

**ΔΙΕΘΝΕΣ ΕΜΠΟΡΙΟ**  
**ΚΑΙ**  
**ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ**



Σιδηρόπουλος Α. Σωτήριος  
Α.Γ.Μ. 3614

**Νέα Μηχανιώνα, Θεσσαλονίκη, Ελλάδα,**

**Ιούνιος 2018**

**ΑΚΑΔΗΜΙΑ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ**

**Α.Ε.Ν ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ**

***ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ***

***ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ:***

***ΠΛΟΙΑΡΧΟΣ Α' ΤΑΞΕΩΣ Ε.Ν. ΤΑΓΑΡΑΣ ΣΤΑΜΟΣ***

***ΘΕΜΑ: «ΔΙΕΘΝΕΣ ΕΜΠΟΡΙΟ ΚΑΙ ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ  
ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ»***

**ΤΟΥ ΣΠΟΥΔΑΣΤΗ: ΣΙΔΗΡΟΠΟΥΛΟΥ Α. ΣΩΤΗΡΙΟΥ**

***Α.Γ.Μ.: 3614***

**ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ ΑΝΑΛΗΨΗΣ ΤΗΣ Π.Ε.: 09/05/2018**

**ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ ΠΑΡΑΔΟΣΗΣ ΤΗΣ Π.Ε.: 29/05/2018**

<i>A/A</i>	<i>Όνοματεπώνυμο</i>	<i>Ειδικότητα</i>	<i>Αξιολόγηση</i>	<i>Υπογραφή</i>
<b><i>1</i></b>	ΤΣΟΥΛΗΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	<b><i>ΠΛΟΙΑΡΧΟΣ Α'ΤΑΞΕΩΣ Ε.Ν.</i></b>		
<b><i>2</i></b>	ΤΑΓΑΡΑΣ ΣΤΑΜΟΣ	<b><i>ΠΛΟΙΑΡΧΟΣ Α'ΤΑΞΕΩΣ Ε.Ν.</i></b>		
<b><i>3</i></b>				
<b><i>ΤΕΛΙΚΗ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ</i></b>				

**Ο ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ ΣΧΟΛΗΣ: ΤΣΟΥΛΗΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ**

## ΠΕΡΙΟΧΟΜΕΝΑ

Περίληψη.....	04
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1<sup>ο</sup> ΔΙΕΘΝΕΣ ΕΜΠΟΡΙΟ.....</b>	<b>05</b>
1.1. Ιστορική αναδρομή.....	05
1.2 Ορισμός.....	06
1.3. Πλεοντήματα και θεωρίες του διεθνούς εμπορίου.....	06
1.4. Παγκόσμιος Οργανισμός Εμπορίου.....	09
1.5. Υπέρ και κατά του διεθνούς εμπορίου.....	11
1.6. Dumping.....	11
1.7. Η ανάπτυξη της παγκόσμιας οικονομίας.....	12
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2<sup>ο</sup> ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΘΑΛΑΣΣΙΟ ΕΜΠΟΡΙΟ.....</b>	<b>14</b>
2.1. Εισαγωγή.....	14
2.2. Παγκόσμιο θαλάσσιο εμπόριο των κύριων μεταφερόμενων ειδών.....	15
2.3. Θαλάσσιο εμπόριο ανά ήπειρο.....	18
2.3.1. Θαλάσσιο εμπόριο στην Ευρώπη.....	18
2.3.2. Θαλάσσιο εμπόριο στην Βόρεια Αμερική.....	20
2.3.3. Θαλάσσιο εμπόριο στην Νότιο Αμερική.....	22
2.3.4. Θαλάσσιο εμπόριο στην Αφρική.....	24
2.3.5. Θαλάσσιο εμπόριο στην Ωκεανία.....	25
2.3.6. Θαλάσσιο εμπόριο στην Ασία.....	25
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3<sup>ο</sup> ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ.....</b>	<b>26</b>
3.1. Εισαγωγή.....	26
3.2. Πλεονεκτήματα και μειονεκτήματα των θαλάσσιων μεταφορών.....	27
3.3. Σημαντικότεροι θαλάσσιοι διάδρομοι στον κόσμο.....	28
3.4. Τύποι πλοίων για τις θαλάσσιες μεταφορές.....	30
3.5. Τα 10 μεγαλύτερα λιμάνια των θαλάσσιων μεταφορών.....	34
<b>ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....</b>	<b>36</b>

## ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Σκοπός την παρούσας εργασίας είναι η λεπτομερής παρουσίαση: α) του διεθνούς εμπορίου, β) του παγκόσμιου θαλάσσιου εμπορίου και γ) των θαλάσσιων μεταφορών. Αρχικά, διατυπώνεται η ιστορική αναδρομή των αντικειμένων έρευνας, η οποία είναι στενά συνδεδεμένη με την εξελικτική πορεία της ανθρωπότητας. Στην συνέχεια γίνεται εκτενής ανάλυση του διεθνούς εμπορίου, παραθέτοντας τον ορισμό αυτού ο οποίος είναι η μεταπώληση υλικών αγαθών ή υπηρεσιών με επιδίωξη το κέρδος. Ακολουθεί η αναφορά των θεωριών του εμπορίου όπου αναπτύσσονται το συγκριτικό πλεονέκτημα του διεθνούς εμπορίου, το απόλυτο πλεονέκτημα αυτού, οι θεωρίες Heckscher-Ohlin και η Stolper-Samuelson. Ιδιαίτερη μνεία γίνεται στα υπερ και τα κατά του. Ολοκληρώνοντας την ενότητα αυτή αναλύεται ο πίνακας της παγκόσμιας οικονομίας όπου απεικονίζεται η οικονομική αύξηση σύμφωνα με το Διεθνές Νομισματικό Ταμείο (Δ.Ν.Τ.). Αμέσως μετά αναπτύσσονται οι ιδιαιτερότητες των ηπείρων ξεχωριστά, συγκρινόμενες πάντα εισαγωγές με εξαγωγές, βάση των αναγκών της κάθε περιοχής και των δυνατοτήτων ανάπτυξης των επιμέρους οικονομιών τους με κινητήρια δύναμη το θαλάσσιο εμπόριο. Τέλος, περιγράφονται οι θαλάσσιες μεταφορές οι οποίες αποτελούν ένα ευρύ πεδίο των γενικών μεταφορών ανθρώπων και φορτίων με εμπορικά πλοία. Στον τομέα αυτό ανήκουν και οι θαλάσσιες συγκοινωνίες, διεθνείς και εσωτερικές εντός της επικράτειας. Στην συνέχεια αναφέρονται αναλυτικά τα πλεονεκτήματα και τα μειονεκτήματα αυτών, καθώς και η σπουδαιότητα των θαλάσσιων διαδρόμων ανά τον κόσμο για την διέλευση των φορτίων. Επίσης καταγράφονται τα 10 μεγαλύτερα λιμάνια του κόσμου και οι τύποι των πλοίων που εκτελούν τις θαλάσσιες μεταφορές.

# ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1°

## ΔΙΕΘΝΕΣ ΕΜΠΟΡΙΟ

### 1.1. ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ.

Η ιστορία του εμπορίου είναι στενά συνδεδεμένη με την εξελικτική πορεία της ανθρωπότητας. Ο κύριος τρόπος διεξαγωγής του εμπορίου από αρχαιωτάτων χρόνων μέχρι και σήμερα γίνεται μέσω της θάλασσας. Οι πρώτοι λαοί που άνοιξαν τον δρόμο προς τη θάλασσα ήταν οι λαοί της Μεσογείου (Φοίνικες, Έλληνες, Αιγύπτιοι). Το θαλάσσιο εμπόριο είχε γνωρίσει μεγάλη άνθηση στην αρχαία Ελλάδα. Η Βυζαντινή Αυτοκρατορία χαράζει τη δική της ιστορία με τη θαλάσσια και ναυτική ισχύ της. Το Βυζάντιο μέχρι τον 5<sup>ο</sup> αι. δεν διέθετε μεγάλη ναυτική δύναμη, στα μέσα του 6<sup>ου</sup> αι. η Βυζαντινή Αυτοκρατορία οδηγείται σε μεγάλη ακμή, η οποία συνεχίστηκε μέχρι τον 11<sup>ο</sup> αιώνα. Μετά τον 11<sup>ο</sup> αι. η δύναμή της εξασθενεί. Η εξέλιξη του παγκόσμιου θαλάσσιου εμπορίου υπήρξε με την πάροδο των χρόνων συνεχής και ανοδική. Στα τέλη του 13<sup>ου</sup> αιώνα, η ανακάλυψη της πυξίδας σηματοδοτεί μια νέα εποχή. Τα τέλη του 15<sup>ου</sup> αιώνα είναι πλέον η εποχή των μεγάλων θαλασσοπόρων και το διεθνές θαλάσσιο εμπόριο γνωρίζει επανάσταση. Στις αρχές του 19<sup>ου</sup> αιώνα με την εισαγωγή της χρήσεως του ατμού για την πρόωση των πλοίων, συναντούμε την έναρξη μια νέας εποχής τόσο στις διακινήσεις αγαθών, όσο και ατόμων. Ο ρόλος του πλοίου διευρύνεται και σταθεροποιείται. Σήμερα, το εμπόριο έχει λάβει παγκοσμίας τεράστια έκταση. Στη διεξαγωγή του διεθνούς εμπορίου στις μέρες μας κύρια θέση καταλαμβάνουν οι Η.Π.Α., ενώ άλλα κράτη, που αναπτύσσονται με γρήγορους ρυθμούς, αρχίζουν να κερδίζουν έδαφος, όπως η Κίνα και η Ινδία. Η ανάπτυξη του θαλάσσιου εμπορίου προέρχεται κυρίως από το γεγονός πως ο πλανήτης μας καλύπτεται στα τρία τέταρτα του από νερό. Ένας λόγος που ώθησε την ανάπτυξη του θαλάσσιου εμπορίου στις ημέρες μας, είναι πως μόνο μέσω θαλάσσης είναι εφικτή η μαζική μεταφορά προϊόντων, λόγω της τεράστιας χωρητικότητας που διαθέτει το πλοίο έναντι των υπολοίπων μεταφορικών μέσων. Έτσι λοιπόν, τα τέσσερα πέμπτα του συνολικού παγκόσμιου εμπορίου, διεξάγονται μέσω θαλάσσης, γεγονός που σηματοδοτεί την άνθηση και εξέλιξη των θαλασσίων μεταφορών.

## 1.2. ΟΡΙΣΜΟΣ

Με τον όρο εμπόριο εννοούμε την μεταπώληση υλικών αγαθών ή υπηρεσιών με επιδίωξη το κέρδος. Εμπόριο αποτελούν η βιομηχανία, η βιοτεχνία και γενικά κάθε εργασία που συμβάλει στη διεξαγωγή του εμπορίου άμεσα ή έμμεσα όπως οι τράπεζες, οι εμπορικοί αντιπρόσωποι, οι μεσίτες κλπ.

Το εμπόριο διακρίνεται σε τρεις τύπους:

- Το εσωτερικό εμπόριο στο οποίο τα προϊόντα πωλούνται μέσα στα όρια του κράτους.
- Το εξωτερικό εμπόριο στο οποίο τα προϊόντα πωλούνται μεταξύ δυο ή περισσότερων κρατών με την βοήθεια πλοίων, αεροσκαφών, φορτηγών κλπ.
- Το διεθνές εμπόριο στο οποίο τα προϊόντα πωλούνται μεταξύ των περισσότερων χωρών του κόσμου.

Έτσι στο διεθνές εμπόριο παρατηρούμε τις ακόλουθες ιδιαίτερες διαδικασίες που λαμβάνουν χώρα κατά τη διεξαγωγή του:

- Η διάβαση των συνόρων.
- Οι συναλλαγές πραγματοποιούνται συνήθως σε δολάρια ή ευρώ, όμως τα νομίσματα αυτά διαφέρουν από τα νομίσματα των χωρών που πραγματοποιούν τις συναλλαγές (δηλαδή τα τοπικά νομίσματα όπως είναι στην Τουρκία η τουρκική λίρα, στην Ιαπωνία το γιεν, στον Καναδά το δολάριο Καναδά κ.λπ.) Αυτό έχει ως αποτέλεσμα να υπάρχουν πολλοί κίνδυνοι από πιθανές υποτιμήσεις ή αντιτιμήσεις μεταξύ των νομισμάτων των χωρών που συναλλάσσονται.
- Στο εξωτερικό εμπόριο εμφανίζεται ο νόμος των συγκριτικών πλεονεκτημάτων των δαπανών παραγωγής.
- Πολλές φορές στα εισαγόμενα αλλά και στα εξαγόμενα προϊόντα επιβάλλονται εισφορές, οι λεγόμενοι δασμοί, που ως σκοπό τους έχουν είτε να βελτιώσουν την οικονομική κατάσταση των δημοσίων οικονομικών είτε να προστατεύσουν τα εγχώρια αγαθά κ.λπ.

## 1.3. ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ ΚΑΙ ΘΕΩΡΙΕΣ ΤΟΥ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΕΜΠΟΡΙΟΥ

## ΣΥΓΚΡΙΤΙΚΟ ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑ ΤΟΥ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΕΜΠΟΡΙΟΥ.

Συγκριτικό πλεονέκτημα: μια χώρα έχει συγκριτικό πλεονέκτημα στην παραγωγή ενός προϊόντος αν το κόστος ευκαιρίας της παραγωγής αυτού του προϊόντος, σε σχέση με άλλα αγαθά, είναι χαμηλότερο σε αυτή τη χώρα από ότι είναι στις άλλες.

Έτσι ο David Ricardo στο υπόδειγμα του πρόβλεψε τα εξής:

- Με τη συμμετοχή τους στο διεθνές εμπόριο οι διάφορες οικονομίες εξειδικεύονται στην παραγωγή των αγαθών στα οποία έχουν συγκριτικό πλεονέκτημα. Το συγκριτικό πλεονέκτημα ορίζεται ως η μεγαλύτερη σχετική παραγωγικότητα της εργασίας μιας χώρας στην παραγωγή ενός αγαθού, σε σχέση με τα υπόλοιπα αγαθά.
- Η εξειδίκευση στην παραγωγή επιτρέπει σε όλες τις χώρες να διευρύνουν τις καταναλωτικές δυνατότητές τους πέραν των παραγωγικών δυνατοτήτων τους, καθώς επικεντρώνουν την παραγωγή τους στον κλάδο στον οποίο έχουν υψηλότερη παραγωγικότητα της εργασίας. Έτσι, το ελεύθερο εμπόριο οδηγεί σε απόκλιση των παραγωγικών προτύπων των χωρών που μετέχουν σε αυτό, με κάθε χώρα να επικεντρώνεται στον κλάδο στον οποίο έχει συγκριτικό πλεονέκτημα.
- Η διεύρυνση των καταναλωτικών δυνατοτήτων τους οδηγεί σε αύξηση της ευημερίας όλων των χωρών που συμμετέχουν στο διεθνές εμπόριο.
- Στο βαθμό που οι προτιμήσεις των καταναλωτών των διαφόρων χωρών δεν έχουν μεγάλες διαφορές, τα καταναλωτικά πρότυπα των χωρών που μετέχουν στο διεθνές εμπόριο συγκλίνουν, καθώς, με ελεύθερο διεθνές εμπόριο, οι καταναλωτές σε όλες τις χώρες αντιμετωπίζουν τις ίδιες σχετικές τιμές των αγαθών.
- Οι πραγματικοί μισθοί ισούνται με την παραγωγικότητα της εργασίας. Ωστόσο, οι σχετικοί μισθοί δύο χωρών (όπως και οι σχετικές τιμές) προσδιορίζονται μεταξύ των σχετικών παραγωγικοτήτων στους τομείς που εξειδικεύεται η κάθε χώρα. Αυτό δίνει σε κάθε χώρα ένα πλεονέκτημα κόστους στο τομέα στον οποίο εξειδικεύεται.
- Το απλό υπόδειγμα του Ricardo προβλέπει ακραία εξειδίκευση, με την έννοια ότι τα περισσότερα αγαθά παράγονται είτε στη μία χώρα, είτε στην άλλη. Ωστόσο, ο κανόνας στον πραγματικό κόσμο είναι η σχετική και όχι η απόλυτη εξειδίκευση.

Παράδειγμα:

Ο Ricardo υπέθεσε ότι υπάρχουν μόνο δύο αγαθά: κρασί και υφάσματα. Επίσης υπέθεσε ότι λόγω κλίματος, η Πορτογαλία είχε απόλυτο πλεονέκτημα στην παραγωγή και των δύο αγαθών, με την έννοια ότι στην Πορτογαλία, απαιτείτο λιγότερη εργασία για την

παραγωγή τόσο του κρασιού όσο και των υφασμάτων. Από την άλλη υπέθεσε ότι η Αγγλία, παρά το γεγονός ότι ήταν σε απόλυτους όρους λιγότερο παραγωγική και στους δύο κλάδους, ήταν συγκριτικά χειρότερη στην παραγωγή κρασιού. Με αυτήν την υπόθεση, ο Ricardo επιχειρηματολόγησε ότι η Αγγλία είχε συγκριτικό πλεονέκτημα στην παραγωγή υφασμάτων και ότι θα την συνέφερε να εξάγει υφάσματα στην Πορτογαλία και να εισάγει από αυτήν κρασί. Αντιστοίχως, η Πορτογαλία είχε συγκριτικό πλεονέκτημα στην παραγωγή κρασιού, και θα την συνέφερε να εισάγει υφάσματα από την Αγγλία και να εξάγει σε αυτήν κρασί.

## **ΑΠΟΛΥΤΟ ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑ ΤΟΥ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΕΜΠΟΡΙΟΥ.**

Απόλυτο πλεονέκτημα: μια χώρα έχει απόλυτο πλεονέκτημα στην παραγωγή ενός προϊόντος, όταν μπορεί να παράγει μια μονάδα αυτού του προϊόντος με λιγότερη εργασία από ότι σε μια άλλη χώρα.

Η θεωρία του «απόλυτου πλεονεκτήματος» στηρίζεται σε μια σειρά από υποθέσεις:

- Η εργασία είναι ο μοναδικός παραγωγικός συντελεστής.
- Η εργασία είναι της ίδιας ποιότητας.
- Δεν υπάρχει κινητικότητα στην εργασία μεταξύ των χωρών, αλλά υπάρχει απόλυτη κινητικότητα μέσα στην ίδια χώρα.
- Υπάρχει πλήρης απασχόληση του συντελεστή εργασία.
- Οι συναρτήσεις παραγωγής του ίδιου αγαθού μεταξύ των χωρών είναι διαφορετικές.
- Τα έξοδα παραγωγής είναι σταθερά.

Παράδειγμα:

Έστω ότι ο κόσμος αποτελείται μόνο από δύο χώρες Α και Β που παράγουν δύο αγαθά Ι και ΙΙ. Η χώρα Α χρειάζεται 4 μονάδες εργασίας για να κατασκευάσει μια μονάδα του αγαθού Ι και μια χώρα Β χρειάζεται 2 μονάδες εργασίας για να κατασκευάσει μια μονάδα του ίδιου αγαθού Ι. Επίσης, έστω ότι η χώρα Α χρειάζεται 2 μονάδες εργασίας για να κατασκευάσει μια μονάδα από το αγαθό ΙΙ και η χώρα Β χρειάζεται 4 μονάδες εργασίας για να κατασκευάσει μια μονάδα από το ίδιο αγαθό. Οι δύο χώρες θα μπορούσαν να παράγουν περισσότερες ποσότητες αθροιστικά και οι δύο από τα δύο αγαθά, αν εξειδικεύονταν στην παραγωγή μόνο του αγαθού που παράγουν με το μικρότερο κόστος και ανταλλάσσουν η μία με την άλλη το άλλο αγαθό.



## **ΘΕΩΡΙΑ HECKSCHER-OHLIN.**

Η θεωρία των Σουηδών οικονομολόγων Eli Heckscher και Beril Ohlin η οποία αξιώνει ότι το συγκριτικό πλεονέκτημα μιας χώρας καθορίζεται από τη σχετική αφθονία ή τη σχετική στενότητα των παραγωγικών συντελεστών της (γης, εργασία και κεφαλαίου). Κατ' αυτή την έννοια οι χώρες που είναι πλούσιες σε κεφάλαιο (συνήθως οι αναπτυγμένες χώρες) οφείλουν να εξειδικεύονται σε παραγωγή έντασης κεφαλαίου, ενώ χώρες στις οποίες υπάρχει αφθονία εργασίας (συνήθως πολλές από τις λιγότερο αναπτυγμένες χώρες) οφείλουν να εξειδικεύονται σε τομείς παραγωγής που προϋποθέτουν ένταση εργασίας.

## **ΘΕΩΡΙΑ STOLPER-SAMUELSON.**

Σύμφωνα με τη θεωρία των Stolper-Samuelson, η φιλελευθεροποίηση του εμπορίου ευνοεί τους συντελεστές που βρίσκονται σε αφθονία και βλάπτει αντίστοιχα τους συντελεστές που βρίσκονται σε στενότητα εντός μιας χώρας. Οικοδομώντας πάνω στη θεωρία των Heckscher-Ohlin, οι Αμερικανοί οικονομολόγοι Stolper και Samuelson εξηγούν γιατί ορισμένες εγχώριες ομάδες προσανατολίζονται στη φιλελευθεροποίηση των συναλλαγών, ενώ ορισμένες άλλες στρέφονται στον προστατευτισμό.

## **1.4. ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΕΜΠΟΡΙΟΥ (WORLD TRADE ORGANIZATION).**

Ο κύριος διεθνής οργανισμός για το εμπόριο που δημιουργήθηκε ως διάδοχος της GATT το 1995. Στο πλαίσιο του ΠΟΕ υπάρχουν διάφορες συμφωνίες περιλαμβανομένης της Γενικής Συμφωνίας Δασμών και Εμπορίου (GATT), της Γενικής Συμφωνίας για τον Τομέα Υπηρεσιών (GATS), της Συμφωνίας για τα Σχετικά με το Εμπόριο Δικαιώματα Πνευματικής Ιδιοκτησίας (TRIPs) και της Συμφωνίας για τα Επενδυτικά Μέτρα στον Τομέα του Εμπορίου (TRIMs).

## **Γενική Συμφωνία Δασμών και Εμπορίου ( General Agreement on Tariffs and Trade).**

Προσωρινή συνθήκη που κατέστη εξ ορισμού ο κύριος παγκόσμιος εμπορικός οργανισμός το 1948, όταν ο προγραμματισμένος Οργανισμός Διεθνούς Εμπορίου (ΔΟΕ)

ουδέποτε έλαβε τελική έγκριση. Ως οργανισμός, η GATT διαμόρφωσε έναν γραπτό κώδικα της συμπεριφοράς, απετέλεσε ένα φόρουμ για πολύπλευρες διαπραγματεύσεις και ένα πλαίσιο συναντήσεων για την επίλυση διαφορών σε εμπορικά ζητήματα. Το 1995, όταν σχηματίστηκε ο Παγκόσμιος Οργανισμός Εμπορίου (ΠΟΕ), η GATT επανήλθε στην αρχική της θέση ως συνθήκη που ρυθμίζει τις εμπορευματικές συναλλαγές.

### **Γενική Συμφωνία Εμπορίου στον Τομέα των Υπηρεσιών ( General Agreement on Trade in Services).**

Ένα σύνολο εννοιών, αρχών, κανόνων και αμοιβαίων δεσμεύσεων των μελών για μέτρα που επηρεάζουν το εμπόριο στον τομέα υπηρεσιών. Η GATS καθιερώθηκε ως αποτέλεσμα συμφωνίας των Γύρων της Ουρουγουάης της GATT και είναι μια συνθήκη υπό την εποπτεία του ΠΟΕ.

### **Συμφωνία για τα Σχετικά με το Εμπόριο Δικαιώματα Πνευματικής Ιδιοκτησίας ( Trade-Related Intellectual Property Rights).**

Συμφωνία η οποία καθιερώνει τα ελάχιστα επίπεδα προστασίας των πνευματικών δικαιωμάτων, των ευρεσιτεχνιών και των διπλωμάτων ευρεσιτεχνίας και άλλων μορφών πνευματικής ιδιοκτησίας, παρέχει στα μέλη της τους κατάλληλους διαθέσιμους τρόπους για να προστατεύσουν αυτά τα δικαιώματα και επεκτείνει ορισμένες βασικές αρχές της GATT για τα θέματα της πνευματικής ιδιοκτησίας. Η Συμφωνία για τα Δικαιώματα Πνευματικής Ιδιοκτησίας που Σχετίζονται με το Εμπόριο (TRIRs) συνάφθηκε στο πλαίσιο της GATT κατά τη διάρκεια του Γύρου της Ουρουγουάης και αποτελεί όργανο του ΠΟΕ.

### **Μέτρα Επένδυσης Σχετικά με το Εμπόριο ( Trade-Related Investment Measures).**

Τα Μέτρα Επένδυσης για το Εμπόριο αποτελούν μια μάλλον αδύνατη και λεπτομερώς καθορισμένη συμφωνία που σκοπό της έχει την επιβολή κάποιας πειθαρχίας πάνω στα θέματα επενδύσεων που σχετίζονται με το εμπόριο. Τα Μέτρα Επένδυσης για το Εμπόριο απαγορεύουν στις χώρες υποδοχής να εγείρουν τοπικού περιεχομένου απαιτήσεις πάνω στις

ξένες άμεσες επενδύσεις, αλλά δεν αντιμετωπίζουν πολλά άλλα θέματα όπως απαιτήσεις για τις εξαγωγικές επιδόσεις της χώρας υποδοχής.

## **1.5. ΥΠΕΡ ΚΑΙ ΚΑΤΑ ΤΟΥ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΕΜΠΟΡΙΟΥ**

Μια χώρα διεξάγει εμπόριο μόνο όταν με τον τρόπο αυτό βελτιώνεται η εισοδηματική της θέση. Αυτό είναι δυνατό στην περίπτωση που η κάθε χώρα εξειδικεύεται στην παραγωγή με βάση την αρχή του συγκριτικού πλεονεκτήματος κόστους.

### Υπέρ:

- Οι διεθνείς όροι εμπορίου διαμορφωμένοι με βάση την παγκόσμια προσφορά και ζήτηση των αγαθών ευνοούν το διεθνές εμπόριο .
- Οι χώρες αποκτούν μεγαλύτερη ποσότητα αγαθών στην ανταλλαγή αγαθών από ότι θα αποκτούσαν χωρίς το διεθνές εμπόριο.
- Οι χώρες κερδίζουν χρόνο εργασίας αυξάνοντας έτσι περισσότερο την παραγωγή και την κατανάλωση.
- Γίνονται ισότιμες ανταλλαγές μεταξύ αγαθών σε αναλογία με την προσφορά και τη ζήτηση αυτών.
- Η χώρα ευημερεί οικονομικά.
- Γίνεται εξαγωγικά και εισαγωγικά προσανατολισμένη μεγέθυνση.
- Πραγματοποιείται διεθνείς κίνηση των συντελεστών παραγωγής.
- Υπάρχει ανταγωνισμός και αίσθημα συνεργασίας.

### Κατά:

- Δεν υπάρχει ισορροπία μεταξύ μεγάλων και μικρών χωρών.
- Πιθανή ύπαρξη κυκλωμάτων που δεν προσδίδουν στις εισαγόμενες χώρες τους φόρους που τους αντιστοιχούν.
- Εισαγωγή προϊόντων με χαμηλότερη τιμή σε μια χώρα που παράγει ίδια προϊόντα με συνέπεια τον τραυματισμό της οικονομίας της χώρας εισαγωγής.

## **1.6. DUMPING**

Η πλέον κοινότυπη μορφή διάκρισης τιμών στο διεθνές εμπόριο είναι το ντάμπινγκ,

μια τιμολογιακή πρακτική κατά την οποία μια επιχείρηση χρεώνει χαμηλότερη τιμή στα εξαγόμενα αγαθά από αυτή που χρεώνει στα ίδια αγαθά, όταν πωλούνται εγχώρια. Το ντάμπινγκ είναι ένα επίμαχο ζήτημα στην πολιτική του διεθνούς εμπορίου καθώς θεωρείται ευρέως μια αθέμιτη πρακτική και υπόκειται σε ειδικούς κανόνες και ποινές. Το ντάμπινγκ είναι δυνατό να εμφανιστεί υπό την συνύπαρξη δύο βασικών προϋποθέσεων. Πρώτον, ο κλάδος θα πρέπει να είναι ατελώς ανταγωνιστικός ώστε οι επιχειρήσεις να θέτουν τιμές παρά να αποδέχονται τις τιμές της αγοράς ως δεδομένες. Δεύτερον, οι αγορές πρέπει να είναι απομονωμένες έτσι ώστε οι κάτοικοι στο εσωτερικό να μην μπορούν εύκολα να αγοράσουν αγαθά που προορίζονται για εξαγωγή. Τα μέτρα που μπορούν να ληφθούν κατά του ντάμπινγκ είναι η επιβολή δασμών αντιντάμπινγκ. Ένας τέτοιος δασμός μπορεί να επιβληθεί σε κάθε προϊόν που αποτελεί αντικείμενο ντάμπινγκ. Το Συμβούλιο είναι αυτό που αποφασίζει αν πρέπει να επιβληθεί οριστικός δασμός αντιντάμπινγκ και σε ποιο ύψος. Οι δασμοί αυτοί επιβάλλονται με κανονισμό και εισπράττονται από τα κράτη-μέλη. Δασμός είναι ειδικός κρατικός φόρος, έμμεσος, που επιβάλλεται στα διάφορα εμπορεύματα κατά την εισαγωγή ή εξαγωγή τους. Συνεπώς ο δασμός διακρίνεται σε εισαγωγικό και σε εξαγωγικό δασμό.

### **1.6.1. Η ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΗΣ ΠΑΓΚΟΣΜΙΑΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ.**

Η ανάπτυξη της παγκόσμιας οικονομίας όπως βλέπουμε από τον παρακάτω Πίνακα 1.1. στις αναπτυγμένες χώρες παρατηρούμε μια μικρή μείωση στην οικονομική δραστηριότητα, καθώς στις αναπτυσσόμενες περιοχές ο ρυθμός ανάπτυξης παραμένει σταθερός. Με το παγκόσμιο Α.Ε.Π. να σημειώνει πτώση τις τάξεως των 3,2 % για το έτος 2016. Για το έτος 2016 στις αναπτυγμένες οικονομίες υπάρχει μείωση του Α.Ε.Π. 1,7 % όπου το 2015 η ανάπτυξη ήταν 2,1 %, ενώ παράλληλα στις αναπτυσσόμενες οικονομίες παρατηρείται μια σταθερότητα του Α.Ε.Π. με τους δείκτες τόσο για το 2015 όσο και για το 2016 να σημειώνουν τις ίδιες μονάδες, δηλαδή 4.3 %.

**Πίνακας 1.1.: World output growth, 2015-2018**

Table 1.1 Overview of the World Economic Outlook Projections				
(Percent change unless noted otherwise)				
	2015	2016	2017*	2018*
World Output	3.4	3.2	3.5	3.6
Advanced Economies	2.1	1.7	2.0	1.9
United States	2.6	1.6	2.1	2.1
Euro Area	2.0	1.8	1.9	1.7
Germany	1.5	1.8	1.8	1.6
France	1.1	1.2	1.5	1.7
Italy	0.8	0.9	1.3	1.0
Spain	3.2	3.2	3.1	2.4
Japan	1.1	1.0	1.3	0.6
United Kingdom	2.2	1.8	1.7	1.5
Canada	0.9	1.5	2.5	1.9
Other Advanced Economies 3/	2.0	2.2	2.3	2.4
Emerging Market and Developing Economies	4.3	4.3	4.6	4.8
Commonwealth of Independent States	-2.2	0.4	1.7	2.1
Russia	-2.8	-0.2	1.4	1.4
Excluding Russia	-0.5	1.8	2.5	3.5
Emerging and Developing Asia	6.8	6.4	6.5	6.5
China	6.9	6.7	6.7	6.4
India 4/	8.0	7.1	7.2	7.7
ASEAN-5 5/	4.9	4.9	5.1	5.2
Emerging and Developing Europe	4.7	3.0	3.5	3.2
Latin America and the Caribbean	0.1	-1.0	1.0	1.9
Brazil	-3.8	-3.6	0.3	1.3
Mexico	2.6	2.3	1.9	2.0
Middle East, North Africa, Afghanistan, and Pakistan	2.7	5.0	2.6	3.3
Saudi Arabia	4.1	1.7	0.1	1.1
Sub-Saharan Africa	3.4	1.3	2.7	3.5
Nigeria	2.7	-1.6	0.8	1.9
South Africa	1.3	0.3	1.0	1.2

\*Προβλέψεις για τα επόμενα έτη.

IMF World Economic Outlook (WEO), July 2017

Πηγή: <http://www.imf.org/en/publications/weo/issues/2017/07/07/world-economic-outlook-update-july-2017>

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2<sup>ο</sup>

### ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΘΑΛΑΣΣΙΟ ΕΜΠΟΡΙΟ

#### 2.1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ.

Η παγκόσμια ναυτιλιακή ύφεση συνεχίστηκε και το 2016 με τις συνθήκες αγοράς να δημιουργούν προκλήσεις όσο ποτέ κατά τις τελευταίες δεκαετίες για τους περισσότερους τομείς της ναυτιλιακής βιομηχανίας. Η μέση παγκόσμια οικονομική ανάπτυξη παρέμεινε σταθερή στο 3,1% για το 2016 και αντανάκλα αποκλίνουσες εξελίξεις, που αφορούν αβεβαιότητες συνυφασμένες με την πολιτική, την οικονομία και την εμπορική πολιτική στις προηγμένες οικονομίες (π.χ. το σοκ του Brexit, η ατζέντα εμπορικής πολιτικής του Προέδρου Trump), καθώς και διαφορετικούς ρυθμούς ανάπτυξης μεταξύ αναδύομενων αγορών και αναπτυσσόμενων οικονομιών (σε γενικές γραμμές σταθερός ρυθμός ανάπτυξης σε ασιατικές οικονομίες και στην Ινδία, αλλά ασθενέστερος από ό,τι αναμενόταν σε ορισμένες χώρες της Λατινικής Αμερικής που βρίσκονται σήμερα σε ύφεση, όπως η Αργεντινή και η Βραζιλία, και απότομη επιβράδυνση στην υπο-Σαχάρια Αφρική). Ωστόσο, το 2016 το παγκόσμιο εμπόριο επιβραδύνθηκε ακόμα περισσότερο, τόσο σε απόλυτες τιμές όσο και σε σχέση με τη συνολική οικονομική ανάπτυξη. Ο ρυθμός αύξησης του όγκου του παγκόσμιου εμπορίου το 2016 ήταν περίπου 2,3% - χαμηλότερα από τον ετήσιο μέσο όρο 3% από το 2012 και λιγότερο από το μισό του μέσου ρυθμού ανάπτυξης κατά τη διάρκεια των τριών προηγούμενων δεκαετιών. Μεγάλο μέρος αυτής της υποτονικής αύξησης του εμπορίου αποδίδεται στην αδύναμη επενδυτική δραστηριότητα σε πολλές ανεπτυγμένες χώρες - μερικές από τις οποίες ακόμα αναρρώνουν από την παγκόσμια οικονομική κρίση και την κρίση του ευρωπαϊκού χρέους - καθώς και σε αναδύομενες αγορές και αναπτυσσόμενες οικονομίες - λόγω των χαμηλών τιμών των βασικών εμπορευμάτων οι οποίες επιφέρουν απώλειες στις εξαγωγικές χώρες περιορίζοντας την ικανότητά τους για κεφαλαιουχικές δαπάνες. Η εξισορρόπηση της οικονομίας της Κίνας ως αποτέλεσμα όχι επενδύσεων εντάσεως εισαγωγών, αλλά κυρίως μίας ανάπτυξης που ωθείται από την κατανάλωση και άλλες διαρθρωτικές αλλαγές, όπως πιο αργή ανάπτυξη των παγκόσμιων αλυσίδων αξίας και αύξηση των μέτρων προστατευτισμού ενάντια στην παγκοσμιοποίηση, είναι επίσης παράγοντες που συνετέλεσαν στην επιβράδυνση του εμπορίου. Αξίζει να

επισημανθεί ότι μεταξύ του 1985 και του 2007, το παγκόσμιο εμπόριο αυξήθηκε κατά μέσο όρο δύο φορές πιο γρήγορα από το παγκόσμιο Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν (ΑΕΠ), ενώ τα τελευταία τέσσερα χρόνια μετά δυσκολίας σημείωσε σταθερό ρυθμό ανάπτυξης. Παρά τη συρρίκνωση της εμπορικής δραστηριότητας, η ανάπτυξη του παγκόσμιου θαλάσσιου εμπορίου το 2016 ήταν περίπου 2,6%. Η αύξηση του παγκόσμιου στόλου εκτιμάται σε 3% περίπου, παρουσιάζοντας το βραδύτερο ρυθμό ανάπτυξης του από το 2003, με σταθερή δραστηριότητα στη διάλυση πλοίων - ειδικά για τα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων με μέσο όρο ηλικίας διάλυσης τα 18 χρόνια – που αντιστάθμισε τις παραδόσεις νεότευκτων πλοίων. Ο υπό ευρωπαϊκή πλοιοκτησία και διαχείριση στόλος εμφάνισε σημαντικά χαμηλότερο ρυθμό ανάπτυξης σε σχέση με τους στόλους ανταγωνιστών της ΕΕ, όπως για παράδειγμα, της Ασίας<sup>3</sup>. Τα έσοδα στους περισσότερους τομείς της ναυτιλίας ήταν υπό πίεση με δύο σημεία ορόσημα για το 2016, την πτώση του δείκτη Baltic Dry σε ιστορικό χαμηλό 290 μονάδων το Φεβρουάριο και την κατάρρευση της Hanjin Shipping στον τομέα μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, που αποτέλεσε την πρώτη μεγάλη απώλεια εταιρείας εδώ και 30 χρόνια. Η ναυλαγορά των πετρελαιοφόρων το 2016 σημείωσε επίσης πτώση σε σχέση με το προηγούμενο εύρωστο έτος, κυρίως λόγω της αρνητικής δυσαναλογίας στο ρυθμό ανάπτυξης στόλου και εμπορίου, ενώ ο τομέας μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων συνέχισε να ταλανίζεται από τη ζοφερή κατάσταση του τέλους του προηγούμενου έτους, προκαλώντας περαιτέρω συγχωνεύσεις στον κλάδο. Με τα έσοδα των πλοίων να βρίσκονται στο κατώτερο επίπεδο του ναυτιλιακού κύκλου για τους περισσότερους τομείς της ναυτιλίας, οι παραγγελίες νέων πλοίων σχεδόν έπαυσαν. Το 2016 σηματοδότησε συνολική πτώση της τάξης του 71% στις παραγγελίες νέων πλοίων, οι οποίες βρέθηκαν στο χαμηλότερο επίπεδο των τελευταίων 30 χρόνων, τόσο αριθμητικώς όσο και από άποψη χωρητικότητας, με εξαίρεση τις παραγγελίες κρουαζιεροπλοίων και επιβατηγών πλοίων. Σε αντίθεση, οι πλοιοκτήτες έδειξαν ενδιαφέρον για την αγορά μεταχειρισμένων πλοίων σε τομείς όπου η ναυλαγορά βρισκόταν στο κατώτερο της σημείο, όπως η αγορά πλοίων ξηρού χύδην φορτίου, όπου σημειώθηκε αύξηση κατά 24% της δραστηριότητας στην αγορά μεταχειρισμένων πλοίων.

## **2.2. ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΘΑΛΑΑΣΙΟ ΕΜΠΟΡΙΟ ΤΩΝ ΚΥΡΙΩΝ ΜΕΤΑΦΕΡΟΜΕΝΩΝ ΕΙΔΩΝ.**

Μια τάση που αναφέρθηκε στις παγκόσμιες αγορές κατά τους τελευταίους μήνες είναι η

αναστροφή της μείωσης των τιμών των βασικών προϊόντων που ξεκίνησε μετά το τέλος της έκρηξης του 2011. Ο δείκτης τιμών όλων των βασικών προϊόντων αυξήθηκε κατά 14,4% το 2017, σύγκριση του μέσου δείκτη τιμών τον Ιανουάριο με τον Ιούνιο του 2017 και του μέσου όρου τον Ιανουάριο έως τον Δεκέμβριο του 2016 (Πίνακας 1.2.). Η ανάκαμψη των τιμών των προϊόντων πετρελαίου παίζει σημαντικό ρόλο εδώ. Ωστόσο, υπάρχει μεγάλη αβεβαιότητα σχετικά με το αν η ανάκαμψη θα διατηρηθεί. Οι τιμές του αργού πετρελαίου έχουν σημειώσει κέρδη, αλλά παραμένουν κάτω από το όριο των 50 δολαρίων, παρά τις δεκαετίες στη Δυτική Ασία και τις προσπάθειες του OPEC (Οργανισμός Εξαγωγικών Πετρελαιοειδών) να περιορίσουν τις πωλήσεις. Υπάρχουν επίσης νέα σχετικά με την άνοδο των αποθεμάτων πετρελαίου στις Ηνωμένες Πολιτείες, καθώς ο σχιστόλιθος επιστρέφει στο πλαίσιο μιας σταδιακής αύξησης των τιμών και της μείωσης των δαπανών με τεχνολογικά αποτελέσματα. Αυτό φαίνεται να πιέζει για μια ακόμη φορά. Έτσι, το καλάθι αναφοράς του ΟΠΕΚ έφθασε τα 45,21 δολάρια ανά βαρέλι τον Ιούνιο του 2017, αντιπροσωπεύοντας μείωση άνω των 7 δολαρίων από την προηγούμενη κορυφή που καταγράφηκε τον Ιανουάριο του 2017. Οι τιμές των μετάλλων σημείωσαν επίσης πρόσφατες μειώσεις λόγω της πτώσης της ζήτησης από την Κίνα και τις Ηνωμένες Πολιτείες, . Έτσι, ενώ τα περισσότερα προϊόντα αποκαταστάθηκαν από την ύφεση που παρατηρήθηκε μετά το τέλος της έκρηξης των τιμών των βασικών προϊόντων, η ανάκαμψη φαίνεται να χάνει τη δυναμική της.

Σε πραγματικούς όρους, οι τιμές των βασικών εμπορευμάτων παγκοσμίως βρίσκονται στα επίπεδα των τέλη της δεκαετίας του 1980, αν και με μεγάλες διακυμάνσεις της δυναμικής των διαφόρων ομάδων. Συγκεκριμένα, τα αγροτικά προϊόντα βρίσκονται σε ένα από τα χαμηλότερα επίπεδα από το 2002. Λίγα προϊόντα πάνε σήμερα καλύτερα από ό, τι στη δεκαετία του 1980 όσον αφορά τα επίπεδα τιμών, μεταξύ των οποίων το πετρέλαιο και τα πολύτιμα μέταλλα, συμπεριλαμβανομένου του χρυσού, του αργύρου και της πλατίνας.



**TABLE 1.3 World primary commodity prices, 2008–2017**  
(Percentage change over previous year, unless otherwise indicated)

Commodity groups	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017 <sup>a</sup>
<b>All commodities<sup>b</sup></b>	<b>33.4</b>	<b>-30.8</b>	<b>24.6</b>	<b>27.8</b>	<b>-3.5</b>	<b>-4.2</b>	<b>-8.0</b>	<b>-34.3</b>	<b>-8.7</b>	<b>14.4</b>
<b>Non-fuel commodities<sup>c</sup></b>	<b>21.7</b>	<b>-17.3</b>	<b>28.1</b>	<b>18.8</b>	<b>-12.7</b>	<b>-6.9</b>	<b>-8.0</b>	<b>-17.1</b>	<b>1.7</b>	<b>9.8</b>
<b>Non-fuel commodities (in SDRs)<sup>c</sup></b>	<b>17.6</b>	<b>15.0</b>	<b>29.4</b>	<b>14.8</b>	<b>-10.1</b>	<b>-6.2</b>	<b>-8.0</b>	<b>-10.0</b>	<b>2.4</b>	<b>12.0</b>
<b>All food</b>	<b>32.9</b>	<b>-8.8</b>	<b>10.9</b>	<b>23.1</b>	<b>-6.5</b>	<b>-9.6</b>	<b>-1.1</b>	<b>-13.8</b>	<b>2.5</b>	<b>1.0</b>
<b>Food and tropical beverages</b>	<b>32.4</b>	<b>-1.2</b>	<b>10.3</b>	<b>22.8</b>	<b>-9.7</b>	<b>-9.2</b>	<b>2.4</b>	<b>-10.9</b>	<b>0.6</b>	<b>1.0</b>
<i>Tropical beverages</i>	20.5	4.0	15.9	26.7	-20.4	-19.8	21.1	-5.1	-4.8	0.6
Coffee	15.4	-6.9	27.3	42.9	-25.7	-23.6	29.9	-19.7	2.1	3.3
Cocoa	32.2	11.9	8.5	-4.9	-19.7	2.0	25.6	2.3	-7.7	-29.5
Tea	27.2	16.5	-1.0	11.4	0.8	-23.9	-10.4	43.1	-15.6	28.9
<i>Food</i>	36.7	-2.8	8.4	21.4	-5.6	-5.8	-2.8	-12.9	2.6	1.1
Sugar	26.9	41.8	17.3	22.2	-17.1	-17.9	-3.9	-21.0	34.4	-3.0
Beef	2.6	-1.2	27.5	20.0	2.6	-2.3	22.1	-10.5	-11.1	7.6
Maize	34.0	-24.4	13.2	50.1	2.6	-12.1	-22.2	-14.7	-4.1	-2.9
Wheat	27.5	-31.4	3.3	35.1	-0.1	-1.9	-6.1	-23.1	-15.5	4.8
Rice	110.7	-15.8	-11.5	5.9	5.1	-10.6	-17.8	-10.9	2.2	0.0
Bananas	24.6	0.7	3.7	10.8	0.9	-5.9	0.6	2.9	4.8	5.1
<b>Vegetable oilseeds and oils</b>	<b>34.0</b>	<b>-22.6</b>	<b>12.2</b>	<b>23.8</b>	<b>0.5</b>	<b>-10.3</b>	<b>-8.2</b>	<b>-20.4</b>	<b>7.3</b>	<b>1.1</b>
Soybeans	36.1	-16.6	3.1	20.2	9.4	-7.9	-9.7	-20.6	3.9	-0.8
<b>Agricultural raw materials</b>	<b>8.7</b>	<b>-16.4</b>	<b>41.7</b>	<b>23.9</b>	<b>-20.3</b>	<b>-9.5</b>	<b>-12.7</b>	<b>-13.3</b>	<b>-0.7</b>	<b>10.0</b>
Hides and skins	-11.3	-30.0	60.5	14.0	1.4	13.9	16.5	-20.6	-18.8	3.6
Cotton	12.8	-12.2	65.3	47.5	-41.8	1.5	-8.8	-14.7	5.4	15.6
Tobacco	8.3	18.0	1.8	3.8	-3.9	6.3	9.1	-1.7	-2.3	0.5
Rubber	16.9	-27.0	90.3	32.0	-30.5	-16.7	-30.0	-20.3	5.3	40.0
Tropical logs	39.3	-20.6	1.8	13.5	-7.1	2.6	0.4	-16.5	-0.3	-2.2
<b>Minerals, ores and metals<sup>d</sup></b>	<b>16.3</b>	<b>-26.9</b>	<b>45.4</b>	<b>12.3</b>	<b>-16.2</b>	<b>-2.4</b>	<b>-14.1</b>	<b>-23.1</b>	<b>1.7</b>	<b>23.1</b>
Aluminium	-2.5	-35.3	30.5	10.4	-15.8	-8.6	1.1	-10.9	-4.2	18.0
Phosphate rock	387.2	-64.8	1.1	50.3	0.5	-20.3	-25.6	6.5	-5.8	-13.1
Iron ore	26.8	-48.7	82.4	15.0	-23.4	5.3	-28.4	-42.4	4.6	27.7
Tin	27.3	-26.7	50.4	28.0	-19.2	5.7	-1.8	-26.6	9.4	13.7
Copper	-2.3	-26.3	47.0	17.1	-9.9	-7.8	-6.4	-19.8	-11.6	18.4
Nickel	-43.3	-30.6	48.9	5.0	-23.4	-14.3	12.3	-29.8	-18.9	1.7
Lead	-19.0	-17.7	25.0	11.8	-14.2	3.9	-2.2	-14.8	4.7	18.9
Zinc	-42.2	-11.7	30.5	1.5	-11.2	-1.9	13.2	-10.6	8.2	28.7
<b>Precious metals</b>	<b>23.5</b>	<b>7.8</b>	<b>27.4</b>	<b>30.8</b>	<b>3.6</b>	<b>-15.8</b>	<b>-11.0</b>	<b>-9.8</b>	<b>7.2</b>	<b>-0.7</b>
Gold	25.1	11.6	26.1	27.8	6.4	-15.4	-10.3	-8.4	7.6	-0.8
<b>Fuel commodities</b>	<b>38.7</b>	<b>-38.9</b>	<b>22.6</b>	<b>31.4</b>	<b>-0.9</b>	<b>-1.1</b>	<b>-7.5</b>	<b>-43.8</b>	<b>-17.7</b>	<b>22.0</b>
Crude petroleum <sup>e</sup>	36.4	-36.3	28.0	31.4	1.0	-0.9	-7.5	-47.2	-15.7	19.5
<i>Memo item:</i>										
<b>Manufactures<sup>f</sup></b>	<b>4.9</b>	<b>-5.6</b>	<b>3.0</b>	<b>8.9</b>	<b>-1.7</b>	<b>3.6</b>	<b>-1.5</b>	<b>-9.8</b>	<b>-1.9</b>	<b>..</b>

Source: UNCTAD secretariat calculations, based on UNCTAD, *Commodity Price Statistics Online*; and United Nations Statistics Division (UNSD), *Monthly Bulletin of Statistics*, various issues.

Note: In current dollars unless otherwise specified.

<sup>a</sup> Percentage change between the average for the period January to June 2017 and the average for 2016.

<sup>b</sup> Including fuel commodities and precious metals. Average 2013–2015 weights are used for aggregation.

<sup>c</sup> Excluding fuel commodities and precious metals. SDRs = special drawing rights.

<sup>d</sup> Excluding precious metals.

<sup>e</sup> Average of Brent, Dubai and West Texas Intermediate, equally weighted.

<sup>f</sup> Unit value of exports of manufactured goods of developed countries.

## **2.3. ΘΑΛΛΑΣΙΟ ΕΜΠΟΡΙΟ ΑΝΑ ΗΠΕΙΡΟ.**

### **2.3.1. ΘΑΛΛΑΣΣΙΟ ΕΜΠΟΡΙΟ ΣΤΗΝ ΕΥΡΩΠΗ.**

Μια από τις μεγαλύτερες περιοχές εμπορικού συναλλάγματος παγκοσμίως παραμένει η Ευρώπη, η οποία χωρίζεται σε τρεις κύριες ζώνες οι οποίες είναι της Δυτικής Ευρώπης, της Βαλτικής και της Μεσογείου.

Ένα μεγάλο ποσοστό των παγκόσμιων συναλλαγών, εισαγωγών και εξαγωγών, δηλαδή το 23% αντιστοιχεί στην Δυτική Ευρώπη, ενώ μόλις το 3% αυτών πραγματοποιείται στην Ρωσία και την ανατολική Ευρώπη. Παρατηρώντας προσεκτικά τις τάσεις αύξησης και μείωσης των τελευταίων 40 χρόνων, διαπιστώνουμε ότι οι εξαγωγές έχουν σημειώσει πολύ μεγάλη αύξηση σε σχέση με τις εισαγωγές, οι οποίες στις αρχές του 1970 έμειναν στάσιμες, στις αρχές του 1980 είχαν μια μικρήανοδική πορεία. Κατά την διάρκεια του 2005, 2,1 δις τόνων προϊόντων εισήχθησαν στην Ευρώπη ενώ αντίστοιχα κατά την ίδια περίοδο, η εξαγωγή προϊόντων ήταν 1,2 τόνους εξηγώντας έτσι το λόγο που οι εταιρίες της Ευρώπης κατέχουν σημαντικότατο ρόλο στην ναυτιλιακή βιομηχανία αφού κατέχει το 42% του παγκόσμιου στόλου.

Οι βασικότερες αιτίες που δικαιολογούν την μεγάλη σημασία της Ευρώπης στο διεθνές εμπόριο είναι η συνεχής αύξηση του πληθυσμού της καθώς και η αναπτυγμένη της οικονομία. Αν εξαιρέσουμε τις χώρες της Βαλτικής, ο πληθυσμός της Μεσογείου και της Μαύρης θάλασσας, αγγίζει τα 353 εκατομμύρια κατοίκους. Οι συντηρητικοί νόμοι και η έντονη γεωργία στην περιοχή της Ευρώπης, καταστούν αυτόνομα τα προϊόντα της, καθώς επίσης να εμφανίζεται μια συνεχόμενη αύξηση στις εξαγωγές της ανά τον κόσμο.

Αν, ανατρέξουμε στο παρελθόν, θα διαπιστώσουμε ότι στην Ευρώπη, όλες οι πρώτες ύλες ήταν πολύ πλούσιες, εκτός του βωξίτη. Σήμερα όμως τα δεδομένα έχουν αλλάξει. Βλέπουμε ότι τα προϊόντα αυτά ή έχουν μειωθεί αρκετά ή ότι η εκμετάλλευσή τους είναι δαπανηρή και ασύμφορη. Η Γηραιά Ήπειρος είναι κατεξοχήν μια ναυτιλιακή δύναμη αφού όλες οι πλευρές της βρέχονται από θάλασσα, αν εξαιρέσουμε τα σύνορα της με την Ρωσία. Βλέποντας τον χάρτη, διαπιστώνουμε ότι ο Ατλαντικός Ωκεανός, διαβρέχει τις ανατολικές ακτές της Ευρώπης, βορειότερα είναι η Βαλτική θάλασσα, ανατολικά η Μαύρη Θάλασσα και νότια συναντούμε την Μεσόγειο Θάλασσα. Είναι φυσικό και αυτονοήτο λοιπόν με τόσες θάλασσες που περιβάλλουν την Ευρώπη, πόσο σημαντικό ρόλο κατέχουν οι ναυτιλιακές μεταφορές. Στις ακτές της Ρωσίας με την Σκανδιναβία, στο

βορειοανατολικό μέρος της Ευρώπης βρίσκεται το Νάρβικ, που είναι το βορειότερο λιμάνι και εξάγει κατ'εξοχήν σιδηρομετάλλευμα. Η συγκεκριμένη περιοχή κατέχει εξέχουσα θέση λόγω της ανάπτυξής της, αν και η Ανατολική Ευρώπη με τη Ρωσία διακινούν μόνο το 3% του θαλάσσιου εμπορίου. Έτσι, λόγω αυτού του σημαντικού γεγονότος, έχουν την δυνατότητα και άλλες χώρες, της περιοχής αυτής να διαδραματίσουν σημαντικό ρόλο στην παγκόσμια οικονομία, με βάση των πηγών πρώτων υλών τους και του γεωγραφικού τους πλάτους. Οι Βαλτικοί λιμένες, οι οποίοι βρίσκονται νοτιότερα, ελέγχουν το εμπόριο πολλών άλλων χωρών όπως η Λετονία, η Φιλανδία, η Πολωνία, η Ρωσία, η Λιθουανία, η Εσθονία, η Βόρεια Γερμανία και η Σουηδία. Όταν όμως η πρώην Σοβιετική Ένωση διασπάστηκε άλλαξε ολοκληρωτικά και ο χάρτης της περιοχής επειδή στη Βόρειο Βαλτική, ο κόλπος της Φιλανδίας έγινε προσπελάσιμος στα λιμάνια της Ρωσίας. Διάφορα προϊόντα πρώτης ανάγκης, όπως πετρέλαιο, ξυλεία, άνθρακας και άλλα μπορούν πλέον να διακινηθούν, μέσω των λιμανιών της Αγίας Πετρούπολης, Γκανστ, Πριμόρσκ, Βεντσπιλς, Ροστόσκ, Σβινούζιεσβ και της Στοκχόλμης. Πιο νότια εξυπηρετούν την Γερμανία και την ενδοχώρα, το Αμβούργο και η Βρέμη καθώς βρίσκονται στους ποταμούς Έλμπε και Βάϊσερ αντίστοιχα. Τα ανωτέρω λιμάνια κατέχουν καθοριστικό ρόλο ιδιαίτερος στην διακίνηση και τη ροή χύδην εμπορευμάτων, όπως είναι τα δημητριακά, το σιτάρι, ο χάλυβας αλλά και οχήματα. Τα τελευταία έτη έχει σημειωθεί τεράστια αύξηση στη διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων. Ένα από τα σημαντικότερα ναυτιλιακά κέντρα παγκοσμίως είναι η βορειοδυτική ακτή της Ευρώπης όπου βρίσκονται λιμάνια κομβικής σημασίας όπως αυτά της Βρέμης, του Αμβούργου, του Ρότερνταμ και της Χάβρης. Ο ποταμός Ρήνος, ο οποίος είναι πλεύσιμος, μπορεί να εξυπηρετήσει μέχρι και 500 εκατομμύρια τόνους εμπορευμάτων ετησίως. Το μεγαλύτερο λιμάνι της Ευρώπης, το Ρότερνταμ, ελέγχει την διακίνηση πετρελαίου, άνθρακα, οχημάτων, ξυλείας, σιταριού, πετροχημικών και εμπορευματοκιβωτίων. Κατά την διάρκεια του 2006, η Βρέμη διαχειρίστηκε 3,7 εκατομμύρια TEUs, το Αμβούργο 8,1 εκατομμύρια TEUs, η Χάβρη 2,1 εκατομμύρια TEUs και το Ρότερνταμ 9,6 εκατομμύρια TEUs. Οι περιοχές της νότιας Ισπανίας και η βιομηχανική περιοχή της Γαλλίας από τη Μασσαλία ως την Τριέστη στην Βόρειο Ιταλία, εξυπηρετούνται από τα λιμάνια που βρίσκονται στην περιοχή της Μεσογείου. Από αυτά τα σημαντικότερα είναι τα λιμάνια της Γένοβας, της Τριέστης και της Μασσαλίας, από τα οποία διακινούνται κυρίως πετρέλαιο, σιτάρι, σιδηρομετάλλευμα και εμπορευματοκιβώτια. Ειδικότερα, τα μεγαλύτερα λιμάνια εμπορευματοκιβωτίων βρίσκονται στην νότιο Ισπανία, νότια ακτή της Αλγεθίρας με διακίνηση 3,2 εκατομμύρια TEUs, καθώς και στη Γένοβα της

Ιταλίας με διακίνηση 1,4 εκατομμύρια TEUs για το ίδιο διάστημα.

Σύμφωνα με πρόσφατες έρευνες, διαπιστώθηκε ότι τα ανωτέρω λιμάνια σε σχέση με τα αντίστοιχα ανταγωνιστικά λιμάνια της νότιας ακτής της Ευρώπης, προσφέρουν τέσσερις φορές μεγαλύτερη επάρκεια στην διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων. Αυτό το γεγονός απεικονίζεται με ακρίβεια στην αυξημένη τάση που υπάρχει ως προς την μετατόπιση του θαλάσσιου εμπορίου από τον νότο προς το βορρά της Ευρώπης.

Κλείνοντας, είναι γενικά αποδεκτός ο σημαντικός ρόλος που διαδραματίζει η Ευρώπη στην ναυτιλιακή αγορά διακινώντας ένα μεγάλο μέρος του παγκόσμιου θαλάσσιου εμπορίου.

### **2.3. ΘΑΛΑΣΣΙΟ ΕΜΠΟΡΙΟ ΣΤΗΝ ΒΟΡΕΙΟ ΑΜΕΡΙΚΗ.**

Η Βόρειος Αμερική, της οποίας ο πληθυσμός της φθάνει τα 330 εκατομμύρια κατοίκους και το γεωγραφικό πλάτος της είναι 1,9 εκτάρια γης, είναι η περιοχή με την μεγαλύτερη οικονομία. Υπολογίζεται ότι κατά το 2005 στην περιοχή αυτή, στην οποία ανήκει ο Καναδάς και οι Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής, διακινήθηκε το 12% του παγκόσμιου θαλάσσιου εμπορίου. Αν παρατηρήσουμε στατιστικά την αύξηση των εισαγωγών της χρονικά, θα διαπιστώσουμε ότι από 294 εκατομμύρια τόνους το 1965 άγγιξαν τους 1124 εκατομμύρια τόνους το 2005, ενώ αντίστοιχα κατά την ίδια περίοδο οι εξαγωγές της από 232 εκατομμύρια τόνους έφθασαν τους 598 εκατομμύρια τόνους.

Ειδικότερα, το 2006 οι Η.Π.Α. παρήγαγαν 368 εκατομμύρια τόνους πετρελαίου, 329 εκατομμύρια τόνους δημητριακών, 100 εκατομμύρια τόνους σιδηρομεταλλεύματος και 509 δις εκατομμύρια κυβικών μέτρων φυσικού αερίου. Οι αγορές της Βορείου Αμερικής, όντας μια από της πλουσιότερες περιοχές παγκοσμίως πραγματοποίησαν μια τεράστια ανάπτυξη στις εισαγωγές οχημάτων, στον κλάδο της βιοτεχνίας όπως και πολλά είδη ποικίλας μορφής, που καταφθάνουν από τα λιμάνια της Ευρώπης και της Άπω Ανατολής.

Στον χάρτη της Βορείου Αμερικής βλέπουμε ότι χωρίζεται σε τρεις βασικές περιοχές:

1. Η περιοχή που βρίσκεται ανάμεσα από Σικάγο και Πιτσμπουργκ, είναι μια

λοφώδης περιοχή με παραγωγή άνθρακα και σιδηρομεταλλεύματος.

2. Η πεδινή-επίπεδη περιοχή με παραγωγή κυρίως κτηνοτροφικών και γεωργικών προϊόντων.
3. Η περιοχή που χωρίζει την ακτή του Ειρηνικού με την υπόλοιπη χώρα της Βορείου Αμερικής, είναι βραχώδης και βρίσκεται δυτικά.

Η περιοχή των Μεγάλων Λιμνών καθώς και αυτή του Μισισσιπή-Μισούρι, που είναι δύο σημαντικοί υδροβιότοποι και εξυπηρετούν την κεντρική και ανατολική περιοχή της Βορείου Αμερικής.

Τα τελευταία χρόνια η εισαγωγή αργού πετρελαίου και των παραγόντων του μαζί με την εισαγωγή εμπορευματοκιβωτίων, λόγω εξάντλησης των αποθεμάτων των τοπικών πηγών πετρελαίου, είναι υψίστης σημασίας για την Βόρειο Αμερική. Παράλληλα, οι εξαγωγές ξηρού χύδην φορτίου, περιλαμβάνουν προϊόντα όπως είναι η ξυλεία, το σιτάρι, το θείο, ο άνθρακας και απορρίματα χάλυβα. Το σιτάρι είναι για την Βόρειο Αμερική το βασικότερο προϊόν εξαγωγής το οποίο μέσω του Κόλπου του Μεξικού, της ακτής του Ειρηνικού και της περιοχής των Μεγάλων Λιμνών, εξάγεται κυρίως από το δυτικό εσωτερικό των Η.Π.Α.. Από τα λιμάνια Νόρφολκ και Χάμπτον Ρόουντς ανατολικά και Βανκούβερ δυτικά, εξάγεται ο άνθρακας, από τα ορυχεία του Καναδά στη δυτική ακτή και από τα ορυχεία της Απαλάγια στην ανατολική ακτή.

Κατά το 2005 τα μεγαλύτερα λιμάνια της Βορείου Αμερικής από τα οποία διακινήθηκαν τα περισσότερα εμπορεύματα, ήταν της Νέας Υόρκης με 4,8 εκατομμύρια TEUs, του Τσάρλεστον με 2,0 εκατομμύρια TEUs και του Χάμπτον Ρόουντς με 2,0 εκατομμύρια TEUs επίσης. Ο άνθρακας, που αποτελεί την κύρια εξαγωγή φορτίου, διακινείται από τα λιμάνια της Βαλτιμόρης και του Χάμπτον Ρόουντς. Νοτιοδυτικά συναντάμε τα κυριότερα λιμάνια της Καλιφόρνιας, όπως του Σαν Φρανσίσκο, του Λος Άντζελες και του Όουκλαντ τα οποία διακινούν κυρίως χύδην ξηρό φορτίο αλλά και εμπορευματοκιβώτια και πετρέλαιο. Κατά μέσο όρο τα λιμάνια του Λονγκ Μπιτς και του Λος Άντζελες, διακινούν περίπου 7,0 εκατομμύρια TEUs το χρόνο. Νοτιότερα βρίσκουμε το λιμάνι της Τάμπα. Είναι ένα μεγάλο λιμάνι, που εκτός από πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων τα οποία μεταφέρουν κυρίως ξηρό φορτίο όπως ο χάλυβας, δέχεται και κρουαζιερόπλοια. Πιο νότια στο Χιούστον, στη Νέα Ορλεάνη και στο Κόρπους Κρίστι βρίσκονται μια σειρά τερματικών σταθμών πετρελαίου. Τα λιμάνια αυτά διακινούν ημερησίως πάνω από 1,2 εκατομμύρια βαρέλια πετρελαίου και συνδέονται με μεγάλους

αγωγούς με το 35% των διυλιστηρίων των Η.Π.Α..

Τέλος, μια σημαντική διαδρομή εξαγωγής ξηρού φορτίου είναι ο Κόλπος του Μεξικού ενώ μία σημαντική δίοδος στο εσωτερικό της ηπείρου, προσφέρει ο Μισισσιπής δίνοντας την δυνατότητα εξαγωγής σιταριού και άνθρακα.

## **2.4. ΘΑΛΑΣΣΙΟ ΕΜΠΟΡΙΟ ΣΤΗΝ ΝΟΤΙΟ ΑΜΕΡΙΚΗ.**

Αν παρατηρήσουμε τη δομή της εμπορικής παρουσίας της Νοτίου Αμερικής σε σχέση με αυτήν της Βορείου Αμερικής θα διαπιστώσουμε ένα τελείως ανόμοιο μοντέλο. Η Νότιος Αμερική είναι μια κατ'εξοχήν παραγωγική ήπειρος με μεγάλη διαφορά ανάμεσα στις εισαγωγές και τις εξαγωγές. Κάθε χρόνο εξάγει περί τους 974 εκατομμύρια τόνους αγαθών ενώ αντίστοιχα εισάγει περί τους 368 εκατομμύρια τόνους αγαθών πολύ μικρότερη ποσότητα απ'αυτήν των εξαγωγών. Η ανοδική τάση στις εξαγωγές φαίνεται από το 1970 όπου παρουσιάστηκε μια μικρή αύξηση, ενώ τα τελευταία 40 χρόνια οι ρυθμοί αύξησης αυτών είναι συνεχόμενης και μεγαλύτερης καθώς την περίοδο 1985 με 2005 διπλασιάστηκαν.

Η Νότιος Αμερική χωρίζεται σε τρεις κύριες περιοχές ,και αυτή, οι οποίες είναι:

1. Η κεντρική Αμερική με την Καραϊβική
2. Η Ανατολική Ακτή Νοτίου Αμερικής
3. Η Δυτική Ακτή Νοτίου Αμερικής.

Τα εδάφη που εκτείνονται στην Κεντρική Αμερική και την Καραϊβική, αρχίζουν από το Μεξικό του Βορρά και φθάνουν ως τα νησιά της Καραϊβικής ενώ απλώνονται ως την Ονδούρα, την Νικαραγουά, τον Παναμά, την Κόστα Ρίκα και το Μπελίζε. Κατά το 2005 οι κάτοικοι αυτής της περιοχής έφθαναν τα 269 εκατομμύρια. Το κυριότερο αγαθό εξαγωγής από την περιοχή αυτήν είναι το πετρέλαιο του Μεξικού το οποίο μεταφέρεται ως επί το πλείστον από το λιμένα του Κοατζακόαλκος που βρίσκεται νότια του Κόλπου του Μεξικού. Από την Καραϊβική γίνονται εξαγωγές βοζίτη, συγκεκριμένα από την Τζαμάικα, όπως ζάχαρη και μπανάνες από την Κούβα. Στον γεωγραφικό χάρτη, της Νοτίου Αμερικής παρατηρούμε ότι η οροσειρά των Άνδεων είναι αυτή που χωρίζει την ήπειρο σε

δύο τμήματα, στην Ανατολική Ακτή και στην Δυτική Ακτή. Η ανατολική ακτή της νοτίου Αμερικής καταλαμβάνει, όλη την ακτογραμμή του Ατλαντικού Ωκεανού, από την Βραζιλία ως την Αργεντινή και από την Βενεζουέλα, την Γουϊνέα ως και τη Σουρινάμ. Έχει γεωγραφικό πλάτος 1,8 δις εκτάρια γης και ο πληθυσμός της είναι 302 εκατομμύρια κάτοικοι. Την διασχίζουν τρεις μεγάλοι και σημαντικοί ποταμοί που είναι ο Αμαζόνιος, ο Ορινόκος και ο Ρίβερ Πλέιτ.

Κατά το 2005 η ανατολική ακτή της Νοτίου Αμερικής πραγματοποίησε εξαγωγές 558 εκατομμυρίων τόνων αγαθών και αντίστοιχα 155 εκατομμυρίων τόνων σε εισαγωγές. Τα κυριότερα αγαθά εξαγωγής αυτής της περιοχής είναι πρώτες ύλες και βιοτεχνικά προϊόντα. Επίσης, κατά το ίδιο διάστημα, οι κυριότερες χώρες εξαγωγής ξηρού φορτίου ήταν η Βραζιλία και η Βενεζουέλα, από τις οποίες διακινήθηκαν 393 εκατομμύρια τόνοι σιδηρομεταλλεύματος όπως και μικρότερες ποσότητες ξυλείας, αλατιού, άνθρακα και λιπάσματος. Αξιοσημείωτη είναι η τεράστια αύξηση εξαγωγών σιδηρομεταλλεύματος από την Βραζιλία, η οποία εξήγαγε 7 εκατομμύρια τόνους το 1963 όταν το 2006 οι εξαγωγές το φορτίου αυτού έφθασαν τα 243 εκατομμύρια τόνους ποσότητα που αντιστοιχεί με το ένα τρίτο του συνολικού παγκοσμίου εμπορίου σιδηρομεταλλεύματος.

Τα κυριότερα λιμάνια διακίνησης αυτού είναι τα λιμάνια του Πόντα ντο Ούβα, του Τουβαράο, του Πόντα ντε Μαντέιρα και ο κόλπος του Σεπετίμπα. Μικρότερη έκταση καταλαμβάνει η περιοχή της Δυτικής Ακτής της Νοτίου Αμερικής, καθώς πρόκειται για μια στενή λωρίδα γης ανάμεσα στην Κολομβία και το Εκουαδόρ στα βόρεια έως το Περόλυ και τη Χιλή. Κατά το 2005 ο πληθυσμός ήταν 66 εκατομμύρια κάτοικοι ενώ το γεωγραφικό πλάτος της περιοχής φθάνει μόλις τα 342 εκατομμύρια εκτάρια γης. Λόγω των μικρών λιμανιών που βρίσκονται στην συγκεκριμένη περιοχή γίνονται μικρότερες εξαγωγές αγαθών, με αποτέλεσμα να καλύπτονται μόνο οι τοπικές ανάγκες. Τα βασικότερα λιμάνια εμπορευματοκιβωτίων στην περιοχή είναι το Κολλάο στο Περού, το Γουακακίλ στο Εκουαδόρ, και τα Βαλπαρίσο και Σαν Αντόνιο της Χιλής. Το κυριότερο εξαγωγικό αγαθό είναι αυτό του άνθρακα από την Κολομβία, στην χώρα όπου βρίσκεται η μεγαλύτερη επιχείρηση εξόρυξης άνθρακα σε ολόκληρη την Νότιο Αμερική.

Συνολικά, κατά το 2005 στην Δυτική Ακτή της Νοτίου Αμερικής πραγματοποιήθηκαν 152 εκατομμύρια τόνων αγαθών προς εξαγωγή ενώ κατά το ίδιο διάστημα πραγματοποιήθηκαν σε εισαγωγές 56 εκατομμύρια τόνοι αγαθών.

## 2.5. ΘΑΛΑΣΣΙΟ ΕΜΠΟΡΙΟ ΣΤΗΝ ΑΦΡΙΚΗ.

Η Αφρική είναι μια φτωχή ήπειρος που παρά την τεράστια έκταση της, 1,8 δις εκτάρια γης, διακινεί αρκετά μικρότερο αριθμό προϊόντων από αυτό που θα ήταν προσδοκώμενο αν αναλογιστούμε ότι σαράντα χώρες έχουν ενεργή συμμετοχή στο θαλάσσιο εμπόριο.

Στις εξαγωγές της ηπείρου, έχουν σημαντική θέση οι πρώτες ύλες εκ των οποίων τα τρία τέταρτα αυτών είναι πετρέλαιο από τη Νιγηρία, το Καμερούν, τη Λιβύη και την Αλγερία. Όσον αφορά την εξαγωγή ξηρών φορτίων, είναι κυρίως βωξίτη, φώσφορος, διάφορα γεωργικά προϊόντα και σιδηρομέταλλευμα.

Κατά το 2005, η Αφρική έκανε εισαγωγή 258 εκατομμύρια τόνους αγαθών και αντίστοιχα εξήγαγε 602 εκατομμύρια τόνους, σε ποσοστό 6% επί του παγκόσμιου εμπορίου. Μεταξύ του 1990 και του 2005 παρατηρούμε ότι ο όγκος εμπορίου παρουσίασε αύξηση 1% ανά έτος. Αναλυτικότερα η Βόρειος Αφρική έχει γεωγραφικό πλάτος 254 εκτάρια γης και καταλαμβάνει την περιοχή από την Αίγυπτο έως την Αλγερία. Κατά το 2005 έγινε εισαγωγή 142 εκατομμυρίων τόνων ενώ αντίστοιχα εξήγαγαν 204 εκατομμύρια τόνους. Η περιοχή που απλώνεται από το Μαρόκο στο βορρά ως τη Ναμίμπια, αποτελεί την δυτική Αφρική και καλύπτει 825 εκατομμύρια εκτάρια γης, ο πληθυσμός της δε ανέρχεται στα 258 εκατομμύρια. Αυτή η περιοχή κατά το 2005 εισήγαγε 50 εκατομμύρια τόνους αγαθών ενώ έκανε εξαγωγή 218 εκατομμύρια τόνους. Εξ'αυτών τα δύο τρίτα είναι πετρέλαιο από την Νιγηρία, ενώ το υπόλοιπο είναι βασικά φώσφορος από το Μαρόκο, σιδηρομέταλλευμα από την Μαυριτανία και βωξίτης από την Γουϊνέα. Η ανατολική Αφρική, καλύπτει 514 εκατομμύρια εκτάρια γης και αποτελείται από 6 χώρες, οι οποίες είναι η Αιθιοπία, το Σουδάν, η Σομαλία, η Ταζμανία, η Κένυα και η Μοζαμβίκη ενώ ο πληθυσμός της εν έτει 2005 ήταν 112 εκατομμύρια κάτοικοι. Κατά το ίδιο έτος, η περιοχή αυτή εισήγαγε 26 εκατομμύρια τόνους αγαθών και εξήγαγε 9 εκατομμύρια τόνους αγαθών. Ιδιαίτερη αναφορά πρέπει να γίνει στην πιο πλούσια χώρα της Αφρικής, την Νότιο Αφρική, η οποία έχει πληθυσμό 45 εκατομμύρια κατοίκους και αποτελεί την κυριότερη εξαγωγική δύναμη στο ξηρό φορτίο όπως είναι το σιδηρομέταλλευμα και ο άνθρακας.



## **2.6. ΘΑΛΑΣΣΙΟ ΕΜΠΟΡΙΟ ΣΤΗΝ ΩΚΕΑΝΙΑ.**

Το γεωγραφικό πλάτος της Αυστραλίας είναι 771 εκατομμύρια εκτάρια γης και έχει καταγεγραμμένο πληθυσμό 20 εκατομμύρια κατοίκους. Το υπέδαφος αυτής της ηπείρου είναι πολύ πλούσιο σε αποθέματα πρώτων υλών και ως εκ τούτου εξάγει αγαθά εξέχουσας σημασίας όπως είναι ο άνθρακας, το σιτάρι, ο βωξίτης και το σιδηρομετάλλευμα.

Εντυπωσιακό είναι το φαινόμενο που παρουσιάστηκε κατά τη δεκαετία 1995-2005 όπου οι εξαγωγές διπλασιάστηκαν από 300 εκατομμύρια τόνους σε 600 εκατομμύρια τόνους. Το 2005 το 38% της παγκόσμιας αγοράς του σιδηρομεταλλεύματος διακινήθηκε από την Αυστραλία και ειδικότερα από τη βορειοδυτική ακτή της όπου βρίσκονται τα κύρια αποθέματα σιδηρομεταλλεύματος. Το Νταμπιέρ, το Πορτ Ουολκοτ και το Πορτ Χεντλαντ είναι τα κυριότερα λιμάνια διακίνησης σιδηρομεταλλεύματος. Ειδικότερα, ετησίως, 80 εκατομμύρια τόνοι σιδηρομεταλλεύματος και 11 εκατομμύρια τόνοι L.N.G. και L.P.G. από τοπικά αποθέματα, διακινούνται από το λιμάνι του Νταμπιέρ.

Τέλος, κατά το 2005, 232 εκατομμύρια τόνοι άνθρακα διακινήθηκαν από την Αυστραλία ενώ υπάρχουν και μεγάλα αποθέματα σε βωξίτη.

## **2.7. ΘΑΛΑΣΣΙΟ ΕΜΠΟΡΙΟ ΣΤΗΝ ΑΣΙΑ.**

Η έκταση της Ασίας ορίζεται στο βόρειο τμήμα από την Ιαπωνία έως την Ινδονησία ν'τια καταλήγοντας δυτικά στο Πακιστάν και στην Ινδία. Στον οικονομικό τομέα μπορούμε να χωρίσουμε τις χώρες αυτές σε 4 βασικές κατηγορίες. Η Ιαπωνία και η Νότιος Κορέα, οι οποίες στην πρώτη κατηγορία, διαδραματίζουν σημαντικό ρόλο στο βιομηχανικό τομέα και θεωρούνται οικονομικά αναπτυγμένες χώρες. Σπουδαίο ρόλο η κάθε μια τους, παίζει στο χώρο της ναυτιλίας όπως και στον τομέα των ναυπηγείων, καθώς η κατασκευή των 2/3 των πλοίων του παγκόσμιου στόλου γίνεται σ'αυτές τις περιοχές. Η Κίνα ανήκει στη δεύτερη κατηγορία, στην οποία εκτείνεται μια μεγάλη ακτογραμμή από το Νταλιάν ως το Σχενζέν. Οι χώρες που ανήκουν στην τρίτη κατηγορία είναι η Καμπόζη, το Βιετνάμ, η Ταϊλάνδη και η Σιγκαπούρη. Στην τέταρτη και τελευταία κατηγορία η οποία εκτείνεται στη νοτιότερη πλευρά της θάλασσας της Κίνας, ανήκουν τα νησιά της Ινδονησίας, οι Φιλιππίνες και η Μαλαισία.

Όλες μαζί αυτές οι περιοχές τοποθετούν την Ασία ως τον μεγαλύτερο διακινητή

θαλάσσιου εμπορίου στον παγκόσμιο χάρτη αφού κατά το 2005 εισήγαγε 2,9 δις τόνους αγαθών και εξήγαγε 1,6 δις τόνους αγαθών. Κατά το διάστημα 1990 και 2005 οι εισαγωγές διπλασιάστηκαν ενώ αντίστοιχα οι εξαγωγές τριπλασιάστηκαν.

Για να κατανοήσουμε καλύτερα την έκταση αυτής της περιοχής, να αναφέρουμε ότι έχει γεωγραφικό πλάτος 1,6 δις εκτάρια γης εκ των οποίων τα 2/3 ανήκουν στην Κίνα, και πληθυσμό 2 δις κατοίκους. Αν χωρίσουμε την περιοχή αυτή σε τρεις ζώνες, αυτές της Κίνας, της Ιαπωνίας και της Ανατολικής Ασίας θα κατανοήσουμε καλύτερα ότι αυτές οι ζώνες αποτελούν τους βασικότερους εισαγωγείς τροφίμων, πρώτων υλών, και ενέργεια καθώς και εξαγωγείς οχημάτων, τσιμέντου, χάλυβα όπως και γενικού φορτίου.

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3<sup>ο</sup>**

### **ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ**

#### **3.1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ.**

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, 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 μέσο υλικού, έδωσαν μια εκπληκτική πρόοδο στις θαλάσσιες μεταφορές.

Η σύγχρονη ναυπηγική βιομηχανία, με την παράλληλη διάνοιξη διωρύγων, την βελτίωση των λιμενικών εγκαταστάσεων και την ίδρυση μεγάλων ναυτιλιακών εταιρειών, παρουσιάζει μια εκπληκτική άνοδο που όμοιά της δεν υφίσταται σε άλλους τομείς μεταφορών. 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 μπαλκ κάριερς, των φορτηγιδοφόρων,

των εμπορευματοκιβωτιοφόρων (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 αλλά και με αύξηση του επιβατηγού κοινού χωρίς όμως ιδιαίτερη ανάγκη εξειδικευμένων μέσων μεταφορών.

Θαλάσσιες μεταφορές που εκτελούνται με σταθερή περιοδικότητα μεταξύ λιμένων χαρακτηρίζονται γενικά θαλάσσιες συγκοινωνίες. Οι θαλάσσιες συγκοινωνίες διακρίνονται σε διεθνείς και εσωτερικές, (εντός της επικράτειας). Και οι μεν πρώτες αν επεκτείνονται σε ανοικτές θάλασσες, ωκεανούς χαρακτηρίζονται ποντοπόρες, οι δε δεύτερες εφαρμόζοντας ακτοπλοΐα κατά το μεγαλύτερο μέρος τους ονομάζονται ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες.

### **3.2. ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ ΚΑΙ ΜΕΙΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ ΤΩΝ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ.**

#### **Πλεονεκτήματα:**

- Είναι μία καλή και ρεαλιστική εναλλακτική λύση στις χερσαίες μεταφορές.
- Λειτουργεί επιβοηθητικά στην ανάπτυξη της διατροφικότητας και παρέχει τη δυνατότητα παράδοσης του προϊόντος από την πόρτα του αποστολέα στην πόρτα του παραλήπτη.
- Ως τρόπος μεταφοράς είναι φιλικός ως προς το περιβάλλον γιατί έχει χαμηλές ενεργειακές απαιτήσεις και εκπομπές ρύπων.
- Είναι ένα από τα ασφαλέστερα μέσα μεταφοράς γιατί έχει τα λιγότερα θανάσιμα ατυχήματα σε σχέση με τα άλλα μεταφορικά μέσα.
- Σε σχέση πάλι με τα υπόλοιπα μέσα έχει μικρότερο κόστος υποδομής.
- Συνδέει τις απομακρυσμένες περιοχές και τα νησιά με την ενδοχώρα.

#### **Μειονεκτήματα:**

- Είναι απαραίτητο το υπάρχον δίκτυο να αναβαθμισθεί και να υπάρχει επαρκής διασύνδεση όλων των μέσων μεταφοράς.

- Ο λόγος που δεν ελκύει πολλούς επενδυτές είναι γιατί θεωρείται ότι ως τρόπος μεταφοράς είναι αργός και έχει πολλές καθυστερήσεις.
- Λόγω των πολύπλοκων διαδικασιών που υπάρχουν στον απόπλου και στον κατάπλου ενός πλοίου υπάρχουν πολλές καθυστερήσεις στα λιμάνια.
- Κάθε κράτος έχει διαφορετικές τελωνειακές διατάξεις κάτι το οποίο δυσχεραίνει τη μεταφορά στο να ολοκληρωθεί.
- Υπάρχουν μεγάλες καθυστερήσεις στα λιμάνια λόγω της μη ύπαρξης κατάλληλων υποδομών που να προσφέρουν ένα ολοκληρωμένο δίκτυο.
- Λόγω της μη επαρκούς διείσδυσης των ηλεκτρονικών συστημάτων είναι δύσκολη η παρακολούθηση των εμπορευμάτων.

### 3.3. ΣΗΜΑΝΤΙΚΟΤΕΡΟΙ ΘΑΛΑΣΣΙΟΙ ΔΙΑΔΡΟΜΟΙ ΣΤΟΝ ΚΟΣΜΟ.

Αυτές οι θαλάσσιες περιοχές είναι φυσικά στενά τα οποία είναι πολύ σημαντικά διότι διευκολύνουν την διέλευση των φορτίων κατά τον δυνατότερο ομαλό τρόπο. Είναι δε, μερικές από τις πιο πολυσύχναστες θαλάσσιες διαδρομές στον ναυτιλιακό κλάδο. Κάθε μία από αυτές τις περιοχές είναι μείζονος σημασίας για το παγκόσμιο εμπόριο και την ναυτιλία.

#### 1. Η διώρυγα του Σουέζ:

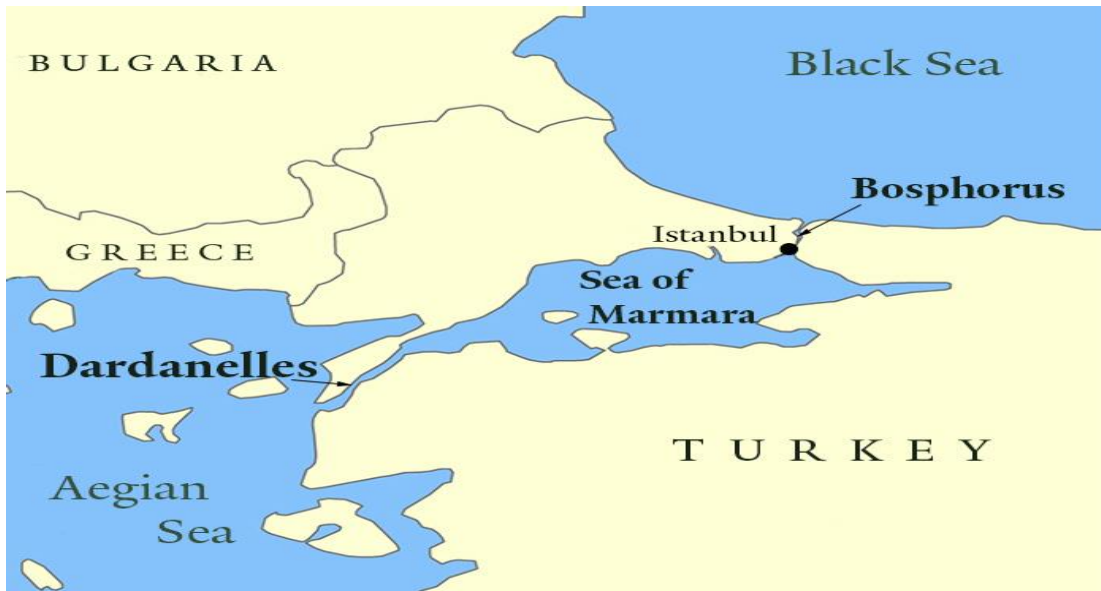
Η διαμόρφωση ενός βιώσιμου δικτύου θαλάσσιων μεταφορών μεταξύ της Μεσογείου και της Ερυθράς Θάλασσας. Η διώρυγα του Σουέζ είναι μια πολύ σημαντική θαλάσσια διαδρομή για πάρα πολλά χρόνια. Τα τελευταία χρόνια, η παρουσία ορισμένων ομάδων πειρατείας και τρομοκρατίας έχουν αυξήσει την απειλή για τις ναυτιλιακές δραστηριότητες κατά μήκος αυτής της διαδρομής.



Πηγή: <https://www.google.gr/search?q=suez+canal>

## 2. Το Στενό του Βοσπόρου

Το Στενό του Βοσπόρου είναι ένα από τα δύο τουρκικά Στενά, που συνδέει τη Μαύρη Θάλασσα με τη Μεσόγειο Θάλασσα μέσω της θάλασσας του Μαρμαρά. Πρόκειται για μια σημαντική θαλάσσια διαδρομή που συνδέει το Ευρωπαϊκό δίκτυο θαλάσσιων με την Ασία και ως εκ τούτου έχει πολύ μεγάλη σημασία στον παγκόσμιο ναυτιλιακό τομέα.



Πηγή: <https://www.google.gr/search?q=bosporus+strait>

## 3. Η διώρυγα του Παναμά

Η διώρυγα του Παναμά συνδέει τον Ατλαντικό Ωκεανό με τον Ειρηνικό, μέσω της θάλασσας της Καραϊβικής. Η διώρυγα του Παναμά είναι ένα από τα σημαντικότερα σημεία θαλάσσιας διαδρομής για την διευκόλυνση των διεθνών δραστηριοτήτων των θαλασσίων μεταφορών και ως εκ τούτου είναι ευάλωτη στη θαλάσσια πειρατεία αλλά και σε τρομοκρατική ενέργεια.



Πηγή: <https://www.google.gr/search?q=panama+canal>

#### 4. Το Στενό Malaccan

Το Στενό Malaccan είναι πολύ σημαντικό γιατί συνδέει τον Ειρηνικό και τον Ινδικό Ωκεανό, μέσω της Θάλασσα της Νότιας Κίνας. Το Στενό Malaccan είναι ένα πολύ σημαντικό chokepoint στον ανατολικό παγκόσμιο ναυτιλιακό τομέα. Είναι τοποθετημένο σε στρατηγικό σημείο μεταξύ των χωρών της Σιγκαπούρης, της Μαλαισίας και της Ινδονησίας. Τα τελευταία χρόνια αντιμετωπίζει σοβαρά περιστατικά πειρατεία.



Πηγή: <https://www.google.gr/search?q=malacca+strait>

### 3.4. ΤΥΠΟΙ ΕΜΠΟΡΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΓΙΑ ΤΙΣ ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ.

Ως εμπορικό πλοίο (merchant ship ή vessel) χαρακτηρίζεται, σε αντιδιαστολή των πολεμικών πλοίων, οποιοδήποτε πλοίο δια του οποίου πραγματοποιείται εμπορική πράξη, μεταφέροντας πάσης φύσεως εμπορεύματα (ξηρά, χύμα, υγρά), ή επιβάτες, ή οχήματα, ή ζώα, ή εκτελεί βοηθητικές εργασίες ή και υπηρεσίες επ' ωφελεία οικονομικού κέρδους. Σημαντική διάκριση ενός πλοίου από ένα πλωτό ναυπήγημα γίνεται με βάση την χωρητικότητα. Στη ναυτιλία για να θεωρηθεί ένα πλεούμενο ως πλοίο πρέπει να είναι χωρητικότητας άνω των 10 κόρων, όπου κόρος είναι μονάδα μετρησης της χωρητικότητας και  $1 \text{ κόρος} = 2.83 \text{ κ.μ.} = 100 \text{ κυβικά πόδια}$ .



Συνεπώς ως εμπορικά πλοία δεν χαρακτηρίζονται τα πολεμικά πλοία, τα πλοία των διωκτικών Αρχών, τα ιδιωτικά θαλαμηγά, τα σκάφη ερασιτεχνικής αλιείας, τα εκπαιδευτικά πλοία, τα επιστημονικής έρευνας, όπως και εκείνα του ναυταθλητισμού.

Ένα σύνολο εμπορικών πλοίων συγκροτούμενο, είτε κατά "τύπο πλοίου", είτε κατά σημαία που φέρουν, απαρτίζει εμπορικό στόλο. Έτσι λοιπόν έχουμε τις εξής κυριότερες κατηγορίες εμπορικών πλοίων:

➤ **Δεξαμενόπλοιο (Tanker vessel):** Με τον όρο δεξαμενόπλοιο χαρακτηρίζονται δύο διαφορετικοί τύποι πλοίων, ο ένας είναι ο γνωστότερος τύπος "Τάνκερ" ή "Γκαζάδικο". Τα δεξαμενόπλοια αυτά ποικίλλουν σε μέγεθος. Ξεκινούν από μερικές εκατοντάδες τόνους, τα οποία εξυπηρετούν μικρά λιμάνια, ως βοηθητικά λιμένας ή ναυστάθμου και φτάνουν μέχρι μερικές εκατοντάδες χιλιάδες τόνους, τα οποία χρησιμοποιούνται για μεταφορές μεγάλων ποσοτήτων σε μεγάλες αποστάσεις. Με δεξαμενόπλοια μεταφέρεται μεγάλη ποικιλία υγρών φορτίων, όπως:

- προϊόντα υδρογονανθράκων, π.χ. ακατέργαστο πετρέλαιο, βενζίνες, πετρέλαια καύσης, λιπαντικά έλαια, κριεζώτον, φυτικά έλαια, ψαρέλαια και μελάσες, όπου στη προκειμένη περίπτωση τα δεξαμενόπλοια χαρακτηρίζονται γενικά πετρελαιοφόρα, ή υγροποιημένο φυσικό αέριο όπου τότε χαρακτηρίζονται υγραεριοφόρα.
- χημικά, όπως αμμωνία, χλώριο και
- νερό, όπου στη περίπτωση αυτή τα δεξαμενόπλοια ονομάζονται υδροφόρα.



Πηγή: <https://www.google.gr/search?q=tanker>

- **Πλοίο μεταφοράς χύδην φορτίου ( Bulk carrier) :** Το φορτηγό πλοίο μεταφοράς χύδην φορτίου είναι ένα εμπορικό πλοίο ειδικά σχεδιασμένο για τη μεταφορά χύμα φορτίου χύδην όπως σιτηρά, άνθρακα, μεταλλεύματα και τσιμέντο στα αμπάρια του φορτίου. Το 1852 που κατασκευάστηκε το πρώτο εξειδικευμένο φορτηγό πλοίων μεταφοράς χύδην φορτίου, οι οικονομικές δυνάμεις τροφοδότησαν την ανάπτυξη αυτών των πλοίων, με αποτέλεσμα να μεγαλώνουν σε μέγεθος. Τα σημερινά πλοία χύδην φορτίου έχουν σχεδιαστεί ειδικά για τη μεγιστοποίηση της χωρητικότητας, της ασφάλειας, της αποδοτικότητας και της ανθεκτικότητας.



Πηγή : <https://www.google.gr/search?q=bulk+carrier>

- **Πλοίο προς μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων (Container vessel) :**Ένας από τους πλέον μοντέρνους τύπους φορτηγών πλοίων είναι το λεγόμενο κοντέινερσιπ ή απλά κοντέινερ ή περισσότερο στη δημόδη ναυτική γλώσσα κοντεϊνέραδικο. Επίσημη ονομασία στην ελληνική είναι εμπορευματοκιβωτιοφόρο αλλά λόγω της μεγάλης σε μήκος σύνθετης αυτής ονομασίας χρησιμοποιείται πιο εύχρηστα ο εκ της αγγλικής χαρακτηρισμός (containership). Τα πλοία αυτού του τύπου έχουν ναυπηγηθεί έτσι ώστε τόσο τα κύπη τους (αμπάρια) όσο και το κύριο κατάστρωμα αυτών να μπορούν να δέχονται ένα μεγάλο αριθμό εμπορευματοκιβωτίων με ανάλογες διαρρυθμίσεις αλλά και ενισχύσεις. Φέρουν δε ειδικές υποδοχές σύμφωνα με διεθνή πρότυπα διαστάσεων, στις οποίες και στερεώνονται αυτά με ασφάλεια. Τα πλοία αυτά, με το είδος αυτό μεταφοράς των φορτίων περιορίζουν χρονικά στο ελάχιστο τη παραμονή τους στους λιμένες εκφορτώνοντας πλήρη και παραλαμβάνοντας κενά ή αντίστροφα, χωρίς να υφίστανται



περισσότερες χρεώσεις. Στη ναυτιλιακή οικονομία πράγματι ο τρόπος αυτός διακίνησης συσκευασμένων προϊόντων επέφερε επανάσταση.



Πηγή: <https://www.google.gr/search?q=container+vessel>

- **Επιβατηγό πλοίο (Passenger ship)** : Ως Επιβατικό πλοίο (passenger ship) χαρακτηρίζεται το πλοίο εκείνο που κρίνεται κατάλληλο και ειδικό για μεταφορά 12 επιβατών και άνω. Η καταλληλότητα έχει σχέση με ειδικές απαιτήσεις κατά την ναυπήγηση ή μετασκευή του πλοίου, στη στεγανή υποδιαίρεση αυτού, στο είδος και την επάρκεια σωστικών και πυροσβεστικών μέσων, καθώς και στην ενδιάιτηση επιβατών. Οι παραπάνω απαιτήσεις τροποποιούνται ανάλογα των περιοχών πλόων π.χ. εντός διαύλων, ή ακτοπλοϊκών, ή ωκεανοπλόων πλοίων ή ημερόπλοιων κ.λπ. Η ταχύτητα των σύγχρονων επιβατικών πλοίων κυμαίνεται από 22 μέχρι 30 κόμβους.



Πηγή: <https://www.google.gr/search?q=passenger+ship>

- **Πλοίο προς μεταφορά ζώων.** Με τον δημόδη όρο **ζωάδικο** χαρακτηρίζεται οποιοδήποτε μέσο π.χ. φορηγό πλοίο που διενεργεί ειδικές μεταφορές ζωντανών ζώων.

Ειδικά τα φορηγά πλοία που μεταφέρουν μεγάλο αριθμό ζωντανών ζώων φέρουν στα κύτη (αμπάρια) τους ιδιαίτερες κατασκευές φρακτές, (φράκτες), με τις οποίες χωρίζονται σε επιμέρους διαμερίσματα - χώρους υποδοχής ζώων, τόσο οριζόντια όσο και καθ' ύψος, δημιουργώντας έτσι επιμέρους εσωτερικά καταστρώματα. Η φόρτωση των ζώων παλαιότερα ήταν πολύ επίπονη αλλά και αρκετά επώδυνη για τα ίδια τα ζώα τα οποία ανακρέμονταν με αρτάνες (κοινώς σαμπάνια) από τους φορτωτήρες, είτε από τα κέρατα αν ήταν βοοειδή, είτε από τα πόδια. Αργότερα θεσπίστηκε αυτά να φορτώνονται στα πλοία με μάντες που φέρονταν κάτω από τη κοιλιά τους, που βεβαίως αυτός ο τρόπος δημιουργούσε πολλά ατυχήματα.

Σήμερα η φορτοεκφόρτωση των ζωάδικων πλοίων χαρακτηρίζεται από τις πλέον ταχύτερες φορτοεκφορτώσεις. Συγκεκριμένα δημιουργούνται ειδικές μεταλλικές σκαλωσιές από τον προβλήτα που οδηγούν στα κύτη του πλοίου, οι οποίες και φέρουν ηλεκτρικό ρεύμα χαμηλής τάσης. Οδηγώντας τα ζώα στην αρχή της κατασκευής αυτής και ακουμπώντας αυτά στο ηλεκτροφόρο καλωδίο αρχίζουν να τρέχουν το ένα πίσω από τ' άλλο στο διάδρομο της σκαλωσιάς που οδηγεί στον προορισμένο γι' αυτά εσωτερικό χώρο.

### **3.5. ΤΑ 10 ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΑ ΛΙΜΑΝΙΑ ΤΩΝ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ.**

Γενικά με τον όρο λιμένας νοείται ο ασφαλής εκείνος όρμος στον οποίο μπορούν να προσεγγίζουν με ασφάλεια τα πλοία προκειμένου να προβούν σε εμπορικές πράξεις. Διακρίνονται δε σε φυσικούς λιμένες (Harbour) και σε τεχνητούς λιμένες (Port), Η χωρητικότητα και η ικανότητα ενός λιμανιού μετριέται με την μονάδα TEU (Twenty-foot Equivalent Units). Με βάση την μονάδα αυτή, έχουν βαθμολογηθεί τα 10 μεγαλύτερα λιμάνια στον κόσμο. Η πλειοψηφία αυτών, βρίσκετε φυσικά στην τεράστια χώρα εξαγωγών που λέγεται Κίνα.

- 1. Shanghai (Κίνα):** Έχοντας συνολικά 5 σταθμούς εμπορευματοκιβωτίων και περνώντας από εκεί περίπου 29 εκ. TEU, το λιμάνι της Shanghai είναι το μεγαλύτερο στο κόσμο.
- 2. Ningbo-Zhoushan (Κίνα):** Είναι δύο λιμάνια, το Ningbo και το Zhoushan τα οποία συνεργάζονται σαν κοινοπραξία από το 2006. Υπό κατασκευή είναι ακόμα 5 ντόκοι οι οποίοι αναμένεται να ολοκληρωθούν το 2014.
- 3. Singapore (Σιγκαπούρη):** Μια χώρα-Διαμετακομιστικό κέντρο σαν τη Σιγκαπούρη δεν θα μπορούσε φυσικά να λείπει από αυτήν τη λίστα. Το λιμάνι και η δραστηριότητες του είναι ένα από τους σημαντικότερους λόγους της ισχυρής οικονομίας της χώρας. Το λιμάνι της Σιγκαπούρης συνδέεται τουλάχιστον με 600 λιμάνια σε 100 χώρες.
- 4. Rotterdam (Ολλανδία):** Η Ευρώπη βρίσκει εκπρόσωπο στη λίστα αυτή στο τεράστιο λιμάνι του Rotterdam! Αν υπήρχε άλλωστε κάποιο αυτό δεν θα μπορούσε να μην ήταν το Rotterdam. Να πούμε ότι το λιμάνι του Rotterdam ήταν το μεγαλύτερο στον κόσμο για 42 ολόκληρα χρόνια (1962 – 2004).
- 5. Tianjin (Κίνα):** Βρίσκετε στον ποταμό Haihe και είναι το πέμπτο μεγαλύτερο στο κόσμο. Το λιμάνι συνδέεται με 400 λιμάνια από 200 χώρες.
- 6. Guangzhou (Κίνα):** Είναι το μεγαλύτερο λιμάνι στη νότια Κίνα το οποίο συνδέεται με 300 λιμάνια σε 100 χώρες.
- 7. Qingdao (Κίνα):** Εβρισκόμενο στην κίτρινη θάλασσα , στην χερσόνησο Shandong το Qingdao είναι το έβδομο μεγαλύτερο λιμάνι στον κόσμο, το οποίο όμως έχει να ‘‘αντιμετωπίσει’’ την Ιαπωνία και τη Νότιο Κορέα. Είναι φυσικό λιμάνι και υπολογίζετε ότι εξυπηρετεί 450 λιμάνια σε 130 χώρες.
- 8. Qinhuangdao Port (Κίνα):** Το Qinhuangdao λειτουργεί εδώ και τρεις δεκαετίες και είναι γνωστό στη χώρα για την μεταφορά άνθρακα μέσα σε αυτήν. Στατιστικώς είναι το μεγαλύτερο λιμάνι φόρτωσης άνθρακα στον κόσμο.
- 9. Hong Kong (Κίνα):** Βρισκόμενο στην ένατη θέση της λίστας, το Hong Kong, είναι φυσικό λιμάνι το οποίο βρίσκεται στη νότια Κινεζική θάλασσα. Το λιμάνι παίζει τεράστια σημασία στην οικονομία του Hong Kong. Ο 2010 έγινε διακίνηση 23.7 εκ. TEUs.
- 10. Busan (Νότια Κορέα):** Το λιμάνι του Busan λέγεται επίσης και Pusan. Είναι το δέκατο μεγαλύτερο λιμάνι στον κόσμο, το οποίο βρίσκεται στον ποταμό Naktong, και είναι πολύ σημαντική πύλη μεταξύ Ευρασίας και Ειρωτικού ωκεανού.

## **ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.**

1. Ευάγγελος Α. Σαμπράκου & Ιωάννης Γ. Γιαννόπουλος, (2017), «ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗ ΠΛΟΙΟΥ» Αθήνα, Ίδρυμα Ευγενίδου.
2. Theodore H. Cohn, Μετάφραση: Νίκος Λούντος, (2009), «ΔΙΕΘΝΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ», Αθήνα, Gutenberg.
3. <http://www.e-nautilia.gr/10-2012/>, επισκέφθηκα στις 20/07/2017
4. [http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/tdr2017\\_en.pdf](http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/tdr2017_en.pdf), επισκέφθηκα στις 23/08/2017
5. <https://en.wikipedia.org>, επισκέφθηκα στις 09/09/2017
6. Βλυσίδου Ευγενία, (2014), «Η ΕΞΕΤΑΣΗ ΤΗΣ ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΑΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΣΥΝΔΥΑΣΜΕΝΩΝ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ – ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ (SEA-AIR TRANSPORT). CASE STUDY: ΔΑΑ – ΣΕΠ», Πειραιάς
7. <http://www.e-nautilia.gr/oi-7-shmantikoterai-thalassioi-diadromoi-sto-kosmo/>
8. [https://repository.kallipos.gr/bitstream/11419/1890/2/10009%2000\\_master\\_document\\_v2.pdf](https://repository.kallipos.gr/bitstream/11419/1890/2/10009%2000_master_document_v2.pdf)
9. Αλογοσκούφης Γεώργιος, (2016), «Συγκριτικά πλεονεκτήματα και διεθνές εμπόριο»
10. <https://www.ugs.gr/gr/greek-shipping-and-economy/greek-shipping-and-economy-2017/>
11. Μανουδάκη Μαρία, (2012), «ΔΙΕΘΝΕΣ ΕΜΠΟΡΙΟ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΓΕΩΓΡΑΦΙΑ. ΠΡΟΣΦΟΡΑ ΚΑΙ ΖΗΤΗΣΗ ΑΓΑΘΩΝ ΣΤΙΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΑΓΟΡΕΣ», Πειραιάς, Διπλωματική εργασία.
12. [http://www.dappapei.gr/~dapndfk/images/tmimata\\_arxeia/des/simeioseis/4o\\_examino/diethnes\\_eborio\\_kia\\_diplwmatia\\_\\_4o\\_examhno.pdf](http://www.dappapei.gr/~dapndfk/images/tmimata_arxeia/des/simeioseis/4o_examino/diethnes_eborio_kia_diplwmatia__4o_examhno.pdf)
13. <http://www.imf.org/en/publications/weo/issues/2017/07/07/world-economic-outlook-update-july-2017>