

+ σούπερ αφιέρωμα:

Ελληνόκτητη ναυτιλία: από την «υγειονομική» στην «ενεργειακή» κρίση

1

Όταν μιλάμε για την ελληνόκτητη ναυτιλία ξέρουμε πως δεν αναφερόμαστε απλά σε έναν ακόμα καπιταλιστικό κλάδο. Δεν πρόκειται μόνο για τους ιδιοκτήτες των ομάδων που υποστηρίζουμε ή τους σταθερούς χρηματοδότες κάθε καλλιτεχνικού event που κυκλοφορεί εκεί έξω. Μιλάμε για ένα δίκτυο καπιταλιστι-

κών σχέσεων που κουβαλάει τρεις αιώνες ιστορίας πίσω του. Τους περήφανους ιδρυτές αυτού του διασολεμένου κράτους, την διεθνοποιημένη αστική του τάξη.

Όπως έχει γραφτεί και αλλού πρόσφατα: «από ιδρύσεως του ελληνικού κράτους και μέχρι σήμερα οι Έλληνες εφοπλιστές έφτασαν να κυριαρχήσουν στο παγκόσμιο ναυτιλιακό εμπόριο χρησιμοποιώντας τα υλικά με τα οποία φτιάχτηκαν εξαρχές: εντατική εκμετάλλευση της εργασίας, οικογενειακή δομή στην επιχειρησιακή οργάνωση, έμπιστα δίκτυα σε όλο τον κόσμο, σημαίες ευκαιρίας, σπασίμο εμπάργκο και λαθρεμπόριο, εκμετάλλευση της συγκυρίας όπου μυρίζει μπαρούτι»¹. Και αν για κάτι δεν μπορεί να κατηγορηθεί η παρούσα συγκυρία είναι ότι δεν βρωμάει μπαρούτι. Είναι γνωστό ότι η γιγάντωση της ελληνόκτητης ναυτιλίας έγινε κατά κανόνα εκμεταλλευόμενη τους πολέμους - κυρίως των άλλων. Έτσι και τώρα, κάθε κρισιακή συνθήκη αποτελεί μια ευκαιρία για συσσώρευση και μια ώθηση για την αναδιάρθρωση του κλάδου. Ταυτόχρονα, το ειδικό γεωπολιτικό βάρος της ποντοπόρου ναυτιλίας, καθορίζει και την εξωτερική πολιτική του ελληνικού κράτους.

Από την στιγμή της ανακοίνωσης της πανδημίας από τον ΠΟΥ ο παγκόσμιος εμπορικός πόλεμος περνά σε πιο αναβαθμισμένη φάση, με την μορφή των «υγειονομικών μέτρων». Προφανώς, η βαρύτητα των μέτρων που λαμβάνει το κινεζικό κράτος (η λεγόμενη zero covid policy), λόγω της συγκεντρωμένης βιομηχανίας και της κομβικότητας των λιμανιών του, παγώνει τις διεθνείς μεταφορές και μπλοκάρει την εφοδιαστική αλυσίδα. Την ίδια στιγμή, όμως, παράγει και αντίστοιχα αλυσιδωτά μέτρα στις μετακινήσεις στα λιμάνια και το εσωτερικό των δυτικών, και όχι μόνο, κρατών.

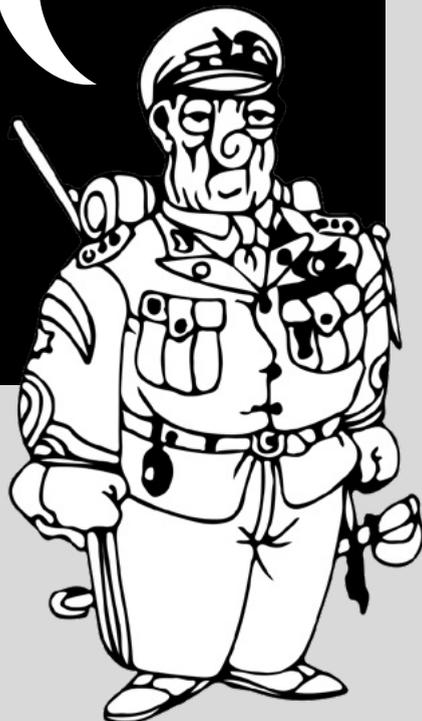
Παρόλο που η ελληνόκτητη ποντοπόρος ναυτιλία χρησιμοποιεί παραδοσιακά σημαίες ευκαιρίας (Λιβερία, Μάρσαλ κλπ), αυτή τη στιγμή το ελληνικό νηολόγιο εξακολουθεί να έχει μαζικές καταγραφές τόσο σε αριθμό πλοίων όσο και σε χωρητικότητα, όντας το 8ο μεγαλύτερο στον κόσμο. Σ' αυτό, βέβαια, πρέπει να υπολογίζεται και η εγχώρια επιβαταγωγή ναυσιπλοΐα. Την τελευταία 20ετία ο στόλος αυξήθηκε κατά 12%, ενώ όσον αφορά τη χωρητικότητά του - που είναι και το σημαντικότερο - η αύξηση αυτή έφτασε το 126%. Μεταξύ άλλων μεγάλων επιδόσεων, το 2020 η ελληνόκτητη ναυτιλία κατέχει το 26% των πετρελαιοφόρων δεξαμενόπλοιων², ενώ με όρους χωρητικότητας κατέχει παγκοσμίως το 20% και το 54% στην Ε.Ε.³

Κατά τη διάρκεια των lockdown, παρότι η παγκόσμια παραγωγή πετρελαίου μειώθηκε, η ζήτηση για πετρέλαιο κίνησης ήταν τόσο χαμηλή που εμφανίστηκε πρόβλημα αποθήκευσης. Να, λοιπόν, πώς αντέδρασε το ναυτιλιακό κεφάλαιο απέναντι σ' αυτή τη συνθήκη:

«Μερικές από τις μεγαλύτερες επιχειρήσεις πετρελαίου στον κόσμο ναυλώνουν δεξαμενόπλοια για να αποθηκεύσουν τα πλεονάσματα πετρελαίου στη θάλασσα. Ως πλωτές αποθήκες χρησιμοποιούνται δεξαμενόπλοια και συγκεκριμένα τα τύπου VLCC και ULCC. [...] Τα επίπεδα πλωτής αποθήκευσης έχουν αυξηθεί ξεπερνώντας τα αντίστοιχα ποσοστά της κρίσης του 2009 και αναμένεται να αυξηθούν περαιτέρω. Η αύξηση αυτή θα οφείλεται στο φαινόμενο "contango" που υιοθετείται, της αποθήκευσης δηλαδή πετρελαίου σε δεξαμενόπλοια με στόχο τη μεταπώλησή του αργότερα σε υψηλότερες τιμές. Αυτό που κάνουν δηλαδή οι εταιρίες που εμπορεύονται το πετρέλαιο είναι ότι αξιοποιούν την μεγάλη απόκλιση που υπάρχει ανάμεσα στην σημερινή και την μελλοντική τιμή του πετρελαίου. Οι διαθέσιμοι αποθηκευτικοί χώροι των δεξαμενοπλοίων εξαντλούνται κάτι που συνεπάγεται την αύξηση του κόστους της αποθήκευσης. Το ποσό του ναύλου αυξάνεται ενώ η τάση διεύρυνσης του φαινομένου "contango" λόγω της μειωμένης τιμής του πετρελαίου οδηγεί τους εκναυλωτές να αυξήσουν κι άλλο τον ναύλο»⁴.

Καθόλου άσχημα αν κατέχεις το 20% της παγκόσμιας χωρητικότητας. Αγγελικούσης, Μαρινάκης, Προκοπίου, Αλαφούζος είναι μερικοί μόνο από τους ιδιοκτήτες των εκατοντάδων ελληνικών tanker που έκαναν αυτή τη δουλειά⁵. Κι έτσι, η χασούρα από τη μείωση της μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων και χύδην φορτίου, εξισορρόπησε από την αποθήκευση και μεταπώληση πετρελαίου.

Ο καλός ο καπετάνιος στη φουρτούνα φαίνεται!



2

Η παγκόσμια εμπορική ναυτιλία τα τελευταία χρόνια βρίσκεται εντός μιας διπλής αναδιάρθρωσης. Εν μέσω αλλαγής ενεργειακού παραδείγματος, και καθώς αποτελεί βασικό φορέα μεταφοράς ενέργειας, καλείται να προσαρμοστεί στις αλλαγές, με ό,τι σημαίνει αυτό στην ανάγκη επαναδιαμόρφωσης του στόλου κλπ. Επίσης, υπόκειται σε μια διαδικασία τροποποίησης της ενέργειας που καταναλώνει, ακολουθώντας το γενικό παράδειγμα, και παράλληλα αναπτύσσει τεχνολογίες ψηφιοποίησης που κοιτάνε στον έλεγχο και την αποτελεσματικότερη εκμετάλλευση της εργατικής δύναμης. Η πρώτη διαδικασία εμφανίζεται ως «πράσινη στρατηγική για τη ναυτιλία», ενώ στην καλύτερη περίπτωση πρόκειται για προσπάθεια μείωσης του κόστους κίνησης και η δεύτερη ως «βελτίωση των συνθηκών ασφάλειας» - χωρίς μεγάλη επιτυχία, και οι δύο τομείς.

Την περίοδο των lockdown διάφορα ναυτιλιακά portal μας ενημέρωναν πόσο key workers είναι οι ναυτικοί παγκοσμίως, κάτι που φαίνεται να «μην αντιλαμβάνονταν» οι διάφοροι κρατικοί περιορισμοί. Αυτό είχε σαν αποτέλεσμα είτε διάφοροι ναυτικοί να μη μπορούν να προσεγγίσουν τις χώρες και τα λιμάνια από τα οποία έπρεπε να μπαρκάρουν, είτε να μην μπορούν να βγουν από τα πλοία ακόμα και μετά από 9 μήνες, που αποτελεί το ανώτατο όριο συνεχόμενης παραμονής ενός εργάτη σε πλοίο. Οπότε, ας έχουμε κατά νου ότι οι νέες τεχνολογίες αυτοματισμού και ψηφιοποίησης που αναπτύσσονται γύρω από τη ναυτιλία τα τελευταία χρόνια, όπως τηλεπλοήγηση, η αυτόματη προσάραξη, τα «έξυπνα» λιμάνια κ.ά., κοιτάνε και στον απρόβλεπτο παράγοντα της εργατικής δύναμης, και το πώς μπορεί αυτό να υποκατασταθεί μηχανικά, από το εσωτερικό του πλοίου μέχρι τις αποθήκες logistics. Ειδικά όταν πρέπει να περνάς από επικίνδυνους θαλάσσιους κόλπους, εμπόλεμα κράτη ή σου επιβάλλεται να μπει σε προληπτική καραντίνα.

Όσον αφορά το άλλο σκέλος της αναδιάρθρωσης, δηλαδή τις τεχνολογίες που κοιτάνε στον περιορισμό της εκπομπής ρύπων και την απανθρακοποίηση της ναυτιλίας, ας κρατήσουμε τι είπε πρόσφατα ο Γ. Προκοπίου: «Το πετρέλαιο θα είναι μαζί μας για τα επόμενα 100 χρόνια [...] Δεν υπάρχει άλλη μορφή ενέργειας που να είναι τόσο φιλική και τόσο εύκολη στον χειρισμό που μπορεί να υποκαταστήσει. Τι είναι το υδρογόνο, η αμμωνία, η μεθανόλη, οι μπαταρίες; Όλα αυτά είναι fiction»⁶. Υπολογίζεται πως μέχρι το τέλος της δεκαετίας μόνο το 2% των ναυτιλιακών καυσίμων θα αφορά κάποια εναλλακτική μορφή ενέργειας, και η πρόβλεψη για το 2050 φτάνει στο 13%⁷.

3

Ο Έλληνας εφοπλιστής Γ. Προκοπίου, παρότι δεν έχει κάποια εμφανή συμμετοχή στη superleague, τελευταία ακούγεται πολύ στα εγχώρια μέσα. Είναι ο άνθρωπος που αγόρασε τα ναυπηγεία Σκαραμαγκά, που «παίρνει ρίσκα», που «ξέρει να οσμίζεται την ευκαιρία». Η εταιρία του, Dynagas, «θα συμμετάσχει στα γερμανικά σχέδια ενεργειακής απεξάρτησης από το ρωσικό αέριο με δύο υπερσύγχρονα τάνκερ, το Transgas Force και το Transgas Power, χωρητικότητας 174.000 κυβικών μέτρων το

καθένα, τα οποία μπορούν να λειτουργήσουν τόσο ως μεταφορείς LNG όσο και ως μονάδες FSRU. Τα δύο πλοία παραδόθηκαν στον Έλληνα εφοπλιστή το 2021 από το ναυπηγείο Hudong-Zhonghua Shipbuilding. Οι μονάδες αυτές αναμένεται να τεθούν σε λειτουργία το 2023, κάτι που εξαρτάται από την ολοκλήρωση των απαιτούμενων χειρωνακτικών έργων για τη μεταφορά LNG. Οι δύο μονάδες LNG του Έλληνα εφοπλιστή, σε συνδυασμό με άλλες δύο νορβηγικών συμφερόντων της εταιρείας Høegh LNG, θα μπορούσαν να τροφοδοτήσουν το γερμανικό ενεργειακό δίκτυο με έως και 30 δισεκατομμύρια κυβικά μέτρα φυσικού αερίου τον χρόνο, δηλαδή με τα δύο τρίτα της συνολικής ποσότητας που εισήγαγε πέρυσι η Γερμανία από τη Ρωσία, αναφέρει το ρεπορτάζ της Handelsblatt»⁸.

Το ίδιο άρθρο μας πληροφορεί ότι «όταν το 2016 παρήγγειλε τα δύο πλοία -πλωτές μονάδες LNG από το κινεζικό κρατικό ναυπηγείο Hudong-Zhonghua, ουδείς είχε σκεφτεί ότι θα μπορούσε να ξεσπάσει πόλεμος στην Ουκρανία έξι χρόνια μετά, ούτε και τέτοια έκταση ενεργειακή κρίση». Νομίζουμε ότι ο Προκοπίου μια χαρά ήξερε τι συμβαίνει στην Ουκρανία από το 2014, ήταν μέτοχος των συζητήσεων για το νέο ενεργειακό παράδειγμα, και δεν ήταν απλά τυχερός. Ακόμη περισσότερο, ο Προκοπίου δεν αποτελεί κάποια εξαιρετική περίπτωση αλλά τον κανόνα του ελληνικού εφοπλισμού.

Οι «greeks» σχεδόν στα μέσα του 2022 κατείχαν παγκόσμια πρωτιά στις αγοραπωλησίες πλοίων. Απέκτησαν 183 μεταχειρισμένα ποντοπόρα πλοία, κυρίως χύδην φορτία και δεξαμενόπλοια συνολικής αξίας 3,9 δις, ενώ πούλησαν 149 πλοία αξίας 3,3 δις⁹. Την ίδια στιγμή, δεκάδες πλοία ελληνικών συμφερόντων βρίσκονται υπό ναυπήγηση.

Το πρόσφατο σαμποτάζ των ρωσικών αγωγών φυσικού αερίου συνέπεσε με την «ελληνική διορατικότητα», μιας και οι παραγγελίες των ελλήνων εφοπλιστών στα ναυπηγεία εδώ και τουλάχιστον 5 χρόνια αφορούν κυρίως μεταφορείς LNG. Αυτή τη στιγμή το 22,3% της παγκόσμιας χωρητικότητας των LNG carriers βρίσκεται υπό ελληνική ιδιοκτησία¹⁰. Φαίνεται, δηλαδή, πως η «απεξάρτηση της Ευρώπης από το ρωσικό φυσικό αέριο» περνάει μέσα από τα ελληνικά βαπόρια, και καμιά φορά γίνεται και με ρωσικά ενεργειακά προϊόντα: είναι γνωστό ότι ελληνικά πλοία με εξωτικές σημαίες «μεταγγίζουν» ρωσικό πετρέλαιο νότια της Πελοποννήσου σε πλοία με άλλες σημαίες, το οποίο μεταφέρεται σε δυτικούς - και όχι μόνο προορισμούς - απαλλαγμένο από κυρώσεις. Business as usual για το εφοπλιστικό επιχειρείν. Άλλωστε, και το ελληνικό κράτος προσπάθησε πολύ για την καθυστέρηση ή τον περιορισμό των κυρώσεων από την ευρωπαϊκή ένωση στην εξαγωγή ρωσικού πετρελαίου που γινόταν με ελληνικά πλοία.

Τέλος, είπαμε παραπάνω ότι το γεωπολιτικό βάρος της ναυτιλίας καθορίζει και την εξωτερική πολιτική του ελληνικού κράτους. Αυτό ισχύει και αντίστροφα: πρόσφατα, το ελληνικό κράτος κατάσχεσε στην Κάρυστο ένα πλοίο που κουβαλούσε ιρανικό πετρέλαιο και το οποίο αρχικά είχε ρωσική σημαία και στη συνέχεια χρησιμοποίησε ιρανική. Ο λόγος της κατάσχεσης τυπικά ήταν το ξέπλυμα μαύρου χρήματος, μιας και η ιδιοκτήτρια ρωσική εταιρία υπόκειται σε κυρώσεις από την ευρωπαϊκή ένωση λόγω του πολέμου. Έπειτα, επιχειρήθηκε ανεπιτυχώς να δοθεί το φορτίο στις ΗΠΑ (με πλοίο του Προκοπίου καλή ώρα) και λίγες μέρες μετά το Ιράν κατάσχεσε δύο ελληνικά τάνκερ στον περσικό κόλπο ως απάντηση¹¹. Έτσι, λοιπόν, οι δουλειές των ελλήνων εφοπλιστών θα εξαρτώνται όλο και περισσότερο άμεσα από την εξωτερική πολιτική του ελληνικού κράτους, κι αυτό σε μια περίοδο που το ενεργειακό σαμποτάζ έχει μπει στην ημερήσια διάταξη του διακρατικού πολέμου.

1. Project 21, 1821 Ιστορικά ζητήματα στις απαρχές του ελληνικού κρατικού και καπιταλιστικού σχηματισμού, Transverso antiifa, 2021, σελ. 168.

2. Μηνάς Τσαμόπουλος, Το πάνω χέρι και το 2021 έχει η ελληνική ναυτιλία, New money, 9/1/2021.

3. Απόστολος Σκουμπούρης, Ναυτιλία: Η Ελλάδα παραμένει κορυφαία δύναμη στον κόσμο, Liberal, 8/9/2020.

4. Καίτη Καππάτου, Νέες συνθήκες στη ναυλαγορά διαμορφώνει η μείωση ζήτησης πετρελαίου λόγω Covid-19, Offline post, 27/11/2020.

5. Μηνάς Τσαμόπουλος, Ποιοι Έλληνες εφοπλιστές κερδίζουν από την πετρελαϊκή κρίση, New money, 21/4/2020.

6. Μηνάς Τσαμόπουλος, Γιώργος Προκοπίου:

Το πετρέλαιο θα είναι μαζί μας τα επόμενα 100 χρόνια, New money, 11/10/2022.

7. Η αργή στροφή της ποντοπόρου ναυτιλίας στα πράσινα καύσιμα, Power game, 14/8/2022.

8. Αναστασία Βαμβακά, Πώς ο εφοπλιστής Προκοπίου "σώζει" την Γερμανία ενεργειακά, Capital, 16/5/2022.

9. Ηλίας Μπέλλος, 183 ποντοπόρα αξίας 3,87 δις. αγόρασαν φέτος οι Έλληνες εφοπλιστές, Καθημερινή, 17/8/2022.

10. Ηλίας Μπέλλος, Ναυτιλία: Ελληνόκτητο το 22,3% του στόλου των LNG, Καθημερινή, 16/3/2022.

11. Πώς η κατάσχεση του ιρανικού πετρελαίου στην Κάρυστο προκάλεσε το ρεσάλτο στον Περσικό, Τα Νέα, 28/5/2022.