



Πανεπιστήμιο Αιγαίου  
Σχολή Επιστημών της Διοίκησης  
Τμήμα Ναυτιλίας και Επιχειρηματικών  
Υπηρεσιών

Πτυχιακή Εργασία με Θέμα:  
«Ποιοι παράγοντες διαμορφώνουν την ναυλαγορά  
Panamax-Kamsarmax-Post Panamax και πως  
επηρεάζεται η περίοδος μετά την πανδημία;»

Άννα Μόσχα

Υπεύθυνος Καθηγητής: Γεώργιος Γεωργούλης , Μαρία Λεκάκου

ΧΙΟΣ, 2023

## *Ευχαριστίες*

Με την εκπόνηση της πτυχιακής εργασίας μου για το προπτυχιακό Τμήμα Ναυτιλίας και Επιχειρηματικών Υπηρεσιών του Πανεπιστημίου Αιγαίου Χίου, θα ήθελα να ευχαριστήσω τον καθηγητή κο. Γεώργιο Γεωργούλη καθώς και την καθηγήτρια κα. Μαρία Λεκάκου για την εμπιστοσύνη που έδειξαν αναθέτοντάς μου την συγγραφή του συγκεκριμένου θέματος και για την βοήθεια που μου πρόσφεραν κατά την διάρκεια της εκπόνησης της συγκεκριμένης εργασίας.

Επίσης, θα ήθελα να ευχαριστήσω τους καθηγητές του τμήματος που όλα αυτά τα χρόνια πρόσφεραν τις γνώσεις τους και στήριξαν την προσπάθειά μου στο ίδρυμα.

Τέλος, πέρα από τους ανθρώπους του εκπαιδευτικού χώρου θα ήθελα να ευχαριστήσω εγκάρδια την οικογένεια μου για την αμέριστη ηθική αλλά και υλική στήριξη που μου παρείχαν καθ' όλη την διάρκεια των σπουδών μου.

# Περίληψη

Η πτυχιακή εργασία έχει ως σκοπό να παρουσιάσει τους παράγοντες που διαμορφώνουν την ναυλαγορά των Panamax -Kamsarmax – Post Panamax αλλά και πως επηρεάζεται η περίοδος μετά την πανδημία.

Στο πρώτο κεφάλαιο αναλύονται οι ορολογίες τόσο της ναύλωσης όσο και της αγοράς των ναύλων. Επίσης, αναλύονται οι τέσσερις βασικές αγορές που ελέγχουν την ναυτιλία καθώς και τα κυρίαρχα πρόσωπα που επικρατούν στον χώρο της ναυλαγοράς. Ακόμη, αναφέρονται οι βασικές μορφές της ναύλωσης αλλά και εξηγείται αναλυτικά η έννοια του ναύλου προκειμένου ο αναγνώστης να είναι σε θέση να κατανοήσει τα επόμενα κεφάλαια. Τέλος, αναλύεται η πορεία της ναυτιλιακής αγοράς.

Στο δεύτερο κεφάλαιο παρουσιάζονται αναλυτικά τα πλοία και τα φορτία καθώς και η ταξινόμησή τους σε κατηγορίες. Έπειτα, γίνεται εκτενής ανάλυση της προέλευσης αλλά και του ορισμού της χύδην ναυτιλίας με ό,τι αυτό συνεπάγεται. Για παράδειγμα, γίνεται αναφορά στα χύδην φορτία που αποστέλλονται δια θαλάσσης. Κατόπιν, παρουσιάζεται η οικονομία της χύδην ναυτιλίας αλλά και οι ναυτιλιακοί κύκλοι εκτενώς, δηλαδή με τις συνιστώσες που επηρεάζουν τους οικονομικούς ναυτιλιακούς αυτούς κύκλους και κλείνοντας αναφέρονται σχετικά συμπεράσματα. Εν συνεχεία, αναλύονται οι βασικές επιρροές της προσφοράς και της ζήτησης στην θαλάσσια μεταφορά, το αντίκτυπο των τυχαιών “σοκ” στην ζήτηση των πλοίων αλλά και τα έσοδα που προκύπτουν από τους ναύλους. Κλείνοντας, το κεφάλαιο αυτό θεωρήθηκε σωστό να αναφερθούν βασικά σημεία της ναυλαγοράς αλλά και το δίκτυο των θαλάσσιων μεταφορών ώστε να μπορεί ο αναγνώστης να αντιληφθεί περαιτέρω τις οικονομικές διακυμάνσεις των ναύλων καθ’ όλη την διάρκεια των ναυτιλιακών κύκλων αλλά και γενικότερα της ναυτιλιακής κοινότητας.

Ακολουθεί, το τρίτο και τελευταίο κεφάλαιο όπου αναφέρεται η κατάσταση της ναυλαγοράς πριν την πανδημία. Επιπλέον, η κατάσταση της ναυλαγοράς κατά την διάρκεια της πανδημίας και πως αυτό επιφέρει τυχόν αλλαγές στους ναύλους για παράδειγμα, στην διάρκεια της πανδημίας παρατηρήθηκαν χαμηλοί ναύλοι, λόγω χαμηλής ζήτησης αλλά και γενικής κινητικότητας στην αγορά. Και κλείνοντας, αναφέρθηκε η κατάσταση της ναυλαγοράς στην μετα – περίοδο της πανδημίας έως και σήμερα και όπως παρατηρήθηκε, παρόλη την πίεση που δέχθηκε η αγορά αυτή, ακμάζει καθώς διακατέχεται η αγορά των ναύλων από καινοτομία, ανθεκτικότητα αλλά και προσαρμοστικότητα. Είναι θα έλεγε κανείς, παντός καιρού.

# ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

## Εισαγωγή

### Κεφάλαιο 1<sup>ο</sup> : Ναυλαγορά

- 1.1 Ορισμός Ναύλωσης
- 1.2 Ορισμός Ναυλαγοράς
  - 1.2.1 Οι τέσσερις Αγορές που ελέγχουν την Ναυτιλία
- 1.3 Πρόσωπα της Ναυλαγοράς
- 1.4 Βασικές Μορφές Ναύλωσης
- 1.5 Ναύλος
- 1.6 Η Πορεία της Ναυλαγοράς

### Κεφάλαιο 2<sup>ο</sup> : Οικονομία Ναυτιλιακής Αγοράς

- 2.1 Κατάταξη Πλοίων
- 2.2 Τύποι Φορτίων
- 2.3 Η Προέλευση της Χύδην Ναυτιλίας
  - 2.3.1 Ορισμός της Χύδην Ναυτιλίας
  - 2.3.2 Τα Χύδην Φορτία που αποστέλλονται δια θαλάσσης
- 2.4 Χαρακτηριστικά Ζήτησης Θαλάσσιων Μεταφορών
- 2.5 Οικονομία Χύδην Ναυτιλίας
- 2.6 Ναυτιλιακός Κύκλος
  - 2.6.1 Οι Συνιστώσες των Οικονομικών Κύκλων της Ναυτιλιακής Αγοράς
  - 2.6.2 Αγορά Χύδην Ναυτιλίας
  - 2.6.3 Συμπεράσματα από Κύκλους
- 2.7 Βασικές Επιρροές στην Προσφορά και την Ζήτηση
  - 2.7.1 Η Ζήτηση για Θαλάσσια Μεταφορά
    - 2.7.1.1 Θαλάσσιες Συναλλαγές Εμπορευμάτων
    - 2.7.1.2 Το Αντίκτυπο Τυχαίων «Σοκ» στην Ζήτηση των πλοίων
  - 2.7.2 Η Προσφορά για Θαλάσσια Μεταφορά
    - 2.7.2.1 Έσοδα από Ναύλους
    - 2.7.2.2 Τι είναι “freight market”;
- 2.8 Δίκτυο Θαλάσσιου Εμπορίου

### Κεφάλαιο 3<sup>ο</sup>: Η επίδραση της πανδημίας

- 3.1 Η ναυλαγορά πριν την πανδημία
- 3.2 Η ναυλαγορά κατά την διάρκεια της πανδημίας
- 3.3 Η ναυλαγορά μετά την περίοδο της πανδημίας έως και σήμερα

## Συμπεράσματα

## Βιβλιογραφία

# Εισαγωγή

Η Εμπορική Ναυτιλία είναι ένας κλάδος μεταφορών που επικεντρώνεται στην μεταφορά αγαθών μέσω θαλάσσης, ώστε να καλυφθούν ανάγκες παροχής υπηρεσιών. Είναι αξιοσημείωτο πως, η Ναυτιλιακή Αγορά δεν είναι ενιαία, καθώς απαρτίζεται από πολλές και διαφορετικές αγορές ως προς το ίδιο το πλοίο που μεταφέρει τα προϊόντα αλλά και ως προς τον τύπο του μεταφερόμενου φορτίου. Παρ'όλα αυτά, μπορεί να θεωρηθεί έως έναν βαθμό ως μία οικονομική μονάδα, εφόσον ως οικονομική μονάδα ορίζεται ένας οργανωμένος συνδυασμός συντελεστών, με απώτερο σκοπό να καλυφθούν τυχόν ανθρώπινες ανάγκες, μέσω της παραγωγής αγαθών είτε υπηρεσιών.<sup>1</sup>

Ένας ολοκληρωμένος και διαχρονικός ορισμός του 1970, της Ναυτιλιακής Βιομηχανίας σχολιάζει:

“Η Ναυτιλία είναι μία σύνθετη βιομηχανία στην οποία οι συνθήκες που καθορίζουν τις διαδικασίες σε έναν τομέα της, δεν εφαρμόζονται οπωσδήποτε και σε έναν άλλον. Σε αρκετές περιπτώσεις μπορεί να θεωρηθεί ως ένα σύνολο από αλληλεξαρτώμενες βιομηχανίες. Τα βασικά στοιχεία της, τα πλοία, υπάρχουν σε διάφορα μεγέθη και τύπους, ώστε να καλύπτουν έναν μεγάλο αριθμό υπηρεσιών μεταφοράς για πολλά και διαφορετικά είδη φορτίων, τα οποία πρέπει να μεταφερθούν σε κοντινές είτε μακρινές θαλάσσιες αποστάσεις. Ωστόσο, μπορεί κάποιος να διακρίνει τομείς και αγορές εντός του χώρου της ναυτιλιακής βιομηχανίας, αλλά δεν μπορεί να διαχωρίσει την σχέση αλληλεπίδρασης και αλληλεξάρτησής τους. Τέλος, αξίζει να τονιστεί ότι μεγάλο μέρος της ναυτιλιακής βιομηχανίας βασίζεται στο διεθνές εμπόριο και λειτουργεί σε ένα σύνθετο πλαίσιο με πολλούς κανονισμούς οικονομικής σημασίας.”<sup>2</sup>

---

<sup>1</sup> Γκιζιάνης Κ., Παπαδόπουλος Α., Πλωμαρίτου Ε., : “Ναυλώσεις”, 3<sup>η</sup> εκδ., (2010, σελ. 39)

<sup>2</sup> Stopford M.: “Maritime Economics”, 3<sup>η</sup> εκδ., (1997, σελ. 5)

# Κεφάλαιο 1<sup>ο</sup> : Ναυλαγορά

## 1.1 Ορισμός Ναύλωσης

Στην ελεύθερη ναυτιλία με εξαίρεση την ναυτιλία γραμμών, με τον όρο “ναύλωση” οροθετείται η συμφωνία εμπορικής απασχόλησης ενός ελεύθερου πλοίου μεταξύ δύο εμπλεκόμενων μερών, τον πλοιοκτήτη είτε εκναυλωτή δηλαδή τον shipowner και τον ναυλωτή δηλαδή τον charterer. Ειδικότερα, στην σύμβαση ναύλωσης υπάρχει από την μία πλευρά εκείνος που διαθέτει το πλοίο, ο εκναυλωτής, και από την άλλη πλευρά εκείνος στον οποίο διατίθεται το πλοίο, ο ναυλωτής.<sup>3</sup>

## 1.2 Ορισμός Ναυλαγοράς

Οι αγορές κατέχουν έναν μεγάλο ρόλο στη λειτουργία των διεθνών θαλάσσιων μεταφορών και πρέπει να ξεκινήσουμε αποσαφηνίζοντας το τι είναι πραγματικά μια αγορά. Ο Jevons, ένας οικονομολόγος του 19<sup>ου</sup> αιώνα, έδωσε έναν ορισμό ο οποίος, έναν αιώνα αργότερα, συνεχίζει να εξυπηρετεί πολύ καλά τη ναυτιλία: Αρχικά μια αγορά ήταν ένας δημόσιος χώρος σε πόλεις όπου οι προμήθειες και άλλα αντικείμενα θέτονταν προς πώληση. Αλλά η λέξη τώρα έχει γενικευτεί, ώστε να σημαίνει οποιαδήποτε ομάδα ατόμων που βρίσκονται σε στενές επιχειρηματικές σχέσεις και έχουν εκτεταμένες συναλλαγές σε οποιοδήποτε εμπόρευμα. Μια μεγάλη πόλη μπορεί να περιέχει τόσες αγορές και αυτές οι αγορές μπορεί να είναι ή να μην είναι τοπικές. Το κεντρικό σημείο μιας αγοράς είναι το κεντρικό χρηματιστήριο ή αίθουσα δημοπρασιών όπου οι έμποροι συμφωνούν να συναντηθούν και να συναλλάσσονται επιχειρήσεις. Οι έμποροι μπορεί να είναι διασκορπισμένοι σε μια ολόκληρη πόλη, περιοχή ή χώρα και όμως να κάνουν μια αγορά εφόσον είναι σε στενή επικοινωνία μεταξύ τους. Αν και η κλίμακα των αγορών έχει αλλάξει και οι επικοινωνίες έχουν απελευθερώσει τους εμπόρους από την ανάγκη για φυσική επαφή, οι βασικές αρχές που περιγράφονται από τον Jevons εξακολουθούν να ισχύουν.<sup>4</sup>

Η έννοια της ναυλαγοράς ή αγορά ναύλων, ορίζεται ως ένα σύστημα στο οποίο προσδιορίζονται οι ναύλοι στις θαλάσσιες μεταφορές. Πιο συγκεκριμένα, ως ναυλαγορά καθορίζεται το σημείο όπου συναντώνται η προσφορά και η ζήτηση των θαλάσσιων μεταφορικών υπηρεσιών, όπου καθορίζεται και ο ναύλος, ουσιαστικά η τιμή της μεταφορικής υπηρεσίας και κανονίζεται η συμφωνία μεταφοράς, η ναύλωση. Στην αγγλική γλώσσα μπορεί κανείς να συναντήσει την έννοια αυτή και ως “Charter Market” δηλαδή η αγορά των ναυλώσεων από την εμπορική πλευρά

---

<sup>3</sup> ΚΙΝΔ, άρθρο 107-110

<sup>4</sup> Stopford M.: “Maritime Economics”, 3<sup>η</sup> εκδ., (2007, σελ. 202)

απασχόλησης των πλοίων αλλά και ως “Freight Market” δηλαδή οι τιμές στις οποίες συμφωνείται μία ναύλωση.<sup>5</sup>

Η ναυλαγορά δεν αποτελεί μία ενιαία αγορά όπου έχει μια ομαλή πορεία μέσα από τις διάφορες τάσεις που δέχεται. Αντιθέτως, απαρτίζεται από διαφορετικές και πολλές αγορές, οι οποίες είναι αλληλεξαρτώμενες. Αυτό προκαλεί ανομοιογένεια στο σύνολο της αγοράς.<sup>6</sup>

### **1.2.1 Οι τέσσερις Αγορές που ελέγχουν την Ναυτιλία**

Σήμερα, οι υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών παρέχονται από τέσσερις άρρηκτά συνδεδεμένες αγορές, καθεμία από αυτές εμπορεύεται κάποιο διαφορετικό εμπόρευμα: Η αγορά ναύλων, εμπορεύεται τις θαλάσσιες μεταφορές. η αγορά των αγοραπωλησιών εμπορεύεται μεταχειρισμένα πλοία· η αγορά νεότευκτων πλοίων εμπορεύεται καινούρια πλοία. και η αγορά διάλυσης στοχεύει σε πλοία για διάλυση.

Καθώς οι αγορές αποτελούνται από ανθρώπους που ασχολούνται με την επιχείρησή τους, οι καλύτερες εμπορικές ευκαιρίες συμβαίνουν συχνά όταν η αγορά συμπεριφέρεται μη συστηματικά. Για παράδειγμα, η παραγγελία πλοίων στην κορυφή του κύκλου της αγοράς αποτελεί κακό επιχειρηματικό βήμα, αλλά εάν για κάποιο λόγο παραγγέλλονται λίγα πλοία θα αποβεί θετικό. Οι εμπορικές κρίσεις πρέπει να στηρίζονται στην κατανόηση της δυναμικής της αγοράς.

Εφόσον, οι ίδιοι πλοιοκτήτες εμπορεύονται και στις τέσσερις αυτές αγορές είναι πολύ πιθανόν οι δραστηριότητες τους να συμπίπτουν. Όταν οι ναύλοι αυξάνονται είτε μειώνονται, το μεταβαλλόμενο αυτό μοτίβο έχει αντίκτυπο στην αγορά αγοραπωλησιών και έπειτα στην αγορά νεότευκτων πλοίων. Συνδέονται, λοιπόν, οι αγορές αυτές μέσω των δραστηριοτήτων των εταιριών.

Η αγορά των ναύλων (αγορά 1) προσφέρει έσοδα από ναύλους, την κύρια πηγή μετρητών για τις ναυτιλιακές εταιρείες. Είναι σημαντικό να αναφερθεί πως, υπάρχουν δύο τομείς σε αυτήν την αγορά: η αγορά ταξιδιών που αφορά τις μεταφορές για ένα μόνο ταξίδι και την αγορά χρονοναύλωσης όπου μισθώνεται το πλοίο για συγκεκριμένο χρονικό διάστημα. Οι ναύλοι, οι οποίοι κερδίζονται σε αυτές τις αγορές είναι η βασική κινητήρια δύναμη που καθοδηγεί τις δραστηριότητες των ναυτιλιακών επενδυτών. Οι υπόλοιπες εισροές προέρχονται από την αγορά διαλύσεων (αγορά 4). Τα παλιά ή απαρχαιωμένα πλοία που πωλούνται σε εμπόρους διάλυσης προσφέρουν μια χρήσιμη πηγή μετρητών, ειδικά στις περιόδους υφέσεων. Η αγορά αγοραπωλησίας (αγορά 2) κατέχει έναν πιο ιδιαίτερο ρόλο. Η επένδυση σε ένα μεταχειρισμένο πλοίο συμπεριλαμβάνει μια συναλλαγή ανάμεσα σε έναν πλοιοκτήτη και έναν επενδυτή. Καθώς, ο επενδυτής είναι συνηθέστερα ένας άλλος πλοιοκτήτης, τα χρήματα αλλάζουν χέρια, αλλά η συναλλαγή δεν αλλάζει το ποσό των μετρητών που κατέχει ο κλάδος. Για παράδειγμα, μία πώληση ενός δεξαμενόπλοιου για 20 εκατομμύρια δολάρια

<sup>5</sup> Χολέβας Γ.: “Η πρακτική των Ναυλώσεων”, (1997)

<sup>6</sup> Χολέβας Γ.: “Η πρακτική των Ναυλώσεων”, (1997)

μεταφέρει μόνο 20 εκ. δολάρια μετρητά από έναν ναυτιλιακό τραπεζικό λογαριασμό σε άλλο, αφήνοντας αμετάβλητο το γενικό ταμειακό υπόλοιπο. Έτσι γίνεται αντιληπτό, πως αυτή αγορά πώλησης και αγοράς είναι ένα παιχνίδι μηδενικού αποτελέσματος. Για κάθε νικητή υπάρχει ένας αντίστοιχος ηττημένος. Η μόνη πραγματική πηγή πλούτου είναι η εμπορία φορτίου στη ναυλαγορά. Στην περίπτωση της αγοράς νεότευκτων πλοίων (αγορά 3) είναι, οι ταμειακές εισροές προς την αντίθετη κατεύθυνση. Τα μετρητά που δαπανώνται για νέα πλοία ρέουν από τη ναυτιλιακή βιομηχανία επειδή το ναυπηγείο τα χρησιμοποιεί ώστε να αποπληρώσει για πρώτες ύλες, εργασία και κέρδος.<sup>7</sup>

### 1.3 Πρόσωπα της Ναυλαγοράς

Ο χώρος της διεθνούς εμπορικής ναυτιλίας απαρτίζεται από επαγγελματίες, οι οποίοι ασχολούνται με ένα σύνολο ανθρώπινων δραστηριοτήτων, που είναι απαραίτητες για την σωστή και ασφαλή διακίνηση των εμπορευμάτων δια θαλάσσης παγκοσμίως. Οι επαγγελματίες, οι οποίοι δραστηριοποιούνται στον χώρο της διεθνούς εμπορικής ναυτιλίας μπορούν να κατανεμηθούν σε κατηγορίες σύμφωνα με τις δραστηριότητες και τον ρόλο που εκπροσωπούν στον ναυτιλιακό χώρο. Ορισμένα από τα πρόσωπα αυτά, ενασχολούνται με την πλοιοκτησία και την διαχείριση των πλοίων, άλλα πρόσωπα ενασχολούνται με την ναύλωση των πλοίων και άλλοι ενασχολούνται με την πρακτόρευση, ναυσιπλοΐα κ.λπ.

Κάποιες από τις σημαντικότερες κατηγορίες επαγγελματιών που δραστηριοποιούνται στα πλαίσια της ναυλαγοράς είναι τα εξής:

- Πλοιοκτήτες, εφοπλιστές και κύριοι των πλοίων – shipowners
- Ναυλωτές – charterers
- Φορτωτές – shippers
- Διαχειριστές – operators
- Μεσίτες – shipbrokers
- Ναυλομεσίτες – chartering brokers
- Ναυτικοί Πράκτορες – shipping agents.

Παρακάτω θα ακολουθήσει μια σύντομη και περιεκτική ανάλυση του κάθε προσώπου και τον ρόλο που έχει στην αγορά των ναύλων.<sup>8</sup>

#### ***Shipowners***

Πλοιοκτήτης<sup>9</sup> είναι ο ιδιοκτήτης του πλοίου, ο οποίος χρησιμοποιεί το πλοίο του έχοντας ως στόχο το δικό του κέρδος, διεξάγοντας ναυτιλιακές εργασίες. Ουσιαστικά είναι έμπορος εφόσον ασκεί την ναυτιλιακή επιχείρηση ως επάγγελμα, έχοντας την κυριότητα αλλά και την εκμετάλλευση του δικού του πλοίου.

<sup>7</sup> Stopford M.: “Maritime Economics” , 3<sup>η</sup> εκδ. , (2007, σελ. 202-203)

<sup>8</sup> Sullivan E.: “The Marine Encyclopaedic Dictionary” , (1988)

<sup>9</sup> Sullivan E.: “The Marine Encyclopaedic Dictionary” , (1988)



Εφοπλιστής<sup>10</sup> είναι αυτός που εκμεταλλεύεται οικονομικά το πλοίο χωρίς όμως να το έχει στην κατοχή του, δηλαδή δεν έχει την κυριότητά του. Η δυνατότητα εκμετάλλευσης του πλοίου πραγματοποιείται κατόπιν ενοχικής σύμβασης με τον κύριο του πλοίου, δηλαδή κατόπιν μίσθωσης. Ένα βασικό χαρακτηριστικό του εφοπλιστή που τον διαχωρίζει από τον κύριο του πλοίου και τον πλοιοκτήτη είναι, πως δεν έχει στην κυριότητά του το πλοίο, μονάχα το εκμεταλλεύεται με απώτερο σκοπό το κέρδος του.

Κύριος του πλοίου<sup>11</sup> είναι ο ιδιοκτήτης του πλοίου που έχει το δικαίωμα κυριότητας του πλοίου, αλλά όχι της εκμετάλλευσής του καθώς την έχει παραχωρήσει σε τρίτο πρόσωπο. Ένα βασικό χαρακτηριστικό του κυρίου του πλοίου είναι, πως δεν εκμεταλλεύεται ο ίδιος το πλοίο του αλλά και δεν ασκεί την ναυτιλιακή επιχείρηση.

### **Charterers<sup>12</sup>**

Ο ναυλωτής είναι το συμβαλλόμενο μέρος στον οποίο παραχωρείται το πλοίο προς απασχόληση. Σε μερικές περιπτώσεις ναύλωσης, ο ναυλωτής μπορεί να συμπίπτει με τον φορτωτή του εμπορεύματος, όταν ο ιδιοκτήτης του φορτίου είναι και ο εκπρόσωπος των συμφερόντων του στην συμφωνία ναύλωσης.

### **Shippers<sup>13</sup>**

Ο φορτωτής συνηθίζεται να είναι ο κύριος του φορτίου που μεταφέρεται. Οι ιδιότητες του φορτωτή και του ναυλωτή όπως προαναφέρθηκε ενδέχεται να ταυτίζονται. Για να γίνει σαφέστερη η έννοια του φορτωτή στο πλαίσιο του θαλάσσιου εμπορίου, είναι καλό να γίνει αναφορά στον όρο του εμπόρου – merchant. Έμπορο ορίζεται κάποιος, ο οποίος εμπλέκεται στην αγοραπωλησία ενός ή περισσότερων αγαθών, δηλαδή είτε αγοράζει είτε πουλάει αγαθό/ά.

### **Operators<sup>14</sup>**

Ο διαχειριστής ανήκει στην κατηγορία των ναυτιλιακών επαγγελματιών που ενασχολούνται στην αγορά των ναύλων και έχει πάρα πολλές και καλές γνώσεις των συνθηκών της, ώστε να μπορεί να εξασφαλίσει κέρδος μέσω της μίσθωσης των πλοίων. Ένας διαχειριστής μπορεί να ταξινομηθεί σε δύο κατηγορίες: σε διαχειριστές πλοίων – ship's operators και σε διαχειριστές φορτίων – cargoes'

---

<sup>10</sup> Sullivan E.: "The Encyclopaedic Dictionary", (1988)

<sup>11</sup> Sullivan E.: "The Encyclopaedic Dictionary", (1988)

<sup>12</sup> Ρόκα Ι.: "Εισαγωγή στο Ιδιωτικό Ναυτικό Δίκαιο", (1993, σελ. 45,75)

<sup>13</sup> Sullivan E.: "The Encyclopaedic Dictionary", (1988)

<sup>14</sup> Sullivan E.: "The Encyclopaedic Dictionary", (1988)

operators.<sup>15</sup> Ο διαχειριστής πλοίου ναυλώνει ένα πλοίο από έναν πλοιοκτήτη έναντι καταβολής του ναύλου και στην συνέχεια το υποναυλώνει σε έναν άλλο ναυλωτή με υψηλότερο ναύλο. Έτσι, εξασφαλίζει κέρδος από την διαφορά που υποχρεούται να πληρώσει στον πλοιοκτήτη και τον ναύλο που υποχρεούται να του πληρώσει ο ναυλωτής.

### ***Shipbrokers<sup>16</sup>***

Ο μεσίτης είναι ένας ναυτιλιακός επαγγελματίας, ο οποίος δραστηριοποιείται στην ναυτιλιακή αγορά και μεσολαβεί στις συναλλαγές μεταξύ προσφοράς και ζήτησης ώστε να πραγματοποιηθεί πιο εύκολα η σύμβαση. Στον ναυτιλιακό χώρο, ο όρος “shipbroker” σχεδόν ταυτίζεται με την έννοια του ναυλομεσίτη.

### ***Chartering Brokers<sup>17</sup>***

Ο ναυλομεσίτης είναι ο διαμεσολαβητής του πλοιοκτήτη που θέτει το πλοίο για εκναύλωση και του ναυλωτή που θέλει να ναυλώσει το πλοίο ώστε να μεταφέρει φορτίο. Ρυθμίζει, λοιπόν, την σύναψη των συμβάσεων ναύλωσης, έναντι χρηματικού ποσού που ονομάζεται προμήθεια – commission. Το επάγγελμα του ναυλομεσίτη έχει ιδιαίτερες απαιτήσεις, καθώς θα πρέπει να είναι πολύ καλά ενημερωμένος για την τρέχουσα κατάσταση και τις τάσεις της αγοράς των ναύλων.

Οι ναυλομεσίτες διακρίνονται σε κάποιες κατηγορίες ανάλογα με αυτόν που εκπροσωπούν, το αντικείμενο της ασχολίας τους, το χώρο απασχόλησής τους και το είδος της αγοράς ναύλων στην οποία δραστηριοποιούνται. Οι ναυλομεσίτες διακρίνονται σε αυτούς που δρουν για λογαριασμό των πλοιοκτητών αναζητώντας φορτία - chartering brokers seeking cargoes και σε αυτούς που δρουν για λογαριασμό των ναυλωτών αναζητώντας πλοία - chartering brokers seeking ships.

### ***Shipping agents<sup>18</sup>***

Ο ναυτικός πράκτορας αποτελεί ένα βασικό πρόσωπο με ιδιαίτερες ιδιότητες, για την εκτέλεση ενός συμβολαίου σε λιμάνι φόρτωσης και εκφόρτωσης. Ο ναυτικός πράκτορας είναι εκείνος που κατά κύριο λόγο αναλαμβάνει, ύστερα από εντολή του πλοιοκτήτη ή ναυλωτή έναντι προμήθειας, την αντιπροσώπευση του σε λιμάνι είτε λιμάνια, ώστε να εκτελέσει εργασίες που σχετίζονται με το πλοίο. Στην Ελλάδα, ναυτικός πράκτορας είναι εκείνος που έχει το δικαίωμα, να ασκεί πρακτόρευση πλοίου οποιασδήποτε εθνικότητας και έχει το δικαίωμα να εκδίδει φορτωτικές – bill of lading = μια σύμβαση μεταξύ του αποστολέα, του μεταφορέα και του

<sup>15</sup> Institute Of Chartered Shipbrokers: “Dry Cargo Chartering” (2014, lesson 3, σελ.57)

<sup>16</sup> Sullivan E.: “The Encyclopaedic Dictionary” , (1988)

<sup>17</sup> Institute Of Chartered Shipbrokers: “Dry Cargo Chartering” (2014, lesson 3, σελ 58-59)

<sup>18</sup> Sullivan E.: “The Encyclopaedic Dictionary” , (1988)

παραλήπτη που αναφέρει ποια εμπορεύματα αποστέλλονται, από πού προέρχεται η αποστολή και πού κατευθύνεται. Τέλος, αξίζει να σημειωθεί πως ο ναυτικός πράκτορας δεν ευθύνεται σε τρίτους για συμφωνίες που κλείνει ως αντιπρόσωπος του πλοιοκτήτη, εκτός αν υπάρχει κάποιο δικό του προσωπικό πταίσμα.

#### 1.4 Βασικές Μορφές Ναύλωσης <sup>19</sup>

Για να διαχωριστούν οι ναυλώσεις σε κατηγορίες λαμβάνονται υπόψιν διάφορα κριτήρια. Τα κυριότερα κριτήρια με τα οποία κατηγοριοποιούμε τους τύπους της ναύλωσης είναι η χωρητικότητα ενός πλοίου και ύστερα η εμπορική λειτουργία του.

Στην πρώτη περίπτωση έχουμε δύο είδη, την ολική και την μερική ναύλωση:

- Ολική Ναύλωση – whole charter: Στην ναύλωση αυτή, ο ναυλωτής αξιοποιεί όλη την καθαρή χωρητικότητα του πλοίου και υποχρεωτικά φορτώνει πλήρες φορτίο – full and complete cargo.
- Μερική Ναύλωση – space charter: Στην ναύλωση αυτή, περισσότεροι από ένας ναυλωτές, ναυλώνουν τμήματα χωρητικότητας του πλοίου και ο καθένας φορτώνει το δικό του φορτίο – part cargo.

Στην δεύτερη περίπτωση, στην εμπορική λειτουργία του πλοίου – commercial operation, υπάρχουν αρκετά είδη ναυλώσεων. Παρ'όλ'αυτά οι βασικότερες μορφές ναύλωσης που παρατηρούνται στην αγορά τώρα είναι οι εξής:

- Ναύλωση Γυμνού Πλοίου – Bare Boat Charter or Demise Charter
- Ναύλωση Κατά Ταξίδι – Voyage Charter
- Χρονοναύλωση – Time Charter
- Ναύλωση Εργολαβικής Μεταφοράς – Contract of Affreightment (COA)

Παρακάτω θα γίνει μια σύντομη ανάλυση της κάθε ναύλωσης ώστε να μπορεί ο εκάστοτε μελλοντικός αναγνώστης της παρούσας πτυχιακής να εγκλιματιστεί στον χώρο της ναυτιλίας.

#### ***Ναύλωση Γυμνού Πλοίου (bare boat chartering)<sup>20</sup>***

Στην ναύλωση αυτή ο πλοιοκτήτης προσχωρεί στον ναυλωτή το πλοίο του γυμνό, δηλαδή χωρίς πλήρωμα, τρόφιμα, υλικά και εργαλεία. Στη περίπτωση αυτή, ο ναυλωτής είναι υπεύθυνος για την εμπορική λειτουργία του πλοίου, για την επάνδρωση αλλά και για τον εξοπλισμό του. Η διάρκεια της ναύλωσης αυτής είναι μακροχρόνια, δηλαδή για ένα μεγάλο χρονικό διάστημα ακόμη και για όλη την οικονομική ζωή του πλοίου. Ο ναυλωτής εδώ έχει κυρίως ρόλο ιδιοκτήτη και όχι ναυλωτή καθώς επωμίζεται την εμπορική λειτουργία του πλοίου. Τέλος,

<sup>19</sup> Γκιζιάνης Κ., Παπαδόπουλος Α., Πλωμαρίτου Ε.: “Ναυλώσεις”, 3<sup>η</sup> εκδ., (2010, σελ. 416)

<sup>20</sup> Γκιζιάνης Κ., Παπαδόπουλος Α., Πλωμαρίτου Ε.: “Ναυλώσεις”, 3<sup>η</sup> εκδ., (2010, σελ. 416)

αναλαμβάνει την διαχείριση – management, την ναυσιπλοΐα – navigation , την συντήρηση – maintenance αλλά και την ασφάλεια – insurance του πλοίου.

### **Ναύλωση Κατά Ταξίδι – Voyage Charter<sup>21</sup>**

Στην ναύλωση αυτή ο πλοιοκτήτης επωμίζεται να μεταφέρει εμπόρευμα από το λιμάνι φόρτωσης προς το λιμάνι εκφόρτωσης έναντι κάποιου ναύλου που συμφωνείται ανάλογα με το φορτίο ή ανά τόνο και ονομάζεται “freight”.

### **Χρονοναύλωση – Time Charter<sup>22</sup>**

Η ναύλωση αυτή αποτελεί μια από τις πιο συνηθισμένες μορφές ναύλωσης, κατά την οποία ο πλοιοκτήτης είτε αλλιώς εκναυλωτής προσχωρεί το πλοίο του στον ναυλωτή για ένα συγκεκριμένο χρονικό διάστημα, έναντι χρηματικής αμοιβής. Παρ’όλ’αυτά, είναι αρκετά συνηθισμένο τα συμβαλλόμενα μέρη να συμφωνούν σε επιλογές – options ανανέωσης της ναύλωσης. Για παράδειγμα, ο πλοιοκτήτης είτε ο ναυλωτής, μπορεί να ζητήσει επιμήκυνση της χρονοναύλωσης κατόπιν ορισμένων όρων είτε των ίδιων που είχαν συμφωνηθεί, είτε αναθεωρημένων, είτε με νέους όρους κατόπιν νέας συμφωνίας.

### **Ναύλωση Εργολαβικής Μεταφοράς – Contract Of Affreightment (COA)<sup>23</sup>**

Στην ναύλωση αυτή, ο πλοιοκτήτης επωμίζεται να μεταφέρει έναν προσυμφωνημένο όγκο αγαθών από ένα συγκεκριμένο λιμάνι φόρτωσης σε ένα συγκεκριμένο λιμάνι εκφόρτωσης στα πλαίσια μιας μεγάλης χρονικής περιόδου.

Ο πλοιοκτήτης, έχει το δικαίωμα επιλογής των πλοίων που θα αξιοποιήσει. Στην περίπτωση που το ένα πλοίο του χαθεί, δεν ακυρώνεται το συμβόλαιο της ναύλωσης, αλλά έχει όμως την υποχρέωση να το αντικαταστήσει, προκειμένου να ολοκληρωθεί η συμφωνημένη μεταφορά του φορτίου.

Σε γενικά πλαίσια, θα μπορούσε να χαρακτηριστεί ως ένας καινούριος τρόπος μεταφοράς εμπορευμάτων μέσω θάλασσας, που καλύπτει ένα συγκεκριμένο φορτίο σε μεγάλες ποσότητες. Η συμφωνία μεταξύ πλοιοκτήτη και ναυλωτή συνηθίζεται να διαρκεί από έξι μήνες έως και αρκετά χρόνια κάνοντας πολλαπλά ταξίδια, αλλά και η εκτέλεση περιορισμένων ταξιδιών, δεν εξαιρείται.

---

<sup>21</sup> Γκιζιάνης Κ., Παπαδόπουλος Α., Πλωμαρίτου Ε.: “Ναυλώσεις”, 3η εκδ., (2010, σελ. 418)

<sup>22</sup> Wilson J.: “Carriage of Goods by Sea”, (1993, σελ. 4-5, 91)

<sup>23</sup> Γκιζιάνης Κ., Παπαδόπουλος Α., Πλωμαρίτου Ε.: “Ναυλώσεις”, 3η εκδ., (2010, σελ. 420)

## 1.5 Ναύλος

Ο ναύλος ή μίσθωμα συναντάται στις μορφές ναύλωσης που ως κύριο συστατικό τους έχουν τον χρόνο για παράδειγμα σε κάποιες από τις παραπάνω μορφές ναυλώσεων που αναφέρθηκαν όπως η χρονοναύλωση, ναύλωση γυμνού πλοίου κ.λπ. Ναύλος, λοιπόν, είναι η πληρωτέα αμοιβή του πλοιοκτήτη από τον ναυλωτή ως αντάλλαγμα για την προσχώρηση της διαχείρισης πλοίου του για ένα συγκεκριμένο χρονικό διάστημα υπό την έννοια του μισθώματος είτε αλλιώς hire. Το μίσθωμα, λοιπόν, προπληρώνεται σε συχνά χρονικά διαστήματα σύμφωνα με την συμφωνία που έχει προηγηθεί, δηλαδή ανά δεκαπέντε ημέρες είτε ανά μήνα και συνήθως πληρώνεται σε δολάρια ανά ημέρα που αξιοποιείται το πλοίο. Παρ'όλ'αυτά, ο ναύλος διαμορφώνεται κυρίως από την σχέση προσφοράς – supply και ζήτησης – demand την εκάστοτε στιγμή που πραγματοποιούνται οι θαλάσσιες υπηρεσίες.<sup>24</sup>

Γενικότερα, η αγορά του ναύλου αποτελεί αναπόσπαστο κομμάτι προσαρμογής μεταξύ προσφοράς και ζήτησης θαλάσσιων υπηρεσιών. Οι πλοιοκτήτες και οι ναυλωτές διασκέπτονται προκειμένου να θεσπίσουν τιμή ναύλου που να ανταποκρίνεται στην πραγματικότητα της αγοράς την εκάστοτε χρονική στιγμή, ώστε να υπάρχει ισορροπία μεταξύ εμπορευμάτων και πλοίων. Ο ναύλος μειώνεται, όταν υπάρχει πλεόνασμα πλοίων, αντιθέτως ο ναύλος αυξάνεται, όταν υπάρχει έλλειμμα πλοίων. Ουσιαστικά, οι ναύλοι πέφτουν με πλοία και ανεβαίνουν με φορτία.<sup>25</sup>

### **Off – Hire**

Off – Hire σημαίνει εκτός μίσθωσης και είναι ο χρόνος ενός πλοίου κατανέμεται σε παραγωγικές ημέρες φόρτωσης στη θάλασσα και σε μη παραγωγικές ημέρες που ξοδεύονται σε έρμα, στο λιμάνι ή εκτός μίσθωσης. Οι ημέρες εκτός ναύλου αντικατοπτρίζουν το χρόνο που δαπανάται για επισκευές, βλάβες, διακοπές κ.λπ. Μια έρευνα για τα πλοία μεταφοράς χύδην φορτίου έδειξε ότι μένουν κατά μέσο όρο 24 ημέρες ετησίως εκτός μίσθωσης, αν και ο αριθμός αυτός αναμένεται να ποικίλει ανάλογα με τις συνθήκες στη ναυλαγορά. Οι ιδιοκτήτες προσπαθούν πάντα να ελαχιστοποιούν το χρόνο που το πλοίο δεν κερδίζει, αλλά κατά τη διάρκεια περιόδων χαμηλής δραστηριότητας της ναυλαγοράς το πλοίο μπορεί να περάσει αρκετό χρόνο περιμένοντας το φορτίο, αυτό είναι ένα από τα σημαντικότερα έξοδα που προκύπτουν κατά τη διάρκεια μιας ύφεσης της αγοράς. Για παράδειγμα, ένα πλοίο που περιμένει 12 ημέρες για ένα φορτίο με ημερήσιο λειτουργικό κόστος 6.000 δολαρίων θα έχει χάσει 72.000 δολάρια.<sup>26</sup>

<sup>24</sup> Γκιζιάνης Κ., Παπαδόπουλος Α., Πλωμαρίτου Ε.: “Ναυλώσεις”, 3η εκδ., (2010, σελ. 55)

<sup>25</sup> McConville J.: “Economics of Maritime Transport: Theory and Practice”, (1988, σελ. 9,11)

<sup>26</sup> Stopford M.: “Maritime Economics”, 3<sup>η</sup> εκδ., (2007, σελ. 24, 269, 270)

## 1.6 Η Πορεία της Ναυλαγοράς

Σπουδαίο ρόλο είχε ο Adam Smith, ο οποίος αναγνώρισε ότι η ναυτιλία προσφέρει τη μεταφορά που απαιτείται για την προώθηση της οικονομικής ανάπτυξης. Πράγματι, η ναυτιλία, το εμπόριο και η οικονομική ανάπτυξη συμβαδίζουν. Χωρίστηκε, λοιπόν, η ιστορία της αγοράς του εμπορίου σε τρεις φάσεις. Η πρώτη φάση, ξεκίνησε από τη Μεσόγειο, εξαπλώθηκε δυτικά μέσω της Ελλάδας, της Ρώμης και της Βενετίας, στην Αμβέρσα, το Άμστερνταμ και το Λονδίνο. Κατά τη διάρκεια αυτής της φάσης αναπτύχθηκε σιγά – σιγά ένα παγκόσμιο εμπορικό δίκτυο μεταξύ τριών μεγάλων πληθυσμιακών κέντρων δηλαδή της Κίνας, της Ινδίας και της Ευρώπης. Αρχικά, αυτό το εμπόριο ήταν χερσαίο και ήταν αργό και ακριβό, αλλά όταν τα ταξίδια άνοιξαν παγκόσμιους θαλάσσιους δρόμους στα τέλη του δέκατου πέμπτου αιώνα, το κόστος μεταφοράς μειώθηκε πάρα πολύ και ο όγκος του εμπορίου άρχισε να αυξάνεται.

Η δεύτερη φάση, δημιουργήθηκε από την βιομηχανική επανάσταση στα τέλη του δέκατου όγδοου αιώνα. Οι καινοτομίες όσον αφορά τον σχεδιασμό των πλοίων, τη ναυπηγική βιομηχανία και τις παγκόσμιες επικοινωνίες κατέστησαν ισχυρή την διεξαγωγή της ναυτιλίας ως παγκόσμιας βιομηχανίας, αρχικά μέσω του Baltic Exchange, δηλαδή ενός ναυτιλιακού κέντρου πληροφόρησης, ενώ αξιόπιστα ατμόπλοια και τεχνικές καινοτομίες όπως η διώρυγα του Σουέζ επέτρεψαν στις εταιρείες να εκτελούν τακτικά δρομολόγια. Για τον επόμενο αιώνα το εμπόριο αναπτύχθηκε ραγδαία, επικεντρώθηκε γύρω από τις αυτοκρατορίες των ευρωπαϊκών κρατών και το πλαίσιο του θαλάσσιου εμπορίου άλλαξε ολικά.

Τέλος, στο δεύτερο μισό του εικοστού αιώνα, ένα άλλο κύμα οικονομικών και τεχνικών αλλαγών δημιουργήθηκε από τη διάλυση των αυτοκρατοριών, οι οποίες ήταν από την οικονομία ελεύθερου εμπορίου. Οι κατασκευαστές προσπάθησαν να εντοπίσουν καλύτερες πηγές πρώτων υλών και επένδυσαν κατά μεγάλο βαθμό σε ολοκληρωμένα συστήματα μεταφορών όπου θα μείωναν το κόστος μεταφοράς αυτών των αγαθών. Κατά τη διάρκεια αυτής της περιόδου υπήρχε ανάπτυξη των αγορών πλοίων μεταφοράς χύδην φορτίου, τη μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων γενικού φορτίου και εξειδικευμένες ναυτιλιακές δραστηριότητες που μεταφέρουν χημικά, δασικά προϊόντα, μηχανοκίνητα οχήματα, φυσικό αέριο κ.λπ. Ένα σημαντικό μέρος αυτής της επανάστασης ήταν η απομάκρυνση της ναυτιλίας από τα εθνικά κράτη που είχαν κυριαρχήσει τους προηγούμενους αιώνες προς τις σημαίες ευκαιρίας, δηλαδή σημαίες με μη αυστηρά νομοθετικά πλαίσια και κανονισμούς. Αυτό έφερε μεγαλύτερες οικονομίες και άλλαξε το οικονομικό πλαίσιο της βιομηχανίας, αλλά έθεσε κιόλας ρυθμιστικά προβλήματα.

Το μάθημα είναι ότι η ναυτιλία αλλάζει συνεχώς. Είναι μια επιχείρηση που μεγάλωσε με την παγκόσμια οικονομία, εξερευνώντας και εκμεταλλευόμενη την ροή του εμπορίου. Σήμερα έχει γίνει μια στενά δεμένη παγκόσμια επιχειρηματική κοινότητα, βασισμένη στις επικοινωνίες και το ελεύθερο εμπόριο. Ίσως αυτό να αλλάξει. Αλλά είναι δύσκολο να διαφωνήσει κανείς με τον Adam Smith ότι, όποιες και αν είναι οι περιστάσεις, «τέτοια είναι επομένως τα πλεονεκτήματα της πλωτής μεταφοράς που

[...] Αυτή η ευγένεια ανοίγει ολόκληρο τον κόσμο στην παραγωγή κάθε είδους εργασίας». <sup>27</sup>

Επιπροσθέτως, αξίζει να αναφερθεί ότι το 2005 η ναυτιλιακή βιομηχανία μετέφερε συνολικά 7 δισεκατομμύρια τόνους φορτίου μεταξύ 160 χωρών, κάτι πρωτοφανές για την τότε εποχή. Ήταν είναι και θα είναι μια πραγματικά παγκόσμια βιομηχανία. Οι επιχειρήσεις που εδρεύουν σε Άμστερνταμ, το Όσλο, την Κοπεγχάγη, το Λονδίνο, το Αμβούργο, τη Γένοβα, τον Πειραιά, το Ντουμπάι, το Χονγκ Κονγκ, τη Σιγκαπούρη, τη Σαγκάη, το Τόκιο, τη Νέα Υόρκη, τη Γενεύη και πολλά ακόμη ναυτιλιακά κέντρα ανταγωνίζονται με ίσους όρους. Τα αγγλικά είναι η κοινή γλώσσα, όπου μιλούν σχεδόν όλοι. Τα πλοία, τα βασικά περιουσιακά στοιχεία του κλάδου, είναι φυσικά κινητά και οι διεθνείς σημαίες επιτρέπουν στις ναυτιλιακές εταιρείες να επιλέξουν τη νομική δικαιοδοσία τους και μαζί με αυτήν το φορολογικό και οικονομικό τους περιβάλλον. Είναι επίσης ένας πολύ ανταγωνιστικός χώρος και ορισμένα τμήματα της βιομηχανίας εξακολουθούν να συμμορφώνονται με το μοντέλο του «τέλειου ανταγωνισμού» που αναπτύχθηκε από τους κλασικούς οικονομολόγους στον δέκατο ένατο αιώνα. <sup>28</sup>

Η εμπορική ναυτιλία αντιπροσωπεύει περίπου το ένα τρίτο της συνολικής ναυτιλιακής δραστηριότητας, όπως φαίνεται από τον πίνακα 1.1, ο οποίος διαχωρίζει τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις σε πέντε ομάδες: δραστηριότητες πλοίων (δηλαδή εκείνες που σχετίζονται άμεσα με πλοία), ναυπηγική βιομηχανία και ναυτική μηχανική, θαλάσσιοι πόροι, στους οποίους περιλαμβάνονται το υπεράκτιο πετρέλαιο, το φυσικό αέριο, οι ανανεώσιμες πηγές ενέργειας και τα ορυκτά, θαλάσσια αλιεία, συμπεριλαμβανομένης της υδατοκαλλιέργειας και της μεταποίησης θαλασσινών, και υπηρεσίες. Λαμβάνοντας υπόψη όλες αυτές τις επιχειρήσεις, ο ετήσιος κύκλος εργασιών της ναυτιλιακής βιομηχανίας το 2004 ήταν πάνω από 1 τρισεκατομμύριο δολάρια. Παρατηρείται, λοιπόν, πως το 2004 η εμπορική ναυτιλία ήταν πολύ μεγάλη. Η αγορά είχε αναπτυχθεί πολύ γρήγορα κατά τη διάρκεια των προηγούμενων πέντε ετών, λόγω της έκρηξης της ναυλαγοράς που μόλις είχε ξεκινήσει το 2004. <sup>29</sup>

---

<sup>27</sup> Stopford M.: "Maritime Economics", 3<sup>η</sup> εκδ., (2007, σελ. 70 – 71)

<sup>28</sup> Stopford M.: "Maritime Economics", 3<sup>η</sup> εκδ., (2007, σελ. 73)

<sup>29</sup> Stopford M.: "Maritime Economics", 3<sup>η</sup> εκδ., (2007, σελ. 73 – 74)

Πίνακας 1.6 Θαλάσσιες Δραστηριότητες, 1999 – 2004 <sup>30</sup>

US\$ millions	Turnover US\$ m. <sup>a</sup>		Growth 99–04 (% p.a.)	Share in 2004%
	1999	2004		
<b>1. Vessel operations</b>				
Merchant shipping	160,598	426,297	22%	31%
Naval shipping	150,000	173,891	3%	13%
Cruise industry	8,255	14,925	12%	1%
Ports	26,985	31,115	3%	2%
Total	345,838	646,229	13%	47%
<b>2. Shipbuilding</b>				
Shipbuilding (merchant)	33,968	46,948	7%	3%
Shipbuilding (naval)	30,919	35,898	3%	3%
Marine equipment	68,283	90,636	6%	7%
Total	133,170	173,482	5%	13%
<b>3. Marine resources</b>				
Offshore oil and gas	92,831	113,366	4%	8%
Renewable energy	—	159		0%
Minerals and aggregates	2,447	3,409	7%	0%
Total marine resources	95,278	116,933	4%	8%
<b>4. Marine fisheries</b>				
Marine fishing	71,903	69,631	–1%	5%
Marine aquaculture	17,575	29,696	11%	2%
Seaweed	6,863	7,448	2%	1%
Seafood processing	89,477	99,327	2%	7%
Total marine fisheries	185,817	206,103	2%	15%
<b>5. Other marine related activities</b>				
Maritime tourism	151,771	209,190	7%	15%
Research and Development	10,868	13,221	4%	1%
Marine services	4,426	8,507	14%	1%
Marine IT	1,390	4,441	26%	0%
Marine biotechnology	1,883	2,724	8%	0%
Ocean survey	2,152	2,504	3%	0%
Education and training	1,846	1,911	1%	0%
Submarine telecoms	5,131	1,401	–23%	0%
<b>Total other activities</b>	<b>179,466</b>	<b>243,898</b>	<b>6%</b>	<b>18%</b>
<b>Total marine activities</b>	<b>939,570</b>	<b>1,386,645</b>	<b>8%</b>	<b>100%</b>

Οι πληροφορίες σε αυτόν τον πίνακα βασίζονται σε πολλές εκτιμήσεις και θα πρέπει να θεωρηθούν απλώς ως μια πρόχειρη ένδειξη του σχετικού μεγέθους των διαφόρων τμημάτων της ναυτιλιακής επιχείρησης. Τα σύνολα περιλαμβάνουν κάποια επανάληψη, για παράδειγμα ο θαλάσσιος εξοπλισμός μετράται διπλά.

Πηγή: Douglas - Westwood Ltd

<sup>30</sup> Stopford M.: “Maritime Economics”, 3<sup>η</sup> εκδ., (2007, σελ. 74)



## Κεφάλαιο 2<sup>ο</sup>: Οικονομία Ναυτιλιακής Αγοράς

### 2.1 Κατάταξη Πλοίων

Μέχρι στιγμής έχουμε πει πολλά για την ναυτιλία και την ναυλαγορά, αλλά λίγα για τα ίδια τα πλοία. Ένα πλοίο είναι μια σημαντική επένδυση και με μία ποικιλία διαφορετικών τύπων και μεγεθών που προσφέρονται, οι επενδυτές αντιμετωπίζουν το δύσκολο ερώτημα του τύπου του πλοίου που πρέπει να παραγγείλουν. Για να τους βοηθήσουν στις αποφάσεις τους, αρκετοί ρωτούν τους οικονομολόγους της ναυτιλίας ποια θα είναι η μελλοντική ζήτηση για παράδειγμα, για πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων. Στόχος είναι να συζητηθούν οι διάφοροι τύποι εμπορικών πλοίων και ο τρόπος με τον οποίο τα χαρακτηριστικά σχεδιασμού τους ταιριάζουν στο οικονομικό μοντέλο που θα εξεταστεί στην συνέχεια στο κεφάλαιο αυτό.

Στην πραγματικότητα, οι οικονομολόγοι δεν προβλέπουν απλά από μόνοι τους για ένα συγκεκριμένο τύπο πλοίου απλά μελετώντας τις κινήσεις φορτίου. Η επιλογή, λοιπόν, ενός συγκεκριμένου τύπου πλοίου εξαρτάται και από τους τρεις παράγοντες: τύπος φορτίου, ναυτιλιακή λειτουργία και εμπορική φιλοσοφία.

**Τύπος φορτίου.** Οι φυσικές και εμπορικές ιδιότητες φορτίου προς την μεταφορά του, θέτουν ένα όριο στους τύπους πλοίων που μπορούν ενδεχομένως να χρησιμοποιηθούν στη μεταφορά.

Σε ορισμένες μόνο περιπτώσεις, όπως το υγρό φυσικό αέριο, το φορτίο απαιτεί συγκεκριμένο τύπο πλοίου και η επιλογή του πλοιοκτήτη περιορίζεται στα χαρακτηριστικά σχεδιασμού και λειτουργίας, όπως η ταχύτητα και το πλήρωμα. Για τα περισσότερα φορτία όμως, ο πλοιοκτήτης μπορεί να επιλέξει από διάφορους τύπους πλοίων. Το αργό πετρέλαιο μπορεί να μεταφερθεί σε εξειδικευμένο δεξαμενόπλοιο ή συνδυασμένο πλοίο. Το ξηρό χύδην φορτίο μπορεί να μεταφερθεί με συμβατικό πλοίο μεταφοράς φορτίου χύδην, ανοικτό πλοίο μεταφοράς χύδην φορτίου ή συνδυασμένο πλοίο. Τα εμπορευματοκιβώτια σε πλοίο μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων κ.λπ.<sup>31</sup>

**Τύπος αποστολής.** Στην προηγούμενη παράγραφο αναφέρθηκε ότι ο πλοιοκτήτης γνωρίζει τον ακριβή τύπο του φορτίου που πρόκειται να μεταφερθεί, αλλά στην πράξη οι γνώσεις του τόσο για το φορτίο όσο και για άλλους φυσικούς λειτουργικούς περιορισμούς θα εξαρτηθούν από τον τύπο της ναυτιλιακής δραστηριότητας για την οποία προορίζεται το πλοίο. Υπάρχουν διάφοροι τύποι ναυτιλιακών εργασιών, για παράδειγμα: μακροπρόθεσμες ναυλώσεις, όπου ο πλοιοκτήτης έχει κάποια γνώση από τον ναυλωτή των φορτίων που πρόκειται να μεταφερθούν και των λιμένων που πρόκειται να χρησιμοποιηθούν, δραστηριότητες άμεσης ναύλωσης όπου ο πλοιοκτήτης έχει μόνο μια γενική ιδέα για το είδος του φορτίου που πρόκειται να μεταφερθεί και δεν γνωρίζει τους λιμένες που πρόκειται να πάει, και τις τακτικές γραμμές, όταν ο πλοιοκτήτης έχει ειδικές γνώσεις σχετικά με τους λιμένες που πρόκειται να επισκεφθεί και τον πιθανό όγκο φορτίου, αλλά και οι δύο ενδέχεται να

<sup>31</sup> Stopford M.: "Maritime Economics", 3<sup>η</sup> εκδ., (2007, σελ. 592 -593)

αλλάζουν κατά τη διάρκεια της επιχειρησιακής ζωής του πλοίου. Τα κριτήρια σχεδιασμού για έναν πλοιοκτήτη που επιλέγει ένα σκάφος για μακροπρόθεσμη χρονοαύλωση είναι πιθανό να είναι αρκετά διαφορετικά από εκείνα για τον πλοιοκτήτη που σκοπεύει να δραστηριοποιηθεί στην αγορά άμεσης παράδοσης. Για παράδειγμα, οι πρώτοι θα ασχολούνται περισσότερο με τη βελτιστοποίηση του πλοίου σε μια συγκεκριμένη λειτουργία, ενώ οι δεύτεροι θα ασχολούνται περισσότερο με παράγοντες όπως η αποδοχή του πλοίου από τους ναυλωτές και η βραχυπρόθεσμη αξία μεταπώλησής του.

**Εμπορική φιλοσοφία.** Ο τρόπος με τον οποίο ο πλοιοκτήτης είτε η ναυτιλιακή εταιρεία προσεγγίζει την επιχείρηση μπορεί να επεκτείνει ή να περιορίσει το φάσμα των επιλογών. Για παράδειγμα, μια ναυτιλιακή εταιρεία μπορεί να προτιμά πλοία που είναι εξαιρετικά ευέλικτα, εξυπηρετώντας διάφορες αγορές και μειώνοντας έτσι τον κίνδυνο. Αυτή η φιλοσοφία μπορεί να οδηγήσει τον πλοιοκτήτη να προτιμήσει ένα ακριβότερο πλοίο μεταφοράς χύδην φορτίου, το οποίο μπορεί να μεταφέρει τόσο ξηρό χύδην φορτίο όσο και εμπορευματοκιβώτια. Ένας άλλος πλοιοκτήτης μπορεί να ακολουθήσει μια πολιτική εξειδίκευσης, προτιμώντας ένα πλοίο που είναι από κάθε άποψη σχεδιασμένο για την αποτελεσματική μεταφορά ενός μόνο φορτίου, προσφέροντας μεγαλύτερη αποτελεσματικότητα ή χαμηλότερο κόστος, αλλά θα έχει λιγότερη ευελιξία.<sup>32</sup>

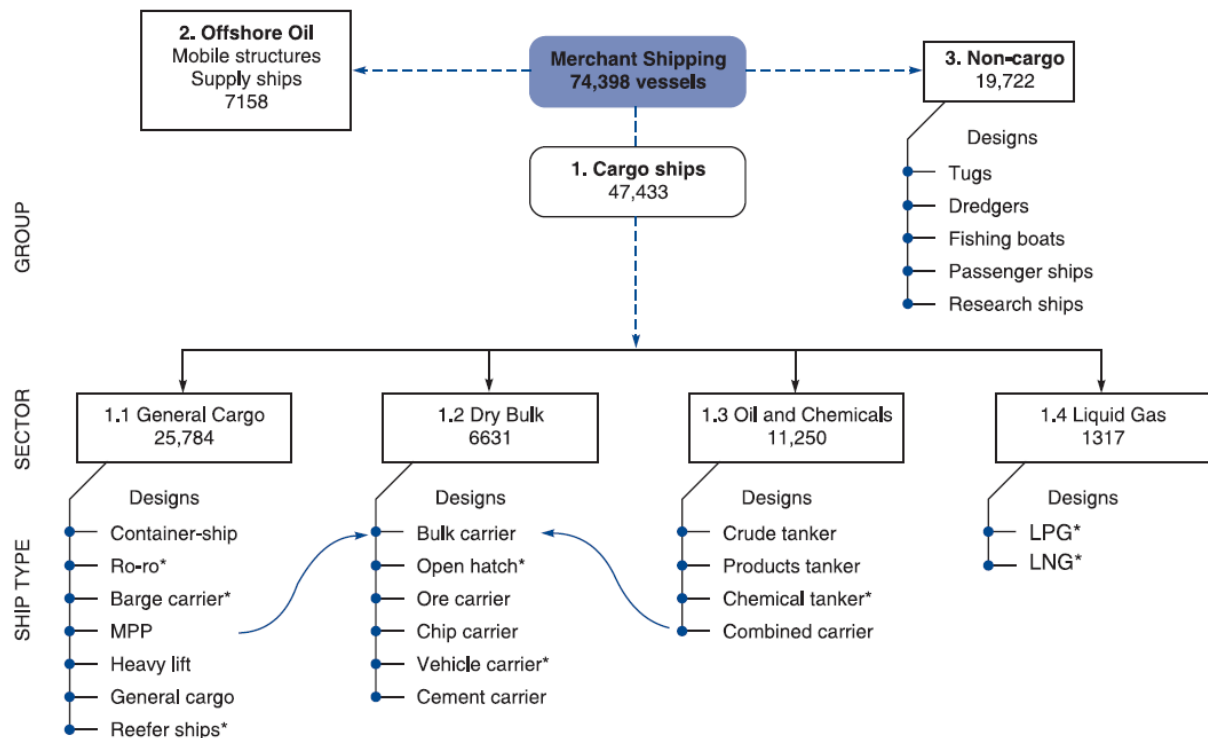
**Ο στόλος ανά τύπο πλοίου.** Τα 74.398 θαλάσσια πλοία του κόσμου, όπως φαίνονται και στον παρακάτω πίνακα 2.1, χωρίζονται αρχικά στις τρεις ομάδες δομών που λειτουργούν στις θάλασσες: μεταφορά φορτίου (ομάδα 1), υπεράκτιες δομές πετρελαίου και φυσικού αερίου (ομάδα 2) και μη φορτηγά πλοία (ομάδα 3). Τα φορτηγά πλοία, η κύρια εστίασή μας εδώ, χωρίζονται σε τέσσερις τομείς με βάση την οικονομική δραστηριότητα: γενικές μεταφορές φορτίου, μεταφορά ξηρού χύδην φορτίου, μεταφορά πετρελαίου και χημικών και μεταφορά υγραερίου. Στο τρίτο επίπεδο, οι τομείς των εμπορικών πλοίων χωρίζονται σε 19 τύπους πλοίων με βάση το φυσικό σχεδιασμό του κύτους τους: για παράδειγμα, τα δεξαμενόπλοια έχουν δεξαμενές, τα πλοία μεταφοράς χύδην φορτίου έχουν αμπάρια και οι μεταφορείς οχημάτων έχουν πολλαπλά καταστρώματα σχεδιασμένα για να μεταφέρουν όσο το δυνατόν περισσότερα αυτοκίνητα. Αλλά πρέπει να αναγνωριστεί και ένα τέταρτο επίπεδο κατάτμησης ανά μέγεθος πλοίου. Οι περιορισμοί μεγέθους στις τερματικές εγκαταστάσεις και τις πλωτές οδούς, όπως η Διώρυγα του Παναμά, χωρίζουν τα πλοία ενός συγκεκριμένου τύπου σε τμήματα.<sup>33</sup>

---

<sup>32</sup> Stopford M.: "Maritime Economics", 3<sup>η</sup> εκδ. (2007, σελ. 593)

<sup>33</sup> Stopford M.: "Maritime Economics", 3<sup>η</sup> εκδ. (2007, σελ. 594)

Πίνακας 2.1 Ο εμπορικός ναυτιλιακός στόλος <sup>34</sup>



Κύριο μέλημα της εργασίας αυτής είναι να ασχοληθεί με συγκεκριμένα μεγέθη πλοίων, που είναι τα εξής: Panamax – Kamsarmax – Post Panamax. Αυτά τα μεγέθη όμως συναντώνται και στα γενικά φορτία για παράδειγμα, εμπορευματοκιβώτια (containers) αλλά και στα ξηρά χύδην για παράδειγμα, πλοία μεταφοράς φορτίου χύδην. Επιπρόσθετα, ανήκουν σε κατηγορίες ανάλογα με την περιοχή λειτουργίας τους, με τον προορισμό τους για παράδειγμα εμπορικά πλοία. Για αυτό, λοιπόν, θα αναλυθεί κάθε τομέας και τέλος θα εξηγήσουμε τα τρία συγκεκριμένα αυτά μεγέθη.

### **Κατάταξη Πλοίων βάση τον σκοπό και την αποστολή που εξυπηρετούν**

Οι περισσότερες μεταφορές αγαθών από ένα σημείο της γης σε ένα άλλο, πραγματοποιούνται τις περισσότερες φορές δια θαλάσσης με πλοία. Η ιστορία των θαλάσσιων μεταφορών έχει εξελιχθεί σε τεράστιο βαθμό με την πάροδο των ετών και εξελίχθηκε σε μια τεράστια οικονομική και κοινωνική δραστηριότητα. Αρχικά, λάμβανε χώρα σε περιφερειακό επίπεδο, αλλά έχει εξαπλωθεί πλέον παγκοσμίως. Το σχήμα, το μέγεθος και ο ειδικός εξοπλισμός των πλοίων αποτελούν τα κύρια χαρακτηριστικά του σχεδιασμού τους αλλά και η ηλικία τους έχει σημαντικό ρόλο στις μεταφορές καθώς καθορίζει ικανό ένα πλοίο προς μεταφορά. Αυτό επιτρέπει την ταξινόμηση των πλοίων σε μεγάλες και μικρές κατηγορίες.<sup>35</sup>

<sup>34</sup> Stopford M.: “Maritime Economics”, 3<sup>η</sup> εκδ., (2007, σελ. 594)

<sup>35</sup> Κολλινιάτης Ιωάννου Εμ., “Ναυπηγία” α΄ εκδ., Ίδρυμα Ευγενίδου, (1982, σελ. 14)

Με την πάροδο του χρόνου, η ποικιλία των βιομηχανικών υλικών και των πρώτων υλών αυξήθηκε, με αποτέλεσμα την κατασκευή μιας μεγάλης ποικιλίας πλοίων. Ως αποτέλεσμα, κατασκευάζονται πλοία όλων των τύπων και μεγεθών για να καλύψουν όλες τις ανάγκες του παγκόσμιου εμπορίου αλλά και για να καλύψουν όλες τις ανάγκες της παγκόσμιας εμπορικής ανάπτυξης. Συμπερασματικά, μπορεί να ειπωθεί ότι για διάφορους ουσιαστικούς λόγους (ανθρώπινες ανάγκες, βιομηχανική ανάπτυξη, τεχνολογική ανάπτυξη, οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη, οικονομική μεγέθυνση κ.λπ.) οδήγησαν στη δημιουργία διαφόρων τύπων πλοίων, τα οποία ταξινομούνται ανάλογα με τον τύπο τους. Τα πλοία ταξινομούνται ανάλογα με τον τύπο της δομής, το είδος και την περιοχή μεταφοράς, τα μέσα πρόωσης και κυρίως, ταξινομούνται με βάση τον σκοπό και την αποστολή τους.<sup>36</sup>

Τα πλοία, λοιπόν, μπορούν να ταξινομηθούν ανάλογα με τα χαρακτηριστικά τους με διάφορους τρόπους, οι οποίοι είναι οι εξής:

- Βάση με το **υλικό κατασκευής**: ξύλινα, από τσιμέντο, μικτής κατασκευής κ.λπ.
- Σύμφωνα με το **είδος προώσεως**: ατμοκίνητα (τα πρώτα πλοία), ντιζελοκίνητα, πλοία μικτής προώσεως για παράδειγμα, ο συνδυασμός αεροστροβίλου και μηχανής diesel κ.λπ.
- Ανάλογα με την **περιοχή λειτουργίας**: τα πλοία πραγματοποιούν ταξίδια μεγάλης και μικρής απόστασης, περιορισμένης έκτασης αλλά και τοπικά ταξίδια. Επομένως και τα πλοία ονομάζονται βάση του ταξιδιού που πραγματοποιούν για παράδειγμα, πλοία μικρών αποστάσεων είτε πλοία τοπικών ταξιδιών κ.λπ.
- Βάση με τον **προορισμό**: η πιο ρεαλιστική αλλά και συνηθέστερη κατάταξη των πλοίων είναι σύμφωνα με τον προορισμό τους, καθώς έτσι τα πλοία κατατάσσονται σε πλοία πολεμικά, εμπορικά και πλοία αναψυχής. Στην παρούσα εργασία θα αναλυθούν όλα τα είδη, με μία ιδιαίτερη έμφαση στα εμπορικά πλοία.

Τα **πολεμικά πλοία**, χωρίζονται σε πλοία μάχης και σε βοηθητικά.

Στα πλοία μάχης, συμπεριλαμβάνονται τα καταδρομικά, οι φρεγάτες, τα οχηματαγωγά, τα περιπολικά, τα υποβρύχια κ.λπ.

Στα βοηθητικά πλοία, συμπεριλαμβάνονται τα πετρελαιοφόρα, τα ρυμουλκά κ.λπ.

Τα **εμπορικά πλοία**, χωρίζονται σε φορτηγά πλοία, επιβατικά πλοία και πλοία ειδικού προορισμού.

Στα **φορτηγά πλοία**, ανήκουν τα πλοία γενικού είτε ξηρού φορτίου, υγρού είτε στερεού φορτίου χύδην, ψυγεία, πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων (containers) κ.λπ.

Στα **επιβατικά πλοία**, ανήκουν τα επιβατικά πλοία<sup>37</sup>, τα επιβατικά –

<sup>36</sup> Κολλινιάτης Ιωάννου Εμ., “Ναυπηγία” α’ έκδ., Ίδρυμα Ευγενίδου, (1982, σελ. 6)

<sup>37</sup> Αυτά που μεταφέρουν πάνω από 12 επιβάτες και πραγματοποιούν θαλάσσιες συγκοινωνίες

οχηματαγωγά<sup>38</sup> και τα κρουαζιερόπλοια<sup>39</sup>.

Στα **πλοία ειδικού προορισμού**, ανήκουν τα αλιευτικά, τα παγοθραυστικά, τα ρυμουλκά<sup>40</sup> κ.λπ.

Πιο συγκεκριμένα, στα **φορτηγά πλοία γενικού είτε ξηρού φορτίου**, έχουμε τα πλοία τακτικών γραμμών (cargo liners) και τα ελεύθερα φορτηγά (tramps), σύμφωνα με τον τρόπο εκμετάλλευσής τους. Τα πρώτα εκτελούν συχνά δρομολόγια, ενώ τα δεύτερα παραλαμβάνουν φορτίο από οποιοδήποτε λιμάνι και το μεταφέρουν επίσης σε ένα άλλο οποιοδήποτε λιμάνι.

Τα πλοία γενικού είτε ξηρού φορτίου, ανήκουν συνήθως στην κατηγορία των πλοίων τακτικής γραμμής, όμως τα τελευταία χρόνια χρησιμοποιούνται και ως ελεύθερα φορτηγά.

Ξηρά είτε γενικά φορτία, λοιπόν, είναι κυρίως τα βιοτεχνικά είδη, τα είδη τροφής αλλά και οι γεωργικές και ορυκτές πρώτες ύλες. Ορισμένοι τύποι πλοίων τακτικών γραμμών είναι οι παρακάτω: πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων (containers) και πλοία Roll on – Roll off (μεταφορά containers σε τροχούς).

Στην συνέχεια έχουμε, **φορτηγά πλοία μεταφοράς υγρών φορτίων**, όπου ανήκουν κυρίως τα δεξαμενόπλοια (tankers) αλλά και τα πρόσφατα κατασκευασμένα πλοία μεταφοράς υγροποιημένων αερίων (Liquified Natural Gases, LNG). Τα δεξαμενόπλοια χωρίζονται σε πλοία με βαρύ πετρέλαιο (crude oil) και σε πλοία μεταφοράς προϊόντων πετρελαίου (product carriers). Ιδιαίτερη διαφορά αποτελεί μεταξύ των δεξαμενόπλοιοι και των φορτηγών πλοίων η εκμετάλλευσή τους, καθώς τα πρώτα επιστρέφουν πάντα στο λιμάνι φορτώσεως κενά. Αυτό προκάλεσε την σχεδίαση δεξαμενοπλοίων, προκειμένου να διασφαλιστεί η δυνατότητα φόρτωσης και άλλων χύδην φορτίων κατά το ταξίδι επιστροφής. Αυτά τα πλοία είναι, πλοία μεταφοράς μεταλλεύματος/πετρελαίου (Ore/Oil carriers), καθώς και πλοία μεταλλεύματος/φορτίου χύδην/πετρελαίου (Ore, Bulk, Oil Carriers, OBO'S).

Ακολουθούν, τα **πλοία μεταφοράς ομοειδών στερεών φορτίων (Bulk Carriers)**, όπου ανήκουν τα πλοία μεταφοράς ομοειδών φορτίων χύδην και βάση με το είδος του μεταφερόμενου εμπορεύματος, χαρακτηρίζονται ως μεταλλευματοφόρα, πλοία μεταφοράς σιτηρών, πλοία μεταφοράς άνθρακα κ.λπ.<sup>41</sup>

Στην πορεία, όπως αναφέρθηκε προηγουμένως, θα αναλυθούν οι τύποι πλοίων Panamax – Kamsarmax – Post Panamax.

Ένα πλοίο **Panamax** είναι ένας τύπος φορτηγού πλοίου που κατασκευάζεται για να μπορεί να περάσει την διώρυγα του Παναμά, η οποία είναι μια στενή πλωτή οδός που συνδέει τον Ατλαντικό και τον Ειρηνικό Ωκεανό. Οι μέγιστες διαστάσεις για ένα

<sup>38</sup> Μεταφορά επιβατών και φορτηγών αυτοκινήτων

<sup>39</sup> Σχεδόν όμοια σχεδίαση με τα επιβατικά πλοία, με την διαφορά πως παρέχουν μεγαλύτερη πολυτέλεια, ανέσεις και ψυχαγωγία

<sup>40</sup> Πλοία που χρησιμοποιούνται εντός ή κοντά στο λιμάνι για να βοηθήσουν στους χειρισμούς άλλων – μεγαλύτερων πλοίων

<sup>41</sup> Κολλινιάτης Ιωάννου Εμ., “Ναυπηγία” α΄ έκδ., Ίδρυμα Ευγενίδου, (1982, σελ. 12 – 15)

πλοίο Panamax είναι 965 πόδια (294,1 μέτρα) σε μήκος, 106 πόδια (32,3 μέτρα) σε πλάτος και 39,5 πόδια (12 μέτρα) σε βύθισμα. Αυτές οι διαστάσεις βασίζονται στο μέγιστο μέγεθος ενός πλοίου που μπορεί να χωρέσει μέσα από τις κλειδαριές<sup>42</sup> της διώρυγας του Παναμά.

Τα πλοία Panamax χρησιμοποιούνται συνήθως για τη μεταφορά ξηρών χύδην φορτίων όπως σιτηρά, άνθρακα και σιδηρομέταλλευμα, καθώς και υγρά φορτία όπως προϊόντα πετρελαίου. Είναι δημοφιλείς επειδή είναι σε θέση να μεταφέρουν μεγάλες ποσότητες φορτίου, ενώ εξακολουθούν να είναι σε θέση να διασχίσουν τη διώρυγα του Παναμά.

Όσον αφορά τη χωρητικότητα, τα πλοία Panamax μπορούν να κυμαίνονται από περίπου 60.000 τόνους νεκρού βάρους (DWT) έως 80.000 DWT. Ωστόσο, υπάρχουν και μεγαλύτερα πλοία γνωστά ως πλοία Post - Panamax ή New Panamax, τα οποία μπορούν να μεταφέρουν έως και 120.000 DWT αλλά αυτά θα αναλυθούν παρακάτω. Αυτά τα μεγαλύτερα πλοία έχουν σχεδιαστεί για να επωφεληθούν από την εκτεταμένη διώρυγα του Παναμά, η οποία ολοκληρώθηκε το 2016.

Εκτός από τη διώρυγα του Παναμά, τα πλοία Panamax μπορούν επίσης να χρησιμοποιηθούν σε άλλες πλωτές οδούς και λιμάνια σε όλο τον κόσμο, εφόσον το επιτρέπουν οι διαστάσεις του σκάφους και η πλωτή οδός είτε η λιμενική υποδομή. Ωστόσο, η χρήση των πλοίων Panamax έχει μειωθεί τα τελευταία χρόνια συγκριτικά με τα έτη πριν το 2016 λόγω της αυξανόμενης δημοτικότητας των μεγαλύτερων σκαφών και της επέκτασης της διώρυγας του Παναμά, η οποία επέτρεψε και στα μεγαλύτερα πλοία να διέλθουν από την πλωτή οδό.<sup>43</sup>

Ένα πλοίο **Kamsarmax** είναι ένας τύπος φορτηγού πλοίου που είναι μεγαλύτερο από ένα πλοίο Panamax αλλά μικρότερο από ένα πλοίο Capesize. Ο όρος Kamsarmax προέρχεται από το λιμάνι Kamsar στη Γουινέα της Δυτικής Αφρικής, το οποίο είναι γνωστό για την εξαγωγή μεταλλεύματος βωξίτη. Αυτά τα πλοία έχουν σχεδιαστεί για να μεταφέρουν μια μεγάλη ποικιλία ξηρών χύδην φορτίων, συμπεριλαμβανομένου του άνθρακα, του σιδηρομεταλλεύματος, των σιτηρών και του βωξίτη.

Οι τυπικές διαστάσεις ενός πλοίου Kamsarmax είναι περίπου 229 μέτρα (751 πόδια) σε μήκος, 32,26 μέτρα (105,8 πόδια) σε πλάτος και 14,5 μέτρα (47,5 πόδια) σε βύθισμα. Η χωρητικότητα νεκρού βάρους (DWT) ενός πλοίου Kamsarmax μπορεί να κυμαίνεται από περίπου 80.000 έως 85.000. Αυτά τα σκάφη είναι πολύ μεγάλα για να χωρέσουν μέσω της διώρυγας του Παναμά, αλλά μπορούν να διασχίσουν τη διώρυγα του Σουέζ.

---

<sup>42</sup> Panama Canal locks: είναι ένα σύστημα κλειδώματος που ανυψώνει τα πλοία μέχρι 85 πόδια (26 μέτρα) στην κύρια ανύψωση της διώρυγας του Παναμά και πάλι κάτω. Ανακτήθηκε από: [https://en.wikipedia.org/wiki/Panama\\_Canal\\_locks](https://en.wikipedia.org/wiki/Panama_Canal_locks)

<sup>43</sup> Grammenos Costas Th.: "The Handbook of Maritime Economics and Business", 2<sup>η</sup> εκδ. (Λονδίνο 2010, σελ. 720 – 721)

Τα πλοία Kamsarmax έχουν πολλά πλεονεκτήματα έναντι των μικρότερων σκαφών. Είναι πιο αποδοτικά όσον αφορά τη μεταφορά μεγαλύτερων ποσοτήτων φορτίου, γεγονός που έχει ως αποτέλεσμα χαμηλότερο κόστος μεταφοράς ανά μονάδα φορτίου. Έχουν επίσης υψηλότερη ταχύτητα πλεύσης και καλύτερη απόδοση καυσίμου, γεγονός που μειώνει τους χρόνους διέλευσης και μειώνει την κατανάλωση καυσίμου.

Τα πλοία Kamsarmax έχουν σχεδιαστεί για να λειτουργούν σε μια μεγάλη ποικιλία θαλάσσιων συνθηκών και μπορούν να χρησιμοποιηθούν τόσο για εμπορικές οδούς βαθέων υδάτων όσο και για εμπορικές οδούς μικρών αποστάσεων. Είναι συνήθως εξοπλισμένα με ισχυρούς κινητήρες και προηγμένα συστήματα πλοήγησης και επικοινωνίας, τα οποία τα καθιστούν κατάλληλα για μεγάλα ταξίδια σε ανοιχτές θάλασσες.

Τα τελευταία χρόνια, υπήρξε μια τάση προς μεγαλύτερα πλοία στη ναυτιλιακή βιομηχανία και τα πλοία Kamsarmax έχουν γίνει πιο δημοφιλή λόγω του μεγέθους και της ευελιξίας τους. Χρησιμοποιούνται για τη μεταφορά ενός ευρέος φάσματος χύδην εμπορευμάτων, συμπεριλαμβανομένου του άνθρακα, του σιδηρομεταλλεύματος, των σιτηρών και άλλων γεωργικών προϊόντων. Χρησιμοποιούνται επίσης για τη μεταφορά διαφόρων τύπων εμπορευματοκιβωτίων (containers), συμπεριλαμβανομένων ξηρών και ψυχόμενων containers.

Συμπερασματικά, τα πλοία Kamsarmax είναι ένας σημαντικός τύπος φορτηγού πλοίου που διαδραματίζει σημαντικό ρόλο στην παγκόσμια ναυτιλιακή βιομηχανία. Το μεγάλο μέγεθος, η αποτελεσματικότητα και η ευελιξία τους τα καθιστούν κατάλληλα για ένα ευρύ φάσμα εμπορικών οδών και τύπων φορτίου.<sup>44</sup>

Τα πλοία **Post-Panamax** είναι ένας τύπος φορτηγού πλοίου που είναι μεγαλύτερος από τις μέγιστες διαστάσεις που επιτρέπεται να περάσουν από την αρχική διώρυγα του Παναμά, αλλά μπορούν ακόμα να περάσουν από τις μεγαλύτερες κλειδαριές της διευρυμένης διώρυγας του Παναμά. Ο όρος "Post-Panamax" επινοήθηκε για να περιγράψει πλοία που κατασκευάστηκαν μετά την επέκταση της διώρυγας το 2016 και έχουν σχεδιαστεί για να μεταφέρουν ένα ευρύ φάσμα φορτίων, συμπεριλαμβανομένων ξηρών φορτίων χύδην, υγρών φορτίων και εμπορευματοκιβωτίων.

Οι τυπικές διαστάσεις ενός σκάφους Post-Panamax είναι περίπου 366 μέτρα (1.200 πόδια) σε μήκος, 49 μέτρα (160 πόδια) σε πλάτος και 15 μέτρα (50 πόδια) σε βύθισμα. Έχουν χωρητικότητα νεκρού βάρους (DWT) έως 120.000 τόνους. Αυτά τα σκάφη έχουν σχεδιαστεί για να επωφελούνται από τις μεγαλύτερες κλειδαριές της διευρυμένης διώρυγας του Παναμά, η οποία μπορεί να φιλοξενήσει πλοία μήκους έως 366 μέτρων, πλάτους 49 μέτρων και βυθίσματος 15 μέτρων.

---

<sup>44</sup> Grammenos Costas Th.: "The Handbook of Maritime Economics and Business", 2η εκδ. (Λονδίνο 2010, σελ. 724 - 725)

Τα πλοία Post-Panamax έχουν πολλά πλεονεκτήματα έναντι των μικρότερων πλοίων. Είναι σε θέση να μεταφέρουν μεγαλύτερες ποσότητες φορτίου, γεγονός που έχει ως αποτέλεσμα χαμηλότερο κόστος μεταφοράς ανά μονάδα φορτίου. Έχουν επίσης υψηλότερη ταχύτητα πλεύσης και καλύτερη απόδοση καυσίμου, γεγονός που μειώνει τους χρόνους διέλευσης και μειώνει την κατανάλωση καυσίμου.

Τα πλοία Post-Panamax χρησιμοποιούνται για ένα ευρύ φάσμα τύπων φορτίου, συμπεριλαμβανομένων ξηρών χύδην φορτίων όπως άνθρακας, σιδηρομέταλλευμα και σιτηρά, καθώς και υγρά φορτία όπως αργό πετρέλαιο και προϊόντα πετρελαίου. Χρησιμοποιούνται επίσης για εμπορευματοκιβώτια και είναι ικανά να μεταφέρουν έως και 14.000 TEU (ισοδύναμες μονάδες είκοσι ποδιών).

Τα πλοία Post-Panamax είναι εξοπλισμένα με την τελευταία λέξη της τεχνολογίας, συμπεριλαμβανομένων προηγμένων συστημάτων πλοήγησης και επικοινωνίας, καθώς και αυτοματοποιημένου εξοπλισμού χειρισμού φορτίου. Έχουν σχεδιαστεί για να λειτουργούν σε ένα ευρύ φάσμα θαλάσσιων συνθηκών και είναι σε θέση να χειριστούν δύσκολες καιρικές συνθήκες και βαριές θάλασσες.

Τα τελευταία χρόνια, υπήρξε μια τάση προς ακόμη μεγαλύτερα πλοία, όπως τα Ultra Large Container Vessels (ULCV), τα οποία είναι ικανά να μεταφέρουν έως και 24.000 TEU. Ωστόσο, τα πλοία Post-Panamax παραμένουν σημαντικό μέρος της παγκόσμιας ναυτιλιακής βιομηχανίας και χρησιμοποιούνται για ένα ευρύ φάσμα εμπορικών οδών και τύπων φορτίου.

Συμπερασματικά, τα πλοία Post-Panamax είναι ένας κρίσιμος τύπος φορτηγού πλοίου που διαδραματίζει σημαντικό ρόλο στην παγκόσμια ναυτιλιακή βιομηχανία. Το μεγάλο μέγεθος, η αποτελεσματικότητα και η ευελιξία τους τα καθιστούν κατάλληλα για ένα ευρύ φάσμα εμπορικών οδών και τύπων φορτίου και είναι εξοπλισμένα με την τελευταία λέξη της τεχνολογίας για να εξασφαλίσουν ασφαλείς και αποτελεσματικές λειτουργίες.<sup>45</sup>

Στον παρακάτω πίνακα 2.1.1 αναγράφονται αναλυτικά όλα τα μεγέθη για τα αντίστοιχα πλοία όπως πλάτος, χωρητικότητα και τα φορτία που μεταφέρει το κάθε ένα από αυτά. Προτού όμως μεταβεί κανείς στον πίνακα, αξίζει να σημειωθεί η σημασία του Net Tonnage και του Dead Weight (DWT) αλλά και τα Suez and Panama Tonnages.

**Net Tonnage (Καθαρή χωρητικότητα):** Ένας τύπος που θεσπίστηκε με τη σύμβαση χωρητικότητας του 1969 δίνει την καθαρή χωρητικότητα (1969) σε συνάρτηση με τον μορφοποιημένο όγκο όλων των χώρων φορτίου του πλοίου, με διορθώσεις για βύθιση μικρότερα από το 75% του βάθους του πλοίου και για τον αριθμό των αγκυροβολημένων και μη αγκυροβολημένων επιβατών. Η καθαρή χωρητικότητα που

---

<sup>45</sup> Grammenos Costas Th.: "The Handbook of Maritime Economics and Business", 2η εκδ. (Λονδίνο 2010, σελ. 729 – 731)



υπολογίζεται κατ' αυτόν τον τρόπο δεν μπορεί να είναι μικρότερη από το 30% του gt. Η καθαρή χωρητικότητα είναι επίσης αδιάστατη.<sup>46</sup>

**GT: Gross Tonnage (Ολική Χωρητικότητα):** Πρόκειται για ένα μέτρο της ναυπηγικής παραγωγής που λαμβάνει υπόψιν το περιεχόμενο εργασίας του πλοίου. Στις αρχές της δεκαετίας του 1970, οι ναυπηγοί στην Ευρώπη και στην Ιαπωνία είχαν καταλήξει στο συμπέρασμα ότι οι συγκρίσεις μεταξύ των χωρών της ναυπηγικής παραγωγής, μετρούμενες σε νεκρό βάρος ή ολική νηολογημένη χωρητικότητα, ήταν αναξιόπιστες, επειδή ορισμένα πλοία είχαν υψηλότερο περιεχόμενο εργασίας ανά ολικό τόνο από άλλα. Για παράδειγμα, ένα επιβατηγό οχηματαγωγό πλοίο 5.000 κόρων ολικής χωρητικότητας μπορεί να εμπλέξει τον ναυπηγό σε τόση εργασία όσο ένα πλοίο μεταφοράς χύδην φορτίου 15.000 κόρων ολικής χωρητικότητας. Για να ξεπεραστεί αυτό το πρόβλημα, αναπτύχθηκε μια νέα τυποποιημένη μονάδα που ονομάζεται αντισταθμισμένη ολική χωρητικότητα (compensated gross tonnage cgt). Αυτό υπολογίζεται πολλαπλασιάζοντας την ολική χωρητικότητα ενός πλοίου επί έναν κατάλληλο συντελεστή μετατροπής πλοίου για τον συγκεκριμένο τύπο πλοίου.

Το 1984 συμφωνήθηκε ένα σύνολο τυποποιημένων συντελεστών μετατροπής cgt, αλλά το 2005 αντικαταστάθηκαν από έναν τύπο που χρησιμοποιείται για τον υπολογισμό της αντισταθμισμένης ολικής χωρητικότητας του πλοίου από την ολική χωρητικότητα.<sup>47</sup>

**DWT: Deadweight (Νεκρό Βάρος):** Σε πολλά επαγγέλματα το κύριο μέλημα είναι η μέτρηση της ικανότητας μεταφοράς φορτίου ενός στόλου πλοίων και για το σκοπό αυτό χρησιμοποιείται χωρητικότητα νεκρού βάρους (dwt). Το νεκρό βάρος ενός πλοίου μετρά το συνολικό βάρος του φορτίου που μπορεί να μεταφέρει το πλοίο όταν φορτώνεται μέχρι τα σημάδια του, συμπεριλαμβανομένου του βάρους των καυσίμων, των αποθηκών, του έρματος νερού, του γλυκού νερού, του πληρώματος, των επιβατών και των αποσκευών. Κατά κανόνα, τα μη φορτία αντιπροσωπεύουν περίπου το 5% του συνολικού νεκρού φορτίου στα μεσαίου μεγέθους πλοία, αν και το ποσοστό είναι χαμηλότερο στα μεγάλα πλοία. Για παράδειγμα, ένα πλοίο μεταφοράς χύδην φορτίου 35.000 dwt θα μπορούσε πιθανώς να μεταφέρει περίπου 33.000 dwt φορτίου.<sup>48</sup>

**Suez and Panama Canal:** Για τα πλοία που διέρχονται από τα κανάλια του Σουέζ και του Παναμά, χρησιμοποιούνται διαφορετικά συστήματα μέτρησης για την εκτίμηση των πληρωτέων τελών. Όλα τα πλοία πρέπει να μετρώνται ειδικά για τον υπολογισμό των τελών τους όταν διέρχονται από αυτές τις περιοχές.<sup>49</sup>

**TEU: Twenty – foot Equivalent Unit** , Μονάδα ισοδύναμη με είκοσι πόδια (ένα εμπορευματοκιβώτιο 40 ποδιών είναι 2 TEU).<sup>50</sup>

<sup>46</sup> Stopford M.: "Maritime Economics", 3<sup>η</sup> εκδ., (2007, σελ. 777)

<sup>47</sup> Stopford M.: "Maritime Economics", 3<sup>η</sup> εκδ., (2007, σελ. 777 - 778)

<sup>48</sup> Stopford M.: "Maritime Economics", 3<sup>η</sup> εκδ., (2007, σελ. 777)

<sup>49</sup> Stopford M.: "Maritime Economics", 3<sup>η</sup> εκδ., (2007, σελ. 779)

<sup>50</sup> Stopford M.: "Maritime Economics", 3<sup>η</sup> εκδ., (2007, σελ. 21, 25)

Πίνακας 2.1.1 Ο παγκόσμιος στόλος πλοίων και τα αντίστοιχα χαρακτηριστικά τους και τα φορτία τους <sup>51</sup>

	No.	Design Start	Fleet m.dwt		Number 2006	Growth 1990–2006 <sup>b</sup>	Key design issues	
			1990 <sup>a</sup>	2006				
1. General cargo	Container	1	100–999 TEU	5	9	1,167	4.2%	Slow, geared
			1,000–2,999 TEU	17	41	1,659	5.8%	Faster, some geared
			3,000 + TEU	4	61	1,113	18.0%	Fast (25 kts), no gear
			Total container	26	111	3,939	9.4%	
		2	Ro-ro	7	9	1,109	2.1%	Ramp access to holds
		3	MPP	17	23	2,533	2.0%	Open hatch, cargo gear
		6	Heavy lift	—	1	53		53 ships, excludes MMPs
		4	Barge carriers			6		
		5	Gen. cargo	27	11	1,024	–5.3%	Includes liner types and tramps
		7	Reefer	7	7	1,237	–0.1%	Refrigerated, palletized
		Total liner	84	163	9,901	4.2%		
2. Dry Bulk	Bulk carrier	8	Capesize	48	111	703	5.4%	Carry ore and coal
			Panamax	43	94	1,386	5.1%	Coal, grain, few geared
			Handymax	31	67	1,488	5.0%	Workhorse, mainly geared
			Handy	82	74	2,762	–0.7%	Smaller workhorse
	of which:	9	Open hatch	—	17	481		Designed for unit loads
		10	Ore carrier	9	9	51	–0.4%	Low cubic (0.6 m <sup>3</sup> /tonne)
		11	Chip carrier	—	6	129		High cubic (2 m <sup>3</sup> /tonne)
		12	Vehicle carrier	4	8	594	4.2%	Multiple decks
		13	Cement carrier			77		
			Total dry bulk	203	345	6,339	3.4%	
3. Liquid Bulk	Crude	14	VLCC	114	143	483	1.4%	Long-haul crude oil
			Suezmax	35	54	350	2.8%	Medium-haul crude
			Aframax	38	73	705	4.2%	Some carry products
			Panamax	14	23	305	3.0%	Very short haul
			Handy	50	76	2,414	2.6%	Mainly products
			Total oil	243	368	4,257	2.6%	
	of which:	15	Products tanker		49	1,196		Some overlap with chemicals
		16	Specialized tanker	10	41	2,517	9.1%	More tanks and pumps
		17	Oil/bulk/ore	32	10	95	–7.2%	dry and wet
		18	LPG	7	11	1,030	3.2%	Several freezing systems
	19	LNG	4	17.5	222	9.3%	–161°C	
World Fleet				573.1	914.7		2.9%	

Πηγή: Clarkson Registers Απρίλιος 2006 και Shipping Review and Outlook Άνοιξη 2007, CRS, Λονδίνο

<sup>51</sup> Stopford M.: “Maritime Economics”, 3η εκδ., (2007, σελ. 595)

## 2.2 Τύποι Φορτίων

Υπάρχουν διάφοροι τύποι φορτίων που μπορούν να μεταφερθούν με πλοία, όπως τα εξής:

**Dry Bulk Cargoes - Ξηρά χύδην φορτία:** Πρόκειται για φορτία που μεταφέρονται χύδην χωρίς συσκευασία ή εμπορευματοκιβώτια. Για παράδειγμα, περιλαμβάνεται ο άνθρακας, το σιδηρομέταλλευμα, τα σιτηρά, το τσιμέντο και άλλα ορυκτά. Τα ξηρά χύδην φορτία συνήθως φορτώνονται και εκφορτώνονται χρησιμοποιώντας εξειδικευμένο εξοπλισμό, όπως μεταφορικές ταινίες είτε γερανούς. Συνήθως μεταφέρονται σε πλοία μεταφοράς χύδην φορτίου, τα οποία είναι ειδικά σχεδιασμένα για τη μεταφορά μεγάλων ποσοτήτων ξηρών φορτίων χύδην. Αυτά τα πλοία μπορεί να έχουν πολλαπλά αμπάρια φορτίου και μπορεί να είναι εξοπλισμένα με καλύμματα καταπακτών ή συστήματα αυτο-κοπής για να εξασφαλίσουν την ασφαλή μεταφορά και εκφόρτωση του φορτίου.

**Liquid Bulk Cargoes - Υγρά χύδην φορτία:** Πρόκειται για φορτία που μεταφέρονται χύδην σε υγρή μορφή, συνήθως σε δεξαμενές ή εμπορευματοκιβώτια. Για παράδειγμα, περιλαμβάνεται το αργό πετρέλαιο, προϊόντα πετρελαίου, υγροποιημένο φυσικό αέριο (Liquified Natural Gas, LNG) και χημικά. Τα υγρά χύδην φορτία συνήθως φορτώνονται και εκφορτώνονται χρησιμοποιώντας εξειδικευμένο εξοπλισμό, όπως αντλίες είτε αγωγούς. Συνήθως μεταφέρονται σε δεξαμενόπλοια, τα οποία είναι ειδικά σχεδιασμένα για τη μεταφορά υγρών φορτίων. Τα δεξαμενόπλοια μπορεί να έχουν πολλαπλά διαμερίσματα για τη μεταφορά διαφορετικών τύπων υγρών και μπορεί να είναι εξοπλισμένα με συστήματα θέρμανσης ή ψύξης για τη διατήρηση της θερμοκρασίας του φορτίου.

**Containerized Cargoes - Φορτία σε εμπορευματοκιβώτια:** Πρόκειται για φορτία που συσκευάζονται σε τυποποιημένα εμπορευματοκιβώτια για μεταφορά. Παραδείγματα περιλαμβάνουν καταναλωτικά αγαθά, ηλεκτρονικά είδη, μηχανήματα και άλλα μεταποιημένα αγαθά. Τα φορτία εμπορευματοκιβωτίων συνήθως φορτώνονται και εκφορτώνονται χρησιμοποιώντας εξειδικευμένο εξοπλισμό, όπως γερανούς εμπορευματοκιβωτίων. Συνήθως μεταφέρονται σε πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, τα οποία είναι ειδικά σχεδιασμένα για να μεταφέρουν εμπορευματοκιβώτια κανονικού μεγέθους. Τα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων μπορεί να έχουν πολλαπλά καταστρώματα και μπορούν να μεταφέρουν χιλιάδες εμπορευματοκιβώτια ανά ταξίδι.

**Breakbulk Cargoes - Φορτία χύδην φορτίου:** Πρόκειται για φορτία που δεν είναι εμπορευματοκιβώτια και συνήθως φορτώνονται μεμονωμένα ή σε μικρότερες ποσότητες. Παραδείγματα περιλαμβάνουν προϊόντα χάλυβα, ξυλεία και βαριά μηχανήματα. Τα φορτία χύδην φορτίου συνήθως φορτώνονται και εκφορτώνονται χρησιμοποιώντας γερανούς είτε ανυψωτικά μηχανήματα. Συνήθως μεταφέρονται σε πλοία γενικού φορτίου, τα οποία έχουν σχεδιαστεί για να μεταφέρουν μια ποικιλία φορτίων. Τα πλοία γενικού φορτίου μπορούν να έχουν πολλαπλά αμπάρια φορτίου

και μπορεί να είναι εξοπλισμένα με καλύμματα καταπακτών ή ράμπες roll-on/roll-off για τη διευκόλυνση της φόρτωσης και εκφόρτωσης.

**Reefer Cargoes - Φορτία ψυγείων:** Πρόκειται για φορτία που απαιτούν μεταφορά ελεγχόμενης θερμοκρασίας, όπως φρέσκα φρούτα, λαχανικά και προϊόντα κρέατος. Τα φορτία που απαιτούν ψυγεία συνήθως φορτώνονται σε εμπορευματοκιβώτια-ψυγεία, τα οποία είναι εξοπλισμένα με συστήματα ελέγχου θερμοκρασίας για τη διατήρηση της επιθυμητής θερμοκρασίας κατά τη μεταφορά. Συνήθως μεταφέρονται σε πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων ή εξειδικευμένα πλοία-ψυγεία, τα οποία έχουν σχεδιαστεί για να μεταφέρουν φορτία ψυγεία.

**Ro – Ro Cargoes - Φορτία Ro-Ro:** Πρόκειται για φορτία που φορτώνονται σε πλοία μέσω ραμπών και έχουν σχεδιαστεί για να οδηγούνται εντός και εκτός του πλοίου. Παραδείγματα περιλαμβάνουν αυτοκίνητα, φορτηγά και άλλα οχήματα. Τα φορτία Ro-Ro συνήθως φορτώνονται και εκφορτώνονται χρησιμοποιώντας ειδικές ράμπες ή ανελκυστήρες. Συνήθως μεταφέρονται σε πλοία roll-on/roll-off (Ro-Ro), τα οποία έχουν σχεδιαστεί για να μεταφέρουν οχήματα και άλλα τροχοφόρα φορτία. Τα πλοία Ro-Ro μπορούν να έχουν πολλαπλά καταστρώματα και μπορούν να είναι εξοπλισμένα με συστήματα διαδρόμου για τη διευκόλυνση της φόρτωσης και εκφόρτωσης.

Αυτοί είναι μόνο μερικοί από τους πολλούς τύπους φορτίων που μπορούν να μεταφερθούν με πλοία. Ο τύπος του φορτίου που μεταφέρεται θα εξαρτηθεί από τις ανάγκες του αποστολέα και τις δυνατότητες του πλοίου. Διαφορετικοί τύποι φορτίων απαιτούν διαφορετικό χειρισμό και μεταφορά.<sup>52 53</sup>

### 2.3 Η Προέλευση της Χύδην Ναυτιλίας

Η μείωση του κόστους μεταφοράς με τη μεταφορά φορτίου σε πλοία είναι μια στρατηγική που υπάρχει εδώ και χιλιετίες. Ξεκίνησε από τον στόλο σιτηρών της αρχαίας Ρώμης, τα ολλανδικά «ιπτάμενα σκάφη» του δέκατου έκτου αιώνα και οι κουρευτικές μηχανές τσαγιού του δέκατου ένατου αιώνα αποτελούν παραδείγματα επίσης. Ωστόσο, η ναυτιλιακή βιομηχανία χύδην φορτίου, η οποία κατέχει σημαντική θέση στη ναυτιλιακή βιομηχανία του εικοστού πρώτου αιώνα, έχει τις ρίζες της στο εμπόριο άνθρακα του δέκατου όγδοου αιώνα μεταξύ της Βόρειας Αγγλίας και του Λονδίνου. Αρχικά το πρότυπο «ανθρακωρυχείο» ήταν ένα ξύλινο ιστιοφόρο ανθρακωρυχείο, αλλά μεταξύ 1840 και 1887 το εμπόριο άνθρακα αυξήθηκε και χρειάζονταν καλύτερα πλοία. Τα νέα σχέδια είναι αναγνωρίσιμα ως στενές σχέσεις των σύγχρονων πλοίων μεταφοράς χύδην φορτίου, ενσωματώνοντας βιδωτή πρόωση, διπλό πυθμένα για τη μεταφορά έρματος νερού και τη θέση των μηχανημάτων εμπρός και πίσω, αφήνοντας ολόκληρο το αμπάρι στο μέσο του πλοίου διαθέσιμο για τη μεταφορά φορτίου. Εμπορικά το πιο επιτυχημένο από τα

<sup>52</sup> Κολλινιάτης Ιωάννου Εμ.: “Ναυπηγία” α’ έκδ., Ίδρυμα Ευγενίδου, (1982, σελ. 182 – 198)

<sup>53</sup> Δεμερούτης, Μυλωνόπουλος: “Ναυτιλιακές Γνώσεις”, Ίδρυμα Ευγενίδου, (2010, σελ. 40 – 43)

πρωτοποριακά σχέδια ήταν το John Bowes. Κατασκευάστηκε στο ναυπηγείο Palmer's Shipyard στο Jarrow το 1852, ήταν σιδερένιο, βιδωτό και μπορούσε να μεταφέρει 600 τόνους άνθρακα ανά ταξίδι, σε σύγκριση με περίπου 280 τόνους για ένα καλό ανθρακωρυχείο. Ανεξάρτητα από τον άνεμο και με πολύ μεγαλύτερη φέρουσα ικανότητα, τα ατμοκίνητα ανθρακωρυχεία θα μπορούσαν να κάνουν πολύ περισσότερα ταξίδια με επιστροφή από ένα ιστιοφόρο. Αυτά τα οικονομικά πλεονεκτήματα υπεραντιστάθμισαν το υψηλότερο κόστος κεφαλαίου τους, καθιστώντας δυνατό το ταχέως αναπτυσσόμενο παράκτιο εμπόριο μεταξύ Newcastle και Λονδίνου. Από τον δέκατο ένατο αιώνα, ο στόλος των πλοίων γενικής χρήσης χύδην φορτίου έχει γίνει ένα από τα σημαντικότερα συστατικά του παγκόσμιου στόλου και τα οικονομικά των μεταφορών χύδην έχουν εφαρμοστεί με τόση επιτυχία ώστε ο άνθρακας μπορεί να μεταφερθεί σε όλο τον κόσμο για την ίδια τιμή χρήματος ανά τόνο όπως θα κόστιζε πριν από 125 χρόνια.<sup>54</sup>

### 2.3.1 Ορισμός της “Χύδην Ναυτιλίας”

Η χύδην ναυτιλία αναπτύχθηκε ως βασικός τομέας στις δεκαετίες μετά τον Δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο. Ένας στόλος εξειδικευμένων δεξαμενόπλοιων αργού πετρελαίου κατασκευάστηκε για να εξυπηρετήσει τις ταχέως αναπτυσσόμενες οικονομίες της Δυτικής Ευρώπης και της Ιαπωνίας, με μικρότερα πλοία για τη μεταφορά προϊόντων πετρελαίου και υγρών χημικών ουσιών. Στο εμπόριο ξηρού χύδην φορτίου, αρκετές σημαντικές βιομηχανίες, ιδίως η παραγωγή χάλυβα, αλουμινίου και λιπασμάτων, στράφηκαν σε ξένους προμηθευτές για τις υψηλής ποιότητας πρώτες ύλες τους και κατασκευάστηκε ένας στόλος μεγάλων πλοίων μεταφοράς χύδην φορτίου για την εξυπηρέτηση του εμπορίου, αντικαθιστώντας τα λεγόμενα tweendeckers που χρησιμοποιούνταν προηγουμένως για τη μεταφορά χύδην εμπορευμάτων. Ως αποτέλεσμα, η χύδην ναυτιλία έγινε ένας ταχέως αναπτυσσόμενος τομέας της ναυτιλιακής βιομηχανίας και η χύδην χωρητικότητα αντιπροσωπεύει τώρα περίπου τα τρία τέταρτα του παγκόσμιου εμπορικού στόλου.

Τα περισσότερα από τα χύδην φορτία προέρχονται από το εμπόριο πρώτων υλών, όπως το πετρέλαιο, το σιδηρομέταλλευμα, ο άνθρακας και τα σιτηρά, και συχνά περιγράφονται ως «χύδην εμπορεύματα» με την υπόθεση ότι, για παράδειγμα, όλο το σιδηρομέταλλευμα μεταφέρεται χύμα. Στην περίπτωση του σιδηρομεταλλεύματος αυτή είναι μια λογική υπόθεση, αλλά πολλές μικρότερες συναλλαγές εμπορευμάτων αποστέλλονται εν μέρει χύδην και εν μέρει ως γενικό φορτίο. Για παράδειγμα, ένα φορτίο δασικών προϊόντων θα ταξινομούταν σωστά ως χύδην φορτίο, αλλά οι αποστολές κορμοτεμαχίων εξακολουθούν να ταξιδεύουν ως γενικό φορτίο σε ορισμένες συναλλαγές. Υπάρχουν τρεις κύριες κατηγορίες χύδην φορτίου:

- Χύδην Υγρά απαιτούν μεταφορά με δεξαμενόπλοια. Τα κυριότερα είναι το αργό πετρέλαιο, τα προϊόντα πετρελαίου, οι υγρές χημικές ουσίες όπως η καυστική σόδα, τα φυτικά έλαια και το κρασί. Το μέγεθος των μεμονωμένων αποστολών κυμαίνεται

<sup>54</sup> Stopford M.: “Maritime Economics”, 3<sup>η</sup> εκδ., (2007, σελ. 442)

από μερικές χιλιάδες τόνους έως μισό εκατομμύριο τόνους στην περίπτωση του αργού πετρελαίου.

- Τα πέντε μεγάλα χύδην φορτία: σιδηρομέταλλευμα, σιτηρά, άνθρακας, φωσφορικά άλατα και βωξίτης, είναι ομοιογενή χύδην φορτία που μπορούν να μεταφερθούν ικανοποιητικά σε συμβατικό πλοίο ξηρού χύδην φορτίου ή πολλαπλών χρήσεων (MPP = Multipurpose) στοιβαγμένο στα 45-55 κυβικά πόδια ανά τόνο.
- Τα μικρά χύδην καλύπτουν τα πολλά άλλα εμπορεύματα που ταξιδεύουν σε φορτία πλοίων. Τα σημαντικότερα είναι τα προϊόντα χάλυβα, τα απορρίμματα χάλυβα, το τσιμέντο, ο γύψος, τα μη σιδηρούχα μεταλλεύματα, η ζάχαρη, το αλάτι, το θείο, τα δασικά προϊόντα, τα τεμάχια ξύλου και τα χημικά.<sup>55</sup>

### 2.3.2 Τα Χύδην Φορτία που αποστέλλονται δια θαλάσσης

Το πρώτο μέλημα είναι ο διαχωρισμός ενός «χύδην εμπορεύματος» δηλαδή bulk commodity από ένα «χύδην φορτίο» δηλαδή bulk cargo. Στη ναυτιλιακή βιομηχανία, ένα χύμα εμπόρευμα είναι για παράδειγμα, τα σιτηρά, το σιδηρομέταλλευμα και ο άνθρακας, τα οποία διακινούνται σε μεγάλες ποσότητες και έχουν φυσικό χαρακτήρα που καθιστά εύκολο τον χειρισμό του και τη μεταφορά τους ως χύδην. Τα χύδην εμπορεύματα μεταφέρονται γενικά με πλοία μεταφοράς φορτίου χύδην, οπότε είναι «χύδην φορτία», αλλά εάν αποστέλλονται σε εμπορευματοκιβώτια (containers) μετατρέπονται σε «γενικά φορτία». Έτσι, αυστηρά μιλώντας, ο όρος «χύδην φορτίο» περιγράφει τον τρόπο μεταφοράς και όχι τον τύπο εμπορεύματος. Στην πράξη, εμπορεύματα όπως το σιδηρομέταλλευμα και ο άνθρακας αποστέλλονται σχεδόν πάντα χύμα, επομένως οι όροι χρησιμοποιούνται συχνά ως συνώνυμα, το σιδηρομέταλλευμα αναφέρεται ως χύδην φορτίο ή χύμα εμπόρευμα. Αλλά τα μη σιδηρούχα μεταλλεύματα για παράδειγμα, συχνά συσκευάζονται και εμπορευματοκιβωτιοποιούνται, οπότε ο όγκος του φορτίου είναι διαφορετικός από το εμπόριο εμπορευμάτων. Η διάκριση γίνεται ακόμη πιο ασαφής όταν «κοιτάει» κανείς εμπορεύματα που μπορούν να μεταφερθούν χύμα μόνο εάν κατασκευαστεί ένα ειδικό πλοίο για παράδειγμα, ποικίλα εμπορεύματα όπως το κρέας, οι μπανάνες, τα αυτοκίνητα, τα χημικά και τα ζώα. Αναφορά σε αυτά γίνεται ως «εξειδικευμένα φορτία». Αυτή η διάκριση μεταξύ εμπορεύματος και φορτίου είναι σημαντική.<sup>56</sup>

Από την άποψη των μεταφορών, υπάρχουν τέσσερα κύρια χαρακτηριστικά των χύδην εμπορευμάτων που επηρεάζουν την καταλληλότητά τους για μεταφορά χύδην:

1. **Όγκος.** Για να αποσταλεί χύμα πρέπει να υπάρχει αρκετός όγκος που κινείται για να γεμίσει ένα πλοίο.

<sup>55</sup> Stopford M.: "Maritime Economics", 3η εκδ., (2007, σελ. 89)

<sup>56</sup> Stopford M.: "Maritime Economics", 3<sup>η</sup> εκδ., (2007, σελ. 444 – 445)

2. **Χειρισμός και στοιβασία.** Εμπορεύματα τα οποία μπορούν εύκολα να χειριστούν με αυτοματοποιημένο εξοπλισμό για παράδειγμα, μεταφορείς, είναι κατάλληλα για μεταφορά χύδην. Τα σιτηρά, τα μεταλλεύματα και ο άνθρακας έχουν αυτά τα χαρακτηριστικά. Μεγάλες μονάδες, όπως δασικά προϊόντα (κορμοί, κύλινδροι χαρτιού κ.λπ.) και οχήματα μπορούν να αποστέλλονται με συμβατικά πλοία μεταφοράς φορτίου χύδην, αλλά η αποδοτικότητα του χειρισμού φορτίων και η στοιβασία μπορούν να βελτιωθούν με τη συσκευασία σε τυποποιημένες μονάδες, η ξυλεία μπορεί να συσκευάζεται, τα μεταλλεύματα και τα λιπάσματα τοποθετούνται σε μεγάλες σακούλες ή σάκους φορτωμένους σε παλέτες. Σε αυτές τις περιπτώσεις, τα πλοία μπορούν να σχεδιαστούν έτσι ώστε να ταιριάζουν με τις διαστάσεις του φορτίου. Τα φορτία που είναι επιρρεπή σε ζημιές απαιτούν ειδικές εγκαταστάσεις. Για παράδειγμα, η αλουμίνη, η ζάχαρη, τα βιομηχανικά λιπάσματα και τα σιτηρά χρειάζονται προστατευμένη αποθήκευση. Τα επικίνδυνα φορτία, όπως οι χημικές ουσίες, πρέπει να μεταφέρονται σε πλοία που πληρούν τους διεθνείς κανονισμούς για τη μεταφορά επικίνδυνων φορτίων. Τέλος, ορισμένα φορτία είναι πολύ πυκνά (π.χ. σιδηρομετάλλευμα), αφήνουν πολύ χώρο στο αμπάρι εάν χρησιμοποιείται ένα τυπικό πλοίο. Άλλα είναι πολύ ελαφριά (ροκανίδια) δημιουργώντας την ανάγκη για ένα πλοίο με μεγάλο όγκο που μπορεί να μεταφέρει ένα πλήρες φορτίο νεκρού βάρους.
3. **Αξία φορτίου.** Τα φορτία υψηλής αξίας είναι πιο ευαίσθητα στο κόστος απογραφής, γεγονός που τα καθιστά πλεονεκτικά για αποστολή σε μικρότερα δέματα, ενώ εμπορεύματα χαμηλής αξίας όπως το σιδηρομετάλλευμα μπορούν να αποθηκευτούν.
4. **Συχνότητα της εμπορικής ροής.** Τα φορτία που αποστέλλονται τακτικά σε μεγάλες ποσότητες παρέχουν μια καλύτερη βάση για επενδύσεις σε συστήματα διακίνησης χύδην. Για παράδειγμα, το εμπόριο ζάχαρης, το οποίο είναι πολύ κατακερματισμένο, έχει ωφεληθεί λιγότερο από τα συστήματα μεταφοράς χύδην.<sup>57</sup>

#### 2.4 Χαρακτηριστικά Ζήτησης Θαλάσσιων Μεταφορών

Αρχικά πρέπει να ξεκαθαριστεί η έννοια της ζήτησης. Αν και τα πλοία έχουν βασικό ρόλο, το προϊόν που έχει ζήτηση δεν είναι πλοίο ή φορτίο, αλλά η ίδια η μεταφορά. Για παράδειγμα, δεν είναι το πλοίο μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων που θέλει ο πελάτης. Είναι η μεταφορά του εμπορευματοκιβωτίου.

Το προϊόν της εμπορικής ναυτιλίας είναι οι μεταφορές. Αλλά αυτό είναι σαν να λέμε ότι τα εστιατόρια σερβίρουν φαγητό. Χάνεται το ποιοτικό μέρος της υπηρεσίας. Οι άνθρωποι θέλουν διαφορετικό φαγητό για διαφορετικές περιστάσεις, έτσι υπάρχουν μπαρ, αλυσίδες fast – food κ.λπ. Το Rochdale Report, αποτελεί μία από τις πιο

---

<sup>57</sup> Stopford M. : “Maritime Economics” , 3<sup>η</sup> εκδ. , (2007 , σελ. 445 – 446)

διεξοδικές έρευνες της βιομηχανίας που πραγματοποιήθηκε ποτέ και σχολίασε αυτές τις διαιρέσεις εντός της βιομηχανίας ως εξής:

“Η ναυτιλία είναι ένας πολύπλοκος κλάδος και οι συνθήκες που διέπουν τις δραστηριότητές της σε έναν τομέα δεν ισχύουν απαραίτητα για έναν άλλο. Θα μπορούσε ακόμη, για ορισμένους σκοπούς, να θεωρηθεί καλύτερα ως ομάδα συναφών βιομηχανιών. Τα κύρια περιουσιακά του στοιχεία, τα ίδια τα πλοία, ποικίλλουν ευρέως σε μέγεθος και τύπο. Παρέχουν όλο το φάσμα των υπηρεσιών για μια ποικιλία αγαθών, είτε σε μικρότερες είτε σε μεγαλύτερες αποστάσεις. Αν και μπορεί κανείς, για αναλυτικούς σκοπούς, να απομονώσει επωφελώς τομείς της βιομηχανίας που παρέχουν συγκεκριμένους τύπους υπηρεσιών, υπάρχει συνήθως κάποια ανταλλαγή στο περιθώριο που δεν μπορεί να αγνοηθεί.”

Όπως και οι εστιάτορες, οι ναυτιλιακές εταιρείες παρέχουν διαφορετικές υπηρεσίες μεταφοράς για να καλύψουν τις συγκεκριμένες ανάγκες διαφορετικών πελατών και αυτό δημιουργεί τρία μεγάλα τμήματα στη ναυτιλιακή αγορά, τα οποία αναφέρονται ως τακτική, χύδην και εξειδικευμένη ναυτιλία. Οι δραστηριότητες τακτικών γραμμών μεταφέρουν διαφορετικά φορτία, παρέχουν διαφορετικές υπηρεσίες και έχουν διαφορετική οικονομική δομή από τη ναυτιλία χύδην, ενώ τα «εξειδικευμένα» τμήματα της αγοράς που επικεντρώνονται στη μεταφορά αυτοκινήτων, δασικών προϊόντων, χημικών προϊόντων και προϊόντων ψυγείων έχουν το καθένα τα δικά του, ελαφρώς διαφορετικά, χαρακτηριστικά. Αλλά, όπως επισημαίνει ο Rochdale, δεν λειτουργούν μεμονωμένα. Συχνά ανταγωνίζονται για το ίδιο φορτίο για παράδειγμα, κατά τη διάρκεια της δεκαετίας του 1990 η επιχείρηση εμπορευματοκιβωτίων (containers) κέρδισε σημαντικό μερίδιο του εμπορίου ψυγείων από τον στόλο ψυγείων. Επιπλέον, ορισμένες ναυτιλιακές εταιρείες δραστηριοποιούνται σε όλους τους ναυτιλιακούς τομείς και οι επενδυτές από έναν τομέα θα εισέλθουν σε έναν άλλο εάν δουν μια ευκαιρία. Έτσι, αν και υπάρχει κάποιος κατακερματισμός της αγοράς, αυτές οι αγορές δεν είναι απομονωμένα τμήματα. Οι επενδυτές μπορούν, και το κάνουν, να μεταφέρουν τις επενδύσεις τους από έναν τομέα της αγοράς σε έναν άλλο και οι ανισορροπίες προσφοράς-ζήτησης σε ένα τμήμα της αγοράς σύντομα διαχέονται σε άλλους τομείς.<sup>58</sup>

## 2.5 Οικονομία Χύδην Ναυτιλίας

Η ναυτιλιακή βιομηχανία χύδην φορτίου παρέχει μεταφορές φορτίων που εμφανίζονται στην αγορά φορτίων πλοίων. Η αρχή είναι "ένα πλοίο, ένα φορτίο", αν και δεν μπορούμε να είμαστε υπερβολικά κάθετοι ως προς αυτό. Πολλοί διαφορετικοί τύποι πλοίων χρησιμοποιούνται για μεταφορές χύδην φορτίου, αλλά οι κυριότεροι εμπίπτουν σε τέσσερις ομάδες: δεξαμενόπλοια, πλοία μεταφοράς ξηρού χύδην φορτίου γενικής χρήσης, συνδυασμένα πλοία μεταφοράς και εξειδικευμένα πλοία χύδην φορτίου τα οποία έχουν αναλυθεί παραπάνω. Τα δεξαμενόπλοια και τα

---

<sup>58</sup> Stopford M.: , “Maritime Economics” , 3<sup>η</sup> εκδ. , (2007 , σελ. 78)



πλοία μεταφοράς χύδην φορτίου είναι γενικά αρκετά τυποποιημένου σχεδιασμού, ενώ οι συνδυασμένοι μεταφορείς προσφέρουν την ευκαιρία να μεταφέρουν ξηρό χύδην ή υγρό φορτίο. Τα εξειδικευμένα πλοία κατασκευάζονται έτσι ώστε να ανταποκρίνονται στα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά των δύσκολων φορτίων. Πολλά διαφορετικά φορτία χύδην μπορούν να μεταφερθούν σε ένα μόνο πλοίο, καθένα από τα οποία καταλαμβάνει ξεχωριστό αμπάρι ή ενδεχομένως ακόμη και μέρος ενός αμπαριού σε μια παραδοσιακή «επιχείρηση καταπάτησης», αν και αυτό είναι λιγότερο συνηθισμένο από ό, τι στο παρελθόν. Το θεμέλιο της ναυτιλίας χύδην φορτίου είναι, οι οικονομίες κλίμακας. Η μετάβαση από ένα πλοίο χύδην φορτίου Handy σε ένα Handymax εξοικονομεί περίπου 22% ανά τόνο, ενώ η αναβάθμιση σε ένα πλοίο χύδην φορτίου Panamax εξοικονομεί 20% και το πολύ μεγαλύτερο άλμα σε ένα Capesize επιπλέον 36%. Έτσι, τα μεγαλύτερα πλοία ξηρού φορτίου χύδην μπορούν να μειώσουν περισσότερο από το μισό το κόστος μεταφοράς. Ένας φορτωτής με χύδην φορτίο για μεταφορά μπορεί να προσεγγίσει την αποστολή αυτή με πολλούς διαφορετικούς τρόπους, ανάλογα με το ίδιο το φορτίο και τη φύση της εμπορικής λειτουργίας. Οι επιλογές του κυμαίνονται από την πλήρη συμμετοχή με την ιδιοκτησία των δικών του πλοίων έως την παράδοση ολόκληρης της εργασίας σε έναν εξειδικευμένο φορτωτή χύδην φορτίου.<sup>59</sup>

Οι μεγάλες εταιρείες που μεταφέρουν σημαντικές ποσότητες χύδην υλικών μερικές φορές διαχειρίζονται τους δικούς τους ναυτιλιακούς στόλους για να χειριστούν ένα ποσοστό των μεταφορικών αναγκών τους. Για παράδειγμα, το 2005 οι μεγάλες πετρελαϊκές εταιρείες κατείχαν συλλογικά περίπου 22,7 dwt πετρελαιοφόρων, αντιπροσωπεύοντας το 7% του στόλου δεξαμενόπλοιων. Οι χαλυβουργικές εταιρείες στην Ιαπωνία και την Ευρώπη διαχειρίζονται επίσης στόλους μεγάλων πλοίων μεταφοράς χύδην φορτίου για τη μεταφορά σιδηρομεταλλεύματος και άνθρακα. Αυτός ο τύπος μεταφοράς χύδην φορτίου ταιριάζει στους φορτωτές που εκτελούν μια σταθερή και προβλέψιμη λειτουργία μέσω μεταφοράς.

Ένα από τα πρώτα παραδείγματα σύγχρονης μεταφοράς ξηρού χύδην φορτίου ήταν η κατασκευή για την Bethlehem Steel δύο μεταφορέων μεταλλεύματος για τη μεταφορά σιδηρομεταλλεύματος από τη Χιλή στο νεόκτιστο παράκτιο εργοστάσιο χάλυβα στη Βαλτιμόρη των ΗΠΑ. Η όλη διαδικασία μεταφοράς σχεδιάστηκε για να ελαχιστοποιήσει το κόστος μεταφοράς για το συγκεκριμένο εργοστάσιο και αυτό το μοτίβο εξακολουθεί να ακολουθείται από βαριές βιομηχανικές δραστηριότητες εισαγωγής χύδην φορτίου. Ορισμένοι βιομηχανικοί φορτωτές στον τομέα του πετρελαίου και του χάλυβα εξακολουθούν να ακολουθούν αυτήν την πρακτική για να βελτιστοποιήσουν τη ναυτιλιακή λειτουργία και να διασφαλίσουν ότι οι βασικές απαιτήσεις μεταφοράς πληρούνται με προβλέψιμο κόστος χωρίς να χρειάζεται να καταφύγουν στις ιδιοτροπίες της ναυλωμένης αγοράς.

Το κύριο πρόβλημα που προκύπτει από αυτή τη στρατηγική είναι οι απαιτούμενες επενδύσεις κεφαλαίου και το ερώτημα εάν η ιδιοκτησία πλοίων μειώνει το κόστος μεταφοράς. Εάν ο φορτωτής έχει μακροπρόθεσμες απαιτήσεις για μεταφορά χύδην

---

<sup>59</sup> Stopford M.: "Maritime Economics", 3<sup>η</sup> εκδ., (2007, σελ. 103)

φορτίου, αλλά δεν επιθυμεί να εμπλακεί ενεργά ως πλοιοκτήτης, μπορεί να ναυλώσει χωρητικότητα σε μακροπρόθεσμη βάση από έναν πλοιοκτήτη. Ορισμένες εταιρείες τοποθετούν ναυλώσεις για 10 ή 15 χρόνια για να παρέχουν ένα βασικό φορτίο ναυτιλιακής ικανότητας για την κάλυψη μακροπρόθεσμων συμβάσεων προμήθειας υλικών, ιδιαίτερα στο εμπόριο σιδηρομεταλλεύματος. Για παράδειγμα, η ιαπωνική ναυτιλιακή εταιρεία Mitsui OSK αποστέλλει σιδηρομέταλλευμα για τις εταιρείες Sumitomo, Nippon Kokan και Nippon Steel βάσει μακροπρόθεσμων εγγυήσεων φορτίου και εκμεταλλεύεται στόλο μεταφορέων μεταλλεύματος και συνδυασμένων μεταφορέων για την παροχή αυτής της υπηρεσίας. Στις αρχές της δεκαετίας του 1980 η εταιρεία μετέφερε περίπου το 20% των ιαπωνικών εισαγωγών σιδηρομεταλλεύματος. Σε τέτοιες περιπτώσεις, η σύμβαση γενικά συνάπτεται πριν από την πραγματική κατασκευή του πλοίου. Βραχυπρόθεσμες χρονοναυλώσεις για 12 μήνες ή 3-5 χρόνια αποκτώνται στην αγορά ναυλώσεων και αυτή η πρακτική δεν έχει αλλάξει σημαντικά τα τελευταία τριάντα χρόνια.<sup>60</sup>

Εν ολίγοις, η υπηρεσία που προσφέρεται σε εξειδικευμένες μεταφορές χύδην φορτίου περιλαμβάνει την τήρηση ακριβών χρονοδιαγραμμάτων, χρησιμοποιώντας πλοία με υψηλή χωρητικότητα φορτίου και γρήγορο χειρισμό φορτίου. Μια τέτοια πράξη απαιτεί στενή συνεργασία μεταξύ του φορτωτή και του πλοιοκτήτη, ο οποίος προσφέρει καλύτερες υπηρεσίες, διότι εξυπηρετεί το σύνολο του εμπορίου και όχι μόνο έναν πελάτη. Φυσικά, αυτός ο τύπος εργασιών πραγματοποιείται μόνο σε μεταφορές όπου οι επενδύσεις σε εξειδικευμένες ποσότητες μπορούν να επιφέρουν σημαντική μείωση του κόστους είτε βελτίωση της ποιότητας σε σύγκριση με τη χρήση χύδην χωρητικότητας γενικής χρήσης.<sup>61</sup>

## 2.6 Ναυτιλιακός Κύκλος

Οι κύκλοι της αγοράς διαπερνούν τη ναυτιλιακή βιομηχανία. Όπως το έθεσε ένας εφοπλιστής: “Όταν ξυπνάω το πρωί και οι ναύλοι είναι υψηλοί, αισθάνομαι καλά. Όταν είναι χαμηλά, αισθάνομαι άσχημα”. Ακριβώς όπως ο καιρός κυριαρχεί στη ζωή των ναυτικών, έτσι και τα κύματα των ναυτιλιακών κύκλων κυματίζουν μέσα από την οικονομική ζωή των πλοιοκτητών. Λαμβάνοντας υπόψη τα χρηματικά ποσά που εμπλέκονται, δεν προκαλεί έκπληξη το γεγονός ότι είναι τόσο εμφανή. Για παράδειγμα, η μεταφορά σιτηρών από τον Κόλπο των ΗΠΑ στο Ρότερνταμ. Μετά τα λειτουργικά έξοδα, ένα σημείο διαπραγμάτευσης πλοίων μεταφοράς χύδην φορτίου Panamax θα είχε κερδίσει 1 εκατομμύριο δολάρια το 1986, 3,5 εκατομμύρια δολάρια το 1989, 1,5 εκατομμύρια δολάρια το 1992, 2,5 εκατομμύρια δολάρια το 1995 και 16,5 εκατομμύρια δολάρια το 2007! Ένα νέο Panamax θα κόστιζε 13,5 εκατομμύρια δολάρια το 1986, 30 εκατομμύρια δολάρια το 1990, 19 εκατομμύρια δολάρια το 1999 και 48 εκατομμύρια δολάρια το 2007! Αυτοί οι κύκλοι ναυτιλίας κυλούν σαν κύματα που χτυπούν μια παραλία. Από απόσταση φαίνονται ακίνδυνα, αλλά μόλις βρεθεί

<sup>60</sup> Stopford M.: “Maritime Economics”, 3<sup>η</sup> εκδ., (2007, σελ. 104)

<sup>61</sup> Stopford M.: “Maritime Economics”, 3<sup>η</sup> εκδ., (2007, σελ. 104 – 105)

κανείς στο surf είναι μια διαφορετική ιστορία. Μόλις τελειώσει το ένα, ξεκινά το άλλο και, όπως οι σέρφερ που περιμένουν ένα κύμα, οι πλοιοκτήτες συγκεντρώνονται στη γούρνα, κωπηλατούν για να επιβιώσουν και σαρώνουν με αγωνία τον ορίζοντα για τον επόμενο μεγάλο κύλινδρο. Μερικές φορές είναι μια μακρά αναμονή. Το 1894, στο κατώφλι της ύφεσης, ένας ναυλομεσίτης έγραψε: “Η φιλανθρωπία αυτού του μεγάλου σώματος εμπόρων, των εφοπλιστών, είναι προφανώς ανεξάντλητη, διότι μετά από πέντε χρόνια ασύμφορης εργασίας, η ενέργειά τους είναι τόσο αμείωτη όσο ποτέ, και η ποσότητα χωρητικότητας υπό κατασκευή και κατόπιν παραγγελίας εγγυάται μια μακρά συνέχιση των σημερινών χαμηλών ναύλων και αποτελεσματικό έλεγχο κατά του αυξημένου κόστους των υπερπόντιων μεταφορών”. Είχε δίκιο. Ήταν το 1900 πριν μπορέσει να γράψει: “Το τελευταίο έτος του αιώνα ήταν αξέχαστο για τη ναυτιλιακή βιομηχανία. Θα ήταν δύσκολο να βρεθεί κάποιο έτος κατά τη διάρκεια του αιώνα που θα μπορούσε να συγκριθεί σε σχέση με το τεράστιο εμπόριο που πραγματοποιήθηκε και τα μεγάλα κέρδη που στεγάστηκαν με ασφάλεια”.<sup>62</sup>

Όσον αφορά τους πλοιοκτήτες, οι κύκλοι είναι σαν τον ντίλερ σε ένα παιχνίδι πόκερ, κρέμεται από την προοπτική του πλούτου στο γύρισμα κάθε φύλλου. Αυτό τους κρατά να αγωνίζονται μέσα από τις θλιβερές υφέσεις που έχουν καταλάβει τόσο μεγάλο μέρος του περασμένου αιώνα και να αυξάνουν το διακύβευμα καθώς τα μετρητά κυλούν κατά τη διάρκεια της άνθησης. Οι επενδυτές με προτίμηση στον κίνδυνο και με πρόσβαση σε χρηματοδότηση χρειάζονται μόνο ένα γραφείο, ένα τέλεξ και έναν μικρό αριθμό αποφάσεων αγοράς, πώλησης ή ναύλωσης για να κάνουν ή να χάσουν μια περιουσία. Γίνονται παίκτες στο μεγαλύτερο παιχνίδι πόκερ στον κόσμο, στο οποίο οι μάρκες αποτιμώνται σε δεκάδες εκατομμύρια δολάρια, στοιχηματίζοντας σε πλοία που μπορεί να χρειάζονται ή να μην χρειάζονται. Αν πρόκειται να πραγματοποιηθεί εμπόριο, κάποιος πρέπει να πάρει αυτό το ρίσκο, και η αναλογία με το πόκερ είναι κατάλληλη επειδή και οι δύο δραστηριότητες περιλαμβάνουν ένα μείγμα δεξιοτήτων, τύχης και ψυχολογίας. Οι παίκτες πρέπει να γνωρίζουν τους κανόνες, αλλά η επιτυχία εξαρτάται επίσης από την ικανότητά τους να παίζουν τον κύκλο ναυτιλίας, ένα παιχνίδι που οι πλοιοκτήτες παίζουν εδώ και εκατοντάδες χρόνια.<sup>63</sup>

### **2.6.1 Οι Συνιστώσες των οικονομικών κύκλων της Ναυτιλιακής Αγοράς**

#### ***Μεγάλοι ναυτιλιακοί κύκλοι (η «κοσμική τάση»)***

Στο επίκεντρο του κυκλικού μηχανισμού βρίσκεται ο μακροπρόθεσμος κύκλος που “μεταφέρει μαζί του και άλλους κύκλους που δεν έχουν ούτε μακροζωία, γαλήνη ούτε διακριτικότητα”. Αυτοί οι μακροπρόθεσμοι κύκλοι καθοδηγούνται από τεχνικές, οικονομικές ή περιφερειακές αλλαγές. Αυτό τα καθιστά μεγάλης σημασίας, ακόμη και αν είναι πιο δύσκολο να εντοπιστούν. Η θεωρία του μεγάλου κύκλου της παγκόσμιας οικονομίας αναπτύχθηκε από τον Ρώσο οικονομολόγο Νικολάι Κοντράτιεφ. Υποστήριξε ότι στις μεγάλες δυτικές χώρες, μεταξύ 1790 και 1916,

<sup>62</sup> Stopford M.: “Maritime Economics”, 3<sup>η</sup> εκδ., (2007, σελ. 118)

<sup>63</sup> Stopford M.: “Maritime Economics”, 3<sup>η</sup> εκδ., (2007, σελ. 119)

υπήρξαν τρεις περίοδοι αργής επέκτασης και συρρίκνωσης της οικονομικής δραστηριότητας, κατά μέσο όρο περίπου πενήντα χρόνια. Αφού μελέτησε 25 στατιστικές σειρές, από τις οποίες δέκα αφορούσαν τη γαλλική οικονομία, οκτώ τη βρετανική, τέσσερις τις ΗΠΑ, μία (άνθρακας) τη γερμανική και δύο (παραγωγή χυτοσιδήρου και άνθρακα) την παγκόσμια οικονομία στο σύνολό της, προσδιόρισε τους τρεις κύκλους με τις αρχικές ανοδικές τάσεις που άρχισαν το 1790, το 1844 και το 1895. Η μέγιστη έως κατώτατη διάρκεια των κύκλων ήταν 20-30 έτη, με συνολικό κατώτατο όριο περίπου 50 ετών. Γράφοντας λίγο μετά τον Kondratieff, ο οικονομολόγος J.A. Schumpeter υποστήριξε ότι η εξήγηση των κύκλων μακρών κυμάτων θα μπορούσε να βρεθεί στην τεχνολογική καινοτομία. Πρότεινε ότι η ανάκαμψη του πρώτου κύκλου Kondratieff (1790-1813) οφειλόταν σε μεγάλο βαθμό στη διάδοση της ατμοκίνησης, ο δεύτερος (1844-74) στην έκρηξη των σιδηροδρόμων και ο τρίτος (1895-1914/16) στις κοινές επιδράσεις του αυτοκινήτου και του ηλεκτρισμού. Η ανάκαμψη που ξεκίνησε τη δεκαετία του 1950 μπορεί να αποδοθεί σε ένα συνδυασμό σημαντικών καινοτομιών στις χημικές βιομηχανίες, τα αεροσκάφη και τις ηλεκτρικές/ηλεκτρονικές βιομηχανίες. Δυστυχώς, αυτοί οι κύκλοι Kondratieff δεν ταιριάζουν καλά με τους μακροπρόθεσμους εμπορευματικούς κύκλους του παρακάτω σχήματος 2.6. Για παράδειγμα, το 1790 ήταν μια κορύφωση στον μακρύ ναυτιλιακό κύκλο, όχι η αρχή μιας ανόδου, και γενικά ο ναυτιλιακός κύκλος φαίνεται πολύ μεγαλύτερος, με μια πτωτική πορεία που διήρκεσε ολόκληρο τον δέκατο ένατο αιώνα.

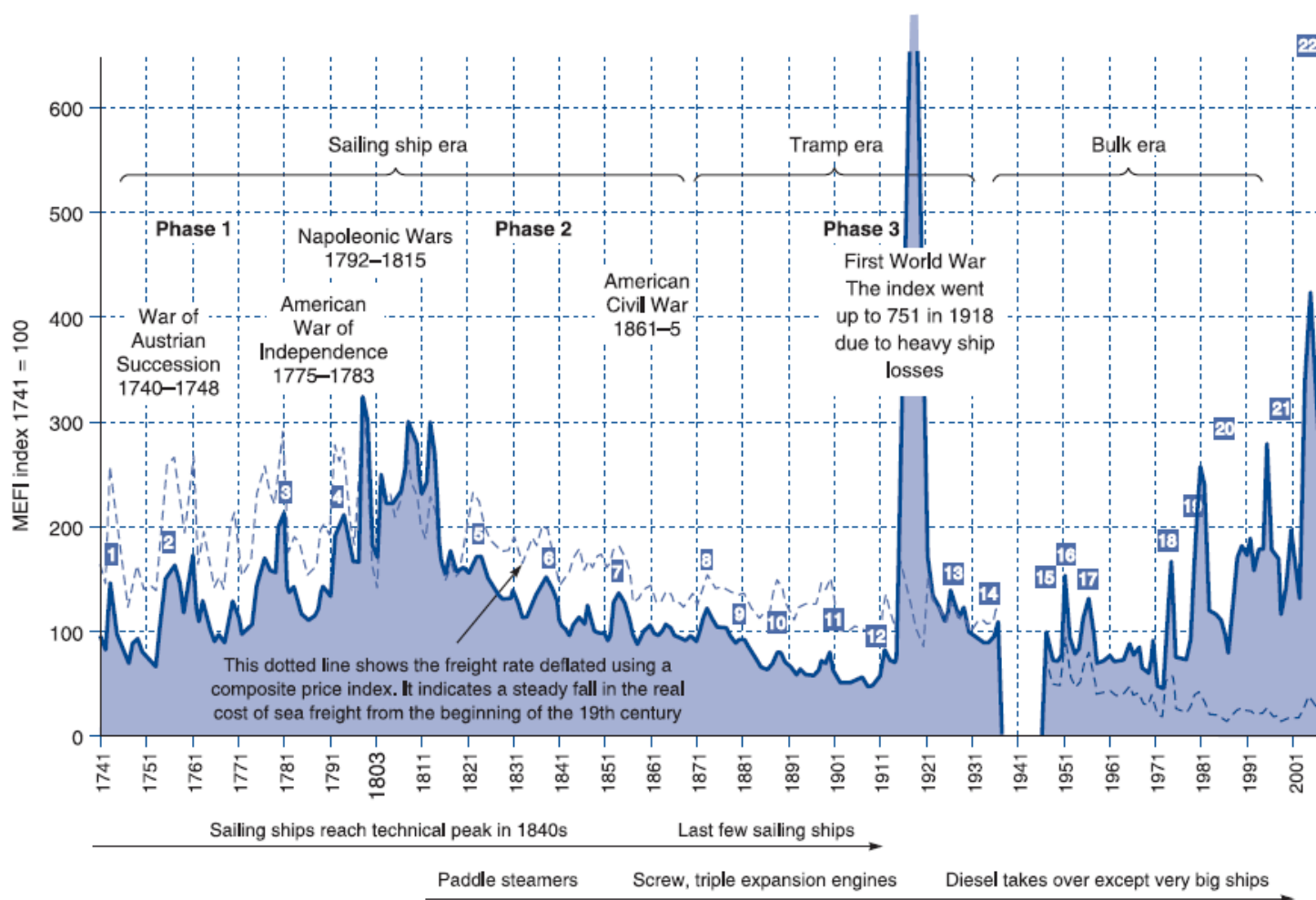
Ο Γάλλος ιστορικός, Fernand Braudel, εντόπισε πολύ μεγαλύτερους κύκλους που διήρκεσαν έναν αιώνα ή περισσότερο, με κορυφώσεις στην ευρωπαϊκή οικονομία που σημειώθηκαν το 1315, το 1650, το 1817 και το 1973. Η ανάλυση αυτή ταιριάζει περισσότερο με τους κύκλους του σχήματος 2.6. Όποια και αν είναι η ακριβής χρονική στιγμή, η ιστορία της ναυτιλιακής βιομηχανίας κατέστησε σαφές ότι οι μακροπρόθεσμες τεχνικές, κοινωνικές και πολιτικές αλλαγές που παρατηρήσαμε είναι ακριβώς το είδος των εξελίξεων που θα μπορούσαν κάλλιστα να οδηγήσουν σε μακροπρόθεσμους ναυτιλιακούς κύκλους. Για παράδειγμα, η περίοδος από το 1869 έως το 1914 είδε μια καθοδική πορεία στους ναύλους, η οποία οδηγήθηκε από την αυξανόμενη αποδοτικότητα των ατμόπλοιων και τη σταδιακή κατάργηση των πολύ λιγότερο αποδοτικών ιστιοφόρων. Ομοίως, από το 1945 έως το 1995 η εκμηχάνιση των ναυτιλιακών επιχειρήσεων χύδην και τακτικών γραμμών χρησιμοποιώντας μεγαλύτερα πλοία και πιο αποτελεσματική τεχνολογία διακίνησης φορτίων προκάλεσε πτώση των πραγματικών ναύλων. Έτσι, αυτοί οι μεγάλοι κύκλοι αξίζουν μια θέση στην ανάλυσή, ακόμη και αν δεν μπορεί κάποιος να τους ορίσει με ακρίβεια.

64

---

<sup>64</sup> Stopford M.: "Maritime Economics", 3<sup>η</sup> εκδ., (2007, σελ. 120 -121)

Σχήμα 2.6 : Ναυτιλιακοί Κύκλοι Ξηρού Φορτίου , 1741 – 2007 <sup>65</sup>



### Σύντομοι κύκλοι

Η μελέτη των σύντομων οικονομικών κύκλων ξεκίνησε στις αρχές του δέκατου ένατου αιώνα μετά από μια σειρά σοβαρών “κρίσεων” στην οικονομία του Ηνωμένου Βασιλείου το 1815, το 1825, το 1836-9, το 1847-8, το 1857 και το 1866. Οι παρατηρητές κατέληξαν στο συμπέρασμα ότι αυτές οι «κρίσεις» αποτελούσαν μέρος ενός κυματοειδούς μηχανισμού στην οικονομία και άρχισαν να αναφέρονται σε αυτές ως κύκλοι. Αυτοί οι σύντομοι κύκλοι “εκτοξεύονται πάνω-κάτω, και είναι εύκολοι, πράγματι εμφανείς. Η καθημερινή ζωή, σήμερα όπως και στο παρελθόν, χαρακτηρίζεται από βραχύβια κινήματα που πρέπει να προστεθούν στην τάση προκειμένου να εκτιμηθούν στο σύνολό τους”. Ωστόσο, αναφέρθηκε επίσης η

<sup>65</sup> Stopford M.: “Maritime Economics”, 3<sup>η</sup> εκδ., (2007, σελ. 130)

“περιοδικότητα” των κύκλων, εννοώντας ότι αποτελούνταν από μια ακολουθία φάσεων, ανεξάρτητα από τη διάρκεια. Για παράδειγμα, ο τραπεζίτης του δέκατου ένατου αιώνα, Λόρδος Overstone, παρατήρησε ότι “η κατάσταση του εμπορίου περιστρέφεται προφανώς σε έναν καθιερωμένο κύκλο ηρεμίας, βελτίωσης, ευημερίας, ενθουσιασμού, υπερδιαπραγμάτευσης, σπασμών, πίεσης, στασιμότητας και αγωνίας”. Αυτή η θεωρία περιοδικότητας δεν απαιτεί οι κύκλοι να είναι ίσης διάρκειας. Είναι εύκολο να ταυτιστούν οι φάσεις του Overstone με τα διάφορα στάδια στους σύγχρονους κύκλους αποστολής. Ο σύντομος κύκλος έχει τέσσερα κύρια στάδια: ένα **κατώτατο σημείο** της αγοράς (στάδιο 1) ακολουθείται από **ανάκαμψη** (στάδιο 2), που οδηγεί σε **κορύφωση** της αγοράς (στάδιο 3), ακολουθούμενο από **κατάρρευση** (στάδιο 4). Σε αυτό το παράδειγμα, το κατώτατο σημείο διαρκεί 4 χρόνια, φτάνοντας στο μέγιστο 7 χρόνια μετά την πρώτη κορυφή της αγοράς και στη συνέχεια πέφτει απότομα. Ωστόσο, κατά τη διάρκεια του κατώτατου σημείου του έτους 8 η αγορά αρχίζει να ανακάμπτει, αλλά αποτυγχάνει και σιγά-σιγά υποχωρεί πίσω στα επίπεδα ύφεσης το έτος 10. Οι αποτυχημένες ανακτήσεις αυτού του είδους είναι αρκετά συνηθισμένες και στη ναυτιλία είναι συχνά αποτέλεσμα αντικυκλικών παραγγελιών. Οι επενδυτές αναμένουν την ανάκαμψη και παραγγέλνουν μεγάλους όγκους φθηνών πλοίων, έτσι ώστε η προσφορά να επιβραδύνει την ανάκαμψη. Μια διακεκομμένη γραμμή πάνω από το διάγραμμα δείχνει τι θα μπορούσε να είχε συμβεί αν οι επενδυτές ήταν λιγότερο επιθετικοί.<sup>66</sup>

Σε αυτή την περίπτωση ο κύκλος αποστολής διαρκεί 4 χρόνια, όχι 7. Πράγματι, υπάρχουν ισχυρά επιχειρήματα για να υποτεθεί ότι οι μεγαλύτεροι κύκλοι του είδους παράγονται συχνά από τη συσσώρευση δυναμικού προσφοράς κατά τη διάρκεια διαδοχικών πολύ κερδοφόρων αιχμών της αγοράς, με αποτέλεσμα η αγορά να “πηδάει” μια κυκλική ανάκαμψη, λόγω του καθαρού βάρους της προσφοράς. Προφανώς, το αντίθετο αποτέλεσμα μπορεί να συμβεί κατά τη διάρκεια αυτών των μακρών υφέσεων. Παρακάτω θα αναλυθούν τα τέσσερα κύρια στάδια του σύντομου κύκλου:

- **Στάδιο 1<sup>ο</sup> , Κατώτατο Σημείο (Through)** : Έχει τρία χαρακτηριστικά. Πρώτον, υπάρχουν σαφείς ενδείξεις πλεονάζουσας ναυτιλιακής ικανότητας με τα πλοία να σχηματίζουν ουρές στα σημεία φόρτωσης και τον αργό ατμό στη θάλασσα για εξοικονόμηση καυσίμων. Δεύτερον, οι ναύλοι επιβαρύνουν το λειτουργικό κόστος των λιγότερο αποδοτικών πλοίων, τα οποία κινούνται σε παροπλισμό. Τρίτον, καθώς οι χαμηλοί ναύλοι και η περιορισμένη πίστωση παράγουν αρνητικές ταμειακές ροές, οι χρηματοοικονομικές πιέσεις συσσωρεύονται, οδηγώντας σε στασιμότητα καθώς οι δύσκολες αποφάσεις αναβάλλονται και, τέλος, σε δυσφορία καθώς οι πιέσεις της αγοράς κατακλύζουν την αδράνεια.
- **Στάδιο 2<sup>ο</sup> , Ανάκαμψη (Recovery)** : Καθώς η προσφορά και η ζήτηση κινούνται προς την ισορροπία, οι ναύλοι ξεπερνούν το λειτουργικό κόστος και η

<sup>66</sup> Stopford M.: “Maritime Economics”, 3<sup>η</sup> εκδ., (2007, σελ. 121)

χωρητικότητα μειώνεται. Το κλίμα στην αγορά παραμένει αβέβαιο, αλλά σταδιακά αυξάνεται η εμπιστοσύνη. Η αισιοδοξία εναλλάσσεται με αμφιβολίες για το αν η ανάκαμψη συμβαίνει πραγματικά. Καθώς βελτιώνεται η ρευστότητα, οι τιμές των μεταχειρισμένων αυξάνονται και οι επιχειρήσεις καθώς οι αγορές ευημερούν.

- **Στάδιο 3<sup>ο</sup> , Κορύφωση (Peak)** : Καθώς το πλεόνασμα απορροφάται, η προσφορά και η ζήτηση σφίγγονται. Μόνο μη εμπορεύσιμα πλοία παροπλίζονται και ο στόλος λειτουργεί με πλήρη ταχύτητα. Οι ναύλοι αυξάνονται, συχνά δύο ή τρεις φορές από το λειτουργικό κόστος, ή σε σπάνιες περιπτώσεις έως και δέκα φορές. Η κορύφωση μπορεί να διαρκέσει μερικές εβδομάδες ή αρκετά χρόνια, ανάλογα με την ισορροπία των πιέσεων προσφοράς - ζήτησης, και όσο περισσότερο διαρκεί τόσο περισσότερο αυξάνεται ο ενθουσιασμός. Τα υψηλά κέρδη δημιουργούν ενθουσιασμό, αυξάνοντας τη ρευστότητα. οι τράπεζες επιθυμούν να χορηγούν δάνεια έναντι ισχυρών αξιών περιουσιακών στοιχείων. Ο διεθνής τύπος αναφέρει την ευημερούσα ναυτιλιακή επιχείρηση κάνοντας λόγο για μια "νέα εποχή" και οι ναυτιλιακές εταιρείες είναι εισηγμένες στο χρηματιστήριο. Τελικά αυτό οδηγεί σε υπερβολικές συναλλαγές, καθώς οι τιμές των μεταχειρισμένων κινούνται πολύ πάνω από το κόστος αντικατάστασής τους, τα σύγχρονα πλοία πωλούνται για περισσότερο από την τιμή των νεότευκτων πλοίων και τα παλαιότερα πλοία αγοράζονται χωρίς επιθεώρηση.
- **Στάδιο 4<sup>ο</sup> , Κατάρρευση (Collapse)** : Καθώς η προσφορά ξεπερνά τη ζήτηση, η αγορά εισέρχεται στη φάση κατάρρευσης και οι ναύλοι πέφτουν απότομα. Αυτό συχνά ενισχύεται από την κάμψη του οικονομικού κύκλου, αλλά συμβάλλουν και άλλοι παράγοντες, για παράδειγμα η εκκαθάριση της συμφόρησης των λιμένων, η παράδοση πλοίων που παραγγέλλονται στην κορυφή της αγοράς, και σε περιόδους ύφεσης θεωρούμε γενικά ότι αυτοί οι παράγοντες ενισχύονται από ένα οικονομικό σοκ. Οι πετρελαϊκές κρίσεις του 1973 και του 1979 αποτελούν χαρακτηριστικά παραδείγματα. Εντοπισμός πλοίων σε βασικά λιμάνια. Οι ναύλοι μειώνονται, τα πλοία μειώνουν την ταχύτητα λειτουργίας και τα λιγότερο ελκυστικά πλοία πρέπει να περιμένουν το φορτίο. Η ρευστότητα παραμένει υψηλή και υπάρχουν λίγες πωλήσεις πλοίων, καθώς οι ιδιοκτήτες είναι απρόθυμοι να πουλήσουν τα πλοία τους με έκπτωση στις πρόσφατες μέγιστες τιμές. Το κλίμα της αγοράς είναι αρχικά συγκεχυμένο, αλλάζει με κάθε ράλι των επιτοκίων και διστάζει να δεχτεί ότι η κορύφωση έχει τελειώσει.<sup>67</sup>

---

<sup>67</sup> Stopford M.: "Maritime Economics", 3<sup>η</sup> εκδ., (2007, σελ. 121 – 123)

## **Εποχιακοί κύκλοι**

Οι εποχιακοί κύκλοι εμφανίζονται αρκετά ευρέως στη ναυτιλία και είναι οι διακυμάνσεις των ναύλων που συμβαίνουν εντός του έτους, συνήθως σε συγκεκριμένες εποχές, ανταποκρινόμενοι στα εποχιακά πρότυπα ζήτησης για θαλάσσιες μεταφορές. Υπάρχουν πολλά παραδείγματα, μερικά από τα οποία είναι πολύ πιο εμφανή από άλλα. Στα γεωργικά επαγγέλματα, υπάρχει ένας αξιοσημείωτος κύκλος στους ναύλους για τα πλοία που μεταφέρουν σιτηρά, που προκαλείται από το χρονοδιάγραμμα των συγκομιδών. Συνήθως υπάρχει μια αύξηση στις κινήσεις σιτηρών κατά τα τέλη Σεπτεμβρίου και τον Οκτώβριο, καθώς η συγκομιδή της Βόρειας Αμερικής φτάνει στη θάλασσα για αποστολή. Στη συνέχεια, υπάρχει μια πιο ήσυχη περίοδος κατά τη διάρκεια των αρχών του καλοκαιριού, καθώς η αποστολή των αποθεμάτων της προηγούμενης σεζόν εξαντλείται. Ομοίως, υπάρχει ένας ισχυρός εποχιακός κύκλος στο εμπόριο ψυγείων, που συνδέεται με τη διακίνηση φρέσκων φρούτων κατά τη συγκομιδή στο βόρειο ημισφαίριο. Ένα άλλο παράδειγμα είναι η αποθήκευση πετρελαίου για περιόδους αιχμής της ζήτησης το χειμώνα.<sup>68</sup>

### **2.6.2 Αγορά Χύδην Ναυτιλίας**

Παρακάτω θα αναλυθούν κάποια σημαντικά, ιστορικά, σημεία της αγοράς της χύδην ναυτιλίας αλλά θα παρατηρηθεί και το πώς επηρέασαν την αγορά αυτή.

Το έτος 1973 ήταν ένα από τα μεγάλα χρόνια στη ναυτιλία, συγκρίσιμο με την έκρηξη του 1900 που προκλήθηκε από τον πόλεμο της Νότιας Αφρικής. Κατά τη διάρκεια του καλοκαιριού, το ποσοστό χρονοναύλωσης για ένα πλοίο διπλασιάστηκε από 2,5 \$ ανά νεκρό βάρος ανά μήνα (22,000 \$ ανά ημέρα) σε 5 \$ ανά νεκρό βάρος ανά μήνα (44,000 \$ ανά ημέρα). Οι ακραίες συνθήκες προκάλεσαν μια “φούσκα” στις τιμές των πλοίων. Οι Hill και Vielvoye περιγράφουν την “φούσκα” αυτή με τους ακόλουθους όρους:

Η ανοδική κίνηση των τιμών των πλοίων άρχισε στα τέλη του 1972 και κατά τη διάρκεια του 1973 η τιμή όλων των τύπων πλοίων αυξήθηκε μεταξύ 40 και 60% σε σύγκριση με το προηγούμενο έτος όπως αποδείχθηκε από προσωπική τους έρευνα, με τη σημαντικότερη αύξηση να καταβάλλεται για τη χωρητικότητα των δεξαμενόπλοιοι. Οι ιδιοκτήτες ήταν διατεθειμένοι να πληρώσουν πολύ διογκωμένες τιμές ως αποτέλεσμα των ασφαλιστρών στα πλοία με πρόωρη παράδοση. Σε αυτή την περίπτωση, ένα πολύ μεγάλο πλοίο μεταφοράς αργού πετρελαίου που είχε παραγγελθεί το 1970 ή το 1971 με κόστος περίπου 26,4 εκατομμυρίων δολαρίων θα μπορούσε να πραγματοποιήσει μια τιμή μεταξύ 61 και 73,5 εκατομμυρίων δολαρίων.<sup>69</sup>

Η αγορά δεξαμενόπλοιοι κατέρρευσε μετά τον πόλεμο του Γιομ Κιπούρ το 1973, αλλά η αγορά ξηρού φορτίου άντεξε μέχρι το 1974 και για τα μικρά πλοία μεταφοράς

<sup>68</sup> Stopford M.: “Maritime Economics”, 3<sup>η</sup> εκδ., (2007, σελ. 122)

<sup>69</sup> Stopford M.: “Maritime Economics”, 3<sup>η</sup> εκδ., (2007, σελ. 149 – 150)



χύδην φορτίου το 1975, ωθούμενη από την έντονη οικονομική ανάπτυξη, μια φάση δημιουργίας αποθεμάτων στην παγκόσμια οικονομία ως αποτέλεσμα του πληθωρισμού των τιμών των εμπορευμάτων και τη βαριά συμφόρηση στη Μέση Ανατολή και τη Νιγηρία που προέκυψε από την έκρηξη σε αυτές τις περιοχές που προκλήθηκε από τα αυξημένα έσοδα από το πετρέλαιο. Αυτό είναι ένα ενδιαφέρον παράδειγμα μιας αιχμής ξηρού φορτίου που ξεπερνά μια ύφεση στην παγκόσμια οικονομία.<sup>70</sup>

Η έκρηξη των εμπορευματικών μεταφορών ξηρού φορτίου διήρκεσε μέχρι τον Μάρτιο του 1981, όταν σημειώθηκε απότομη πτώση. Τα ημερήσια κέρδη ενός Panamax μειώθηκαν από 14.000 δολάρια την ημέρα τον Ιανουάριο σε 8.500 δολάρια την ημέρα τον Δεκέμβριο. Η πτώση αυτή οφειλόταν σε μια απεργία των ανθρακωρύχων των ΗΠΑ, η οποία προκάλεσε πτώση στην αγορά του Ατλαντικού. Το πιο θεμελιώδες πρόβλημα ήταν η έναρξη μιας σοβαρής ύφεσης στην παγκόσμια οικονομία. Η πτώση των τιμών του πετρελαίου, η στασιμότητα του εμπορίου άνθρακα και η εξάλειψη της συμφόρησης ώθησαν τα επιτόκια σε επίπεδα που μέχρι το 1983-4 ορισμένοι μεσίτες περιέγραφαν ως τα χειρότερα που έχουν βιώσει ποτέ.

Το επόμενο έτος, το 1982, σημειώθηκε περαιτέρω μείωση κατά το ήμισυ των ναύλων. Οι ναύλοι βελτιώθηκαν ελαφρά την άνοιξη του 1983, αλλά έπεσαν στο κατώτατο επίπεδο το καλοκαίρι και παρέμειναν εκεί. Αν και οι ναύλοι ήταν πολύ συμπιεσμένοι, το 1983-4 έγιναν μεγάλες παραγγελίες για πλοία μεταφοράς χύδην φορτίου. Η όλη διαδικασία ξεκίνησε από την Sanko Steamship, μια ιαπωνική ναυτιλιακή εταιρεία, η οποία έκανε κρυφές παραγγελίες για 120 πλοία. Το παράδειγμά τους ακολούθησε σύντομα μια πλημμύρα παραγγελιών από διεθνείς εφοπλιστές, ιδιαίτερα Έλληνες και Νορβηγούς. Η εξήγηση αυτής της αντικυκλικής διάταξης, η οποία μοιάζει με ένα παρόμοιο γεγονός το 1905-6, είναι περίπλοκη. Οι πλοιοκτήτες είχαν συσσωρεύσει μεγάλα ταμειακά αποθέματα κατά τη διάρκεια της άνθησης του 1980. Οι τράπεζες, οι οποίες είχαν μεγάλες καταθέσεις πετροδολαρίων, ήταν πρόθυμες να δανείσουν στη ναυτιλία. Και τα πλοία ήταν φθηνά επειδή τα ναυπηγεία είχαν ακόμα πλεονάζουσα χωρητικότητα και δεν είχαν παραγγελθεί δεξαμενόπλοια. Επιπλέον, τα ναυπηγεία προσέφεραν μια νέα γενιά πλοίων μεταφοράς χύδην φορτίου που εξοικονομούσαν καύσιμα, τα οποία φαίνονταν πολύ ελκυστικά στην επικρατούσα υψηλή τιμή του πετρελαίου.<sup>71</sup>

Από οικονομική άποψη, το κατώτατο σημείο της αγοράς προκλήθηκε στα μέσα του 1986, όταν ένα πενταετές πλοίο μεταφοράς χύδην φορτίου Panamax μπορούσε να αγοραστεί για 6 εκατομμύρια δολάρια, σε σύγκριση με μια νεότευκτη τιμή 28 εκατομμυρίων δολαρίων το 1980, χαρακτηρίζοντάς το ως ύφεση. Καθώς το εμπόριο άρχισε να αυξάνεται και η διάλυση αυξήθηκε, η ξηρή αγορά κινήθηκε σε ισορροπία, με τους ναύλους και στις δύο αγορές να φτάνουν στο αποκορύφωμά τους το 1989-90. Οι ναύλοι για ένα πλοίο μεταφοράς χύδην φορτίου Panamax αυξήθηκαν από 4400 δολάρια την ημέρα το 1986 σε 13.200 δολάρια την ημέρα το 1989. Αυτό τόνωσε

<sup>70</sup> Stopford M.: "Maritime Economics", 3η εκδ., (2007, σελ. 149 – 150)

<sup>71</sup> Stopford M.: "Maritime Economics", 3η εκδ., (2007, σελ. 151)

μία από τις πιο κερδοφόρες αγορές περιουσιακών στοιχείων στην ιστορία της αγοράς πλοίων μεταφοράς χύδην φορτίου.<sup>72</sup>

### 2.6.3 Συμπεράσματα από Κύκλους

Από την ανάλυση αυτή φαίνεται ότι μπορούν να εξαχθούν δύο βασικά συμπεράσματα. Το πρώτο είναι ότι οι ναυτιλιακοί κύκλοι σίγουρα υπάρχουν και ο “εμπειρικός κανόνας” της ναυτιλιακής βιομηχανίας που διαρκεί 7 χρόνια υποστηρίζεται σίγουρα από τα στατιστικά στοιχεία. Οι κύκλοι αποστολής διαρκούν 8 χρόνια εάν λάβετε τα τελευταία πενήντα χρόνια ως βάση. Το δεύτερο είναι ότι κάθε κύκλος είναι διαφορετικός. Κανένας από τους κύκλους δεν διήρκεσε στην πραγματικότητα 7 χρόνια. Επομένως, θα ήταν δύσκολο να επινοηθεί ένα πιο επικίνδυνο εργαλείο λήψης επιχειρηματικών αποφάσεων.<sup>73</sup>

#### **Θεμελιώδεις αρχές που χαρακτηρίζουν τις καλές και κακές δεκαετίες.**

Δεν υπάρχει κανένα μυστήριο σχετικά με το γιατί αυτοί οι κύκλοι είναι τόσο ακανόνιστοι. Η ανάλυσή, δείχνει ότι καθοδηγούνται από ένα υπόγειο ρεύμα οικονομικών θεμελιωδών στοιχείων προσφοράς και ζήτησης που καθορίζει τον “τόνο της αγοράς” ανά πάσα στιγμή, και εκ των υστέρων είναι σαφές ότι κάθε περίοδος έχει πολύ διαφορετικό χαρακτήρα. Για να επεξηγήσουμε αυτό το σημείο, παρακάτω παρατίθενται κάποιες βασικές αρχές:

- i. **Ευημερία.** Δύο περίοδοι ήταν ευημερούσες, οι δεκαετίες του 1950 και 1998-2007. Και στις δύο περιπτώσεις, η ταχέως αυξανόμενη ζήτηση συνέπεσε με την έλλειψη ναυπηγικής ικανότητας.
- ii. **Ανταγωνιστικότητα.** Υπήρξαν περίοδοι έντονης ανταγωνιστικής δραστηριότητας που χαρακτηρίστηκαν από αυξανόμενη εμπορική και ναυπηγική ικανότητα που επεκτάθηκε αρκετά γρήγορα για να συμβαδίσει με τη ζήτηση.
- iii. **Αδυναμία.** Υπήρξε μια αδύναμη αγορά στη δεκαετία του 1920, όταν η αυξανόμενη ζήτηση περιορίστηκε από την πλεονάζουσα παραγωγική ικανότητα στη ναυπηγική αγορά.
- iv. **Υφεση.** Υπήρξαν δύο υφέσεις, στη δεκαετία του 1930 και στη δεκαετία του 1980, όταν η πτώση του εμπορίου συνέπεσε με την πλεονάζουσα παραγωγική ικανότητα της ναυπηγικής βιομηχανίας.

Σαφώς, η προσφορά και η ναυπηγική ικανότητα μπορούν να έχουν καθοριστικό ρόλο στον καθορισμό μιας δεκαετίας, αλλά δεν είναι όλη η ιστορία. Αυτή η “διαχείριση από την πλευρά της προσφοράς” είναι ένας τομέας όπου οι ναυτιλιακοί οικονομολόγοι έχουν κάτι να συνεισφέρουν. Η πρόκληση είναι να βοηθήσουν τη ναυτιλιακή βιομηχανία να θυμηθεί το παρελθόν και να προβλέψει το μέλλον. Τρεις αιώνες ναυτιλιακών κύκλων αποδεικνύουν ότι σχεδόν όλα είναι δυνατά.<sup>74</sup>

<sup>72</sup> Stopford M.: “Maritime Economics”, 3η εκδ., (2007, σελ. 152)

<sup>73</sup> Stopford M.: “Maritime Economics”, 3η εκδ., (2007, σελ. 155)

<sup>74</sup> Stopford M.: “Maritime Economics”, 3η εκδ., (2007, σελ. 155 - 156)

## 2.7 Βασικές Επιρροές στην Προσφορά και την Ζήτηση

Η θαλάσσια οικονομία είναι εξαιρετικά περίπλοκη, επομένως το πρώτο καθήκον είναι να απλοποιηθεί το μοντέλο ξεχωρίζοντας τους παράγοντες που είναι πιο σημαντικοί. Αυτό δεν σημαίνει ότι οι λεπτομέρειες πρέπει να αγνοηθούν, αλλά μάλλον ότι οι υπερβολικές λεπτομέρειες μπορούν να εμποδίσουν μια σαφή ανάλυση. Στα αρχικά στάδια τουλάχιστον πρέπει να γενικεύσουμε. Από τις πολλές επιρροές στη ναυτιλιακή αγορά μπορούμε να επιλέξουμε δέκα ως ιδιαίτερα σημαντικές, πέντε που επηρεάζουν τη ζήτηση για θαλάσσιες μεταφορές και πέντε που επηρεάζουν την προσφορά. Τα στοιχεία αυτά συνοψίζονται στον παρακάτω πίνακα 2.7.

Πίνακας 2.7: Δέκα σημαντικές επιρροές της Ναυτιλιακής Αγοράς

Demand	Supply
1. The world economy	1. World fleet
2. Seaborne commodity trades	2. Fleet productivity
3. Average haul	3. Shipbuilding production
4. Random shocks	4. Scrapping and losses
5. Transport costs	5. Freight revenue

Όσον αφορά τη ζήτηση για θαλάσσιες μεταφορές (συνάρτηση ζήτησης), οι πέντε μεταβλητές είναι η παγκόσμια οικονομία, οι θαλάσσιες μεταφορές εμπορευμάτων, οι μέσες μεταφορές, οι τυχαία σοκ και το κόστος μεταφοράς. Για να εξηγηθεί η προσφορά ναυτιλιακών υπηρεσιών (λειτουργία εφοδιασμού), εστιάζεται κανείς στον παγκόσμιο στόλο, την παραγωγικότητα του στόλου, τις παραδόσεις ναυπηγικής βιομηχανίας, τη διάλυση και τα έσοδα από ναύλους. Ο τρόπος με τον οποίο αυτές οι μεταβλητές συνδυάζονται σε ένα απλό μοντέλο της ναυτιλιακής αγοράς. Το μοντέλο αυτό αποτελείται από τρεις συνιστώσες, τη ζήτηση, την προσφορά και τη ναυλαγορά που συνδέει τη ζήτηση και την προσφορά ρυθμίζοντας τις ταμειακές ροές που ρέουν από τον ένα τομέα στον άλλο.<sup>75</sup>

### 2.7.1 Η Ζήτηση για Θαλάσσια Μεταφορά

Η ζήτηση πλοίων, μετρούμενη σε τόνους μιλίων φορτίου, αλλάζει γρήγορα. Η ζήτηση πλοίων υπόκειται επίσης σε μακροπρόθεσμες αλλαγές τάσης. Κοιτάζοντας πίσω τις τελευταίες δύο ή τρεις δεκαετίες, υπήρξαν περιπτώσεις όπου η ζήτηση πλοίων αυξήθηκε ραγδαία για μια παρατεταμένη περίοδο, όπως συνέβη στη δεκαετία του 1960, και άλλες όταν η ζήτηση πλοίων παρέμεινε στάσιμη και μειώθηκε, για παράδειγμα, τη δεκαετία μετά την πετρελαϊκή κρίση του 1973.<sup>76</sup>

<sup>75</sup> Stopford M.: "Maritime Economics", 3η εκδ., (2007, σελ. 161 – 162)

<sup>76</sup> Stopford M.: "Maritime Economics", 3η εκδ., (2007, σελ. 164 – 165)

Αναμφίβολα, η σημαντικότερη επιρροή στη ζήτηση πλοίων είναι η παγκόσμια οικονομία. Πριν από χρόνια, στην ανασκόπηση της αγοράς tramp, ο Isserlis σχολίασε την παρόμοια χρονική στιγμή των διακυμάνσεων των ναύλων και των κύκλων στην παγκόσμια οικονομία. Η ύπαρξη στενής σχέσης είναι αναμενόμενη, δεδομένου ότι η παγκόσμια οικονομία παράγει το μεγαλύτερο μέρος της ζήτησης για θαλάσσιες μεταφορές, είτε μέσω της εισαγωγής πρώτων υλών για τη μεταποιητική βιομηχανία είτε μέσω του εμπορίου μεταποιημένων προϊόντων. Επομένως, η αξιολόγηση των τάσεων στη ναυτιλιακή αγορά απαιτεί ενημερωμένη γνώση των εξελίξεων στην παγκόσμια οικονομία. Ωστόσο, η σχέση μεταξύ του θαλάσσιου εμπορίου και της παγκόσμιας βιομηχανίας δεν είναι απλή ή άμεση. Υπάρχουν δύο διαφορετικές πτυχές της παγκόσμιας οικονομίας που μπορούν να επιφέρουν αλλαγές στη ζήτηση για θαλάσσιες μεταφορές: ο **οικονομικός κύκλος** και ο **κύκλος ανάπτυξης του εμπορίου**.

Ο **οικονομικός κύκλος** θέτει τα θεμέλια για τους εμπορευματικούς κύκλους. Οι διακυμάνσεις του ρυθμού οικονομικής ανάπτυξης επηρεάζουν το θαλάσσιο εμπόριο, δημιουργώντας ένα κυκλικό πρότυπο ζήτησης για πλοία. Είναι σαφές ότι ο οικονομικός κύκλος είναι μείζονος σημασίας για όποιον αναλύει την πλευρά της ζήτησης του μοντέλου της ναυτιλιακής αγοράς. Σήμερα, οι περισσότεροι οικονομολόγοι δέχονται ότι αυτοί οι οικονομικοί κύκλοι προκύπτουν από ένα συνδυασμό εξωτερικών και εσωτερικών παραγόντων. Οι εξωτερικοί παράγοντες περιλαμβάνουν γεγονότα όπως πόλεμοι και ξαφνικές μεταβολές στις τιμές των βασικών εμπορευμάτων, όπως το αργό πετρέλαιο, που προκαλούν ξαφνική μεταβολή της ζήτησης. Οι εσωτερικοί παράγοντες αναφέρονται στη δυναμική δομή της ίδιας της παγκόσμιας οικονομίας, η οποία, όπως υποστηρίζεται, οδηγεί φυσικά σε κυκλική και όχι γραμμική πορεία ανάπτυξης.

Η δεύτερη επίδραση που έχει η παγκόσμια οικονομία στο εμπόριο αφορά την ικανότητα των τοπικών πόρων τροφίμων και πρώτων υλών να ανταποκριθούν στην τοπική ζήτηση. Όταν οι εγχώριες πρώτες ύλες εξαντλούνται, οι χρήστες στρέφονται σε ξένους προμηθευτές, ενισχύοντας το εμπόριο, για παράδειγμα, σιδηρομετάλλευμα για την ευρωπαϊκή χαλυβουργία κατά τη δεκαετία του 1960 και αργό πετρέλαιο για την αγορά των ΗΠΑ κατά τις δεκαετίες του 1980 και του 1990. Η αιτία μπορεί να είναι η ανώτερη ποιότητα των ξένων προμηθειών και η διαθεσιμότητα φθηνών θαλάσσιων μεταφορών.

Συμπερασματικά, ο “οικονομικός κύκλος” στην παγκόσμια βιομηχανία είναι η σημαντικότερη αιτία βραχυπρόθεσμων διακυμάνσεων του θαλάσσιου εμπορίου και της ζήτησης πλοίων. Ωστόσο, οι επιχειρηματικοί κύκλοι, δεν ακολουθούν ομαλή εξέλιξη. Πρέπει να ληφθούν υπόψη πολλοί άλλοι παράγοντες πριν καταλήξει κανείς σε ένα τέτοιο συμπέρασμα, ιδίως κάνοντας διάκριση μεταξύ των οικονομικών κύκλων και των τυχαίων σοκ.<sup>77</sup>

---

<sup>77</sup> Stopford M.: “Maritime Economics”, 3η εκδ., (2007, σελ. 164 – 168)

### 2.7.1.1 Θαλάσσιες Συναλλαγές Εμπορευμάτων

Για να μάθει κανείς περισσότερα σχετικά με τη σχέση μεταξύ του θαλάσσιου εμπορίου και της βιομηχανικής οικονομίας, πρέπει να στραφεί στη δεύτερη μεταβλητή ζήτησης, το θαλάσσιο εμπόριο εμπορευμάτων, το οποίο χωρίζεται σε δύο μέρη: **βραχυπρόθεσμα** και **μακροπρόθεσμα**.

Μια σημαντική αιτία **βραχυπρόθεσμης** μεταβλητότητας είναι η εποχικότητα ορισμένων συναλλαγών. Πολλά βασικά γεωργικά προϊόντα υπόκεινται σε εποχιακές διακυμάνσεις που προκαλούνται από τις συγκομιδές, ιδίως τα σιτηρά, η ζάχαρη και τα εσπεριδοειδή. Οι εξαγωγές σιτηρών από τον Κόλπο των ΗΠΑ (USG = US Gulf) φτάνουν στο κατώτατο σημείο το καλοκαίρι και στη συνέχεια συσσωρεύονται τον Σεπτέμβριο καθώς συγκομίζεται η καλλιέργεια. Το εμπόριο μπορεί να αυξηθεί έως και 50% μεταξύ Σεπτεμβρίου και τέλους του έτους. Στον τομέα του πετρελαίου υπάρχει επίσης ένας κύκλος που αντικατοπτρίζει την εποχιακή διακύμανση της κατανάλωσης ενέργειας στο βόρειο ημισφαίριο, με αποτέλεσμα να μεταφέρεται περισσότερο πετρέλαιο κατά τη διάρκεια του φθινοπώρου και των αρχών του χειμώνα από ό, τι κατά τη διάρκεια της άνοιξης και του καλοκαιριού. Περίπου η ίδια εποχικότητα βρίσκεται στο εμπόριο τακτικών γραμμών, με εποχιακές αιχμές και κοιλάτες που συμπίπτουν, για παράδειγμα, με μεγάλες αργίες όπως το κινεζικό νέο έτος και τα Χριστούγεννα.

Η εποχικότητα έχει δυσανάλογες επιπτώσεις στην αγορά άμεσης παράδοσης. Η μεταφορά εποχιακών γεωργικών προϊόντων είναι δύσκολο να προγραμματιστεί, επομένως οι φορτωτές αυτών των εμπορευμάτων βασίζονται σε μεγάλο βαθμό στην αγορά ναύλωσης spot για να καλύψουν τις απαιτήσεις χωρητικότητας. Ως αποτέλεσμα, οι διακυμάνσεις στην αγορά σιτηρών έχουν μεγαλύτερη επιρροή στην αγορά ναύλωσης από ό, τι ορισμένες πολύ μεγαλύτερες συναλλαγές, όπως το σιδηρομετάλλευμα, όπου οι απαιτήσεις χωρητικότητας ικανοποιούνται σε μεγάλο βαθμό μέσω μακροπρόθεσμων συμβάσεων. Ορισμένα γεωργικά προϊόντα, όπως τα φρούτα, το κρέας και τα γαλακτοκομικά προϊόντα, απαιτούν ψύξη. Για το εμπόριο αυτό, απαιτούνται ειδικά πλοία “reefer” και εμπορευματοκιβώτια-ψυγεία.<sup>78</sup>

Οι **μακροπρόθεσμες** τάσεις στο εμπόριο εμπορευμάτων προσδιορίζονται καλύτερα μελετώντας τα οικονομικά χαρακτηριστικά των βιομηχανιών που παράγουν και καταναλώνουν τα εμπορεύσιμα εμπορεύματα. Αν και κάθε επιχείρηση είναι διαφορετική, υπάρχουν τέσσερις τύποι αλλαγών που πρέπει να προσέξει κανείς: αλλαγές στη ζήτηση για το συγκεκριμένο εμπόρευμα (ή το προϊόν στο οποίο κατασκευάζεται), μεταβολές στην πηγή από την οποία λαμβάνονται οι προμήθειες του εμπορεύματος, αλλαγές λόγω μετεγκατάστασης της μονάδας μεταποίησης, η οποία μεταβάλλει τον τρόπο διεξαγωγής των συναλλαγών και τέλος, αλλαγές στην πολιτική μεταφορών του αποστολέα.<sup>79</sup>

<sup>78</sup> Stopford M.: “Maritime Economics”, 3η εκδ., (2007, σελ. 168 – 169)

<sup>79</sup> Stopford M.: “Maritime Economics”, 3η εκδ., (2007, σελ. 169)

### 2.7.1.2 Το Αντίκτυπο Τυχαίων «Σοκ» στην Ζήτηση των πλοίων

Η ζήτηση των θαλάσσιων μεταφορών δεν θα ήταν πλήρης χωρίς αναφορά στον αντίκτυπο της πολιτικής. Τυχαία σοκ που διαταράσσουν τη σταθερότητα του οικονομικού συστήματος μπορούν να συμβάλουν στην κυκλική διαδικασία. Οι καιρικές αλλαγές, οι πόλεμοι, οι νέοι πόροι, οι αλλαγές στις τιμές των εμπορευμάτων, είναι όλα παραδείγματα. Αυτά διαφέρουν από τους κύκλους επειδή είναι μοναδικά, συχνά κατακρημνίζονται από κάποιο συγκεκριμένο γεγονός και ο αντίκτυπός τους στη ναυτιλιακή αγορά είναι συχνά πολύ σοβαρός.

Η σημαντικότερη επιρροή στη ναυτιλιακή αγορά είναι τα οικονομικά σοκ. Πρόκειται για συγκεκριμένες οικονομικές διαταραχές που επιβάλλονται στους οικονομικούς κύκλους, συχνά με δραματικές επιπτώσεις. Ένα χαρακτηριστικό παράδειγμα ήταν η ύφεση της δεκαετίας του 1930 που ακολούθησε το κραχ της Wall Street το 1929 και προκάλεσε πτώση του εμπορίου. Πιο πρόσφατα παραδείγματα, είναι οι δύο διαταραχές των τιμών του πετρελαίου που συνέβησαν το 1973 και το 1979. Και στις δύο περιπτώσεις, η βιομηχανική παραγωγή και το θαλάσσιο εμπόριο μειώθηκαν ξαφνικά, πυροδοτώντας μια ναυτιλιακή ύφεση. Ορισμένοι οικονομολόγοι πιστεύουν ότι ολόκληρη η κυκλική διαδικασία μπορεί να εξηγηθεί από μια ροή τυχαίων σοκ που κάνουν την οικονομία να ταλαντεύεται στη “συχνότητα συντονισμού” της. Η οικονομική κρίση των ΗΠΑ στις αρχές της δεκαετίας του 1990, η κρίση της Ασίας το 1997 και το κραχ του χρηματιστηρίου το 2000 είναι και αυτά παραδείγματα. Το μοναδικό χαρακτηριστικό αυτών των οικονομικών σοκ είναι ότι ο χρόνος τους είναι απρόβλεπτος και επιφέρουν μια ξαφνική και απροσδόκητη αλλαγή στη ζήτηση πλοίων.

Εκτός από τα οικονομικά σοκ, ανά καιρούς πολιτικά γεγονότα όπως ένας τοπικός πόλεμος, μια επανάσταση, η πολιτική εθνικοποίηση ξένων περιουσιακών στοιχείων είτε οι απεργίες μπορούν να διαταράξουν επίσης το εμπόριο. Γεγονότα αυτού του τύπου δεν επηρεάζουν απαραίτητα άμεσα τη ζήτηση πλοίων. Είναι γενικά οι έμμεσες συνέπειές τους που είναι σημαντικές. Οι διάφοροι πόλεμοι μεταξύ Ισραήλ και Αιγύπτου είχαν σημαντικές επιπτώσεις, λόγω της εγγύτητας της διώρυγας του Σουέζ και της στρατηγικής σημασίας της ως ναυτιλιακής οδού μεταξύ της Μεσογείου και του Ινδικού Ωκεανού. Ο πιο παρατεταμένος και εκτεταμένος πόλεμος μεταξύ του Ιράν και του Ιράκ δεν είχε τέτοιο αποτέλεσμα και κάθε άλλο μείωσε πιθανώς τη ζήτηση για θαλάσσιες μεταφορές, ενθαρρύνοντας τους εισαγωγείς πετρελαίου να προμηθεύονται από άλλες πηγές, οι περισσότερες από τις οποίες ήταν πιο κοντά στην αγορά. Ο αντίκτυπος του πολέμου της Κορέας για παράδειγμα, στις αρχές της δεκαετίας του 1950 έγινε αισθητός μέσω της επίδρασής του στη συσσώρευση αποθεμάτων εμπορευμάτων, ενώ η εισβολή του Ιράκ στο Κουβέιτ το 1990 δημιούργησε μια σύντομη έκρηξη δεξαμενόπλοιων επειδή οι κερδοσκόποι άρχισαν να χρησιμοποιούν δεξαμενόπλοια για αποθήκευση πετρελαίου.<sup>80</sup>

<sup>80</sup> Stopford M.: “Maritime Economics”, 3η εκδ., (2007, σελ. 172 - 173)

## 2.7.2 Η Προσφορά για Θαλάσσια Μεταφορά

Στην εισαγωγή αυτού του κεφαλαίου χαρακτηρίστηκε η προσφορά ναυτιλιακών υπηρεσιών ως αργή και βαριά στην ανταπόκρισή της στις μεταβολές της ζήτησης. Τα εμπορικά πλοία χρειάζονται γενικά περίπου ένα χρόνο για να κατασκευαστούν και η παράδοση μπορεί να διαρκέσει 2-3 χρόνια εάν τα ναυπηγεία είναι απασχολημένα. Αυτό εμποδίζει την αγορά να ανταποκριθεί άμεσα σε οποιαδήποτε ξαφνική αύξηση της ζήτησης. Μόλις κατασκευαστούν, τα πλοία έχουν φυσική ζωή 15-30 ετών, οπότε η ανταπόκριση σε μια πτώση της ζήτησης είναι μια μακρά επιχείρηση, ιδιαίτερα όταν υπάρχει μεγάλο πλεόνασμα που πρέπει να αφαιρεθεί.

Και τώρα θα υπάρξει αναφορά για τους υπεύθυνους λήψης αποφάσεων. Ο εφοδιασμός των πλοίων ελέγχεται ή επηρεάζεται από τέσσερις ομάδες υπευθύνων λήψης αποφάσεων: τους πλοιοκτήτες, τους φορτωτές/ναυλωτές, τους τραπεζίτες που χρηματοδοτούν τη ναυτιλία και τις διάφορες ρυθμιστικές αρχές που θεσπίζουν κανόνες για την ασφάλεια. Οι πλοιοκτήτες είναι οι κύριοι υπεύθυνοι λήψης αποφάσεων, παραγγέλλοντας νέα πλοία, διαλύοντας παλιά και αποφασίζοντας πότε θα τοποθετήσουν χωρητικότητα. Οι φορτωτές μπορούν να γίνουν οι ίδιοι πλοιοκτήτες ή να επηρεάσουν τους πλοιοκτήτες εκδίδοντας χρονοναυλώσεις. Ο τραπεζικός δανεισμός επηρεάζει τις επενδύσεις και συχνά οι τράπεζες είναι εκείνες που ασκούν την οικονομική πίεση που οδηγεί στη διάλυση σε μια αδύναμη αγορά. Οι ρυθμιστικές αρχές επηρεάζουν τον εφοδιασμό μέσω της νομοθεσίας για την ασφάλεια ή το περιβάλλον, η οποία επηρεάζει τη μεταφορική ικανότητα του στόλου. Για παράδειγμα, η επικαιροποίηση ενός κανονισμού του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (ΔΝΟ – IMO = International Maritime Organization) που εισήχθη τον Δεκέμβριο του 2003 απαιτεί τη σταδιακή απόσυρση των δεξαμενόπλοιων μονού κύτους έως το 2010, αφήνοντας στους πλοιοκτήτες καμία επιλογή όσον αφορά την παράταση της ζωής των πλοίων τους.<sup>81</sup>

Επειδή η προσφορά μεταφορικής ικανότητας ελέγχεται από αυτούς τους υπευθύνους λήψης αποφάσεων, οι σχέσεις από την πλευρά της προσφοράς στο μοντέλο ναυτιλίας είναι συμπεριφορικές. Για παράδειγμα, ένας παίκτης πόκερ μπορεί να είναι προσεκτικός ή μπορεί να αποφασίσει να μπλοφάρει. Το μόνο που μπορεί να κάνει ο αντίπαλός του είναι να κάνει την καλύτερη κρίση που μπορεί με βάση την αξιολόγηση του χαρακτήρα και του τρόπου με τον οποίο έπαιξε τα προηγούμενα. Ακριβώς το ίδιο πρόβλημα αντιμετωπίζουν οι ναυτιλιακοί αναλυτές που προσπαθούν να κρίνουν τη σχέση μεταξύ, των ναύλων και των παραγγελιών νεότευκτων πλοίων. Το γεγονός ότι οι υψηλοί ναύλοι έχουν τονώσει τις παραγγελίες στο παρελθόν δεν αποτελεί εγγύηση ότι η σχέση θα διατηρηθεί και στο μέλλον. Η συμπεριφορά στην αγορά δεν μπορεί να εξηγηθεί με καθαρά οικονομικούς όρους. Το 1973, όταν οι ναύλοι ήταν πολύ υψηλοί, οι πλοιοκτήτες παρήγγειλαν περισσότερα δεξαμενόπλοια από όσα θα μπορούσαν ενδεχομένως να απαιτηθούν για να ανταποκριθούν ακόμη και στην πιο αισιόδοξη πρόβλεψη για την ανάπτυξη του εμπορίου πετρελαίου. Ομοίως, το 1982-3 και το 1999, όταν οι ναύλοι ήταν χαμηλοί,

<sup>81</sup> Stopford M.: "Maritime Economics", 3η εκδ., (2007, σελ. 175 - 176)

υπήρξε μια έκρηξη παραγγελιών για τα πλοία μεταφοράς χύδην φορτίου. Σε τέτοιες καταστάσεις οι διορατικοί αναλυτές έχουν κάτι να πουν.<sup>82</sup>

### 2.7.2.1 Έσοδα από Ναύλους

Τέλος, η προσφορά θαλάσσιων μεταφορών επηρεάζεται από τους ναύλους. Αυτός είναι ο τελικός ρυθμιστής που χρησιμοποιεί η αγορά για να παρακινήσει τους υπεύθυνους λήψης αποφάσεων να προσαρμόσουν την παραγωγική ικανότητα βραχυπρόθεσμα και να βρουν τρόπους μείωσης του κόστους τους και βελτίωσης των υπηρεσιών τους μακροπρόθεσμα. Στη ναυτιλιακή βιομηχανία υπάρχουν δύο βασικά καθεστώτα τιμολόγησης, η ναυλαγορά και η αγορά τακτικών γραμμών. Η ναυτιλία τακτικών γραμμών παρέχει μεταφορά μικρών ποσοτήτων φορτίου για πολλούς πελάτες και είναι ουσιαστικά μια επιχείρηση λιανικής ναυτιλίας, που δέχεται φορτία από ένα ευρύ φάσμα πελατών και πολύ ανταγωνιστική. Αντίθετα, η μεταφορά χύδην φορτίου είναι μια επιχείρηση χονδρικής πώλησης, η οποία πουλάει μεταφορές φορτίων σε μικρό αριθμό βιομηχανικών πελατών σε τιμές που αποτελούν αντικείμενο ατομικής διαπραγμάτευσης. Με την τυποποίηση των μονάδων φορτίου, η εμπορευματοκιβωτιοποίηση έφερε τα δύο τμήματα πιο κοντά από οικονομική άποψη, και στις δύο περιπτώσεις το σύστημα τιμολόγησης είναι κεντρικό για την παροχή μεταφορών. Βραχυπρόθεσμα, η προσφορά ανταποκρίνεται στις τιμές, καθώς τα πλοία προσαρμόζουν την ταχύτητα λειτουργίας τους και μετακινούνται προς και από την παροπλισμό, ενώ οι φορείς τακτικών γραμμών προσαρμόζουν τις υπηρεσίες τους. Μακροπρόθεσμα, οι ναύλοι συμβάλλουν στις επενδυτικές αποφάσεις που οδηγούν σε διάλυση και παραγγελία πλοίων.<sup>83</sup>

Οι ναύλοι λοιπόν, συνδέουν την προσφορά και τη ζήτηση. Όταν η προσφορά είναι περιορισμένη, οι ναύλοι αυξάνονται, ενθαρρύνοντας τους πλοιοκτήτες να παρέχουν περισσότερες μεταφορές. Όταν πέφτουν, έχει το αντίθετο αποτέλεσμα. Εξετάθηκε λεπτομερώς η δυναμική του μηχανισμού με τον οποίο καθορίζονται οι ναύλοι και διαπιστώθηκε ότι το χρονοδιάγραμμα είναι σημαντικό για την επίτευξη τιμής ισορροπίας. Η στιγμιαία ισορροπία περιγράφει την καθημερινή θέση ως “άμεσα” πλοία σε μια συγκεκριμένη περιοχή φόρτωσης που ανταγωνίζονται για τα διαθέσιμα φορτία. Η βραχυπρόθεσμη ισορροπία περιγράφει τι συμβαίνει όταν τα πλοία έχουν χρόνο να κινηθούν σε όλο τον κόσμο, να προσαρμόσουν την ταχύτητα λειτουργίας τους ή να περάσουν χρόνο σε παροπλισμό. Στη ναυτιλία, το μακροπρόθεσμο καθορίζεται από το χρόνο που απαιτείται για την παράδοση νέων πλοίων - ας πούμε, 2-3 χρόνια. Αυτό το χαρακτηριστικό επηρεάζει σίγουρα τη διάρκεια 7-8 ετών των εμπορευματικών κύκλων.<sup>84</sup>

<sup>82</sup> Stopford M.: “Maritime Economics”, 3η εκδ., (2007, σελ. 176)

<sup>83</sup> Stopford M.: “Maritime Economics”, 3η εκδ., (2007, σελ. 185)

<sup>84</sup> Stopford M.: “Maritime Economics”, 3η εκδ., (2007, σελ. 198)



### 2.7.2.2 Τι είναι “freight market”;

Λίγο πριν φτάσει στο τέλος της η παρούσα εργασία είναι σημαντικό να τονιστεί και να αναλυθεί με βασικά της σημεία η σημασία της ναυλαγοράς ή αλλιώς αγορά των ναύλων. Γίνεται κατανοητό, πως αποτελεί αναπόσπαστο κομμάτι της εργασίας η ορολογία αυτή, θα έλεγε κανείς πως είναι το Α και το Ω στην ναυτιλία καθώς, σχετίζεται με κάθε οικονομικό ναυτιλιακό κύκλο και από αυτήν εξαρτώνται οι τιμές των ναύλων που διαμορφώνονται σε συνεργασία με πολλές άλλες παραμέτρους όπως τους προσδιοριστικούς παράγοντες που προέρχονται τόσο από την ζήτηση αλλά και από την προσφορά. Για αυτό, όπως ξεκίνησε η εργασία αυτή με τον ορισμό της και μία πιο γενική περιγραφή τώρα, θα κλείσει με μία πιο ειδική απλούστερη προσέγγιση της για την καλύτερη κατανόηση και εμβάθυνσή της.

Η ναυλαγορά είναι μία από τις αγορές που ο Jevons πρέπει να είχε κατά νου όταν έγραψε τον ορισμό που αναφέρεται στην προηγούμενη ενότητα. Η αρχική ναυλαγορά, το Baltic Shipping Exchange, άρχισε για πρώτη φορά να εμπορεύεται ως χρηματιστήριο εμπορευμάτων και ναυτιλίας στα μέσα του δέκατου ένατου αιώνα, αν και, οι λειτουργίες του είχαν από καιρό εκτελεστεί, με λιγότερο οργανωμένο τρόπο, από το Baltic Coffee House. Η Βαλτική λειτουργούσε ακριβώς με τον τρόπο που περιέγραψε ο Jevons. Στο ίδρυμα αυτό οι έμποροι που αναζητούσαν μεταφορικά μέσα συναντούσαν τους καπετάνιους των πλοίων που αναζητούσαν φορτίο. Η ναυλαγορά σήμερα παραμένει μια αγορά στην οποία αγοράζονται και πωλούνται θαλάσσιες μεταφορές, αν και η επιχείρηση πραγματοποιείται κυρίως μέσω τηλεφώνου, ηλεκτρονικού ταχυδρομείου και υπηρεσιών ανταλλαγής μηνυμάτων και όχι στον όροφο της Βαλτικής. Σήμερα υπάρχει μια ενιαία διεθνής ναυλαγορά αλλά, όπως υπάρχουν ξεχωριστά τμήματα για τις αγελάδες και τους χοίρους στην αγορά της χώρας, υπάρχουν ξεχωριστές αγορές για διαφορετικά πλοία στη ναυλαγορά. Βραχυπρόθεσμα, οι ναύλοι για τα δεξαμενόπλοια, τα πλοία μεταφοράς χύδην φορτίου, τα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, τα δεξαμενόπλοια μεταφοράς αερίου και τα δεξαμενόπλοια μεταφοράς χημικών ουσιών συμπεριφέρονται αρκετά διαφορετικά, αλλά επειδή πρόκειται για την ίδια ευρεία ομάδα εμπόρων, αυτό που συμβαίνει σε έναν τομέα τελικά μεταδίδεται στους άλλους. Για παράδειγμα, οι συνδουασμένοι μεταφορείς αλλάζουν μεταξύ των αγορών δεξαμενόπλοιων και χύδην φορτίου. Επίσης, επειδή χρειάζεται χρόνος για να κινηθούν τα πλοία σε όλο τον κόσμο, υπάρχουν ξεχωριστές περιφερειακές αγορές που είναι προσβάσιμες μόνο σε πλοία έτοιμα να φορτώσουν φορτίο σε αυτήν την περιοχή. Συζητήσαμε πώς αυτό επηρεάζει τη θεωρία του βραχυπρόθεσμου και μακροπρόθεσμου καθορισμού ναύλων στην προηγούμενη παράγραφο 2.7.1.2 και 2.7.2.<sup>85</sup>

Η ναυλαγορά έχει δύο διαφορετικούς τύπους συναλλαγών: τη σύμβαση μεταφοράς εμπορευμάτων στην οποία ο φορτωτής αγοράζει μεταφορά από τον πλοιοκτήτη σε σταθερή τιμή ανά τόνο φορτίου, και τη χρονοναύλωση βάσει της οποίας μισθώνεται

---

<sup>85</sup> Stopford M.: “Maritime Economics”, 3η εκδ. , (2007, σελ. 205)

το πλοίο με την ημέρα. Η σύμβαση ναύλου ταιριάζει στους φορτωτές που προτιμούν να πληρώσουν ένα συμφωνημένο ποσό και να αφήσουν τη διαχείριση της μεταφοράς στον πλοιοκτήτη, ενώ η χρονοναύλωση είναι για έμπειρους χειριστές πλοίων που προτιμούν να διαχειρίζονται οι ίδιοι τη μεταφορά.<sup>86</sup>



Πηγή: <https://zeymarine.com/ocean-freight-market-whats-going-on/>

## 2.8 Δίκτυο Θαλάσσιου Εμπορίου

Στο επίκεντρο του μοντέλου θαλάσσιας εφοδιαστικής αλυσίδας βρίσκονται οι ωκεανοί και οι θάλασσες όπου λειτουργούν τα εμπορικά πλοία. Ο Ατλαντικός, ο Ειρηνικός και ο Ινδικός Ωκεανός καλύπτουν το 71% του πλανήτη, 361 εκατομμύρια τετραγωνικά χιλιόμετρα της επιφάνειας του πλανήτη των 509 εκατομμυρίων τετραγωνικών χιλιομέτρων. Ο **Ειρηνικός** είναι ο μεγαλύτερος, ακολουθούμενος από τον **Ατλαντικό** και μετά τον **Ινδικό** Ωκεανό. Το καθένα έχει ξεχωριστό χαρακτήρα, τα εμπορικά κέντρα συγκεντρώνονται σε συγκεκριμένες τοποθεσίες γύρω από τις ακτές των τριών ωκεανών. Σε αυτή την ενότητα θα γίνει μια επισκόπηση των τριών ωκεανών για να προσδιοριστούν οι κύριες εμπορικές περιοχές, τα μεγάλα λιμάνια και οι αποστάσεις.<sup>87</sup>

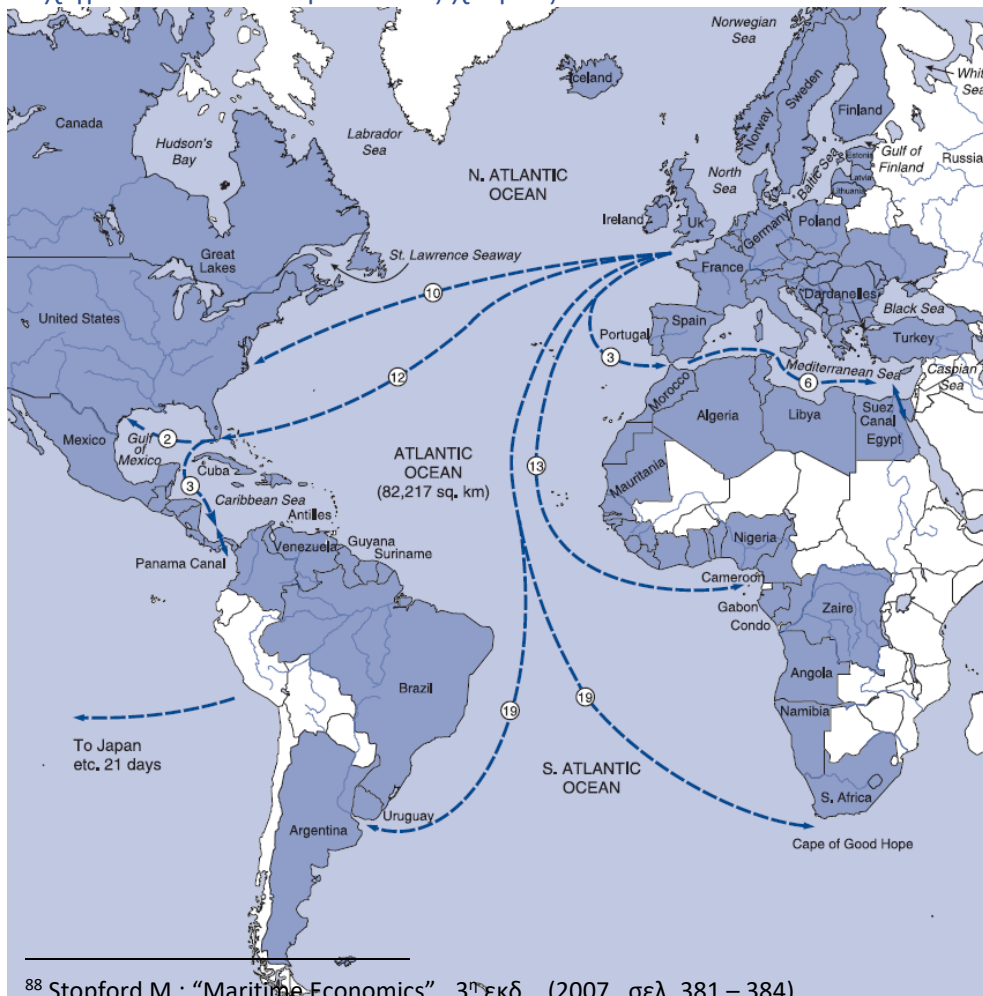
<sup>86</sup> Stopford M.: "Maritime Economics", 3η εκδ., (2007, σελ. 206)

<sup>87</sup> Stopford M.: "Maritime Economics", 3η εκδ., (2007, σελ. 381)

## Η θαλάσσια περιοχή του Ατλαντικού

Οι κυριότερες χώρες του Ατλαντικού και των συνδεδεμένων θαλασσών του είναι: η Βαλτική, η Μεσόγειος και η Μαύρη Θάλασσα. Είναι κατάλληλες για το θαλάσσιο εμπόριο. Ένας χάρτης του Ατλαντικού παρουσιάζεται στο σχήμα 2.8.1. Ωστόσο, οι αποστάσεις βορρά-νότου είναι πολύ μεγαλύτερες: από το Ρότερνταμ στο Μοντεβιδέο ή το Κέιπ Τάουν είναι 6.200 μίλια ή περίπου 19 ημέρες ατμού για ένα πλοίο μεταφοράς χύδην φορτίου. Επειδή οι ήπειροι και στις δύο πλευρές της πλαγιάς του Βόρειου Ατλαντικού κλίνουν απαλά προς τις ακτές του, εξυπηρετείται καλά από πλωτά ποτάμια που παρέχουν φθηνή μεταφορά στο εσωτερικό των ηπείρων. Στην πραγματικότητα, τα 5,8 εκατομμύρια εκτάρια γης που εκβάλλουν στον Ατλαντικό είναι μόνο κατά 20% λιγότερα από τα 7,1 εκατομμύρια εκτάρια που εκβάλλουν στον συνδυασμένο Ειρηνικό και τον Ινδικό ωκεανό. Ο Βόρειος Ατλαντικός εξυπηρετείται ιδιαίτερα καλά, με τους ποταμούς Ρήνο και Έλβα να παρέχουν πλωτές μεταφορές βαθιά στην Ευρώπη και τον Άγιο Λαυρέντιο και τον Μισισσιπή βαθιά στη Βόρεια Αμερική. Οι πέντε συνδεδεμένες θάλασσες, η Βαλτική, η Μεσόγειος, η Μαύρη Θάλασσα, ο Κόλπος του Μεξικού και η Καραϊβική, διαδραματίζουν επίσης σημαντικό ρόλο στο εμπόριο, επεκτείνοντας την ακτογραμμή στην οποία έχουν πρόσβαση τα εμπορικά πλοία.<sup>88</sup>

Σχήμα 2.8.1 : Οι βασικές χώρες του Ατλαντικού



<sup>88</sup> Stopford M.: "Maritime Economics", 3<sup>η</sup> εκδ., (2007, σελ. 381 – 384)

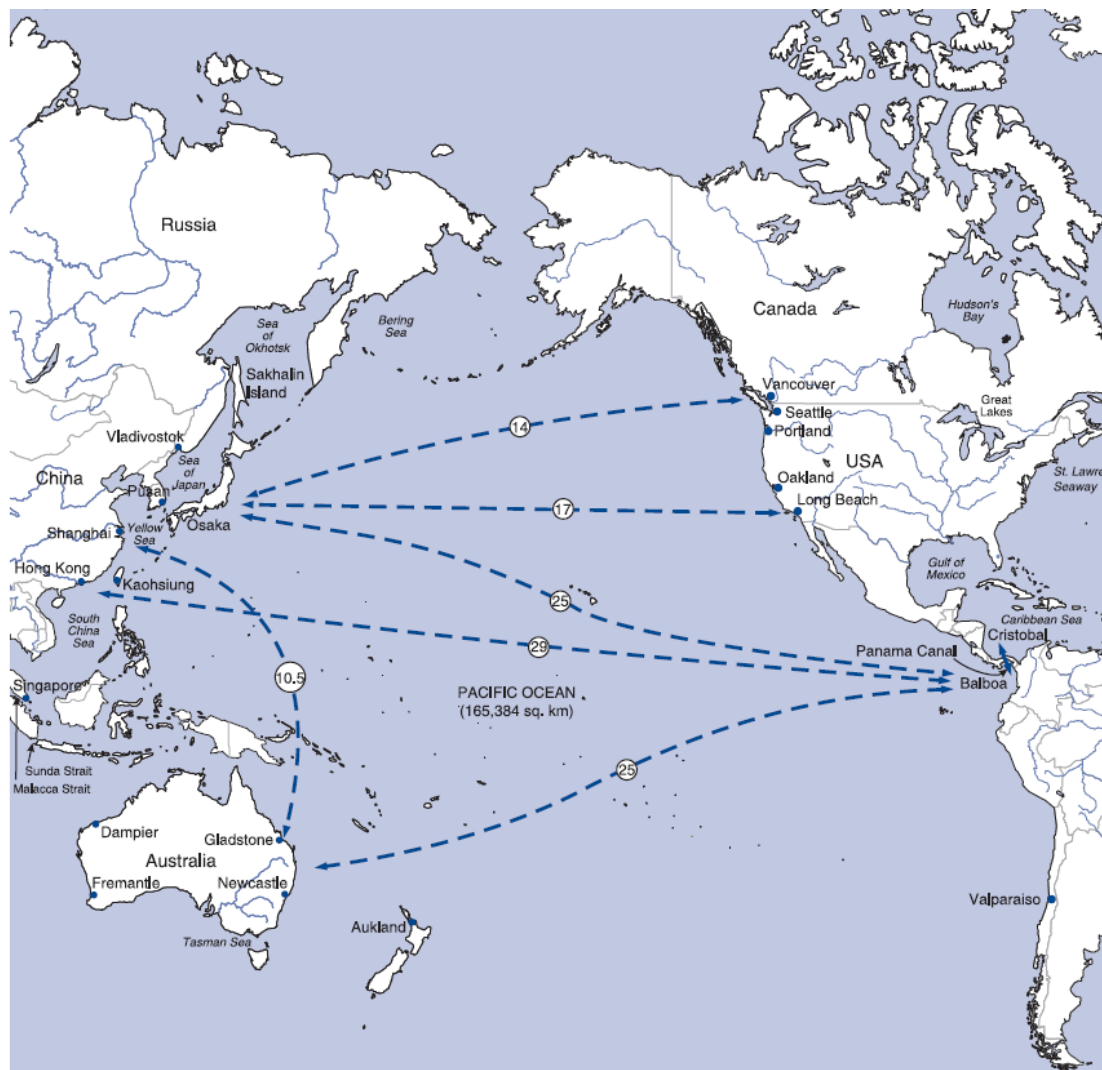
### **Η Θαλάσσια περιοχή του Ειρηνικού**

Ο Ειρηνικός εκτείνεται από το Balboa στη διώρυγα του Παναμά στα δυτικά έως τη Σιγκαπούρη και τα στενά της Malacca στα ανατολικά και έχει πολύ διαφορετικό θαλάσσιο χαρακτήρα από τον Ατλαντικό. Ένας χάρτης του Ειρηνικού παρουσιάζεται στο σχήμα 2.8.2. Μια προφανής διαφορά είναι το μέγεθος. Ο Ειρηνικός είναι διπλάσιος από τον Ατλαντικό, καταλαμβάνοντας περίπου το ένα τρίτο του πλανήτη, οπότε οι αποστάσεις είναι πολύ μεγαλύτερες. Αλλά ο χάρτης είναι οπτικά παραπλανητικός. Από το Βανκούβερ στην Ιαπωνία είναι ο μισός χρόνος ατμού του Balboa στο Χονγκ Κονγκ. Οι χώρες του Ειρηνικού που πραγματοποιούν θαλάσσιες συναλλαγές καλύπτουν μικρότερη έκταση από τις χώρες του Ατλαντικού (2,7 δισεκατομμύρια εκτάρια, έναντι 7,9 δισεκατομμυρίων εκταρίων). Το 2005 είχαν παρόμοιο πληθυσμό (1,9 δισεκατομμύρια σε σύγκριση με 2,1 δισεκατομμύρια) και περίπου το ένα τρίτο του ΑΕΠ (9,6 τρισεκατομμύρια δολάρια σε σύγκριση με 31 τρισεκατομμύρια δολάρια). Η Κίνα έχει το ήμισυ του πληθυσμού της περιοχής, με 1,3 δισεκατομμύρια ανθρώπους. Σε σύγκριση με τις Ηνωμένες Πολιτείες, των οποίων ο πληθυσμός είναι 297 εκατομμύρια, η Κίνα είναι μια τεράστια χώρα, αν και η έκταση των 9,6 εκατομμυρίων εκταρίων είναι παρόμοια με τα 9,4 εκατομμύρια εκτάρια των ΗΠΑ. Σε αντίθεση με τον Βόρειο Ατλαντικό (και τη Μεσόγειο σε παλαιότερες εποχές), ο Ειρηνικός δεν είναι μια ωκεάνια λεκάνη που περιβάλλεται από βιομηχανικές οικονομίες. Οι χώρες «rim» της Δυτικής Ακτής της Αμερικής έχουν λίγη από τη βαριά βιομηχανία που παράγει χύδην εμπόριο και το μεγαλύτερο μέρος της βιομηχανίας βρίσκεται σε μια στενή ζώνη 3.000 μιλίων που εκτείνεται από τη Θάλασσα της Ιαπωνίας στο βορρά, μέσω της Θάλασσας της Νότιας Κίνας στα στενά της Malacca στο νότο (βλ. Σχήμα 2.8.2). Αυτή η περιοχή, η οποία έχει ως παράκτια κράτη τη Νότια Κορέα, την Κίνα, το Χονγκ Κονγκ, την Ινδονησία, τη Μαλαισία, την Ταϊβάν, τις Φιλιππίνες, το Βιετνάμ, την Ταϊλάνδη και τη Σιγκαπούρη, παράγει θαλάσσιες εισροές ενέργειας, τροφίμων και πρώτων υλών, που συνοδεύονται από εκροές μεταποιημένων αγαθών όπως χάλυβας, οχήματα, τσιμέντο και γενικό φορτίο. Έχει επίσης την πιο πολυσύχναστη συγκέντρωση εμπορευματοκιβωτίων στον κόσμο. Δεν έχει γεωγραφικό όνομα, αλλά για λόγους ευκολίας θα αναφέρεται κανείς σε αυτό ως Θαλάσσια Ασία.<sup>89</sup>

---

<sup>89</sup> Stopford M.: "Maritime Economics", 3<sup>η</sup> εκδ., (2007, σελ. 384- 386)

Σχήμα 2.8.2 : Οι βασικές χώρες του Ειρηνικού<sup>90</sup>



### **Η Θάλασσα περιοχή του Ινδικού Ωκεανού**

Ο Ινδικός Ωκεανός οριοθετείται από την Ινδία, το Πακιστάν και το Ιράν στα βόρεια, την ανατολική Αφρική στα δυτικά, την Ανταρκτική στα νότια και την Αυστραλία και την Ινδονησία στα ανατολικά όπως φαίνεται και στο παρακάτω σχήμα 2.8.3. Το ανατολικό όριο με τον Ειρηνικό γενικά σχεδιάζεται μέσω της Μαλαισίας, της Ινδονησίας, της Αυστραλίας και του Νοτιοανατολικού Ακρωτηρίου της Τασμανίας στην Ανταρκτική. Οι έξι θάλασσες του Ινδικού Ωκεανού, οι οποίες έχουν μακρά

<sup>90</sup> Stopford M.: "Maritime Economics", 3<sup>η</sup> εκδ., (2007, σελ. 385)

ιστορία στο θαλάσσιο εμπόριο, είναι η Ερυθρά Θάλασσα, ο Αραβικός Κόλπος, η Αραβική Θάλασσα (μεταξύ Αραβίας και Ινδίας), ο κόλπος της Βεγγάλης (μεταξύ Ινδίας και χερσονήσου της Ταϊλάνδης), η Θάλασσα του Τιμόρ και η Θάλασσα Arafura (μεταξύ Αυστραλίας και Ινδονησίας).

Οι χώρες του Ινδικού Ωκεανού έχουν έκταση 4,3 δισεκατομμυρίων εκταρίων, η οποία είναι 56% μεγαλύτερη από τον Ειρηνικό (εξαιρουμένης της Βόρειας Αμερικής). Ωστόσο, ο ίδιος ο Ινδικός Ωκεανός είναι πιο συμπαγής από τον Ειρηνικό και οι αποστάσεις στις διαδρομές Ανατολής-Δύσης πέφτουν στο μέσο της απόστασης μεταξύ του Ατλαντικού και του Ειρηνικού. Από τη Σιγκαπούρη στο Άντεν στην είσοδο της Ερυθράς Θάλασσας είναι 3600 μίλια μέσω των στενών της Malacca και διαρκεί 12 ημέρες στους 13 κόμβους, ενώ το Ακρωτήριο της Καλής Ελπίδας είναι 5600 μίλια και διαρκεί 18 ημέρες.

Ξεκινώντας από το κάτω αριστερό μέρος του σχήματος 9.6, η ακτή της Ανατολικής Αφρικής έχει λίγους λιμένες βαθένων υδάτων. Αυτό το τμήμα της ακτογραμμής εκτείνεται από τη Νότια Αφρική μέχρι την Ερυθρά Θάλασσα και περιλαμβάνει τη Μοζαμβίκη, την Τανζανία, την Κένυα και τη Σομαλία. Αυτές οι χώρες έχουν έκταση στο μέγεθος της Νότιας Ασίας.<sup>91</sup>

### Σχήμα 2.8.3 Οι βασικές χώρες του Ινδικού<sup>92</sup>



<sup>91</sup> Stopford M.: "Maritime Economics", 3η εκδ., (2007, σελ. 387 – 388)

<sup>92</sup> Stopford M.: "Maritime Economics", 3η εκδ., (2007, σελ. 387)

## Κεφάλαιο 3<sup>ο</sup>: Η επίδραση της πανδημίας

Η ναυτιλιακή βιομηχανία είναι ένα βασικό συστατικό της παγκόσμιας οικονομίας, υπεύθυνο για τη μεταφορά αγαθών στους ωκεανούς του κόσμου. Ο κλάδος αυτός είναι ένα σύνθετο δίκτυο μεταφορέων, λιμένων και εταιρειών εφοδιαστικής που έχουν σημαντικό αντίκτυπο στο παγκόσμιο εμπόριο και την οικονομική ανάπτυξη. Η πανδημία COVID-19 είχε βαθύ αντίκτυπο στη ναυτιλιακή βιομηχανία, με διαταραχές στις παγκόσμιες αλυσίδες εφοδιασμού και αλλαγές στη συμπεριφορά των καταναλωτών που οδήγησαν σε σημαντικές αλλαγές στη ζήτηση αγαθών και υπηρεσιών. Σε αυτό το κεφάλαιο, θα εξεταστεί η πορεία της ναυτιλιακής αγοράς τόσο πριν την πανδημία όσο και κατά την διάρκειά της αλλά και φυσικά την πορεία της έπειτα από την πανδημία.

### 3.1 Η ναυλαγορά πριν την πανδημία

Πριν από την πανδημία COVID-19, η ναυλαγορά βίωνε ορισμένες δυναμικές και τάσεις που την διαμόρφωναν. Παρακάτω παρατίθεται μία λεπτομερή ανάλυση της ναυλαγοράς πριν από την πανδημία:

**Ανάπτυξη του παγκόσμιου εμπορίου:** Η ναυλαγορά ενισχύθηκε από τη σταθερή ανάπτυξη του παγκόσμιου εμπορίου. Η αυξανόμενη παγκοσμιοποίηση, οι διασυνοριακές συναλλαγές και η επέκταση των αλυσίδων εφοδιασμού συνέβαλαν στην αύξηση της ζήτησης για εμπορευματικές υπηρεσίες. Οι αναδυόμενες οικονομίες, όπως η Κίνα και η Ινδία, οδήγησαν σε σημαντική αύξηση τόσο των εισαγωγών όσο και των εξαγωγών, ενώ οι ανεπτυγμένες χώρες διατήρησαν τον υψηλό όγκο εμπορίου τους.

**Κυριαρχία στη ναυτιλία εμπορευματοκιβωτίων:** Η ναυτιλία εμπορευματοκιβωτίων διαδραμάτισε κρίσιμο ρόλο στη ναυλαγορά πριν από την πανδημία. Η βιομηχανία χαρακτηρίστηκε από μερικές μεγάλες ναυτιλιακές γραμμές εμπορευματοκιβωτίων που κυριάρχησαν στην αγορά, συμπεριλαμβανομένων των Maersk, MSC και CMA CGM. Οι εταιρείες αυτές κατείχαν σημαντικά μερίδια αγοράς και εκμεταλλεύονταν μεγάλους στόλους πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων. Η αγορά ήταν ιδιαίτερα ανταγωνιστική, με τους μεταφορείς να προσπαθούν να παρέχουν αξιόπιστες υπηρεσίες και να προσελκύουν πελάτες.

**Ναύλοι και κύκλοι αγοράς:** Οι ναύλοι κατά την περίοδο πριν από την πανδημία επηρεάστηκαν από τη δυναμική της προσφοράς και της ζήτησης. Η ναυτιλιακή βιομηχανία γνώρισε κύκλους άνθησης και ύφεσης όπως αναλύθηκαν στο Κεφάλαιο 2, συχνά λόγω των διακυμάνσεων του όγκου του παγκόσμιου εμπορίου και της χωρητικότητας των πλοίων. Σε περιόδους υψηλής ζήτησης και περιορισμένης χωρητικότητας, οι ναύλοι έτειναν να αυξάνονται, προς όφελος των μεταφορέων. Αντίθετα, σε περιόδους υπερπροσφοράς και χαμηλής ζήτησης, οι ναύλοι θα μειώνονταν, επηρεάζοντας την κερδοφορία των αερομεταφορέων.<sup>93</sup>

---

<sup>93</sup> Grammenos Costas Th.: "The Handbook of Maritime Economics and Business", 2η εκδ. (Λονδίνο 2010, σελ. 730 - 735)

**Τεχνολογικές εξελίξεις:** Η ναυλαγορά γνώρισε σημαντικές τεχνολογικές εξελίξεις. Η ψηφιοποίηση διαδραμάτισε κρίσιμο ρόλο στην ενίσχυση της λειτουργικής αποτελεσματικότητας και της διαφάνειας στον κλάδο. Τεχνολογίες όπως το blockchain, το Internet of Things (IoT) και ο αυτοματισμός υιοθετήθηκαν για τον εξορθολογισμό των διαδικασιών, τη βελτιστοποίηση των αλυσίδων εφοδιασμού και τη βελτίωση της παρακολούθησης και της ορατότητας του φορτίου.

**Πρωτοβουλίες βιωσιμότητας:** Η περιβαλλοντική βιωσιμότητα κέρδιζε εξέχουσα θέση στη ναυλαγορά. Η βιομηχανία αντιμετώπισε αυξανόμενη πίεση να μειώσει το αποτύπωμα άνθρακα και να υιοθετήσει πιο πράσινες πρακτικές. Καταβλήθηκαν προσπάθειες για τη βελτιστοποίηση των λειτουργιών των πλοίων, τη διερεύνηση εναλλακτικών καυσίμων και τη βελτίωση της ενεργειακής απόδοσης. Πρωτοβουλίες όπως ο αργός ατμός, ο οποίος μείωσε τις ταχύτητες των πλοίων για εξοικονόμηση καυσίμων, εφαρμόστηκαν.

**Ανάπτυξη υποδομών:** Οι υποδομές διαδραμάτισαν ζωτικό ρόλο στην αποτελεσματικότητα της ναυλαγοράς. Τα λιμάνια και οι κόμβοι logistics επεκτείνονταν συνεχώς και αναβάθμιζαν τις εγκαταστάσεις τους για να χειριστούν μεγαλύτερους όγκους φορτίου. Πραγματοποιήθηκαν επενδύσεις στον αυτοματισμό των λιμένων, τη συνδεσιμότητα και τα δίκτυα χερσαίων μεταφορών για τη βελτίωση της ροής των εμπορευμάτων και τη μείωση των χρόνων διαμετακόμισης.

**Εμπορικές πολιτικές και γεωπολιτικοί παράγοντες:** Οι εμπορικές πολιτικές και τα γεωπολιτικά γεγονότα είχαν σημαντικές επιπτώσεις στη ναυλαγορά. Οι δασμοί, οι εμπορικές συμφωνίες και οι πολιτικές εντάσεις μεταξύ των χωρών θα μπορούσαν να διαταράξουν τις εμπορικές ροές και να επηρεάσουν τον όγκο των εμπορευματικών μεταφορών. Οι αλλαγές στους κανονισμούς και τις τελωνειακές διαδικασίες επηρέασαν επίσης την ευκολία της επιχειρηματικής δραστηριότητας και την αποτελεσματικότητα των εμπορευματικών μεταφορών.

Συνολικά, η ναυλαγορά πριν από την πανδημία χαρακτηριζόταν από σταθερή ανάπτυξη του παγκόσμιου εμπορίου, κυριαρχία της ναυτιλίας εμπορευματοκιβωτίων, διακυμάνσεις των ναύλων, τεχνολογικές εξελίξεις, πρωτοβουλίες βιωσιμότητας, έντονο ανταγωνισμό, υπερπροσφορά ναυτιλιακής ικανότητας και χαμηλά ναύλα, ανάπτυξη υποδομών και επίδραση εμπορικών πολιτικών και γεωπολιτικών παραγόντων. Αυτοί οι παράγοντες διαμόρφωσαν τον κλάδο και παρείχαν τη βάση για τη μετέπειτα εξέλιξή του κατά τη διάρκεια και μετά την πανδημία.<sup>94</sup>

### 3.2 Η ναυλαγορά κατά την διάρκεια της πανδημίας

Κατά τη διάρκεια της πανδημίας COVID-19, η ναυλαγορά αντιμετώπισε πρωτοφανείς διαταραχές και προκλήσεις. Η παγκόσμια κρίση υγείας είχε βαθύ αντίκτυπο στον

---

<sup>94</sup> Grammenos Costas Th.: "The Handbook of Maritime Economics and Business", 2η εκδ. (Λονδίνο 2010, σελ. 736 - 739)



κλάδο, επηρεάζοντας τις αλυσίδες εφοδιασμού, τον όγκο του εμπορίου, τους ναύλους και τη συνολική δυναμική της αγοράς. Παρακάτω θα αναλυθεί η ναυλαγορά κατά τη διάρκεια της πανδημίας:

**Διαταραχές στις παγκόσμιες αλυσίδες εφοδιασμού:** Η πανδημία οδήγησε σε σημαντικές διαταραχές στις παγκόσμιες αλυσίδες εφοδιασμού. Τα μέτρα αποκλεισμού, οι ταξιδιωτικοί περιορισμοί και το προσωρινό κλείσιμο εργοστασίων και επιχειρήσεων είχαν ως αποτέλεσμα την απότομη πτώση των παραγωγικών και εμπορικών δραστηριοτήτων. Αυτές οι διαταραχές οδήγησαν σε μειωμένη ζήτηση για εμπορευματικές υπηρεσίες και μείωση του όγκου φορτίου σε διάφορους τομείς, όπως η αυτοκινητοβιομηχανία, το λιανικό εμπόριο και η μεταποίηση.

**Αλλαγές στη συμπεριφορά των καταναλωτών:** Η πανδημία προκάλεσε μια αλλαγή στη συμπεριφορά των καταναλωτών, καθώς υπήρχε αύξηση του ηλεκτρονικού εμπορίου και αλλαγή των καταναλωτικών προτύπων. Με τα φυσικά καταστήματα λιανικής πώλησης κλειστά είτε λειτουργώντας αλλά υπό περιορισμούς, οι καταναλωτές στράφηκαν όλο και περισσότερο στις ηλεκτρονικές αγορές. Αυτό οδήγησε σε αύξηση της ζήτησης για υπηρεσίες παράδοσης τελευταίου μιλίου, ειδικά για βασικά αγαθά και παραδόσεις κατ' οίκον. Από την άλλη, η ζήτηση για αγαθά όπως ενδύματα, είδη πολυτελείας και μη βασικά καταναλωτικά αγαθά μειώθηκε σημαντικά.

**Κυμαινόμενοι ναύλοι:** Η ναυλαγορά γνώρισε ακραία μεταβλητότητα στους ναύλους κατά τη διάρκεια της πανδημίας. Αρχικά, οι τιμές έπεσαν κατακόρυφα λόγω της μειωμένης ζήτησης και της υπερπροσφοράς μεταφορικής ικανότητας. Καθώς οι χώρες άρχισαν να ανακάμπτουν και οι περιορισμοί χαλάρωσαν, υπήρξε ξαφνική αύξηση της ζήτησης για αγαθά, με αποτέλεσμα την έλλειψη διαθέσιμης μεταφορικής ικανότητας. Αυτό οδήγησε σε άνοδο των ναύλων, ειδικά στη ναυτιλία εμπορευματοκιβωτίων, καθώς οι μεταφορείς εφάρμοσαν έκτακτες προσαυξήσεις και κενά δρομολόγια για να διαχειριστούν την ανισορροπία μεταξύ προσφοράς και ζήτησης.

**Συμφόρηση και καθυστερήσεις λιμένων:** Η πανδημία προκάλεσε συμφόρηση και καθυστερήσεις στα λιμάνια παγκοσμίως. Μέτρα όπως το μειωμένο εργατικό δυναμικό, τα πρωτόκολλα κοινωνικής απόστασης και οι έλεγχοι υγείας στα λιμάνια οδήγησαν σε λειτουργικές ανεπάρκειες. Τα πλοία αντιμετώπισαν μεγαλύτερους χρόνους αναμονής για θέσεις ελλιμενισμού, οδηγώντας σε καθυστερήσεις στη διακίνηση φορτίου και στους χρόνους διέλευσης. Η συμφόρηση των λιμένων επιδείνωσε τις διαταραχές της αλυσίδας εφοδιασμού και πρόσθεσε στις προκλήσεις που αντιμετωπίζουν οι μεταφορείς, οι φορτωτές και οι πάροχοι εφοδιαστικής.<sup>95</sup>

**Αλλαγές στο μείγμα φορτίου:** Η πανδημία οδήγησε σε αλλαγές στους τύπους φορτίου που μεταφέρονται. Καθώς η καταναλωτική ζήτηση για μη βασικά αγαθά μειώθηκε, δόθηκε αυξημένη έμφαση σε βασικά αγαθά, όπως ιατρικές προμήθειες,

---

<sup>95</sup> Grammenos Costas Th.: "The Handbook of Maritime Economics and Business", 2η εκδ. (Λονδίνο 2010, σελ. 730 - 735)

μέσα ατομικής προστασίας (ΜΑΠ) και τρόφιμα. Η μεταφορά ιατρικού εξοπλισμού και εμβολίων έγινε προτεραιότητα, απαιτώντας εξειδικευμένο χειρισμό και logistics ελεγχόμενης θερμοκρασίας.

**Ανθεκτικότητα και προσαρμογή:** Παρά τις προκλήσεις, η ναυλαγορά επέδειξε ανθεκτικότητα και προσαρμοστικότητα. Οι εταιρείες και οι πάροχοι logistics εφάρμοσαν καινοτόμες λύσεις για τον μετριασμό των διαταραχών και τη διατήρηση της ροής των αγαθών. Η ψηφιοποίηση και ο αυτοματισμός διαδραμάτισαν κρίσιμο ρόλο στον εξορθολογισμό των λειτουργιών, στην ενίσχυση της ορατότητας της εφοδιαστικής αλυσίδας και στη διευκόλυνση των ανέπαφων συναλλαγών.

**Γεωπολιτικοί παράγοντες και εμπορικές πολιτικές:** Η πανδημία ανέδειξε περαιτέρω τον αντίκτυπο των γεωπολιτικών παραγόντων και των εμπορικών πολιτικών στη ναυλαγορά. Οι εμπορικές εντάσεις, οι περιορισμοί στις εξαγωγές και οι μεταβολές στις εμπορικές συμφωνίες επηρέασαν τις εμπορικές ροές και είχαν επιπτώσεις στον όγκο και τις διαδρομές των εμπορευματικών μεταφορών. Οι κυβερνητικές παρεμβάσεις και τα πακέτα κινήτρων που αποσκοπούν στη στήριξη των βιομηχανιών και των οικονομιών επηρέασαν επίσης τα εμπορικά πρότυπα.

Συνοπτικά, η ναυλαγορά κατά τη διάρκεια της πανδημίας αντιμετώπισε σοβαρές διαταραχές, συμπεριλαμβανομένων των μειωμένων όγκων του εμπορίου, των διακυμάνσεων των ναύλων με κυρίαρχο τους χαμηλούς ναύλους, της συμφόρησης των λιμένων, των αλλαγών στο μείγμα φορτίων και της ανάγκης για ανθεκτικότητα και προσαρμογή. Ο κλάδος έπρεπε να αντιμετωπίσει πρωτοφανείς προκλήσεις που απαιτούσαν προσαρμογή και καινοτομία, ενώ παράλληλα διαδραμάτισε κρίσιμο ρόλο στη μεταφορά βασικών αγαθών και στην υποστήριξη των παγκόσμιων αλυσίδων εφοδιασμού.<sup>96</sup>

### 3.3 Η ναυλαγορά μετά την περίοδο της πανδημίας έως και σήμερα

Καθώς ο κόσμος συνεχίζει να παλεύει με την πανδημία COVID-19, η ναυλαγορά έχει γίνει μάρτυρας αρκετών αξιοσημείωτων εξελίξεων και μετασχηματισμών. Ακολουθεί μια λεπτομερής ανάλυση της ναυλαγοράς μετά την πανδημία μέχρι σήμερα:

**Ανάκαμψη του παγκόσμιου εμπορίου:** Μετά τις αρχικές διαταραχές, η ναυλαγορά γνώρισε σταδιακή ανάκαμψη του όγκου του παγκόσμιου εμπορίου. Καθώς οι οικονομίες άνοιξαν ξανά και οι εκστρατείες εμβολιασμού προχώρησαν, σημειώθηκε άνοδος της οικονομικής δραστηριότητας και αναζωπύρωση της ζήτησης αγαθών. Τομείς όπως η αυτοκινητοβιομηχανία, τα ηλεκτρονικά είδη και οι κατασκευές γνώρισαν αυξημένους όγκους συναλλαγών, συμβάλλοντας στην ανάκαμψη της ναυλαγοράς.<sup>97</sup>

<sup>96</sup> Grammenos Costas Th.: "The Handbook of Maritime Economics and Business", 2η εκδ. (Λονδίνο 2010, σελ. 730 - 735)

<sup>97</sup> Grammenos Costas Th.: "The Handbook of Maritime Economics and Business", 2η εκδ. (Λονδίνο 2010, σελ. 736 - 742)

**Ανθεκτικότητα και επανασχεδιασμός της εφοδιαστικής αλυσίδας:** Η πανδημία αποκάλυψε ευπάθειες στις παγκόσμιες αλυσίδες εφοδιασμού, ωθώντας τις επιχειρήσεις και τις κυβερνήσεις να δώσουν προτεραιότητα στην ανθεκτικότητα και τον μετριασμό των κινδύνων. Ο επανασχεδιασμός της εφοδιαστικής αλυσίδας έχει γίνει βασικός στόχος, με προσπάθειες για τη μείωση της εξάρτησης από μία μόνο περιοχή ή προμηθευτή. Δίνεται αυξημένη έμφαση στη διαφοροποίηση, τη μετεγκατάσταση και την οικοδόμηση απολύσεων στις αλυσίδες εφοδιασμού για τη διασφάλιση της επιχειρησιακής συνέχειας και την ελαχιστοποίηση μελλοντικών διαταραχών.

**Έκρηξη ηλεκτρονικού εμπορίου και παράδοση τελευταίου μιλίου:** Η πανδημία επιτάχυνε την ανάπτυξη του ηλεκτρονικού εμπορίου και του διαδικτυακού λιανικού εμπορίου. Η στροφή των καταναλωτών προς τα ψηφιακά κανάλια και η αυξημένη εξάρτηση από τις παραδόσεις στο σπίτι έχουν ενισχύσει τη ζήτηση για υπηρεσίες παράδοσης τελευταίου μιλίου. Οι πάροχοι logistics και οι μεταφορείς έχουν προσαρμοστεί για να ανταποκριθούν στην αύξηση του όγκου του ηλεκτρονικού εμπορίου, επενδύοντας σε τεχνολογίες, αυτοματοποίηση και επεκτάσεις δικτύων παράδοσης για να ενισχύσουν την αποτελεσματικότητα και να ανταποκριθούν στις προσδοκίες των πελατών.

**Μεταβλητότητα ναύλων και περιορισμοί χωρητικότητας:** Η ναυλαγορά αντιμετωπίζει συνεχείς προκλήσεις που σχετίζονται με τους ναύλους και τους περιορισμούς χωρητικότητας. Η ανισορροπία μεταξύ προσφοράς και ζήτησης έχει οδηγήσει σε διακυμάνσεις των ναύλων, ιδίως στη ναυτιλία εμπορευματοκιβωτίων. Οι αερομεταφορείς αντιμετώπισαν προκλήσεις στη διαχείριση της χωρητικότητας, με ορισμένους να καταφεύγουν σε αδράνεια πλοίων, κενά δρομολόγια και ελλείψεις εξοπλισμού. Αυτή η δυναμική έχει συμβάλει στην αύξηση των ναύλων και στις δυσκολίες εξασφάλισης ναυτιλιακού χώρου.

**Βιωσιμότητα και περιβαλλοντικές ανησυχίες:** Η περιβαλλοντική βιωσιμότητα έχει αποκτήσει εξέχουσα θέση στη ναυλαγορά μετά την πανδημία. Τα ενδιαφερόμενα μέρη επικεντρώνονται όλο και περισσότερο στην απαλλαγή από τον άνθρακα και στη μείωση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων της βιομηχανίας. Οι μεταφορείς και οι πάροχοι εφοδιαστικής επενδύουν σε φιλικές προς το περιβάλλον τεχνολογίες, διερευνούν εναλλακτικά καύσιμα και υιοθετούν μέτρα για τη βελτίωση της ενεργειακής απόδοσης και τη μείωση των εκπομπών.<sup>98</sup>

**Τεχνολογικές εξελίξεις και ψηφιοποίηση:** Η ναυλαγορά έχει δει μια επιταχυνόμενη υιοθέτηση ψηφιακών τεχνολογιών και αυτοματισμού. Τεχνολογίες όπως η τεχνητή νοημοσύνη, το blockchain και το Internet of Things (IoT) χρησιμοποιούνται για τη βελτιστοποίηση της ορατότητας της αλυσίδας εφοδιασμού, την ενίσχυση της λειτουργικής αποτελεσματικότητας και τη βελτίωση της ιχνηλασιμότητας.

---

<sup>98</sup> Grammenos Costas Th.: "The Handbook of Maritime Economics and Business", 2η εκδ. (Λονδίνο 2010, σελ. 736 - 742)

Αναδύονται ψηφιακές πλατφόρμες και αγορές για τη διευκόλυνση των εμπορευματικών συναλλαγών και τη σύνδεση των φορτωτών με τους μεταφορείς.<sup>99</sup>

**Αναδιαμόρφωση των οδών και της περιφερειακής δυναμικής:** Η πανδημία προκάλεσε αλλαγές στα πρότυπα του παγκόσμιου εμπορίου και στην περιφερειακή δυναμική. Ορισμένες χώρες και περιφέρειες έχουν εστιάσει περισσότερο στις περιφερειακές εμπορικές συμφωνίες και στη στενότερη οικονομική ολοκλήρωση. Οι εμπορικοί δρόμοι έχουν αναδιαμορφωθεί, με αλλαγές στις τοποθεσίες προμήθειας και παραγωγής και αυξημένη συνεργασία μεταξύ γειτονικών χωρών. Αυτές οι αλλαγές έχουν επιπτώσεις στη ροή των εμπορευμάτων, στα δίκτυα μεταφορών και στην ανταγωνιστικότητα των διαφόρων περιοχών.

Κλείνοντας, η ναυλαγορά μετά την πανδημία σημείωσε ανάκαμψη του όγκου του παγκόσμιου εμπορίου, αύξηση του ηλεκτρονικού εμπορίου, προσπάθειες ανθεκτικότητας της εφοδιαστικής αλυσίδας, αστάθεια των ναύλων, ζητήματα βιωσιμότητας, τεχνολογικές εξελίξεις, αλλαγές στις εμπορικές διαδρομές και περιφερειακή δυναμική. Ο κλάδος συνεχίζει να προσαρμόζεται στο εξελισσόμενο τοπίο, αναζητώντας καινοτόμες λύσεις και αγκαλιάζοντας την ψηφιοποίηση για να αντιμετωπίσει τις προκλήσεις και να αξιοποιήσει τις αναδυόμενες ευκαιρίες.

## Συμπεράσματα

Συμπερασματικά, διάφοροι παράγοντες διαμορφώνουν τη ναυλαγορά για κατηγορίες πλοίων όπως Panamax, Kamsarmax και Post-Panamax. Αυτοί οι παράγοντες περιλαμβάνουν τον όγκο του εμπορίου, την ανάπτυξη υποδομών, το μέγεθος και τη χωρητικότητα των πλοίων, τις τεχνολογικές εξελίξεις και τη δυναμική της αγοράς. Η περίοδος μετά την πανδημία επηρέασε περαιτέρω αυτούς τους παράγοντες, φέρνοντας τόσο προκλήσεις όσο και ευκαιρίες στη ναυλαγορά. Οι διαταραχές στις παγκόσμιες αλυσίδες εφοδιασμού, οι διακυμάνσεις στον όγκο του εμπορίου και οι αλλαγές στη συμπεριφορά των καταναλωτών έχουν επηρεάσει τη ζήτηση για ναυτιλιακές υπηρεσίες. Ωστόσο, η ανάκαμψη του εμπορίου, η ανάπτυξη του ηλεκτρονικού εμπορίου και οι πρωτοβουλίες βιωσιμότητας παρουσιάζουν ευκαιρίες για την αγορά. Η ανθεκτικότητα, η προσαρμοστικότητα και οι τεχνολογικές εξελίξεις που παρατηρήθηκαν κατά τη διάρκεια της πανδημίας θα συνεχίσουν να διαμορφώνουν τη ναυλαγορά για αυτές τις κατηγορίες πλοίων, καθώς τα ενδιαφερόμενα μέρη περιηγούνται στο εξελισσόμενο τοπίο και προσπαθούν για αποτελεσματικότητα, βιωσιμότητα και ανταγωνιστικότητα.

---

<sup>99</sup> Grammenos Costas Th.: “The Handbook of Maritime Economics and Business”, 2η εκδ. (Λονδίνο 2010, σελ. 736 - 742)

## Βιβλιογραφία

- Stopford Martin, “Maritime Economics” , 2007
- Grammenos Costas Th.: “The Handbook of Maritime Economics and Business” , 2η εκδ., Λονδίνο, 2010
- Γράτσος Γεώργιος Α. “FREIGHT MARKETS SIGNALS IN A CHANGING ENVIRONMENT: An internal view of dynamic forces that shape the dry bulk business” (ΣΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΕΙΣ ΤΗΣ ΝΑΥΛΑΓΟΡΑΣ ΣΕ ΕΝΑ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ ΠΟΥ ΑΛΛΑΖΕΙ: Κατανοώντας τις δυναμικές που επηρεάζουν τις μεταφορές χύδην φορτίων) , Χίος , 2010
- Θανοπούλου Ελένη Α. “ ΑΛΛΑΓΕΣ ΣΤΟ ΎΙΕΒΝΗ ΚΑΤΑΜΕΡΙΣΜΟ ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ. Η ΘΕΣΗ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΣΤΟΛΟΥ.” , 1992
- Politis Evangelos D. “Economic Modeling in Shipping and Transport: The case of Bulk Shipping” , 2014
- Χολέβας Γ.: “Η πρακτική των Ναυλώσεων” , (1997)
- Sullivan E.: “The Marine Encyclopaedic Dictionary” , (1988)
- Ρόκα Ι.: “Εισαγωγή στο Ιδιωτικό Ναυτικό Δίκαιο” , (1993)
- Institute Of Chartered Shipbrokers: “Dry Cargo Chartering” (2014, lesson 3)
- Γκιζιάνης Κ., Παπαδόπουλος Α., Πλωμαρίτου Ε.: “Ναυλώσεις” , 3η εκδ., (2010)
- Wilson J.: “Carriage of Goods by Sea” , (1993)
- McConville J.: “Economics of Maritime Transport: Theory and Practice” , (1988)
- Κολλιριάτης Ιωάννου Εμ. , “Ναυπηγία” α΄ έκδ. , Ίδρυμα Ευγενίδου , (1982)
- Δεμερούτης , Μυλωνόπουλος: “Ναυτιλιακές Γνώσεις” , Ίδρυμα Ευγενίδου , (2010)

## Ηλεκτρονικές Πηγές

Clarksons:

- <https://www.clarksons.com/home/news-and-insights/2021/balancing-disruption-and-going-green/>
- <https://www.clarksons.com/home/investors/results-and-presentations/annual-report-2021/chief-executive-officers-review/>
- <https://www.clarksons.com/home/news-and-insights/2023/2022-a-clarksea-record-against-a-disrupted-backdrop/>
- <https://www.clarksons.com/home/news-and-insights/2021/how-do-you-achieve-confidence-in-uncertain-times/>

Γενικές Ηλεκτρονικές Πηγές:

- Wikipedia
- Heallink
- Tradewinds
- Marine Insight
- <https://www.tradewindsnews.com/archive/?languages=en&locale=en&q=hire>
- <https://xkarampagias.gr/%CE%B4%CE%B9%CE%BA%CE%B1%CE%B9%CE%BF-%CE%BC%CE%B5%CF%84%CE%B1%CF%86%CE%BF%CF%81%CE%B1%CF%83-%CE%B5%CE%BC%CF%80%CE%BF%CF%81%CE%B5%CF%85%CE%BC%CE%B1%CF%84%CF%89%CE%BD/351-%CE%B5%CE%B9%CE%B4%CE%B7-%CE%BD%CE%B1%CF%85%CE%BB%CF%89%CF%83%CE%B5%CF%89%CE%BD-%CF%84%CE%B1->

[%CE%BD%CE%B1%CF%85%CE%BB%CF%89%CF%83%CF%85%CE%BC%CF%86%CF%89%CE%BD%CE%B1.html](#)

- [https://www.didaktorika.gr/eadd/browse?type=author&order=ASC&sort\\_by=2&rpp=95&value=Gratsos%2C%20Georgios%20A&fbclid=IwAR0dqLkqZ9W-xpCIJ0QC8P6uNgj9jHfO\\_bIKa3BOzOdtl0sJWly1a3e\\_F9I](https://www.didaktorika.gr/eadd/browse?type=author&order=ASC&sort_by=2&rpp=95&value=Gratsos%2C%20Georgios%20A&fbclid=IwAR0dqLkqZ9W-xpCIJ0QC8P6uNgj9jHfO_bIKa3BOzOdtl0sJWly1a3e_F9I)