

*Γιάννης Παχούλης, Ναυλομεσίτης, Πρόεδρος του Σωματείου Μεσιτών
Ναυτιλιακών Συμβάσεων*

Επιπτώσεις της Κινεζικής ανάπτυξης στη Ναυτιλία ξηρού φορτίου

Επιχειρώντας μια ιστορική αναδρομή της τελευταίας δεκαετίας, μπορούμε να δούμε ότι μετά το 2002 και την τεράστια πτώση των χρηματιστηρίων με μυθώδη ποσά χαμένα για τους επενδυτές αλλά και την αβεβαιότητα να επικρατεί στο χρηματιστηριακό στερέωμα, οι επενδυτικοί κύκλοι εναγωνίως αναζητούσαν την λύση στην προβληματική κατάσταση που επικρατούσε.

Η λύση αυτή παρουσιάστηκε μετά την πρώτη οικονομική ενίσχυση της Διεθνούς Ολυμπιακής Επιτροπής προς την Κίνα για την διεξαγωγή των Ολυμπιακών Αγώνων του 2008, όταν φάνηκαν και τα πρώτα σημάδια της ανόδου της Κινεζικής οικονομίας.

Μαζικά λοιπόν οι επενδυτικοί οργανισμοί, προβλέποντας την αλματώδη ανάπτυξη της χώρας με το περίπου 1.5 δισεκατομμύριο πληθυσμό και το φθηνότερο εργατικό δυναμικό, άρχισαν να επενδύουν στην χώρα αυτή. Δεν πρέπει να λησμονούμε ότι μια οικονομία που αρχίζει από πολύ χαμηλά επίπεδα να αναπτύσσεται, μπορεί με προϋποθέσεις, να δώσει τεράστιους ρυθμούς ανάπτυξης.

Αυτό ακριβώς συνέβη και στην Κίνα.

Δεν ήταν όμως μόνον οι επενδύσεις που ανέτρεψαν τα μέχρι τότε δεδομένα αλλά και η απόφαση των Ηνωμένων Πολιτειών για ένα μαλακό Δολάριο, που θα επέτρεπε στην χώρα να μειώσει τις μαύρες τρύπες της οικονομίας της, επιτρέποντας όμως ταυτόχρονα και στις οικονομικά ασθενέστερες χώρες την αγορά προϊόντων, ιδιαίτερα από την Αμερική, αλλά και παγκόσμια, μιας και το Δολάριο αποτελεί την νομισματική βάση των συναλλαγών του Παγκοσμίου εμπορίου.

Η ανάπτυξη λοιπόν προφανώς ήταν δεδομένη.

Ας δούμε όμως και τις επιπτώσεις στην παγκοσμιοποιημένη βιομηχανία της Ναυτιλίας ξηρού φορτίου, που ουσιαστικά μας ενδιαφέρει.

Με την ανάπτυξη του διεθνούς εμπορίου και ιδιαίτερα της Κινεζικής ζήτησης πρώτων υλών, είναι φανερό ότι θα υπήρχε αυξημένη ζήτηση χωρητικότητας.

Ταυτόχρονα οι νέοι κανονισμοί για πλοία διπλών τοιχωμάτων για τα Τάνκερς ανακοινώθηκαν και τα γνωστά ναυπηγεία ανέλαβαν την κατασκευή τέτοιων πλοίων, διότι οι πλοιοκτήτες των πετρελαιοφόρων έσπευσαν να δώσουν μαζικές παραγγελίες για τέτοια πλοία, κλείνοντας τα ναυπηγεία για περίπου μια πενταετία. Επιπρόσθετα η τιμές του σκραπ ήταν σε πολύ καλά επίπεδα λόγω της Κινεζικής συνεχούς ζήτησης, οδηγώντας ένα μεγάλο αριθμό πλοίων μεταφοράς ξηρού φορτίου στα διαλυτήρια.

Το αποτέλεσμα όσων αναφέρθηκαν ήταν να υπάρχει περιορισμένη χωρητικότητα για πολύ αυξημένη μεταφορική ζήτηση.

Στην συνέχεια η Κίνα ανέπτυξε ραγδαία τον τομέα της σιδηροβιομηχανίας, απαραίτητη για τις κατασκευές των έργων της Ολυμπιάδας και οι απαιτήσεις μεταφοράς πρώτων υλών και ιδιαίτερα σιδηρομεταλλεύματος και άνθρακα αυξήθηκαν κατακόρυφα.

Με αυτόν τον τρόπο η ναυλαγορά ξηρού φορτίου εκτινάχθηκε σε πρωτοφανή επίπεδα με τα ανώτατα σημεία της να ξεπερνούν και την πιο καλπάζουσα φαντασία και τα ρεκόρ ανόδου να καταρρίπτονται καθημερινά.

Βεβαίως υπήρξαν και μεγάλες διακυμάνσεις που ουσιαστικά οφείλονται κυρίως Κινεζική εισαγωγική πολιτική για την αποφυγή υπερθέρμανσης της οικονομίας τους ενώ οι ρυθμοί ανάπτυξης ευρίσκοντο σταθερά σε διψήφια νούμερα.

Είναι φανερό ότι αυτό δεν μπορούσε να συνεχισθεί άπειρον, αλλά με την χρηματοοικονομική κρίση που άρχισε στις ΗΠΑ και εξαπλώθηκε και στον υπόλοιπο κόσμο, αλλά και την διεξαγωγή της Ολυμπιάδος και την κάθετη πτώση ζήτησης για μεγάλο χρονικό διάστημα των πρώτων υλών από την Κίνα, η αγορά οδηγήθηκε σε κάθετη πτώση σε πολύ μικρό χρονικό διάστημα.

Για να γίνει κατανοητή η πτώση αυτή σας αναφέρω ότι ο δείκτης της ναυλαγοράς ξηρού φορτίου που ονομάζεται BDI (Baltic Dry Index) έφθασε στο ανώτερο καταγεγραμμένο επίπεδο των 11793 μονάδων στις 20 Μαΐου του 2008 με χαρακτηριστικές χρονοναυλώσεις στα Capers (180,000 dwt) τα 230,000 δολάρια ημερησίως, τα Panamaxes (75000

dwt) τα 85,000 δολάρια, τα Supramax (52-55000 dwt) τα 65000 δολάρια και τα Handy (30000 dwt) από 35-58000 δολάρια.

Στις 5 Δεκεμβρίου του ιδίου έτους ο δείκτης είχε πέσει στις 663 μονάδες με χρονοναυλώσεις στα Παναμαξ από 2000 έως 8250 ημερησίως και στα Σούπραμαξ από 2250 έως και 5000 ημερησίως.

Κατά το 2009 η ναυλαγορά σταθεροποιήθηκε σε αποδεκτά επίπεδα με διακυμάνσεις, ξεπερνώντας και τις 4000 μονάδες αλλά και την χρονιά που διανύουμε παρέμεινε περίπου στα ίδια επίπεδα από 1700 έως και 4200 μονάδες.

Όπως είναι κατανοητό η εξαετής αυτή άνθηση, έστρεψε τους πλοιοκτήτες σε νεότευκτα σκάφη με παραγγελίες σκαφών μετά το 2006-2007 και παραδόσεις από το 2007 έως και το 2012.

Ενδεικτικά μπορώ να σας αναφέρω ότι το πρώτο εξάμηνο του 2010 παρεδόθησαν περίπου 35 εκατομμύρια τόνοι νεότευκτων σκαφών με αναμενόμενο περίπου τον ίδιο αριθμό παραδόσεων για το 2^ο εξάμηνο. Αυτό όπως καταλαβαίνετε δημιουργεί ένα επιπρόσθετο πρόβλημα στην ναυλαγορά, αλλά με την Κινεζική πολιτική ανάπτυξης της ενδοχώρας με 20ετές πρόγραμμα και την αυξημένη ζήτηση πρώτων υλών – το 2009 εισήγαγαν πάνω από 500 εκατομμύρια τόνους σιδηρομεταλλεύματος – υπήρξε μια ισορροπία που ελπίζουμε να συνεχισθεί κυρίως λόγω της από καιρού αναμενόμενης ανατίμησης του Κινεζικού νομίσματος, επιβεβλημένης κατά κάποιους λόγω ανόδου της οικονομίας της χώρας, που είχε όμως και ως αποτέλεσμα τη μείωση των εισαγωγών για ένα μικρό διάστημα έως ότου καθιερωθεί η νέα ισοτιμία.

Συγκριτικά παρατηρούμε ότι τα μεγαλύτερα σε χωρητικότητα πλοία, απασχολούμενα είτε σε συγκεκριμένους πλόες ή με περιορισμένο εύρος φορτίων, επηρεάστηκαν περισσότερο από αυτά που είχαν διαφορετικές δυνατότητες επιλογής φορτίων.

Είναι επίσης άξιο παρατήρησης, ότι τα Capers σε μέσο όρο χρονοναύλωσης είχαν την συγκεκριμένη ημερομηνία χαμηλότερα έσοδα ακόμη και από τα Handies που έχουν τεράστια διαφορά χωρητικότητας.

Επιχειρώντας μια πρόβλεψη, μπορούμε να πούμε ότι με την είσοδο της Κίνας στην αγορά πρώτων υλών, έχοντας ανατιμημένο το νόμισμά της επιτρέποντας έτσι χαμηλότερες τιμές των προς εισαγωγή προϊόντων και κατ'επέκταση ίσως μεγαλύτερες εισαγωγές, την εποχιακή προσφορά σιτηρών από τις παραγωγικές χώρες αλλά και το πέρας των μουσώνων

στην Ινδία, ίσως θα πρέπει να περιμένουμε μία άνοδο της ναυλαγοράς, που θα εξαρτηθεί όμως και από τον αριθμό των νεότευκτων που θα παραδοθούν τους επόμενους μήνες και έως το τέλος του έτους, αλλά και την ανάγκη να οδηγηθούν στα διαλυτήρια τα παλαιότερης ηλικίας πλοία, για να επέλθει μια ισορροπία στην προσφορά και την ζήτηση.

Η περιγραφείσα κατάσταση κατά την τελευταία οκταετία επέφερε και κοσμογονικές αλλαγές όχι μόνον στην παγκόσμια οικονομία αλλά και στην γεωγραφία των μεταφορών. Είναι πλέον γεγονός ότι οι εξαγωγικές χώρες της Ευρώπης δεν έχουν την ίδια κινητικότητα του παρελθόντος. Αντιθέτως οι αναπτυσσόμενες οικονομικά χώρες όπως η Κίνα, η Ρωσία, η Ινδία και οι χώρες της λατινικής Αμερικής έχουν να δείξουν μια ιδιαίτερη έξαρση των εξαγωγών τους αλλάζοντας ουσιαστικά τον χάρτη των προς μεταφορά φορτίων και περιοχών. Έχοντας αναπτύξει το τοπικό εμπόριο η περιοχή του Ινδικού ωκεανού, η Αυστραλία, η Νοτιοανατολική Ασία και η Άπω Ανατολή, αποτελούν ένα νέο παράγοντα στην στρατηγική των ναυτιλιακά ανεπτυγμένων χωρών.

Αναλογιζόμενοι την εξαετία της εξαιρετικής ανόδου της ναυτιλίας δεν μπορούμε παρά να σταθούμε και στην ανάπτυξη της ναυτιλιακής βιομηχανίας της πατρίδας μας. Είναι γεγονός ότι η Ελληνική ναυτιλία παραμένει στην πρώτη θέση της παγκόσμιας κατάταξης με αρκετή διαφορά από τους δεύτερους. Οι κινήσεις στην διεθνή ναυτιλιακή σκακιέρα, των Ελλήνων πλοιοκτητών αποδείχθηκαν σοφές και με άριστα αποτελέσματα ανεβάζοντας το κύρος της χώρας μας στον χώρο του εμπορίου και της ναυτιλίας που είναι αλληλένδετα. Για να υπάρξει όμως μία τέτοια άνοδος σημαίνει ότι και οι υπηρεσίες που προσφέρονται περιφερειακά στο πλοίο είναι και αυτές σε πολύ υψηλά επίπεδα με έμπειρους και ταλαντούχους επαγγελματίες που στηρίζουν την άνοδο αυτήν με τον καλύτερο τρόπο. Θα αναφερθώ συγκεκριμένα στους συναδέλφους ναυλομεσίτες οι οποίοι κρατούν ένα πολύ ευαίσθητο και άκρως παραγωγικό τομέα της εκμετάλλευσης του πλοίου, τις ναυλώσεις, που αποτελούν και το κατεξοχήν έσοδο του πλοίου καθορίζοντας έτσι και την οικονομική του πορεία.

Αν και αντιμετώπισαν τεράστιες δυσκολίες αποδοχής στην δεκαετία του '70, με την εργατικότητα, την ευφυΐα, την τιμιότητα αλλά και το ταλέντο τους οι Έλληνες ναυλομεσίτες κατόρθωσαν σε σχετικά μικρό χρονικό διάστημα να εδραιώσουν την θέση τους σε παγκόσμιο επίπεδο και να θεωρούνται από τους πλέον αξιόπιστους, έμπειρους και σκληρά εργαζόμενους μεσίτες του κόσμου. Η καταξίωση σε μια τέτοια παγκοσμιοποιημένη βιομηχανία δεν είναι απλή ούτε εύκολη. Με την θέληση τους όμως και την συνεχή επιμόρφωση σε συνδυασμό με τα

εξαιρετικά προσόντα του Έλληνα σαν διαπραγματευτή, έφθασαν στο υψηλότερο σκαλί της επαγγελματικής τους παραδοχής.

Κάτι που πρέπει να τονισθεί επίσης είναι και η ποιότητα των ανθρώπων που διαδέχονται πλέον τις πρώτες γενιές των Ελλήνων ναυλομεσιτών. Οι περισσότεροι με εξαιρετες ναυτιλιακές σπουδές σε Ελληνικά ή Ευρωπαϊκά πανεπιστήμια, με μεταπτυχιακά διπλώματα και θεωρητική κατάρτιση που έρχεται να συμπληρωθεί από την εμπειρία των παλαιότερων και να εδραιώσει έναν τομέα που δεν υπηρετεί πλέον μόνο την Ελληνική αλλά και την παγκόσμια ναυτιλία.. Στο θέμα της πρακτικής κατάρτισης το HELLENIC SHIPBROKERS ASSOCIATION, στην προσπάθεια του να βελτιώσει την ποιότητα των παρεχομένων υπηρεσιών, έχει καθιερώσει μια σειρά σεμιναρίων ετήσιας διάρκειας, με πενιχρό κόστος για τους συμμετέχοντες, αφού οι διδάσκοντες συνάδελφοι προσφέρουν τις υπηρεσίες τους αφιλοκερδώς, όπου η πρακτική γνώση δένει με το θεωρητικό υπόβαθρο και δημιουργεί την νέα γενιά των άριστων ναυλομεσιτών που θα συνεχίσει το έργο των παλαιότερων. Μετά το πέρας των σεμιναρίων ακολουθούν εξετάσεις γραπτές και προφορικές και οι επιτυχόντες λαμβάνουν το Shipbrokers' Gnosis Certificate (S.G.C.) το οποίο πιστοποιεί τις γνώσεις του κατόχου του στις βασικές αρχές των ναυλώσεων. Το πιστοποιητικό αυτό συνυπογράφεται και από το Πανεπιστήμιο του Πειραιά, με το οποίο διατηρούμε άριστες σχέσεις συνεργασίας.

Η αναγνώριση του θεσμού των σεμιναρίων αυτών και του πιστοποιητικού είναι πλέον διεθνής, αφού η θεματολογία τους έχει ήδη ζητηθεί από πανεπιστήμια της Ευρώπης για τη δημιουργία τμημάτων πρακτικής διδασκαλίας.