0% δημιουργούν τις συνθήκες για την ανάκαμψη των ναύλων.

Η τάση αυτή επιβεβαιώνεται και από το γεγονός ότι το α' τρίμηνο του 2014 ο δείκτης εμπιστοσύνης της παγκόσμιας ναυτιλίας έχει επανέλθει στα προ της κρίσης επίπεδα και έχουν πλέον διαμορφωθεί προσδοκίες για υψηλότερους ναύλους σε όλους τους κλάδους της ναυτιλίας (χύδην φορτίου, πετρελαιοφόρων και μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων). Εφόσον ο ρυθμός αύξησης του παγκόσμιου στόλου διατηρηθεί στα τρέχοντα επίπεδα, οι ναύλοι αναμένεται να καταγράψουν ανοδική πορεία την επόμενη διετία.

Ωστόσο, η σημαντική αύξηση των παραγγελιών νέων πλοίων από τα μέσα του 2013 με εκτιμώμενη παράδοση κυρίως μετά το 2015 αναμένεται να αυξήσει την προσφορά μεταφορικής ικανότητας πιέζοντας τους ναύλους σε χαμηλότερα επίπεδα, σε περίπτωση που η ζήτηση δεν ανταποκριθεί επαρκώς. Το ενδεχόμενο αυτό μπορεί να αποτελέσει τροχοπέδη για την περαιτέρω ανάκαμψη του κλάδου μετά το 2015.

## 7. Συμπεράσματα

Η οικονομική κρίση οδήγησε σε μεγάλη επιβράδυνση την παγκόσμια οικονομία, παρασύροντας το διεθνές εμπόριο και όλους τους κλάδους και τις βιομηχανίες που εξαρτώνται από αυτό. Η κρίση που πέρασε η οικονομική και εμπορική δραστηριότητα ήταν σφοδρή και απότομη, όμως η ανάκαμψη από τα χαμηλά επίπεδα του 2009 έχει τελεστεί και υπάρχουν οι προοπτικές για περαιτέρω ανάκαμψη της παγκόσμιας οικονομικής δραστηριότητας τα επόμενα χρόνια, παρά τη μικρή μεταβλητότητα και αστάθεια που παρουσιάστηκαν τον προηγούμενο καιρό.

Η ναυτιλία επηρεάστηκε σε πολύ μεγάλο βαθμό, ειδικά τον πρώτο χρόνο. Κυρίως, επειδή η κρίση ανέκοψε μια εξαιρετικά ανοδική πορεία που δύσκολα θα δημιουργηθούν οι συνθήκες για να ξανά εμφανιστεί. Η ναυτιλία προσγειώθηκε πολύ απότομα στις νέες συνθήκες. Είναι επίσης γεγονός πως οι ανοδικές πορείες στον κλάδο της ναυτιλίας δημιουργούν τις προϋποθέσεις μελλοντικά για ενδογενείς κρίσεις, όπως το γεγονός της εμφάνισης των συνθηκών υπερπροσφοράς χωρητικότητας το οποίο μεταβάλλει τα δεδομένα σε βάρος των ναύλων, των συνολικών εσόδων και της επιβίωσης του κλάδου. Παρά το γεγονός ότι συνεχώς θα υφίσταται αυτό, ο κλάδος μετά την κρίση εμφανίζεται με σαφώς νεότερο στόλο, με μειωμένο μέσο όρο ηλικίας, και τεχνολογικά βελτιωμένος, καθώς τα νεότερα πλοία ενσωματώνουν τις τελευταίες τεχνολογικές εξελίξεις.

Η ναυτιλία αποτελεί ακρογωνιαίο λίθο του εμπορίου και της οικονομίας καθώς είναι από τα σημαντικότερα μέσα μεταφοράς εμπορευμάτων συντελώντας έτσι στην ανάπτυξη τους.



## Βιβλιογραφία

### ΕΛΛΗΝΙΚΗ

Αλογοσκούφης Γ. ,2013, Διεθνής Οικονομική και Παγκόσμια Οικονομία, Αθήνα, Εκδόσεις Gutenberg

Βλάχος Γ.Π., 2011, Ναυτιλιακή Οικονομία, Αθήνα, Εκδόσεις Σταμούλη

Γκιζιάκης Κ. , Παπαδόπουλος Α. Και Πλωμαρίτου Ε., 2010, Ναυλώσεις, Αθήνα, Εκδόσεις Σταμούλης

Θαλασσινός Ελευθέριος και Σταματόπουλος Θεόδωρος, 1998, Διεθνή Οικονομικά, Αθήνα, Εκδόσεις Σταμούλη

Θεοτοκάς Γιάννης, 2011, Οργάνωση και Διοίκηση Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων, Αθήνα, Εκδόσεις Αλεξάνδρεια

Καραντώνης Ηλίας, 1995, Διεθνείς Οικονομικές Σχέσεις, Τόμος Α΄ Η Καθαρή Θεωρία του Διεθνούς Εμπορίου, Θεσσαλονίκη, Εκδοτικός Οίκος Αδελφών Κυριακίδη

Παρδάλη Αγγελική, 2001, Η Λιμενική Βιομηχανία, Εκδόσεις Σταμούλης

Πελαγίδης Θεόδωρος, 2001, Πόσο έχει προχωρήσει η Παγκοσμιοποίηση, Αθήνα, Εκδόσεις Παπαζήση

Ευρωπαϊκή Ένωση, «Εμπόριο βασική πηγή ανάπτυξης και απασχόλησης για την ΕΕ.»

Ίδρυμα Οικονομικών και Βιομηχανικών Ερευνών ΙΟΒΕ, Ιανουάριος 2013

«Η Συμβολή της Ποντοπόρου Ναυτιλίας στην Ελληνική Οικονομία: Επιδόσεις και Προοπτικές»

Ελληνική Στατιστική Αρχή ΕΛΣΤΑΤ, 2014 «Η Ελληνική Οικονομία 2014»

Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών, Ετήσιες Αναφορές 2011-2013

Τράπεζα της Ελλάδος, , Νοέμβριος 2009, «Η Κρίση του 1929, η ελληνική οικονομία και οι εκθέσεις της Τράπεζας της Ελλάδος τα έτη 1928-1940»

Τράπεζα της Ελλάδος, «Το Χρονικό της Μεγάλης Κρίσης 2008-2013»

Τράπεζα της Ελλάδος, « Οικονομικό Δελτίο», διάφορα τεύχη

Τράπεζα Πειραιώς Κλαδικές Μελέτες 2013

Alpha Bank, Οκτώβριος 2009, Οικονομικό Δελτίο

Eurobank Research, Οικονομία και Αγορές, Δεκέμβριος 2009, «Η κρίση του 2007-2009 τα αίτια, η αντιμετώπιση και οι προοπτικές»

Petrofin Research reports, διάφορα τεύχη

Deal News

Καθημερινή

Ναυτεμπορική

## **ΞΕΝΗ**

Baldwin Richard, November 2009, “The great trade collapse: What caused it and what does it mean? “

Jean-Paul\_Rodrigue, 2013, The Geography of Transport Systems 3rd edition

Olivier Blanchard, 2006, Μακροοικονομία, Εκδ. Επίκεντρο

Paul Krugman και Maurice Obstfeld, 2002, Διεθνής Οικονομική, Τόμοι Α και Β, Εκδόσεις Κριτική

Lunga Jacobs, 2012, “Global Economic Recessions and the Maritime Industry 1980-2009 – Impact on South African Shipping 2000-2012”, Journal of Transport and Supply Chain Management 2012

Milojka Pocuca, D.Sc. Marina Zanne, M.Sc., “Globalization, International Trade and Maritime Transport”

Milojka Pocuca, D.Sc. Marina Zanne, M.Sc., 2009, “The Impact of Global Economic Crisis on the dry bulk shipping industry”

Martin Stopford, Global Challenges for Shipping, 20th Jan 2009, “Challenges for Global Shipping after the boom 2003-2008”

CIA World Factbook

Clarkson Research Services Limited (CRSL) Μάρτιος 2015 “The Tramp Shipping Market”

Fearneys Weekly Market Reports, various issues

Greek Shipping Co-operation Committee Annual reports various issues

IMO International Shipping Facts and Figures –Information Resources on Trade, Safety, Security, Environment, 2012

European Community Shipowners’ Associations (ECSA) Statistics Reports

European Union, External and Intra-European Union Trade - Data 1999-2004

European Union, External and Intra-European Union Trade - Data 2004-2009

IMF World Economic Outlook, various years

ISL Shipping Statistics and Market Review 2012, various reports

Oxford-Economics, The economic value of the EU shipping industry 2014

United Nations Comtrade Statistics

UNCTAD TRADE AND DEVELOPMENT REPORT 2007-2014

UNCTAD Review of Maritime Transport 2007-2014

World Bank Commodities Market Outlook, 2015

World Trade Organization, International Trade Statistics 2007-2014

World Trade Organization, Press Releases 2008-2014

[www.wikipedia.org](http://www.wikipedia.org)

<http://people.hofstra.edu/geotrans/index.html>

[www.bloomberg.com](http://www.bloomberg.com)

[www.unctad.org](http://www.unctad.org)

<http://data.worldbank.org/indicator>

[www.naftemporiki.gr](http://www.naftemporiki.gr)

<http://ec.europa.eu/>

<http://ec.europa.eu/eurostat/web/international-trade/data/main-tables>

[www.oecd.com](http://www.oecd.com)