



➔ **ΑΝΤΩΝΗΣ Σ. ΠΑΠΑΔΗΜΗΤΡΙΟΥ • ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΙΔΡΥΜΑΤΟΣ ΩΝΑΣΗ**

## Η κινεζική πρωτοκαθεδρία, μια οιονεί «κοινή αγορά» και η ελληνική σημαία

Η κινεζική πρωτοκαθεδρία στο εμπόριο, και διά θαλάσσης, το άνοιγμα της παγκόσμιας αγοράς, η διπλωματική ισχύς της Δύσης. Και το στοίχημα της Ελλάδας και της ελληνόκτητης ναυτιλίας. Σύντομη πλην ιδιαίτερα περιεκτική παρέμβαση του προέδρου του Ιδρύματος Ωνάση κ. Αντώνη Σ. Παπαδημητρίου στο πλαίσιο του 3ου Οικονομικού Φόρουμ των Δελφών, αναφορικά με τη στρατηγική σημασία της εμπορικής ναυτιλίας

«Θα ήθελα να εστιάσω στη στρατηγική σημασία της εμπορικής ναυτιλίας γενικά. Το έτος 2017, το 84% του όγκου του παγκόσμιου εμπορίου διακινήθηκε με πλοία (δηλαδή 11,5 δισ. τόνοι). Το 32% αφο-

ρούσε τάνκερς, το 43% πλοία ξηρού φορτίου, το 15,5% containerships και το 9,5% general cargo. Είναι σαφές ότι οι θαλάσσιοι εμπορικοί δρόμοι έχουν τεράστια σημασία. Όλοι οι θαλάσσιοι δρόμοι διέρχονται από επτά κόμβους ή θαλάσσια στενά, που είναι: η διώρυγα

του Παναμά, το Γιβραλτάρ, το Σουέζ, τα στενά του Μπαμπ ελ Μαντέμπ, του Ορμούζ και της Μάλακας, και το Ακρωτήριο της Καλής Ελπίδας. Από αυτά περνά, π.χ., σχεδόν όλο το πετρέλαιο που προμηθεύεται η Άπω Ανατολή από τη Μέση Ανατολή, αλλά και το σιδηρομετά-

λευμα, ο άνθρακας, τα σιτηρά κ.ά. Η γεωστρατηγική σημασία του ελέγχου αυτών των θαλάσσιων κόμβων είναι προφανής, κυρίως για την Κίνα, τις χώρες της ΝΑ Ασίας, αλλά και της Δύσης. Οι πόλεμοι δεν είναι πια θερμοί, αλλά αφορούν την οικονομία, την ασφάλεια των μεταφορών και τελευταία την κυβερνοασφάλεια. Μεγάλη γεωπολιτική σημασία έχει η πρωτοβουλία της Κίνας με το όνομα "China One Belt, One Road", η σύγχρονη οδός του μεταξίου. Η Κίνα έχει σχηματί-

σει ένα δίκτυο στη θάλασσα και στην ξηρά που περιλαμβάνει λιμάνια, σιδηροδρόμους, αγωγούς πετρελαίου και αερίου και, φυσικά, πλοία. Μάλιστα, η Κίνα (η οποία ελέγχει μόνο το 8-10% του παγκόσμιου στόλου) έχει συγκεκριμένη ναυτιλιακή πολιτική για τον καθετοποιημένο έλεγχο της λογιστικής αλυσίδας (logistics chain). Τα ναυπηγεία, τα πλοία, τα πληρώματα, τα φορτία, τα λιμάνια, οι σιδηρόδρομοι, οι αγωγοί, είναι όλα κινέζικα. Η πολιτική αυτή στοχεύει στην Αφρική και τη ΝΑ Ασία. Πρόκειται για περιοχή με 2,5 δισ. κατοίκους. Οι χώρες αυτές είναι διασπασμένες εθνικά, φυλετικά, θρησκευτικά και οικονομικά. Επίσης, είναι ιδιαίτερα ασθενείς οικονομικά, παρά το ότι κατέχουν σημαντικό πλούτο σε πρώτες ύλες, γη και ανθρώπινο δυναμικό. Με την πολιτική "One Belt, One Road", η Κίνα αποκτά δεσπίζουσα θέση στην οικονομία αυτών των χωρών. Όμως, παράλληλα, και μόνο η ύπαρξη των νέων λιμανιών, δρόμων,



αεροδρομίων κ.λπ. βοηθά τη δημιουργία μιας οιονεί "κοινής αγοράς", που στηρίζεται σε ενιαία στρατηγική ανάπτυξης. Η στρατηγική αυτή είναι, δυστυχώς, κινέζικη. Αλλά είναι η μόνη που υπάρχει. Από την άλλη πλευρά, το άνοιγμα της οικονομίας αυτών των χωρών οδηγεί στην ένταξη τους στη διεθνή οικονομία και τελικά στη διεθνή κοινότητα. Ένα δεύτερο σημαντικό σημείο είναι ότι μια ναυτιλιακή χώρα μπορεί να αποκτήσει διπλω-

ματικά και στρατηγικά ερείσματα, αν μπορεί να επηρεάσει το θέμα των εμπορικών μέτρων και απαγορεύσεων εμπορίου (sanctions and embargoes).

Σήμερα, οι ΗΠΑ και η Ε.Ε. έχουν επιβάλει τέτοια μέτρα σε πάνω από 50 χώρες. Πολλά από αυτά αφορούν τη μεταφορά εμπορευμάτων διά θαλάσσης. Επομένως, η δυνατότητα μιας χώρας να βοηθήσει στην εφαρμογή αυτών των μέτρων (ή το

αντίστροφο) έχει στρατηγικό ενδιαφέρον. Μια χώρα με ισχυρή ναυτιλία μπορεί να χρησιμοποιήσει αυτό το διπλωματικό όπλο στο μέτρο που μπορεί να επιβληθεί στους πλοιοκτήτες που είναι πολίτες της. Τα πλοία με ελληνική σημαία είναι όμως περίπου το 1/3 του ελληνόκτητου στόλου. Για να μπορέσει η χώρα μας να επωφεληθεί, θα πρέπει να πεισθούν περισσότεροι Έλληνες πλοιοκτήτες να σηκώσουν την ελληνική σημαία». ■

## ➔ **ΤΣΑΚΟΣ ENERGY NAVIGATION** Νίκος Τσάκος: «Κέρδη σ' ένα τόσο δύσκολο περιβάλλον»

Η ΤΕΝ του κ. Νίκου Π. Τσάκου έχει κάθε λόγο να γιορτάζει με περηφάνια τα 25 χρόνια λειτουργίας της. Όχι μόνο βρίσκεται στο ζενίθ της επέκτασής της, με τη διαχείριση 65 δεξαμενόπλοιων, αλλά και κατάφερε να κλείσει το προηγούμενο οικονομικό έτος με θετικό πρόσημο παρά τις σοβαρές δυσκολίες στον κλάδο. Ο κ. Τσάκος υπογράμμισε σχετικά: «Στο 25ο έτος της λειτουργίας μας, είμαστε υπερήφανοι που παρουσιάζουμε κέρδη σ' ένα τόσο δύσκολο περιβάλλον». Ειδικότερα, η προθήκη επτά πλοίων στο στόλο το 2017 είχε αποτέλεσμα να αυξηθούν τα έσοδα κατά 9,8%, στα 529,2 εκατ. δολ. έναντι 481,8 εκατ. δολ. το 2016. Τα προσαρμοσμένα EBITDA ανήλθαν στα 216,3 εκατ. δολ., έναντι 205,07 εκατ. την προηγούμενη χρονιά, ενώ τα προσαρμοσμένα κέρδη άγγιξαν τα 20,4 ε-



κατ. δολ. έναντι 55,8 εκατ. για το 2016. Ένδειξη της επιτυχημένης οικονομικής πορείας της ΤΕΝ αποτελεί η εξασφάλιση μέσου ημερήσιου εσόδου ανά πλοίο σε επίπεδο υψηλότερο από το μέσο όρο της spot αγοράς, και συγκεκριμένα στα 18.931 δολάρια –χαμηλότερα, βέβαια, από τα 19.466 δολάρια του περασμένου έτους. Τέλος, αισιόδοξες είναι και οι προσδοκίες για το 2018, καθώς για το 77% του στόλου έχουν εξασφαλιστεί ναυλοσύμφωνα συνολικής αξίας 1,3 δισ. δολ. και διάρκειας 2,7 ετών. Σύμφωνα με ανακοίνωση της εταιρείας, οι πωλήσεις πλοίων, ιδιαίτερα όσον αφορά τα δεξαμενόπλοια πρώτης γενιάς, θα αποκτήσουν βαρύνουσα σημασία, όσο οι τιμές των περιουσιακών στοιχείων ανακάμψουν και ο ρυθμός παράδοσης νεότευκτων σταδιακά μειώνεται. ■