ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ

ΣΧΟΛΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

ΤΜΗΜΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΕΠΙΣΤΗΜΩΝ

ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

Η σχέση των θαλάσσιων μεταφορών και του διεθνές εμπορίου υπό συνθήκες αρνητικών διαταραχών κατά την περίοδο 2019-2022

Φοιτήτρια: Νεοχωρίτου Στεφανία

Επιβλέπων Καθηγητής: κ. Φιλιππιάδης Ελευθέριος

Θεσσαλονίκη, Σεπτέμβριος 2022

Σκόπιμα κενή σελίδα

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Η παρούσα πτυχιακή εργασία εκπονήθηκε στο πλαίσιο του πτυχίου των Οικονομικών Επιστημών και υποβλήθηκε στο Πανεπιστήμιο Μακεδονίας, με επιβλέποντα τον καθηγητή Ελευθέριο Φιλιππιάδη. Η παρακάτω εργασία εξετάζει τη σχέση της ναυτιλίας και του διεθνούς εμπορίου υπό συνθήκες απρόσμενων και έντονων οικονομικών και πολιτικών γεγονότων. Αρχικά, θα παρουσιαστεί ένα θεωρητικό υπόβαθρο των θαλάσσιων μεταφορών , της εξέλιξης του πλοίου και του ρόλου της ναυτιλίας στο διεθνές εμπόριο. Στην συνέχεια, γίνεται μια σύγκριση της πανδημία του COVID-19 με την οικονομική κρίση του 2008-2009 για τις επιπτώσεις που προκάλεσε η καθεμία ξεχωριστά, για να διαπιστωθεί κατά πόσο έχει ενδυναμωθεί η ανθεκτικότητα της ναυτιλιακής βιομηχανίας. Έπειτα, παρατίθενται οικονομικές προβλέψεις που έκαναν διάφοροι οργανισμοί κατά την περίοδο της πανδημίας και διερευνάται ξεχωριστά ο αντίκτυπος του COVID-19 για το λιμάνι της Σαγκάης. Τέλος, γίνεται νύξη για την επίθεση της Ρωσίας στην Ουκρανία και αναφέρονται οι επιπτώσεις του πολέμου στο θαλάσσιο εμπόριο, η εξέλιξη των τιμών των εμπορευμάτων και της ενέργειας και γενικότερα ο οικονομικός αντίκτυπος σε παγκόσμιο επίπεδο. Συμπερασματικά, με βάση τη βιβλιογραφική ανασκόπηση η εργασία κατέληξε ότι η πανδημία του COVID-19 και η σύγκρουση μεταξύ της Ρωσίας και της Ουκρανίας διαδραμάτισαν σημαντικό ρόλο στις τιμές των αγορών εμπορευμάτων παγκοσμίως. Συνεπώς, οι υπεύθυνοι χάραξης πολιτικής θα πρέπει να δράσουν άμεσα και αποτελεσματικά με στόχο τη μείωση του πληθωρισμού.

Λέξεις κλειδιά: θαλάσσιες μεταφορές, διεθνές εμπόριο, πανδημία COVID-19, πόλεμος Ρωσίας-Ουκρανίας, οικονομικός αντίκτυπος

ABSTRACT

This bachelor thesis was written in the context of the degree in Economics and was submitted to the University of Macedonia, supervised by professor Eleftherios Filippiadis. The following paper examines the relationship between shipping and international trade under conditions of unexpected and intense economic and political events. In the following, a comparison is made between the COVID-19 pandemic and the financial crisis of 2008-2009 on the impact of each separately, to see whether the resilience of the shipping industry has been strengthened. Then, financial forecasts made by various organizations during the pandemic period are listed and the impact of COVID-19 on the port of Shanghai is explored separately. Finally, it hints at Russia's attack on Ukraine and discusses the impact of the war on maritime trade, the evolution of commodity and energy prices and the global economic impact in general. In conclusion, based on the literature review, the paper concluded that the COVID-19 pandemic and the conflict between Russia and Ukraine played an important role in the prices of commodity markets worldwide. Policy makers should therefore act swiftly and effectively to reduce inflation.

Keywords: maritime transport, international trade, COVID-19 pandemic, Russia-Ukraine war, economic impact

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΕΙΣΑΓΩΓΗ 7

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1: ΔΙΕΘΝΕΣ ΘΑΛΑΣΣΙΟ ΕΜΠΟΡΙΟ 9

1.1 Γενικά των μεταφορών 9

1.2 Η προέλευση του θαλάσσιου εμπορίου 11

1.3 Η συνεισφορά της ναυτιλίας 12

1.4 Υπέρ και κατά των θαλάσσιων μεταφορών 13

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2: ΠΛΟΙΟ 15

2.1 Εξέλιξη του πλοίου 15

2.2 Μεταπολεμικές εξελίξεις 16

2.3 Κατηγορίες πλοίων 18

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3: ΔΙΕΘΝΕΣ ΕΜΠΟΡΙΟ ΚΑΙ COVID-19 23

3.1 Η πανδημία του COVID-19 έναντι της οικονομικής κρίσης 2008-2009 23

3.2 Οικονομικές προβλέψεις 28

3.3 Λιμάνι Σαγκάης 33

3.4 Τιμές εμπορευμάτων 38

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4: ΠΟΛΕΜΟΣ ΡΩΣΙΑΣ-ΟΥΚΡΑΝΙΑΣ 41

4.1 Οι επιπτώσεις του πολέμου στο θαλάσσιο εμπόριο 41

4.2 Η επίδραση στις τιμές των εμπορευμάτων και στην ενέργεια 44

4.3 Ο οικονομικός αντίκτυπος του πολέμου 50

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5: ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ 57

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ 59

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΓΡΑΦΗΜΑΤΩΝ

Γράφημα 1: Διακίνηση επιβατών και εμπορευμάτων, Α΄Τρίμηνο 2019-Γ΄Τρίμηνο 2021 20

Γράφημα 2: Διακίνηση επιβατών, εσωτερικού και εξωτερικού, στους Ελληνικούς λιμένες με επιβατηγά πλοία: Γ΄Τρίμηνο 2019-2021 21

Γράφημα 3: Διακίνηση επιβατών, εσωτερικού και εξωτερικού, στους Ελληνικούς λιμένες με εμπορικά πλοία: Γ΄Τρίμηνο 2019-2021 21

Γράφημα 4: Προβλέψεις για την παγκόσμια οικονομική ανάπτυξη 31

Γράφημα 5: Ετήσιος ρυθμός ανάπτυξης του ΑΕΠ της Κίνας 33

Γράφημα 6: Επεξεργασμένα εμπορευματοκιβώτια από το λιμάνι της Σαγκάης 37

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΕΙΚΟΝΩΝ

Εικόνα 1: Δείκτες τιμών σε επιλεγμένες ομάδες εμπορευμάτων 39

Εικόνα 2: Πηγαίνει προς τα κάτω η ανάπτυξη μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων για τη Ρώσικη Ομοσπονδία και την Ουκρανία. 43

Εικόνα 3: Η τιμή της ναυτιλίας αυξάνεται ξανά 45

Εικόνα 4: Η σχέση μεταξύ των αυξήσεων των τιμών των τροφίμων και της πολιτικής αστάθειας 47

Εικόνα 5: Οι τιμές των κυριότερων εξαγωγικών προϊόντων της Ρωσίας και της Ουκρανίας έχουν αυξηθεί απότομα. 52

Εικόνα 6: Παγκόσμιες οικονομικές συνθήκες 54

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Τα τελευταία δύο χρόνια η ασθένεια του COVID-19 κυριαρχούσε στα πρωτοσέλιδα όλων των ΜΜΕ ως μια παγκόσμια υγειονομική και οικονομική κρίση, η οποία προκάλεσε σοβαρές αναταραχές και αναποδιές σχεδόν σε κάθε τομέα της ζωής. Η κρίση του COVID-19 εξαπλώθηκε με ταχύτητα αστραπή σε όλο τον κόσμο λόγω της διασύνδεσης των σημερινών κοινωνιών και οικονομιών. Ωστόσο, ο αντίκτυπος ήταν εξαιρετικά άνισος μεταξύ των ανεπτυγμένων και των λιγότερα προστατευμένων χωρών. Συγκεκριμένα, στην αρχή της πανδημίας οι τεράστιες διαταραχές στο εμπόριο και τις επενδύσεις ήταν μια απόδειξη αυτού. Παρ΄όλα αυτά, η πανδημία του COVID-19 δεν αποτελεί πλέον κυρίαρχο θέμα της επικαιρότητας, καθώς η προσοχή του κόσμου έχει στραφεί, ιδιαίτερα στον πόλεμο στην Ουκρανία με τις πολυάριθμες καταστροφικές συνέπειές του. Για την εξέταση των οικονομικών επιπτώσεων τόσο της πανδημίας όσο και του πολέμου, χρησιμοποιήθηκαν οι εκθέσεις διάφορων οργανισμών όπως ο ΟΟΣΑ, ο Παγκόσμιος Οργανισμός Εμπορίου, η Παγκόσμια Τράπεζα, το ΔΝΤ και η UNCTAD. Αυτή η έκθεση στοχεύει στην αξιολόγηση των αλλαγών που έχει προκαλέσει η πανδημία και ο πόλεμος στην παγκόσμια οικονομία και στο διεθνές εμπόριο.

Ο σκοπός της εργασίας είναι μέσα από τη βιβλιογραφική ανασκόπηση να διαπιστώσουμε κατά πόσο έχει επηρεαστεί ο κλάδος της ναυτιλιακής βιομηχανίας από τις αρνητικές διαταραχές που προκάλεσαν η πανδημία του Covid-19 και ο πόλεμος στην Ουκρανία.

Όσον αφορά τη δομή της εργασίας, αρχικά γίνεται μια αναφορά τη σπουδαιότητα των μεταφορών στην ανθρώπινη ζωή, εστιάζοντας στις θαλάσσιες μεταφορές και κάνοντας μια σύντομη ιστορική αναδρομής στη ναυτιλία και αναφέροντας τα θετικά και αρνητικά του θαλάσσιου εμπορίου. Στην συνέχεια στο δεύτερο κεφάλαιο, παρουσιάζεται η μέχρι τώρα πορεία του πλοίου, οι διάφορες εξελίξεις που συνέβαλαν σε αυτή και οι διάφορες κατηγορίες πλοίων και οι χρήσεις τους. Στον τρίτο κεφάλαιο, συγκρίνεται η οικονομική κρίση του 2008-2009 με την κρίση του COVID-19 για να εξεταστούν πιθανές διαφορετικές επιπτώσεις αυτών των μεγάλων κραδασμών και να εκτιμηθεί αν η ανθεκτικότητα της ναυτιλιακής βιομηχανίας έχει βελτιωθεί. Επιπλέον, παρατίθενται ποικίλες οικονομικές προβλέψεις για τον COVID-19 και γίνεται μια ειδική αναφορά στο λιμάνι της Σαγκάης και στα

προβλήματα τα οποία δημιουργήθηκαν από παρατεταμένο lockdown της Κίνας. Το τελευταίο κεφάλαιο, επικεντρώνεται στην επίθεση της Ρωσίας απέναντι στην Ουκρανία και μελετά την πορεία της ανάπτυξης στη μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων, τις ανησυχητικές τιμές των εμπορευμάτων και της ενέργειας και τις απειλές της παγκόσμιας οικονομίας γενικότερα.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1: ΔΙΕΘΝΕΣ ΘΑΛΑΣΣΙΟ ΕΜΠΟΡΙΟ

1.1 Γενικά των μεταφορών

Η ιστορία των μεταφορών είναι άμεσα συνδεδεμένη με την ύπαρξη της ανθρώπινης ζωής. Ο άνθρωπος από την αρχέγονη εποχή μετακινούνταν, βαδίζοντας διάφορες διαδρομές ειτε για την αναζήτηση τροφής του, είτε για εξερεύνηση του φυσικού του περιβάλλον, είτε για την ανάγκη κάποιας στέγης (καταφύγιο, σπηλιά) για την φύλαξή του από πιθανούς κινδύνους της φύσης. Σύντομα όμως αντιλήφθηκε ότι οι φυσικές του αντοχές, για να διανύει μεγάλες αποστάσεις και πόσο μάλλον μαζί με την μεταφορά βαρών, ήταν περιορισμένες.

Η έλλειψη σωματικής δύναμης οδήγησε τον άνθρωπο στην ανακάλυψη διαφόρων μέσων μεταφοράς, τόσο για τον ίδιο όσο και για τα διάφορα αντικείμενα και αγαθά του. Αρχικά, ξεκίνησε με την χρησιμοποίηση ζώων στη ξηρά και στη συνέχεια μέσω της χρήσης του μονόξυλου στα ποτάμια και στις λίμνες επεκτάθηκε στη θάλασσα. Έτσι σταδιακά έφτασε από τον τροχό, το κουπί, το πανί και τον ατμό στα σύγχρονα και τεχνολογικά εξελιγμένα μέσα μεταφοράς.

Ο ρόλος των μεταφορών είναι κομμάτι ζωτικής σημασίας για την οικονομική και κοινωνική πορεία ενός κράτους. Οι μεταφορές δεν αποτελούν αυτοσκοπό, αλλά παρέχουν την υπηρεσία τους για άλλους κλάδους της οικονομίας, όπως της βιομηχανίας, της γεωργίας, του εμπορίου, του τουρισμού κλπ. Η παραγωγική διαδικασία μιας χώρας είναι άμεσα εξαρτημένη από τις μεταφορές, μέσω των οποίων γίνεται η διακίνηση των αγαθών της και οι ανταλλαγές της με άλλες χώρες.

Συνεπώς, οι μεταφορές έχουν έντονη επιρροή στην οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη μιας χώρας και ο συνδετικός κρίκος μεταξύ τους είναι οι συναλλαγές διεθνούς εμπορίου. Η σημαντικότητα ανά τύπο μεταφοράς συνήθως δεν είναι η ίδια σε όλες τις χώρες και η επιλογή της καταλληλότερης μορφής γίνεται με βάση την βέλτιστη κάλυψη και ικανοποίηση των συμφερόντων κάθε χώρας.

Οι μορφές των μεταφορών διακρίνονται σε:

- Οδικές
- Σιδηροδρομικές
- Εναέριες

- Θαλάσσιες

Η εθνική ασφάλεια και οικονομική ανάπτυξη που παρέχεται από τις θαλάσσιες μεταφορές διαφέρει από χώρα σε χώρα ανάλογα από το οικονομικό, κοινωνικό και πολιτικό της επίπεδο αλλά και από ποικίλα κριτήρια, όπως την ύπαρξη δικών τους φορτίων, εμπορικών στόλων κ.α.

Η επιλογή για την κατάλληλη μορφή των μεταφορών κάθε χώρας επηρεάζεται άμεσα από πολλούς παράγοντες, όπως αναφέρει ο Ν.Παπαγιαννούλης (2002), είναι:

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

Έχουν γίνει αρκετές προσπάθειες να αποδοθεί με έναν γενικό ορισμό η έννοια της οικονομικής των μεταφορών. Ένας τέτοιος ορισμός είναι "Η Οικονομική των Μεταφορών είναι ο κλάδος εκείνος της Οικονομικής Επιστήμης του οποίου αντικείμενο είναι η μελέτη της αριστοποίησης της κατανομής των πλουτοπαραγωγικών πόρων αφενός ανάμεσα στις μεταφορικές βιομηχανίες και αφετέρου ανάμεσα στο μεταφορικό τομέα ως σύνολο και στους άλλους τομείς της οικονομικής δραστηριότητας" (Ε.Σαμπράκος,2018).

Στο σημείο αυτό θα πρέπει να επισημάνουμε ότι η οικονομική των μεταφορών δεν αποτελεί ξεχωριστό κλάδο της οικονομικής επιστήμης, αν και μέχρι τα μέσα του 1970 η εφαρμογή των Οικονομικών Θεωριών στο μεταφορικό τομέα υπήρξε αρκετά περιορισμένη, με τον καιρό όσο αυξάνονται οι γνώσεις καθίσταται ολοένα και δυσκολότερο για τους οικονομολόγους να ακολουθήσουν τις εξελίξεις στον κλάδο τους και για το λόγο αυτό χρήζει περαιτέρω εξειδίκευσης.

Τα σημαντικότερα «εργαλεία» που συνηθίζουν να χρησιμοποιούν οι οικονομολόγοι των μεταφορών βασίζονται στη μικροοικονομική θεωρία. Ωστόσο, με το πέρασμα του χρόνου τα οικονομικά μέσα που χρησιμοποιήθηκαν από τους οικονομολόγους των μεταφορών μεταβλήθηκαν. Αρχικά, είχαν στρέψει την προσοχή

τους σε θέματα ανταγωνισμού, οργάνωσης και τιμολόγησης και στη συνέχεια έδωσαν βάση στις επιδράσεις των μεταφορικών υπηρεσιών στην οικονομική δραστηριότητα.

1.2 Η προέλευση του θαλάσσιου εμπορίου

Η ιστορία του θαλάσσιου εμπορίου χωρίζεται σε τρεις φάσεις. Αρχικά, ξεκίνησε στη Μεσόγειο και εξαπλώθηκε μέσω της Ελλάδας, της Ρώμης και της Βενετίας στο Άμστερνταμ, το Λονδίνο και την Αμβέρσα. Κατά τη διάρκεια αυτής της φάσης αναπτύχθηκε ένα παγκόσμιο εμπορικό δίκτυο ανάμεσα στα τρία μεγαλύτερα πληθυσμιακά κέντρα, της Ινδίας, της Κίνας και της Ευρώπης. Στην αρχή το εμπόριο πραγματοποιούταν μέσω ξηράς και ήταν ακριβό και αργό, όμως στα τέλη του 15^{ου} αιώνα με το άνοιγμα των θαλάσσιων δρόμων, οι εμπορικοί όγκοι αυξήθηκαν και τα μεταφορικά κόστη μειώθηκαν.

Η δεύτερη φάση προκλήθηκε από τη βιομηχανική επανάσταση στα τέλη του 18^{ου} αιώνα. Οι πρωτοποριακές αλλαγές στο σχεδιασμό των πλοίων, τη ναυπήγησή τους και στις παγκόσμιες επικοινωνίες έκαναν εφικτή τη μετατροπή της ναυτιλίας από τοπική σε παγκόσμια, αρχικά μέσω του Ανταλλακτηρίου Ναύλων του Λονδίνου και στη συνέχεια μέσω αξιόπιστων ατμόπλοιων και τεχνολογικών καινοτομιών, όπως η Διώρυγα του Σουέζ. Στη διάρκεια του επόμενου αιώνα, αναπτύχθηκε γοργά το εμπόριο, ενώ το πλαίσιο διεξαγωγής του θαλάσσιου εμπορίου άλλαξε ολοκληρωτικά.

Τέλος, στο δεύτερο μισό του 20^{ου} αιώνα η ένταση των τεχνολογικών και οικονομικών μεταβολών δημιουργήθηκε από τη διάλυση των αποικιακών αυτοκρατοριών, οι οποίες μέσα από συμφωνίες του Bretton-Woods αντικαταστήθηκαν από ένα πλαίσιο ελεύθερης οικονομίας και εμπορίου. Στη διάρκεια αυτής της τελευταίας φάσης ζήσαμε την ανάπτυξη των αγορών πλοίων μεταφοράς χύδην φορτίων, τη διεξαγωγή εξειδικευμένων μεταφορικών πράξεων και τη χρήση εμπορευματοκιβωτίων. Σπουδαίο σημείο αυτής της επανάστασης ήταν ότι η ναυτιλία μετακινήθηκε μακριά από τα εθνικά κράτη με τη χρήση των σημαιών ευκαιρίας. Αυτό το γεγονός επέφερε οικονομίες κλίμακας και τροποποίησε το οικονομικό πλαίσιο του κλάδου.

Το συμπέρασμα είναι ότι η ναυτιλία είναι μια επιχειρηματική δραστηριότητα που αναπτύχθηκε με την παγκόσμια οικονομία και συνεχώς μεταβάλλεται. Στις μέρες

μας αναφερόμαστε σε μια παγκόσμια επιχειρηματική κοινότητα, βασισμένη στο ελεύθερο εμπόριο και την επικοινωνία. Ίσως αυτό να αλλάξει. Ωστόσο, σύμφωνα με το Adam Smith παρά τις επικρατούσες συνθήκες, « είναι τέτοια τα πλεονεκτήματα της μεταφοράς μέσω θαλάσσης που… η ευκολία που δημιουργούν δίνει πρόσβαση σε ολόκληρο τον κόσμο στα προϊόντα κάθε μορφής εργασίας».

1.3 Συνεισφορά της ναυτιλίας

Ως Ναυτιλία ορίζουμε το σύνολο των ανθρώπινων δραστηριοτήτων που είναι απαραίτητες για να πραγματοποιηθούν οι θαλάσσιες μεταφορές πραγμάτων και προσώπων (Δ.Μυλωνόπουλος,2004,σελ.27).

Η ναυτιλία συμβάλλει στην οικονομική ανάπτυξη των κρατών, καθώς:

i. Εξυπηρετεί το θαλάσσιο εμπόριο
ii. Συνδέει τα λιμάνια μίας χώρας ή κρατών
iii. Συμβάλλει στην αύξηση του εθνικού εισοδήματος μέσω της εισροής του ναυτικού συναλλάγματος.
iv. Παρέχει θέσεις εργασίας στο εργατικό δυναμικό της χώρας και αρκετές φορές στο εργατικό δυναμικό ξένων χωρών.
v. Δημιουργεί επιπρόσθετες οικονομικές δραστηριότητες (άμεσες και έμμεσες) όπως παραγωγή ναυτιλιακού εξοπλισμού, ασφάλιση, ναυπηγοεπισκευαστική βιομηχανία κ.λπ.

Επιπλέον, η ναυτιλία συντείνει στην πολιτισμική εξέλιξη των λαών, με κυριότερο συστατικό το πλοίο και τους ανθρώπους του μέσω των οποίων γίνεται η διάδοση ιδεών και εθίμων κατά τη διάρκεια ενός ταξιδιού με το πλοίο με την έλευσή τους σε λιμάνια διαφόρων κρατών. Με αυτόν το τρόπο, το πλήρωμα και οι επιβάτες έρχονται σε επαφή με ποικίλους λαούς και έτσι αναπτύσσεται μια αμφίδρομη πολιτισμική σχέση, η οποία διαμορφώνει καινούργιες μορφές σχέσεων μεταξύ των πολιτισμών.

1.4 Υπέρ και κατά των θαλάσσιων μεταφορών

Είναι αναμφίβολο γεγονός ότι η ναυτιλία αποτελεί πυλώνα της σημερινής οικονομίας σε διεθνές επίπεδο καθώς καλύπτει το 80-85% του διεθνούς εμπορίου που διεξάγεται με πλοία (wikipedia.org.,2020). Καθοριστικός είναι ο ρόλος της ελληνόκτητης ναυτιλίας, η οποία κατέχει την πρώτη θέση παγκοσμίως και σύμφωνα με πρόσφατη έκθεση της UNCTAD αντιπροσωπεύει το 17,64% του παγκόσμιου στόλου σε όρους χωρητικότητας (Ναυτικά Χρόνια,2021). Ωστόσο, παρά τη σημαντικότητα των θαλάσσιων μεταφορών υπάρχουν και ορισμένα αρνητικά σημεία, όπως σε όλους τους μεταφορικούς κλάδους, τα οποία θα αναφέρουμε μαζί με τα θετικά παρακάτω. Σύμφωνα με την Eurosender είναι τα εξής:

Πλεονεκτήματα θαλάσσιων μεταφορών

- Υπάρχει η δυνατότητα μεταφοράς ποικιλόμορφων προϊόντων, με την ύπαρξη πολλών και διαφόρων πλοίων και διαδρομών.
- Αποτελούν το πιο φιλικό τρόπο μεταφοράς για το περιβάλλον συγκριτικά με την κατανάλωση καυσίμων ανά βάρος που μεταφέρεται.
- Οι μεγάλες ποσότητες θαλάσσιων μεταφορών cargo παράλληλα με μεγάλες αποστάσεις έχουν πλεονέκτημα χαμηλής τιμής.
- Αναφορικά με το κομμάτι της συντήρησης, οι θαλάσσιες μεταφορές έχουν χαμηλότερο κόστος σε σχέση με άλλες όπως σιδηροδρομικές ή οδικές μεταφορές.
- Ο κλάδος των θαλάσσιων μεταφορών είναι ο ασφαλέστερος τρόπος διεθνών μεταφορών.
- Παρέχεται η δυνατότητα μεταφοράς επικίνδυνων εμπορευμάτων με ασφάλεια, κάτι το οποίο δεν είναι εφικτό από άλλες υπηρεσίες μεταφορών.

Μειονεκτήματα θαλάσσιων μεταφορών

- Οι μεταφορές μέσω θαλάσσης δεν συνιστώνται για προϊόντα τα οποία είναι ευαίσθητα στο χρόνο καθώς είναι πολύ αργές.
- Οικονομικά δεν είναι κερδοφόρες για αποστολές φορτίων μικρών αποστάσεων.
- Χρειάζονται περαιτέρω διαδικασίες εσωτερικής μεταφοράς ύστερα από την προέλευση τους στον λιμένα με σκοπό να φτάσουν στον τελικό προορισμό

τους.

- Ευπρόσβλητες σε καιρικές συνθήκες, όπως καταιγίδες και ξηρασία.
- Είναι απαιτητική η παρακολούθηση θαλάσσιων φορτίων.
- Ο μεγαλύτερος φόβος για τις θαλάσσιες μεταφορές είναι το φαινόμενο της πειρατεία.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2 : ΠΛΟΙΟ

2.1 Εξέλιξη του πλοίου

Στα παλιά τα χρόνια, όταν οι άνθρωποι αναφέρονταν στα πλοία εννοούσαν απλά τη δυνατότητα μεταφοράς προσώπων και πραγμάτων μέσω του υγρού στοιχείου (θάλασσας, ποταμού, λίμνης) και τίποτα περισσότερο. Με το πέρασμα των αιώνων όμως, άρχισε να γίνεται εμφανής η ανάγκη για διαχωρισμό, αρχικά στο ίδιο πλοίο, του χώρου μεταφοράς πραγμάτων από το χώρο μεταφοράς προσώπων. Μέχρι τις αρχές του περασμένου αιώνα, οι τεχνολογικές εξελίξεις ήταν αμυδρές και εντοπίζονταν κυρίως στις διάφορες παραλλαγές της κινητήριας δύναμης και του σκάφους.

Κατά τη διάρκεια του 19^{ου} αιώνα στο χώρο της ναυπηγίας έπαιξαν ρόλο δύο σημαντικές αλλαγές (Μυλωνόπουλος, Δ., 2004) :

i. Η δύναμη πρόωσης μέσω της χρησιμοποίησης του ατμού έγινε μηχανική.
ii. Όσον αφορά το υλικό κατασκευής, χρησιμοποιήθηκε ο σίδηρος και άλλα μέταλλα στη ναυπήγηση των πλοίων.

Με την πάροδο του χρόνου, ξεκίνησε η διάκριση των πλοίων σε επιβατηγά και φορτηγά και σχηματίστηκε η τάση για ναυπήγηση ειδικών πλοίων για τη μεταφορά συγκεκριμένων φορτίων. Η εξέλιξη αυτή για τη δημιουργία εξειδικευμένων πλοίων πηγάζει από την ανάγκη για αποδοτικότερη, οικονομικότερη και ταχύτερη μεταφορά φορτίων. Οι νέες απόψεις που επικράτησαν στη ναυτιλία ήθελαν το πλοίο να έχει ισχυρή κατασκευή για να διανύει επικίνδυνους θαλάσσιους δρόμους και να μην αναγκάζεται να βγαίνει από την πορεία του μέχρις ότου καλυτερέψουν οι καιρικές συνθήκες, να έχει ταχύτητα για να μειώνει στο ελάχιστο το χρόνο του ταξιδιού και να έχει τέτοια διαρρύθμιση και εξοπλισμό το πλοίο, έτσι ώστε να πραγματοποιούνται με ταχύτητα οι φορτοεκφορτώσεις στα λιμάνια με το λιγότερο δυνατό χρόνο παραμονή τους σε αυτά.

Συνεπώς, σκοπός κάθε ναυτιλιακής εταιρείας κατά την διάρκεια του χρόνου ήταν η επιδίωξη του άριστου οικονομικού αποτελέσματος δηλαδή η μεγαλύτερη δυνατή μεταφορά φορτίου στον ελάχιστο χρόνο και με όσο το δυνατόν χαμηλότερο κόστος.

2.2 Μεταπολεμικές εξελίξεις

Στην προσπάθεια για την εκπλήρωση του παραπάνω στόχου, διαμορφώνονται οι παρακάτω τάσεις μεταπολεμικά: (Μυλωνόπουλος, Δ.,2004)

1. Τάση για γιγαντισμό των πλοίων
2. Τάση για εξειδίκευση των μεταφορών που πραγματοποιούνται με τα πλοία
3. Τάση για τυποποίηση των πλοίων
4. Τάση για αυτοματισμό της κίνησης των πλοίων και της διεξαγωγής των εργασιών σε αυτά.

Αναλυτικότερα για τις τάσεις αυτές έχουμε:

1. **Τάση για γιγαντισμό:** Η τάση για την κατασκευή πλοίου μεγάλης χωρητικότητας αποσκοπεί στην ύψιστη εκμετάλλευση του κύριου προτερήματος του πλοίου έναντι των άλλων μέσων μεταφοράς (αεροπλάνου, τρένου, αυτοκινήτου) που έγκειται στο χαμηλό κόστος του κατά μονάδα βάρους ή όγκου μεταφερόμενου φορτίου.

   Στην παρότρυνση της ναυπήγησης των πλοίων με μεγάλη χωρητικότητα συνέβαλαν:

   - Ο έντονος ανταγωνισμός στον αγώνα των διεθνών μεταφορών μεταξύ των παραληπτών, φορτωτών και εφοπλιστών.
   - Η συνεχής επιδίωξη του ευρύτερου συνόλου του διεθνούς εφοπλισμού να αντικαταστήσει τα μεγάλης ηλικίας πλοία του.
   - Η αύξηση της παραγωγικής ικανότητας των ναυπηγείων.
   - Η βελτίωση των τεχνικών μεθόδων βελτίωσης.

2. **Τάση για εξειδίκευση μεταφορών και πλοίων:** Η εξειδίκευση στις θαλάσσιες μεταφορές εμπίπτει από τη μια πλευρά στην αύξηση της μεταφοράς αγαθών μέσω θάλασσας, από την άλλη στη συνεχόμενη ανάπτυξη του εμπορίου. Επιπλέον, οφείλεται και στις τεχνολογικές αναδιοργανώσεις που συνέβησαν στην μεταπολεμική περίοδο και σχετίζονταν με τη διάταξη των κυτών πλοίων και τα μέσα φορτοεκφόρτωσης αυτών και των λιμανιών.

Με την εξειδίκευση των πλοίων επιτεύχθηκε:

- Η μεταφορά των φορτίων που χρειάζονται ειδική μεταχείριση.
- Η εκπλήρωση των αναγκών της σύγχρονης βιομηχανίας με οικονομικότερο, ταχύτερο και ασφαλέστερο τρόπο.
- Η ελάττωση του χρόνου παραμονής στο λιμάνι για φορτοεκφόρτωση και η μείωση της χρονικής διάρκειας της μεταφοράς λόγω της μεγάλης ταχύτητας του πλοίου.

3. **Τάση για τυποποίηση των πλοίων:** Η διαμόρφωση αυτής της τάσης ξεκίνησε από την Ιαπωνία αλλά έλαβε γενική αποδοχή και αποτελεί μια από τις ιδιαιτερότητες της μεταπολεμικής ναυτιλίας. Οι λόγοι που συντέλεσαν στην μαζική παραγωγή τυποποιημένων πλοίων είναι οι εξής:

   α) Η προσπάθεια των ναυπηγείων σε διεθνές επίπεδο για την αύξηση της παραγωγής τους.

   β) Η έντονη επιθυμία προσφοράς πλοίων στην αγορά με καλύτερη ποιότητα και χαμηλότερο κόστος από τους ιδιοκτήτες των ναυπηγείων.

   Τα πλεονεκτήματα που παρουσιάζονται από την τυποποίηση των πλοίων είναι:

   - Ευχέρεια και ταχύτητα
   - Μειωμένο κόστος ναυπήγησης
   - Ταχύτητα ναυπήγησης και παράδοσης
   - Εξειδίκευση των πληρωμάτων σε πλοία του ίδιου τύπου που παρείχε τη δυνατότητα στους πλοιοκτήτες να μετακινούν τα πληρώματα μεταξύ των πλοίων.

4. **Τάση για αυτοματισμό στην κίνηση των πλοίων και στη διεξαγωγή εργασιών σε αυτά:** Ο αυτοματισμός στα πλοία οφείλεται:

   α) Στην ανάγκη για μείωση του εργατικού δυναμικού των πλοίων.

   β) Στην ανάγκη αποφυγής ανθρώπινων σφαλμάτων.

Στα σύγχρονα πλοία χρησιμοποιείται σε μεγάλο εύρος η αυτόματη ένδειξη, ο εξ αποστάσεως έλεγχος και η καταγραφή των στοιχείων και ανωμαλιών στη λειτουργία μηχανημάτων.

Παρατηρώντας, την ιστορική εξέλιξη του πλοίου στις θαλάσσιες μεταφορές αντιλαμβανόμαστε ότι η πορεία του ακολούθησε τη ροή της γενικότερης εξέλιξης, βελτιωμένο και προσαρμοσμένο με την τεχνολογία για την καλύτερη ικανοποίηση των ανθρώπινων αναγκών.

Να σημειωθεί ακόμα ότι η μορφή, το μέγεθος και ο ειδικός εξοπλισμός είναι τα σημαντικότερα «σημεία» πάνω στα οποία βασίζονται οι κυριότερες διαχρονικές και μη αλλαγές. Επίσης, τα ίδια στοιχεία είναι αυτά που διακρίνουν τον τύπο ή την κατηγορία του πλοίου τα οποία θα αναλύσουμε στην επόμενη ενότητα.

2.3 Κατηγορίες πλοίων

Τα πλοία μπορούν να κατηγοριοποιηθούν σε τέσσερις διαφορετικές ομάδες ανάλογα με το είδος των μεταφορών που εκτελούν, με το υλικό κατασκευής τους, με τη θαλάσσια περιοχή που διαπλέουν και με το μέσο πρόωσης.

Κατηγοριοποιήσεις:

1. **Πλοία ανάλογα με το είδος της μεταφοράς που εκτελούν**
    - Φορτηγά πλοία (cargo ships)
    - Επιβατηγά πλοία (passengers ships)
    - Πλοία ειδικού προορισμού (special purpose ships)
    - Πλοία βοηθητικής ναυτιλίας (auxiliary ships)
2. **Πλοία ανάλογα με τον υδατικό χώρο που διαπλέουν**
    - Πλοία ωκεανοπόρα ή ποντοπόρα
    - Πλοία που κινούνται σε μικρότερες θάλασσες
    - Πλοία ακτοπλοϊκά (coasters)
    - Πλοία εσωτερικών υδάτων
3. **Πλοία ανάλογα με το υλικό κατασκευής τους**
    - Ξύλινα πλοία
    - Μεταλλικά πλοία
    - Πλοία μικτής κατασκευής
4. **Πλοία ανάλογα με το μέσο πρόωσης**
    - Κωπήλατα

- Ιστιοφόρα
- Μηχανοκίνητα πλοία

Αναλυτικότερα, όσον αφορά τα πλοία ανάλογα με το είδος μεταφοράς τους έχουμε τα **φορτηγά πλοία**, τα οποία μεταφέρουν κάθε είδος φορτίου και διαχωρίζονται σε φορτηγά πλοία ξηρών φορτίων, φορτηγά πλοία υγρών φορτίων και φορτηγά πλοία συνδυασμένων μεταφορών. Τα **επιβατηγά πλοία** που μεταφέρουν επιβάτες και υπό προϋποθέσεις φορτία και οχήματα. Τέτοια πλοία είναι τα επιβατηγά της ακτοπλοΐας, τα κρουαζιερόπλοια και τα υπερωκεάνια πλοία. Τα **πλοία ειδικού προορισμού** είναι πλοία τα οποία δημιουργήθηκαν λόγω ανάγκης για γρήγορες μεταφορές ή λόγω της εξέλιξης της τεχνολογίας η οποία μας υποχρέωσε στην κατασκευή των πλοίων αυτών. Πλοία ειδικού προορισμού είναι τα πλοία ψυγεία, τα αλιευτικά, τα ωκεανογραφικά, τα εκπαιδευτικά κ.λπ. Τα **πλοία βοηθητικής ναυτιλίας** είναι πλοία τα οποία δεν μεταφέρουν φορτία ή ανθρώπους αλλά διασφαλίζουν και διευκολύνουν άλλα πλοία για την κίνησή τους μέσω θαλάσσης. Τέτοια πλοία είναι τα παγοθραυστικά, τα ρυμουλκά, οι βυθοκόροι, τα ναυαγοσωστικά κ.λπ.

Σχετικά με τα πλοία και τη θαλάσσια περιοχή που διαπλέουν έχουμε τα **ωκεανοπόρα ή ποντοπόρα**, τα πλοία αυτά διασχίζουν ωκεανούς μεταφέροντας με ασφάλεια φορτία και επιβάτες σε όλα τα σημεία του κόσμου. Τα **πλοία που κινούνται σε μικρότερες θάλασσες** είναι αυτά που έχουν μικρότερες διαστάσεις συγκριτικά με τα προηγούμενα. Τα **ακτοπλοϊκά πλοία** κινούνται είτε μεταξύ νησιώτικης και ηπειρωτικής περιοχής, είτε μεταξύ των λιμανιών μιας χώρας, μεταφέροντας ανθρώπους και πράγματα. Τα **πλοία εσωτερικών υδάτων**, τα οποία μεταφέρουν επιβάτες και φορτία από ποταμούς ή λίμνες σε λιμάνια ανοιχτής θάλασσας.

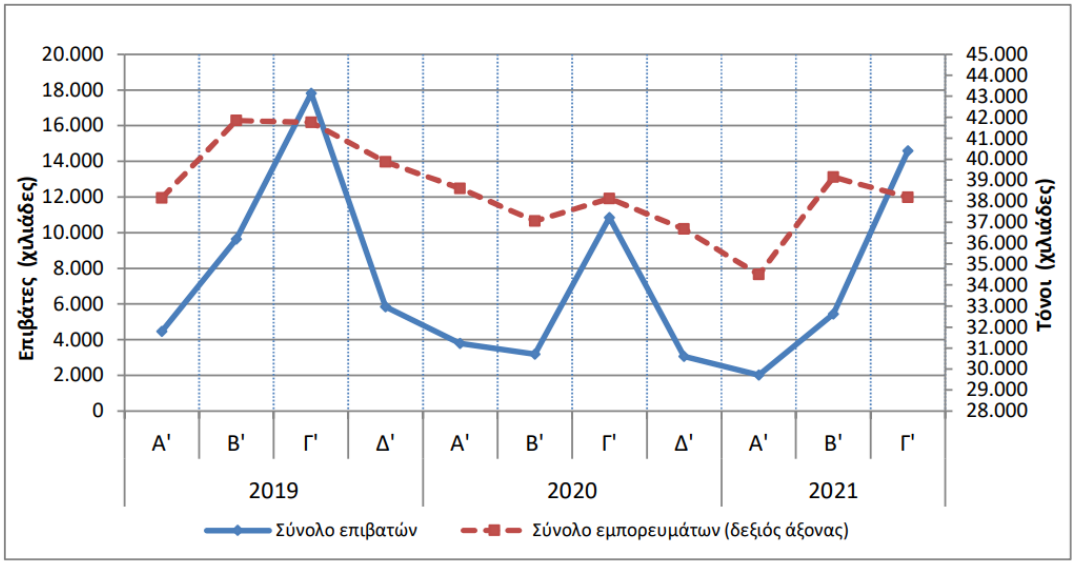
Αναφορικά με το υλικό κατασκευής των πλοίων έχουμε τα **ξύλινα πλοία** των οποίων το υλικό κατασκευής είναι το ξύλο. Τα **μεταλλικά πλοία**, τα οποία κατασκευάζονται από μέταλλο και τα **μικτά πλοία κατασκευής** τα οποία συνδυάζουν ξύλο και μέταλλο μαζί για την κατασκευή τους.

Η τελευταία κατηγορία αναφέρεται στα πλοία ανάλογα με το μέσο πρόωσης. Εδώ έχουμε τα **κωπήλατα**, τα οποία είναι τα παλαιότερα στην ιστορία της ναυτιλίας

και κινούνται με τη χρήση κουπιών. Τα **ιστιοφόρα** είναι πλοία που κινούνται με τη βοήθεια των ιστίων (πανιά) και τα **μηχανοκίνητα** πλοία, τα οποία κινούνται μέσω ενός μηχανικού συστήματος πρόωσης.

Εμείς θα επικεντρωθούμε στην πρώτη κατηγορία που αναφέρεται στο είδος μεταφοράς των πλοίων και στη συνέχεια θα κάνουμε μια διάκριση των φορτίων. Παρακάτω θα παρουσιάσουμε διαγραμματικά τη διακίνηση των επιβατών και των εμπορευμάτων από το Α΄τρίμηνο του 2019 έως το Γ΄τρίμηνο του 2021 σύμφωνα με την Ελληνική Στατιστική Αρχή (ΕΛΣΤΑΤ).

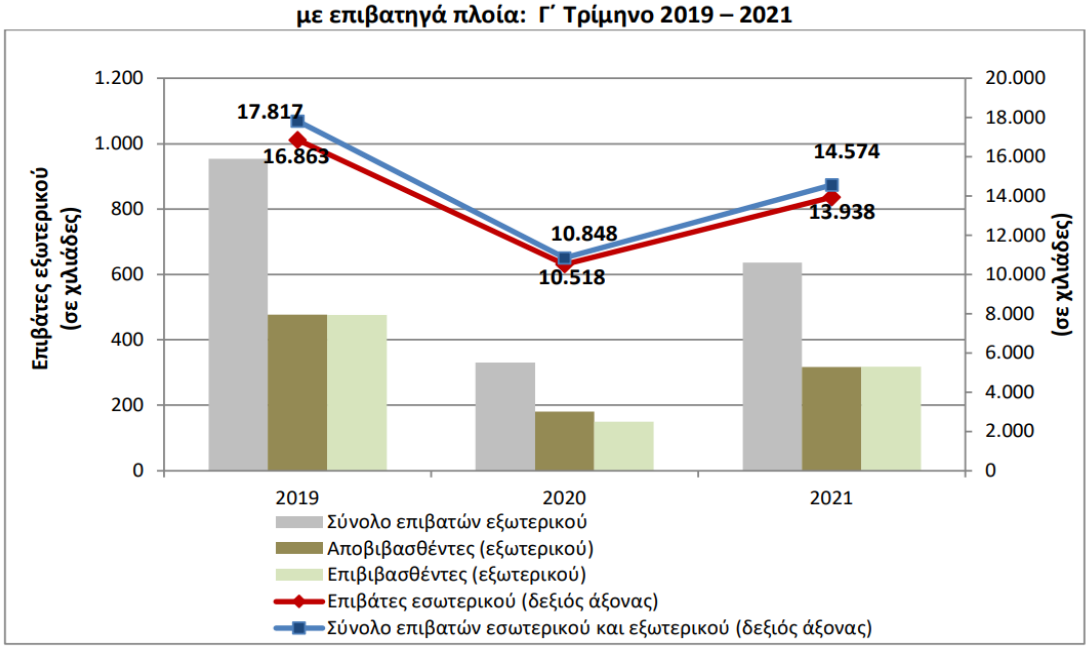
Γράφημα 1: Διακίνηση Επιβατών και Εμπορευμάτων, Α΄ Τρίμηνο 2019 - Γ΄ Τρίμηνο 2021



Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ

Στο γράφημα 1 έχουμε μια ολοκληρωμένη εικόνα της μεταφοράς των επιβατών και των εμπορευμάτων κατά τα έτη 2019 έως 2021 .Παρατηρούμε ότι από τα μέσα του Γ΄ τριμήνου του 2019 έχουμε μια πτωτική πορεία των επιβατών και των εμπορευμάτων , η οποία ανακάμπτει για λίγο στο Γ΄ τρίμηνο του 2020 και ξανά φθίνει. Είναι εμφανές ότι η αύξηση των επιβατών στο γ΄ τρίμηνο είναι πιο έντονη σε σχέση με τα εμπορεύματα. Είναι λογικό καθώς αυτό το τρίμηνο αντιπροσωπεύει τους καλοκαιρινούς μήνες κατά τους οποίους οι περισσότεροι άνθρωποι πάνε διακοπές σε διάφορα νησιά μέσω θαλάσσης.

Γράφημα 2: Διακίνηση επιβατών, εσωτερικού και εξωτερικού, στους Ελληνικούς λιμένες με επιβατηγά πλοία: Γ΄ Τρίμηνο 2019 – 2021



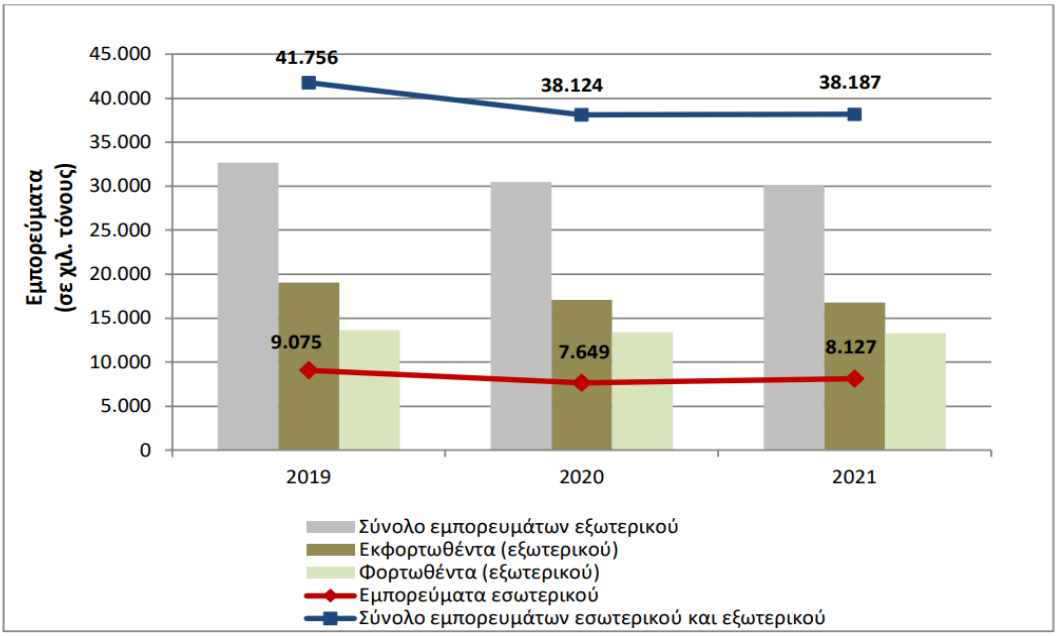
Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ

Επιβάτες Εσωτερικού: Αφορούν στην κίνηση επιβατών μεταξύ Ελληνικών λιμένων.

Επιβάτες Εξωτερικού: Αφορούν στην κίνηση επιβατών σε Ελληνικούς λιμένες με επιβίβαση από ή αποβίβαση σε λιμένα του εξωτερικού.

Το γράφημα 2 απεικονίζει τη μεταφορά επιβατών, εσωτερικού και εξωτερικού, στους ελληνικούς λιμένες με επιβατηγά πλοία για το γ΄ τρίμηνο του 2019 με 2021. Σύμφωνα με το γράφημα, η συνολική διακίνηση επιβατών στους Ελληνικούς λιμένες το γ΄ τρίμηνο 2021 σε σύγκριση με το γ΄ τρίμηνο του 2020 παρουσίασε αύξηση κατά 34,3%, ενώ κατά την αντίστοιχη σύγκριση του γ΄ τριμήνου 2020 προς το γ΄ τρίμηνο 2019 παρατηρήθηκε μείωση κατά 39,1%.

Γράφημα 3: Διακίνηση εμπορευμάτων, εσωτερικού και εξωτερικού, στους Ελληνικούς λιμένες με εμπορικά πλοία: Γ΄ τρίμηνο 2019 – 2021



Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ

Στο γράφημα 3 βλέπουμε τη διανομή εμπορευμάτων, εσωτερικού και εξωτερικού, στους Ελληνικούς λιμένες με εμπορικά πλοία για το γ΄ τρίμηνο των ετών 2019-2021. Εδώ η συνολική διακίνηση εμπορευμάτων στους Ελληνικούς λιμένες το γ΄ τρίμηνο 2021 σε σύγκριση με το γ΄ τρίμηνο του 2020 παρουσίασε αύξηση κατά 0,2%, ενώ κατά την αντίστοιχη σύγκριση του γ΄ τριμήνου 2020 προς το γ΄ τρίμηνο 2019 παρατηρήθηκε μείωση κατά 8,7%.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3: ΔΙΕΘΝΕΣ ΕΜΠΌΡΙΟ ΚΑΙ COVID-19

3.1 Η πανδημία του COVID 19 έναντι της οικονομικής κρίσης του 2008-2009

Η πανδημία του Covid-19 έχει αιφνιδιάσει τον κόσμο και αποτελεί μια από τις πιο σοβαρές κρίσεις της εποχής μας. Στην αρχή, θεωρήθηκε ως πρόβλημα της Κίνας και αργότερα της Νοτιοανατολικής Ασίας. Σε όλο τον κόσμο οι υπεύθυνοι λήψης αποφάσεων θεωρούσαν ότι η ασθένεια θα μπορούσε να ελεγχθεί εντός της περιοχής αλλά εξαιτίας μερικών διαφορετικών παραγόντων πολιτικού, φυσικού και ρυθμιστικού χαρακτήρα, η επιδημία εξαπλώθηκε γρήγορα σε διάφορα σημεία του κόσμου και στις 11 Μαρτίου του 2020 ο Παγκόσμιος Οργανισμός Υγείας (ΠΟΥ) κήρυξε τον Covid-19 ως πανδημία. Στην πορεία, για να καθυστερήσουν την εξάπλωση του κορωνοϊού, αρκετές χώρες είχαν επιβάλλει ένα είδος περιορισμού σε επιχειρήσεις και ανθρώπους. Άλλες χώρες πάλι είχαν απαγορεύσει και την είσοδο σε αλλοδαπούς.

Στο πρώτο κύμα της πανδημίας, δηλαδή το δεύτερο τρίμηνο του 2020 σημειώθηκαν αυστηροί περιορισμοί και έπειτα οι περισσότερες χώρες ξεκίνησαν να άρουν αυτούς τους περιορισμούς. Με αποτέλεσμα, οι οικονομίες να ξεκινήσουν να αποκτούν ξανά την ανάπτυξή τους, για παράδειγμα το τρίτο τρίμηνο το ΑΕΠ κατέγραψε θετική πορεία σε ορισμένες χώρες, όπως η Κίνα (Cai and Hayakawa, 2020). Μολονότι το δεύτερο κύμα ζημίωσε τις δυτικές χώρες το τρίτο τρίμηνο, η εμπειρία από το πρώτο σοκ βοήθησε στο να διατηρηθούν καλύτερα οι οικονομικές και κοινωνικές δραστηριότητες των ανθρώπων κατά την επερχόμενη πανδημική περίοδο.

Κάθε κρίση αποκαλύπτει τα αδύναμα σημεία ενός συστήματος και δοκιμάζει την ανθεκτικότητά του. Ύστερα από την οικονομική κρίση του 2008-2009, η οποία οδήγησε σε ύφεση όλες τις χώρες του ΟΟΣΑ, η πανδημία του COVID 19 προκάλεσε την δεύτερη παγκόσμια κρίση. Σύμφωνα με τους Notteboom, Pallis & Rodrigue (2021), οι οποίοι ασχολήθηκαν με τις χρονικές και χωρικές ακολουθίες των σοκ προσφοράς και ζήτησης του Covid 19 στα λιμάνια εμπορευματοκιβωτίων και στον κλάδο της ναυτιλίας εμπορευματοκιβωτίων σε σύγκριση με την οικονομική κρίση του 2008-2009 κατέληξαν σε κάποια συμπεράσματα. Ο σκοπός αυτής της σύγκρισης είναι να κατανοήσει κατά πόσο η πανδημία του Covid 19 και οι επιπτώσεις της μπορεί να διαφέρουν από αυτές άλλων παρόμοιων μεγάλων κραδασμών, να εξετάσει

τους λόγους για τυχόν διαφορετικές εκδοχές και να εκτιμήσει εάν οι ναυτιλιακές βιομηχανίες έχουν αποκτήσει ανθεκτικότητα και εάν τώρα είναι συγκριτικά σε καλύτερη θέση να αντιμετωπίσουν κλυδωνισμούς ζήτησης, προσφοράς και διανομής.

Μια κρίση εκφράζει ένα γεγονός που προκαλεί μεγάλο άγχος με ξαφνικές προσαρμογές στις προσδοκίες, στο οποίο ο κλάδος της ναυτιλίας έρχεται αντιμέτωπος. Η ανθεκτικότητα στη διαταραχή δεν παύει να είναι μια σημαντική πρόκληση για τη λιμενική βιομηχανία και την παγκόσμια ναυτιλιακή, και κάθε κρίση αποτελεί μια ευκαιρία να δοκιμαστεί η προσαρμοστικότητά τους στις ταχέως μεταβαλλόμενες συνθήκες. Η βασική διαφορά μεταξύ της οικονομικής κρίσης του 2008-2009 και της πανδημίας του Covid-19 βρίσκεται στην εξωτερικότητα των αιτιακών παραγόντων του πρώτου. Η οικονομική κρίση προήλθε από αδυναμία στο εσωτερικό του χρηματοπιστωτικού συστήματος, κυρίως στις κακές επενδύσεις και στην αύξηση των περιουσιακών στοιχείων. Η πανδημία του Covid-19 ήταν ένα εξωτερικό σοκ με ελάχιστα προειδοποιητικά σημάδια, που απότομα επηρέασε το εμπόριο, τις αλυσίδες εφοδιασμού και τη ναυτιλία μέσω μηχανισμών διόρθωσης προς τα εμπρός και προς τα πίσω.

Σύμφωνα με τη μελέτη των Notteboom et al. (2021) παρατηρήθηκαν αρκετές διαφορές στους μηχανισμούς προσαρμογής που έχει χρησιμοποιήσει η ναυτιλιακή βιομηχανία για να προσαρμοστεί σε κραδασμούς. Κατά τη διάρκεια των δύο κρίσεων η διαχείριση χωρητικότητας στη ναυτιλία εμπορευματοκιβωτίων έχει πολύ διαφορετικά αποτελέσματα. Σε αντίθεση με τη χρηματοπιστωτική κρίση, όπου οι ναυτιλιακές εταιρείες δεν ήταν σε θέση να διαχειριστούν σωστά τη συνολική τους χωρητικότητα, με αποτέλεσμα να υπάρξουν φτωχά επίπεδα χρήσης των πλοίων, αισθητή διάβρωση και προγράμματα διάσωσης, ο Covid-19 επαναπροσδιόρισε τη διαπραγματευτική δύναμη και τη θέση στην αγορά των ναυτιλιακών εταιρειών, δίνοντας ώθηση προς τα πάνω στους ναύλους και δημιουργώντας θετικό αντίκτυπο στα οικονομικά αποτελέσματα.

Η ναυτιλία με τη σχετικά ανελαστική ζήτησή της αποτελούσε ένα κύριο πρόβλημα παραδοσιακά για την οικονομική απόδοση των Liners που εκτελούν εμπορικές γραμμές με πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων. Ύστερα από την οικονομική κρίση του 2008-2009, η μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων εισήλθε σε μία περίοδο μειωμένων ναύλων και χαμηλών ή ακόμη και αρνητικών λειτουργικών

περιθωρίων, που δημιουργήθηκαν, κατά ένα μέρος, από την πλεονάζουσα σε σύγκριση με τη ζήτηση παραγωγική ικανότητα της αγοράς. Όπως αναφέρεται σε πρόσφατη έρευνα The Maritime Economist (ME-MAG), μία πρωτοβουλία της Διεθνούς Ένωσης Ναυτιλιακών Οικονομολόγων, οι ανακατατάξεις σχετικά με στρατηγικές συμμαχίες και ένα μεγάλο κύμα εξυγίανσης την περίοδο 2014-2017 αρχικά δεν επέφερε σημαντικές αλλαγές. Η πανδημία του Covid-19 φαίνεται να παίζει καίριο ρόλο για τη ναυτιλιακή βιομηχανία τακτικών γραμμών.

Το βασικό δίδαγμα είναι ότι η σωστή διαχείριση χωρητικότητας αποτελεί σημαντική στρατηγική ανθεκτικότητας για τον μετριασμό των διαταραχών στη ναυτιλιακή βιομηχανία. Οι ναυτιλιακές εταιρείες επανεξέτασαν τις στρατηγικές τους για τη διαχείριση της χωρητικότητας ενόψει μειωμένης ζήτησης. Το αποτέλεσμα από την αποτελεσματική διαχείριση της χωρητικότητας από τους μεταφορείς ήταν να μην μειωθούν οι ναύλοι το πρώτο εξάμηνο του 2020. Ο όγκος των φορτίων αυξήθηκε από το καλοκαίρι του 2020 και μετά αφενός μεν λόγω της αύξησης της καταναλωτικής ζήτησης που δημιουργήθηκε ύστερα από τον αυξημένο αριθμό των εμβολιασμένων του γενικού πληθυσμού και αφετέρου δε της ανάγκης ανανέωσης των αποθεμάτων. Η συνεχόμενη αύξηση της ζήτησης οδήγησε σε έλλειψη της χωρητικότητας τόσο στα πλοία με όρους κιβωτίων όσο και στα εμπορευματοκιβώτια με αποτέλεσμα τις ξαφνικές αυξήσεις τόσο στους ναύλους όσο και στα κέρδη για τους μεταφορείς. Για παράδειγμα, ο δείκτης εμπορευματοκιβωτίων (SFCI) έφτασε σε ρεκόρ 4.100 μονάδες στα τέλη Ιουλίου του 2021, ενώ στην περίοδο 2016-2019 ο δείκτης κυμάνθηκε μεταξύ του διαστήματος +5%/-10% (Πρώτο Θέμα,2021).

Η πανδημία του Covid-19 είναι μια καλή ευκαιρία να κάνουν μια συνολική επανεξέταση του τρόπου λειτουργίας τους και της επιχείρησής τους σε όλα τα επίπεδα οι ναυτιλιακές εταιρείες. Επίσης, οι υψηλοί ναύλοι μπορούν να δώσουν κίνητρα σε εταιρείες παροχής υπηρεσιών και στους νεοεισερχόμενους για να εξετάσουν τη συμμετοχή τους στη μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων. Ο καθηγητής του Πανεπιστημίου Αιγαίου Θάνος Πάλλης (2021) σχολίασε τις αυξήσεις στις τιμές μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων συμπεραίνοντας ότι « το πρόβλημα βρίσκεται μάλλον στη λειτουργικότητα της αλυσίδας μεταφορών και τη διαταραχή την οποία προκάλεσε η πανδημία, και πολύ λιγότερο στις «συμμαχίες» των ναυτιλιακών εταιρειών».

Συγκεκριμένα ανέφερε ότι:

1) τα πλοία στις ΗΠΑ προκειμένου να εξυπηρετηθούν από τα λιμάνια και να συνεχίσουν τις διαδρομές τους απαιτούνταν 10-70 μέρες.
2) εξαιτίας της υπερβάλλουσας ζήτησης υπηρεσιών τα πλοία δεν μπορούν να εξυπηρετηθούν στους ευρωπαϊκούς λιμένες, έχοντας ως αποτέλεσμα από τον Ιούλιο μέχρι σήμερα να είχαμε 383 αναστολές δρομολογίων.

«Αθροιστικά: η λιμενική βιομηχανία και οι αλυσίδες μεταφοράς αδυνατούν να εξυπηρετήσουν την αυξημένη ζήτηση (βρισκόμαστε στη 3η φάση αντίδρασης μετά τη πανδημία-"αύξηση ζήτησης¨) και δημιουργούν πρόσφορο έδαφος για την άνοδο των τιμών» και προσθέτει:

«Συμπερασματικά, το πρόβλημα βρίσκεται μάλλον στη λειτουργικότητα της αλυσίδας μεταφορών και τη διαταραχή την οποία προκάλεσε η πανδημία, και πολύ λιγότερο στις ''συμμαχίες'' των ναυτιλιακών εταιριών (και το Ευρωπαϊκό/διεθνές θεσμικό πλαίσιο το οποίο τις επιτρέπει). Η επιβεβαίωση των αναλύσεων θα υπάρξει μόνο όταν αποκατασταθεί η νέα (Post-Covid-19) ''κανονικότητα''».

Επιπλέον, οι παγκόσμιοι φορείς εκμετάλλευσης τερματικών σταθμών προσαρμόστηκαν αρκετά νωρίτερα στις απαιτήσεις που επέφεραν τα δύο οικονομικά σοκ. Οι φορείς που εκμεταλλεύονται τους τερματικούς σταθμούς και τα χρηματοπιστωτικά ιδρύματα πριν από μια δεκαετία επανεξέτασαν την ιδιοκτησία των τερματικών σταθμών ακόμα και τη συνέχιση των εργασιών λόγω του υψηλού κόστους εισόδου στην αγορά εμπορευματοκιβωτίων. Παρ' όλα αυτά, οι παγκόσμιοι φορείς εκμετάλλευσης όχι μόνο ξεπέρασαν οικονομικά τις γραμμές μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, αλλά κατάφεραν επίσης κατά τη διάρκεια της οικονομικής κρίσης και της πανδημίας COVID-19 να διατηρήσουν θετικά περιθώρια EBITDA. Εν μέρει αυτό είναι το αποτέλεσμα μιας σειράς στρατηγικών εξορθολογισμού, συμπεριλαμβανομένου του εντατικοποιημένου κινδύνου, της αναβολής ή της ακύρωσης τερματικών ή κατασκευαστικών έργων και της κατανομής των κινδύνων της αγοράς. Τα λιμάνια συνεχίζουν να θεωρούνται μακροπρόθεσμες επενδύσεις και η πανδημία του COVID-19 δεν φέρει καμία επιρροή σε αυτήν την αξιολόγηση.

Επίσης, πρέπει να σημειωθεί ότι οι φορείς εκμετάλλευσης λιμένων και τερματικών σταθμών σε περιόδους χαμηλότερης και μερικές φορές ανύπαρκτης, ζήτησης και διακοπής της οικονομικής δραστηριότητας επέδειξαν αξιοσημείωτη λειτουργική προσαρμοστικότητα σε γεγονότα. Ωστόσο, τα λιμάνια χρειάστηκε να χειριστούν λιγότερα πλοία χωρίς την απότομη πτώση των κλήσεων μετά το τελευταίο οικονομικό σοκ. Σε σύγκριση με την κρίση του 2008-2009, τα επίπεδα χρήσης των πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων έχουν αυξηθεί αυτή τη φορά. Αν και νέα πρωτόκολλα εργασίας (υγειονομικές ανάγκες, κοινωνική απόσταση, τηλεργασία διοικητικού προσωπικού, έλλειψη λιμενεργατών) τους αναγκάζουν να υιοθετήσουν νέες αρχές λειτουργίας, οι λειτουργικές προκλήσεις που δημιουργήθηκαν από μεγαλύτερα και περισσότερο χρησιμοποιημένα πλοία αντιμετωπίστηκαν αποτελεσματικά.

Σύμφωνα με την έρευνα των Notteboom et al. (2021) δεν βρέθηκε καμία συσχέτιση μεταξύ των αλλαγών στην κυκλοφορία που συνέβησαν κατά τη διάρκεια της οικονομικής κρίσης 2008–2009 και εκείνων που έλαβαν χώρα το πρώτο εξάμηνο του 2020, είτε σε περιφερειακό είτε σε παγκόσμιο επίπεδο. Αυτό μας κάνει να διστάζουμε να λάβουμε υπόψη τη δυναμική κυκλοφορία εμπορευματοκιβωτίων που παρατηρείται κατά τη διάρκεια της οικονομικής κρίσης ως προγνωστικό παράγοντα για τις πιθανές επιπτώσεις του COVID 19 στα λιμάνια. Ταυτόχρονα, οι επιδράσεις του COVID 19 ήταν διαφορετικές ανά περιοχή και ανά λιμάνι (μέγεθος πλοίων που αναπτύσσονται, διακινούμενο φορτίο εμπορευματοκιβωτίων, συνολική αναπτυσσόμενη χωρητικότητα). Η μεγάλη ποικιλομορφία στα μοτίβα κυκλοφορίας και στα επίπεδα συνδεσιμότητας μεταξύ των λιμένων σημαίνει η ευπάθεια των λιμένων εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από το μείγμα φορτίου, τις επιλογές κλήσεων λιμένων των μεταφορέων και τη θέση του λιμανιού στο παγκόσμιο ναυτιλιακό δίκτυο και στην ενδοχώρα του (Notteboom et al. ,2021).

Στη μελέτη τους, επιπρόσθετα, εξέτασαν τον βραχυπρόθεσμο αντίκτυπο του COVID 19 συγκριτικά με αυτόν της χρηματοπιστωτικής κρίσης του 2008-2009 αποκαλύπτοντας τις ιδιόμορφες επιπτώσεις της κάθε κρίσης στις θαλάσσιες αλυσίδες εφοδιασμού. Αποκάλυψαν επίσης την αξιοθαύμαστη και αυξημένη ανθεκτικότητα των ναυτιλιακών εταιρειών, των φορέων εκμετάλλευσης τερματικών σταθμών και των λιμανιών, εν μέρει λόγω του κινδύνου που ανακαλύφθηκε ξανά μετά την οικονομική κρίση του 2008-2009 και εν μέρει λόγω των οργανωτικών αλλαγών σε

αυτούς τους κλάδους. Ενώ, η έρευνα για τις μακροπρόθεσμες επιπτώσεις της πανδημίας θα διεξαχθούν σε εύθετο χρόνο, τα ευρήματά τους επιβεβαιώνουν ότι κάθε κρίση αποτελεί επίσης φόντο για διαρθρωτικές αλλαγές και ευκαιρίες για βελτίωση.

3.2 Οικονομικές προβλέψεις

Με τον ερχομό της πανδημίας του COVID-19, η παγκόσμια οικονομία αγωνιζόταν να ανακτήσει μια ευρεία ανάκαμψη. Ζητήματα όπως οι εμπορικές διαμάχες ανάμεσα στις μεγάλες εμπορικές εταιρίες, ο μεγάλης διάρκειας αντίκτυπος του αυξανόμενου εμπορικού προστατευτισμού, η οικονομική αβεβαιότητα της Ευρώπης ύστερα από την αποχώρηση του Ηνωμένου Βασιλείου από την Ευρωπαϊκή Ένωση και η πτώση των τιμών των εμπορευμάτων και της ενέργειας αμφισβήτησαν την παγκόσμια οικονομική ανάπτυξη. Συλλογικά, τα ζητήματα αυτά αποδυνάμωσαν την παγκόσμια οικονομία και αύξησαν την πολιτική ακαμψία πολλών εθνικών ηγετών, ειδικά μεταξύ των κορυφαίων αναπτυγμένων οικονομιών. Ατομικά, ωστόσο, καθένα από αυτά δεν φάνταζε κάτι το ακατόρθωτο για την παγκόσμια οικονομία. Ως αποτέλεσμα της ραγδαίας εξάπλωσης του ιού και των σύνθετων επιπτώσεών του στους εθνικούς και παγκόσμιους ρυθμούς οικονομικής ανάπτυξης, η πρόβλεψη των επιπτώσεων του ιού ήταν ιδιαίτερα προκλητική.

Η πανδημία έχει κλονίσει τις ζωές όλων των κοινοτήτων και των χωρών και έχει επιδράσει αρνητικά στην παγκόσμια οικονομική ανάπτυξη το 2020. Οι εκτιμήσεις δείχνουν ότι ο ιός μείωσε την οικονομική ανάπτυξη το 2020 σε ετήσιο ρυθμό περίπου -3,2%, με πρόβλεψη ανάκαμψης σε 5,9% για το 2021. Το παγκόσμιο εμπόριο εκτιμάται ότι έχει μειωθεί κατά 5,3% το 2020 και προβλέπεται να αυξηθεί κατά 8,0% το 2021 (Jackson, J. K., 2021). Ωστόσο, η οικονομική ύφεση το 2020 δεν ήταν τόσο αρνητική όσο εκτιμήθηκε στην αρχή. Η οικονομική ανάπτυξη μειώθηκε απότομα το δεύτερο τρίμηνο το 2020 στις περισσότερες χώρες, συνεχίζοντας με ανοδική πορεία στο τρίτο τρίμηνο και έκτοτε παραμένει κυρίως θετική. Παρ' όλ' αυτά, οι συνολικές παγκόσμιες οικονομικές επιπτώσεις συνεχίζουν να αυξάνονται. Συγκεκριμένα, η συνεχιζόμενη υγειονομική κρίση έχει σημαντική επιρροή στην παγκόσμια οικονομία με εν δυνάμει μακροχρόνιες επιπτώσεις.

Οι Maliszewska, Mattoo & Van Der Mensbrugghe (2020) στη μελέτη τους με τη χρήση ενός υπολογιστικού μοντέλου γενικής ισορροπίας, προσομοιώνουν τον πιθανό αντίκτυπο του COVID-19 στο ακαθάριστο εγχώριο προϊόν και το εμπόριο. Με βάση κάποια ενδεικτικά σενάρια εκτίμησαν ότι η πιθανή απώλεια στις πληγείσες χώρες θα μπορούσε να μειώσει το ΑΕΠ έως και 3,9% και τις αναπτυσσόμενες χώρες να ζημιώνονται περισσότερο (4% κατά μέσο όρο, αλλά μερικές πάνω από 6,5%). Αυτές οι πρώιμες ενδείξεις για το οικονομικό κόστος της πανδημίας (που πιθανόν να υποτιμήθηκε από την ανάλυση) κατέδειξε την ανάγκη για μια οργανωμένη διεθνή απάντηση στην κρίση. Μια παγκόσμια συνεργασία όχι μόνο στον τομέα της υγείας, αλλά και στις εμπορικές, χρηματοοικονομικές και μακροοικονομικές πολιτικές.

Το γεγονός ότι υπήρξε εξέλιξη στην παραγωγή και την εξέλιξη των εμβολίων κατά το πρώτο εξάμηνο του 2021, δημιούργησε ένα κύμα αισιοδοξίας πως θα μπορούσαν να χαλαρώσουν ή να καταργηθούν τα μέτρα που είχαν εφαρμοστεί στις διάφορες κοινωνίες προκειμένου να αποφευχθεί η στενή επαφή μεταξύ των ανθρώπων, κάτι που θα βοηθούσε στην βελτίωση της οικονομικής δραστηριότητας. Αρκετές προβλέψεις δείχνουν πως η οικονομική ανάπτυξη του 2022 θα μπορούσε να οδηγηθεί σε ρυθμούς αύξησης πριν από την πανδημία. Ωστόσο όλες αυτές οι τρυφερές ελπίδες για το μέλλον μπορεί να ανατραπούν από την έξαρση νέων κρουσμάτων, τις συνεχείς ελλείψεις σε προμήθειες μέσω των αλυσίδων εφοδιασμού και τη δημιουργία νέων κρατικών εγκαταστάσεων λόγω της αυξημένης ζήτησης των δομικών υλικών.

Στη συνέχεια θα αναφέρουμε τις οικονομικές προβλέψεις που έκαναν διάφοροι οργανισμοί κατά την περίοδο της πανδημίας του COVID-19. Οι οργανισμοί που θα συζητήσουμε είναι: ο Οργανισμός Οικονομικής Συνεργασίας και Ανάπτυξης (ΟΟΣΑ), το Διεθνές Νομισματικό Ταμείο (ΔΝΤ), η Παγκόσμια Τράπεζα και ο Παγκόσμιος Οργανισμός Εμπορίου (ΠΟΕ).

Το Σεπτέμβριο του 2021 ο **Οργανισμός Οικονομικής Συνεργασίας και Ανάπτυξης (ΟΟΣΑ)** δημοσίευσε μια καινούργια πρόβλεψη σύμφωνα με την οποία η παγκόσμια οικονομική ανάπτυξη το 2020 είχε μειωθεί κατά 3,4% και υπολόγιζε ότι τα έτη 2021 και 2022 η παγκόσμια οικονομία θα αναπτυσσόταν με ετήσιο ρυθμό 5,7% και 4,5% αντίστοιχα, με την υπόθεση ότι θα υπάρχει μια συνεχής υποστήριξη

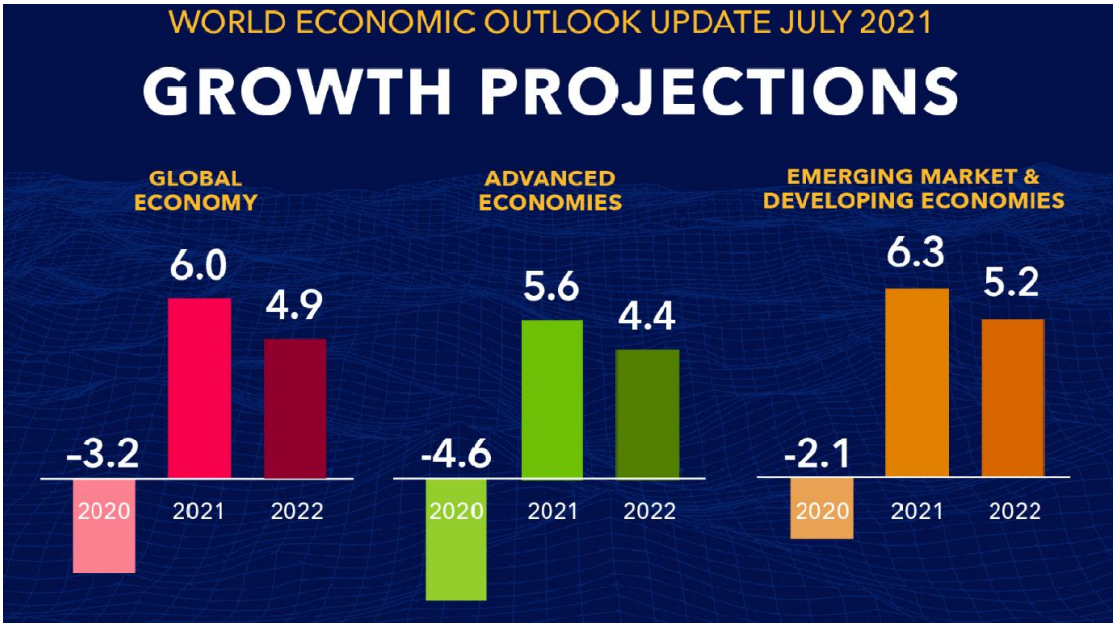
από τις ευνοϊκές νομισματικές πολιτικές και τις μακροοικονομικές πολιτικές. Στην ενημερωμένη πρόβλεψη, στην οικονομία των ΗΠΑ και στην Ευρωζώνη ο ρυθμός ανάπτυξης του ΑΕΠ το 2021 προβλεπόταν να αυξηθεί με ρυθμό 6,0% και 5,3% αντίστοιχα. Ο ΟΟΣΑ, επίσης, εκτίμησε ότι το επίπεδο του παγκόσμιου ΑΕΠ ήταν πιο πάνω από τις προ-πανδημικές προβλέψεις, σε αντίθεση με τα επίπεδα απασχόλησης και παραγωγής τα οποία στα μέσα του 2021 ήταν κατά 3,5% χαμηλότερα από αυτά πριν από την πανδημία, πράγμα το οποίο υπολογίζεται με ζημία εισοδήματος 4,5 τρισεκατομμυρίων δολαρίων. Επιπλέον, η εξασθενημένη παγκόσμια οικονομική δραστηριότητα που σχετιζόταν με την πανδημία είχε ως αποτέλεσμα την επιβράδυνση του παγκόσμιου εμπορίου το τελευταίο τρίμηνο του 2019 και την επακόλουθη περαιτέρω μείωση του 2020. Τα λιμάνια, η φιλοξενία, οι αεροπορικές εταιρίες και η ναυτιλιακή βιομηχανία ήταν επίσης διάφοροι τομείς των οποίων η οικονομική δραστηριότητα επηρεάστηκε αρνητικά (OECD Interim Economic Assessment, 2 March 2020).

Τον Οκτώβριο του 2021 το **Διεθνές Νομισματικό Ταμείο (ΔΝΤ)** δημοσίευσε μια ενημερωμένη πρόβλεψη μέσα από την οποία κατέληξε στα εξής συμπεράσματα ότι :

- Υπάρχει ανάκαμψη της παγκόσμιας οικονομίας, η οποία περιορίστηκε εξαιτίας των νέων παραλλαγών του ιού και των νέων λοιμώξεων (World Economic Outlook, October, 2021).
- Στο κομμάτι της υγείας οι κίνδυνοι συνεχίζουν να βρίσκονται σε αφθονία και αυτό αποτελεί εμπόδιο για την εξ ολοκλήρου επιστροφή στην οικονομική δραστηριότητα.
- Τα κρούσματα της πανδημίας σε κρίσιμες συνδέσεις των παγκόσμιων αλυσίδων εφοδιασμού έχουν «οδηγήσει σε μεγαλύτερες από τις αναμενόμενες διακοπές του εφοδιασμού», οι οποίες τροφοδοτούν τον πληθωρισμό σε πολλές χώρες.
- Τέλος, το ΔΝΤ συμπέρανε ότι «οι κίνδυνοι για τις οικονομικές προοπτικές έχουν αυξηθεί και οι αντισταθμίσεις πολιτικής έχουν γίνει πιο περίπλοκες».

Στη συνέχεια, στο γράφημα 4 βλέπουμε ότι στη βασική του πρόβλεψη το Διεθνές Νομισματικό Ταμείο εκτίμησε ότι ο παγκόσμιος ρυθμός οικονομικής ανάπτυξης μειώθηκε κατά 3,2% το 2020, πριν από την αύξησή του κατά 6,0% το 2021 και 4,9% το 2022, τροποποιημένο προς τα πάνω από την προγενέστερη πρόβλεψή του. Σχετικά με τις αναπτυγμένες οικονομίες το ΑΕΠ εμφάνισε αρνητική τιμή -4,6% το 2020 και αναμενόταν να αυξηθεί το 2021 και 2022 κατά 5,6% και 4,4% αντίστοιχα. Στις αναδυόμενες αγορές και τις αναπτυσσόμενες οικονομίες ο ρυθμός οικονομικής ανάπτυξη έπεσε στο -2,1% το 2020 και εκτιμήθηκε ότι θα ανέβαινε στο 6,3% το 2021 και 5,2% το 2022.

Γράφημα 4: Προβλέψεις για την παγκόσμια οικονομική ανάπτυξη



Πηγή: World Economic Outlook Update, July 2021: Fault Lines Widen in the Global Recovery

Επιπλέον, το ΔΝΤ προέβλεπε ότι το παγκόσμιο εμπόριο θα μειωνόταν κατά 8,2% το 2020 και θα μπορούσε να αυξηθεί κατά 9,7% και 6,7% τα έτη 2021 και 2022. Μέσα από την πρόβλεψη παρατηρήθηκε ότι η οικονομική ανάκαμψη δεν θα ήταν ίση μεταξύ των χωρών, αλλά ανάλογη με την «πρόσβαση σε ιατρικές παρεμβάσεις, την αποτελεσματικότητα της πολιτικής υποστήριξης, την έκθεση σε αλλεπάλληλες επιπτώσεις μεταξύ των χωρών και τα δομικά χαρακτηριστικά που εισέρχονται στην κρίση». Η οικονομική ανάπτυξη της Κίνας και της Ινδίας προβλέπεται να ξεπεράσει τον παγκόσμιο ρυθμό οικονομικής ανάπτυξης το 2021,

καταγράφοντας ρυθμό ανάπτυξης 8,0% και 9,5% αντίστοιχα (World Economic Outlook Update, July 2021).

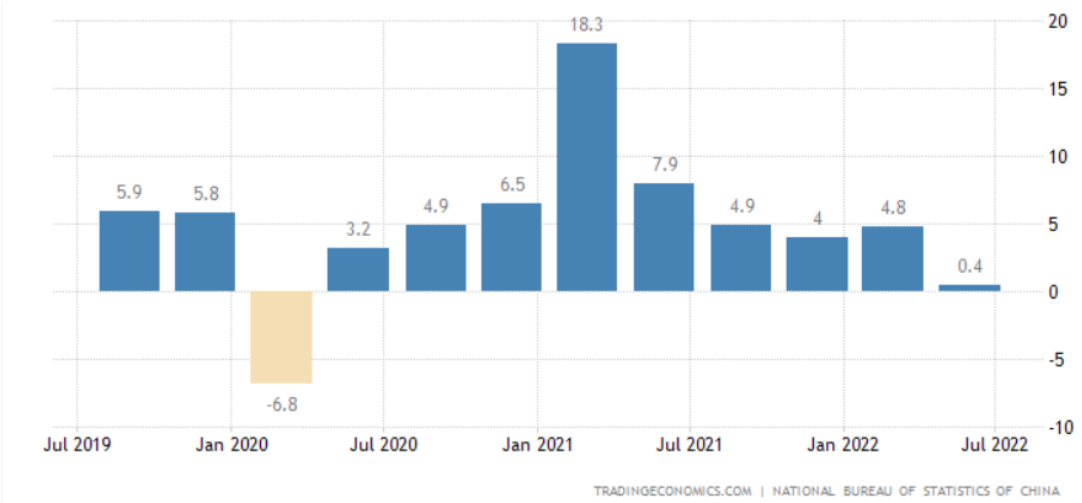
Η **Παγκόσμια Τράπεζα**, τον Ιανουάριο του 2021 στην επικαιροποιημένη πρόβλεψή της ανακοίνωσε ότι η παγκόσμια οικονομική ανάπτυξη θα έφτανε το 4,3% το 2020 και 4,0% το 2021, συγκριτικά με την παλαιότερη πρόβλεψή της το Ιούνιο του 2020 με την οποία υπολόγιζε για -5,2% για το 2020 και 4,2% το 2021, αλλά προβλέπεται αύξηση βραδύτερου ρυθμού 3,8% το 2022 (Global Economic Prospects, January 2021). Αξιολογώντας τα πράγματα η Παγκόσμια Τράπεζα κατέληξε στο συμπέρασμα ότι αν απουσίαζαν «ουσιαστικές και αποτελεσματικές μεταρρυθμίσεις», η παγκόσμια οικονομία θα ζήσει μια δεκαετία «απογοητευτικής ανάπτυξης». Ειδικότερα, η Τράπεζα αξιολόγησε ότι υπήρχαν υλικά και τεχνικά προβλήματα για τη διαμονή αποτελεσματικών εμβολίων, ότι πέρα από τα αυξημένα επίπεδα χρέους συνέτρεχαν και οικονομικές πιέσεις, όλες οι περιοχές παγκοσμίως παρέμεναν ευπρόσβλητες σε νέα κρούσματα του ιού και πως υπάρχει η πιθανότητα η πανδημία να έχει πιο αρνητικές επιπτώσεις στην ανάπτυξη και τα εισοδήματα.

Η αναζωπύρωση της παγκόσμιας οικονομικής δραστηριότητας το πρώτο εξάμηνο του 2021 αύξησε το εμπόριο εμπορευμάτων περισσότερο από τα προ-πανδημικά επίπεδα με αποτέλεσμα οι οικονομολόγοι του ΠΟΕ να αναπροσδιορίσουν τις προβλέψεις τους για το εμπόριο του 2021 και 2022. Ο **Παγκόσμιος Οργανισμός Εμπορίου (ΠΟΕ)** σύμφωνα με μια ενημέρωση των προβλέψεων της 4ης Οκτωβρίου 2021, εκτίμησε ότι ο όγκος του παγκόσμιου εμπορίου μειώθηκε κατά 5,3% το 2020, σχεδόν το μισό από την πτώση 9,2% που είχε προβλέψει ο ΠΟΕ τον Οκτώβριο του 2020. Τώρα ο ΠΟΕ προβλέπει ότι ο όγκος του παγκόσμιου εμπορίου εμπορευμάτων αναμένεται να αυξηθεί κατά 10,8% το 2021 , αναθεωρημένος από 8,0% που προβλεπόταν τον Μάρτιο. Ωστόσο, αναμένεται επιβράδυνση στην ανάπτυξη του εμπορίου στο 4,7 το 2022, από το 4,0% στο παρελθόν. Λόγω του αυξημένου όγκου των εμπορικών συναλλαγών, το παγκόσμιο ΑΕΠ αναμένεται να αυξηθεί κατά 5,3% το 2021 και 4,1% το 2022 ,αναθεωρημένο από 5,1% και 3,8% στο παρελθόν (World Trade Organization, October 4, 2021). Πέρα από την ισχυρή συνολική αύξηση του εμπορίου, όμως υπάρχει σημαντική απόκλιση μεταξύ των χωρών, με ορισμένες αναπτυσσόμενες περιφέρειες να βρίσκονται σε μειονεκτική θέση σε σχέση με τον παγκόσμιο μέσο όρο.

3.3 Λιμάνι Σαγκάης

Ακολουθώντας τη στρατηγική zero-Covid η Κίνα και επιβάλλοντας σκληρό lockdown, με στόχο τον περιορισμό της μετάδοσης της μετάλλαξης Όμικρον του κορωνοϊού, ζημίωσε σημαντικά το λιμάνι της Σαγκάης. Η εξέταση αυτής της ξεχωριστής περίπτωσης έχει ουσιαστική σημασία καθώς, έχει τεράστια επιρροή τόσο σε παγκόσμιο επίπεδο όσο και για την οικονομία της Κίνας (Lifo, 2022 Απρίλιος 18). Ύστερα από το αρχικό ξέσπασμα του κορωνοϊού στη Γουχάν και την τεράστια οικονομική συρρίκνωση την οποία δέχτηκε η οικονομία της Κίνας το 2020, σημειώνοντας τη μικρότερη οικονομική ανάπτυξη στο -6,8% το πρώτο τρίμηνο του 2020 για πάνω από 40 χρόνια, η κινέζικη οικονομία καταγράφει γιγαντιαία άνοδο από το πρώτο κιόλας τρίμηνο του 2021. Παρατηρώντας το γράφημα 5, βλέπουμε ότι παρά την αξιοσημείωτη πτώση του ΑΕΠ της Κίνας το πρώτο τρίμηνο του 2020, επέρχεται μια συνεχόμενη αύξηση του ρυθμού ανάπτυξης τα επόμενα τρία τρίμηνα σε 3,2%, 4,9% και 6,5%, με σημείο κορύφωσης το πρώτο τρίμηνο του 2021 που σημείωσε ρυθμό ρεκόρ με 18,3%. Αυτός ήταν ο ισχυρότερος ρυθμός επέκτασης, ο οποίος ενισχύθηκε από τα αυστηρά μέτρα περιορισμού του ιού, την ενίσχυση της εγχώριας και παγκόσμιας ζήτησης και τη συνεχιζόμενη δημοσιονομική και νομισματική στήριξη.

Γράφημα 5: Ετήσιος ρυθμός ανάπτυξης του ΑΕΠ της Κίνας



Πηγή: National Bureau of Statistics – NBS

Από το τέλος του 2021 ξανά παίρνει τον κατήφορο η οικονομία της χώρας, φτάνοντας σε δραματική κατάσταση το δεύτερο τρίμηνο του 2022 με το αυστηρό lockdown που επέβαλε η Κίνα, το οποίο αποτέλεσε ισχυρό πλήγμα για το λιμάνι της Σαγκάης. Οι αυστηροί περιορισμοί στη Σαγκάη με στόχο την παρεμπόδιση της εξάπλωσης της μετάλλαξης Όμικρον επέφεραν σημαντικές αλλαγές και αναταραχές. Μία από τις μεγαλύτερες ναυτιλιακές εταιρίες του κόσμου, η AP Moller-Maersk A/S, επίσης γνωστή απλώς και ως Maersk, σταμάτησε τις συμβάσεις μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων-ψυγείων στη Σαγκάη, εξαιτίας του αυστηρού lockdown το οποίο στάθηκε εμπόδιο στη μεταφορά προϊόντων όπως τα θαλασσινά και το κατεψυγμένο κρέας από το λιμάνι στην πόλη (newmoney, 14 Απριλίου 2022). Σε ένα ενημερωτικό σημείωμά της η Ocean Network Express τονίζει ότι λόγω των ισχυρών πιέσεων που δέχεται η εφοδιαστική αλυσίδα από το lockdown, προκαλείται συσσώρευση των εμπορευματοκιβωτίων στο λιμάνι της Σαγκάης. Αυτό είχε ως επακόλουθο, οι ηλεκτρονικές υποδομές του λιμανιού να μην είναι αρκετές για την κάλυψη των αυξημένων αναγκών της λειτουργίας των ψυγείων. Όλα αυτά οδήγησαν την Maersk να διακόψει όλες τις νέες παραδόσεις κατεψυγμένων προϊόντων στη Σαγκάη μέχρι νεωτέρας.

Οι όλο και περισσότερες καθυστερήσεις στη ναυτιλία λόγω της κατάσταση στη Σαγκάη, η οποία διαθέτει το μεγαλύτερο λιμάνι εμπορευματοκιβωτίων στον κόσμο, προκάλεσε μεγαλύτερη πίεση στις παγκόσμιες αλυσίδες εφοδιασμού. Ο Zvi Schreiber, Διευθύνων Σύμβουλος της πλατφόρμας κρατήσεων εμπορευμάτων Freightos με έδρα το Χονγκ Κονγκ δήλωσε ότι η παύση λειτουργίας επηρεάζει τις αλυσίδες εφοδιασμού από πολλές πλευρές, συμπεριλαμβάνοντας τη μείωση της ταχύτητας των δραστηριοτήτων των λιμανιών, τον τερματισμό των εργοστασίων και την έλλειψη των οδηγών φορτηγών (CNN Business, 8 Απριλίου 2022).

Επιπλέον, το lockdown στη Σαγκάη που επιβλήθηκε από τις κινέζικες αρχές έχει προκαλέσει σημαντικά προβλήματα τόσο στις εξαγωγές όσο και στην παγκόσμια οικονομία γενικότερα. ο Βίνσεντ Στάμερ, οικονομολόγος από το Ινστιτούτο Παγκόσμιας Οικονομίας του Κιέλου, σε ρεπορτάζ της Deutsche Welle δήλωσε ότι οι εξαγωγές από το λιμάνι της Σαγκάης έχουν μειωθεί κατά 1/3, πράγμα που αντιστοιχεί σε μείωση των εξαγωγών κατά 30% στον υπόλοιπο κόσμο. Ακόμα, ο Γερμανός οικονομολόγος μιλώντας στην DW, προέβλεψε ότι οι τιμές των καταναλωτικών αγαθών θα αυξηθούν αυτό το καλοκαίρι, σημειώνοντας πως η Γερμανία θα μπορούσε

να είναι μία από τις χώρες με τη μεγαλύτερη επιρροή από τις καθυστερήσεις, καθώς σχεδόν το 1/3 του θαλάσσιου εμπορίου μεταξύ της μεγαλύτερης οικονομίας στην Ευρώπη και της Κίνας διακινείται μέσω του λιμανιού της Σαγκάης. Με την άποψη αυτή συμφώνησε και ο Μαξιμίλιαν Μπούτεκ, οικονομικός εκπρόσωπος της Γερμανίας στην Κίνα (Καθημερινή, 28 Απριλίου 2022).

Αναλυτές κρούουν τον κώδικα του κινδύνου σχετικά με τις παγκόσμιες οικονομικές συνέπειες των μερικών ή ολικών lockdown σε πόλεις της Κίνας λόγω του κορωνοϊού. Για παράδειγμα, ο Lu Ting, επικεφαλής οικονομολόγος και συνεργάτες της Nomura για την Κίνα, ανέφερε ότι "οι παγκόσμιες αγορές μπορεί ακόμα να υποτιμούν τον αντίκτυπο, επειδή η μεγάλη προσοχή παραμένει στραμμένη στη σύγκρουση Ρωσίας - Ουκρανίας και στις αυξήσεις των επιτοκίων της Ομοσπονδιακής Τράπεζας των ΗΠΑ". Επιπλέον, ο Michael Hirson, επικεφαλής τμήματος του Eurasia Group για την Κίνα και τη Βορειοανατολική Ασία δήλωσε ότι "Ο αντίκτυπος στην Κίνα είναι σημαντικός και οι επιπτώσεις στην παγκόσμια οικονομία είναι αρκετά σημαντικές" και συνέχισε προσθέτοντας "Πιστεύω ότι βρισκόμαστε μπροστά σε περισσότερη αστάθεια και οικονομική και κοινωνική αναστάτωση για τουλάχιστον τους επόμενους έξι μήνες". Στις 13 Απριλίου του 2022 η Iris Pang, επικεφαλής οικονομολόγος της Κίνας, προειδοποίησε ότι η κρίση του Covid στην Κίνα θα μπορούσε να έχει σοβαρό αντίκτυπο στην παγκόσμια οικονομία (economic times,14 Απριλίου 2022).

Το πιο ακραίο και ανησυχητικό σενάριο θα ήταν το επ΄άπειρον lockdown στη Σαγκάη, μια πόλη με πληθυσμό 25 εκατομμυρίων κατοίκων και ένα από τα σημαντικότερα κομβικά σημεία παραγωγής και εξαγωγών της Κίνας. Το λιμάνι της Σαγκάης, το οποίο διαχειριζόταν πάνω από το 20% της κινεζικής εμπορευματικής κίνησης το 2021, βρίσκεται σε μια κατάσταση χωρίς καμία διέξοδο. Οι προμήθειες τροφίμων που είναι κολλημένες εκεί σαπίζουν καθώς δεν διαθέτουν ψύξη. Σύμφωνα με πλατφόρμα παρακολούθησης της αλυσίδας εφοδιασμού, υπάρχει μείωση του χρόνου παραμονής των εξαγωγών και αυτό πιθανόν να συμβαίνει επειδή δεν υπάρχουν καινούργια εμπορευματοκιβώτια που αποστέλλονται στις αποβάθρες από τις αποθήκες (news 247, 17 Απριλίου 2022).

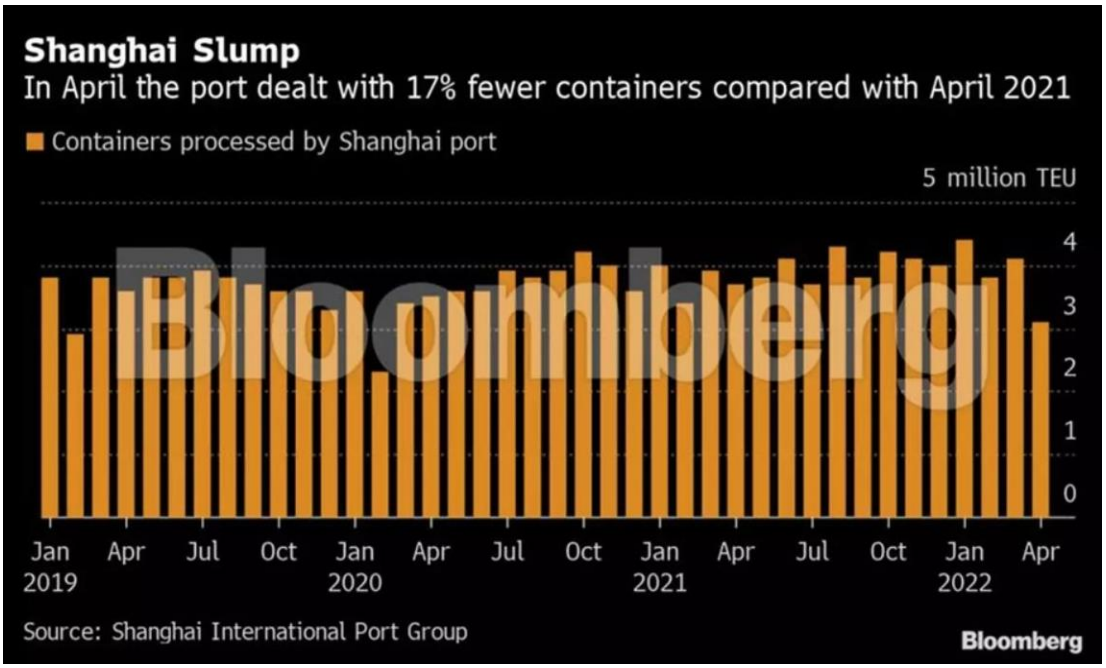
Εκτός από τα logistics και το εμπόριο, δυνατό χτύπημα δέχτηκε επίσης η παραγωγή και η τεχνολογία από το εκτεταμένο lockdown στη Σαγκάη. Πολλές πόλεις

που βρίσκονται στην ευρύτερη περιοχή της Σαγκάης αποτελούν έναν τεράστιο κατασκευαστικό κόμβο πληθώρα επιλογών, από βιομηχανίες κατασκευής αυτοκινήτων έως ημιαγωγών. Στη Σαγκάη, πέρα από το φημισμένο Giga εργοστάσιο της Tesla, στην περιοχή διατηρούν επίσης εργοστάσια οι General Motors, Ford, Volkswagen (VLKAF) και SAIC Motor (κινεζικά αυτοκίνητα). Ωστόσο, οι αυστηροί περιορισμοί που έχουν επιβληθεί με στόχο το zero-Covid δηλαδή τα μηδενικά κρούσματα, έχουν αναγκάσει πολλά εργοστάσια να σταματήσουν προσωρινά την λειτουργία τους, προκαλώντας έντονες διαταραχές σε σημαντικές εφοδιαστικές αλυσίδες στον τομέα των ηλεκτρονικών και στην παγκόσμια αυτοκινητοβιομηχανία. Μερικά τέτοια παραδείγματα είναι η Pegatron κύριος προμηθευτής της Apple, η ταϊβανέζικη Unimicron Technology, η οποία είναι προμηθευτής πλακετών τυπωμένων κυκλωμάτων της Apple, ανέστειλαν την παραγωγή τους μέχρι νεοτέρας, ακόμα τα εργοστάσια των Tesla και Volkswagen παραμένουν κλειστά για βδομάδες (Lifo,18 Απριλίου 2022). Η βιομηχανική παραγωγή της πόλης τον Απρίλιο του 2022 συρρικνώθηκε κατά 61,5% από πέρυσι (economic times, 20 Μαΐου 2022).

Σταδιακά η Κίνα φαίνεται να χαλαρώνει το lockdown στη Σαγκάη, χωρίς αυτό να φέρνει άμεσα ανακούφιση στη συμφόρηση της εφοδιαστικής αλυσίδας. Ο Jeremy Nixon, διευθύνων σύμβουλος της Ocean Network Express Pte, ανέφερε πως οι ελλείψεις εργαζομένων στα λιμάνια, τους σιδηρόδρομους και τα φορτηγά στην Κίνα και τις ΗΠΑ έχουν δημιουργήσει αρκετές καθυστερήσεις πλοίων σε μεγάλα λιμάνια του κόσμου. Αυτό το γεγονός, ώθησε την κυβέρνηση Μπάιτεν να παρέμβει (economic time, 20 Μαΐου 2022). Ενώ το λιμάνι της Σαγκάης έχει σχεδόν ανακάμψει από τις επιπτώσεις του lockdown για την πανδημία του Covid-19 με τη βοήθεια των καθημερινών εργασιών, αυτό δεν φαίνεται να σημαίνει και το τέλος στην κρίση της ναυτιλίας.

Στο Γράφημα 6, παρατηρούμε ότι ύστερα από την τεράστια πτώση στον αριθμό των κοντέινερ το Φεβρουάριο του 2020 στο λιμάνι της Σαγκάης λόγω της έναρξης της πανδημίας του COVID-19, η πορεία ήταν κυρίως ανοδική με αμυδρά σκαμπανεβάσματα ανά τους μήνες. Το αμέσως μικρότερο ποσοστό εμφανίζεται τον Απρίλιο του 2022, σημειώνοντας 17% λιγότερα εμπορευματοκιβώτια συγκριτικά με τον Απρίλιο του 2021 και αυτό προκλήθηκε εξαιτίας του παρατεταμένου lockdown το οποίο επέβαλαν οι Κινέζικες αρχές.

Γράφημα 6: Επεξεργασμένα εμπορευματοκιβώτια από το λιμάνι της Σαγκάης



Πηγή: Shanghai International Port Group

Την Πέμπτη 26 Μαΐου του 2022, ο Li Huaqiang, αξιωματούχος του υπουργείου μεταφορών, δήλωσε ότι η ημερήσια διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων έχει ανακάμψει στο 95,3% του κανονικού επιπέδου στο λιμάνι της Σαγκάης. Ακόμα, πρόσθεσε ότι το χρονικό διάστημα 1 έως 24 Μαΐου η μεταφορά φορτίου στα μεγάλα κινέζικα λιμάνια αυξήθηκε κατά 4,2% σε σχέση με την ίδια περίοδο του Απριλίου. Ωστόσο, παρά τη βελτίωση στο λιμάνι συνεχίζουν να υπάρχουν εμπόδια στην παράδοση των εμπορευμάτων από και προς το λιμάνι. Το γεγονός αυτό οφείλεται στο ότι δεν ακολουθήθηκε από μια παράλληλη ανάκαμψη στις μεταφορές με τα φορτηγά. Σύμφωνα μια εταιρεία διαχείρισης στόλου με έδρα το Πεκίνο, την G7 Connect, τις τρεις πρώτες εβδομάδες του Μαΐου οι δείκτες εμπορευματικής κυκλοφορίας για τη Σαγκάη ήταν 81% χαμηλότεροι σε σύγκριση με το 2021 (economic times, 27 Μαΐου 2022).

Άκρως ενθαρρυντικός φαίνεται να είναι ο μήνας του Ιουνίου, καθώς οι εξαγωγές της Κίνας αυξήθηκαν με τον ταχύτερο ρυθμό μεταξύ των τελευταίων πέντε μηνών, ενισχύοντας έτσι τις ενδείξεις ότι η δεύτερη μεγαλύτερη οικονομία του κόσμου δείχνει δείγματα ανάπτυξης ύστερα από την τεράστια ζημία που υπέστη από τα μέτρα περιορισμού της πανδημίας. Δεν μπορούμε να πούμε το ίδιο και για τις

εισαγωγές που αυξήθηκαν με βραδύτερο ρυθμό παρά την χαλάρωση των μέτρων. Οι εμπορικές προσδοκίες της χώρας αντιμετωπίζουν εξαιρετικές δυσκολίες κατά το δεύτερο εξάμηνο του 2022 παρά την ισχυρή ανθοφορία των εξαγωγών, καθώς ο παρατεταμένος πόλεμος στην Ουκρανία, η εξασθενισμένη ζήτηση σε κύριες εξαγωγικές αγορές και ο υψηλός πληθωρισμός δημιουργούν άγχος και φόβο για παγκόσμια ύφεση (economic times,13 Ιουλίου 2022).

3.4 Τιμές εμπορευμάτων

Το ξέσπασμα του COVID-19 έπαιξε σημαντικό ρόλο στις διαταραχές της ζήτησης και της προσφοράς στις αγορές εμπορευμάτων, προκαλώντας μεγάλη αστάθεια στις τιμές διαφόρων προϊόντων. Όσον αφορά τη λειτουργία των αγορών εμπορευμάτων , ο Marshall το 1890 περιγράφει , πως η προσφορά και η ζήτηση καθορίζουν την τιμή, έχοντας ως βασικούς παράγοντες τους πωλητές και τους αγοραστές, και πώς η καμπύλη ζήτησης της αγοράς καθορίζεται από τις καμπύλες ζήτησης των καταναλωτών. Ακόμη ,Ο Pindyck (2004) αναφέρει, πώς οι αγορές εμπορευμάτων έχουν την τάση να αντιμετωπίζουν υψηλά επίπεδα αστάθειας, η οποία ασκεί μεγάλη επιρροή στους επενδυτές για τις στρατηγικές των συναλλαγών τους.

Σχετικά με την πορεία των τιμών, οι Erdem και Ünalmış (2016) γράφουν ότι, ενώ από τη δεκαετία του 1960 έως τις αρχές της δεκαετίας του 2000 η πλειοψηφία των τιμών των πρώτων υλών είχε ακολουθήσει καθοδική πορεία, μεταξύ του 2002 και πριν την κρίση του 2007, οι τιμές τριπλασιάστηκαν. Ως συνέπεια της κρίσης, υπήρξε πτώση των τιμών, με ανάκαμψη το 2011 και μια περαιτέρω μείωση το 2015. Επίσης, οι Jacks και Stuermer (2020) αναφέρουν ότι, μετά την κορύφωση το 2008, οι τιμές κινήθηκαν προς αντίθετη κατεύθυνση, χάνοντας περίπου το 50% της αξίας τους.

Τα τελευταία δύο χρόνια με την πανδημία, η εξέλιξη των πραγμάτων στις τιμές των τροφίμων ακολούθησαν την ίδια κατεύθυνση με το διεθνές εμπόριο. Παρατηρώντας την Εικόνα 1, ο δείκτης τιμών των τροφίμων από τον Ιανουάριο έως το Σεπτέμβριο του 2020 μειώθηκε κατά 4%, καθώς ο συνδυασμός της μειωμένης ζήτησης και της άφθονης προσφοράς είχε ως αποτέλεσμα την πτώση των τιμών των περισσότερων εμπορευμάτων. Όμως από το τελευταίο τρίμηνο του 2020 έως και το Φεβρουάριο του 2022 παρουσίασε ανοδική πορεία, με την εξαίρεση ορισμένων βραχυπρόθεσμων διακυμάνσεων. Αυτή η ανύψωση των τιμών των τροφίμων, προήλθε από την συνεχής αύξηση του κόστους στις εισροές και την ανάκαμψη της

ζήτησης, τα οποία με τη σειρά τους προκλήθηκαν από την αύξηση των τιμών του φυσικού αερίου και του πετρελαίου (United Nations, 2022). Την ανάκαμψη αυτή ακολούθησαν και άλλα εμπορεύματα, όπως τα μεταλλεύματα και τα μη πολύτιμα μέταλλα, τα ορυκτά και τα καύσιμα.

Εικόνα 1: Δείκτες τιμών σε επιλεγμένες ομάδες εμπορευμάτων

Πηγή: Υπολογισμοί UNCTAD,με βάση στοιχεία από δείκτες εμπορευμάτων της UNCTAD

Στην αρχή της πανδημίας, οι τιμές των καυσίμων σημείωσαν μια απότομη πτώση και στη συνέχεια το 2021 έκαναν στροφή προς τα πάνω. Το χαμηλότερο επίπεδο των τελευταίων 18 ετών έφτασα ο δείκτης καυσίμων UNCTAD, καθώς το χρονικό διάστημα Ιανουάριου-Απριλίου του 2021, μειώθηκε κατά 56%. Ο βασικός λόγος αυτής της πτώσης, ήταν η κατρακύλα των τιμών του πετρελαίου λόγω της υπερπροσφοράς σε συνδυασμό με την μείωση της ζήτησης. Το δεύτερο εξάμηνο του 2020, ο δείκτης αρχίζει μια ανοδική πορεία. Λόγω της αδιάκοπτης οικονομικής ανάκαμψης μετά το 2020 και της έντονης αύξησης της ζήτησης, ο δείκτης καυσίμων καταγράφει εξαιρετική αύξηση κατά 95% από τον Ιανουάριο του 2021 έως το Μάρτιο του 2022 (Διεθνής Οργανισμός Ενέργειας, 2022).

Όσον αφορά τις τιμές μετάλλων και ορυκτών κατά το πρώτο εξάμηνο του 2020 υπήρχε μια σχετική σταθερότητα, που όμως ακολουθήθηκε από μια έντονη ανοδική τάση κατά την υπόλοιπη περίοδο της πανδημίας. Κυρίως λόγω της μείωσης των τιμών στα σιδηρομεταλλεύματα και τον χαλκό, ο δείκτης μεταλλευμάτων, μη πολύτιμων μετάλλων και ορυκτών UNCTAD μειώθηκε κατά 12% από τον Ιανουάριο έως τον Απρίλιο του 2020, και αυξήθηκε κατά 82% από τον Μάιο του 2020 μέχρι το Φεβρουάριο του 2022, λόγω της αύξησης των τιμών στα σιδηρομετάλλευμα και άλλα εμπορεύματα (UNCTAD,2022).

Οι διάφορες διακυμάνσεις στις τιμές των τεσσάρων βασικών πολύτιμων μετάλλων, το χρονικό διάστημα από τον Ιανουάριου μέχρι τον Αύγουστο του 2020, ήταν αρκετά αδιόρατες. Ο δείκτης πολύτιμων μετάλλων UNCTAD, για παράδειγμα, κατέγραψε αύξηση 27% λόγω της αύξησης της τιμής του χρυσού. Αυτή η αύξηση οφείλεται στο γεγονός ότι, στην αρχή της πανδημίας υπήρχε μια κατάσταση αμφιβολίας και αβεβαιότητας, πράγμα που ωθούσε στην επένδυση ασφαλών περιουσιακών στοιχείων (Sappor et al., 2020). Στην συνέχεια, όπως φαίνεται και στην Εικόνα 1, υπήρχε μια αστάθεια στην πορεία του δείκτη μεταξύ του χρονικού διαστήματος Σεπτεμβρίου του 2020 με Φεβρουαρίου του 2022.

Συνοψίζοντας, για την επίπτωση της πανδημίας στην παγκόσμια αγορά εμπορευμάτων, πιστεύεται από κοινού η άποψη ότι ,από την μία οι αγορές ορισμένων εμπορευμάτων, όπως ο χρυσός έχουν επωφεληθεί από τον COVID-19, σημειώνοντας ανοδική πορεία στη τιμή του. Από την άλλη πλευρά όμως, ολόκληρη η παγκόσμια αγορά εμπορευμάτων έχει ζημιωθεί σκληρά εξαιτίας της επιδημίας. Για παράδειγμα, οι τιμές του φυσικού αερίου και του πετρελαίου έχουν αυξηθεί παγκοσμίως. Παρόλο που η αγορά ανακάμπτει με αργούς και σταθερούς ρυθμούς, η παγκόσμια αγορά εμπορευμάτων δεν πρόκειται να σταθεροποιηθεί ολοκληρωτικά μέχρις ότου αφανιστεί ο ιός.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4: ΠΌΛΕΜΟΣ ΡΩΣΙΑΣ- ΟΥΚΡΑΝΙΑΣ

4.1 Οι επιπτώσεις του πολέμου στο θαλάσσιο εμπόριο

Η διαμάχη ανάμεσα στην Ρωσία και την Ουκρανία έχει τις ρίζες της από τον Φεβρουάριο του 2014. Η εισβολή της Ρωσίας στην Ουκρανία, ξεκίνησε στις 24 Φεβρουαρίου του 2022, μετά από εντολή του Βλαντίμιρ Πούτιν, κορυφώνοντας την συνεχιζόμενη εδώ και χρόνια Ρώσο-ουκρανική διαμάχη. Λίγες μέρες νωρίτερα, στις 21 Φεβρουαρίου του 2021, η Ρωσία κήρυξε τις περιοχές Ντονέτσκ και Λουγκάνσκ ως ανεξάρτητα κράτη (Hernandez και Joe, 2022). Την αμέσως επόμενη ημέρα,, δόθηκε το ελεύθερο από την Ρωσία για στρατιωτική παρέμβαση, με τους στρατιώτες να εισβάλουν και στις δύο περιοχές (Chowdhury και B.M., 2022). Ο κορυφαίος Αμερικανός Henry Kissinger δήλωσε ότι το ουκρανικό ζήτημα ήταν ένα θέμα αντιπαράθεσης μεταξύ Ανατολής και Δύσης που ανέκαθεν υπήρχε στο τραπέζι, σχετικά από ποια πλευρά θα ενταχθεί η χώρα (Παμπουχίδου, 2022).

Η έναρξη του πολέμου αποτέλεσε ένα κομβικό σημείο για την κορύφωση της επιδείνωσης των σχέσεων Ρωσίας– Ουκρανίας από το 2014, προκαλώντας την αντίδραση των δυτικών κυβερνήσεων. Ο πόλεμος στην Ουκρανία προκαλεί ιδιαίτερη ανησυχία για το ποιες θα είναι οι επιπτώσεις σε μια παγκόσμια οικονομία που έχει υποστεί τεράστιο πλήγμα από τον COVID-19 και την κλιματική αλλαγή, με τις πιο συνταρακτικές επιπτώσεις να πλήττουν τις αναπτυσσόμενες χώρες. Σύμφωνα με πρόσφατες προβλέψεις της UNCTAD, εκτιμάται ότι το ΑΕΠ της παγκόσμιας οικονομίας θα είναι μικρότερο κατά 1% από το αναμενόμενο λόγω του πολέμου, ο οποίος δημιουργεί έντονη διαταραχή στις αγορές ενέργειας, τροφίμων και χρηματοπιστωτικών αγορών (UNCTAD, Μάρτιος 2022).

Σε διάσκεψη του ΟΗΕ για το Εμπόριο και την Ανάπτυξη (UNCTAD) αναφέρθηκε ότι η επιμελητεία της Ουκρανίας, το εμπόριο και η περιοχή της Μαύρης Θάλασσας έχει βυθιστεί από τον πόλεμο στην Ουκρανία. Οι εμπορικοί εταίροι της χώρας είναι αναγκασμένοι τώρα να προμηθεύονται αρκετά από τα εμπορεύματά τους από πιο μακριά. Η αναζήτηση εναλλακτικών εμπορικών δρόμων για τη μεταφορά ουκρανικών αγαθών, αύξησε ραγδαία τις απαιτήσεις σε υπηρεσίες και υποδομές θαλάσσιων και χερσαίων μεταφορών. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα, την αύξηση του

κόστους αποστολής και της ζήτησης των πλοίων παγκοσμίως. Τα αυξημένα μεταφορικά κόστη, σε συνδυασμό με πιθανά ελλείμματα στις αγορές λόγω περιορισμού της προσφοράς, με τη σειρά τους θα προκαλέσουν αυξήσεις στις τιμές των καταναλωτών, απειλώντας έτσι τη διεύρυνση χάσματος της φτώχειας.

Το σύστημα πλοίων και λιμανιών που συνδέουν τον κόσμο είναι πολύπλοκο και από αυτό είναι άμεσα εξαρτημένο το παγκόσμιο εμπόριο. Για να πετύχει μια ομαλότητα το παγκόσμιο εμπόριο, είναι επιτακτική ανάγκη να διασφαλιστεί ότι τα ουκρανικά λιμάνια είναι διαθέσιμα στη διεθνή ναυτιλία και πως η συνεργασία με τους ενδιαφερόμενους στον κλάδο των μεταφορών προσφέρει ακόμα υπηρεσίες. Επίσης, θα πρέπει να επιζητηθούν εναλλακτικοί τρόποι μεταφοράς και να ενισχυθούν οι επενδύσεις στις πιο αδύναμες οικονομίες και στις μεταφορές.

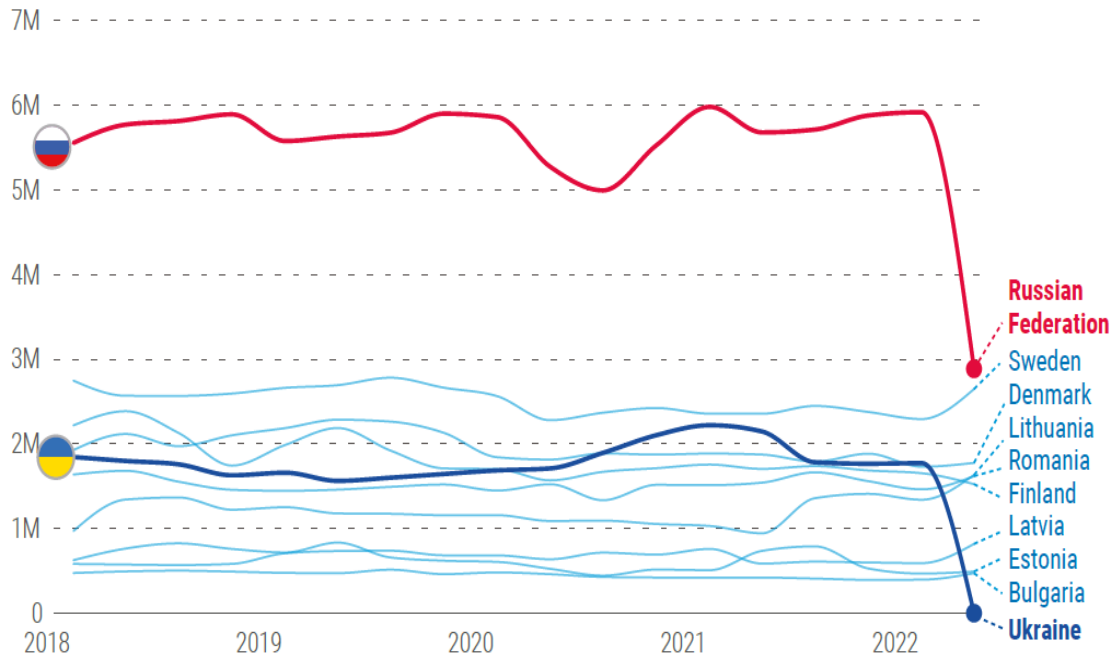
Η καταστροφή σημαντικών υποδομών, οι περιορισμοί στο εμπόριο, η διαταραχή των περιφερειακών logistics, το αυξημένο κόστος ασφάλισης, η διακοπή των λιμενικών εργασιών στην Ουκρανία, και οι υψηλότερες τιμές των καυσίμων είναι όλοι παράγοντες που συνέλαβαν στα υλικοτεχνικά εμπόδια που προέκυψαν στην περιοχή της Μαύρης Θάλασσας και σε ένα παγκόσμιο περιβάλλον πιο δαπανηρό για τη ναυτιλία και το εμπόριο. Δεν ήταν λίγες οι χώρες που χρειάστηκε να κοιτάξουν πιο μακριά για προμηθευτές φυσικού αερίου, πετρελαίου και σιτηρών. Αυτό είχε ως συνέπεια, να αυξηθούν οι αποστάσεις αποστολής, το κόστος και οι χρόνοι διέλευσης (UNCTAD, 28 Ιουνίου 2022).

Παρόλο που η Ουκρανία και η Ρώσικη Ομοσπονδία δεν συμμετέχουν σε μεγάλο βαθμό στη παγκόσμια ναυτιλία εμπορευματοκιβωτίων και στα δίκτυα της αλυσίδας αξίας, οι εμπορικοί περιορισμοί και η σύγκρουση έχουν επιρροή και σε αυτό το ναυτιλιακό τμήμα. Όπως παρατηρούμε και στην Εικόνα 2, οι μεταφορείς εμπορευματοκιβωτίων μείωσαν τη μεταφορική ικανότητα των πλοίων που είχαν ανατεθεί στη Ρωσία και ανέστειλαν τις εργασίες στα Ουκρανικά λιμάνια. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα, τα πλοία και τα εμπορευματοκιβώτια να επαναδρομολογηθούν μετά το κλείσιμο των λιμανιών και τη διακοπή των ναυτιλιακών υπηρεσιών προς τη Ρωσία και την Ουκρανία. Τα φορτία που προορίζονταν για την Ρώσικη Ομοσπονδία και την Ουκρανία συγκεντρώνονται τώρα σε λιμάνια όπως του Ρότερνταμ στην Ολλανδία, της Κωστάντζας στη Ρουμανία, της Κωνσταντινούπολης στην Τουρκία, του Αμβούργου στη Γερμανία κ.α. Οι ναυλωτές με τις διάφορες καθυστερήσεις που

αντιμετωπίζουν εξαιτίας των αλλαγών των δρομολογίων, αναμένεται να δουν αύξηση των τελών κράτησης στα λιμάνια. Οι ναύλοι είχαν ήδη αυξηθεί από την πανδημία του COVID-19 και η ανάγκη για επαναπροσδιορισμό των εμπορευματοκιβωτίων και των πλοίων κατά τη διάρκεια του πολέμου, πίεσε ακόμα περισσότερο τις τιμές των ναύλων προς τα επάνω (UNCTAD, 28 Ιουνίου 2022).

Εικόνα 2: Πηγαίνει προς τα κάτω η ανάπτυξη μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων για τη Ρώσικη Ομοσπονδία και την Ουκρανία.

Ανάπτυξη στόλου μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων με επιλεγμένες χώρες, σε χωρητικότητα TEU.



Πηγή: UNCTAD, με βάση τα δεδομένα που παρέχονται από το MDST Transmodal

Σημείωση: Η χωρητικότητα TEU είναι η ετήσια μεταφορική ικανότητα του σκάφους σε ισοδύναμες μονάδες είκοσι ποδιών.

Η UNCTAD σε προσομοίωσή της στις 12-14 Ιουλίου του 2022, συμπεραίνει ότι το υψηλό κόστος μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων που σημειώθηκε την περίοδο 2021-2022 θα μετακυλιστεί στους καταναλωτές, προσθέτοντας έτσι επιπλέον αύξηση στην τιμή τους κατά 1,6% σε παγκόσμιο επίπεδο. Ακόμα, υποδηλώνει πως θα υπάρξει αύξηση στα παγκόσμια επίπεδα τιμών εισαγωγής κατά 11,6% κατά μέσο όρο, ως αποτέλεσμα των συνεχών αυξήσεων των ναύλων. Πιο συγκεκριμένα, τα

μικρά νησιωτικά αναπτυσσόμενα κράτη θα πληγούν περισσότερο με αύξηση 8,1%. Οι τιμές εισαγωγής τους ενδέχεται να αντιμετωπίσουν σωρευτική αύξηση 26,7%. Οι μεταφορικές τους δαπάνες για εισαγωγές είναι διπλάσιες έως και τριπλάσιες από τον παγκόσμιο μέσο όρο. Επίσης, οι επιπτώσεις στην οικονομία τους είναι πολύ πιο σοβαρές όταν αυξάνονται τα έξοδα μεταφοράς, πέρα από το ήδη υπάρχον υψηλό κόστος μεταφοράς (UNCTAD, 5 Ιουλίου 2021).

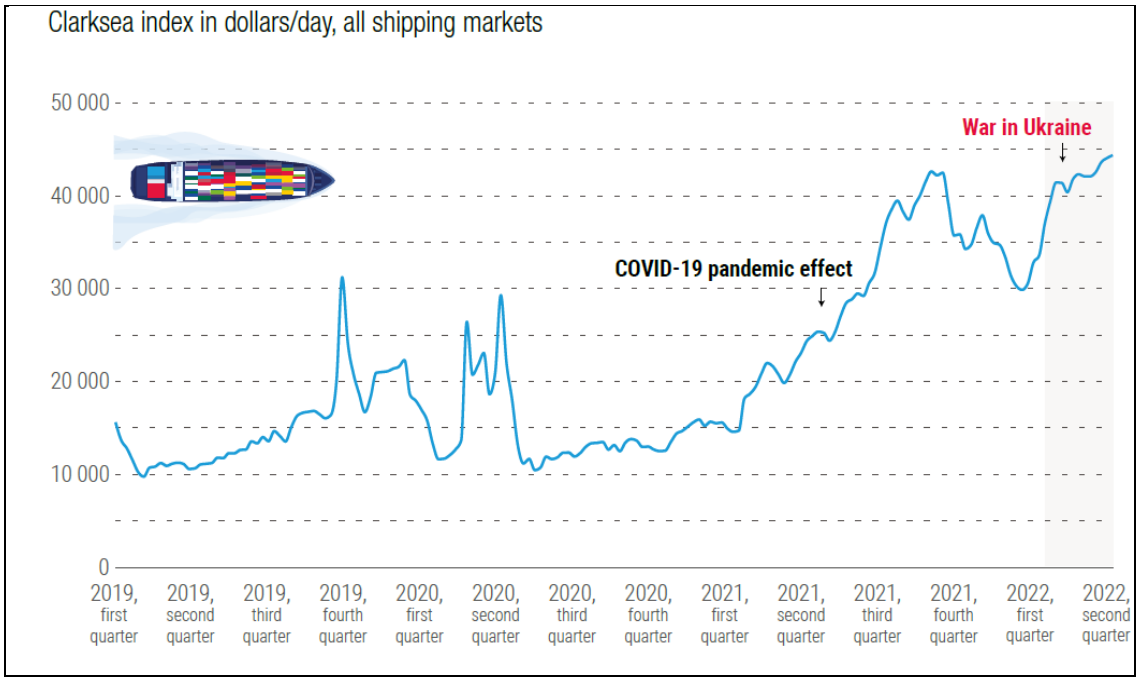
4.2 Η επίδραση στις τιμές των εμπορευμάτων και στην ενέργεια

Δεν γίνεται όλες οι εξελίξεις στην παγκόσμια ναυτιλία να συσχετίζονται με μια συγκεκριμένη αιτία. Ένα από τα πολλά και φλέγοντα ζητήματα που επηρεάζει την παρούσα στιγμή τις διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές είναι ο πόλεμος στην Ουκρανία, συνδυάζοντας και άλλες προκλήσεις όπως η συμφόρηση στα λιμάνια, η πανδημία του COVID-19, η ανάγκη για μετάβαση σε καύσιμα με χαμηλές εκπομπές άνθρακα, είναι μερικές από αυτές. Ακόμη και πριν από την έναρξη του πολέμου, το κόστος μεταφοράς ήταν πολλαπλάσιο του ιστορικού μέσου όρου, δυσκολεύοντας τις προσπάθειες αλλαγής δρομολόγησης και αυξάνοντας το κόστος εισαγωγής και τις τιμές του καταναλωτή σε όλους τους τομείς (UNCTAD, Review of Maritime Transport 2021). Βλέποντας την Εικόνα 3, είναι εμφανές πως μεγάλο ποσοστό του υψηλού κόστους αποστολής προήλθε από τις διαταραχές και τη τεράστια ζήτηση σε μίλια που προκλήθηκαν από τον πόλεμο στην Ουκρανία.

Η μεγαλύτερη ανησυχία που επικρατεί είναι για τις αγορές εμπορευμάτων των τροφίμων και των καυσίμων. Στις 28 Ιουνίου του 2022, η UNCTAD δημοσίευσε μια έκθεση στην οποία αναφέρει ότι «[τ]α δημητριακά προκαλούν ιδιαίτερη ανησυχία δεδομένου του ηγετικού ρόλου της Ρώσικης Ομοσπονδίας και της Ουκρανίας στις αγορές γεωργικών προϊόντων διατροφής και της σχέσης τους με την επισιτιστική ασφάλεια και τη μείωση της φτώχειας». Μαζί, οι δύο αυτές χώρες αντιπροσωπεύουν το 27% του παγκόσμιου εμπορίου του σιταριού και το 53% σε ηλιέλαιο και σπόρους σε όλο τον κόσμο (UNCTAD,16 Μαρτίου 2022). Στο σύνολο 36 χώρες εισάγουν περισσότερο από το 50% του σιταριού τους μόνο από τη Ρωσική Ομοσπονδία και την Ουκρανία (UNCTAD, 13 Απριλίου 2022). Η Ουκρανία εξήγαγε περίπου 50 εκατομμύρια τόνους σιτηρών το 2021. Οι εκτιμήσεις πριν από τον πόλεμο είχαν προβλέψει αύξηση 3% στις παγκόσμιες θαλάσσιες εξαγωγές των σιτηρών. Ωστόσο,

με τα τωρινά δεδομένα προβλέπεται να συρρικνωθούν κατά 3,8% το 2022 (UNCTAD, 28 Ιουνίου 2022).

Εικόνα 3: Η τιμή της ναυτιλίας αυξάνεται ξανά



Πηγή: UNCTAD, με βάση τα δεδομένα που παρέχονται από το Clarksons Research Shipping Intelligence Network.

Σημείωση: Η σειρά παρακολουθεί τα μέσα κέρδη των πλοίων στους κύριους ναυτιλιακούς τομείς, συμπεριλαμβανομένων των δεξαμενόπλοιων, των πλοίων χύδην, των πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων και των πλοίων μεταφοράς αερίου, σταθμισμένα με τον αριθμό των πλοίων σε κάθε τμήμα.

Οι επιπτώσεις του πολέμου της Ουκρανίας ήταν αξιοσημείωτες σε παγκόσμιο επίπεδο λόγω της συνεισφοράς της χώρας στον εφοδιασμό τροφίμων και ενέργειας. Σχετικά με τα τρόφιμα υπήρχαν προβλήματα σε θέματα παραγωγής και εξαγωγής, τα οποία ήταν άμεσα συνδεδεμένα με την μειωμένη διαθεσιμότητα και τις αυξήσεις των τιμών. Οι εμπορικοί περιορισμοί που προκλήθηκαν λόγω του πολέμου οδήγησαν σε λιγότερες αποστολές σιτηρών σε μακρινότερες αποστάσεις, με αποτέλεσμα την αύξηση των τιμών των τροφίμων. Από τον Φεβρουάριο μέχρι τον Μάρτιο του 2022, ο δείκτης τιμών σιτηρών του FAO αυξήθηκε κατά 17,1%, λόγω των μεγάλων αυξήσεων του σιταριού. Επίσης, το επίπεδο του δείκτη τιμών τροφίμων του FAO σημειώθηκε κατά 33,6% υψηλότερο από τον Μάρτιο του 2021 (fao, 2022). Η

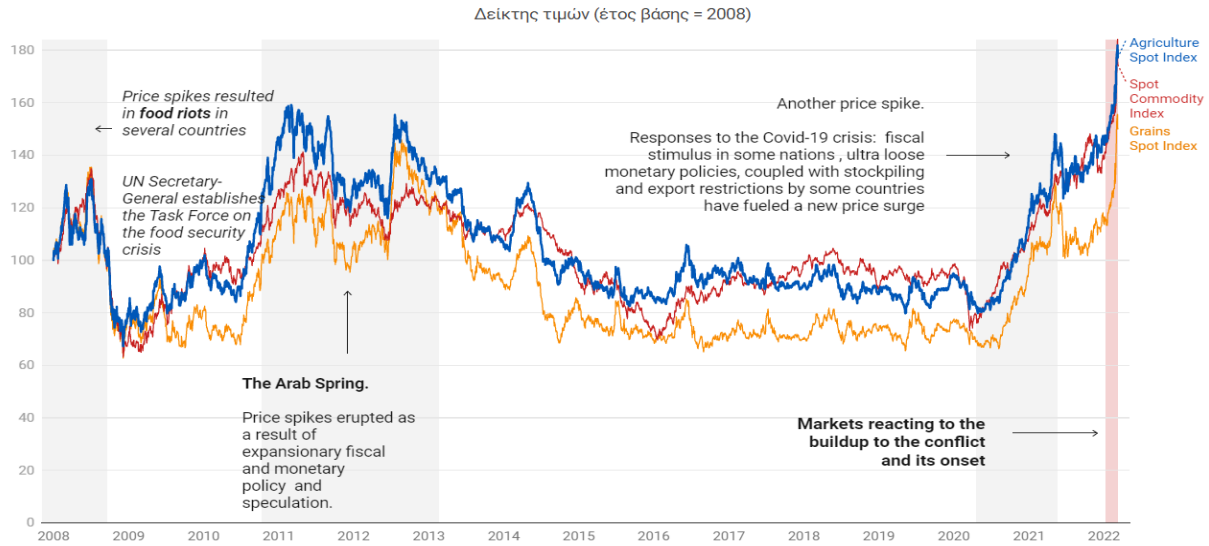
UNCTAD, επίσης, στην έκθεση ανακοινώνει πως από το Φλεβάρη μέχρι το Μάιο του 2022, η καταβολή της τιμής για τη μεταφορά χύδην φορτίων ξηρών προϊόντων, όπως το σιτάρι, είχε αύξηση περίπου 60%.

Είναι δύσκολο να κάνουμε προβλέψεις για τις μακροχρόνιες επιπτώσεις που μπορούν να έχουν οι αυξήσεις στις τιμές των τροφίμων, αλλά με τη βοήθεια μιας ιστορικής ανάλυσης της UNCTAD πέφτει φως σε ορισμένες ανησυχητικές καταστάσεις (εικόνα 4). Γενικά, υπάρχει μεγάλος βαθμός συσχέτισης ανάμεσα στις αυξήσεις των τιμών των αγροτικών-διατροφικών προϊόντων και της πολιτικής αστάθειας. Όπως παρατηρούμε στην Εικόνα 4, οι κύκλοι των εμπορευμάτων γεωργικών προϊόντων έχουν συμπέσει με σημαντικά πολιτικά γεγονότα, όπως οι εξεγέρσεις για τα τρόφιμα 2007–2008 και η Αραβική Άνοιξη (UNCTAD, rapid assessment 16 March 2022).

Ως συνέπεια της αντίδρασης των κυβερνήσεων στην κρίση που προκάλεσε η πανδημία του COVID-19 είναι η άνοδος των τιμών για τα γεωργικά προϊόντα. Τέτοια παραδείγματα αντιδράσεων είναι οι άκρως χαλαρές νομισματικές πολιτικές, τα δημοσιονομικά κίνητρα σε ορισμένα έθνη, σε συνδυασμό από περιορισμούς εξαγωγών και αποθήκευσης από συγκεκριμένες χώρες. Ωστόσο, η τρέχουσα κατάσταση του πολέμου έφτασα τα επίπεδα των τιμών σε καινούργια και ακραία ύψη, τα οποία ξεπέρασαν μέχρι και εκείνα που είχαν σημειωθεί στην αρχή της Αραβικής Άνοιξης. Αυτή η νέα αύξηση των τιμών θα μπορούσε να θέσει σε κίνδυνο την επισιτιστική ασφάλεια και την πολιτική σταθερότητα σε οποιοδήποτε μέρος του κόσμου (UNCTAD, 11 Μαρτίου 2022).

Επιπλέον, η Ρώσικη Ομοσπονδία έχει τεράστια συνεισφορά στον παγκόσμιο εμπόριο λιπασμάτων και καυσίμων, αγαθά τα οποία είναι βασικά για την παραγωγική διαδικασία των αγροτών σε όλο τον κόσμο. Έντονες διαταραχές στον εφοδιασμό αυτών των εισροών, ενδέχεται να οδηγήσουν σε υψηλότερε τιμές και χαμηλότερες αποδόσεις σιτηρών, με σημαντικές επιπτώσεις στην παγκόσμια ασφάλεια τροφοδοσίας και συγκεκριμένα σε ευάλωτες οικονομίες και σε χώρες που εξαρτώνται άμεσα από τις εισαγωγές τροφίμων.

Εικόνα 4: Η σχέση μεταξύ των αυξήσεων των τιμών των τροφίμων και της πολιτικής αστάθειας (μέχρι τις 9 Μαρτίου του 2022)



Πηγή: UNCTAD based on data from Thomson Reuters (Bloomberg Commodity Index)

Ο Ντέιβιντ Μάλπας, πρόεδρος της Παγκόσμιας Τράπεζας, προέτρεψε τις αναπτυγμένες οικονομίες να ενισχύσουν την βοήθεια παροχής τροφίμων που παρέχουν στις αναπτυσσόμενες χώρες και να προσφέρουν προσωπική εργασία, με σκοπό να αυξηθεί η παραγωγή τροφίμων, λιπασμάτων και ενέργειας, έτσι ώστε να μειωθούν οι ελλείψεις και να αντιμετωπιστεί η αύξηση των τιμών που προκαλείται από τον πόλεμο ανάμεσα στην Ρωσία και την Ουκρανία. Προσθέτοντας είπε, ότι ένας ικανοποιητικός τρόπος για διευκολύνουν τους αγρότες των φτωχών χωρών να αγοράσουν λιπάσματα και να συνεχίσουν την παραγωγή τους είναι μέσω της παροχής κουπονιών ή μετρητών. Η Κρισταλίνα Γκεοργκίεβα, επικεφαλής του Διεθνούς Νομισματικού Ταμείου, σχολίασε πως η κρίση μεγαλώνει το χάσμα μεταξύ των φτωχών και των πλούσιων χωρών, δίνοντας ιδιαίτερη έμφαση στο ζήτημα διαφοροποίησης στην παραγωγή ενέργειας, τροφίμων και λιπασμάτων με σκοπό τη μείωση της εξάρτηση από τη Ρωσία (Οικονομικός Ταχυδρόμος, 19 Απριλίου 2022).

Όσον αφορά τον κλάδο της ενέργειας, η Ρωσία θεωρείται σπουδαίος εξαγωγέας πετρελαίου και φυσικού αερίου. Η Ευρωπαϊκή Ένωση είναι άμεσα εξαρτημένη, καθώς εισήγαγε περίπου το 40% του φυσικού της αερίου, σχεδόν το μισό του άνθρακα και περισσότερο από το ¼ του πετρελαίου της από την Ρωσία το 2019. Οι τιμές Brent (το ευρωπαϊκό σημείο αναφοράς του πετρελαίου) αυξήθηκαν

περισσότερο από 25% κατά τη διάρκεια των δύο πρώτων εβδομάδων του πολέμου. Μέχρι το τέλος Μαρτίου, οι τιμές του φυσικού αερίου στην Ευρώπη ήταν περίπου 580% υψηλότερες από ότι πέρυσι (Economics Observatory, 2022). Αυτή η ενεργειακή εξάρτηση της Ευρώπης από τη Ρωσία τη φέρνει αντιμέτωπη με ένα διχασμό λόγω του εμπάργκου στις εισαγωγές ρώσικου πετρελαίου (Brzozowski, 2022) και το ευρωπαϊκό κοινό είναι απογοητευμένο που οι πληρωμές του για τα ορυκτά καύσιμα χρηματοδοτούν τη ρωσική πολεμική μηχανή.

Το μεγάλο ζήτημα που απασχολεί τους παγκόσμιους ηγέτες είναι βρουν κάποιο τρόπο για να σταματήσουν την ενεργειακή τους κατανάλωση από τη Ρωσία. Οι πρώτες χώρες που απαγόρευσαν το ρωσικό πετρέλαιο ήταν οι Ηνωμένες Πολιτείες και το Ηνωμένο Βασίλειο, όμως καμία από τις δύο χώρες δεν είχε μεγάλο βαθμό εξάρτησης από αυτές τις εισαγωγές. Επιπλέον, ο αντίκτυπος τέτοιων ενεργειών δεν έχει μεγάλη επιρροή στη Ρωσία, καθώς εύκολα μπορεί να αλλάξει κατεύθυνση και να προσφέρει το πετρέλαιό της κάπου αλλού στην παγκόσμια αγορά. Ένα εμπάργκο θα λειτουργούσε μόνο εάν συμμετείχε η ΕΕ, λένε οι οικονομολόγοι, επειδή θα ήταν δύσκολο για τη Ρωσία να βρει γρήγορα νέους πελάτες για το πετρέλαιο και το φυσικό αέριο που στέλνει στην Ευρώπη (Tollefson, 2022). Σε μια σύνοδο κορυφής στις 10-11 Μαρτίου, οι χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΕΕ) συμφώνησαν συλλογικά να καταργήσουν σταδιακά τις εισαγωγές ρωσικής ενέργειας (Economics Observatory, 2022).

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή παρουσίασε το σχέδιο REPowerEU, απαντώντας στις διαταραχές και στις δυσκολίες της παγκόσμιας αγοράς ενέργειας και βοηθώντας την Ευρώπη να καταστεί ανεξάρτητη από τα ρωσικά ορυκτά καύσιμα νωρίτερα από το 2030, ξεκινώντας από το φυσικό αέριο, υπό το πρίσμα της εισβολής της Ρωσίας στην Ουκρανία. Στο σχέδιο αυτό περιγράφεται μια σειρά μέτρων για την αντιμετώπιση των αυξημένων τιμών της ενέργειας στην Ευρώπη και για την αναπλήρωση των αποθεμάτων φυσικού αερίου για τον επόμενο χειμώνα. Το σχέδιο που προτείνει η Επιτροπή θα δυναμώσει την ανθεκτικότητα του ενεργειακού συστήματος στα πλαίσια της Ευρωπαϊκής Ένωσης, μέσω της αντικατάστασης του φυσικού αερίου στη θέρμανση και την παραγωγή ηλεκτρικής ενέργειας, την επιτάχυνση της χρήσης ανανεώσιμων πηγών ενέργειας και της διαφοροποίησης του εφοδιασμού με φυσικό αέριο. Με αυτόν τον τρόπο, είναι εφικτό να πραγματοποιηθεί μείωση της ζήτησης της

ΕΕ για ρωσικό φυσικό αέριο κατά τα 2/3 πριν από το τέλος του έτους (Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 8 Μαρτίου 2022).

Αυτή η στρατηγική εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από την αύξηση των εισαγωγών φυσικού αερίου από προμηθευτές εκτός της Ρωσίας. Στις 25 Μαρτίου, ο πρόεδρος των ΗΠΑ Τζο Μπάιντεν δεσμεύτηκε να στείλει περισσότερο υγροποιημένο φυσικό αέριο στην Ευρώπη και η Γερμανία έχει ήδη υπογράψει συμφωνία για την εισαγωγή του προϊόντος από το Κατάρ (Tollefson, 2022). Σύμφωνα με έρευνα του Έκτακτου Ευρωβαρόμετρου στις 5 Μαΐου του 2022 σε όλα τα κράτη μέλη της, το 85% των Ευρωπαίων πιστεύει ότι η ΕΕ θα πρέπει να μειώσει την εξάρτησή της από το ρωσικό φυσικό αέριο και πετρέλαιο όσο το δυνατόν γρηγορότερα για να στηρίξει την Ουκρανία και το 84% καθιστά επείγουσα την ανάγκη για επενδύσεις σε ανανεώσιμες πηγές ενέργειας λόγω του πολέμου.

Σε περιόδους κρίσης είναι πιο εύκολο για τους υπεύθυνους χάραξης πολιτικής να υποστηρίξουν ότι οι υπάρχουσες πολιτικές είναι απαρχαιωμένες και ότι χρειάζεται να υιοθετήσουν καινούργιες (Kern, Kuzemko & Mitchell,2014). Έχοντας πάρει μια γεύση από την επίδραση που προκάλεσαν οι ενεργειακές κρίσεις της δεκαετίας του 1970, τα τέλη της δεκαετίας του 2000 και το 2014 (Natorski & Surrallés, A.2008), αναμένουμε ότι αυτή τη φορά ο πόλεμος θα εστιάσει περισσότερο στην ασφάλεια της ενεργειακής πολιτικής της Ευρώπης (Goldthau & Boersma, 2014). Η δυναμικότητα της Ευρώπης απέναντι στο θέμα των επαναλαμβανόμενων κρίσεων ενέργειας και ασφάλειας, θα εξαρτηθεί σε ένα μεγάλο μέρος από τον τρόπο που θα κατανεμηθούν τα κόστη των μέτρων προσαρμογής και από τη δημόσια υποστήριξη των αντίστοιχων πολιτικών προσαρμογής.

Η επιθετική συμπεριφορά του κύριου προμηθευτή ενέργειας και η αβεβαιότητα στις αγορές ενέργειας, πρόκειται να αφήσει στίγματα στον τρόπο με τον οποίο η Ευρώπη εφοδιάζει την ενέργειά της. Από τη μία πλευρά, πιθανόν να δοθεί αγώνας για το διαθέσιμο αέριο, ειδικά σε βραχυπρόθεσμο χρονικό ορίζοντα. Από την άλλη πλευρά, ιδιαίτερη και ακόμα μεγαλύτερη σημασία θα δοθεί σε θέματα εξάρτησης και ασφάλειας των ενδεχόμενων νέων εταιρικών σχέσεων (Osička & Černoch, 2022). Το νέο βασικό σενάριο για τους περισσότερους Ευρωπαίους είναι η σταδιακή διακοπή του ρώσικου ενεργειακού εφοδιασμού, καθώς λίγες είναι οι ευρωπαϊκές χώρες που αναμένεται να κρατήσουν επαφή με τη Ρωσία υπομένοντας τις

συνέπειες του πολέμου περισσότερο από όσο χρειάζεται. Η ενδεχόμενη κλιμακωτή διακοπή των ρωσικών εισαγωγών ενέργειας θα είναι μια τεράστια πρόκληση, αλλά αυτή τη φορά η Ευρώπη θα εμφανιστεί προετοιμασμένη (McWilliams et al. 2022). Ο ρυθμός αυτής της κατάργησης, θα καθοριστεί από τη διαθεσιμότητα και τις προσιτές τιμές, αλλά και από την ένταση της σύγκρουσης.

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή έχει εγκρίνει μια σειρά από βραχυπρόθεσμα και μακροπρόθεσμα μέτρα, με στόχο την εξασφάλιση ικανοποιητικού εφοδιασμού για τη βιομηχανική και θερμική περίοδο του 2022-2023 και τη μείωση των τιμών ενέργειας. Τα μέτρα αυτά περιλαμβάνουν: την πιστοποίηση διαχειριστών συστημάτων αποθήκευσης, την αναγκαστική υποχρέωση αποθήκευσης αερίου, κοινές αγορές φυσικού αερίου (European Commission, 23 Μαρτίου 2022) και τη χαλάρωση των κανόνων για την παρέμβαση στην αγορά (European Commission, 8 Μαρτίου 2022). Ωστόσο, όσο ριζοσπαστικά και να είναι αυτά τα μέτρα, εξακολουθούν να συνάδουν με το υπάρχον κανονιστικό πλαίσιο των αγορών ενέργειας της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

4.3 Ο οικονομικός αντίκτυπος του πολέμου

Ο πόλεμος μεταξύ Ρωσίας και Ουκρανίας είναι μια τεράστια ανθρωπιστική καταστροφή που πλήττει εκατομμύρια ανθρώπους και ένα σοβαρό οικονομικό σοκ αβέβαιης διάρκειας και μεγέθους. Η πρόσφατη επίθεση της Ρωσίας στην Ουκρανία το 2022 έθεσε υπό αμφισβήτηση την οικονομική ανάκαμψη από την πανδημία του Covid-19, επιδεινώνοντας ακόμα περισσότερο την κατάσταση καθώς οι παγκόσμιες οικονομίες έχουν τη δυνατότητα να γίνουν μάρτυρες μιας ακόμη αύξησης των τιμών των βασικών εμπορευμάτων και του «βουλιάγματος» στην αλυσίδα εφοδιασμού. Ο πόλεμος στην Ουκρανία και οι έντονες οικονομικές επιπτώσεις στη Ρωσία λόγω των σκληρών οικονομικών κυρώσεων «δεν προκαλούν μόνο οικονομική καταστροφή στη Ρωσία του Προέδρου Βλαντιμίρ Πούτιν. Οι επιπτώσεις απειλούν επίσης την παγκόσμια οικονομία, κλονίζουν τις χρηματοπιστωτικές αγορές και κάνουν τη ζωή πιο επικίνδυνη για όλους» (Wiseman, 2022). Η Ουκρανία και η Ρωσία είναι κύριοι παίκτες στις εξαγωγές φυσικού αερίου, πετρελαίου, άνθρακα, σιταριού και άλλων εμπορευμάτων στην παγκόσμια αγορά. Οι διάφορες διαταραχές προκάλεσαν την αύξηση των παγκόσμιων τιμών, ειδικά για το φυσικό αέριο και το πετρέλαιο. Η Παγκόσμια Τράπεζα προβλέπει αύξηση 50% στις τιμές της ενέργειας το 2022, ως

αποτέλεσμα των διαταραχών της παραγωγής και του εμπορίου που επέφερε ο πόλεμος. Επίσης αναμένει αύξηση στις τιμές του σιταριού περισσότερο από 40%, ασκώντας πίεση στις αναπτυσσόμενες οικονομίες που στηρίζονται από τις εισαγωγές σιταριού της Ρωσίας και της Ουκρανίας (Elliott, 2022).

Ο Indermit Gill, αντιπρόεδρος της Παγκόσμιας Τράπεζας, ανέφερε ότι: «Συνολικά, αυτό ισοδυναμεί με το μεγαλύτερο σοκ στον τομέα των εμπορευμάτων που έχουμε βιώσει από τη δεκαετία του 1970. Όπως συνέβαινε τότε, το σοκ επιδεινώνεται από την αύξηση των περιορισμών στο εμπόριο τροφίμων, καυσίμων και λιπασμάτων». Επιπλέον, ο αναπτυξιακός οργανισμός με έδρα την Ουάσιγκτον σε μια ανάλυσή του δήλωσε ότι υπάρχει σοβαρό ενδεχόμενο να οδηγηθούμε σε στασιμοπληθωρισμό εξαιτίας του παρατεταμένου και επίμονου υψηλού κόστους των εμπορευμάτων.

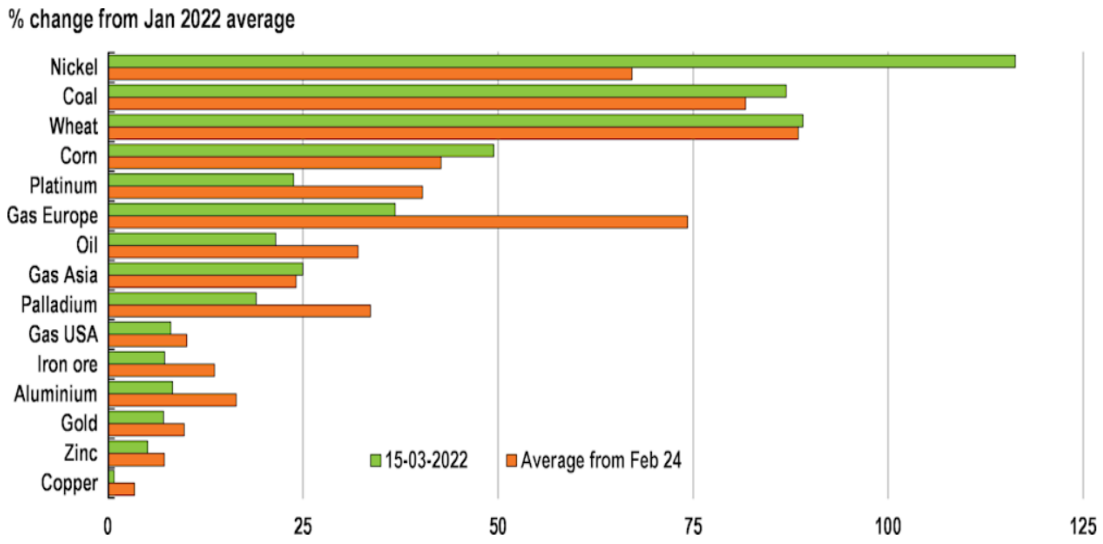
Η σύγκρουση ανάμεσα στην Ρωσία και την Ουκρανία θα επηρεάσει την παγκόσμια οικονομία μέσω τριών βασικών καναλιών, όπως αναφέρουν οι Kammer, Azour et al. (2022):

1. Οι υψηλότερες τιμές για εμπορεύματα όπως η ενέργεια και τα τρόφιμα θα συνεχίσουν να αυξάνουν τον πληθωρισμό που με τη σειρά του θα μειώσει την αξία των εισοδημάτων και θα επιβαρύνει τη ζήτηση.
2. Ιδιαίτερα οι γειτονικές οικονομίες θα αντιμετωπίσουν διαταραχές στις αλυσίδες εφοδιασμού, στο εμπόριο και τα εμβάσματα, καθώς και μια ιστορική αύξηση των προσφυγικών ροών.
3. Η χαμηλότερη επιχειρηματική εμπιστοσύνη και η μεγαλύτερη αβεβαιότητα των επενδυτών θα επιβαρύνουν τις τιμές των περιουσιακών στοιχείων, καθιστώντας πιο αυστηρές τις χρηματοοικονομικές συνθήκες και δυνητικά θα οδηγήσουν σε εκροές κεφαλαίων από τις αναδυόμενες αγορές.

Σύμφωνα με την Agathe Demarais, παγκόσμια διευθύντρια προβλέψεων και διαχειρίστρια της Economist Intelligence Unit «[ο] οικονομικός αντίκτυπος των κυρώσεων της ΕΕ και των ΗΠΑ θα είναι επομένως μικρός εκτός Ρωσίας, αν και οι δυτικές εταιρείες που είναι πολύ εκτεθειμένες στη Ρωσία θα εξακολουθήσουν να επηρεάζονται». Επομένως, EIU αναμένει πως η πιο σημαντική επίδραση που θα υποστεί η παγκόσμια οικονομία από τη σύγκρουση της Ρωσίας με την Ουκρανία θα

βρει πάτημα στις υψηλότερες τιμές των εμπορευμάτων. Οι τιμές των εμπορευμάτων θα μπορούσαν να εκτιναχθούν λόγω τριών παραγόντων: ανησυχιών σχετικά με τις προμήθειες, την καταστροφή της φυσικής υποδομής και τις κυρώσεις (EIU,3 Μαρτίου 2022). Πιο συγκεκριμένα, οι τιμές του πετρελαίου και του φυσικού αερίου θα σημειώσουν τεράστια αύξηση λόγω της στενότητας στην αγορά και της αβεβαιότητας σχετικά με τις προμήθειες. Επίσης, όπως βλέπουμε και στην Εικόνα 5, οι τιμές πολλών βασικών μετάλλων (τιτάνιο, παλλάδιο, αλουμίνιο και νικέλιο) και γεωργικών προϊόντων (σιτάρι, κριθάρι, καλαμπόκι, και ελαιοκράμβη) έχουν εκτιναχθεί στα ύψη από την έναρξη του πολέμου, καθώς η Ρωσία και η Ουκρανία είναι βασικοί παραγωγοί και εξαγωγείς αυτών, αν και δεν υπήρξαν σημαντικές διακοπές στον όγκο παραγωγής ή εξαγωγών (OECD, 2022).

Εικόνα 5: Οι τιμές των κυριότερων εξαγωγικών προϊόντων της Ρωσίας και της Ουκρανίας έχουν αυξηθεί απότομα.



Πηγή: Refinitiv

Επιπλέον, οι οικονομικές κυρώσεις θα έχουν επιπτώσεις και στις αλυσίδες εφοδιασμού και το εμπόριο, καθώς οι εταιρείες θα αντιμετωπίζουν δυσκολία στην εύρεση χρηματοοικονομικών διαύλων μέσω των οποίων θα διενεργούν εμπορικές συναλλαγές με τη Ρωσία. Η διακοπή των αλυσίδων εφοδιασμού θα προέλθει από τρεις πηγές: τις δυσκολίες που επηρεάζουν οι χερσαίες διαδρομές, τους περιορισμούς στις αεροπορικές συνδέσεις και την ακύρωση θαλάσσιων εμπορευματικών δρομολογίων από την Ουκρανία (EIU,3 Μαρτίου 2022). Ειδικότερα, θα διακοπούν οι

χερσαίες εμπορικοί οδοί μεταξύ Ευρώπης και Ασίας, οι αεροπορικές σχέσεις ανάμεσα σε Ρωσία και Ευρώπη θα εμφανίσουν σοβαρά εμπόδια ύστερα από την απόφαση των χωρών της ΕΕ να κλείσουν τον εναέριο χώρο τους στα ρωσικά αεροσκάφη (Newsroom,2022) και οι θαλάσσιες εμπορικές διαδρομές διαμέσου της Μαύρης Θάλασσας θα ακυρωθούν.

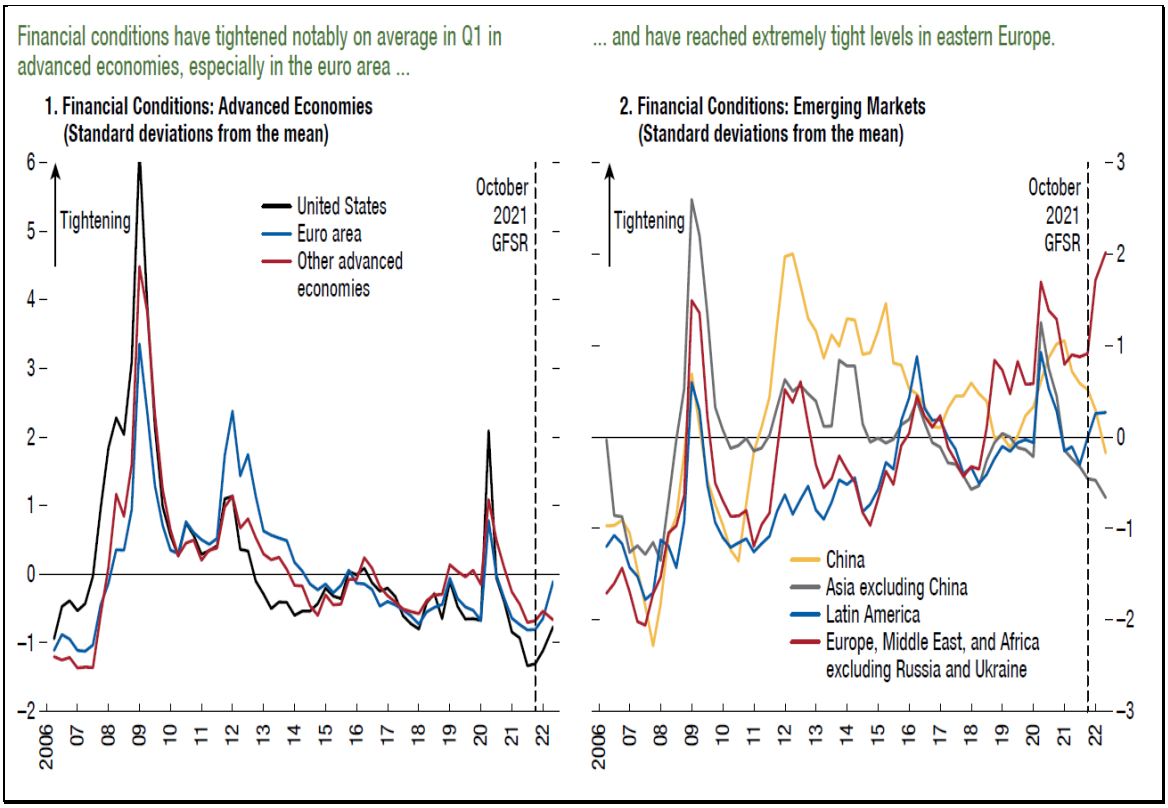
Ο αντίκτυπος της Ρώσικης εισβολής όσον αφορά την οικονομική ζημία θα είναι μεγαλύτερη για την εμπόλεμη περιοχή και την Ευρώπη. Συγκεκριμένα, τα μέτρα που έλαβαν διάφορες ευρωπαϊκές χώρες για να διακόψουν τις ρώσικες εισαγωγές ενέργειας σε συνδυασμό με τις επίσημες κυρώσεις, θα προκαλέσουν μια βαθιά συρρίκνωση στη Ρώσικη οικονομία. Ο πόλεμος, επίσης αναμένεται να έχει σημαντικές επιπτώσεις στην παγκόσμια οικονομία και στις χρηματοπιστωτικές αγορές, καθώς θα συμβάλλει σε σημαντική επιβράδυνση της παγκόσμιας ανάπτυξης το 2022 και θα αυξήσει τον πληθωρισμό (World Economic Outlook, April 2022). Η παγκόσμια οικονομία, οι προοπτικές για τον πληθωρισμό και πιθανότατα η μακροοικονομική σταθερότητα θα επιβαρυνθούν κατά ένα μεγάλο μέρος από τις έντονες διαταραχές στις παγκόσμιες αλυσίδες εφοδιασμού και στις αγορές εμπορευμάτων. Οι τιμές ρεκόρ των καυσίμων και των τροφίμων πέρα από τον ήδη παγκόσμιο αντίκτυπο τον οποίο έχουν προκαλέσει, θα πλήξουν πολύ περισσότερο τους ευάλωτους πληθυσμούς.

Το Διεθνές Νομισματικό Ταμείο στην επικαιροποιημένη πρόβλεψή του τον Απρίλιο του 2022, προβλέπει ότι η παγκόσμια ανάπτυξη θα μειωθεί από περίπου 6,1% το 2021 σε 3,6% το 2022 και το 2023, δηλαδή αυτό ισοδυναμεί με 0,8 και 0,2 ποσοστιαίες μονάδες χαμηλότερα για το 2022 και το 2023 από ότι προβλεπόταν τον Ιανουάριο. Οι προβλέψεις για τον πληθωρισμό που προκλήθηκαν από τις διευρυμένες πιέσεις στις τιμές είναι 5,7% στις προηγμένες οικονομίες και 8,7% στις αναπτυσσόμενες και αναδυόμενες οικονομίες για το 2022, 1,8 και 2,8 ποσοστιαίες μονάδες υψηλότερες από τις προβλέψεις τον περασμένο Ιανουάριο (World Economic Outlook, April 2022).

Σε μια ενημερωμένη πρόβλεψη τον Ιούλιο του 2022 το Διεθνές Νομισματικό Ταμείο ανακοίνωσε ότι η παγκόσμια ανάπτυξη θα επιβραδυνθεί στο 3,2% το 2022 και στο 2,9% το 2023, δηλαδή 0,4 και 0,7 ποσοστιαίες μονάδες αντίστοιχα χαμηλότερα από ότι στην Παγκόσμια Οικονομική Προοπτική του Απριλίου του 2022.

Επιπλέον, ο παγκόσμιος πληθωρισμός έχει αναθεωρηθεί προς τα πάνω λόγω των παρατεταμένων ανισορροπιών προσφοράς και ζήτησης και των τιμών (τροφίμων, ενέργειας) και αναμένεται να αυξηθεί στο 6,6% για τις προηγμένες οικονομίες και στο 9,5% στις αναδυόμενες αγορές και στις αναπτυσσόμενες οικονομίες αυτό το έτος, με ανοδική πορεία κατά 0,9 και 0,8 ποσοστιαίες μονάδες αντίστοιχα από την πρόβλεψη του Απριλίου (World Economic Outlook Update, July 2022).

Εικόνα 6: Παγκόσμιες οικονομικές συνθήκες



Πηγή: Bloomberg Finance L.P., Haver Analytics, national data sources and IMF staff calculations.

Σημείωση: GFSR = Global Financial Stability Report

Η αστάθεια της χρηματοπιστωτικής αγοράς έχει αυξηθεί δραματικά μετά τη Ρώσικη εισβολή στην Ουκρανία, δοκιμάζοντας την ανθεκτικότητα του χρηματοπιστωτικού συστήματος και αντανακλώντας την αυξημένη αβεβαιότητα για τις οικονομικές και πολιτικές προοπτικές. Στην Εικόνα 6 παρουσιάζονται δύο γραφήματα, τα οποία αναφέρονται στις χρηματοοικονομικές συνθήκες των αναπτυγμένων χωρών (αριστερό γράφημα) και των αναδυόμενων χωρών (δεξιό

γράφημα). Επίσης, στην εικόνα παρατηρούμε έντονες διακυμάνσεις ανά χρονικά διαστήματα, οι οποίες όσο υψηλότερες είναι τόσο πιο σφικτές οικονομίες αντιπροσωπεύουν. Στις προηγμένες οικονομίες, οι χρηματοοικονομικές συνθήκες έχουν ενισχυθεί σημαντικά το 2022, αντανακλώντας τις υψηλότερες αποδόσεις των κρατικών ομολόγων, τη μείωση των εταιρικών αποτιμήσεων και τις συνεχείς προσδοκίες για ομαλοποίηση της νομισματικής πολιτικής (International Monetary Fund, April 2022). Ωστόσο, συγκριτικά με τα ιστορικά επίπεδα, όπως βλέπουμε την χρονική περίοδο της οικονομικής κρίσης του 2008-2009 όπου παρατηρείται η πιο έντονη διακύμανση στις χρηματοοικονομικές συνθήκες με ιδιαίτερη έμφαση στις Ηνωμένες Πολιτείες (σχήμα 1), οι οικονομικές συνθήκες παραμένουν εύκολες ή χονδρικά ουδέτερες. Στις αναδυόμενες χώρες, οι χρηματοοικονομικές συνθήκες έχουν φτάσει σε εξαιρετικά στενά επίπεδα στη Μέση Ανατολή και στην Ανατολική Ευρώπη οι οποίες είναι άμεσα εξαρτημένες με την Ρωσία, λόγω των αυξημένων ισοτιμιών του τοπικού νομίσματος και της ξαφνικής αύξησης του εξωτερικού κόστους δανεισμού (σχήμα 2). Αντίθετα, στην Κίνα οι συνθήκες έχουν χαλαρώσει, καθώς οι υπεύθυνοι χάραξης πολιτικής προκειμένου να αντισταθμίσουν την οικονομική επιβάρυνση παρείχαν πρόσθετη υποστήριξη πολιτικής (IMF, April 2022).

Οι κίνδυνοι για προοπτικές τείνουν προς τα κάτω με συντριπτικό τρόπο, καθώς ο πληθωρισμός γίνεται ολοένα και περισσότερο πρόβλημα για τους ανθρώπους σε όλο τον κόσμο, οι υπεύθυνοι χάραξης πολιτικής θα πρέπει να έχουν ως προτεραιότητα την εξομάλυνσή του και να εργαστούν σκληρά για να τον ελέγξουν. Είναι αναπόφευκτο ότι η αυστηρότερη νομισματική πολιτική θα έχει πραγματικό οικονομικό κόστος, αλλά η αναμονή για ανάληψη δράσης θα επιδεινώσει την κατάσταση. Η στοχευμένη δημοσιονομική στήριξη μπορεί να βοηθήσει να μετριαστεί ο αντίκτυπος στους πιο ευάλωτους σε περιόδους οικονομικής πίεσης, αλλά οι υπεύθυνοι χάραξης πολιτικής πρέπει να είναι προσεκτικοί ώστε να μην αυξήσουν τις κρατικές δαπάνες ή τους φόρους προκειμένου να αντισταθμίσουν τον αποπληθωριστικό αντίκτυπο της πανδημίας. Οι αυστηρότερες νομισματικές συνθήκες πιθανότατα θα έχουν αρνητικό αντίκτυπο στη χρηματοπιστωτική σταθερότητα, απαιτώντας συνετή χρήση μακροπροληπτικών εργαλείων και κάνοντας πιο αναγκαίες μεταρρυθμίσεις στα πλαίσια επίλυσης του χρέους (IMF, July 2022). Υπάρχουν πολλές πολιτικές που μπορούν να εφαρμοστούν για την αντιμετώπιση συγκεκριμένων επιπτώσεων στις τιμές της ενέργειας και των τροφίμων. Ορισμένες από αυτές τις

πολιτικές μπορεί να περιλαμβάνουν την αύξηση της παραγωγής ανανεώσιμων πηγών ενέργειας, την ανάπτυξη νέων ενεργειακών τεχνολογιών ή την αύξηση του εμπορίου μεταξύ των χωρών. Τέλος, προκειμένου να μετριαστεί η κλιματική αλλαγή, η διεθνής κοινότητα θα πρέπει να λάβει επείγουσα δράση για τον περιορισμό των εκπομπών και την αύξηση των επενδύσεων σε πράσινες τεχνολογίες.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5: ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Η παρούσα εργασία είναι μία ανασκόπηση στην ήδη υπάρχουσα βιβλιογραφία αναφορικά με τις θαλάσσιες μεταφορές και το διεθνές εμπόριο. Συγκεκριμένα, όσον αφορά τη σύγκριση των επιπτώσεων της κρίσης του 2008 – 2009 με αυτές από την πανδημία του κορωνοϊού, βρέθηκε πως η σωστή διαχείριση χωρητικότητας αποτελεί σημαντική στρατηγική ανθεκτικότητας για τον μετριασμό των διαταραχών στη ναυτιλιακή βιομηχανία, κάτι που εφαρμόστηκε στην περίπτωση της πανδημίας, γι' αυτό και δεν παρατηρήθηκε μείωση των ναύλων, εν αντιθέσει με τη χρηματοπιστωτική κρίση, οπότε και οι λειτουργικές προκλήσεις αντιμετωπίστηκαν αποτελεσματικά.

Επίσης, όσον αφορά το βραχυπρόθεσμο αντίκτυπο του Covid-19, παρατηρήθηκε μία αξιοθαύμαστη και αυξημένη ανθεκτικότητα των ναυτιλιακών εταιρειών, των φορέων εκμετάλλευσης τερματικών σταθμών και των λιμανιών, εν μέρει λόγω του κινδύνου που ανακαλύφθηκε ξανά μετά την οικονομική κρίση του 2008-2009 και εν μέρει λόγω των οργανωτικών αλλαγών σε αυτούς τους κλάδους.

Αναφορικά, με τις οικονομικές προβλέψεις της πανδημίας πάνω στο παγκόσμιο εμπόριο, σύμφωνα με τον ΟΑΣΑ, προβλέπεται πως για το 2022 η παγκόσμια οικονομία θα αναπτυχθεί με ρυθμό 4,5%. Από την άλλη, η Παγκόσμια Τράπεζα κατέληξε στο συμπέρασμα ότι η παγκόσμια οικονομία θα ζήσει μία δεκαετία απογοητευτικής ανάπτυξης, αν δεν υπάρξουν ουσιαστικές και αποτελεσματικές μεταρρυθμίσεις. Επίσης, ο ΠΟΕ, προβλέπει μείωση στην ανάπτυξη του εμπορίου το 2022, αλλά λόγω του αυξημένου όγκου των εμπορικών συναλλαγών, το παγκόσμιο ΑΕΠ αναμένεται να αυξηθεί.

Παράλληλα, λόγω των αυστηρών περιορισμών που επέβαλε η Κίνα προκειμένου να εξαλείψει τη διασπορά του κορωνοϊού, μεγάλο πλήγμα δέχθηκε το λιμάνι της Σαγκάης, που είναι το μεγαλύτερο λιμάνι εμπορευματοκιβωτίων στον κόσμο. Ειδικότερα, δημιουργήθηκαν καθυστερήσεις στη ναυτιλία, περιορίστηκαν οι εξαγωγές, συσσωρεύτηκαν μεγάλες ποσότητες εμπορευματοκιβωτίων, έκλεισαν επιχειρήσεις, προκλήθηκαν προβλήματα στην παραγωγή και στην τεχνολογία αλλά και γενικότερα στην παγκόσμια οικονομία. Στο γενικότερο πλαίσιο του κόσμου, πιστεύεται από κοινού η άποψη ότι από την μία οι αγορές ορισμένων εμπορευμάτων,

όπως ο χρυσός έχουν επωφεληθεί από την πανδημία, σημειώνοντας αύξηση στη τιμή του, ωστόσο από την άλλη, ολόκληρη η παγκόσμια αγορά εμπορευμάτων έχει ζημιωθεί ανεπανόρθωτα.

Πέρα από την πανδημία, μία ακόμη σημαντική κρίση που έπληξε τον κόσμο ήταν αυτή που προκλήθηκε εξαιτίας του πολέμου στην Ουκρανία, έχοντας μία πληθώρα επιπτώσεων στην παγκόσμια οικονομική σκηνή. Συγκεκριμένα, εκτιμάται ότι το παγκόσμιο ΑΕΠ θα μειωθεί κατά 1% από το αναμενόμενο λόγω του πολέμου, ο οποίος δημιουργεί έντονη διαταραχή στις αγορές ενέργειας, τροφίμων και χρηματοπιστωτικών αγορών. Εξαιτίας της ανάγκης για αναζήτηση εναλλακτικών εμπορικών δρόμων για τη μεταφορά ουκρανικών αγαθών, αυξήθηκαν άρδην οι απαιτήσεις σε υπηρεσίες και υποδομές θαλάσσιων και χερσαίων μεταφορών, οδηγώντας σε αύξηση του κόστους αποστολής και της ζήτησης των πλοίων παγκοσμίως, έχοντας ως συνέπεια να αυξηθούν οι τιμές των καταναλωτών, διευρύνοντας το χάσμα της φτώχειας.

Συνεπώς, απαιτείται ιδιαίτερα έξυπνος και λεπτός σχεδιασμός των απαραίτητων πολιτικών, που θα είναι σε θέση να μετριάσουν το οξύ πρόβλημα του πληθωρισμού που δημιουργήθηκε από την εισβολή της Ρωσίας στην Ουκρανία. Βραχυπρόθεσμα, πολλές κυβερνήσεις θα χρειαστεί να μετριάσουν το πλήγμα των υψηλότερων τιμών της ενέργειας, να διαφοροποιήσουν τις πηγές ενέργειας και να αυξήσουν την απόδοση όπου είναι δυνατόν. Έξαλλου ο πόλεμος έχει τονίσει την επιτακτική ανάγκη για ελαχιστοποίηση της εξάρτησης της Ρωσίας για τις εισαγωγές ενέργειας. Οι υπεύθυνοι χάραξης πολιτικής θα πρέπει να επανεξετάσουν την καταλληλότητα του σχεδιασμού της αγοράς με σκοπό τη διασφάλιση της ενεργειακής ασφάλειας και τη δημιουργία κινήτρων για τη διασφάλιση της πράσινης μετάβασης με τρόπο δημόσιας υποστήριξης. Σε αυτούς τους δύσκολους καιρούς, οι υπεύθυνοι χάραξης πολιτικής πρέπει να ενισχύσουν τα αποθέματα μακροοικονομικής πολιτικής, να προωθήσουν μια πιο ισότιμη ανάκαμψη μέσω των συστημάτων κοινωνικής προστασίας για τους πιο ευάλωτους και να εστιάσουν κυρίως στη βελτίωση της ενεργειακής απόδοσης και στην πράσινη μετάβαση για να εξασφαλιστεί ένα βιώσιμο μέλλον.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Παπαγιαννούλης, Κ. Ν. (2002). Η παγκοσμιοποίηση της οικονομίας και η Ελληνική και Διεθνής Ναυτιλία. Αθήνα, Εκδ. Σταμούλη.

Ναυτικά Χρόνια. (2021, Νοέμβριος 21). Η ελληνόκτητη ναυτιλία πρώτη στον κόσμο. https://www.naftikachronika.gr/2021/11/21/h-ellinoktiti-naftilia-proti-ston-kosmo/

Eurosender. Θαλάσσιες μεταφορές φορτίων και κοντέινερ. https://www.eurosender.com/el/s/upiresies/metafores-thalassis

Wikipedia contributors. (2020, February 7). *Θαλάσσιες μεταφορές*. Βικιπαίδεια.

https://el.wikipedia.org/wiki/%CE%98%CE%B1%CE%BB%CE%AC%CF%83%CF%83%CE%B9%CE%B5%CF%82_%CE%BC%CE%B5%CF%84%CE%B1%CF%86%CE%BF%CF%81%CE%AD%CF%82

Μυλωνόπουλος, Δ. (2004). Ναυτιλία: Έννοιες, Τομείς, Δομές. Αθήνα: Εκδόσεις Αθ. Σταμούλης.

Σαμπράκος, Ε. (2018). Οικονομική των Μεταφορών. Εκδόσεις Βαρβαρήγου.

Cai, D., & Hayakawa, K. (2020). Heterogeneous impacts of COVID-19 on trade: evidence from China's province-level data (No. 803). Institute of Developing Economies, Japan External Trade Organization (JETRO).

Notteboom, T., Pallis, T., & Rodrigue, J. P. (2021). Disruptions and resilience in global container shipping and ports: the COVID-19 pandemic versus the 2008–2009 financial crisis. *Maritime Economics & Logistics*, *23*(2), 179-210.

Container vessels: Οι συμμαχίες των μεγάλων εταιρειών στη νέα πραγματικότητα του παγκόσμιου εμπορίου. (2021, December 20). ProtoThema. Retrieved from https://www.protothema.gr/economy/article/1193395/container-vessels-oi-summahies-ton-megalon-etaireion-sti-nea-pragmatikotita-tou-pagosmiou-eboriou/

Maliszewska, M., Mattoo, A., & Van Der Mensbrugghe, D. (2020). The potential impact of COVID-19 on GDP and trade: A preliminary assessment. *World Bank policy research working paper*, (9211).

Jackson, J. K. (2021). Global economic effects of COVID-19. Congressional Research Service.

Assessment, OECD Interim Economic. (2020).Coronavirus: The world economy at risk. Organization for Economic Cooperation and Development.

World Economic Outlook Update, July 2021: Fault Lines Widen in the Global Recovery. (2021, July 27). *IMF*.

https://www.imf.org/en/Publications/WEO/Issues/2021/07/27/world-economic-outlook-update-july-2021

Global Economic Prospects. (2021, January). World Bank Group. Retrieved from https://openknowledge.worldbank.org/handle/10986/34710

Global Trade Rebound Beast Expectations But Marked by Regional Divergences. (2021, October 4). World Trade Organization.
https://www.wto.org/english/news_e/pres21_e/pr889_e.htm

TRADING ECONOMICS. (n.d.). *China GDP Annual Growth Rate - 2022 Data - 2023 Forecast - 1989-2021 Historical*.

https://tradingeconomics.com/china/gdp-growth-annual

Newsroom. (2022, April 15). *Η συμφόρηση στο λιμάνι της Σαγκάης βάζει στοπ στις εισαγωγές κρέατος και θαλασσινών*. Ειδήσεις Για Την Οικονομία | Newmoney.

https://www.newmoney.gr/roh/bloomberg/i-simforisi-sto-limani-tis-sangkais-vazi-stop-stis-isagoges-kreatos-ke-thalassinon/

Laura He, CNN Business. (2022, April 8). Lockdowns in Shanghai and other Chinese cities pose growing threat to the economy. *CNN*. Retrieved from

https://edition.cnn.com/2022/04/08/business/china-shanghai-covid-lockdown-economic-impact-intl-hnk/index.html

Newsroom. (2022, April 28). Στη δίνη του lockdown της Σαγκάης η παγκόσμια εφοδιαστική αλυσίδα. *ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΕΣ ΕΚΔΟΣΕΙΣ ΜΟΝΟΠΡΟΣΩΠΗ Α.Ε. Εθν.Μακαρίου & Φαληρέως 2*. https://www.kathimerini.gr/economy/561831142/sti-dini-toy-lockdown-tis-sagkais-i-pagkosmia-efodiastiki-alysida/

Deutsche Welle (www.dw.com). (2022,April 27). *Σανγκάη: "Έμφραγμα" στις εξαγωγές λόγω λοκντάουν*. DW.COM. Retrieved from https://p.dw.com/p/4APMh

Κουτσουμπού, Α. (2022, April 17). *Παγκόσμια ανησυχία για τα lockdown στην Κίνα - Γιατί αποτελούν τον μεγαλύτερο κίνδυνο για την οικονομία*. News 24/7. https://www.news247.gr/oikonomia/pagkosmia-anisychia-gia-ta-lockdown-stin-kina-giati-apoteloyn-ton-megalytero-kindyno-gia-tin-oikonomia.9600139.html

Reuters. (2022, April 14). *China's widening COVID curbs threaten global supply chain paralysis*. The Economic Times. https://economictimes.indiatimes.com/small-biz/trade/exports/insights/chinas-widening-covid-curbs-threaten-global-supply-chain-paralysis/articleshow/90834250.cms

Τσαμόπουλος, Μ. (2022, May 10). *Οι επιπτώσεις στον κλάδο των containers από το παρατεταμένο lockdown στη Σαγκάη*. Ειδήσεις Για Την Οικονομία | Newmoney. https://www.newmoney.gr/roh/palmos-oikonomias/nautilia/i-epiptosis-ston-klado-ton-containers-apo-to-paratetameno-lockdown-sti-sagkai/

Team, T. L. (2022, April 18). *Γιατί το lockdown στη Σαγκάη απειλεί την παγκόσμια οικονομία - Οι 3 λόγοι*. LiFO.gr.

https://www.lifo.gr/now/economy/giati-lockdown-sti-sagkai-apeilei-tin-pagkosmia-oikonomia-treis-logoi

Bloomberg, A. K., Kyunghee Park. (2022, May 20). *Shanghai lockdown easing doesn't mean end to shipping snarls*. The Economic Times.

https://economictimes.indiatimes.com/small-biz/trade/exports/insights/shanghai-lockdown-easing-doesnt-mean-end-to-shipping-snarls/articleshow/91677965.cms

Bloomberg (2022, May 27). Shanghai port rebounds as lockdown loosens but backlog remains. *The Economic Times*.

https://economictimes.indiatimes.com/small-biz/trade/exports/insights/shanghai-port-rebounds-as-lockdown-loosens-but-backlog-remains/articleshow/91825775.cms

Reuters. (2022b, July 13). *China's exports pick up speed in June as economy bounces from COVID-19 shock*. The Economic Times

https://economictimes.indiatimes.com/news/international/world-news/chinas-exports-pick-up-speed-in-june-as-economy-bounces-from-covid-shock/articleshow/92846594.cms

Marshall, A. (2009). *Principles of economics: unabridged eighth edition*. Cosimo, Inc.

Pindyck, R. S. (2004). Volatility and commodity price dynamics. *Journal of Futures Markets: Futures, Options, and Other Derivative Products*, *24*(11), 1029-1047

Erdem, F. P., & Ünalmış, İ. (2016). Revisiting super-cycles in commodity prices. Central Bank Review, 16(4), 137-142.

Jacks, D. S., & Stuermer, M. (2020). What drives commodity price booms and busts?. Energy Economics, 85, 104035.

United Nation Conference on Trade and Development (June, 2022). Impact of the COVID-19 pandemic on trade and Development: Lessons Learned (United Nations publication. Geneva).

Sappor J, Rutland T, Cecil R, Yu A and Nickels L (2020). COVID-19 impacts: Metals price recovery fragile as recession concerns loom. Standard and Poor's Global Market Intelligence.

Παγκόσμια Τράπεζα. (2020a). Οι παγκόσμιες οικονομικές προοπτικές: Η στροφή της παλίρροιας; . Ουάσιγκτον, DC: Παγκόσμια Τράπεζα.

Baldwin, R., & Tomiura, E. (2020). Thinking ahead about the trade impact of COVID-19. Economics in the Time of COVID-19, 59, 59-71.

Baldwin, R., & Di Mauro, B. W. (2020). Economics in the time of COVID-19: A new eBook. VOX CEPR Policy Portal, 2-3.

UNCTAD (2022). Trade and Development Report Update (March 2022). Tapering in a Time of Conflict.

Chowdhury, B.M. (2022, February 23).*February 22, 2022 Ukraine-Russia crisis news*. CNN. https://edition.cnn.com/europe/live-news/ukraine-russia-news-02-22-22/h_59a413ce984eda5954ce5b9c4655bcc5

Παμπουχίδου, Γ. (2022, March 2). *Ανάλυση: Πόλεμος στην Ουκρανία: Πώς φτάσαμε ως εδώ – Τα ιστορικά γεγονότα που οδήγησαν στην εισβολή της Ρωσίας*. www.ertnews.gr. https://www.ertnews.gr/roi-idiseon/analysi-polemos-stin-oykrania-pos-ftasame-os-edo-ta-istorika-gegonota-poy-odigisan-stin-eisvoli-tis-rosias/

Hernandez, J. (2022, February 23). *Why Luhansk and Donetsk are key to understanding the latest escalation in Ukraine*. NPR.Org. https://www.npr.org/2022/02/22/1082345068/why-luhansk-and-donetsk-are-key-to-understanding-the-latest-escalation-in-ukrain

UNCTAD (2022). *The impact on trade and development of the war in Ukraine*. Unctad Rapid Assessment 16 March. https://unctad.org/webflyer/impact-trade-and-development-war-ukraine

UNCTAD (2022). *Maritime Trade Disrupted: The war in Ukraine and its effects on maritime trade logistics* (2022, June 28). https://unctad.org/webflyer/maritime-trade-disrupted-war-ukraine-and-its-effects-maritime-trade-logistics

FAO Food Price Index posts significant leap in March. (2022, August 4). Newsroom. https://www.fao.org/newsroom/detail/fao-food-price-index-posts-significant-leap-in-march/en

UNCTAD. *(2022).Global impact of war in Ukraine on food, energy and finance systems*. (2022, April 13). Retrieved from https://unctad.org/webflyer/global-impact-war-ukraine-food-energy-and-finance-systems\

Rising prices increase alarm for food security and political stability. (2022, March 11). UNCTAD. https://unctad.org/news/rising-prices-increase-alarm-food-security-and-political-stability

Review of Maritime Transport 2021. (2021, November 18). UNCTAD. https://unctad.org/webflyer/review-maritime-transport-2021

Tollefson, J. (2022). What the war in Ukraine means for energy, climate and food. *Nature*, *604*(7905), 232-233.

Economics Observatory (2022, August 26). *What does the war in Ukraine mean for the geopolitics of energy prices?* https://www.economicsobservatory.com/what-does-the-war-in-ukraine-mean-for-the-geopolitics-of-energy-prices

Brzozowski, A. (2022, May 18). *EU reputation at stake as Hungary continues to block Russia sanctions*. www.euractiv.com. https://www.euractiv.com/section/europe-s-east/news/eu-reputation-at-stake-as-hungary-blocks-russia-sanctions/

Παγκόσμια Τράπεζα: Ζητά να αυξηθεί η παραγωγή τροφίμων, ενέργειας και λιπασμάτων. (2022, Απρίλιος 19). Οικονομικός Ταχυδρόμος - ot.gr. https://www.ot.gr/2022/04/19/diethni/pagkosmia-trapeza-zita-na-ayksithei-i-paragogi-trofimon-energeias-kai-lipasmaton/

Ευρωπαϊκή Επιτροπή. (2022). REPowerEU: κοινή ευρωπαϊκή δράση για πιο οικονομικά προσιτή, εξασφαλισμένη και βιώσιμη ενέργεια. (2022, Μάρτιος) https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/el/ip_22_1511

Ευρωβαρόμετρο: Οι Ευρωπαίοι εγκρίνουν την αντίδραση της ΕΕ στον πόλεμο στην Ουκρανία. (2022, May 5). Ευρωπαϊκή Επιτροπή - Δελτίο Τύπου. https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/el/ip_22_2784

Kern, F., Kuzemko, C., & Mitchell, C. (2014). Measuring and explaining policy paradigm change: the case of UK energy policy. *Policy & politics*, *42*(4), 513-530.

Goldthau, A., & Boersma, T. (2014). The 2014 Ukraine-Russia crisis: Implications for energy markets and scholarship. *Energy Research & Social Science*, *3*, 13-15. https://doi.org/10.1016/j.erss.2014.05.001

Natorski, M., & Surrallés, A. H. (2008). Securitizing moves to nowhere? The framing of the European Union's energy policy. *Journal of Contemporary European Research*, *4*(2), 70-89. https://doi.org/10.30950/jcer.v4i2.88

Osička, J., & Černoch, F. (2022). European energy politics after Ukraine: The road ahead. *Energy Research & Social Science*, *91*, 102757.

McWilliams, B., Sgaravatti, G., Tagliapietra, S., & Zachmann, G. (2022). Can Europe manage if Russian oil and coal are cut off?. Bruegel-Blogs, NA-NA.

European Commission (23 Μαρτίου, 2022). Commission outlines options to mitigate high energy prices with common gas purchases and minimum gas storage obligations. https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/IP_22_1936

European Commission (8 Μαρτίου, 2022). REPowerEU: Joint European action for more affordable, secure and sustainable energy. https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/IP_22_1511

Sustainable and resilient transport and trade facilitation in times of pandemic and beyond: Key challenges and opportunities. (2022, July 14). UNCTAD. https://unctad.org/meeting/multi-year-expert-meeting-transport-trade-logistics-and-trade-facilitation-ninthsession

Vulnerable countries need help to adjust to carbon cuts in maritime transport. (2021, July 5). UNCTAD. https://unctad.org/news/vulnerable-countries-need-help-adjust-carbon-cuts-maritime-transport

Elliott, L. (26 April, 2022). *Ukraine war 'will mean high food and energy prices for three years.'* The Guardian. https://www.theguardian.com/business/2022/apr/26/ukraine-war-food-energy-prices-world-bank

Kammer, A., Azour, J., Selassie, A. A., Goldfajn, I., & Rhee, C. (2022). How war in Ukraine is reverberating across world's regions. Washington: IMF, March, 15, 2022.

Economist Intelligence Unit (3 March, 2022). *Economic impact of Russia-Ukraine war*. https://www.eiu.com/n/global-economic-implications-of-the-russia-ukraine-war/

Newsroom (2022, February 27). *ΕΕ: Μπλόκο σε όλα τα ρωσικά αεροσκάφη – Κυρώσεις σε μίντια και Λευκορωσία*. ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΕΣ ΕΚΔΟΣΕΙΣ ΜΟΝΟΠΡΟΣΩΠΗ Α.Ε. Εθν.Μακαρίου & Φαληρέως 2. https://www.kathimerini.gr/world/561740482/ee-mploko-se-ola-ta-rosika-aeroskafi-kyroseis-se-mintia-kai-leykorosia/

OECD. (2022). *OECD Economic Outlook, Interim Report March 2022: Economic and Social Impacts and Policy Implications of the War in Ukraine*. OECD. https://doi.org/10.1787/4181d61b-en

World Economic Outlook, April 2022: War Sets Back The Global Recovery. (2022, April 19). IMF. https://www.imf.org/en/Publications/WEO/Issues/2022/04/19/world-economic-outlook-april-2022

World Economic Outlook Update, July 2022: Gloomy and More Uncertain. (2022, July 26). IMF. https://www.imf.org/en/Publications/WEO/Issues/2022/07/26/world-economic-outlook-update-july-2022

International Monetary Fund. (2022). *GLOBAL FINANCIAL STABILITY REPORT, APRIL 2022: Shockwaves from the war in Ukraine test the financial system's resilience*. IMF.https://www.imf.org/en/Publications/GFSR/Issues/2022/04/19/global-financial-stability-report-april-2022