

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ
ΤΜΗΜΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΕΠΙΣΤΗΜΗΣ



ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ
ΣΤΗΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΑΙ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΗ
ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ

«ΔΙΕΘΝΕΣ ΘΑΛΑΣΣΙΟ ΕΜΠΟΡΙΟ ΚΑΙ
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΑ:
ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ & ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΕΣ ΣΤΑ ΠΛΑΙΣΙΑ
ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ»

Σαχτούρης Ιωάννης

Διπλωματική Εργασία υποβληθείσα στο Τμήμα Οικονομικών Επιστημών του Πανεπιστημίου
Πειραιώς ως μέρος των απαιτήσεων για την απόκτηση Μεταπτυχιακού Διπλώματος Ειδίκευσης στην
Οικονομική και Επιχειρησιακή Στρατηγική

Πειραιάς, Μάρτιος 2015

UNIVERSITY OF PIRAEUS
DEPARTMENT OF ECONOMICS



MASTER PROGRAM IN
ECONOMIC AND BUSINESS STRATEGY

«INTERNATIONAL SEA TRADE AND
GREEK SHIPPING:
POLICIES & STRATEGIES UNDER THE
EUROPEAN UNION»

By
Sachtouris Ioannis

Master Thesis submitted to the Department of Economics of the University of Piraeus in partial fulfillment of the requirements for the degree of Master of Arts in Economic and Business Strategy

Piraeus, Greece, March 2015

«ΔΙΕΘΝΕΣ ΘΑΛΑΣΣΙΟ ΕΜΠΟΡΙΟ ΚΑΙ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ: ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ & ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΕΣ ΣΤΑ ΠΛΑΙΣΙΑ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ»

Σημαντικοί Όροι: θαλάσσιες μεταφορές, παγκόσμια αύξηση του προϊόντος, ακαθάριστο εγχώριο προϊόν (ΑΕΠ), εμπόριο εμπορευμάτων, διεθνές θαλάσσιο εμπόριο, θαλάσσιο εμπόριο ανά είδος φορτίου, κύρια χύδην φορτία, αργό πετρέλαιο, ελληνική εμπορική ναυτιλία, στρατηγική των θαλάσσιων μεταφορών, swot ανάλυση.

Περίληψη

Η ανασκόπηση που ακολουθεί αφορά τις θαλάσσιες μεταφορές. Συγκεκριμένα ακολουθεί μια διεξοδική παρουσίαση του παγκόσμιου θαλάσσιου εμπορίου και κατά πόσο έχει επηρεαστεί η ανάπτυξη του εμπορίου στις θαλάσσιες μεταφορές αλλά και ειδικότερα το θαλάσσιο εμπόριο ανά είδος φορτίου από τις γεωπολιτικές και οικονομικές καταστάσεις που επικρατούν τόσο στην υφήλιο, όσο και στην Ευρώπη. Στην συνέχεια, ακολουθεί μια συνοπτική παρουσίαση της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας και πόσο έχει συνεισφέρει η ελληνική ποντοπόρος ναυτιλία στην ελληνική οικονομία. Τέλος, γίνεται αναφορά στην στρατηγική που ακολουθεί η Ευρώπη αλλά και η Ελλάδα ως προς τις θαλάσσιες μεταφορές και τα μέτρα που έχουν λάβει οι χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης, προκειμένου να ανταπεξέλθουν στις ανάγκες του διεθνούς ανταγωνισμού. Επιπλέον γίνεται αναφορά στην στρατηγική της Ευρώπης για την ασφάλεια των θαλάσσιων μεταφορών αλλά και στους στόχους που έχει θέσει η Ευρώπη έως το 2018. Συμπερασματικά, από την παρακάτω μελέτη, διαπιστώνουμε ότι γενικά οι προοπτικές για την παγκόσμια οικονομική και βιομηχανική παραγωγή είναι θετικές. Οι θαλάσσιες μεταφορές ολοένα και αυξάνονται, ενώ όσες χώρες έχουν αύξηση των θαλάσσιων μεταφορών τους είτε ως προς τις εξαγωγές είτε ως προς τις εισαγωγές, παρατηρείται και αύξηση στην οικονομική της και βιομηχανική της παραγωγή. Επιπλέον, η Ασία αναπτύσσεται με γοργούς ρυθμούς (7%) έναντι άλλων, όπως η Ευρώπη όπου αναπτύσσεται με βραδύτερους ρυθμούς της τάξεως του (0,1%) για το έτος 2013. Η Ευρώπη προκειμένου να ανταπεξέλθει στις απαιτήσεις του διεθνούς ανταγωνισμού θα πρέπει να εφαρμόσει μία σειρά από πολιτικές και στρατηγικές. Όσον αφορά την ελληνική ναυτιλία, η ανάλυση swot μάς δείχνει, ότι διαθέτει πολλά δυνατά σημεία αλλά και μια πληθώρα ευκαιριών για περαιτέρω βελτίωση και ανάπτυξη των θαλάσσιων μεταφορών της.

«INTERNATIONAL SEA TRADE AND GREEK SHIPPING: POLICIES & STRATEGIES UNDER THE EUROPEAN UNION»

Keywords: shipping, global output growth, gross domestic product (GDP), cargo trading, international maritime commerce, seaborne trade per freight, major bulks, crude oil, Greek commercial shipping, strategy in maritime transport, swot analysis.

Abstract

The following review concerns maritime transport. Specifically, a thorough presentation of global maritime commerce follows as well as a reference as to the extent of impact the growth of commerce in maritime transport has suffered and more specifically the impact the maritime commerce per freight has suffered due to the geopolitical and financial conditions prevailing both world widely and on a European basis. Thereafter, a concise presentation of Greek commercial shipping is at issue as well as the contribution of Greek ocean-going shipping to the Greek economy. Finally, there is a reference to the strategy adopted by Europe and Greece alike as to maritime transport and the measures taken by EU countries in order to meet the rising demands of international competition. Furthermore, there is a mentioning of the strategy Europe as well as Greece has, concerning the safety of commercial shipping and the targets set by Europe up to the year 2018. Conclusively, from the following thesis, we come to the conclusion that the outlook for global financial and industrial production is positive. Maritime transport is ever burgeoning, while in the countries with an increase in commercial shipping either in export or import we notice an increase in their financial and industrial production. In addition, Asia is developing at a fast rate (7%) compared to others such as Europe which is developing at slower rates of (0.1%) for the year 2013. Europe will have to implement a number of politics and strategies in order to meet the international competition demands. As for Greek Shipping, swot analysis indicates it possesses many strong features but also an abundance of opportunities for further improvement and development of its commercial shipping.

Περιεχόμενα

Περίληψη.....	v
Abstract.....	vii
Περιεχόμενα	ix
Κατάλογος Πινάκων	xi
Κατάλογος Διαγραμμάτων	xiii
ΠΡΟΛΟΓΟΣ	xv
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1 ΔΙΕΘΝΕΣ ΘΑΛΑΣΣΙΟ ΕΜΠΟΡΙΟ	1
1.1.Εισαγωγή	1
1.2.Θαλάσσιες Μεταφορές.....	4
1.3.Παγκόσμιο Θαλάσσιο Εμπόριο	8
1.3.1.Η ανάπτυξη της Παγκόσμιας Οικονομίας.....	9
1.3.2.Γενικές τάσεις στο θαλάσσιο εμπόριο	14
1.3.3.Το θαλάσσιο εμπόριο σε τονομύλια	22
1.3.4.Θαλάσσιο εμπόριο ανά είδος φορτίου	24
1.4.Ανακεφαλαίωση	38
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2 ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ	47
2.1.Εισαγωγή	47
2.2.Η Εμπορική Ναυτιλία	47
2.3.Ανακεφαλαίωση	50
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3 ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΤΩΝ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ	51
3.1.Εισαγωγή	51
3.2.Στρατηγική των Θαλάσσιων Μεταφορών στην Ευρώπη.....	52
3.2.1.Στρατηγικοί Στόχοι Ευρωπαϊκής Ένωσης έως το 2018.....	54
3.2.2.Στρατηγική της Ευρώπης για τη Θαλάσσια Ασφάλεια.....	57
3.3.Στρατηγική των Θαλάσσιων Μεταφορών στην Ελλάδα	61
3.3.1.Ανάλυση SWOT.....	64
3.3.2.Στρατηγική Ανάπτυξης της Ελλάδας.....	66
3.3.3.Συμπέρασμα θαλάσσιων μεταφορών στην Ελλάδα	66
3.4.Ανακεφαλαίωση	67
ΕΠΙΛΟΓΟΣ	68
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ	71

Κατάλογος Πινάκων

Πίνακας 1.1: Μεταφορές Εμπορευμάτων κατά Είδος Μεταφοράς.....	6
Πίνακας 1.2: World output growth, 2010 – 2015 (Annual percentage change)	10
Πίνακας 1.3: Growth in the volume of merchandise trade, 2010 – 2013 (Annual percentage change).....	13
Πίνακας 1.4: Developments in international seaborne trade, selected years (Millions of tons loaded).....	14
Πίνακας 1.5: World seaborne trade in 2006–2013, by type of cargo, country group and region (Millions of tons)	19
Πίνακας 1.6: World seaborne trade in 2006–2013, by type of cargo, country group and region (Millions of tons)	20
Πίνακας 1.7: World seaborne trade in 2006–2013, by type of cargo, country group and region (Percentage share).....	21
Πίνακας 1.8: World seaborne trade in 2006–2013, by type of cargo, country group and region (Percentage share).....	22
Πίνακας 1.9:Major producers and consumers of oil natural gas, 2013 (Percentage world market share)	26
Πίνακας 1.10:Some major dry bulks and steel: Main producers, users, exporters and importers, 2013 (Percentage world market share)	30
Πίνακας 1.11: Estimated containerized cargo flows on major East–West container trade routes, 1995–2013 (Millions of TEUs).....	37
Πίνακας 3.1: Παγκόσμιος Στόλος ανά γεωγραφική περιοχή.....	52
Πίνακας 3.2: Δείκτης Αποδοτικότητας Λιμανιών (2002) (Μελέτη ECORYS).....	63

Κατάλογος Διαγραμμάτων

Γράφημα 1.1: Μεταφορές Εμπορευμάτων κατά Είδος Μεταφοράς.....	5
Γράφημα 1.2: The OECD Industrial Production Index and indices for the world: Gross domestic product, merchandise trade and seaborne shipments, 1975–2013 (1990 = 100).....	11
Γράφημα 1.3: Παγκόσμιο Θαλάσσιο Εμπόριο, 1980 - 2013 (Φορτώσεις σε εκατομμύρια τόνους)	15
Γράφημα 1.4: Παγκόσμιο Θαλάσσιο Εμπόριο, ανά κατηγορία χωρών, έτους 2013 (Μερίδια σε παγκόσμια χωρητικότητα - tonnage).....	17
Γράφημα 1.5: Συμμετοχή των αναπτυσσόμενων χωρών στο παγκόσμιο θαλάσσιο εμπόριο, 1970 - 2013 (Μερίδια σε παγκόσμια χωρητικότητα - tonnage)	18
Γράφημα 1.6: Παγκόσμιο Θαλάσσιο Εμπόριο ανά γεωγραφική περιοχή, 2013 (Μερίδια σε παγκόσμια χωρητικότητα - tonnage).....	18
Γράφημα 1.7: Παγκόσμιο Θαλάσσιο Εμπόριο σε τονομύλια ανά κατηγορία φορτίων, 2000–2014 (Δισεκατομμύρια τονομύλια)	24
Γράφημα 1.8: Παγκόσμιο εμπόριο εμπορευματοκιβωτίων, 1996–2014 (Εκατομμύρια TEUs και ετήσια ποσοστιαία αλλαγή).....	35
Γράφημα 1.9: Κατανομή του παγκόσμιου εμπορίου εμπορευματοκιβωτίων ανά διαφορετικούς οδούς, 2011–2014 (Εκατομμύρια TEUs)	36
Γράφημα 1.10: Estimated containerized cargo flows on major East–West container trade routes, 1995–2013 (Millions of TEUs).....	37

ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Τα τελευταία χρόνια, στην Ελλάδα της κρίσης, έχουν υπάρξει πολλές συζητήσεις μεταξύ διανοουμένων αλλά και ανθρώπων της καθημερινότητας, για τις θαλάσσιες μεταφορές, την σημαντικότητα της ναυτιλίας στην ελληνική οικονομία, κατά πόσο έχει συνεισφέρει σε αυτήν αλλά και ότι θα πρέπει να υπάρξει περαιτέρω ανάπτυξή της, αφού η Ελλάδα περιβάλλεται από θάλασσα. Ως εκ τούτου, στόχος της μελέτης είναι να αναδείξει την συνεισφορά των θαλάσσιων μεταφορών στο διεθνές εμπόριο και γενικότερα στην παγκόσμια οικονομία αλλά και την θέση της ελληνικής ναυτιλίας στο διεθνές θαλάσσιο εμπόριο και κατά πόσο έχει συνεισφέρει σε αυτήν. Επιπλέον, στόχος της μελέτης είναι να αναδείξουμε τις πολιτικές και τις στρατηγικές που θα πρέπει να ακολουθήσει η Ελλάδα αλλά και οι χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης, προκειμένου να ανταπεξέλθουν στο διεθνές ανταγωνιστικό περιβάλλον. Έτσι, λοιπόν, στο πρώτο κεφάλαιο γίνεται αναφορά στο διεθνές θαλάσσιο εμπόριο, στη σύγκρισή του με τα άλλα είδη μεταφορών και κατά πόσο έχει επηρεαστεί το κάθε είδος εμπορίου από τις γεωπολιτικές και οικονομικές καταστάσεις που επικρατούν στο διεθνές προσκήνιο. Στο δεύτερο κεφάλαιο γίνεται αναφορά στο ποια ακριβώς είναι η θέση της ελληνικής ναυτιλίας στο διεθνές θαλάσσιο εμπόριο και κατά πόσο έχει συνεισφέρει η ελληνική εμπορική ναυτιλία στην παγκόσμια χωρητικότητα και στο ΑΕΠ της ελληνικής οικονομίας. Τέλος, στο τρίτο κεφάλαιο γίνεται αναφορά στις στρατηγικές που θα πρέπει να ακολουθήσει η Ελλάδα και η Ευρωπαϊκή Ένωση για να ανταγωνιστεί ισάξια το διεθνές θαλάσσιο εμπόριο, σε μία σειρά μέτρων που θα πρέπει να εφαρμόσουν στην ναυτιλιακή βιομηχανία αλλά και ποιες στρατηγικές πρέπει να εφαρμόσουν για την προστασία των θαλάσσιων μεταφορών. Επιπροσθέτως, μέσω της ανάλυσης swot, αναδεικνύουμε την πληθώρα ευκαιριών για περαιτέρω ανάπτυξη των θαλάσσιων μεταφορών στην Ελλάδα.

Σε αυτό το σημείο, πριν προχωρήσουμε στην εισαγωγή του κεφαλαίου 1, είναι σημαντικό να αναφέρουμε τις δυσκολίες που αντιμετωπίσαμε για την εκπόνηση της συγκεκριμένης μελέτης. Η μεγαλύτερη δυσκολία ήταν η εύρεση και η πρόσβαση πρόσφατων στατιστικών στοιχείων, όσον αφορά γενικά το παγκόσμιο θαλάσσιο εμπόριο αλλά και ειδικότερα για το κάθε είδους φορτίου και το παγκόσμιο στόλο ανά γεωγραφική περιοχή.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1

ΔΙΕΘΝΕΣ ΘΑΛΑΣΣΙΟ ΕΜΠΟΡΙΟ

1.1.Εισαγωγή

Η ιστορία των μεταφορών είναι συνυφασμένη με την ύπαρξη της ανθρώπινης ζωής. Οι μεταφορές αποτελούν τη βάση της ανταλλαγής των αγαθών και συνδέονται άμεσα με την ικανοποίηση των αναγκών των ανθρώπων που μετακινούνται για παραγωγικούς και προσωπικούς σκοπούς. Η στρατηγική ανάπτυξη, η οργάνωση και η ολοένα εξέλιξη των μεταφορικών μέσων, βρίσκεται σε αλληλεξάρτηση με την ανάπτυξη των εθνικών οικονομιών αλλά και της παγκόσμιας οικονομίας. Η ανάπτυξη της αγροτικής παραγωγής και της μεταποίησης, προωθούν την ανάπτυξη των μεταφορών αλλά και η τελειοποίηση και ο εκσυγχρονισμός των μεταφορικών μέσων, παράγουν άμεσα οικονομικά οφέλη και συμβάλλουν στην οικονομική πρόοδο. Ορισμένα οικονομικά οφέλη από την στρατηγική ανάπτυξη των μεταφορών είναι:

- Η επέκταση της καλλιέργειας της Γης και της εκμετάλλευσης του υπεδάφους, με τη μεταφορά προσώπων, μηχανικών και άλλων μέσων και με τη δημιουργία οικισμών και πόλεων.
- Η δημιουργία μεγάλων εμπορικών κέντρων, όπου εξελίχθηκαν σε τόπους που αποτελούν κομβικά σημεία είτε των θαλάσσιων μεταφορικών μέσων είτε των μεταφορικών μέσων της ξηράς.
- Η μείωση του κόστους μεταφοράς, όπου συμβάλλει στην μείωση της τιμής των αγαθών, γιατί το κόστος μεταφοράς είναι τμήμα του παραγωγικού κόστους. Οι μεταφορές δηλαδή, μεταφέροντας τα προϊόντα στον τόπο της κατανάλωσης, συνεχίζουν την παραγωγική διαδικασία, γι' αυτό χαρακτηρίζονται και σαν οριζόντια παραγωγή.
- Τέλος, η ανάπτυξη των μεταφορών προσώπων, όπου βοηθά τη μεταφορά επιστημονικών – τεχνολογικών γνώσεων καθώς και πνευματικών – πολιτιστικών αγαθών. Όλα αυτά συμβάλλουν έμμεσα στην οικονομική πρόοδο των χωρών.

Ο πρωτόγονος άνθρωπος μετακινούνταν, βαδίζοντας σε αναζήτηση τροφής ή από περιέργεια να γνωρίσει το περιβάλλον του, ή ακόμα και για την προστασία του από τους διάφορους φυσικούς κινδύνους (όπως σε αναζήτηση κάποιου καταφυγίου - σπηλιάς). Γρήγορα όμως κατάλαβε ότι οι φυσικές του αντοχές για να διανύει μεγάλες

αποστάσεις ήταν περιορισμένες και πολύ περισσότερο περιορισμένη η ικανότητά του να μεταφέρει βάρη σε σημαντικές αποστάσεις.

Οι αδυναμίες αυτές οδήγησαν τον άνθρωπο σε αναζήτηση διαφόρων μέσων μεταφοράς τόσο για τον ίδιο όσο και για τα αγαθά του, ξεκινώντας αρχικά τη χρησιμοποίηση ζώων στη ξηρά και από το πρωτόγονο μονόξυλο στις λίμνες και τους ποταμούς βγήκε στη θάλασσα. Έτσι παράλληλα με τις καταπληκτικές του εφευρέσεις έφθασε από τον τροχό, το κουπί, το πανί και τον ατμό στους σύγχρονους αεροστρόβιλους των εξελιγμένων σύγχρονων μέσων μεταφορών.

Οι μεταφορές ως τμήμα της παραγωγικής διαδικασίας, αποτελούν έναν από τους σημαντικότερους τομείς στην οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη μιας χώρας, αφού ουσιαστικά συζητάμε για διακίνηση των αγαθών από τη μία χώρα στην άλλη. Ανάλογα με το τι συμφέρει κάθε χώρα να χρησιμοποιεί, με το πιο βέλτιστο τρόπο, ως μέσο μεταφοράς για την αποτελεσματικότερη ικανοποίηση των συμφερόντων της, επιλέγει και το είδος της μεταφοράς.

Τα είδη μεταφοράς διακρίνονται σε:

- Οδικές
- Σιδηροδρομικές
- Αεροπορικές
- Εσωτερικής ναυσιπλοΐας
- Θαλάσσιες

Ορισμένοι παράγοντες που επηρεάζουν άμεσα την επιλογή του είδους μεταφοράς, όπως αναφέρει ο (Παπαγιαννούλης, 2002)είναι:

- η γεωγραφική θέση της χώρας καθώς και η μορφολογία του εδάφους της,
- η έκταση των δρόμων εσωτερικής ναυσιπλοΐας,
- η οικονομική και τεχνολογική κατάσταση της χώρας,
- το είδος και μορφή της εσωτερικής αγοράς της χώρας, η κατεύθυνση του κύριου όγκου του διεθνούς εμπορίου,
- ακόμη και η νοοτροπία και η ψυχосύνθεση των υπηκόων της χώρας.

Όσον αφορά την ναυτιλιακή αγορά, η συγκεκριμένη αγορά θα μπορούσαμε να πούμε, ότι γενικά επηρεάζεται από τους εξής, όπως αναφέρει ο (Παπαγιαννούλης, 2002)παράγοντες:

α) Ζήτηση

- 1) παγκόσμια οικονομία

- 2) θαλάσσιο εμπόριο
- 3) μέση απόσταση μεταφοράς φορτίων
- 4) μεταφορικό κόστος
- 5) πολιτικά γεγονότα

β) Προσφορά

- 1) παγκόσμιος στόλος
- 2) ναυπηγική παραγωγή
- 3) διαλύσεις και απώλειες πλοίων
- 4) παραγωγικότητα των πλοίων
- 5) λειτουργικό περιβάλλον πλοίου

Μετά τη δεύτερη πετρελαϊκή κρίση που πραγματοποιήθηκε την δεκαετία του 1970¹, υπήρξαν μεγάλες ανακατατάξεις στους δείκτες ζήτησης του θαλάσσιου εμπορίου. Ο τομέας των δεξαμενοπλοίων μέχρι το 1990 παρουσίαζε μικρή τάση μείωσης σε αντίθεση με την αύξηση της υπερχωρητικότητας, ενώ από το 1990 και μετά η ναυτιλιακή αγορά λόγω της διάλυσης πολλών πλοίων της που επέφερε την μείωση της υπερχωρητικότητας παρουσίαζε σταδιακή και σταθερή βελτίωση.

Τέλος, όσον αφορά την ναυτιλιακή αγορά των πλοίων ξηρού φορτίου, ο δείκτης μέσης απόστασης μεταφοράς φορτίων (Biffex) από τον Μάιο του 1981 έως τον Αύγουστο του 1986 είχε διαρκή καθοδική πορεία, ενώ από το 1986 έως το 1990 παρουσίασε σταδιακή βελτίωση, κατόπιν έως το 1995 είχε μεγάλες διακυμάνσεις. (Παπαγιαννούλης, 2002)

¹ Η πρώτη κρίση καταγράφεται στις 17 Οκτωβρίου του 1973, όταν τα μέλη του Οργανισμού Αραβικών Χωρών - Εξαγωγών Πετρελαίου Οργανισμού Αραβικών Πετρελαιοπαραγωγών Κρατών ανακοινώνουν ότι δεν θα προμηθεύουν με πετρέλαιο τις χώρες που υποστήριξαν το Ισραήλ στη διένεξή του με τη Συρία και την Αίγυπτο. Σε αυτές τις χώρες συμπεριλαμβάνονταν οι ΗΠΑ, οι σύμμαχοί τους στη Δυτική Ευρώπη και η Ιαπωνία. Παράλληλα, τα μέλη του OPEC (Οργανισμός Πετρελαιοπαραγωγών χωρών) συμφωνούν να εκμεταλλευτούν την επιρροή τους στο μηχανισμό καθορισμού της τιμής του πετρελαίου, ώστε να οδηγήσουν προς τα πάνω την τιμή του διεθνώς. Η εξάρτηση του βιομηχανοποιημένου κόσμου από το αργό πετρέλαιο και ο καθοριστικός ρόλος του OPEC ως παγκόσμιου προμηθευτή, οδηγούν σε πληθωριστικές αυξήσεις τιμών σε δραματικά επίπεδα.

1979: Ακολουθεί η δεύτερη πετρελαϊκή κρίση στον απόηχο της ιρανικής επανάστασης. Μετά την πολιτική κρίση και τον Αγιατολάχ Χομενέι να κερδίζει τον έλεγχο του Ιράν, οι διαμαρτυρίες γκρεμίζουν τον πετρελαϊκό τομέα της χώρας. Το νέο καθεστώς επαναλαμβάνει τις εξαγωγές πετρελαίου, αλλά αυτές είναι λιγότερες με αποτέλεσμα οι τιμές να εκτοξεύονται στα ύψη. Οι χώρες του OPEC αυξάνουν την παραγωγή τους και η συνολική απώλεια φθάνει το 4%. Επικρατεί πανικός, που ανεβάζει την τιμή πολύ περισσότερο απ' όσο αναμενόταν. Μετά το 1980, οι τιμές του πετρελαίου πέφτουν για έξι συνεχή χρόνια και κορυφώνονται το 1986, με μία πτώση της τάξης του 46%.

See more at: <http://www.sigmalive.com/archive/simerini/business/news/388502#sthash.ja7OUe5r.dpuf>

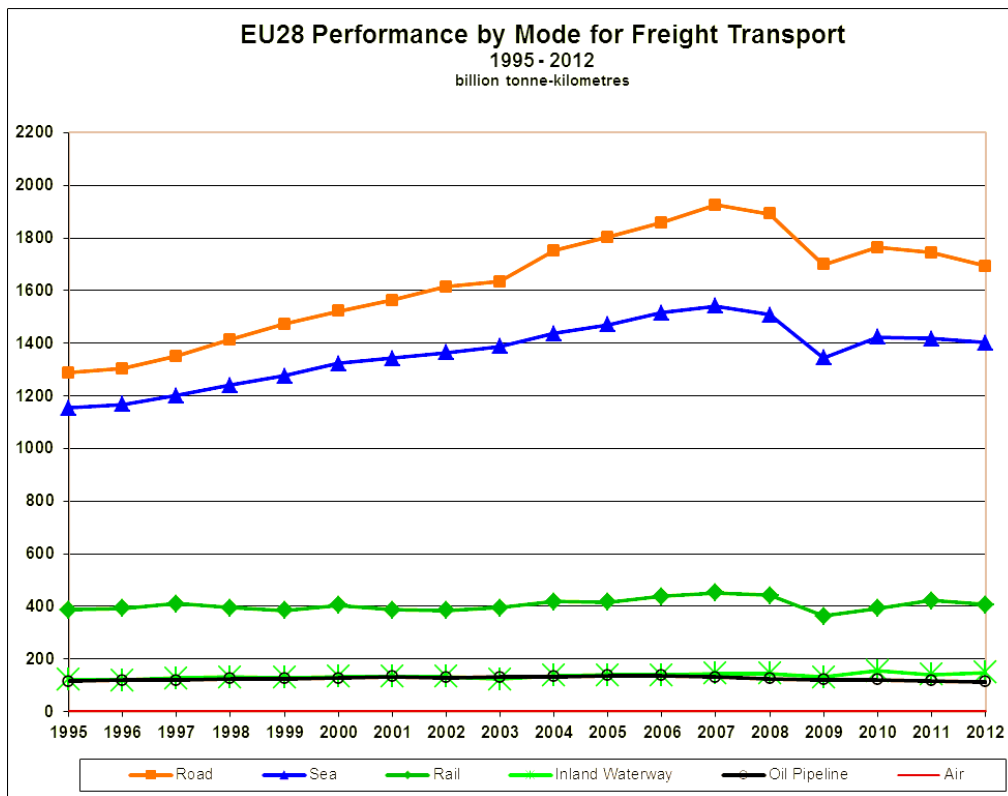
Η ναυτιλία σήμερα βρίσκεται σε μία ιδιαίτερα σημαντική φάση εξέλιξης, όπως θα δούμε και παρακάτω, η οποία οφείλεται στις πολιτικές και οικονομικές αλλαγές που πραγματοποιούνται παγκοσμίως.

1.2.Θαλάσσιες Μεταφορές

Οι θαλάσσιες μεταφορές κατέχουν την πρώτη θέση στη συμβολή για την επίτευξη των παραπάνω άμεσων και έμμεσων ωφέλιμων αποτελεσμάτων. Και αυτό γιατί οι θαλάσσιες μεταφορές εμφανίζουν ορισμένα βασικά πλεονεκτήματα έναντι των υπόλοιπων μεταφορικών μέσων, όπως είναι:

- Οι πρώτες οργανωμένες κοινωνίες έδωσαν πρωταρχική σημασία στην ανάπτυξη θαλάσσιων μέσων μεταφοράς, και αυτό γιατί ο πλανήτης μας καλύπτεται κατά 70% περίπου από θάλασσες.
- Με τα θαλάσσια μεταφορικά μέσα επιτυγχάνεται η μεταφορά μεγάλων φορτίων με χαμηλότερο κόστος. Μέχρι και σήμερα το κόστος μεταφοράς των πλοίων είναι μικρότερο και οι μαζικές μεταφορές μεγαλύτερες σε σχέση με άλλα μεταφορικά μέσα π.χ. ο σιδηρόδρομος, όπως φαίνεται από το παρακάτω γράφημα.
- Τα θαλάσσια μεταφορικά μέσα είναι περισσότερο προσαρμοσμένα προς τις ειδικές απαιτήσεις των μεταφερόμενων αγαθών. Αυτό επιτυγχάνεται τόσο με την εξειδίκευση των ναυπηγείων στην κατασκευή των κατάλληλων πλοίων όσο και στην προσαρμογή των λιμενικών εγκαταστάσεων υποδοχής των πλοίων και των φορτίων.

Γράφημα 1.1: Μεταφορές Εμπορευμάτων κατά Είδος Μεταφοράς



Πηγή: (European Commission, 2014, σ. 35)

Οι θαλάσσιες μεταφορές απορροφούν την μεγάλη μερίδα των παγκόσμιων μεταφορών.

Τα θαλάσσια μεταφορικά μέσα εκτελούν το 75% - 80% των παγκόσμιων μεταφορών.

Πίνακας 1.1: Μεταφορές Εμπορευμάτων κατά Είδος Μεταφοράς

	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Road	1288,7	1302,6	1351,7	1414,2	1472,4	1521,6	1563,1	1613,3	1633,7
Sea	1153,7	1167,8	1201,0	1240,2	1276,5	1322,8	1342,9	1364,1	1387,2
Rail	388,1	393,9	411,3	394,3	385,3	405,5	388,0	386,0	394,4
Inland Waterway	122,1	119,8	127,9	131,1	128,8	133,9	132,6	132,6	123,6
Oil Pipeline	114,9	119,3	118,9	126,3	124,9	127,1	133,9	129,7	131,7
Air	2,0	2,1	2,2	2,3	2,3	2,5	2,5	2,4	2,4
Total	3069,5	3105,4	3212,9	3308,4	3390,1	3513,3	3563,0	3628,1	3673,0
	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Road	1750,9	1803,3	1857,7	1925,0	1891,5	1699,8	1763,8	1744,7	1692,6
Sea	1436,5	1470,8	1515,1	1542,2	1508,0	1344,9	1424,3	1417,2	1401,0
Rail	419,3	416,0	438,2	452,0	442,9	363,7	393,8	422,4	407,2
Inland Waterway	136,9	138,8	138,6	145,0	146,1	130,5	155,5	142,0	150,0
Oil Pipeline	133,3	138,0	136,8	131,7	126,5	120,7	121,8	118,4	114,8
Air	2,5	2,6	2,7	2,8	2,7	2,5	2,6	2,5	2,5
Total	3879,5	3969,4	4089,0	4198,7	4117,7	3662,1	3861,9	3847,2	3768,1

Πηγή: (European Commission, 2014, σ. 36)

Με την ανάπτυξη των πρώτων ανταλλαγών αναπτύχθηκε και η θαλασσοπλοΐα. Τα πρώτα σκάφη κατασκευάστηκαν από ξύλο και μετακινούνταν με κουπιά και αργότερα με πανιά. Οι μεταφορές από την ξηρά γίνονταν κυρίως με ανθρώπους και ζώα. Στην ανάπτυξη των μεσογειακών πληθυσμών των Φοινίκων και των Ελλήνων, σημαντικός παράγοντας υπήρξε η θαλασσοπλοΐα. Το ίδιο συνέβη με την ανάπτυξη και την ακμή του Βυζαντίου και στη συνέχεια των ρωμαϊκών πόλεων. Από τα τέλη του 15^{ου} αιώνα τα πλοία ταξίδεψαν στον ανοικτό ωκεανό. Οι θαλάσσιες μεταφορές διαμορφώνονται σε ανεξάρτητο κλάδο και ειδικεύονται μόνο στις μεταφορές πραγμάτων ή προσώπων. Τον 16^ο αιώνα ο ρόλος των θαλάσσιων μεταφορών διευρύνθηκε σημαντικά. Οι μεταφορές προσώπων και πραγμάτων πέρα από τον Ατλαντικό συνετέλεσαν στην ανακατανομή των συντελεστών της παραγωγής, στην εκμετάλλευση των πλουτοπαραγωγικών πηγών των νέων χωρών, με τη δημιουργία αποικιών, που είχε σαν αποτέλεσμα την οικονομική ανάπτυξη των χωρών της Δυτικής Ευρώπης. Από τον 19^ο αιώνα, το μέγεθος του διεθνούς θαλάσσιου εμπορίου αυξάνεται ραγδαία. Την ίδια εποχή η μεταφορά προσωπικού από την Ευρώπη, προς την Αμερική

παρουσιάζει αυξητικές τάσεις. Από τον 19^ο αιώνα, κυριότεροι σταθμοί στην εξέλιξη των θαλάσσιων μεταφορικών μέσων μπορούν να χαρακτηρισθούν οι εξής:

- α) η χρησιμοποίηση του μετάλλου και του ατμού.
- β) η εισαγωγή μηχανών εσωτερικής καύσεως
- γ) η εισαγωγή σύγχρονων μέσων εξοπλισμού
- δ) η χρήση της πυρηνικής ενέργειας.

Την τελευταία εικοσαετία παρατηρούμε ότι ο παγκόσμιος εμπορικός στόλος παρουσιάζει αύξηση κατά 34% περίπου όσον αφορά τον αριθμό των πλοίων, ενώ η αντίστοιχη αύξηση της χωρητικότητας, σε κόρους ολικής χωρητικότητας έφθασε στο 50%.

Γενικά, οι **θαλάσσιες μεταφορές** αποτελούν ένα ιδιαίτερα ευρύ πεδίο των γενικών μεταφορών ανθρώπων και φορτίων, που εκτελούνται με εμπορικά πλοία, η ιστορία των οποίων χάνεται στα βάθη των αιώνων. Ποσοστό 80-85% του παγκόσμιου εμπορίου διεξάγεται με πλοία. Η ναυπήγηση σκαφών από την εποχή του Ομήρου και η συνεχής εξέλιξη από το κουπί στο ιστίο, την εφεύρεση της πυξίδας, όπου επέτρεψε στους θαλασσοπόρους την ανακάλυψη νέων θαλάσσιων οδών και τόπων ανάπτυξης εμπορίου και στη συνέχεια η εφαρμογή του ατμού, της έλικας και της επιλογής του σιδήρου και του χάλυβα ως μέσον υλικού, έδωσαν μια εκπληκτική πρόοδο στις θαλάσσιες μεταφορές. Ορισμένες βασικές κατηγορίες θαλάσσιων μεταφορών είναι:

- πλοία μεταφοράς Χύδην Υγρού Φορτίου
- πλοία μεταφοράς Χύδην Ξηρού Φορτίου
- πλοία μεταφοράς Γενικού Φορτίου
- πλοία Επιβατηγά
- πλοία Ειδικών Υπηρεσιών και Βοηθητικής Ναυτιλίας

Με τη σύγχρονη και ευρύτατη εξειδίκευση των τύπων των πλοίων, το διεθνές εμπόριο πραγματοποιείται σε τεράστιες ποσότητες με το μικρότερο δυνατό κόστος. Για παράδειγμα η ανάγκη μεταφορών μεγάλων ποσοτήτων φορτίων ιδιαίτερα χύδην (χύμα) οδήγησε στη ναυπήγηση των φορτηγών πλοίων ξηρού φορτίου, των πλοίων γενικού φορτίου, των εμπορευματοκιβωτίων (Containers) αλλά και αυτών των δεξαμενοπλοίων, καθώς και άλλων πολλών, που συνεχίζουν με σταδιακή αύξηση μεγεθών. Οι άλλοτε, πριν μερικών δεκαετιών, υφιστάμενες διεθνείς γραμμές τακτικών δρομολογίων και ελεύθερων, στις μέρες μας φέρονται να έχουν υποστεί μεγάλο πλήγμα από τους παραπάνω εξειδικευμένους τύπους πλοίων. Σήμερα μόνο ιδιαίτερα ακριβά

είδη μεταφέρονται με αεροπλάνα που όμως έχουν αυξήσει την μεταφορά προσώπων. Οι δε χερσαίες μεταφορές συνεχίζουν τη διακίνηση αγαθών σε επιμέρους μικρές ποσότητες, χωρίς όμως ιδιαίτερη ανάγκη εξειδικευμένων μέσων μεταφορών.

Τέλος, οι θαλάσσιες μεταφορές που εκτελούνται με σταθερή περιοδικότητα μεταξύ λιμένων χαρακτηρίζονται ως **θαλάσσιες συγκοινωνίες**. Οι θαλάσσιες συγκοινωνίες διακρίνονται σε **διεθνείς** και **εσωτερικές**, (εντός της επικράτειας). Και οι μεν πρώτες αν επεκτείνονται σε ανοικτές θάλασσες, ωκεανούς χαρακτηρίζονται ως **ποντοπόρες**, οι δε δεύτερες ονομάζονται **ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες**.

1.3. Παγκόσμιο Θαλάσσιο Εμπόριο

Η ανάπτυξη της παγκόσμια οικονομίας, το 2013, παρέμεινε στα ίδια, περίπου, επίπεδα με το προηγούμενο έτος, καθώς η οικονομική δραστηριότητα, στις αναπτυσσόμενες χώρες, υπέστη πλήγματα, ενώ η κατάσταση στις προηγμένες οικονομίες βελτιώθηκε μόνο ελαφρά. Αντανακλώντας μια ανάπτυξη της παγκόσμιας οικονομίας γύρω στο 3,4% (Growth in world GDP), οι όγκοι του παγκόσμιου εμπορίου εμπορευμάτων αυξήθηκαν, αν και με σχετικά χαμηλό συντελεστή γύρω στο 2,2%. Παράλληλα, ο ρυθμός αύξησης των παγκόσμιων θαλάσσιων μεταφορών επιβραδύνθηκε με μέσο όρο 3,8%, λαμβάνοντας συνολικούς όγκους 9,548 δισεκατομμύρια τόνους (περίπου 9,6 δις τόνους) (United Nations Conference on Trade and Development, 2015). Το μεγαλύτερο μέρος της αύξησης, αυτής, προήλθε από την αύξηση του ξηρού φορτίου, ιδίως των χύδην εμπορευμάτων, τα οποία αυξήθηκαν κατά 5,5%. Το ξηρό φορτίο που αποτελείται από (Χάλκος, 2015):

1. τον άνθρακα (coal)
2. το σιδηρομετάλλευμα (iron ore) που μαζί με τον άνθρακα είναι οι πρώτες ύλες της βιομηχανίας χάλυβα που αποτελεί το κύριο υλικό των περισσότερων βιομηχανικών προϊόντων,
3. τα σιτηρά, τα οποία αποτελούν την πρώτη ύλη τόσο για την διατροφή του ανθρώπου όσο και την εκτροφή ζώων,
4. τον βωξίτη και την αλουμίνα, τα οποία είναι οι πρώτες ύλες για την βιομηχανία του αλουμινίου, το δεύτερο πιο σημαντικό μέταλλο στη σύγχρονη κοινωνία,
5. τα φωσφάτα ή φωσφορικό άλας, τα οποία είναι το κύριο χύδην λίπασμα που χρησιμοποιείται στην αγροτική παραγωγή,

αντιπροσωπεύει το μεγαλύτερο μερίδιο (70,2%). Ενώ τα δεξαμενόπλοια (αργού πετρελαίου, προϊόντων πετρελαίου και φυσικού αερίου) αντιπροσωπεύουν το υπόλοιπο 29,8% της αγοράς.

Γενικά, οι προοπτικές για την παγκόσμια οικονομία, το εμπόριο και τη ναυτιλία φαίνονται να βελτιώνονται. Βέβαια οι κίνδυνοι, για ανάκαμψη της οικονομίας, δεν έχουν εξαλειφθεί. Ορισμένοι κίνδυνοι είναι:

1. η εύθραυστη ανάκαμψη στις ανεπτυγμένες οικονομίες,
2. τα νέα μνημονιακά μέτρα που θα μπορούσαν να πάρουν στην Ευρώπη,
3. οι δυσκολίες που αντιμετωπίζουν για ανάπτυξη στις μεγάλες αναδυόμενες οικονομίες,
4. και οι γεωπολιτικές εντάσεις που έχουν κλιμακωθεί στην Ανατολή, ιδίως στην Συρία και που μπορεί να κλιμακωθούν και στις γείτονες χώρες τους, δημιουργούν έντονες μεταναστευτικές ροές προς την Ευρώπη, με αποτέλεσμα να επιβαρύνονται οι οικονομίες των χωρών της Ευρώπης.

Αυτοί οι κίνδυνοι θα μπορούσαν να εκτροχιάσουν την παγκόσμια οικονομία μακριά από θετικούς ρυθμούς ανάπτυξης.

1.3.1. Η ανάπτυξη της Παγκόσμιας Οικονομίας

Η παγκόσμια οικονομική ανάπτυξη δεν απόδωσε το 2013 όπως παρατηρούμε από το παρακάτω Πίνακας 1.2, με την οικονομική κατάσταση στις ανεπτυγμένες οικονομίες να βελτιώνεται ελαφρά και μια σειρά από εμπόδια να περιορίζουν την οικονομική δραστηριότητα στις αναπτυσσόμενες περιοχές. Το παγκόσμιο ΑΕΠ αυξήθηκε κατά 3,4% το 2013, με τον ίδιο, δηλαδή, ρυθμό όπως και το προηγούμενο έτος. Η ανάπτυξη του ΑΕΠ στις ανεπτυγμένες οικονομίες επιταχύνθηκε σε 1,3% σε σύγκριση με το 2012 όπου ο ρυθμός ανάπτυξης του ΑΕΠ ήταν 1,2%. Ενώ στις αναπτυσσόμενες οικονομίες παρατηρούμε μία μείωση της τάξεως του 4,9% το 2013 σε σύγκριση με το 2012, όπου το ΑΕΠ είχε ρυθμό ανάπτυξης 5,1%.

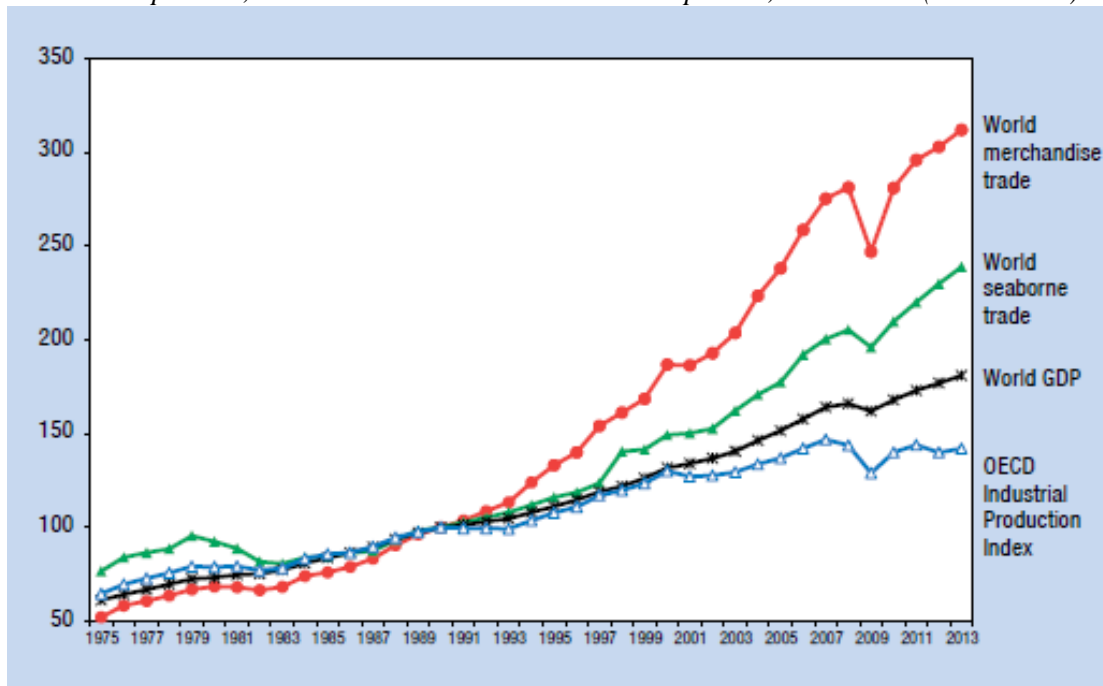
Πίνακας 1.2: World output growth, 2010 – 2015 (Annual percentage change)

Country Group Name	2010	2011	2012	2013	2014*	2015*
World	5.379	4.169	3.404	3.408	3.389	3.451
Advanced economies	3.072	1.692	1.224	1.366	1.805	2.363
of which:						
European Union 28	2.049	1.799	-0.411	0.115	1.397	1.847
France	1.966	2.079	0.334	0.285	0.361	1.160
Germany	3.938	3.660	0.583	0.214	1.607	1.620
Greece	-5.449	-8.864	-6.572	-3.895	0.774	2.522
United Kingdom	1.911	1.645	0.659	1.665	2.553	2.718
Japan	4.652	-0.453	1.754	1.613	-0.059	1.044
United States	2.532	1.602	2.321	2.219	2.389	3.135
Major advanced economies (G7)	2.875	1.575	1.435	1.479	1.667	2.312
Emerging market and developing economies	7.384	6.240	5.160	4.997	4.590	4.261
of which:						
Brazil	7.572	3.916	1.762	2.744	0.145	-1.026
China	10.410	9.300	7.763	7.751	7.364	6.762
India	10.260	6.638	5.081	6.899	7.168	7.460
Russia	4.500	4.300	3.400	1.300	0.622	-3.833
South Africa	3.040	3.212	2.220	2.212	1.525	2.002
Emerging and developing Asia	9.556	7.714	6.780	7.039	6.799	6.644
Emerging and developing Europe	4.753	5.380	1.276	2.858	2.777	2.927
Latin America and the Caribbean	6.068	4.888	3.111	2.923	1.298	0.863
Middle East, North Africa, Afghanistan, and Pakistan	4.828	4.432	4.839	2.425	2.613	2.920
Middle East and North Africa	5.057	4.511	4.881	2.264	2.438	2.745
Sub-Saharan Africa	6.679	5.007	4.222	5.164	4.982	4.502
*Τα σκιασμένα κελιά υποδεικνύουν εκτιμήσεις του ΔΝΤ.						
International Monetary Fund, World Economic Outlook Database, April 2015						

Πηγή: (<http://www.imf.org/>, 2015)

Αντικατοπτρίζοντας τις ισχυρές αλληλεπιδράσεις μεταξύ της οικονομικής ανάπτυξης και της βιομηχανικής δραστηριότητας, η βιομηχανική παραγωγή βελτιώθηκε ελαφρώς στις ανεπτυγμένες οικονομίες, όπως φαίνεται από το δείκτη που υπολογίζεται από τον Οργανισμό Οικονομικής Συνεργασίας και Ανάπτυξης (ΟΟΣΑ) Γράφημα 1.2, το οποίο αυξήθηκε από 103,9 το 2012 σε 104,8 το 2013. Παράλληλα παρατηρούμε ότι, η βιομηχανική παραγωγή στη Βραζιλία αυξήθηκε οριακά (ΟΟΣΑ, 2014). Το 2013, η αύξηση της βιομηχανικής παραγωγής στην Κίνα επιβραδύνθηκε στο 9,7%, κάτω από 10,0% το 2012 και 13,7% το 2011 (Clarkson Research Services, 2014a) (United Nations Conference on Trade and Development, 2014). Αυτές οι τάσεις καταδεικνύουν κάποια ανακατανομή της οικονομικής ανάπτυξης μακριά από τις αναπτυσσόμενες χώρες προς τις προηγμένες οικονομίες.

Γράφημα 1.2: The OECD Industrial Production Index and indices for the world: Gross domestic product, merchandise trade and seaborne shipments, 1975–2013 (1990 = 100)



Πηγή: (United Nations Conference on Trade and Development, 2015, σ. 3)

Επιπλέον, η ανάπτυξη του ΑΕΠ στις Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής επιβραδύνθηκε από 2,3% το 2012 σε 2,2% το 2013, ενώ το 2014 παρατηρούμε ότι η οικονομία των ΗΠΑ επανήλθε στα ίδια επίπεδα και καλύτερα με το 2012. Ταυτόχρονα, η Ευρωπαϊκή Ένωση φαίνεται να αναδύεται από την μακρά ύφεση καθώς η ανάπτυξη βελτιώθηκε ελαφρά (0,1% το 2013 σε σύγκριση με -0,4% το 2012), ενώ εκτιμάται ότι το 2014 θα ξεπεράσει το 1% ρυθμό ανάπτυξης. Η οικονομική ανάπτυξη στην Ιαπωνία παρέμεινε θετική και επεκτάθηκε με ταχύτερο ρυθμό από ό, τι το 2012 (1,6%), αλλά όπως φαίνεται από τον παραπάνω πίνακα, το 2014 συρρικνώθηκε στο -0,05%, αντανακλώντας, μεταξύ άλλων, την επίδραση των νομισματικών πολιτικών που εφαρμόζονται.

Όσον αφορά τις αναπτυσσόμενες χώρες, οι οποίες αποτελούν τον παγκόσμιο καταλύτη ανάπτυξης των τελευταίων ετών, παρατηρούμε ότι αντιμετωπίζουν δυσκολίες που προκύπτουν από ορισμένες εγχώριες προκλήσεις, δυσμενείς εξωτερικές συνθήκες, συμπεριλαμβανομένου του ασθενοούς επενδυτικού κλίματος και διαταραχές του χρηματοοικονομικού τομέα που υφίσταται σε αυτές τις χώρες. Συγκεκριμένα, παρατηρούμε ότι ο ρυθμός αύξησης του ΑΕΠ της Κίνας βρίσκεται στο 7,7% σε σύγκριση με το 9,3% το 2011 και 7,7% το 2012, η ανάπτυξη της Ινδίας επιβραδύνθηκε στο 5,0% το 2012, από 6,6% το 2011. Παρ' όλα αυτά παρατηρούμε ότι η Ινδία μετά

και το 2013 κινείται σε ανοδικούς ρυθμούς ανάπτυξης. Από το 6,8% το 2013 στο 7,4% το 2015.

Η πολιτική αστάθεια συνέχισε να υπονομεύει τις οικονομικές προοπτικές στη Δυτική Ασία, όπου το ΑΕΠ αυξήθηκε κατά 3,8%, με τον ίδιο ρυθμό όπως και το 2012. Η ανάπτυξη στις αναπτυσσόμενες χώρες της Αμερικής επίσης επιβραδύνθηκε σε 2,9% το 2013, από 3,1% κατά το προηγούμενο έτος. Επιπλέον, παρασυρόμενη, κυρίως από τις απαιτήσεις των καταναλωτών της μεσαίας τάξης και από σημαντικές επενδύσεις στις εξορύξεις, η αύξηση του ΑΕΠ στις υποσαχάριες χώρες της Αφρικής αυξήθηκε κατά 5,1%, ενώ η ανάπτυξη στη Νότια Αφρική επιβραδύνθηκε, εν μέρει ως αποτέλεσμα των απεργιών στους τομείς της εξόρυξης και της μεταποίησης από 3,2% το 2011, στο 2,2% το 2012.

Τέλος, όπως βλέπουμε από το παραπάνω Γράφημα 1.2, η ανάπτυξη του ΑΕΠ, του εμπορίου και των θαλάσσιων μεταφορών είναι αλληλένδετες και συνεχίζουν να κινούνται παράλληλα. Γενικά, το εμπόριο μπορεί να αναπτύσσεται γρηγορότερα ή πιο αργά από ό,τι το ΑΕΠ, αν και παρατηρούμε χαρακτηριστικά από το γράφημα ότι, από το 1990 έχει την τάση να αυξάνεται περίπου δύο φορές πιο γρήγορα (ΠΟΕ, 2014a).

Λόγω της οικονομικής κατάστασης που επικρατεί τα τελευταία χρόνια στην Ευρώπη και την Αμερική αλλά και γενικότερα στην παγκόσμια οικονομία με βάση τα παραπάνω στοιχεία του Πίνακα 1.2, το ποσοστό ανάπτυξης της παγκόσμιας οικονομίας παραμένει ιδιαίτερα χαμηλό σε σχέση με τα οικονομικά στοιχεία του 2010. Πίνακας 1.3. Έτσι, λοιπόν και ο όγκος του παγκόσμιου εμπορίου εμπορευμάτων αυξήθηκε μόλις κατά 2,2% το 2013, από 2,3% το 2012.

Πίνακας 1.3: Growth in the volume of merchandise trade, 2010 – 2013
(Annual percentage change)

Exports				Countries/regions	Imports			
2010	2011	2012	2013		2010	2011	2012	2013
13.9	5.5	2.3	2.2	WORLD	13.8	5.4	2.1	2.1
12.9	4.9	0.5	1.3	Developed economies	10.8	3.4	-0.4	-0.4
of which:								
11.6	5.5	-0.1	1.4	European Union (EU-28)	9.4	2.8	-2.5	-1.2
27.5	-0.6	-1.0	-1.8	Japan	10.1	4.2	3.8	0.5
15.4	7.2	4.0	2.6	United States	14.8	3.8	2.8	0.9
16.0	6.7	4.6	5.1	Developing economies	18.5	7.7	5.3	5.5
of which:								
10.3	-6.8	7.8	-1.8	Africa	6.5	3.9	11.8	5.6
8.1	5.1	3.1	1.5	Developing America	22.3	11.3	3.1	2.4
18.2	8.5	4.5	4.3	Asia	19.3	7.3	5.1	6.1
of which:								
29.5	13.4	7.4	4.8	China	25.0	10.7	6.1	8.8
14.0	15.0	-1.8	7.6	India	13.8	9.7	5.5	0.1
4.2	9.1	9.8	2.2	Western Asia	8.6	8.2	8.7	8.6
11.4	4.1	1.3	1.0	Transition economies	17.6	16.8	5.0	2.7

Πηγή: (United Nations Conference on Trade and Development, 2014, σ. 4)

Το 2013, οι οικονομίες των ανεπτυγμένων χωρών σημείωσαν αρνητική ζήτηση στις εισαγωγές κατά -0,4%, ενώ οι οικονομίες των αναπτυσσόμενων χωρών είδαν την ζήτηση των εισαγωγών να αυξάνεται κατά 5,5%, από 5,3% το 2012. Με βάση το παραπάνω πίνακα η Ασία ήταν η ταχύτερα αναπτυσσόμενη περιοχή ως προς τις εισαγωγές (6,1%), με επικεφαλής την Κίνα (8,8%) και τη Δυτική Ασία (8,6%). Οι επόμενες ταχύτερα αναπτυσσόμενες χώρες ως προς τις εισαγωγές ήταν η Αφρική (5,6%) και το γκρουπ των χωρών της αναπτυσσόμενης Αμερικής² (2,4%). Η αύξηση της ζήτησης των εισαγωγών στις υπό μετάβαση οικονομίες επιβραδύνθηκε ραγδαία στο 2,7% (2013), από 5,0% (2012).

Όσον αφορά τις εξαγωγές, όλα τα γκρουπ χωρών, όπου η κάθε χώρα ανήκει ξεχωριστά, κατέγραψαν θετικό πρόσημο στις εξαγωγές το 2013 (1,3% στις ανεπτυγμένες οικονομίες, 5,1% στις αναπτυσσόμενες οικονομίες και 1,0 % στις μεταβατικές οικονομίες). Παρασυρόμενες αντίστοιχα, από 7,6% και 4,8% αύξηση στις εξαγωγές της Ινδίας και της Κίνας, οι αποστολές από την Ασία αυξήθηκαν ταχύτερα από οποιαδήποτε άλλη περιοχή εξαγωγής (4,3%). Οι επόμενες καλύτερες επιδόσεις

² Χώρες που ανήκουν στο γκρουπ Developing America: Antigua and Barbuda, Argentina, The Bahamas, Barbados, Belize, Bolivia, Brazil, Chile, Colombia, Costa Rica, Dominica, Dominican Republic, Ecuador, El Salvador, Grenada, Guatemala, Guyana, Haiti, Honduras, Jamaica, Mexico, Nicaragua, Panama, Paraguay, Peru, St. Kitts and Nevis, St. Lucia, St. Vincent and the Grenadines, Suriname, Trinidad and Tobago, Uruguay, and Venezuela.

στις εξαγωγές προέρχονται από τις Ηνωμένες Πολιτείες (2,6%), τις αναπτυσσόμενες χώρες της Αμερικής (1,5%), την Ευρωπαϊκή Ένωση (1,4%) και τις οικονομίες σε μετάβαση (1,0%).

Τέλος, όσον αφορά τις εξαγωγές από την Αφρική και την Ιαπωνία, παρατηρούμε ότι συρρικνώθηκαν κατά 1,8%, λόγω της Αφρικής όπου μείωσε τον όγκο των εξαγωγών πετρελαίου από την Αλγερία, τη Λιβύη και τη Νιγηρία.

1.3.2. Γενικές τάσεις στο θαλάσσιο εμπόριο

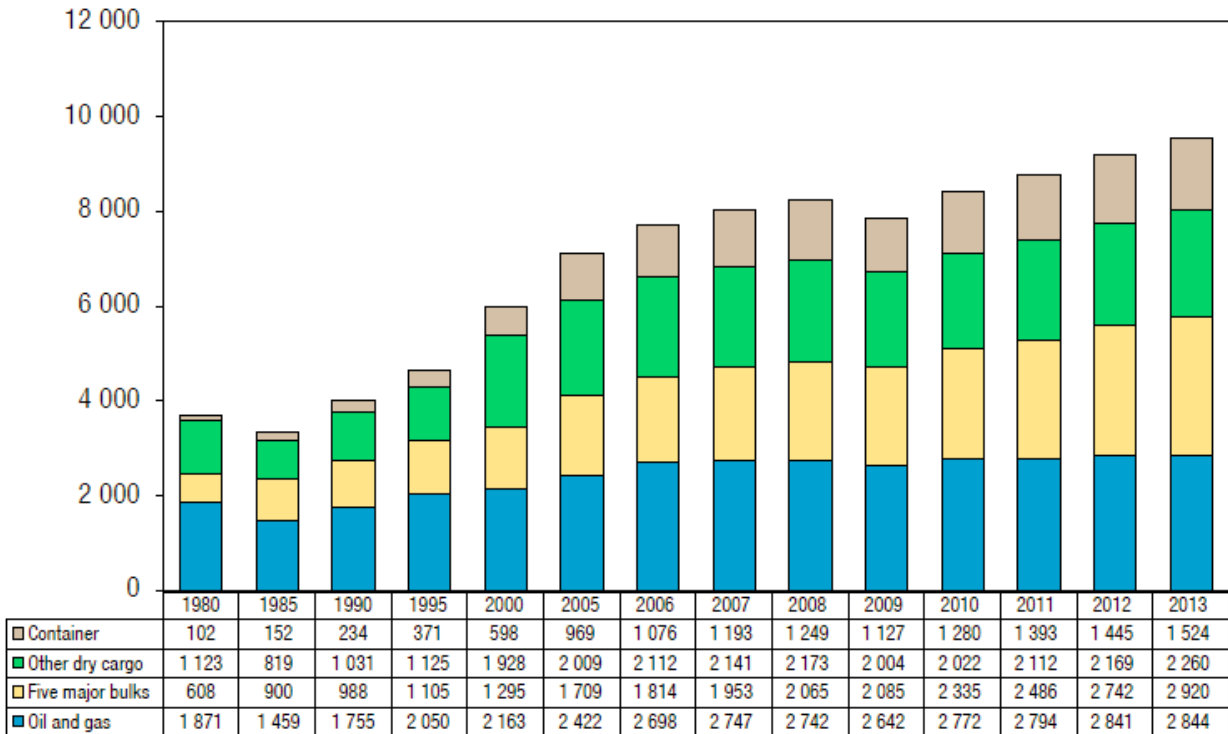
Η απόδοση του παγκόσμιου θαλάσσιου εμπορίου το 2013 διαμορφώθηκε από διάφορες τάσεις, συμπεριλαμβανομένης μιας πιο ισορροπημένης ανάπτυξης της ζήτησης, μιας συνεχιζόμενης επίμονης υπερπροσφοράς στον παγκόσμιο στόλο στα διάφορα τμήματα της αγοράς, σχετικά υψηλά επίπεδα τιμών καυσίμων, καθώς και ευρύτερη χρήση αργού ατμού, ιδίως στον τομέα των πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων. Το εμπόρευμα αυξήθηκε σε χαμηλούς ρυθμούς 3,8%, ανεβάζοντας το σύνολο σε περίπου 9,6 δισεκατομμύρια τόνους. Από αυτές τις μεταφορές, το ξηρό φορτίο (δηλ. τα κύρια και δευτερεύοντα ξηρά προϊόντα που μεταφέρονται χύδην, το γενικό φορτίο, τα συσκευασμένα χύδην φορτία και τα εμπορευματοκιβώτια) αντιπροσωπεύει το μεγαλύτερο μερίδιο αγοράς 70,2%, ενώ τα δεξαμενόπλοια (αργού πετρελαίου, προϊόντων πετρελαίου και φυσικού αερίου), αντιπροσωπεύουν το υπόλοιπο 29,8%. Μεγάλο μέρος της ανάπτυξης το 2013 συνέχισε να επηρεάζεται από την αύξηση των ξηρών φορτίων, τα οποία αυξήθηκαν κατά 5,5% για να φθάσουν τα 6,7 δισεκατομμύρια τόνους. (Πίνακας 1.4) και (Γράφημα 1.3)

Πίνακας 1.4: Developments in international seaborne trade, selected years (Millions of tons loaded)

<i>Year</i>	<i>Oil and gas</i>	<i>Main bulks*</i>	<i>Other dry cargo</i>	<i>Total (all cargoes)</i>
1970	1 440	448	717	2 605
1980	1 871	608	1 225	3 704
1990	1 755	988	1 265	4 008
2000	2 163	1 295	2 526	5 984
2005	2 422	1 709	2 978	7 109
2006	2 698	1 814	3 188	7 700
2007	2 747	1 953	3 334	8 034
2008	2 742	2 065	3 422	8 229
2009	2 642	2 085	3 131	7 858
2010	2 772	2 335	3 302	8 409
2011	2 794	2 486	3 505	8 784
2012	2 841	2 742	3 614	9 197
2013	2 844	2 920	3 784	9 548

Πηγή: (United Nations Conference on Trade and Development, 2014, σ. 5)

Γράφημα 1.3: Παγκόσμιο Θαλάσσιο Εμπόριο, 1980 - 2013
(Φορτώσεις σε εκατομμύρια τόνους)



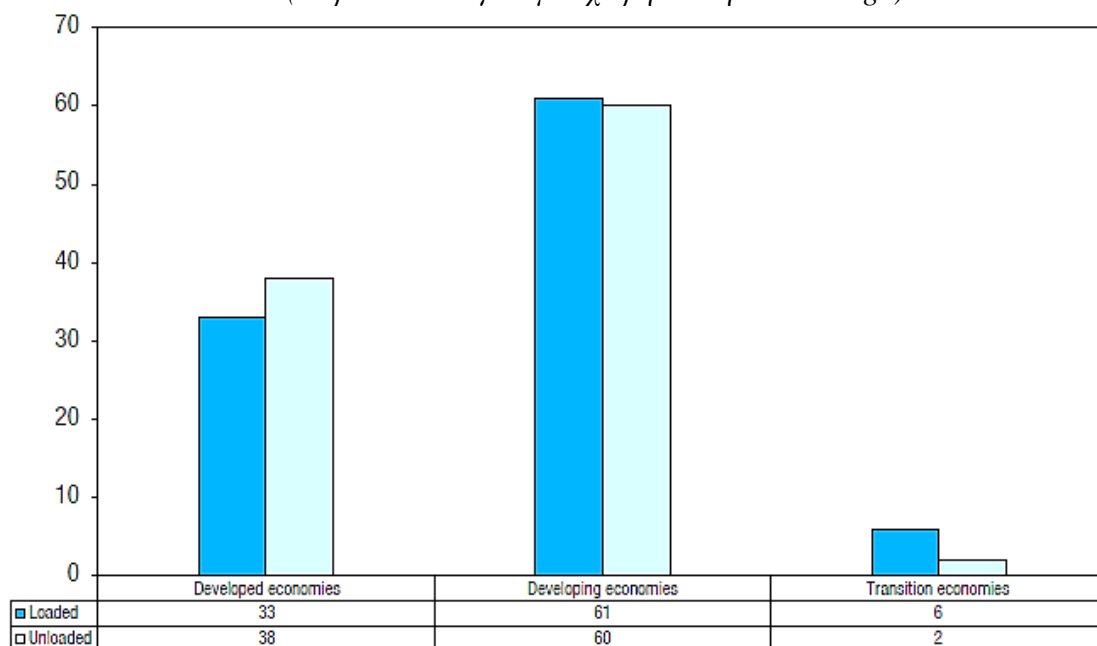
Πηγή: (United Nations Conference on Trade and Development, 2014, σ. 6)

Το 2013, τα πλοία χύδην ξηρού φορτίου παρέμειναν ο στυλοβάτης για την μεταφορά του ξηρού φορτίου, με τα πέντε μεγάλα χύδην φορτία (σιδηρομετάλλευμα, άνθρακας, σιτηρά, βωξίτης και αλουμίνια, φωσφορικά) να αντιπροσωπεύουν το 44,2% (δηλαδή 2,92 δισεκατομμύρια τόνους) του συνολικού όγκου των ξηρών φορτίων ενώ τα μικρά φορτία, όπως για παράδειγμα δασικά προϊόντα κτλ. να αντιπροσωπεύουν το 21,0% (δηλαδή 1,4 δισεκατομμύρια τόνους) (Clarkson Research Services, 2014a) (United Nations Conference on Trade and Development, 2014). Τα εμπορευματοκιβώτια (1,5 δισεκατομμύρια τόνους) και τα εμπορεύματα γενικού φορτίου / συσκευασμένα χύδην φορτία (834.900.000 τόνοι) αντιπροσωπεύουν το υπόλοιπο μερίδιο της αγοράς, δηλαδή το 34,8% που ισοδυναμεί με περίπου 2,4 δισεκατομμύρια τόνους (Clarkson Research Services, 2014a). Τα εμπορεύματα που αναπτύχθηκαν με γοργούς ρυθμούς είναι (Clarkson Research Services, 2014a):

1. **τα πέντε κύρια χύδην φορτία** (σιδηρομετάλλευμα, άνθρακας, σιτηρά, βωξίτης και αλουμίνια, φωσφορικά) σε ποσοστό **6,5%**,
2. **το γενικό φορτίο / τα συσκευασμένα χύδην φορτία** σε ποσοστό **4,7%**,
3. **τα εμπορευματοκιβώτια** σε ποσοστό **4,6%** και
4. **τα μικρά φορτία** σε ποσοστό **3,9%**.

Η ανάπτυξη στο εμπόριο των δεξαμενόπλοιων αντανακλά διαφορετικές τάσεις καθώς οι μεταφορές αργού πετρελαίου μειώθηκαν κατά (-1,7%), ενώ ο όγκος των προϊόντων πετρελαίου αυξήθηκε κατά (3,2%) και το εμπόριο φυσικού αερίου παρέμεινε στα ίδια επίπεδα. Οι μεταφορές σιδηρομεταλλευμάτων και άνθρακα προωθούνται στην Ασία από την ισχυρή ζήτηση. Ιδίως στην Κίνα και στην Ινδία συνεχίζουν να τροφοδοτούν με μεγάλες ποσότητες ξηρά χύδην φορτία. Επιπλέον οι μεταφορές των σιδηρομεταλλευμάτων παρατηρούμε ότι αυξήθηκαν κατά 7,1% ενώ το εμπόριο του άνθρακα αυξήθηκε κατά 5,0% το 2013 (Clarkson Research Services, 2014a). Η Κίνα αντιπροσώπευε πάνω από τα δύο τρίτα και κατά το ένα πέμπτο, αντίστοιχα, των συνολικών όγκων σιδηρομεταλλεύματος και άνθρακα (Clarkson Research Services). Παρά τη σχετική επιβράδυνση της οικονομικής ανάπτυξης της Κίνας και των προσπαθειών της χώρας να στραφούν μακριά από τις επενδύσεις σε μια πιο καταναλωτική τάση, η οποία θα απαιτεί λιγότερο το εμπόριο πρώτων υλών, η συνεχιζόμενη αστικοποίηση της Κίνας, οι αυξανόμενες απαιτήσεις της ανάπτυξης των υποδομών, συμπεριλαμβανομένων των μεταφορών, καθώς και οι τεράστιες ενεργειακές ανάγκες της συνεχίζουν να αυξάνουν τη ζήτηση για σιδηρομετάλλευμα και άνθρακα. Η ανάπτυξη του εμπορίου με εμπορευματοκιβώτια επιταχύνθηκαν το 2013 και διευρύνθηκε από 4,6% που αντανακλά, μεταξύ άλλων, τη βελτίωση της ζήτησης για εισαγωγές στην Ευρώπη και τις Ηνωμένες Πολιτείες (Clarkson Research Services, 2014b). Η πτώση του όγκου του αργού πετρελαίου αντανακλά, μεταξύ άλλων, την απόσβεση στη ζήτηση μιας συνολικής αδύναμης οικονομικής κατάστασης, τα σχετικά υψηλά επίπεδα των τιμών του πετρελαίου, καθώς και την αύξηση των κινήτρων για προστασία του περιβάλλοντος. Όσον αφορά το εμπόριο φυσικού αερίου, οι αποστολές περιορίζονταν από την μείωση των προσθηκών των εγκαταστάσεων υγροποίησης. Ενώ το 2013 η οικονομική ανάπτυξη επιβραδύνθηκε στις αναπτυσσόμενες χώρες, παρ' όλα αυτά συνέχισε να συμβάλλει με μεγαλύτερα μερίδια στο διεθνές θαλάσσιο εμπόριο. Η συμβολή τους όσον αφορά τα παγκόσμια εμπορεύματα που φορτώνονται, αυξήθηκε σε 61,0% έναντι 60,0% το 2012, ενώ η ζήτηση για εισαγωγές, όπως μετράται από τον όγκο των εμπορευμάτων που εκφορτώνονται, έφθασε το 60,0% έναντι 58,0% το 2012. Βλέπε παρακάτω Γράφημα 1.4.

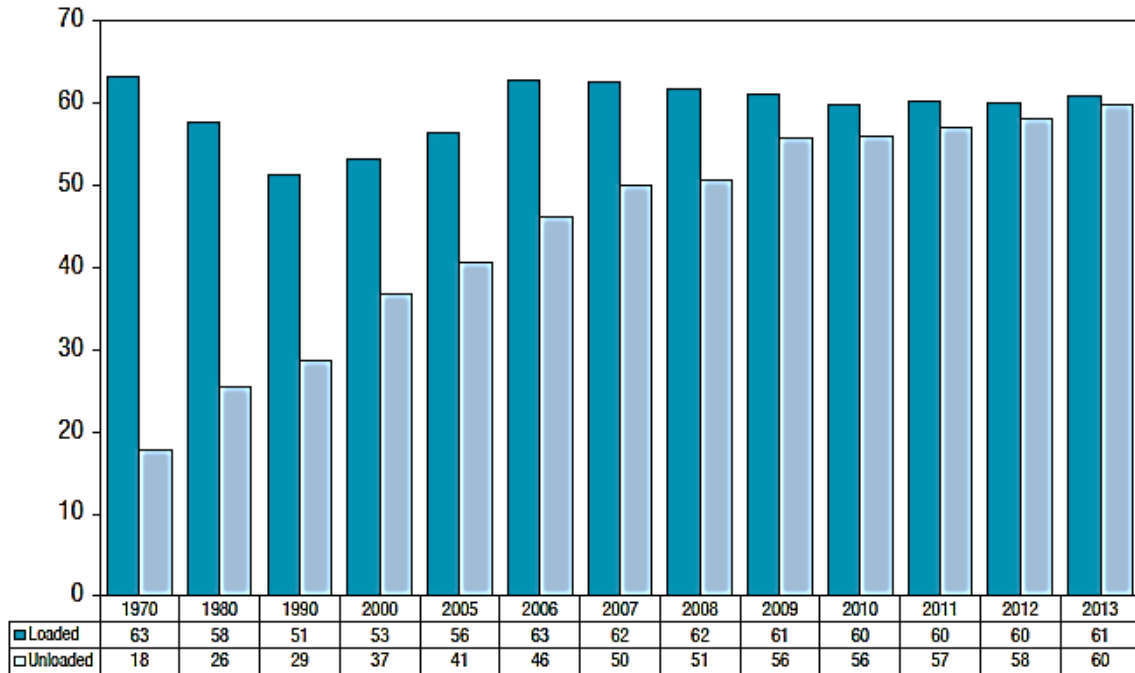
Γράφημα 1.4: Παγκόσμιο Θαλάσσιο Εμπόριο, ανά κατηγορία χωρών, έτους 2013 (Μερίδια σε παγκόσμια χωρητικότητα - tonnage)



Πηγή: (United Nations Conference on Trade and Development, 2014, σ. 6)

Η εξέλιξη αυτή αντανακλά την αύξηση της συμμετοχής τους στο παγκόσμιο εμπορικό σύστημα. Μια άλλη τάση είναι η εξέλιξη που παρατηρήθηκε κατά τη διάρκεια των τελευταίων τεσσάρων δεκαετιών, με βάση την κατανομή μεταξύ των εμπορευμάτων που φορτώνονται και που εκφορτώνονται. Όπως φαίνεται στο Γράφημα 1.5, τα ποσοστά εμπορευμάτων που φορτώνονται και που εκφορτώνονται στις αναπτυσσόμενες χώρες έχουν σχεδόν φτάσει στο ίδιο επίπεδο κατά τα τελευταία χρόνια.

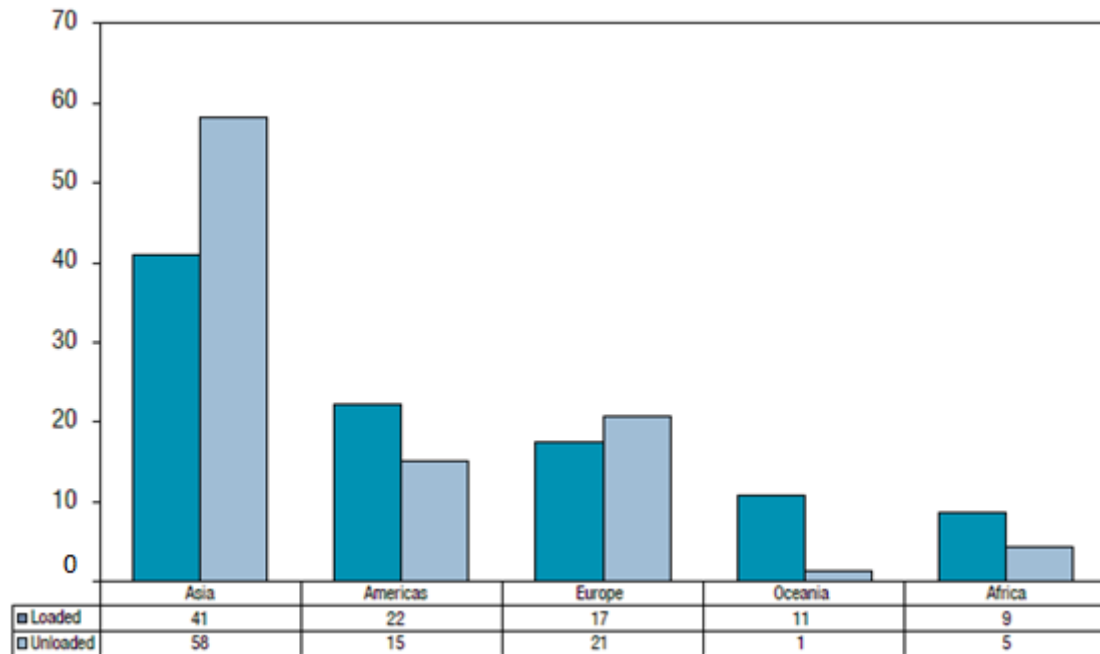
Γράφημα 1.5: Συμμετοχή των αναπτυσσόμενων χωρών στο παγκόσμιο θαλάσσιο εμπόριο, 1970 - 2013 (Μερίδια σε παγκόσμια χωρητικότητα - tonnage)



Πηγή: (United Nations Conference on Trade and Development, 2014, σ. 7)

Η Ασία παρέμεινε η κύρια περιοχή φόρτωσης και εκφόρτωσης το 2013, με το ποσοστό των εισαγωγών, δηλαδή των εκφορτώσεων να είναι ιδιαίτερα υψηλότερο.

Γράφημα 1.6: Παγκόσμιο Θαλάσσιο Εμπόριο ανά γεωγραφική περιοχή, 2013 (Μερίδια σε παγκόσμια χωρητικότητα - tonnage)



Πηγή: (United Nations Conference on Trade and Development, 2014, σ. 7)

Άλλες σημαντικές περιοχές φόρτωσης ήταν, κατά φθίνουσα σειρά, η Αμερική, η Ευρώπη, η Ωκεανία και η Αφρική. Από την πλευρά της εκφόρτωσης, οι άλλες περιοχές με τα μεγαλύτερα μερίδια, εκτός από την Ασία, κατά φθίνουσα σειρά ήταν:

- η Ευρώπη,
- η Αμερική,
- η Αφρική και
- η Ωκεανία.

Τα μερίδια αυτά είναι πιθανόν να εξελιχθούν περαιτέρω, με την εμφάνιση της Αφρικής και την ανάπτυξη της Αμερικής ως περιοχές με σημαντικό αναπτυξιακό δυναμισμό, και ταχέως αναπτυσσόμενοι εμπορικοί δίοδοι για τη μεταφορά των εμπορευματοκιβωτίων στηρίζοντας τις χώρες του Νότου και το διαπεριφερειακό εμπόριο.

Πίνακας 1.5: World seaborne trade in 2006–2013, by type of cargo, country group and region (Millions of tons)

Country group	Year	Goods loaded				Goods unloaded			
		Total	Crude	Petroleum products and gas	Dry cargo	Total	Crude	Petroleum products and gas	Dry cargo
<i>Millions of tons</i>									
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
Developed economies	2006	2 460.5	132.9	336.4	1 991.3	4 164.7	1 282.0	535.5	2 347.2
	2007	2 608.9	135.1	363.0	2 110.8	3 990.5	1 246.0	524.0	2 220.5
	2008	2 715.4	129.0	405.3	2 181.1	4 007.9	1 251.1	523.8	2 233.0
	2009	2 554.3	115.0	383.8	2 055.5	3 374.4	1 125.3	529.9	1 719.2
	2010	2 865.4	135.9	422.3	2 307.3	3 604.5	1 165.4	522.6	1 916.5
	2011	2 982.5	117.5	451.9	2 413.1	3 632.3	1 085.6	581.3	1 965.4
	2012	3 122.9	125.2	459.7	2 538.0	3 700.2	1 092.6	556.5	2 051.1
	2013	3 192.9	123.4	479.8	2 589.7	3 667.8	1 016.4	558.6	2 092.8
Transition economies	2006	410.3	123.1	41.3	245.9	70.6	5.6	3.1	61.9
	2007	407.9	124.4	39.9	243.7	76.8	7.3	3.5	66.0
	2008	431.5	138.2	36.7	256.6	89.3	6.3	3.8	79.2
	2009	505.3	142.1	44.4	318.8	93.3	3.5	4.6	85.3
	2010	515.7	150.2	45.9	319.7	122.1	3.5	4.6	114.0
	2011	505.0	132.6	42.0	330.5	156.7	4.2	4.4	148.1
	2012	544.2	135.6	40.3	368.3	148.1	3.8	4.0	140.3
	2013	549.6	141.6	37.2	370.7	149.1	0.0	6.7	142.4

Πηγή: (United Nations Conference on Trade and Development, 2015)

Πίνακας 1.6: World seaborne trade in 2006–2013, by type of cargo, country group and region (Millions of tons)

Country group	Year	Goods loaded				Goods unloaded			
		Total	Crude	Petroleum products and gas	Dry cargo	Total	Crude	Petroleum products and gas	Dry cargo
Developing economies	2006	4 829.5	1 527.5	537.1	2 765.0	3 642.9	643.6	355.1	2 644.3
	2007	5 020.8	1 553.9	530.7	2 932.6	4 073.0	742.4	376.3	2 954.3
	2008	5 082.6	1 518.0	515.1	3 049.6	4 189.1	684.9	407.2	3 097.0
	2009	4 798.4	1 453.5	502.9	2 842.0	4 364.2	745.3	386.9	3 232.1
	2010	5 027.8	1 501.6	515.6	3 010.5	4 717.3	764.4	452.0	3 500.9
	2011	5 296.8	1 509.4	540.4	3 247.0	5 008.8	806.7	452.1	3 750.0
	2012	5 529.6	1 524.9	555.0	3 449.7	5 340.1	833.1	494.7	4 012.4
	2013	5 805.7	1 490.3	571.5	3 744.0	5 688.2	873.1	525.4	4 289.7
Africa	2006	721.9	353.8	86.0	282.2	349.8	41.3	39.4	269.1
	2007	732.0	362.5	81.8	287.6	380.0	45.7	44.5	289.8
	2008	766.7	379.2	83.3	304.2	376.6	45.0	43.5	288.1
	2009	708.0	354.0	83.0	271.0	386.8	44.6	39.7	302.5
	2010	754.0	351.1	92.0	310.9	416.9	42.7	40.5	333.7
	2011	723.7	338.0	68.5	317.2	378.2	37.8	46.3	294.1
	2012	757.8	364.2	70.2	323.4	393.6	32.8	51.0	309.8
	2013	821.3	354.2	68.5	398.6	423.2	34.7	55.7	332.9
America	2006	1 030.7	251.3	93.9	685.5	373.4	49.6	60.1	263.7
	2007	1 067.1	252.3	90.7	724.2	415.9	76.0	64.0	275.9
	2008	1 108.2	234.6	93.0	780.6	436.8	74.2	69.9	292.7
	2009	1 029.8	225.7	74.0	730.1	371.9	64.4	73.6	234.0
	2010	1 172.6	241.6	85.1	846.0	448.7	69.9	74.7	304.2
	2011	1 239.2	253.8	83.5	901.9	508.3	71.1	73.9	363.4
	2012	1 282.6	253.3	85.9	943.4	546.7	74.6	83.6	388.5
	2013	1 283.0	231.0	78.2	973.8	554.5	70.1	85.6	398.8
Asia	2006	3 073.1	921.2	357.0	1 794.8	2 906.8	552.7	248.8	2 105.3
	2007	3 214.6	938.2	358.1	1 918.3	3 263.6	620.7	260.8	2 382.1
	2008	3 203.6	902.7	338.6	1 962.2	3 361.9	565.6	286.8	2 509.5
	2009	3 054.3	872.3	345.8	1 836.3	3 592.4	636.3	269.9	2 686.2
	2010	3 094.6	907.5	338.3	1 848.8	3 838.2	651.8	333.1	2 853.4
	2011	3 326.7	916.0	388.2	2 022.6	4 108.8	697.8	328.0	3 082.9
	2012	3 480.9	905.8	398.1	2 177.0	4 386.9	725.7	355.5	3 305.7
	2013	3 693.9	903.6	423.9	2 366.5	4 697.3	767.5	380.1	3 549.7
Oceania	2006	3.8	1.2	0.1	2.5	12.9	0.0	6.7	6.2
	2007	3.5	0.9	0.1	2.5	13.5	0.0	7.0	6.5
	2008	4.2	1.5	0.1	2.6	13.8	0.0	7.1	6.7
	2009	6.3	1.5	0.2	4.6	13.1	0.0	3.6	9.5
	2010	6.5	1.5	0.2	4.8	13.4	0.0	3.7	9.7
	2011	7.1	1.6	0.2	5.3	13.5	0.0	3.9	9.6
	2012	8.3	1.6	0.8	5.9	13.0	0.0	4.6	8.4
	2013	7.5	1.6	0.8	5.1	13.1	0.8	4.1	8.2

Πηγή: (United Nations Conference on Trade and Development, 2015)

Πίνακας 1.7: World seaborne trade in 2006–2013, by type of cargo, country group and region (Percentage share)

Country group	Year	Goods loaded				Goods unloaded			
		Total	Crude	Petroleum products and gas	Dry cargo	Total	Crude	Petroleum products and gas	Dry cargo
<i>Percentage share</i>									
World	2006	100.0	23.2	11.9	65.0	100.0	24.5	11.3	64.1
	2007	100.0	22.6	11.6	65.8	100.0	24.5	11.1	64.4
	2008	100.0	21.7	11.6	66.7	100.0	23.4	11.3	65.3
	2009	100.0	21.8	11.8	66.4	100.0	23.9	11.8	64.3
	2010	100.0	21.3	11.7	67.0	100.0	22.9	11.6	65.5
	2011	100.0	20.0	11.8	68.2	100.0	21.6	11.8	66.6
	2012	100.0	19.4	11.5	69.1	100.0	21.0	11.5	67.5
	2013	100.0	18.4	11.4	70.2	100.0	19.9	11.5	68.6
Developed economies	2006	32.0	7.4	36.8	39.8	52.9	66.4	59.9	46.4
	2007	32.5	7.5	38.9	39.9	49.0	62.4	58.0	42.4
	2008	33.0	7.2	42.3	39.7	48.4	64.4	56.0	41.3
	2009	32.5	6.7	41.2	39.4	43.1	60.0	57.5	34.1
	2010	34.1	7.6	42.9	40.9	42.7	60.3	53.4	34.6
	2011	34.0	6.7	43.7	40.3	41.3	57.2	56.0	33.5
	2012	34.0	7.0	43.6	39.9	40.3	56.6	52.7	33.1
	2013	33.4	7.0	44.1	38.6	38.6	53.8	51.2	32.1
Transition economies	2006	5.3	6.9	4.5	4.9	0.9	0.3	0.3	1.2
	2007	5.1	6.9	4.3	4.6	0.9	0.4	0.4	1.3
	2008	5.2	7.7	3.8	4.7	1.1	0.3	0.4	1.5
	2009	6.4	8.3	4.8	6.1	1.2	0.2	0.5	1.7
	2010	6.1	8.4	4.7	5.7	1.4	0.2	0.5	2.1
	2011	5.7	7.5	4.1	5.5	1.8	0.2	0.4	2.5
	2012	5.9	7.6	3.8	5.8	1.6	0.2	0.4	2.3
	2013	5.8	8.1	3.4	5.5	1.6	0.0	0.6	2.2
Developing economies	2006	62.7	85.6	58.7	55.3	46.2	33.3	39.7	52.3
	2007	62.5	85.7	56.9	55.5	50.0	37.2	41.6	56.4
	2008	61.8	85.0	53.8	55.6	50.6	35.3	43.6	57.3
	2009	61.1	85.0	54.0	54.5	55.7	39.8	42.0	64.2
	2010	59.8	84.0	52.4	53.4	55.9	39.5	46.2	63.3
	2011	60.3	85.8	52.2	54.2	56.9	42.5	43.6	64.0
	2012	60.1	85.4	52.6	54.3	58.1	43.2	46.9	64.7
	2013	60.8	84.9	52.5	55.8	59.8	46.2	48.2	65.7
Africa	2006	9.4	19.8	9.4	5.6	4.4	2.1	4.4	5.3
	2007	9.1	20.0	8.8	5.4	4.7	2.3	4.9	5.5
	2008	9.3	21.2	8.7	5.5	4.5	2.3	4.7	5.3
	2009	9.0	20.7	8.9	5.2	4.9	2.4	4.3	6.0
	2010	9.0	19.6	9.4	5.5	4.9	2.2	4.1	6.0
	2011	8.2	19.2	6.6	5.3	4.3	2.0	4.5	5.0
	2012	8.2	20.4	6.6	5.1	4.3	1.7	4.8	5.0
	2013	8.6	20.2	6.3	5.9	4.5	1.8	5.1	5.1

Πηγή: (United Nations Conference on Trade and Development, 2014, σ. 10)

Πίνακας 1.8: World seaborne trade in 2006–2013, by type of cargo, country group and region (Percentage share)

America	2006	13.4	14.1	10.3	13.7	4.7	2.6	6.7	5.2
	2007	13.3	13.9	9.7	13.7	5.1	3.8	7.1	5.3
	2008	13.5	13.1	9.7	14.2	5.3	3.8	7.5	5.4
	2009	13.1	13.2	7.9	14.0	4.7	3.4	8.0	4.6
	2010	13.9	13.5	8.7	15.0	5.3	3.6	7.6	5.5
	2011	14.1	14.4	8.1	15.1	5.8	3.7	7.1	6.2
	2012	13.9	14.2	8.1	14.8	5.9	3.9	7.9	6.3
	2013	13.4	13.2	7.2	14.5	5.8	3.7	7.8	6.1
Asia	2006	39.9	51.7	39.0	35.9	36.9	28.6	27.8	41.7
	2007	40.0	51.7	38.4	36.3	40.1	31.1	28.9	45.5
	2008	38.9	50.6	35.4	35.8	40.6	29.1	30.7	46.4
	2009	38.9	51.0	37.1	35.2	45.9	34.0	29.3	53.3
	2010	36.8	50.8	34.4	32.8	45.5	33.7	34.0	51.6
	2011	37.9	52.1	37.5	33.8	46.7	36.8	31.6	52.6
	2012	37.8	50.7	37.7	34.3	47.7	37.6	33.7	53.3
	2013	38.7	51.5	38.9	35.3	49.4	40.6	34.9	54.4
Oceania	2006	0.0	0.1	0.01	0.0	0.2	-	0.7	0.1
	2007	0.1	0.1	0.01	0.0	0.2	-	0.8	0.1
	2008	0.1	0.1	0.01	0.0	0.2	-	0.8	0.1
	2009	0.1	0.1	0.02	0.1	0.2	-	0.4	0.2
	2010	0.1	0.1	0.0	0.1	0.2	-	0.4	0.2
	2011	0.1	0.1	0.0	0.1	0.2	-	0.4	0.2
	2012	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	-	0.4	0.1
	2013	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.0	0.4	0.1

Πηγή: (United Nations Conference on Trade and Development, 2014, σ. 11)

1.3.3. Το θαλάσσιο εμπόριο σε τονομύλια

Το 2013, το παγκόσμιο θαλάσσιο εμπόριο αυξήθηκε κατά 3,6% ανεβάζοντας το σύνολο στα 50.000 δισεκατομμύρια τονομύλια (Clarkson Research Services, 2014c). Οι μεταφορές αργού πετρελαίου σε τονομύλια έπεσαν κατά 1,8% (Clarkson Research Services, 2014c), αντανάκλωντας σε μεγάλο βαθμό την πτώση των εισαγωγών αργού πετρελαίου στις Ηνωμένες Πολιτείες. Μαζί, τα προϊόντα πετρελαίου και το εμπόριο φυσικού αερίου αυξήθηκαν κατά 3,9% λόγω της ταχείας αύξησης των πετρελαϊκών προϊόντων κατά 6,2% (Clarkson Research Services, 2014c). Το εμπόριο φυσικού αερίου μειώθηκε κατά 1,4% αντικατοπτρίζοντας μικρότερους όγκους πωλήσεων του υγροποιημένου φυσικού αερίου (LNG) που αποστέλλονται κατά τη διάρκεια του έτους. Ενώ οι μεταφορές αργού πετρελαίου παγκοσμίως υποχώρησαν το 2013, η αύξηση της ζήτησης των εισαγωγών αργού πετρελαίου στην Ασία και η μετατόπιση των τρόπων που προμηθεύουν το πετρέλαιο βοήθησαν στη συνολική αύξηση των τονομυλίων του αργού πετρελαίου. Περισσότερα φορτία αργού πετρελαίου από την Καραϊβική και τη Δυτική Αφρική στην Ασία, ιδίως στην Κίνα, έχουν αυξήσει τη ζήτηση τονομυλίων για τα πλοία Very Large Crude (VLCC).

Τα τονομίλια που αναπτύσσονται από το εμπόριο των μεγάλων ξηρών χύδην φορτίων, αυξήθηκαν κατά 4,5% το 2013. Κατά την τελευταία δεκαετία, οι κινεζικές εισαγωγές από τη Βραζιλία έχουν γενικά αυξηθεί ταχύτερα από ό, τι εκείνων που προέρχονται από τις Ηνωμένες Πολιτείες, με αποτέλεσμα την τόνωση της ζήτησης σιτηρών τονομιλίων. Η ζήτηση άνθρακα και σιδηρομεταλλεύματος αυξήθηκε επίσης κατά το 2013. Με μία αύξηση κατά 3,6% και 3,5%, αντίστοιχα. Η ανάπτυξη του εμπορίου σιδηρομεταλλεύματος σε τονομίλια επήλθε με τη μεγαλύτερη παραγωγή χάλυβα, τις ανταγωνιστικές διεθνείς τιμές σιδηρομεταλλεύματος, τη βελτίωση των οικονομικών αποτελεσμάτων στην Ευρώπη, τις επεκτάσεις των εξορύξεων και τη μείωση των περιορισμών από πλευράς προσφοράς (για παράδειγμα, οι καιρικές συνθήκες περιορισμού των εξαγωγών από την Αυστραλία και τη Βραζιλία). Από το 2011, η αύξηση των εισαγωγών σιδηρομεταλλεύματος της Κίνας σε μεγάλο βαθμό επηρεάστηκε από την αύξηση των εξαγωγών της Αυστραλίας.

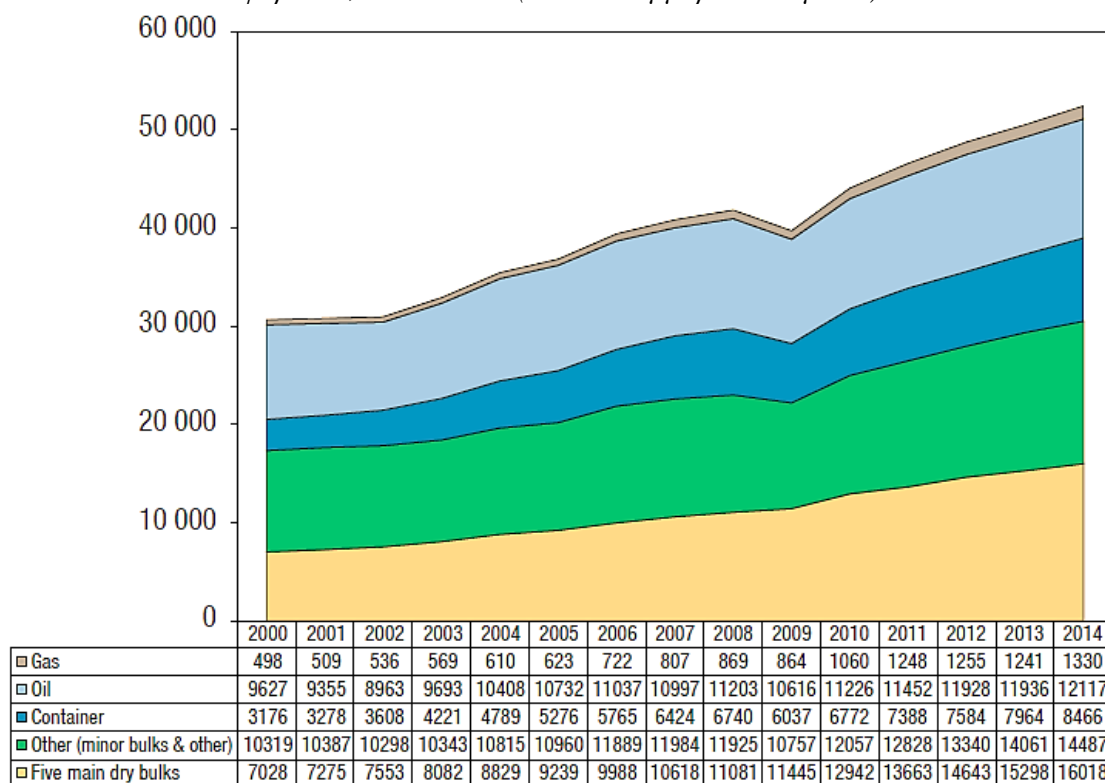
Το εμπόριο άνθρακα τροφοδοτήθηκε από την άνοδο των ασιατικών εισαγωγών άνθρακα, που έχουν αυξηθεί σημαντικά από το 2007 λόγω της αύξησης των μεταφορών εμπορίου από τον Ατλαντικό, την Ινδονησία και την Ινδία. Οι εισαγωγές άνθρακα της Ασίας και η μεταβολή των τάσεων των τονομιλίων έχουν αυξήσει την παγκόσμια ζήτηση για άνθρακα στη ναυτιλία (φορτηγά πλοία), μια τάση που αναμένεται να συνεχιστεί (Bosamia, 2013c). Τα τονομίλια από το εμπόριο φωσφορικών μειώθηκαν κατά 10,9%, λόγω της μείωσης τόσο του όγκου, όσο και των αποστάσεων που διανύουν.

Η ανάπτυξη του εμπορίου βωξίτη όπως μετράται σε τονομίλια αυξήθηκε ως αποτέλεσμα αύξησης σε αποστολές στην Κίνα κατά 25,7%. Η αύξηση αυτή οφείλεται, εν μέρει, στην ταχεία επέκταση της Κίνας στην ικανότητα παραγωγής αλουμίνας, καθώς και της περιορισμένης προσφοράς και της κατώτερης ποιότητας των αποθεμάτων βωξίτη της Κίνας. Η Κίνα εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό για το βωξίτη, από τις εισαγωγές της, από την Ινδονησία, των οποίων οι περιορισμοί που εφαρμόζονται για την εξαγωγή των πρώτων υλών της, δημιουργούν αβεβαιότητα για το εμπόριο αυτό. Κατά συνέπεια, η Κίνα προμηθεύεται βωξίτη από άλλες περιοχές όπως η Αυστραλία, η Ινδία και άλλες περιοχές.

Κατά την τελευταία δεκαετία, η μέση απόσταση που διανύεται από το εμπόριο εμπορευματοκιβωτίων μειώθηκε ελαφρώς ως προς τους μακρινούς προορισμούς Ασίας-Ευρώπης και των ενδιάμεσων στάσεων στον Ειρηνικό. Ωστόσο, το εμπόριο στις

δευτερεύουσες διαδρομές, συμπεριλαμβανομένων των μεγάλων αποστάσεων Βορρά-Νότου είναι ταχέως αναπτυσσόμενη, η μέση απόσταση που διανύεται από το εμπόριο εμπορευματοκιβωτίων είναι πιθανό να αυξηθεί.

Γράφημα 1.7: Παγκόσμιο Θαλάσσιο Εμπόριο σε τονομύλια ανά κατηγορία φορτίων, 2000–2014 (Δισεκατομμύρια τονομύλια)



Πηγή: (United Nations Conference on Trade and Development, 2014, σ. 12)

1.3.4. Θαλάσσιο εμπόριο ανά είδος φορτίου

A. Εμπόριο με δεξαμενόπλοια

Οι εξελίξεις στην παγκόσμια οικονομία έχουν διαμορφώσει το εμπόριο στα δεξαμενόπλοια το 2013. Άλλοι προσδιοριστικοί παράγοντες που έχουν διαμορφώσει το εμπόριο στα δεξαμενόπλοια είναι:

- τα υψηλά επίπεδα τιμών του πετρελαίου (ο μέσος όρος των τιμών του πετρελαίου υπερέβη τα \$ 100 ανά βαρέλι για τρίτη συνεχόμενη χρονιά),
- δημογραφικά στοιχεία,
- οι γεωπολιτικές αβεβαιότητες,
- η τεχνολογία και η αύξηση της ενεργειακής απόδοσης,
- καθώς επίσης και μεταβολές στην προσφορά και τη ζήτηση με τις παραδοσιακές αγορές των καταναλωτών, όπως οι Ηνωμένες Πολιτείες που εμφανίζονται ως μεγάλοι προμηθευτές και δυνητικά μεγάλοι εξαγωγείς αργού πετρελαίου.

Το 2013, λιγότεροι όγκοι αργού πετρελαίου εισήχθησαν στις Ηνωμένες Πολιτείες και περισσότερα διυλισμένα προϊόντα πετρελαίου, εξήχθησαν από τα λιμάνια της. Οι αναπτυσσόμενες οικονομίες, ιδίως η Κίνα και η Ινδία, εμφανίζονται ως οι μεγαλύτεροι εισαγωγείς αργού πετρελαίου. Η Ασία φαίνεται να μπορεί να γίνει ένας σημαντικός προμηθευτής των προϊόντων πετρελαίου. (United Nations Conference on Trade and Development, 2014)

i. Το αργό πετρέλαιο

Οι παγκόσμιες μεταφορές αργού πετρελαίου υποχώρησαν κατά 1,7% το 2013, με συνολικούς όγκους κατά μέσο όρο 1,8 δισεκατομμύρια τόνους. Παράγοντες που παίζουν ρόλο είναι:

- η δυναμική της προσφοράς και της ζήτησης που απορρέει από τις γεωπολιτικές διαταραχές,
- η αυξανόμενη εγχώρια παραγωγή στην παραδοσιακά μεγαλύτερη καταναλωτική αγορά,
- οι παγκόσμιες αδύναμες οικονομικές συνθήκες που υπάρχουν με αποτέλεσμα και τη περιορισμένη ζήτηση,
- η χαμηλή ζήτηση για εισαγωγές αργού πετρελαίου στις Ηνωμένες Πολιτείες και
- το κλείσιμο των διυλιστηρίων στην Ευρώπη συνέβαλαν σημαντικά στην πτώση.

Μια συνοπτική παρουσίαση της παγκόσμιας κατανάλωσης και παραγωγής πετρελαίου ανά γκρουπ περιοχών παρουσιάζεται στον παρακάτω Πίνακας 1.9:

*Πίνακας 1.9: Major producers and consumers of oil natural gas, 2013
(Percentage world market share)*

World oil production		World oil consumption	
Western Asia	33	Asia Pacific	33
Transition economies	17	North America	23
North America	16	Europe	15
Developing America	12	Developing America	10
Africa	10	Western Asia	10
Asia Pacific	9	Transition economies	5
Europe	3	Africa	4
World natural gas production		World natural gas consumption	
North America	25	North America	25
Transition economies	23	Asia Pacific	19
Western Asia	17	Transition economies	16
Asia Pacific	14	Europe	14
Europe	8	Western Asia	14
Developing America	7	Developing America	8
Africa	6	Africa	4

Πηγή: (United Nations Conference on Trade and Development, 2014, σ. 13)

Τα κύρια λιμάνια εκφόρτωσης ή εισαγωγής προϊόντων βρίσκονται στην Ιαπωνία, τη Βόρεια Αμερική, την Ευρώπη και την αναπτυσσόμενη Ασία. Οι εισαγωγές αργού πετρελαίου στις Ηνωμένες Πολιτείες μειώθηκαν κατά 13,0%, δηλαδή από 7.700.000 σε 6.700.000 βαρέλια ανά ημέρα (BPD) (British Petroleum, 2014a), το χαμηλότερο επίπεδο που καταγράφηκε για περισσότερο από δύο δεκαετίες. Οι εισαγωγές μειώθηκαν επίσης στον Καναδά και την Ιαπωνία. Στην Κίνα οι θαλάσσιες εισαγωγές αργού πετρελαίου αυξήθηκαν κατά 6,8%, φθάνοντας τα 7,7 εκατομμύρια βαρέλια ημερησίως και, συνεπώς, ξεπερνώντας τις Ηνωμένες Πολιτείες ως η μεγαλύτερη εισαγωγέας πετρελαίου του κόσμου. Άλλοι εισαγωγείς, όπως οι χώρες της Αφρικής, οι αναπτυσσόμενες χώρες της Αμερικής, η Αυστραλία, η Ευρώπη, η Ινδία και η Σιγκαπούρη έχουν και αυτές δει αύξηση των εισαγωγών αργού πετρελαίου, αλλά σε διαφορετικούς ρυθμούς. Οι εισαγωγές στην Ασία αντανακλούν τις αυξανόμενες καταναλωτικές ανάγκες αλλά και τις προσπάθειες των χωρών της περιοχής της Ασίας, όπως της Κίνας και της Ινδίας, για την κατασκευή τοπικών διυλιστηρίων. Οι

σημαντικές περιοχές φόρτωσης αργού πετρελαίου συνεχίζουν να βρίσκονται στη δυτική Ασία, την Αφρική, στις αναπτυσσόμενες χώρες της Αμερικής και στις χώρες των μεταβατικών οικονομιών. Σχεδόν όλοι οι μεγάλοι εξαγωγείς αργού πετρελαίου μείωσαν τις εξαγωγές τους ή πλησίασαν τα επίπεδα του 2012.

Τέλος, ενώ στον Καναδά οι αποστολές αργού πετρελαίου αυξήθηκαν το 2013 (8,6 %), οι εξαγωγές, στις αναπτυσσόμενες χώρες της Αμερικής, της Δυτικής Ασίας, στις μεταβατικές οικονομίες και την Αφρική, έχουν περιοριστεί.

ii. Προϊόντα διύλισης πετρελαίου

Η συνολική παγκόσμια ικανότητα διύλισης αυξήθηκε κατά 1,4% το 2013 με τον ίδιο, περίπου, ρυθμό όπως και το προηγούμενο έτος, φθάνοντας σε όγκους τα 94,900,000 βαρέλια την ημέρα (British Petroleum, 2014a). Η ικανότητα, αυτή, αναμένεται να αυξηθεί, ως αποτέλεσμα των επεκτατικών σχεδίων της Ασίας, ιδίως της Κίνας και της Ινδίας. Εν τω μεταξύ, τα διυλιστήρια στην Ευρώπη, ολοένα και κλείνουν λόγω των αυξανόμενων περιβαλλοντικών περιορισμών που τίθενται για την προστασία του περιβάλλοντος στις περιοχές του ΟΟΣΑ και του ανταγωνισμού από τα διυλιστήρια στην Ασία, τα οποία αυξάνονται. (Όπως αναφέρεται στο: Danish Ship Finance, 2013) (United Nations Conference on Trade and Development, 2014, σ. 14)

Το 2013, οι μεταφορές των προϊόντων πετρελαίου αυξήθηκαν κατά 4,7%, αντισταθμίζοντας σε κάποιο βαθμό την πτώση στις αποστολές του αργού πετρελαίου (Clarkson Research Services, 2014c). Εκτιμήσεις από την UNCTAD δείχνουν ότι οι αποστολές των προϊόντων πετρελαίου παγκοσμίως, συμπεριλαμβανομένου του φυσικού αερίου, έχουν αυξηθεί κατά 3,1%, από τα 1060 εκατομμύρια τόνους το 2012 στα 1.090.000.000 τόνους το 2013, ωθούμενη κυρίως από τον αυξανόμενο όγκο των εξαγωγών από τις Ηνωμένες Πολιτείες, αύξηση 18,5% το 2013 (British Petroleum, 2014a). Το 2013, η Κίνα, οι χώρες των μεταβατικών οικονομιών, η Ευρώπη, η Σιγκαπούρη και η Δυτική Ασία αύξησαν τις μεταφορές τους, ενώ σε ορισμένες περιοχές οι εξαγωγές είτε συρρικνώθηκαν (Αφρική, αναπτυσσόμενες χώρες της Αμερικής και Ινδία), είτε βρέθηκαν σε τέλμα, δηλαδή ακινητοποιήθηκαν (Καναδάς). Οι μεταφορές υποστηρίχθηκαν περαιτέρω από τη ζήτηση στην Κίνα, καθώς και από χώρες με περιορισμένη ικανότητα διυλιστηρίων, όπως η Ινδονησία, η Μαλαισία, η Ταϊλάνδη και το Βιετνάμ. Επίσης, οι εισαγωγές στην Ευρώπη και στις αναπτυσσόμενες χώρες της Αμερικής αυξήθηκαν κατά το 2013, λόγω, αντίστοιχα, μειωμένης ικανότητας διύλισης της περιοχής και της αυξανόμενης ζήτησης της Βραζιλίας. Οι

εισαγωγές των προϊόντων πετρελαίου στις Ηνωμένες Πολιτείες μειώθηκαν κατά 1,3 % το 2013, μια τάση που συνδέεται στενά με την αύξηση της παραγωγής σχιστόλιθου (British Petroleum, 2014a).

iii. Φυσικό αέριο και υδροποιημένα αέρια

Η παγκόσμια παραγωγή φυσικού αερίου αυξήθηκε κατά 1,1% το 2013, ποσοστό χαμηλότερο από το δεκαετή μέσο όρο του 2,6%. Οι Ηνωμένες Πολιτείες αντιπροσώπευαν το 20,0% της παγκόσμιας παραγωγής και παρέμεινε ο μεγαλύτερος παραγωγός στον κόσμο. Μια συνοπτική παρουσίαση της παγκόσμιας κατανάλωσης και παραγωγής φυσικού αερίου ανά γκρουπ περιοχών παρουσιάζεται στον παραπάνω Πίνακα 1.9. Αντανακλώντας την εξέλιξη της ζήτησης και της προσφοράς, ο συνολικός όγκος φυσικού αερίου παρέμεινε στα ίδια επίπεδα το 2013 (-0,3%), αρκετά κάτω από τον ιστορικό μέσο όρο του 5,2%. Η ανάπτυξη του παγκόσμιου εμπορίου του υδροποιημένου φυσικού αερίου σχεδόν παρέμεινε στα ίδια επίπεδα (0,3%) το 2013, ενώ η αύξηση των εισαγωγών στις αναπτυσσόμενες χώρες της Αμερικής, της Κίνας και της Δημοκρατίας της Κορέας αντισταθμίστηκε εν μέρει από τη μείωση των εισαγωγών στη Γαλλία, την Ισπανία, το Ηνωμένο Βασίλειο της Μεγάλης Βρετανίας και της Βόρειας Ιρλανδίας. Το Κατάρ παρέμεινε ο μεγαλύτερος εξαγωγέας υδροποιημένου φυσικού αερίου, με μερίδιο 32,4% των παγκόσμιων εξαγωγών υδροποιημένου φυσικού αερίου.

Ωστόσο, η αύξηση των εξαγωγών το 2013 περιορίστηκε από την περιορισμένη εξαγωγική ικανότητα με την απουσία σημαντικών νέων εγκαταστάσεων υδροποίησης. Επιπλέον, καθώς οι τιμές του άνθρακα μειώθηκαν, ο άνθρακας έγινε πιο προσιτός στην Ευρώπη, με αποτέλεσμα η ζήτηση για φυσικό αέριο να μειωθεί. Αντιπροσωπεύοντας μόνο το 15,6% του παγκόσμιου θαλάσσιου εμπορίου φυσικού αερίου, η ανάπτυξη του υδροποιημένου αερίου (LPG) παρέμεινε στα ίδια επίπεδα με το 2013, με συνολικό όγκο των LPG, συνολικού ύψους 44 εκατομμυρίων τόνων (Clarkson Research Services, 2014c). Η Ιαπωνία παρέμεινε ο μεγαλύτερος εισαγωγέας του υγραερίου στο κόσμο, ακολουθούμενη από τη Δημοκρατία της Κορέας, την Κίνα και την Ινδία.

B. Συναλλαγές ξηρού φορτίου: Κύρια και δευτερεύοντα χύδην ξηρά φορτία και λοιπά ξηρά φορτία

Τα εμπορεύματα ξηρού φορτίου αποτελούν τη ραχοκοκαλιά του διεθνούς θαλάσσιου εμπορίου, αντανακλώντας, μεταξύ άλλων, την ταχέως αυξανόμενη ζήτηση από τις αναδυόμενες αναπτυσσόμενες χώρες. Το 2013, οι μεταφορές ξηρού φορτίου,

παγκοσμίως, έφτασαν τους 6,7 δισεκατομμύρια τόνους, δηλαδή 5,5% αύξηση από το 2012. Το εμπόριο των χύδην ξηρών φορτίων αυξήθηκε κατά 5,6%, το οποίο αντιπροσώπευε το 64,6% του συνολικού όγκου της μεταφοράς ξηρού φορτίου (Clarkson Research Services, 2014a). Από το σύνολο αυτό, τα πέντε κύρια χύδην ξηρά φορτία ανήλθαν σε περίπου 2,9 δισεκατομμύρια τόνους, ενώ τα δευτερεύοντα χύδην ξηρά φορτία έφτασαν τα 1,4 δισεκατομμύρια τόνους (Clarkson Research Services, 2014a). Τα πέντε κύρια χύδην ξηρά φορτία συνέχισαν να κατευθύνουν την ανάπτυξη σε αυτό το τμήμα της αγοράς, με αποτέλεσμα την αύξηση των φορτίων κατά 6,5% το 2013 σε σύγκριση με το 3,5% το 2012.

Οι εξαγωγείς των χύδην ξηρών φορτίων είναι αρκετά διαφοροποιημένοι, με τους προμηθευτές διαφόρων βασικών εμπορευμάτων να εκτείνονται σε διαφορετικές περιοχές και ολοένα και περισσότεροι μικρότεροι εξαγωγείς να αναδύονται στην αγορά. Ορισμένοι σημαντικοί παίκτες είναι:

- η Αργεντινή,
- η Αυστραλία,
- η Βραζιλία,
- ο Καναδάς,
- η Ινδονησία,
- η Νότια Αφρική
- και οι Ηνωμένες Πολιτείες.

Επίσης, νέοι προμηθευτές που προκύπτουν, εμπλέκονται με περισσότερα από ένα είδος εμπορεύματος, όπως για παράδειγμα η Λιβερία, το Περού και η Σιέρρα Λεόνε. Από την πλευρά των εισαγωγών, ωστόσο, φαίνεται να υπάρχει μια μεγαλύτερη συγκέντρωση με τη ζήτηση να προέρχεται κυρίως από τις αναδύμενες αναπτυσσόμενες περιοχές της Ασίας και ιδίως αυτές της Κίνας και της Ινδίας. Μια συνοπτική παρουσίαση των παγκόσμιων παραγωγών και των χρηστών του χάλυβα, καθώς επίσης και των εισαγωγών και εξαγωγών, επιλεγμένων, κύριων χύδην ξηρών φορτίων παρουσιάζεται στον παρακάτω Πίνακας 1.10:

Πίνακας 1.10: Some major dry bulks and steel: Main producers, users, exporters and importers, 2013 (Percentage world market share)

Steel producers		Steel users	
China	49	China	47
Japan	7	European Union	10
United States	5	North America	9
India	5	Transition economies	4
Russian Federation	4	Developing America	3
Republic of Korea	4	Western Asia	3
Germany	3	Africa	2
Turkey	2	Other	22
Brazil	2		
Ukraine	2		
Other	17		
Iron ore exporters		Iron ore importers	
Australia	49	China	67
Brazil	27	Japan	11
South Africa	5	European Union	9
Canada	3	Republic of Korea	5
Sweden	3	Other	8
Other	13		
Coal exporters		Coal importers	
Indonesia	34	China	19
Australia	32	Japan	17
United States	9	European Union	16
Colombia	7	India	16
Russian Federation	7	Republic of Korea	11
South Africa	6	China, Taiwan Province of	5
Canada	3	Malaysia	2
Other	2	Thailand	2
		Other	12
Grain exporters		Grain importers	
United States	19	Asia	31
Argentina	12	Developing America	21
European Union	11	Africa	20
Australia	10	Western Asia	18
Ukraine	9	Europe	7
Canada	8	Transition economies	3
Others	31		

Πηγή: (United Nations Conference on Trade and Development, 2014, σ. 15)

i. Παραγωγή και Κατανάλωση χάλυβα και Μεταφορές σιδηρομεταλλεύματος

Αντανακλώντας τη συνεχή ανάπτυξη της βιομηχανίας σιδήρου και χάλυβα, το παγκόσμιο εμπόριο σιδηρομεταλλεύματος αυξήθηκε κατά 7,1% και παρέμεινε “παγκόσμιος πρωταθλητής” με όγκους διπλάσιους μεταξύ των ετών 2004 και 2013. Οι μεταφορές σιδηρομεταλλεύματος ανήλθαν συνολικά σε περίπου 1,2 δισεκατομμύρια

τόνους το 2013 από 1,1 δις τόνους το 2012 και 593 εκατομμύρια τόνους το 2004 (Clarkson Research Services, 2014c). Οι σημαντικότεροι εξαγωγείς σιδηρομεταλλεύματος ήταν η Αυστραλία και η Βραζιλία, που μαζί ευθύνονται για το 75,6% των παγκόσμιων μεταφορών σιδηρομεταλλεύματος το 2013 (Clarkson Research Services, 2014a). Ωστόσο, άλλοι μικρότεροι προμηθευτές ολοένα εμφανίζονται, διαρκώς, ως σημαντικές αγορές που μπορούν να προσφέρουν πολλές υποσχόμενες προοπτικές για τη ναυτιλία, ιδίως στην Αφρική. Το 2013, ενώ η πλειοψηφία των εξαγωγών ξηρού φορτίου απεστάλησαν από τη Νότια Αφρική, άλλες αφρικανικές χώρες συνέβαλλαν, επίσης, με μεγαλύτερα μερίδια, με εξαγωγές σιδηρομεταλλεύματος από τη Λιβερία και τη Σιέρρα Λεόνε και εξαγωγές άνθρακα από την Μοζαμβίκη. Παρατηρούμε ότι, διεύρυνση του άνθρακα και της ικανότητας εξόρυξης σιδηρομεταλλεύματος, συμπεριλαμβανομένου στη Γουινέα, είναι πιθανό να αυξήσει σημαντικά τον όγκο χύδην ξηρού φορτίου που στέλνονται πέρα από την Αφρική.

Γενικά, αλλού, οι εξαγωγές σιδηρομεταλλεύματος της Ινδίας μειώθηκαν ενώ η ζήτηση για την εισαγωγή χύδην ξηρών εμπορευμάτων συνεχίζει να αυξάνεται. Όντας ο τέταρτος μεγαλύτερος παραγωγός χάλυβα παγκοσμίως, η Ινδία επίσης όλο και περισσότερο, αυξάνει την εισαγωγή άνθρακα οπτανθρακοποίησης³, μια τάση που αναμένεται να συνεχιστεί κατά τα επόμενα χρόνια, λόγω της προβλεπόμενης αύξησης της ικανότητας παραγωγής χάλυβα (Clarkson Research Services, 2013).

Το 2013, η Κίνα παραμένει η κύρια αγορά κατανάλωσης σιδηρομεταλλεύματος που αποστέλλονται από την Αυστραλία και την Βραζιλία. Εξαιτίας των μεγάλων επενδύσεων σε κατασκευές και υποδομές, η Κίνα αντιπροσωπεύει πάνω από τα δύο τρίτα του παγκόσμιου εμπορίου σιδηρομεταλλεύματος. Παράλληλα, ορισμένη ανάπτυξη από άλλες περιοχές, όπως της Ευρώπης και της Ιαπωνίας, βοήθησε στη περαιτέρω ανάπτυξη του εμπορίου σιδηρομεταλλεύματος.

ii. Μεταφορές Άνθρακα

Το 2013, ο συνολικός όγκος των μεταφορών άνθρακα (θερμικών και κωκ) αυξήθηκε κατά 5,0%, φθάνοντας τους 1.180.000.000 τόνους. Αντιπροσωπεύοντας, σχεδόν, το 78% του εμπορίου άνθρακα, οι μεταφορές των θερμικών άνθρακα αυξήθηκαν κατά 2,9%, ποσοστό πολύ χαμηλότερο από το 14,6% του 2012.

³ Οπτανθρακας ή αλλιώς ΚΩΚ, είναι μια δευτερογενή, τεχνητή καύσιμη ύλη και αφορά το εξανθράκωμα του πισσούχου άνθρακα μετά την απαέρωσή του κατά την πύρωση σε σχάρες ή κλειστά καμίνια. Εκεί διογκώνεται σχηματίζοντας την χαρακτηριστική στερεά, πορώδη, συμπαγή μάζα του, κωκ. Πρόκειται δηλαδή για το υπόλειμμα του μόνιμου άνθρακα, της τέφρας και άλλων στοιχείων όπως του αζώτου (N,) υδρογόνου (H,) και ολικού θείου (S,) μετά την απομάκρυνση των πτητικών.

Σε αυτό το σημείο να αναφέρουμε ότι, οι εισαγωγές από την Ασία είναι η κύρια χώρα που συμβάλει στο παγκόσμιο εμπόριο άνθρακα, με όγκους που τα τελευταία χρόνια αναπτύσσεται ραγδαία. Ο όγκος των εισαγωγών θερμικού άνθρακα στην Ασία σημείωσαν την ταχύτερη ανάπτυξη (5,3%), ενώ ο όγκος των εισαγωγών στην Ευρωπαϊκή Ένωση συρρικνώθηκε κατά 5,9%.

Κύριοι εισαγωγείς του άνθρακα είναι: η Κίνα, η Γερμανία, η Ινδία, η Ιαπωνία, η Μαλαισία, η Δημοκρατία της Κορέας, η Ταϊβάν και το Ηνωμένο Βασίλειο.

Το 2013, η Αυστραλία και η Ινδονησία αντιπροσωπεύουν το 64,5% των παγκόσμιων θαλάσσιων μεταφορών. Η Ινδονησία παρέμεινε ο μεγαλύτερος εξαγωγέας άνθρακα στην Ασία, αφού ξεπέρασε την Αυστραλία το 2010. Το 2013, οι παγκόσμιες θαλάσσιες μεταφορές άνθρακα αυξήθηκαν κατά 10,2% (Clarkson Research Services, 2014a). Η αύξηση της παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας με καύση άνθρακα στην Ινδία είναι η κινητήρια δύναμη της ζήτησης για τον θερμικό άνθρακα, ενώ οι πολύ χαμηλές διεθνείς τιμές ενθάρρυναν την αύξηση των εισαγωγών στην Κίνα. Οι μεταφορές από την Κολομβία, τη Νότια Αφρική και τις Ηνωμένες Πολιτείες έχουν επίσης επεκταθεί κατά την τελευταία δεκαετία, αντικατοπτρίζοντας εν μέρει την ταχέως αυξανόμενη ζήτηση στην Ασία. Ωστόσο, οι εξαγωγές της Κολομβίας μειώθηκαν κατά 7,3% λόγω της διακοπής εφοδιασμού κατά τη διάρκεια του έτους (Clarkson Research Services, 2014a). Εξαιτίας της οικονομικής ύφεσης, οι εξαγωγές άνθρακα της Νότιας Αφρικής προς την Ευρώπη έχουν εκτραπεί προς την Ασία, όπου η ζήτηση έχει αυξηθεί ραγδαία. Εν τω μεταξύ, οι εξαγωγές άνθρακα για παραγωγή ατμού από τις Ηνωμένες Πολιτείες έχουν αυξηθεί, καθώς η εγχώρια ζήτηση άνθρακα μειώθηκε στον απόηχο της αυξημένης χρήσης του σχιστολιθικού φυσικού αερίου στην παραγωγή ηλεκτρικής ενέργειας.

Όσον αφορά τον άνθρακα οπτανθρακοποίησης (κωκ), οι μεταφορές αυξήθηκαν κατά 12,8% το 2013, ως αποτέλεσμα της αύξησης του όγκου των εισαγωγών στην Ασία κατά 19,0% (Clarkson Research Services, 2014a). Οι εισαγωγές στην Κίνα αυξήθηκαν κατά 73,4%, δηλαδή αυξήθηκαν από 34,6 εκατομμύρια τόνους το 2012 σε 60,0 εκατομμύρια τόνους το 2013, εξαιτίας κυρίως των προβλημάτων που προέκυψαν από τις μεταφορές των προμηθειών δια ξηράς από τη Μογγολία. Παραμένοντας στον κόσμο ο μεγαλύτερος εξαγωγέας άνθρακα οπτανθρακοποίησης (κωκ) το 2013, η Αυστραλία αύξησε τις εξαγωγές της κατά 17,3%, ενώ οι μεταφορές από τον Καναδά και τη Ρωσική Ομοσπονδία αυξήθηκαν κατά 15,4% και 19,1%, αντίστοιχα. Στις Ηνωμένες Πολιτείες,

οι εξαγωγές άνθρακα (θερμικών και κωκ) μειώθηκαν κατά 6,9% (Clarkson Research Services, 2014a), λόγω του σχετικά υψηλού κόστους παραγωγής και των χαμηλών διεθνών τιμών του άνθρακα σε σύγκριση με τις τιμές του φυσικού αερίου. (United Nations Conference on Trade and Development, 2014)

iii. Μεταφορές σιτηρών

Οι παγκόσμιες θαλάσσιες μεταφορές σιτηρών (σιτάρι, χοντρό και σόγιας) αυξήθηκαν κατά 3,2%, ανεβάζοντας το σύνολο στα 384 εκατομμύρια τόνους το 2013 (Clarkson Research Services, 2014a). Η αύξηση αυτή, στην περίπτωση του σιταριού, οφείλετε κυρίως στις ευνοϊκές καιρικές συνθήκες που συναντάμε στις Ηνωμένες Πολιτείες, ενώ στην περίπτωση του χοντρού δημητριακού (coarse grain), οφείλετε στις χαμηλότερες τιμές (Clarkson Research Services, 2014d). Η Ιαπωνία παρέμεινε ο μεγαλύτερος εισαγωγέας στον κόσμο του σιταριού και των δευτερευόντων σιτηρών με συνολικά 23,9 εκατομμύρια τόνους, ακολουθούμενη από την Κίνα με 19,8 εκατομμύρια τόνους. Το 2013, το εμπόριο της σόγιας συνέχισε να αναπτύσσεται και να επεκτείνεται κατά 7,0% (Clarkson Research Services, 2014a), παρασυρόμενη από τη ζήτηση για εισαγωγές της Κίνας. Η Αργεντινή και η Βραζιλία, είναι πιθανόν, εκτός από μεγάλοι παραγωγοί σόγιας, να μετατραπούν και σε σημαντικούς καταναλωτές (Clarkson Research Services, 2014d), μια τάση που θα επηρεάσει το παγκόσμιο εμπόριο σιτηρών, εφόσον οι εξαγωγές από αυτούς τους δύο μεγάλους παραγωγούς είναι πιθανό να μειωθούν. Οι Ηνωμένες Πολιτείες, ο μεγαλύτερος εξαγωγέας σιτηρών παγκοσμίως, με μερίδιο 19% το 2013, αύξησε τις μεταφορές τις (σιτάρι και χοντρό) κατά 54,2% το 2013/2014, ανακάμπτοντας από την απότομη συρρίκνωση (-31,4%) που καταγράφηκε το προηγούμενο έτος (Clarkson Research Services, 2014a). Ο όγκος των εξαγωγών σίτου μειώθηκε στην Αργεντινή και την Αυστραλία, αλλά αυξήθηκε στον Καναδά και την Ευρωπαϊκή Ένωση. Παράλληλα, οι χονδροειδείς μεταφορές σιτηρών αυξήθηκαν στην Αυστραλία, την Ευρωπαϊκή Ένωση και την Ουκρανία, αλλά μειώθηκαν στην Αργεντινή και τον Καναδά (Clarkson Research Services, 2014d).

iv. Βωξίτης / αλουμίνα και φωσφορικά ορυκτά

Το εμπόριο του βωξίτη αντιμετωπίζει αβεβαιότητα, λόγω των απαγορεύσεων στις εξαγωγές της Ινδονησίας που θεσπίστηκαν τον Ιανουάριο του 2014. Οι εξαγωγές του βωξίτη από την Ινδονησία αντιπροσωπεύουν περίπου το 50,0% του παγκόσμιου εμπορίου βωξίτη το 2013 και σχεδόν το 70,0% των κινεζικών εισαγωγών. Ενώ ένα μεγάλο ποσοστό των εισαγωγών που προέρχονται από απομακρυσμένες χώρες, όπως

η Αφρική και οι αναπτυσσόμενες χώρες της Αμερικής, δεν αναμένεται να αντισταθμίσει πλήρως τη μείωση των εξαγωγών της Ινδονησίας. Στο πλαίσιο αυτό, ορισμένες εταιρείες σχεδιάζουν να κατασκευάσουν εργοστάσια επεξεργασίας αλουμίνιας στην Ινδονησία, στα πλαίσια του νόμου όπου περιορίζουν την εξαγωγή των μη επεξεργασμένων ειδών μεταλλευμάτων (Γεωλογικό Ινστιτούτο των ΗΠΑ, το 2014).

Οι παγκόσμιες μεταφορές των φωσφορικών μειώθηκαν κατά 6,7% το 2013, καθώς η επεξεργασία των λιπασμάτων γίνεται ολοένα και περισσότερο στην πηγή (Clarkson Research Services, 2014a). Ο όγκος των παγκόσμιων εξαγωγών των φωσφορικών ανήλθαν σε 28 εκατομμύρια τόνους, από 30 εκατομμύρια τόνους το 2012. Η παγκόσμια παραγωγή φωσφορικών εκτιμάται ότι αυξήθηκε το 2013, ενώ η ετήσια παραγωγική ικανότητα αναμένεται να αυξηθεί, κυρίως στη Βραζιλία, την Κίνα, το Μαρόκο, το Περού, και τη Σαουδική Αραβία (Γεωλογικό Ινστιτούτο των ΗΠΑ, το 2014). Τέλος, να αναφέρουμε ότι σχεδιάζονται ή βρίσκονται σε εξέλιξη σημαντικά έργα στην Αλγερία, την Αυστραλία, τον Καναδά, το Καζακστάν, τη Ναμίμπια, τη Ρωσική Ομοσπονδία, το Τόγκο, και την Τυνησία.

v. Μεταφορές ξηρού φορτίου: Δευτερεύοντα χύδην φορτία

Το 2013, η αύξηση του εμπορίου στα δευτερεύοντα χύδην φορτία επιβραδύνθηκε στο 3,9 % (Clarkson Research Services, 2014a), με συνολικούς όγκους κατά μέσο όρο 1,4 δισεκατομμύρια τόνους. Από το συνολικό αυτό ποσό:

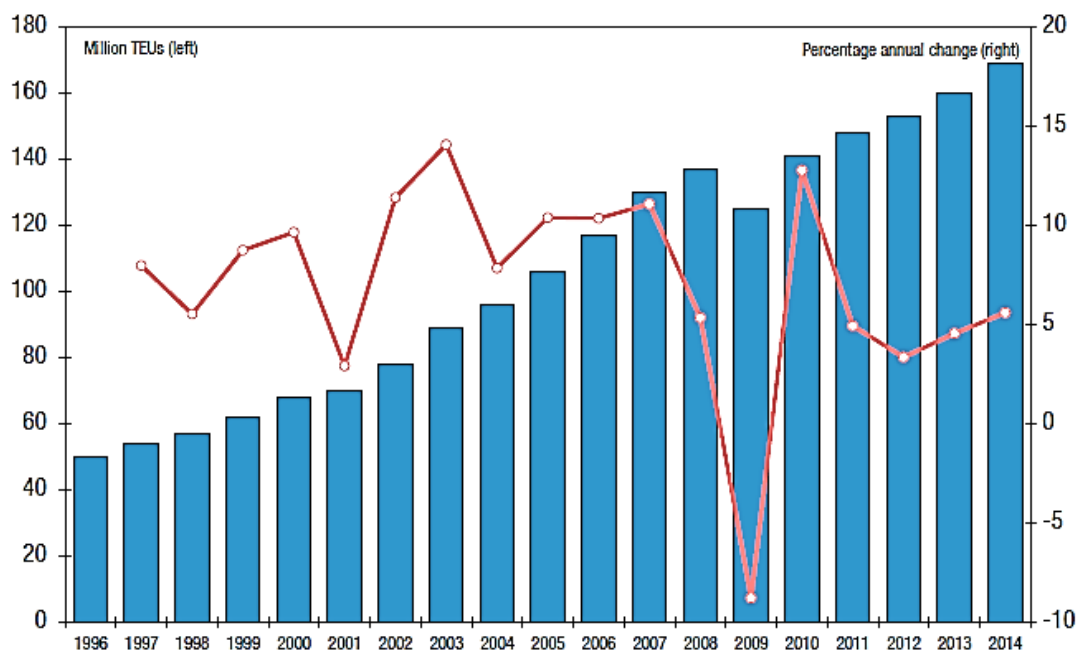
- 44,0 % αντιστοιχούσε σε μέταλλα και ορυκτά (για παράδειγμα, τσιμέντο, μέταλλευμα νικελίου, ανθρακίτης),
- 34,0 % σε κατασκευαστές (δηλαδή, δασικών και χάλυβα προϊόντων)
- και 21,9 % σε γεωργικά χύδην προϊόντα όπως για παράδειγμα η ζάχαρη. (Clarkson Research Services, 2014a).

Τα μέταλλα και τα ορυκτά κατέγραψαν την ταχύτερη ανάπτυξη (6,0%), ακολουθούμενη από τους κατασκευαστές (3,7%) και τα γεωργικά χύδην προϊόντα τα οποία παρέμειναν στα ίδια επίπεδα, λόγω του μειωμένου εμπορίου των ελαιούχων σπόρων / αλεύρων και της περιορισμένης ανάπτυξης εμπορίου της ζάχαρης (Clarkson Research Services, 2014a).

vi. Μεταφορές λοιπών ξηρών φορτίων: εμπόριο με εμπορευματοκιβώτια

Το παγκόσμιο εμπόριο εμπορευματοκιβωτίων αυξήθηκε κατά 4,6% το 2013, λαμβάνοντας συνολικούς όγκους 160 εκατομμυρίων TEUs⁴, από 153 εκατομμύρια TEUs το 2012 (Clarkson Research Services, 2014b). Βλέπε Γράφημα 1.8.

*Γράφημα 1.8: Παγκόσμιο εμπόριο εμπορευματοκιβωτίων, 1996–2014
(Εκατομμύρια TEUs και ετήσια ποσοστιαία αλλαγή)*

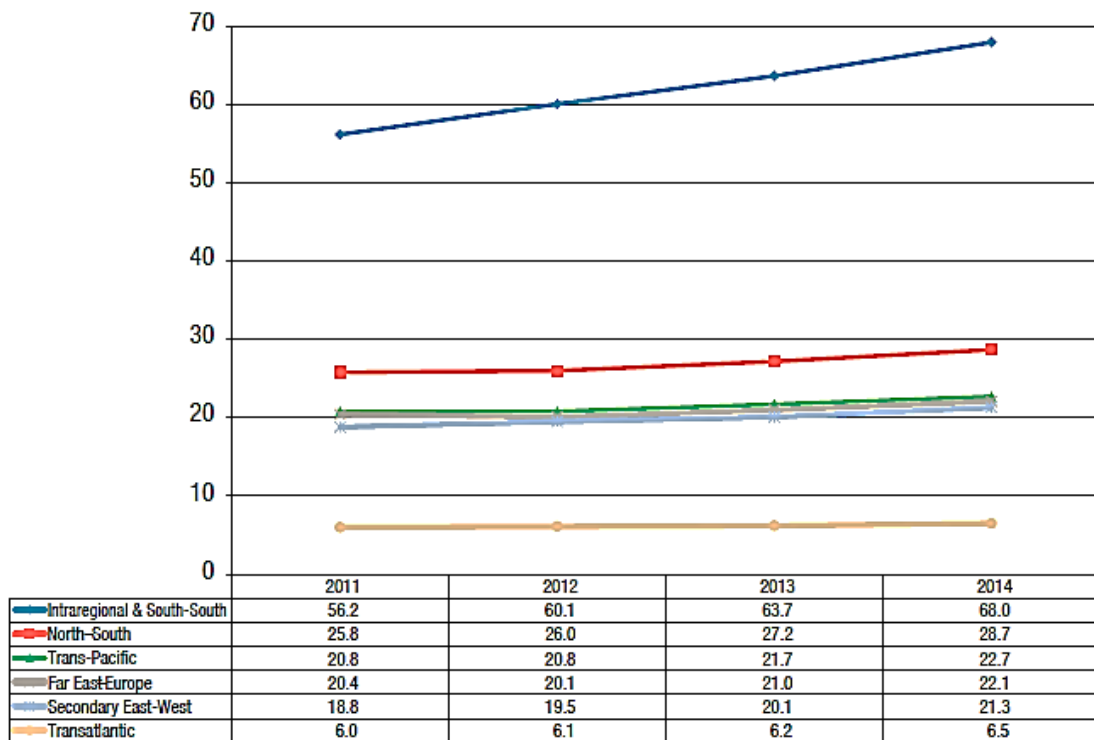


Πηγή: (United Nations Conference on Trade and Development, 2014, σ. 17)

Το 2013, οι intraregional διαδρομές (με επικεφαλής το εμπόριο των ενδο-ασιατικών διαδρομών) και οι διαδρομές South-South αντιπροσώπευαν το 39,8% του παγκόσμιου εμπορίου εμπορευματοκιβωτίων. Ακολούθησαν, κατά φθίνουσα σειρά, οι διαδρομές του Βορρά-Νότου (17,0%), οι διαδρομές του Ειρηνικού (13,6%), της Άπω ΑνατολικοΕυρώπης (13,1%), οι διαδρομές secondary East-West (12,6%) και οι υπερατλαντικές διαδρομές (3,9%). Βλέπε παρακάτω Γράφημα 1.9.

⁴ TEUs (Twenty-foot equivalent unit): ένα TEU ισοδυναμεί με ένα τυποποιημένο εμπορευματοκιβώτιο μήκους 20 ποδών.

Γράφημα 1.9: Κατανομή του παγκόσμιου εμπορίου εμπορευματοκιβωτίων ανά διαφορετικούς οδούς, 2011–2014 (Εκατομμύρια TEUs)



Πηγή: (United Nations Conference on Trade and Development, 2014, σ. 18)

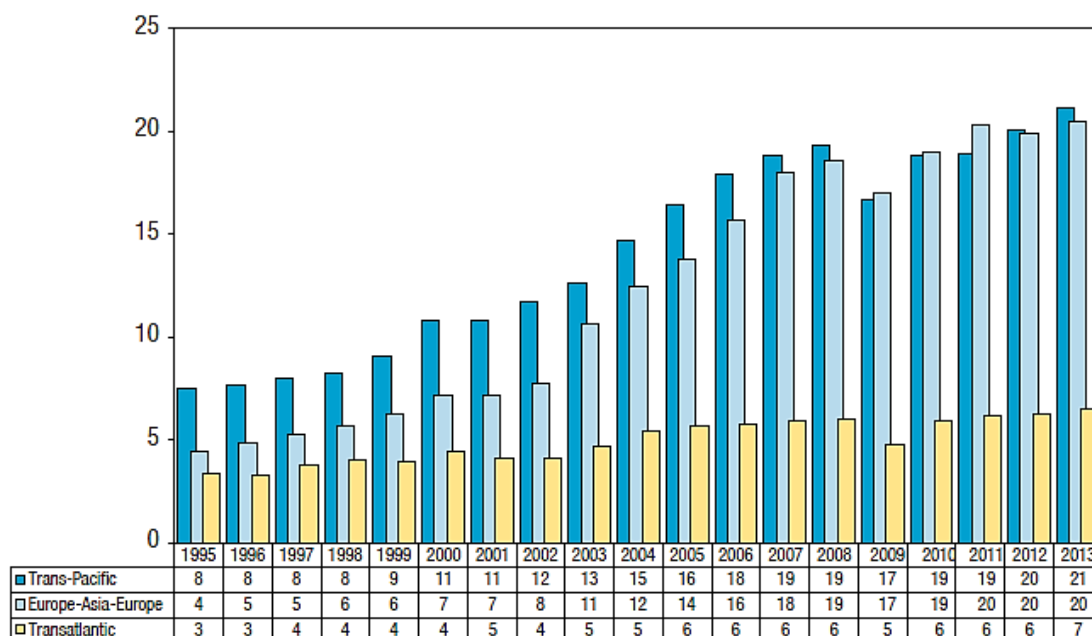
Οι τρεις κύριες εμπορικές διαδρομές της Ανατολής-Δύσης, ειδικά οι διαδρομές trans-Pacific, Asia-Europe και transatlantic, συγκεντρώνουν τρεις κύριες οικονομικές περιοχές. Την Ασία (ιδίως την Κίνα), την Ευρώπη και τη Βόρεια Αμερική, οι οποίες παραδοσιακά αποτελούν μεγάλες καταναλωτικές αγορές. Μαζί, η Ασία, η Ευρώπη και η Βόρεια Αμερική αντιπροσωπεύουν σχεδόν το 80,0% του παγκόσμιου ΑΕΠ για το έτος 2012 (σε σταθερές τιμές του 2005) (UNCTAD - Στατιστική Βάση Δεδομένων, 2014). Το 2013, το σύνολο των εμπορευμάτων, σε όγκους, που μεταφέρονται σε όλη αυτή την εμπορική διαδρομή Ανατολής-Δύσης, αυξήθηκε κατά 4,3%, ανεβάζοντας το συνολικό σε 48,3 εκατομμύρια TEUs, ή 30,2% του παγκόσμιου εμπορίου εμπορευματοκιβωτίων. Βλέπε Πίνακας 1.11 και Γράφημα 1.10.

Πίνακας 1.11: *Estimated containerized cargo flows on major East–West container trade routes, 1995–2013 (Millions of TEUs)*

Year	Transpacific		Europe Asia		Transatlantic	
	Asia–North America	North America–Asia	Asia–Europe	Europe–Asia	Europe–North America	North America–Europe
2009	10.6	6.1	11.5	5.5	2.8	2.5
2010	12.3	6.5	13.3	5.7	3.2	2.7
2011	12.4	6.6	14.1	6.2	3.4	2.8
2012	13.1	6.9	13.7	6.3	3.6	2.7
2013	13.8	7.4	14.1	6.4	3.8	2.8
Percentage change 2012–2013	4.6	7.6	3.1	1.8	5.8	3.6

Πηγή: (United Nations Conference on Trade and Development, 2014, σ. 18)

Γράφημα 1.10: *Estimated containerized cargo flows on major East–West container trade routes, 1995–2013 (Millions of TEUs)*



Πηγή: (United Nations Conference on Trade and Development, 2014, σ. 19)

Οι εμπορικές ροές που αφορούν την Ευρώπη αντικατοπτρίζουν, σε κάποιο βαθμό, την βελτιωμένη εμπιστοσύνη των καταναλωτών και των επιχειρήσεων στην Ευρώπη και τις Ηνωμένες Πολιτείες. Οι Ευρωπαϊκές εισαγωγές που προέρχονται από την Ασία αυξήθηκαν σε 3,1%, ενώ οι εξαγωγές που προορίζονται για την αγορά της Ασίας, αυξήθηκαν με βραδύτερο ρυθμό κατά 1,8%. Η ανάπτυξη στις υπερατλαντικές γραμμές έχουν ανεβάσει ταχύτητα, με τις εισαγωγές των εμπορευματοκιβωτίων, στις Ηνωμένες Πολιτείες από την Ευρώπη, να έχουν αυξηθεί κατά 5,8%, ενώ οι ροές προς την αντίθετη κατεύθυνση να έχουν αυξηθεί κατά 3,6%.

Το σύνολο του διαπεριφερειακού εμπορίου (intraregional trade) εκτιμάται ότι αυξήθηκε κατά 6,6% το 2013 με όγκους φθάνοντας περίπου τους 45,0 εκατομμύρια

τόνους (Clarkson Research Services, διάφορα τεύχη). Μεγάλο μέρος της αύξησης του ενδοπεριφερειακού εμπορίου (intraregional trade) προήλθε από τις ενδο-ασιατικές συναλλαγές που αφορούν την Κίνα και την Ένωση Χωρών της Νοτιοανατολικής Ασίας (ASEAN).

Σε αυτό το σημείο, να αναφέρουμε ότι, η οικοδόμηση συμμαχιών στη ναυτιλία γίνεται μια σημαντική στρατηγική για τους πλοιοκτήτες για τον έλεγχο του κόστους και τη μεγιστοποίηση της χρησιμοποίησης της παραγωγικής ικανότητας τους σε μεγαλύτερα πλοία, όπως φαίνεται και από τις συμφωνίες κατασκευαστικής δραστηριότητας και παροχής υπηρεσιών και τη συνεργασία μεταξύ των μεταφορέων, το 2013.

- Τέλος, άλλες σχετικές εξελίξεις που αξίζει να σημειωθούν αφορούν, μεταξύ άλλων:
- α) τις ρυθμιστικές αλλαγές που εγκρίθηκαν υπό την αιγίδα του ΔΝΤ (Διεθνές Νομισματικό Ταμείο) που απαιτούν ότι τα βάρη των κοντέινερ πρέπει να επαληθευτούν μέχρι τον Ιούλιο του 2016,
 - β) την αναβολή των σχεδίων για τον έλεγχο 100 % των εισερχόμενων εμπορευματοκιβωτίων στις Ηνωμένες Πολιτείες (Clarkson Research Services, 2014e),
 - γ) την διαμάχη γύρω από την υπέρβαση του κόστους και τις καθυστερήσεις στην ολοκλήρωση των εργασιών επέκτασης της διώρυγας του Παναμά,
 - δ) τα σχέδια της Επιτροπής των καναλιών της Νικαράγουα να οικοδομήσει ένα νέο κανάλι για να συνδέσει τον Ατλαντικό και τους ωκεανούς του Ειρηνικού και
 - ε) την αντιμονοπωλιακή διαδικασία από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, η οποία αντιμετωπίζει συνολικά 14 ναυτιλιακές εταιρείες, όλες μεταξύ των 20 κορυφαίων παγκόσμιων μεταφορέων, σε όρους λειτουργικής ικανότητας (LLOYD'S List, 2013) (United Nations Conference on Trade and Development, 2014, σ. 20)

1.4. Ανακεφαλαίωση

Γενικά, οι προοπτικές, για την παγκόσμια οικονομική και βιομηχανική παραγωγή, είναι θετικές. Αντανακλώντας κυρίως την βελτιωμένη απόδοση στις αναπτυγμένες οικονομίες, το παγκόσμιο ΑΕΠ αναμένεται να παραμένει σχεδόν στα ίδια επίπεδα, το 2014, και να αυξάνεται κατά 3,45% το 2015. Καθ' οδηγούμενη από την Κίνα, η ανάπτυξη της Ασίας αναμένεται να συνεχιστεί και να τροφοδοτεί την παγκόσμια ανάπτυξη, παρά την μείωση της οικονομικής ανάπτυξης της Κίνας που παρατηρήθηκε κατά τα τελευταία δύο χρόνια. Αλλαγές στις δομές της ζήτησης των εισαγωγών της

Κίνας είναι πιθανόν να επηρεάσουν τους εμπορικούς εταίρους και τις θαλάσσιες οδούς. Ορισμένοι εμπορικοί εταίροι που εμπλέκονται άμεσα με την Κίνα περιλαμβάνουν την Αυστραλία, τη Βραζιλία, τη Χιλή, τη Γερμανία, την Ινδονησία, την Ιαπωνία, τη Μαλαισία, τη Δημοκρατία της Κορέας και την Ταϊβάν, οι οποίες αντιπροσωπεύουν σημαντικό μερίδιο των εισαγωγών σιδηρομεταλλεύματος και χαλκού, καθώς και μηχανημάτων, εξαρτημάτων και συστατικών που απαιτούνται για την παραγωγή των ηλεκτρονικών και ηλεκτρικών ειδών στην Κίνα (Τμήμα των Ηνωμένων Εθνών Οικονομικών και Κοινωνικών Υποθέσεων, 2014). (United Nations Conference on Trade and Development, 2014)

Η ανάπτυξη στην υποσαχάρια Αφρική αναμένεται να μειωθεί το 2014 και μετά, λόγω των γεωπολιτικών αναταράξεων που υφίστανται σε αυτές τις χώρες. Παρ' όλα αυτά, ορισμένοι παρατηρητές προβλέπουν ότι μέχρι το 2025, η ετήσια κατανάλωση στις αναπτυσσόμενες οικονομίες θα ανέλθει στα \$ 30 τρισεκατομμύρια. Εν τω μεταξύ, οι επενδύσεις σε λιμενικά έργα στην Αφρική αυξάνονται και εκτιμάται ότι θα φτάσουν πάνω από τα \$ 10 δισεκατομμύρια στα επόμενα 5 χρόνια. Σε αυτό το σημείο, να σημειώσουμε ότι ήδη ορισμένα έργα βρίσκονται σε εξέλιξη (Γκάνα, Ναμίμπια, Νιγηρία, Κένυα, Νότια Αφρική και Τανζανία) και στόχο έχουν τη σύνδεσή της Αφρικής στις διεθνείς αγορές (IHS Fairplay Maritime, 2014).

Όσον αφορά, τις προοπτικές του παγκοσμίου εμπορίου εμπορευμάτων αναμένεται να βελτιωθούν και να επιταχυνθούν στα 4,7% το 2014 και 5,3% το 2015 (ΠΟΕ, 2014a).

Ορισμένοι παρατηρητές προβλέπουν:

1. αύξηση της ζήτησης από την Ευρώπη,
2. δυνατή ανάκαμψη των Ηνωμένων Πολιτειών και
3. αύξηση των ενδο-ασιατικών συναλλαγών.

Τέλος, μια τάση που εκτυλίσσεται αυτή τη στιγμή είναι η άνοδος του οριζόντιου εμπορίου (δηλαδή, η διακίνηση ίδιων εμπορευμάτων), συμπεριλαμβανομένων των ενδιάμεσων αγαθών και των τελικών προϊόντων, τα οποία είναι πιθανόν να ενισχύσουν το εμπόριο της περιοχής (South-South) Νότου-Νότου και να διαμορφώσουν με αυτό το τρόπο τη ζήτηση για θαλάσσιες μεταφορές.

Για τη ναυτιλία, η προβλεπόμενη αύξηση του ΑΕΠ και των εμπορευμάτων εμπορίου σηματοδοτεί μια πιθανή ανάκαμψη η οποία, παρ' όλα αυτά, εξακολουθεί να είναι εύθραυστη.

Οι παγκόσμιοι θαλάσσιοι όγκοι προβλέπονται να αυξηθούν κατά 4,2% το 2014, επηρεαζόμενοι από την μεγάλη αύξηση των πέντε κύριων χύδην φορτίων, και συγκεκριμένα του σιδηρομεταλλεύματος και του άνθρακα, καθώς και από την ανάκαμψη του εμπορίου των εμπορευματοκιβωτίων και των μεταφορών των δεξαμενοπλοίων φυσικού αερίου. Επίσης, η συνεχιζόμενη αστικοποίηση της Κίνας και οι ανταγωνιστικές διεθνείς τιμές του σιδηρομεταλλεύματος αναμένεται να αυξήσουν τα πέντε κύρια χύδην φορτία. Γενικά, οι προοπτικές για την παγκόσμια οικονομία, για το εμπόριο και τη ναυτιλία φαίνεται να βελτιώνονται, αν και μια σειρά από κινδύνους, ως επί το πλείστον υφίστανται. Σε αυτά περιλαμβάνονται, όπως προαναφέραμε παραπάνω:

1. η εύθραυστη ανάκαμψη στις ανεπτυγμένες οικονομίες,
2. οι δυσκολίες που αντιμετωπίζουν για ανάπτυξη στις μεγάλες αναδυόμενες οικονομίες,
3. και οι γεωπολιτικές εντάσεις που έχουν κλιμακωθεί στην Ανατολή.

Αυτοί οι κίνδυνοι, θα μπορούσαν να εκτροχιάσουν την παγκόσμια οικονομία μακριά από θετικούς ρυθμούς ανάπτυξης.

a) Αργό πετρέλαιο και προϊόντα πετρελαίου

Το εμπόριο των δεξαμενοπλοίων προβλέπεται να αυξηθεί κατά 2,1% με τις μεταφορές του αργού πετρελαίου και των προϊόντων πετρελαίου, να αυξάνονται κατά 1,2% και 3,6% αντίστοιχα (Clarkson Research Services, 2014c). Το κύριο θέμα, στις Ηνωμένες Πολιτείες, παραμένει η επανάσταση των εργασιακών προτύπων στο σχιστολιθικό πετρέλαιο, όπου έχει προκαλέσει την δραματική μείωση των εισαγωγών στην χώρα και έχει δημιουργήσει τη δυνατότητα να αναδειχθούν, οι Ηνωμένες Πολιτείες, παγκόσμιος εξαγωγέας αργού πετρελαίου. Ενώ, οι εξαγωγές από τη Βόρεια Αφρική αναμένεται να περιοριστούν λόγω πολιτικών αναταραχών και σχετικά φτωχών υποδομών.

Καθοδηγούμενες από τις αλλαγές στην παραγωγή, τον όγκο και τη διάρθρωση της ζήτησης, καθώς και από τη θέση των παγκόσμιων διυλιστηρίων, νέες εμπορικές λωρίδες τόσο για τα προϊόντα διύλισης πετρελαίου, όσο και για το αργό πετρέλαιο εμφανίζονται στο προσκήνιο. Αυτά τα νέα πρότυπα που προκύπτουν, υποδεικνύουν ότι το πετρέλαιο είναι πιθανό να συνεχίσει να κινείται πιο κοντά στις αγορές, με το οριακό βαρέλι της παραγωγής να κινείται δυτικά προς τη Βόρεια Αμερική και την ικανότητα διύλισης να μετατοπίζεται προς την Ασία (UNCTAD, 2013). Οι νέες εμπορικές

διαδρομές θα δημιουργήσουν νέα δρομολόγια μεγάλων αποστάσεων, ως αποτέλεσμα την αύξηση τονομιλίων για τα δεξαμενόπλοια μεταφοράς αργού πετρελαίου. Εάν η απαγόρευση του 1975⁵ σχετικά με τις εξαγωγές αργού πετρελαίου ανατραπεί στις Ηνωμένες Πολιτείες, τότε αναμένεται να έχουμε εξαγωγές αργού πετρελαίου από τη χώρα κατά τα επόμενα δύο χρόνια (Λίστα LLOYD'S, 2014b).

Εν τω μεταξύ, οι γεωπολιτικές εντάσεις εξακολουθούν να επηρεάζουν αρνητικά τις προοπτικές ανάπτυξης του εμπορίου των δεξαμενοπλοίων. Η συμβολή της Ισλαμικής Δημοκρατίας του Ιράν παραμένει αβέβαιη, παρά την ενδιάμεση συμφωνία που επετεύχθη το 2013 με σκοπό να διευκολύνει τις διεθνείς κυρώσεις που αφορούν τον τομέα του εμπορίου των δεξαμενοπλοίων. Επίσης, μια κλιμάκωση των εντάσεων σε βασικούς τομείς παραγωγής και εξαγωγής, στη Δυτική Ασία, τη Βόρεια Αφρική και σε τμήματα της υποσαχάριας Αφρικής, παραμένει ως ένας ορατός κίνδυνος.

Όσον αφορά την ζήτηση των προϊόντων διύλισης πετρελαίου αναμένεται να συνεχίσει να αυξάνεται, λόγω των αυξημένων απαιτήσεων των αναπτυσσόμενων χωρών της Ασίας και της Αμερικής, καθώς οι χώρες αυτές εκβιομηχανίζονται και η ικανότητα διύλισης αργού πετρελαίου παραμένει ανεπαρκής (UNCTAD, 2013). Η αύξηση του εμπορίου των πετρελαϊκών προϊόντων αναμένεται να ενισχύσει τα δρομολόγια μεγάλων αποστάσεων από τη Δυτική Ασία και την Ινδία προς την κατεύθυνση της Άπω Ανατολής (UNCTAD, 2013). Οι εισαγωγές αργού πετρελαίου στην Κίνα αναμένεται να αυξηθούν κατά 10,0% το 2014, ενώ η εγχώρια παραγωγή θα αυξηθεί οριακά κατά 1,0% (Clarkson Research Services, 2014f). Οι εισαγωγές στην Ιαπωνία αναμένεται να αυξηθούν το 2014, αφού όλο και περισσότερα διυλιστήρια κλείνουν. Αυτό με τη σειρά του, θα υπονομεύσει, πιθανότητα, και την αύξηση των εισαγωγών αργού πετρελαίου.

b) Εμπόριο υγροποιημένου φυσικού αερίου (LNG)

Οι παγκόσμιες μεταφορές υγροποιημένου φυσικού αερίου αναμένεται να αυξηθούν κατά 5,0% το 2014, ενισχυόμενη από την αυξανόμενη ικανότητα προσφοράς της Ασίας-Ειρηνικού και τελικά από τις Ηνωμένες Πολιτείες. Επιπλέον, η παραγωγή στη Δυτική Ασία και την Αφρική (για παράδειγμα, στο Ισραήλ, στη Μοζαμβίκη και στην Τανζανία), και μακροπρόθεσμα στην Κίνα, στις αναπτυσσόμενες χώρες της Αμερικής, στη Βόρεια Αφρική και σε τμήματα της Ευρώπης θα είναι η διατήρηση της ανάπτυξης.

⁵ Οι περιορισμοί στις εξαγωγές πετρελαίου, γνωστή ως πράξη ενεργειακής πολιτικής επιβλήθηκαν το 1975, από τις Ηνωμένες Πολιτείες, μετά το εμπάργκο πετρελαίου από τις αραβικές χώρες που προκάλεσε ελλείψεις βενζίνης και μεγάλες ουρές αυτοκινήτων στα βενζινάδικα. (<http://www.capital.gr/>, 2014)

Οι Ηνωμένες Πολιτείες αναδύονται ως ένας πιθανός παγκόσμιος εξαγωγέας υδροποιημένου φυσικού αερίου, με τη χώρα να αναμένεται να δημιουργήσει χωρητικότητα, για υδροποιημένο φυσικό αέριο, πάνω από 200 εκατομμύρια τόνους ετησίως (που ισοδυναμεί με 2,5 φορές τη χωρητικότητα του Κατάρ) (Shipping and Finance, 2014). Έργα με σκοπό την παραγωγή και τις εξαγωγές έχουν επίσης προγραμματιστεί ή βρίσκονται υπό κατασκευή στην Αυστραλία και την Ινδονησία, ενώ η Μαλαισία και η Σιγκαπούρη κατασκευάζουν τερματικούς σταθμούς για την εισαγωγή και εξαγωγή υδροποιημένου φυσικού αερίου (Shipping and Finance, 2014). Επίσης, η Ρωσική Ομοσπονδία προχωράει σε σημαντικές επενδύσεις στον τομέα αυτό προκειμένου να φθάσει τα 40 εκατομμύρια τόνους ετησίως μέχρι το 2020 (Shipping and Finance, 2014). Από την πλευρά των εισαγωγών, τα περιβαλλοντικά ζητήματα και η ανάγκη να μειωθούν οι εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα, αυξάνει την ελκυστικότητα του φυσικού αερίου για την παραγωγή ενέργειας και την ολοένα χρήση του ως καύσιμο για τις μεταφορές.

Οι αναπτυσσόμενες αγορές της Ασίας, όπως η Κίνα και η Ινδία, αναμένεται να στηρίξουν την αύξηση της ζήτησης μεταφοράς υδροποιημένου φυσικού αερίου, σε συνδυασμό με την εξάπλωση του εμπορίου πετρελαίου που έχει ως αποτέλεσμα την τροφοδότηση της ζήτησης τονομιλίων. Πολλές εγκαταστάσεις προβλέπονται να κατασκευαστούν ή ήδη υπάρχουν στην Ασία, κυρίως στην Κίνα και στην Ινδία, με στόχο την εισαγωγή υδροποιημένου φυσικού αερίου. (United Nations Conference on Trade and Development, 2014, σ. 22)

Γενικά, οι προοπτικές για το εμπόριο υδροποιημένου φυσικού αερίου είναι θετικές, καθώς η παγκόσμια κατανάλωση του υδροποιημένου φυσικού αερίου αναμένεται να αυξηθεί λόγω:

- α) της αύξησης των εξαγωγών και διόγκωσης της παραγωγής στις Ηνωμένες Πολιτείες,
- β) της ανακάλυψης νέων κοιτασμάτων φυσικού αερίου παγκοσμίως (για παράδειγμα, στη Κύπρο, στο Ισραήλ, στη Μοζαμβίκη και στη Τανζανία),
- γ) της προβλεπόμενης αύξησης των εισαγωγών υδροποιημένου φυσικού αερίου στην Ασία, ιδίως με τη στρατηγική δέσμευση της Κίνας για προώθηση της χρήσης του φυσικού αερίου,
- δ) της μείωσης της πυρηνικής ενέργειας και

ε) της ελκυστικότητας του φυσικού αερίου ως «πιο πράσινης» εναλλακτικής λύσης σε σχέση με άλλα ορυκτά καύσιμα.

Παρ' όλα αυτά, οι γεωπολιτικοί κίνδυνοι είναι υπαρκτοί και θα μπορούσαν να επισκιάσουν τις προοπτικές του εμπορίου υγροποιημένου φυσικού αερίου. Μια τέτοια περίπτωση είναι οι εντάσεις μεταξύ της Ρωσίας και της Ουκρανίας. Το 34% των εισαγωγών φυσικού αερίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης προέρχονται από τη Ρωσία και ένα μεγάλο μέρος του, διέρχεται μέσω της Ουκρανίας.(LLOYD'S List, 2014b). Μια διακοπή του εφοδιασμού σε φυσικό αέριο, θα μπορούσε να οδηγήσει την Ευρώπη να εισάγει περισσότερο υγροποιημένο φυσικό αέριο από τη θάλασσα αντί μέσω των αγωγών. Θα μπορούσε επίσης να σημαίνει ότι οι μεταφορές από την Ευρώπη θα μειωθούν, καθώς χώρες όπως η Ισπανία, το Βέλγιο και η Γαλλία θα μπορούν όλο και λιγότερο να φορτώσουν εκ νέου τα εισαγόμενα υγροποιημένα φυσικά αέρια ώστε στη συνέχεια να τα μεταφέρουν σε άλλες αγορές της Ασίας ή σε αγορές των αναπτυσσόμενων χωρών της Αμερικής σε υψηλότερες τιμές. Με αποτέλεσμα να χρειαστεί περισσότερος χρόνος και έτσι οι εξαγωγές υγροποιημένου φυσικού αερίου από τις Ηνωμένες Πολιτείες θα μπορούσε να αποτελέσει μια εναλλακτική πηγή προμήθειας υγροποιημένου φυσικού αερίου που μεταφέρονται με πλοία. Αυτό με τη σειρά του θα επηρεάσει τη ζήτηση για πλοία μεταφοράς αερίου και υγροποιημένου φυσικού αερίου καθώς και τις διαδρομές που ακολουθούν.

γ) Εμπόριο Ξηρού φορτίου

Το εμπόριο ξηρού φορτίου αναμένεται να αυξηθεί κατά 4,5% το 2014, λόγω προβλεπόμενης αύξησης του εμπορίου σιδηρομεταλλεύματος από τη συνεχιζόμενη δυναμική ανάπτυξη των υποδομών στην Κίνα, την ανάκαμψη στις Ηνωμένες Πολιτείες, και τις νομισματικές πολιτικές που εφαρμόζονται στην Ιαπωνία.

Το εμπόριο που σχετίζεται με την κατασκευή υποδομών βοηθάει στην ανάπτυξη του εμπορίου ξηρών φορτίων, μια τάση που είναι πιθανόν να συνεχιστεί. Το εμπόριο που δημιουργείται από τέτοιες επενδύσεις αντιπροσώπευε το 45,0% των εμπορικών συναλλαγών το 2013 και αναμένεται να διπλασιαστεί μέχρι το 2020, καθώς οι επενδύσεις σε παραγωγική ικανότητα αυξάνεται (Shipping and Finance, 2013a). Οι εισαγωγές που σχετίζονται με την κατασκευή υποδομών αναμένεται να αυξηθούν ταχύτερα στις αναδυόμενες οικονομίες του Βιετνάμ, της Μαλαισίας και της Ινδονησίας, ακολουθούμενη από την Ινδία, το Μπαγκλαντές, την Αίγυπτο και την Τουρκία (HSBC Bank, 2013). Όσον αφορά την Κίνα, και ενώ αντιπροσώπευαν το

μεγαλύτερο μέρος των επενδύσεων σε υποδομές κατά την τελευταία δεκαετία, εξακολουθεί να υπάρχει περιθώριο για περισσότερες εισαγωγές φορτίων σχετικά με την κατασκευή υποδομών, με δεδομένη την επέκταση στην ενέργεια και των απαιτήσεων για τις δημόσιες μεταφορές (Shipping and Finance, 2013b). Αυτό συνεπάγεται, με ορισμένες σημαντικές συνέπειες για το θαλάσσιο εμπόριο, ιδίως για το σιδηρομέταλλευμα, τον άνθρακα, τα ορυκτά και τα μέταλλα.

Η αύξηση της παραγωγής σιδηρομεταλλεύματος στην Αυστραλία παραμένει βασική κινητήρια δύναμη, όμως, αναμένεται να κατέχει τη μερίδα του λέοντος στην αύξηση του παγκοσμίου εμπορίου σιδηρομεταλλεύματος το 2014. Επεκτάσεις που σχεδιάζουν οι τρεις μεγάλες εταιρείες εξόρυξης σιδηρομεταλλεύματος στην Αυστραλία, καθώς και κάποιες μικρότερες αναμένεται να ενισχύσουν περαιτέρω την αύξηση των εξαγωγών της Αυστραλίας.

Το εμπόριο άνθρακα αναμένεται να αυξηθεί 4,8% το 2014, λόγω της αύξησης της ικανότητας ηλεκτροπαραγωγής με καύση άνθρακα στην Ασία (Clarkson Research Services, 2014a). Η παγκόσμια αγορά άνθρακα είναι πιθανό να καθοριστεί περαιτέρω από τις εξελίξεις που επηρεάζουν την εγχώρια παραγωγή άνθρακα της Κίνας, εφόσον τα ορυχεία της γίνουν ασφαλέστερα και οι εξελίξεις στις υποδομές του σιδηροδρομικού δικτύου διευκολύνουν τη μεταφορά του άνθρακα από την ενδοχώρα προς τις παράκτιες βιομηχανικές περιοχές. Οι εξελίξεις αυτές θα επηρεάσουν τη ζήτηση εισαγωγών άνθρακα της Κίνας και θα μπορούσε να μετατραπεί και πάλι, η Κίνα σε έναν καθαρό εξαγωγέα. Ένας βασικός παράγοντας που θα μπορούσε να καθορίσει τον όγκο των παγκόσμιων μεταφορών άνθρακα, ειδικά στην Ευρώπη είναι τα περιβαλλοντικά μέτρα. Από την πλευρά της προσφοράς, οι εξαγωγές ατμού άνθρακα της Αυστραλίας και της Κολομβίας προβλέπεται ότι θα αυξηθούν το 2014, ενώ διάφοροι κίνδυνοι από την Ινδονησία περιορίζουν την αύξηση των εξαγωγών θερμικού άνθρακα, λόγω της προσαρμογής των επιπέδων παραγωγής άνθρακα της χώρας. (United Nations Conference on Trade and Development, 2014, σ. 22)

Γενικά, ορισμένοι παρατηρητές υποστηρίζουν ότι ο κλάδος ξηρού φορτίου αναμένεται να αναδειχθεί νικητής σε σχέση με άλλα φορτία, λόγω της αύξησης του παγκόσμιου πληθυσμού και της αστικοποίησης, με τους καταναλωτές, να εκτιμάται, ότι θα προσθέσουν περίπου \$ 20 τρισεκατομμύρια ετησίως σε πρόσθετες δαπάνες στην παγκόσμια οικονομία μέχρι το 2025, η οποία με τη σειρά της θα προκαλέσει μια έκρηξη στο εμπόριο των βασικών προϊόντων.(UNCTAD, 2013).

Τέλος, εκτιμάται ότι, 1 δισεκατομμύριο άνθρωποι πρόκειται να εισέλθουν στην κατηγορία των καταναλωτών και με συνεχή αύξηση της αστικοποίησης και ανάπτυξη των υποδομών στις αναπτυσσόμενες περιοχές, η αύξηση της ζήτησης πόρων και των πρώτων υλών και, κατά συνέπεια του ξηρού φορτίου είναι αναπόφευκτη (UNCTAD, 2013). Στο λιμενικό τομέα και μόνο, οι απαιτούμενες ανάγκες σε έργα υποδομής εκτιμάται ότι είναι πάνω από 2,5 φορές από το τρέχον επίπεδο της λιμενικής υποδομής. (United Nations Conference on Trade and Development, 2014, σ. 23) Ωστόσο, η μεγάλη εξάρτηση από τη ζήτηση των εισαγωγών της Κίνας, και σε μικρότερο βαθμό, της Ινδίας, καθώς και η υψηλή συγκέντρωση σε σιδηρομέταλλευμα και άνθρακα είναι αιτία ανησυχίας.

Υπάρχει δυνατότητα για αυτές τις σημαντικές αγορές βασικών προϊόντων και, ειδικότερα, στην περίπτωση της Κίνας να επιτύχουν μια πιο ισόρροπη και βιώσιμη ανάπτυξη μέσω χρήσης αύξησης περιβαλλοντικών υλικών, παρά μέσω επιβλαβών υλικών για το περιβάλλον και τον ίδιο τον άνθρωπο.

d) Το εμπόριο των εμπορευματοκιβωτίων

Το παγκόσμιο εμπόριο εμπορευματοκιβωτίων προβλέπεται να αυξηθεί κατά 5,6% το 2014, και ορισμένοι παράγοντες είναι οι βελτιωμένες προοπτικές για χρήση των κύριων θαλάσσιων οδών της Ανατολής-Δύσης (Clarkson Research Services, 2014b). Ωστόσο, οι μη κύριες θαλάσσιες οδοί παραμένουν οι βασικοί δρόμοι του παγκόσμιου εμπορίου εμπορευματοκιβωτίων, με όγκους που προβλέπεται να αυξηθούν κατά 6,0% το 2014. Επίσης, το διαπεριφερειακό εμπόριο (intraregional trade), με επικεφαλής τις ενδο-ασιατικές συναλλαγές (intra-Asian trade), προβλέπεται να αυξηθεί κατά 7,7% το 2014 με πάνω από 50,0 εκατομμύρια TEUs (Clarkson Research Services, 2014b). Σε αυτό το σημείο είναι σημαντικό να αναφέρουμε ότι, ενώ η Κίνα είναι ένας σημαντικός “παίκτης” που κατευθύνει τις ενδο-ασιατικές συναλλαγές (intra-Asian trade), μελλοντικές εκτιμήσεις δείχνουν και προς άλλους δυνητικά σημαντικούς “παίκτες”, δηλαδή εκείνες τις χώρες που ανήκουν στο γκρουπ ASEAN. (Ινδονησία, Μαλαισία, Φιλιππίνες, Ταϊλάνδη, και Βιετνάμ) Αναμένεται η οικονομική συνεργασία μεταξύ των χωρών ASEAN να συμβάλουν στο εμπόριο γενικά και στις ενδο-ασιατικές συναλλαγές (intra-Asian trade), ειδικότερα. Από το 2002, η Κίνα ήταν ένας από τους τρεις κορυφαίους εμπορικούς εταίρους της ASEAN, με τις διμερείς εμπορικές συναλλαγές τους να διαμορφώνονται στα \$ 400 δισεκατομμύρια το 2012 και αναμένεται να φτάσει τα 500 δις \$ το 2015 (Chang, 2013), σχεδόν δεκαπλάσια αύξηση από το 2002.

Οι Νοτιοανατολικές συναλλαγές (North-South) προβλέπεται να αυξηθούν κατά 5,5% το 2014, αντικατοπτρίζοντας τις θετικές προοπτικές που προκύπτουν από την αύξηση του εμπορίου και σε περιοχές όπως στην Ασία, στην Ωκεανία και στην Αφρική. Στην τελευταία περίπτωση, η Νιγηρία απεικονίζει την μακροπρόθεσμη δυνατότητα ανάπτυξης, με τον όγκο της ετήσιας κίνησης εμπορευματοκιβωτίων σε θαλάσσιους λιμένες της Νιγηρίας να αναμένεται να φτάσει τα 10 εκατομμύρια TEUs το 2040, από 1,4 εκατομμύρια TEUs το 2014 (Anagor, 2014). Η πρόβλεψη αυτή βασίζεται στην πρόβλεψη ότι ο πληθυσμός της Νιγηρίας θα αυξηθεί από το εκτιμώμενο 170.000.000 ανθρώπων στα 289.000.000, μετά την Ινδία, την Κίνα, τις Ηνωμένες Πολιτείες και το Πακιστάν στην παγκόσμια κατάταξη του πληθυσμού (Anagor, 2014). Από την άλλη πλευρά, κάποιες τάσεις μπορεί να επισκιάσουν τις επιδόσεις του κλάδου του εμπορίου εμπορευματοκιβωτίων. Αυτές περιλαμβάνουν:

- α) το κόστος κατανάλωσης καυσίμου,
- β) η αναβάθμιση, η παράδοση του πλοίου και οι σχετικές επιπτώσεις για τους μικρότερους παίκτες που δεν μπορούν να επωφεληθούν από τις οικονομίες κλίμακας,
- γ) καθυστερήσεις στην επέκταση της διώρυγας του Παναμά,
- δ) ρυθμιστικές πολιτικές και κανόνες ανταγωνισμού,
- ε) αυξανόμενη ικανότητα εφοδιασμού με λάθος προδιαγραφές.

Τα παραπάνω με τη σειρά τους μπορεί να ασκήσουν περαιτέρω πίεση στις τιμές και στα κέρδη και έτσι, με αυτό τον τρόπο θα υπονόμευαν την αποδοτικότητα και την κερδοφορία του εμπορικού κλάδου των εμπορευματοκιβωτίων.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

2.1. Εισαγωγή

Η Ελλάδα γεωγραφικά βρίσκεται στο κέντρο της Ανατολικής Μεσογείου. Η μορφολογία του Ελληνικού χώρου, η έκταση των παραλίων και των νησιών, είχαν προδιαγράψει τον ρόλο που η θάλασσα έμελλε να παίζει σε όλες τις περιόδους της μακραίωνης ελληνικής ιστορίας, από την θαλασσοκρατορία του Μίνωα ως σήμερα. Είναι η ακριτική περιοχή της Ευρωπαϊκής Ένωσης και η πλησιέστερη πύλη εισόδου εμπορευμάτων από την Άπω Ανατολή. Είναι η χώρα με μοναδικά πολιτιστικά μνημεία, την μεγαλύτερη ακτογραμμή, μοναδικά νησιά και τις ωραιότερες θάλασσες και παραλίες σε μια πολύ ευαίσθητη περιοχή.

Η γεωγραφική μας θέση δίνει τεράστιες δυνατότητες για οικονομική ανάπτυξη. Οι Έλληνες ελέγχουν τον μεγαλύτερο στόλο σε μεταφορική ικανότητα που αντιπροσωπεύει το 16% περίπου της παγκόσμιας χωρητικότητας. Είναι επίσης ο νεότερος και έχουμε επιτύχει να προσφέρουμε ανταγωνιστικές μεταφορικές υπηρεσίες για τα εμπορεύματα των άλλων.

Το μέσο μέγεθος πλοίου του Ελληνόκτητου στόλου είναι περίπου 63.500 dwt (2012). Το μέσο μέγεθος πλοίου στον κόσμο είναι περίπου 24.600 dwt. Το μέσο μέγεθος των πλοίων παγκοσμίως, εξαιρώντας τα Ελληνόκτητα πλοία, είναι περίπου 22.250 dwt. Τα Ελληνόκτητα πλοία είναι περίπου 2.85 φορές μεγαλύτερα από τα υπόλοιπα. Συνεπάγεται ότι η Ελληνόκτητη ναυτιλία μεταφέρει το μεγαλύτερο μερίδιο του διεθνούς εμπορίου μακρινών αποστάσεων. Ο Ελληνόκτητος στόλος θεωρείται αξιόπιστος στρατηγικός εταίρος για τις μεταφορικές ανάγκες κυρίως των μεγάλων εμπορικών χωρών.

2.2. Η Εμπορική Ναυτιλία

Η ελληνική ναυτιλία υπέστη μεγάλη καταστροφή στον Πρώτο Παγκόσμιο Πόλεμο. Από τα 475 ατμόπλοια που διέθετε το 1915, μόλις 205 επέζησαν. Στα πρώτα χρόνια του Μεσοπολέμου άρχισε η ανάρρωση της ελληνικής ναυτιλίας, με κάποια καθίζηση στη μεγάλη παγκόσμια οικονομική κρίση του 1930. Και όταν ξέσπασε ο δεύτερος παγκόσμιος πόλεμος το 1939, το ελληνικό εμπορικό ναυτικό κατείχε σταθερά την 9η θέση στη παγκόσμια ναυτιλία αριθμώντας τότε 577 πλοία. Η συνεισφορά του ελληνικού εμπορικού ναυτικού στον Δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο υπήρξε σημαντική.

Το ελληνικό πλοίο πήρε μέρος σε όλα τα μέτωπα και η ελληνική σημαία κυμάτισε και στα πιο απόμακρα λιμάνια του ελεύθερου κόσμου. Η ζημιά όμως ήταν τεράστια τόσο σε πλοία όσο και σε ναυτικούς. Το 1945, η ελληνική ναυτιλία κατέγραψε χαμένα 372 φορτηγά, 52 επιβατικά και 551 ιστιοφόρα. Αμέσως μετά το τέλος του Πολέμου, η ελληνική ναυτιλία άρχισε και πάλι την προσπάθεια για την ανασυγκρότηση της. Τότε με την εγγύηση του ελληνικού κράτους, οι Η.Π.Α. παραχώρησαν το 1947, με ευκολίες πληρωμής, 100 πλοία πολεμικής κατασκευής τύπου “Λίμπερτυ”, σε Έλληνες εφοπλιστές για να καλύψουν τις πολεμικές τους απώλειες. Ήταν τα πλοία που αποτέλεσαν το βατήρα για ένα τεράστιο άλμα που πραγματοποίησε η ελληνική ναυτιλία στα μεταπολεμικά χρόνια. Από τα 154 πλοία που αριθμούσε το 1947, έφτασε το 1982 στα 4.257 και βρέθηκε στην πρώτη παγκόσμια θέση.

Το 1900 το μέγεθος του δεξαμενόπλοιου ήταν 3.000 dwt ενώ το 1990 ήταν 300.000 dwt. Το πετρέλαιο στο δεύτερο μισό του 20ου αιώνα αποτελούσε βασική πηγή ενέργειας για την θέρμανση, τον ηλεκτρισμό κ.τ.λ. δηλαδή για ότι κινείται και παράγει έργο. Ο παγκόσμιος στόλος δεξαμενοπλοίων μεταφέρει 1,6 δις πετρελαίου ετησίως σε όλα τα λιμάνια του κόσμου. Η Ελληνική εμπορική ναυτιλία τα τελευταία 170 χρόνια ταξιδεύει στα διεθνή ύδατα εξυπηρετώντας τις διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές στο παγκόσμιο οικονομικό σύστημα του 19ου και 20ου αιώνα.

Σήμερα σε όλους τους ωκεανούς και τις θάλασσες θα συναντήσουμε την ελληνική σημαία να κυματίζει περήφανα στις πρύμνες των φορτηγών και πετρελαιοφόρων, τονίζοντας έτσι την δυναμική και επιτυχημένη παρουσία του ελληνικού εμπορικού πλοίου και του Έλληνα επιχειρηματία και ναύτη στον διεθνή ναυτικό στίβο.

Η Ελληνική ποντοπόρος ναυτιλία προσφέρει έσοδα μεταξύ €13 και €19 δις ετησίως στην Ελληνική οικονομία ανάλογα με τα επίπεδα της ναυλαγοράς. Η ποντοπόρος ναυτιλία αντιπροσωπεύει περίπου το 7% του ΑΕΠ. Επίσης απασχολεί άμεσα και έμμεσα περίπου 250.000 - 300.000 άτομα.

Οι άμεσες θέσεις που δημιουργεί η ποντοπόρος ναυτιλία είναι πολύ λιγότερες από τις έμμεσες.

Το Maritime UK, με μόνο μικρή συνεισφορά της ναυτιλίας, που αντιπροσωπεύει περίπου το 25% της Ελληνόκτητης, αναφέρει ότι από τις κύριες υπηρεσίες ναυτιλίας, λιμένων, ασφάλειας και το οικονομικό κέντρο εξυπηρέτησης της ναυτιλίας εισρέουν περίπου £31.5 δις (€37 δις) ετησίως και δημιουργούνται 537.000 θέσεις εργασίας. Επιπλέον, να αναφέρουμε ότι στο Λονδίνο, από περίπου 4.000

αιτήσεις για διαιτησίες, ετησίως, διεκπεραιώνονται περίπου 600 διεθνείς ναυτιλιακές διαιτησίες τον χρόνο. Οι υπόλοιπες συμβιβάζονται μεταξύ των διαδίκων. Στην Ελλάδα διεκπεραιώνονται περίπου 4 διαιτησίες τον χρόνο και αυτές κυρίως εθνικού χαρακτήρα με μικροδιαφορές. Το Λονδίνο συντονίζει το 50% των ναυλώσεων δεξαμενοπλοίων και το 30% - 40% των ναυλώσεων χύδην φορτίων.

Επίσης, τα ελληνικά μεσογειακά φορτηγά πλοία διαδραματίζουν σημαντικό ρόλο στην εθνική οικονομία, αφενός λόγω του μεγάλου τους αριθμού, αφετέρου δε λόγω των καθαρών συναλλαγματικών εισροών σε αυτήν. Η προσφορά της ελληνικής μεσογειακής φορτηγού ναυτιλίας είναι αξιόλογη στην κάλυψη των αναγκών των νησιωτικών περιοχών και συνεπώς, στην προσπάθεια για αυτοδύναμη οικονομική ανάπτυξη.

Η αυξημένη αυτή τάση της ελληνικής πλοιοκτησίας έγινε δυνατή χάρη, όχι στους όρους του εθνικού νηολογίου του οποίου η εξέλιξη ακολούθησε την κοινή, σε μικρότερο ή μεγαλύτερο βαθμό, τύχη των νηολογίων αυτών, αλλά χάρη στην επιστροφή στις σημαίες ευκολίας υπό ευνοϊκότερες, σε σχέση με τις υπόλοιπες παραδοσιακές ναυτιλιακές χώρες, συνθήκες σταθερού κόστους.

Η ελληνική ναυτιλία, σε επίπεδο εθνικής σημαίας, στην πρώτη περίοδο έως την εμφάνιση της κρίσης θα εμφανίσει μία επιθετική ανάπτυξη παράλληλη με ορισμένους παραδοσιακούς στόλους με τους οποίους παρουσίασε αρκετά κοινά χαρακτηριστικά.

Αξίζει, επιπλέον να αναφέρουμε ότι πέντε ναυτιλιακά κράτη κρατούν στα χέρια τους το 53,3% της παγκόσμιας ναυτιλίας σύμφωνα με την ετήσια έκθεση του ΟΗΕ για τις ναυτιλιακές μεταφορές.

Οι πέντε «υπερδυνάμεις» είναι η Ελλάδα με πλοία συνολικής χωρητικότητας άνω των 170 εκατ. τόνων, ακολουθεί η Ιαπωνία με στόλο 147,5 εκατ. τόνων, στην τρίτη θέση η Γερμανία με 85 εκατ. τόνους, στην τέταρτη θέση η Κίνα με 70,4 εκατ. τόνους και στην πέμπτη θέση η Νορβηγία με 48,7 εκατ. τόνους.

Το 95,33% της παγκόσμιας ναυτιλίας βρίσκεται υπό τον έλεγχο τριάντα πέντε κρατών με εθνικούς στόλους, ενώ το 2006 το αντίστοιχο ποσοστό ήταν 95,17%. Όπως σημειώνει η ετήσια έκθεση του ΟΗΕ, το ποσοστό του 95,33% στα χέρια των 35 ναυτιλιακών κρατών αποτελεί ρεκόρ από το 1989 οπότε άρχισαν να συλλέγονται στατιστικά στοιχεία από τον διεθνή οργανισμό σχετικά με τις ναυτιλιακές μεταφορές.

Το 22,9% του υπό ελληνική διαχείριση στόλου φέρει ελληνική σημαία, ενώ το 77,1% φέρει σημαίες άλλων κρατών. Από τη μελέτη προκύπτει ότι τελικά οι Έλληνες

πλοιοκτήτες εμπιστεύονται το εθνικό τους νηολόγιο πολύ περισσότερο από τους υπόλοιπους πέντε «ανταγωνιστές» τους. Τέλος, να αναφέρουμε ότι σήμερα, ο ελληνόκτητος στόλος μεταφέρει το 60% των εισαγωγών πετρελαίου της Κίνας και πάνω από το 50% των εισαγόμενων πρώτων υλών και εμπορευμάτων.

2.3. Ανακεφαλαίωση

Η Ελλάδα έχει μακρά ναυτική παράδοση και ο ναυτιλιακός τομέας ανέκαθεν είχε σημαντικό ρόλο στην οικονομική, εμπορική και κοινωνική ανάπτυξη της χώρας. Για τη βελτιστοποίηση της ικανότητας και της απόδοσης των υφιστάμενων και νέων υποδομών κρίνεται απαραίτητη η προώθηση των συνδυασμένων μεταφορών και η βελτίωση της ασφάλειας, προσβασιμότητας και της αξιοπιστίας του δικτύου, με τη δημιουργία και τη βελτίωση των τερματικών, των υποδομών πρόσβασης και εκτενέστερη χρήση τεχνολογίας ειδικά στον τομέα διαχείρισης της θαλάσσιας κυκλοφορίας.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3

ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΤΩΝ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

3.1. Εισαγωγή

Η αναρρίχηση του ελληνόκτητου στόλου στην πρώτη θέση της παγκόσμιας κατάταξης, που εκθρονίζει τον ιαπωνικό στόλο (όπως προκύπτει από τα στοιχεία του ναυτιλιακού ομίλου «Clarksons Research Ltd» - Απρίλης 2014), αποκαλύπτει ότι ακόμη και σε περίοδο κρίσης οι Έλληνες εφοπλιστές καταφέρνουν να τα βγάζουν πέρα. Μόνο το 1ο τρίμηνο του 2014 οι εφοπλιστές επένδυσαν 6 δισ. δολάρια για νέες παραγγελίες νεότευκτων και για την αγορά πλοίων «δεύτερο χέρι». Σε όλες σχεδόν τις κατηγορίες πλοίων οι Έλληνες εφοπλιστές ανταγωνίζονται στον κλάδο των θαλάσσιων μεταφορών τους Ιάπωνες και τους κινέζους.

Οι Έλληνες εφοπλιστές στις αρχές του 2014 κατείχαν 4.894 πλοία, χωρητικότητας 168.922.455 gt ή 291.735.318 dwt. Στη δεύτερη θέση πέρασε η Ιαπωνία με 8.357 πλοία, χωρητικότητας 159.401.728 gt ή 242.640.509 dwt. Ακολουθούν, η Κίνα στην τρίτη θέση με 6.427 πλοία, χωρητικότητας 116.675.336 gt. ή 190.601.765 dwt, η Γερμανία στην τέταρτη θέση με 4.197 πλοία, χωρητικότητας 95.052.148 gt ή 126.355.373 dwt και η Νότια Κορέα στην πέμπτη με 2.651 πλοία, χωρητικότητας 52.870.979 gt. ή 83.534.652 dwt.

Σύμφωνα με τα στοιχεία της εισήγησης που παρουσίασε ο πρόεδρος της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών στην Ετήσια Τακτική Γενική Συνέλευση των μελών της (5.2.2014), στο τέλος του 2013 οι Έλληνες εφοπλιστές κατείχαν το 16,25% του παγκόσμιου στόλου και το 46,7% του κοινοτικού, σε ποσοστό χωρητικότητας dwt, ενώ ελέγχουν το 23,5% του παγκόσμιου στόλου δεξαμενόπλοιων και το 18,5% του παγκόσμιου στόλου των φορτηγών χύδην φορτίων.

Η μελέτη του ινστιτούτου «OXFORD ECONOMICS» σχετικά με την οικονομική αξία της ναυτιλιακής βιομηχανίας της ΕΕ (Μάρτης 2014), που έγινε για την Ένωση Εφοπλιστών της Ευρωπαϊκής Κοινότητας (ECSA), μεταξύ των άλλων τονίζει τα εξής: Το ελληνικό κεφάλαιο ελέγχει το μεγαλύτερο στόλο στο εσωτερικό της Ευρώπης, που ισοδυναμεί με το 36% της χωρητικότητας σε gt, ή 43% σε dwt. Η Γερμανία διαθέτει ένα επιπλέον 21% της χωρητικότητας σε gt, ή 19% σε dwt. Τα στοιχεία της μελέτης δείχνουν ότι ο εμπορικός στόλος της ΕΕ (μαζί με τη Νορβηγία) στις αρχές του 2014, αποτελείται από 23.000 πλοία με χωρητικότητα 660 εκατομμύρια

dwt ή 450 εκατ. gt. Από το 2005 μέχρι τις αρχές του 2014, ο στόλος της ΕΕ αυξήθηκε κατά περισσότερο από 70% τόσο σε χωρητικότητα σε dwt όσο και σε gt. Η αύξηση σε αριθμό πλοίων ήταν 31%, και αντικατοπτρίζει την τάση να επενδύουν οι ναυτιλιακές εταιρείες σε μεγαλύτερα πλοία που αποφέρουν μεγαλύτερης κλίμακας κέρδη. Στις αρχές του 2014, η ΕΕ έλεγχε το 39% της παγκόσμιας χωρητικότητας dwt ή το 40% σε gt. Αυτή είναι μια μικρή μείωση από το 41% του 2005 (και στις δύο μονάδες μέτρησης), γεγονός που αντανακλά την ισχυρή ανταγωνιστική πίεση των ναυτιλιακών ομίλων της ΕΕ από τους αντίστοιχους σε άλλα δυναμικά αναπτυσσόμενα κέντρα, ιδίως εκείνα στην Ασία και τη Μέση Ανατολή.

Πίνακας 3.1: Παγκόσμιος Στόλος ανά γεωγραφική περιοχή

World region	Total controlled fleet by world region							
	On 1st January: 1995	2000	2005	2008	2009	2010	2011	2012
	dwt (million)							
Europe*	311,246	350,136	400,947	480,869	507,666	518,276	552,970	601,009
of which: EU-28**	223,564	257,975	316,850	392,052	417,895	432,246	460,399	508,581
of which: EU-15	207,543	247,549	305,030	377,384	402,884	417,610	444,625	490,743
North America	51,024	49,413	45,414	49,689	52,244	50,539	56,033	62,973
Latin America	18,691	15,679	14,422	13,470	13,990	30,867	47,055	47,548
Asia/Oceania	246,722	292,722	361,311	462,661	497,788	532,446	560,390	607,475
Africa	6,742	7,121	5,142	5,070	5,040	6,981	7,586	8,818
Unknown	37,956	38,115	52,687	59,274	67,647	86,555	116,621	126,018
Total	672,381	753,226	879,923	1.071,033	1.144,375	1.225,665	1.340,655	1.453,842

Πηγή: (Eurostat, 2014)

Η ΕΕ ελέγχει σήμερα το 60% σε gt των πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων στον κόσμο. Το μεγαλύτερο ποσοστό αύξησης μεταξύ 2005 και 2014 καταγράφηκε μεταξύ των παράκτιων πλοίων. Η παγκόσμια παράκτια βιομηχανία αυξήθηκε σε μεγάλο βαθμό αυτή την περίοδο, αλλά το μερίδιο του παγκόσμιου στόλου που ελέγχεται από την ΕΕ αυξήθηκε από το 28% το 2005 στο 37% το 2014 (σε gt). Αυτός ο τομέας είναι ιδιαίτερα σημαντικός όσον αφορά τον οικονομικό αντίκτυπο, γιατί η εργασία είναι πιο εντατική απ' ό,τι σε άλλους τομείς και πολλές από τις θέσεις εργασίας είναι υψηλών δεξιοτήτων.

3.2. Στρατηγική των Θαλάσσιων Μεταφορών στην Ευρώπη

Αναγνωρίζοντας την ανάγκη στήριξης της διεθνούς ανταγωνιστικότητας της ναυτιλιακής βιομηχανίας της ΕΕ ενόψει του έντονου διεθνούς ανταγωνισμού, οι εθνικές κυβερνήσεις έχουν εισαγάγει μία σειρά μέτρων για τη στήριξη της ναυτιλιακής

βιομηχανίας, ιδιαίτερα με τη μορφή του φόρου χωρητικότητας και μειώσεων στο φόρο εισοδήματος και στις ασφαλιστικές εισφορές για τους ναυτεργάτες.

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή εισήγαγε τις πρώτες κατευθυντήριες γραμμές κρατικής ενίσχυσης για το ναυτιλιακό τομέα το 1989 σε μία προσπάθεια να ενθαρρύνει τη συνοχή των πολιτικών των κρατών - μελών. Ωστόσο, αυτό αποδείχθηκε σχετικά αναποτελεσματικό και οι στόλοι σημαίας πολλών χωρών της ΕΕ συνέχισαν να μειώνονται. Το 1997 εισήχθησαν νέες κατευθυντήριες γραμμές, οι οποίες αναθεωρήθηκαν το 2004 και επιβεβαιώθηκαν το 2013 έπειτα από δημόσια διαβούλευση, ξανά με το στόχο να ενθαρρυνθεί μια πιο εναρμονισμένη προσέγγιση στη στήριξη της ναυτιλιακής βιομηχανίας της ΕΕ μεταξύ των κρατών - μελών. Ειδικότερα, οι κατευθυντήριες του 2004 στόχευαν στην αύξηση της διαφάνειας και στη στήριξη των ναυτιλιακών συμφερόντων της ΕΕ, αποσαφηνίζοντας τις μορφές κρατικών ενισχύσεων που μπορούσαν να εισάγουν οι ευρωπαϊκές κυβερνήσεις.

Οι ενωσιακές διατάξεις για τις θαλάσσιες μεταφορές αφορούν κυρίως την εφαρμογή της αρχής της ελεύθερης κυκλοφορίας των υπηρεσιών και την ορθή εφαρμογή των κανόνων ανταγωνισμού, με ταυτόχρονη διασφάλιση ενός υψηλού επιπέδου ασφάλειας, συνθηκών εργασίας και περιβαλλοντικής προστασίας.

Στόχος είναι να εφαρμοστεί στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών της Ένωσης η αρχή της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών που ορίζεται στη Συνθήκη, καθώς και να διασφαλιστεί ότι τηρούνται οι κανόνες του ανταγωνισμού. Αυτό οφείλεται εν μέρει στην ανάγκη να προστατευθεί η ΕΕ από τον αθέμιτο ανταγωνισμό των εμπορικών στόλων τρίτων χωρών και να προάγει σε διεθνές επίπεδο θεμιτούς και σταθερούς όρους ανταγωνισμού στον κλάδο της ναυτιλίας.

Σημαντική είναι η άμεση και έμμεση συμβολή των θαλάσσιων μεταφορών στη δημιουργία θέσεων εργασίας στην ΕΕ. Η βελτίωση των συνθηκών εργασίας, η αντιμετώπιση της έλλειψης ειδικευμένου προσωπικού ή τα μέτρα απόκτησης επαγγελματικών προσόντων έχουν επίσης βαρύνουσα σημασία για την πολιτική θαλάσσιων μεταφορών, και μια συνεκτική πολιτική θαλάσσιων μεταφορών είναι συνεπώς ιδιαίτερα σημαντική για την οικονομική ανάπτυξη της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Οι θαλάσσιες μεταφορές αποτελούν κομβικό μέρος της ολοκληρωμένης ναυτιλιακής πολιτικής. Οι θαλάσσιες μεταφορές αποτέλεσαν το αντικείμενο ενός υπομνήματος της Επιτροπής του 1985 με τίτλο «Προς μια κοινή πολιτική μεταφορών και θαλάσσιων μεταφορών», καθώς και μιας ανακοίνωσής της του 1996 «Προς μια νέα ναυτιλιακή

στρατηγική». Η Πράσινη Βίβλος της Επιτροπής σχετικά με τους θαλάσσιους λιμένες και τις ναυτιλιακές υποδομές [COM(97)678]⁶ περιλαμβάνει μια επισκόπηση του κλάδου, εξετάζοντας με ιδιαίτερη προσοχή τα προβλήματα σχετικά με τα λιμενικά τέλη και με την οργάνωση της αγοράς, συμπεριλαμβανομένης της ενσωμάτωσης των λιμένων στα διευρωπαϊκά δίκτυα μεταφορών (TEN-T).

Ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 4055/86, της 22ας Δεκεμβρίου 1986, για την εφαρμογή της αρχής της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών μεταξύ κρατών μελών και τρίτων χωρών εξάλειψε τους υφιστάμενους περιορισμούς για τους πλοιοκτήτες της Ένωσης μετά από μεταβατική περίοδο. Ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 4058/86, της 22ας Δεκεμβρίου 1986, για την ανάληψη συντονισμένων ενεργειών προκειμένου να εξασφαλισθεί η ελεύθερη πρόσβαση στις υπερωκεάνιες μεταφορές φορτίων επιτρέπει στην Κοινότητα να λάβει μέτρα κατά των πρακτικών που περιορίζουν τον ανταγωνισμό στην ελεύθερη πρόσβαση στις μεταφορές φορτίων.

Τον Ιούνιο του 1992, το Συμβούλιο ενέκρινε μια δέσμη μέτρων για τη σταδιακή ελευθέρωση των ενδομεταφορών (καμποτάζ), δηλ. της πρόσβασης των μεταφορέων που δεν είναι εγκατεστημένοι σε ένα δεδομένο κράτος μέλος στην αγορά θαλάσσιων μεταφορών μεταξύ των λιμένων του εν λόγω κράτους μέλους. Με τον κανονισμό αριθ. 3577/92 του Συμβουλίου της 7ης Δεκεμβρίου 1992 θεσπίστηκε η αρχή της ελευθέρωσης των ενδομεταφορών από την 1η Ιανουαρίου 1993 για τους πλοιοκτήτες της Κοινότητας που εκμεταλλεύονται σκάφη που είναι νηολογημένα σε κράτος μέλος. Η διαδικασία αυτή ολοκληρώθηκε το 1999.

3.2.1. Στρατηγικοί Στόχοι Ευρωπαϊκής Ένωσης έως το 2018

Τον Ιανουάριο του 2009, η Επιτροπή υπέβαλε ανακοίνωση σχετικά με τους στρατηγικούς στόχους και τις συστάσεις πολιτικής της ΕΕ για τις θαλάσσιες μεταφορές μέχρι το 2018 (COM(2009)0008). Αντικείμενο επεξεργασίας ήταν οι κύριες στρατηγικές επιλογές για το σύστημα θαλάσσιων μεταφορών της ΕΕ στο διάστημα μέχρι το 2018. Καθορίζονται οι σημαντικότεροι τομείς για τους οποίους λαμβάνονται μέτρα, καθώς και ένα ευρύ φάσμα επερχόμενων προκλήσεων.

Συγκεκριμένα έχουμε:

- 1) Η ναυτιλία της ΕΕ στο πλαίσιο των παγκοσμιοποιημένων αγορών και της αυξημένης πίεσης του ανταγωνισμού.

⁶ όπου COM(97)678: (όπου 97 = έτος και 678 = αριθμός έκδοσης)

- 2) Ανθρώπινοι πόροι, ναυτική τέχνη και ναυτιλιακή τεχνογνωσία. Πιθανά μέτρα αφορούν κυρίως την αύξηση της έλξης που ασκούν τα ναυτικά επαγγέλματα, τη βελτίωση των προοπτικών απασχόλησης των ναυτικών, τη διευκόλυνση των προοπτικών δια βίου σταδιοδρομίας στα συμπλέγματα ναυτιλιακών φορέων (clusters) καθώς και την ενίσχυση της εικόνας της ναυτιλίας. Επιπλέον επιδιώκεται η εφαρμογή της Σύμβασης Ναυτικής Εργασίας που ενέκρινε η ΔΟΕ, καθώς και η βελτίωση της εκπαίδευσης και κατάρτισης των πληρωμάτων.
- 3) Μέτρα επίτευξης του μακροπρόθεσμου στόχου θαλάσσιων μεταφορών χωρίς απόβλητα και χωρίς εκπομπές, μέτρα βελτίωσης της ασφάλειας των θαλάσσιων μεταφορών και μέτρα πρόληψης της τρομοκρατίας και της πειρατείας στη θάλασσα.
- 4) Πλήρης αξιοποίηση του δυναμικού θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων, π.χ. με τη δημιουργία ενός ευρωπαϊκού χώρου θαλάσσιων μεταφορών χωρίς εμπόδια, πλήρης υλοποίηση των έργων για τη δημιουργία θαλάσσιων αρτηριών ή για τη σύνδεση των λιμένων της ενδοχώρας.
- 5) Έρευνα και καινοτομία στις θαλάσσιες μεταφορές: η Επιτροπή συστήνει να ενθαρρύνονται η καινοτομία καθώς και η τεχνολογική έρευνα και ανάπτυξη στις θαλάσσιες μεταφορές, με σκοπό τη βελτίωση της ενεργειακής απόδοσης των πλοίων, τη μείωση επιβάρυνσης του περιβάλλοντος και την καλύτερη ποιότητα ζωής όσων ταξιδεύουν στη θάλασσα. Υποστηρίζει επίσης τη δημιουργία ενός πλαισίου αναφοράς βάσει του οποίου θα παρέχονται ηλεκτρονικές ναυτιλιακές υπηρεσίες («e-maritime») σε ευρωπαϊκό και παγκόσμιο επίπεδο.

Να σημειώσουμε ότι στο ψήφισμά της 24ης Απριλίου του 1997, το Κοινοβούλιο εξέφρασε την ικανοποίησή του για την ανακοίνωση της Επιτροπής «Προς μια νέα ναυτιλιακή στρατηγική» και υπογράμμισε την ανάγκη ύπαρξης ισότιμων όρων ανταγωνισμού, προσδίδοντας επίσης ιδιαίτερη σημασία στην κοινωνική προστασία των ναυτικών σύμφωνα με τις διεθνείς συμφωνίες, η οποία (προστασία), κατά την άποψη του Κοινοβουλίου, πρέπει να παρέχεται και στα σκάφη που πλέουν υπό σημαίες ευκαιρίας.

Σύμφωνα με τη γνώμη που διατύπωσε το Κοινοβούλιο το 1999, οι προτάσεις οδηγιών για την πρόσβαση στην αγορά λιμενικών υπηρεσιών που υποβλήθηκαν μετά την Πράσινη Βίβλο της Επιτροπής σχετικά με τους θαλάσσιους λιμένες δεν ήταν κατάλληλες για τη ρύθμιση του ανταγωνισμού μεταξύ και εντός των λιμένων. Το ΕΚ

απέρριψε τις προτάσεις αυτές, με αποτέλεσμα να ανασταλούν οι νομοθετικές διαδικασίες.

Στο ψήφισμα της 12ης Απριλίου 2005 σχετικά με τις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων, το ΕΚ τάχθηκε υπέρ μιας μεγαλύτερης στήριξης των μεταφορών αυτών, υπέρ της μεγαλύτερης δυνατής ελάττωσης των διοικητικών διατυπώσεων, υπέρ της δημιουργίας αρτηριών υψηλής ποιότητας μεταξύ των κρατών μελών και υπέρ της προτεραιότητας που πρέπει να δοθεί στις επενδύσεις σε υποδομές με σκοπό τη βελτίωση της πρόσβασης στους λιμένες.

Στο ψήφισμα της 5ης Μαΐου 2010 με θέμα τους στρατηγικούς στόχους και συστάσεις πολιτικής της ΕΕ για τις θαλάσσιες μεταφορές μέχρι το 2018, το ΕΚ υποστήριξε γενικότερα τον προσανατολισμό της Επιτροπής και ζήτησε έναν εκτενή κατάλογο συγκεκριμένων μέτρων όπως:

- περαιτέρω δράση κατά της κατάχρησης των σημαίων ευκαιρίας, των κρατικών ενισχύσεων χάριν της ανταγωνιστικότητας της ενωσιακής ναυτιλίας,
- ουσιαστικότερη ένταξη των συμφερόντων της ναυτιλίας στα διευρωπαϊκά δίκτυα μεταφορών (TEN-T) καθώς επίσης,
- βελτίωση της αειφόρας των θαλάσσιων μεταφορών, μέσω της μείωσης των εκπομπών ρύπων από τα πλοία,
- εσωεπιχειρησιακός καταλογισμός του εξωτερικού κόστους και
- θέσπιση διεθνώς ισχύοντων προτύπων στο πλαίσιο του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (ΙΜΟ).

Στις 15 Δεκεμβρίου 2011, το ΕΚ ενέκρινε ως αντίδραση στη Λευκή Βίβλο της Επιτροπής του 2011 την έκθεσή του ίδιας πρωτοβουλίας σχετικά με ένα Οδικό Χάρτη προς ένα Ενιαίο Ευρωπαϊκό Χώρο Μεταφορών. Όσον αφορά τις θαλάσσιες μεταφορές, το Κοινοβούλιο ζήτησε: i) την υποβολή έως το 2013 πρότασης σχετικά με τη «Γαλάζια Ζώνη», ii) την κατάρτιση μιας ευρωπαϊκής πολιτικής για τις θαλάσσιες μεταφορές μικρών και μεσαίων αποστάσεων και iii) τη διάθεση τουλάχιστον 15% της χρηματοδότησης των TEN-T σε έργα για τη βελτίωση των βιώσιμων και πολυτροπικών συνδέσεων μεταξύ θαλάσσιων λιμένων, εσωτερικών λιμένων και πολυτροπικών πλατφορμών.

Στις 2 Ιουλίου 2013, ακολούθησε η έκθεση πρωτοβουλίας του Κοινοβουλίου σχετικά με τη Γαλάζια Ανάπτυξη, στην οποία εκτέθηκε ο οδικός χάρτης του

Κοινοβουλίου για την επίτευξη περαιτέρω προόδου μέσω της αναθέρμανσης της ολοκληρωμένης θαλάσσιας πολιτικής (ΟΘΠ).

Στην έκθεση τονίζεται ότι οι τοπικές, περιφερειακές, εθνικές και ευρωπαϊκές αρχές πρέπει να δημιουργήσουν τις απαραίτητες προϋποθέσεις για βιώσιμη ανάπτυξη και συγκεκριμένα μέσω:

- α) της θέσπισης συστημάτων θαλάσσιου χωροταξικού σχεδιασμού,
- β) της αναβάθμισης των υποδομών,
- γ) της πρόσβασης σε επαγγελματικές δεξιότητες και
- δ) της διασφάλισης κατάλληλης χρηματοδότησης (π.χ. μέσω νέων ρυθμίσεων για τα κεφάλαια επιχειρηματικού κινδύνου).

Είναι σημαντικό ότι το Κοινοβούλιο επισήμανε εκ νέου την ύψιστη σημασία ζητημάτων όπως:

- i. θαλάσσιες δεξιότητες και απασχόληση,
- ii. έρευνα και καινοτομία,
- iii. συμμετοχή της ΕΕ στις θαλάσσιες μεταφορές και τη ναυπηγική δραστηριότητα,
- iv. καθώς και την ανάγκη να υποβάλει σύντομα η Επιτροπή τις απαραίτητες νομοθετικές προτάσεις για τη δημιουργία της «Γαλάζιας Ζώνης», συμπεριλαμβανομένης της αναγκαίας αναθεώρησης του τελωνειακού κώδικα της ΕΕ.

3.2.2. Στρατηγική της Ευρώπης για τη Θαλάσσια Ασφάλεια

Μια νέα στρατηγική που εγκρίθηκε στη Σύνοδο Κορυφής του Ιουνίου 2014 ήταν η στρατηγική της θαλάσσιας Ασφάλειας. Η ασφάλεια στη θάλασσα αποτελεί ζήτημα θεμελιώδους σημασίας για την οικονομική ανάπτυξη σε όλο τον κόσμο, σε τοπικό, περιφερειακό και διεθνές επίπεδο. Το σύστημα των εμπορικών συναλλαγών που βασίζονται στη θάλασσα, αναπτύχθηκε κυρίως από τα κράτη που έχουν θαλάσσια σύνορα και προσφέρει πρόσβαση και διανομή των ενεργειακών πόρων, των πρώτων υλών και όλα τα είδη των προϊόντων σε όλο τον κόσμο. Σήμερα σχεδόν το 80% των αγαθών διεθνώς μεταφέρονται με πλοία, καθώς και με την δημιουργία αλυσίδων εφοδιασμού που εξασφαλίζουν την ασφαλή ροή των εμπορευμάτων στις διεθνείς αγορές.

Μετά από χρόνια οικονομικής κρίσης, γεωπολιτικής εξασθένησης και στρατιωτικών περιορισμών, μια στρατηγική θαλάσσιας ασφάλειας θα μπορούσε να

δώσει στην Ευρωπαϊκή Ένωση μια νέα ώθηση για να προσαρμοσθεί στο εξελισσόμενο και μεταβαλλόμενο παγκόσμιο περιβάλλον ασφάλειας.

Η Ευρώπη χαρακτηρίζεται από μια μοναδική θαλάσσια γεωγραφία, με πολλές χερσονήσους και νησιά που περιβάλλονται από πολλές θάλασσες. Αυτό παρείχε πολλαπλά κίνητρα για τη ναυσιπλοΐα στους ωκεανούς, την εμπορική δραστηριότητα και την τεχνολογική καινοτομία. Η θαλάσσια ασφάλεια είναι ως εκ τούτου, μία από τις σημαντικότερες διαστάσεις της παγκόσμιας και της ανθρώπινης ασφάλειας γενικότερα. Θέτει πολυδιάστατες απειλές για την παγκόσμια ασφάλεια, και με τη σειρά της έχει σημαντικές συνέπειες για βασικά ζητήματα όπως η επισιτιστική, ενεργειακή και οικονομική ασφάλεια.

Η πειρατεία και η ένοπλη ληστεία στη θάλασσα επανεμφανίστηκαν στη σύγχρονη εποχή στα ανοικτά της ανατολικής και της δυτικής ακτής της Αφρικής και κέρδισαν τη προσοχή των μέσων ενημέρωσης διεθνώς λόγω της ανθρώπινης και της οικονομικής ζημίας που προκαλείται. Παρακολουθούμε επίσης την ανάδυση και άλλων παραβιάσεων της θαλάσσιας ασφάλειας στις θάλασσες της Αφρικής: την παράνομη, λαθραία και άναρχη αλιεία, την απόθεση τοξικών αποβλήτων και τη διακίνηση ανθρώπων, όπλων και ναρκωτικών. Από την άλλη, η ανακάλυψη και εκμετάλλευση υδρογονανθράκων σε θαλάσσιες περιοχές δημιουργούν νέες απαιτήσεις για τη διασφάλιση ζωτικών συμφερόντων της ΕΕ.

Τα θαλάσσια συμφέροντα της Ευρώπης συνδέονται στενά με την ευημερία και την ασφάλεια των πολιτών και των κρατών της. Είκοσι τρία από τα είκοσι οκτώ κράτη μέλη της ΕΕ έχουν θαλάσσιες ακτές. Περίπου το 90% του εξωτερικού εμπορίου και το 40% του εσωτερικού εμπορίου της ΕΕ μεταφέρονται δια θαλάσσης. Η Ένωση είναι ο τρίτος μεγαλύτερος εισαγωγέας και ο πέμπτος παγκοσμίως παραγωγός της αλιείας και της υδατοκαλλιέργειας. Περισσότερα από 400 εκατομμύρια επιβάτες περνούν από τα λιμάνια της Ευρωπαϊκής Ένωσης κάθε χρόνο. Αυτό προϋποθέτει ανοικτές και ασφαλείς θάλασσες και ωκεανούς για το ελεύθερο εμπόριο, τις μεταφορές, τον τουρισμό, την οικολογική ποικιλότητα και την οικονομική ανάπτυξη. Η μη επίτευξη της προστασίας τους από ένα ευρύ φάσμα θαλάσσιων απειλών και κινδύνους μπορεί να οδηγήσει στο να καταστούν πεδίο ανάπτυξης διεθνών συγκρούσεων, τρομοκρατίας ή οργανωμένου εγκλήματος.

Δεν υπάρχει αμφιβολία ότι η Μεσόγειος, ο Εύξεινος Πόντος και η Ερυθρά θάλασσα με τον Κόλπο του Άντεν συνιστούν τις κύριες γεωγραφικές περιοχές

ενδιαφέροντος για την Ευρωπαϊκή Ένωση, από πλευράς θαλάσσιας ασφάλειας. Καταρχήν αποτελούν τις περιοχές μέσω των οποίων η Ευρώπη έρχεται σε επαφή και επικοινωνία με τις άλλες δύο ηπείρους με τις οποίες γειτνιάζει: την Αφρική και την Ασία. Δεν θα πρέπει επίσης να μας διαφεύγει το γεγονός ότι στις περιοχές αυτές βρίσκονται τα τρία από τα παγκοσμίως επτά στενά για την διέλευση της ναυσιπλοΐας (Βοσπόρου και Δαρδανελίων, Σουέζ, Μπάμπ ελ Μαντάμπ) στα οποία θα μπορούσε να προστεθεί και το Στενό του Ορμούζ.

Η ανάπτυξη των εμπορικών συναλλαγών, η διέλευση αγωγών ενέργειας, η διακίνηση ανθρώπων θα πρέπει να πραγματοποιούνται σε περιβάλλον ασφαλές. Επιπλέον, κυρίως η Μεσόγειος αποτελεί τον χώρο μέσω του οποίου διακινείται ο μεγαλύτερος αριθμός παράνομων μεταναστών προς την ευρωπαϊκή ήπειρο. Είναι κατά συνέπεια υποχρεωμένη η Ευρωπαϊκή Ένωση να προβάλλει καταρχήν ναυτική και αεροπορική ισχύ σ' αυτές τις θαλάσσιες περιοχές για την εξασφάλιση των θαλάσσιων οδών από τις κύριες ασύμμετρες απειλές κατά της ασφάλειας: την πειρατεία, το οργανωμένο έγκλημα, την τρομοκρατία και την δράση εξτρεμιστικών στοιχείων.

Τον Δεκέμβριο του 2008, η Ευρωπαϊκή Ένωση ξεκίνησε την πρώτη στην ιστορία της κοινή ναυτική επιχείρηση, την EUNAVFORSomalia – Επιχείρηση Atalanta, στο πλαίσιο της Κοινής Πολιτικής Ασφάλειας και Άμυνας (ΚΠΑΑ), πρόκειται για μια επιχείρηση πάταξης της πειρατείας στα ανοικτά των ακτών της Σομαλίας, «... ως απάντηση στην αύξηση των επιπέδων της πειρατείας και των ένοπλων ληστειών στα ανοικτά του Κέρατος της Αφρικής στο δυτικό Ινδικό Ωκεανό ...», και σύμφωνα με τη σχετική απόφαση του Συμβουλίου Ασφαλείας των Ηνωμένων Εθνών. Η αναγκαιότητα μιας στρατηγικής της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τη θαλάσσια ασφάλεια είχε αναγνωρισθεί εδώ και πολύ καιρό. Αναφέρονται εν προκειμένω η «Διακήρυξη της Λεμεσού», κατά τη διάρκεια της Κυπριακής Προεδρίας της ΕΕ (“Declaration of the European Ministers responsible for the Integrated Maritime Policy and the European Commission, on a Marine and Maritime Agenda for growth and jobs the Limassol Declaration”) και η Έκθεση της Πορτογαλίδας Ευρωβουλευτού Ana Gomes σχετικά με την θαλάσσια διάσταση της ΚΕΠΠΑ (“Maritime dimension of the Common Security and Defence Policy”) που ψηφίστηκε από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο το 2013. Στην έκθεση αυτή αναγνωρίζονται οι κίνδυνοι που υπάρχουν στη θάλασσα για τα ζωτικά συμφέροντα της ΕΕ και η ανάγκη να ληφθούν τα αναγκαία μέτρα προς αντιμετώπισή τους.

Στις 6 Μαρτίου 2014, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή και η Ύπατη Εκπρόσωπος της Ευρωπαϊκής Ένωσης για Θέματα Εξωτερικής Πολιτικής και Πολιτικής Ασφάλειας εξέδωσε μια Κοινή Ανακοίνωση με τίτλο “For an open and secure global maritime domain: elements for a European Union maritime security strategy”.

Το έγγραφο αυτό της Επιτροπής όριζε ως στόχος της στρατηγικής αυτής την παροχή ενός κοινού πλαισίου για τις αρμόδιες αρχές σε εθνικό και ευρωπαϊκό επίπεδο, για την περαιτέρω ανάπτυξη από αυτούς ειδικών πολιτικών και την προστασία των στρατηγικών ναυτιλιακών συμφερόντων της ΕΕ, προσδιορίζοντας τις επιλογές για την υλοποίησή τους. Πιο συγκεκριμένα, η Στρατηγική Θαλάσσιας Ασφάλειας της ΕΕ θα πρέπει να έχει ως στόχους:

- τον προσδιορισμό και την διατύπωση των κύριων στρατηγικών θαλάσσιων συμφερόντων της ΕΕ,
- τον προσδιορισμό και την διατύπωση των θαλάσσιων απειλών, των προκλήσεων και των κινδύνων στρατηγικών θαλάσσιων συμφερόντων της ΕΕ και
- την οργάνωση την αντίδρασης, δηλαδή την παροχή κοινών στόχων πολιτικής, κοινών αρχών και τομέων κοινής υποστήριξης όπως η σπονδυλική στήλη του κοινού στρατηγικού πλαισίου, προκειμένου να δημιουργηθεί η συνοχή για τις ποικίλες θαλάσσιες πολιτικές και στρατηγικές.

Με βάση τα στοιχεία που προτείνονται από την εν λόγω Κοινή Ανακοίνωση, εκπονήθηκε στο πλαίσιο των αρμοδίων οργάνων του Συμβουλίου της ΕΕ, μια Ευρωπαϊκή Στρατηγική Θαλάσσιας Ασφάλειας (EU Maritime Security Strategy – EMSS) η οποία εγκρίθηκε από το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο του Ιουνίου 2014. Σκοπός της στρατηγικής αυτής είναι να διευκολυνθεί η προσέγγιση των ζητημάτων της ασφάλειας στη θάλασσα σε όλους τους τομείς. Για τον σκοπό αυτό προσδιορίζονται τέσσερις στρατηγικοί στόχοι:

- 1) Η καλύτερη δυνατή χρήση των υφιστάμενων δυνατοτήτων σε εθνικό και ευρωπαϊκό επίπεδο.
- 2) Η προώθηση αποτελεσματικών και αξιόπιστων συνεργασιών στον ναυτιλιακό τομέα παγκοσμίως.
- 3) Η προώθηση της αποδοτικότητας κόστους.
- 4) Η Ενίσχυση της αλληλεγγύης μεταξύ των κρατών μελών.

3.3. Στρατηγική των Θαλάσσιων Μεταφορών στην Ελλάδα

Στις θαλάσσιες μεταφορές της Ελλάδος παρατηρείτε ότι απαιτούνται νέες λιμενικές υποδομές σε αρκετές περιπτώσεις, αφού οι υπάρχουσες κρίνονται σε πολλές περιπτώσεις ανεπαρκείς ή/και ευάλωτες στους ανέμους που κυριαρχούν. Επιπλέον, παρατηρούνται ελλείψεις σε χερσαίους χώρους, σε εγκαταστάσεις εξυπηρέτησης για επιβάτες και εμπορεύματα και στην επάρκεια οδικών προσβάσεων. Σε αρκετές περιπτώσεις, τα νησιά δεν εξυπηρετούνται επαρκώς, ιδιαίτερα την περίοδο εκτός καλοκαιριού, διότι οι ναυτιλιακές εταιρείες μειώνουν τις συχνότητες και τις συνδέσεις τους εκτός περιόδου αιχμής. Για παράδειγμα, σημαντικά νησιά, όπως η Σάμος καθώς και τα περισσότερα νησιά των Κυκλάδων και της Δωδεκανήσου, υπο- εξυπηρετούνται τον χειμώνα. Επιπλέον, οι άγονες γραμμές δεν κρίνονται επαρκείς σε κάποιες περιπτώσεις. Τα λιμάνια είναι οργανωμένα είτε ως ανώνυμες εταιρείες είτε ως λιμενικά ταμεία. Κάποια έχουν επιλεγεί προς ιδιωτικοποίηση μέσω ΤΑΙΠΕΔ. Μέχρι σήμερα μόνο στον Οργανισμό Λιμένος Πειραιώς έχει παραχωρηθεί μια δραστηριότητα, η οποία αφορά τον τερματικό σταθμό εμπορευματοκιβωτίων (E/K), στην εταιρεία COSCO, με θετικά μέχρι στιγμής αποτελέσματα. Επίσης, παρατηρείτε έλλειψη ακτοπλοϊκών συνδέσεων του Πειραιά ή της Θεσσαλονίκης με την Τουρκία (π.χ. Σμύρνη), παρ' όλο που υπάρχει αύξηση τουρισμού από την Τουρκία και ευκολότερη έκδοση visa. Ειδικά το λιμάνι της Αλεξανδρούπολης έχει την δυνατότητα να αναδειχθεί ως βασική πύλη εισόδου / εξόδου προς τη Βαλκανική και ανατολικοευρωπαϊκή ενδοχώρα αλλά και γενικότερα την ενδοχώρα της Ευρώπης, λειτουργώντας ως ελκυστικός εναλλακτικός δίαυλος παράκαμψης των στενών των Δαρδανελίων. Παρατηρείτε, ακόμη, έλλειψη συνδέσεων των σιδηροδρομικών και οδικών δικτύων με τις λιμενικές και αεροδρομικές υποδομές. Χαρακτηριστικό παράδειγμα είναι το λιμάνι του Λαυρίου το οποίο προορίζεται να φιλοξενήσει μέρος των ακτοπλοϊκών συνδέσεων, αλλά δεν φθάνει σε αυτό ούτε αυτοκινητόδρομος, ούτε προαστιακός σιδηρόδρομος. Παράλληλα στο σύστημα των θαλασσιών μεταφορών παρατηρούνται έντονα φαινόμενα εποχικότητας με αποτέλεσμα να εκδηλώνεται περίσσια υποδομών τους χειμερινούς μήνες και αντίστοιχη έλλειψή τους κατά τους θερινούς.

Έτσι, λοιπόν, τον Απρίλιο του 2014 αναρτήθηκε το κείμενο του Στρατηγικού Πλαισίου Επενδύσεων Μεταφορών 2014-2025 (ΣΠΕΜ).

Το «Στρατηγικό Πλαίσιο Επενδύσεων Μεταφορών 2014-2025» (ΣΠΕΜ) διαμορφώνει το πλαίσιο για την πραγματοποίηση επενδύσεων (ανεξαρτήτως πηγής

χρηματοδότησης) στον τομέα μεταφορών κατά το διάστημα αναφοράς, καθορίζει τις προτεραιότητες πολιτικής που θα εφαρμοσθούν και προτείνει το αναπτυξιακό σενάριο για την εξέλιξη των έργων μεταφορών στη χώρα.

Οι *στρατηγικοί στόχοι* του τομέα των θαλάσσιων μεταφορών είναι δύο:

1. Η βελτίωση της προσβασιμότητας και της προσπελασιμότητας των περιοχών της χώρας με την ανάπτυξη των Διευρωπαϊκών Δικτύων Μεταφορών κατά προτεραιότητα, καθώς και με την ανάπτυξη των μεταφορικών υποδομών σε Εθνικό/Περιφερειακό επίπεδο (οδικών, σιδηροδρομικών, θαλάσσιων, αεροπορικών και αστικών μεταφορικών υποδομών), με γνώμονα τη βιώσιμη ανάπτυξη και την αειφορία του συστήματος μεταφορών.
2. Η ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας και της παραγωγικότητας του συστήματος θαλάσσιων μεταφορών, με τη βελτίωση της ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών μετακίνησης, με έμφαση στη μείωση του χρόνου και του κόστους μετακινήσεων, με τη βελτίωση της ασφάλειας των μεταφορών και με την αύξηση του επιπέδου εξυπηρέτησης και της συνολικής προστιθέμενης αξίας του συστήματος.

Επιπρόσθετα, τίθενται *δύο παράλληλοι στρατηγικοί στόχοι* του Προγράμματος:

- a) η ανάπτυξη των μεταφορικών υποδομών μέσω περιβαλλοντικά βιώσιμων παρεμβάσεων και
- β) η υλοποίηση ειδικών παρεμβάσεων στις μεταφορικές υποδομές με στόχο την μείωση των αρνητικών επιπτώσεων της λειτουργίας τους στο περιβάλλον.

Με βάση τους παραπάνω στρατηγικούς στόχους καθορίζονται οι *γενικοί στόχοι* του Επιχειρησιακού Προγράμματος «ΕΝΙΣΧΥΣΗ ΤΗΣ ΠΡΟΣΠΕΛΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ», με τρόπο ώστε να αντιμετωπίζονται οι αναπτυξιακές ανάγκες του Τομέα Μεταφορών:

- a) Η βελτίωση του συστήματος θαλάσσιων μεταφορών με την ανάπτυξη κατάλληλων λιμενικών υποδομών, που θα εξυπηρετούν την επιβατική ζήτηση και τις ανάγκες για μεταφορά εμπορευμάτων.
- b) η βελτίωση της ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών και η βελτιστοποίηση του βαθμού ασφαλείας των θαλάσσιων μεταφορών.
- c) Η προώθηση οριζόντιων δράσεων, όπως η βελτίωση της διαχείρισης της θαλάσσιας κυκλοφορίας, η ενίσχυση της περιβαλλοντικής διαχείρισης των λιμένων, καθώς και η ενίσχυση των διαδικασιών διαχείρισης των ατυχημάτων και των μέσων έρευνας και διάσωσης στη θάλασσα.

Σε αυτό το σημείο να πούμε ότι η γεωγραφική θέση της χώρας και ο μεγάλος αριθμός των νησιών της, καθιστούν τον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών ιδιαίτερα ζωτικής σημασίας. Εκτός από τις εθνικές μετακινήσεις, σημαντικές είναι και οι διεθνείς ναυτιλιακές συνδέσεις προς τις αγορές της Ανατολής και προς την Ιταλία. Η σημαντικότητα των θαλάσσιων μεταφορών προκύπτει και από το πυκνό λιμενικό δίκτυο της χώρας. Στο βασικό δίκτυο ανήκουν τα λιμάνια του Πειραιά, της Θεσσαλονίκης, της Ηγουμενίτσας, της Πάτρας και του Ηρακλείου ως κύριες πύλες εισόδου και εξόδου της χώρας. Στο αναλυτικό δίκτυο ανήκουν είκοσι (20) λιμάνια καλύπτοντας βασικά νησιά και την ηπειρωτική χώρα. Όπως είναι διεθνώς αποδεδειγμένο, φαίνεται ότι και εντός της ΕΕ το ισχυρό σημείο των θαλάσσιων μεταφορών, είναι η μεταφορά εμπορευμάτων.

Τέλος, να πούμε ότι, κρίσιμης σημασίας παράμετρος, για την αξιοποίηση της θαλάσσιας μεταφοράς – ιδιαίτερα για την Ελλάδα με την εκτεταμένη ακτογραμμή της – αποτελεί η αποδοτικότητα των λιμανιών. Η αποδοτικότητα αυτή παρουσιάζεται (ενδεικτικά) με βάση σχετικό σύνθετο δείκτη σύγκρισης (1 = ελάχιστη – 10 = μέγιστη).

Πίνακας 3.2: Δείκτης Αποδοτικότητας Λιμανιών (2002) (Μελέτη ECORYS)

	Δείκτης Αποδοτικότητας Λιμανιών
Βουλγαρία	3,68
Ελλάδα	4,28
Πολωνία	3,34
Πορτογαλία	3,81
Ισπανία	4,88
Ιταλία	4,11
Γερμανία	6,38
Βέλγιο	6,17
Γαλλία	5,39
Φινλανδία	6,26
Ολλανδία	6,64

Πηγή: (Υπουργείο Υποδομών Μεταφορών & Δικτύων Ενδιάμεση Διαχειριστική Αρχή Μεταφορών, 2014)

Είναι εμφανή τα σημαντικά περιθώρια βελτίωσης για τα λιμάνια της χώρας.

3.3.1. Ανάλυση SWOT

Η **ανάλυση SWOT** είναι ένα εργαλείο στρατηγικού σχεδιασμού το οποίο χρησιμοποιείται για την ανάλυση του εσωτερικού και εξωτερικού περιβάλλοντος μίας επιχείρησης, όταν η επιχείρηση πρέπει να λάβει μία απόφαση σε σχέση με τους στόχους που έχει θέσει. Κατά την ανάλυση SWOT μελετώνται τα δυνατά (Strengths) και αδύνατα (Weaknesses) σημεία μίας επιχείρησης, οργανισμού ή και περιοχής, καθώς και οι ευκαιρίες (Opportunities) και οι απειλές (Threats) που υπάρχουν.

Έτσι λοιπόν στις θαλάσσιες μεταφορές έχουμε:

ΔΥΝΑΤΑ ΣΗΜΕΙΑ	ΑΔΥΝΑΤΑ ΣΗΜΕΙΑ
<ul style="list-style-type: none">• Προνομιακή γεωγραφική θέση σαν σημείο εισόδου/εξόδου ΕΕ και Βαλκανικής Χερσονήσου και εγγύτητα στην διώρυγα Σουέζ• Εκτεταμένο δίκτυο λιμανιών• Ισχυρή τουριστική βιομηχανία και ζήτηση• Αυξανόμενη ζήτηση κρουαζιέρας	<ul style="list-style-type: none">• Καθυστερήσεις στους χρόνους υλοποίησης των επενδύσεων• Ανεπαρκείς λιμενικές υποδομές και έλλειψη ορθολογικού σχεδιασμού ακτοπλοϊκού συστήματος• Αυξημένο κόστος μεταφοράς προϊόντων στον νησιωτικό χώρο• Μη ορθολογική οργάνωση λιμενικών χώρων και υπηρεσιών• Χαμηλή αποδοτικότητα λιμανιών• Εποχικότητα ζήτησης σε λιμένες• Ανεπάρκεια στην κάλυψη σε περιόδους αιχμής• Ανεπαρκείς υποδομές κρουαζιέρας• Μη αποτελεσματική λειτουργία παροχών υπηρεσιών μεταφορών• Έλλειψη χωροταξικής ολοκλήρωσης λόγω απομακρυσμένων νησιών και ορεινών περιοχών χωρίς καλή εξυπηρέτηση από δίκτυα μεταφορών• Θεσμικό πλαίσιο δημοσίων έργων που δυσκολεύει την υλοποίηση

	επενδυτικών προγραμμάτων και την απορρόφηση πόρων
ΕΥΚΑΙΡΙΕΣ	ΑΠΕΙΛΕΣ
<ul style="list-style-type: none"> • Κορεσμός των στενών του Βοσπόρου και ανάπτυξη εναλλακτικού διαύλου στην Περιφέρεια Ανατολικής Μακεδονίας – Θράκης. • Αύξηση διεθνούς ενδιαφέροντος για κεντρικά λιμάνια της χώρας • Η Ελλάδα πύλη εμπορευμάτων για τις χώρες χωρίς ακτές, όπως ΠΓΔΜ και χώρα διέλευσης για τη Βόρεια και Κεντρική Ευρώπη σε σύνδεση με Αφρική και Ασία • Η ανάπτυξη του τουρισμού • Αύξηση της κινητικότητας του πληθυσμού • Πολιτική ΕΕ που προωθεί ανάπτυξη πολυτροπικών μεταφορών, περιβαλλοντικά φιλικά μέσα μεταφοράς και ασφάλεια μεταφορών • Νέες τεχνολογικές εφαρμογές επιτρέπουν νέες βελτιωμένες υπηρεσίες • Παραχωρήσεις και ΣΔΙΤ λιμάνια • Ύπαρξη πόρων Ε' ΠΠ για επενδύσεις στις μεταφορές. 	<ul style="list-style-type: none"> • Αδυναμία ολοκλήρωσης συνεκτικού μεταφορικού δικτύου όσο διαρκεί συγχρηματοδότηση ΕΕ • Οικονομική κρίση, αδυναμία τραπεζών να χρηματοδοτήσουν συγχρηματοδοτούμενα, με αποτέλεσμα μεγάλες καθυστερήσεις • Έλλειψη συνεργειών μεταξύ εμπλεκόμενων φορέων • Έλλειψη πολιτικής συνέχειας για πλήρη απελευθέρωση και ορθολογισμό των μεταφορών • Ισχυρός ανταγωνισμός από λιμάνια στην Βόρεια Ευρώπη και την Μεσόγειο • Έλλειψη πόρων για δημόσιες επενδύσεις στις λιμενικές υποδομές • Οικονομική κρίση οξύνει τα προβλήματα στις θαλάσσιες ενδομεταφορές με κίνδυνο την έλλειψη προσπελασιμότητας σε νησιωτικά τμήματα της επικράτειας

3.3.2. Στρατηγική Ανάπτυξης της Ελλάδας

Κατά τη διάρκεια της δεκαετούς λειτουργίας του το Ινστιτούτο Βιώσιμης Κινητικότητας και Δικτύων Μεταφορών (I. MET.) έχει δραστηριοποιηθεί σε πολλούς και διαφορετικούς ερευνητικούς τομείς που αφορούν τις Μεταφορές. Οι κύριοι ερευνητικοί τομείς δράσης του Ινστιτούτου τα τελευταία έτη συνοψίζονται ως εξής:

- Δημιουργία βάσεων δεδομένων και υποδομών με στόχο την υποστήριξη της έρευνας και της εκπαίδευσης.
- Μοντελοποίηση των μεταφορικών συστημάτων και βελτίωση των εμπορευματικών μεταφορών και logistics.
- Χάραξη Εθνικής Πολιτικής στις Μεταφορές και συμμετοχή στον καθορισμό της μακροπρόθεσμης Πολιτικής και των προτεραιοτήτων της Ευρωπαϊκής Ένωσης στις Μεταφορές.

Πρόσφατα, το I.MET. σχεδίασε και προώθησε προς υλοποίηση την επέκταση της ερευνητικής του δραστηριότητας σε νέους τομείς όπως:

- Τη διερεύνηση, του τρόπου διαχείρισης και των πολιτικών για την αντιμετώπιση των επιπτώσεων από την κλιματική αλλαγή στα δίκτυα μεταφορών.
- Την έρευνα για την οργάνωση, διαχείριση και λειτουργία συστημάτων μεταφορών σε αγωγούς.
- Εξέταση των συσχετίσεων και αλληλεπιδράσεων που αναπτύσσονται μεταξύ της οικονομικής ανάπτυξης και των συστημάτων μεταφορών.
- Τη χρήση εργαλείων οικονομικής ανάλυσης του τομέα των μεταφορών και τεχνικών κοινωνικο-οικονομικής αξιολόγησης.
- Τη διερεύνηση του ρόλου και των επιπτώσεων των συστημάτων μεταφορών στη διεθνή οικονομία και στην αναπτυξιακή προοπτική της χώρας και των περιφερειών της.
- Την ανάλυση και αποτίμηση των κοινωνικο-οικονομικών επιδράσεων των συστημάτων μεταφορών.
- Τη στρατηγική για τη θαλάσσια ασφάλεια.

3.3.3. Συμπέρασμα θαλάσσιων μεταφορών στην Ελλάδα

Η Ελλάδα έχει μακρά ναυτική παράδοση και ο ναυτιλιακός τομέας ανέκαθεν είχε σημαντικό ρόλο στην οικονομική, εμπορική και κοινωνική ανάπτυξη της χώρας. Για τη βελτιστοποίηση της ικανότητας και της απόδοσης των υφιστάμενων και νέων υποδομών κρίνεται απαραίτητη η προώθηση των συνδυασμένων μεταφορών και η

βελτίωση της ασφάλειας, προσβασιμότητας και της αξιοπιστίας του δικτύου, με τη δημιουργία και τη βελτίωση των τερματικών, των υποδομών πρόσβασης και εκτενέστερη χρήση τεχνολογίας ειδικά στον τομέα διαχείρισης της θαλάσσιας κυκλοφορίας.

3.4. Ανακεφαλαίωση

Η άνθηση του εμπορίου από τους αρχαίους χρόνους αποτέλεσε και συνεχίζει να αποτελεί την αιτία της επικοινωνίας και των συναλλαγών μεταξύ των ανθρώπων.

Διαπιστώσαμε ότι πρωταρχικό ρόλο στην διακίνηση των εμπορευμάτων έχουν τα μέσα μεταφοράς. Επιπλέον, διαπιστώσαμε ότι η σύνδεση του θαλάσσιου με το χερσαίο εμπόριο, είναι από τους πιο διαδεδομένους τρόπους μεταφοράς εμπορευμάτων, από την ξηρά στη θάλασσα και το αντίστροφο και αποτελούν ένα φθηνό μέσο μεταφοράς ως προς το κόστος σε σύγκριση με τα υπόλοιπα μέσα μεταφοράς. Διαδραματίζοντας, μάλιστα, ένα σημαντικό ρόλο για το διεθνές θαλάσσιο εμπόριο, όπου στα επόμενα χρόνια θα διπλασιαστεί και θα τριπλασιαστεί. Τέλος, η ελληνική ναυτιλία κατέχει τον μεγαλύτερο στόλο σε μεταφορική ικανότητα της παγκόσμιας χωρητικότητας. Η ναυτιλία παραμένει ένα υγιές και ζωντανό κομμάτι της οικονομίας της Ελλάδας, υποστηρίζοντας πολλές θέσεις εργασίας στη θάλασσα και στην ξηρά, δημιουργώντας μεγάλη ζήτηση και προσθέτοντας έσοδα στα ταμεία του κράτους.

ΕΠΙΛΟΓΟΣ

Συνοψίζοντας, από την παραπάνω μελέτη που διεξήγαμε, διαπιστώσαμε μια ελαφρά αύξηση του ρυθμού ανάπτυξης του ΑΕΠ στις ανεπτυγμένες χώρες, ενώ αντίθετα στις αναπτυσσόμενες χώρες, όπως η Κίνα και η Ινδία, διαπιστώσαμε μείωση του ρυθμού ανάπτυξης του ΑΕΠ για το έτος 2013. Το παγκόσμιο εμπόριο εμπορευμάτων ως προς τις εξαγωγές κινήθηκε ανοδικά με βραδύτερο ρυθμό το 2013 σε σχέση με τα προηγούμενα έτη 2010 – 2012, ενώ οι εισαγωγές, παρ' όλο που σημείωσαν στις ανεπτυγμένες χώρες αρνητική ζήτηση, παρέμειναν στα ίδια επίπεδα με τα προηγούμενα έτη, αφού παρατηρήθηκε αύξηση των εισαγωγών στις αναπτυσσόμενες χώρες. Να σημειώσουμε ότι, μεταξύ των αναπτυσσόμενων περιοχών, η Ασία είναι η ταχύτερα αναπτυσσόμενη περιοχή ως προς τις εισαγωγές.

Όσον αφορά το θαλάσσιο εμπόριο, διαπιστώσαμε ότι παρά την οικονομική κατάσταση που επικρατούσε σε πολλές χώρες της Ευρώπης, συμπεριλαμβανομένης και της Ελλάδας, συνέχισε να αυξάνεται το 2013, αποδεικνύοντας για άλλη μία φορά, την παράλληλη σχέση που υπάρχει μεταξύ του διεθνούς θαλάσσιου εμπορίου (world seaborne trade) και του διεθνούς εμπορίου εμπορευμάτων (world merchandise trade).

Ειδικότερα, διαπιστώσαμε ότι στο θαλάσσιο εμπόριο, τα ξηρά φορτία αντιπροσωπεύουν το μεγαλύτερο μερίδιο της αγοράς έναντι άλλων φορτίων, παραμένοντας με αυτό τον τρόπο ο στυλοβάτης των θαλάσσιων μεταφορών.

Από την παραπάνω μελέτη, διαπιστώσαμε αύξηση της ζήτησης για άνθρακα και σιδηρομεταλλεύματα, ιδίως από τις αναπτυσσόμενες χώρες της Ασίας. Η αύξηση, αυτή, επήλθε με τη μεγάλη αύξηση της ικανότητας παραγωγής χάλυβα, τις ανταγωνιστικές διεθνείς τιμές σιδηρομεταλλεύματος, τη βελτίωση των οικονομικών καταστάσεων στην Ευρώπη και τις επεκτάσεις των εξορύξεων. Το 2013, οι μεγαλύτεροι εξαγωγείς σιδηρομεταλλεύματος ήταν η Αυστραλία και η Βραζιλία, ενώ η Κίνα αντιπροσώπευε πάνω από τα 2/3 των εισαγωγών του παγκοσμίου εμπορίου σιδηρομεταλλευμάτων. Παρ' όλα αυτά παρατηρούμε και ανάπτυξη του εμπορίου σιδηρομεταλλευμάτων και στην Ευρώπη.

Όσον αφορά το εμπόριο του άνθρακα, κύριος εισαγωγέας αποτελεί η Ασία, με όγκους που τα τελευταία χρόνια αναπτύσσεται ραγδαία, ενώ ο όγκος των εισαγωγών άνθρακα στις χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης συρρικνώθηκε λόγω της οικονομικής ύφεσης, με αποτέλεσμα να έχουν εκτραπεί προς την Ασία, στην οποία παρατηρείται αύξηση των εισαγωγών άνθρακα στην χώρα της Ινδίας. Μεγαλύτερος εξαγωγέας

άνθρακα αποτελεί η Αυστραλία, ενώ παρατηρείται αύξηση και στις εξαγωγές των Η.Π.Α.

Στις παγκόσμιες θαλάσσιες μεταφορές των ξηρών φορτίων, διαπιστώσαμε και αύξηση των μεταφορών των σιτηρών. Μεγαλύτερος εισαγωγέας των σιτηρών αποτελεί η Ιαπωνία, ενώ μεγαλύτερος εξαγωγέας είναι οι Η.Π.Α. Όσο για την Ευρωπαϊκή Ένωση παρατηρήσαμε αύξηση των εξαγωγών.

Για το εμπόριο βωξίτη παρατηρήσαμε μείωση των παγκόσμιων μεταφορών. Με μεγαλύτερο εξαγωγέα βωξίτη να αποτελεί η Ινδονησία, ενώ μεγαλύτερος εισαγωγέας να αποτελεί η Κίνα.

Επιπλέον, από τη μελέτη που διεξήγαμε, διαπιστώσαμε ότι από τη πλευρά των υγρών χύδην φορτίων, οι μεγαλύτεροι εισαγωγείς αργού πετρελαίου προέρχονται από τις αναπτυσσόμενες οικονομίες και ιδίως την Κίνα και την Ινδία, όπου λόγω της αύξησης ζήτησης αργού πετρελαίου από την Ασία, έχουμε αύξηση ζήτησης τονομιλίων για τα πλοία. Ενώ στις Η.Π.Α, Καναδά, Ιαπωνία και Ευρώπη οι εισαγωγές αργού πετρελαίου μειώθηκαν. Γενικά, οι παγκόσμιες μεταφορές αργού πετρελαίου μειώθηκαν το 2013, ως αποτέλεσμα των γεωπολιτικών διαταραχών και των οικονομικών συνθηκών που υπάρχουν, με συνέπεια τη περιορισμένη ζήτηση και το κλείσιμο των διυλιστηρίων στην Ευρώπη. Από την άλλη, οι εισαγωγές στην Ασία αντισταθμίζουν τις αυξανόμενες ανάγκες των καταναλωτών αλλά και τις προσπάθειες για την κατασκευή τοπικών διυλιστηρίων.

Σε αυτό το σημείο, να αναφέρουμε ότι η συνολική παγκόσμια ικανότητα διύλισης αυξήθηκε το 2013, με τον ίδιο περίπου ρυθμό όπως το προηγούμενο έτος. Επίσης, οι μεταφορές των προϊόντων πετρελαίου αυξήθηκαν το 2013, αντισταθμίζοντας σε κάποιο βαθμό την πτώση των παγκόσμιων μεταφορών στο αργό πετρέλαιο.

Μία ακόμη διαπίστωση, που κάναμε, ήταν η αύξηση της παγκόσμιας παραγωγής φυσικού αερίου το 2013. Όπου, μεγαλύτερος εξαγωγέας υγροποιημένου φυσικού αερίου παρέμεινε το Κατάρ, ενώ μεγαλύτερος εισαγωγέας ήταν η Ιαπωνία. Όσον αφορά, την Ευρώπη, διαπιστώσαμε μείωση της ζήτησης για φυσικό αέριο.

Ακόμη, από τις διάφορες κατηγορίες φορτίων των θαλάσσιων μεταφορών, διαπιστώσαμε αύξηση του παγκόσμιου εμπορίου εμπορευματοκιβωτίων. Συγκεκριμένα, παρατηρήσαμε αύξηση των εισαγωγών εμπορευματοκιβωτίων στην Ευρώπη και αύξηση των εξαγωγών στην Ασία, αλλά με βραδύτερο ρυθμό.

Τέλος, από την παραπάνω μελέτη διαπιστώσαμε ότι οι Έλληνες ελέγχουν τον μεγαλύτερο στόλο σε μεταφορική ικανότητα, αντιπροσωπεύοντας το 16 % της παγκόσμιας χωρητικότητας και το 43% στο εσωτερικό της Ευρώπης. Η ελληνόκτητη ναυτιλία μεταφέρει το μεγαλύτερο μερίδιο του διεθνούς εμπορίου μακρινών αποστάσεων, κατέχοντας περίπου το 23% του παγκόσμιου στόλου δεξαμενοπλοίων, το 18% περίπου των φορητών χύδην φορτίων και πάνω από το 50% των εμπορευματοκιβωτίων. Διαπιστώσαμε, ότι η ελληνική ποντοπόρος ναυτιλία προσφέρει τεράστια έσοδα στην ελληνική οικονομία, αντιπροσωπεύοντας περίπου το 7% του ΑΕΠ, ενώ απασχολεί άμεσα και έμμεσα πολλά άτομα.

Επίσης, διαπιστώσαμε αύξηση του αριθμού πλοίων στην Ευρώπη, αντικατοπτρίζοντας με αυτό τον τρόπο, την τάση να επενδύουν οι ναυτιλιακές εταιρείες σε μεγαλύτερα, χωρητικής ικανότητας, πλοία που αποφέρουν μεγαλύτερης κλίμακας κέρδη.

Επιπροσθέτως, μέσα από τη μελέτη αυτή, διαπιστώσαμε την ανάγκη της Ευρωπαϊκής Ένωσης να εισάγει μία σειρά μέτρων, προκειμένου να ανταπεξέλθει στον έντονο διεθνή ανταγωνισμό που υφίσταται στην ναυτιλιακή βιομηχανία αλλά και μια σειρά μέτρων για την θαλάσσια ασφάλεια. Αφού η Ευρώπη γειτνιάζει με την Αφρική και την Ασία, στις οποίες βρίσκονται τα τρία από τα πέντε παγκοσμίως στενά για τη διέλευση της ναυσιπλοΐας και αποτελεί πύλη για τη διακίνηση των προϊόντων, με αποτέλεσμα να προσελκύει σύγχρονους “πειρατές”.

Συμπερασματικά, από την παραπάνω μελέτη, διαπιστώνουμε ότι γενικά οι προοπτικές για την παγκόσμια οικονομική και βιομηχανική παραγωγή είναι θετικές. Η Ασία αναπτύσσεται με γοργούς ρυθμούς (7%) έναντι άλλων, όπως η Ευρώπη όπου αναπτύσσεται με βραδύτερους ρυθμούς της τάξεως του (0,1%) για το έτος 2013. Η Ευρώπη προκειμένου να ανταπεξέλθει στις απαιτήσεις του διεθνούς ανταγωνισμού θα πρέπει να εφαρμόσει μία σειρά από πολιτικές και στρατηγικές. Όσον αφορά την ελληνική ναυτιλία, η ανάλυση swot μάς δείχνει, ότι διαθέτει πολλά δυνατά σημεία αλλά και μια πληθώρα ευκαιριών για περαιτέρω βελτίωση και ανάπτυξη των θαλάσσιων μεταφορών της.

Κλείνοντας, θα ήθελα να επισημάνω την δυνατότητα που υφίσταται για περαιτέρω μελέτη των θαλάσσιων μεταφορών στα μικρά νησιωτικά αναπτυσσόμενα κράτη όπως π.χ. της Καραϊβικής αλλά και της ανάπτυξης των λιμανιών στην Ευρώπη και στην Ελλάδα για υποδοχή περισσότερων και μεγαλύτερων εμπορικών πλοίων και δεξαμενόπλοιοι.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Ελληνική

- Αντωνιάδου, Χ. (2011, Ιούνιος 04). *Οι μεγαλύτερες κρίσεις διεθνώς*. Ανάκτηση Ιούνιος 2, 2015, από sigmalive:
<http://www.sigmalive.com/archive/simerini/business/news/388502>
- Βλάχος, Γ. Π. (2004). *N.E.B: Διεθνής Ναυπηγική Πολιτική Στρατηγική Ναυπηγικών Επισκευαστικών Μονάδων*. Πειραιάς: Εκδόσεις Τζεϊ Τζεϊ Ελλάς.
- Βλάχος, Γ. Π., & Αλεξόπουλος, Α. Β. (1996). *Διεθνείς Οργανισμοί και Ναυτιλιακή Πολιτική*. Πειραιάς: Εκδόσεις Α. Σταμούλης.
- Γαλιατσάτος, Π. (2014). *Στρατηγική θαλάσσιας ασφάλειας. Η ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ*.
- Γιώργος, Τ. (2014). *Η στρατηγική της ΕΕ για τις θαλάσσιες μεταφορές. Ριζοσπάστης*.
- Γράτσος, Γ. Α. (2013, Σεπτέμβριος). *ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΗ ΕΘΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ*. Ανάκτηση Ιούλιος 27, 2015, από Ναυτικό Επιμελητήριο της Ελλάδας:
<http://www.nee.gr/downloads/239NEE%20PROOPTIKES%20NAFTILIAKIS%2016-9-13%20FINAL.pdf>
- Ευρωπαϊκή Επιτροπή. (2015, Ιούλιος 2). *Ερωτήσεις και απαντήσεις γύρω από την ευρωπαϊκή στρατηγική για τον παράκτιο και θαλάσσιο τουρισμό*. Αθήνα.
- Ινστιτούτο Ιστορίας Εμπορικής Ναυτιλίας (Ι.Ι.Ε.Ν.). (2014).
<http://museum.yen.gr/about.htm>. Ανάκτηση Ιούνιος 27, 2014, από Ινστιτούτο Ιστορίας Εμπορικής Ναυτιλίας (Ι.Ι.Ε.Ν.): <http://museum.yen.gr/History.htm>
- Παρίσης, Ι. (2014, Ιούλιος 7). *Στρατηγική Θαλάσσιας Ασφάλειας για την Ευρώπη*. Ανάκτηση Ιούλιος 28, 2015, από
<https://parisis.wordpress.com/2014/07/07/%CF%83%CF%84%CF%81%CE%B1%CF%84%CE%B7%CE%B3%CE%B9%CE%BA%CE%AE-%CE%B8%CE%B1%CE%BB%CE%AC%CF%83%CF%83%CE%B9%CE%B1%CF%82-%CE%B1%CF%83%CF%86%CE%AC%CE%BB%CE%B5%CE%B9%CE%B1%CF%82-%CE%B3%CE%B9%CE%B1-%CF%84/>
- Παπαγιαννούλης, Κ. Ν. (2002). *Η παγκοσμιοποίηση της οικονομίας και η ελληνική και διεθνής ναυτιλία*. Αθήνα: Σταμούλη Α.Ε.
- Σαμπράκος, Ε. Α. (2013). *Εισαγωγή στην Οικονομική των Μεταφορών* (3η εκδ.). Αθήνα: Εκδόσεις Σταμούλη Α.Ε.

- Τσιώτσης, Γ.-Σ. Π. (n.d.). *Η Κοινή Πολιτική Θαλάσσιων Μεταφορών: Ελληνικές Θέσεις, Αντιδράσεις και Εξελίξεις στο εσωτερικό της Ευρωπαϊκής Ένωσης*. Ανάκτηση Ιούλιος 3, 2015, από Πανεπιστήμιο Αιγαίου:
<http://idec.gr/iier/new/3rd%20Panhellenic%20Conference/TSIOTSIS-COMMON%20POLICY%20OF%20MARITIME%20TRANSPORTATION.pdf>
- Υπουργείο Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας, Υποδομών, Μεταφορών & Δικτύων
 Υποδομών Ενδιάμεση Διαχειριστική Αρχή Μεταφορών . (2014). *Στρατηγικό Πλαίσιο Επενδύσεων Μεταφορών*. Αθήνα: ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ, ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΤΗΤΑΣ, ΥΠΟΔΟΜΩΝ, ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ & ΔΙΚΤΥΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ. Ανάκτηση από Διαβούλευση Στρατηγικού Πλαισίου Επενδύσεων Μεταφορών: <http://www.saas.gr/5i-programmatiki-periodos/diavoyleysi-stratigikoy-plaisioug-ependyseon-metaforon>
- Υπουργείο Υποδομών Μεταφορών & Δικτύων Ενδιάμεση Διαχειριστική Αρχή Μεταφορών. (2014). *Στρατηγικό Πλαίσιο Επενδύσεων Μεταφορών 2014 - 2025*. Αθήνα: Υπουργείο Υποδομών Μεταφορών & Δικτύων. Ανάκτηση από http://www.saas.gr/sites/default/files/spem_final_281114_with_annexes.pdf
- Χάλκος, Δ. Ι. (2015, 08). Ανάκτηση από <http://artemis-new.cslab.ece.ntua.gr:8080/jspui/bitstream/123456789/5952/1/PD2008-0031.pdf>

Ξένη

- Anagor, A. (2014). Nigerian seaports to grow container traffic to 10m TEUs in 2040. *Business Day*. Ανάκτηση Αύγουστος 18, 2015, από <http://businessdayonline.com/2014/03/nigerian-seaports-to-grow-container-traffic-to-10m-teus-in-2040/>
- Chang, B. (2013, Οκτώβριος 11). *Chinadaily*. Ανάκτηση από Chinadaily: http://usa.chinadaily.com.cn/business/2013-10/11/content_17023601.htm
- data.worldbank.org*. (2014). Ανάκτηση Ιούνιος 28, 2015, από [data.worldbank.org](http://data.worldbank.org/indicator/TG.VAL.TOTL.GD.ZS/countries/1W-GR?display=graph): <http://data.worldbank.org/indicator/TG.VAL.TOTL.GD.ZS/countries/1W-GR?display=graph>
- Europa. (2014, Ιούλιος 10). *Infrastructure - TEN-T - Connecting Europe*. Ανάκτηση Ιούλιος 3, 2015, από http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/index_en.htm

- European Commission. (2014). *EU Transport in Figures*. Βέλγιο: European Union.
- European Commission. (2014). <http://ec.europa.eu>. Ανάκτηση Ιούνιος 25, 2015, από <http://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/statistics/doc/2014/pocketbook2014.pdf>
- Eurostat. (2014, Δεκέμβριος 11). *Eurostat*. Ανάκτηση Ιανουάριος 2, 2015, από Eurostat: <http://ec.europa.eu/eurostat/web/transport/data/database>
- Global Seaborne Trade*. (2013, Δεκέμβριος 11). Ανάκτηση Ιούνιος 29, 2015, από Maritimeintel.com: <http://maritimeintel.com/global-seaborne-trade/>
- <http://www.capital.gr/>. (2014, Δεκέμβριος 17). *Bloomberg: Το Κογκρέσο συζητά την απελευθέρωση των εξαγωγών αμερικανικού πετρελαίου*. Ανάκτηση από <http://www.capital.gr/tax/2182958>
- <http://www.imf.org/>. (2015, Αύγουστος 25). Ανάκτηση από <http://www.imf.org/external/pubs/ft/weo/2015/01/weodata/index.aspx>
- International Transport Forum. (2014). <http://internationaltransportforum.org>. Ανάκτηση Ιούνιος 23, 2015, από International Transport Forum: <http://internationaltransportforum.org/Pub/pdf/14KeyStat2013.pdf>
- Organisation for Economic Co-operation and Development. (2014). *OECD*. Ανάκτηση Ιούνιος 23, 2015, από OECD: <http://data.oecd.org/trade/trade-in-goods-and-services.htm>
- United Nations. (2012). *Chapter II International trade*. United Nations.
- United Nations Conference on Trade and Development. (2014). *Review of Maritime Transport*. Geneva: United Nations. Ανάκτηση από http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2014_en.pdf
- United Nations Conference on Trade and Development. (2015, Αύγουστος 11). <http://unctadstat.unctad.org>. Ανάκτηση από <http://unctadstat.unctad.org>: <http://unctadstat.unctad.org/wds/TableView/tableView.aspx?ReportId=3236>
- 3
- United Nations Conference on Trade and Development. (2015, Αύγουστος). *United Nations Conference on Trade and Development*. Ανάκτηση από United Nations Conference on Trade and Development: <http://unctadstat.unctad.org/wds/TableView/tableView.aspx?ReportId=3236>
- 3