
Το παγκόσμιο θαλάσσιο εμπόριο και ο ρόλος των Ελλήνων εφοπλιστών

2019/08/13 10:21 στην κατηγορία (ΤΑΧΟ)ΓΡΑΦΟΣ

Πασιφανής είναι ο στρατηγικός ρόλος της ελληνικής ναυτιλίας στην εξυπηρέτηση του παγκόσμιου εμπορίου και ιδιαίτερα στη διασφάλιση του διεθνούς εμπορίου της ΕΕ, συμπεριλαμβανομένου του ενεργειακού εφοδιασμού της.

Το παγκόσμιο θαλάσσιο εμπόριο εκτιμάται ότι αυξήθηκε με σταθερό ρυθμό 4% το 2018.

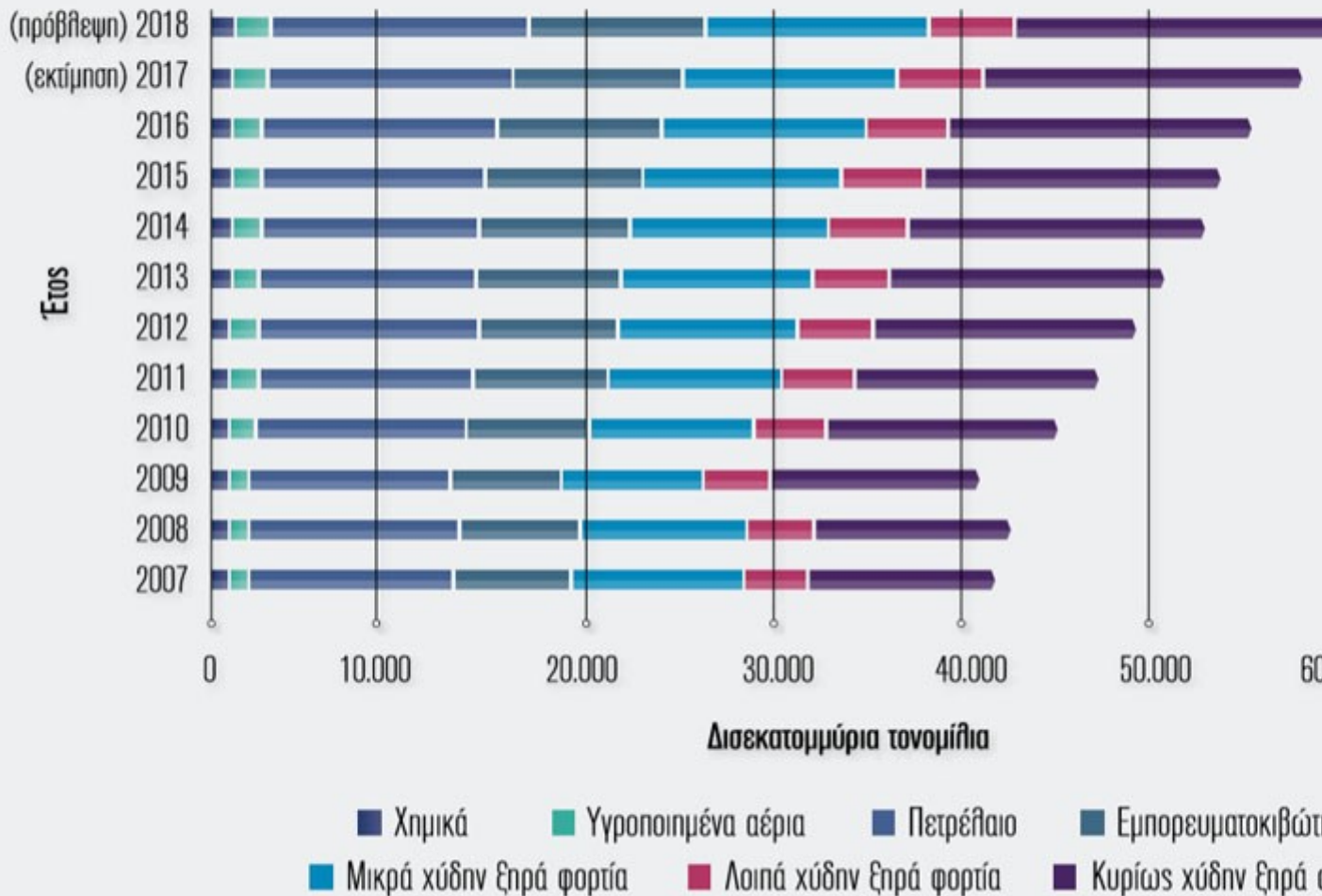
Οι **προοπτικές ανάπτυξης έχουν υποβαθμιστεί στο 3% για την περίοδο 2018-2020**, ενώ ο ρυθμός αύξησης του όγκου των εμπορικών συναλλαγών παγκοσμίως προβλέπεται να μειωθεί από 3,9% το 2018 στο 3,7% το 2019, όπως αναφέρει στην ετήσια έκθεσή της η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών.

Εξαρτώμενη από τις συνθήκες της παγκόσμιας οικονομίας, η δραστηριότητα σε όλους τους τομείς της ναυτιλίας θα εξακολουθήσει να χαρακτηρίζεται από αβεβαιότητα, παρά τις πιο θετικές προβλέψεις για τα ξηρά και υγρά χύδην φορτία.

Η αύξηση του παγκόσμιου στόλου το 2018 εκτιμάται περίπου στο 1,5% σε σύγκριση με το 2017. Ενώ τα χύδην ξηρά φορτία αναμένεται να παρουσιάσουν συνολικό ετήσιο ρυθμό αύξησης 4,9%, μεταξύ 2018 και 2023, **η μείωση των μεταφερόμενων, δια θαλάσσης, κινεζικών εισαγωγών** αποτελεί πρόκληση για πολλούς τομείς του κλάδου.

Στην αγορά χύδην ξηρών φορτίων, η σταδιακή μετάθεση του ενδιαφέροντος των κινεζικών χαλυβουργείων από τη χρήση εισαγόμενου σιδηρομεταλλεύματος σε σιδηρομετάλλευμα που προέρχεται από διάλυση είναι μια σημαντική αλλαγή.

ΣΧΗΜΑ 1 ΕΞΕΛΙΞΗ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΕΜΠΟΡΙΟΥ ΣΕ ΤΟΝΟΥΣ ΦΟΡΤΙΑ (2007-2018)



Πηγή: UNCTAD, Review of Maritime Transport, 2018

Ο εμπορικός πόλεμος μεταξύ των ΗΠΑ και των κύριων εμπορικών τους εταίρων, κατεξοχήν της Κίνας, προκαλεί περαιτέρω αβεβαιότητα στον τομέα των αγροτικών προϊόντων.

Παρά τη συνολικά θετική παγκόσμια ζήτηση πετρελαίου, το 2018 ήταν ένα πολύ δύσκολο έτος για τα πετρελαιοφόρα και ιδιαίτερα για τα δεξαμενόπλοια αργού πετρελαίου.

Μετά από τρία έτη κερδοφορίας, **οι ναύλοι και τα ποσοστά αξιοποίησης του στόλου έπεσαν σε ρεκόρ χαμηλών επιπέδων**, λόγω της υπερβολικής προσφοράς χωρητικότητας.

Οι κυρώσεις των ΗΠΑ κατά του Ιράν συνέβαλαν στην επιδείνωση της κατάστασης. Ο όγκος του εξυπηρετούμενου από τα δεξαμενόπλοια εμπορίου προβλέπεται να αυξηθεί, αν και με ελαφρώς βραδύτερο ρυθμό.

Όμως, η ανάκαμψη στην αγορά δεξαμενοπλοίων θα εξαρτηθεί σε σημαντικό βαθμό από τη δραστηριότητα διάλυσης πλοίων το 2019.

Στην αγορά εμπορευματοκιβωτίων, μετά από δύο χρόνια έντονης δραστηριοποίησης, η δραστηριότητα διάλυσης υποχώρησε απότομα το 2018 στο χαμηλότερο επίπεδο των τελευταίων δέκα ετών, **με αποτέλεσμα ο ρυθμός ανάπτυξης του στόλου να υπερβεί την αύξηση της ζήτησης στον εν λόγω κλάδο.**

Η συνεχιζόμενη ένταξη μεγάλων πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων μεταξύ Άπω Ανατολής και Ευρώπης ώθησε τους ναύλους σε χαμηλά επίπεδα.

Οι εν λόγω αρνητικές οικονομικές προοπτικές επιδεινώνονται περαιτέρω από τον αυξανόμενο προστατευτισμό, ο οποίος ενισχύει την αβεβαιότητα στην αγορά των εμπορευματοκιβωτίων.

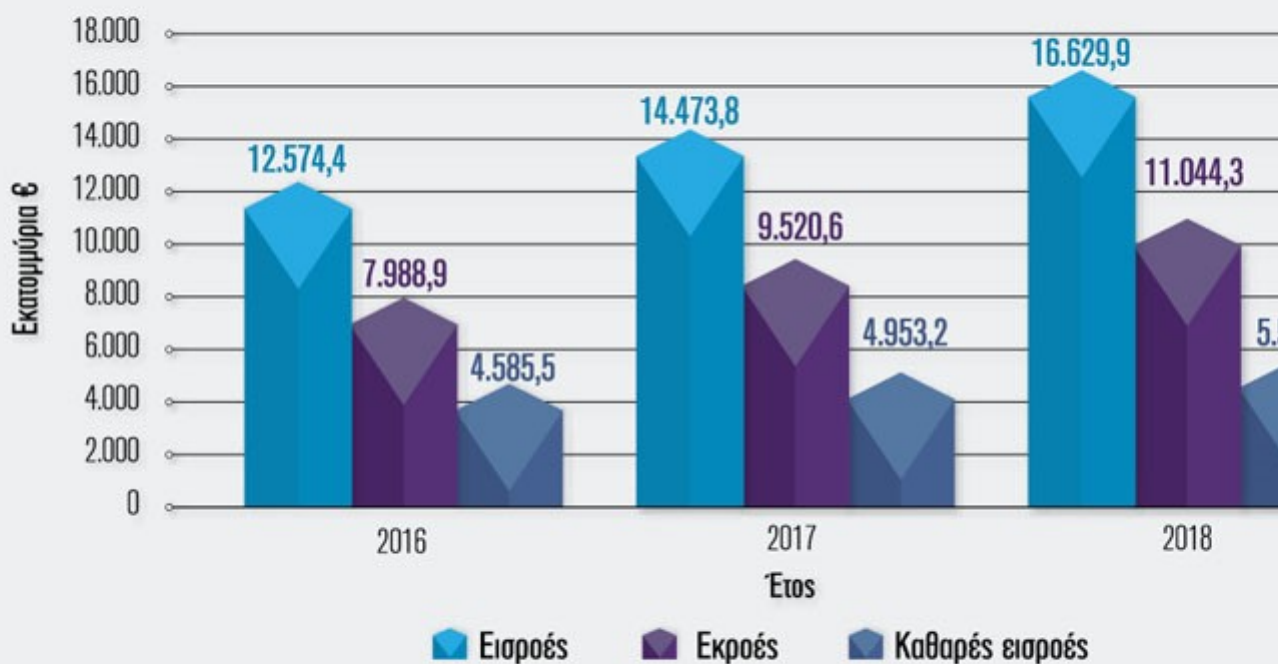
Η συνεισφορά στην ελληνική οικονομία

Παρά το γεγονός ότι η παρούσα οικονομική συγκυρία προσφέρει περιορισμένα επενδυτικά κίνητρα, οι εισροές στο ισοζύγιο πληρωμών υπηρεσιών από τις θαλάσσιες μεταφορές υπολογίζονται σε περίπου 16.629 εκατομμύρια ευρώ για το 2018, μία αύξηση της τάξης του 14,89% σε σχέση με το 2017, όταν οι αντίστοιχες εισροές άγγιξαν τα 14.473 εκατομμύρια ευρώ.

Η συμβολή της ελληνικής ναυτιλίας στη χώρα είναι σημαντική και πολύπλευρη και δεν περιορίζεται στις εισροές στο ισοζύγιο πληρωμών από την παροχή ναυτιλιακών υπηρεσιών.

Η συμβολή της ναυτιλίας περιλαμβάνει, μεταξύ άλλων, έμμεσες οικονομικές επενδύσεις, ευκαιρίες απασχόλησης και την προβολή της εικόνας της χώρας σε διεθνές επίπεδο, ως σημαντικού εμπορικού και στρατηγικού εταίρου σημαντικών οικονομικών και πολιτικών δυνάμεων, **με το 22,5% και το 20,3% της δραστηριότητας του ελληνικού στόλου να εξυπηρετεί το εμπόριο από/προς τις ΗΠΑ και την Ευρώπη** αντίστοιχα και με το μεγαλύτερο μερίδιο της δραστηριότητας του ελληνικού στόλου, δηλαδή το 31,8%, να εξυπηρετεί τις ταχέως αναπτυσσόμενες ασιατικές οικονομίες.

ΣΧΗΜΑ 2
ΕΙΣΡΟΕΣ ΣΤΟ ΙΣΟΖΥΓΙΟ ΠΛΗΡΩΜΩΝ ΑΠΟ ΤΗΝ ΠΑΡΟΧΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ
 (ΣΕ ΕΚΑΤΟΜΜΥΡΙΑ ΕΥΡΩ)



Πηγή: Τράπεζα της Ελλάδος, Φεβρουάριος 2019

Σημείωση: Τα στοιχεία των ετών 2016 και 2017 αναπροσαρμόστηκαν από την Τράπεζα της Ελλάδος εξαιτίας των αλλαγών στον τρόπο Ισοζυγίου Πληρωμών που εισήγαγε η Τράπεζα της Ελλάδος.

Οι αριθμοί είναι πράγματι εντυπωσιακοί. Μολονότι ο πληθυσμός της Ελλάδας αντιπροσωπεύει μόνο το 0,15% του παγκόσμιου πληθυσμού, τα ελληνόκτητα πλοία αντιπροσωπεύουν σχεδόν το 21% της παγκόσμιας χωρητικότητας.

Ο ελληνικός εμπορικός στόλος είναι ο μεγαλύτερος στόλος στον κόσμο, με 4.936 πλοία (άνω των 1.000 gt) χωρητικότητας 389,69 εκατομμυρίων τόνων (dwt) και παρουσιάζει - σε σχέση με το προηγούμενο έτος - αύξηση περίπου 6,63%.

Οι Έλληνες πλοιοκτήτες υπερδιπλασίασαν τη μεταφορική ικανότητα του στόλου τους στο διάστημα 2007-2018. Ο ελληνόκτητος στόλος αντιπροσωπεύει το 53% του στόλου της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΕΕ) σε dwt και το 20,9% του παγκόσμιου στόλου σε dwt.

Ως εκ τούτου, ο στρατηγικός ρόλος της ελληνικής ναυτιλίας στην εξυπηρέτηση του παγκόσμιου εμπορίου και ιδιαίτερα στη διασφάλιση του διεθνούς εμπορίου της ΕΕ, συμπεριλαμβανομένου του ενεργειακού της εφοδιασμού, είναι πασιφανής.

Ειδικότερα, η ΕΕ εισάγει το 87% των αναγκών της σε αργό πετρέλαιο, το 70% των αναγκών της σε φυσικό αέριο και το 40% των αναγκών της σε στερεά ορυκτά καύσιμα.

Με αυξανόμενες τις ανησυχίες αναφορικά με την ενεργειακή ασφάλεια, ο ελληνικός στόλος διαδραματίζει καίριο ρόλο στη διασφάλιση εισαγωγών ενέργειας στην ΕΕ από διάφορες απομακρυσμένες περιοχές του πλανήτη.

Η στρατηγική σημασία της ελληνικής ναυτιλίας αποδεικνύεται επίσης από το γεγονός ότι πάνω από το 75,5% του διεθνούς εμπορίου της ΕΕ βασίζεται στη διεθνή ναυτιλία.