

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ



ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ

ΣΠΟΥΔΩΝ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΠΟΥ ΕΠΗΡΕΑΖΟΥΝ ΤΙΣ

ΕΠΕΝΔΥΤΙΚΕΣ ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ ΣΤΗ

ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Μάριος Κοντός

Διπλωματική Εργασία που υποβλήθηκε στο Τμήμα Ναυτιλιακών
Σπουδών του Πανεπιστημίου Πειραιώς ως μέρος των απαιτήσεων για την
απόκτηση του Διπλώματος Μεταπτυχιακών Σπουδών στην Ναυτιλία.

Πειραιάς

Απρίλιος 2023

Σελίδα δήλωσης αυθεντικότητας

«Το άτομο το οποίο εκπονεί την Διπλωματική Εργασία φέρει ολόκληρη την ευθύνη προσδιορισμού της δίκαιης χρήσης του υλικού, η οποία ορίζεται στη βάση των εξής παραγόντων: του σκοπού και χαρακτήρα της χρήσης (μη-εμπορικός, μη κερδοσκοπικός, εκπαιδευτικός, ερευνητικός), της φύσης του υλικού, που χρησιμοποιεί (τμήμα του κειμένου, πίνακες, σχήματα, εικόνες ή χάρτες), του ποσοστού και της σημαντικότητας του τμήματος που χρησιμοποιεί σε σχέση με το όλο κείμενο υπό copyright, και των πιθανών συνεπειών της χρήσης αυτής στην αγορά ή στη γενικότερη αξία του υπό copyright κειμένου».

Σελίδα Τριμελούς Εξεταστικής Επιτροπής

«Η παρούσα Διπλωματική Εργασία εγκρίθηκε ομόφωνα από την Τριμελή Εξεταστική Επιτροπή που ορίσθηκε από τη ΓΣ του Τμήματος Ναυτιλιακών Σπουδών Πανεπιστημίου Πειραιώς σύμφωνα με τον Κανονισμό Λειτουργίας του Προγράμματος Μεταπτυχιακών Σπουδών στη Ναυτιλία.

Τα μέλη της Επιτροπής:

- Καθηγητής Διονύσιος Πολέμης (Επιβλέπων)
- Καθηγητής Ιωάννης Λαγούδης
- Καθηγητής Αλέξανδρος Αρτίκης

Η έγκριση της Διπλωματικής Εργασίας από το Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών του Πανεπιστημίου Πειραιώς δεν υποδηλώνει αποδοχή των απόψεων του συγγραφέα.»

Πρόλογος

Με την παρούσα διπλωματική εργασία ολοκληρώνω τις σπουδές μου στο Μεταπτυχιακό Πρόγραμμα Σπουδών στη Ναυτιλία του Πανεπιστημίου Πειραιώς. Κυρίως λόγος επιλογής του συγκεκριμένου θέματος για την εκπόνηση της διπλωματικής μου εργασίας αποτέλεσε τον έντονο ενδιαφέρον μου για το επιχειρείν και συγκεκριμένα για την κατανόηση των παραγόντων που ωθούν τους πλοιοκτήτες στο να πάρουν ριψοκίνδυνες αποφάσεις οι οποίες άλλοτε αποφέρουν εξαιρετικά αποτελέσματα και άλλοτε οδηγούν σε ιδιαίτερα δυσχερείς καταστάσεις.

Στις επόμενες σειρές δράττομαι της ευκαιρίας να ευχαριστήσω τους ανθρώπους που συνέβαλλαν στην ολοκλήρωση αυτού του εγχειρήματος.

Αρχικά θα ήθελα να ευχαριστήσω τον επιβλέπων καθηγητή κ. Διονύσιο Πολέμη για την κατανόηση και την στήριξη που μου προσέφερε κατά τη διάρκεια της εκπόνησης της διπλωματικής εργασίας, καθώς και την εξεταστική επιτροπή για τον χρόνο που διέθεσαν.

Στη συνέχεια θα ήθελα να ευχαριστήσω ιδιαίτερα την εταιρεία Golden Destiny και συγκεκριμένα τον κ. Μιχαήλ Κοκκίνη και την κ. Γιώτα Γκούσα για τον πολύτιμο χρόνο τους και τις σημαντικές πληροφορίες που μου προσέφεραν οι οποίες αποτέλεσαν βασική πηγή της μελέτης μου και με βοήθησαν να κατανοήσω ακόμη περισσότερο τον πολυσύνθετο κλάδο της εμπορικής ναυτιλίας.

Επιθυμώ επίσης να ευχαριστήσω τους γονείς μου για την συνεχή στήριξη τους και την αστείρευτη αγάπη τους διότι οτιδήποτε έχω καταφέρει έως σήμερα οφείλεται αποκλειστικά σε αυτούς. Κλείνοντας οφείλω να ευχαριστήσω τη σύντροφο μου για την καθημερινή στήριξη που μου προσφέρει και προπαντός για την ειλικρινή αγάπη της.

Περίληψη

Το παγκόσμιο εμπόριο εξαρτάται άμεσα από τις θαλάσσιες υπηρεσίες μεταφορών καθώς μόνον δια θαλάσσης είναι εφικτό να πραγματοποιηθούν μεταφορές φορτίων σε κλίμακα που να ικανοποιούνται οι ανάγκες των χωρών παγκοσμίως. Βασικός σκοπός της μελέτης που ακολουθεί είναι η κατανόηση των στρατηγικών αποφάσεων που καλείται να πάρει ο επιχειρηματίας που δραστηριοποιείται στον κλάδο των θαλάσσιων μεταφορών, ορθότερα καλούμενος και ως πλοιοκτήτης ή εφοπλιστής, ανάλογα με την τάση του ναυτιλιακού οικονομικού κύκλου.

Η μελέτη διαρθρώνεται σε δύο σκέλη, το πρώτο σκέλος αποτελείται από δύο κεφάλαια στα οποία παραθέτετε η θεωρητική ανασκόπηση, όπου πραγματοποιείτε εκτενείς αναφορά στις τέσσερις ναυτιλιακές αγορές και στα επιμέρους χαρακτηριστικά τους και στον ναυτιλιακό κύκλο, τα χαρακτηριστικά του καθώς επίσης και την ιστορικότητα του. Το δεύτερο σκέλος, αποτελείται από δύο κεφάλαια και τα συμπεράσματα, στο πρώτο κεφάλαιο του δευτέρου σκέλους ακολουθεί η μελέτη τριών περιπτώσεων ναυτιλιακών εταιρειών και των βασικών στρατηγικών επιλογών που ακολούθησαν ανά τα χρόνια κατά τη διάρκεια της πολυετής παρουσίας του στον χώρο. Ενώ στο δεύτερο ακολουθεί μελέτη της αγοράς για την τελευταία πενταετία βάση στατιστικής ανάλυσης με σκοπό την κατανόηση της επίδρασης των διακυμάνσεων του ναυτιλιακού κύκλου στις αγορές των μεταχειρισμένων και των νεότευκτων πλοίων. Τέλος τα συμπεράσματα που απορρέουν από τη συγκεκριμένη μελέτη βοηθούν στη κατανόηση των παραγόντων που ωθούν ένα πλοιοκτήτη να πάρει επενδυτικές αποφάσεις με στόχο την αύξηση της κερδοφορίας του βάσει της πορείας του ναυτιλιακού κύκλου.

Abstract

Global trade is directly dependent on maritime transport services as only by sea is it possible to transport cargo on a scale that meets the needs of the worldwide demand. The main purpose of the following study is to understand the strategic decisions to be taken by the entrepreneur operating in the maritime transport industry, more correctly referred to as a shipowner, depending on the trend of the shipping business cycle.

The study is structured in two parts, the first part consists of two chapters in which the theoretical review is presented, where extensive reference is made to the four shipping markets and their individual characteristics and to the shipping cycle, its characteristics as well as its history. The second part consists of two chapters and the conclusions, in the first chapter of the second part follows the study of three case studies of shipping companies and the main strategic choices followed over the years during its long presence in the shipping industry. While in the second follows a study of the market for the last five years based on statistical analysis in order to understand the impact of the fluctuations of the shipping cycle on the secondhand and new-building markets. Finally, the conclusions drawn from this study help to understand the factors that drive a shipowner to make investment decisions to increase profitability based on the course of the shipping cycle.

Περιεχόμενα

Πρόλογος	3
Περίληψη	4
Abstract	5
Κατάλογος Διαγραμμάτων & Πινάκων	7
ΕΙΣΑΓΩΓΗ	9
1^ο ΚΕΦΑΛΑΙΟ: ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΑΓΟΡΕΣ	9
1.1 Η αγορά των Ναύλων (Freight Market).....	10
1.1.1 Είδη Ναυλώσεων.....	10
1.1.2 Είδη Φορτίων.....	11
1.1.3 Ναυτιλιακές Διαδρομές	18
1.2 Η αγορά Νεότευκτων Πλοίων (Newbuilding Market).....	19
1.2.1 Είδη Πλοίων	22
1.3 Η αγορά Μεταχειρισμένων Πλοίων (S&P Market)	37
1.4 Η αγορά Διάλυσης των Πλοίων (Scrap Market).....	38
2^ο ΚΕΦΑΛΑΙΟ: ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΣ ΚΥΚΛΟΣ	39
2.1 Ορισμός και χαρακτηριστικά ναυτιλιακού κύκλου	40
2.2 Ιστορική επισκόπηση ναυτιλιακών κύκλων.....	42
2.2.1 Βραχυχρόνιοι κύκλοι, 1945-2007.....	45
3^ο ΚΕΦΑΛΑΙΟ: ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΠΕΝΔΥΤΙΚΕΣ ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ & ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑΤΑ ΕΛΛΗΝΩΝ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ	50
3.1 Μέθοδοι ανάληψης ναυτιλιακών επενδυτικών αποφάσεων	50
3.2 Παραδείγματα Ελλήνων εφοπλιστών.....	51
3.2.1 Μελέτη Περίπτωσης Ομίλου Αγγελικούση.....	52
3.2.2 Μελέτη Περίπτωσης Samos Steamships Co.	53
3.2.3 Μελέτη Περίπτωσης Thenamaris	55
4^ο ΚΕΦΑΛΑΙΟ: ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΗΣ ΑΓΟΡΑΣ ΣΗΜΕΡΑ	57
4.1 Το θαλάσσιο εμπόριο την περίοδο 2017-2022.....	57
4.2 Η εξέλιξη του παγκόσμιου στόλου	60
4.2.1 Η αγορά νεότευκτων πλοίων	60
4.2.2 Η αγορά μεταχειρισμένων πλοίων.....	67
4.2.3 Η αγορά διάλυσης.....	78
4.3 Η τάση στην αγορά χύδην ξηρών φορτίων 2017-2022.....	80
4.3.1 Η τάση στην αγορά των πλοίων Kamsarmax 2018-2022.....	83
4.4 Η τάση στην αγορά χύδην υγρών φορτίων 2017-2022.....	88

4.4.1 Η τάση στην αγορά δεξαμενοπλοίων Aframax 2018-2022.....	90
4.5 Σύνοψη των δύο αγορών για την περίοδο 2018-2022.....	94
5^ο ΚΕΦΑΛΑΙΟ: ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ	98
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ	100

Κατάλογος Διαγραμμάτων & Πινάκων

Διάγραμμα 1. Κορυφαίες χώρες κατασκευής νεότευκτων πλοίων (πηγή: Vessels Value, Newbuilding report 2021).....	σελ. 21
Διάγραμμα 2. Ναυτιλιακοί κύκλοι πλοίων χύδην ξηρού φορτίου, 1945-2008. Πηγή: Πληροφορίες από διάφορες πηγές, ταξινομημένες από τον Martin Stopford.....	σελ. 43
Διάγραμμα 3. Ναυτιλιακοί κύκλοι δεξαμενόπλοιων, 1947-2008. Πηγή: Πληροφορίες από διάφορες πηγές, ταξινομημένες από τον Martin Stopford.....	σελ. 44
Διάγραμμα 4. Σύνολα παραγγελιών νεότευκτων πλοίων ανά τύπο πλοίου 2020-2022. Πηγή: Vessels Value, 2022 Cargo Review.....	σελ. 61
Διάγραμμα 5. Κορυφαία κράτη σε παραγγελίες νεότευκτων πλοίων χύδην ξηρού φορτίου το 2022 . Πηγή: Vessels Value, 2022 cargo Review.....	σελ. 63
Διάγραμμα 6. Στατιστικά αγοροπωλησιών μεταχειρισμένων δεξαμενοπλοίων ανά έτος και μέγεθος πλοίου. Πηγή: Vessel Value, 2022 Cargo Review.....	σελ. 70
Διάγραμμα 7. Στατιστικά αγοροπωλησιών μεταχειρισμένων πλοίων χύδην ξηρού φορτίου ανά μέγεθος πλοίου. Πηγή: Vessel Value, 2022 Cargo Review.....	σελ. 71
Διάγραμμα 8. Στατιστικά αγοροπωλησιών μεταχειρισμένων πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων ανά έτος και μέγεθος πλοίου. Πηγή: Vessel Value, 2022 Cargo Review.....	σελ. 74
Διάγραμμα 9. Στατιστικά διάλυσης πλοίων ανά τύπο, 2020-2022. Πηγή: Vessels Value, 2022 Cargo Review.....	σελ. 79
Διάγραμμα 10. Στατιστικά κορυφαίων χωρών διάλυσης πλοίων. Πηγή: Vessels Value, 2022 Cargo Review.....	σελ. 80
Διάγραμμα 11. Πορεία δείκτη BDI 2003-2018. Πηγή: Clarksons.....	σελ. 81

Διάγραμμα 12. Πορεία μέσω ημερήσιων ναύλων πλοίων Panamax - BPI 2018-2022.

Πηγή: Clarksons Shipping Intelligent.....σελ. 83

Διάγραμμα 13. Στατιστικά τιμών ημερήσιων ναύλων, αγοροπωλησιών μεταχειρισμένων πλοίων και παραγγελιών πλοίων της αγοράς πλοίων Kamsarmax.

Πηγή: Πληροφορίες επεξεργασμένες για τις ανάγκες της διπλωματικής εργασίας αντλούμενες από το Clarkson Shipping Intelligence.....σελ. 87

Διάγραμμα 14. Στατιστικά πορείας τιμών ναύλων πλοίων Aframax 2018-2022. Πηγή:

Clarkson Shipping Intelligence.....σελ. 90

Διάγραμμα 15. Στατιστικά τιμών ημερήσιων ναύλων, αγοροπωλησιών μεταχειρισμένων πλοίων και παραγγελιών πλοίων της αγοράς πλοίων Kamsarmax.

Πηγή: Πληροφορίες επεξεργασμένες για τις ανάγκες της διπλωματικής εργασίας αντλούμενες από το Clarkson Shipping Intelligence.....σελ. 97

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Ο ναυτιλιακός κλάδος αποτελεί βασικό πυλώνα του παγκόσμιου εμπορίου και κατ' επέκταση της παγκόσμιας οικονομίας. Καθώς το πλοίο ταξιδεύει στους πέντε ωκεανούς και ανάμεσα στις εφτά ηπείρους, οι παράγοντες που μπορεί να επηρεάσουν τη ναυτιλιακή αγορά είναι πολλοί και αστάθμητοι. Με την ναυτιλιακή αγορά να παρουσιάζει μακρές περιόδους ύφεσης και σύντομες περιόδους υψηλής κερδοφορίας οι πλοιοκτήτες καλούνται να λάβουν σημαντικές αποφάσεις οι οποίες ενδέχεται να κρίνουν ακόμη και την παρουσία τους στην εμπορική ναυτιλία. Οι παγκόσμιες γεωπολιτικές συνθήκες επηρεάζουν έντονα το διεθνές εμπόριο και κατ' επέκταση τη ναυτιλία, οι ευνοϊκές ή δυσμενείς συνθήκες που ενδέχεται να δημιουργηθούν για την ναυτιλιακή αγορά ωθούν τους πλοιοκτήτες στο να πάρουν στρατηγικές αποφάσεις σε περιόδους όπου η μελλοντική πορεία της αγοράς είναι δύσκολα προβλέψιμη.

Για να γίνουν κατανοητοί οι λόγοι που ένας πλοιοκτήτης επιλέγει να προβεί σε μια συγκεκριμένη επενδυτική κίνηση μια συγκεκριμένη χρονική στιγμή, πρέπει πρώτα να γίνουν κατανοητά τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά της εμπορικής ναυτιλίας, των χαρακτηριστικών των επιμέρους αγορών της, του ναυτιλιακού κύκλου καθώς και της μεταξύ τους σχέσης αλληλεπίδρασης.

1^ο ΚΕΦΑΛΑΙΟ: ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΑΓΟΡΕΣ

Η εμπορική ναυτιλία αποτελείται από τέσσερις στενά συνδεδεμένες αγορές, αποκαλούμενες «ναυτιλιακές αγορές», καθεμία από τις οποίες αποτελεί ξεχωριστό κλάδο με έντονη επιχειρηματική δραστηριότητα αφενός, άρρηκτα συνδεδεμένες μεταξύ τους αφετέρου. Καθεμία από τις τέσσερις ναυτιλιακές αγορές εμπορεύεται διαφορετικό αγαθό. Οι ναυτιλιακές αγορές που απαρτίζουν την εμπορική ναυτιλία είναι η αγορά ναύλων (Freight Market) η οποία εμπορεύεται θαλάσσιες μεταφορές, η αγορά αγοροπωλησιών πλοίων (Sale and Purchase Market) εμπορεύεται μεταχειρισμένα πλοία, η αγορά νεότευκτων πλοίων (New Building Market) η οποία εμπορεύεται καινούργια πλοία και η αγορά διάλυσης (Demolition Market) η οποία εμπορεύεται πλοία προς διάλυση. Οι τέσσερις αγορές συσχετίζονται έντονα μεταξύ τους, επειδή οι πλοιοκτήτες δραστηριοποιούνται σε αυτές και η πορεία της καθεμίας επηρεάζει την πορεία της άλλης. Πιο συγκεκριμένα όταν οι τιμές των ναύλων αυξάνονται ή μειώνονται, η μεταβαλλόμενη ψυχολογία επιδρά στην αγορά

αγοραπωλησιών αρχικά και στη συνέχεια στην αγορά νεότευκτων, μέσω της διακύμανσης της ζήτησης και της προσφοράς πλοίων. (Martin Stopford, 2009)

1.1 Η αγορά των Ναύλων (Freight Market)

Η αγορά των ναύλων (Freight Market) δημιουργεί έσοδα από τα ναύλα τα οποία αποτελούν την κύρια πηγή εσόδων σε μία ναυτιλιακή επιχείρηση. Τα συμβαλλόμενα μέρη στη ναυλαγορά είναι οι πλοιοκτήτες, οι ναυλωτές και οι ναυλομεσίτες. Οι πλοιοκτήτες διαθέτουν τα πλοία τους για θαλάσσια μεταφορά, οι ναυλωτές αναζητούν πλοία για να μεταφέρουν τα φορτία τους έναντι αμοιβής και οι ναυλομεσίτες μεσολαβούν προκειμένου να επιτευχθούν συνεργασίες ανάμεσα στα δύο μέρη. Οι τιμές των ναύλων καθορίζονται κατά κύριο λόγο από τη συνάρτηση προσφοράς και ζήτησης όπως σε όλα τα οικονομικά αγαθά, στη προκειμένη περίπτωση αναφερόμαστε στην προσφερόμενη χωρητικότητα έναντι της ζητούμενης. Παράγοντες που επηρεάζουν την τιμή ναύλωσης είναι το είδος του μεταφερόμενου φορτίου, τα χαρακτηριστικά του πλοίου όπως ο τύπος, το μέγεθος, η παλαιότητα, οι μέθοδοι και η ταχύτητα φορτοεκφόρτωσης, η ταχύτητα πλεύσης και η ναυτιλιακή διαδρομή εντός της οποίας θα πλεύσει το πλοίο (shipping route). Η ναυλαγορά διαχωρίζεται σε τέσσερα είδη ναύλωσης, τη ναύλωση κατά ταξίδι, τη χρονοναύλωση, τη ναύλωση γυμνού πλοίου και τη ναύλωση εργολαβικής μεταφοράς.

1.1.1 Είδη Ναυλώσεων

A. Ναύλωση κατά ταξίδι (Voyage Charter)

Μία εκ των μορφών ναύλωσης από τις οποίες αποτελείται η ναυλαγορά είναι η ναύλωση κατά ταξίδι. Κατά την διάρκεια αυτής της μορφής ναύλωσης ο πλοιοκτήτης αναλαμβάνει βάση ενός ναυλοσυμφώνου την μεταφορά του είδους και της ποσότητας του φορτίου που συμφωνήθηκε από ένα λιμάνι σε ένα άλλο, έναντι ναύλου, ο οποίος προσδιορίζεται με βάση το κατά μονάδα βάρος ή τον όγκο του φορτίου και καταβάλλεται για όλη την ποσότητα του φορτίου που συμφωνήθηκε. Για παράδειγμα ένας έμπορος δημητριακών διαθέτει 74.000 τόνους σιτάρι (heavy grain) που θέλει να μεταφέρει από το λιμάνι του Καναδά σε ένα λιμάνι στην Κίνα.

B. Μίσθωση χρόνου (Time Charter)

Η μίσθωση χρόνου ή αλλιώς «χρονοναύλωση» ορίζεται για συγκεκριμένο χρονικό διάστημα έναντι μισθώματος που υπολογίζεται κατά ημερήσιου σταθερού ναύλου. Η μίσθωση ενδέχεται να καλύπτει μια περίοδο μηνών ή να διαρκεί όσο χρειάζεται για να

πραγματοποιηθεί ένα ή περισσότερα συμφωνημένα ταξίδια. Αυτό το είδος μίσθωσης συνηθίζεται στην χύδην φορτηγό ναυτιλία από ναυλώτριες εταιρείες με οργανωμένο σύστημα μεταφορών. Για παράδειγμα, η εταιρεία Viterria η οποία εμπορεύεται δημητριακά, ναυλώνει πλοίο χύδην ξηρού φορτίου τύπου Kamsarmax για περίοδο 6-8 μηνών για ταξίδια μεταξύ Λατινικής Αμερικής – Ασίας, έναντι ημερήσιου ναύλου (Hire) 13,500 USD.

Γ. Ναύλωση γυμνού πλοίου (Bare boat charter)

Στο συγκεκριμένο είδος ναύλωσης ο πλοιοκτήτης παραχωρεί τον πλήρη λειτουργικό έλεγχο στον επενδυτή, ο οποίος αναλαμβάνει την πλήρη διαχείριση και εκμετάλλευση του πλοίου για ορισμένο χρονικό διάστημα, συνήθως άνω των δέκα ετών. Αυτό το είδος ναύλωσης συνηθίζεται όταν ο επενδυτής επιθυμεί να εισαχθεί στον κλάδο της ναυτιλίας χωρίς να προβεί στην αγορά ενός πλοίου.

Δ. Ναύλωση εργολαβικής μεταφοράς (Contract of Affreightment – CoA)

Η ναύλωση εργολαβικής μεταφοράς είναι διαφορετική από τις προαναφερθείσες μορφές ναύλωσης πλοίου και πρόκειται για την μεταφορά φορτίου έναντι σταθερής τιμής ανά τόνο. Συνήθως προτιμάται για την μεταφορά γενικών φορτίων. Στα εργολαβικά συμβόλαια ο εργολάβος-μεταφορέας αναλαμβάνει την υποχρέωση να μεταφέρει, κατά τακτά χρονικά διαστήματα, ορισμένη κάθε φορά ποσότητα φορτίου μεταξύ ορισμένων λιμένων.

1.1.2 Είδη Φορτίων

Α. Χύδην Ξηρό Φορτίο

Με τον όρο χύδην ξηρό φορτίο αναφερόμαστε σε όλα τα είδη φορτίων που αποτελούνται από ακατέργαστες πρώτες ύλες οι οποίες μεταφέρονται σε μαζική κλίμακα από πλοία μεταφοράς χύδην ξηρού φορτίου (Bulk Carriers). Στην συνέχεια παρουσιάζονται τα κυριότερα φορτία της κατηγορίας αυτής.

ΣΙΔΗΡΟΜΕΤΑΛΛΕΥΜΑΤΑ (IRON ORE)

Ένα από τα βασικότερα χύδην ξηρά φορτία το οποίο καλύπτει ένα μεγάλο μέρος του θαλάσσιου εμπορίου είναι τα σιδηρομεταλλεύματα, τα οποία αποτελούν απαραίτητο συστατικό για την δημιουργία του χάλυβα. Ο χάλυβας είναι η βασική πρώτη ύλη της βαριάς βιομηχανίας, όπως για παράδειγμα αυτοκινητοβιομηχανίες, ναυπηγεία νεότευκτων πλοίων, κατασκευαστικός τομέας κ.α.

Οι διεθνείς πωλήσεις σιδηρομεταλλεύματος που εξήχθησαν από όλες τις χώρες ανήλθαν σε 217,6 δισ. δολάρια ΗΠΑ το 2021, σημειώνοντας αύξηση 132,9% από το 2017, όταν οι αποστολές σιδηρομεταλλεύματος αποτιμήθηκαν σε 93,4 δισ. δολάρια ΗΠΑ. Από το 2020 έως το 2021, οι συνολικές εξαγωγές σιδηρομεταλλεύματος επιταχύνθηκαν κατά 54,7%.

Οι πέντε κορυφαίοι εξαγωγείς σιδηρομεταλλεύματος είναι η Αυστραλία, Βραζιλία, η Νότια Αφρική, ο Καναδάς και η Ουκρανία. Συλλογικά, αυτοί οι 5 διεθνείς προμηθευτές παρήγαγαν το 85,6% των παγκόσμιων εξαγόμενων πωλήσεων σιδηρομεταλλεύματος.

Από ηπειρωτικής πλευράς, η Ωκεανία (κυρίως η Αυστραλία) πούλησε τη μεγαλύτερη ποσότητα εξαγόμενου σιδηρομεταλλεύματος σε ποσοστό 53,8% του παγκόσμιου συνόλου. Στη δεύτερη θέση ήταν η Λατινική Αμερική (19,5%) εξαιρουμένου του Μεξικού, αλλά συμπεριλαμβανομένης της Καραϊβικής, ακολουθούμενη από τους αποστολείς στην Ευρώπη (9%), την Ασία (6,9%), την Αφρική (5,9%) και τη Βόρεια Αμερική (4,9%).

ΑΝΘΡΑΚΑΣ (COAL)

Ο άνθρακας αποτελεί μια από τις βασικές πηγές ενέργειας παγκοσμίως, το 40% του παγκόσμιου ηλεκτρισμού παράγεται από άνθρακα. Ο άνθρακας χωρίζεται σε δύο κατηγορίες με βάση τις μορφές στις οποίες μεταφέρεται. Η πρώτη μορφή είναι ο γαιάνθρακας, ο οποίος στην ναυτιλία συνηθίζεται να αποκαλείται ως το γνωστό “κάρβουνο”, το οποίο χρησιμοποιείται παγκοσμίως ως καύσιμο υλικό. Η δεύτερη μορφή είναι ο οπτάνθρακας ή κοκ, το οποίο αποτελεί την ξηρή απόσταξη των γαιανθράκων. Κατά την καύση του, ο οπτάνθρακας αποδίδει μεγάλη ποσότητα θερμότητας και θεωρείται άριστο καύσιμο.

Οι παγκόσμιες πωλήσεις για τις εξαγωγές άνθρακα από όλες τις χώρες ανήλθαν σε 122,9 δισεκατομμύρια δολάρια ΗΠΑ το 2021. Η παγκόσμια αξία των εξαγωγών άνθρακα επεκτάθηκε κατά μέσο όρο κατά 14,3% για όλες τις χώρες εξαγωγής από το 2017, όταν οι συνολικές αποστολές άνθρακα αποτιμήθηκαν σε 107,5 δισ. δολάρια. Από το 2020 έως το 2021, η αξία του εξαγόμενου άνθρακα επιταχύνθηκε κατά 48,7%.

Οι πέντε μεγαλύτεροι εξαγωγείς άνθρακα είναι η Αυστραλία, η Ινδονησία, η Ρωσία, οι Ηνωμένες Πολιτείες και η Νότια Αφρική. Συνδυαστικά, αυτές οι 5 χώρες απέστειλαν το 84,5% της συνολικής αξίας του άνθρακα που πωλήθηκε στις διεθνείς αγορές κατά τη διάρκεια του 2021. Από ηπειρωτική άποψη, ο άνθρακας που εξάγεται από την

Ωκεανία (κυρίως από την Αυστραλία, αλλά και από τη Νέα Ζηλανδία) ανήλθε σε 32,7 δισεκατομμύρια δολάρια ή 39,7% των παγκόσμιων πωλήσεων άνθρακα. Οι Ασιάτες εξαγωγείς δημιούργησαν αξία 21,7%, ακολουθούμενοι από τους Ευρωπαίους προμηθευτές με 17,1% και στη συνέχεια από τους προμηθευτές της Βόρειας Αμερικής με 11,5%.

Μικρότερα ποσοστά προήλθαν από τους εξαγωγείς άνθρακα στην Αφρική (5,5%) και τη Λατινική Αμερική (4,4%), εξαιρουμένου του Μεξικού αλλά συμπεριλαμβανομένης της Καραϊβικής.

ΔΗΜΗΤΡΙΑΚΑ (GRAINS)

Μια από τις μεγαλύτερες κατηγορίες φορτίων είναι τα δημητριακά καθώς αποτελούν βασικό είδος διατροφής σε όλο τον κόσμο. Τα δημητριακά διαχωρίζονται σε δύο είδη ανάλογα με τον συντελεστή στοιβασίας τους. Το πρώτο είδος είναι τα λεγόμενα heavy grain και σε αυτά συγκαταλέγονται το σιτάρι, το καλαμπόκι, το σιτάρι και η σόγια. Η δεύτερη κατηγορία ονομάζεται light grain και σε αυτά συγκαταλέγονται το κριθάρι και η βρώμη. Οι κύριοι εξαγωγείς δημητριακών είναι οι ΗΠΑ και ο Καναδάς ξεπερνώντας το 50% της αγοράς. Άλλοι σημαντικοί εξαγωγείς είναι η Αργεντινή, η Αυστραλία και η Ευρώπη.

ΣΙΤΑΡΙ

Το 2021, οι παγκόσμιες εξαγωγές σιταριού ανά χώρα εκτιμάται ότι ανήλθαν σε 55,8 δισεκατομμύρια δολάρια ΗΠΑ. Αυτό το ποσό σε δολάρια αντικατοπτρίζει μια αύξηση 42,7% στις διεθνείς πωλήσεις σιταριού από το 2017, όταν οι παγκόσμιες εξαγωγές σιταριού αποτιμήθηκαν σε 39,1 δισ. δολάρια. Από το 2020 έως το 2021, η αξία των παγκόσμιων εξαγωγών σιταριού αυξήθηκε κατά 24,2%.

Οι πέντε μεγαλύτεροι εξαγωγείς σιταριού (Ρωσία, Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής, Αυστραλία, Καναδάς και Ουκρανία) παρείχαν περίπου τα τρία πέμπτα (59,5%) της συνολικής αξίας των διεθνών αποστολών του θρεπτικού τροφίμου δημητριακών.

Από ηπειρωτική άποψη, οι ευρωπαϊκές χώρες προμήθευσαν το ήμισυ των παγκόσμιων εξαγωγών σιταριού κατά τη διάρκεια του 2021 με αποστολές ύψους 28 δισ. δολαρίων ή 50,2% των συνολικών παγκόσμιων πωλήσεων. Η πατρίδα των δύο κορυφαίων γειτόνων που διακινούν σιτάρι (Ηνωμένες Πολιτείες και Καναδάς), οι εξαγωγείς της Βόρειας Αμερικής παρείχαν το 25,2% της αξίας του σιταριού που πωλείται στις διεθνείς αγορές.

Η Ωκεανία (κυρίως η Αυστραλία) ήταν υπεύθυνη για το 13% των εξαγωγών σιταριού σε αξία, μπροστά από τη Λατινική Αμερική χωρίς το Μεξικό αλλά συμπεριλαμβανομένης της Καραϊβικής με 6,2%. Μικρότερα ποσοστά προήλθαν από την Ασία (5,3%) και την Αφρική (0,2%).

ΚΑΛΑΜΠΟΚΙ

Το 2021, οι διεθνείς πωλήσεις καλαμποκιού που εξήχθησαν από όλες τις χώρες ανήλθαν σε 51,4 δισεκατομμύρια δολάρια ΗΠΑ Η αξία του παγκοσμίως εξαγόμενου καλαμποκιού επεκτάθηκε κατά μέσο όρο 69,7% για όλες τις χώρες εξαγωγής από το 2017, όταν οι αποστολές καλαμποκιού είχαν αξία 30,3 δισ. δολάρια. Από το 2020 έως το 2021, το ποσό σε δολάρια που αποκομίζεται από το παγκοσμίως εξαγόμενο καλαμπόκι επιταχύνεται κατά 39,5%.

Οι πέντε μεγαλύτεροι εξαγωγείς καλαμποκιού (Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής, Αργεντινή, Ουκρανία, Βραζιλία και Ρουμανία) παρήγαγαν πάνω από τα τρία τέταρτα (78,2%) των συνολικών πωλήσεων του δημοφιλούς προϊόντος σιτηρών το 2021.

Μεταξύ των ηπείρων, οι χώρες της Βόρειας Αμερικής πούλησαν την υψηλότερη αξία σε δολάρια του εξαγόμενου καλαμποκιού κατά τη διάρκεια του 2021 με αποστολές αξίας 19,7 δισεκατομμυρίων δολαρίων ή 38,2% του παγκόσμιου συνόλου. Κοντά στη δεύτερη θέση ήταν η Ευρώπη με 29,2%, ενώ η αξία του γευστικού σιτηρού προήλθε από αποστολές στη Λατινική Αμερική (26,8%), εξαιρουμένου του Μεξικού, αλλά συμπεριλαμβανομένης της Καραϊβικής.

Μικρότερα ποσοστά προήλθαν από την Ασία (3,7%), την Αφρική (1,9%) και την Ωκεανία (0,1%), κυρίως από την Αυστραλία και τη Νέα Ζηλανδία.

ΦΑΣΟΛΙΑ ΣΟΓΙΑΣ

Οι παγκόσμιες πωλήσεις από τις εξαγωγές φασολιών σόγιας (που γράφονται επίσης ως σόγια) από όλες τις χώρες ανήλθαν σε 78,1 δισεκατομμύρια δολάρια ΗΠΑ το 2021. Η συνολική αξία των εξαγωγών φασολιών σόγιας αυξήθηκε κατά μέσο όρο 34,5% για όλες τις χώρες εξαγωγής από το 2017, όταν οι αποστολές φασολιών σόγιας είχαν αποτιμηθεί στα 58 δισ. δολάρια. Από το 2020 έως το 2021, η αξία των παγκόσμιων εξαγωγών φασολιών σόγιας επεκτάθηκε κατά 22,2%.

Οι πέντε κορυφαίοι εξαγωγείς φασολιών σόγιας είναι η Βραζιλία, οι Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής, η Παραγουάη, η Αργεντινή και ο Καναδάς. Συνδυαστικά,

αυτή η ισχυρή συνομοταξία μεγάλων διεθνών προμηθευτών παρήγαγε το 95,2% των παγκόσμιων εσόδων από τα εξαγόμενα φασόλια σόγιας κατά τη διάρκεια του 2021.

Από ηπειρωτική άποψη, η Λατινική Αμερική (57,8% του παγκόσμιου συνόλου), εξαιρουμένου του Μεξικού αλλά συμπεριλαμβανομένης της Καραϊβικής, πούλησε την υψηλότερη αξία σε δολάρια των εξαγόμενων φασολιών σόγιας με αποστολές αξίας 45,1 δισεκατομμυρίων δολαρίων. Στη δεύτερη θέση βρίσκονταν οι εξαγωγείς της Βόρειας Αμερικής με ποσοστό 38,4%.

Μικρότερα ποσοστά για τις διεθνείς πωλήσεις φασολιών σόγιας προήλθαν από την Ευρώπη (3%), την Αφρική (0,5%), την Ασία (0,3%) και την Ωκεανία (0,01%) κυρίως από την Αυστραλία.

B. Χύδην Υγρά

Τα χύδην υγρά φορτία μεταφέρονται από δεξαμενόπλοια (Tankers) και αποτελούνται κατά κύριο λόγο από προϊόντα ενέργειας όπως το αργό πετρέλαιο (Crude Oil) και τα παράγωγά του (Gasoline, Diesel), άλλα φορτία της ίδιας κατηγορίας είναι τα υγρά χημικά, τα φυτικά έλαια και το κρασί.

ΑΡΓΟ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟ (CRUDE OIL)

Σύμφωνα με το *World's Top Exports* οι παγκόσμιες εξαγωγές αργού πετρελαίου ανήλθαν σε 982,6 δισεκατομμύρια δολάρια για το 2021. Αυτό το ποσό σε δολάρια αντανάκλα σε μια ισοπεδωτική αύξηση 1% από τις εξαγωγές αργού πετρελαίου αξίας 972,7 δισ. δολαρίων κατά τη διάρκεια του 2017. Σε ετήσια βάση, η αξία των παγκόσμιων εξαγωγών αργού πετρελαίου επιταχύνθηκε κατά 36,7% από 718,8 δισ. δολάρια το 2020.

Το αργό πετρέλαιο κατατάσσεται ως το δεύτερο πιο πολύτιμο εξαγωγίμο προϊόν παγκοσμίως για το 2021, υπολειπόμενο μόνο των διεθνών πωλήσεων των εξαγόμενων ηλεκτρονικών ολοκληρωμένων κυκλωμάτων και των σχετικών εξαρτημάτων. Τα αργά πετρέλαια αντιπροσωπεύουν το 4,6% του συνόλου όλων των εξαγόμενων προϊόντων κατά το 2021, από 3,8% το 2020.

Οι πέντε κορυφαίοι εξαγωγείς αργού πετρελαίου το 2021 ήταν η Σαουδική Αραβία, η Ρωσία, ο Καναδάς, το Ιράκ, οι Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής και τα Ηνωμένα Αραβικά Εμιράτα. Συνδυαστικά, αυτοί οι 5 ισχυροί φορτωτές αργού πετρελαίου προσέγγισαν το ήμισυ (46,7%) των παγκόσμιων εξαγωγών αργού πετρελαίου.

Γ. Φορτία σε αέρια μορφή

Σε αυτή την κατηγορία αναφερόμαστε στα αέρια φορτία όπως το φυσικό αέριο (Natural Gas) και το υγραέριο (Petroleum Gas) τα οποία μεταφέρονται σε υγροποιημένη μορφή από ειδικά κατασκευασμένα πλοία με ψυχόμενες δεξαμενές υψηλής πίεσης (LNG/LPG Carriers).

ΥΓΡΑΕΡΙΟ (LPG)

Οι διεθνείς πωλήσεις εξαγόμενου υγραερίου από όλες τις χώρες ανήλθαν σε 374,6 δισεκατομμύρια δολάρια ΗΠΑ το 2021. Η συνολική αξία των εξαγωγών πετρελαϊκού αερίου αυξήθηκε κατά μέσο όρο 54,5% για όλες τις χώρες εξαγωγής από το 2017, όταν οι αποστολές πετρελαϊκού αερίου είχαν αποτιμηθεί σε 242,5 δισ. δολάρια. Από το 2020 έως το 2021, οι εξαγωγές αερίου πετρελαίου παγκοσμίως ανατιμήθηκαν κατά 65,1%. Οι πέντε μεγαλύτεροι εξαγωγείς πετρελαϊκού αερίου το 2021 (Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής, Νορβηγία, Αυστραλία, Κατάρ και Καναδάς) πούλησαν σχεδόν τα τρία πέμπτα (57,9%) του παγκοσμίως εξαγόμενου πετρελαϊκού αερίου.

Περίπου το ένα πέμπτο (20,3%) των παγκόσμιων εξαγωγών πετρελαϊκού αερίου προμηθεύτηκε από τις χώρες μέλη του Οργανισμού Πετρελαιοεξαγωγικών Χωρών σε σύγκριση με περίπου το ένα τρίτο κατά τη διάρκεια του 2020. Ο ΟΠΕΚ είναι μια διακυβερνητική οντότητα που αποτελείται από 13 χώρες.

Αλλάζοντας σε μια ηπειρωτική προοπτική, οι χώρες της Ευρώπης πούλησαν την υψηλότερη αξία σε δολάρια των εξαγόμενων ποσοτήτων υγραερίου κατά τη διάρκεια του 2021 με αποστολές αξίας 108,7 δισεκατομμυρίων δολαρίων ή 29% του παγκόσμιου συνόλου. Στη δεύτερη θέση για το 2021 επιβραδύνθηκαν οι Ασιάτες εξαγωγείς (συμπεριλαμβανομένης της Μέσης Ανατολής) συγκεντρώνοντας μερίδιο 27,1%. Οι αποστολές της Βόρειας Αμερικής προμήθευαν άλλο 22,1%, ενώ η Ωκεανία με επικεφαλής την Αυστραλία και την Παπούα Νέα Γουινέα αντιπροσώπευε το 11,4%.

Μικρότερα ποσοστά προήλθαν από την Αφρική (8,3%) και τη Λατινική Αμερική (2%), εξαιρουμένου του Μεξικού αλλά συμπεριλαμβανομένης της Καραϊβικής.

Δ. Συσκευασμένα Φορτία

Στην κατηγορία αυτή ανήκουν όλα τα βιομηχανικά και κατεργασμένα ή ημικατεργασμένα προϊόντα τα οποία μεταφέρονται συσκευασμένα επί το πλείστον σε εμπορευματοκιβώτια (TEU) αλλά και δέματα, παλέτες ή σάκους. Το εμπόριο εμπορευματοκιβωτίων αποτελεί ένα βασικό μέρος της σύγχρονης ναυτιλιακής

βιομηχανίας και του διεθνές εμπορίου αφού όλα τα έτοιμα προϊόντα που διακινούνται ανά τον κόσμο μεταφέρονται πλέον με αυτόν τον τρόπο μέσω της ναυτιλίας τακτικών γραμμών (Liner).

Σύμφωνα με το *UNCTAD Handbook of Statistics 2022* Κατά το τρίτο τρίμηνο του 2022, η Κίνα ήταν η οικονομία που ήταν καλύτερα συνδεδεμένη με το παγκόσμιο δίκτυο τακτικών γραμμών, όπως μετράτε από τον δείκτη LSCI. Η Δημοκρατία της Κορέας, η Σιγκαπούρη, η Μαλαισία και οι Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής ακολούθησαν στην κατάταξη. Οι περιφερειακοί ηγέτες περιλάμβαναν: Α: Ισπανία και Ολλανδία στην Ευρώπη, Παναμάς και Κολομβία στη Λατινική Αμερική και την Καραϊβική, Μαρόκο και Αίγυπτος στην Αφρική και Σρι Λάνκα και Ινδία στη Νότια Ασία.

Το 2021, 17 από τις 20 κορυφαίες διμερείς συνδέσεις ήταν ενδοπεριφερειακές εντός της Ευρώπης ή εντός της Ανατολικής και Νοτιοανατολικής Ασίας. Οι μόνες διαπεριφερειακές συνδέσεις μεταξύ των 20 κορυφαίων συνδέσεων ήταν μεταξύ των Ηνωμένων Πολιτειών της Αμερικής και των οικονομιών με υψηλή διασύνδεση στις προαναφερθείσες περιοχές: Κίνα στην Ασία, καθώς και τις Κάτω Χώρες και το Ηνωμένο Βασίλειο στην Ευρώπη.

Ε. Ειδικά φορτία

Πέραν των παραπάνω υπάρχουν επιπλέον είδη φορτίων για τα οποία έχουν κατασκευαστεί πλοία ειδικών προδιαγραφών με σκοπό την μεταφορά τους. Τέτοιου είδους φορτία είναι τα φορτία κατεψυγμένων προϊόντων τα οποία μεταφέρονται σε πλοία ψυγεία, τα ζώα τα οποία μεταφέρονται σε ειδικά πλοία (Livestock Carriers) κ.α.

1.1.3 Ναυτιλιακές Διαδρομές



Οι θαλάσσιες ναυτιλιακές διαδρομές είναι οι διαδρομές που χρησιμοποιούνται από πλοία για τη μεταφορά φορτίων μεταξύ λιμένων σε όλο τον κόσμο. Αυτές οι διαδρομές είναι κρίσιμες για το παγκόσμιο εμπόριο και τη βιομηχανία μεταφορών και επηρεάζονται από παράγοντες όπως τα εμπορικά πρότυπα, οι οικονομικές συνθήκες και οι γεωπολιτικοί παράγοντες. Υπάρχουν αρκετές μεγάλες ναυτιλιακές διαδρομές που χρησιμοποιούνται συνήθως από τα πλοία της ναυτιλιακής βιομηχανίας. Ορισμένες από τις πιο σημαντικές ναυτιλιακές διαδρομές αναφέρονται παρακάτω.

Transpacific: Η διαδρομή Transpacific συνδέει λιμάνια στην Ασία, ιδίως στην Κίνα και την Ιαπωνία, με λιμάνια στη Βόρεια Αμερική, ιδίως στη δυτική ακτή των Ηνωμένων Πολιτειών. Η διαδρομή αυτή αποτελεί κρίσιμο κρίκο της παγκόσμιας εφοδιαστικής αλυσίδας, μεταφέροντας αγαθά μεταξύ ορισμένων από τις μεγαλύτερες οικονομίες του κόσμου.

Transatlantic: Η διατλαντική διαδρομή συνδέει λιμάνια στην Ευρώπη, ιδίως στο Ηνωμένο Βασίλειο και τη Γερμανία, με λιμάνια στη Βόρεια Αμερική, ιδίως στην ανατολική ακτή των Ηνωμένων Πολιτειών. Η διαδρομή αυτή χρησιμοποιείται για τη μεταφορά εμπορευμάτων, επιβατών και ταχυδρομείου μεταξύ Ευρώπης και Βόρειας Αμερικής.

Διώρυγα του Σουέζ: Η Διώρυγα του Σουέζ συνδέει τη Μεσόγειο Θάλασσα με την Ερυθρά Θάλασσα, παρέχοντας μια σύντομη διαδρομή μεταξύ Ευρώπης και Ασίας. Η

διαδρομή αυτή χρησιμοποιείται συνήθως από πλοία που μεταφέρουν φορτία μεταξύ Ευρώπης και Ασίας, αποφεύγοντας τη μεγαλύτερη διαδρομή γύρω από το νότιο άκρο της Αφρικής.

Διώρυγα του Παναμά: Η Διώρυγα του Παναμά συνδέει τον Ατλαντικό και τον Ειρηνικό Ωκεανό, παρέχοντας μια σύντομη διαδρομή για τα πλοία που ταξιδεύουν μεταξύ της ανατολικής ακτής των Ηνωμένων Πολιτειών και της Ασίας. Η διώρυγα αποτελεί κρίσιμο κρίκο της παγκόσμιας εφοδιαστικής αλυσίδας, μειώνοντας τον χρόνο και το κόστος μεταφοράς των εμπορευμάτων που ταξιδεύουν μεταξύ των δύο περιοχών.

Υπάρχουν επίσης πολλές άλλες σημαντικές ναυτιλιακές διαδρομές, όπως η διαδρομή του Ινδικού Ωκεανού, η διαδρομή της Θάλασσας της Νότιας Κίνας και η διαδρομή της Αρκτικής. Η επιλογή της ναυτιλιακής διαδρομής εξαρτάται από παράγοντες όπως ο προορισμός του φορτίου, το μέγεθος και ο τύπος του πλοίου και οι οικονομικές συνθήκες. Η κατανόηση των ναυτιλιακών διαδρομών είναι απαραίτητη για τους συμμετέχοντες στον κλάδο, συμπεριλαμβανομένων των πλοιοκτητών, των διαχειριστών και των ναυλωτών, ώστε να λαμβάνουν τεκμηριωμένες αποφάσεις και να βελτιστοποιούν τις δραστηριότητές τους.

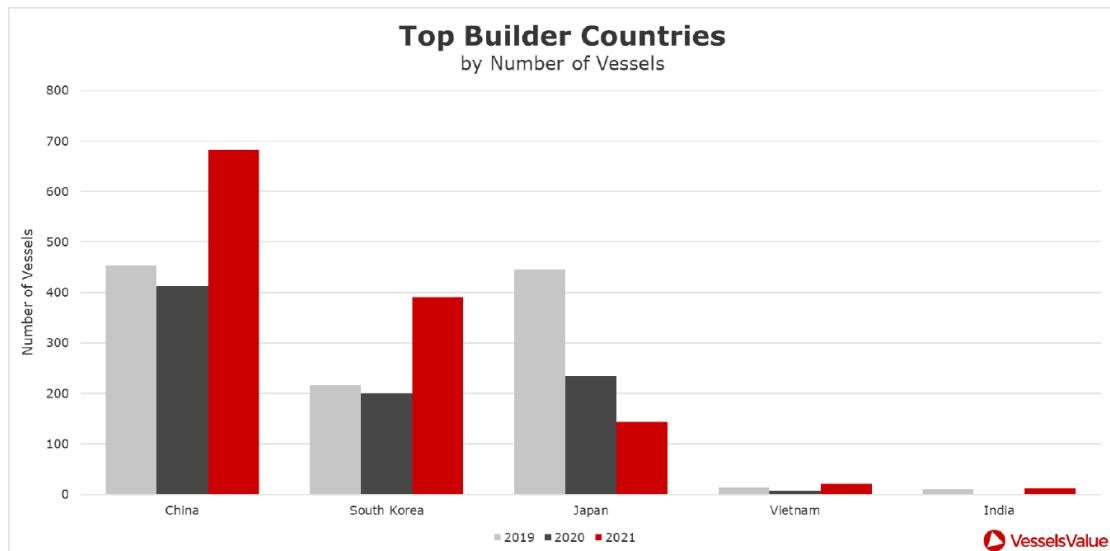
1.2 Η αγορά Νεότευκτων Πλοίων (Newbuilding Market)



Η αγορά νεότευκτων πλοίων (Newbuildings Market) είναι ένα τμήμα της ναυτιλιακής βιομηχανίας που περιλαμβάνει την κατασκευή νέων πλοίων από το μηδέν. Η αγορά αυτή καθοδηγείται από τη ζήτηση από διάφορους τομείς, συμπεριλαμβανομένης της ναυτιλίας και των υπεράκτιων δραστηριοτήτων. Πρόκειται για μια ιδιαίτερα ανταγωνιστική αγορά, με ναυπηγεία που βρίσκονται σε όλο τον κόσμο. Ωστόσο, τα ναυπηγεία στην Ασία, ιδίως στην Ιαπωνία, τη Νότια Κορέα και την Κίνα, κυριαρχούν στην αγορά. Αυτά τα ναυπηγεία έχουν αποκτήσει τη φήμη ότι παράγουν πλοία υψηλής ποιότητας σε ανταγωνιστικές τιμές και επωφελούνται από τις οικονομίες κλίμακας και την προηγμένη τεχνολογία.

Η αγορά νεότευκτων πλοίων περιλαμβάνει διάφορα στάδια, όπως ο σχεδιασμός, η μηχανική, ο εφοδιασμός υλικών, εξαρτημάτων και ανταλλακτικών και η κατασκευή. Η διαδικασία κατασκευής πραγματοποιείται συνήθως σε δεξαμενές (Drydock), όπου συναρμολογείτε το κύτος του πλοίου και εξοπλίζεται με μηχανές, εξοπλισμό πλοήγησης και άλλα απαραίτητα εξαρτήματα. Βασικοί παράγοντες οι οποίοι επηρεάζουν την αγορά νεότευκτων πλοίων είναι οι περιβαλλοντικοί κανονισμοί και τα πρότυπα ασφαλείας. Η αγορά επηρεάζεται επίσης από τις τεχνολογικές εξελίξεις, συμπεριλαμβανομένης της ανάπτυξης νέων υλικών και συστημάτων πρόωσης.

Η αγορά νεότευκτων πλοίων είναι ιδιαίτερα κυκλική, με τη ζήτηση να αυξομειώνεται ανάλογα με τις συνθήκες της αγοράς και τους οικονομικούς παράγοντες. Η αγορά μπορεί επίσης να επηρεαστεί από γεωπολιτικές εντάσεις και αλλαγές στις εμπορικές πολιτικές. Παρά τις προκλήσεις αυτές, η αγορά νεότευκτων πλοίων παραμένει ένα κρίσιμο τμήμα της ναυτιλιακής βιομηχανίας, διαδραματίζοντας ζωτικό ρόλο στο παγκόσμιο εμπόριο και τις μεταφορές. Η αγορά νεότευκτων πλοίων δίνει την ευκαιρία στον πλοιοκτήτη να αναπτύξει ένα στόλο πλοίων κατασκευασμένα με τα χαρακτηριστικά που επιθυμεί. Το έτος 2021, δρομολογήθηκαν 1,286 κατασκευές ποντοπόρων πλοίων ύψους USD 91,61 δισεκατομμυρίων δολαρίων, εκ των οποίων οι 682 παραγγέλθηκαν στην Κίνα, οι 391 στη Νότιο Κορέα και οι 144 στην Ιαπωνία. Επιπλέον 21 πλοία δρομολογήθηκαν στο Βιετνάμ και 12 στην Ινδία.



Διάγραμμα 1. Κορυφαίες χώρες κατασκευής νεότευκτων πλοίων (πηγή: Vessels Value, Newbuilding report 2021)

Η απόκτηση ενός νεότευκτου πλοίου είναι μια αρκετά πολύπλοκη υπόθεση καθώς μεσολαβούν αρκετά στάδια προτού παραδοθεί ένα πλοίο στον πλοιοκτήτη. Ιδιαίτερα σημαντικό στάδιο για την κατασκευή ενός νεότευκτου πλοίου είναι το συμβόλαιο μεταξύ του ναυπηγείου και του μελλοντικού πλοιοκτήτη. Τα δύο μέρη του συμβολαίου καλούνται να συμφωνήσουν σε συμβόλαιο το οποίο εμπεριέχει γενικές προδιαγραφές και ρήτρες οι οποίες πρέπει να ληφθούν σοβαρά υπόψη, καθώς και σε παραλλαγές οι οποίες προκύπτουν με την ολοκλήρωση των αναλυτικών σχεδίων.

Συχνά, τα ναυπηγεία δημιουργούν δείγματα του κύτους (Hull) και τα δοκιμάζουν σε ειδικές δεξαμενές. Κατόπιν των δοκιμών αυτών αποφασίζονται οι αλλαγές που χρειάζεται να γίνουν. Για παράδειγμα, η δοκιμή στη δεξαμενή απέδειξε ότι το πλοίο θα αποδίδει καλύτερα εάν το μήκος του είναι μεγαλύτερο από αυτό που έχει συμφωνηθεί. Η αυξημένη αποδοτικότητα αποτελεί κέρδος για τον πλοιοκτήτη. Εάν η αλλαγή στο μήκος του πλοίου δεν είναι σημαντική, η αυξημένη αποδοτικότητα θα μεταφραστεί σε περισσότερο μεταφερόμενο φορτίο. Στην αλλαγή αυτή όμως έγκειται ένα άλλο ζήτημα, στην περίπτωση που η το μήκος αυξηθεί σημαντικά το πλοίο αυτό δεν θα μπορεί να φορτοεκφορτώσει σε ορισμένα σημαντικά λιμάνια.

Σε ορισμένες περιπτώσεις, ο πλοιοκτήτης προσλαμβάνει τον δικό του ναυπηγό, σε αυτήν την περίπτωση θα δημιουργηθούν τα σχέδια του μελλοντικού πλοίου και έπειτα θα απευθυνθούν σε ένα πλήθος ναυπηγείων προκειμένου να λάβουν προσφορές.

Τα περισσότερα πλοία κτίζονται με σχέδια κατά παραγγελία αν και ορισμένα ναυπηγεία προσφέρουν κάποια πρότυπα σχέδια. Η τάση των πρότυπων σχεδίων επικράτησε την δεκαετία του 1950 όταν οι πλοιοκτήτες είχαν έντονο ενδιαφέρον σε πλοία γενικού φορτίου προκειμένου να αντικαταστήσουν τα Liberties του 2^{ου} Παγκοσμίου Πολέμου. Το SD14 (Standard Design 14 Knot 14,000 toner) κτίστηκε στο ναυπηγείο του Austin & Pickersgill στη Sunderland και είναι αντιπροσωπευτικό παράδειγμα εκείνης της εποχής. Σήμερα κανένα πρότυπο σχέδια δεν φέρει εμπορικό όνομα, παρόλα αυτά τα ναυπηγεία διαθέτουν σχέδια τα οποία επικρατούν στην αγορά όπως αυτά των Panamax Bulk Carriers.

Ανάμεσα στα πλεονεκτήματα που έχει η χρήση των πρότυπων σχεδίων ή χρήση ενός σχεδίου του ναυπηγείου είναι εξοικονόμηση του κόστους σχεδιασμού. Ενώ η ναυπηγική είναι ιδιαίτερα αναπτυγμένη επιστήμη, δεν μπορούν όλα τα προβλήματα που επιφέρουν οι δυνάμεις της θάλασσα και του καιρού να προσομοιαστούν στον υπολογιστή ή την δεξαμενή δοκιμών. Για το λόγο αυτό ο συνδυασμός της ψηφιακής ανάλυσης, οι δοκιμές εντός της δεξαμενής και η εμπειρία παρέχουν τα σχέδια των πλοίων τη σύγχρονη εποχή. Οι ναυπηγοί συνεχίζουν να αναπτύσσουν μοντέλα πλοίων σε μεγέθη που να μπορούν να εκμεταλλευτούν τις οικονομίες κλίμακας, όπως φαίνεται στην εξέλιξη των πλοίων μεταφοράς χύδην φορτίου, μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων και στα επιβατηγά πλοία.

1.2.1 Είδη Πλοίων

Η εξειδίκευση στη θαλάσσια μεταφορά φορτίων έχει οδηγήσει σε αύξηση του αριθμού των τύπων πλοίων, καθένα από τα οποία έχει τα δικά του ιδιαίτερα σχεδιαστικά χαρακτηριστικά. Η παρούσα ενότητα εξετάζει τους τρεις πιο συνηθισμένους τύπους φορτηγών πλοίων που συμμετέχουν στο διεθνές εμπόριο.

- Δεξαμενόπλοια
- Πλοία Χύδην ξηρών φορτίων
- Πλοία γενικών φορτίων

Για τους επαγγελματίες της ναυτιλίας, όπως για παράδειγμα τους πράκτορες, τους ναυλωτές ή τους μεσίτες, είναι απαραίτητο να έχουν μια σαφή αντίληψη του κάθε τύπου πλοίου. Είναι χρήσιμο να είναι σε θέση να αντιλαμβάνονται το πλοίο σε κάτοψη, προφίλ και εγκάρσια διατομή και να αναγνωρίζουν τα κύρια χαρακτηριστικά του, όπως η διάταξη των αμπαριών, τις καταπακτές, τη θέση του μηχανοστασίου, της γέφυρας

και των χώρων διαμονής του προσωπικού, καθώς επίσης τη διάταξη και τη χωρητικότητα των δεξαμενών καυσίμων, του υδάτινου έρματος και των δεξαμενών γλυκού νερού.

Δεξαμενόπλοια (Tankers)

Τα δεξαμενόπλοια έχουν σχεδιαστεί για τη μεταφορά υγρών χύδην φορτίων, όπως το αργό πετρέλαιο, τα πετρελαιοειδή, τα χημικά, τα υγροποιημένα αέρια, τα φυτικά έλαια, η μελάσα, το κρασί και ο χυμός πορτοκαλιού. Τα δεξαμενόπλοια προσδιορίζονται γενικά σε όρους χωρητικότητας νεκρού βάρους (DWT), επειδή αυτή είναι η βάση σύμφωνα με την οποία ναυλώνονται. Ο τρόπος διακίνησης του φορτίου των δεξαμενόπλοιων είναι η άντληση και η εκφόρτωση. Για την φόρτωση χρησιμοποιούνται αντλίες ξηράς και βαρύτητα και για την εκφόρτωση οι αντλίες του πλοίου. Αυτό οφείλεται στο γεγονός ότι οι αντλίες είναι πολύ λιγότερο αποτελεσματικές στην αναρρόφηση υγρού από ότι στην ώθησή του. Οι αντλίες του πλοίου πρέπει να ανυψώσουν το φορτίο σε μικρό ύψος από τον πυθμένα της δεξαμενής και στη συνέχεια να το διοχετεύσουν μέσω ενός μεγάλου αγωγού σε μια δεξαμενή της ξηράς.

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΑΡΓΟΥ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ (CRUDE OIL TANKERS)

Το πρότυπο του εμπορίου πετρελαίου για το αργό πετρέλαιο είναι να φορτώνεται κοντά στο σημείο παραγωγής και να μεταφέρεται σε διυλιστήρια κοντά στην περιοχή κατανάλωσης. Οι πετρελαϊκές εταιρείες μπόρεσαν να επωφεληθούν πλήρως από τις οικονομίες κλίμακας σε σχέση με το μέγεθος των πλοίων μεταφοράς αργού πετρελαίου. Ένα τυπικό μεγάλο σύγχρονο δεξαμενόπλοιο είναι διπλού κύτους, έχει όλα τα μηχανήματα και τα καταλύματα στην πρύμνη και διαθέτει έναν μικρό γερανό στο μέσο του πλοίου, για τον χειρισμό των σωλήνων που χρησιμοποιούνται για τη φόρτωση και την εκφόρτωση. Ο χώρος του φορτίου χωρίζεται εγκάρσια σε πέντε ή έξι διαμερίσματα, καθένα από τα οποία χωρίζεται με τη σειρά του από δύο διαμήκη διαφράγματα που διατρέχουν το μήκος του πλοίου. Αυτό παρέχει 15 ή 18 ξεχωριστές δεξαμενές, μια κεντρική δεξαμενή και δεξαμενές πτερύγων αριστερά και δεξιά. Τα μικρότερα δεξαμενόπλοια μπορεί να έχουν ένα μόνο διαμήκεις διάφραγμα που παρέχει 10 ή 12 χωριστές δεξαμενές αριστερά και δεξιά.

PRODUCT TANKERS

Τα δεξαμενόπλοια προϊόντων είναι δεξαμενόπλοια με διπλό κύτος που έχουν σχεδιαστεί για τη μεταφορά διυλισμένων προϊόντων πετρελαίου από το ένα διυλιστήριο στο άλλο ή στον τελικό χρήστη. Τα βυτιοφόρα μεταφοράς προϊόντων μεταφέρουν καθαρά ή βρώμικα προϊόντα. Το μέγεθος ενός πλοίου μεταφοράς προϊόντων ποικίλλει ευρέως ανάλογα με το εμπόριο για το οποίο προορίζεται. Τα παράκτια δεξαμενόπλοια προϊόντων κυμαίνονται μεταξύ 3.500 dwt και 15.000 dwt. Το μέγεθος των δεξαμενόπλοιων προϊόντων κυμαίνεται μεταξύ 45.000 dwt και 100.000 dwt. Τα καθαρά προϊόντα αναφέρονται σε ελαφρά διυλισμένα προϊόντα, συμπεριλαμβανομένων των καυσίμων αεριοθεωμένων, της βενζίνης και των προϊόντων πετρελαίου. Τα βρώμικα προϊόντα περιλαμβάνουν τα βαρέα πετρέλαια, όπως το μαζούτ, το ντίζελ και τα καύσιμα. Τα δεξαμενόπλοια που εργάζονται τακτικά στα βρώμικα επαγγέλματα διαθέτουν θερμαντικά πηνία στις δεξαμενές για να διατηρούν το ιξώδες του πετρελαίου.

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΧΗΜΙΚΩΝ (CHEMICAL TANKERS)

Το χημικό δεξαμενόπλοιο είναι ένα εξελεγμένο πλοίο διπλού κύτους, σχεδιασμένο για τη μεταφορά υγρών χημικών φορτίων που απαριθμούνται στον κώδικα χύδην χημικών προϊόντων του IMO. Το μέγεθος των χημικών πλοίων ποικίλλει από μικρά δεξαμενόπλοια με χωρητικότητα μικρότερη των 10.000 dwt έως εκείνα της κατηγορίας Panamax. Τα φορτία που μεταφέρει ένα χημικό δεξαμενόπλοιο περιλαμβάνουν υποπροϊόντα της διαδικασίας διύλισης πετρελαίου που μπορεί να παρουσιάζουν εύφλεκτες, αντιδραστικές, διαβρωτικές ή τοξικές ιδιότητες. Επιπλέον, ένα χημικό δεξαμενόπλοιο απαιτείται να μεταφέρει και άλλα ευαίσθητα φορτία, όπως φυτικά έλαια, ζωικό λίπος και μεθανόλη. Το μέγεθος ενός τυπικού φορτίου κυμαίνεται μεταξύ 2.000 και 6.000 τόνων. Τα μεμονωμένα φορτία φιλοξενούνται στο σύστημα περιορισμού του φορτίου του πλοίου, το οποίο συνήθως αποτελείται από 30 δεξαμενές μεταβλητού μεγέθους. Οι επιμέρους δεξαμενές είναι κατασκευασμένες από ανοξείδωτο χάλυβα ή αν είναι από μαλακό χάλυβα, είναι επεξεργασμένες με επικάλυψη ψευδαργύρου ή εποξειδικής βαφής για να αποτραπεί η επαφή του φορτίου με τον μαλακό χάλυβα της δομής της δεξαμενής. Οι εγκάρσιες ενισχύσεις των δεξαμενών είναι εξωτερικές, επιτρέποντας στα εσωτερικά τοιχώματα των δεξαμενών να είναι λεία και να καθαρίζονται εύκολα. Κάθε δεξαμενή εξυπηρετείται από ατομική αντλία βαθέως φρεατίου και τις σχετικές σωληνώσεις που αποτρέπουν την επιμόλυνση

μεταξύ διαφορετικών τύπων φορτίου. Οι δεξαμενές μπορεί να διαθέτουν σύστημα θέρμανσης για τη διατήρηση του ιξώδους ορισμένων φορτίων. Η δυναμικότητα άντλησης κάθε αντλίας βαθέως φρέατος είναι μεταξύ 200 και 400 τόνων ανά ώρα. Ο όρος δεξαμενόπλοιο δεμάτων χρησιμοποιείται μερικές φορές για τα πλοία μεταφοράς προϊόντων και χημικών προϊόντων για να αντικατοπτρίζει το γεγονός ότι τα υγρά χημικά και πετρελαιοειδή μεταφέρονται τακτικά σε μικρά δέματα και το δεξαμενόπλοιο απαιτείται να διαθέτει έναν αριθμό ξεχωριστών δεξαμενών για να καλύψει την ανάγκη αυτή. Το δεξαμενόπλοιο δεμάτων δεν αποτελεί συγκεκριμένο τύπο πλοίου.

ΜΕΓΕΘΗ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΩΝ

Panamax/ Large Range 1 (LR1) tanker: Οι λεκάνες της διώρυγας του Παναμά περιορίζουν τις διαστάσεις των πλοίων που μπορούν να χρησιμοποιήσουν τη διώρυγα. Οι διαστάσεις των λεκανών πριν από το 2016 ήταν 320 μέτρα σε μήκος, 33,5 μέτρα σε πλάτος και βάθος 12,5 μέτρα. Ένα παλιό δεξαμενόπλοιο Panamax 70.000 DWT έχει διαστάσεις που του επιτρέπουν να περάσει από τη διώρυγα παρόλο που μπορεί να έχει περιορισμένο βύθισμα. Οι διαστάσεις ενός παλαιού δεξαμενόπλοιου Panamax είναι συνήθως οι εξής: LOA 227 μέτρα, πλάτος 32,3 μέτρα και βύθισμα 14 μέτρα, με υπηρεσιακή ταχύτητα 15 κόμβων. Το άνοιγμα του νέου συστήματος της διώρυγας του Παναμά το 2016 επέτρεψε πολύ μεγαλύτερα πλοία με μήκος 336 μέτρα, πλάτος 49 μέτρα (αργότερα διευρύνθηκε στα 51 μέτρα) και βάθος 15,2 μέτρα με χωρητικότητα περίπου 120.000 dwt.

Aframax/ Large Range 2 (LR2) tanker: AFRA είναι το ακρωνύμιο του Average Freight Rate Assessment. Πρόκειται για τιμές φορτίου που εκτιμώνται περιοδικά από την επιτροπή μεσιτών δεξαμενόπλοιων του Λονδίνου κατ' εντολή των μεγάλων πετρελαϊκών εταιρειών. Οι μεγάλες πετρελαϊκές εταιρείες χρησιμοποιούν την AFRA ως πηγή αντικειμενικών τιμών της αγοράς όταν αγοράζουν πετρέλαιο η μία από την άλλη. Το μέγεθος ενός δεξαμενόπλοιου Aframax κυμαίνεται από 80.000 dwt έως 120.000 dwt. Ένα δεξαμενόπλοιο Aframax μπορεί να χρησιμοποιήσει τα περισσότερα λιμάνια του κόσμου και είναι χρήσιμο για μικρές και μεσαίες αποστάσεις. Οι τυπικές διαστάσεις ενός δεξαμενόπλοιου Aframax είναι οι εξής: μήκος 245 μέτρα, πλάτος 40 μέτρα, βύθισμα 14 μέτρα. Το δεξαμενόπλοιο Aframax κινείται με μία μόνο πετρελαιομηχανή χαμηλών στροφών που παρέχει υπηρεσιακή ταχύτητα μεταξύ 15 και 16 κόμβων με ημερήσια κατανάλωση καυσίμων περίπου 50 τόνους.

Suezmax: Ένα δεξαμενόπλοιο Suezmax είναι ένα πλοίο χωρητικότητας μεταξύ 120.000 dwt και 200.000 dwt με διαστάσεις που του επιτρέπουν τη διέλευση από τη διώρυγα του Σουέζ πλήρως φορτωμένο. Η διώρυγα έχει έκτοτε βαθύνει και διαπλατυνθεί, αλλά ο όρος εξακολουθεί να χρησιμοποιείται. Το Suezmax αναφέρεται επίσης ως δεξαμενόπλοιο ενός εκατομμυρίου βαρελιών. Ένα δεξαμενόπλοιο Suezmax περιορίζεται από το βάθος της διώρυγας, το οποίο επιτρέπει μέγιστο βύθισμα 20,1 μέτρα. Υπάρχει επίσης όριο ύψους πάνω από το επίπεδο της θάλασσας 68 μέτρων λόγω της γέφυρας της διώρυγας του Σουέζ. Το μήκος ενός δεξαμενόπλοιου Suezmax είναι απεριόριστο. Το μέγιστο επιτρεπόμενο βύθισμα εξαρτάται από το πλάτος του δεξαμενόπλοιου. Το βύθισμα εκτιμάται με τη χρήση ενός πίνακα υδροποιημένης διατομής. Το σημείο καμπής των 200.000 dwt είναι αυθαίρετο. Υπάρχουν πολύ λίγα δεξαμενόπλοια μεταξύ 160.000 και 240.000 dwt, καθώς τα διυλιστήρια δεν δέχονται φορτία αυτού του μεγέθους, δηλαδή μεταξύ ενός και δύο εκατομμυρίων βαρελιών.

Very Large and Ultra-Large Crude Carriers (VLCC/ULCC): Το μέγεθος ενός VLCC κυμαίνεται από 200.000 dwt έως 320.000 dwt. Είναι οι κινητήριες δυνάμεις του εμπορίου αργού πετρελαίου και έχουν σχεδιαστεί για να μεταφέρουν φορτία δύο εκατομμυρίων βαρελιών που παραδοσιακά διακινείται και τιμολογείται σε βαρέλια. Ένα βαρέλι είναι 42 γαλόνια ΗΠΑ ή περίπου 162 λίτρα και είναι μια μονάδα μέτρησης όγκου και όχι του βάρους. Η μετατροπή μεταξύ βαρελιών και τόνων ποικίλλει ανάλογα με τον τύπο του πετρελαίου, αλλά συνήθως είναι μεταξύ έξι και επτά βαρελιών ανά τόνο. Οι τυπικές διαστάσεις ενός VLCC είναι συνολικό μήκος 330-340 μέτρα, πλάτος 58 μέτρα, βύθισμα 20-21 μέτρα και χωρητικότητα 310.000 dwt. Τα VLCC έχουν ταχύτητα υπηρεσίας 14-15 κόμβων με κατανάλωση καυσίμου περίπου 50-55 τόνους την ημέρα.

Τα δεξαμενόπλοια μεγαλύτερα των 320.000 dwt ονομάζονται ULCCs. Το μεγαλύτερο δεξαμενόπλοιο που κατασκευάστηκε ποτέ ήταν το Seawise Giant με μέγεθος 564.000 dwt, το οποίο είχε κατασκευαστεί το 1979 από την Sumitomo Heavy Industries στην Yokosuka της Ιαπωνίας. Είχε μήκος 458 μέτρα, πλάτος 68 μέτρα και βύθισμα 24 μέτρα και μπορούσε να μεταφέρει έως και 4,1 εκατομμύρια βαρέλια.

ΠΛΟΙΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΥΓΡΟΠΟΙΗΜΕΝΟΥ ΦΥΣΙΚΟΥ ΑΕΡΙΟΥ – LNG

Το φυσικό αέριο είναι μια έτοιμη πηγή καθαρού καυσίμου. Το φυσικό αέριο μπορεί να αντληθεί απευθείας από τις πηγές φυσικού αερίου μέσω αγωγού για οικιακή και βιομηχανική θέρμανση. Εάν το φυσικό αέριο μπορεί να υγροποιηθεί, ο όγκος του θα είναι μόνο το 1/600 της αέριας κατάστασής του και η οικονομική μεταφορά μέσω θαλάσσης είναι βιώσιμη. Για να μειωθεί το φυσικό αέριο στην υγρή του μορφή, η θερμοκρασία του φυσικού αερίου πρέπει να μειωθεί στους μείον 160°C και να διατηρηθεί σε αυτή τη θερμοκρασία κατά τη διάρκεια του θαλάσσιου ταξιδιού και της αποθήκευσης.

Ένα δεξαμενόπλοιο LNG διαθέτει ειδικές δεξαμενές, είτε σφαιρικής αυτόνομης σχεδίασης είτε ενσωματωμένης μεμβράνης, για τη διατήρηση της πολύ χαμηλής θερμοκρασίας του φορτίου. Και στα δύο συστήματα, η δεξαμενή είναι διαχωρισμένη και μονωμένη από το κύτος του πλοίου. Η μόνωση είναι απαραίτητη για να αποφευχθεί η ευθραυστότητα του μαλακού χάλυβα του κύτους του πλοίου σε τόσο χαμηλές θερμοκρασίες. Η μεγαλύτερη κατηγορία δεξαμενόπλοιων ΥΦΑ είναι γνωστή ως Q-Max, όπου το Q αναφέρεται στο μέγιστο μέγεθος του δεξαμενόπλοιου που μπορεί να ελλιμενιστεί στους τερματικούς σταθμούς ΥΦΑ του Κατάρ. Τα δεξαμενόπλοια Q-Max έχουν μεταφορική ικανότητα 266.000 κυβικών μέτρων υγροποιημένου φυσικού αερίου.

Οι διαστάσεις του Q-Max είναι οι εξής: LOA 345 μέτρα, πλάτος 54 μέτρα και βύθισμα 12 μέτρα. Το δεξαμενόπλοιο Q-Max LNG διαθέτει πέντε ξεχωριστές δεξαμενές φορτίου. Το πρωτεύον σύστημα ισχύος του αποτελείται από δύο πετρελαιοκινητήρες βραδείας ταχύτητας που μπορούν να επιτύχουν υπηρεσιακή ταχύτητα 19,5 κόμβων.

ΠΛΟΙΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΥΓΡΟΠΟΙΗΜΕΝΟΥ ΑΕΡΙΟΥ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ – LPG

Το πετρελαϊκό αέριο είναι ένα υποπροϊόν της διαδικασίας διύλισης του αργού πετρελαίου και το οικιακό προπάνιο και βουτάνιο είναι ευρέως γνωστά. Χρησιμοποιείται επίσης στο πλαίσιο βιομηχανικών διεργασιών, όπως η παραγωγή λιπασμάτων. Ως υγρό, το αέριο πετρελαίου (LPG) μεταφέρεται σε ειδικά δοχεία. Το 2017 υπήρχαν πάνω από 1.400 δεξαμενόπλοια υγραερίου παγκοσμίως.

Τα δεξαμενόπλοια υγραερίου έχουν χωρητικότητα φορτίου μεταξύ 10.000 και 100.000 κυβικών μέτρων και χωρίζονται σε διάφορες υποομάδες με βάση το μέγεθος. Η μεγαλύτερη ομάδα αναφέρεται ως πολύ μεγάλα φορτηγά (VLGC) και έχει

χωρητικότητα μεταξύ 60.000 και 100.000 κυβικών μέτρων. Οι άλλες ομάδες περιλαμβάνουν μεγάλα πλοία μεταφοράς αερίου (LGC) - 40.000 έως 59.999 κυβικά μέτρα, μεσαίου μεγέθους LPG 20.000 έως 39.999 κυβικά μέτρα και Handysize LPG με χωρητικότητα μεταξύ και 19.999 κυβικών μέτρων.

Η μεταφορά αερίου είναι οικονομική μόνο εάν το αέριο μετατραπεί σε υγρή κατάσταση. Η αλλαγή της κατάστασης μεταξύ αερίου και υγρού μπορεί να επιτευχθεί με μείωση της θερμοκρασίας στη δεξαμενή συγκράτησης ή με αύξηση της πίεσης ή με συνδυασμό των δύο. Υπάρχουν διάφορα συστήματα φορτίου που χρησιμοποιούνται για τη διατήρηση υγροποιημένου αερίου στη θάλασσα, ήτοι πλήρως υπό πίεση, ημι-υπό πίεση και πλήρως ψυχόμενα συστήματα.

Τα VLGC είναι πλήρως ψυχόμενα, μεταφέροντας υγραέριο σε χαμηλή θερμοκρασία και ατμοσφαιρική πίεση. Το VLGC ενσωματώνει δεξαμενές μεμβράνης στη δομή του πλοίου. Εκτός από υγραέριο, τα VLGC μεταφέρουν αμμωνία και χλωριούχο βινύλιο. Τα δεξαμενόπλοια υγραερίου υπό πλήρη πίεση βρίσκονται στην ομάδα των εύχρηστων και μεσαίου μεγέθους πλοίων. Το σύστημα συγκράτησης αποτελείται από δύο ή τρεις οριζόντιες ή κάθετες δεξαμενές, τοποθετημένες ανεξάρτητα μέσα στη δομή του κύτους. Κάθε δεξαμενή έχει χωρητικότητα μεταξύ 3.500 και 7.500 κυβικών μέτρων. Τα δεξαμενόπλοια υγραερίου υπό ημι-πίεση παρέχουν τη μεγαλύτερη ευελιξία στη διαχείριση του φορτίου.

Πλοία Χύδην Ξηρού Φορτίου

Τα πλοία μεταφοράς χύδην ξηρού φορτίου έχουν σχεδιαστεί ειδικά για τη μεταφορά φορτίου ομοιογενούς φύσης, όπως άνθρακα και σιτηρών. Υπάρχουν διάφοροι δομικοί τύποι πλοίων μεταφοράς ξηρού φορτίου χύδην, όπως το πλοίο μεταφοράς ξηρού φορτίου γενικής χρήσης, το πλοίο μεταφοράς μεταλλεύματος, το πλοίο ανοικτού τύπου και τα λιγότερο διαδεδομένα πλέον πλοία συνδυασμένης μεταφοράς.

Όλα τα πλοία που ανήκουν στην κατηγορία των πλοίων μεταφοράς χύδην φορτίου διαθέτουν μονό κατάστρωμα με τα μηχανήματα και τα καταλύματα στην πρύμνη. Συνήθως διαθέτουν πέντε έως οκτώ αμπάρια φορτίου με φαρδιές καταπακτές, έως και 60% του πλάτους του πλοίου, ώστε να επιτρέπουν την άμεση κατακόρυφη φόρτωση χωρίς την ανάγκη διαμόρφωσης λόγω του σχεδιασμού των πλοίων με φτερωτές δεξαμενές. Τα πλοία μεταφοράς χύδην ξηρού φορτίου διαθέτουν δεξαμενές διπλού πυθμένα για τη μεταφορά καυσίμων και νερού έρματος. Σε αντίθεση με τα

δεξαμενόπλοια, τα περισσότερα πλοία μεταφοράς ξηρού χύδην φορτίου δεν έχουν δομή διπλού κύτους. Το εσωτερικό των αμπαριών φορτίου είναι ανεμπόδιστο ώστε να επιτρέπεται η ελεύθερη χρήση των αρπάγων για την εκφόρτωση.

ΠΛΟΙΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΧΥΔΗΝ ΦΟΡΤΙΟΥ ΓΕΝΙΚΗΣ ΧΡΗΣΗΣ

Κάθε αμπάρι του πλοίου μεταφοράς χύδην φορτίου γενικής χρήσης διαθέτει άνω και κάτω δεξαμενές χοάνης, οι οποίες παρέχουν χαρακτηριστικά αυτορρύθμισης και βοηθούν στην εύκολη εκφόρτωση. Οι άνω και κάτω δεξαμενές χοάνης μπορούν να χρησιμοποιηθούν για την αποθήκευση νερού έρματος όταν απαιτείται. Το νερό έρματος είναι απαραίτητο για τη διατήρηση των ιδιοτήτων ναυσιπλοΐας του πλοίου, συμπεριλαμβανομένης της βύθισης της προπέλας, όταν το πλοίο δεν μεταφέρει φορτίο. Οι δεξαμενές έρματος χρησιμοποιούνται επίσης για τη διασφάλιση της σταθερότητας και την αποφυγή υπερβολικών τάσεων κάμψης στο κύτος του πλοίου. Το κύτος του πλοίου θα καταπονηθεί κατά τη φόρτωση, την εκφόρτωση και τη μεταφορά του φορτίου. Το νερό έρματος θα μετακινείται στις δεξαμενές χοάνης με τη χρήση αντλιών έρματος μεγάλης χωρητικότητας και του συστήματος αγωγών έρματος.

Ένα πλοίο μεταφοράς χύδην φορτίου γενικής χρήσης, ανάλογα με το μέγεθός του, θα είναι είτε με γεραμούς φορτοεκφόρτωσης είτε χωρίς. Ένα γερανοφόρο πλοίο μεταφοράς χύδην φορτίου είναι αυτό που διαθέτει εγκατεστημένο εξοπλισμό φόρτωσης και εκφόρτωσης φορτίου. Ένα πλοίο μεταφοράς χύδην φορτίου χωρίς γεραμούς δεν διαθέτει δικό του εξοπλισμό φόρτωσης ή εκφόρτωσης και βασίζεται στον εξοπλισμό του τερματικού σταθμού. Τα φορτηγά μεταφοράς χύδην φορτίου χωρίς γεραμούς φορτώνονται με σύστημα μεταφοράς και βαρύτητα. Πρόκειται για λειτουργία υψηλής ταχύτητας, οι τερματικοί σταθμοί σιδηρομεταλλεύματος της Vale στο Tubarao μπορούν να φορτώνουν 16.000 τόνους ανά ώρα: Η εκφόρτωση γίνεται γενικά με παράκτια γερανογέφυρα και αρπάγη.

Τα διάφορα φορτία έχουν διαφορετικά χαρακτηριστικά που πρέπει να γίνουν κατανοητά πριν από τη φόρτωση. Για παράδειγμα, το σιτάρι μπορεί να είναι επικίνδυνο, καθώς μπορεί να ρέει κατά την κίνηση του πλοίου σε μια θαλάσσια οδό. Τα αμπάρια σε σχήμα χοάνης μειώνουν την κίνηση του φορτίου στη θάλασσα.

Τα χύδην φορτηγά ξηρού φορτίου δεν έφθασαν μέχρι πρόσφατα στα εξαιρετικά μεγάλα μεγέθη που είναι συνηθισμένα στις μεταφορές με δεξαμενόπλοια. Πολύ μεγάλα

φορτηγά μεταφοράς χύδην φορτίου και μεταλλευμάτων, χωρητικότητας μεταξύ 250.000 και 400.000 dwt, εκτελούν πλέον δρομολόγια μεγάλων αποστάσεων.

ΜΕΓΕΘΗ ΠΛΟΙΩΝ ΧΥΔΗΝ ΞΗΡΩΝ ΦΟΡΤΙΩΝ

Handysize: Ένα Handysize έχει μεταφορική ικανότητα μεταξύ 20.000 dwt και 40.000 dwt. Διαθέτει πέντε αμπάρια συμβατικής σχεδίασης πλοίου μεταφοράς χύδην φορτίου, τα οποία εξυπηρετούνται από γερανούς καταστρώματος για το χειρισμό του φορτίου. Οι διαστάσεις ενός τυπικού πλοίου είναι 28.000 dwt, ολικό μήκος 170 μέτρα, πλάτος 27 μέτρα και βύθισμα 9 μέτρα. Η τυπική ταχύτητα λειτουργίας είναι περίπου 14 κόμβοι, με κατανάλωση 23 τόνων μαζούτ ανά ημέρα. Μεταφέρουν μικρά χύδην φορτία και είναι κατάλληλα για τη χρήση μικρών λιμένων με περιορισμούς μήκους και βυθίσματος. Ο μηχανισμός φόρτωσης τους επιτρέπει την εξυπηρέτηση λιμένων που δεν διαθέτουν υποδομές φόρτωσης και εκφόρτωσης φορτίου.

Handymax: Το πλοίο μεταφοράς χύδην φορτίου Handymax έχει μεταφορική ικανότητα μεταξύ 40.000 dwt και 50.000 dwt. Οι διαστάσεις ενός τυπικού πλοίου μεταφοράς χύδην φορτίου Handymax χωρητικότητας 45.000 dwt είναι: LOA 180 μέτρα, πλάτος 32 μέτρα και βύθισμα 11 μέτρα. Το Handymax έχει ένα κατάστρωμα, πέντε αμπάρια φορτίου συμβατικής σχεδίασης πλοίου μεταφοράς χύδην φορτίου και είναι ταχυκίνητο. Για τη φόρτωση και εκφόρτωση του φορτίου διατίθενται τέσσερις γερανοί καταστρώματος. Η τυπική υπηρεσιακή ταχύτητα είναι 15 κόμβοι, με κατανάλωση 30 τόνων μαζούτ ημερησίως.

Supramax: είναι μια νεότερη κλάση χωρητικότητας μεταξύ 50.000 dwt και 60.000 dwt, μια χωρητικότητα που πλησιάζει εκείνη των συμβατικών Panamax. Δραστηριοποιούνται σε γεωγραφικά διασκορπισμένες εμπορικές διαδρομές, μεταφέροντας συνήθως σιτηρά και μικρά φορτία. Ένα τυπικό πλοίο μεταφοράς χύδην φορτίου Supramax χωρητικότητας 55.000 dwt έχει LOA 190 μέτρα, πλάτος 33 μέτρα και βύθισμα 11,5 μέτρα. Το πλοίο μεταφοράς χύδην φορτίου Supramax έχει ένα μόνο κατάστρωμα και πέντε αμπάρια φορτίου συμβατικής σχεδίασης πλοίου μεταφοράς χύδην φορτίου. Είναι πλοίο με σύστημα φόρτωσης με τέσσερις γερανούς που εξυπηρετούν τα πέντε αμπάρια. Η χωρητικότητα των γερανών κυμαίνεται μεταξύ 25 και 35 τόνων.

Panamax: Ένα πλοίο μεταφοράς χύδην φορτίου Panamax έχει νεκρό βάρος μεταξύ 60.000 και 80.000 dwt και ορίζεται από την ικανότητά του να χρησιμοποιεί την αρχική

διώρυγα του Παναμά. Ένα Panamax μπορεί να είναι με ή χωρίς γερανούς. Διαθέτει έως και επτά ξεχωριστά αμπάρια φορτίου και είναι ενιαίας κατασκευής. Οι διαστάσεις ενός τυπικού πλοίου μεταφοράς χύδην φορτίου Panamax χωρητικότητας 70.000 dwt είναι: μήκος LOA 225 μέτρα, πλάτος 32 μέτρα και βύθισμα 12 μέτρα.

Neo-Panamax: Η νέα διώρυγα του Παναμά διαθέτει λεκάνες υδατοφράκτη μήκους 427 μέτρων, πλάτους 55 μέτρων και βάθους 18 μέτρων. Οι διαστάσεις του νέου πλοίου μεταφοράς χύδην φορτίου Panamax χωρητικότητας 120.000 dwt είναι συνολικό μήκος 266 μέτρα, πλάτος 51 μέτρα και βύθισμα 15,5 μέτρα.

Post-Panamax/mini-Cape: Αυτή η κατηγορία πλοίων έχει μεταφορική ικανότητα μεταξύ 87.000 και 115.000 dwt. Το post-Panamax/mini-Cape έχει μικρότερο βύθισμα και φαρδύτερο πλάτος από το Panamax και έχει σχεδιαστεί για να φορτώνει χύδην φορτία από λιμάνια με περιορισμένο βύθισμα. Το μεγαλύτερο πλάτος - ίσως 45 μέτρα - εμπόδισε αυτή την κατηγορία πλοίων να διέλθει από την αρχική διώρυγα του Παναμά, αλλά όχι από τη διώρυγα μετά το 2016. Η διάταξη του Post-Panamax/mini-Cape είναι παρόμοια με αυτή του πλοίου μεταφοράς χύδην φορτίου Panamax, έχοντας επτά αμπάρια. Συνήθως είναι δεν φέρουν συστήματα φορτοεκφόρτωσης.

Capesize: Τα Capesizes είναι πολύ μεγάλα για να διέλθουν από τη διώρυγα του Σουέζ ή τη διώρυγα του Παναμά και επομένως πρέπει να χρησιμοποιήσουν τη διαδρομή μέσω του Ακρωτηρίου της Καλής Ελπίδας ή του Ακρωτηρίου Χορν. Η εμβάθυνση της διώρυγας του Σουέζ επηρέασε την κατηγορία του μεγέθους των πλοίων. Το βαθύ βύθισμά της περιορίζει τον αριθμό των τερματικών σταθμών που μπορεί να χρησιμοποιήσει ένα Capesize. Συνήθως έχει νεκρό βάρος άνω των 150.000 dwt και διαστάσεις LOA 290 μέτρα, πλάτος 45 μέτρα και βύθισμα 18 μέτρα. Ένα Capesize διαθέτει συνήθως εννέα αμπάρια φορτίου. Δεν διαθέτει γερανούς και εξαρτάται από τις εγκαταστάσεις φόρτωσης και εκφόρτωσης φορτίου στον τερματικό σταθμό της ξηράς.

Very large ore and bulk carriers: Τα πλοία που έχουν χωρητικότητα άνω των 200.000 dwt είναι γνωστά ως πολύ μεγάλα μεταφορικά πλοία μεταλλευμάτων (VLOC) ή πολύ μεγάλα μεταφορικά πλοία χύδην φορτίου (VLBC). Το Chinamax ή Valemax VLOC αναπτύχθηκε από τη Vale για να βελτιώσει την αποτελεσματικότητα της μεταφοράς σιδηρομεταλλεύματος μεταξύ Βραζιλίας και Κίνας. Με χωρητικότητα 400.000 dwt, συγκαταλέγονται μεταξύ των μεγαλύτερων πλοίων στον κόσμο. Είναι σε θέση να

μεταφέρουν διπλάσιο φορτίο από αυτό που μεταφέρει ένα Capesize με κόστος κεφαλαίου μόλις το ένα τρίτο περισσότερο. Οι διαστάσεις του Chinamax είναι: LOA 362 μέτρα, πλάτος 65 μέτρα και βύθισμα 23 μέτρα. Τροφοδοτούνται από μία και μόνη πετρελαιομηχανή χαμηλών στροφών που παρέχει υπηρεσιακή ταχύτητα 14 κόμβων με ημερήσια κατανάλωση καυσίμων 97 τόνων. Το VLOC δεν διαθέτει γεραμούς και εξαρτάται από παράκτιους τερματικούς σταθμούς για τη φόρτωση και την εκφόρτωση.

Πλοία Γενικών Φορτίων

Το παλιό πλοίο γενικού φορτίου έχει αντικατασταθεί σχεδόν πλήρως στις θαλάσσιες μεταφορές, αν και ορισμένα μικρότερα πλοία εξακολουθούν να δραστηριοποιούνται σε παράκτιες γραμμές. Αν και η παρούσα ταξινόμηση αφορά κυρίως τα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, έχουν συμπεριληφθεί και άλλοι τύποι πλοίων των οποίων τα διαπιστευτήρια γενικού φορτίου είναι λιγότερο προφανή, αλλά των οποίων οι δραστηριότητες συνεπάγονται με αλληλεπίδραση και μερικές φορές ανταγωνισμό με τα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων. Επίσης, η καθαρή διαίρεση των φορτηγών πλοίων σε τρεις τύπους θα παρέλειπε διαφορετικά ορισμένα σημαντικά πλοία.

MULTIPURPOSE/HEAVY-LIFT SHIP

Το σύγχρονο πλοίο πολλαπλών χρήσεων (MPV) λειτουργεί συχνά σε υπηρεσίες τακτικών γραμμών και έχει εξελιχθεί σε μεταφορέα έργων, συνδυάζοντας το παλιό πλοίο γενικού φορτίου με το εξειδικευμένο πλοίο βαρέων φορτίων, ενώ επιτρέπει τη μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων. Ενώ τα πλοία πολλαπλών χρήσεων χωρίς γεραμούς, χωρητικότητας έως 30.000 dwt, είναι τα πολυπληθέστερα, με περίπου 1.475 πλοία να κυκλοφορούν τον Ιανουάριο του 2020, η μέση ηλικία αυτού του τμήματος είναι 18 χρόνια και πολύ λίγες παραγγελίες έχουν γίνει τα τελευταία χρόνια. Αντίστοιχα, ο στόλος των γερανοφόρων πλοίων (μέγιστη χωρητικότητα περίπου 50.000 dwt) έχει μέσο όρο 22 έτη. Το 2020 θα λειτουργούν μόνο περίπου 40 εξειδικευμένα πλοία βαρέων φορτίων, με μέση ηλικία 33 ετών.

Οι φορείς εκμετάλλευσης των πλοίων πολλαπλών χρήσεων τείνουν προς πλοία χωρητικότητας περίπου 40.000 dwt με μεγαλύτερη ανυψωτική ικανότητα για να επωφεληθούν από την αγορά έργων. Συνήθως, αυτά τα πλοία - που ορίζονται ως project ή premium project carriers - είναι ηλικίας περίπου 10 ετών και διαθέτουν εργαλεία ικανά να ανυψώσουν 300 τόνους. Η αγορά τους υπόκειται σε καταπάτηση από

μικρότερα πλοία μεταφοράς χύδην φορτίου από τη μία πλευρά και πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων από την άλλη.

ΟΧΗΜΑΤΑΓΩΓΑ ΠΛΟΙΑ (PURE CAR & TRUCK CARRIER – PCC & PCTC)

Τα πλοία αυτά εξελίχθηκαν από τα πλοιάρια μεταφοράς αυτοκινήτων που χρησιμοποιούνταν για τη μεταφορά οχημάτων από την Ιαπωνία στις ΗΠΑ και την Ευρώπη, με το πρώτο να κατασκευάζεται για την Mitsui OSK το 1965. Οι σύγχρονοι απόγονοί τους διαθέτουν ρυθμιζόμενα καταστρώματα και μπορούν να μεταφέρουν όλα τα είδη κυλιόμενου φορτίου, συμπεριλαμβανομένων των μηχανημάτων έργων, αν και εξακολουθούν να ειδικεύονται στα καινούργια οχήματα.

ΨΥΓΕΙΑ (SPECIALISED REEFER SHIP)

Τα πλοία ψυγείων επικεντρώνονταν σε φορτία σε παλέτες, αλλά ανταποκρίθηκαν στον ανταγωνισμό των πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων με την προσαρμογή τους στη μεταφορά φορτίων σε εμπορευματοκιβώτια. Το πλεονέκτημά τους είναι η ικανότητά τους να μεταφέρουν μεγάλες ποσότητες εποχιακών εμπορευμάτων σε εξειδικευμένα αμπάρια, αν και η έλευση των μεγάλων πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων στις μεταφορές Βορρά-Νότου έχει συμπιέσει το μερίδιο αγοράς τους τα τελευταία χρόνια. Πολύ λίγα πλοία έχουν παραγγελθεί την τελευταία δεκαετία.

ΠΛΟΙΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΚΙΒΩΤΙΩΝ (CONTAINER SHIPS)

Τα πρώτα εξειδικευμένα ποντοπόρα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων αναπτύχθηκαν στα μέσα της δεκαετίας του 1960 και, με την πάροδο του χρόνου, αντικατέστησαν τα παραδοσιακά πλοία γενικού φορτίου στις μεγάλες γραμμές τακτικών γραμμών. Το πλοίο μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων σχεδιάστηκε με βάση το πρότυπο εμπορευματοκιβώτιο ISO μήκους 20 ή 40 ποδιών. Η χωρητικότητα ενός πλοίου μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων αναφέρεται σε teu (twenty-foot equivalent units), δηλαδή στον αριθμό των εμπορευματοκιβωτίων 20ft που μπορεί θεωρητικά να μεταφέρει το πλοίο. Ένα εμπορευματοκιβώτιο 40 ποδιών ισοδυναμεί με δύο εμπορευματοκιβώτια 20 ποδιών και περιστασιακά το μέγεθος του πλοίου μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων μπορεί να αναφέρεται με τον μέγιστο αριθμό εμπορευματοκιβωτίων 40 ποδιών που θα μπορούσε θεωρητικά να μεταφέρει. Τον Απρίλιο του 2020, υπήρχαν 6.366 πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων στον παγκόσμιο στόλο με συνολική χωρητικότητα 23,1 εκατομμύρια teu.

Το πλοίο μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων μεταφέρει εμπορευματοκιβώτια σε κυψελοειδείς οδηγούς εντός των αμπαριών του, που αναφέρονται ως εμπορευματοκιβώτια κάτω από το κατάστρωμα (UD). Το σύστημα κυψελοειδών οδηγών διευκολύνει τη φόρτωση και την εκφόρτωση και εξαλείφει την ανάγκη πρόσδεσης των εμπορευματοκιβωτίων. Τα εξειδικευμένα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων μεταφέρουν τα εμπορευματοκιβώτια στο κατάστρωμα. Τα εμπορευματοκιβώτια επί του καταστρώματος πρέπει να δένονται στη θέση τους σύμφωνα με το σχέδιο πρόσδεσης του πλοίου. Ο εξοπλισμός πρόσδεσης εμπορευματοκιβωτίων διατηρείται επί του πλοίου.

Το πλήρως κυψελοειδές πλοίο μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων δεν διαθέτει συστήματα φορτοεκφόρτωσης και βασίζεται σε συστήματα φόρτωσης και εκφόρτωσης τερματικών σταθμών για τις εργασίες φορτίου. Ο αριθμός των αμπαριών ποικίλλει ανάλογα με το μέγεθος του πλοίου μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων. Τα αμπάρια υποδιαιρούνται κατά μήκος (διαμήκως) σε θέσεις 20ft και 40ft για τη στοιβάση των εμπορευματοκιβωτίων. Ο αριθμός των σειρών των εμπορευματοκιβωτίων που μεταφέρονται κατά μήκος του πλοίου (εγκάρσια) ποικίλλει ανάλογα με το πλάτος του πλοίου. Ο αριθμός των επιπέδων των εμπορευματοκιβωτίων, δηλαδή το ύψος της στοιβάς των εμπορευματοκιβωτίων, εξαρτάται από τη θέση της στοιβάσας και από το αν είναι OD ή UD.

Υπήρξαν σχέδια για πλοίο μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων χωρίς καταπακτή, αλλά είχαν περιορισμένη επιτυχία λόγω της ανελαστικότητας που παρέχουν για τα σχέδια φόρτωσης. Όλα τα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων θα διαθέτουν ένα πολύπλοκο σύστημα υδάτινου έρματος για να εξασφαλίσουν ότι το πλοίο είναι όρθιο κατά τη φόρτωση, ότι η διαμόρφωση του πλοίου είναι κατάλληλη και ότι η πίεση στο κύτος του πλοίου ελαχιστοποιείται. Το εξειδικευμένο πλοίο μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων διαθέτει επίσης ειδική θέση για τη μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων ψυγείου.

Από την εισαγωγή των κυψελοειδών πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων υπήρξε συνεχής αύξηση του μεγέθους των πλοίων και της χωρητικότητας των εμπορευματοκιβωτίων. Τα πρώτα ποντοπόρα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων τύπου εισήλθαν σε υπηρεσία στις γραμμές μεταξύ Ευρώπης και Αυστραλίας και Ασίας το 1969 και είχαν χωρητικότητα 1.500 teu. Το μεγαλύτερο πλοίο μεταφοράς

εμπορευματοκιβωτίων σε υπηρεσία από το 2020 έχει χωρητικότητα άνω των 21.000 teu. Η αύξηση του μεγέθους των πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων ήταν αποτέλεσμα της αυξημένης αποδοτικότητας που μπορεί να επιτευχθεί με μεγαλύτερα πλοία και της αύξησης του παγκόσμιου εμπορίου που συνέβαλε η εμπορευματοκιβωτιοποίηση.

Τα εμπορευματοκιβώτια που προορίζονται για μικρότερους λιμένες μεταφορώνονται σε πλοία τροφοδοσίας, τα οποία έχουν χωρητικότητα από 200 teu έως 2.000 teu, ανάλογα με τις απαιτήσεις της υπηρεσίας. Οι μικρότεροι λιμένες τροφοδοσίας εμπορευματοκιβωτίων χωρίς τερματικό εξοπλισμό φόρτωσης και εκφόρτωσης θα είναι εξοπλισμένοι με δικό τους ανυψωτικό εξοπλισμό.

ΜΕΓΕΘΗ ΠΛΟΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΚΙΒΩΤΙΩΝ

Τα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων ταξινομούνται ανάλογα με τη μεταφορική τους ικανότητα και τις διαστάσεις τους. Η ταξινόμηση αναφέρεται στη γενιά κατασκευής ή στα όρια που επιβάλλει η Διώρυγα του Παναμά. Η τελευταία ταξινόμηση έχει περιπλεχθεί από την ανάπτυξη των νέων λεκανών στη διώρυγα του Παναμά.

Τα πλοία τροφοδοσίας **Feeder** εμπορευματοκιβωτίων χρησιμοποιούνται για τη διανομή εμπορευματοκιβωτίων από τους κεντρικούς λιμένες στους περιφερειακούς λιμένες. Υπάρχουν τρεις κατηγορίες πλοίων τροφοδοσίας, που κυμαίνονται από το μικρό feeder με χωρητικότητα έως 1.000 teu, το feeder με χωρητικότητα μεταξύ 1.000 και 2.000 teu και το feeder-max με χωρητικότητα 2.000 έως 3.000 teu. Οι διαστάσεις διαφέρουν ανάλογα με τη χωρητικότητα. Τα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων Feeder δεν διαθέτουν γερανούς. Τα μικρά feeders έχουν ταχύτητα περίπου 15 κόμβων, ενώ τα feeder και feeder-max ταχύτητα έως και 20 κόμβων.

Panamax: Η τρίτη γενιά πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων που ολοκληρώθηκε στις αρχές της δεκαετίας του 1970 ήταν απαραίτητη για τη διέλευση από τη διώρυγα του Παναμά. Η διέλευση από τη διώρυγα του Σουέζ δεν ήταν δυνατή κατά τη διάρκεια του κλεισίματός της μεταξύ 1967 και 1973. Τα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων Panamax είχαν συνολικό μήκος έως 300 μέτρα, πλάτος 32 μέτρα και βύθισμα 12 μέτρα. Το πλάτος επέτρεπε έως και 13 σειρές εμπορευματοκιβωτίων. Το βαθύ ελεύθερο κατάστρωμα επέτρεπε τη μεταφορά εννέα σειρών εμπορευματοκιβωτίων κάτω από το κατάστρωμα και τριών ή τεσσάρων σειρών

στο κατάστρωμα. Η χωρητικότητα κυμαινόταν μεταξύ 3.000 και 4.500 teu, ανάλογα με τον σχεδιασμό.

Τα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων Post-Panamax έχουν πολύ μεγάλες διαστάσεις για να περάσουν από τις λεκάνες των παλαιών υδατοφρακτών της Διώρυγας του Παναμά. Τα πρώτα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων post-Panamax τέθηκαν σε λειτουργία το 1988. Η κατηγορία post-Panamax έχει χωρητικότητα μεταξύ 4.000 και 6.000 teu.

Μια υποκατηγορία **post-Panamax Plus** ορίστηκε το 2000 και αναφέρεται σε πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων με χωρητικότητα μεταξύ 6.000 και 10.000 teu. Οι τυπικές διαστάσεις των post-Panamax είναι οι εξής: LOA 360m, πλάτος 40m και βύθισμα 13m. Συγκριτικά, οι διαστάσεις του πλοίου μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων post-Panamax Plus είναι: LOA 360m, πλάτος 43m και βύθισμα 14,5m.

Τα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων Neo-Panamax περιορίζονται στο μέγιστο μέγεθος των λεκανών των νέων υδατοφραγμάτων του Παναμά. Μεταφέρουν μεταξύ 10.000 και 14.500 teu και έχουν διαστάσεις 366m ολικό μήκος, 48m πλάτος και μέγιστο βύθισμα 15m. Τα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων αυτής της κατηγορίας μεταφέρουν 20 εμπορευματοκιβώτια σε όλο το πλάτος του πλοίου. Συνήθως μεταφέρουν εμπορευματοκιβώτια οκτώ επιπέδων στο κατάστρωμα και 10 επιπέδων κάτω από το κατάστρωμα.

Τα πλοία Post-neo-Panamax ή Ultra-Large Container Vessels, που παραδόθηκαν από το 2014 και μετά, έχουν χωρητικότητα άνω των 18.000 teu. Το συνολικό μήκος του πλοίου είναι 400 μέτρα, το πλάτος του 55 μέτρα το οποίο υπερβαίνει κατά 4m το μέγιστο πλάτος των νέων λεκανών των υδατοδεξαμενών του Παναμά. Τα πλοία αυτής της κατηγορίας μεταφέρουν συνήθως 10 σειρές εμπορευματοκιβωτίων στο κατάστρωμα και 10 σειρές κάτω από το κατάστρωμα. Είκοσι τρεις σειρές εμπορευματοκιβωτίων μπορούν να τοποθετηθούν σε όλο το πλάτος του πλοίου. Αυτά τα πλοία είναι ουσιαστικά κλειδωμένα στο εμπόριο μεταξύ Ευρώπης και Ασίας. Ο σχεδιασμός αυτών των πλοίων αναγνωρίζεται από το διαχωρισμό των καταλυμάτων από το περίβλημα του μηχανοστασίου και τις χοάνες. Ο σχεδιασμός αυτός παρέχει πρόσθετη εγκάρσια αντοχή και καλύτερη μεταφορική ικανότητα από ό,τι αν τα καταλύματα και το μηχανοστάσιο βρίσκονταν στα δύο τρίτα του πλοίου. Μπορεί να έχουν δύο μηχανές που η καθεμία γυρίζει ξεχωριστή έλικα ή μία μηχανή και μία έλικα.

Η μέγιστη ταχύτητα των 22 κόμβων είναι εφικτή, αλλά η αργή υπηρεσιακή ταχύτητα είναι 10,5 κόμβοι.

1.3 Η αγορά Μεταχειρισμένων Πλοίων (S&P Market)

Η αγορά S&P στη ναυτιλιακή βιομηχανία αναφέρεται στην πώληση και αγορά μεταχειρισμένων πλοίων. Η αγορά αυτή περιλαμβάνει την αγορά και την πώληση πλοίων που βρίσκονται ήδη σε λειτουργία, σε αντίθεση με την αγορά νεότευκτων πλοίων, η οποία περιλαμβάνει την κατασκευή νέων πλοίων. Ο κλάδος αυτός αποτελεί βασικό τμήμα της ναυτιλιακής βιομηχανίας, επιτρέποντας στους πλοιοκτήτες και τους φορείς εκμετάλλευσης να προσαρμόζουν τους στόλους τους ανάλογα με τις συνθήκες της αγοράς και τις μεταβαλλόμενες απαιτήσεις. Στην αγορά περιλαμβάνονται διάφοροι τύποι πλοίων, όπως πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, δεξαμενόπλοια, πλοία μεταφοράς χύδην φορτίου και εξειδικευμένα πλοία.

Η αγορά μεταχειρισμένων πλοίων επηρεάζεται από διάφορους παράγοντες, όπως η ηλικία και η κατάσταση του πλοίου, η ζήτηση στην αγορά και η προσφορά πλοίων. Η αγορά αυτή είναι ιδιαίτερα κυκλική, με τη ζήτηση και την προσφορά να αυξομειώνονται με βάση τις οικονομικές συνθήκες και τα εμπορικά πρότυπα. Επίσης παράγοντες που επηρεάζουν την αγορά μεταχειρισμένων πλοίων είναι οι κανονιστικές απαιτήσεις, συμπεριλαμβανομένων των περιβαλλοντικών κανονισμών και των προτύπων ασφαλείας.

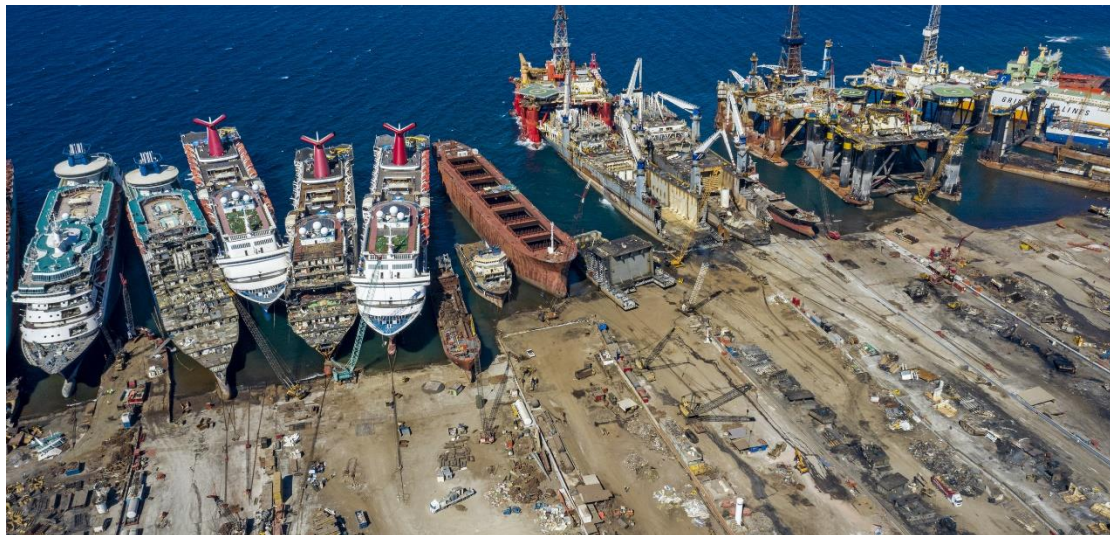
Πρόκειται για μια ιδιαίτερα ανταγωνιστική αγορά, με τους μεσίτες και τους πλοιοκτήτες να διαδραματίζουν κρίσιμο ρόλο στην αγορά και πώληση πλοίων. Η αγορά περιλαμβάνει διάφορα στάδια, συμπεριλαμβανομένης της επιθεώρησης των πλοίων, της διαπραγμάτευσης της τιμής και της υπογραφής της σύμβασης. Διάφοροι παράγοντες που επηρεάζουν την αγορά είναι η ηλικία και η κατάσταση του πλοίου, η ζήτηση στην αγορά και η προσφορά πλοίων.

Η αγορά μεταχειρισμένων πλοίων είναι απαραίτητη για τη ναυτιλιακή βιομηχανία, διευκολύνοντας την αποτελεσματική μεταβίβαση πλοίων μεταξύ ιδιοκτητών και φορέων εκμετάλλευσης. Η κατανόηση της δυναμικής της αγοράς είναι ζωτικής σημασίας για τους συμμετέχοντες στον κλάδο, συμπεριλαμβανομένων των πλοιοκτητών, των φορέων εκμετάλλευσης και των επενδυτών, προκειμένου να λαμβάνουν τεκμηριωμένες αποφάσεις και να επιτύχουν στον κλάδο.

Είναι αρκετά σπάνιο για ένα πλοίο να παραμείνει στην ιδιοκτησία του ίδιου πλοιοκτήτη από το ναυπηγείο στο οποίο κτίστηκε μέχρι και τη διάλυση του. Ένα πλοίο, ανάλογα με τον τύπο του, πρόκειται να έχει μία ενεργή εμπορική ζωή γύρω στα 25 έτη, εντός αυτής της περιόδου οι ανάγκες του πλοιοκτήτη ενδέχεται να αλλάξουν. Επίσης στην περίπτωση που η ναυλαγορά θα βρίσκεται σε ύφεση, η οικονομική ζωή του πλοίου ενδέχεται να μειωθεί διότι νεότερα και πιο αποδοτικά πλοία θα προτιμώνται από τους ναυλωτές.

Σε αυτόν το τομέα οι μεσίτες αγοροπωλησιών πλοίων (S&P Brokers) κατέχουν ιδιαίτερα ενεργό ρόλο. Οι μεσίτες τείνουν να κτίζουν σχέσεις ανάμεσα σε υποψήφιους πωλητές και αγοραστές, αλλά και με άλλους μεσίτες. Ειδικότερα στην αγορά ξηρού φορτίου όπου οι αγοραστές και οι πωλητές τείνουν να διαθέτουν ξεχωριστούς μεσίτες. Οι μεσίτες αγοροπωλησιών πλοίων συλλέγουν και διαρρέουν πληροφορίες και ευρύς λεπτομέρειες σχετικά με πλοία τα οποία προσπαθούν να πουλήσουν, σε άλλους μεσίτες οι οποίοι εξυπηρετούν πιθανούς αγοραστές. Η δυναμική ενός μεσίτη αγοροπωλησιών πλοίων έγκειται στη διατήρηση πλούσιου αρχείου διαθέσιμων πλοίων προς πώληση. Συνεπώς μια εκτενής λίστα πλοίων προς πώληση αποτελεί επαγγελματικό πλεονέκτημα για έναν μεσίτη.

1.4 Η αγορά Διάλυσης των Πλοίων (Scrap Market)



Η αγορά διάλυσης πλοίων στη ναυτιλιακή βιομηχανία αναφέρεται στη διαδικασία αποσυναρμολόγησης και ανακύκλωσης παλαιών ή παροπλισμένων πλοίων. Η αγορά αυτή διαδραματίζει κρίσιμο ρόλο στη βιομηχανία, καθώς επιτρέπει τη βιώσιμη διάθεση των πλοίων που δεν λειτουργούν πλέον, ενώ παράλληλα αποτελεί πηγή πρώτων υλών

για τη χαλυβουργία και άλλες βιομηχανίες. Η αγορά διάλυσης περιλαμβάνει διάφορα στάδια, συμπεριλαμβανομένης της επιθεώρησης των πλοίων, της διαπραγμάτευσης και της αποσυναρμολόγησης. Η διαδικασία αποσυναρμολόγησης ενός πλοίου μπορεί να είναι πολύπλοκη και περιλαμβάνει την απομάκρυνση επικίνδυνων υλικών, όπως ο αμίαντος και ο μόλυβδος, και τον διαχωρισμό των διαφόρων εξαρτημάτων για ανακύκλωση.

Πρόκειται για ακόμη μια ιδιαίτερα ανταγωνιστική αγορά, με πολλά ναυπηγεία διάλυσης πλοίων να βρίσκονται σε όλο τον κόσμο. Ωστόσο, η αγορά συγκεντρώνεται σε λίγες χώρες, συμπεριλαμβανομένης της Ινδίας, του Μπαγκλαντές και του Πακιστάν, όπου οι εργασιακοί και περιβαλλοντικοί κανονισμοί είναι λιγότερο αυστηροί. Οι χώρες αυτές έχουν αποκτήσει τη φήμη ότι προσφέρουν χαμηλότερες τιμές για τα παλιοσίδερα και, ως εκ τούτου, αποτελούν ελκυστικούς προορισμούς για τους πλοιοκτήτες που επιθυμούν να διαθέσουν τα πλοία τους.

Η αγορά διάλυσης πλοίων επηρεάζεται από διάφορους παράγοντες, συμπεριλαμβανομένης της προσφοράς πλοίων, της ζήτησης για υλικά σκραπ και των περιβαλλοντικών κανονισμών. Η αγορά είναι ιδιαίτερα κυκλική, με τη ζήτηση και τις τιμές να αυξομειώνονται ανάλογα με τις οικονομικές συνθήκες και την προσφορά πλοίων. Η αγορά επηρεάζεται επίσης από τις μεταβαλλόμενες ρυθμίσεις, όπως η Σύμβαση του Χονγκ Κονγκ, η οποία καθορίζει κατευθυντήριες γραμμές για την ασφαλή και περιβαλλοντικά ορθή ανακύκλωση πλοίων.

Η αγορά διάλυσης είναι απαραίτητη για τη ναυτιλιακή βιομηχανία, παρέχοντας μια βιώσιμη λύση για την απόρριψη πλοίων και μια πηγή πρώτων υλών για άλλες βιομηχανίες. Η κατανόηση της δυναμικής της αγοράς αυτής είναι ζωτικής σημασίας για τους συμμετέχοντες στον κλάδο, συμπεριλαμβανομένων των πλοιοκτητών, των φορέων εκμετάλλευσης και των επενδυτών, ώστε να λαμβάνουν τεκμηριωμένες αποφάσεις και να βελτιστοποιούν τις δραστηριότητές τους.

2^ο ΚΕΦΑΛΑΙΟ: ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΣ ΚΥΚΛΟΣ

Ορισμός του οικονομικού κύκλου

Ο οικονομικός κύκλος, γνωστός και ως επιχειρηματικός κύκλος ή εμπορικός κύκλος, αναφέρεται στη διακύμανση της οικονομικής δραστηριότητας σε μια δεδομένη οικονομία με την πάροδο του χρόνου. Ο οικονομικός κύκλος χαρακτηρίζεται από

περιόδους ανάπτυξης και συρρίκνωσης, οι οποίες μπορούν να επηρεαστούν από διάφορους παράγοντες, όπως οι αλλαγές στις καταναλωτικές δαπάνες, η κυβερνητική πολιτική και οι τεχνολογικές εξελίξεις. Ο οικονομικός κύκλος τυπικά περνά από τέσσερα στάδια: ανάκαμψη, κορύφωση, κατάρρευση και ύφεση. Κατά τη φάση της ανάκαμψης, η οικονομία αναπτύσσεται και παρατηρείται αύξηση της οικονομικής δραστηριότητας, όπως η απασχόληση, η παραγωγή και οι καταναλωτικές δαπάνες. Καθώς η οικονομία φτάνει στην κορύφωσή της, η ανάπτυξη αρχίζει να επιβραδύνεται και η οικονομική δραστηριότητα εξισορροπείται. Κατά τη φάση της κατάρρευσης, η οικονομική δραστηριότητα αρχίζει να μειώνεται και η οικονομία εισέρχεται σε ύφεση. Τέλος, κατά τη φάση της ύφεσης, η οικονομία φτάνει στο χαμηλότερο σημείο της πριν αρχίσει να ανακάμπτει.

Η διάρκεια και η σοβαρότητα κάθε φάσης του οικονομικού κύκλου μπορεί να ποικίλλει ανάλογα με διάφορους παράγοντες, όπως η υποκείμενη ισχύς της οικονομίας, οι αλλαγές στην κυβερνητική πολιτική και τα εξωτερικά σοκ, όπως οι φυσικές καταστροφές ή οι παγκόσμιες πανδημίες. Η κατανόηση του οικονομικού κύκλου είναι ζωτικής σημασίας για τους υπεύθυνους χάραξης πολιτικής, τους επενδυτές και τις επιχειρήσεις, καθώς μπορεί να επηρεάσει τις επενδυτικές αποφάσεις, τα επιτόκια και τη συμπεριφορά των καταναλωτών. Για παράδειγμα, κατά τη φάση της επέκτασης, οι επιχειρήσεις μπορεί να επιλέξουν να επεκτείνουν τις δραστηριότητές τους ή να επενδύσουν σε νέα έργα, ενώ κατά τη φάση της συρρίκνωσης, οι επιχειρήσεις μπορεί να επιλέξουν να μειώσουν το κόστος και να μειώσουν το εργατικό δυναμικό τους.

Συνοπτικά, ο οικονομικός κύκλος είναι ένα φυσικό μέρος της οικονομίας, που χαρακτηρίζεται από περιόδους ανάπτυξης και συρρίκνωσης. Η κατανόηση της δυναμικής του οικονομικού κύκλου είναι ζωτικής σημασίας για τη λήψη τεκμηριωμένων αποφάσεων σχετικά με τις επενδύσεις, την πολιτική και την επιχειρηματική στρατηγική.

2.1 Ορισμός και χαρακτηριστικά ναυτιλιακού κύκλου

Ο ναυτιλιακός κύκλος είναι ένας όρος που χρησιμοποιείται για να περιγράψει την κυκλική φύση της ναυτιλιακής βιομηχανίας, όπου οι περίοδοι υψηλής ζήτησης και κερδοφορίας ακολουθούνται από περιόδους υπερπροσφοράς και χαμηλής κερδοφορίας. Ο ναυτιλιακός κύκλος επηρεάζεται από διάφορους παράγοντες, όπως οι

αλλαγές στα παγκόσμια εμπορικά πρότυπα, η προσφορά και η ζήτηση πλοίων και οι οικονομικές συνθήκες.

Κατά την άνοδο του ναυτιλιακού κύκλου, υπάρχει υψηλή ζήτηση για ναυτιλιακές υπηρεσίες, που οδηγεί σε αύξηση των ναύλων και της αξίας των πλοίων. Αυτό μπορεί να οδηγήσει σε υψηλότερα κέρδη για τους πλοιοκτήτες και τους διαχειριστές, οι οποίοι μπορεί επίσης να επενδύσουν στην κατασκευή νέων πλοίων. Ωστόσο, καθώς περισσότερα πλοία εισέρχονται στην αγορά, η προσφορά αρχίζει να ξεπερνά τη ζήτηση, οδηγώντας σε υπερπροσφορά και χαμηλότερους ναύλους.

Η πτώση του ναυτιλιακού κύκλου χαρακτηρίζεται από μείωση της ζήτησης για ναυτιλιακές υπηρεσίες, η οποία μπορεί να οδηγήσει σε χαμηλότερους ναύλους και χαμηλότερη κερδοφορία για τους πλοιοκτήτες και τους φορείς εκμετάλλευσης. Αυτό μπορεί να έχει ως αποτέλεσμα τη διάλυση παλαιότερων πλοίων και τη μείωση της κατασκευής νέων πλοίων. Καθώς η ζήτηση αρχίζει τελικά να αυξάνεται, ο κύκλος ξεκινά και πάλι και αρχίζει η φάση της ανάκαμψης.

Ο ναυτιλιακός κύκλος μπορεί να επηρεαστεί από διάφορους παράγοντες, όπως οι αλλαγές στις παγκόσμιες εμπορικές συνθήκες, τα γεωπολιτικά γεγονότα και οι τεχνολογικές εξελίξεις. Για παράδειγμα, η ανάπτυξη του ηλεκτρονικού εμπορίου έχει οδηγήσει σε αυξημένη ζήτηση για ναυτιλιακές υπηρεσίες, ενώ η πανδημία COVID-19 έχει διαταράξει τα παγκόσμια εμπορικά πρότυπα και έχει οδηγήσει σε διαταραχές της αλυσίδας εφοδιασμού.

Ο ναυτιλιακός κύκλος, μπορεί να αναλυθεί σε διάφορα στάδια, τα οποία είναι τα εξής:

1. Ανάκαμψη (Recovery): Αυτό είναι το αρχικό στάδιο του ναυτιλιακού κύκλου και χαρακτηρίζεται από αύξηση της ζήτησης για ναυτιλιακές υπηρεσίες, η οποία οδηγεί σε αύξηση των ναύλων και των αξιών των πλοίων. Κατά τη διάρκεια αυτού του σταδίου, η ναυτιλιακή αγορά παρουσιάζει υψηλή ζήτηση για ναυτιλιακές υπηρεσίες, γεγονός που οδηγεί σε υψηλότερους ναύλους και κέρδη για τους πλοιοκτήτες και τους διαχειριστές. Αυτό μπορεί επίσης να οδηγήσει σε αύξηση της κατασκευής νέων πλοίων και των επενδύσεων στη ναυτιλιακή βιομηχανία.
2. Κορύφωση (Peak): Το στάδιο αιχμής του ναυτιλιακού κύκλου χαρακτηρίζεται από μια περίοδο υψηλής κερδοφορίας και αυξανόμενης προσφοράς πλοίων.

- Καθώς νέα πλοία εισέρχονται στην αγορά, η ισορροπία μεταξύ προσφοράς και ζήτησης αρχίζει να μετατοπίζεται και οι ναύλοι αρχίζουν να σταθεροποιούνται.
3. Κατάρρευση (Collapse): Κατά τη διάρκεια αυτού του σταδίου, η ζήτηση για ναυτιλιακές υπηρεσίες αρχίζει να μειώνεται, οδηγώντας σε υπερπροσφορά και χαμηλότερους ναύλους. Αυτό μπορεί να οδηγήσει σε χαμηλότερα κέρδη για τους πλοιοκτήτες και τους διαχειριστές και σε μείωση της κατασκευής νέων πλοίων.
 4. Ύφεση (Through): Το στάδιο της ύφεσης του ναυτιλιακού κύκλου χαρακτηρίζεται από μια περίοδο χαμηλής ζήτησης ναυτιλιακών υπηρεσιών και χαμηλών ναύλων. Αυτό μπορεί να έχει ως αποτέλεσμα τη διάλυση παλαιότερων πλοίων και τη μείωση της κατασκευής νέων πλοίων.

Η διάρκεια και η ένταση κάθε σταδίου μπορεί να ποικίλλει ανάλογα με διάφορους παράγοντες, όπως οι αλλαγές στα παγκόσμια εμπορικά πρότυπα, οι οικονομικές συνθήκες και η δυναμική της προσφοράς και της ζήτησης. Η κατανόηση των σταδίων του ναυτιλιακού κύκλου είναι ζωτικής σημασίας για πλοιοκτήτες ώστε να λαμβάνουν τεκμηριωμένες αποφάσεις σχετικά με την απόκτηση πλοίων, τη νέα κατασκευή και τις επιχειρησιακές στρατηγικές. Με την κατανόηση της δυναμικής του ναυτιλιακού κύκλου, οι συμμετέχοντες στον κλάδο μπορούν να προβλέψουν τις τάσεις της αγοράς και να βελτιστοποιήσουν τις δραστηριότητές τους ώστε να παραμείνουν ανταγωνιστικοί και κερδοφόροι.

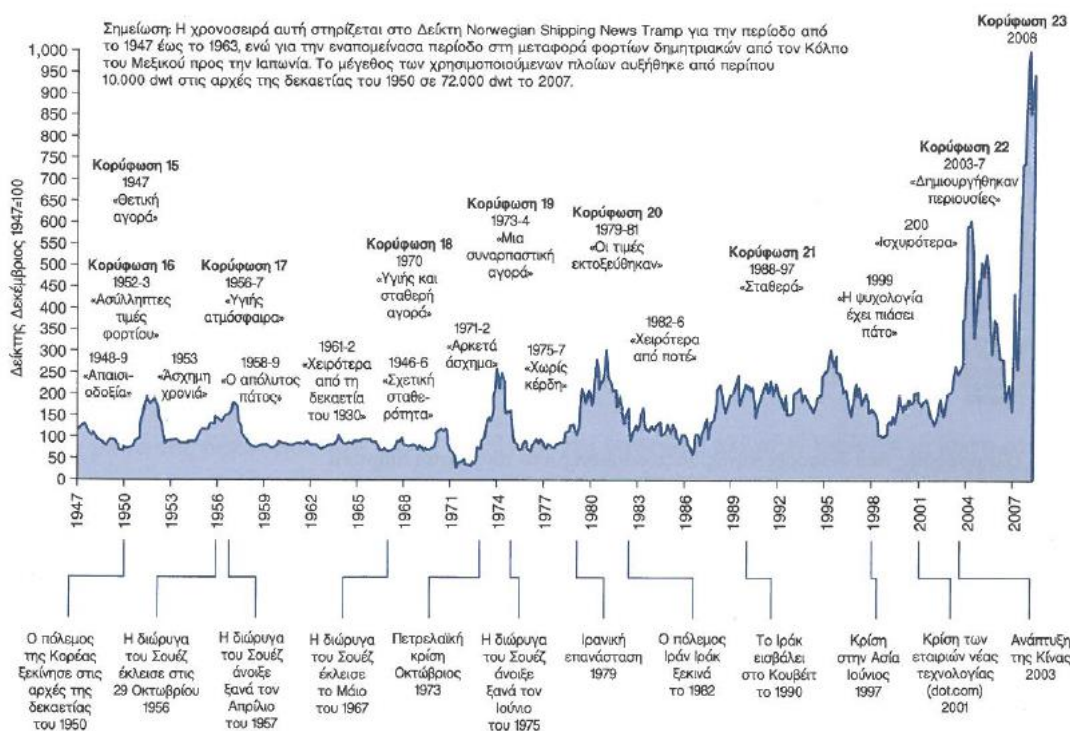
2.2 Ιστορική επισκόπηση ναυτιλιακών κύκλων

Εν συνεχεία θα γίνει αναφορά στην εξέλιξη των ναυτιλιακών κύκλων των πλοίων χύδην ξηρού φορτίου και των δεξαμενόπλοιων από την μεταπολεμική περίοδο του 2^{ου} Παγκοσμίου Πολέμου έως το έτος 2008 πριν το ξέσπασμα της Παγκόσμιας οικονομικής κρίσης. Βασική πηγή της ιστορικής επισκόπησης που ακολουθεί είναι η Ναυτιλιακή Οικονομική, 3^η έκδοση, 2009 του Martin Stopford. Σκοπός της ιστορικής επισκόπησης είναι να κατανοηθεί η κυκλικότητα της ναυτιλιακής βιομηχανίας, οι παράγοντες που επηρεάζουν τις διακυμάνσεις του ναυτιλιακού κύκλου καθώς και το αντίκτυπο αυτών στις επενδυτικές αποφάσεις πλοιοκτητών που θα μελετηθούν στο επόμενο κεφάλαιο.

Κατά τη διάρκεια της 60ετούς περιόδου που ακολούθησε από το 2^ο Παγκόσμιο Πόλεμο, δημιουργήθηκαν οκτώ κύκλοι στην αγορά ξηρού φορτίου με μέση διάρκεια

6,7 έτη. Στο σχήμα 1 φαίνονται οι τιμές για μεταφορά ξηρού φορτίου ακολουθώντας τη σειρά των κύκλων ξηρού φορτίου, ξεκινώντας από το έτος 1947 και κλείνοντας στο έτος 2008. Κατά τη διάρκεια 1947-2008 μεσολαβούν εννέα κορυφώσεις όπου αριθμούνται στο παρακάτω σχήμα από τον αριθμό 15 έως 23 ακολουθώντας την αρίθμηση της έρευνας του Martin Stopford με εναρκτήριο έτος το 1741. Παράλληλα στο σχήμα 2 παρουσιάζονται οι τιμές για τα φορτία δεξαμενοπλοίων, αν και υπάρχουν ομοιότητες στην ακολουθία των κύκλων η μορφή είναι εμφανώς διαφορετική. Οι κύκλοι ξηρού φορτίου είναι σαφέστερα ορισμένοι, με τις κορυφώσεις του να είναι μεγαλύτερες σε διάρκεια, ενώ οι κύκλοι δεξαμενοπλοίων έχουν κορυφώσεις σαφώς εντονότερες. Οι βασικότερες αγορές που αναπτύχθηκαν κατά τη διάρκεια της εξεταζόμενης περιόδου ήταν η αγορά δεξαμενοπλοίων (tanker), χύδην φορτίων (bulk), LPG (Liquid Petroleum Gas), LNG (Liquid Natural Gas) και εμπορευματοκιβωτίων (container). (Martin Stopford, 2009)

Διάγραμμα 2. Ναυτιλιακοί κύκλοι πλοίων χύδην ξηρού φορτίου, 1945-2008

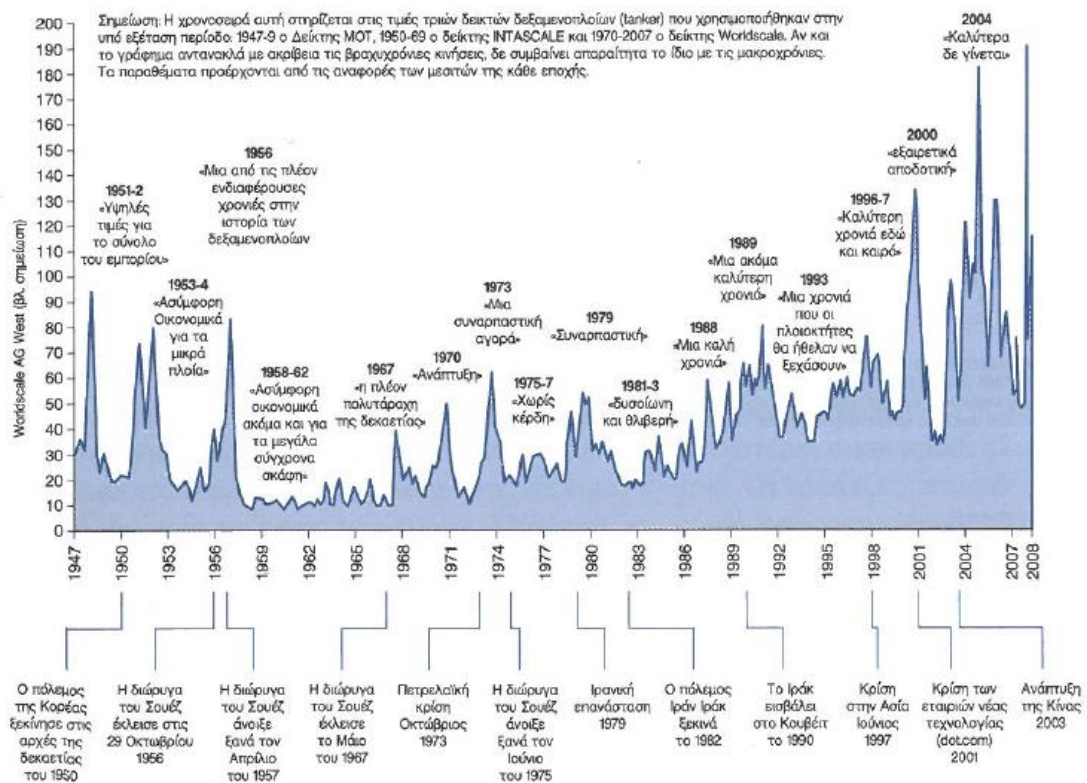


Πηγή: Πληροφορίες από διάφορες πηγές, ταξινομημένες από τον Martin Stopford

Κατά τη διάρκεια της μεταπολεμικής περιόδου η τάση της γραμμής φορτίων μειώθηκε 15 μονάδες σε λιγότερες από 5 μονάδες σύμφωνα με τον δείκτη πληθωρισμού των ΗΠΑ. Η αύξηση στο μέγεθος των πλοίων, η εξειδίκευση του ανάλογα με τον τύπο

μεταφερόμενου φορτίου και η βελτίωση των τεχνολογιών πλου μαζί με την κατασκευή αποδοτικότερων μηχανών οδήγησαν στην μείωση του κόστους φορτίου κατά περίπου δύο τρίτα. Τις πρώτες τρεις δεκαετίες μετά τον Δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο ο όγκος του θαλάσσιου εμπορίου αυξήθηκε από 500 εκατομμύρια τόνους ο 1950 σε 3,2 δις το 1973. Οι βασικότεροι αποστολείς ενεργειακών και μεταλλευτικών φορτίων ανέπτυξαν μοντέλα ολοκληρωμένων μεταφορικών διαδικασιών με σκοπό την μείωση του συνολικού μεταφορικού κόστους. Το 1945 ο παγκόσμιος εμπορικός στόλος αποτελούνταν κυρίως από επιβατικά πλοία, πλοία μεταφοράς φορτίων και λίγα δεξαμενόπλοια, με ελάχιστα εκ των οποίων να ξεπερνούν τους 20,000 DWT. Η εικόνα αυτή είχε αλλάξει εντελώς το 1975, με την εξειδίκευση των πλοίων ανάλογα τον τύπο φορτίου. Πλέον είχαν εισέλθει στην αγορά εξειδικευμένα πλοία διαχωρίζοντας την αγορά σε πλοία ξηρού φορτίου (Bulk), πετρελαιοφόρα (Tankers), πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων (Containers), πλοία μεταφοράς χημικών κ.α. Έως τα μέσα της δεκαετίας του 1990 είχαν ενταχθεί στην αγορά πλοία χωρητικότητας μεγαλύτερης των 100,000 DWT, ενώ στα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων είχε αυξηθεί η χωρητικότητα τους από τα 2,000 TEU του 1970 σε 10,000 TEU το 2007. (Martin Stopford, 2009)

Διάγραμμα 3. Ναυτιλιακοί κύκλοι δεξαμενόπλοιων, 1947-2008



Πηγή: Πληροφορίες από διάφορες πηγές, ταξινομημένες από τον Martin Stopford

2.2.1 Βραχυχρόνιοι κύκλοι, 1945-2007

Κατά τη διάρκεια της περιόδου 1947-2007 σημειώθηκαν οκτώ κύκλοι ξηρού φορτίου, η μέση διάρκεια του ήταν σχετικά σύντομη με μέση διάρκεια 5,6 έτη, με κορυφώσεις που διήρκησαν κατά μέσο όρο 2,4 έτη και καταβυθίσεις 3,2 έτη. Οι διαρκέστερες κορυφώσεις που σημειώθηκαν ήταν από το 1988 μέχρι το 1997 και από το 2003 μέχρι τις αρχές του 2008 όπου πρόκειται για την καλύτερη άνθιση των τελευταίων 264 ετών. Από την άλλη πλευρά οι μεγαλύτερες υφέσεις διήρκησαν από το 1958 έως το 1964 και από το 1982 έως το 1987 όπου ήταν μία από τις χειρότερες υφέσεις του αιώνα. (Martin Stopford, 2009)

Κύκλος 1945-1951

Η μεταπολεμική αγορά ξεκίνησε καλά το 1945, η έλλειψη τονάζ και η έντονη ανάγκη για μεταφορές οδήγησε σε πρωτοφανή αύξηση των τιμών των ναύλων εν συγκρίσει με τις τιμές της προπολεμικής περιόδου. Η αγορά παρέμεινε σταθερή το 1946 μέχρι το 1947 όπου ξεκίνησε η καθοδική τάση που κατέληξε σε κατάρρευση το 1949, αποτέλεσμα του άφθονου υφιστάμενου τονάζ γεγονός που οδήγησε στη μείωση των τιμών. Το 1950 η έλλειψη τονάζ σε συγκεκριμένες εμπορικές δραστηριότητες επέφερε την αύξηση των τιμών. (Martin Stopford, 2009)

Κύκλος 1952-1955

Ο πόλεμος της Κορέα το 1951 έφερε κύμα πανικού ως προς τη δημιουργία αποθεμάτων, κατά συνέπεια το θαλάσσιο εμπόριο αυξήθηκε κατά 16% εντός ενός έτους δημιουργώντας συνθήκες έντονης ευμάρειας που όμως διήρκησε ένα έτος και την άνοιξη του 1952 τα φορτία είχαν μειωθεί έως και κατά 70%. Το 1953 το παροπλισμένο τονάζ αυξανόταν λόγω της μείωσης των εισαγωγών με αποτέλεσμα την μείωση των τιμών που διήρκησε μέχρι και το 1954. Το φθινόπωρο του 1954 ξεκίνησε η ανάκαμψη η οποία συνέχισε το 1955, το Νοέμβριο του 1956 όταν έκλεισε η διώρυγα του Σουέζ και τα πλοία έπρεπε να ταξιδεύουν από το Ακρωτήριο της Καλής Ελπίδας η άνοδος των τιμών και της χρονοναύλωσης ήταν τρομακτική. (Martin Stopford, 2009)

Κύκλος 1957-1969

Την άνοδο του 1956 ακολούθησε δεκαετή ύφεση, ένα πολύπλοκο σύνολο οικονομικών και πολιτικών μεταβλητών συνωμότησε προκειμένου να δημιουργηθεί η μακροχρόνια αυτή ύφεση. Σύμφωνα με τον Platon κύριοι παράγοντες που επέφεραν την ύφεση ήταν

η δημιουργία αποθέματος, η υπερβολική ναυπήγηση, τα αποτελεσματικότερα πλοία και η παγκόσμια οικονομία. Ο ρυθμός ολοκλήρωσης καινούργιων πλοίων είχε αυξηθεί σημαντικά και η αντικατάσταση των πλοίων Liberty ήταν ταχύτερη. Επίσης η μεγάλη ύφεση στην παγκόσμια οικονομία συνέβαλλε σημαντικά μειώνοντας κατά 4% τη βιομηχανική παραγωγή των χωρών ΟΟΣΑ. Η επαναλειτουργία της διώρυγας του Σουέζ μείωσε την ανάγκη για δεξαμενόπλοια και συνέπεσε με καθελκύσεις ρεκόρ νεότευκτων πλοίων. Το 1967 η διώρυγα του Σουέζ έκλεισε ξανά γεγονός που επέφερε την άνοδο των ναύλων δίχως όμως να επαναληφθούν τα επίπεδα κερδοφορίας του 1956. (Martin Stopford, 2009)

Κύκλος 1970-1972

Ο πόλεμος μεταξύ Ισραήλ και Αιγύπτου το 1967 οδήγησε στο κλείσιμο της διώρυγας του Σουέζ γεγονός που είχε άμεση επίπτωση πρωτίστως στην αγορά δεξαμενοπλοίων μιας και το πετρέλαιο ήταν το πλέον εμπορεύσιμο αγαθό και έπειτα στην αγορά ξηρού φορτίου διότι όλα και περισσότερα πλοία μετατρέπονταν σε δεξαμενόπλοια με αποτέλεσμα τη μείωση διαθέσιμου τονάζ στα πλοία ξηρού φορτίου. Ακολούθησαν επτά χρόνια ευημερίας εντός των οποίων υπήρχαν τρεις ανθήσεις σε διαφορετικές χρονικές στιγμές βρίσκοντας έτσι οι πλοιοκτήτες την ευκαιρία να επιτύχουν χρονοναυλώσεις σε ιδιαίτερα επικερδείς τιμές. Η απρόσμενη αύξηση του εμπορίου κατά 78% το 1973 δημιούργησε αυξημένη απαίτηση για πλοία επισφραγίζοντας την περίοδο ευημερίας. Το 1971 υπήρξε ύφεση που όμως δεν είχε διάρκεια διότι μεγάλο μέρος της αγοράς είχε καλυφθεί με χρονοναυλώσεις από το 1970. (Martin Stopford, 2009)

Κύκλος 1973-1978

Το έτος 1973 ήταν από τα καλύτερα για τη ναυτιλία, στη διάρκεια του καλοκαιριού τα ναύλα για ένα πλοίο VLCC διπλασιάστηκαν γεγονός που οδήγησε σε μια εντυπωσιακή αύξηση στις τιμές των πλοίων έως και 60 τις εκατό. Όμως ο πόλεμος του Yom Kippur το 1973 οδήγησε την αγορά δεξαμενοπλοίων σε κατάρρευση η οποία διήρκησε μέχρι το 1988. Οι κύριοι παράγοντες οι οποίοι συνέβαλλαν στην ύφεση ήταν πρώτον η υπερπροσφορά δεξαμενοπλοίων λόγω της κερδοσκοπικής επένδυσης στις αρχές της δεκαετίας του 1970, δεύτερον η ναυπηγική ικανότητα ήταν πολύ μεγαλύτερη από αυτή που απαιτούνταν για την κάλυψη της ζήτησης και τρίτον οι αυξήσεις στις τιμές του πετρελαίου το 1973 και το 1979 μείωσαν σημαντικά τη ζήτηση του σε εισαγωγές οδηγώντας στην καταβύθιση της αγοράς. Αντιθέτως η ύφεση στην ναυτιλία χύδην

φορτίου διήρκησε τρία έτη από το 1975 έως και το 1978 όπου η μείωση της ζήτησης του πετρελαίου λόγω της υψηλής τιμής του οδήγησε στην αύξηση της ζήτησης του άνθρακα από τις εταιρείες παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας, ταυτόχρονα η ιδιαίτερα αυξημένη συμφόρηση στα λιμάνια στη Μέση Ανατολή και στην Αφρικής λόγω της ανεπάρκειας των υποδομών τους και η αύξηση του εμπορίου χύδην φορτίων έφερε ανάκαμψη στην αγορά των πλοίων χύδην φορτίων. (Martin Stopford, 2009)

Κύκλος 1979-1987

Η κορύφωση στην αγορά ξηρού φορτίου διήρκησε μέχρι τον Μάρτιο του 1981, έπειτα ξεκίνησε η κατάρρευση. Ένα εκ των γεγονότων που προκάλεσαν την απότομη πτώση ήταν η απεργία των ανθρακωρύχων στις ΗΠΑ η οποία είχε άμεσο αντίκτυπο στην αγορά του Ατλαντικού. Το γενικότερο πρόβλημα όμως ήταν η ύφεση της παγκόσμιας οικονομίας. Οι μειωμένες τιμές στο πετρέλαιο, η πτώση του εμπορίου του άνθρακα και η απουσία συμφόρησης στα λιμάνια οδήγησαν σε κατάρρευση των τιμών. Η μείωση των τιμών συνεχίστηκε το 1982 μέχρι την άνοιξη του 1983 όπου βελτιώθηκαν ελαφρώς ξαναπέφτοντας όμως το ίδιο καλοκαίρι και παραμένοντας χαμηλές έως και το τέλος του έτους. Παρά την χαμηλή αγορά το 1983-84 υπήρξαν πολλές παραγγελίες νεότευκτων πλοίων χύδην φορτίου, αυτό συνέβη διότι οι πλοιοκτήτες είχαν συγκεντρώσει μεγάλα χρηματικά ποσά από την ανάπτυξη του 1980, οι τράπεζες διέθεταν μεγάλα χρηματικά αποθέματα και ήταν πρόθυμες να χρηματοδοτήσουν την Ναυτιλία και οι πλοιοκτήτες θεωρούσαν ότι ο κύκλος θα διαρκούσε 6 χρόνια όπως και ο προηγούμενος. (Martin Stopford, 2009)

Παράλληλα λόγω του πλεονάσματος του τονάζ και της έως τότε έλλειψης παραγγελιών νεότευκτων σε συνδυασμό με την προσφορά καινούργιας γενιάς πλοίων από τα ναυπηγεία τα οποία υπερτερούσαν σε οικονομία καυσίμου και την χαμηλή τιμή του Ιαπωνικού Yen, η παραγγελία ενός νεότευκτου πλοίου στην Ιαπωνία έμοιαζε ιδιαίτερα ελκυστική. Το 1984 ο επιχειρηματικός κύκλος ξεκίνησε ανοδική πορεία εκπληρώνοντας τις προσδοκίες βελτίωσης, ωστόσο ο μεγάλος όγκος παραδόσεων νεότευκτων πλοίων οδήγησε σε περιορισμένη αύξηση των τιμών μιας και ο συνολικός στόλος μπορούσε να απασχοληθεί ελάχιστα. Οι χαμηλοί ναύλοι δεν επαρκούσαν ώστε να καλυφθούν τα έξοδα των πλοίων γεγονός που οδήγησε σε πωλήσεις πλοίων σε χαμηλές τιμές ακόμη και κατασχέσεις λόγω αδυναμίας αποκλήρωσης των τραπεζικών υποχρεώσεων. Η αγορά κατάρρευσε εντελώς το 1986 με τους οικονομολόγους να κάνουν λόγο για κρίση κι όχι απλά ύφεση. Η μεγέθυνση του εμπορίου και η

καταστροφή πλοίων οδήγησε την αγορά ξηρού φορτίου σε ισορροπία φτάνοντας στο μέγιστο το 1989. (Martin Stopford, 2009)

Για την αγορά δεξαμενοπλοίων η περίοδος αυτή ήταν καταστροφική. Η Ιρανική επανάσταση το 1979 σχεδόν τετραπλασίασε την τιμή πετρελαίου ανά βαρέλι προκαλώντας μαζική αποστροφή από το πετρέλαιο με τους ενεργειακούς σταθμούς να επιστρέφουν στη χρήση του άνθρακα ως εναλλακτική πηγή. Το παγκόσμιο εμπόριο πετρελαίου μειώθηκε κατά 500 εκατομμύρια τόνους το έτος 1983 συγκριτικά με το έτος 1979, έτσι ξεκίνησε μία έντονη ύφεση με το πλεόνασμα πλοίων να αγγίζει το 50% γεγονός το οποίο έφερε την κατάρρευση των τιμών των πλοίων, φθάνοντας τις τιμές scrap. Χρειάστηκε να διαλυθούν αρκετά πλοία προκειμένου να ισορροπήσει η αγορά. Το παροπλισμένο τονάζ δεξαμενοπλοίων αυξήθηκε κατά 40 εκατομμύρια τόνους νεκρού βάρους το 1982 και επιπλέον 52 εκατομμύρια τόνους νεκρού βάρους το 1983. Έως και το 1985 η αγορά ήταν αποκαρδιωτική με την τιμή ενός VLCC να έχει πέσει στα 3 εκατομμύρια δολάρια. Το 1986 η αγορά έδειξε τα πρώτα σημάδια ανάκαμψης, κατά τη διάρκεια της χρονιάς οι τιμές φορτίου αυξήθηκαν κατά 70%, οι τιμές των πλοίων διπλασιάστηκαν, μέχρι το 1989 η τιμές των δεξαμενοπλοίων είχαν σχεδόν τετραπλασιαστεί γεγονός που οδήγησε αναπόφευκτα σε έντονες επενδυτικές κινήσεις στην αγορά δεξαμενοπλοίων κλείνοντας έτσι της μεγάλη ύφεση της περιόδου 1979-1988. (Martin Stopford, 2009)

Κύκλος 1988-2002

Μετά την έντονη ύφεση της αγοράς το 1985, οι τιμές σημείωσαν σταθερή αύξηση έως ότου έφθασαν σε νέα υψηλά το 1989. Τα ακόλουθα πέντε έτη οι αγορές δεξαμενοπλοίων και πλοίων χύδην ξηρών φορτίων αναπτύχθηκαν πολύ διαφορετικά, λόγω των διαφορετικών θεωρήσεων των επενδυτών για τις δύο αγορές. (Martin Stopford, 2009)

Στην αγορά δεξαμενοπλοίων η κορύφωση συνοδεύτηκε από τρία χρόνια έντονων παραγγελιών, από το 1988 έως το 1991. Η έντονη αυτή επενδυτική δραστηριότητα βασίστηκε σε τρεις αναμενόμενες εξελίξεις στην αγορά. Το πρώτο το οποίο αναμενόταν ήταν ότι ο γηράσκον στόλος πλοίων που ναυπηγήθηκαν το 1970 θα οδηγούταν σε διάλυση όταν θα συμπλήρωνε τα 20 έτη δημιουργώντας έτσι ένα έντονο έλλειμμα πλοίων στην αγορά. Το δεύτερο ήταν η θεώρηση ότι η ναυπηγική ικανότητα είχε μειωθεί τόσο πολύ τη δεκαετία του 1980 με αποτέλεσμα να υπάρχει έντονη

έλλειψη κατά τη διαδικασία αντικατάστασης τη δεκαετία του 1990. Και τρίτον, η αυξανόμενη ζήτηση για πετρέλαιο αναμενόταν να καλυφθεί από τις εξαγωγές της Μέσης Ανατολής, δημιουργώντας αυξημένη ζήτηση για δεξαμενόπλοια. Εν τέλει καμία από τις αναμενόμενες θεωρήσεις δεν πραγματοποιήθηκε, τα πλοία που ήταν ναυπηγημένα τη δεκαετία του 1970 συνέχισαν να πραγματοποιούν ταξίδια και μετά το πέρας των 20 ετών, στα μέσα της δεκαετίας του 1990 τα ναυπηγεία είχαν υπερδιπλασιάσει την παραγωγή τους και η ανάπτυξη εξόρυξης πετρελαίου με ταχύτερο και αποδοτικότερο ρυθμό σε κοντινότερες περιοχές μείωσαν τις εξαγωγές της Μέσης Ανατολής. Από τις αρχές του 1992 οι πληθώρα παραδόσεων νεότευκτων δημιούργησαν ύφεση η οποία διήρκησε μέχρι και τα μέσα του 1995 όπου έπειτα ξεκίνησε σταθερή ανάκαμψη και οι τιμές κινούνταν σταθερά ανοδικές. (Martin Stopford, 2009)

Αντιθέτως οι συνθήκες στην αγορά ξηρού φορτίου ακολούθησαν διαφορετική τροπή. Το 1989 οι τιμές ξηρού φορτίου κινούνταν παράλληλα με αυτές των δεξαμενοπλοίων, χωρίς όμως οι παραγγελίες πλοίων ξηρού φορτίου να έχουν την ίδια ένταση με αυτές των δεξαμενοπλοίων. Κατά την παγκόσμια ύφεση του 1992 οι παραδόσεις πλοίων ξηρού φορτίου ήταν αρκετά μειωμένες συγκριτικά με αυτές των δεξαμενοπλοίων, γεγονός που καθιστούσε το συνολικό τονάζ πλοίων χύδην ξηρού φορτίου εύκολα απορροφήσιμο από την αγορά με αποτέλεσμα να επέλθει σύντομη πτώση το 1992 και τα ναύλα να φθάσουν σε νέα υψηλά μέχρι το 1995. Η πενταετής περίοδο έντονης κερδοφορίας έφερε έντονη επενδυτική δραστηριότητα σε πλοία χύδην ξηρού φορτίου, όπου οδήγησε σε ύφεση τον 1996 με την άφιξη των παραδόσεων. Η Ασιατική κρίση δημιούργησε περεταίρω ύφεση το 1997 κι ενώ η βιομηχανική παραγωγή σημείωσε έντονη αύξηση το ίδιο έτος, το 1998 κατέρρευσε συνεχίζοντας την ύφεση μέχρι το 2000 όπου η βιομηχανική παραγωγή σημείωσε αύξηση ρεκόρ με ποσοστό 11% ετησίως και σε συνδυασμό με τον αργά αυξανόμενο στόλο δεξαμενοπλοίων και πλοίων χύδην ξηρών φορτίων λόγω της αύξησης της διάλυσης πλοίων οι τιμές έφθασαν σε νέα υψηλά σηματοδοτώντας την πρώτη άνθηση τα τελευταία 25 χρόνια. (Martin Stopford, 2009)

Κύκλος 2003-2007

Ο κύκλος 2003 με 2007 ξεκίνησε με μια κορύφωση και κατέληξε με την διεθνής οικονομική κρίση. Στη διάρκεια των έξι αυτών ετών η Κίνα σημείωσε έντονη ανάπτυξη κυρίως λόγω των ξένων επενδύσεων που προσέλκυσε, παράλληλα η ταχύτερη ανάπτυξη των υποδομών της δημιούργησε ανάγκη για μεγάλες ποσότητες πρώτων

υλών. Κατά την περίοδο 2002 και 2007 η παραγωγή χάλυβα τετραπλασιάστηκε και σε συνδυασμό με την αύξηση εισαγωγής πετρελαίου και των εξαγωγών χύδην προϊόντων επήλθε έντονη έλλειψη πλοίων προκαλώντας εκτόξευση στις τιμές των ναύλων και των πλοίων δίχως προηγούμενα. Δυστυχώς ακολούθησε η κατάρρευση με το ξέσπασμα της παγκόσμιας οικονομικής κρίσης του 2008. (Martin Stopford, 2009)

3^ο ΚΕΦΑΛΑΙΟ: ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΠΕΝΔΥΤΙΚΕΣ ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ & ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑΤΑ ΕΛΛΗΝΩΝ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ

3.1 Μέθοδοι ανάληψης ναυτιλιακών επενδυτικών αποφάσεων

Οι επενδυτές στις ναυτιλιακές αγορές ερχόντουσαν πάντοτε αντιμέτωποι με σημαντικές και δύσκολες αποφάσεις σχετικά με τον χρόνο επενδύσεων λόγω της πολύπλοκης και ασταθούς φύσης του ναυτιλιακού κλάδου. Συνεπώς, δεν αποτελεί έκπληξη το γεγονός ότι η δυναμική συμπεριφορά των τιμών των πλοίων και η υπό όρους μεταβλητότητά τους έχουν αποτελέσει το επίκεντρο πολλών εμπειρικών μελετών στη ναυτιλιακή οικονομική βιβλιογραφία. Οι παραδοσιακές προσεγγίσεις για τη μοντελοποίηση των τιμών των πλοίων βασίζονται κυρίως σε υποδείγματα γενικής και μερικής ισορροπίας που χρησιμοποιούν διαρθρωτικές σχέσεις μεταξύ ενός αριθμού μεταβλητών, όπως το βιβλίο παραγγελιών, οι παραδόσεις νεότευκτων πλοίων, τα ποσοστά διάλυσης, οι τιμές των ναύλων, οι τιμές των καυσίμων κ.α. Αυτό το πλαίσιο αποτίμησης λαμβάνει ρητά υπόψη τη λειτουργική ευελιξία στη διαχείριση των πλοίων, όσον αφορά την επιλογή μεταξύ εισόδου και εξόδου από την αγορά και τη μετάβαση μεταξύ των τρόπων ακινησίας και εμπορίας.

Η διαμόρφωση των τιμών στην αγορά μεταχειρισμένων πλοίων εξετάστηκε επίσης για να διαπιστωθεί αν οι αγορές πλοίων είναι αποτελεσματικές και αν οι τιμές διαμορφώνονται ορθολογικά. Για παράδειγμα, οι Kavussanos και Alizadeh, 2002a, Hale και Vanags, 1992, Glen, 1997, εξετάζουν την ισχύ της υπόθεσης της αποτελεσματικής αγοράς (Efficient Market Hypothesis - EMH) στη διαμόρφωση των τιμών των μεταχειρισμένων πλοίων ξηρού φορτίου. Οι μελέτες αυτές υποστηρίζουν ότι η αποτυχία της EMH μπορεί είτε να αποδοθεί στην ύπαρξη χρονικά μεταβαλλόμενων ασφαλίσεων κινδύνου, είτε να αντανakλά ευκαιρίες αρμπιτράζ στην αγορά. Το τελευταίο υποδηλώνει ότι εάν διαπιστωθεί ότι οι τιμές των πλοίων αποκλίνουν σταθερά από τις ορθολογικές τους τιμές, τότε οι στρατηγικές διαπραγμάτευσης μπορούν να προσαρμοστούν ώστε να εκμεταλλεύονται τις ευκαιρίες για υπερκέρδη. Για

παράδειγμα, όταν οι τιμές των πλοίων είναι χαμηλότερες από τις θεμελιώδεις τιμές τους, τότε η αγορά και η εκμετάλλευση αυτών των πλοίων μπορεί να είναι κερδοφόρα, δεδομένου ότι είναι υποτιμημένα σε σύγκριση με τη μελλοντική κερδοφορία τους (δηλαδή τα κέρδη από τις εμπορευματικές μεταφορές). Από την άλλη πλευρά, όταν οι τιμές είναι υψηλότερες από τις αντίστοιχες ορθολογικές αξίες τους, τότε από την άποψη ενός πλοιοκτήτη μπορεί να είναι πιο επικερδές να ναυλώσει πλοία, αντί να τα αγοράσει, αφού είναι υπερτιμημένα σε σύγκριση με την αναμενόμενη μελλοντική κερδοφορία τους.

Παρά τις πολυάριθμες μελέτες στη βιβλιογραφία σχετικά με τη διαμόρφωση των τιμών των πλοίων, τον έλεγχο της εγκυρότητας της ΕΜΗ στις ναυτιλιακές αγορές και τη συμπεριφορά των τιμών των πλοίων και των διακυμάνσεών τους, υπάρχουν ελάχιστα εμπειρικά στοιχεία σχετικά με το κατά πόσον οι αποφάσεις πώλησης και αγοράς εμπορικών πλοίων, οι οποίες βασίζονται σε θεμελιώδη ή/και τεχνική ανάλυση, μπορούν να είναι κερδοφόρες. Για παράδειγμα, οι Adland, 2000, Adland και Koekebakker, 2004 διερευνούν την απόδοση των τεχνικών κανόνων διαπραγμάτευσης και υποστηρίζουν ότι, εάν η αγορά πλοίων είναι αποτελεσματική, τότε οι στρατηγικές διαπραγμάτευσης που βασίζονται σε αυτούς τους κανόνες δεν θα πρέπει να παράγουν πλούτο που υπερβαίνει αυτό που μπορεί να αποκτηθεί μέσω απλών στρατηγικών αγοράς και διακράτησης. Παρόλο που η μελέτη τους φαίνεται να παρέχει υποστήριξη για την ΕΜΗ, δεδομένης της φύσης της τεχνικής ανάλυσης μπορεί να υπάρχουν δύο σημεία που θα μπορούσαν να τεθούν. Πρώτον, όπως επισημαίνουν, τα αποτελέσματά τους ενδέχεται να εξαρτώνται από τις μεταβλητές και το σύνολο των κανόνων που χρησιμοποιούνται για την κατασκευή των τεχνικών στρατηγικών διαπραγμάτευσης. Δεύτερον, η χρήση τεχνικών κανόνων διαπραγμάτευσης από μόνη της και όχι σε συνδυασμό με την υποκείμενη οικονομική θεωρία, μπορεί να μην είναι τόσο αποτελεσματική σε αυτή την αγορά. Αυτό οφείλεται στο γεγονός ότι το ιστορικό μοτίβο των υποκείμενων σειρών από μόνο του δεν αρκεί για την εξαγωγή πληροφοριών σχετικά με τη μελλοντική συμπεριφορά των τιμών, δεδομένου ότι είναι ευρέως τεκμηριωμένο ότι οι τιμές των πλοίων ακολουθούν διαδικασίες τυχαίου περιπάτου.

3.2 Παραδείγματα Ελλήνων εφοπλιστών

Στο κεφάλαιο αυτό θα πραγματοποιηθεί αναφορά σε τρεις ελληνικές ναυτιλιακές εταιρείες με εξέχουσα και μακροχρόνια παρουσία στο χώρο του θαλάσσιου εμπορίου, κύριος σκοπός είναι η μελέτη της εξέλιξης τους μέσα από το ιστορικό τους, έτσι ώστε

να εντοπιστούν και να γίνουν κατανοητές τυχόν στρατηγικές που ακολουθήσαν ανά τα χρόνια.

3.2.1 Μελέτη Περίπτωσης Ομίλου Αγγελικούση

Ο Όμιλος Αγγελικούση έχει μια εδραιωμένη πορεία στη ναυτιλία που χρονολογείται από το 1947. Ο Αντώνης Ι. Αγγελικούσης ίδρυσε την επιχείρηση το 1947. Το πρώτο υπερωκεάνιο φορτηγό πλοίο αποκτήθηκε το 1948. Το MV Astypalea (356 GRT) το οποίο ναυπηγήθηκε το 1936 από την Smith's Dock Co Ltd. Το πρώτο νεότευκτο πλοίο, ένα πλοίο μεταφοράς χύδην φορτίου χωρητικότητας 68.834 DWT, παραγγέλθηκε στην Ishikawajima - Harima Heavy Industries Co. Ltd., στην Ιαπωνία. Το πλοίο παραδόθηκε τον Μάιο του 1968, ονομάστηκε MV Afonos και τέθηκε υπό ελληνική σημαία. Μεταξύ του 1968 και του 1985, παραγγέλθηκαν 28 νεότευκτα πλοία στην IHI, της Ιαπωνίας, τα οποία αποτελούνταν από πλοία μεταφοράς χύδην φορτίου. Το 1993 ο Γιάννης Α. Αγγελικούσης, ο οποίος είχε ενταχθεί στην εταιρεία το 1973, παρήγγειλε τα πρώτα 5 capesize πλοία μεταφοράς χύδην φορτίου στη Hyundai Heavy Industries Co., Ltd. Εκείνη την εποχή, αυτά ήταν τα μεγαλύτερα πλοία μεταφοράς χύδην φορτίου που είχε παραγγείλει ποτέ Έλληνας εφοπλιστής.

Ο Γιάννης Α. Αγγελικούσης αποφάσισε να δραστηριοποιηθεί στον τομέα των δεξαμενόπλοιων και μεταξύ 1996 και 2000 παρήγγειλε Aframaxes, Suezmaxes και VLCC. Το MV Maria A. Angelicoussis ήταν το πρώτο νεότευκτο VLCC που παραδόθηκε στον Όμιλο από την Daewoo το 2000, έπειτα το 2003 ακολουθώντας την πρωτοβουλία του, παρήγγειλε το πρώτο πλοίο μεταφοράς υγροποιημένου φυσικού αερίου, το Maran Gas Asclepius, και ίδρυσε τη Maran Gas Maritime, τον βραχίονα διαχείρισης πλοίων υγροποιημένου φυσικού αερίου του ομίλου.

Σήμερα ο εμπορικός στόλος του ομίλου Αγγελικούση απαριθμεί 142 πλοία συνολικής χωρητικότητας 23,297,623 DWT και 9,626,474 κυβικών μέτρων, έχοντας μεταφέρει 100,232,638 μέγα τόνους χύδην ξηρών και υγρών φορτίων και 64,513,967 κυβικά μέτρα υγροποιημένου φυσικού αερίου. Ο στόλος διαχωρίζεται σε τρεις εταιρείες ανάλογα με τον τύπο του μεταφερόμενου φορτίου. Τη Maran Tankers με στόλο 53 δεξαμενοπλοίων σε λειτουργία, συνολικής χωρητικότητας 14,349,716 DWT μέσης ηλικίας 7,8 έτη και επιπλέον εν αναμονή δύο πλοίων σε παραγγελία. Τη Maran Gas με στόλο σε λειτουργία 45 πλοίων συνολικής χωρητικότητας 7,538,474 κυβικών μέτρων, μέση ηλικία ανά πλοίο 4 έτη και επιπλέον εν αναμονή 12 παραγγελίες πλοίων. Και

τέλος την Maran Dry με 44 πλοία συνολικής χωρητικότητας 8,116,907 DWT και μέση ηλικία τα 8,2 έτη και επιπλέον μια παραγγελία εν αναμονή.

Ανάλυση

Μελετώντας το παραπάνω ιστορικό του ομίλου Αγγελικούση οδηγούμαστε στα εξής συμπεράσματα. Η εταιρεία εισέρχεται στη ναυτιλία το 1947 κατά την μεταπολεμική περίοδο, έτος κορύφωσης του ναυτλιακού κύκλου, όπου οι τιμές των ναύλων άγγιξαν πρωτοφανή επίπεδα συγκριτικά με αυτές της προπολεμικής περιόδου. Το 1968 παραδίδεται το πρώτο νεότευκτο πλοίο της εταιρείας, εν μέσω περιόδου ύφεσης του ναυτλιακού κύκλου. Κατά την περίοδο μεταξύ του 1968 και του 1985, όπου μεσολαβούν τρεις ναυτλιακοί κύκλοι, η εταιρεία έχει έντονη δραστηριότητα στα νεότευκτα πλοία, πραγματοποιώντας 28 παραγγελίες ναυπήγησης.

Το έτος 1993 ο Γιάννης Αγγελικούσης παραγγέλνει πέντε capesize πλοία ξηρού φορτίου, κατά την περίοδο που το θαλάσσιο εμπόριο βρισκόταν σε άνθηση λόγω της παγκόσμιας οικονομικής ανάπτυξης που χαρακτήρισε την εποχή. Το έτος 1996 το οποίο αποτελούσε περίοδο ανάκαμψης της αγοράς δεξαμενόπλοιων ο όμιλος Αγγελικούση εισέρχεται στην αγορά των χύδην υγρών φορτίων αγοράζοντας πλήθος πλοίων. Το 2003 η εταιρεία αγοράζει το πρώτο LNG ξεχωρίζοντας ανάμεσα στις πρώτες ναυτλιακές εταιρείες, οι οποίες δραστηριοποιούνται στον κλάδο μεταφοράς υγροποιημένου φυσικού αερίου.

Επιπλέον παρατηρείται ότι ο όμιλος Αγγελικούση τείνει να διατηρεί στην κατοχή του όσο το δυνατό νεότερο στόλο εμπορικών πλοίων και να συνάπτει μακροχρόνιες σχέσεις με ναυπηγεία υψηλής ποιότητας κατασκευής νεότευκτων πλοίων. Συνοψίζοντας γίνεται εύκολα αντιληπτή η στρατηγική επιλογή δραστηριοποίησης του ομίλου σε περισσότερο από έναν κλάδο της εμπορικής ναυτιλίας με στόχο την κερδοφορία βασιζόμενη στους διαφορετικούς ναυτλιακούς κύκλους της αγοράς, ξεκινώντας από την μεταφορά χύδην ξηρού φορτίου, επεκτείνοντας στην αγορά χύδην υγρού φορτίου και στα πλοία μεταφοράς υγροποιημένου αερίου.

3.2.2 Μελέτη Περίπτωσης Samos Steamships Co.

Η Samos Steamship είναι μια κατεξοχήν παραδοσιακή ναυτλιακή εταιρεία που διαχειρίζεται έναν μικτό στόλο δεξαμενόπλοιων και πλοίων μεταφοράς χύδην φορτίου. Η Samos διαχειρίζεται ένα στόλο 3,0 εκατομμυρίων τόνων με μέση ηλικία 7 ετών. Με

πάνω από 140 χρόνια εμπειρίας προσφέροντας αξιόπιστες θαλάσσιες μεταφορές, συνδυάζοντας τεχνογνωσία, ευελιξία και καινοτομία.

Η ιστορία της Samos Steamship Co. ξεκινάει ως εξής, το 1875 η οικογένεια Ιγγλέσση ξεκινά το εμπόριο αγαθών από το νησί της Σάμου με ένα μικρό στόλο ιστιοφόρων πλοίων, τη δεκαετία του 1880 η οικογένεια δημιουργεί μια εταιρεία επεξεργασίας δέρματος στο Καρλόβασι και το 1885 φτιάχνει το εργοστάσιο παραγωγής κρασίου. Το 1911 δημιουργείται επίσημα η Samos Steamship Co. και αγοράζεται το πρώτο ατμόπλοιο «Δημήτριος Ιγγλέσσης» το οποίο μετέφερε κρασί από τη Σάμο στη Γαλλία. Το 1914 η οικογένεια Ιγγλέσσης επεκτείνεται στην παραγωγή καπνού και τσιγάρων και το 1919 αγοράζεται ένα μικτό πλοίο μεταφοράς επιβατών και φορτίων με σκοπό τη σύνδεση του Πειραιά με την Ιταλία αλλά και ορισμένων ελληνικών νησιών συμπεριλαμβανομένης και της Σάμου. Το 1938 το εργοστάσιο οίνου μεταφέρεται στην Πελοπόννησο και κατά το 2ο Παγκόσμιο Πόλεμο ο στόλος καταστρέφεται ολοσχερώς.

Μετά τον 2^ο Παγκόσμιο Πόλεμο αγοράζονται αρκετά πλοία τύπου Liberty από την Αμερική και το 1963 τα γραφεία μεταφέρονται στο Λονδίνο με την επωνυμία Pegasus Ocean Services Co. και στον Πειραιά με την επωνυμία Pleiades Shipping services. Κατά τις δεκαετίες του 1960 και 1970 παραγγέλθηκαν γύρω στα 40 πλοία μικτού φορτίου και χύδην ξηρού φορτίου σε Ιαπωνικά ναυπηγεία και το 1972 υπογράφηκαν συμβόλαια νεότευκτων πλοίων με το ναυπηγείο B&W στη Δανία. Το 1987 και το 1988 η εταιρεία εισέρχεται στην αγορά των δεξαμενοπλοίων με την αγορά LR2 “Obelix” VLCCs. Το 1989 αγοράζεται το PCCT “Ravel” και το 1991 η Samos Steamship Co. εγκαθίσταται στον Πειραιά διατηρώντας ένα αδελφό γραφείο στο Λονδίνο υπό την επωνυμία Alberta Shipbrokers Ltd. Στις αρχές της δεκαετίας του 1990 η εταιρεία αποκτά OBOs και στα τέλη της ίδιας δεκαετίας αγοράζει δεξαμενόπλοια και πλοία χύδην ξηρού φορτίου.

Το 2004 η Samos Steamship Co. εισέρχεται στην αγορά των αερίων φορτίων αγοράζοντας το πλοίο «Sweat Dream» και κατά τη διάρκεια της δεκαετίας του 2000 ένα φιλόδοξο πρόγραμμα νεότευκτων πλοίων εδραιώνοντας έτσι μια επιτυχημένη σχέση με ναυπηγεία της Ιαπωνίας. Σήμερα ο στόλος της Samos Steamship Co. αριθμεί 22 πλοία, 14 δεξαμενόπλοια και 8 πλοία χύδην ξηρού φορτίου και αναμένεται εντός του 2023 να ολοκληρωθεί η ναυπήγηση δύο δεξαμενοπλοίων

Aframax και ενός πλοίου χύδην ξηρού φορτίου Capesize και η παράδοση ακόμη ενός πλοίου Capesize στις αρχές 2024.

Ανάλυση

Βάση του ιστορικού της Samos Steamship Co. παρατηρούμε ότι κατά τη μεταπολίτευση και έπειτα από την ολοσχερή καταστροφή του εμπορικού της στόλου στην διάρκεια του δευτέρου Παγκοσμίου Πολέμου η εταιρεία ανακάμπτει αγοράζοντας πλοία τύπου Liberty από την Αμερική. Κατά την δεκαετία του 1960 και του 1970 η εταιρεία θα πραγματοποιήσει 40 παραγγελίες πλοίων χύδην φορτίου σε Ιαπωνικά ναυπηγεία. Το 1972 η Samos Steamship Co. συνάπτει συμβόλαια με γνωστό ναυπηγείο της Δανίας. Το 1977 και το 1978 εισέρχεται στην αγορά χύδην υγρού φορτίου αγοράζοντας δεξαμενόπλοια. Τη δεκαετία του 1990 η εταιρεία αγοράζει πλοία μεγαλύτερου εκτοπίσματος ακολουθώντας τον παλμό της αγοράς. Το 2004 εισέρχεται στην αγορά αερίων φορτίων και την δεκαετία του 2000 δρομολογεί σειρά ναυπηγήσεων σε ναυπηγεία της Ιαπωνίας.

Συνοψίζοντας παρατηρούμε ότι η Samos Steamship Co. από την μεταπολεμική περίοδο και έπειτα στοχεύει στο να διατηρεί ιδιαίτερα καλές και μακροχρόνιες σχέσεις με ναυπηγεία της Ιαπωνίας. Επιπλέον η εταιρεία δραστηριοποιείται ταυτόχρονα σε διαφορετικούς κλάδους του θαλάσσιου εμπορίου διατηρώντας ένα νέο στόλο δεξαμενοπλοίων και πλοίων ξηρού φορτίου, έχοντας έτσι τη δυνατότητα να βασίζεται στις διακυμάνσεις δύο ξεχωριστών ναυτιλιακών κύκλων. Επίσης διατηρεί ένα ενεργό πρόγραμμα παραγγελιών νεότευκτων πλοίων με στόχο τη συνεχής μακροήμερουσής της.

3.2.3 Μελέτη Περίπτωσης Thenamaris

Η εταιρεία Thenamaris ιδρύθηκε το 1972 στον Πειραιά και ξεκίνησε έχοντας υπό τη διαχείριση της οκτώ πλοία ξηρού φορτίου. Η εταιρεία αναπτύχθηκε αρκετά τα πρώτα χρόνια, συνάπτοντας το πρώτο συμβόλαιο ναυπήγησης πλοίων το 1976 με το ναυπηγείο Namura στην Ιαπωνία παραγγέλλοντας τρία πλοία χύδην ξηρού φορτίου 26,000 DWT το καθένα. Το 1978 η εταιρεία είχε φθάσει να διαχειρίζεται ένα στόλο πενήντα πλοίων που άγγιζε τα 900,000 DWT συνολικά αποτελούμενο από πλοία χύδην ξηρού φορτίου, δεξαμενόπλοια, OBO και πλοία γενικού φορτίου.

Στις αρχές της δεκαετίας του 1980 η Thenamaris ήταν ήδη μια διεθνώς αναγνωρισμένη και αξιόπιστη ναυτιλιακή εταιρεία. Μέχρι τα μέσα της ίδιας δεκαετίας προστέθηκαν

στον υπό διαχείριση στόλο της εταιρείας δεξαμενόπλοια μεγάλου μεγέθους όπως VLCC και ULCC. Στο ίδιο διάστημα η εταιρεία ανέπτυξε δυνατές σχέσεις με πρακτορεία ναυτικών στις Φιλιππίνες και στη Βουλγαρία, διασφαλίζοντας έτσι την πρόσβαση σε άρτια εκπαιδευμένο και καταρτισμένο ναυτικό προσωπικό. Οι επιτυχημένες στρατηγικές διοίκησης ανέπτυξαν την εταιρεία φθάνοντας στα τέλη της δεκαετίας του 1980 να διαχειρίζεται ένα στόλο συνολικής χωρητικότητας 3 εκατομμυρίων τόνων νεκρού φορτίου, μεταφέροντας κατά μέσο όρο ετησίως 20 εκατομμύρια τόνους υγρών φορτίων και 20 εκατομμύρια τόνους ξηρών φορτίου.

Κατά τη δεκαετία του 1990 η Thenamaris δρομολόγησε μια σειρά φιλόδοξων παραγγελιών νεότευκτων πλοίων που κατά κύριο λόγο επρόκειτο για δεξαμενόπλοια διπλού κύτους. Τη πρώτη δεκαετία του 21^{ου} αιώνα η Thenamaris στόχευσε στον εκσυγχρονισμό του στόλου μειώνοντας τη μέση ηλικία των πλοίων του στόλου από 20 έτη που ήταν κατά τη δεκαετία του 1990 στα 10 έτη το 2005. Σήμερα ο μέσος όρος ηλικίας των πλοίων του στόλου είναι λιγότερο από δέκα έτη.

Το 2011 ιδρύθηκε η εταιρεία Thenamaris LNG με κύριο σκοπό την είσοδο της εταιρείας στον κλάδο των υγροποιημένο αέριων φορτίων προσθέτοντας στη διαχείριση της τρία υψηλής τεχνολογίας πλοία LNG κατασκευασμένα από της Samsung Heavy Industries παραδοτέα το 2013,2014 και 2015 αντίστοιχα. Το 2018 ιδρύεται η Thenamaris Singapore και ξεκινά τη δραστηριότητας με σκοπό την εμπορική διαχείριση του στόλου των δεξαμενοπλοίων και των πλοίων χύδην φορτίου όπου δραστηριοποιούνται στην αγορά της Ασίας και το 2020 ιδρύεται η Thenamaris ConBulk Inc. με στόχο την διαχείριση των πλοίων Container και των πλοίων χύδην ξηρού φορτίου που ως τότε διαχειρίζονται από την Thenamaris μαζί με τα δεξαμενόπλοια.

Ανάλυση

Η Thenamaris ιδρύεται το 1972 αγοράζοντας οχτώ bulk carriers σε μια περίοδο ύφεσης του ναυτιλιακού κύκλου, την οποία όμως ακολούθησαν δύο έτη πρωτοφανούς εκτόξευσης στις τιμές των ναύλων της αγοράς χύδην ξηρών φορτίων. Το 1976 εν μέσω μιας περιόδου ύφεσης για τον ναυτιλιακό κύκλο συνάπτει το πρώτο συμβόλαιο παραγγελίας νεότευκτου πλοίου και έως το 1978 είχε φτάσει να απαριθμεί υπο την διαχείρησή της 50 πλοία κατέχοντας ένα μεικτό στόλο. Κατά τα μέσα της δεκαετίας του 1980 η εταιρεία εισέρχεται στην αγορά των δεξαμενοπλοίων και εδραιώνει την

πρόσβαση της σε πληρωμάτων, ιδρύοντας ναυτικά πρακτορεία εκπαίδευσης και ανάπτυξης προσωπικού στις Φιλιππίνες. Την δεκαετία του 1990 βασικός στόχος της εταιρείας είναι η μεγέθυνση του διαχειριζόμενου στόλου καθώς και η αντικατάσταση των παλαιότερων πλοίων με νεότερα, προχωρώντας έτσι σε συνεργασίες με ναυπηγεία της Ασίας συνάπτοντας πληθώρα συμβολαίων. Το 2011 εισέρχεται στην μεταφορά υγροποιημένων αερίων κατασκευάζοντας τρία LNG σε ναυπηγείο της Samsung στην Ιαπωνία.

Συνοψίζοντας παρατηρούμε ότι η Theramaris ξεκινά την πορεία της ιδιαίτερα δυναμικά επιλέγοντας να εισαχθεί στην αγορά σε μια περίοδο που ακολούθησε έντονη ανάπτυξη. Από πολύ νωρίς έχει στην κατοχή της μεικτό στόλο, διαχειρίζοντας πλοία διαφορετικών τύπων φορτίων. Επίσης η Theramaris δείχνει ιδιαίτερο ενδιαφέρον στην ανάπτυξη πληρωμάτων, επενδύοντας στις Φιλιππίνες. Τέλος διατηρεί έναν αρκετά σύγχρονο στόλο πλοίων ξηρού φορτίου, δεξαμενοπλοίων και πλοίων LNG κατέχοντας ενεργή παρουσία σε τρεις μεγάλους κλάδους του θαλάσσιου εμπορίου.

4^ο ΚΕΦΑΛΑΙΟ: ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΗΣ ΑΓΟΡΑΣ ΣΗΜΕΡΑ

4.1 Το θαλάσσιο εμπόριο την περίοδο 2017-2022

Το 2017 το παγκόσμιο θαλάσσιο εμπόριο σημείωσε άνοδο, υποστηριζόμενο από την ανάκαμψη της παγκόσμιας οικονομίας, επεκτάθηκε με ρυθμό 4 τοις εκατό, την ταχύτερη ανάπτυξη των προηγούμενων πέντε ετών, απέκτησε δυναμική και ανέβασε το κλίμα στην ναυτιλιακή βιομηχανία. Έπειτα από πέντε χρόνια συρρίκνωσης, το 2017 παρατηρήθηκε μια μικρή βελτίωση στην επέκταση του παγκόσμιου στόλου. Κατά τη διάρκεια του έτους, συνολικά 42 εκατομμύρια μικτοί τόνοι προστέθηκαν στην παγκόσμια χωρητικότητα, που ισοδυναμούσε με ρυθμό αύξησης 3,3%. Η επίδοση αυτή αντανακλούσε τόσο σε μια μικρή άνοδο στις νέες παραδόσεις πλοίων όσο και μια μείωση στη δραστηριότητα διάλυσης, εκτός από την αγορά δεξαμενόπλοιων, όπου η δραστηριότητα διάλυσης αυξήθηκε. Η επέκταση της προσφοράς χωρητικότητας πλοίων ξεπεράστηκε από την ταχύτερη αύξηση του όγκου του θαλάσσιου εμπορίου, μεταβάλλοντας την ισορροπία της αγοράς και υποστηρίζοντας βελτίωση των ναύλων και των κερδών. Η παγκόσμια οικονομική ανάπτυξη είναι ο κύριος μοχλός της παγκόσμιας ναυτιλιακής ζήτησης και το 2017 θα μείνει στην ιστορία ως το έτος κατά το οποίο η παγκόσμια οικονομία και η παγκόσμια ναυτιλία γνώρισαν μια κυκλική ανάκαμψη από τα ιστορικά χαμηλά επίπεδα του 2016, σχεδόν μια δεκαετία μετά την

παγκόσμια οικονομική και χρηματοπιστωτική κρίση του 2008-2009. Οι κυριότεροι οικονομικοί και ναυτιλιακοί δείκτες είχαν ανοδική τάση, αντανακλώντας την ανάπτυξη στις παγκόσμιες επενδύσεις, τη βιομηχανική δραστηριότητα και του εμπορίου. (UNCTAD, 2018)

Αντανακλώντας τις εξελίξεις στην παγκόσμια οικονομία και την εμπορική δραστηριότητα, το διεθνές θαλάσσιο εμπόριο έχασε δυναμική το 2018. Ο όγκος του εμπορίου αυξήθηκε κατά 2,7% το 2018, σημειώνοντας έντονη μείωση συγκριτικά με την αύξηση της τάξης του 4,1% το 2017. Η επιβράδυνση ήταν ευρείας κλίμακας επηρέασε σχεδόν όλους τους κλάδους του θαλάσσιου φορτίου και υποσκέλισε τις παγκόσμιες λιμενικές δραστηριότητες διακίνησης φορτίων. Το 2017 η αύξηση του παγκόσμιου ακαθάριστου εγχώριου προϊόντος (ΑΕΠ) έφθασε το 3,1%, αλλά υποχώρησε στο 3,0% το 2018, κάτω από τον ιστορικό μέσο όρο που καταγράφηκε μεταξύ 1994 και 2008. η ανάπτυξη του διεθνούς θαλάσσιου εμπορίου μειώθηκε ελαφρώς το 2018, λόγω των πιο ήπιων οικονομικών δεικτών εν μέσω αυξημένης αβεβαιότητας και της συσσώρευσης ευρείας κλίμακας καθοδικών κινδύνων. (UNTAAD 2019)

Το 2019 η πανδημία του κορονοϊού (COVID-19) ανέδειξε την παγκόσμια αλληλεξάρτηση των εθνών και έθεσε σε κίνηση νέες τάσεις που αναδιαμορφώσαν το τοπίο των θαλάσσιων μεταφορών. Ο τομέας βρέθηκε σε μια κομβική στιγμή όπου αντιμετώπισε όχι μόνο τις άμεσες ανησυχίες που προέκυψαν από την πανδημία, αλλά και τις αλλαγές στον σχεδιασμό της αλυσίδας εφοδιασμού και την παγκοσμιοποίηση, όπως οι αλλαγές στις συνήθειες δαπάνης και κατανάλωσης, την αυξανόμενη εστίαση στην αξιολόγηση του κινδύνου και την οικοδόμηση ανθεκτικότητας, καθώς και επίσης τις αλλαγές για αυξημένη παγκόσμια βιωσιμότητα και την ατζέντα για χαμηλές εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα. Ο τομέας αντιμετώπισε επίσης τις αλυσιδωτές επιπτώσεις του αυξανόμενου εμπορικού προστατευτισμού και των εσωστρεφών πολιτικών. Η πανδημία έφερε στο προσκήνιο τη σημασία των θαλάσσιων μεταφορών ως βασικού τομέα για τη συνέχιση της παράδοσης κρίσιμων προμηθειών και του παγκόσμιου εμπορίου σε περίοδο κρίσης, κατά τη διάρκεια του σταδίου ανάκαμψης και την αποκατάσταση της κανονικότητας. (UNCTAD, 2020)

Η πανδημία COVID-19 διατάραξε τις θαλάσσιες μεταφορές, αν και το αποτέλεσμα ήταν λιγότερο επιζήμιο από ό,τι αρχικά αναμενόταν. Το σοκ κατά το πρώτο εξάμηνο

του 2020 προκάλεσε συρρίκνωση του θαλάσσιου εμπορίου κατά 3,8%. Όμως, κατά το δεύτερο εξάμηνο του έτους υπήρξε μια εκκολαπτόμενη, αν και ασύμμετρη, ανάκαμψη και μέχρι το τρίτο τρίμηνο, οι όγκοι είχαν επιστρέψει, τόσο για το εμπόριο εμπορευματοκιβωτίων όσο και για τα χύδην ξηρά εμπορεύματα. Ωστόσο, δεν υπήρξε ακόμη πλήρης ανάκαμψη για τη ναυτιλία δεξαμενόπλοιων. Το θαλάσσιο εμπόριο σημείωσε καλύτερες επιδόσεις από τις αναμενόμενες, εν μέρει επειδή η πανδημία COVID-19 εκτυλίχθηκε σε φάσεις και με διαφορετικές ταχύτητες, με αποκλίνουσες πορείες σε διάφορες περιοχές και αγορές. Η ανάκαμψη του εμπορίου ροών ήταν επίσης αποτέλεσμα των μεγάλων πακέτων τόνωσης της οικονομίας και των αυξημένων καταναλωτικών δαπανών για αγαθά, με την αύξηση του ηλεκτρονικού εμπορίου, ιδίως στις Ηνωμένες Πολιτείες.

Αργότερα, υπήρξε γενικότερη αισιοδοξία σε προηγμένες περιοχές από την εξάπλωση των εμβολίων. Αλλά αυτό οφειλόταν επίσης εν μέρει στην απελευθέρωση της ανεκμετάλλευτης ζήτησης για αυτοκίνητα, για παράδειγμα, και στην ανανέωση των αποθεμάτων και στη δημιουργία αποθεμάτων. Η ανάκαμψη ήταν αρκετά γρήγορη, διότι, σε αντίθεση με την παγκόσμια χρηματοπιστωτική κρίση του 2009, η ύφεση δεν ήταν συγχρονισμένη σε όλο τον κόσμο. (UNCTAD 2021)

Μετά από μείωση 3,8% το 2020, το διεθνές θαλάσσιο εμπόριο ανέκαμψε το 2021 με εκτιμώμενη αύξηση 3,2% και συνολικές αποστολές 11 δισεκατομμυρίων τόνων. Αυτό ήταν ελαφρώς χαμηλότερο από τα επίπεδα πριν από την περίοδο του COVID-19, καθώς το εμπόριο εξακολουθούσε να παρεμποδίζεται από την παρατεταμένη πανδημία, μια άνευ προηγουμένου εμπλοκή στον παγκόσμιο εφοδιασμό που προκλήθηκε από τη μεγάλη άνοδο της ζήτησης και τις οξείες ελλείψεις χωρητικότητας από πλευρά της προσφοράς. Η αύξηση προήλθε κυρίως από την μεγέθυνση της ζήτησης για φορτία σε εμπορευματοκιβώτια. Το φυσικό αέριο, και το ξηρό χύδην φορτία αυξήθηκαν επίσης, ενώ οι μεταφορές αργού πετρελαίου μειώθηκαν.

Με το ξέσπασμα του πόλεμο στην Ουκρανία, τα εμπορικά πρότυπα μεταβάλλονται, καθώς οι αγοραστές αναζητούν υποκατάστατους προμηθευτές, οι οποίοι είναι συνήθως πιο απομακρυσμένοι, τα τονοχιλιόμετρα αυξάνονται. Η Νιγηρία, για παράδειγμα, προμηθεύεται τώρα ποτάσα από τον Καναδά, ενώ η Αίγυπτος εισάγει σιτάρι από την Ινδία, όπως και αρκετές χώρες της Ανατολικής Ασίας. Οι αφρικανικές χώρες εισάγουν περισσότερα σιτηρά από τη Βραζιλία, ενώ η Κίνα αναμένεται να αλλάξει τις πηγές

καλαμποκιού της στη Βραζιλία και να αγοράσει περισσότερο από τις Ηνωμένες Πολιτείες. Η Ευρωπαϊκή Ένωση επίσης εισάγει περισσότερο καλαμπόκι από τη Βραζιλία και από τις Ηνωμένες Πολιτείες. Οι συναλλαγές πετρελαίου και φυσικού αερίου αναδιαμορφώνονται επίσης, καθώς ο πόλεμος έθεσε σε βαθιά αμφισβήτηση τον παγκόσμιο ενεργειακό εφοδιασμό. Οι απαγορεύσεις στις ρωσικές εξαγωγές ενίσχυσαν την παγκόσμια ζήτηση άνθρακα, ενώ παράλληλα τόνωσαν τις επενδύσεις σε ανανεώσιμες ηλεκτρικής ενέργειας, οι οποίες με τη σειρά τους θα ενισχύσουν τη ζήτηση για δευτερεύοντα χύδην μέταλλα. (UNCTAD 2022)

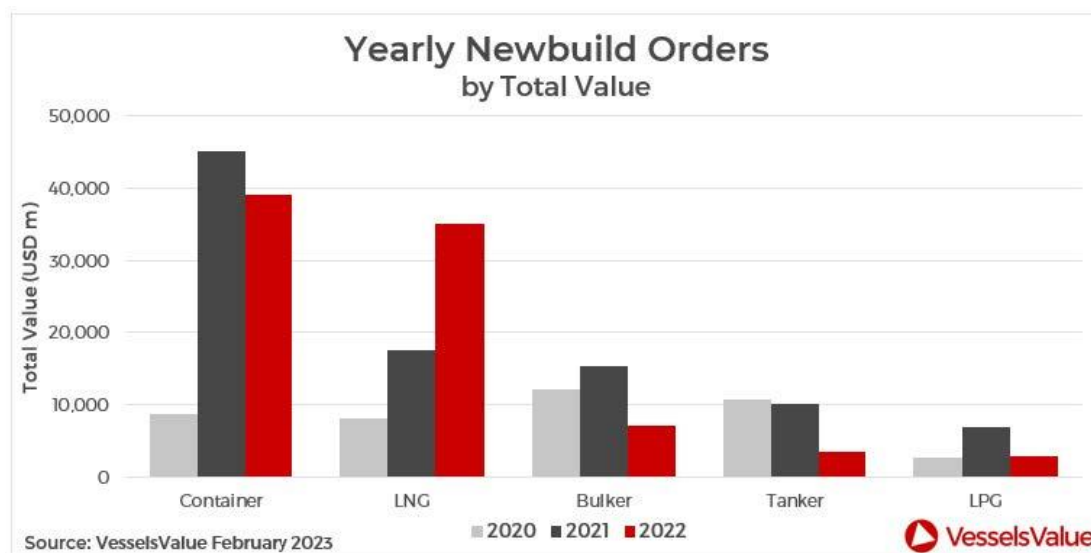
4.2 Η εξέλιξη του παγκόσμιου στόλου

4.2.1 Η αγορά νεότευκτων πλοίων

Το 2021 ήταν μια χρονιά ρεκόρ για τη ναυτιλιακή βιομηχανία. Η εξάπλωση τριών μεγάλων παραλλαγών του Covid-19 είχε σημαντικές επιπτώσεις στη Ναυτιλία οι κυριότερες από αυτές ήταν οι ελλείψεις εργατικού δυναμικού, η συμφόρηση των πλοίων στα λιμάνια και η ασταθής ζήτηση πετρελαίου. Ανταποκρινόμενες στην ταχέως μεταβαλλόμενη φύση του παγκόσμιου εμπορίου, οι παραγγελίες νεότευκτων πλοίων του 2021 αντανάκλασαν έναν κόσμο γεμάτο περιορισμούς στις μετακινήσεις, γεωπολιτική αβεβαιότητα και μια ολοένα και πιο σημαντική πράσινη ατζέντα. Ο εγκλωβισμένος καταναλωτισμός έχει οδηγήσει σε πρωτοφανή ζήτηση εμπορευματοκιβωτίων, ενώ τα προϊόντα αργού πετρελαίου έχουν περάσει σε δεύτερη μοίρα. Η συνεχιζόμενη ενεργειακή κρίση οδηγεί στην προσθήκη πλοίων μεταφοράς φυσικού αερίου στο βιβλίο παραγγελιών, ο πλήρης αντίκτυπος του οποίου θα υλοποιηθεί μόνο τα επόμενα χρόνια. (Vessels Value, 2021)

Το 2022 ήταν μια ακόμη δυνατή χρονιά για τις αγορές των πλοίων υδροποιημένου αερίου και των πλοίων εμπορευματοκιβωτίων, αλλά στο σύνολο τους οι παραγγελίες νεότευκτων πλοίων έπεσαν συγκριτικά με τους αριθμούς ρεκόρ που είδαμε το 2021. Ο αριθμός των παραγγελιών νεότευκτων πλοίων το 2022 αντανάκλα τις παγκόσμιες γεωπολιτικές ανησυχίες, καθώς επίσης και έναν ολοένα και σημαντικότερο πράσινο παράγοντα. Η στροφή προς καθαρότερες πηγές ενέργειας, οι ανησυχίες για την ενεργειακή ασφάλεια και η σύγκρουση μεταξύ Ουκρανίας και Ρωσίας συνέβαλαν στην αύξηση του αριθμού των παραγγελιών και της αξίας των πλοίων μεταφοράς φυσικού αερίου. (Vessels Value, 2022)

Κατά το 2022 προστέθηκαν 809 παραγγελίες νεότευκτων πλοίων στην αγορά, 41% τις εκατό λιγότερες σε σύγκριση με τα 1.383 πλοία που παραγγέλθηκαν το 2021. Ακολουθώντας την εξαιρετική αύξηση των τιμών παραγγελιών των πλοίων που είδαμε το 2021, οι τιμές νεότευκτων πλοίων υποχώρησαν ελάχιστα το 2022 κατά 7,4% τις εκατό. Τα στοιχεία του 2022 δεν μπορούν να συγκριθούν με την εντυπωσιακή αύξηση του 124% το 2021, αλλά παρέμειναν σε υψηλά επίπεδα. Όπως αναμενόταν, η μεγάλη πλειονότητα των πλοίων που παραγγέλθηκαν το 2022 θα κατασκευαστούν σε ναυπηγεία της Κίνας, της Νότιας Κορέας και της Ιαπωνίας. Ο αριθμός των πλοίων που έχουν επιβεβαιωθεί σε αυτές τις τρεις χώρες ανέρχεται σε 769, με 417 στην Κίνα, 275 στη Νότια Κορέα και 77 στην Ιαπωνία. Άλλοι αξιοσημείωτοι κατασκευαστές είναι το Βιετνάμ και οι Φιλιππίνες με 31 και 9 πλοία που έχουν παραγγελθεί σε αυτές τις χώρες αντίστοιχα.



Διάγραμμα 4. Σύνολα παραγγελιών νεότευκτων πλοίων ανά τύπο πλοίου 2020-2022.

Πηγή: Vessels Value, 2022 Cargo Review.

Η αγορά των νεότευκτων δεξαμενοπλοίων

Οι τιμές ναύλων στην αγορά δεξαμενοπλοίων έφτασαν σε νέα υψηλά δύο ετών κατά το τρίτο τρίμηνο του 2022, ενισχύοντας τις αξίες σε όλους τους τομείς των δεξαμενόπλοιων. Αυτό σήμαινε ότι το βάρος έπεσε στα πλοία που ήταν σε θέση να διαπραγματευτούν άμεσα, ιδίως στα παλαιότερα, πιο αποδοτικής χωρητικότητας. Όπως και με τα χύδην πλοία, οι δεξαμενές νεότευκτων δεξαμενόπλοιων ήταν πιο δύσκολο να βρεθούν, με τα ναυπηγεία να προτιμούν να επικεντρωθούν στον κατακλυσμό των παραγγελιών υψηλότερων τιμών στους τομείς των εμπορευματοκιβωτίων και των LNG, που ωθήθηκαν από την άνθηση των κερδών και

στις δύο αγορές. Επιπλέον, πολλοί πλοιοκτήτες αποφάσισαν να περιμένουν περισσότερη σαφήνεια σχετικά με τους πράσινους κανονισμούς από τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (IMO) πριν από την τοποθέτηση νέων παραγγελιών, με αποτέλεσμα τη σημαντική μείωση της ζήτησης για νεότευκτα δεξαμενόπλοια σε σύγκριση με το 2021. Από την άλλη πλευρά, τα χαμηλά επίπεδα του βιβλίου παραγγελιών και η γήρανση του στόλου αναμένεται να στηρίζουν τις τιμές των ναύλων των δεξαμενόπλοιων στο μέλλον.

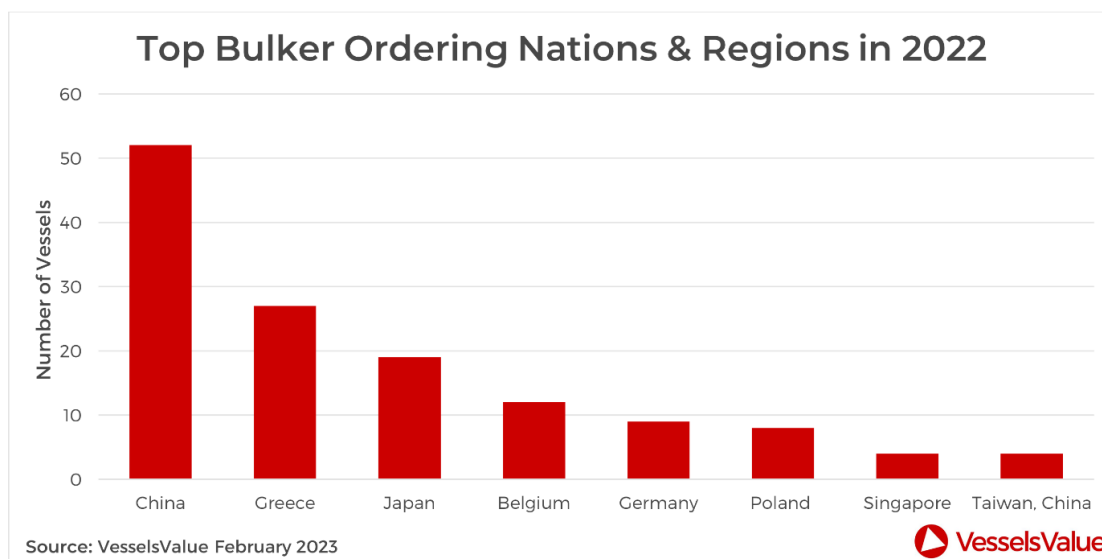
Οι παραγγελίες νεότευκτων δεξαμενόπλοιων μειώθηκαν για τρίτη συνεχή χρονιά από 198 το 2020 σε 159 το 2021 και στη συνέχεια, μόλις σε 63 πλοία το 2022, πτώση της τάξης του 60% περίπου σε ετήσια βάση, με αποτέλεσμα το 2022 να υπάρχει συνολικό βιβλίο παραγγελιών αξίας 3,4 δισ. δολαρίων ΗΠΑ, μειωμένο κατά 60% περίπου σε σχέση με το 2021. Παρά τις σημαντικά λιγότερες παραγγελίες που έγιναν το 2022, η Ελλάδα παρέμεινε ο μεγαλύτερος δαπανηρός φορέας στον τομέα αυτό, αντιπροσωπεύοντας το 28% περίπου του συνόλου, ακολουθούμενη από τη Σιγκαπούρη με 23% περίπου των παραγγελιών και την Ιαπωνία στην τρίτη θέση με 17% περίπου των παραγγελιών. (Vessels Value, 2022)

Η αγορά των νεότευκτων πλοίων χύδην ξηρού φορτίου

Η αγορά των πλοίων χύδην ξηρού φορτίου είχε ένα επιτυχημένο τέλος το 2021, με τα κέρδη στη Spot αγορά των πλοίων Capesize (54-TCA) να φτάνει τα \$86.953 USD/ημέρα τον Οκτώβριο, ύψη που δεν έχουν παρατηρηθεί από το 2009. Ωστόσο, αυτή η καθυστερημένη άνοδος, που προκλήθηκε εν μέρει από τη συμφόρηση των ασιατικών λιμανιών και το αυξημένο εμπόριο άνθρακα, δεν μεταφράστηκε σε δραστηριότητα κατασκευής νέων πλοίων, όπως αυτή που παρατηρήθηκε στον τομέα των εμπορευματοκιβωτίων. Στην πραγματικότητα, ο αριθμός των παραγγελιών νεότευκτων πλοίων που τοποθετήθηκαν μειώθηκε από 322 το 2020 σε 250, με αποτέλεσμα το συνολικό βιβλίο παραγγελιών για το 2021 να ανέρχεται σε 9,7 δισ. δολάρια ΗΠΑ. Οι Κινέζοι αγοραστές αντιπροσώπευαν 77 από αυτές τις παραγγελίες Bulker, δηλαδή το 30,8% του συνόλου, και ακολούθησαν με απόσταση οι Ιάπωνες αγοραστές με 28 παραγγελίες. Αυτό έρχεται σε πλήρη αντίθεση με το 2019, όπου οι Ιάπωνες ξεπέρασαν τις κινεζικές παραγγελίες κατά 18 πλοία, αντιπροσωπεύοντας σημαντική μείωση των ιαπωνικών επενδύσεων στην αγορά νεότευκτων Bulker.

Μετά από μια πολύ επιτυχημένη χρονιά το 2021, το 2022 ήταν μια πολύ πιο ήπια αγορά για τα πλοία χύδην ξηρού φορτίου. Παρά το ισχυρό 2ο τρίμηνο, τα κέρδη άρχισαν να παρουσιάζουν πτωτική τάση κατά το δεύτερο εξάμηνο του έτους, καθώς η χαμηλή ζήτηση από την Κίνα και οι παγκόσμιες οικονομικές ανησυχίες άσκησαν πιέσεις στον τομέα αυτό. Το κλίμα αυτό, σε συνδυασμό με τα βιβλία παραγγελιών των ναυπηγείων που ήταν ήδη γεμάτα με πλοία υψηλού εισιτηρίου, όπως τα νεότευκτα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων και φυσικού αερίου, μεταφράστηκε σε μείωση των παραγγελιών για τα πλοία χύδην ξηρού φορτίου το 2022. (Vessels Value, 2022)

Πράγματι, ο αριθμός των παραγγελιών νεότευκτων πλοίων Bulker που τοποθετήθηκαν μειώθηκε από 429 το 2021 σε 199 το 2022, δηλαδή κατά 54% σε ετήσια βάση, με αποτέλεσμα το 2022 να υπάρχει συνολικό βιβλίο παραγγελιών Bulker αξίας 7,2 δισ. δολαρίων, από 15,3 δισ. δολάρια το 2021. Οι Κινέζοι πλοιοκτήτες συνέχισαν να είναι οι μεγαλύτεροι αγοραστές για Bulkiers το 2022 με 52 παραγγελίες, ακολουθούμενοι από την Ελλάδα που ξόδεψε συνολικά 27 παραγγελίες. Οι Ιάπωνες ιδιοκτήτες ήρθαν τρίτοι με 19 νέες παραγγελίες. Σε σύγκριση με την περσινή δραστηριότητα των νεότευκτων πλοίων Bulker, υπήρξε μια σαφής πτώση της ζήτησης το 2022, ωστόσο αυτή η περιορισμένη προσφορά θα πρέπει να αποτελέσει καλό οιωνό για τη στήριξη των ναύλων στο μέλλον.



Διάγραμμα 5. Κορυφαία κράτη σε παραγγελίες νεότευκτων πλοίων χύδην ξηρού φορτίου το 2022 . Πηγή: Vessels Value, 2022 cargo Review

Η αγορά των νεότευκτων πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων

Η μεγαλύτερη είδηση του 2021 ήταν ο τεράστιος αριθμός παραγγελιών πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων. Μέχρι το τέλος του 2020, οι κυβερνήσεις παγκοσμίως άρχισαν να ανοίγουν τις οικονομίες τους μετά το πρώτο κύμα του Covid-19. Με αυτό ήρθε η απελευθέρωση της εξαιρετικής συσσωρευμένης ζήτησης των καταναλωτών για προϊόντα που μεταφέρονται σε εμπορευματοκιβώτια.

Μια βασική συνέπεια αυτής της αύξησης της ζήτησης ήταν η συμφόρηση των λιμανιών και στις δύο πλευρές του Ειρηνικού. Οι κακές καιρικές συνθήκες και οι περιορισμοί του Covid-19 στους ασιατικούς τερματικούς σταθμούς επιδείνωσαν τις επιπτώσεις των μεγάλων ουρών στο Λος Άντζελες και το Λονγκ Μπιτς της Καλιφόρνια. Αυτό μείωσε τη διαθεσιμότητα των πλοίων, συμβάλλοντας σε υψηλά επίπεδα ρεκόρ ναύλων και κερδών των πλοίων. Κατά συνέπεια, οι αξίες για τα εμπορευματοκιβώτια εκτοξεύτηκαν στα ύψη. Μετά από χρόνια μειωμένων κερδών για αυτά τα πλοία, οι επενδύσεις των πλοιοκτητών σε νέες ναυπηγήσεις θεωρήθηκαν ως μια λογική χρήση των αυξημένων εσόδων.

Το 2021 παραγγέλθηκαν 561 πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων έναντι 114 το 2020 και 107 το 2019. Οι παραγγελίες πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων του 2021 ανήλθαν σε 43,39 δισ. δολάρια ΗΠΑ, το 47,4% του συνόλου του έτους και ξεπέρασαν την αξία του συνόλου των παραγγελιών του στόλου του 2020. Η Ασία αντιπροσώπευσε την πλειονότητα των παραγγελιών πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων του 2021, με την Ταϊβάν, την Κίνα, τη Σιγκαπούρη, τη Νότια Κορέα και την Ιαπωνία να παραγγέλνουν 314 πλοία μεταξύ τους, ποσοστό 65,8% του παγκόσμιου συνόλου. Οι μεγαλύτεροι επενδυτές για πλοία εμπορευματοκιβωτίων προήλθαν από την Ταϊβάν. Το 2021 έγιναν 131 παραγγελίες συνολικής αξίας 8,38 δισ. δολ. Οι προσθήκες τους το 2019 και το 2020 στο βιβλίο παραγγελιών εμπορευματοκιβωτίων ανήλθαν συνολικά μόνο σε 58 πλοία. (Vessels Value, 2021)

Η αγορά εμπορευματοκιβωτίων παρέμεινε δημοφιλής κατά το πρώτο εξάμηνο του 2022, όπου οι τιμές των ναύλων έφτασαν σε ιστορικά υψηλά επίπεδα, αντιπροσωπεύοντας τον μεγαλύτερο αριθμό παραγγελιών πλοίων ανά τύπο, με 358 παραγγελίες. Μέχρι το δεύτερο εξάμηνο του έτους, το κλίμα για τον τομέα αυτό είχε ψυχρανθεί σημαντικά και η δραστηριότητα των νεότευκτων πλοίων επιβραδύνθηκε. Το 2021, με ένα γερασμένο στόλο και μετά από χρόνια μειωμένων κερδών για τα εν λόγω πλοία, οι

επενδύσεις των ιδιοκτητών σε νεότευκτα πλοία θεωρήθηκαν ως μια λογική χρήση των αυξημένων εσόδων, αλλά το 2022. οι θέσεις στα ναυπηγεία γίνονταν όλο και πιο δυσεύρετες και μέχρι το δεύτερο εξάμηνο του έτους οι προοπτικές ήταν πολύ πιο συγκρατημένες. Αυτό οφειλόταν στην υποχώρηση της συμφόρησης των λιμένων και στην επιβράδυνση της παγκόσμιας οικονομίας, η οποία είχε αμβλύνει το καταναλωτικό κλίμα και συνεπώς, το ενδιαφέρον για παραγγελίες πλοίων εμπορευματοκιβωτίων.

Παρά το γεγονός ότι το 2022 σημειώθηκε πτώση από τον εξωφρενικό αριθμό πλοίων που παραγγέλθηκαν το 2021, όπου δόθηκαν 602 παραγγελίες εμπορευματοκιβωτίων σε 364, αυτό εξακολουθεί να αποτελεί αύξηση άνω του 200% από τα επίπεδα του 2020. Το 2022 οι παραγγελίες πλοίων container ανήλθαν σε 39 δισ. δολάρια ΗΠΑ. το 44% του συνόλου του έτους, ξεπερνώντας τον συνολικό αριθμό των δεξαμενόπλοιων και των χύδην πλοίων για το ίδιο έτος. Για άλλη μια φορά. Η Ασία αντιπροσώπευε την πλειονότητα των παραγγελιών Containerships του 2022, με την Ταϊβάν, την Κίνα, τη Σιγκαπούρη, τη Νότια Κορέα και την Ιαπωνία να παραγγέλνουν 153 πλοία συνολικά. Το 43% του παγκόσμιου συνόλου. Ωστόσο, οι μεγαλύτερες παραγγελίες σε αυτόν τον τομέα προήλθαν από την Ελβετία, όπου η ιδιοκτήτρια και διαχειρίστρια εταιρεία εμπορευματοκιβωτίων MSC πραγματοποίησε 60 παραγγελίες από 8 έως 16.000 TEU, με παραγγελίες τόσο σε ναυπηγεία της Νότιας Κορέας όσο και σε κινεζικά ναυπηγεία. (Vessels Value, 2022)

Η αγορά των νεότευκτων πλοίων μεταφοράς υγροποιημένων αερίων

Τα πλοία μεταφοράς αερίου είχαν ένα περισσότερο από υγιές έτος το 2021 όσον αφορά τη δραστηριότητα των νεότευκτων πλοίων. Παραγγέλθηκαν 93 πλοία LPG και 93 πλοία LNG, από 54 και 46 αντίστοιχα το 2020. Η αύξηση της ζήτησης για πλοία υγραερίου ταιριάζει με την αναμενόμενη αύξηση της παραγωγής των ΗΠΑ τα επόμενα χρόνια, ενώ αντίστροφα οι περικοπές στην παραγωγή πετρελαίου από τον OPEC είναι πιθανό να αποτελέσει βασικό παράγοντα για την παραγωγή της Μέσης Ανατολής.

Τα πλοία LNG σημείωσαν 207% αύξηση των παραγγελιών, συνολικού ύψους 16,98 δισ. δολαρίων, αποτελώντας την πιο πολύτιμη προσθήκη στο βιβλίο παραγγελιών το 2021 μαζί με αυτή των πλοίων εμπορευματοκιβωτίων. Η ραγδαία αύξηση της ζήτησης για πλοία LNG τροφοδοτείται από την παγκόσμια ώθηση προς εναλλακτικές λύσεις πράσινης ενέργειας. Με το LNG να έχει μικρότερο αποτύπωμα διοξειδίου του άνθρακα σε σύγκριση με τους παραδοσιακούς υδρογονάνθρακες, θεωρείται ένα βιώσιμο

μεταβατικό καύσιμο. Ομοίως, η γεωπολιτική αβεβαιότητα επηρεάζει τη ζήτηση για πλοία μεταφοράς φυσικού αερίου. Η συνεχιζόμενη ενεργειακή κρίση και η κατασκευή του Nord Stream 2 έχουν εγείρει ανησυχίες σχετικά με την εξάρτηση της Ευρώπης από το ρωσικό φυσικό αέριο. Οι μελλοντικές ποσότητες που εισάγονται από περιοχές όπως οι ΗΠΑ και η Μέση Ανατολή προσφέρουν την ευκαιρία για μείωση της εξάρτησης από τους αγωγούς, οδηγώντας σε παραγγελίες για πλοία LNG.

Όπως και στην αγορά δεξαμενόπλοιων, οι Έλληνες πρωτοστάτησαν όσον αφορά τις επενδύσεις στον τομέα του φυσικού αερίου το 2021. Ανέλαβαν την πρωτοκαθεδρία στις παραγγελίες LNG, οι οποίες ανέρχονται σε 18 πλοία αξίας 3,63 δισ. δολαρίων ΗΠΑ και ακολουθούν μόνο οι 16 παραγγελίες LPG της Νότιας Κορέας με 14. Πρόκειται για μια τεράστια αύξηση των δαπανών για το φυσικό αέριο για τους Έλληνες, σε σύγκριση με τα 1 πλοία LNG και 4 πλοία LPG που παραγγέλθηκαν το 2020. (Vessels Value, 2021)

Το 2022 Ο τομέας του LNG σημείωσε αύξηση κατά 79% περίπου στις παραγγελίες πλοίων σε ετήσια βάση, από 96 το 2021 σε 172 το 2022, συνολικής αξίας 31 δισ. δολαρίων ΗΠΑ. Παρά την οριακή αύξηση των συνολικών παραγγελιών φυσικού αερίου, η αξία των παραγγελιών νεότευκτων πλοίων το 2022 εκτινάχθηκε στα 35 δισ. δολάρια ΗΠΑ, υπερτετραπλάσια της αξίας των παραγγελιών που είχαν δοθεί το 2020, γεγονός που υποδηλώνει σημαντική σταθεροποίηση των τιμών των νεότευκτων πλοίων. Ως αποτέλεσμα, οι τιμές των νεότευκτων πλοίων για μεγάλα πλοία μεταφοράς υγροποιημένου φυσικού αερίου 174.000 CBM αυξήθηκαν κατά 26% σε ετήσια βάση από 205,14 εκατ. δολάρια ΗΠΑ σε 257,78 εκατ. δολάρια ΗΠΑ. Μερικοί από τους κύριους συμμετέχοντες στην αγορά ήταν η MOL, NYK Line, η Global Meridian και η Knutsen OAS που έχουν παραγγείλει έως και 20 πλοία η καθεμία μέχρι στιγμής φέτος. Ωστόσο, το υψηλό κόστος χάλυβα και η χαμηλή διαθεσιμότητα των ναυπηγείων έχουν επίσης οδηγήσει σε αύξηση των τιμών για τα νεότευκτα πλοία LNG φέτος.

Κατά τη διάρκεια του 2022, η γεωπολιτική αβεβαιότητα είχε επίσης αντίκτυπο στη ζήτηση για πλοία μεταφοράς αερίου. Οι αξίες του LNG συνέχισαν να ενισχύονται, ωθούμενες από την εκτόξευση των κερδών που ξεπέρασαν τις περσινές κορυφές ρεκόρ. Τον Νοέμβριο οι τιμές ναύλων στα πλοία LNG κορυφώθηκαν στο υψηλό ρεκόρ των \$466.524 USD/ημέρα από την αξιολόγηση του Baltic Exchange BLNC1g, ωθώντας προς τα πάνω τις αξίες του φυσικού αερίου. Η ζήτηση για πλοία μεταφοράς LNG

αυξήθηκε εκθετικά φέτος λόγω της ενεργειακής κρίσης στην Ευρώπη. Ως αποτέλεσμα, η ΕΕ προσπαθεί να μειώσει την εξάρτησή της από το ρωσικό φυσικό αέριο μετά τον πόλεμο με την Ουκρανία. Η ζήτηση για θαλάσσιες μεταφορές LNG έχει αυξηθεί κατακόρυφα, καθώς η Ρωσία μειώνει σταθερά τις ροές φυσικού αερίου από τους αγωγούς, αναγκάζοντας πολλές χώρες της Ευρώπης να στραφούν σε πλωτές μονάδες αποθήκευσης.

Η Ιαπωνία πρωτοστάτησε όσον αφορά τις επενδύσεις στον τομέα του LNG το 2022, εκτοπίζοντας την Ελλάδα από την πρώτη θέση. Παίρνει τα πρωτεία στις παραγγελίες LNG που ανέρχονται συνολικά σε 44 πλοία, αξίας περίπου 6,5 δισ. δολαρίων ΗΠΑ, σημειώνοντας αύξηση κατά 309% περίπου σε ετήσια βάση σε όρους αξίας. (Vessels Value, 2022)

4.2.2 Η αγορά μεταχειρισμένων πλοίων

Το 2021 ήταν ένα από τα καλύτερα έτη στην πρόσφατη μνήμη για την αγορά μεταχειρισμένων πλοίων, με αύξηση της αξίας των πλοίων στους περισσότερους τομείς. Ο συνδυασμός της συσσωρευμένης ζήτησης μετά τη χαλάρωση των παγκόσμιων περιορισμών του Covid-19 και των χαμηλών αξιών των πλοίων στις αρχές του έτους οδήγησε σε δραματική αύξηση τόσο του αριθμού των συναλλαγών που παρατηρήθηκαν όσο και των αξιών των πλοίων σε όλους τους τομείς. Δεν είναι μόνο η αγορά μεταχειρισμένων πλοίων που άνθισε, αλλά και οι αξίες διάλυσης και οι αξίες νεότευκτων πλοίων που επίσης παρουσίασαν έντονες βελτιώσεις. (Vessels Value, 2021)

Μετά τα υψηλά επίπεδα δραστηριότητας στην αγορά μεταχειρισμένων πλοίων το 2021, το 2022 ήταν μια πιο ήπια χρονιά. Το 2021 τα πλοία χύδην ξηρού φορτίου και τα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων βρέθηκαν στο επίκεντρο του ενδιαφέροντος, ενώ το 2022 ήταν η χρονιά των δεξαμενόπλοιων. Όλοι οι τομείς ανατιμήθηκαν, ιδίως για τα πλοία μεγαλύτερης χωρητικότητας, όπου τα πλοία ηλικίας 20 ετών αυξήθηκαν σε αξία έως και κατά 142% περίπου στον τομέα των Aframax. Αυτό οφείλεται στις κυρώσεις κατά της Ρωσίας, με πρόσθετη ζήτηση σε τονοχιλιόμετρα που απορρέει από τη σύγκρουση και τη συνολική βελτίωση των θεμελιωδών μεγεθών της ζήτησης παγκοσμίως. (Vessels Value, 2022)

Η αγορά των μεταχειρισμένων δεξαμενοπλοίων

Από τον Ιανουάριο του 2021 οι τιμές των δεξαμενόπλοιων έχουν αυξηθεί σε όλους τους τομείς, ωστόσο οι τιμές το 2021 παρέμειναν κοντά σε χαμηλά επίπεδα ρεκόρ, κυρίως λόγω της υπερπροσφοράς χωρητικότητας. Τα παλαιότερα πλοία είχαν σημειώσει τη μεγαλύτερη αύξηση, με τις αξίες των VLCC ηλικίας 20 ετών να έχουν αυξηθεί λίγο κάτω από 30%. Αυτό οφείλεται εν μέρει στη μεγάλη αύξηση των τιμών των μεταλλικών απορριμμάτων που αυξήθηκαν από 400 USD ανά 1dt σε 600 USD ανά 1dt από τον Ιανουάριο, το υψηλότερο επίπεδο των τελευταίων 10 ετών.

Το VLCC Sino Macro του 1999 πωλήθηκε για περαιτέρω διαπραγμάτευση στις αρχές Ιανουαρίου του 2021 έναντι 20,5 εκατ. δολ. Η αξία του σκραπ του στα μέσα του ίδιου έτους έχει αυξηθεί σε 24,3 εκατ. δολάρια ΗΠΑ. Ένας άλλος σημαντικός παράγοντας που συνέβαλε στην αύξηση των αξιών των περιουσιακών στοιχείων ήταν η εισαγωγή αγοραστών από τη Μέση Ανατολή και την Κίνα, οι οποίοι απέκτησαν χωρητικότητα για να τη χρησιμοποιήσουν σε εμπορικές διαδρομές οι οποίες είναι απαγορευμένες για τους περισσότερους άλλους συμμετέχοντες στην αγορά.

Το 32% όλων των συναλλαγών VLCC το 2021 αγοράστηκε από Κινέζους ή αντισυμβαλλόμενους από τη Μέση Ανατολή. Τα σύγχρονα πλοία σημείωσαν άνοδο της αξίας τους, εν μέρη λόγω της αύξησης του κόστους αντικατάστασης, αλλά και λόγω της προσδοκίας ότι η αγορά θα ανακάμψει και της επιθυμίας των πλοιοκτητών και των εταιρειών να τοποθετηθούν με σύγχρονα πλοία που να είναι αποδοτικά ως προς την κατανάλωση καυσίμων, εάν ή όταν αυτό συμβεί. Τον Μάιο του 2021, η ADNOC πλήρωσε \$85 εκατ. δολάρια ΗΠΑ για το κινεζικό VLCC CS Venture, 4 μήνες αργότερα το πλοίο άξιζε 91 εκατ. δολάρια ΗΠΑ.

Οι αξίες των Aframax τα πήγαν καλά, και πάλι σε μεγάλο βαθμό λόγω του κλίματος και της ελπίδας για ταχεία ανάκαμψη λόγω της σταθερά υψηλότερης τιμής του πετρελαίου. Τον Ιανουάριο του 2021, το 14χρονο Esteem Brilliance πωλήθηκε προς 12,8 εκατ. δολάρια ΗΠΑ στην ελληνική AvinInternational. Τα μέσα του ίδιου έτους η αξία του υπερέβαινε τα \$16 εκατ. δολάρια ΗΠΑ. Ωστόσο, η μεταπώληση χωρητικότητας τα πήγε καλύτερα με τις τιμές των περιουσιακών στοιχείων να έχουν σταθεροποιηθεί κατά 22% περίπου, από 42 εκατ. δολάρια τον Ιανουάριο του 2021 σε 52 εκατ. δολάρια μέχρι τα μέσα του έτους. (Vessels Value, 2021)

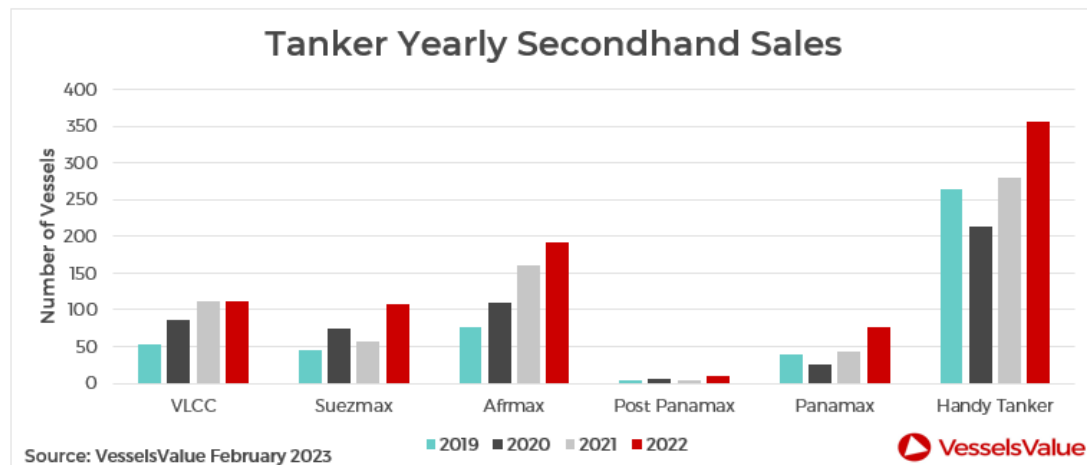
Αν το 2021 ήταν η χρονιά των χύδην φορτηγών και των εμπορευματοκιβωτίων, το 2022 ήταν σίγουρα η χρονιά των δεξαμενόπλοιων. Η αγορά των δεξαμενόπλοιων ήταν το φλέγων θέμα συζήτησης κατά τους τελευταίους 12 μήνες, σε πλήρη αντίθεση με την ύφεση του 2021. Λόγω της σύγκρουσης Ρωσίας-Ουκρανίας, είδαμε μια βελτίωση στα θεμελιώδη μεγέθη της προσφοράς και της ζήτησης, τα κέρδη έχουν σταθεροποιηθεί, γεγονός που είχε ως αποτέλεσμα μια σημαντική σταθεροποίηση των αξιών. Οι ρωσικές κυρώσεις, τα ανώτατα όρια των τιμών του πετρελαίου και η αυξημένη ζήτηση έχουν επηρεάσει τις εμπορικές ροές των δεξαμενόπλοιων. Με τη σειρά τους, αυτά είχαν θετικό αντίκτυπο στη ζήτηση σε τονοχιλιόμετρα και είχαν ως αποτέλεσμα ευμετάβλητα αλλά σταθερά κέρδη, ιδίως στην αγορά του αργού πετρελαίου.

Αυτό είναι αποτέλεσμα διαφόρων παραγόντων, μεταξύ των οποίων και η πώληση αρκετών πλοίων από την αγορά προς τον «σκοτεινό στόλο». Οι πωλήσεις αυτές εκμεταλλεύονται τα πριμ που διατίθενται από τα φορτία που έχουν εγκριθεί, καθώς και τις αλλαγές στα πρότυπα ροής του εμπορίου των δεξαμενόπλοιων που είχαν θετικό αντίκτυπο στη ζήτηση σε τονοχιλιόμετρα. Οι τιμές των δεξαμενόπλοιων έχουν σταθεροποιηθεί κατά τη διάρκεια του έτους σε όλες τις κατηγορίες τύπων και ηλικιών πλοίων. Η παλαιότερη χωρητικότητα σημείωσε τις πιο εντυπωσιακές αυξήσεις στις αξίες, και τα Aframaxes είχαν τις ισχυρότερες επιδόσεις συνολικά, με τις τιμές για τα πλοία ηλικίας 15 ετών να αυξάνονται κατά σχεδόν 120% σε ετήσια βάση, από \$17,89 εκατ. δολάρια ΗΠΑ τον Ιανουάριο του 2022 σε 39,27 εκατ. δολάρια ΗΠΑ. Αυτή η άνοδος των τιμών οφείλεται στην αυξημένη ζήτηση για δεξαμενόπλοια παλαιάς τεχνολογίας, τα οποία έχουν εισέλθει στον "σκοτεινό στόλο" για να εμπορευούνται στις υπό κυρώσεις ρωσικές εμπορικές διαδρομές πετρελαίου και να μεταφέρουν φορτία που υπόκεινται σε κυρώσεις.

Από τότε που τέθηκαν σε ισχύ οι ρωσικές πετρελαϊκές κυρώσεις τον Δεκέμβριο, παρατηρήσαμε να δικαιολογούνται σημαντικά ασφάλιστρα για τα πλοία Suezmax και Aframax με εξοπλισμό Ice Class. Αυτά τα πλοία αποτελούν ένα μικρό ποσοστό του στόλου και είναι επιθυμητά για τους πλοιοκτήτες να πραγματοποιούν εμπόριο στο βόρειο ημισφαίριο καθ' όλη τη διάρκεια της χειμερινής περιόδου.

Οι τιμές για τα πλοία 15 ετών MRS αυξήθηκαν κατά 91% περίπου σε ετήσια βάση από \$12,11 εκατ. δολάρια σε \$23,18 εκατ. δολάρια ΗΠΑ. Κατά τη διάρκεια του 2022, οι αξίες για τα παλαιότερα MRS εκτοξεύτηκαν στα υψηλότερα επίπεδα από το 2008. Οι

ναύλοι για MRS ήταν σταθεροί αλλά ευμετάβλητοι καθ' όλη τη διάρκεια του έτους, με μέγιστη τιμή \$74.983 USD/ημέρα τον Δεκέμβριο στο MR Atlantic Basket (TC2 & TC14). Αυτό έδωσε αφορμή για εικασίες ότι η αγορά καθαρών προϊόντων θα ακολουθήσει πλέον το ίδιο μοτίβο με την αγορά αργού πετρελαίου λόγω των κυρώσεων για την εισαγωγή και μεταφορά ρωσικών πετρελαιοειδών που τέθηκαν σε ισχύ στις 5 Φεβρουαρίου 2023. (Vessels Value, 2022)



Διάγραμμα 6. Στατιστικά αγοροπωλησιών μεταχειρισμένων δεξαμενοπλοίων ανά έτος και μέγεθος πλοίου. Πηγή: Vessel Value, 2022 Cargo Review

Το 2022 σημειώθηκε συνολική αύξηση των μεταχειρισμένων πωλήσεων δεξαμενόπλοιων με τις συναλλαγές να αυξάνονται κατά 309% περίπου σε ετήσια βάση. Συνολικά άλλαξαν χέρια 851 δεξαμενόπλοια, έναντι 656 το 2021. Από αυτόν τον αριθμό, τα περισσότερα από τα δεξαμενόπλοια που αγοράστηκαν ήταν Handy Tankers αντιπροσωπεύοντας σχεδόν το ήμισυ των πωλήσεων δεξαμενόπλοιων σε ποσοστό c.42%, ακολουθούμενα από τα Aframaxes, το άρμα του στόλου αργού πετρελαίου, που ανήλθαν συνολικά σε ποσοστό c.23% των πωλήσεων. Τα Suezmaxes κατέλαβαν την τρίτη θέση με περίπου 13%.

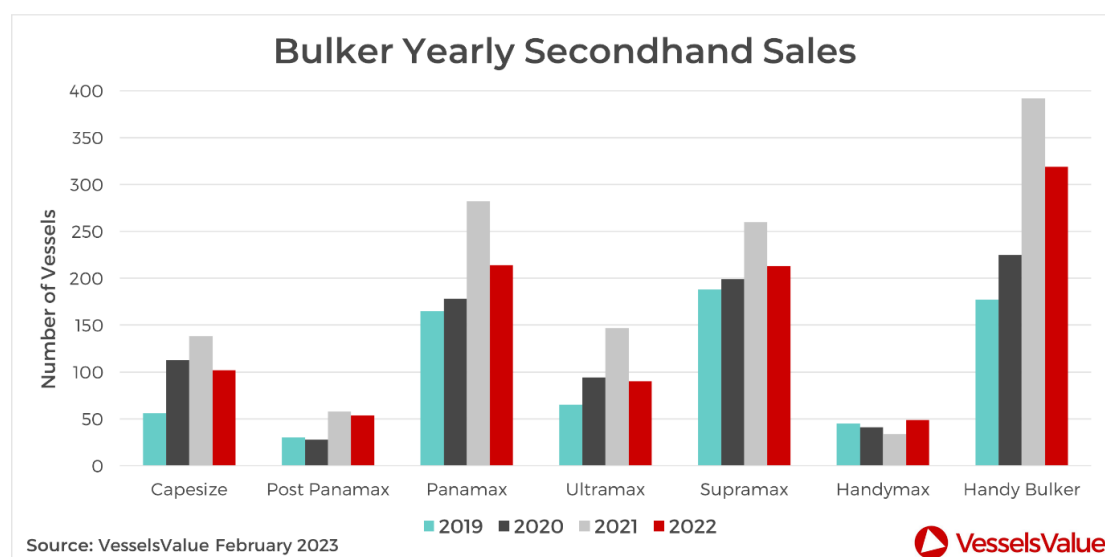
Η κινεζική ζήτηση για δεξαμενόπλοια βρέθηκε στην κορυφή των στατιστικών κατά τη διάρκεια του 2022, ιδίως κατά το πρώτο εξάμηνο του έτους, με συνολική αξία πωλήσεων περίπου 4,5 δισ. δολάρια ΗΠΑ, που αντιστοιχεί σε ποσοστό 27%, και συνολικά 161 αγορές. Η Ελλάδα κατέλαβε τη δεύτερη θέση από πλευράς αξίας, με συνολική δαπάνη περίπου 3,2 δισ. δολάρια ΗΠΑ, η οποία αντιστοιχεί σε ποσοστό 19% και 134 αγοραζόμενα πλοία. Παρόλο που οι παραπάνω πωλήσεις αντιπροσωπεύουν

γνωστές χώρες αγοράς, έχει αυξηθεί ο αριθμός των πλοίων που πωλήθηκαν με αφανείς αγοραστές.

Αυτό συνοδεύεται από μια τάση προς τα παλαιότερα δεξαμενόπλοια αργού πετρελαίου, καθώς περισσότερα πλοία εισέρχονται στον "σκοτεινό στόλο" προκειμένου να επωφεληθούν από τα ασφάλιστρα που προκύπτουν από τις ρωσικές συναλλαγές. Μέχρι το δεύτερο εξάμηνο του έτους, η αγορά αγοραπωλησιών άλλαξε με πολλούς άγνωστους αγοραστές να εισέρχονται στην αγορά, με αρκετές άγνωστες συναλλαγές των UAE να αναφέρονται. Κατά τη διάρκεια του 2022 αναφέρθηκαν 48 πωλήσεις δεξαμενόπλοιων αργού πετρελαίου σε άγνωστους αγοραστές, σε σύγκριση με μόλις 13 το 2021 και 19 το 2020. Η μέση ηλικία των πλοίων που πωλήθηκαν ήταν 17 έτη, με την πλειονότητα των πωλήσεων στον τομέα των VLCC, που αντιστοιχούν στο 42% περίπου.

Ο νέος παίκτης της αγοράς Gatik Ship Management, ένας Ινδός διαχειριστής δεξαμενόπλοιων που ιδρύθηκε το 2022, εισήλθε στην αγορά, αγοράζοντας 31 δεξαμενόπλοια με αγοραία αξία 968,96 εκατ. δολάρια ΗΠΑ. Οι αγορές κάλυψαν τόσο τον τομέα του αργού όσο και του καθαρού πετρελαίου με μέση ηλικία 16 ετών, σε μεγάλο βαθμό στον τομέα Aframax, ο οποίος αντιπροσώπευε πάνω από το ήμισυ του συνόλου των συναλλαγών. (Vessels Value, 2022)

Η αγορά μεταχειρισμένων πλοίων μεταφοράς χύδην ξηρού φορτίου



Διάγραμμα 7. Στατιστικά αγοροπωλησιών μεταχειρισμένων πλοίων χύδην ξηρού φορτίου ανά έτος και μέγεθος πλοίου. Πηγή: Vessel Value, 2022 Cargo Review

Στις αρχές του 2021, ένα πλοίο Capesize Unique Carrier του 2007 πουλήθηκε για \$11,5 εκατομμύρια δολάρια, το ίδιο πλοίο άξιζε στα μέσα του ίδιου έτους 20,4 εκατ. δολάρια. Αποτελεί σημείο αναφοράς συναλλαγών, καθώς ήταν το τελευταίο "φθηνό" Capesize που πωλήθηκε πριν οι τιμές και το αγοραστικό συναίσθημα απογειωθούν, κυρίως λόγω της αυξημένης ζήτησης από Κίνα, καθώς τα λουκέτα του Covid-19 υποχώρησαν. Τον Ιανουάριο του 2021, οι τιμές των Capesize (ανά ημέρα) ήταν στα χαμηλά επίπεδα και αυξήθηκαν πάνω από 50% φθάνοντας στο μέγιστο των 44.000 δολαρίων τον Μάιο, προτού κατασταλάξουν γύρω στα \$30.000 δολάρια, όπου και παρέμειναν μέχρι το τέλος του έτους. (Vessels Value, 2021)

Αντίθετα, τον Ιανουάριο του 2020 κατά τη διάρκεια της πρώτης κορύφωση του Covid-19, βρισκόνταν γύρω στα \$4.000 δολάρια. Σε ετήσια βάση οι συναλλαγές Capesize S&P έχουν αυξηθεί κατά σχεδόν 700% και η αξία ενός πλοίου ηλικίας 10 ετών έχει αυξηθεί κατά 75%. Η ζήτηση από την Κίνα παραμένει ισχυρή, με την κινεζική παραγωγή χάλυβα να συνεχίζει να αυξάνεται αυτή την άνοιξη φθάνοντας σε ρεκόρ 99,5 εκατ. τόνους τον Μάιο του 2021 (αύξηση ~14% από τον Ιανουάριο έως τον Μάιο σε σύγκριση με την ίδια περίοδο του 2020). Η αυξημένη κινεζική ζήτηση για άλλα αγαθά, όπως τα σιτηρά και τα φασόλια σόγιας, έχει διαχυθεί στα μικρότερα μεγέθη με αποτέλεσμα οι αξίες των πλοίων να αυξάνονται σε όλο το φάσμα.

Από τον Ιανουάριο του 2021, οι αξίες των 10ετών Panamax και Supramax είχαν αυξηθεί πάνω από 60% μέχρι τα μέσα του έτους. Τον Ιανουάριο του 2021, ένα πλοίο Panamax CMB Sakura κατασκευασμένο το 2006 πωλήθηκε στην Κίνα για 7,8 εκατ. δολάρια ΗΠΑ. Το ίδιο πλοίο άξιζε τον Ιούνιο του 2021 15,8 εκατ. δολάρια ΗΠΑ και ναυλωνόταν με \$35.000 δολάρια ΗΠΑ ανά ημέρα στην spot αγορά. Τον Ιανουάριο του 2021 πωλήθηκε επίσης το πλοίο Ultramax SBI Libra κατασκευασμένο το 2017 σε Έλληνες αγοραστές για \$18,65 εκατ. δολάρια ΗΠΑ. Το ίδιο έτος η αξία του εκτοξεύθηκε στα \$26,8 εκατ. δολάρια ΗΠΑ, σημειώνοντας αύξηση σχεδόν 45%.

Το 2022 παρατηρήθηκε μια πιο μέτρια αγορά φορτίων για τα πλοία μεταφοράς χύδην ξηρών φορτίων. Παρά το ισχυρό 2ο τρίμηνο, όπου οι ναύλοι στα μικρότερα μεγέθη πλοίων συχνά ξεπέρασαν τους ναύλους στα μεγαλύτερα. τα κέρδη των Bulker συνέχισαν να διορθώνονται προς τα κάτω, οδηγώντας σε αποδυνάμωση των αξιών καθ' όλη τη διάρκεια του έτους σε όλους τους επιμέρους τομείς και τις ηλικιακές κατηγορίες. Οι τιμές επηρεάστηκαν αρνητικά από μια πολύ ασθενέστερη αγορά για τα

Bulkers σε σχέση με αυτή που παρατηρήθηκε το 2021. Αυτό οφείλεται στο γεγονός ότι η ζήτηση για ξηρά χύδην εμπορεύματα επηρεάστηκε αρνητικά από την αργή παγκόσμια οικονομική ανάπτυξη, τη χαλάρωση της συμφόρησης των λιμένων και την αδύναμη ζήτηση στην Κίνα. Οι αυστηρές πολιτικές Covid-19 της Κίνας οδήγησαν σε επιβράδυνση και πίεση στην οικονομική της ανάπτυξη. Αυτό, παράλληλα με την εμφάνιση της κρίσης ακινήτων, δημιούργησε προκλήσεις για την παγκόσμια οικονομία και τον τομέα του Dry Bulk.

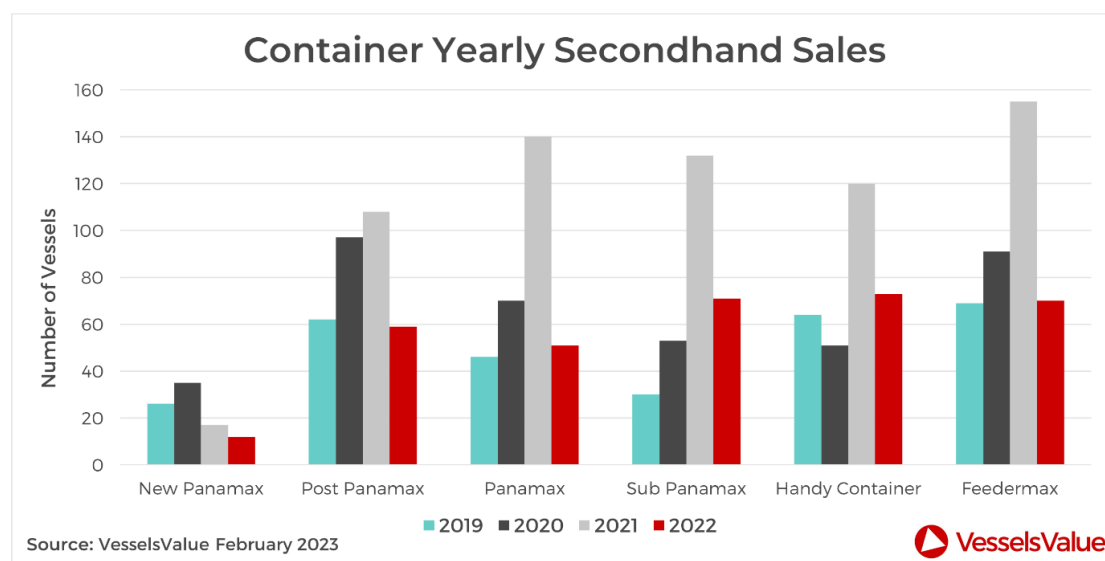
Κατά τη διάρκεια του 2ου τριμήνου του 2022, οι αξίες των Capesize για πλοία πενταετούς ηλικίας 180.000 DWT εκτοξεύτηκαν στα υψηλότερα επίπεδα από το 2010, φτάνοντας στο μέγιστο επίπεδο των \$53 εκατ. δολ. περίπου. Ωστόσο, κατά τη διάρκεια του υπόλοιπου 2022 οι αξίες σημείωσαν πτώση και υποχώρησαν σε περίπου \$40,5 εκατ. δολάρια ΗΠΑ μέχρι το τέλος Δεκεμβρίου 2022. Η τάση αποδυνάμωσης ήταν επίσης ιδιαίτερα έντονη για τη σύγχρονη χωρητικότητα στους τομείς Supramax και Handysize, όπου οι αξίες μειώθηκαν έως και 15,5% καθ' όλη τη διάρκεια του έτους. Οι αξίες των Handysize για τα πλοία πενταετούς ηλικίας 35.000 DWT μειώθηκαν από \$24,74 εκατ. δολάρια ΗΠΑ τον Ιανουάριο του 2022 σε \$20,9 εκατ. δολάρια ΗΠΑ στο τέλος Δεκεμβρίου.

Το 2022 είδαμε συνολικά 1.041 Bulkers να αλλάζουν χέρια, μια μείωση της τάξης του 21% σε σχέση με το 2021. Από το σύνολο αυτό, το 31% περίπου των πωλήσεων αφορούσε τον τομέα των Handy Bulker. Αν και οι αξίες για τον τομέα αυτό μειώθηκαν κατά τη διάρκεια του έτους, οι τιμές παραμένουν σε πολύ υψηλά επίπεδα χάρη σε μια σταθερή αγορά ναύλων, όπου οι τιμές συχνά ξεπερνούσαν εκείνες των πολύ μεγαλύτερων πλοίων καθ' όλη τη διάρκεια του έτους. Για παράδειγμα, την άνοιξη του 2022, οι τομείς Supramax και Handysize κέρδιζαν περίπου \$30.000 USD/ημέρα στην spot αγορά, ενώ οι ναύλοι για τους μεγαλύτερους αντίστοιχους τομείς κυκλοφορούσαν γύρω στα \$20.000 USD/ημέρα.

Τα Handysizes ήταν τα πιο ρευστά στην αγορά S&P πέρυσι, λόγω της ευελιξίας τους, καθώς μπορούν να μεταφέρουν μεγάλη ποικιλία φορτίων σε μεγάλο εύρος λιμένων. Αυτό έρχεται σε αντίθεση με τον τομέα των Capesize που εξαρτάται σχεδόν αποκλειστικά από τη ζήτηση σιδηρομεταλλεύματος, καθώς τα Handysizes είναι σε θέση να αντέξουν οποιαδήποτε μεταβλητότητα στα επιμέρους εμπορεύματα. Τα Handysizes σημείωσαν παρόμοια κέρδη με τα Capesizes το 2022 και, ως ο πιο

οικονομικός από τους τύπους Bulker, αποτελούν δημοφιλή επιλογή για τους νεοεισερχόμενους στην αγορά. Η ελληνική ζήτηση για Bulkers ήταν ιδιαίτερα ισχυρή για το 2022, με συνολικό ποσό περίπου 4,1 δισ. δολάρια ΗΠΑ που δαπανήθηκε για την απόκτηση περίπου 182 πλοίων. Οι Έλληνες αγοραστές αντιπροσώπευαν το 30% περίπου του συνόλου των δαπανών για Bulkers το 2022 και ακολουθήσε στενά η Κίνα, η οποία αντιπροσώπευε το 27% περίπου του συνόλου, με δαπάνες ύψους \$3,6 δισ. δολ. Ωστόσο, η Κίνα ξεπέρασε την Ελλάδα σε αριθμό μονάδων με 205 αγορασμένα Bulkers. (Vessels Value, 2022)

Η αγορά μεταχειρισμένων πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων



Διάγραμμα 8. Στατιστικά αγοροπωλησιών μεταχειρισμένων πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων ανά έτος και μέγεθος πλοίου. Πηγή: Vessel Value, 2022 Cargo Review.

Το 2022 ήταν ένα ασταθές έτος για την αγορά εμπορευματοκιβωτίων. Σε συνέχεια ενός ακμάζοντος έτους το 2021, κατά το πρώτο εξάμηνο του 2022, τα κέρδη της αγοράς εμπορευματοκιβωτίων συνέχισαν να κερδίζουν έδαφος για να φθάσουν σε ιστορικά υψηλά επίπεδα και μέχρι το τέλος Μαρτίου. Επιπρόσθετα, οι τιμές χρονοναύλωσης 1 έτους για πλοία Post Panamax σημείωναν ρεκόρ \$148.500 USD/ημέρα, σημειώνοντας αύξηση 213% σε ετήσια βάση. Κατά το δεύτερο εξάμηνο του 2022, οι τιμές άρχισαν να διορθώνονται και μέχρι τον Οκτώβριο, οι τιμές είχαν πέσει κάτω από το όριο των \$100.000 USD/ημέρα, κλείνοντας το έτος σε σχετικά σταθερά ακόμη \$62.250 USD/ημέρα. Αυτό συμβαίνει καθώς οι ανησυχίες για την παγκόσμια οικονομία ασκούν πιέσεις στη ζήτηση, γεγονός που οδήγησε σε μειωμένη ζήτηση σε όλο τον τομέα των

εμπορευματοκιβωτίων, μαζί με την υποχώρηση της συμφόρησης των λιμανιών σε κινεζικά και αμερικανικά λιμάνια, με συνέπεια την άμβλυνση των ναύλων.

Οι αξίες των εμπορευματοκιβωτίων είχαν αυξηθεί σταθερά τα τελευταία δύο χρόνια μέχρι τα μέσα του 2022, αλλά ακολουθώντας το μοτίβο των κερδών, οι αξίες είδαν επίσης μια αλλαγή στην πορεία τους. Κατά τη διάρκεια του έτους, οι αξίες των πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων μειώθηκαν στους περισσότερους τομείς και στις περισσότερες ηλικιακές κατηγορίες. Για παράδειγμα, η τιμή ενός πλοίου Post Panamax ηλικίας πέντε ετών και χωρητικότητας 7.000 TEU μειώθηκε κατά 46,9% από 122,73 εκατ. δολάρια τον Ιανουάριο σε 65,18 εκατ. δολάρια στο τέλος Δεκεμβρίου. Οι τιμές κατά τη διάρκεια του 2022 κορυφώθηκαν τον Μάιο στα 160,17 εκατ. δολάρια ΗΠΑ. Η τελευταία φορά που είδαμε μια τόσο δραστική αλλαγή στην αγορά ήταν κατά τη διάρκεια της οικονομικής κρίσης του 2008/2009. Τότε, οι αξίες των πλοίων Post Panamax πενταετούς ηλικίας μειώθηκαν από το μέγιστο των 144,17 εκατ. δολαρίων τον Φεβρουάριο του 2008 σε 40,84 εκατ. δολάρια τον Ιούλιο του 2009, όταν οι αξίες έπιασαν πάτο με πτώση 71,7% σε 17 μήνες. Δεν είμαστε βέβαιοι πότε θα τελειώσει αυτή η ραγδαία πτώση, ωστόσο, αν μοιάζει καθόλου με την τελευταία κατάρρευση, το τέλος μπορεί να είναι ορατό.

Οι συνολικές συναλλαγές πώλησης και αγοράς μεταχειρισμένων πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων μειώθηκαν κατά το ήμισυ το 2022, με 336 συναλλαγές που αναφέρθηκαν σε σύγκριση με 672 το 2021. Ο τομέας Panamax σημείωσε τη μεγαλύτερη μείωση, με τα στοιχεία πωλήσεων να μειώνονται κατά περίπου 64% σε ετήσια βάση από 140 το 2021 σε 51 το 2022. Ακολουθεί ο τομέας Feedermax, ο οποίος μειώθηκε κατά περίπου 55% YoY από 155 σε 70. Οι Ελβετοί ήταν οι μεγαλύτεροι αγοραστές εμπορευματοκιβωτίων το 2021, με την MSC να κυριαρχεί στην αγορά S&P με συνολικά 87 αγορές, που αντιστοιχούν σε συνολική δαπάνη περίπου 4,7 δισ. δολάρια ΗΠΑ. Οι δεύτεροι μεγαλύτεροι αγοραστές ήταν η CMA CGM με συνολικά 34 πλοία που αγοράστηκαν, συνολικής αξίας περίπου 2,1 δισ. δολ.

Μια συμφωνία αναφοράς είναι αυτή του Post Panamax Thalassa (5.527 TEU, Φεβρουάριος 2005, CSBC Kaohsiung) το οποίο πωλήθηκε τον Απρίλιο στην Tailwind Shipping, τον νεοσύστατο ναυτιλιακό βραχίονα της μεγάλης εταιρείας λιανικής πώλησης LIDL από τη Γερμανία, έναντι του απίστευτου ποσού των USD 109,5 εκατ. την εποχή που τα κέρδη του TC ήταν στο αποκορύφωμά τους τον Ιούλιο, το Post

Panamax Northern Jupiter (8.814 TEU, Φεβρουάριος 2010, Daewoo) πωλήθηκε στη Moller Maersk για 134,0 εκατ. δολάρια ΗΠΑ. αξία VV 137,42 εκατ. δολ. (Vessels Value, 2022)

Η Asiatic Lloyd πούλησε το Feedermax Asiatic Reunion (1.049 TEU, Αύγουστος 2008, Dae Sun) τον Αύγουστο, λίγο πριν η αγορά ψυχρανθεί σημαντικά, σε άγνωστους αγοραστές της Άπω Ανατολής έναντι 18,5 εκατ. δολ. Αξία WV 21,64 εκατ. Η αξία του το 2020, πριν από την άνοδο της αγοράς εμπορευματοκιβωτίων, ήταν περίπου USD 5,3 εκατ. Από τις αρχές Σεπτεμβρίου, η αγορά εμπορευματοκιβωτίων παρουσίασε μια δραστική καθοδική διόρθωση, η οποία φαίνεται στην πώληση του Northern Jasper (8,814, Αύγουστος 2009, Daewoo). το αδελφό πλοίο του Northern Jupiter που πωλήθηκε στην MSC τον Οκτώβριο για "μόνο" USD 85,0 εκατ. Πρόκειται για μια διαφορά 49,0 εκατ. δολαρίων μεταξύ των συμφωνιών των αδελφών πλοίων μέσα σε μόλις 3 μήνες.

Η αγορά μεταχειρισμένων πλοίων μεταφοράς υγροποιημένων αερίων

Παράλληλα με την αγορά δεξαμενόπλοιων, οι τιμές για τα πλοία μεταφοράς υγροποιημένου φυσικού αερίου αυξήθηκαν σε όλους τους τομείς και τις κατηγορίες μεγέθους από τις αρχές Ιανουαρίου. Οι αξίες για τα πενταετή μεγάλα πλοία μεταφοράς LNG αυξήθηκαν σε ιστορικά υψηλά επίπεδα μέχρι το τέλος Δεκεμβρίου, σημειώνοντας αύξηση 29,6% από την αρχή του έτους, από 164,67 εκατ. δολάρια ΗΠΑ σε 213,35 εκατ. δολάρια ΗΠΑ.

Αυτή η εκτίναξη των αξιών έρχεται καθώς τα κέρδη από το LNG φτάνουν σε ιστορικά υψηλά επίπεδα, ξεπερνώντας το περσινό ρεκόρ. Οι τιμές για την αξιολόγηση BLNG1g από το Χρηματιστήριο της Βαλτικής ανήλθαν σε ιστορικά 466.524 USD/ημέρα, αυξημένες κατά 52% σε ετήσια βάση. Η εκτίναξη των τιμών και των αξιών έρχεται από την παγκόσμια ενεργειακή κρίση, καθώς ο συνδυασμός κυρώσεων και η διακοπή του αγωγού Nord Stream 2 οδήγησαν στην απώλεια των ρωσικών ποσοτήτων υγροποιημένου φυσικού αερίου προς την Ευρώπη. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα την υψηλή ζήτηση από τις ευρωπαϊκές οικονομίες που επιδιώκουν να εξασφαλίσουν τον ενεργειακό εφοδιασμό ενόψει του χειμώνα στο βόρειο ημισφαίριο.

Με τις ανάγκες σε υγροποιημένο φυσικό αέριο να προέρχονται από πιο μακρινές περιοχές, η ζήτηση σε τονοχιλιόμετρα για τον τομέα του υγροποιημένου φυσικού αερίου αυξήθηκε, ανεβάζοντας τόσο τις τιμές όσο και τις αξίες. Η συνολική αξία των

συναλλαγών πώλησης και αγοράς LNG που πραγματοποιήθηκαν το 2022 ανήλθε σε 8,59 δισ. δολάρια ΗΠΑ, σημειώνοντας αύξηση 145% σε ετήσια βάση από 3,5 δισ. δολάρια ΗΠΑ το 2021. Συγκριτικά, ο αριθμός των πωλήσεων αυξήθηκε κατά 61% από 36% το 2021 σε 58% το 2022. Η πλειονότητα των πλοίων που πωλήθηκαν κατασκευάστηκαν μεταξύ 2013 και 2017.

Ενώ οι πωλήσεις επικεντρώθηκαν σε σύγχρονα μεγάλα πλοία μεταφοράς υγροποιημένου φυσικού αερίου, η ισχυρή αγορά S&P είχε ως αποτέλεσμα την αύξηση της αξίας των παλαιότερων πλοίων με ατμοστρόβιλους, με αρκετά από τα πλοία ηλικίας 15 έως 20 ετών που κινούνται με τουρμπίνα να αλλάζουν χέρια στο δεύτερο εξάμηνο. Η άνοδος των τιμών σήμαινε ότι οι αγοραστές ήταν πρόθυμοι να αγοράσουν και να λειτουργήσουν αυτά τα πλοία, παρά το γεγονός ότι πολλά από αυτά πλησίαζαν την ηλικία διάλυσης.

Οι αξίες για τον τομέα του υγραερίου αυξήθηκαν στους περισσότερους επιμέρους τομείς και σε όλες τις τάξεις μεγεθών από την αρχή του έτους. Ωστόσο, ο τομέας των Midsize Gas Carrier (MGC) σημείωσε τα πιο εντυπωσιακά κέρδη, ιδίως για τα παλαιότερα, 15ετούς ηλικίας πλοία των 35.000 CBM που αυξήθηκαν κατά περίπου 30% YoY από USD 24,31 εκατ. σε USD 31,53 εκατ.

Οι τιμές καθορίστηκαν από μια εξαιρετικά ισχυρή αγορά το 2022, λόγω της αυξημένης ζήτησης, ιδίως κατά το δεύτερο εξάμηνο του 2022, η οποία ιστορικά καθοδηγείται από την εποχιακή κατανάλωση. Οι εισαγωγές υγραερίου στην Κίνα και την Ασία αυξήθηκαν κατά περίπου 10% YoY, ως αποτέλεσμα της μετάβασης της τροφοδοσίας χημικών καυσίμων βενζίνης σε προπάνιο και της ανάπτυξης της οικιακής αγοράς. Η παραγωγή υγραερίου προπάνιου στις ΗΠΑ σημείωσε αύξηση κατά περίπου 9% το δεύτερο εξάμηνο του 2022 και η παραγωγή βουτανίου κατά περίπου 10% από το 2021. Η αυξημένη πίεση στη Διώρυγα του Παναμά από άλλους τύπους πλοίων, όπως τα Containers και τα Bulkers, προκάλεσε απότομη αύξηση των χρόνων αναμονής για τα πλοία μεταφοράς υγραερίου. Αυτό οδήγησε σε στενότερη προσφορά του στόλου και συνέβαλε στη διόγκωση των ναύλων και, ως εκ τούτου, στη σταθεροποίηση των αξιών, ιδίως κατά το δεύτερο εξάμηνο του 2022.

Πέρυσι, πραγματοποιήθηκαν συνολικά 127 συναλλαγές πώλησης, σημειώνοντας αύξηση κατά περίπου 40% σε ετήσια βάση με συνολική αξία 4,6 δισ. δολάρια, η οποία έχει σχεδόν διπλασιαστεί από 2,4 δισ. δολάρια το 2021. Ο τομέας του LPG έτεινε

επίσης προς μεγαλύτερα πλοία με την κατηγορία VLGC να είναι η πιο δημοφιλής, αντιπροσωπεύοντας περίπου το 37% των πωλήσεων, με την πλειονότητα να έχει κατασκευαστεί από το 2008 και μετά. Ο μεγαλύτερος αριθμός αγορών προήλθε από αγοραστές με έδρα την Ιαπωνία, οι οποίοι αντιπροσώπευαν περίπου το 12%, και τα ΗΑΕ κατέλαβαν τη δεύτερη θέση με περίπου 10%. Στους αγοραστές περιλαμβάνονταν η Doun Kisen από την Ιαπωνία και η ADNOC με έδρα τα UAE, η οποία αγόρασε δύο πλοία VLGC το καλοκαίρι του 2022. (Vessels Value, 2022)

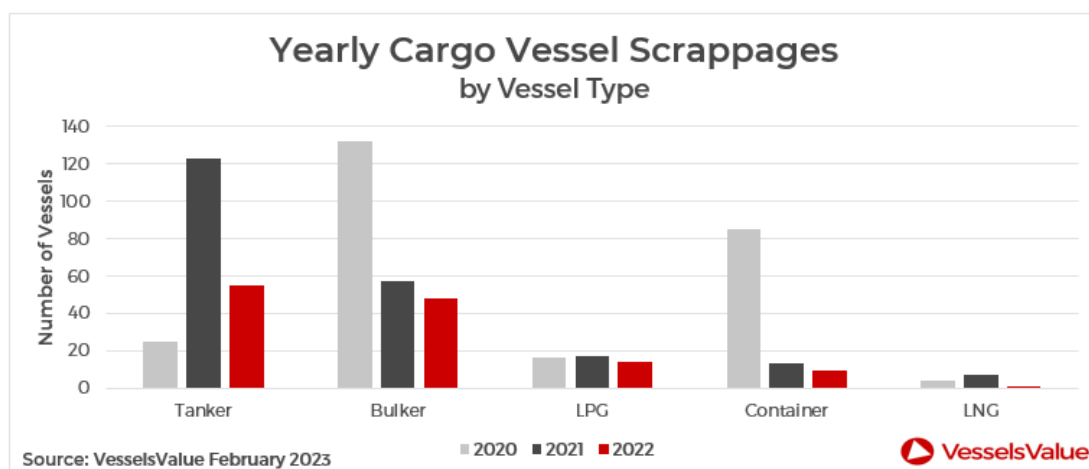
4.2.3 Η αγορά διάλυσης

Τα δεξαμενόπλοια κυριάρχησαν στην αγορά διάλυσης φέτος, αντιπροσωπεύοντας περίπου το 43% του συνόλου των φορτηγών πλοίων που διαλύθηκαν. Συγκριτικά, ο αριθμός των πλοίων Bulkers που διαλύθηκαν ήταν χαμηλός, με 48 πλοία να αντιπροσωπεύουν το 38% του διαλυμένου στόλου, τα πλοία LPG που διαλύθηκαν ανήλθαν συνολικά σε 11%, ενώ ο αριθμός των πλοίων εμπορευματοκιβωτίων που πωλήθηκαν για διάλυση αντιπροσώπευε μόνο το 7% και το LNG μόλις το 1%.

Παρά την τάση προς την κατεδάφιση δεξαμενόπλοιων, ο αριθμός των δεξαμενόπλοιων που διαλύθηκαν στην πραγματικότητα μειώθηκε σε ετήσια βάση κατά 55%, από 123 το 2021 σε 55 το 2022. Η πεσμένη αγορά ναύλων το 2021 οδήγησε σε μαζική αποστολή παλαιότερου τονάζ στο διαλυτήριο, αλλά το 2022 ήταν μια ιστορία δύο μισών. Καθώς τα αδύναμα κέρδη συνεχίστηκαν το πρώτο εξάμηνο του 2022, περισσότερα από τα δύο τρίτα της δραστηριότητας διάλυσης πραγματοποιήθηκαν κατά τη διάρκεια αυτής της περιόδου. Ωστόσο, κατά το δεύτερο εξάμηνο του 2022, όχι μόνο οι ναύλοι κινήθηκαν επιτέλους σε θετική τροχιά, αλλά και η ζήτηση για παλαιότερη χωρητικότητα είχε αυξηθεί κατακόρυφα λόγω της αύξησης των συναλλαγών "σκοτεινού στόλου", όπου παλαιότερη χωρητικότητα συνέχισε να εμπορεύεται ρωσικά φορτία που είχαν υποστεί κυρώσεις. Αυτό σήμαινε ότι τα δεξαμενόπλοια που διαφορετικά θα στέλνονταν για διάλυση, παρείχαν έναν οικονομικά αποδοτικό τρόπο να εισέλθουν στον τομέα αυτό και να επωφεληθούν από τα αυξημένα κέρδη.

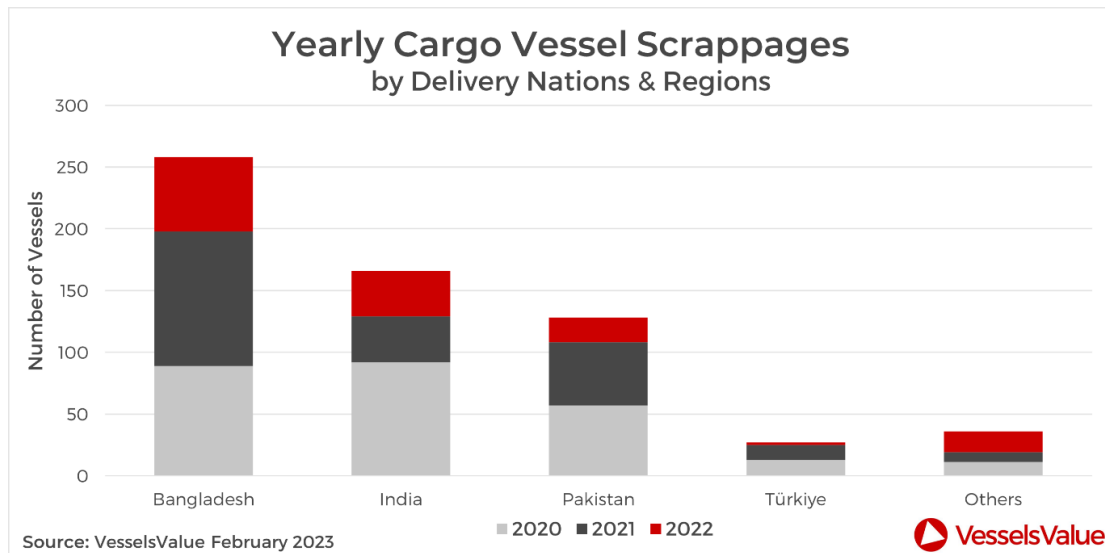
Οι πωλήσεις διάλυσης χύδην πλοίων μειώθηκαν κατά 16% περίπου σε ετήσια βάση από 57 πλοία το 2021 σε 48 το 2022, αν και οι τιμές είχαν μειωθεί από τα πρωτοφανή υψηλά επίπεδα του 2021. Τα επίπεδα παρέμειναν σταθερά για το μεγαλύτερο μέρος του έτους και οι ελπίδες για μια ανάκαμψη κράτησαν πολλά Bulkers μακριά από τα παλιοσίδερα. Όπως ήταν αναμενόμενο, τα ιστορικά υψηλά κέρδη από τα

εμπορευματοκιβώτια διατήρησαν τους αριθμούς διάλυσης σε πολύ χαμηλά επίπεδα για αυτόν τον τύπο πλοίου, με μόλις 9 πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων να κατεδαφίζονται, μειωμένα κατά 31% περίπου από το 2021.



Διάγραμμα 9. Στατιστικά διάλυσης πλοίων ανά τύπο, 2020-2022. Πηγή: Vessels Value, 2022 Cargo Review.

Το 2022, ήταν τα ναυπηγεία του Μπαγκλαντές που εργάστηκαν πιο σκληρά, διαλύοντας 54 πλοία που αντιστοιχούν περίπου στο 42% των πλοίων που πωλήθηκαν για ανακύκλωση Η Ινδία ήταν πολύ κοντά, αντιπροσωπεύοντας περίπου το 30% της δραστηριότητας διάλυσης με 30 πλοία που στάλθηκαν για διάλυση, ακολουθούμενη από το Πακιστάν, το οποίο έλαβε μόνο 19 πλοία για διάλυση, αντιπροσωπεύοντας το 15% των διαλυμένων πλοίων. Η Τουρκία κατέλαβε την τέταρτη θέση με 2% του συνόλου των σκαφών που ανακυκλώθηκαν, αντιπροσωπεύοντας 2 σκάφη. Το υπόλοιπο 119% απομακρύνθηκε στην Κίνα, τη Νότια Κορέα τη Δανία και τις ΗΠΑ.



Διάγραμμα 10. Στατιστικά κορυφαίων χωρών διάλυσης πλοίων. Πηγή: Vessels Value, 2022 Cargo Review.

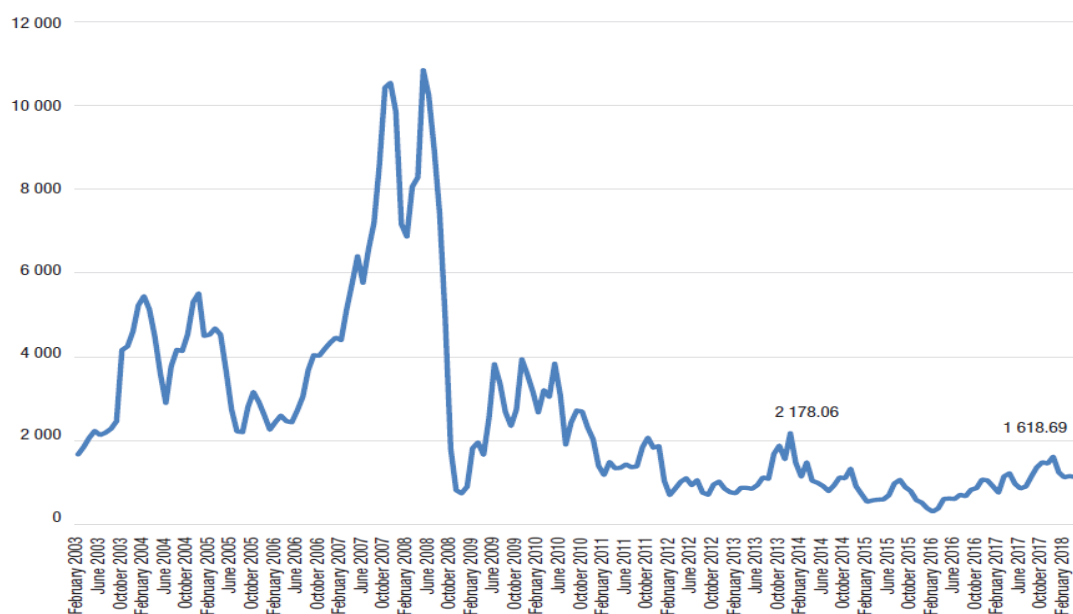
Οι τιμές του σκραπ στην ινδική υποήπειρο ήταν εξαιρετικά υψηλές αλλά και ευμετάβλητες φέτος. Η τιμή του σκραπ της υποηπείρου, όταν υπολογίζεται κατά μέσο όρο σε όλα τα Bulkers. Δεξαμενόπλοια και Εμπορευματοκιβώτια έχει φτάσει σε επίπεδα που δεν έχουν παρατηρηθεί από το 2008. Η μέση τιμή του σκραπ αυξήθηκε σε ετήσια βάση κατά περίπου 13,5% από 556 USD/LDT το 2021 σε 631 USD/LDT το 2022. Οι τιμές κυμάνθηκαν καθ' όλη τη διάρκεια του έτους με την κορύφωση στο β' τρίμηνο του 2022 στα 713 USD/LDT. Αλλά μέχρι το τέλος του έτους, οι τιμές είχαν μειωθεί κατά περίπου 21% σε 560 USD/LDT

Αυτή η ισχυρή αύξηση συνεχίστηκε από το 2021, μετά την αύξηση της ζήτησης καθώς η μεταποιητική βιομηχανία ανέκαμψε από την πανδημία Covid-19. Στο δεύτερο εξάμηνο του 2022 οι τιμές άρχισαν να μειώνονται, και αυτό μπορεί να αποδοθεί στις ανησυχίες για την παγκόσμια οικονομία. Ιδίως στην Κίνα, όπου η ύφεση στον κατασκευαστικό κλάδο έπληξε την εγχώρια ζήτηση.

4.3 Η τάση στην αγορά χύδην ξηρών φορτίων 2017-2022

Το 2017 η αγορά χύδην ξηρού φορτίου γνώρισε αξιοσημείωτη ανάκαμψη. Η αύξηση της ζήτησης για θαλάσσιο χύδην ξηρό φορτίο ξεπέρασε την αύξηση του στόλου, καθώς η ζήτηση για εμπορεύματα αυξήθηκε, ενώ το πλεόνασμα των πλοίων σταδιακά συνέχισε να μειώνεται. Οι θαλάσσιες μεταφορές ξηρού φορτίου αυξήθηκαν κατά 4,4% το 2017, από 2,0% το 2016. Από την άλλη πλευρά, η αύξηση του στόλου των πλοίων μεταφοράς χύδην φορτίου παρέμεινε διαχειρίσιμη στο 3,0% το 2017, οι παραδόσεις

μειώθηκαν κατά σχεδόν 20 εκατομμύρια μικτούς τόνους και οι δραστηριότητες διάλυσης αυξήθηκαν σε πάνω από 8 εκατομμύρια μικτούς τόνους.



Διάγραμμα 11. Πορεία δείκτη **BDI** 2003-2018. Πηγή: Clarksons Shipping Intelligence

Κατά συνέπεια, ο δείκτης Baltic Exchange Dry Index ανέκαμψε, ιδίως αφού το 2016 γνώρισε ένα από τα πιο αδύναμα έτη μετά την οικονομική κρίση. Όπως φαίνεται στο διάγραμμα, ο δείκτης διαμορφώθηκε κατά μέσο όρο σε περίπου 1.153 μονάδες, φθάνοντας στο μέγιστο των 1.619 μονάδων τον Δεκέμβριο του 2017, το υψηλότερο επίπεδο από το 2013, όταν είχε φθάσει τις 2.178 μονάδες. Ως αποτέλεσμα, οι μέσες τιμές ναύλωσης σε όλους τους στόλους πλοίων ξηρού φορτίου, έφθασαν το μέσο όρο 10.986 δολάρια ανά ημέρα το 2017, αυξημένο κατά 77% από τα καταθλιπτικά επίπεδα του 2016. Ο τομέας γνώρισε μια ισχυρή ανάκαμψη στις τιμές των ναύλων, καθώς η αύξηση της ζήτησης για εμπορεύματα ξεπέρασε την επέκταση του στόλου.

Το εμπόριο των ξηρών φορτίων στήριξε τις θαλάσσιες μεταφορές το 2018, αλλά οι τάσεις διέφεραν ανά εμπόρευμα και ορισμένοι υποκείμενοι κίνδυνοι έγιναν πιο εμφανείς. Η ανάπτυξη του εμπορίου ξηρών φορτίων επεκτάθηκε κατά 2,6% το 2018, από 4,0% το 2017. Υποστηριζόμενο από την ισχυρή ανάπτυξη του άνθρακα, το εμπόριο των κύριων ξηρών φορτίων (σιδηρομετάλλευμα, άνθρακας και σιτηρά) αυξήθηκε κατά 1,9% το 2018, από 4,7% το 2017. Οι κίνδυνοι για το εμπόριο των ξηρών φορτίων άρχισαν να υλοποιούνται το 2018, καθώς τα κυριότερα φορτία που αποτελούν το βασικό πυλώνα του θαλάσσιου εμπορίου σε όγκο για περισσότερο από δύο δεκαετίες, δέχθηκαν πιέσεις. Το εμπόριο των μεγάλων ξηρών χύδην φορτία αυξήθηκε

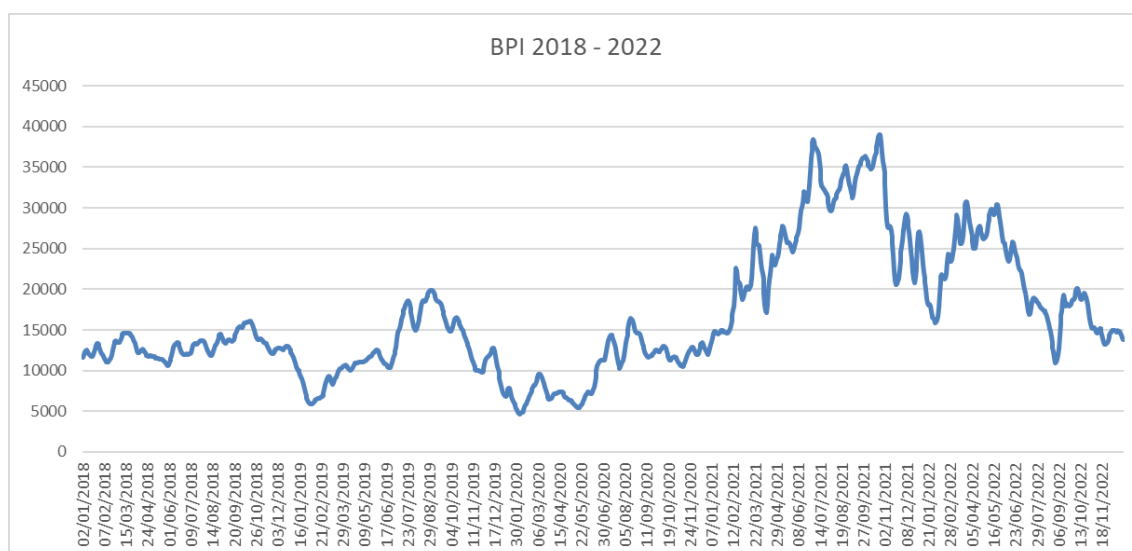
σταθερά για σχεδόν δύο δεκαετίες σε ένα μέσο ετήσιο ρυθμό 5,9 %. Η μόνη εξαίρεση ήταν το 2015, που χαρακτηρίστηκε από αδύναμη ανάπτυξη.

Κατά το πρώτο εξάμηνο του 2020, το σοκ της ζήτησης από την πανδημία COVID-19 πρόσθεσε καθοδική πίεση σε μια αγορά με υπερβολική προσφορά και οδήγησε σε πτώση των ναύλων μεταφοράς ξηρού χύδην φορτίου. Το δεύτερο εξάμηνο, αντίθετα, παρατηρήθηκε ανάκαμψη της ζήτησης για φορτία ξηρού χύδην φορτίου, ιδίως για σιδηρομετάλλευμα και σιτηρά προς την Κίνα. Σε συνδυασμό με την επιβράδυνση στην αύξηση του ενεργού στόλου αυτό ώθησε προς τα πάνω τους ναύλους. Αυτό αντικατοπτρίστηκε στον δείκτη Baltic Exchange Dry Index. Τον Φεβρουάριο του 2020 ο δείκτης αυτός ήταν μόλις 461 μονάδες, αλλά τον Ιούλιο του 2021 είχε φτάσει τις 3.257 μονάδες.

Κατά το πρώτο εξάμηνο του 2021 οι τιμές των ναύλων ήταν υψηλές ως αποτέλεσμα της συνεχιζόμενης υψηλότερης ζήτησης, σε συνδυασμό με τις λιγότερες παραδόσεις νέων πλοίων και την αυξημένη δραστηριότητα διάλυσης. Οι τιμές επηρεάστηκαν επίσης από τις καθυστερήσεις που προκλήθηκαν από τη συμφόρηση των λιμένων. Ο αριθμός των πλοίων που εγκλωβίστηκαν σε συμφόρηση λιμένων αυξήθηκε από 4% του στόλου το τέταρτο τρίμηνο του 2020 σε 5% το πρώτο τρίμηνο του 2021. Αυτό οφειλόταν κυρίως στην αύξηση των εξαγωγών σιδηρομεταλλεύματος και προϊόντων σιτηρών από τη Βραζιλία, οι οποίες μπλόκαραν έως και 100 Capesize και Panamax πλοία στα λιμάνια της Βραζιλίας τον Φεβρουάριο και τον Μάρτιο του 2021 (Danish Ship Finance, 2021). Η ισχύς της αγοράς ξηρού χύδην φορτίου ήταν καλή για τους μεταφορείς. Τον Μάιο του 2020 οι μέσες μηνιαίες αποδοχές όλων των bulkers ήταν \$4.894 δολάρια/ημέρα, αλλά τον Ιούνιο του 2021 ήταν \$27.275 δολάρια/ημέρα - τα υψηλότερα ποσοστά της δεκαετίας.

Προς το τέλος του 2021 οι τιμές των ναύλων των χύδην φορτηγών μειώθηκαν απότομα, αντανακλώνοντας τις εποχικές διακυμάνσεις και την οικονομική κατάσταση στην Κίνα, καθώς και την εξάπλωση του COVID-19. Από το τέλος του Οκτωβρίου 2021 έως το τέλος του Δεκεμβρίου 2021, ο BDI μειώθηκε κατά 40% στις 2.832 μονάδες και τον Ιανουάριο του 2022 έπεσε στις 1.760 μονάδες, με την πτώση να συνεχίζεται και τους πρώτους μήνες του 2022. Η συμφόρηση των λιμένων παρέμεινε ένα ζήτημα, με τον δείκτη συμφόρησης λιμένων χύδην ξηρού φορτίου να εξακολουθεί να βρίσκεται γύρω στο 35%. Έκτοτε, οι αγορές έχουν δει αύξηση της ζήτησης. Οι χαμηλότερες αποστολές

σιτηρών λόγω του πολέμου στην Ουκρανία αντισταθμίστηκαν από την αύξηση των εξαγωγών σιτηρών από τη Βραζιλία και από τις εξαγωγές άνθρακα από την Ινδονησία, όταν η απαγόρευση εξαγωγών άρθηκε και η ζήτηση από την Ευρώπη αυξήθηκε. Μέχρι τον Μάιο του 2022, ο δείκτης BDI είχε ανέλθει σε 2.943. Το δεύτερο εξάμηνο του έτους 2022 τα κέρδη είχαν πτωτική τάση, καθώς η χαμηλή ζήτηση από την Κίνα και οι παγκόσμιες οικονομικές ανησυχίες ασκούν πιέσεις στον τομέα αυτό.



Διάγραμμα 12. Πορεία μέσων ημερήσιων ναύλων πλοίων Panamax - BPI 2018-2022. Πηγή: Clarksons Shipping Intelligent.

4.3.1 Η τάση στην αγορά των πλοίων Kamsarmax 2018-2022

Στην ενότητα αυτή θα ακολουθήσει ανάλυση της αγορά των πλοίων ξηρού χύδην φορτίου τύπου Kamsarmax για την περίοδο των ετών 2018 έως 2022 βασισμένη στο διάγραμμα 13. Σκοπός της ανάλυσης είναι να κατανοηθούν μέσα από συσχέτιση της καμπύλης των ναύλων με τις καμπύλες αγοροπωλησιών μεταχειρισμένων πλοίων και παραγγελιών νεότευκτων οι επενδυτικές αποφάσεις που ακολουθούν οι εφοπλιστές που δραστηριοποιούνται στον κλάδο.

Το έτος 2018 αποτέλεσε μια σχετικά σταθερή περίοδο ήπιων διακυμάνσεων της ναυλαγοράς χύδην ξηρών φορτίων. Κατά το πρώτο εξάμηνο του έτους η καταγράφηκε ήπια άνοδος των τιμών των ναύλων, με τη ναυλαγορά να κυμαίνεται κατά μέσο όρο λίγο υψηλότερα από τις \$12.500 δολάρια. Η αγορά μεταχειρισμένων πλοίων και η αγορά νεότευκτων ακολούθησε την πορεία της ναυλαγοράς καταγράφοντας 22 αγοροπωλησίες και οι 22 παραγγελίες πλοίων Kamsarmax. Την ήπια άνοδο των ναύλων ακολούθησε μια αντίστοιχη μείωση που διήρκεσε έως και τα μέσα του

δευτέρου τριμήνου με την ναυλαγορά όμως να κινείται σε σταθερή πορεία με τους ναύλους να παίρνουν τιμές μεταξύ \$10.000 και \$13.000 δολαρίων. Σε αντίθεση με την ήπια πορεία των ναύλων οι αγοροπωλησίες μεταχειρισμένων πλοίων καθώς και οι παραγγελίες νεότευκτων εκτοξεύθηκαν ιδιαίτερα τον Απρίλιο και καταγράφοντας 48 και 24 αντίστοιχα γεγονόσ που αντικατόπτρισε την ελπίδα των πλοιοκτητών για τον ερχομό μια καλύτερης αγοράς.

Το τρίτο τρίμηνο του έτους οι τιμές των ναύλων κατέγραψαν ανοδική πορεία πλησιάζοντας τις \$15.000 ανά ημέρα στο τέλος της περιόδου. Αντίθετη πορεία ακολούθησαν οι αγοροπωλησίες πλοίων όπου μειώθηκαν από τις 48 του προηγούμενου τριμήνου σε ακριβώς τις μισές, ενώ οι παραγγελίες νεότευκτων παρέμειναν ακριβώς στα ίδια επίπεδα διαμοιρασμένες όμως σε όλους τους μήνες του καλοκαιριού σε αντίθεση με το προηγούμενο τρίμηνο όπου το μεγαλύτερο μέρος των παραγγελιών πραγματοποιήθηκαν τον Απρίλιο. Η άνοδος των τιμών των ναύλων συνεχίστηκε και τον Οκτώβριο δημιουργώντας ένα ευοίωνο κλίμα στην αγορά, όμως κατά τους δύο τελευταίους μήνες του έτους η ναυλαγορά πήρε φθίνουσα πορεία. Το ευοίωνο κλίμα που δημιουργήθηκε λόγω της θετικής πορείας των ναύλων οδήγησε αύξηση των αγοροπωλησιών πλοίων μικρότερης τάξης όμως συγκριτικά με αυτής του δευτέρου τριμήνου του ίδιου έτους. Αντίθετα η αγορά νεότευκτων πλοίων συνέχισε τη φθίνουσα πορεία με τις παραγγελίες να συρρικνώνονται ακόμη περισσότερο το τελευταίο τρίμηνο του 2018.

Η φθίνουσα πορεία της ναυλαγοράς που ξεκίνησε το Νοέμβριο του 2018 συνεχίστηκε και μέχρι τα μέσα του πρώτου τριμήνου του 2019 σταματώντας περί τα μέσα του Φεβρουαρίου στις \$5.000 δολάρια ανά ημέρα, ανακάμπτοντας από εκεί και έπειτα έχοντας διπλασιαστεί στο τέλος του Μαρτίου. Παρά την πτώση της ναυλαγοράς το πρώτο μισό του τριμήνου οι αγοροπωλησίες πλοίων παρέμειναν σε παρόμοια επίπεδα και οι παραγγελίες νέων πλοίο υπό ναυπήγηση αυξήθηκαν σημαντικά. Η ανοδική πορεία της ναυλαγοράς συνεχίστηκε κατά τη διάρκεια του δευτέρου τριμήνου του έτους πλησιάζοντας στο τέλος της περιόδου τις \$15.000 δολάρια ανά ημέρα. Την αντίθετη πορεία ακολούθησαν και οι άλλες δύο αγορές, αυτή των μεταχειρισμένων πλοίων αλλά και των νεότευκτων με τις καταγεγραμμένες πράξεις να συρρικνώνονται.

Το τρίτο τρίμηνο του έτους 2019 η ναυλαγοράς συνέχισε την ανοδική της πορεία με τις τιμές των ναύλων να ξεπερνούν κατά πολύ τις \$15.000 ανά ημέρα. Η συνέχιση της

ανόδου των ναύλων οδήγησε στην αύξηση τόσο των αγοροπωλησιών μεταχειρισμένων πλοίων όσο και των παραγγελιών νεότευκτων πλοίων όπου καταγράφηκαν 13 μόνο τον Σεπτέμβριο οι υψηλότερες του έτους. Το τελευταίο τρίμηνο του έτους η ναυλαγορά ακολούθησε φθίνουσα πορεία φθάνοντας στο τέλος του έτους κάτω από τις \$10.0000 δολάρια. Ανάλογη πορεία ακολούθησαν τόσο οι αγοροπωλησίες πλοίων όσο και οι παραγγελίες νεότευκτων.

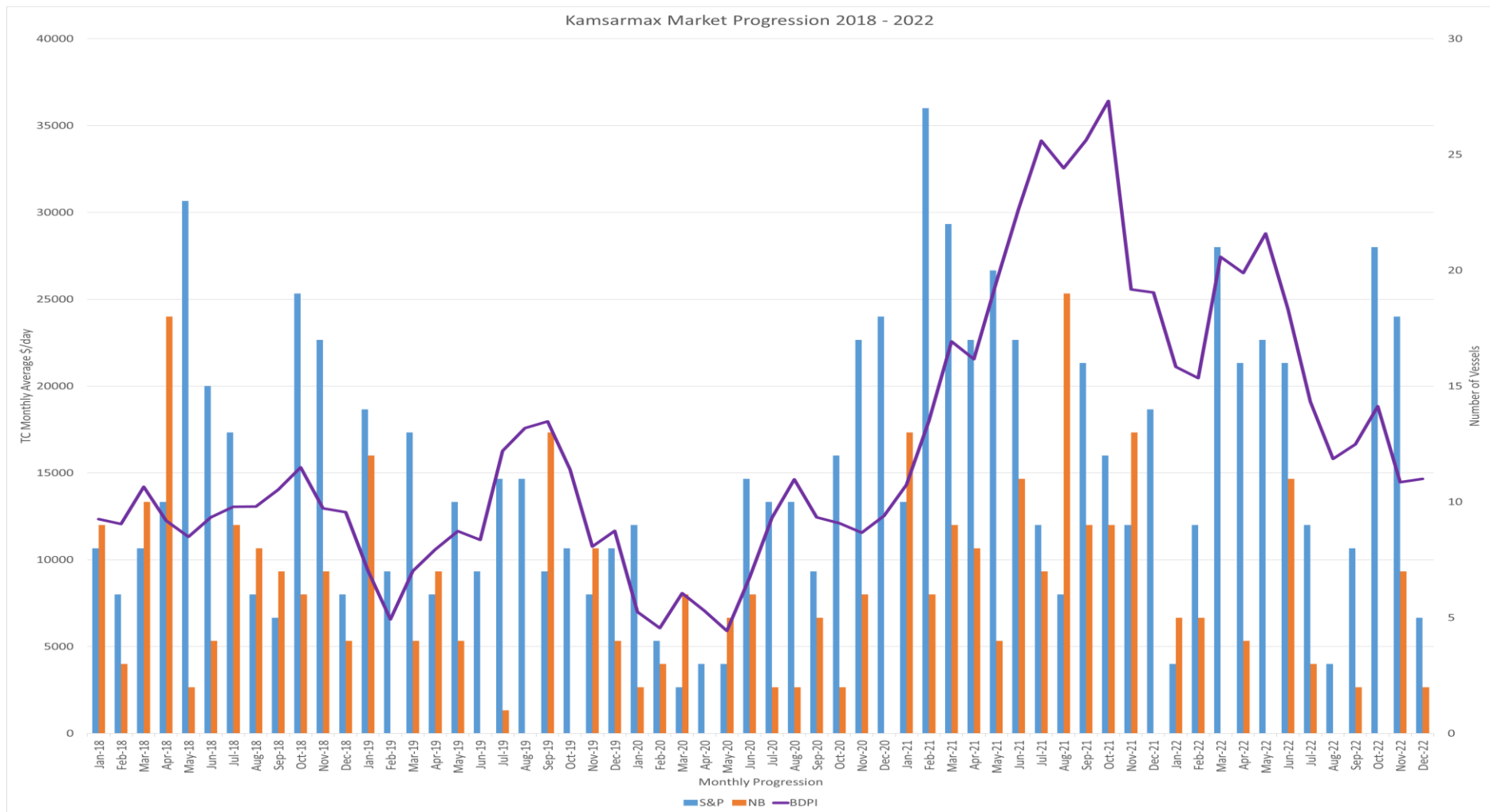
Η πτώση της αγοράς των ναύλων συνεχίστηκε μέχρι και τα μέσα του πρώτου τριμήνου του 2020, όπου ακολούθησε μια αρκετά ήπια άνοδος που διήρκησε μέχρι και το τέλος του Μαρτίου. Η αγοράς των μεταχειρισμένων και των νεότευκτων πλοίων ακολούθησαν μια σταθερή πορεία με 15 αγοροπωλησίες και 11 νέες παραγγελίες. Παρόμοια πορεία με το πρώτο τρίμηνο ακολούθησε και το δεύτερο καταγράφοντας μια πτώση των τιμών της ναυλαγοράς μέχρι τις αρχές του Μαΐου, ακολουθούμενη από μια επάνοδο των ναύλων η οποία προκάλεσε τόσο την αύξηση των αγοροπωλησιών μεταχειρισμένων πλοίων όσο και των παραγγελιών νεότευκτων που στις αρχές του ίδιου τριμήνου ήταν μηδενικές.

Η επάνοδος της ναυλαγοράς που ξεκίνησε στα μέσα Μαΐου συνεχίστηκε με ιδιαίτερη ένταση μέχρι τα μέσα του τρίτου τριμήνου του 2020 η οποία μειώθηκε μετά τα μέσα του Αυγούστου και μέχρι το τέλος του τριμήνου. Η αύξηση των τιμών επέφερε αύξηση στις αγοροπωλησίες πλοίων όχι όμως στην αγορά των νεότευκτων. Το τελευταίο τρίμηνο του έτους οι τιμές των ναύλων κινήθηκαν σε σταθερή σχετικά πορεία που οδηγήθηκε σε άνοδο προς το τέλος του έτους. Ενώ οι παραγγελίες νεότευκτων σχεδόν πάγωσαν οι αγοροπωλησίες μεταχειρισμένων πλοίων εκτοξευθήκαν επηρεαζόμενες από την θετική κατεύθυνση της αγοράς η οποία ξεκίνησε λίγο πριν τα μέσα του έτους.

Το έτος 2021 ήταν ένα έτος μεγάλης κερδοφορίας για τους πλοιοκτήτες με τις τιμές των ναύλων να καταγράφουν κατακόρυφη άνοδο φθάνοντας σε νέα υψηλά ρεκόρ στις αρχές του φθινοπώρου. Στις αρχές του πρώτου τριμήνου οι αγοροπωλησίες πλοίων ξεπέρασαν κάθε προηγούμενο με άλλους πλοιοκτήτες να πωλούν τα πλοία τους σε υπέρογκες τιμές και άλλους να αγοράζουν πλοία με σκοπό να συμμετέχουν στο ράλι τιμών της ναυλαγοράς, αντίστοιχα οι παραγγελίες στα ναυπηγεία αυξάνονται κατακόρυφα. Καθόλη τη διάρκεια του έτους οι επενδύσεις των εφοπλιστών τόσο στην αγορά μεταχειρισμένων όσο και την αγορά νεότευκτων συνεχίζονται δημιουργώντας ένα κλίμα πρωτοφανές που συγκρίνεται μόνο με την περίοδο πριν από την οικονομική

κρίση του 2008. Το τελευταίο τρίμηνο του 2021 η ναυλαγορά υποχώρησε παραμένοντας όμως σε ιδιαίτερα υψηλά επίπεδα με τις τιμές των ναύλων να ξεπερνάνε τις \$20.000 δολάρια.

Το πρώτο τρίμηνο του 2022 η αγορά παρά την πτώση της κρατήθηκε σε υψηλά επίπεδα, ακολουθώντας ανοδική πορεία η οποία διήρκεσε μέχρι και το δεύτερο τρίμηνο όπου οι τιμές των ναύλων ξεπέρασαν τις \$25.000 δολάρια. Παρόλα αυτά η πτώση της ναυλαγοράς από τα πρωτοφανή υψηλά επίπεδα του 2021 μείωσε σημαντικά τις παραγγελίες των νεότευκτων πλοίων σε ιδιαίτερα χαμηλά νούμερα σε σύγκριση με το προηγούμενο έτος. Όμως οι αγοροπωλησίες πλοίων συνέχισαν να κερδίζουν έδαφος καθόλη τη διάρκεια του έτους. Από τα τέλη Μαΐου του 2022 μέχρι και τα τέλη του έτους ο τιμές των ναύλων κατέρρευσαν φθάνοντας τα επίπεδα του 2019 συμπαρασύροντας μαζί τους και την αγορά νεότευκτων πλοίων Kamsarmax. Η πτώση συνέχισε μέχρι και το πρώτο τρίμηνο του επομένου έτους με τις τιμές των ναύλων να φθάνουν σε νέα χαμηλά πλησιάζοντας τις \$6.0000 δολάρια ανά ημέρα κλείνοντας έτσι την πορεία ενός οικονομικού κύκλου.



Διάγραμμα 13. Στατιστικά τιμών ημερήσιων ναύλων, αγοροπωλησιών μεταχειρισμένων πλοίων και παραγγελιών πλοίων της αγοράς πλοίων Kamsarmax. Πηγή: Πληροφορίες επεξεργασμένες για τις ανάγκες της διπλωματικής εργασίας αντλούμενες από το Clarkson Shipping Intelligence.

4.4 Η τάση στην αγορά χύδην υγρών φορτίων 2017-2022

Συνολικά, το 2017 αποδείχθηκε ένα δύσκολο έτος για την αγορά δεξαμενόπλοιων, κυρίως λόγω της πίεσης που αντιμετώπισαν οι αγορές από τη συνεχή αύξηση της δυναμικότητας προσφοράς, ιδίως στον τομέα των δεξαμενόπλοιων αργού πετρελαίου που συνοδεύτηκε από σχετική επιβράδυνση της αύξησης της ζήτησης. Εκτιμάται ότι το παγκόσμιο εμπόριο δεξαμενόπλοιων επεκτάθηκε κατά με μέσο ετήσιο ρυθμό ανάπτυξης 3,0% το 2017 ενώ ο στόλος των δεξαμενόπλοιων αργού πετρελαίου αυξήθηκε κατά 5% τοις εκατό και ο στόλος των δεξαμενόπλοιων μεταφοράς προϊόντων αυξήθηκε κατά 4,2 τοις εκατό. Η ταχεία ανάπτυξη της χωρητικότητας των δεξαμενόπλοιων που μεταφέρουν αργό πετρέλαιο και προϊόντα πετρελαίου επηρέασε περαιτέρω την ισορροπία της αγοράς, ιδίως στο τομέα του αργού πετρελαίου.

Οι τιμές των ναύλων δεξαμενόπλοιων αυξήθηκαν κατακόρυφα τον Μάρτιο και τον Απρίλιο του 2020, αντανακλώντας την αυξανόμενη ζήτηση για πλωτή αποθήκευση. Η αγορά πετρελαίου ήταν σε κατάσταση υπερανταγωνισμού, όπου οι τιμές του πρώτου μήνα ήταν πολύ χαμηλότερες από τις τιμές των μελλοντικών μηνών, καθιστώντας την αποθήκευση πετρελαίου για μελλοντικές πωλήσεις κερδοφόρα. Οι έμποροι ναύλωσαν δεξαμενόπλοια για να αποθηκεύουν αργό πετρέλαιο χαμηλού κόστους, μειώνοντας έτσι τις διαθεσιμότητες των πλοίων για μεταφορά και υποστηρίζοντας τα ποσοστά των δεξαμενόπλοιων. Οι τιμές των ναύλων μειώθηκαν απότομα τον Μάιο του 2020, με περίπου το ένα τρίτο του συνόλου των πλοίων που ήταν κλειδωμένα για πλωτή αποθήκευση να επιστρέφουν στο ενεργό εμπόριο με αποτέλεσμα τη διόγκωση της προσφοράς χωρητικότητας πετρελαίου.

Κατά το πρώτο εξάμηνο του 2020, σημειώθηκε αύξηση των ναύλων των δεξαμενόπλοιων, ενισχύοντας τα κέρδη για τις εταιρείες δεξαμενόπλοιων. Στο δεύτερο εξάμηνο του έτους οι επιπτώσεις του COVID-19 αποδυνάμωσαν τη ζήτηση και οι ναύλοι άρχισαν να μειώνονται σε μια αγορά με υπερπροσφορά. Μέχρι τον Ιανουάριο του 2021, τα κέρδη από πετρελαιοφόρα ήταν \$5.237 δολάρια/ημέρα και μέχρι τον Ιούλιο είχαν πέσει στα \$2.753 δολάρια/ημέρα, τα χαμηλότερα επίπεδα που είχαν ποτέ καταγραφεί.

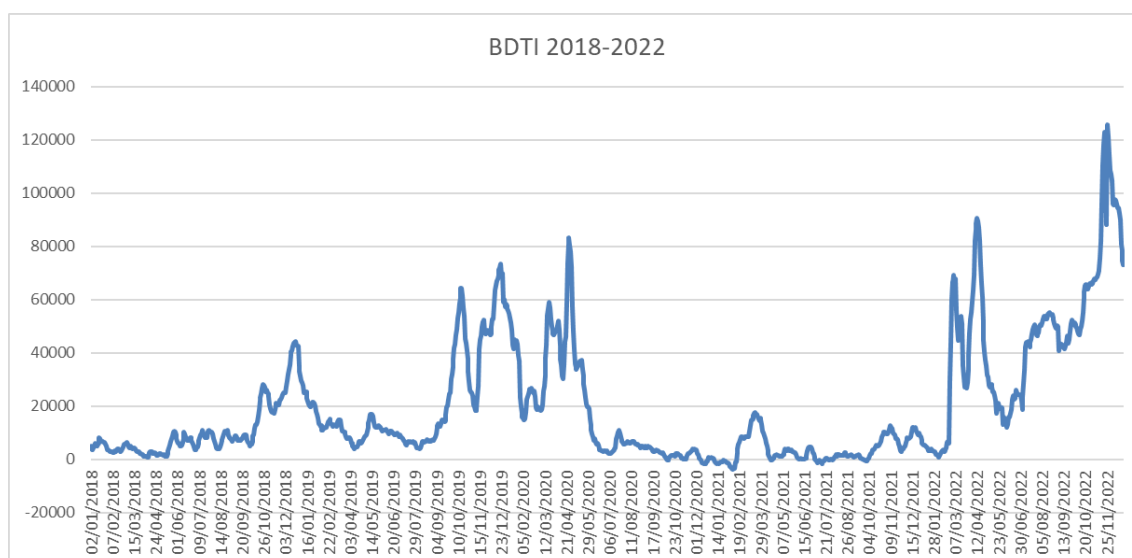
Το 2021, ο όγκος των θαλάσσιων εμπορικών συναλλαγών πετρελαίου παρέμεινε χαμηλότερα από τα προ της πανδημίας επίπεδα, με απότομη μείωση των εξαγωγών αργού πετρελαίου μεγάλων αποστάσεων από τη Μέση Ανατολή και τις Ηνωμένες

Πολιτείες. Αλλά ταυτόχρονα, τα δεξαμενόπλοια η προσφορά συνέχισε να αυξάνεται, με περισσότερα πλοία να παραδίδονται από όσα διαλύονται, ιδίως για τα μεγαλύτερα πλοία μεταφοράς αργού πετρελαίου. Ως αποτέλεσμα, σημειώθηκε απότομη πτώση των ναύλων. Μεταξύ του 2020 και του 2021, ο μέσος ετήσιος ημερήσιος έσοδα από δεξαμενόπλοια μειώθηκαν από \$24.877 δολάρια σε \$6.416 δολάρια, το χαμηλότερο επίπεδο που έχει καταγραφεί ποτέ, αν και άρχισαν να αυξάνονται προς το τέλος του έτους με τις αυξήσεις για το αργό πετρέλαιο.

Σε σύγκριση με την αγορά των δεξαμενόπλοιων μεταφοράς αργού πετρελαίου, οι αγορές για τα φορτία των δεξαμενόπλοιων μεταφοράς πετρελαιοειδών ήταν καλύτερες. Κατά το πρώτο εξάμηνο του 2021, οι εξαγωγές από την Κίνα ήταν εύρωστες, ενώ στην Ινδία οι εξαγωγές προϊόντων μεγάλων αποστάσεων αυξήθηκαν επίσης προσωρινά κατά τη διάρκεια του δεύτερου τριμήνου του 2021, καθώς τα λουκέτα μείωσαν σημαντικά την εγχώρια κατανάλωση. Το 2021, η δυναμικότητα προσφοράς μειώθηκε από την αύξηση των διαλύσεων. Τα κέρδη παρέμειναν σε χαμηλά επίπεδα στις αρχές του 2022, αλλά τον Φεβρουάριο του 2022 ο πόλεμος στην Ουκρανία οδήγησε σε σημαντικές αυξήσεις σε ορισμένες διαδρομές, ενώ ορισμένες τιμές ωθήθηκαν επίσης προς τα πάνω από τις μετατοπίσεις στις ροές του εμπορικού πετρελαίου.

Μεταξύ Ιανουαρίου και Μάρτιο του 2022, το κόστος διακίνησης αργού πετρελαίου, όπως παρακολουθείται από τον δείκτη δεξαμενόπλοιων αργού πετρελαίου της Βαλτικής (BDTI), αυξήθηκε κατά περισσότερο από 80%, ενώ ο δείκτης καθαρών δεξαμενόπλοιων του Baltic Exchange (BCTI) αυξήθηκε κατά περισσότερο από 60 τις εκατό. Ο πόλεμος στην Ουκρανία έχει ποικίλες επιπτώσεις. Τα οικονομικά και άλλα περιοριστικά μέτρα έχουν μειώσει τις ροές αργού πετρελαίου από τη Ρωσική Ομοσπονδία προς την Ευρώπη, για να αντικατασταθούν από πετρέλαιο από τις Ηνωμένες Πολιτείες και τη Μέση Ανατολή. Αυτό έχει μειώσει τη ζήτηση για τα πολύ μεγάλα πλοία μεταφοράς αργού πετρελαίου (VLCC), αλλά αύξησε τη ζήτηση για τα μικρότερα δεξαμενόπλοια Aframax και Suezmax. Ταυτόχρονα η Ρωσική Ομοσπονδία αύξησε τις εξαγωγές αργού πετρελαίου από τα λιμάνια της Μαύρης Θάλασσας και της Βαλτικής Θάλασσας προς την Ασία, αντικαθιστώντας το πετρέλαιο από τις Ηνωμένες Πολιτείες, τη Λατινική Αμερική και τη Μέση Ανατολή. Και αυτό έχει μειώσει τη ζήτηση για τα VLCC και έχει αυξήσει τη χρήση μικρότερων πλοίων.

Ως αποτέλεσμα, τα ημερήσια κέρδη για ένα Aframax κατασκευής 2015 το οποίο τον Ιανουάριο του 2022 ήταν \$13.733 δολάρια, τον Απρίλιο του 2022 εκτοξεύτηκαν στο ποσό ρεκόρ των \$79.343 δολαρίων. Κατά την ίδια περίοδο ο μέσος όρος ημερήσιού ναύλου των Suezmax κατασκευής 2015 εκτινάχθηκαν από \$10.146 δολάρια σε \$55.791 δολάρια. Υπήρξαν επίσης τεράστια πριμ για τους πλοιοκτήτες που ήταν πρόθυμοι να αναλάβουν το ρίσκο της μεταφοράς ρωσικού πετρελαίου.



Διάγραμμα 14. Στατιστικά πορείας τιμών ναύλων πλοίων Aframax 2018-2022. Πηγή: Clarkson Shipping Intelligence.

4.4.1 Η τάση στην αγορά δεξαμενοπλοίων Aframax 2018-2022

Στην ενότητα αυτή θα ακολουθήσει ανάλυση της αγορά των δεξαμενοπλοίων τύπου Aframax για την περίοδο των ετών 2018 έως 2022 βασισμένη στο διάγραμμα 15. Σκοπός της ανάλυσης είναι να κατανοηθούν μέσα από συσχέτιση της καμπύλης των ναύλων με τις καμπύλες αγοροπωλησιών μεταχειρισμένων πλοίων και παραγγελιών νεότευκτων οι επενδυτικές αποφάσεις που ακολουθούν οι εφοπλιστές που δραστηριοποιούνται στον κλάδο.

Κατά το πρώτο τρίμηνο του έτους 2018 επικράτησε ένα ιδιαίτερα χαμηλό κλίμα τόσο στις αγοροπωλησίες μεταχειρισμένων πλοίων, όσο και στις παραγγελίες νεότευκτων με την ναυλαγορά να κυμαίνεται στα \$4.302 δολάρια κατά μέσο όρο, ξεκινώντας από τα \$5.036 δολάρια στην αρχή του έτους και αφού σημείωσε μία μικρή αύξηση στα μέσα Ιανουαρίου φθάνοντας τα \$8.098 δολάρια, ο δείκτης BDTI των πλοίων Aframax κατάρρευσε μέχρι το τέλος του τριμήνου σημειώνοντας στις 29 Μαρτίου \$1,882 δολάρια ανά ημέρα. Στο σύνολο, το πρώτο τρίμηνο, πραγματοποιήθηκαν επτά

αγοροπωλησίες πλοίων και συμφωνήθηκαν έξι παραγγελίες νεότευκτών με τον Ιανουάριο να μην προστίθεται κανένα συμβόλαιο ναυπήγησης στο βιβλίο παραγγελιών. Η φθίνουσα πορεία της ναυλαγοράς συνεχίστηκε μέχρι και το πρώτο δεκαήμερο του δεύτερου τριμήνου όπου ο δείκτης έφθασε τα \$842 δολάρια ανά ημέρα, έπειτα και μέχρι τα τέλη του Μαΐου η αγορά έδειξε σημάδια ανάκαμψης φθάνοντας τα \$10.000 ανά ημέρα γεγονός που πυροδότησε νέες επενδύσεις στην αγορά δεξαμενοπλοίων. Κατά το δεύτερο τρίμηνο του 2018 και συγκεκριμένα τον Μάιο σημειώθηκε έντονη δραστηριότητα τόσο στην αγορά μεταχειρισμένων όσο και στην αγορά νεότευκτων, με τις αγοροπωλησίες σχεδόν να διπλασιάζονται και παραγγελίες να υπερτριπλασιάζονται συγκριτικά με το προηγούμενο τρίμηνο.

Το τρίτο τρίμηνο του 2018 η αγορά ακολούθησε μία σχετικά σταθερή πορεία με τα ναύλα να κυμαίνονται και τους τρεις μήνες σε ένα μέσο όρο \$7.800 ανά ημέρα. Η δραστηριότητα των εφοπλιστών στην αγορά μεταχειρισμένων πλοίων κυμάνθηκε σε χαμηλά επίπεδα με οκτώ αγοροπωλησίες πλοίων στο σύνολο, ενώ η αγορά νεότευκτων πλοίων ακολούθησε την τάση του προηγούμενου τριμήνου με 14 νέες παραγγελίες να προθέτονται στο βιβλίο παραγγελιών των ναυπηγείων. Το τελευταίο τρίμηνο του έτους η ναυλαγορά σημείωσε έντονη ανάκαμψη με τις τιμές των ναύλων να αυξάνονται κατακόρυφα αγγίζοντας στο τέλος του έτος τις \$42.000 δολάρια ανά ημέρα τονώνοντας το ηθικό, οι αγοροπωλησίες πλοίων διπλασιάστηκαν συγκριτικά με το προηγούμενο τρίμηνο και οι παραγγελίες νεότευκτων παρέμειναν στα ίδια επίπεδα φθάνοντας τις 15.

Το 2019 ήταν ένα έτος έντονων διακυμάνσεων ξεκινώντας με χαμηλούς ναύλους στις αρχές του έτους και καταλήγοντας σε νέα υψηλά στο τέλος του έτος. Το πρώτο τρίμηνο του έτους ήταν αποκαρδιωτικό για τους πλοιοκτήτες μιας σημείωσε μια κατακόρυφη πτώση που ξεκίνησε από τα τέλη του προηγούμενου έτους και συνέχισε μέχρι και τις αρχές του δεύτερου τριμήνου. Τα ημερήσια ναύλα από τις \$42.000 που έφθασαν στα τέλη του προηγούμενου έτος καταποντίστηκαν κάτω από τις \$10.000 μέχρι το τέλος του τριμήνου. Παρόλο την έντονη πτώση της ναυλαγοράς οι αγοροπωλησίες πλοίων διατηρήθηκαν στα ίδια επίπεδα σε σύγκριση με το τελευταίο τρίμηνο του 2018, ενώ οι παραγγελίες νεότευκτων σημείωσαν σημαντική πτώση προσθέτοντας μόνο πέντε νέες προσθήκες στο βιβλίο παραγγελιών. Το δεύτερο τρίμηνο του έτους η πτώση συνεχίστηκε και τον Απρίλιου φθάνοντας τα μέσα του μήνα στη χαμηλότερη τιμή του τριμήνου στα \$4.676 δολάρια ανά ημέρα. Από τα μέσα του Απριλίου κι έπειτα η ναυλαγορά ανάκαμψε φθάνοντας τα \$17.000 δολάρια ανά ημέρα το πρώτο δεκαήμερο

του Μαΐου που όμως ακολούθησε δεύτερη περίοδο πτώσης των τιμών των ναύλων εντός του ίδιου τριμήνου. Η αγοροπωλησίες σημειών μια ελαφριά πτώση συγκριτικά με την προηγούμενη περίοδο, ενώ οι παραγγελίες νεότευκτων αυξήθηκαν σημαντικά προσθέτοντας μόνο τον Ιούνιο εννέα νέες παραγγελίες στην αγορά παρά την υποτονικότητα που παρουσίασαν οι ναύλοι την ίδια περίοδο.

Τους δύο πρώτους μήνες του τρίτου τριμήνου του 2019 η ναυλαγορά κυμάνθηκε σε χαμηλά επίπεδα σημειώνοντας κατά μέσο όρο \$6.000 δολάρια ανά ημέρα, τον Σεπτέμβριο η ναυλαγορά σημείωσε έντονη αύξηση των τιμών των ναύλων φθάνοντας τα \$31.000 δολάρια ανά ημέρα, οι αγοροπωλησίες πλοίων παρέμειναν σε χαμηλά επίπεδα καθόλη την περίοδο, ενώ η αγορά νεότευκτων πλοίων παρουσίασε έντονη δραστηριότητα ιδίως τον Αύγουστο όπου παραγγέλθηκαν 13 πλοία με το σύνολο των παραγγελιών να φθάνει τα 23 πλοία. Το τελευταίο τρίμηνο του 2019 ήταν ιδιαίτερα κερδοφόρο με τις τιμές των ναύλων να εκτινάσσονται, αγγίζοντας στο τέλος του έτους σχεδόν τις \$70.000 ανά ημέρα. Την έντονη αύξηση της ναυλαγοράς ακολούθησε και η αγορά μεταχειρισμένων πλοίων φθάνοντας τις 19 αγοροπωλησίες πλοίων Aframax. Σε αντίθεση η αγορά νεότευκτων πλοίων κινήθηκε σε χαμηλά επίπεδα πραγματοποιώντας μόλις 9 παραγγελίες σε ναυπηγεία σημαντικά λιγότερες συγκριτικά με το πλήθος των παραγγελιών του προηγούμενου τριμήνου.

Την έντονη αύξηση του τελευταίου τριμήνου του 2019 ακολούθησε έντονη πτώση των τιμών της ναυλαγοράς το πρώτο τρίμηνο του 2020 πέφτοντας από \$59.000 στις αρχές του έτους στις \$14.664 δολάρια ανά ημέρα, την πρώτη εβδομάδα του Φεβρουαρίου που όμως ακολούθησε επάνοδος των τιμών τον Μάρτιο, με τα ναύλα να ξεπερνούν τις \$50.000. Η αγορά μεταχειρισμένων πλοίων ακολούθησε ήπια πορεία σε αντίθεση με την αγορά νεότευκτων πλοίων με είκοσι νέες παραγγελίες πλοίων να προστίθενται στην αγορά μέχρι το τέλος του Μαρτίου. Η επάνοδος των ναύλων διήρκεσε μέχρι και λίγο μετά τα μέσα του Μαΐου με τους ναύλους να φθάνουν τις \$37.000 δολάρια και έπειτα να καταβυθίζονται σε λιγότερο από \$3.000 δολάρια ανά ημέρα στο τέλος του δεύτερου τριμήνου του 2020. Αντίστοιχη ροή ακολούθησε η αγορά μεταχειρισμένων πλοίων αλλά και η αγορά νεότευκτων με σημαντική μείωση της δραστηριότητας των πλοιοκτητών στο χώρο.

Τον Ιούλιο του 2020 η ναυλαγορά συνέχισε να φθίνει χωρίς κανένα σημάδι σημαντικής ανάκαμψης με τους ναύλους να διατηρούνται σε ιδιαίτερα χαμηλά επίπεδα. Η αγορά

νεότευκτων πλοίων κινήθηκε σε παρόμοια επίπεδα με αυτά του προηγούμενου τριμήνου, ενώ οι αγοροπωλησίες πλοίων κέρδισαν χώρο πιθανόν λόγω του καταποντισμού της ναυλαγοράς. Το τελευταίο τρίμηνο του 2020 η ναυλαγορά συνέχισε τη φθίνουσα πορεία με τις τιμές των ναύλων να αγγίζουν ιστορικά χαμηλά σημεία με αρνητικούς ναύλους επικρατώντας μια καταστροφική εικόνα. Οι αγοροπωλησίες πλοίων σημείωσαν έντονη δραστηριότητα πιθανών λόγω της αδυναμίας ορισμένων εταιρειών να διατηρήσουν τα πλοία τους. Ενώ η αγορά νεότευκτων πλοίων ακολούθησε τη φθίνουσα πορεία της ναυλαγοράς.

Η πτώση της ναυλαγοράς συνεχίστηκε μέχρι και τα μέσα του πρώτου τριμήνου του 2021 με τους ναύλους να καταποντίζονται παίρνοντας αρνητικές τιμές, έπειτα οι τιμές των ναύλων σημείωσαν σημαντική άνοδο φθάνοντας στα μέσα του Μαρτίου να αγγίζουν τις \$17.000 δολάρια ανά ημέρα. Οι αγοροπωλησίες πλοίων ακολούθησαν την πορεία της ναυλαγοράς με τις πράξεις να αυξάνονται σταδιακά και την αγορά να θερμαίνεται, η αγορά νεότευκτων πλοίων σημείωσε ήπια δραστηριότητα περνώντας από την απουσία παραγγελιών τον Ιανουάριο, σε 7 νέες καταχωρήσεις παραγγελιών τον Φεβρουάριο και τον Μάρτιο. Η αύξηση του πρώτου τριμήνου διακόπηκε με τις τιμές των ναύλων να υποχωρούν σε αρκετά χαμηλά επίπεδα το δεύτερο τρίμηνο του έτους, αντιθέτως οι αγοροπωλησίες πλοίων σημείωσαν αριθμό ρεκόρ, τον υψηλότερο για την εξεταζόμενη πενταετία, φθάνοντας τις 44 στο σύνολο με τις 24 από αυτές να πραγματοποιούνται μόνο τον Απρίλιο. Μικρότερη αύξηση σημειώθηκε στην αγορά νεότευκτων πλοίων με τις παραγγελίες να φθάνουν τις 16 στο τέλος του τριμήνου.

Κατά το τρίτο τρίμηνο του 2021 η ναυλαγορά παρέμεινε σε ιδιαίτερα χαμηλά επίπεδα μη δείχνοντας σημάδια σημαντικής βελτίωσης με τις τιμές των ναύλων να κυμαίνονται κατά μέσο όρο σε λιγότερα από \$1.000 δολάρια ημερησίως. Την κακή εικόνα της ναυλαγοράς δεν ακολούθησε η αγορά μεταχειρισμένων πλοίων και η αγορά νεότευκτων έχοντας μια ήπια δραστηριότητα μη αναμενόμενη βάση της επικρατούσας κατάστασης. Ο Σεπτέμβριος του 2021 σηματοδότησε την αρχή ενός τριμήνου ανάκαμψης με τις τιμές των ναύλων να αυξάνονται σημαντικά αναπτερώνοντας το ηθικό των πλοιοκτητών και αυξάνοντας την δραστηριότητα τους στις άλλες δύο αγορές. Το τελευταίο τρίμηνο του 2021 ήταν ο προάγγελος μιας καλύτερης αγοράς το 2022 που όμως ξεπέρασε τις προσδοκίες.

Στην αρχή του πρώτου τριμήνου του 2021 η ναυλαγορά σημείωσε μία βραχυπρόθεσμη και ήπια πτώση των τιμών των ναύλων που όμως διακόπηκε με μία κατακόρυφη αύξηση ξεπέρασε κάθε προηγούμενο με τις τιμές των ημερήσιων ναύλων να ξεκινούν από \$4.000 δολάρια την Τρίτη εβδομάδα του Φεβρουαρίου και να ξεπερνούν τις \$67.000 την πρώτη εβδομάδα του Μαρτίου. Στην αγορά μεταχειρισμένων πλοίων σημειώθηκε έντονη δραστηριότητα σε αντίθεση με την αγορά νεότευκτων πλοίων που επικράτησε σχεδόν παντελής άπνοια δραστηριότητες. Παρόλου που το δεύτερο τρίμηνο οι τιμές των ναύλων υποχώρησαν ραγδαία πέφτοντας στις \$15.000 δολάρια ανά ημέρα στα μέσα του Ιουνίου, οι αγοροπωλησίες πλοίων εκτινάχθηκαν σε ιδιαίτερα υψηλά επίπεδα καταγράφοντας 36 αγορές πλοίων, ενώ η αγορά νεότευκτων συνέχισε να κινείται σε χαμηλά επίπεδα.

Στα τέλη του Ιουνίου και καθόλη την διάρκεια του τρίτου τριμήνου του έτους η αγορά σημείωσε ξανά έντονη αύξηση των ναύλων ξεπερνώντας τις \$50.000 ανά ημέρα τον Αύγουστο. Στην αγορά μεταχειρισμένων πλοίων συνεχίστηκε η έντονη δραστηριότητα των πλοιοκτητών με τις πωλήσεις πλοίων να φθάνουν τις 39 καθιστώντας το δεύτερο και το τρίτο τρίμηνο του 2022 τις πιο δραστήριες περιόδους της πενταετίας. Σε αντίθεση στην αγορά νεότευκτων πλοίων επικράτησε παντελής απραγία. Η ναυλαγορά συνέχισε την αυξητική της πορεία αγγίζοντας νέα υψηλά με τις τιμές των ημερήσιων ναύλων να ξεπερνούν τις \$110.000 δολάρια το Νοέμβριο του 2022 τάση που συνέχισε να και τον Δεκέμβριο κλείνοντας το έτος με ένα κλίμα υψηλής κερδοφορίας. Η κατακόρυφη αύξηση των ναύλων διατήρησε υψηλά το ηθικό των επενδυτών με τις αγοροπωλησίες πλοίων να συνεχίζουν την θετική τους πορεία. Εν αντιθέσει η αγορά νεότευκτων πλοίων συνέχισε με μια ήπια δραστηριότητα και το τελευταίο τρίμηνο του έτους.

4.5 Σύνοψη των δύο αγορών για την περίοδο 2018-2022

Συνοψίζοντας η πενταετία 2018 – 2022 αποτέλεσε μια περίοδο έντονων διακυμάνσεων τόσο για την αγορά χύδην ξηρού φορτίου όσο και για την αγορά δεξαμενοπλοίων και ειδικότερα των εξεταζόμενων τομέων των Aframax tanker και των Kamsarmax bulk carrier οι οποίοι επηρεάστηκαν έντονα από τις παγκόσμιες μεταβολές που επέβαλλε η πανδημία του Covid-19 όπως και όλο το παγκόσμιο εμπόριο.

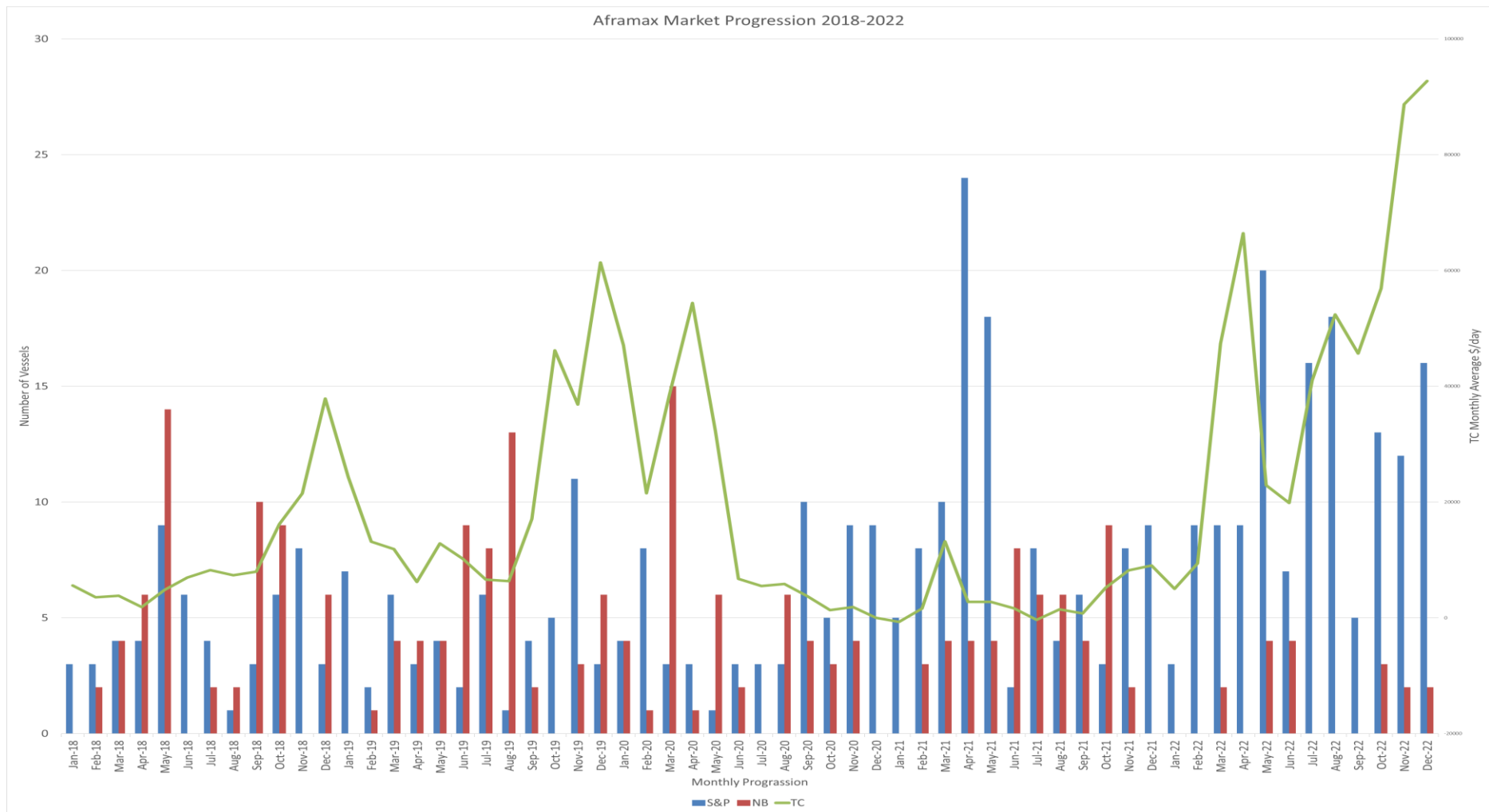
Στην αγορά δεξαμενοπλοίων κατά το πρώτο μισό της πενταετίας η ναυλαγορά σημείωσε θετική πορεία με τέσσερις κορυφώσεις τον Δεκέμβριο του 2018, τον

Οκτώβριο και τον Δεκέμβριο του 2019 και τον Απρίλιο του 2020 και σύντομες περιόδους ύφεσης με εντονότερες αυτή του Απριλίου του 2018, του Απριλίου του 2019 και του Μάϊου του 2020. Το θετικό πρόσημο της αγοράς οδήγησε σε έντονη δραστηριότητα στην αγορά νεότευκτων πλοίων με τις παραγγελίες να φθάνουν μέχρι τα μέσα της πενταετίας τις 138, ενώ αντίστοιχη πορεία αλλά με χαμηλότερη τάση ακολούθησε η αγορά μεταχειρισμένων πλοίων με τις αγοροπωλησίες πλοίων να φθάνουν τις 130. Το δεύτερο μισό της πενταετίας οι διακυμάνσεις της ναυλαγοράς ήταν εντονότερες με τον πρώτο ενάμιση χρόνο από τον Ιούνιο του 2020 έως το Δεκέμβριο του 2021 η αγορά να κινείται σε ιδιαίτερα χαμηλά επίπεδα με τους ναύλους κατά περιόδους να καταγράφουν αρνητικά νούμερα, ενώ από τον Ιανουάριο του 2022 κι έπειτα η αγορά εκτοξεύθηκε αγγίζοντας δυσθεώρητες τιμές ημερήσιων ναύλων. Κατά το δεύτερο μισό της πενταετίας η αγορά μεταχειρισμένων πλοίων σημείωσε έντονη δραστηριότητα με τις πωλήσεις πλοίων Aframax να φθάνουν τις 281 υπερδιπλάσιες τις προηγούμενης περιόδου, ενώ η αγορά νεότευκτων πλοίων κατέγραψε σημαντική πτώση με τις παραγγελίες να μειώνονται κατά 40% φθάνοντας σε αριθμό τις 84.

Στην αγορά χύδην ξηρών φορτίων το πρώτο μισό της πενταετίας η ναυλαγορά ακολούθησε μια πορεία σχετικά σταθερή με ανάλογες περιόδους ανόδου και καθόδου των τιμών των ναύλων. Κύρια σημεία ανόδου της ναυλαγοράς τα δύο μισά πρώτα έτη είναι το τρίτο τρίμηνο του έτους 2018 και το τρίτο τρίμηνο του έτους 2019 με τις τιμές να κυμαίνονται σε καλά επίπεδα, ενώ κύριο σημείο καθοδικής πορείας της αγοράς αποτελεί το πρώτο τρίμηνο του 2019 με τις τιμές των ναύλων να υποχωρούν σε ιδιαίτερα χαμηλά επίπεδα. Το πρώτο μισό της πενταετίας παρατηρείται έντονη δραστηριότητα τόσο στην αγορά μεταχειρισμένων πλοίων όσο και την αγορά νεότευκτων πλοίων, και ιδιαίτερα το δεύτερο και το τρίτο τρίμηνο του έτους 2018. Το δεύτερο μισό της εξεταζόμενης πενταετίας η αγορά βρίσκεται σε έντονη ύφεση που όμως ακολουθείται από έντονη ανάκαμψη η οποία διαρκεί μέχρι και τα τέλη του καλοκαιριού του 2021 φθάνοντας σε μία πρωτοφανή κορύφωση. Η αγορά των ναύλων παρέμεινε σε υψηλά επίπεδα μέχρι και τα μέσα του έτους 2022 όπου ακολούθησε έπειτα πτώση των τιμών έως και το τέλος έτους. Κατά το δεύτερο μισό της πενταετίας τόσο η αγορά μεταχειρισμένων πλοίων όσο και η αγορά νεότευκτων βρισκόταν σε έξαρση με την τάση της ναυλαγοράς να πυροδοτεί σειρά επενδύσεων από μέρους των πλοιοκτητών.

Οι έντονες διακυμάνσεις της ναυλαγοράς δημιούργησαν σημαντικές ευκαιρίες για όσους πλοιοκτήτες μπόρεσαν να αντιληφθούν και να εκμεταλλευτούν έγκαιρα τον παλμό της αγοράς. Παρακάτω ακολουθούν αξιοσημείωτα παραδείγματα επενδυτικών στρατηγικών τα οποία έχουν αντληθεί από το πληροφοριακό σύστημα του οργανισμού Clarkson.

Ένα πλοίο Panamax 76.629 DWT κατασκευασμένο το 2004 στο ναυπηγείο Imabari Muragame της Ιαπωνίας αγοράζεται την 23^η Νοεμβρίου 2020 από κινέζους αγοραστές αντί \$7.680.000 δολαρίων ΗΠΑ, ενώ την 30^η Μαρτίου 2022 ένα πλοίο με ακριβώς τα ίδια χαρακτηριστικά πωλείται σε κινέζους αγοραστές αντί \$14.900.000 δολαρίων ΗΠΑ. Αντίστοιχα, ένα πλοίο Kamsarmax 83.353 DWT κατασκευασμένο το 2010 στο ναυπηγείο Sanoyas Hishimo Meisho της Ιαπωνίας πωλήθηκε αντί \$ 13.500.000 δολάρια ΗΠΑ την 26^η Αυγούστου 2020 σε Έλληνες αγοραστές, ενώ την 30^η Αυγούστου 2022 το ίδιο πλοίο πωλήθηκε αντί \$ 23.500.000 δολάρια ΗΠΑ. Την 22^η Φεβρουαρίου 2021 ένα δεξαμενόπλοιο τύπου Aframax 105.355 DWT κατασκευασμένο το 2009 στο ναυπηγείο Sumitomo Heavy Marine στην Ιαπωνία, πωλήθηκε αντί \$15.200.000 δολαρίων ΗΠΑ σε Έλληνες αγοραστές, την 8^η Φεβρουαρίου του επόμενου έτους το ίδιο πλοίο πωλήθηκε στο τίμημα των \$28.700.000 δολαρίων ΗΠΑ. Αντίστοιχα ένα δεξαμενόπλοιο Aframax 104.403 DWT κατασκευασμένο το 2002 στο ναυπηγείο Namura Imari της Ιαπωνίας πωλήθηκε αντί \$8.500.000 την 30^η Νοεμβρίου 2020, ενώ την 8^η Φεβρουαρίου 2022 ένα δεξαμενόπλοιο τύπου Aframax κατασκευασμένο το 2002 από το ναυπηγείο Imabari Marugame στην Ιαπωνία πωλήθηκε σε ηλικία πλέον 20 ετών \$17.000.000 δολάρια ΗΠΑ.



Διάγραμμα 15. Στατιστικά τιμών ημερήσιων ναύλων, αγοροπωλησιών μεταχειρισμένων πλοίων και παραγγελιών πλοίων της αγοράς πλοίων Kamsarmax. Πηγή: Πληροφορίες επεξεργασμένες για τις ανάγκες της διπλωματικής εργασίας αντλούμενες από το Clarkson Shipping Intelligence.

5^ο ΚΕΦΑΛΑΙΟ: ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Οι παράγοντες που επηρεάζουν τις επενδυτικές αποφάσεις στην ναυτιλία ποικίλουν και ορισμένοι εξ αυτών ενδέχεται να είναι ιδιαίτερα πολύπλοκοι. Στην παρούσα μελέτη οι παράγοντες εκ των οποίων λήφθηκαν υπόψη και τέθηκαν σε μελέτη είναι η τάση των οικονομικών κύκλων, οι διακυμάνσεις δηλαδή της ναυλαγοράς. Όπως αναφέρθηκε τόσο στο δεύτερο κεφάλαιο στην ιστορική επισκόπηση των ναυτιλιακών κύκλων από τη μεταπολεμική περίοδο έως και το έτος 2007, όσο και στο τρίτο κεφάλαιο με τη μελέτη περίπτωσης των ελληνικών ναυτιλιακών εταιρειών του ομίλου Αγγελικούση, της Samos Steamship Co. και της Thenamaris, αλλά γίνεται και αντιληπτό από τα συγκριτικά διαγράμματα των τριών ναυτιλιακών αγορών στο τέταρτο κεφάλαιο η πορεία του ναυτιλιακού κύκλου έχει άμεση επίδραση στην επιλογή και την ένταση των επενδυτικών αποφάσεων που λαμβάνουν οι πλοιοκτήτες.

Όπως παρατηρήθηκε στο τρίτο κεφάλαιο μία εκ των στρατηγικών αποφάσεων που παρουσιάζεται στη μελέτη είναι η επιλογή της δραστηριότητας των πλοιοκτητών σε περισσότερο από έναν τομέα της ναυτιλίας. Στις μελέτες περίπτωσης οι εξεταζόμενες εταιρείες ξεκινώντας κατά κύριο λόγο έχοντας υπό διαχείριση πλοία μεταφοράς χύδην ξηρών φορτίων, με το πέρασ των χρόνων και σε περιόδους έντονης εξέλιξης διαφορετικών τύπων φορτίων εισήχθησαν και σε άλλους τομείς όπως αυτός των δεξαμενοπλοίων μεταφοράς αργού πετρελαίου και παράγωγων του και των πλοίων μεταφοράς υγροποιημένων αερίων. Το γεγονός αυτό φανερώνει την στρατηγική επιλογή των τριών εξεταζόμενων εταιρειών να δραστηριοποιούνται σε περισσότερους τομείς της ναυτιλίας εκμεταλλευόμενοι τις θετικές διακυμάνσεις σε διαφορετικούς οικονομικούς κύκλους βασίζοντας την κερδοφορία τους σε περισσότερες από μια και μόνον αγορά.

Μια ακόμη στρατηγική απόφαση που παρατηρείτε στις μελέτες περίπτωσης του τρίτου κεφαλαίου είναι η επιλογή των εταιρειών να τείνουν να έχουν υπό την διαχείριση τους ολοένα και νεότερους στόλους εγκαθιδρύοντας ένα αξιόπιστο όνομα στην αγορά και συμβαδίζοντας με την τεχνολογική εξέλιξη και την τάση της παγκόσμιας αγοράς για πλοία σύγχρονης τεχνολογίας ασφαλέστερα και φιλικότερα προς το περιβάλλον. Επίσης για να διασφαλίσουν την ποιότητα των πλοίων τους επενδύουν σε μακροχρόνιες σχέσεις με αξιόπιστα ναυπηγεία της Ασίας εξασφαλίζοντας την πρόσβαση τους σε καλής ποιότητας νεότευκτα πλοία.

Στο τέταρτο κεφάλαιο παρατηρούμε ότι οι πλοιοκτήτες εκμεταλλευόμενοι τις διακυμάνσεις των ναυτιλιακών κύκλων και την επίδραση των τιμών της ναυλαγοράς στις αξίες των πλοίων επιχειρούν να επιτύχουν κέρδος από τις αγοροπωλησίες πλοίων, προσπαθώντας να προβλέψουν τον ναυτιλιακό κύκλο αγοράζοντας πλοία στην αρχή την ανάκαμψης του κύκλου και μεταπωλώντας τα όσο το δυνατόν πιο κοντά στην κορύφωση του κύκλου όπου οι αξίες των μεταχειρισμένων πλοίων έχουν εκτιναχθεί. Σε άλλες περιπτώσεις παρατηρείται από τα διαγράμματα του τετάρτου κεφαλαίο ότι σε περιόδους ύφεσης ή σε περιόδους όπου η ανάκαμψη βρίσκεται σε πρώιμο στάδιο αρκετοί πλοιοκτήτες στρέφονται σε παραγγελίες νεότευκτων πλοίων συνάπτοντας συμφωνίες με ναυπηγεία σε ευνοϊκότερες τιμές με την ελπίδα ότι βρίσκονται στην αρχή ενός νέου κύκλου.

Τέλος, γίνεται πλήρης κατανοητή η έντονη μεταβλητότητα του κλάδου των θαλάσσιων μεταφορών με αποτέλεσμα όσοι επιχειρούν εντός αυτού να καλούνται να λάβουν αποφάσεις υψηλού ρίσκου αναλογιζόμενοι αστάθμητους παράγοντες και λαμβάνοντας υπόψη πλήθος παραμέτρων που ενδέχεται να τους οδηγήσουν σε υψηλά επίπεδα κερδοφορίας αλλά ακόμη και σε χρεωκοπία. Γεγονός που καθιστά τη ναυτιλία ένα επιχειρηματικό κλάδο ιδιαίτερου επενδυτικού ενδιαφέροντος και μελέτης.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Ελληνόγλωσση

Βλάχος, Π.Γ., (2011), Ναυτιλιακή Οικονομία, Αθήνα, Εκδόσεις Σταμούλης.

Ξενόγλωσση

Adland, 2000, Adland and Koekebakker, 2004

Dixit and Pindyck, 1994, Tvedt, 1997, Bendall and Stent, 2004

Kavussanos and Alizadeh, 2002a, Hale and Vanags, 1992, Glen, 1997

Simper, W., Neyal, P., (2020), Shipping Business, London, Institute of Chartered Shipbrokers (ICS)

Stopford, M., (2009) Maritime Economics 3rd Edition, Oxon, Εκδ. Routledge.

Strandenes, 1984, Beenstock and Vergottis, 1989, Tsolakis et al., 2003

World's Top Exports, (2021), Iron Ore Exports by Country,
<https://www.worldstopexports.com/iron-ore-exports-country/>
τελευταία επίσκεψη: 07/04/2023

World's Top Exports, (2021), Coal Exports by Country,
<https://www.worldstopexports.com/coal-exports-country/>
τελευταία επίσκεψη: 07/04/2023

World's Top Exports, (2021), Wheat Exports by Country,
<https://www.worldstopexports.com/wheat-exports-country/>
τελευταία επίσκεψη: 07/04/2023

World's Top Exports, (2021), Corn Exports by Country,
<https://www.worldstopexports.com/corn-exports-country/>
τελευταία επίσκεψη: 07/04/2023

World's Top Exports, (2021), Soya Beans Exports by Country,
<https://www.worldstopexports.com/soya-beans-exports-country/>
τελευταία επίσκεψη: 07/04/2023

World's Top Exports, (2021), Crude Oil Exports by Country,
<https://www.worldstopexports.com/worlds-top-oil-exports-country/>
τελευταία επίσκεψη: 07/04/2023

World's Top Exports, (2021), Petroleum Gas Exports by Country,
<https://www.worldstopexports.com/petroleum-gas-exports-country/>
τελευταία επίσκεψη: 07/04/2023

UNCTAD, (2022), Handbook of Statistics, Maritime transports,
https://unctad.org/system/files/official-document/tdstat47_en.pdf
τελευταία επίσκεψη: 07/04/2023

Angelicoussis Group, History, <https://angelicoussisgroup.com/our-history/>
τελευταία επίσκεψη: 07/04/2023

Samos Steamships Co., History, <https://samossteamship.gr/#home/1>
τελευταία επίσκεψη: 07/04/2023

Thenamaris, History, <https://www.thenamaris.com/history/>
τελευταία επίσκεψη: 07/04/2023

UNCTAD, (2018), Review of Maritime Transport 2018, United Nations, New York and Geneva, https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2018_en.pdf
τελευταία επίσκεψη: 07/04/2023

UNCTAD, (2019), Review of Maritime Transport 2019, United Nations, New York and Geneva, https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2019_en.pdf
τελευταία επίσκεψη: 07/04/2023

UNCTAD, (2020), Review of Maritime Transport 2020, United Nations, New York and Geneva, https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2020_en.pdf
τελευταία επίσκεψη: 07/04/2023

UNCTAD, (2021), Review of Maritime Transport 2021, United Nations, New York and Geneva, https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2021_en_0.pdf
τελευταία επίσκεψη: 07/04/2023

UNCTAD, (2022), Review of Maritime Transport 2022, United Nations, New York and Geneva, https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2022_en.pdf
τελευταία επίσκεψη: 07/04/2023

Vessels Value, (February 2023), Vessels Value Insights and Analytics, 2022 Cargo Review, Newbuild, S&P, Values and Demolition.

Vessels Value, (January 2022), Vessels Value Insights and Analytics, Demolition Report 2021.

Vessels Value, (January 2022), Vessels Value Insights and Analytics, Newbuilding Report 2021.