

**ΑΚΑΔΗΜΙΑ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ  
Α.Ε.Ν ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ**

**ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ**

**ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ: ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΣΚΟΥΦΙΑΣ**

**ΘΕΜΑ**

***Παγκόσμιο εμπόριο και ναυτιλία***

**ΤΟΥ ΣΠΟΥΔΑΣΤΗ: ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ ΚΟΥΝΙΟΥ**

***Α.Γ.Μ:4244***

**Ημερομηνία ανάληψης της εργασίας: 16-05-2020**

**Ημερομηνία παράδοσης της εργασίας:**

***Ο ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ ΣΧΟΛΗΣ : ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΤΣΟΥΛΗΣ***

# Παγκόσμιο Εμπόριο και Ναυτιλία

## Περιεχόμενα

4. Πίνακες
5. Περίληψη
6. Πρόλογος
6. Ιστορική αναδρομή
7. Σχέση οικονομικής ανάπτυξης και ναυτιλίας
10. Διεθνώς μεταφερόμενα αγαθά και εμπορικοί δρόμοι
10. Πετρέλαιο
12. Αέριο
13. Χημικά
14. Κύρια χύδην στερεά φορτία
14. Σιτηρά
15. Άνθρακας
17. Σιδηρομεταλλεύματα
18. Δευτερεύοντα χύδην στερεά φορτία
18. Ατσάλι
18. Αγροτικά προϊόντα
18. Βωξίτης
19. Τσιμέντο
19. Δασικά προϊόντα
19. Λιπάσματα
20. Παλιοσίδηρα
22. Εμπόριο Εμπορευματοκιβωτίων
24. Η ανάπτυξη του διεθνούς εμπορίου μέσω θαλάσσης
27. Γεγονότα που επηρεάζουν το παγκόσμιο εμπόριο και την ναυτιλία
27. Διώρυγες
28. Πανδημία

# Παγκόσμιο Εμπόριο και Ναυτιλία

29. Sulphur cap

29. Εμπορικές αλλαγές μέσω της διαμάχης των ΗΠΑ και της Κίνας

31. Βιβλιογραφία

# Παγκόσμιο Εμπόριο και Ναυτιλία

## Πίνακες

17. Κύριοι παραγωγοί και καταναλωτές πετρελαίου και αερίου 2019
20. Εμπόριο Χύδην Ξηρών Φορτίων 2018-2019
20. Κύρια χύδην φορτία: παραγωγοί, χρήστες, εξαγωγείς και εισαγωγείς
23. Οι πιο πολυσύχναστοι λιμένες
24. Εμπόριο εμπορευματοκιβωτίων στις κύριες διαδρομές Ανατολής-Δύσης 2014-2020
  
25. Ανάπτυξη του διεθνούς ναυτιλιακού εμπορίου ανά τα χρόνια
26. Διεθνές ναυτιλιακό εμπόριο 2018-2019

# Παγκόσμιο Εμπόριο και Ναυτιλία

## Περίληψη

Σε αυτή την εργασία θα γίνει μία επισκόπηση του πως επηρεάζει η ναυτιλία το παγκόσμιο εμπόριο, αλλά και το πως επηρεάζεται από αυτό. Στην αρχή θα γίνει μία σύντομη ιστορική αναδρομή με γνώμονα τη ναυτιλία, για να γίνει φανερό, το ότι στο μεγαλύτερο μέρος της ιστορίας του ανθρώπου, αυτές οι δύο έννοιες είναι αλληλένδετες. Έπειτα θα παρατεθούν κάποια στοιχεία για να δειχθεί το κατά πόσο επηρεάζεται η οικονομική ανάπτυξη των κρατών της γης από τη ναυτιλία. Για να μπορέσει ο αναγνώστης να αποκτήσει μία πιο σφαιρική άποψη της κατάστασης, παρουσιάζονται τα κυριότερα αγαθά που μεταφέρονται από τα πλοία, τα στοιχεία τους, οι εμπορικές τους διαδρομές, που αξιοποιούνται και τι επηρεάζει την προσφορά και τη ζήτησή τους. Με την κατανόηση των βασικών αρχών, θα δούμε για κάποια προϊόντα πως έχουν μεταβληθεί τα οικονομικά τους στοιχεία τα τελευταία έτη, αλλά και για ποιο λόγο οδηγήθηκαν σε αυτήν την μεταβολή. Έπειτα θα παρατεθεί η αλλαγή του διεθνούς ΑΕΠ των τελευταίων χρόνων καθώς και η γενική παγκόσμια ναυτιλιακή ανάπτυξη. Έπειτα θα γίνει μία ανάλυση κάποιων γεγονότων που επηρεάζουν τη διεθνή ναυτιλία, τα παγκόσμια οικονομικά δεδομένα και το πως διεξάγεται το εμπόριο. Θα γίνει επίσης μία ανάλυση της εμπορικής διαμάχης μεταξύ της Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας και των Ηνωμένων Πολιτειών της Αμερικής, καθώς είναι ένα συμβάν το οποίο επηρέασε, και συνεχίζει να το κάνει, τη διεθνή εμπορική σκηνή. Τέλος, θα παρατεθούν τα λιμάνια τα οποία βρίσκονται στην κορυφή επισκεψιμότητας από τα πλοία.

# Παγκόσμιο Εμπόριο και Ναυτιλία

## Πρόλογος

Εμπόριο είναι η βασική οικονομική ιδέα της αγοραπωλησίας προϊόντων ή υπηρεσιών με βάση το κέρδος. Για να πραγματοποιηθεί, απαιτείται η μεταφορά των αντικειμένων αξίας από το μέρος παραγωγής τους στον προορισμό πώλησής τους σύμφωνα με τους κανόνες τις προσφορές και της ζήτησης. Η ναυτιλία είναι ένα μέσο μεταφοράς των διαφόρων εμπορευμάτων και κινείται και αυτή με τους κανόνες των εμπορευμάτων της. Η ναυτιλία άνθισε από την αρχαιότητα και πλέον αποτελεί το μέσο με το οποίο μεταφέρεται το 90% των εμπορευμάτων του κόσμου. Από σιτηρά και ορυκτά μέταλλα, σε αυτοκίνητα και πετρέλαιο, η ναυτιλία κινεί τα γρανάζια της παγκόσμιας οικονομίας.

Η ναυτιλία επηρεάζει με ποικίλους τρόπους τα μέρη όπου συναντά. Έχει ιστορικές, κοινωνικές, οικονομικές, πολιτικές και περιβαλλοντικές επιπτώσεις. Ιστορικά βοήθησε στην ανέγερση ή στην πτώση πολιτισμών όπως της Αιγύπτου και της Κίνας, και ήταν ένα βασικό κομμάτι της κρατικής ασφάλειας. Κοινωνικά η ναυτιλία πολλές φορές ορίζει την πρόσβαση των ανθρώπων μίας περιοχής σε πράγματα όπως τα αγαθά υγείας, στον πλούτο, σε καλλιτεχνικά σκευάσματα και σε εξωτικές ιδέες. Επίσης επηρεάζει την κινητικότητα του πληθυσμού. Ειδικά ο κόσμος τείνει να κινείται προς τα κέντρα δημιουργίας πλούτου ή ακόμα σε ένα νησί είναι το μέσο μετακίνησης προς την ενδοχώρα. Η πολιτική ηγεσία πολλές φορές ενδιαφέρεται για τη ναυτιλία ή και επηρεάζεται από αυτήν. Χάρη στην ναυτιλία μετακινείται ο πληθυσμός του κράτους, υπάρχει κίνηση στην οικονομία και κέρδος, κερδίζει κονδύλια μέσω των δασμών και αναπτύσσεται το κράτος από τη δημιουργία πολλών και διαφόρων θέσεων εργασίας, στα καράβια, τα λιμάνια και στους οργανισμούς υποστήριξης όπως αυτοί των ναυλομεσιτειών. Η ναυτιλία επηρεάζει την οικονομία αλλά και επηρεάζεται από αυτήν. Δημιουργεί προστιθέμενη αξία με τη μεταφορά των προϊόντων, επηρεάζει την αξία της ακίνητης περιουσίας ανάλογα με τους δρόμους που δημιουργεί, αλλά και η μορφή της μεταβάλλεται ανάλογα με τη διεθνή οικονομία. Το κομμάτι του περιβάλλοντος είναι ένας τομέας ο οποίος έχει αρχίσει και απασχολεί όλο και περισσότερο. Πλέον η ναυτιλία δεν κινείται μόνο σύμφωνα με τις διεθνείς αγορές, αλλά την επηρεάζουν παράγοντες όπως η μόλυνση του αέρα και του νερού.

## Ιστορική αναδρομή

Η ναυτιλία, είναι εξ ορισμού διεθνής. Έτσι, είναι αδιανόητο να μην την συνδέσει κανείς με την παγκοσμιοποίηση, την “τάση” των τελευταίων ετών, από την οποία επηρεάζεται, αλλά και βοηθά την ανάπτυξή της. Η επιτυχή μεταφορά προϊόντων και το εμπόριό τους ήταν πάντοτε ένα από τα θεμέλια των μεγάλων πολιτισμών. Είναι ένα μέσο συγκράτησης των οικονομικών και των κοινωνικών θεσμών. Μέχρι και πριν την βιομηχανική επανάσταση το κύριο μέσο μεταφοράς αγαθών στην ξηρά ήταν ο ίππος, ο οποίος μπορούσε να μεταφέρει μικρή ποσότητα προϊόντων σε περιορισμένο χρόνο. Έτσι τα πλοία ήταν το πιο αποδοτικό μέσο μεταφοράς. Δεν είναι παράξενο που οι πρώτοι

# Παγκόσμιο Εμπόριο και Ναυτιλία

ακμαίοι πολιτισμοί αναπτύχθηκαν κοντά στο νερό. Αυτό δεν συνέβη μόνο για την γεωργική του χρήση, αλλά και για την χρήση του ως εμπορικού διαδρόμου. Με την βιομηχανική επανάσταση και με την πρόσβαση σε καινούριες μηχανές ήταν δυνατό να χτιστούν κανάλια κάτι το οποίο εκτόξευσε την εγχώρια ναυτιλία. Στα τέλη του 19<sup>ου</sup> με αρχές του 20<sup>ου</sup> αιώνα κατασκευάστηκαν τα κανάλια του Σουέζ (1869) και του Παναμά (1914). Η απόσταση από την Ευρώπη στην Ασία μειώθηκε κατά 6.000 χιλ. κάνοντας το εμπόριο με την Ασία ακόμα πιο προσοδοφόρο και επιτρέποντας της δυνάμεις την Ευρώπης να αυξήσουν την αποικιοκρατικές τους βλέψεις και την σφαίρα επιρροής τους, με τις ασιατικές αγορές πιο κοντά από ποτέ. Επιπλέον, η απόσταση μεταξύ των δύο ακτών της Αμερικής μειώθηκε κατά 13.000 χιλ. Η διεθνής ναυτιλία έγινε έτσι πολύ γρήγορα πού πιο κερδοφόρα. . Επίσης άρχισε σιγά σιγά η παγκόσμια ναυτιλία να χαρακτηρίζεται από τα ατμόπλοια, τα οποία έκαναν μία αργή μεταβολή καυσίμου από τον άνθρακα στο πετρέλαιο. Το πετρέλαιο αύξησε την ταχύτητα, την μεταφορική ικανότητα και μείωσε την κατανάλωση ενέργειας των πλοίων. Ο νέος αιώνας έφερε μεταξύ άλλων και την καλύτερη κατασκευή των πλοίων και των λιμένων που τα φιλοξενούν. Έτσι το μέγεθος των πλοίων άρχισε σταδιακά να αυξάνεται και από 3.800 GT το 1871 να φτάσει 47.000 GT το 1914. Οι νέοι πετρελαιοκινητήρες που έδωσαν τέλος στην εποχή των ατμόπλοιων μετέφεραν μεν παραπάνω ποσότητα σε μεγαλύτερες αποστάσεις, αλλά μέχρι το 1950 και την σταδιακή έλευση των εμπορευματοκιβωτίων η μεταφορική ικανότητα των φορτηγών πλοίων ήταν περιορισμένη. Έπειτα ο δεύτερος παγκόσμιος πόλεμος έφερε και αυτός μεγάλες αλλαγές στην διεθνή ναυτιλία. Άφησε πίσω του πολλά στρατιωτικά σκάφη φορτίου, τα liberty, που έγιναν οι πυλώνες του διεθνές εμπορίου μέχρι το 1960. Επίσης η μεταπολεμική εποχή είδε πολύ καλή χρήση της αρχής της οικονομίας, της μεταφοράς μεγάλης ποσότητας με αμελητέο κόστος από τα πετρελαιοφόρα. Αυτό ενισχύθηκε και με τη μεγάλη ζήτηση για πετρέλαιο εκείνη την εποχή. Έτσι, η μεγάλη προσφορά του πετρελαίου από τη μέση ανατολή και η ανάγκη για μεγάλες μεταφορικές αποστάσεις, γέννησε την ανάγκη για μεγάλα πετρελαιοφόρα και εδραίωσε τους εμπορικούς δρόμους του περσικού κόλπου.

## Σχέση οικονομικής ανάπτυξης και ναυτιλίας

Υπάρχει μία σχέση που προβλέπει την αύξηση της ποσότητας των δια θαλάσσης μεταφερόμενων αγαθών εάν αυξηθεί το GDP. Συγκεκριμένα μία αύξησή του κατά 1% θα αυξήσει τη ποσότητα των μεταφερόμενων χύδην αγαθών κατά 0.3% ενώ την ποσότητα του αργού πετρελαίου κατά 0.2%. Σε αντίθεση με αυτό η τιμή του πετρελαίου επηρεάζει την μεταφερόμενη ποσότητά του διαφορετικά. Η αυξομειώσή τους δεν επηρεάζει την μεταφερόμενη ποσότητα του αργού πετρελαίου καθώς συνήθως σε αυτό τα ναύλα είναι μεγαλύτερης διάρκειας, ενώ στα προϊόντα του πετρελαίου η σχέση με την τιμή είναι αντιστρόφως ανάλογη. Επίσης η αύξηση της τιμής του πετρελαίου οδηγεί σε μεγαλύτερη ζήτηση χύδην αγαθών. Αυτό έχει ίσως να κάνει με το ότι οι υψηλή τιμή του πετρελαίου συνήθως συνδέεται με την αυξημένη ζήτηση για αγαθά κάτι το οποίο σπρώχνει τους πλοιοκτήτες σε περισσότερες μεταφορές δεδομένων των μεγαλύτερων επικείμενων

## Παγκόσμιο Εμπόριο και Ναυτιλία

κερδών. Σε περίπτωση που κάποιος εξωγενής παράγοντας(σε σχέση με τη ναυτιλία) ανεβάσει το GDP κατά 1% θα έχει ως αποτέλεσμα τη αύξηση βραχυπρόθεσμα κατά 0.2% την ποσότητα των μεταφερόμενων χύδην αγαθών, με αυτό το ποσοστό βαθμιαία να μειώνεται. Όσον αφορά τα προϊόντα πετρελαίου η αύξηση του GDP κατά το ίδιο 1% θα επιφέρει αύξηση της μεταφερόμενης ποσότητάς τους κατά 0.3% βραχυπρόθεσμα ενώ μακροπρόθεσμα θα υπάρχει αύξηση της τάξεως του 0.71%. Η ποσότητα του αργού πετρελαίου τέλος, με αντίστοιχη αύξηση του GDP θα αυξηθεί κατά 0.23%. Αντίθετα η αύξηση της τιμής του πετρελαίου δεν επηρεάζει τόσο πολύ αυτά τα ποσοστά. Φαίνεται έτσι με αυτές τις μεταβολές ότι ο GDP είναι στενά συνδεδεμένος με την ναυτιλία. Τα αγαθά τα οποία επηρεάζονται πιο πολύ από τις μεταβολές του GDP είναι τα προϊόντα πετρελαίου κάτι το οποίο δείχνει πως όσον αφορά την πλευρά της ζήτησης τέτοιου είδους προϊόντα είναι οικονομικά ευμετάβλητα. Αντίθετα τα χύδην στερεά φορτία ενώ μεταβάλλονται με τη οικονομική ανάπτυξη δεν παρουσιάζουν τόσο μεγάλη διαφορά λόγω της φύσης των προϊόντων, έτσι η αγορά τους έχει μεγαλύτερη σταθερότητα. Έτσι οι πλοιοκτήτες δεξαμενοπλοίων λογικό είναι ότι θα πρέπει να είναι προετοιμασμένοι για μεγάλες αλλαγές στη ζήτηση των προϊόντων τους, τουλάχιστον σε σχέση με των πλοιοκτητών φορτηγών.

Η μεταβολή όμως της ναυτιλίας από το GDP μπορεί να εξεταστεί ακόμα και σε μία παγκόσμιο επίπεδο χωρίζοντας δηλαδή της χώρες του κόσμου ανάλογα με το GDP τους σε στις χώρες υψηλού, μέσου και χαμηλού εισοδήματος. Φαίνεται πως η διεθνής ναυτιλία επηρεάζεται διαφορετικά ανάλογα με το ποια από αυτές τις ομάδες μεταβάλλεται. Οι χώρες υψηλού εισοδήματος συνήθως εξειδικεύονται στην παραγωγή αγαθών παραγόμενων από το ανθρώπινο κεφάλαιο. Οι αναπτυσσόμενες χώρες συνήθως ειδικεύονται στην παραγωγή αγαθών για τα οποία έχουν ένα οικονομικό πλεονέκτημα είτε ανθρώπινων χεριών είτε πρώτων υλών.

Οι χώρες μέσου εισοδήματος καταναλώνουν μη ανανεώσιμες πηγές ενέργειας όπως ο άνθρακας και το πετρέλαιο καθώς η κατανάλωση ενέργειας είναι στενά συνδεδεμένη με την οικονομική ανάπτυξη. Χώρες μέσου εισοδήματος όπως η Τουρκία, η Κίνα και η Ινδία, εισάγουν μεγάλες ποσότητες μη ανανεώσιμων πηγών ενέργειας και έτσι μία αλλαγή στην οικονομική ανάπτυξη αυτών των χωρών μπορεί να οδηγήσει σε αύξηση της ελαστικότητας της ναυτιλίας. Επίσης, οι χώρες μέσου εισοδήματος συνήθως εξάγουν μεγάλη ποσότητα αγαθών και αυτή είναι μία κατηγορία η οποία εξαρτάται από την οικονομική ανάπτυξη και έτσι θα είχαν μία διαφορετική επίπτωση στα στέρεα χύδην προϊόντα που μεταφέρονται στη θάλασσα από τις χώρες χαμηλού εισοδήματος.

Οι ανεπτυγμένες χώρες εισάγουν τα περισσότερα προϊόντα σε σχέση με τις δύο άλλες κατηγορίες και έτσι μία αλλαγή στην οικονομική τους ανάπτυξη προβλέπεται πως θα επιφέρει μεγάλη αλλαγή στην μεταφορά των στερεών αγαθών. Παρόλα αυτά τέτοιου είδους οικονομίες σπάνια έχουν μεγάλες μεταβολές στην οικονομική της ανάπτυξη σε σχέση με τις δύο άλλες κατηγορίες και έτσι η αλλαγή στην διεθνή ναυτιλία ίσως και να είναι μικρότερη. Επίσης αυτές οι οικονομίες υψηλού εισοδήματος συχνά εξάγουν αγαθά υψηλής τεχνολογίας, κάτι το οποίο δείχνει πως η οικονομική ανάπτυξη, η οποία είναι



## Παγκόσμιο Εμπόριο και Ναυτιλία

σημαντική μεταβλητή της έρευνας και της ανάπτυξης της χώρας, δύναται να έχει μεγάλο αντίκτυπο στις θαλάσσιες μεταφορές.

Αντίθετα, στις χώρες με χαμηλό εισόδημα, συμβαίνει συνήθως το αντίθετο. Στις χώρες αυτές που είναι συνήθως χώρες εξαγωγής αργού πετρελαίου και προϊόντων πετρελαίου, μία βελτίωση της οικονομικής τους ανάπτυξης θα έφερνε αρνητικά αποτελέσματα στη ναυτιλία, μιας και θα καταναλωνόταν μεγαλύτερη μερίδα του πετρελαίου εγχώρια και έτσι θα εξαγόταν μικρότερη ποσότητα. Το ίδιο θα συνέβαινε και με τα αγροτικά προϊόντα όπως ο καφές στην Αιθιοπία και με τα σιδηρομεταλλεύματα όπως ο χαλκός και το κολτάνο στη Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό. Σε μία αύξηση της εγχώριας ζήτησης, θα μειωνόταν η εμπορεύσιμη ποσότητά του και έτσι θα μειωνόταν το θαλάσσιο εμπόριο.

Έτσι βλέπουμε πως η οικονομική κατάσταση μέσα σε μία χώρα επηρεάζει άμεσα το εμπόριό της και την παγκόσμια ναυτιλία. Βλέπουμε επίσης ότι για να οριστεί αυτή η σχέση καλύτερα είναι χρήσιμο να χωριστούν οι χώρες ανά ποσότητα οικονομικής ανάπτυξης μιας και ανά κατηγορία επηρεάζουν διαφορετικά την ναυτιλία.

Συγκεκριμένα αν αυξηθεί το GDP των χωρών υψηλού εισοδήματος κατά μία ποσοστιαία μονάδα θα επιφέρει αύξηση μακροπρόθεσμα της μεταφερόμενης δια θαλάσσης ποσότητας ξηρού φορτίου κατά 0,44% , ενώ με τον ίδιο τρόπο η ποσότητα του αργού πετρελαίου θα αυξηθεί κατά 0,4%. Σε αυτή την ομάδα χωρών δεν παρατηρείται κάποιου είδους σχέση μεταξύ την αύξηση του GDP και την αυξομείωση των ναύλων των προϊόντων πετρελαίου. Λόγος των ανωτέρω, μπορεί να είναι η ενασχόληση των χωρών της παρούσας ομάδας με την έρευνα και την ανάπτυξη και για αυτό χρειάζεται να εισάγονται ξηρά φορτία και αργό πετρέλαιο και έτσι αυτά επηρεάζονται περισσότερο από την ανάπτυξη της οικονομίας. Επίσης οι χώρες υψηλού εισοδήματος καταναλώνουν μεγάλες ποσότητες αγροτικών προϊόντων, όπως τα σιτηρά, σιδηρομεταλλευμάτων, όπως ο χαλκός και το ασήμι και τελικών προϊόντων. Έτσι είναι σημαντικά κομμάτια αυτού του μεριδίου της αγοράς. Επιπροσθέτως ο λόγος για τον οποίο η ανάπτυξή τους έχει μεγάλο αντίκτυπο στην μεταφορά του αργού πετρελαίου έχει ίσως να κάνει με το ότι πολλά διυλιστήρια βρίσκονται σε αυτές τις χώρες.

Αν τώρα το GDP αυξανόταν στις χώρες με μέσο εισόδημα κατά 1% τότε θα είχαμε μεταβολή μόνο στην ποσότητα των μεταφερομένων δια θαλάσσης προϊόντων πετρελαίου και καμία μεταβολή στα ξηρά φορτία καθώς και στο αργό πετρέλαιο. Αυτό είναι λογικό, καθώς τα προϊόντα πετρελαίου συνήθως παράγονται σε αυτές τις χώρες, καθώς οι περισσότεροι πετρελαιοπαραγωγοί προέρχονται από αυτές τις χώρες. Έτσι σε αυτή την περίπτωση μία αύξηση του GDP θα οφείλονταν στην αύξηση των εξαγωγών τους.

Οι χώρες χαμηλού εισοδήματος φαίνεται να επιδρούν στην μεταφερόμενη ποσότητα τόσο του αργού πετρελαίου, όσο και στα προϊόντα του. Αυτό έχει ίσως να κάνει με αύξηση της εισαγωγής εισαγόμενου πετρελαίου μιας και η χώρα θα καταναλώνει όλο και περισσότερο εγχώριο προϊόν κατά την ανάπτυξή της.

# Παγκόσμιο Εμπόριο και Ναυτιλία

Οι τιμή του πετρελαίου έχει ένα παρόμοιο αποτέλεσμα με αυτά που είχε ο GDP παραπάνω. Δηλαδή με αύξησή της κατά μία ποσοστιαία μονάδα θα είχαμε αύξηση των ξηρών φορτίων κατά 0,8% και του αργού πετρελαίου κατά 0,13%. Αυτό μας δείχνει ότι οι αυξημένη τιμή στο πετρέλαιο είναι συχνά σημάδι μεγαλύτερης ζήτησης όλου του φάσματος των αγαθών, κάτι το οποίο αυξάνει τα προσδοκόμενα κέρδη, αν και αυτό έχει να κάνει μόνο με τα βραχυπρόθεσμα αποτελέσματα της αγοράς. Επιπροσθέτως φαίνεται πως αύξηση της τιμής του πετρελαίου είναι αντίστροφος ανάλογη με την μεταφερόμενη ποσότητα των πετρελαίου.

## Διεθνώς μεταφερόμενα αγαθά και εμπορικοί δρόμοι

Παρακάτω θα παρατεθούν μερικά από τα αγαθά που απασχολούν το διεθνές εμπόριο και μεταφέρονται δια θαλάσσης. Θα γίνει μία σύντομη αναφορά στη φύση τους και θα αναλυθούν οι σχέσεις που τα διέπουν με την αγορά καθώς και το από ποιες χώρες πηγάζουν συνήθως και σε ποιες προμηθεύονται. Επίσης θα γίνει και μία ανασκόπηση των διακυμάνσεων της μεταφοράς κάποιων των τελευταίων χρόνων για κάποια από τα προϊόντα.

## Πετρέλαιο

Το αργό πετρέλαιο είναι μία υγρή μορφή ενέργειας που απαντάται υπογείως της γης. Εξάγεται μέσω γεώτρησης και έπειτα χρησιμοποιείται για θέρμανση, μεταφορές, παραγωγή ηλεκτρισμού και την παραγωγή διαφόρων προϊόντων πετρελαίου όπως είναι το πλαστικό. Δεν είναι ανανεώσιμη πηγή ενέργειας και έτσι τα κοιτάσματά του είναι περιορισμένα. Είναι πολύ σύνθητες όταν μιλάμε για ναύλα μεταφοράς πετρελαίου να μιλάμε για χρονοναύλωση, η οποία μπορεί είναι από αρκετούς μήνες μέχρι και χρόνια. Όσον αφορά την αγορά του αργού πετρελαίου, όταν υπάρχει μεγάλη προσφορά του, παρατηρείται πτώση των τιμών. Αυτό ακολούθως ωθεί τα κράτη που καταναλώνουν αργό πετρέλαιο ανά τον κόσμο, να αγοράσουν και να αποθηκεύσουν μεγάλη ποσότητα προϊόντος, μιας και έχει χαμηλή τιμή. Αυτό το γεγονός οδηγεί σε μεγάλη ζήτηση και έτσι μεγάλη κινητικότητα του πετρελαίου από τις χώρες παραγωγούς στις χώρες διύλισης. Αυτό είναι πολύ προσοδοφόρο για τα δεξαμενόπλοια. Αυτή η μεγάλη προσφορά του αργού πετρελαίου, οδηγεί επίσης και στην μείωση της τιμής των καυσίμων που χρησιμοποιούν τα πλοία, έτσι μειώνονται και τα έξοδα του πλοίου, που θα βαρύνουν τον ναυλωτή ή τον εκναυλωτή. Βέβαια την μεταφερόμενη ποσότητα του αργού πετρελαίου και το που θα μεταφερθεί, δεν το καθορίζει μόνο η προσφορά του, αλλά και γεωπολιτικοί λόγοι. Ένα σύγχρονο παράδειγμα είναι η Ισλαμική Δημοκρατία του Ιράν, όπου με τη μείωση των δασμών που του έχουν επιβληθεί, θα αυξηθεί η παραγωγή του πετρελαίου του. Έτσι χώρες της ανατολικής Ασίας που συχνά προμηθεύονταν πετρέλαιο από χώρες του Ατλαντικού, είναι πιθανόν με τα νέα δεδομένα να επιλέξουν το Ιράν, λόγω γεωγραφικής εγγύτητας. Έτσι τα δεξαμενόπλοια θα μεταφέρουν μεγαλύτερες ποσότητες

## Παγκόσμιο Εμπόριο και Ναυτιλία

πετρελαίου, αυξάνοντας έτσι τα κέρδη τους, αλλά λόγω της μικρότερης απόστασης που θα διανύουν η διαφορά πιθανόν να είναι αμελητέα.

Θα πρέπει εδώ να αναφερθούν οι Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής και ο OPEC καθώς επηρεάζουν αυτές οι δύο οντότητες πολύ την παγκόσμια αγορά του πετρελαίου. Οι ΗΠΑ τον 19<sup>ο</sup> και 20<sup>ο</sup> αιώνα ήταν από τους πρώτους παραγωγούς παγκοσμίως του αργού πετρελαίου, όμως κατά τα μέσα με τέλη του 20<sup>ου</sup> αιώνα η παραγωγή της μειώθηκε πολύ και άρχισε να εισάγει πετρέλαιο. Τότε ανέλαβε τον εφοδιασμό της ο OPEC, ένας οργανισμός από τις χώρες με τη μεγαλύτερα κοιτάσματα πετρελαίου και αερίου στον κόσμο που συστάθηκε το 1960. Έτσι τα μέλη του οργανισμού είχαν πολύ μεγάλη οικονομική επιρροή και μπορούσαν να κανονίζουν την προσφορά του πετρελαίου και ακολούθως την τιμή του. Βέβαια νέες τεχνολογικές εξελίξεις στις ΗΠΑ κατά τον 21<sup>ο</sup> αιώνα για αποδοτικότερη εξόρυξη του πετρελαίου έχουν μειώσει την επιρροή που έχει πλέον ο OPEC.

Γενικά φαίνεται πως η ανάπτυξη του εμπορίου του πετρελαίου είναι πιο αργή σε σχέση με άλλα είδη φορτίων. Άμεσα αυτήν την ανάπτυξη την επηρεάζουν αλλαγές στις παγκόσμια οικονομία, αλλαγές στην τεχνολογία σε θεσμούς καθώς και διακυμάνσεις της ενεργειακής αγοράς.

Το 2019 φαίνεται ότι υπήρξε μείωση κατά 1% στο διεθνές εμπόριο του πετρελαίου. Για αυτό συνέβαλαν πολλοί παράγοντες. Όσον αφορά την προσφορά, μειώθηκε από την πλευρά των πετρελαϊκών για την διατήρηση σταθερών τιμών πετρελαίου και μειώθηκαν επίσης οι εξαγωγές από χώρες όπως το Ιράν και οι Βενεζουέλα λόγω του εμπάργκο των ΗΠΑ. Από την πλευρά της ζήτησης, γενική μείωσή της προκάλεσαν οι συνθήκες της πανδημίας, η μείωση της ζήτησης των ΗΠΑ και η μείωση της παγκοσμίου δραστηριότητας των διυλιστηρίων. Παρόλα αυτά λόγω της αύξησης των εξαγωγών πετρελαίου από την πλευρά των Ηνωμένων Πολιτειών και της Βραζιλίας υποστηρίχτηκαν μακρινά, υπερατλαντικά ταξίδια, προς την άπω ανατολή και ιδιαίτερα την Κίνα, όπου εκεί οι εισαγωγές του αργού πετρελαίου ανέβηκαν κατά 10.6% το 2019. Ένας άλλος λόγος για τις δυσκολίες στα ναύλα των δεξαμενοπλοίων ήταν από τη μία η γενική μείωση της παγκόσμιας οικονομικής ανάπτυξης, αλλά και μία καθυστέρηση λόγω συντήρησης των διυλιστηρίων, για την προετοιμασία αυτών για τα νέα δεδομένα που έφερε ο κανονισμός για το θείο του IMO.

Μία μεγάλη αλλαγή στα εμπορικά ταξίδια όσον αφορά το αργό πετρέλαιο ήταν επανάσταση “Shale” στις ΗΠΑ. Οι ΗΠΑ εδώ και πολλά χρόνια ήταν κύρια χώρα για την εισαγωγή πετρελαίου για τις εγχώριες της ανάγκες. Έτσι πολλά πετρελαιοφόρα που φόρτωναν από τον περσικό κόλπο κατέληγαν εκεί. Με το πέρασμα των χρόνων και με την εφαρμογή καινοτόμων και πιο παραγωγικών μεθόδων για την εξόρυξη υδρογονανθράκων κατάφεραν οι ΗΠΑ να μειώσουν δραστικά την ανάγκη για εισαγωγές καθώς πλέον έχουν μεγαλύτερη πρόσβαση στους εγχώριους υδρογονάνθρακες. Έτσι καθώς οι εισαγωγές μειώνονται, αυξάνονται οι πλόες για εξαγωγές μεγάλων

## Παγκόσμιο Εμπόριο και Ναυτιλία

αποστάσεων. Το φαινόμενο “Shale” κάθε χρόνο κάνει τις ΗΠΑ πιο αυτόνομες και οι εθνική πορεία είναι αυτή της ενεργειακής ανεξαρτησίας.

### Αέριο

Το αέριο είναι ένας όρος για να ομαδοποιήσουμε κάποια φορτία σε αέρια μορφή. Συγκεκριμένα εννοούμε τα προϊόντα: LPG, LNG, CNG, τα οποία μεταφέρονται υπό πίεση σε υγρή μορφή, από εξειδικευμένα πλοία. Αυτά, χρησιμοποιούνται για τη θέρμανση και για τις ενεργειακές ανάγκες των κρατών.

Το αέριο συνεχίζει να είναι ψηλά και αυξήθηκε η εμπορεύσιμη ποσότητά του το 2019 κατά 11%. Επίσης αυξήθηκε το εμπόριο του φυσικού αερίου λόγω νέων επιχειρηματικών δραστηριοτήτων σε ΗΠΑ και Αυστραλία. Επίσης από αύξηση της προσφοράς από την Αυστραλία τις ΗΠΑ και τον Καναδά αυξήθηκε το εμπόριο του υγροποιημένου πετρελαίου κατά 6%. Παρά των εμπορικών εντάσεων μεταξύ ΗΠΑ και Κίνας οι εξαγωγές από τις ΗΠΑ προς την Ασία συνέχισαν να αυξάνονται σταθερά. Σε αυτό βοήθησαν τάσεις υποκατάστασης και το γεγονός του ότι υπήρχαν λίγες εξαγωγές από τις χώρες της Δυτικής Αφρικής λόγω δασμών και μειώσεων της προσφοράς τους. Όσον αφορά τις εισαγωγές, αυξήθηκαν σε Ινδία και η Κίνα το 2019 μιας και αυξήθηκε η ζήτηση από τον πετρελαιοχημικό τομέα των χωρών αυτών και νέων δυνατοτήτων αφυδρογόνωσης του προπανίου. Οι μειωμένη προσφορά από τις ΗΠΑ προς αυτήν την μεριά του κόσμου οδήγησε σε αυξημένες εξαγωγές από Αυστραλία, Δυτική Αφρική και Αφρική. Στην Ινδία συγκεκριμένα, η ζήτηση για υγροποιημένο πετρέλαιο βοηθήθηκε από ανάπτυξη εγκαταστάσεων υγροποιημένου πετρελαίου σε αγροτικές περιοχές υπό την αιγίδα της κυβέρνησης.

<b>Κύριοι παραγωγοί και καταναλωτές πετρελαίου και αερίου 2019</b>			
<b>Παγκόσμια παραγωγή πετρελαίου</b>	<b>Ποσοστό</b>	<b>Παγκόσμια κατανάλωση πετρελαίου</b>	<b>Ποσοστό</b>
Δυτική Αφρική	32	Ασία και Ειρηνικός	36
Βόρεια Αμερική	23	Βόρεια Αμερική	23
Μεταβατικές Οικονομίες	16	Ευρώπη	15
Αναπτυσσόμενη Αμερική	9	Δυτική Αφρική	9
Αφρική	9	Αναπτυσσόμενη Αμερική	9
Ασία και Ειρηνικός	8	Μεταβατικές Οικονομίες	4
Ευρώπη	3	Αφρική	4

## Παγκόσμιο Εμπόριο και Ναυτιλία

Χωρητικότητα διύλισης πετρελαίου	Ποσοστό	Απόδοση διύλισης πετρελαίου	Ποσοστό
Ασία και Ειρηνικός	35	Ασία και Ειρηνικός	37
Βόρεια Αμερική	21	Βόρεια Αμερική	22
Ευρώπη	15	Ευρώπη	15
Δυτική Ασία	11	Δυτική Ασία	11
Μεταβατικές Οικονομίες	8	Μεταβατικές Οικονομίες	8
Αναπτυσσόμενη Αμερική	7	Αναπτυσσόμενη Αμερική	5
Αφρική	3	Αφρική	2
Παγκόσμια παραγωγή φυσικού αερίου	Ποσοστό	Παγκόσμια κατανάλωση φυσικού αερίου	Ποσοστό
Βόρεια Αμερική	27	Βόρεια Αμερική	25
Μεταβατικές Οικονομίες	21	Μεταβατικές Οικονομίες	22
Δυτική Ασία	17	Δυτική Ασία	15
Ασία και Ειρηνικός	17	Ασία και Ειρηνικός	15
Ευρώπη	6	Ευρώπη	13
Αναπτυσσόμενη Αμερική	6	Αναπτυσσόμενη Αμερική	6
Αφρική	6	Αφρική	4

### Χημικά

Τέτοιο είδους προϊόντα μεταφέρουν ειδικά πλοία σύμφωνα με το δεύτερο κεφάλαιο της SOLAS καθώς και με τον διεθνή κώδικα για τη μεταφορά χύδην χημικών. Τέτοια προϊόντα είναι τα βιομηχανικά χημικά, τα παράγωγα του πετρελαίου καθώς και άλλα προϊόντα που απαιτούν αυτήν την ειδική μεταφορά, όπως η μεθανόλη, τα φυτικά έλαια, το λίπος, η καυστική σόδα και το φοινικέλαιο.

Το εμπόριο των χημικών είχε μεγάλη ανάπτυξη το 2018, αλλά αυτό ήταν κάτι το οποίο δεν συνεχίστηκε και το 2019 λόγω πιέσεων από την πλευρά της ζήτησης. Στην Κίνα οι υψηλότερες τιμές στο εγχώριο λάδι σόγιας, λόγω των εμπορικών εντάσεων και λόγω ενός ιού των χοίρων που επέδρασε στις φάρμες χοίρων της χώρας και οδήγησε σε μείωση της τροφοδοτήσής τους με σόγια, οδήγησαν σε μία μεγάλη αύξηση της ζήτησης του φοινικέλαιου. Επίσης ανάπτυξη σε αυτόν τον τομέα υπήρξε λόγω της μεγάλης ζήτησης φοινικέλαιου από την Ινδία λόγω μείωσης των δασμών εισαγωγής του. Γενικά το εμπόριο του φοινικέλαιου είναι ασταθές καθώς επηρεάζεται από αλλαγές στις πολιτικές των χωρών.

# Παγκόσμιο Εμπόριο και Ναυτιλία

## Κύρια χύδην στερεά φορτία

### Σιτηρά

Ο όρος σιτηρά εμπεριέχει το σιτάρι, τον αραβόσιτο δηλαδή το καλαμπόκι, τη βρόμη, τη σίκαλη, το κριθάρι, το ρύζι, τα όσπρια, καθώς και τους σπόρους τους και τις μεταποιημένες μορφές τους που μπορεί να συμπεριφέρονται με παρόμοιο τρόπο με το σιτάρι στη φυσική του κατάσταση. Παγκοσμίως ο η μεγαλύτερη σε εξαγωγές χώρα των σιτηρών είναι οι Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής, και έπονται οι χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης, η Αργεντινή, η Ουκρανία, η Ρωσία, Η Βραζιλία ο Καναδάς και η Αυστραλία. Οι ΗΠΑ εξαγωγή μεγάλες ποσότητες χονδροειδούς, η Ευρώπη αντίστοιχα σιταριού, ενώ η Αργεντινή και η Βραζιλία σόγιας. Πριν αναφερθούν οι χώρες που εισάγουν τα περισσότερα σιτηρά, θα πρέπει να γίνει μία αναφορά στην περίπτωση της Κίνας σε αυτό το θέμα. Η Κίνα παγκοσμίως είναι η πρώτη χώρα παραγωγής σιτηρών, παρόλα αυτά, λόγω του πληθυσμού της, αυτή η ποσότητα καταναλώνεται από την ίδια τη χώρα. Επίσης, για να καλύψει τις ανάγκες σιτηρών της, εισάγει σιτηρά, κάνοντάς της την πρώτη χώρα σε εισαγωγές σιτηρών παγκοσμίως. Άρα στην ποσότητα των διεθνών εισαγωγών σιτηρών την Κίνα την ακολουθούν η Ιαπωνία, η Αίγυπτος, η Ευρώπη, η Σαουδική Αραβία, η Νότια Κορέα και το Ιράν. Συνήθως οι χώρες Ιαπωνία, Κίνα και Νότια Κορέα εισάγουν από τον Καναδά, τις ΗΠΑ, την Αυστραλία, την Αργεντινή και τη Βραζιλία. Οι ποσότητες που μεταφέρονται σε αυτά τα ναύλα είναι συνήθως μεγάλες και έτσι αναλόγως χρησιμοποιούνται μεγάλα πλοία, όπως είναι τα Σούπραμαξ και τα Πάναμαξ. Οι χώρες της βορείου Αφρικής, εισάγουν τα σιτηρά τους κυρίως από την Ουκρανία, τη Ρωσία και ευρωπαϊκές χώρες με κυρίαρχη τη Γαλλία. Η μεταφορά εδώ λόγω απόστασης και ποσοτήτων συνήθως πραγματοποιείται με Χάντιμαξ και Σούπραμαξ. Αναλόγως οι εισαγωγές στην Ευρώπη γίνονται από τη Ρωσία και της Ουκρανία και σε μικρότερο βαθμό από τον Καναδά. Και εδώ οι μεταφορές γίνονται με μικρού μεγέθους πλοία. Τέλος, τα κράτη του Περσικού, όπως η Σαουδική Αραβία, το Ιράν και τα ΗΑΕ, εισάγουν σιτηρά κατά κύριο λόγο από την Βραζιλία και την Αργεντινή, καθώς και από την Αυστραλία. Εδώ τα πλοία διαφοροποιούνται.

Τα σιτηρά είναι ένα από τα αγαθά που χαρακτηρίζεται εποχικό. Δηλαδή ανάλογα με την εποχή του χρόνου, οι αναμενόμενες ποσότητες προσφοράς των χωρών είναι διαφορετικές. Έτσι η μεταφερόμενη ποσότητα των σιτηρών φτάνει στο μέγιστό της κατά τη διάρκεια της θεριστικής περιόδου. Αυτή συμβαίνει στις Ευρωπαϊκές χώρες, στις ΗΠΑ και στον Καναδά, στη Ρωσία και στην Ουκρανία, τους μήνες Αύγουστο με Σεπτέμβριο. Βέβαια ο Καναδάς, οι Ευρωπαϊκές χώρες και οι ΗΠΑ έχουν επίσης μία θεριστική περίοδο για τον σίτο, τους ανοιξιάτικους μήνες Μάιο με Ιούνιο. Στην Αυστραλία ο σίτος μεγαλώνει κατά τους χειμερινούς μήνες, και έτσι έχουμε θεριστική περίοδο τον Οκτώβριο με τον Ιανουάριο. Στις χώρες τις Λατινικής Αμερικής η θεριστική περίοδος λαμβάνει χώρα τον Δεκέμβριο με τον Ιανουάριο, ενώ για το καλαμπόκι από τον Ιανουάριο μέχρι τον Απρίλιο, ενώ για το κύριο εξαγωγικό προϊόν των χωρών αυτών δηλαδή της σόγιας, η θεριστική περίοδος είναι από τον Μάρτιο μέχρι τον Ιούνιο.

# Παγκόσμιο Εμπόριο και Ναυτιλία

Φαίνεται πως γενικά οι χώρες της Λατινικής Αμερικής εξάγουν σιτηρά από τον Δεκέμβριο μέχρι και τον Ιούνιο.

Είναι λογικό πως κατά τις θεριστικές περιόδους, ανεβαίνει η ζήτηση για τη μεταφορά προϊόντων, κάτι το οποίο είναι πολύ προσοδοφόρο για τη ναυτιλία. Αυτό το γεγονός είναι εύκολο να εξεταστεί στις χώρες τις Λατινικής Αμερικής, η οποίες όπως αναφέρθηκε εφοδιάζουν με σιτηρά κάποιες από τις ασιατικές χώρες. Καθώς το ταξίδι φορτίο και υπό έρμα θέλει πάνω από 3 μήνες να ολοκληρωθεί, αυτό το εμπόριο ανεβάσει το ναύλο τόνου ανά μίλι. Έτσι υπάρχουν κάποιου πλοιοκτήτες οι οποίοι πριν να αρχίσει το διάστημα της θεριστικής περιόδου, στέλνουν τα πλοία τους σε αυτές τις χώρες που εξάγουν, έτσι ώστε να προλάβουν τις προνομιακές τιμές της άμεσης ανταπόκρισης.

Τα σιτηρά είναι καίριας σημασίας καθώς επηρεάζονται και αυτά από τις εμπορικές διαταραχές μεταξύ των ΗΠΑ και της Κίνας. Το 2019 η ποσότητα των σιτηρών αυξήθηκε κατά 0.4%. Η εισαγωγή της σόγιας στην Κίνα, η οποία απαρτίζει το 60% της διεθνούς ζήτησης, επηρεάστηκε όχι μόνο από των νέων εμπορικών δασμών κατά της από την πλευρά των ΗΠΑ, αλλά και από μία ασθένεια που έπληξε τον πληθυσμό των χοίρων της χώρας. Μέσα σε αυτές τις συνθήκες, για υποκατάσταση της προσφοράς της σόγιας, η Βραζιλία ξεπέρασε τις ΗΠΑ στις εξαγωγές της σόγιας και ήταν αυτή η μεγαλύτερη εξαγωγός της σόγιας στον κόσμο.

## Άνθρακας

Ο άνθρακας είναι ένα ακόμα συχνά μεταφερόμενο προϊόν στη διεθνή ναυτιλία, από πλοία φορτηγά. Είναι ένα ορυκτό με καφέ-μαύρο χρώμα, το οποίο χρησιμοποιείται για την παραγωγή ενέργειας και δεν ανανεώνεται. Ο κύριος λόγος μεταφοράς στου δια θαλάσσης είναι για να προμηθεύσει χώρες που τον χρησιμοποιούν για την παραγωγή ενέργειας. Ο συγκεκριμένος άνθρακας λέγεται άνθρακας θέρμανσης. Η πρώτη χώρα παγκοσμίως στην εξαγωγή θερμαντικού άνθρακα παραμένει εδώ και χρόνια η Ινδονησία. Αυτή και η Αυστραλία εξάγουν ξεχωριστά η κάθε μία από 1/5 της παγκόσμιας ποσότητας άνθρακα θέρμανσης. Η Αυστραλία εξάγει επίσης άνθρακα οπτανθρακοποίησης (άνθρακας ο οποίος χρησιμοποιείται την παραγωγή ατσαλιού) και κατέχει σχεδόν το 60% της παγκόσμιας αγοράς. Αυτών των δύο χωρών έπεται η Ρωσία με παρουσία και στα δύο είδη άνθρακα. Έπειτα έρχεται η Κολομβία με της Νότια Αφρική. Οι Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής και ο Καναδάς, εξάγουν και αυτοί άνθρακα σε μικρότερες βέβαια ποσότητες. Παλαιότερα είχαν μεγαλύτερο μερίδιο της αγοράς, αλλά εγχώριες περιβαλλοντολογικές πολιτικές οδήγησαν σε μείωση της παραγωγής του άνθρακα. Επίσης οικονομικά είναι ασύμφορο για τις ασιατικές χώρες να προμηθευτούν από την Αμερική, από τη στιγμή που έχουν εγγύτερα αγορές. Οι χώρες που εισάγουν τον περισσότερο άνθρακα είναι η Ινδία, η Ιαπωνία και η Κίνα, η οποίες κατέχουν το 50 της εκατό της αγοράς και στα δύο είδη άνθρακα. Αυτών των χωρών έπονται η Νότια Κορέα και η Ομοσπονδία της Γερμανίας.

## Παγκόσμιο Εμπόριο και Ναυτιλία

Γενικά τώρα όσο έχει να κάνει με το τι ταξίδια κάνουν τα πλοία που μεταφέρουν άνθρακα, πρέπει να αναφέρουμε, πως συνήθως η Αυστραλία εξάγει άνθρακα στην Κίνα, την Ιαπωνία και την Νότια Κορέα. Συνήθως σε τέτοια ταξίδια χρησιμοποιούνται τα Κείψαιζ και τα Πάναμαξ, τα οποία συνήθως στις μέρες μας πραγματοποιούν μία πολύ γρήγορη φόρτωση μόνο μία μέρας. Βέβαια από την Αυστραλία φορτώνουν και μικρότερα πλοία, όπως τα Σούπραμαξ, τα οποία όμως κινούν για λιμάνια της νοτιοανατολικής Ασίας και της Ινδίας. Η Ινδονησία από την πλευρά της κατά κύριο λόγο εξάγει άνθρακα στην Κίνα και στην Ινδία. Εδώ πέρα συνήθως η φόρτωση είναι πολύ αργή, μιας και πολλές φορές πραγματοποιείται σε αγκυροβόλιο, με μέσα του πλοίου ή ακόμα πλωτών κρεμιών. Ο κύριος εμπορικός δρόμος μεταξύ Ινδονησίας και Ινδίας, συνήθως γίνεται με επίσης μικρά πλοία. Αυτό είναι επακόλουθο του ότι στην Ινδία πολλά λιμάνια δεν έχουν τις κατάλληλες εγκαταστάσεις για εκφορτώσεις εν τάχει από τα πλοία, με αποτέλεσμα πολλές φορές να χρειάζεται να γίνει χρήση των εκφορτωτικών μέσων των πλοίων. Σε περίπτωση χρήσης μεγαλύτερων πλοίων γίνεται λάιτερινγκ σε μάριζες. Τα ταξίδια μεταξύ Ινδονησίας και Κίνας δεν αντιμετωπίζουν τέτοια προβλήματα, και μπορεί να γίνει χρήση οποιουδήποτε πλοίου.

Το 2019 μειώθηκε η ανάπτυξη του εμπορίου του άνθρακα για θέρμανση και του άνθρακα οπτανθρακοποίησης κατά 2,4%, κάτι το οποίο δείχνει τις λιγότερες εισαγωγές άνθρακα θέρμανσης από την Ευρώπη καθώς και λιγότερη ζήτηση για τον άνθρακα οπτανθρακοποίησης από την Κίνα. Η Ινδονησία συνεχίζει να είναι η πρώτη χώρα σε εξαγωγές άνθρακα με 35,3% της αγοράς και αμέσως μετά έρχεται η Αυστραλία με 29,7% της αγοράς. Στην Κίνα αυξήθηκαν οι θαλάσσιες εισαγωγές άνθρακα θέρμανσης κατά 9,2% λόγω προσπαθειών της κυβέρνησης της χώρας να προάγει την κίνηση της βιομηχανίας και την ανάπτυξή της καθώς και λόγω μειωμένης τιμής του άνθρακα. Στην Ινδία και σε χώρες της νότιο-ανατολικής Ασίας αυξάνονται οι δυνατότητες παραγωγής ενέργειας μέσω της αύξησης των εισαγωγών άνθρακα. Η Ινδία που εισάγει το μεγαλύτερο παγκόσμιο ποσοστό άνθρακα οπτανθρακοποίησης μέσω θαλάσσης και το Βιετνάμ που πλέον γίνεται ένας από τους κύριους παραγωγούς ατσαλιού, αύξησαν τις εισαγωγές τους σε άνθρακα οπτανθρακοποίησης έτσι ώστε να πριμοδοτήσουν την παραγωγή ατσαλιού.

Παρά την θεωρητική κίνηση προς απανθρακοποίηση που υπάρχει στην ατζέντα πολλών κυβερνήσεων, ως απάντηση στην κλιματική αλλαγή, το εμπόριο του άνθρακα σημείωσε ανάπτυξη της τάξεως του 0.3% το διάστημα 2018-2019. Φυσικά, όπως είπαμε αυτό έχει να κάνει με την προσπάθεια των αναπτυσσόμενων κρατών να βιομηχανοποιηθούν ραγδαία. Παρόλα ο λόγος της αύξησης δεν είναι μόνο αυτός, αλλά ίσως και η ίδια η κλιματική αλλαγή. Τα σταθερά επί αιώνες κλίματα μεταβάλλονται με ανησυχητικό ρυθμό στις διάφορες μεριές του κόσμου και δημιουργούνται ακραία ανά περιοχή φαινόμενα, όπως πρωτόγνωρες υψηλές ή χαμηλές θερμοκρασίες. Έτσι ο πληθυσμός χρειάζεται να ανεβάσει τα ενεργειακά του κόστη, για να μπορέσει να ρυθμίσει το κλίμα στο νοικοκυριό του, κάτι το οποίο έχει ως αποτέλεσμα την μεγαλύτερη κατανάλωση άνθρακα.



# Παγκόσμιο Εμπόριο και Ναυτιλία

## Σιδηρομεταλλεύματα

Τη θέση του μεγαλύτερου μεταφερόμενου σε όγκο αγαθού στην ξηρά φορτηγό ναυτιλία, κατέχουν τα σιδηρομεταλλεύματα. Αυτά είναι ορυκτά από τα οποία με την κατάλληλη βιομηχανική διαδικασία, μπορεί να εξαχθεί σίδηρος.

Τα σιδηρομεταλλεύματα σε αντίθεση με κάποια άλλα αγαθά τα εξάγουν τόσο τα ανεπτυγμένα κράτη, όσο και τα αναπτυσσόμενα. Συγκεκριμένα η Αυστραλία εξάγει το μεγαλύτερο ποσοστό παγκοσμίως, δηλαδή 54,3%, ενώ η ακολουθεί η Βραζιλία με 18,5%. Δηλαδή αυτές οι δύο χώρες ελέγχουν περισσότερο από 70% του μεριδίου των παγκόσμιων εξαγωγών. Μετά από αυτές έρχεται η Νότια Αφρική με 5,41% και ο Καναδάς με 4,08%. Η Αυστραλία με τα χρόνια αυξάνει τις εξαγωγές σιδηρομεταλλευμάτων της, πράγμα καθόλου παράξενο αν υπολογίσει κανείς την εγγύτητάς της με την Κίνα, η οποία είναι ο μεγαλύτερος εισαγωγέας. Έτσι η γεωγραφική θέση της Αυστραλίας, της δίνει την δυνατότητα να έχει πιο ανταγωνιστικά ναύλα.

Σιδηρομεταλλεύματα εισάγονται από τις ανεπτυγμένες χώρες κυρίως. Όπως προαναφέρθηκε η Κίνα είναι ο μεγαλύτερος εισαγωγέας τους και κατέχει το 66,8% των παγκοσμίων εισαγωγών, ενώ ακολουθείται από την Ιαπωνία και την Νότιο Κορέα με ποσοστά 7,22% και 4,84% αναλόγως.

Τα σιδηρομεταλλεύματα σε αντίθεση με τα σιτηρά που αναλύθηκαν πιο πάνω είναι ένα αγαθό το οποίο δεν παρουσιάζει εποχικότητα, δηλαδή οι ποσότητες τους που μεταφέρονται κατά τη διάρκεια του χρόνου, δεν μεταβάλλονται πολύ. Ένας παράγοντας όμως που επηρεάζει την ποσότητα που μεταφέρεται παγκοσμίως, είναι η οικονομική κατάσταση που έχει ο μεγαλύτερος εισαγωγέας τους, δηλαδή η Κίνα, καθώς και η ποσότητα πλοίων που μπορούν να δεχθούν τα λιμάνια φόρτωσης των σιδηρομεταλλευμάτων. Σε περίπτωση για παράδειγμα που για κάποιο λόγο υπάρξει ύφεση στην βιομηχανική δραστηριότητα της Κίνας, τότε, μιας και έχει πολύ μεγάλο μέρος της αγοράς, θα πέσει ριζικά η παγκόσμια ζήτηση των σιδηρομεταλλευμάτων, ρίχνοντας έτσι την τιμή τους. Επίσης εάν η ζήτηση, από την πλευρά της Κίνας για παράδειγμα είναι μεγάλη, τότε λόγω του ότι τα λιμάνια στα οποία φορτώνονται τα σιδηρομεταλλεύματα, δεν είναι πολλά, παρατηρείται το φαινόμενο του συνωστισμού σε αυτά. Αυτό βέβαια δύναται να είναι θετικό για τα ναύλα καθώς η απαιτούμενη προσφορά μειώνεται και έτσι οι τιμές των σιδηρομεταλλευμάτων, και η ζήτηση των πλοίων για την μεταφορά τους αυξάνονται.

Το εμπόριο των σιδηρομεταλλευμάτων επηρεάζεται άμεσα από την βιομηχανική παραγωγή και την παραγωγή ατσαλιού καθώς και από τις κατασκευές που γίνονται ανά τον κόσμο. Για πρώτη φορά τα τελευταία 20 χρόνια, το εμπόριο των σιδηρομεταλλευμάτων έπεσε κατά 1.5% λόγω σοβαρών προβλημάτων από την πλευρά της προσφοράς τους όπως ο κυκλώνας Βερόνικα στην Αυστραλία και η κατάρρευση του φράγματος Vale στην Βραζιλία. Άλλα αίτια έχουν να κάνουν με την αλλαγή της εγχώριας πολιτικής της Κίνας όσον αφορά την απόκτηση των σιδηρομεταλλευμάτων. Η Λαϊκή Δημοκρατία της Κίνας το 2019 εισήγαγε το 72% της παγκόσμιας μερίδας των

# Παγκόσμιο Εμπόριο και Ναυτιλία

σιδηρομεταλλευμάτων. Το 2020 η χώρα προτίμησε το scrap steel από εισαγόμενο σιδηρομετάλλευμα. Αυτή η κίνηση δύναται να κλονίσει τις παγκόσμιες σχέσεις ζήτησης των σιδηρομεταλλευμάτων. Μέχρι τώρα η Αυστραλία και η Βραζιλία είναι κύριοι προμηθευτές του προϊόντος στην Κίνα. Η Κίνα πλέον επενδύει όλο και περισσότερο στην Γκινέα και έτσι θα μπορούσε μελλοντικά, αυτή η εναλλακτική πηγή για το σιδηρομετάλλευμά να πιάσει το κομμάτι της κινεζικής αγοράς.

Όσον αφορά την πλευρά της ζήτησης των σιδηρομεταλλευμάτων, αυτή γενικά μειώθηκε στον κόσμο. Αυτό ήταν επακόλουθο της μειωμένης βιομηχανικής και οικονομικής δραστηριότητας εξαιτίας των διεθνών εμπορικών εντάσεων. Παρόλα αυτά, ενώ γενικά η οικονομική ανάπτυξη στην Κίνα συνεχίζει να μειώνεται, αυξήθηκε η ζήτηση των σιδηρομεταλλευμάτων ξεπερνώντας τα 7.8% το 2019 λόγω των επενδύσεων στα ακίνητα.

## Δευτερεύοντα χύδην στερεά φορτία

Πέρα από τα κύρια χύδην ξηρά φορτία που εμπορεύονται παγκόσμια και καλύπτουν σχεδόν τα δύο τρίτα των μεταφορών, υπάρχουν και άλλα ξηρά φορτία, που και αυτά παίζουν σημαντικό ρόλο στην διαμόρφωση της χύδην ξηράς διεθνούς αγοράς. Εδώ θα γίνει μία σύντομη αναφορά σε αυτά.

## Ατσάλι

Το ατσάλι είναι το αγαθό, σε αυτήν ομάδα που εξετάζουμε, το οποίο μεταφέρεται παγκόσμια στον μεγαλύτερο όγκο. Υπάρχει μεγάλη ποικιλομορφία προϊόντων ατσαλιού, όπως σωλήνες, πηνία και ράβδοι. Συνήθως εξάγονται από τα βιομηχανικά ανεπτυγμένα κράτη και εισάγονται τόσο από άλλα βιομηχανικά ανεπτυγμένα κράτη, όσο και από αναπτυσσόμενα κράτη

## Αγροτικά Προϊόντα

Το κυριότερο από αυτά τα προϊόντα είναι η ζάχαρη. Η κυριότερη χώρα εξαγωγής της είναι η Βραζιλία και έπονται η Ταϊλάνδη, η Αυστραλία και η Ινδία. Οι κύριες χώρες που εισάγουν ζάχαρη είναι το Ηνωμένο Βασίλειο, η Γαλλία και οι Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής.

## Βωξίτης

Ο βωξίτης είναι ένα ορυκτό το οποίο είναι πολύ σημαντικό στην κατασκευή του αλουμινίου. Εξάγεται από χώρες της δυτικής Αφρικής, την Βραζιλία την Αυστραλία και

# Παγκόσμιο Εμπόριο και Ναυτιλία

την Δομινικανή Δημοκρατία προς τον Καναδά, τις Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής την Κίνα και χώρες της Βορείου Ευρώπης.

## Τσιμέντο

Το τσιμέντο είναι ένα κύριο υλικό για την ανέγερση έργων. Κύριες χώρες που το εξάγουν είναι η Κίνα, τα Ηνωμένα Αραβικά Εμιράτα, η Τουρκία, η Ταϊλάνδη, και η Γερμανίας. Αντίθετα εισάγεται σε μεγάλες ποσότητες από τις Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής, το Μπαγκλαντές, την Αλγερία και την Γαλλία. Το τσιμέντο είναι ένα αγαθό το οποίο κατά κύριο λόγο μεταφέρεται από ειδικά πλοία καθώς στα φορτηγά πλοία χύδην φορτίου ενέχεται κίνδυνος σε περίπτωση επαφής του με το νερό.

## Δασικά Προϊόντα

Επίσης και αυτά τα αγαθά, κατέχουν υψηλή θέση όσον αφορά τον όγκο της μεταφερόμενης ποσότητάς τους σε αυτήν την κατηγορία που εξετάζεται. Όταν μιλάμε για δασικά προϊόντα εννοούμε προϊόντα ξυλείας. Και αυτά τα προϊόντα μεταφέρονται από ειδικά πλοία. Τα προϊόντα ξυλείας είναι διαφόρων ειδών και έτσι διαφέρουν και οι χώρες εξαγωγής και εισαγωγής τους ανά είδος. Κορμούς εξάγει κυρίως η Ρωσία και νέα Ζηλανδία, οι Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής και ο Καναδάς. Τους εισάγουν η Κίνα, η Γερμανία και η Σουηδία κυρίως. Τα πέλετες εξάγονται κυρίως από τις ΗΠΑ τη Ρωσία τη Σουηδία και τη Γερμανία, και κατά κύριο λόγο εισάγονται από το Ηνωμένο Βασίλειο, την Δανία και την Ιταλία. Πολτός ξύλου εξάγεται από την Βραζιλία, τον Καναδά και τις ΗΠΑ και εισάγεται από την Κίνα, τις ΗΠΑ και την Γερμανία. Πέρα από αυτά τα προϊόντα ξυλείας υπάρχουν και άλλα. Σε αυτή την κατηγορία δεν πετιέται τίποτε και ακόμα και τα πριονίδια έχουν θέση στο διεθνές εμπόριο.

## Λιπάσματα

Τα λιπάσματα είναι πολύ σημαντικά για την ανάπτυξη του αγροτικού τομέα. Με την χρήση τους αυξάνεται η δυνατότητα παραγωγής της χώρα αγροτικών προϊόντων και σιτηρών τα οποία προαναφέρθηκαν. Για παράδειγμα η Ινδία με τη χρήση τους, ενώ ήταν κατά κύριο λόγο χώρα που εισήγαγε σιτηρά, κατάφερε μέσα σε 30 χρόνια να γίνει από τους μεγαλύτερους εξαγωγείς τους. Τα λιπάσματα δεν αποτελούν ένα ενιαίο προϊόν αλλά λιπάσματα αποτελούν τα χημικά στοιχεία όπως το άζωτο, το θείο, το φωσφορικό άλας και το ποτάσα. Το θείο ένα στοιχείο που χρησιμοποιείται ως λίπασμα εξάγεται κατά κύριο λόγο από τα Ηνωμένα Αραβικά Εμιράτα, το Κατάρ, την Ρωσία τις Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής, καθώς και τον Καναδά. Εισάγεται κυρίως από την Κίνα με το

## Παγκόσμιο Εμπόριο και Ναυτιλία

24.3% της παγκόσμιας αγοράς, ενώ ακολουθεί το Μαρόκο με 17.2%, η Ινδία η Βραζιλία και οι ΗΠΑ. Το φωσφορικό άλας είναι ένα στοιχείο που απαντάται σε αφθονία στις αφρικανικές ακτές, και αυτά τα παράκτια κράτη είναι και αυτά που το εξάγουν. Η Ρωσία επίσης είναι μία χώρα που εξάγει φωσφορικό άλας. Το ποτάσα εξάγεται από τον Καναδά, την Ρωσία, την Ιορδανία και το Ισραήλ, ενώ αντίθετα το εισάγουν οι χώρες ΗΠΑ, Βραζιλία και Ινδία.

### Παλιοσίδηρα

Τέτοιου είδους φορτία μπορεί να είναι σίδηρα, ατσάλι ή μέταλλα. Αυτά χρησιμοποιούνται προς ανακύκλωσή τους και επαναχρησιμοποίησή τους. Προέρχονται είτε από πλήρωση κατά την παραγωγή των κύριων μετάλλων, είτε είναι υλικά που έχουν απορριφθεί. Οι κύριες χώρες που εξάγουν παλιοσίδηρα είναι οι ΗΠΑ, η Γερμανία, το Ηνωμένο Βασίλειο η Ιαπωνία και η Κάτω Χώρες. Αντίθετα, εισάγεται σε μεγάλες ποσότητες από την Τουρκία, την Ινδία, την Νότιο Κορέα το Βέλγιο και την Ιταλία. Υπάρχει μεγάλη πιθανότητα πρόκλησης ζημιάς στα πλοία κατά τη φόρτωσή τους, και για αυτό το λόγο, ναύλα παλιοσίδηρων συνήθως συνοδεύονται από ειδικές ασφαλιστικές ρήτρες.

<b>Εμπόριο Χύδην Ξηρών Φορτίων 2018-2019</b> (Σε εκατομμύρια τόνους και ποσοστιαία αλλαγή)			
	2018	2019	Ποσοστιαία Αλλαγή
Κύρια χύδην φορτία	3215	3225	0,3
Ανθρακας	1263	1293	2,4
Σιτηρά	475	477	0,4
Σιδηρομεταλλεύματα	1477	1455	-1,5
Δευτερεύοντα χύδην φορτία	2010	2028	0,9
Δασικά προϊόντα	380	382	0,5
Προϊόντα ατσαλιού	388	371	-4,4
Σύνολο	5225	5253	0,5

<b>Κύρια χύδην φορτία: παραγωγοί, χρήστες, εξαγωγείς και εισαγωγείς</b> (Σε ποσοστό της διεθνούς αγοράς)			
Παραγωγί ατσαλιού	Ποσοστό	Χρήστες ατσαλιού	Ποσοστό
Κίνα	53	Κίνα	51
Ινδία	6	Ινδία	6
Ιαπωνία	5	Ηνωμένες Πολιτείες	6
Ηνωμένες Πολιτείες	5	Ιαπωνία	4

## Παγκόσμιο Εμπόριο και Ναυτιλία

Ρωσική Ομοσπονδία	4	Δημοκρατία της Κορέας	3
Δημοκρατία της Κορέας	4	Ρωσική Ομοσπονδία	2
Γερμανία	2	Γερμανία	2
Τουρκία	2	Τουρκία	1
Βραζιλία	2	Ιταλία	1
Άλλοι	17	Άλλοι	24
Εξαγωγοί σιδηρομεταλλευμάτων	Ποσοστό	Εισαγωγείς σιδηρομεταλλευμάτων	Ποσοστό
Αυστραλία	57	Κίνα	72
Βραζιλία	23	Ιαπωνία	8
Νότια Αφρική	5	Ευρώπη	7
Καναδάς	4	Δημοκρατία της Κορέας	5
Ινδία	2	Άλλοι	8
Σουηδία	2		
Άλλοι	7		
Εξαγωγοί άνθρακα	Ποσοστό	Εισαγωγείς άνθρακα	Ποσοστό
Ινδονησία	35	Κίνα	19
Αυστραλία	30	Ινδία	18
Ρωσική Ομοσπονδία	12	Ιαπωνία	15
Ηνωμένες Πολιτείες	6	Ευρωπαϊκή Ένωση	11
Νότια Αφρική	6	Δημοκρατία της Κορέας	11
Κολομβία	6	Ταϊβάν	5
Καναδάς	3	Μαλαισία	3
Άλλοι	2	Άλλοι	18
Εξαγωγοί σιτηρών	Ποσοστό	Εισαγωγείς σιτηρών	Ποσοστό
Βραζιλία	25	Ανατολική και νότια Ασία	46
Ηνωμένες Πολιτείες	22	Δυτική Ασία	14
Αργεντινή	13	Αφρική	13
Ουκρανία	12	Νότια και κεντρική Αμερική	12
Ευρωπαϊκή Ένωση	8	Ευρωπαϊκή Ένωση	10
Ρωσική Ομοσπονδία	7	Βόρεια Αμερική	1
Καναδάς	6	Άλλοι	4
Αυστραλία	3		
Άλλοι	4		

# Παγκόσμιο Εμπόριο και Ναυτιλία

## Εμπόριο Εμπορευματοκιβωτίων

Τα εμπορευματοκιβώτια άρχισαν να εμφανίζονται στα μέσα του εικοστού αιώνα. Είναι μεταλλικά κουτιά συγκεκριμένων προδιαγραφών, και χρησιμοποιούνται για την ασφαλή και γρήγορη μεταφορά διαφόρων μη χύδην φορτίων. Έχουν αλλάξει την παγκόσμια ναυτιλία αν σκεφτεί κανείς πως πλέον το 90% των μη χύδην φορτίων μεταφέρονται με εμπορευματοκιβώτια. Επίσης, βοήθησαν και την οικονομική ανάπτυξη καθώς τα εμπορευματοκιβώτια, ελαχιστοποιούν τον χρόνο φορτοεκφόρτωσης, τα έξοδα της μεταφοράς καθώς και την πιθανότητα βλάβης των φορτίων. Μάλιστα το λιμάνι του Ρότερνταμ στην Ολλανδία διεξάγει την διαδικασία της φορτοεκφόρτωσης με πλήρη αυτοματοποίηση.

Το 2019 το εμπόριο των εμπορευματοκιβωτίων ενώ αυξήθηκε, αυξήθηκε με μικρότερο βαθμό από ότι είχε αυξηθεί το 2018. Συγκεκριμένα παρουσίασε 1,1% από τον βαθμό ανάπτυξης 3,8% του 2018. Η κύρια μεταφορέας υπεύθυνες για την αύξηση αυτού του είδους εμπορίου είναι μεταφορές ανατολής προς δύση. Ένας σημαντικός λόγος για την μείωση της ανάπτυξης του λοιπόν είναι τα προβλήματα που αντιμετωπίζει η διεθνής αυτοκινητοβιομηχανία τα έτη 2018 και 2019 καθώς το εμπόριό τους είναι πολύ σημαντικό για κάποιους κύριους εμπορικούς δρόμους. Για αυτά τα προβλήματα δεν έπαιξε ρόλο μόνο η γενική παγκόσμια μείωση της οικονομίας αλλά και ποιο συγκεκριμένα αίτια όπως οι νέοι φραγμοί στις εκπομπές, η γενική ροή της αγοράς προς τα ηλεκτρικά αυτοκίνητα, η μεγαλύτερη αντοχή που παρουσιάζουν τα καινούρια αυτοκίνητα και τέλος η δημοφιλής τάση αγοράς μεταχειρισμένων αυτοκινήτων και η μεταφορά περισσότερων ατόμων στο ίδιο αυτοκίνητο, μία τάση που φαίνεται να αυξάνεται. Συγκεκριμένα η Λαϊκή Δημοκρατία της Κίνας, η οποία κατέχει το μεγαλύτερο κομμάτι της συγκεκριμένης αγοράς, κατέγραψε μείωση των πωλήσεών της κατά διψήφιο αριθμό.

Το 2019 η διαδρομή ανατολής προς δύση ή ποιο συγκεκριμένα αυτή της Ασίας με την Ευρώπη κατείχε το 39,1% του διεθνούς εμπορίου εμπορευματοκιβωτίων. Το υπόλοιπο ποσοστό που αναλογεί στις υπόλοιπες διαδρομές μεγαλώνει σε σημασία με το χρόνο και σε αυτό έχουν μεγάλο μέρος οι αναπτυσσόμενες χώρες. Επιπρόσθετα καθώς η Ασία παραμένει η κύρια χώρα παραγωγής αγαθών στον κόσμο προάγει το εμπόριο εμπορευματοκιβωτίων εσωτερικά της Ασίας. Οι δευτερεύουσες διαδρομές ανατολής-δύσης κατείχαν 13,1% της αγοράς το 2019 ενώ οι διαδρομές Βορρά-Νότου το 7,9%. Με τις δευτερεύουσες διαδρομές ανατολής-δύσης εννοούνται διαδρομές μεταξύ Άπω Ανατολής-Δυτικής Αφρικής, Άπω Ανατολής-Νότιας Ασίας, Νότιας Ασίας-Ευρώπης, Δυτικής Ασίας-Ευρώπης.

Γενικά το εμπόριο σε αυτές τις περιοχές είναι ευμετάβλητο. Λόγοι για αυτήν την κατάσταση είναι οι δασμοί που έχουν υποβληθεί στην Ισλαμική Δημοκρατία του Ιράν καθώς και οι γεωπολιτικές εντάσεις της περιοχής. Το μισό κομμάτι του εμπορίου εμπορευματοκιβωτίων από την Άπω Ανατολή στην Δυτική Ασία το αποτελούν οι εισαγωγές των Ηνωμένων Αραβικών Εμιράτων και την Σαουδικής Αραβίας. Σε

## Παγκόσμιο Εμπόριο και Ναυτιλία

εισαγωγές απορριμμάτων και οι μειωμένη παρασκευή και πώληση οχημάτων οι οποίες μείωσαν την ανάπτυξη. αυτή την περιοχή φαίνεται πως αυξήθηκαν οι εισαγωγές του Ιράκ, κάτι το οποίο ίσως σχετίζεται με εμπόριο που χάνει το Ιράν. Το 2019 στην περιοχή της ανατολικής και νότιας Ασίας οι εισαγωγές μειώθηκαν κάτι που σχετίζεται με την γενική οικονομική ύφεση της Ινδίας. Παρακάτω με στοιχεία του 2020 εμφανίζονται 10 πιο πολυσύχναστα λιμάνια του κόσμου. Μπορούμε να δούμε πως τα εννιά από αυτά ανήκουν στην Λαϊκή Δημοκρατία της Κίνας, κάτι το οποίο ενισχύει τα ποσοστά τα οποία αναφέρθηκαν παραπάνω. Στην Ευρώπη ο Πειραιάς είναι το 4 ποιο πολυσύχναστο λιμάνι ενώ σε παγκόσμιο επίπεδο καταλαμβάνει την εικοστή-όγδοη θέση

Οι πιο πολυσύχναστοι λιμένες					
Παγκόσμια			Ευρώπη		
	Λιμάνι	Χώρα		Λιμάνι	Χώρα
1	Shanghai	Κίνα	1	Ρότερνταμ	Ολλανδία
2	Singapore	Κίνα	2	Άντβερπ	Ολλανδία
3	Ningbo	Κίνα	3	Αμβούργο	Γερμανία
4	Shenzhen	Κίνα	4	Πειραιάς	Ελλάδα
5	Guangzhou	Κίνα	5	Βαλένθια	Ισπανία
6	Busan	Κίνα	6	Αλχεθίρας	Ισπανία
7	Qingdao	Κίνα	7	Βρέμη	Γερμανία
8	Hong Kong	Κίνα			
9	Tianjin	Κίνα			
10	Ρότερνταμ	Ολλανδία			

**Εμπόριο εμπορευματοκιβωτίων στις κύριες διαδρομές Ανατολής-Δύσης 2014-2020  
(εκατομμύρια TEUs και ετήσια ποσοστιαία μεταβολή)**

	Υπερ-ειρηνικό		Ασία-Ευρώπη			Υπερατλαντικό			
	Προς Ανατολή	Προς Δύση	Σύνολο	Προς Ανατολή	Προς Δύση	Σύνολο	Προς Ανατολή	Προς Δύση	Σύνολο
	Ανατολική Ασία-Βόρεια Αμερική	Βόρεια Αμερική-Ανατολική Ασία		Βόρεια Ευρώπη και Μεσόγειος προς Ανατολική Ασία	Ανατολική ή Ασία προς Βόρεια Ευρώπη και Μεσόγειο		Βόρεια Αμερική-Βόρεια Ευρώπη και Μεσόγειο	Βόρεια Ευρώπη και Μεσόγειος – Βόρεια Αμερική	
2014	16,2	7	23,2	6,3	15,5	21,8	2,8	3,9	6,7
2015	17,4	6,9	24,3	6,4	15	21,3	2,7	4,1	6,8
2016	18,2	7,3	25,5	6,8	15,3	22,1	2,7	4,3	7
2017	19,4	7,3	26,7	7,1	16,4	23,4	3	4,6	7,5
2018	20,8	7,4	28,2	7	17,3	24,3	3,1	4,9	8
2019	20	6,8	26,8	7,2	17,5	24,7	2,9	4,9	7,9
2020	18,1	7	25,1	6,9	16,1	23	2,8	4,7	7,4
<b>Ετήσια ποσοστιαία μεταβολή</b>									
2014-2015	7,9	-2	4,9	1,4	2,6	-1,4	-2,4	5,6	2,2
2015-2016	4,4	6,6	5,1	6,3	2,5	3,6	0,4	2,9	1,9
2016-2017	6,7	-0,5	4,7	4,1	6,9	6	7,9	8,3	8,1
2017-2018	7	0,9	5,4	-1,3	5,7	3,6	5,8	6,8	6,4
2018-2019	-3,8	-7,4	-4,7	2,9	1,4	1,8	-5	-0,2	-2,1
2019-2020	-9,7	2,6	-6,6	-3,6	-8,3	-6,9	-5,3	-5,8	-5,6

**Η ανάπτυξη του διεθνούς εμπορίου μέσω θαλάσσης**

Τα τελευταία χρόνια η διεθνής οικονομία δέχθηκε κάποιες σημαντικές αναταράξεις. Κάποιες από αυτές ήταν η αβεβαιότητα που έφερε στη Ευρώπη η πιθανότητα εξόδου χωρίς συμφωνία της Μ. Βρετανίας, οι συνεχείς διαταράξεις των εμπορικών συμφωνιών μεταξύ των ΗΠΑ και της Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας και οι οικονομικοί δασμοί που επιβλήθηκαν στην Ισλαμική Δημοκρατία του Ιράν από την Ευρωπαϊκή Ένωση και τις ΗΠΑ. Αυτές οι αλλαγές και το γενικό οικονομικό κλίμα της αβεβαιότητας οδήγησαν το ποσοστό ανάπτυξης του παγκόσμιου GDP να πέσει στο πρωτόγνωρο 2,5% μικρότερο κατά 1,1% από το ιστορικό μέσο του 2001-2008. Η ζήτηση της ναυτιλίας καθορίζεται από τη διεθνή οικονομία και το διεθνές εμπόριο. Έτσι είναι ακόλουθο ότι η μείωση του ρυθμού ανάπτυξης της οικονομίας επέδρασε αρνητικά στην ναυτιλία.



## Παγκόσμιο Εμπόριο και Ναυτιλία

Ανάπτυξη του διεθνούς ναυτιλιακού εμπορίου ανά τα χρόνια (Εκατομμύρια φορτωμένοι τόνοι)				
Year	Tanker Trader	Main Bulk	Other dry Cargo	Total
1970	1440	448	717	2605
1980	1871	608	1225	3704
1990	1755	988	1265	4008
2000	2163	1186	2635	5984
2005	2422	1579	3108	7109
2006	2698	1676	3328	7702
2007	2747	1811	3478	8036
2008	2742	1911	3578	8231
2009	2641	1998	3218	7857
2010	2752	2232	3423	8408
2011	2785	2364	3626	8775
2012	2840	2564	3791	9195
2013	2828	2734	3951	9513
2014	2825	2964	4054	9842
2015	2932	2930	4161	10023
2016	3058	3009	4228	10295
2017	3146	3151	4419	10716
2018	3201	3215	4603	11019
2019	3169	3225	4682	11076

Φαίνεται στον παρακάτω πίνακα πως ακόμα, το 2019, οι αναπτυσσόμενες οικονομίες συνεχίζουν να αναλογούν σε ένα πολύ μεγάλο κομμάτι της αγοράς (γύρο στο 60%). Οι αναπτυσσόμενες οικονομίες αναφέρονται κυρίως σε αυτές της ασιατικής ηπείρου και ένας λόγος για τη πολύ μεγάλη καινούμερα των τελευταίων χρόνων αποτελεί η ταχύτατη ανάπτυξη του οικονομικού κολοσσού της Κίνας. Αυτές οι οικονομίες/χώρες ιστορικά ήταν μέσα για την παραγωγή μεγάλης ποσότητας φθηνών πρώτων υλών για τον εφοδιασμό των ανεπτυγμένων χωρών (πχ μέσω της αποικιοκρατίας). Το 2013 έγινε μία πρωτόγνωρη αλλαγή, καθώς ήταν η πρώτη χρονιά που τα αγαθά που αυτές οι χώρες εισήγαγαν μέσω θαλάσσης, ήταν λιγότερα από αυτά που εξήγαγαν. Από τότε μέχρι σήμερα όλο και μεγαλώνει η διαφορά εξαγωγών και εισαγωγών, μόνο που πλέον αυξάνεται ο όγκος των αγαθών που εισάγεται. Το φαινόμενο αυτό έχει πολλαπλά αίτια. Ένα από αυτά είναι οι ταχύτατη ανάπτυξη και πιο συγκεκριμένα η βιομηχανική ανάπτυξη στις αναπτυσσόμενες χώρες. Αυτή η ανάπτυξη σημαίνει πως οι χώρες αυτές και οι βιομηχανίες τους απαιτούν όλο και περισσότερες πρώτες ύλες, που πρέπει να εισαχθούν. Επίσης με τέτοια αλλαγή δείχνει τη γέννηση και ανάπτυξη της μέσης οικονομικής τάξης πολιτών, κάτι το οποίο ίσως οφείλεται σε καλύτερους μισθούς και καλύτερες οικονομικές συνθήκες. Μία τέτοια τάξη είναι σύνηθες να ζητά περισσότερα τελικά προϊόντα καθώς και περισσότερα και διαφορετικά είδη τροφίμων.

## Παγκόσμιο Εμπόριο και Ναυτιλία

<b>Διεθνές ναυτιλιακό εμπόριο 2018-2019</b>									
	Αγαθά Φορτωμένα					Αγαθά Εκφορτωμένα			
	Χρονιά	Σύνολο	Αργό Πετρέλαιο	Άλλα δεξαμενόπλοια	Χύδην ξηρό φορτίο	Σύνολο	Αργό Πετρέλαιο	Άλλα δεξαμενόπλοια	Χύδην ξηρό φορτίο
<b>Εκατομμύρια Τόννοι</b>									
Παγκόσμια	2018	11019	1881	1319,7	7818,3	11016,8	2048,8	1338,6	7629,4
	2019	11075,9	1860,2	1308,4	7907,3	11083	2033,4	1329,3	7720,3
Ανεπτυγμένες Οικονομίες	2018	3862,8	206,2	507,5	3149,1	3844	931,9	494,8	2417,8
	2019	3935,2	242,9	506,9	3185,4	3780	913,6	472,6	2394
Μεταβατικές Οικονομίες	2018	713	203,8	37,6	471,6	99,4	0,3	4,8	94,3
	2019	715,8	193,9	41,1	480,8	102	0,8	5,4	95,8
Αναπτυσσόμενες Οικονομίες	2018	6443,4	1471,1	774,6	4197,6	7072,9	1116,6	839	5117,3
	2019	6424,8	1423,3	760,3	4241,2	7200,7	1118,9	851,3	5230,5
Αφρική	2018	763	297,4	70,4	395,2	501,8	39	99,9	362,8
	2019	762,1	293,5	69,9	398,7	504,5	39,2	99,3	365,9
Αμερική	2018	1385,4	200,6	88,7	1096,1	638,1	47,1	149,3	441,8
	2019	1386,3	204,2	82,3	1099,8	621,7	47,8	138,8	435,1
Ασία	2018	4280,4	971,3	607,8	2701,3	6918,9	1029,7	584,7	4304,5
	2019	4261,8	923,9	600,5	2737,5	6059,1	1031,1	607,7	4420,3
Ωκεανία	2018	14,5	1,7	7,8	5,1	14,1	0,8	5	8,2
	2019	14,6	1,8	7,7	5,1	15,4	0,7	5,5	9,1
<b>Αναλογικό Ποσοστό</b>									
Παγκόσμια	2018	100	17,1	12	71	100	18,6	12,2	69,3
	2019	100	16,8	11,8	71,4	100	18,6	12	69,7
Ανεπτυγμένες Οικονομίες	2018	35,1	11	38,5	40,3	34,9	45,5	37	31,7
	2019	35,5	13,1	38,7	40,3	34,1	44,9	35,5	31
Μεταβατικές Οικονομίες	2018	6,5	10,8	2,8	6	0,9	0	0,4	1,2
	2019	6,5	10,4	3,1	6,1	0,9	0	0,4	1,2
Αναπτυσσόμενες Οικονομίες	2018	58,5	78,2	58,7	53,7	64,2	54,5	62,7	67,1
	2019	58	76,5	58,1	53,6	65	55	64	67,8
Αφρική	2018	6,9	15,8	5,3	5,1	4,6	1,9	7,5	4,8
	2019	6,9	15,8	5,3	5	4,6	1,9	7,5	4,7
Αμερική	2018	12,6	10,7	6,7	14	5,8	2,3	11,1	5,8
	2019	12,5	11	6,3	13,9	5,6	2,4	10,4	5,6
Ασία	2018	38,8	51,6	46,1	34,6	53,7	50,3	43,7	56,4
	2019	38,5	49,7	45,9	34,6	54,7	50,7	45,7	57,3
Ωκεανία	2018	0,1	0,1	0,6	0,1	0,1	0	0,4	0,1
	2019	0,1	0,1	0,6	0,1	0,1	0	0,4	0,1

# Παγκόσμιο Εμπόριο και Ναυτιλία

## Γεγονότα που επηρεάζουν το παγκόσμιο εμπόριο και την ναυτιλία

Θα ακολουθήσει μία μικρή ανασκόπηση διαφόρων γεγονότων που έχουν επηρεάσει ή επηρεάζουν το παγκόσμιο εμπόριο και τη ναυτιλία. Λόγω της παγκοσμιοποίησης και της στενής σχέσης εμπορίου-ναυτιλίας, γεγονότα που συμβαίνουν σε μία ήπειρο, μπορούν να επηρεάσουν την οικονομία μίας χώρας σε μία άλλη. Η ναυτιλία από τη στιγμή που ενώνει τον κόσμο, δρα σαν πολλαπλασιαστής του οποιοδήποτε γεγονότος. Επιπροσθέτως, έχουμε δει πως κάτι το οποίο εμποδίζει τη ναυτιλία φέρνει δυσμενείς επιπτώσεις στο διεθνές εμπόριο και τις οικονομίες των χωρών ενώ συμβαίνει και το αντίθετο, δηλαδή μία διευκόλυνση της μεταφοράς των προϊόντων, δύναται να φέρει οικονομικά οφέλη στις χώρες που ενασχολούνται με αυτή.

## Διώρυγες

Οι διώρυγες είναι πολύ σημαντικές για το παγκόσμιο εμπόριο καθώς μειώνουν την απόσταση που απαιτείται να διανύσουν τα πλοία για να φτάσουν στον προορισμό τους. Άμα σκεφτεί κανείς πως το 90% του παγκόσμιου όγκου των μεταφερόμενων προϊόντων μεταφέρεται από πλοία, τότε είναι φανερό πως η διευκόλυνση των θαλασσιών μεταφορών, διευκολύνει πολύ το εμπόριο σε διεθνή κλίμακα και του προσδίδει έναν πιο προσοδοφόρο χαρακτήρα. Όπως έχει προαναφερθεί, έχουν κατασκευαστεί δύο διώρυγες στην ιστορία που άλλαξαν δραστικά τη διεθνή ναυτιλία, αυτή του Σουέζ το 1869 και αυτό του Παναμά το 1914. Αυτές όχι μόνο έκαναν πιο κερδοφόρα τη θαλάσσια μεταφορά, λόγω των πιο γρήγορων μεταφορών και μειωμένων καυσίμων, αλλά άλλαξαν και τις παγκόσμιες σχέσεις, καθώς ραγδαία μεταβλήθηκαν τα ταξίδια που έκαναν τα πλοία, και τα μέρη από τα οποία ανεφοδιάζονταν. Για αυτό το κερδοφόρο χαρακτήρα των διωρύγων, από το 2013 υπάρχουν σχέδια για την οικοδόμηση μίας δεύτερης διώρυγας στην αμερικανική ήπειρο, από κινέζους επενδυτές, αλλά ακόμα δεν έχουν γίνει σημαντικές ενέργειες. Το σίγουρο είναι ότι σε περίπτωση που πραγματοποιηθεί, θα αλλάξουν για άλλη μία φορά οι διεθνείς εμπορικές σχέσεις.

Οι διώρυγες παρότι είναι οικονομικά πολύ χρήσιμες, αποτελούν μία σημαντική μεταβλητή για τις ευαίσθητες εμπορικές σχέσεις που επηρεάζουν. Πλέον, η διεθνής ναυτιλία βασίζεται στην ομαλή λειτουργία αυτών, με την όποια απειλή σε αυτά, να επηρεάζει άμεσα το εμπόριο σε διεθνή κλίμακα και κατά επέκταση την οικονομία των κρατών. Τέτοια περιστατικά αφορούν μέχρι στιγμής τη διώρυγα του Σουέζ. Έχει κλείσει συνολικά τέσσερις φορές, οι δύο πρώτες λόγω πολεμικών συρράξεων και οι επόμενες δύο λόγω πλοίων που προσάραξαν. Σε όλες τις περιπτώσεις επηρέασαν όλον τον κόσμο. Αγαθά άργησαν για μέρες να πάνε σε επιχειρήσεις, η Αίγυπτος έχασε μονάδες του ΑΕΠ της, λόγω της έλλειψης κίνησης της διώρυγας και σταμάτησαν να περνάνε καθημερινά αγαθά αξίας δισεκατομμυρίων ευρώ από τη διώρυγα, κάτι το οποίο οδήγησε σε μείωση της παγκόσμιας εμπορικής ανάπτυξης.

# Παγκόσμιο Εμπόριο και Ναυτιλία

## Πανδημία

Η πανδημία του COVID-19 προκάλεσε μία παγκόσμια κρίση υγείας καθώς και μία οικονομική ύφεση. Επέφερε επίσης πρωτόγνωρες συνθήκες στην διεκπεραίωση της ναυτιλιακής δραστηριότητας, ως αποτέλεσμα των μέτρων που τέθηκαν παγκοσμίως για τον περιορισμό της. Η πανδημία μείωσε την εμπορική δραστηριότητα σε όλους του τύπους χωρών, αλλά χτύπησε περισσότερο τις αναπτυσσόμενες χώρες καθώς μειώθηκαν εκεί οι εισαγωγές και οι εξαγωγές. Οι εξαγωγές μειώθηκαν ως αποτέλεσμα της μειωμένης ζήτησης των χωρών 'στόχων' λόγω των lockdown σε αυτές. Οι μειωμένες εισαγωγές προήλθαν πάλι από μειωμένη ζήτηση στην χώρα λόγω της μειωμένης κινητικότητας των πολιτών.

Τα παραπάνω περιστατικά σημαίνουν αυτόματα την μειωμένη κινητικότητα του διεθνή εμπορικού στόλου. Συγκεκριμένα, ο αριθμός του ελλιμενισμού των πλοίων από το πρώτο μέρος του 2020 μειώθηκε κατά 8,7% σε σχέση με τον αντίστοιχο αριθμό το 2019. Κατά κύριο λόγο υπήρξε μείωση κατά την κήρυξη του ιού ως πανδημία. Το δεύτερο μέρος του 2020 το ποσοστό ανέβηκε και άλλο, έφτασε τους 17% λιγότερους ελλιμενισμούς σε σχέση με το 2019. Σε αυτή την πτώση οδήγησαν οι κοινωνικοοικονομικοί φραγμοί που επιβλήθηκαν από τις κυβερνήσεις των διαφόρων κρατών ανά τον κόσμο ως απάντηση στα κύματα της πανδημίας.

Αν εξεταστούν οι συγκεκριμένοι τύποι πλοίων, φαίνεται ότι τα επιβατικά επηρεάστηκαν περισσότερο από όλους τους τύπους πλοίων λόγω των απαγορεύσεων της μετακίνησης των πολιτών. Επίσης για τον ίδιο λόγο και λόγω της μείωσης της ανάπτυξης της αυτοκινητιστικής βιομηχανίας υπήρξε μείωση και στα ναύλα των RO-RO Συγκεκριμένα η μείωση των ελλιμενισμών τους το δεύτερο μέρος του 2020 άγγιξε το 22,8%. Τα κοντινεράδικα και τα φορτηγά επηρεάστηκαν το ίδιο με μείωση στα 5,8% σε σχέση με το προηγούμενο έτος. Τα LPG/LNG επηρεάστηκαν το λιγότερο με μία μείωση της τάξεως του 2,3% στα LNG και 3,2% στα LPG. Αυτό οφείλεται ότι σε αυτόν τον τύπο πλοίου, το φορτίο χρησιμοποιείται κυρίως από σταθμούς παραγωγής ενέργειας και νοικοκυριά και έτσι δεν επηρεάζεται τόσο πολύ από τα lockdown.

Ανά περιοχή η μεγαλύτερη μείωση των εισερχόμενων πλοίων υπήρξε στην Ευρώπη την Μεσόγειο και την νότιο και Βόρειο Αμερική, ενώ δεν παρατηρήθηκε τόσο μεγάλη πτώση στα λιμάνια της Άπω Ανατολής, του Περσικού Κόλπου και της Ινδικής Χερσονήσου.

Εννοείται πως δεν επηρεάστηκαν όλα τα αγαθά με τον ίδιο τρόπο. Κυρίως μειώθηκε η ζήτηση σε αυτά τα οποία 'δεν χρειάζονταν' όταν μία χώρα επέβαλε lockdown. Σε αυτή την κατηγορία ανήκουν τα υφάσματα, τα ρούχα και τα αυτοκινητιστικά προϊόντα. Αντίθετα ο τομέας των αγροτικών προϊόντων επηρεάστηκε το λιγότερο από την πανδημία, ενώ σημείωσε και μία μικρή αύξηση.

# Παγκόσμιο Εμπόριο και Ναυτιλία

## Sulphur cap

Το νέο μέτρο που θεσπίστηκε από τον IMO το 2020, έχει αλλάξει και συνεχίζει να αλλάζει το πρόσωπο της ναυτιλίας. Ουσιαστικά από το 2020 όλα τα πλοία είναι υποχρεωμένα να καίνε καύσιμα με περιεκτικότητα θείου μικρότερη του 0,5%. Αυτό πρακτικά σημαίνει πως οι πλοιοκτήτες έχουν τέσσερις επιλογές. Είτε να χρησιμοποιούν Scrubbers με το παραδοσιακό καύσιμο HSFO, είτε να καταστήσουν τα πλοία τους ικανά να καίνε φυσικό αέριο ή άλλα καύσιμα απαλλαγμένα από το θείο, είτε να χρησιμοποιούν για καύσιμο VLSFO, ή άλλα καύσιμα με περιεκτικότητα θείου μικρότερη του 0,5% ή τέλος να καίνε MGO έναντι του HSFO. Βέβαια όλες αυτές οι επιλογές παρουσιάζουν πλεονεκτήματα καθώς και προβλήματα. Τα scrubbers χρειάζονται επιπλέον χώρο στα μηχανοστάσια, και προσθέτουν επιπλέον κόστος και βάρος. Πλοία τα οποία θα καίνε LNG θα δυσκολευτούν να βρουν αρκετά λιμάνια με αυτό το καύσιμο. Το ίδιο δυσεύρετα, τουλάχιστον σε ικανοποιητικές ποσότητες, είναι και τα ενναλακτικά καύσιμα με περιεκτικότητα θείου μικρότερη του 0,5%. Επιπρόσθετα το MGO έχει διπλάσια τιμή από το HFO και το LNG, κάτι το οποίο ανεβάζει πολύ τα OPEX του πλοίου, πολλές φορές και σε απαγορευτικό βαθμό. Και βέβαια όλοι αυτοί οι παράγοντες είναι μεταβάλλονται από την αγορά και συγχρόνως την μεταβάλλουν.

Βλέπουμε πως ένα μέτρο το οποίο λήφθηκε για έναν περιβαλλοντικό λόγο και επιβλήθηκε στον ναυτιλιακό τομέα, θα επηρεάσει άμεσα και την εμπορική δραστηριότητα η οποία συνδέεται με την ναυτιλία. Οι αλλαγές στα καύσιμα που χρησιμοποιούνται, καθώς και η τροποποίηση των τιμών τους, θα αλλάξουν τις εμπορικές διαδρομές που κάνουν τα πλοία, επηρεάζοντας έτσι και τις χώρες από τις οποίες περνούν. Επίσης, η αλλαγή των καυσίμων θα ωθήσει τα κράτη σε μεγαλύτερη παράγωγή αυτών με μικρή περιεκτικότητα σε θείο ή που είναι απαλλαγμένα από αυτό, κάτι το οποίο σημαίνει δημιουργία καινούριων διυλιστηρίων, και αλλαγή της εξειδίκευσης των κρατών. Θα σημαίνει την οικονομική επιτυχία των κρατών των οποίων θα μπορέσουν να ανταποκριθούν στις νέες απαιτήσεις παραγωγής και ίσως να προκαλέσει εμπόδιο στην ανάπτυξη σε αυτών που ειδικεύονταν στα προηγούμενα καύσιμα.

## **Εμπορικές αλλαγές μέσου της διαμάχης των ΗΠΑ και την Κίνας**

Παραπάνω φάνηκε ότι διάφορα πολιτικά και οικονομικά φαινόμενα επηρεάζουν την παγκόσμια ναυτιλία, τις ποσότητες που μεταφέρονται τις τιμές τους, καθώς και το δρόμο που ακολουθούν τα εμπορεύσιμα αγαθά. Έτσι, παρακάτω θα γίνει μία αναφορά στις εμπορικές διαμάχες, με έμφαση αυτής των ΗΠΑ και της Κίνας, και το πως αυτές αλλάζουν τη εικόνα του διεθνούς θαλάσσιου εμπορίου.

Το 2018 οι ΗΠΑ πήραν κάποιες εμπορικές αποφάσεις που κλόνισαν τις μέχρι τότε εμπορικές συνθήκες. Συγκεκριμένα έθεσε 25% φόρο εισαγωγής σε αγαθά αλουμινίου και ατσαλιού, που προέρχονταν από την Ευρωπαϊκή Ένωση, τον Καναδά και το Μεξικό. Με τη σειρά της και η Ευρωπαϊκή Ένωση επέβαλε και αυτή φορολογία στα αγαθά ατσαλιού

## Παγκόσμιο Εμπόριο και Ναυτιλία

και δημητριακών που προέρχονταν από τις ΗΠΑ. Πριν τους δασμούς, το 2017, οι ΗΠΑ εξήγαγαν 1,24 εκατομμύρια τόνους ξηρών φορτίων στην Ευρωπαϊκή ένωση με τους 1 εκατομμύρια τόνους να είναι αγροτικά προϊόντα. Δασμούς ως απάντηση δεν επέβαλε μόνον η Ευρωπαϊκή ένωση, αλλά και το Μεξικό με τον Καναδά. Βέβαια οι επιπτώσεις που είχαν οι δασμοί του Μεξικού και του Καναδά για τη ναυτιλία είναι σχετικά μικροί.

Επίσης το 2018 οι ΗΠΑ επέβαλαν δασμό της τάξης του 25% σε αγαθά αξίας 250 δισεκατομμυρίων δολαρίων από την Κίνα προς τις ΗΠΑ. Αυτοί οι δασμοί αφορούσαν αγαθά πολλών ειδών, τόσο βιομηχανικά προϊόντα και αγροτικά, όσο και καταναλωτικά. Αυτή η κίνηση των ΗΠΑ επηρέασαν αρνητικά 470000TEUs από την Κίνα στις ΗΠΑ. Για τις ΗΠΑ αυτά τα εμπορευματοκιβώτια αναλογούσαν στο 4,2% των εισαγωγών της από την Δυτική Ακτή για το 2017. Η Κίνα, έδωσε και αυτή απάντηση θέτοντας, διάφορου μεγέθους δασμούς σε προϊόντα από τις ΗΠΑ αξίας 60 δισεκατομμυρίων δολαρίων. Συνολικά σε αυτήν την διαμάχη έχουμε δει μία πτώση της τάξεως του 6,5% στις κινεζικές εισαγωγές καθώς και μία 10% πτώση στις εξαγωγές των ΗΠΑ. Επίσης είδαμε και την πτώση του παγκοσμίου GDP παραπάνω. Επίσης φαίνεται πως πλέον οι ΗΠΑ έχουν αρχίσει να αλλάζουν τις χώρες από τις οποίες εισάγουν και υπάρχει μία τάση εισαγωγής από άλλες ασιατικές χώρες όπως το Βιετνάμ, η Ινδία, η Μαλαισία και χώρες της Μέσης Ανατολής. Επίσης αυτός ο εμπορικός πόλεμος ώθησε πολλούς επιχειρηματίες σε μία πιο ποικιλόμορφη εισαγωγή προϊόντων, προτιμώντας εισαγωγή μικρότερης ποσότητας προϊόντων από περισσότερες χώρες για την πρόληψη παρόμοιων μεταβολών. Επίσης πιθανόν να υπάρξει μία άνθηση του εγχώριου εμπορίου στις χώρες που επηρεάζονται από τους δασμούς, οι οποίες δεν θα εξαφανιστούν με την πάροδο των δασμών. Βέβαια αυτό θα έχει σαν αποτέλεσμα την μείωση του όγκου της ναυτιλίας.

# Παγκόσμιο Εμπόριο και Ναυτιλία

## Βιβλιογραφία

- Maritime Economics 3rd Edition – Martin Stopford
- The Geography of Transport Systems 3rd Edition – Jean-Paul Rodrigue
- Theodore Cohn – Διεθνής Πολιτική Οικονομία
- Review of Maritime Transport – UNCTAD
- Global trade impact of the coronavirus epidemic – UNCTAD
- The Economic Value of Shipping and Maritime Activity in Europe – Andrew P. Goodwin
- International Trade and the Maritime Shipping Revolution – Panayotis Gounaris
- The Impacts of Globalization on the International Maritime Transport Activity – James J. Corbett and James Winebrake
- Trade and International Transport Services: an Analytical Framework – Journal of Economic Integration
- The Supplying Chain Handbook – Tomkins
- OEC - The Observatory of Economic Complexity | OEC - The Observatory of Economic Complexity Major Shipping Routes of the World (By Commodities) - Global Logistics Know How (maxfreights.com)
- Russia remains China's top oil supplier as pipeline expands | Reuters
- The Importance of Canals for International Trade | Woodward (woodwardlogistics.com)
- Coal Usage by Country - World Atlas
- World economic growth and seaborne trade volume: Quantifying the relationship – Nektarios A. Michail
- Crude Tankers: The Business of Transporting Oil (investopedia.com)
- Terminology Used in the Carriage of Grain in Bulk Carrier (bulkcarrierguide.com)
- Newsroom - COVID-19: impact on the maritime sector in the EU - EMSA - European Maritime Safety Agency (europa.eu)
- Μεταφορά Φορτίων – Νικολάου Α. Ζυγομάλα
- Top 10 Busiest Ports in The World (marineinsight.com)
- WTO | COVID-19 and world trade
- Sulphur emissions shipping (itf-oecd.org)
- The U.S. Shale Revolution - The Strauss Center
- IMO 2020 Sulphur cap reshapes global shipping - ING
- DNV Global Sulphur Cap 2020 (intercargo.org)
- Global Sulphur Cap 2020 – Implications for shipping and how to comply by next year (dnv.com)
- Busiest ports - World shipping council