

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ
ΤΜΗΜΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΕΠΙΣΤΗΜΗΣ



ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ
ΣΤΗΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΑΙ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΗ
ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ

«ΑΝΑΛΥΣΗ ΑΓΟΡΑΣ ΞΗΡΟΥ ΦΟΡΤΙΟΥ
ΠΛΟΙΩΝ »

ΡΟΥΣΑΚΑΚΗ ΑΓΓΕΛΙΚΗ

ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ: Κ. ΠΑΝΤΕΛΗΣ ΠΑΝΤΕΛΙΔΗΣ

Διπλωματική Εργασία υποβληθείσα στο Τμήμα Οικονομικών Επιστημών του Πανεπιστημίου Πειραιώς ως μέρος των απαιτήσεων για την απόκτηση Μεταπτυχιακού Διπλώματος Ειδίκευσης στην Οικονομική και Επιχειρησιακή Στρατηγική

Πειραιάς, Οκτώβριος 2023

UNIVERSITY OF PIRAEUS
DEPARTMENT OF ECONOMICS



**MASTER PROGRAM IN ECONOMIC AND BUSINESS
STRATEGY**

**«ANALYSIS OF THE MARKET FOR DRY CARGO
SHIPS »**

ROUSAKAKI ANGELIKI

SUPERVISOR: Mr. Pantelis Pantelidis

Master Thesis submitted to the Department of Economics of the University of Piraeus in partial fulfillment of the requirements for the degree of Master of Economic Science

Piraeus, Greece, October 2023

Στους γονείς μου...

Ευχαριστίες

Θα ήθελα να ευχαριστήσω θερμά τον καθηγητή κ. Παντελή Παντελίδη κυρίως για την εμπιστοσύνη που μου έδειξε, και την υπομονή που έκανε κατά τη διάρκεια υλοποίησης της μεταπτυχιακής εργασίας.

Θα ήθελα επίσης να απευθύνω τις ευχαριστίες μου στους γονείς μου, οι οποίοι στήριξαν τις σπουδές μου φροντίζοντας για την καλύτερη δυνατή μόρφωση μου και βρίσκονται πάντα πίσω από κάθε βήμα μου.

Ευχαριστίες να απευθύνω και στην Δέσποινα Αναστασίου, για την στήριξη της σε αυτή τη διαδρομή.

«ΑΝΑΛΥΣΗ ΑΓΟΡΑΣ ΞΗΡΟΥ ΦΟΡΤΙΟΥ ΠΛΟΙΩΝ »

Περίληψη

Ο κύριος στόχος της παρούσας πτυχιακής είναι η μελέτη του χώρου της ναυτιλίας ξηρού χύδην φορτίου. Συγκεκριμένα παίρνοντας τις τρέχουσες τιμές της αγοράς διαφορετικών κατηγοριών ξηρού φορτίου πλοίων από το 2018 έως 2022 θελήσαμε να αποδείξουμε εφαρμόζοντας οικονομετρικό μοντέλο αν επηρεάζονται από το είδος φορτίου που μεταφέρουν όπως σιδηρομετάλλευμα, σιτηρά, άνθρακα, βωξίτη, αλουμίνιο, φωσφάτα, από τον χρόνο παραμονής των πλοίων στα λιμάνια, την μέση ηλικία των πλοίων, το μέγιστο μέγεθος των πλοίων, το μέσο μέγεθος των πλοίων, την αύξηση της προσφοράς, την αύξηση ζήτησης, τον ετήσιο δείκτη ξηρού φορτίου Baltic , τον μέσο δείκτη ξηρού φορτίου Baltic.

Επίσης, θελήσαμε εφαρμόζοντας οικονομετρικό μοντέλο να εξετάσουμε αν οι τιμές των μεταχειρισμένων πλοίων ξηρού φορτίου της ναυτιλιακής εταιρείας επηρεάζονται από την χωρητικότητα των πλοίων ξηρού φορτίου και την ημερομηνία κατασκευής.

«ANALYSIS OF THE MARKET FOR DRY CARGO SHIPS »

Abstract

The main objective of this thesis is to study the dry bulk shipping industry. Specifically, by taking the current market prices of different dry cargo categories of ships from 2018 to 2022, we wanted to prove by applying an econometric model whether they are affected by the type of cargo they carry such as iron ore, grain, coal, bauxite, aluminium, phosphates, by the time the ships stay in ports, the average age of the ships, the maximum size of the ships, average vessel size, supply growth, demand growth, annual Baltic dry cargo index, average Baltic dry cargo index.

We also wanted to apply an econometric model to examine whether the prices of the shipping company's used dry cargo ships are affected by the capacity of the dry cargo ships and the date of construction.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

Περίληψη.....	5
Abstract.....	6
Κατάλογος Πινάκων.....	68

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1: ΕΙΣΑΓΩΓΗ 9

1.1 ΛΟΓΟΙ ΓΙΑ ΤΗΝ ΔΙΕΝΕΡΓΕΙΑ ΕΡΕΥΝΑΣ.....	9
1.2 ΔΟΜΗ ΤΗΣ ΠΤΥΧΙΑΚΗΣ.....	10

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2- Η ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΑΓΟΡΑ..... 11

2.1 : Η ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΩΣ ΠΑΡΑΓΩΓΟΣ ΖΗΤΗΣΗ.....	11
2.1.1 ΑΓΟΡΑ ΝΑΥΛΩΝ.....	13
2.1.2 ΑΓΟΡΑ ΜΕΤΑΧΕΙΡΙΣΜΕΝΩΝ ΠΛΟΙΩΝ.....	25
2.1.3 ΑΓΟΡΑ ΝΕΟΤΕΥΚΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ.....	26
2.1.4 ΑΓΟΡΑ ΔΙΑΛΥΣΕΩΝ ΠΛΟΙΩΝ.....	28
2.1.5 ΑΓΟΡΕΣ ΠΛΟΙΩΝ ΑΝΑΛΟΓΑ ΜΕ ΤΟΝ ΤΥΠΟ ΦΟΡΤΙΟΥ.....	30

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3: Η ΑΓΟΡΑ ΞΗΡΟΥ ΧΥΔΗΝ ΦΟΡΤΙΟΥ ..32

3.1: ΤΑ ΚΥΡΙΟΤΕΡΑ ΦΟΡΤΙΑ ΤΗΣ ΑΓΟΡΑΣ ΧΥΔΗΝ ΞΗΡΟΥ ΦΟΡΤΙΟΥ.....	32
3.2 ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΠΛΟΙΩΝ ΧΥΔΗΝ ΞΗΡΟΥ ΦΟΡΤΙΟΥ ΚΑΙ Η ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΩΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΩΝ ΚΛΙΜΑΚΑΣ.....	37
3.3: Η ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΧΥΔΗΝ ΞΗΡΟΥ ΦΟΡΤΙΟΥ ΩΣ ΑΓΟΡΑ ΤΕΛΕΙΟΥ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΥ.....	40

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4-ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΙ ΚΥΚΛΟΙ..... 43

4.1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	43
4.2 ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΔΙΑΚΥΜΑΝΣΕΙΣ ΚΑΙ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΟΙ ΚΥΚΛΟΙ.....	44

4.3 ΤΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΩΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΚΥΚΛΩΝ	45
4.3.1 ΜΑΚΡΟΧΡΟΝΙΟΣ ΚΥΚΛΟΣ	46
4.3.2 ΒΡΑΧΥΠΡΟΘΕΣΜΟΣ ΚΥΚΛΟΣ	47
4.3.3 ΕΠΟΧΙΑΚΟΙ ΚΥΚΛΟΙ	49
4.4 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΥΣ ΚΥΚΛΟΥΣ	50
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5-ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΙ ΔΕΙΚΤΕΣ.....	52
5.1 BALTIC DRY INDEX- Η ΖΩΤΙΚΗ ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΟΥ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ	52
5.2.BALTIC FREIGHT INDEX (BFI).	56
5.3.BALTIC HANDY INDEX (BHI).	57
5.4 BALTIC SUPRAMAX INDEX (BSI).	58
5.5 BALTIC PANAMAX INDEX (BPI).	59
5.6 .BALTIC CAPESIZE INDEX (BCI).	60
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6: ΔΕΔΟΜΕΝΑ ΠΟΥ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΗΘΗΚΑΝ ΚΑΙ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΠΟΥ ΠΡΟΕΚΥΨΑΝ	62
6.1 ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΔΕΔΟΜΕΝΩΝ	62
6.2 ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ.....	68
7. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ	75
ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ	77
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ	77
ΞΕΝΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ	78
ΠΗΓΕΣ ΑΠΟ ΔΙΑΔΙΚΤΥΟ	80

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1: ΕΙΣΑΓΩΓΗ

1.1 ΛΟΓΟΙ ΓΙΑ ΤΗΝ ΔΙΕΝΕΡΓΕΙΑ ΕΡΕΥΝΑΣ

Οι αγορές ναυτιλίας επηρεάζονται τόσο από ενδογενείς παράγοντες, όπως η ζήτηση και προσφορά χωρητικότητας για την παροχή υπηρεσιών θαλάσσιας μεταφοράς – που καταλήγει στο σημείο ισορροπίας και καθορίζει την τιμή της αγοράς – αλλά και από εξωγενείς παράγοντες που σχετίζονται κυρίως με τις συνθήκες και τις τάσεις της παγκόσμιας οικονομίας (Storford, 2009). Αυτοί οι παράγοντες υφίστανται συχνές διακυμάνσεις, επισημαίνοντας την ενδογενή αβεβαιότητα και το οικονομικό ρίσκο που χαρακτηρίζουν τη ναυτιλιακή βιομηχανία. Αυτή η αβεβαιότητα κινητοποιεί το ενδιαφέρον των εφοπλιστών, οι οποίοι λογικά επιδιώκουν την κατανόηση των αιτιών σχέσεων μεταξύ των μεταβλητών κατά τη διάρκεια της λειτουργίας της επιχείρησής τους, προκειμένου να λαμβάνουν βελτιωμένες αποφάσεις.

Το πλοίο δεν αποτελεί μόνο ένα στοιχείο του ενεργητικού της επιχείρησης με υψηλό κόστος κτήσης, αλλά, ανάλογα με τις συνθήκες της αγοράς, μπορεί να είναι αντικείμενο συναλλαγής. Με τις μεταβολές στις τιμές, ο πωλητής μπορεί να επιτύχει κεφαλαιουχικά κέρδη εάν πουλήσει το πλοίο σε υψηλότερη τιμή από την αρχική κτήση, ή κεφαλαιουχικές ζημίες αν η τιμή πώλησης είναι χαμηλότερη από την αρχική αγοραστική τιμή.

Από την πλευρά του αγοραστή, είναι πιθανό να καταβάλει υψηλότερη τιμή λόγω της αμετάβλητης φύσης της αγοράς μεταχειρισμένων πλοίων, αντί να περιμένει μερικές εβδομάδες. Από την άλλη, εάν προμηθευτεί το μεταχειρισμένο πλοίο σε χαμηλή τιμή, μπορεί στη συνέχεια να το πωλήσει με κέρδος, αξιοποιώντας κεφαλαιουχικά κέρδη. Ειδικά για τους εφοπλιστές, που έχουν επενδύσει σημαντικά χρηματικά ποσά για την αγορά και λειτουργία των πλοίων τους, είναι σημαντικό να γνωρίζουν παράγοντες που μπορούν να προβλέψουν, εν μέρει, την πορεία των ναύλων και της ευρύτερης αγοράς. Αυτό τους βοηθά να εξετάσουν διάφορα σενάρια.

Εντός του πλαισίου της αβεβαιότητας στην αγορά, ειδικά με τους συνεχείς χαμηλούς ναύλους τα τελευταία χρόνια, ιδίως μετά το 2008, είναι εξαιρετικά ζωτικό για τους εφοπλιστές να χρησιμοποιούν μοντέλα. Αυτά τα μοντέλα πρέπει να λαμβάνουν υπόψη τη συνεισφορά διαφόρων μεταβλητών στον καθορισμό των ναύλων μεταφοράς και να παρέχουν δυνατότητα πρόβλεψης για τις πιθανές μελλοντικές τιμές τους. Η υψηλή αξία των πλοίων ως ενεργητικό, η δυνατότητά τους να λειτουργούν ως αντικείμενο συναλλαγής και η δυνατότητά τους να προκαλούν κεφαλαιουχικά κέρδη ή ζημίες και για τα δύο μέρη που συμμετέχουν στη συναλλαγή, καθιστούν αναγκαίο τον εντοπισμό αιτιωδών σχέσεων μεταξύ των τιμών των μεταχειρισμένων πλοίων και άλλων μεταβλητών. Αυτό δεν εξυπηρετεί μόνο την καλύτερη αναγνώριση των

τάσεων της αγοράς και των τιμών, αλλά, σε κάποιο βαθμό, δίνει τη δυνατότητα για πρόβλεψη πιθανών μελλοντικών εξελίξεων.

1.2 ΔΟΜΗ ΤΗΣ ΠΤΥΧΙΑΚΗΣ

Στο πρώτο κεφάλαιο παρουσιάζονται οι λόγοι για την διενέργεια έρευνας.

Στο δεύτερο κεφάλαιο παρουσιάζονται μια ευρύτερη περιγραφή της ναυτιλιακής αγοράς και μερικές από τις κύριες υπό-αγορές που την απαρτίζουν, όπως της αγοράς των ναύλων, των νεότευκτων και των μεταχειρισμένων πλοίων, η αγορά διαλύσεως των πλοίων και οι αγορές πλοίων ανάλογα με τον τύπο φορτίου.

Στο τρίτο κεφάλαιο παρουσιάζεται η αγορά ξηρού φορτίου. Γίνεται περιγραφή, μεταξύ άλλων, για τα είδη των αγαθών που εμπορεύονται σε αυτήν, οι τύποι πλοίων που χρησιμοποιούνται και οι κύριες θαλάσσιες διαδρομές στις οποίες δραστηριοποιούνται αυτά.

Στο τέταρτο κεφάλαιο γίνεται περιγραφή του φαινομένου των οικονομικών κύκλων που εμφανίζονται στον χώρο της ναυτιλίας.

Στο πέμπτο κεφάλαιο γίνεται αναφορά στους Ναυτιλιακούς Δείκτες όπως Baltic Dry Index, Baltic Freight Index, Baltic Handy Index, Baltic Supramax Index, Baltic Panamax Index, Baltic Capesize Index.

Στο έκτο κεφάλαιο παρουσιάζονται τα δεδομένα που χρησιμοποιήθηκαν και τα αποτελέσματα που προέκυψαν ύστερα από την επεξεργασία των δεδομένων. Πρέπει να σημειωθεί πως η επεξεργασία των δεδομένων έγινε με ανάλυση πολλαπλής γραμμικής παλινδρόμησης.

Στο έβδομο κεφάλαιο τέλος γίνεται παρουσίαση των συμπερασμάτων που μπορούμε να εξαγάγουμε από την έρευνα.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2- Η ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΑΓΟΡΑ

2.1 : Η ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΩΣ ΠΑΡΑΓΩΓΟΣ ΖΗΤΗΣΗ

Ένα από τα βασικά χαρακτηριστικά της ναυτιλιακής βιομηχανίας είναι η προέλευση της ζήτησης για τις υπηρεσίες της από την ανάγκη για μεταφορά τόσο των πρώτων υλών όσο και των τελικών ή ημικατεργασμένων προϊόντων. Συνεπώς, η ζήτηση που αντιμετωπίζουν οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις για τις υπηρεσίες τους εξαρτάται από την ανάγκη θαλάσσιας μεταφοράς προϊόντων, είτε σε τοπικό επίπεδο είτε κυρίως σε διεθνές επίπεδο.

Σε αυτό το πλαίσιο, διαμορφώνονται εμπορικές σχέσεις μεταξύ των μεταφορέων, οι οποίοι παρέχουν υπηρεσίες μεταφοράς μέσω θαλάσσης, για να ικανοποιήσουν τις ανάγκες των φορτωτών. Οι φορτωτές, από την πλευρά τους, ενδιαφέρονται για τη μετακίνηση των πρώτων υλών ή προϊόντων που έχουν είτε πωλήσει είτε αγοράσει (Talley, 2012).

Επιπλέον, παρατηρείται ότι οι ναυτιλιακές εταιρείες αντιμετωπίζουν προκλήσεις και ευκαιρίες στο διεθνές πεδίο, όπου η παγκοσμιοποίηση και οι αλλαγές στις διεθνείς εμπορικές πρακτικές επηρεάζουν τον τρόπο λειτουργίας τους. Επιπλέον, οι εξελίξεις στην τεχνολογία, όπως οι εξελιγμένοι ναυτιλιακοί εξοπλισμοί και η ψηφιακή διαχείριση φορτίου, επηρεάζουν την αποτελεσματικότητα και την ασφάλεια των ναυτιλιακών υπηρεσιών.

Τέλος, η προσαρμογή σε νέες περιβαλλοντικές προδιαγραφές και η ανάπτυξη βιώσιμων πρακτικών αποτελούν κρίσιμες παράμετρος για τη μακροπρόθεσμη επιτυχία του τομέα, ενώ η ανταγωνιστική καινοτομία συμβάλλει στη διατήρηση του ανταγωνιστικού πλεονεκτήματος των εταιρειών.

Η ανάλυση των παραγόντων που επηρεάζουν τη ζήτηση στον ναυτιλιακό τομέα αναδεικνύει τη σημασία οικονομικών, γεωγραφικών και εμπορικών παραμέτρων. Συγκεκριμένα, τα επίπεδα οικονομικής δραστηριότητας σε περιοχές με έντονη εμπορική δραστηριότητα, όπως οι θαλάσσιες εμπορικές διαδρομές του Σουέζ και του Παναμά, επηρεάζουν σημαντικά τη ζήτηση για ναυτιλιακές υπηρεσίες.

Επιπλέον, η παγκοσμιοποίηση των αγορών έχει επιφέρει αυξημένη ανάγκη για θαλάσσια μεταφορά φορτίων, καθώς οι επιχειρήσεις επεκτείνονται σε διεθνές επίπεδο. Επίσης, οι επενδύσεις σε προηγμένες τεχνολογίες όπως η αυτοματοποίηση

των πλοίων και οι τεχνολογίες παρακολούθησης έχουν επηρεάσει την αποτελεσματικότητα και την ασφάλεια στον τομέα.

Ταυτόχρονα, η ανάγκη για βιώσιμες πρακτικές στη ναυτιλία έχει ενισχυθεί, με προσπάθειες για τη μείωση των εκπομπών καυσαερίων και τη βελτίωση της περιβαλλοντικής επίδοσης του τομέα. Παραδείγματα περιλαμβάνουν τις προσπάθειες για την υιοθέτηση βιοκαυσίμων και τη χρήση πιο αποδοτικών τεχνολογιών στα πλοία.

Όλοι αυτοί οι παράγοντες αποτελούν κρίσιμους καθοριστικούς για τη δυναμική του ναυτιλιακού τομέα και επηρεάζουν τον τρόπο που οι ναυτιλιακές εταιρείες προσαρμόζονται στις αλλαγές της παγκόσμιας αγοράς

Ο Alderton και ο Rowlison (2010) προβαίνουν σε μια λεπτομερή ανάλυση των τάσεων που οδήγησαν στην αποβιομηχάνιση των δυτικών οικονομιών και τη μετάβασή τους προς οικονομίες παροχής υπηρεσιών. Κατά την έρευνά τους, επισημαίνουν ότι αυτή η μεταβολή συνδέεται με την άνοδο των επιχειρήσεων μεταποίησης στις αναπτυσσόμενες οικονομίες, οδηγώντας στην υποκατάσταση της χειρωνακτικής εργασίας στις ανεπτυγμένες οικονομίες. Η αύξηση της παραγωγικότητας στον τομέα της μεταποίησης, η αυξανόμενη ευημερία των καταναλωτών στις δυτικές κοινωνίες, και η αναζήτηση υπηρεσιών έναντι υλικών προϊόντων αντιπροσωπεύουν κλειδιά στοιχεία που επέφεραν την αναδιαμόρφωση του εμπορικού τομέα της ναυτιλίας.

Πέραν αυτού, πρόσφατα άρθρα αναφέρουν ότι η παγκόσμια εμπορική ναυτιλία εξελίσσεται δυναμικά, με την αυξανόμενη ζήτηση για υπηρεσίες μεταφοράς εμπορευμάτων να αντανakλά τις αναγκαίες προσαρμογές στις επιχειρησιακές δομές. Παράλληλα, παρατηρείται αυξημένο ενδιαφέρον για πράκτορες ναυτιλίας που προσφέρουν υπηρεσίες συντονισμού και διαχείρισης κινδύνων, αντανakλώντας τη σημασία της ασφάλειας και του συντονισμού στον σύγχρονο ναυτιλιακό τομέα..

Η σημασία των υπηρεσιών θαλάσσιας μεταφοράς είναι εμφανής, καθώς πάνω από το 80% των παγκόσμιων μεταφορών φορτίων πραγματοποιούνται μέσω θαλάσσης (Mason και Nair, 2013). Αυτός ο τρόπος μεταφοράς αποτελεί θεμέλιο πυλώνα για τον παγκόσμιο εμπορικό χώρο, καθιστώντας τις θαλάσσιες υπηρεσίες ζωτικής σημασίας για την οικονομική σύνδεση των χωρών και τη διασφάλιση της απρόσκοπτης ροής εμπορευμάτων.

Ο Alderton και ο Rowlison (2010) έχουν επισημάνει διάφορους παράγοντες που επηρεάζουν τις διακυμάνσεις στη ζήτηση στον τομέα της εμπορικής ναυτιλίας. Αυτοί οι παράγοντες περιλαμβάνουν τα επίπεδα οικονομικής δραστηριότητας στις περιοχές όπου διεξάγονται εμπορικές συναλλαγές, τις φυσικές αποστάσεις μεταξύ αυτών των

περιοχών, τις οικονομικές διαφορές των πληθυσμών σε αυτές τις περιοχές, καθώς και τις ευρύτερες τάσεις της παγκόσμιας αγοράς. Ένα παράδειγμα σχετικό με την τελευταία πτυχή είναι η αυξανόμενη ανάγκη για ναυτιλιακές υπηρεσίες στον τομέα του ηλεκτρονικού εμπορίου, όπου οι απαιτήσεις για γρήγορη και αξιόπιστη παράδοση είναι καθοριστικές.

Σε συνέχεια του θέματος, η αυξημένη προσπάθεια για τη μείωση των εκπομπών καυσαερίων έχει επηρεάσει τις επιλογές στη ναυτιλιακή βιομηχανία. Επενδύσεις σε πράσινες τεχνολογίες και η εξέλιξη των συστημάτων καυσίμων αντικατοπτρίζουν τις προσπάθειες για βιωσιμότητα και σεβασμό προς το περιβάλλον.

Στο ίδιο θέμα, ο Kollmeyer (2009) θεώρησε ότι οι κυριότερες αιτίες που ωθούν στην αποβιομηχάνιση των δυτικών οικονομιών και στην ενίσχυση της ζήτησης για υπηρεσίες, είναι οι ακόλουθες:

η αυξανόμενη ευημερία των καταναλωτών στις δυτικές κοινωνίες και η τάση τους να παρουσιάζουν αυξημένη ζήτηση προς υπηρεσίες σε σύγκριση με υλικά προϊόντα, που θεωρείται και ο σημαντικότερος από τους τρεις παράγοντες που αναφέρονται.

η ταχύτερη αύξηση της παραγωγικότητας στον τομέα της μεταποίησης σε σχέση με άλλους τομείς της οικονομίας, και τέλος

η αύξηση των εμπορικών δεσμών με τις χαμηλόμισθες και αναπτυσσόμενες χώρες του “Νότου”.

Παρά το γεγονός ότι οι δυτικές οικονομίες υφίστανται την αποβιομηχανοποίηση, οι επιπτώσεις αυτού του φαινομένου εκδηλώνονται με σημαντικό τρόπο στις εμπορικές ροές χύδην ξηρών φορτίων. Η συρρίκνωση της βορειοευρωπαϊκής βιομηχανίας εξόρυξης άνθρακα αντιπροσωπεύει ένα καθοριστικό παράδειγμα, αποτελώντας στην ουσία μια μεταβολή στη ζήτηση των βασικών πρώτων υλών.

Η αυξημένη παραγωγή και εξαγωγή άνθρακα από χώρες όπως η Αυστραλία, η Κίνα, η Κολομβία, η Νότια Αφρική και η Βόρεια Αμερική, παρέχει σημαντικές ευκαιρίες και προκλήσεις για τις ναυτιλιακές εταιρείες. Από τη μία πλευρά, αυξάνεται η ανάγκη για ναυτιλιακές υπηρεσίες για τη μεταφορά αυτών των πρώτων υλών προς τους προορισμούς παραγωγής. Από την άλλη, η αλλαγή στο γεωγραφικό προφίλ της παραγωγής άνθρακα επηρεάζει τις διεθνείς διακυμάνσεις στις θαλάσσιες μεταφορές και τις δραστηριότητες των ναυτιλιακών εταιρειών.

Αυτό το παράδειγμα καταδεικνύει πώς οι αλλαγές στις παγκόσμιες εμπορικές ροές και τις ανάγκες μεταφοράς υλικών επηρεάζουν άμεσα τη ζήτηση για ναυτιλιακές υπηρεσίες και την κατανομή των δραστηριοτήτων των ναυτιλιακών εταιρειών. Η συνεχής ανάπτυξη της ανακύκλωσης στις δυτικές οικονομίες έχει επίσης σημαντικές επιπτώσεις στις εμπορικές ροές και τις δραστηριότητες των ναυτιλιακών εταιρειών.

Για παράδειγμα, η αυξανόμενη έμφαση στην αειφορία και τη μείωση των αποβλήτων έχει οδηγήσει σε αυξημένη ζήτηση για τη μεταφορά ανακυκλώσιμων υλικών, όπως χαρτί, πλαστικά και μέταλλα, μέσω θαλάσσης.

Οι ναυτιλιακές εταιρείες βρίσκονται αντιμέτωπες με την πρόκληση να προσαρμοστούν σε αυτήν την αλλαγή στα πρότυπα κατανάλωσης και ανακύκλωσης. Οι νέες εμπορικές συναλλαγές αυτών των ανακυκλώσιμων υλικών επηρεάζουν τα λογιστικά, τις διαδικασίες μεταφοράς και τις στρατηγικές διαχείρισης του φορτίου για τις εταιρείες ναυτιλίας. Παράλληλα, η ανάπτυξη της ανακύκλωσης δημιουργεί ευκαιρίες για νέες ναυτιλιακές συναλλαγές και υπηρεσίες, όπως η εξειδικευμένη μεταφορά και ανακύκλωση υλικών.

Επομένως, η εξέλιξη των προτύπων ανακύκλωσης και βιωσιμότητας επηρεάζει άμεσα τη ζήτηση για ναυτιλιακές υπηρεσίες και ανοίγει νέους ορίζοντες για την αγορά των ναυτιλιακών εταιρειών.

2.1.1 ΑΓΟΡΑ ΝΑΥΛΩΝ

Η αγορά ναύλων αποτελεί ένα σημαντικό κομμάτι της ναυτιλιακής βιομηχανίας και έχει αντικείμενο πολλές θεωρητικές προσεγγίσεις και μοντέλα. Ορισμένες από τις βασικές θεωρίες που αφορούν την αγορά ναύλων περιλαμβάνουν:

(Kavussanos-Visvikis, 2016)

Θεωρία της προσφοράς και της ζήτησης: Αυτή η θεωρία εξηγεί τη σχέση μεταξύ της προσφοράς και της ζήτησης στην αγορά ναύλων. Η προσφορά αφορά τη διαθεσιμότητα πλοίων για ναύλωση, ενώ η ζήτηση αφορά την ανάγκη για μεταφορά εμπορευμάτων ή επιβατών. Η ισορροπία μεταξύ προσφοράς και ζήτησης καθορίζει τις τιμές των ναύλων.

Η θεωρία των συμβάσεων ναύλωσης αποτελεί σημαντική προσέγγιση στη μελέτη των σχέσεων μεταξύ εκμισθωτή (ναυλωτή) και ενοικιαστή (ναυλωτή) στον τομέα της ναυτιλίας. Αναλύει τις συμβάσεις ναύλωσης, τους όρους που περιλαμβάνονται σε αυτές και τις διάφορες πτυχές των συμφωνιών μεταξύ των δύο πλευρών.

Οι βασικές έννοιες που εξετάζονται σε αυτήν τη θεωρία περιλαμβάνουν:

Όροι των Συμβάσεων: Εξετάζονται οι διάφοροι όροι που περιλαμβάνονται στις συμβάσεις ναύλωσης, όπως οι περίοδοι ναύλωσης, οι τιμές ναύλωσης, οι ρήτρες ασφάλισης και άλλοι κρίσιμοι παράγοντες.

Ρήτρες Επιβολής Ποινών: Αναλύονται οι ρήτρες που σχετίζονται με τις ποινές σε περίπτωση μη συμμόρφωσης με τους όρους της σύμβασης. Αυτό έχει σημαντικές επιπτώσεις στη συμπεριφορά και τις ενέργειες των ενδιαφερομένων.

Αναθεωρήσεις Συμβάσεων: Η θεωρία εξετάζει πώς οι συμβάσεις μπορούν να αναθεωρούνται και να προσαρμόζονται σε νέες συνθήκες. Αυτό είναι σημαντικό για τη διατήρηση της ισορροπίας μεταξύ των δύο πλευρών.

Η θεωρία αυτή προσφέρει εμβληματικά πλαίσια για την κατανόηση των συμβάσεων ναύλωσης και των πολύπλοκων σχέσεων που διαμορφώνονται στον κλάδο της ναυτιλίας.

Η θεωρία της ναυτιλιακής κυκλικότητας αποτελεί ένα πλαίσιο ανάλυσης που επικεντρώνεται στην κατανόηση της φύσης και της δυναμικής των ναυτιλιακών κυκλών, δηλαδή των περιοδικών και επαναλαμβανόμενων φάσεων άνθησης και ύφεσης στη ναυτιλιακή βιομηχανία. Αυτή η θεωρία έχει σημαντική εφαρμοστική αξία στην πρόβλεψη των τάσεων και των αλλαγών στη βιομηχανία.

Κύρια στοιχεία της θεωρίας της ναυτιλιακής κυκλικότητας περιλαμβάνουν:

Περιοδικές Φάσεις Άνθησης και Ύφεσης: Σύμφωνα με αυτήν τη θεωρία, η ναυτιλιακή αγορά υφίσταται περιοδικές φάσεις άνθησης, κατά τις οποίες η ζήτηση για ναύλωση αυξάνεται, και φάσεις ύφεσης, κατά τις οποίες παρατηρείται μείωση της ζήτησης.

Παράγοντες Που Επηρεάζουν τους Κύκλους: Οι κύκλοι επηρεάζονται από πολλούς παράγοντες, όπως η οικονομική ανάπτυξη, η παγκόσμια εμπορική δραστηριότητα, η προσφορά και η ζήτηση στην αγορά ναύλων, η ναυπήγηση νέων πλοίων και η εκτίμηση της παγκόσμιας οικονομίας.

Κυκλική Κίνηση των Τιμών και Κερδών: Κατά τη διάρκεια της φάσης άνθησης, οι τιμές των ναύλων αυξάνονται, και οι ναυτιλιακές εταιρείες αντλούν υψηλά κέρδη. Κατά τη διάρκεια της φάσης ύφεσης, παρατηρείται η αντίστροφη τάση, με μείωση των τιμών και των κερδών.

Η θεωρία αυτή παρέχει εργαλεία για την πρόβλεψη και τον χειρισμό των κυκλικών κινήσεων στη ναυτιλιακή βιομηχανία, προσφέροντας στους ενδιαφερόμενους τη δυνατότητα προσαρμογής των στρατηγικών τους σε διάφορες φάσεις του κύκλου.

Οι ναυτιλιακοί κύκλοι επηρεάζονται από πολλούς παράγοντες, όπως η οικονομική ανάπτυξη, η παγκόσμια εμπορική δραστηριότητα, η προσφορά και η ζήτηση στην αγορά ναύλων, η ναυπήγηση νέων πλοίων και η εξάλειψη παλαιών, και οι πολιτικές και νομικές πτυχές του κλάδου.

Ο κύκλος της ναυτιλίας αποτελείται από τις ακόλουθες φάσεις:

Άνθιση

Κορύφωση

Υποχώρηση

Ύφεση

Οι ναυτιλιακοί κύκλοι επηρεάζονται από πολλούς παράγοντες, όπως η οικονομική ανάπτυξη, η παγκόσμια εμπορική δραστηριότητα, η προσφορά και η ζήτηση στην αγορά ναύλων, η ναυπήγηση νέων πλοίων και η εξάλειψη παλαιών, και οι πολιτικές και νομικές πτυχές του κλάδου.

Άνθηση:

Κατά τη φάση αυτή, η ζήτηση για ναύλωση αυξάνεται, οι τιμές των ναύλων αυξάνονται και οι ναυτιλιακές εταιρείες αντλούν κέρδη. Κατά τη διάρκεια αυτής της φάσης, μπορεί να παρατηρηθεί αύξηση των επενδύσεων σε νέα πλοία.

Η περίοδος της άνθισης χαρακτηρίζεται κυρίως από υψηλά ποσοστά ανάπτυξης και επενδύσεων.

Σε αυτήν την περίοδο το προσφερόμενο κεφάλαιο βρίσκεται σε υψηλά επίπεδα και η αλληλεπίδραση μεταξύ της παγκόσμιας οικονομίας και των διάφορων ναυτιλιακών κλάδων είναι περισσότερο από εμφανής και παρατηρείται στις μεταβολές των ναύλων, στις αποδόσεις των επενδυόμενων κεφαλαίων, στη ναυπηγική αγορά, στις διαλύσεις και σε άλλους παρεμφερείς κλάδους της ναυτιλίας. Από τη στιγμή που η ναυτιλία εκφράζει παράγωγο ζήτηση, μια θετική μεταβολή στη ζήτηση για θαλάσσιο εμπόριο, θα έχει θετικό αντίκρισμα και στα επίπεδα των ναύλων και συνεπώς θα αυξήσει δραστικά και τα περιθώρια κέρδους των ναυτιλιακών εταιριών. Ταυτόχρονα αυτές οι μεταβολές στη ζήτηση θα επηρεάσουν θετικά και τις αξίες των πλοίων. Αυτή η αισιοδοξία στις εμπορικές συναλλαγές και τα αυξημένα περιθώρια κέρδους των εταιριών, είναι σε θέση να προσελκύσουν νέους παίχτες στην αγορά οι οποίοι είναι διατεθειμένοι να καλύψουν τις υψηλές αξίες για αγορά μεταχειρισμένων πλοίων, αλλά και νεότευκτων. Ακόμα και στην αγορά των νεότευκτων πλοίων οι τιμές σε περιόδους άνθισης είναι πολύ υψηλές, λόγω της αυξημένης ζήτησης. Ένα σημαντικό πρόβλημα που παρατηρείται σε τέτοιου είδους οικονομικές συγκυρίες στο ναυπηγικό κλάδο και αποτελεί μια από τις κυριότερες αιτίες δημιουργίας των ναυτιλιακών κύκλων είναι η χρονική υστέρηση μεταξύ παραγγελίας και παράδοσης του πλοίου. Μέσα σε αυτό το χρονικό διάστημα μπορεί να έχουν προκύψει πολλές διαρθρωτικές αλλαγές στην οικονομική δραστηριότητα, σε πολιτικό και νομοθετικό επίπεδο, καθώς επίσης και στις τεχνολογικές προδιαγραφές της ναυπηγικής βιομηχανίας. Με λίγα λόγια μπορούμε να πούμε πως οι συνθήκες της αγοράς τη στιγμή της παράδοσης του πλοίου μπορεί να είναι πολύ διαφορετικές από εκείνες που ίσχυαν τη στιγμή της παραγγελίας. Αυτό το φαινόμενο παρατηρήθηκε έντονα στο δεύτερο εξάμηνο του 2008 και στις αρχές του 2009 όταν πολλοί από τους πλοιοκτήτες που είχαν παραγγείλει πλοία, ακόμη και τρία χρόνια πριν (2006) όταν η ναυτιλιακή αγορά βρισκόταν σε συνεχή ανοδική τροχιά, αναγκάστηκαν να ακυρώσουν τις παραγγελίες τους, επιβαρύνοντας τα ταμεία τους με αποζημιώσεις

Κορύφωση:

Κατά τη διάρκεια της φάσης της κορύφωσης, η ζήτηση για ναύλωση παραμένει υψηλή, αλλά αρχίζουν να εμφανίζονται τα πρώτα σημάδια υπερπροσφοράς. Οι ναυτιλιακές εταιρείες συνεχίζουν να επωφελούνται από τα υψηλά επίπεδα ναύλωσης, αλλά η αύξηση της ναυτικής χωρητικότητας λόγω της παραδόσεως νέων πλοίων αρχίζει να επιφέρει πίεση στις τιμές.

Υποχώρηση:

Κατά τη φάση της υποχώρησης, η προσφορά πλοίων υπερβαίνει τη ζήτηση, οδηγώντας σε πτώση των τιμών ναύλωσης. Ο ανταγωνισμός για την εξασφάλιση εμπορευμάτων γίνεται έντονος, και οι ναυτιλιακές εταιρείες βλέπουν τα περιθώρια κερδών τους να συρρικνώνονται. Σε αυτήν τη φάση, οι ναυτιλιακές εταιρείες μπορεί να αντιμετωπίσουν οικονομικές προκλήσεις, καθώς οι επενδυτές μπορεί να επιστρέφουν το ενδιαφέρον τους από τον τομέα.

Ύφεση:

Κατά τη φάση της ύφεσης, οι ναυτιλιακοί κύκλοι βρίσκονται σε πλήρη ύφεση. Η υπερπροσφορά πλοίων συνεχίζεται, οδηγώντας σε ακόμη μεγαλύτερη πίεση στις τιμές ναύλωσης. Οι ναυτιλιακές εταιρείες βιώνουν δυσκολίες, με μειωμένα έσοδα και περιορισμένες επιλογές για την εξυπηρέτηση των οικονομικών τους υποχρεώσεων

Ολόκληρος Κύκλος:

Οι ναυτιλιακοί κύκλοι ακολουθούν την παραπάνω διαδικασία, και ολόκληρος ο κύκλος επαναλαμβάνεται. Η διάρκεια κάθε φάσης μπορεί να διαφέρει, αλλά η συνεχής αλλαγή μεταξύ περιόδων ανθίσεως, κορύφωσης, υποχώρησης και ύφεσης αποτελεί χαρακτηριστικό ρυθμό των ναυτιλιακών κύκλων.

Η κατανόηση αυτών των φάσεων είναι ουσιώδης για τους επαγγελματίες στον τομέα της ναυτιλίας και τους επενδυτές, καθώς τους επιτρέπει να προσαρμόζουν τις στρατηγικές τους σε συγκεκριμένες συνθήκες της αγοράς και να λαμβάνουν προσεκτικές αποφάσεις για τις επενδύσεις τους.

Οι περισσότεροι επιβαρυμένοι είναι εκείνοι οι ιδιοκτήτες πλοίων που παρήγγειλαν τα πλοία τους λίγο πριν από την κορύφωση της αγοράς. Κατά την περίοδο αυτή, οι τιμές ναυπήγησης ήταν υψηλές λόγω της έντονης ζήτησης και ο χρόνος αναμονής μέχρι την παράδοση ήταν μεγάλος.

Αυτοί οι ιδιοκτήτες βασίζονταν στις υψηλές αποδόσεις των ναύλων της εποχής, σε συνδυασμό με τη διαθεσιμότητα χαμηλού κόστους δανείων, προσδοκώντας σταθερή απόδοση των επενδύσεών τους λόγω της οικονομικής συγκυρίας. Ωστόσο, μετά την άνθιση ακολουθεί η κορύφωση και η έναρξη περιόδου ύφεσης. Είναι σημαντικό να αναφέρουμε τη σημασία του "timing" στις επενδυτικές αποφάσεις στη ναυτιλία. Ο

ιδιοκτήτης παραγγέλνει πλοία όταν οι τιμές των ναύλων φτάνουν σε ένα σημείο όπου δημιουργούνται "ελαστικές προβλέψεις" ότι οι ναύλοι θα συνεχίσουν να αυξάνονται.

Ωστόσο, όταν οι τιμές των ναύλων πέσουν, δημιουργούνται "ανελαστικές" προβλέψεις και ο ιδιοκτήτης αποφασίζει ότι οι ναύλοι θα συνεχίσουν να μειώνονται. Σε αυτό το σημείο, σταματά τις επενδύσεις. Επομένως, ο πλοιοκτήτης πρέπει να αποφασίσει πόσο και πότε να επενδύσει, λαμβάνοντας υπόψη την προβλεπόμενη διάρκεια ανάκαμψης της ναυτιλιακής βιομηχανίας.

Συγκεκριμένο παράδειγμα που επισημαίνει τη σημασία του "timing" στις επενδυτικές αποφάσεις των πλοιοκτητών είναι η περίοδος της παγκόσμιας ύφεσης του 2008. Πολλοί πλοιοκτήτες, ενθουσιασμένοι από τις υψηλές τιμές ναύλων και την αυξημένη ζήτηση για ναυτιλιακές υπηρεσίες προ της κρίσης, είχαν παραγγείλει νέα πλοία.

Ωστόσο, καθώς η κρίση εξελισσόταν, οι ναύλοι κατέρρευσαν, και πολλά από αυτά τα νέα πλοία παραδόθηκαν στην αγορά κατά τη διάρκεια ενός περιόδου χαμηλών εσόδων. Αυτό οδήγησε πολλούς πλοιοκτήτες σε οικονομικές δυσκολίες και ακύρωση παραγγελιών, καθώς τα νέα πλοία δεν μπορούσαν να επιτύχουν τις προβλεπόμενες αποδόσεις λόγω της υπερπροσφοράς.

Αυτό το παράδειγμα αποδεικνύει πώς οι πλοιοκτήτες που παρήγγειλαν πλοία κατά την περίοδο της ύφεσης, βασιζόμενοι σε υψηλές προσδοκίες, υπέστησαν σημαντικές απώλειες λόγω του κακού "timing" των επενδύσεών τους.

Ένα πιο πρόσφατο παράδειγμα από την περίοδο μετά το 2010 αφορά την αύξηση των παραγγελιών για πλοία που λειτουργούν με φυσικό αέριο ως καύσιμο. Κατά τη διάρκεια της παγκόσμιας μετάβασης προς πιο βιώσιμες καυσαερίου, πολλοί πλοιοκτήτες παρήγγειλαν πλοία που λειτουργούν με υγροποιημένο φυσικό αέριο (LNG).

Κατά την παράδοση αυτών των πλοίων, η ζήτηση για υγροποιημένο φυσικό αέριο ως καύσιμο αυξήθηκε λόγω των προσπαθειών για μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου. Ωστόσο, καθώς περισσότερα πλοία με κινητήρες LNG εισήλθαν στην αγορά, η προσφορά υγροποιημένου φυσικού αερίου αυξήθηκε σημαντικά.

Κατά συνέπεια, οι τιμές του LNG μειώθηκαν, επηρεάζοντας τις οικονομικές προοπτικές των πλοιοκτητών που είχαν επενδύσει σε αυτήν την τεχνολογία. Όσοι παρήγγειλαν πλοία με καύσιμο LNG κατά την περίοδο αυτή, βασιζόμενοι σε υψηλές προσδοκίες για το μέλλον της ναυτιλίας με χαμηλές εκπομπές, βρέθηκαν αντιμέτωποι με προβλήματα ανταγωνιστικότητας λόγω της υπερπροσφοράς και της πτώσης των τιμών.

Ένας απλοποιημένος πίνακας σύγκρισης μεταξύ των δύο παραδειγμάτων που συζητήθηκαν:

Πτυχή	Παράδειγμα Πριν το 2010 (Παγκόσμια Υφεση)	Παράδειγμα Μετά το 2010 (Πλοία με Καύσιμο LNG)
Απόφαση Επένδυσης	Κατάθεση παραγγελιών κατά τη διάρκεια της άνθισης της ναυτιλιακής βιομηχανίας	Καταγραφή παραγγελιών για πλοία με καύσιμο LNG κατά τη διάρκεια της μετάβασης σε βιώσιμα καύσιμα
Προσδοκίες	Υψηλά ναύλα και ισχυρή ζήτηση	Αυξημένη ζήτηση για LNG λόγω προσπαθειών μείωσης εκπομπών
Συνθήκες Αγοράς	Η οικονομική ύφεση οδήγησε σε χαμηλότερα ναύλα	Αυξημένη προσφορά LNG, μείωση των τιμών
Αποτέλεσμα	Πολλά πλοία παραδόθηκαν κατά τη διάρκεια μιας περιόδου χαμηλών εσόδων, οδηγώντας σε οικονομικά προβλήματα και ακυρώσεις παραγγελιών	Η πτώση των τιμών του LNG επηρέασε τον ανταγωνισμό των πλοίων με καύσιμο LNG
Κύριο Δίδαγμα	Σημασία του χρονισμού στις επενδυτικές αποφάσεις, κατανόηση των κύκλων της αγοράς	Ευαισθησία στη δυναμική προσφοράς-ζήτησης σε αναδυόμενες τεχνολογίες

Ο παραπάνω πίνακας παρέχει μια απλοποιημένη επισκόπηση και σε πραγματικά σενάρια, πολλοί παράγοντες συμβάλλουν στα αποτελέσματα των επενδυτικών αποφάσεων στη ναυτιλιακή βιομηχανία.

Παρόλα αυτά, κάτι τέτοιο δεν θα ήταν αποτελεσματικό, καθώς όλο και περισσότεροι επιχειρηματίες θα επέλεγαν να δραστηριοποιηθούν σε μια ναυτιλία χαμηλού επενδυτικού ρίσκου.

Η είσοδος νέων «παικτών» θα είχε ως αποτέλεσμα τη δημιουργία υπερβάλλουσας προσφοράς για ναυτιλιακές υπηρεσίες, που θα είχε ως συνέπεια την κατακόρυφη πτώση των ναύλων, άρα και των εσόδων των ναυτιλιακών εταιριών.

2) Κορύφωση

Επιστρέφοντας στον κύκλο, στο τελευταίο στάδιο της ανάκαμψης, η ζήτηση για ναυτιλιακές υπηρεσίες τείνει να εξισωθεί με την προσφορά, οδηγώντας στο στάδιο της κορύφωσης. Σε αυτό το σημείο, πολλά από τα πλοία που παραγγέλθηκαν στο τέλος της ανάκαμψης αρχίζουν να παραδίδονται, αυξάνοντας περαιτέρω την προσφορά έναντι της ζήτησης. Κοντά στο σημείο της κορύφωσης συνήθως παρατηρούνται οι πιστωτικές κρίσεις. Αυτές εμφανίζονται στα τελευταία στάδια της άνθισης και διατηρούνται στην περίοδο της ύφεσης.

Ένα παράδειγμα από την δεκαετία του 2000 είναι η παγκόσμια οικονομική κρίση του 2008. Κατά τη διάρκεια της ανάκαμψης μετά από αυτήν την κρίση, πολλές ναυτιλιακές εταιρείες επενδύσανε σε νέα πλοία εκμεταλλευόμενες τις υψηλές αποδόσεις των ναύλων. Ωστόσο, καθώς αυξάνονταν οι προσφορές πλοίων, ιδίως στον τομέα των εμπορευματοκιβωτίων, και η ζήτηση δεν μπορούσε να παραμείνει σε υψηλά επίπεδα, η ανισορροπία ανάμεσα στην προσφορά και τη ζήτηση οδήγησε σε μείωση των ναύλων και πίεση στα οικονομικά των ναυτιλιακών εταιρειών, ενισχύοντας την πιστωτική κρίση στον κλάδο.

Η έννοια της "πιστωτικής κρίσης" αναφέρεται σε μια κατάσταση όπου υπάρχει δυσκολία ή αδυναμία πρόσβασης σε χρηματοδοτικούς πόρους, ιδίως από τον τραπεζικό τομέα. Κατά τη διάρκεια μιας πιστωτικής κρίσης, οι τράπεζες και άλλοι χρηματοπιστωτικοί φορείς είναι πιο δύσκαμπτοι στη χορήγηση δανείων, είτε λόγω έλλειψης διαθέσιμων κεφαλαίων είτε λόγω της ανησυχίας για τον κίνδυνο μη εξόφλησης από μέρους των δανειοληπτών.

Στη ναυτιλιακή βιομηχανία, η πιστωτική κρίση μπορεί να επηρεάσει τους πλοιοκτήτες και τις ναυτιλιακές εταιρείες. Κατά τη διάρκεια μιας πιστωτικής κρίσης, οι τράπεζες είναι λιγότερο διατεθειμένες να παρέχουν δάνεια για ναυπηγήσεις νέων πλοίων ή για να χρηματοδοτήσουν τις επιχειρηματικές δραστηριότητες των εταιρειών. Αυτό μπορεί να δημιουργήσει προβλήματα για τους πλοιοκτήτες που εξαρτώνται από τη χρηματοδότηση για την αγορά νέων πλοίων ή τη διαχείριση των λειτουργιών τους.

Επιπλέον, η μείωση της παγκόσμιας οικονομικής δραστηριότητας κατά τη διάρκεια της χρηματοπιστωτικής κρίσης οδήγησε σε μείωση της ζήτησης για ναυτιλιακές υπηρεσίες. Οι εταιρείες μείωσαν τις επενδύσεις τους, το εμπόριο συρρικνώθηκε, και τα πλοία βρέθηκαν να μην έχουν επαρκή φορτία. Αυτό επέφερε πτώση των ναύλων και δυσκολίες για τις ναυτιλιακές εταιρείες να διατηρήσουν κερδοφορία.

Επιπλέον, η πιστωτική κρίση μπορεί να επηρεάσει τη ζήτηση για ναυτιλιακές υπηρεσίες, καθώς οι επιχειρήσεις σε διάφορους τομείς μειώνουν τις επενδύσεις τους και την εμπορική δραστηριότητα λόγω της ανασφάλειας και της αβεβαιότητας στην οικονομία. Αυτό μπορεί να οδηγήσει σε μείωση του όγκου των μεταφερόμενων φορτίων και, κατά συνέπεια, σε πίεση στα ναύλα.

Τέτοιου είδους συγκυρίες είναι ικανές να οδηγήσουν τον οικονομικό κύκλο στο στάδιο της υποχώρησης, ενώ θα ακολουθήσει την ίδια πορεία και ο ναυτιλιακός κλάδος με μια χρονική υστέρηση, ακόμη και αν τα αίτια της επερχόμενης ύφεσης δεν οφείλονται στη ναυτιλία, λόγω του φαινομένου της παραγώγου ζήτησης που τη διέπει.

3) Υποχώρηση

Η υποχώρηση (recession), είναι η σταδιακή υποχώρηση από την κορυφή μέχρι την επαναφορά στην αρχική μέση κατάσταση. Η χρονική υστέρηση της ναυτιλιακής βιομηχανίας γίνεται εμφανής και σε αυτό το σημείο καθώς η ζήτηση για ναυτιλιακές υπηρεσίες έχει ήδη αρχίσει να ελαττώνεται λόγω του σταδίου της υποχώρησης στην παγκόσμια οικονομία, ενώ ταυτόχρονα λόγω των συσσωρευμένων παραγγελιών στα ναυπηγεία το προηγούμενο διάστημα η προσφορά συνεχίζει να αυξάνεται ακόμα και πολύ καιρό μετά την κορύφωση της αγοράς.

Στο στάδιο της πλήρους υποχώρησης, η οικονομία βρίσκεται σε κατάσταση παρακμής και οδηγεί σε επιδείνωση όλων των πτυχών της παραγωγικής και εμπορικής δραστηριότητας. Επιχειρήσεις περιορίζουν τις δαπάνες τους, προσαρμόζοντας τα αποθέματά τους στη χαμηλή ζήτηση. Στη ναυτιλιακή βιομηχανία, παρατηρείται η παρόμοια πρακτική, με τους πλοιοκτήτες να προσαρμόζουν τους στόλους τους στις δυσκολίες της οικονομικής κατάστασης. Για παράδειγμα, πολλοί πλοιοκτήτες επέλεξαν να απαλλαγούν από παλαιότερα και μη παραγωγικά πλοία τους, είτε διαλύοντάς τα είτε πωλώντας τα, κυρίως όταν οι ναυτιλιακοί λογαριασμοί βρίσκονταν σε χαμηλά επίπεδα.

Οι πλοιοκτήτες, προσαρμόζοντας τις κινήσεις τους στις προβλέψεις και τις προσδοκίες τους για τη διάρκεια και τη σοβαρότητα της ύφεσης, μπορεί να επιλέξουν να περιορίσουν απώλειες αποδεσμεύοντας πλοία που θεωρούνται ανεπικερδή ή δαπανηρά. Σε περίοδο ύφεσης, όπου οι ναύλοι είναι σε χαμηλά επίπεδα, η διαχείριση του στόλου γίνεται κρίσιμη για την επιβίωση των ναυτιλιακών επιχειρήσεων.

Επίσης, ανάλογα με τις προσδοκίες για τη διάρκεια της ύφεσης, οι πλοιοκτήτες μπορεί να επιλέξουν να μην αποχωριστούν οριστικά πλοία τους, εάν πιστεύουν ότι η ύφεση θα διαρκέσει λίγο και θα ακολουθηθεί από σύντομη ανάκαμψη. Αντίθετα, όταν προβλέπεται μακροχρόνια ύφεση, οι πλοιοκτήτες ενδέχεται να επιλέξουν να περιορίσουν τις απώλειες παραιτούμενοι από πλοία που δεν είναι οικονομικά βιώσιμα στις συνθήκες της αγοράς.

Επιπλέον, κατά την ύφεση, οι πλοιοκτήτες μπορεί να βρεθούν αντιμέτωποι με την αδυναμία να ναυλώσουν τα πλοία τους, καθώς οι ναύλοι βρίσκονται σε χαμηλά επίπεδα. Αυτό επιφέρει περαιτέρω πίεση στα έσοδα των πλοιοκτητών, και τους αναγκάζει να εξαρτώνται από πωλήσεις πλοίων, άλλα περιουσιακά στοιχεία ή δάνεια με δυσμενείς όρους, λόγω της έλλειψης ρευστότητας στο τραπεζικό σύστημα.

Στην περίπτωση των ναυτιλιακών εταιριών οι τράπεζες στηρίχθηκαν μόνο στην υψηλή αξία των πλοίων των εταιριών ή ακόμα και πλοίων που ακόμη δεν είχαν παραγγελθεί ή παραδοθεί, υποθηκεύοντας τα ως εγγύηση και δίνοντας στις εταιρίες δάνεια με ευνοϊκούς όρους και σχετικά χαμηλά επιτόκια. Όμως στο στάδιο της υποχώρησης, όταν όλο και περισσότερες ναυτιλιακές εταιρίες αδυνατούσαν να αποπληρώσουν τα χρέη τους, κάποιες τράπεζες έκαναν ένα ακόμη λάθος.

Αποφάσισαν αντί να αυξήσουν την περίοδο χάριτος ή να προχωρήσουν σε κάποιο είδος διακανονισμού, να κατασχέσουν τα υποθηκευμένα πλοία των ναυτιλιακών εταιριών. Όμως τα πλοία αυτά λόγω της υποχώρησης και των πολύ χαμηλών επιπέδων των ναύλων, δεν είχαν την ίδια αξία με εκείνη που είχαν κατά τη διάρκεια της άνθισης όταν και συμφωνήθηκε η παραχώρηση του δανείου. Ουσιαστικά οι τράπεζες βρέθηκαν στην κατοχή τους με πλοία τα οποία θα πρέπει να πουλήσουν (γιατί δεν έχουν τη δυνατότητα να τα λειτουργήσουν), σε πάρα πολύ χαμηλές τιμές και λόγω των χαμηλών ναύλων αλλά και επειδή οι διαθέσιμοι αγοραστές θα είναι ελάχιστοι. Το γεγονός αυτό οδήγησε τις τράπεζες σε πολύ σοβαρές ζημιές, λόγω και των αρχικών υψηλών αξιών των πλοίων. Αν τώρα υποθέσουμε πως αυτή η κατάσταση συμβεί ταυτόχρονα σε πολλές τράπεζες και πολλές ναυτιλιακές, οι συνέπειες θα είναι πολύ βαριές για όλους τους εμπλεκόμενους στην ναυτιλιακή βιομηχανία. Ακόμα και το κλείσιμο μιας και μόνο τράπεζας μπορεί να επηρεάσει πολύ όλο το τραπεζικό σύστημα, αλλά και την οικονομική δραστηριότητα, βυθίζοντας την σε μακροχρόνια υποχώρηση, δεδομένου πως δεν θα υπάρχει αρκετή διάθεση κεφαλαίου στην αγορά.

4) Ύφεση:

Μετά από το στάδιο της υποχώρησης οδηγούμαστε στην ύφεση. Ως ύφεση (depression) ορίζεται η υποχώρηση των οικονομικών δραστηριοτήτων από την μέση κατάσταση ως και το κατώτατο σημείο της ύφεσης (trough). Σε αυτό το διάστημα τα διαθέσιμα κεφάλαια είναι ελάχιστα, η ζήτηση για ναύλωση μειώνεται, οι τιμές των ναυλίων πέφτουν και οι ναυτιλιακές εταιρείες αντιμετωπίζουν οικονομικές δυσκολίες. Κατά τη διάρκεια αυτής της φάσης, μπορεί να παρατηρηθεί υπερπροσφορά πλοίων και μείωση των επενδύσεων σε νέα πλοία και ανθεί πλήρως η αγορά των διαλύσεων.

Στο τελευταίο στάδιο του ναυτιλιακού κύκλου, η ανάκαμψη, οι αγορές αρχίζουν να επανέρχονται στη μέση κατάσταση μετά την περίοδο της ύφεσης. Σε αυτό το διάστημα, προτού επέλθει η ανάκαμψη, οι αγορές εμφανίζουν σταδιακή δραστηριότητα. Αρχικά, οι επενδυτές και οι εμπλεκόμενοι στη ναυτιλιακή βιομηχανία πραγματοποιούν μόνο ορισμένες αναγνωριστικές κινήσεις, και ως εκ τούτου, οι αγορές δεν εμφανίζουν απότομες διακυμάνσεις. Σε αυτό το σημείο του κύκλου, οι πλοιοκτήτες προσαρμόζουν τις πολιτικές τους και το στόλο τους, ταυτόχρονα περιορίζοντας όσο το δυνατόν περισσότερο τα έξοδά τους.

Κατά τη διάρκεια της ανάκαμψης, οι πλοιοκτήτες προβαίνουν σε στρατηγικές προσαρμογές που αποσκοπούν στη βελτίωση της απόδοσης του στόλου τους. Εκμεταλλεύονται τις ευκαιρίες που παρουσιάζονται στην αγορά, ενδεχομένως επενδύοντας σε νέα και πιο αποδοτικά πλοία. Η αυξημένη ζήτηση για ναυτιλιακές υπηρεσίες σε αυτό το στάδιο οδηγεί σε βελτίωση των ναυλαγίων και των εσόδων. Επίσης, οι πλοιοκτήτες επανεκτιμούν τις ανάγκες τους για χρηματοδότηση και επικεντρώνονται σε πιο βιώσιμες και αποτελεσματικές χρηματοδοτικές πρακτικές. Το

αποτέλεσμα είναι η σταδιακή οικονομική εξυγίανση και η επιστροφή σε μια περίοδο σταθερότητας στη ναυτιλιακή αγορά.

Η ύφεση στη ναυτιλιακή βιομηχανία αναφέρεται σε μια περίοδο καθολικής οικονομικής ύφεσης και ανεργίας στον ναυτιλιακό τομέα. Κατά τη διάρκεια μιας ύφεσης, η ζήτηση για ναυτιλιακές υπηρεσίες συνήθως πτωχεύει λόγω πολλών παραγόντων, όπως η μείωση του παγκόσμιου εμπορίου, η υπερπροσφορά των πλοίων, η μείωση των επιχειρηματικών δραστηριοτήτων και η γενική οικονομική αβεβαιότητα.

Κατά τη διάρκεια της ύφεσης, οι πλοιοκτήτες αντιμετωπίζουν προκλήσεις όπως η χαμηλή ζήτηση για ναυτιλιακές υπηρεσίες, η μείωση των ναύλων, η αυξημένη ανταγωνιστικότητα, και η δυσκολία στην εξασφάλιση δανείων με ευνοϊκούς όρους. Κατά συνέπεια, πολλές ναυτιλιακές επιχειρήσεις βρίσκονται σε οικονομική αβεβαιότητα, με πτώση των εσόδων και αναγκαστικές προσαρμογές στη διαχείριση του στόλου τους.

Στη διάρκεια αυτής της περιόδου, οι πλοιοκτήτες ενδέχεται να αναγκαστούν να προχωρήσουν σε διάφορες κινήσεις, όπως το παρατηρούμενο παραπάνω, όπως πώληση πλοίων, προσωρινή παραίτηση από παλαιότερα και αντικειμενικά μη παραγωγικά πλοία, και γενικά προσαρμογές στη λειτουργία τους για να αντιμετωπίσουν τις οικονομικές προκλήσεις. Οι αποφάσεις αυτές εξαρτώνται από τις προβλέψεις των πλοιοκτητών σχετικά με τη διάρκεια και τη σοβαρότητα της ύφεσης και τις προσδοκίες τους για το μέλλον της αγοράς.

Στο τελευταίο στάδιο της ύφεσης, οι αγορές παρουσιάζουν πιο αισιόδοξα μηνύματα προς τους επενδυτές, επιδεικνύοντας μεγαλύτερες ευκαιρίες. Σε αντίθεση με το τελευταίο διάστημα της κορύφωσης, σε αυτό το στάδιο οι ρυθμοί ανάπτυξης μπορεί να αυξηθούν ξανά, ενισχύοντας την παγκόσμια οικονομία. Τα τραπεζικά επιτόκια είναι χαμηλά, ενώ οι αξίες των πλοίων και των καυσίμων επίσης παραμένουν χαμηλές. Επιπλέον, παρατηρούνται πολλοί άλλοι θετικοί παράγοντες που συμβάλλουν στην οικονομική ανάκαμψη των αγορών.

Στο τελευταίο στάδιο της ύφεσης, όπου οι αγορές εμφανίζουν σημάδια ανάκαμψης, οι επενδυτές και οι επιχειρηματίες συνήθως εκτιμούν τις ευκαιρίες που δημιουργούνται. Σε αυτό το σημείο, είναι σημαντικό να προσαρμοστούν οι πλοιοκτήτες και οι ναυτιλιακές εταιρείες στις μεταβαλλόμενες συνθήκες.

Κατά τη διάρκεια της ύφεσης, πολλές ναυτιλιακές εταιρείες μπορεί να είχαν περιορίσει τα έξοδά τους, προσαρμόζοντας τους στόλους τους και ενδεχομένως πωλώντας παλαιότερα ή λιγότερο αποδοτικά πλοία. Οι περικοπές κόστους μπορεί να συνέβαλαν στη βελτίωση της οικονομικής τους θέσης.

Σε αυτό το πλαίσιο, εάν οι αγορές ανακτούν δυναμική και η ζήτηση για ναυτιλιακές υπηρεσίες αυξάνεται, οι πλοιοκτήτες μπορεί να βρουν ευκαιρίες για εκ νέου

επένδυση. Αυτό μπορεί να συμπεριλαμβάνει την απόκτηση νέων πλοίων ή την επέκταση του στόλου τους.

Επιπλέον, η χαμηλή αξία των πλοίων σε αυτό το στάδιο μπορεί να παρέχει ευκαιρίες για αποκτήσεις με μειωμένο κόστος. Επειδή οι πλοιοκτήτες έχουν προσαρμόσει τους στόλους τους στην περίοδο ύφεσης, μπορεί να είναι σε θέση να εκμεταλλευτούν τις αγορές με μεγαλύτερη ευελιξία και αποφεύγοντας πιθανές αδικαιολόγητες απώλειες.

Επιπλέον, οι χαμηλές τιμές των καυσίμων μπορεί να συμβάλουν στη μείωση των λειτουργικών εξόδων, ενισχύοντας ταυτόχρονα την οικονομική απόδοση των πλοίων.

Αυτές οι πρακτικές μπορούν να οδηγήσουν σε οικονομική ανάκαμψη των ναυτιλιακών επιχειρήσεων, εφόσον οι αποφάσεις λαμβάνονται με στρατηγική προοπτική και προσαρμοστούν στις συνθήκες της αγοράς.

Ένα παράδειγμα στο τελευταίο στάδιο της ύφεσης είναι όταν οι ναυτιλιακές αγορές ανακτούν δυναμική μετά από μια περίοδο περιορισμένης ζήτησης. Σε αυτό το σημείο, οι επενδυτές μπορεί να εκτιμούν τις ευκαιρίες για απόκτηση νέων πλοίων ή ναυτιλιακών επιχειρήσεων σε πιο ευνοϊκούς όρους. Επιπλέον, η χαμηλή αξία των πλοίων συχνά προσφέρει ευκαιρίες για αγορές με χαμηλό κόστος, ενώ οι χαμηλές τιμές των καυσίμων μπορεί να μειώσουν τα λειτουργικά έξοδα. Όλοι αυτοί οι θετικοί παράγοντες συμβάλλουν στην οικονομική ανάκαμψη του ναυτιλιακού τομέα.

Η θεωρία της ναυτιλιακής κυκλικότητας αναλύει αυτές τις φάσεις και εξετάζει τα αίτια και τις συνέπειες των κυκλικών κινήσεων στη ναυτιλιακή αγορά. Προσπαθεί να εξηγήσει τις μεταβολές στην προσφορά, τη ζήτηση, τις τιμές και τις κερδοφορίες κατά τη διάρκεια των διάφορων φάσεων του κύκλου.

Επιπλέον, η θεωρία εξετάζει πιθανές αιτίες των ναυτιλιακών κυκλικών κινήσεων, όπως οι οικονομικοί παράμετροι, οι γεωπολιτικές εξελίξεις, οι αλλαγές στην παγκόσμια εμπορική δραστηριότητα, οι επενδύσεις στην ναυτιλία, η πολιτική ανάπτυξης λιμένων, οι ναυτιλιακές και εμπορικές πολιτικές και οι τεχνολογικές εξελίξεις στον τομέα. Επιπλέον, η θεωρία εξετάζει τους παράγοντες που επηρεάζουν την διάρκεια και την ένταση των κυκλικών κινήσεων (Talley, 2006.)

Παρακάτω ένας απλός πίνακα που περιγράφει τα στάδια του κύκλου της ναυτιλιακής.

Στάδιο	Οικονομική Κατάσταση	Ναυτιλιακή Βιομηχανία	Χαρακτηριστικά και Δράσεις
Επέκταση	Ανάπτυξη	Αυξανόμενη ζήτηση για ναυτιλία	Υψηλές τιμές ναύλων, αυξημένες παραγγελίες πλοίων, αύξηση αξιών περιουσιακών στοιχείων
Κορύφωση	Ευημερία	Κορύφωση ζήτησης και εμπορικής δραστηριότητας	Υψηλά κέρδη, αυξημένες αξίες περιουσιακών στοιχείων, αυξημένη ειδυλλιακή δραστηριότητα
Σύμπτωση	Οικονομική ύφεση	Πτώση ζήτησης και εμπορίου	Πτωτικές τιμές ναύλων, μειωμένες παραγγελίες πλοίων, επιβράδυνση της ανάπτυξης
Πυθμένας	Υφεση	Χαμηλότερο σημείο, οικονομική ύφεση	Χαμηλές τιμές ναύλων, υπέρβαρη χωρητικότητα, οικονομικές προκλήσεις
Ανάκαμψη	Οικονομική ανάκαμψη	Σταδιακή βελτίωση της ζήτησης	Αυξημένη ζήτηση, σταθεροποιημένες τιμές ναύλων, δυνατότητα για νέες επενδύσεις
Κορύφωση (Ανάκαμψη)	Ευημερία	Ισχυρή ζήτηση και ανάπτυξη εμπορίου	Ανοδικές τιμές ναύλων, αυξημένες παραγγελίες πλοίων, θετικό προοπτικό

Αυτός ο πίνακας παρέχει μια συνοπτική επισκόπηση των διαφόρων σταδίων, των οικονομικών συνθηκών που σχετίζονται με κάθε στάδιο, και των χαρακτηριστικών και των δράσεων που παρατηρούνται.

2.1.2 ΑΓΟΡΑ ΜΕΤΑΧΕΙΡΙΣΜΕΝΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

Η διαδικασία αγοράς και πώλησης μεταχειρισμένων πλοίων αναφέρεται στην ανταλλαγή υφιστάμενων πλοίων μεταξύ των πλοιοκτητών. Αυτό το είδος δραστηριότητας προσφέρει στους αγοραστές την ευκαιρία να επεκτείνουν άμεσα τον ναυτιλιακό τους στόλο μέσω της πρόσκτησης πλοίων και να τον χρησιμοποιήσουν σύμφωνα με τις ευνοϊκές τάσεις σε μια ανοδική αγορά. Παράλληλα, η διαδικασία της συναλλαγής παρέχει στον πωλητή μια σημαντική πηγή εσόδων, και στην περίπτωση μιας ανοδικής αγοράς, του επιτρέπει να απολαύσει κεφαλαιουχικό κέρδος. Αντίθετα, σε μια καθοδική αγορά με πτώση στα επίπεδα των ναύλων, της παγκόσμιας εμπορικής δραστηριότητας και των τιμών των πλοίων, ο πωλητής ενδέχεται να υποστεί κεφαλαιουχική ζημία.

Σε περίοδο ύφεσης, η διαδικασία πώλησης ενός πλοίου στην αγορά μεταχειρισμένων μπορεί να αποτελέσει στρατηγική κίνηση για τον πλοιοκτήτη. Η άμεση εισροή ρευστών που παρουσιάζεται μέσω αυτής της διαδικασίας επιτρέπει στον πλοιοκτήτη να αντιμετωπίσει κόστη και οφειλές, δημιουργώντας μια οικονομική ανακούφιση. Για τον αγοραστή, αν και μπορεί να μην σημειώσει άμεσα οικονομικά οφέλη, η απόκτηση πλοίου κατά τη διάρκεια μιας ύφεσης μπορεί να αποτελέσει ευκαιρία για μελλοντική ανάκαμψη της αξίας του στην αγορά.

Ενώ ο αγοραστής ενδέχεται να μην απολαύσει άμεσα οικονομικά οφέλη μέσω ναυλαγοράς, η κατοχή πλοίου κατά την περίοδο ανάκαμψης μπορεί να αποδειχθεί επωφελής, επιτρέποντάς του να αξιοποιήσει τις θετικές τάσεις στην αγορά. Η πώληση του πλοίου στην αγορά μεταχειρισμένων σε μεταγενέστερο στάδιο μπορεί να αποφέρει κεφαλαιουχικά κέρδη, καταστήνοντας τη συναλλαγή επικερδή για τον αρχικό αγοραστή.

Σε συνδυασμό με την αύξηση της μεταφορικής ικανότητας του στόλου του, ο αγοραστής ενδέχεται να είναι σε θέση να εκμεταλλευτεί την ανοδική πορεία της αγοράς, είτε δραστηριοποιώντας το πλοίο στις ναυλαγορές είτε πωλώντας το στην αγορά μεταχειρισμένων. Με αυτόν τον τρόπο, ο αγοραστής επωφελείται τόσο από την άμεση ρευστοποίηση όσο και από τις μελλοντικές ευκαιρίες της ναυτιλιακής αγοράς.

Τέλος, η αγορά μεταχειρισμένων πλοίων διαδραματίζει καθοριστικό ρόλο στη σταθεροποίηση των ρευστών στη ναυτιλιακή αγορά. Καθώς ο αγοραστής εισέρχεται στη συναλλαγή, τα μετρητά του μειώνονται, ενώ ταυτόχρονα τα χρήματα του πωλητή αυξάνονται, αλλά το συνολικό ποσό των ρευστών στη ναυτιλιακή αγορά παραμένει σταθερό, διατηρώντας έτσι την ισορροπία.

2.1.3 ΑΓΟΡΑ ΝΕΟΤΕΥΚΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

Στο πλαίσιο της εμπορικής ναυτιλίας, ένα ακόμη κρίσιμο στάδιο αφορά την αγορά των νέων πλοίων. Αυτή η αγορά προσφέρει μια μοναδική ευκαιρία για τη βελτίωση του στόλου και την αύξηση της μεταφορικής ικανότητας. Η κατασκευή νέων πλοίων σημαίνει επενδύσεις στο ναυπηγείο, παράγοντας καταλυτικά αποτελέσματα για την οικονομία της ναυπηγικής βιομηχανίας.

Σε περιόδους θετικής ανάπτυξης στη ναυτιλιακή αγορά, οι φορτωτές εκδηλώνουν αυξημένο ενδιαφέρον για την εξασφάλιση νέων πλοίων, αξιοποιώντας τις ευνοϊκές συνθήκες και εκφράζοντας αισιοδοξία για τη μελλοντική ζήτηση στις θαλάσσιες μεταφορές. Αυτό δημιουργεί μια κατάσταση win-win, καθώς οι πλοιοκτήτες βλέπουν την ευκαιρία να αυξήσουν τον στόλο τους, ενώ τα ναυπηγεία απολαμβάνουν την αύξηση της εργασίας και των εσόδων τους.

Το πλεονέκτημα της αγοράς νέων πλοίων εκδηλώνεται επίσης σε περιόδους πτώσης, καθώς οι πλοιοκτήτες, αν και με προσοχή, επιλέγουν να επενδύσουν σε νέα πλοία ώστε να είναι έτοιμοι να ανταπεξέλθουν στην αναμενόμενη αύξηση της ζήτησης όταν η αγορά ανακάμψει. Η στρατηγική αυτή συμβάλλει στη διατήρηση της ανταγωνιστικότητας του στόλου και στην προετοιμασία για μελλοντικές θετικές τάσεις.

Η αγορά νέων πλοίων στο ναυπηγείο είναι μια διαδικασία που απαιτεί σημαντικό χρόνο, καθώς η κατασκευή ενός νεότευκτου πλοίου μπορεί να κρατήσει από ένα έως τρία έτη από τη στιγμή της παραγγελίας. Σε αντίθεση με την αγορά μεταχειρισμένων πλοίων, η οποία επιτρέπει στον πλοιοκτήτη να αυξήσει σχεδόν άμεσα τη χωρητικότητα του στόλου του, η αγορά νέων πλοίων φέρνει μια σημαντική χρονική καθυστέρηση.

Η καθυστέρηση αυτή μπορεί να ενέχει σημαντικό ρίσκο, καθώς η αγορά μπορεί να παρουσιάσει πτωτικές τάσεις κατά τη διάρκεια της κατασκευής. Κατά την παραλαβή του πλοίου, ο αγοραστής θα έχει πληρώσει υψηλότερη τιμή σε σύγκριση με την τιμή κατά την παράδοση, με τον κίνδυνο να μην είναι επικερδής η εκμετάλλευση του πλοίου λόγω χαμηλών ναυλομετρικών και χαμηλής ζήτησης.

Παρ' όλα αυτά, η αγορά νέων πλοίων παραμένει σημαντική, καθώς σε περιόδους ευνοϊκών συνθηκών, ο πλοιοκτήτης μπορεί να δημιουργήσει έναν ανταγωνιστικό και αποδοτικό στόλο. Οι νέες παραγγελίες επιτρέπουν την ενσωμάτωση των τελευταίων τεχνολογιών και την συμμόρφωση προς τις ναυτιλιακές και περιβαλλοντικές ρυθμίσεις. Ακόμη και σε περίοδο χαμηλής αγοράς, η παραγγελία νέων πλοίων μπορεί να είναι λογική, καθώς οι πλοιοκτήτες μπορούν να τα αποκτήσουν σε σχετικά χαμηλό κόστος και να επωφεληθούν από μελλοντικές θετικές τάσεις στην αγορά, πωλώντας τα ως μεταχειρισμένα.

Ένα παράδειγμα που επισημαίνει τη σημασία της αγοράς νέων πλοίων είναι η δυνατότητα εξοπλισμού του στόλου με πλοία που χρησιμοποιούν τις πιο πρόσφατες και βελτιωμένες τεχνολογίες. Για παράδειγμα, ένας πλοιοκτήτης που επιλέγει να παραγγείλει νέα πλοία με σύγχρονα συστήματα πλοήγησης, κινητήρες χαμηλής κατανάλωσης καυσίμου και προηγμένες λύσεις για τον έλεγχο εκπομπών, μπορεί να δημιουργήσει έναν ανταγωνιστικό στόλο που είναι πιο αποδοτικός και συμμορφώνεται με τις σύγχρονες περιβαλλοντικές προδιαγραφές.

Επιπλέον, σε περιόδους ύφεσης όπου οι τιμές των νέων πλοίων μπορεί να είναι χαμηλές, ο πλοιοκτήτης μπορεί να αποκτήσει νέα πλοία σε σχετικά χαμηλό κόστος. Καθώς η αγορά ανακάμπτει, αυτά τα πλοία μπορούν να αξιοποιηθούν ως μεταχειρισμένα, προσφέροντας τη δυνατότητα για κεφαλαιουχικά κέρδη.

Ένας ακόμη παράγοντας που υποστηρίζει την αγορά νέων πλοίων είναι η δυνατότητα πρόσβασης σε νέες αγορές και επιχειρηματικές ευκαιρίες. Με σύγχρονα πλοία, οι πλοιοκτήτες μπορούν να εξυπηρετήσουν νέες διαδρομές ή την αυξημένη ζήτηση σε συγκεκριμένες περιοχές, ενισχύοντας έτσι τη θέση τους στην αγορά.

Συνολικά, η επιλογή για την αγορά νέων πλοίων μπορεί να συμβάλει στη δημιουργία ενός ευέλικτου, σύγχρονου, και αποδοτικού στόλου που είναι έτοιμος να ανταποκριθεί στις απαιτήσεις της αγοράς και να αξιοποιήσει ευκαιρίες για μελλοντική ανάπτυξη.

2.1.4 ΑΓΟΡΑ ΔΙΑΛΥΣΕΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

Η αγορά διαλύσεων πλοίων, γνωστή και ως "scrapping market," αποτελεί έναν ακόμη κρίσιμο παράγοντα στις ναυτιλιακές αγορές. Σε αυτήν την αγορά, οι πλοιοκτήτες αποφασίζουν να πουλήσουν τα πλοία τους σε ειδικά διαλυτήρια, κυρίως εκείνα που έχουν φτάσει στο τέλος του κύκλου ζωής τους ή δεν είναι πλέον αποδοτικά.

Συνήθως, πλοία που είναι πολύ παλιά και αντιμετωπίζουν δυσκολίες στη συμμόρφωση με τα σύγχρονα πρότυπα ασφάλειας, περιβαλλοντικής συμβατότητας και αποδοτικότητας, καταλήγουν στα διαλυτήρια. Η απόφαση για διάλυση λαμβάνεται όταν το κόστος συντήρησης και αναβάθμισης είναι υψηλότερο από την αξία που μπορεί να προσφέρει το πλοίο στην αγορά.

Εν τέτοια δύσκολα οικονομικά περιβάλλοντα, οι πλοιοκτήτες μπορεί ακόμη και να προβαίνουν στην πώληση πλοίων που δεν έχουν ακόμη ολοκληρώσει τον κύκλο ζωής τους. Αυτό γίνεται γιατί η αγορά δεν τα θεωρεί ανταγωνιστικά ή μη επικερδή λόγω των συνθηκών και των προκλήσεων που αντιμετωπίζει.

Η διαδικασία της διάλυσης πλοίων έχει ως αποτέλεσμα την αποσύνθεση των πλοίων και την ανακύκλωση των υλικών τους, προσφέροντας έναν βιώσιμο τρόπο απορριμματοποίησης των παλαιών ή μη αποδοτικών ναυτικών μέσων.

Στο πλαίσιο της αγοράς διαλύσεων πλοίων, οι πλοιοκτήτες αναζητούν επίσης ευκαιρίες να μειώσουν τον συνολικό τους στόλο, εστιάζοντας σε πλοία που είναι λιγότερο αποδοτικά ή απαρχαιωμένα. Αυτό μπορεί να συμβαίνει κατά κύριο λόγο όταν η αγορά αντιμετωπίζει υπερπροσφορά πλοίων ή όταν νέες ναυπηγικές καινοτομίες καθιστούν παλαιά πλοία λιγότερο ανταγωνιστικά.

Κατά τη διάρκεια οικονομικών κρίσεων, οι πλοιοκτήτες ενδέχεται να εξετάσουν τη διαδικασία της διάλυσης ως μέσο για να ελαχιστοποιήσουν τις απώλειες και να προσαρμόσουν τον στόλο τους στις νέες συνθήκες της αγοράς. Αυτό οδηγεί σε μια αυξημένη προσφορά πλοίων για διάλυση, επηρεάζοντας θετικά την επιλεκτικότητα της αγοράς.

Οι πλοιοκτήτες, με στόχο την ενίσχυση της οικονομικής τους θέσης, μπορεί να προβαίνουν σε στρατηγικές διαλύσεις πλοίων, επιλέγοντας να πωλήσουν εκείνα που δεν πληρούν πλέον τις απαιτήσεις της αγοράς ή τις περιβαλλοντικές προδιαγραφές. Αυτό μπορεί να γίνει είτε για λόγους συμμόρφωσης με νέες ρυθμίσεις εκπομπών είτε για τη μείωση των λειτουργικών εξόδων και του κόστους συντήρησης.

Η διάλυση πλοίων αναδεικνύεται ως ένα κρίσιμο κομμάτι της ναυτιλιακής διακύμανσης, επηρεάζοντας τις αντιδράσεις στις οικονομικές συνθήκες και συμβάλλοντας στην ισορροπία της αγοράς. Σε περιόδους υπερπροσφοράς, η διάλυση παλαιών ή λιγότερο αποδοτικών πλοίων μειώνει τη συνολική διαθέσιμη χωρητικότητα, συντελώντας στην επίτευξη ισορροπίας μεταξύ προσφοράς και ζήτησης.

Σε καιρούς οικονομικής κρίσης και υπερπροσφοράς, η διάλυση πλοίων είναι ένα αποτελεσματικό μέσο ρύθμισης του σημείου ισορροπίας στη ναυτιλιακή αγορά. Αυτό συμβάλλει στην προσαρμογή της προσφερόμενης χωρητικότητας στα επίπεδα ζήτησης των ναυλωτών, βοηθώντας στη βελτίωση της κερδοφορίας για τους πλοιοκτήτες.

Επιπλέον, η διάλυση πλοίων αναδεικνύεται ως σημαντική πηγή εσόδων για τους πλοιοκτήτες, ενισχύοντας τα ρευστά διαθέσιμα που διαθέτουν. Κατά τη διάρκεια περιόδων οικονομικής κρίσης, αυτή η εσοδεία μπορεί να αποτελέσει σημαντική ανακούφιση για τους πλοιοκτήτες, βοηθώντας τους να αντιμετωπίσουν τις οικονομικές προκλήσεις.

Συνολικά, η αγορά διαλύσεων πλοίων διαδραματίζει κρίσιμο ρόλο στην αντιμετώπιση της υπερπροσφοράς, επηρεάζοντας τον γενικό ισορροπία και την οικονομική απόδοση της ευρύτερης αγοράς ναυτιλίας.

Όπως αναφέρθηκε προηγουμένως, οι αλλαγές που λαμβάνουν χώρα μέσω της αγοράς μεταχειρισμένων αφορούν το καθεστώς ιδιοκτησίας ενός πλοίου που μεταβιβάζεται από τον πωλητή στον αγοραστή για ένα χρηματικό αντίτιμο.

Στην περίπτωση των συμβολαίων χρονοναύλωσης και των χρηματοοικονομικών ναυτιλιακών παραγώγων, αυτές οι αγορές θεωρούνται ως βοηθητικές, καθώς επιδιώκουν να αντιμετωπίσουν τη μεταβλητότητα που παρατηρείται στην αγορά των θαλάσσιων εμπορευματικών μεταφορών μέσω της αντιστάθμισης του ρίσκου.

Στον τομέα της χρονοναύλωσης, οι ναύλοι μπορούν να θεωρηθούν ως μορφή φυσικής αντιστάθμισης του ρίσκου, καθώς σταθεροποιούν τα έσοδα του πλοίου σε συμφωνηθέντα δολάρια ανά ημέρα για μια προκαθορισμένη περίοδο ναύλωσης. Έτσι, δεν υπόκεινται άμεσα στις μεταβολές της spot αγοράς ταξιδιών.

Από την άλλη πλευρά, τα χρηματοοικονομικά ναυτιλιακά παράγωγα αποτελούν μορφές χρηματοοικονομικής αντιστάθμισης. Αυτά τα συμβόλαια επιτρέπουν σε συμμετέχοντες στην αγορά να λάβουν χρηματοοικονομική θέση προκειμένου να προστατευθούν από δυνητικές αρνητικές μεταβολές που θα επηρεάσουν τα έσοδα και την κερδοφορία τους. Αυτή η στρατηγική είναι ιδιαίτερα σημαντική σε περιόδους αβεβαιότητας και αυξημένης ρευστότητας στις χρηματοοικονομικές αγορές.

2.1.5 ΑΓΟΡΕΣ ΠΛΟΙΩΝ ΑΝΑΛΟΓΑ ΜΕ ΤΟΝ ΤΥΠΟ ΦΟΡΤΙΟΥ

Οι αγορές πλοίων ανάλογα με τον τύπο φορτίου αποτελούν σημαντικό κομμάτι της εμπορικής ναυτιλίας, όπου οι πλοιοκτήτες και οι επενδυτές λαμβάνουν αποφάσεις βάσει των ειδικών αναγκών και απαιτήσεων της μεταφοράς διαφορετικών κατηγοριών φορτίου. Υπάρχουν διάφοροι τύποι φορτίων που καθοδηγούν την επιλογή των πλοίων, καθιστώντας τις αγορές αυτές πολυποίκιλες και προσανατολισμένες προς τις ειδικές ανάγκες της κάθε αγοράς.

Ένας κύριος παράγοντας που καθορίζει την επιλογή του τύπου του πλοίου είναι η φύση του φορτίου που πρόκειται να μεταφερθεί. Για παράδειγμα, τα πλοία εμπορευματοκιβωτίων είναι σχεδιασμένα για τη μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων, προσφέροντας αποτελεσματικότητα στη φόρτωση και εκφόρτωση μεγάλου όγκου εμπορευμάτων. Από την άλλη πλευρά, τα πετρελαιοφόρα είναι εξειδικευμένα στη μεταφορά πετρελαϊκών προϊόντων, ενώ τα ro-ro πλοία είναι σχεδιασμένα για τη μεταφορά οχημάτων, επιτρέποντας την εύκολη εισαγωγή και έξοδο των οχημάτων.

Επιπλέον, οι αγορές πλοίων διακρίνονται ανάλογα με την περιοχή εκμετάλλευσης, όπως οι αγορές πλοίων επιβατηγού ναυτιλίας, φορτηγών, ή ακόμη και πλοίων επεξεργασίας υγρών φορτίων. Κάθε κατηγορία ανταποκρίνεται σε συγκεκριμένες ανάγκες και απαιτήσεις, καθιστώντας την αγορά πλοίων εξαιρετικά δομημένη και εξειδικευμένη.

Σε γενικές γραμμές, οι αγορές πλοίων ανάλογα με τον τύπο φορτίου αποτελούν σύνθετο πεδίο επιλογών και επενδύσεων, όπου η κατανόηση των διαφόρων αγορών και των ιδιαιτεροτήτων τους αποτελεί κρίσιμο στοιχείο για επιτυχημένες ναυτιλιακές επενδύσεις.

Οι αγορές πλοίων ανάλογα με τον τύπο φορτίου σχετίζονται στενά με τις ναυτιλιακές επενδύσεις, καθώς οι επενδυτές και οι πλοιοκτήτες καλούνται να λάβουν σοφές αποφάσεις βασιζόμενοι στις ειδικές ανάγκες της μεταφοράς διαφορετικών κατηγοριών φορτίου. Η σωστή επιλογή του τύπου πλοίου είναι κρίσιμη για την απόδοση και την επικερδύσα λειτουργία της επένδυσης στον τομέα της ναυτιλίας.

Στον τομέα των ναυτιλιακών επενδύσεων, η αγορά πλοίων εμπορευματοκιβωτίων, πετρελαιοφόρων, ro-ro πλοίων και άλλων κατηγοριών συνδέεται άμεσα με την ανάπτυξη στρατηγικών για τη μελλοντική χρησιμοποίηση και εκμετάλλευση των πλοίων.

Κατά τη λήψη αποφάσεων σχετικά με τις ναυτιλιακές επενδύσεις, οι επενδυτές λαμβάνουν υπόψη τους τύπους φορτίου που εξυπηρετούνται από τα πλοία. Για παράδειγμα, εάν υπάρχει αυξημένη ζήτηση για τη μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων λόγω της αναπτυσσόμενης παγκόσμιας εμπορικής δραστηριότητας, οι επενδυτές μπορεί να προτιμούν την αγορά πλοίων εμπορευματοκιβωτίων για να αξιοποιήσουν αυτήν την αυξημένη ζήτηση.

Επιπλέον, η σύνδεση μεταξύ των τύπων πλοίων και των ναυτιλιακών επενδύσεων εκτιμάται μέσω της απόδοσης και της αποτελεσματικότητας του στόλου. Οι επενδυτές πρέπει να αναλύουν την αγορά, να προβλέπουν τις μελλοντικές τάσεις και να προσαρμόζουν το χαρτοφυλάκιό τους σύμφωνα με τις ανάγκες της αγοράς.

Συνολικά, η κατανόηση της δυναμικής της αγοράς πλοίων ανάλογα με τον τύπο φορτίου είναι καίρια για τη λήψη αποφάσεων που θα ενισχύσουν την απόδοση των ναυτιλιακών επενδύσεων.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3: Η ΑΓΟΡΑ ΞΗΡΟΥ ΞΥΔΗΝ ΦΟΡΤΙΟΥ

3.1: ΤΑ ΚΥΡΙΟΤΕΡΑ ΦΟΡΤΙΑ ΤΗΣ ΑΓΟΡΑΣ ΞΥΔΗΝ ΞΗΡΟΥ ΦΟΡΤΙΟΥ

Εκτός από τα παραπάνω εμπορεύματα, υπάρχουν και άλλα σημαντικά φορτία που μεταφέρονται μέσω της ναυτιλίας ξηρού φορτίου, συμβάλλοντας στη δυναμική λειτουργία της αγοράς. Συγκεκριμένα, ο βάμβακας αποτελεί σημαντικό εμπορεύμα για τη ναυτιλία, χρησιμοποιούμενος στην υφαντουργία και την κλωστοϋφαντουργία. Επιπλέον, τα ορυκτά, όπως το νικέλιο και ο χρυσός, μεταφέρονται σε μεγάλες ποσότητες, εξυπηρετώντας τις ανάγκες της βιομηχανίας και της κατασκευαστικής.

Το ξυλεία, επίσης, αποτελεί σημαντικό τμήμα των φορτίων που μεταφέρονται μέσω της ναυτιλίας ξηρού φορτίου. Χρησιμοποιείται στον κατασκευαστικό κλάδο και στην παραγωγή έπιπλων, ενώ αντιπροσωπεύει σημαντική πηγή εσόδων για τις ναυτιλιακές εταιρείες που δραστηριοποιούνται σε αυτόν τον τομέα.

Τέλος, η ναυτιλία ξηρού φορτίου συμβάλλει στη μεταφορά σημαντικών ποσοτήτων κοιτασμάτων ορυκτών, όπως το λιθάρι και οι αλυσιδωτές χαλύβδινες σκουριές, στη διατήρηση των υποδομών και την ανακύκλωση. Αυτά τα φορτία συνιστούν ουσιώδη στοιχεία για την οικοδομική και βιομηχανική δραστηριότητα.

Συνολικά, η ποικιλομορφία των εμπορευμάτων που μεταφέρονται από τα πλοία ξηρού φορτίου αποτελεί σημαντικό παράγοντα για τη συνολική ανάπτυξη και την οικονομική ευημερία των εθνών.

Εκτός από τα παραπάνω εμπορεύματα, η ναυτιλία ξηρού φορτίου συμπεριλαμβάνει επίσης τη μεταφορά ορυκτών όπως το γύψος και το μάρμαρο, τα οποία χρησιμοποιούνται ευρέως στον τομέα της κατασκευής και της διακόσμησης. Επιπλέον, η μεταφορά ειδών όπως οι επεξεργασμένες ορυκτές ίνες και τα χημικά ουσίες αποτελεί σημαντικό τμήμα των φορτίων που συνεισφέρουν στην ποικιλία των αγαθών που μετακινούνται μέσω της ναυτιλίας.

Ένα άλλο σημαντικό εμπόρευμα που πρέπει να αναφερθεί είναι το λάδι και άλλα υγρά καύσιμα. Η μεταφορά τους μέσω πλοίων ξηρού φορτίου συμβάλλει στην κάλυψη των ενεργειακών αναγκών διαφόρων περιοχών και αντιπροσωπεύει έναν σημαντικό κομμάτι του εμπορίου.

Τέλος, οι μηχανήματα και τα οχήματα, όπως εκσκαφείς και φορτηγά, συχνά μεταφέρονται μέσω της ναυτιλίας ξηρού φορτίου, υποδηλώνοντας τη στενή σχέση

ανάμεσα στις θαλάσσιες μεταφορές και τον τομέα της κατασκευής και της βιομηχανίας.

ΠΙΝΑΚΑΣ 1: ΕΞΑΓΩΓΕΙΣ- ΕΙΣΑΓΩΓΕΙΣ

ΣΙΔΗΡΟΜΕΤΑΛΛΕΥΜΑΤΟΣ(ΜΕΡΙΔΙΑ ΑΓΟΡΑΣ) 2022

ΣΙΔΗΡΟΜΕΤΑΛΛΕΥΜΑΤ Α	%	ΣΙΔΗΡΟΜΕΤΑΛΛΕΥΜΑΤΑ ΕΙΣΑΓΩΓΕΙΣ**	%
ΕΞΑΓΩΓΕΙΣ *			
ΑΥΣΤΡΑΛΙΑ	55.9 0	ΚΙΝΑ	71.30
ΒΡΑΖΙΛΙΑ	18.4 0	ΙΑΠΩΝΙΑ	6
ΝΟΤΙΑ ΑΦΡΙΚΗ	4.30	ΕΥΡΩΠΑΙΚΗ ΕΝΩΣΗ	5.40
ΚΑΝΑΔΑΣ	4.30	ΑΛΛΕΣ ΧΩΡΕΣ	17.30
ΣΟΥΗΔΙΑ	2.40		
ΚΙΝΑ	2		
ΟΥΚΡΑΝΙΑ	1.90		
ΜΠΑΧΡΕΙΝ	1.40		
ΡΩΣΙΑ	1.10		
ΧΙΛΗ	1		
ΙΝΔΙΑ	1		
ΑΛΛΕΣ ΧΩΡΕΣ	7.30		
ΣΥΝΟΛΟ	100	ΣΥΝΟΛΟ	100

Πίνακας 1 Μερίδια Αγοράς Σιδηρομεταλλευμάτων Εισαγωγών & Εξαγωγών.

(<https://www.statista.com>), (<https://www.hellenicshippingnews.com>)

Σύμφωνα με τον Πίνακα 1 η Αυστραλία ήταν ο κυριότερος εξαγωγέας σιδηρομεταλλεύματος με μερίδιο αγοράς 55.90% . Η δεύτερη μεγαλύτερη εξαγωγική οικονομία σε σιδηρομετάλλευμα ήταν αυτή της Βραζιλίας με 18.40%, ακολουθούμενη σε μεγάλη απόσταση από την Νότια Αφρική και τον Καναδά οι οποίες είχαν μερίδιο αγοράς 4.30% αντίστοιχα.

Από την πλευρά των εισαγωγέων, η Κίνα έχει μακράν το μεγαλύτερο ποσοστό από τις παγκόσμιες εισαγωγές σιδηρομεταλλεύματος με 71.30%, ακολουθούμενη σε μεγάλη απόσταση από την Ιαπωνία με 6% και την Ευρωπαϊκή Ένωση με 5.40%.

ΠΙΝΑΚΑΣ 2: ΕΞΑΓΩΓΕΙΣ -ΕΙΣΑΓΩΓΕΙΣ- ΑΝΘΡΑΚΑ (ΜΕΡΙΔΙΑ ΑΓΟΡΑΣ) 2022

ΑΝΘΡΑΚΑ	%	ΑΝΘΡΑΚΑ	%
ΕΞΑΓΩΓΕΙΣ *		ΕΙΣΑΓΩΓΕΙΣ**	
ΑΥΣΤΡΑΛΙΑ	35	ΙΑΠΩΝΙΑ	20.80
ΙΝΔΟΝΗΣΙΑ	19.60	ΙΝΔΙΑ	17.10
ΡΩΣΙΑ	18	ΚΙΝΑ	10.60
ΗΝΩΜΕΝΕΣ ΠΟΛΙΤΕΙΕΣ	7.30	ΝΟΤΙΑ ΚΟΡΕΑ	9.80
ΝΟΤΙΑ ΑΦΡΙΚΗ	5.50	ΤΑΙΒΑΝ	5.70
ΚΑΝΑΔΑΣ	4.50	ΓΕΡΜΑΝΙΑ	4.50
ΜΟΓΓΟΛΙΑ	2.70	ΤΟΥΡΚΙΑ	2.80
ΟΛΛΑΝΔΙΑ	0.90	ΜΑΛΑΙΣΙΑ	2.40
ΜΟΖΑΜΒΙΚΗ	0.90	ΦΙΛΙΠΠΙΝΕΣ	2.10
ΠΟΛΩΝΙΑ	0.70	ΠΟΛΩΝΙΑ	2
ΚΟΛΟΜΒΙΑ	0.60	ΒΡΑΖΙΛΙΑ	1.90
ΑΛΛΕΣ ΧΩΡΕΣ	4.30	ΒΙΕΤΝΑΜ	1.70
		ΙΤΑΛΙΑ	1.50
		ΙΝΔΟΝΗΣΙΑ	1.30
		ΧΙΛΗ	1.10
		ΑΛΛΕΣ ΧΩΡΕΣ	14.70
ΣΥΝΟΛΟ	100	ΣΥΝΟΛΟ	100

Πίνακας 2 Μερίδια Αγοράς Άνθρακα Εισαγωγών & Εξαγωγών.

Σύμφωνα με τον Πίνακα 2 η ανάλυση του εμπορίου άνθρακα αποκαλύπτει τους κυριότερους παραγωγούς και εξαγωγείς αυτού του σημαντικού ενεργειακού πόρου. Στην κορυφή της λίστας βρίσκεται η Αυστραλία, που συνεχίζει να είναι ένας κύριος εξαγωγέας άνθρακα. Το 35% του παγκόσμιου εμπορίου άνθρακα προέρχεται από την Αυστραλία, υποδεικνύοντας τον σημαντικό ρόλο που διαδραματίζει στη διεθνή αγορά.

Ακολουθεί η Ινδονησία με ένα ποσοστό 19.60%, ενώ η Ρωσία ακολουθεί στην τρίτη θέση με ποσοστό 18%. Αυτές οι χώρες συμβάλλουν σημαντικά στην παγκόσμια προσφορά άνθρακα.

Σε μια απόσταση, αλλά εξακολουθώντας να είναι σημαντικοί εξαγωγείς, βρίσκονται οι Ηνωμένες Πολιτείες, η Νότια Αφρική και ο Καναδάς. Κάθε μία από αυτές τις χώρες συνεισφέρει με ποσοστά 7.30%, 5.50% και 4.50% αντίστοιχα στο παγκόσμιο εμπόριο άνθρακα. Αυτά τα νούμερα αντανακλούν τη διεθνή ισχύ και τη ζήτηση για άνθρακα από διάφορες περιοχές του κόσμου.

Η Αυστραλία, ως κορυφαίος εξαγωγέας άνθρακα, είναι γνωστή για τις εκτεταμένες εξορυκτικές της δραστηριότητες και τις μεγάλες αποθέσεις άνθρακα. Η χώρα εξάγει κυρίως άνθρακα για χρήση στην παραγωγή ηλεκτρικής ενέργειας, αλλά επίσης και για βιομηχανικούς και εμπορικούς σκοπούς. Οι οικονομικές της σχέσεις με αναπτυσσόμενες αγορές, όπως η Κίνα, συχνά επηρεάζουν τον ρυθμό εξαγωγών της.

Η Ινδονησία, δεύτερη σε παγκόσμια κλίμακα, είναι επίσης σημαντική στον χώρο των εξαγωγών άνθρακα. Η χώρα αυτή διαθέτει σημαντικούς φυσικούς πόρους άνθρακα και συνεισφέρει στην ικανοποίηση της παγκόσμιας ζήτησης, επικεντρώνοντας τις εξαγωγές της κυρίως προς τις γειτονικές ασιατικές αγορές.

Η Ρωσία, με τον ευρύ φάσμα των φυσικών της πόρων, συμπεριλαμβανομένου του άνθρακα, αποτελεί έναν σημαντικό παραγωγό και εξαγωγέα. Οι εξαγωγές άνθρακα συνιστούν σημαντικό μέρος των εξωτερικών εσόδων της χώρας.

Οι Ηνωμένες Πολιτείες, παρόλο που είναι εστιασμένες κυρίως στη χρήση εγχώριου άνθρακα για την καλυπτόμενη ζήτηση τους, εξακολουθούν να εξάγουν άνθρακα προς διάφορες αγορές. Η εξέλιξη των ενεργειακών πολιτικών στις ΗΠΑ μπορεί να επηρεάσει το μέλλον των εξαγωγών άνθρακα από αυτήν τη χώρα.

Η Νότια Αφρική και ο Καναδάς, παρά το ότι βρίσκονται πίσω από τους κορυφαίους παραγωγούς, συνεχίζουν να συμβάλλουν σημαντικά στις παγκόσμιες αγορές άνθρακα. Οι παραδοσιακές τους βιομηχανίες εξακολουθούν να εξαρτώνται από τον άνθρακα, παράλληλα όμως επιδιώκουν τη μετάβαση προς πιο βιώσιμες πηγές ενέργειας.

Η Ιαπωνία, ως μία από τους κορυφαίους εισαγωγείς άνθρακα, εξαρτάται σημαντικά από τις εισαγωγές για την κάλυψη των ενεργειακών της αναγκών, καθώς η χώρα αυτή διαθέτει περιορισμένους φυσικούς πόρους. Η Ιαπωνία χρησιμοποιεί τον άνθρακα ευρέως για την παραγωγή ηλεκτρικής ενέργειας.

Η Ινδία, ως μία από τις πιο αναπτυσσόμενες οικονομίες, έχει αυξημένη ζήτηση για ενέργεια. Ο άνθρακας παραμένει σημαντική πηγή ενέργειας στη χώρα αυτή, και οι εισαγωγές αποτελούν σημαντικό μέρος της προμήθειας.

Η ηπειρωτική Κίνα, ως ο μεγαλύτερος καταναλωτής άνθρακα στον κόσμο, εξακολουθεί να εισάγει άνθρακα για την κάλυψη της αυξανόμενης ζήτησης της. Η εξάρτηση από τον άνθρακα στην παραγωγή ενέργειας και στη βιομηχανία παραμένει υψηλή.

Η Νότια Κορέα, ως μία από τις βιομηχανικές δυνάμεις της Ασίας, χρησιμοποιεί τον άνθρακα για την παραγωγή ενέργειας και την υποστήριξη του βιομηχανικού της τομέα.

Η Ταϊβάν, παρόλο που μικρότερη σε έκταση, είναι μία από τις οικονομικά ανεπτυγμένες περιοχές της Ασίας και εξαρτάται από τις εισαγωγές άνθρακα για την κάλυψη των ενεργειακών της αναγκών.

Αυτές οι χώρες αποτελούν κρίσιμους παίκτες στη διεθνή αγορά άνθρακα, επηρεάζοντας τις τιμές και τη ζήτηση παγκοσμίως.

(<https://worldstopexports.com>)

ΠΙΝΑΚΑΣ 3: ΕΙΣΑΓΩΓΕΙΣ -ΕΞΑΓΩΓΕΙΣ- ΣΙΤΗΡΩΝ (ΜΕΡΙΔΙΑ ΑΓΟΡΑΣ) 2022

ΣΙΤΗΡΩΝ	%	ΣΙΤΗΡΩΝ	%
ΕΞΑΓΩΓΕΙΣ *		ΕΙΣΑΓΩΓΕΙΣ**	
ΡΩΣΙΑ	17	ΙΝΔΟΝΗΣΙΑ	5.30
ΕΥΡΩΠΑΙΚΗ ΕΝΩΣΗ	16	ΑΙΓΥΠΤΟΣ	5.30
ΑΥΣΤΡΑΛΙΑ	14	ΚΙΝΑ	5.20
ΗΝΩΜΕΝΕΣ ΠΟΛΙΤΕΙΕΣ ΤΗΣ ΑΜΕΡΙΚΗΣ	11	ΤΟΥΡΚΙΑ	4.60
ΟΥΚΡΑΝΙΑ	10	ΙΤΑΛΙΑ	3.90
ΑΡΓΕΝΤΙΝΗ	8	ΑΛΓΕΡΙΑ	3.70
ΚΑΝΑΔΑΣ	8	ΦΙΛΙΠΠΙΝΕΣ	3.60
ΙΝΔΙΑ	4	ΜΑΡΟΚΟ	3.50
ΚΑΖΑΚΣΤΑΝ	4	ΙΑΠΩΝΙΑ	3.50

ΤΟΥΡΚΙΑ	3	ΝΙΓΗΡΙΑ	3.10
ΑΛΛΕΣ ΧΩΡΕΣ	5	ΒΡΑΖΙΛΙΑ	2.80
		ΙΣΠΑΝΙΑ	2.50
		ΝΟΤΙΑ ΚΟΡΕΑ	2.50
		ΜΕΞΙΚΟ	2.10
		ΓΕΡΜΑΝΙΑ	2
ΣΥΝΟΛΟ	100	ΣΥΝΟΛΟ	100

Πίνακας 3 Μερίδια Αγοράς Σιτηρών Εισαγωγών & Εξαγωγών.

Σύμφωνα με τον Πίνακα 3 σχετικά με το εμπόριο σιτηρών, η Ρωσία είναι ο μεγαλύτερος εξαγωγέας με το μερίδιο της αγοράς της να είναι στο 17%, με τον δεύτερο να είναι η Ευρωπαϊκή Ένωση (16%) και τρίτη την Αυστραλία (14%).

Όσον αφορά τα προϊόντα σιτηρών, η Ινδονησία, η Αίγυπτος και η Κίνα αντιπροσωπεύουν αντίστοιχα το 5.30%, 5.30% και 5.20% στην λίστα των εισαγωγών(www.worldstoimports.com.)

3.2 ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΠΛΟΙΩΝ ΧΥΔΗΝ ΞΗΡΟΥ ΦΟΡΤΙΟΥ ΚΑΙ Η ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΩΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΩΝ ΚΛΙΜΑΚΑΣ

Η ύπαρξη πλοίων διαφορετικού μεγέθους και χωρητικότητας, είτε πρόκειται για ναυτιλία χύδην ξηρού φορτίου είτε για άλλους κλάδους, εξαρτάται από πολλούς παράγοντες. Αυτοί περιλαμβάνουν την εμπορική διαδρομή, τα φυσικά χαρακτηριστικά των λιμανιών φόρτωσης και εκφόρτωσης, καθώς και τα βυθίσματα των λιμανιών αυτών. Το τελευταίο είναι ιδιαίτερα σημαντικό, περιορίζοντας τα μεγάλα πλοία σε ορισμένα λιμάνια και καθιστώντας τα μικρότερα πλοία πιο κατάλληλα.

Σε λιμάνια όπου δεν υπάρχει εξοπλισμός φορτοεκφόρτωσης για τα φορτία, τα πλοία μικρότερης χωρητικότητας με δικούς τους γεραμούς (geared vessels) είναι πιο κατάλληλα. Η ιδέα πίσω από τη δημιουργία πλοίων διαφορετικών μεγεθών πηγάζει από την ανάγκη των φορτωτών να ελαχιστοποιήσουν το κόστος μεταφοράς, λαμβάνοντας υπόψη τόσο τον όγκο του φορτίου όσο και τους φυσικούς περιορισμούς των λιμανιών.

Η ναυτιλία ξηρού φορτίου κατηγοριοποιείται σε πέντε βασικούς τύπους πλοίων, ανάλογα με τη χωρητικότητά τους:

Handysize: 25.000-35.000 dwt, χρησιμοποιείται για τη μεταφορά σιτηρών και χύδην φορτίων όπως ο βωξίτης, η αλουμίνα, τα λιπάσματα, το ρύζι, η ζάχαρη, ο χάλυβας.

Handymax: 35.000-45.000 dwt, κοινά χαρακτηριστικά με Handysize.

Supramax: 45.000-55.000 dwt, χρησιμοποιείται για μικρότερα χύδην φορτία.

Panamax: 55.000-75.000 dwt, κινητήριος δύναμη για τη μεταφορά άνθρακα, σιτηρών, σιδηρομεταλλευμάτων.

Capesize: 80.000 dwt και άνω, χρησιμοποιείται για τη μεταφορά μεγάλων ποσοτήτων σιδηρομεταλλευμάτων και άνθρακα.

Επίσης, από το 2011 και μετά, χρησιμοποιούνται τα Very Large Ore Carriers (VLOC) για τη μεταφορά σιδήρου μεταξύ Βραζιλίας και Κίνας, καθώς και Αυστραλίας και Κίνας.

Η διαφοροποίηση στα μεγέθη των πλοίων στον τομέα της ναυτιλίας ξηρού φορτίου συνεχίζεται με την εμφάνιση ενός νέου τύπου πλοίων, των Very Large Ore Carriers (VLOC), που εισήχθησαν στην αγορά μετά το 2011. Τα VLOC έχουν μεταφορική ικανότητα 200.000 dwt και άνω και ειδικεύονται στη μεταφορά μεγάλων ποσοτήτων σιδήρου μεταξύ Βραζιλίας και Κίνας, καθώς και Αυστραλίας και Κίνας. Αυτά τα πλοία, λόγω του εξαιρετικά μεγάλου τους μεγέθους, προσφέρουν αυξημένη χωρητικότητα και αποτελεσματικότητα στη μεταφορά μεγάλων ποσοτήτων φορτίου.

Επιπλέον, σημαντική είναι και η ευελιξία που παρέχεται από τα πλοία Handysize, καθώς λόγω του μικρού τους μεγέθους και βυθίσματος, μπορούν να προσεγγίσουν αρκετά λιμάνια παγκοσμίως. Αυτό τα καθιστά ιδανικά για τη μεταφορά διαφόρων ειδών φορτίων, όπως σιτηρά, χύδην φορτία και άλλες εμπορεύματα, προσφέροντας οικονομικές επιλογές στους φορτωτές.

Επιπλέον, οι πλοηγοί και οι εταιρείες ναυτιλίας επωφελούνται από την ποικιλία των διαφορετικών κατηγοριών πλοίων, καθώς μπορούν να προσαρμόσουν τις επιλογές τους σύμφωνα με τις απαιτήσεις των διαφόρων εμπορικών διαδρομών και των υποδομών των λιμανιών. Έτσι, η ποικιλία αυτή στα μεγέθη των πλοίων συντελεί στη βελτίωση της αποδοτικότητας και της οικονομίας στον τομέα της ναυτιλίας ξηρού φορτίου.

Παρακάτω υπάρχει ένας πίνακας σύγκρισης που περιγράφει τα βασικά χαρακτηριστικά διάφορων τύπων πλοίων για τη μεταφορά χύδην ξηρού φορτίου στον ναυτιλιακό τομέα:

Τύπος Πλοίου	Deadweight Tons (dwt)	Κύριο Φορτίο	Συνηθισμένες Διαδρομές	Ευελιξία Φόρτωσης/Εκφόρτωσης	Συνήθης Χρήση
Handysize	25.000 - 35.000	Σιτηρά, Μικρότερα Bulk, Χάλυβας, Ζάχαρη	Κοντές έως μεσαίες διαδρομές, πολυδιάστατες	Μπορεί να προσεγγίσει μικρότερα λιμάνια, εξοπλισμένα με δικό τους εξοπλισμό φόρτωσης/εκφόρτωσης (geared vessels)	Πολυδιάστατο για διάφορα φορτία, κατάλληλο για μικρότερα λιμάνια
Handymax	35.000 - 45.000	Παρόμοιο με το Handysize	Κοντές έως μεσαίες διαδρομές	Μοιάζει με το Handysize αλλά είναι ελαφρώς μεγαλύτερο, κατάλληλο για μια σειρά χυδαίων φορτίων	Πολυδιάστατο για διάφορα φορτία, μεγαλύτερη χωρητικότητα
Supramax	45.000 - 55.000	Σιτηρά, Άνθρακας, Μικρότερα Bulk	Παγκόσμιες, μεσαίες έως μακρινές διαδρομές	Πολυδιάστατο και αποδοτικό για τη μεταφορά χυδαίων φορτίων, προσαρμόσιμο σε διάφορες διαδρομές εμπορίου	Αποδοτικό για μεσαίες έως μακρινές διαδρομές, επιλογές ποικιλίας φορτίων
Panamax	55.000 - 75.000	Σιτηρά, Άνθρακας, Σιδηρομεταλλεύματα	Παγκόσμιες, ειδικά μέσω του Καναλιού του Παναμά	Πολυδιάστατο και συνηθίζεται για τη μεταφορά άνθρακα, σιτηρών και σιδηρομεταλλευμάτων· περιορισμένο από τις διαστάσεις του Καναλιού του Παναμά	Ιδανικό για διαδρομές χρησιμοποιώντας το Κανάλι του Παναμά, διάφορες επιλογές φορτίων
Capsize	Πάνω από 80.000 dwt	Σιδηρομεταλλεύματα, Άνθρακας	Μακρινές διαδρομές, π.χ., Βραζιλία προς Κίνα	Κυρίως σχεδιασμένο για τη μεταφορά μεγάλης κλίμακας χυδαίων φορτίων όπως σιδηρομεταλλεύματα και άνθρακας· περιορισμένη πρόσβαση σε λιμάνια λόγω του μεγέθους και του βυθού	Ιδανικό για μακρινές διαδρομές, ιδιαίτερα για τη μεταφορά μαζικών χυδαίων φορτίων
Very Large Ore Carriers	Πάνω από 200.000 dwt	Σιδηρομεταλλεύματα	Συγκεκριμένες διαδρομές, π.χ., Βραζιλία προς Κίνα	Εξειδικευμένο στη μεταφορά μαζικών ποσοτήτων σιδηρομεταλλευμάτων· περιορισμένη πρόσβαση σε λιμάνια λόγω του τεράστιου μεγέθους και του βυθού του	Εξειδικευμένο για τη μεταφορά πολύ μεγάλων ποσοτήτων σιδηρομεταλλευμάτων σε μακρινές διαδρομές

3.3: Η ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΧΥΔΗΝ ΞΗΡΟΥ ΦΟΡΤΙΟΥ ΩΣ ΑΓΟΡΑ ΤΕΛΕΙΟΥ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΥ

Η ναυτιλία χύδην ξηρού φορτίου αναδεικνύεται ως αγορά τελείου ανταγωνισμού, ανακαλύπτοντας νέα ορίσματα και δυναμικές που διαμορφώνουν τον τρόπο με τον οποίο επιχειρήσεις και επαγγελματίες αντιμετωπίζουν τις προκλήσεις στον τομέα αυτόν. Με τη συνεχή εξέλιξη της παγκόσμιας οικονομίας, η ναυτιλία χύδην ξηρού φορτίου αντανάκλα τη δυναμική φύση της εμπορευματικής ναυτιλίας.

Ο τομέας αυτός προσφέρει πληθώρα ευκαιριών και προκλήσεων, απαιτώντας από τους εμπλεκόμενους να ανταποκριθούν σε ποικίλες απαιτήσεις. Η εμφάνιση διαφορετικών κατηγοριών πλοίων, η εξέλιξη της τεχνολογίας, και η προσαρμογή στις περιβαλλοντικές προκλήσεις συνθέτουν τον χώρο του ανταγωνισμού.

Με την προοδευτική ανάπτυξη της παγκοσμιοποίησης, η ναυτιλία χύδην ξηρού φορτίου καλείται να ανταποκριθεί σε αυξημένες απαιτήσεις για αποτελεσματικότερες και πιο βιώσιμες λύσεις. Η ικανότητα προσαρμογής στις αλλαγές του περιβάλλοντος και η ανάληψη πρωτοβουλιών για την ενσωμάτωση καινοτόμων πρακτικών είναι κρίσιμες για την επιτυχή πλοήγηση σε αυτόν τον ανταγωνιστικό χώρο.

Στον σύγχρονο κόσμο, η ναυτιλία χύδην ξηρού φορτίου δεν είναι απλώς μια διακίνηση εμπορευμάτων, αλλά ένας δυναμικός τομέας που συνδυάζει την τεχνολογία, την αποδοτικότητα, και τη βιωσιμότητα. Μέσα σε αυτό το πλαίσιο, οι επαγγελματίες της ναυτιλίας καλούνται να ανακαλύψουν νέους ορίζοντες και να διαμορφώσουν τη μελλοντική εικόνα του χώρου, προωθώντας πρωτοποριακές προσεγγίσεις και καινοτόμες λύσεις.

Η θεωρία του τέλει ανταγωνισμού αποτελεί ένα σημαντικό πλαίσιο αναφοράς για την κατανόηση της δυναμικής της ναυτιλίας χύδην ξηρού φορτίου ως αγοράς. Στον τέλει ανταγωνισμό, πολλοί παραγωγοί προσφέρουν πανομοιότυπα προϊόντα ή υπηρεσίες σε έναν αγοραστικό χώρο, όπου κανένας δεν έχει τη δύναμη να επηρεάσει την τιμή.

Στη ναυτιλία χύδην ξηρού φορτίου, η ιδέα του τέλει ανταγωνισμού μπορεί να ερμηνευτεί με πολλούς τρόπους. Ο ανταγωνισμός μεταξύ διάφορων κατηγοριών πλοίων, όπως Handysize, Handymax, Supramax, Panamax, και Capesize, αντανάκλα την ιδέα της ποικιλομορφίας προϊόντων στον τέλει ανταγωνισμό. Κάθε κατηγορία πλοίου έχει τις δικές της χαρακτηριστικές ικανότητες και περιορισμούς, αλλά η παρουσία πολλών εναλλακτικών επιλογών εξισορροπεί τις δυνάμεις στην αγορά.

Επιπλέον, η ανάδυση νέων τύπων πλοίων, όπως τα Very Large Ore Carriers (VLOC), μετατρέπει τον τομέα σε ένα πεδίο όπου οι εταιρείες πρέπει να προσαρμόζονται συνεχώς για να ανταποκριθούν στις μεταβαλλόμενες συνθήκες της αγοράς. Η κατασκευή πιο αποδοτικών, καινοτόμων, και περιβαλλοντικά φιλικών πλοίων αντικατοπτρίζει την ανάγκη για βελτιστοποίηση της παραγωγικότητας και της απόδοσης, έναντι του περιορισμού της τιμής.

Το οικονομικό περιβάλλον της ναυτιλίας χύδην ξηρού φορτίου, με την ανταλλαγή φορτίων, την προσαρμογή των δρομολογίων, και την ανάπτυξη νέων τεχνολογιών, επιδέχεται συνεχή ανανέωση και προσαρμογή, ενισχύοντας την ιδέα της ανταγωνιστικής αγοράς, που έχει ως κινητήρια δύναμη την καινοτομία και τη διαρκή βελτίωση.

Η ναυτιλία χύδην ξηρού φορτίου, ως αγορά τέλειου ανταγωνισμού, είναι χαρακτηριστική για τον εκτεταμένο ανταγωνισμό που παρατηρείται μεταξύ των διαφόρων κατηγοριών πλοίων. Κάθε κατηγορία πλοίου έχει τα δικά της πλεονεκτήματα και περιορισμούς, ενώ οι εταιρείες επιδιώκουν συνεχώς να βελτιώσουν την απόδοσή τους και να προσαρμοστούν στις διαφορετικές απαιτήσεις της αγοράς.

Η ανάδυση των Very Large Ore Carriers (VLOC) αποτελεί ένα παράδειγμα πώς η ναυτιλιακή βιομηχανία προσαρμόζεται σε νέες τάσεις και ανάγκες. Τα VLOC, με τη μεταφορική τους ικανότητα άνω των 200,000 dwt, εξυπηρετούν κυρίως τη μεταφορά μεγάλων ποσοτήτων σιδήρου μεταξύ Βραζιλίας και Κίνας, καθώς και Αυστραλίας και Κίνας. Η παρουσία αυτών των νέων τύπων πλοίων αντικατοπτρίζει την ανάγκη για αποδοτικότερες λύσεις μεταφοράς, προσαρμοσμένες στις αυξανόμενες ανάγκες της αγοράς.

Σε αυτό το πλαίσιο, οι ναυτιλιακές εταιρείες διαγωνίζονται όχι μόνο ως προς τις τιμές των υπηρεσιών τους αλλά και ως προς την απόδοση, την ασφάλεια, και την περιβαλλοντική τους επίδοση. Ο ανταγωνισμός γίνεται ορατός στην δυναμική υιοθέτηση νέων τεχνολογιών, όπως προηγμένα συστήματα πλοήγησης, βελτιωμένα καύσιμα, και μέτρα μείωσης των εκπομπών.

Επιπλέον, η θεωρία του τέλειου ανταγωνισμού εφαρμόζεται και στη διαχείριση των λιμανιών, καθώς οι ναυτιλιακές εταιρείες αναζητούν τα πιο αποδοτικά και ευέλικτα λιμάνια για τη φόρτωση και εκφόρτωση των πλοίων τους. Σε αυτό το πλαίσιο, τα φυσικά χαρακτηριστικά των λιμανιών, καθώς και η υποδομή τους, επηρεάζουν την απόφαση των εταιρειών να επιλέξουν συγκεκριμένα λιμάνια για τις επιχειρηματικές τους δραστηριότητες.

Συνολικά, η ναυτιλία χύδην ξηρού φορτίου είναι ένα παράδειγμα του πώς ο ανταγωνισμός, η καινοτομία και η προσαρμοστικότητα διαμορφώνουν μια αγορά σύμφωνα με τις απαιτήσεις της εποχής.

Ο τέλειος ανταγωνισμός, ως θεωρητικό μοντέλο στη μικροοικονομική, περιγράφει μια αγορά όπου όλες οι εταιρείες είναι τόσο μικρές σε σχέση με τη συνολική αγορά που δεν μπορούν να επηρεάσουν την τιμή με τις δράσεις τους. Έχουμε μια πλήρη διαφάνεια στις συναλλαγές, καμία εταιρεία δεν έχει τον έλεγχο στην αγορά, και υπάρχει ελεύθερη είσοδος και ελεύθερη έξοδος από την αγορά. Το θεωρητικό αυτό

πλαίσιο ανταποκρίνεται σε μια κατάσταση ισορροπίας, όπου η προσφορά ισορροπεί με τη ζήτηση, και η τιμή καθορίζεται από τις αγοραπωλητικές δυνάμεις της αγοράς.

Στη σφαίρα της ναυτιλίας χύδην ξηρού φορτίου, η αγορά των bulk carriers αποτελεί ένα ενδιαφέρον πεδίο για την εφαρμογή της θεωρίας του τέλει ανταγωνισμού. Οι εταιρείες που λειτουργούν σε αυτήν την αγορά αντιμετωπίζουν μια σειρά προκλήσεων λόγω του υψηλού ανταγωνισμού και των εξελίξεων στις παγκόσμιες οικονομικές συνθήκες.

Ένας από τους βασικούς παράγοντες που επηρεάζουν τον ανταγωνισμό στην αγορά των bulk carriers είναι η διαθεσιμότητα τεχνολογίας και κατασκευαστικών δυνατοτήτων. Η ελεύθερη είσοδος στην αγορά σημαίνει ότι νέοι παίκτες μπορούν να εισέλθουν εύκολα, καθιστώντας την αγορά ανοικτή σε καινοτόμες τεχνολογίες και πρακτικές.

Συγχρόνως, η αγορά των bulk carriers αντικατοπτρίζει την παγκοσμιοποίηση του εμπορίου και την εξάρτηση από τις παγκόσμιες οικονομικές συνθήκες. Οι εταιρείες που δραστηριοποιούνται σε αυτήν την αγορά πρέπει να παρακολουθούν στενά τις διεθνείς εξελίξεις, τις τιμές των πρώτων υλών, και τη ζήτηση από διάφορες περιοχές του κόσμου.

Επίσης, οι περιβαλλοντικοί παράγοντες, όπως οι περιορισμοί εκπομπών και οι προδιαγραφές ασφαλείας, επηρεάζουν τις επιχειρηματικές αποφάσεις των εταιρειών στον τομέα της ναυτιλίας. Η ανάγκη για συμμόρφωση με αυστηρές προδιαγραφές και η διατήρηση υψηλών προτύπων ασφαλείας αποτελούν σημαντικούς παράγοντες που σχετίζονται με τον ανταγωνισμό σε αυτήν την αγορά.

Συνολικά, οι εταιρείες που δραστηριοποιούνται στην αγορά των bulk carriers πρέπει να προσαρμόζονται σε μια σειρά παραγόντων, συμπεριλαμβανομένης της τεχνολογικής εξέλιξης, των παγκόσμιων οικονομικών συνθηκών, και των περιβαλλοντικών απαιτήσεων, προκειμένου να διατηρήσουν την ανταγωνιστικότητά τους σε αυτόν τον ευαίσθητο τομέα.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4-ΝΑΥΤΙΑΚΟΙ ΚΥΚΛΟΙ

4.1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Οι κυκλικές διακυμάνσεις στην ναυτιλία κυριαρχούν στη ζωή των πλοιοκτητών από οικονομική άποψη. Η έννοια του ναυτιλιακού κύκλου συνδέεται στενά με την έννοια του επιχειρηματικού κινδύνου. Οι ναυτιλιακοί κύκλοι, οι οποίοι δεν έχουν συγκεκριμένη διάρκεια ή συχνότητα και διακρίνονται πάντοτε από τέσσερις φάσεις (κορύφωση, κατάρρευση, ύφεση και ανάκαμψη), επηρεάζουν την ναυτιλιακή αγορά με τη διακύμανση των τιμών και των ναύλων για νέα και μεταχειρισμένα πλοία, ενώ ταυτόχρονα ενθαρρύνουν την απόσυρση ή τη διάλυση πλοίων όταν οι τιμές είναι χαμηλές. Η συχνότητα και η έκταση των κύκλων συνδέουν έναν αριθμό αποφάσεων ,συμπεριλαμβανομένων εκείνων που έχουν ένα στοιχείο κινδύνου. Καθώς ο ναυτιλιακός κλάδος υπόκειται σε ευρείες και ταχείες διακυμάνσεις, ο ναυτιλιακός κύκλος αποτελεί γενικά "βαρόμετρο" της διεθνούς οικονομικής ανάπτυξης. Καθώς η ναυτιλία είναι ένας κλάδος έντασης κεφαλαίου, κάθε επιχειρηματική απόφαση επηρεάζει το μέλλον των ναυτιλιακών εταιρειών. Στο πλαίσιο αυτής της αβεβαιότητας και των ναυτιλιακών κινδύνων, η χρονική στιγμή των αποφάσεων για την αγορά, την πώληση, τη ναύλωση, τη διάλυση και τη διάλυση πλοίων είναι κρίσιμη τόσο για τους επενδυτές όσο και για το μέλλον της ναυτιλίας. Ο μηχανισμός με τον οποίο αναπαράγεται ο ναυτιλιακός κύκλος δημιουργείται από την ανισορροπία μεταξύ προσφοράς και ζήτησης πλοίων. Σε περιόδους μεγάλης ανάπτυξης, όταν η ζήτηση για την ναυτιλία αυξάνεται, οι ναύλοι αυξάνονται απότομα ως απάντηση, και ταυτόχρονα υπάρχουν πολλές νέες παραγγελίες για ναυπήγηση πλοίων. Αυτές οι εποχές άνθησης οδηγούν επομένως σε υψηλότερα επίπεδα κέρδους για τους πλοιοκτήτες, οι οποίοι με τη σειρά τους αυξάνουν την τιμή των μεταχειρισμένων πλοίων.

Σε ένα τέτοιο επίπεδο, η οικονομική ανάπτυξη γίνεται βραδύτερη και, επομένως, οι τιμές των ναύλων αρχίζουν να μειώνονται.

Ο μηχανισμός αποκατάστασης της (αν)ισορροπίας ολοκληρώνεται όταν η εκάστοτε προσφορά καλύπτεται από την υπάρχουσα ζήτηση. Τα κυριότερα χαρακτηριστικά του ναυτιλιακού κύκλου είναι:

1. Οι διακυμάνσεις που εμφανίζονται στο επίπεδο τιμών των ναύλων χαρακτηρίζονται από μια κυκλική αλληλοδιαδοχή η οποία εντάσσεται στα πλαίσια των διακυμάνσεων της ευρύτερης οικονομικής δραστηριότητας. Όπως έχει διαπιστωθεί, οι διακυμάνσεις του ναυτιλιακού κύκλου δεν συμβαδίζουν απόλυτα με εκείνες του ευρύτερου οικονομικού κύκλου, εκδηλώνονται όμως με μεγαλύτερη οξύτητα. Συγκεκριμένα, είναι πολύ δύσκολο να παρατηρηθεί και να προβλεφθεί ένας ναυτιλιακός κύκλος, μέσω της παρατήρησης ενός οικονομικού κύκλου

(Μαστοράκη, 2013.)

2. Οι ναυτιλιακοί κύκλοι λέγεται ότι είναι "απρόβλεπτοι" και "ανώμαλοι". Αν και συμβαίνουν διάφορα γεγονότα (π.χ. αυξημένο διεθνές εμπόριο, αυξημένη ζήτηση για υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών, υψηλότερα επίπεδα ναύλων, νέες ναυπηγήσεις κ.λπ.), οι προσπάθειες πρόβλεψης της εξέλιξής τους είναι πολύ επικίνδυνες. Μη μετρήσιμες παράμετροι, όπως οι συνθήκες της ναυτιλιακής αγοράς, συμβάλλουν επίσης προς αυτή την κατεύθυνση(Μαστοράκη, 2013.)

3. Έχουν επίσης αναφερθεί περιπτώσεις όπου σημαντικά γεγονότα, είτε στρατιωτικά είτε πολιτικά, έχουν αντίκτυπο στον ναυτιλιακό κύκλο. Πρόκειται επομένως για έναν κοινό παράγοντα με τους οικονομικούς κύκλους που επηρεάζονται άμεσα από γεωπολιτικά γεγονότα. Συνήθως, τα γεγονότα αυτά οδηγούν σε υψηλότερους ναύλους. Ωστόσο, μακροπρόθεσμα, ο αντίκτυπος των στρατιωτικών και πολιτικών γεγονότων είναι μόνο οριακός, καθώς δεν εγγυώνται μια ομαλή ανοδική τάση στην παγκόσμια εμπορική ναυτιλία, αλλά μάλλον το αντίθετο(Μαστοράκη, 2013).

Γενικά , είναι αδύνατο να προβλεφθούν με ακρίβεια οι κύκλοι ναυτιλίας. Το μόνο που μπορούμε να κάνουμε είναι να εκτιμήσουμε. (Stopford, 2009).

4.2 ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΔΙΑΚΥΜΑΝΣΕΙΣ ΚΑΙ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΟΙ ΚΥΚΛΟΙ

Οι κυκλικές, ρυθμικές και ασύμμετρες μεταβολές που συμβαίνουν κατά τη διάρκεια της οικονομικής δραστηριότητας αναφέρονται ως οικονομικές διακυμάνσεις ή επιχειρηματικοί κύκλοι. Οι οικονομικές διακυμάνσεις και οι επιχειρηματικοί κύκλοι παρουσιάζουν συνήθως κυκλικότητα, αλλά η διάρκεια και η έντασή τους δεν ταυτίζονται.

Υπάρχουν διάφορες αιτίες των διακυμάνσεων του επιχειρηματικού κύκλου, αλλά ανεξάρτητα από αυτές, μπορούν να χωριστούν σε τέσσερις κύριες κατηγορίες. Οι τέσσερις αυτές κατηγορίες είναι οι εξής:

Τεχνολογικές Αλλαγές: Η εισαγωγή νέων τεχνολογιών ή η απόσυρση παλαιότερων μπορεί να οδηγήσει σε κυκλικές διακυμάνσεις, καθώς οι επιχειρήσεις προσαρμόζονται στις νέες συνθήκες.

Συναλλαγματικές Διακυμάνσεις: Οι αλλαγές στις οικονομικές συνθήκες και οι συναλλαγματικοί ρυθμοί επηρεάζουν την αγοραστική δύναμη και τη ζήτηση.

Πολιτική και Νομισματική Πολιτική: Οι αλλαγές στις πολιτικές και νομισματικές πολιτικές μπορούν να δημιουργήσουν αβεβαιότητα και να επηρεάσουν τις επενδύσεις και την κατανάλωση.

Παγκόσμιες Οικονομικές Συνθήκες: Η παγκόσμια οικονομική ανάπτυξη, οι κρίσεις και οι γεωπολιτικές εξελίξεις επηρεάζουν τη ζήτηση για αγαθά και υπηρεσίες, δημιουργώντας κύκλους επιχειρηματικής δραστηριότητας.

- Απροσδόκητες ή ακανόνιστες διακυμάνσεις που οφείλονται σε φυσικές καταστροφές (φυσικά αίτια), σε νέες πηγές ενέργειας, νέες πρώτες ύλες και τεχνολογικές καινοτομίες (τεχνολογικά αίτια) και σε πολέμους και πολιτική αστάθεια (πολιτικά αίτια).

- Τις διακυμάνσεις στη δομή μιας οικονομίας (διαρθρωτικές διακυμάνσεις) οι οποίες σχετίζονται με γεγονότα όπως η αναδιάρθρωση, η πτώχευση, η μεγέθυνση ή η εκβιομηχάνιση μιας οικονομίας.
- Κυκλικές διακυμάνσεις κατά τις οποίες οι μεταβολές διαδέχονται η μια την άλλη με τρόπο τέτοιο ο οποίος δίνει μια κυκλική έννοια στη διαδικασία. Με βάση αυτές τις διακυμάνσεις χαρακτηρίζουμε την παγκόσμια παραγωγή σαν κύκλο εμπορίου ή κύκλο εμπορικών εργασιών (Γουλιέλμος, 2001).
- Εποχιακές διακυμάνσεις κατά τις οποίες οι μεταβολές στα ποιοτικά και ποσοτικά χαρακτηριστικά μιας οικονομίας λαμβάνουν χώρο ανά τακτές εναλλασσόμενες χρονικές περιόδους (π.χ. αύξηση ή μείωση της ζήτησης ενός αγαθού εξαιτίας της μετάβασης σε θερινούς μήνες του χρόνου) (Σπίνος, 2011).

Τα στάδια από τα οποία περνάει η οικονομία στη διάρκεια του κύκλου, έχουν κοινά χαρακτηριστικά και ονομάζονται φάσεις του οικονομικού κύκλου.

4.3 ΤΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΩΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΚΥΚΛΩΝ

Οι κύκλοι δεν εμφανίζονται και επηρεάζουν μόνο τη ναυτιλία, αλλά εμφανίζονται σε διάφορες βιομηχανίες και, γενικότερα, στην οικονομία. Στην πορεία των χρόνων, όλο και περισσότεροι οικονομολόγοι και οικονομικοί αναλυτές προσπάθησαν να παρατηρήσουν και στη συνέχεια να καταγράψουν και να ταξινομήσουν τους οικονομικούς κύκλους, με βάση τη χρονική διάρκεια και τη συχνότητα εμφάνισής τους.

Ο μεγαλύτερος κύκλος που έχει καταγραφεί είναι ο μακροχρόνιος κύκλος ή κύκλος του Kondratieff και έχει διάρκεια πάνω από 50 χρόνια. Άλλοι εξίσου σημαντικοί κύκλοι είναι ο μεσοπρόθεσμος κύκλος ή κύκλος του Juglar, διάρκεια 6-8 χρόνια, ο βραχυχρόνιος ή κύκλος του Kitchin, διάρκεια 3-4 χρόνια, και τέλος οι εποχιακοί

κύκλοι. Με βάση τους παραπάνω καταγεγραμμένους κύκλους, αυτό που πρέπει αρχικά να ξεχωρίσουμε είναι μακροχρόνια τάση ενός φαινομένου σε σχέση με έναν κύκλο μικρής σχετικά διάρκειας.

Τέλος, υπάρχουν οι εποχιακοί κύκλοι. Αυτοί παρουσιάζουν συνηθισμένες διακυμάνσεις εντός του έτους. Για παράδειγμα, στην αγορά ξηρού φορτίου, η ναυτιλιακή αγορά είναι συχνά αδύναμη κατά τους μήνες Ιούλιο και Αύγουστο, όταν σχετικά μικρή ποσότητα σιτηρών εμπορεύεται. Ομοίως, υπάρχει ένας εποχιακός κύκλος στο εμπόριο πετρελαίου, που σχετίζεται με τη δημιουργία αποθεμάτων το χειμώνα για το Βόρειο Ημισφαίριο.

4.3.1 ΜΑΚΡΟΧΡΟΝΙΟΣ ΚΥΚΛΟΣ

Στην καρδιά του κυκλικού μηχανισμού, βρίσκεται ο μακροχρόνιος κύκλος, ο οποίος συμπαράσχει μαζί του και άλλους κύκλους, οι οποίοι όμως δεν έχουν ούτε τη μακροβιότητα του, ούτε την ηρεμία του. Αυτοί οι μακροπρόθεσμοι κύκλοι καθοδηγούνται από τεχνικές, οικονομικές ή τοπικές αλλαγές, αν και είναι αρκετά δύσκολο να εντοπιστούν.

Η θεωρία των μακροχρόνιων κύκλων (μακρά κύματα) της παγκόσμιας οικονομίας αναπτύχθηκε από το Ρώσο οικονομολόγο, Nikolai Kondratieff. Υποστήριξε ότι στις μεγάλες δυτικές χώρες, μεταξύ 1790 και 1916, υπήρχαν τρεις περίοδοι αργής διαστολής και συστολής των οικονομικών δραστηριοτήτων, με μέσο όρο περίπου πενήντα χρόνια σε μήκος. Αφού μελέτησε 25 στατιστικές σειρές, από τις οποίες, οι δέκα αφορούσαν την γαλλική οικονομία, οκτώ τη βρετανική, τέσσερις των ΗΠΑ, μια γερμανική (άνθρακας) και δύο (χυτοσιδήρου και παραγωγή άνθρακα) από την παγκόσμια οικονομία στο σύνολό της, προσδιόρισε τρεις κύκλους με τις αρχικές ανοδικές τάσεις αρχής γενομένης από το 1790, 1844 και 1895.

Το μήκος από μια κορύφωση σε μια ύφεση των κύκλων (peak-to-through) ήταν 20-30 χρόνια, με συνολικό μήκος από την πρώτη ύφεση στην τελευταία περίπου τα 50 χρόνια.

Γράφοντας λίγο μετά τον Kondratieff, ο οικονομολόγος J.A. Schumpeter υποστήριξε ότι η εξήγηση των μακρών κυμάτων των κύκλων θα μπορούσε να βρεθεί στην τεχνολογική καινοτομία.

Πρότεινε ότι η ανάκαμψη του πρώτου κύκλου του Kondratieff (1790-1813) οφειλόταν σε μεγάλο βαθμό στη διάδοση της δύναμης ατμού ως ενέργεια, του δεύτερου (1844-1874) στην άνθηση των σιδηροδρόμων και του τρίτου (1895-1914/16) στις κοινές επιδράσεις του αυτοκινήτου και της ηλεκτρικής ενέργειας. Η ανάκαμψη που ξεκίνησε στη δεκαετία του 1950 μπορεί να αποδίδεται σε ένα συνδυασμό των σημαντικών καινοτομιών στις βιομηχανίες χημικών, των αεροσκαφών και των ηλεκτρικών/ηλεκτρονικών. Δυστυχώς, αυτοί οι κύκλοι του Kondratieff δεν ταιριάζουν καλά με τους μακροχρόνιους κύκλους των εμπορευματικών μεταφορών. Η θεωρία των κύκλων μακράς διάρκειας της οικονομίας

παραμένει κάπως αντιφατική, καθώς αφενός η φύση αυτών των κύκλων είναι δυσδιάκριτη στην καθημερινή ζωή και αφετέρου οι διαθέσιμες στατιστικές πληροφορίες που θα μπορούσαν να επιβεβαιώσουν την ύπαρξη τους είναι λιγοστές.

Ωστόσο, αυτό που δεν μπορεί να αμφισβητηθεί είναι η επίδραση της τεχνολογικής εξέλιξης στην παγκόσμια οικονομία, αλλά και στη ναυτιλιακή βιομηχανία ειδικότερα. Η τεχνολογική καινοτομία έχει καθορίσει σε μεγάλο βαθμό τη μορφή της ναυτιλίας και των ναυτιλιακών κύκλων κατά τον προηγούμενο αιώνα (Γκιζιάκης, Παπαδόπουλος και Πλωμαρίτου, 2002).

Ο Γάλλος ιστορικός, Fernand Braudel, εντόπισε κύκλους που διαρκούσαν ακόμα περισσότερο, σχεδόν έναν αιώνα ή και περισσότερο, με το να εμφανίζουν την κορύφωσή τους στην ευρωπαϊκή οικονομία το 1315, 1650, 1817 και το 1973. Όποιος και αν είναι ο ακριβής χρόνος, η ιστορία της ναυτιλίας κατέστησε σαφές ότι οι μακροπρόθεσμες τεχνικές, κοινωνικές και πολιτικές αλλαγές που παρατηρήσαμε είναι ακριβώς το είδος των εξελίξεων που θα μπορούσαν να καθοδηγήσουν καλά τους μακροπρόθεσμους ναυτιλιακούς κύκλους.

Για παράδειγμα, στην περίοδο 1869 - 1914 σημειώθηκε μια καθοδική πορεία των ναύλων η οποία προήλθε από την αύξηση της αποτελεσματικότητας των ατμόπλοιων και τη σταδιακή κατάργηση των πολύ λιγότερο αποδοτικών ιστιοφόρων. Ομοίως, από το 1945 έως το 1995 η μηχανοποίηση του όγκου των τακτικών γραμμών ξηρού φορτίου των ναυτιλιακών επιχειρήσεων, με μεγαλύτερα πλοία και πιο αποτελεσματικά στη διακίνηση φορτίων μέσω των καινούργιων τεχνολογιών, δημιούργησε πτώση στην πραγματική τιμή των ναύλων (Storford, 2009).

Παρατηρώντας αυτή την ανάλυση καταλαβαίνουμε ότι η ύπαρξη και η μελέτη των μακροχρόνιων κύκλων είναι πολύ σημαντική και για την παγκόσμια οικονομία και για την πρόβλεψη των ναυτιλιακών κύκλων, παρόλο που όπως προαναφέραμε είναι αρκετά δύσκολο να τους προβλέψουμε και να τους προσδιορίσουμε ακριβώς.

4.3.2 ΒΡΑΧΥΠΡΟΘΕΣΜΟΣ ΚΥΚΛΟΣ

Η μελέτη των βραχυπρόθεσμων οικονομικών κύκλων ξεκίνησε στις αρχές του 19ου αιώνα μετά από μια σειρά σοβαρών "κρίσεων" στην οικονομία του Ηνωμένου Βασιλείου τα έτη 1815, 1825, 1836-9, 1847-8, 1857 και 1866. Παρατηρητές κατέληξαν στο συμπέρασμα ότι αυτές οι "κρίσεις" αποτελούν μέρος του κυματοειδούς μηχανισμού στην οικονομία και άρχισαν να αναφέρονται σε αυτούς ως κύκλους.

Στην καθημερινή ζωή, δίνεται έμφαση στις βραχυπρόθεσμες κινήσεις που πρέπει να προστεθούν στην τάση, προκειμένου να εκτιμηθεί στο σύνολό της. Οι παλαιότεροι παρατηρητές αναφέρθηκαν επίσης στη "περιοδικότητα" των κύκλων, εννοώντας ότι αποτελούνται από μια αλληλουχία φάσεων.

Για παράδειγμα, ο λόρδος Overstone του 19ου αιώνα παρατήρησε ότι "η κατάσταση του εμπορίου περιστρέφεται προφανώς σε έναν εγκατεστημένο κύκλο ηρεμίας, βελτίωσης, ευημερίας, ενθουσιασμού, πίεσης, στασιμότητας και αγωνίας".

Η θεωρία αυτή για την περιοδικότητα των κύκλων δεν απαιτεί να είναι ίσου μήκους. Οι βραχυπρόθεσμοι κύκλοι έχουν συνήθως τέσσερα κύρια στάδια: ύφεση, ανάκαμψη, κορύφωση, κατάρρευση. Πολλές φορές κατά τη διάρκεια ενός οικονομικού κύκλου, παρατηρούνται αποτυχημένες ανακάμψεις της αγοράς, που είναι αποτέλεσμα της αντικυκλικής παραγγελίας.

Συνοπτικά, η μελέτη των βραχυπρόθεσμων οικονομικών κύκλων είναι σημαντική για την κατανόηση των δυναμικών της οικονομίας και των παρατηρούμενων κυκλικών φαινομένων.

Το σενάριο που περιγράφετε σχετίζεται με τη σχέση μεταξύ των επενδυτών στον ναυτιλιακό τομέα και των κυκλικών φαινομένων. Σύμφωνα με αυτό το σενάριο, οι επενδυτές προσδοκούν σε ανάκαμψη και λαμβάνουν αποφάσεις επενδύσεων, παραγγέλλοντας μεγάλες ποσότητες φτηνών πλοίων. Αυτή η επιθετική προσέγγιση μπορεί να οδηγήσει σε έναν πιο παρατεταμένο ναυτιλιακό κύκλο, διαρκώντας 7 χρόνια αντί για 4.

Σε αντίθεση, αν οι επενδυτές ήταν περισσότερο συγκρατημένοι και λιγότερο επιθετικοί, ο ναυτιλιακός κύκλος θα διαρκεί 4 χρόνια. Η προσέγγιση αυτή υπονοεί ότι οι επενδυτές είναι οι κύριοι παράγοντες που επηρεάζουν τη διάρκεια του ναυτιλιακού κύκλου με τις επιλογές τους για επενδύσεις σε νέα πλοία.

Επιπλέον, αναφέρετε το επιχείρημα ότι οι μεγάλοι κύκλοι πολλές φορές παράγονται από μια συσσώρευση του όγκου που προορίζεται για εφοδιασμό κατά τη διάρκεια μιας πολύ προσοδοφόρας αγοράς. Αυτό υποδηλώνει ότι η αγορά αναπηδά μετά από μια περίοδο ύφεσης λόγω της υψηλής προσφοράς που παρουσιάζεται.

Είναι σημαντικό να σημειώσουμε ότι αυτά τα μοντέλα είναι απλοποιημένες αναπαραστάσεις της πραγματικής πραγματικότητας και ότι πολλοί παράγοντες μπορεί να επηρεάσουν την κίνηση της αγοράς και τους ναυτιλιακούς κύκλους.

Στη συνέχεια του σεναρίου, μια διακεκομμένη γραμμή στο γράφημα απεικονίζει τι θα συμβεί αν οι επενδυτές ήταν πιο συγκρατημένοι. Σε αυτή την περίπτωση, ο ναυτιλιακός κύκλος θα είχε μικρότερη διάρκεια, κρατώντας τις κύριες φάσεις της ύφεσης, ανάκαμψης, κορύφωσης και κατάρρευσης για 4 χρόνια αντί για 7. Αυτό υπονοεί ότι η συμπεριφορά των επενδυτών μπορεί να παίζει σημαντικό ρόλο στον προσδιορισμό της δυναμικής του ναυτιλιακού τομέα.

Επιπλέον, η ανάλυση αυτή υπογραμμίζει ότι οι αποφάσεις για επενδύσεις σε νέα πλοία μπορεί να επηρεάσουν την προσφορά στην αγορά, οδηγώντας σε κύκλους ανάκαμψης και ύφεσης. Αυτό το είδος ανάλυσης μπορεί να βοηθήσει στον κατανοητότερο χαρακτηρισμό των παραγόντων που επηρεάζουν τη σταθερότητα του ναυτιλιακού τομέα και να προσφέρει προοπτικές για τη μελλοντική ανάπτυξή του.

Για παράδειγμα, ας υποθέσουμε ότι κατά τη διάρκεια μιας περιόδου οικονομικής ανάκαμψης, οι επενδυτές στο ναυτιλιακό τομέα λαμβάνουν αποφάσεις για την παραγγελία μεγάλου αριθμού νέων πλοίων, προκειμένου να αξιοποιήσουν την αναμενόμενη αύξηση στη ζήτηση για ναυτιλιακές υπηρεσίες. Η αυξημένη κατασκευή νέων πλοίων οδηγεί σε υψηλότερη προσφορά στην αγορά ναυτιλιακών υπηρεσιών.

Καθώς η αγορά επικρατεί, οι ναυπηγεία επιταχύνουν τις κατασκευαστικές δραστηριότητές τους για να ανταποκριθούν στην ζήτηση, με αποτέλεσμα την αύξηση του συνολικού όγκου του ναυπηγικού κλάδου. Καθώς, όμως, η προσφορά αυξάνεται, η αγορά φτάνει σε ένα σημείο κορύφωσης (peak) και αρχίζει να υπερβαίνει τη ζήτηση. Σε αυτό το σημείο, οι τιμές των ναυτιλιακών υπηρεσιών μπορεί να πέσουν λόγω του υπερβολικού αριθμού πλοίων στην αγορά.

Κατά τη διάρκεια μιας περιόδου ύφεσης, οι επενδυτές που είναι πιο συγκρατημένοι θα προτιμούσαν να μειώσουν τις παραγγελίες νέων πλοίων και να διατηρήσουν έναν πιο ισορροπημένο όγκο προσφοράς. Αυτό θα μπορούσε να οδηγήσει σε μικρότερη διάρκεια της περιόδου ύφεσης, καθώς η αγορά προσαρμόζεται γρηγορότερα στις μειωμένες εφοδιαστικές πιέσεις.

Αυτό το παράδειγμα επισημαίνει τον τρόπο με τον οποίο οι επενδυτικές αποφάσεις μπορούν να επηρεάσουν τη δυναμική του ναυτιλιακού κλάδου και να προκαλέσουν κύκλους ανάκαμψης και ύφεσης.

4.3.3 ΕΠΟΧΙΑΚΟΙ ΚΥΚΛΟΙ

Οι εποχιακοί κύκλοι αποτελούν σημαντικό παράγοντα στη δυναμική της ναυτιλιακής αγοράς, επηρεάζοντας τις διακυμάνσεις των ναύλων και δημιουργώντας περιόδους έντονης ζήτησης και προσφοράς. Παρατηρούμε αυτήν την εποχικότητα σε διάφορες κατηγορίες ναυτιλιακών μεταφορών.

Στον τομέα των γεωργικών επαγγελμάτων, ο κύκλος της ναυλαγοράς πλοίων που μεταφέρουν σιτηρά είναι ένα ενδιαφέρον παράδειγμα. Η συγκομιδή της Βορείου Αμερικής, ιδιαίτερα το σιτάρι, προκαλεί ένα έντονο κύμα μεταφοράς μέσω θαλάσσης προς τα τέλη του Σεπτεμβρίου και του Οκτωβρίου. Η εποχική αυτή ζήτηση οδηγεί σε αυξημένα τάριφ και ευκαιρίες για τους ναυλωτές.

Επιπλέον, τα πλοία-ψυγεία συνδέονται με έντονο εποχιακό κύκλο, συνδεδεμένο με τη συγκομιδή φρέσκων φρούτων στο βόρειο ημισφαίριο. Κατά τη διάρκεια αυτής της

περιόδου, η ζήτηση για μεταφορά αυτών των ευαίσθητων φορτίων είναι υψηλή, ενώ κατά τους υπόλοιπους μήνες υπάρχει μια πιο ήρεμη περίοδος.

Επίσης, παρατηρούμε εποχικές κορυφές στη ζήτηση για μεταφορά λαδιού, με μεγάλη ζήτηση κατά τους χειμερινούς μήνες. Αυτή η πρακτική ανταποκρίνεται στις εποχιακές ανάγκες και προτιμήσεις, δημιουργώντας εποχιακά κύματα στις ναυτιλιακές δραστηριότητες.

Συνολικά, η αντίληψη και η διαχείριση των εποχιακών κυκλοφοριών αποτελούν κρίσιμο στοιχείο για τους ενδιαφερόμενους στη ναυτιλιακή βιομηχανία, επιτρέποντάς τους να προσαρμόζονται αποτελεσματικά στις μεταβαλλόμενες ανάγκες της αγοράς.

Συνολικά, οι εποχιακοί κύκλοι στη ναυτιλία παρουσιάζουν συγκεκριμένα χαρακτηριστικά που τους καθιστούν ενδιαφέροντες και επιρρεπείς σε ανάλυση:

Μικρή Διάρκεια: Οι εποχιακοί κύκλοι είναι συνήθως σύντομοι, καθώς συνδέονται με συγκεκριμένες εποχές του χρόνου και τις σχετικές ανάγκες.

Ευκολία Παρατήρησης και Καταγραφής: Επειδή οι εποχιακοί κύκλοι συνδέονται συχνά με εμφανείς αλλαγές στις ανάγκες μεταφοράς, είναι ευκολότερο να παρατηρηθούν και να καταγραφούν.

Συνηθισμένες Διακυμάνσεις: Οι εποχιακοί κύκλοι εμφανίζουν συχνά πρότυπα διακύμανσης που μπορούν να γίνουν αντιληπτά και να προβλεφθούν.

Ευκολότερη Πρόβλεψη: Λόγω της συνεχούς επανάληψης των εποχιακών παραμέτρων, η πρόβλεψη των εποχιακών κυκλοφοριών μπορεί να είναι πιο αξιόπιστη σε σύγκριση με άλλους κύκλους.

Επίδραση από Παραγωγή και Ζήτηση: Οι εποχιακοί κύκλοι είναι στενά συνδεδεμένοι με την παραγωγή και τη ζήτηση προϊόντων, καθώς και με τις τιμές των πρώτων υλών.

Επίδραση των Κλιματικών Αλλαγών: Η κλιματική αλλαγή επηρεάζει σημαντικά τους εποχιακούς κύκλους, καθώς μπορεί να επιφέρει αλλαγές στις κλιματικές συνθήκες που επηρεάζουν τη ναυτιλιακή δραστηριότητα.

4.4 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΥΣ ΚΥΚΛΟΥΣ

Συνοψίζοντας τη μελέτη των βραχέων οικονομικών κύκλων στη ναυτιλία, μπορούμε να καταλήξουμε σε αρκετά βασικά συμπεράσματα:

Αιτία Κύκλων: Η βασική αιτία της δημιουργίας των ναυτιλιακών κύκλων είναι η αλληλεπίδραση μεταξύ της προσφοράς, που εκφράζεται μέσω της διαθέσιμης ναυτιλιακής ικανότητας, και της ζήτησης που αυτή έχει στην αγορά.

Στάδια του Ναυτιλιακού Κύκλου: Ο κύκλος χωρίζεται σε τέσσερα κύρια στάδια - ύφεση, ανάκαμψη, κορύφωση και κατάρρευση. Κάθε στάδιο προσδίδει διαφορετικά χαρακτηριστικά στην αγορά.

Απροσδόκητη Φύση: Η συχνότητα, η περιοδικότητα και η μεταβλητότητα των ναυτιλιακών κύκλων δεν είναι σταθερές. Δεν υπάρχει ένας προκαθορισμένος τρόπος για την πρόβλεψη τους. Η απρόβλεπτη φύση των ναυτιλιακών κύκλων καθιστά δύσκολη την πρόβλεψη των μελλοντικών εξελίξεων. Η αβεβαιότητα και οι αλλαγές στις συνθήκες της αγοράς απαιτούν ευελιξία και ανταρктиκές στρατηγικές.

Πρόβλεψη Δύσκολη: Δεν υπάρχει κοινά αποδεκτός ή αξιόπιστος τρόπος πρόβλεψης των ναυτιλιακών κύκλων, καθώς οι συνθήκες είναι ευμετάβλητες και απρόβλεπτες.

Διάρκεια Κύκλου: Η διάρκεια του ναυτιλιακού κύκλου επηρεάζεται από τις επενδυτικές αποφάσεις και τον ρυθμό κατασκευής νέων πλοίων. Η υπερβολική επενδυτική ενέργεια μπορεί να επιμηκύνει τον κύκλο. Η διάρκεια του ναυτιλιακού κύκλου εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από τις επενδυτικές αποφάσεις στον τομέα της ναυπήγησής βιομηχανίας. Η υπερβολική κατασκευή νέων πλοίων μπορεί να επιμηκύνει τον κύκλο, ενώ η αποτελεσματική διαχείριση των πλοίων μπορεί να συμβάλει στη σταθεροποίηση του.

Επίδραση στην Αγορά: Οι ναυτιλιακοί κύκλοι διαδραματίζουν σημαντικό ρόλο στη διαμόρφωση της ναυτιλιακής αγοράς, δημιουργώντας περιβάλλοντα όπου οι ισχυρότερες εταιρείες έχουν τη δυνατότητα να επιβιώσουν και να αναπτυχθούν.

Σκοπός των Κύκλων: Οι ναυτιλιακοί κύκλοι επιτελούν σημαντικό ρόλο στην εξέλιξη του ναυτιλιακού τομέα, δημιουργώντας ένα περιβάλλον όπου οι ισχυρότερες εταιρείες επιβιώνουν, ενώ οι αδύναμες αποχωρούν.

Με βάση αυτά τα συμπεράσματα, φαίνεται ότι η ναυτιλιακή βιομηχανία, παρόλη την αναπόφευκτη αβεβαιότητα, ακολουθεί έναν είδος φυσικού επαναλαμβανόμενου κύκλου, που επηρεάζεται από πολλούς παράγοντες, συμπεριλαμβανομένων των οικονομικών συνθηκών και των επενδυτικών αποφάσεων.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5-ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΙ ΔΕΙΚΤΕΣ

Οι ναυτιλιακοί δείκτες αποτελούν χρήσιμα εργαλεία για την απεικόνιση, μέτρηση και παρακολούθηση της αγοράς. Επιπλέον, η χρησιμότητά τους ως χρηματοοικονομικά εργαλεία έχει επιφέρει την καθιέρωση ορισμένων δεικτών ως σημαντικών μεγεθών, όχι μόνο στη ναυτιλιακή αγορά αλλά και στις χρηματοοικονομικές αγορές. Ένα παράδειγμα αυτού είναι ο δείκτης BIFFEX.

Ο Δείκτης Βαλτικών Διεθνών Συμβάσεων Φορτίων (BIFFEX) είναι ένα χρηματοοικονομικό εργαλείο που λειτουργεί ως καθοριστικό μέτρο για τις τιμές φορτίων στη ναυτιλιακή βιομηχανία. Συγκεκριμένα, το BIFFEX επικεντρώνεται στην αγορά ναυτιλιακών φορτίων ξηρού φορτίου, που περιλαμβάνει τη μεταφορά εμπορευμάτων όπως άνθρακας, σίδηρος και σιτηρά.

Παρακάτω εξηγούνται πώς λειτουργεί το BIFFEX και η σχετικότητά του με μια ναυτιλιακή εταιρεία:

Καθορισμός Τιμών Φορτίων: Το BIFFEX παρέχει έναν καθορισμένο και συναλλάσσιμο δείκτη που αντικατοπτρίζει τις αναμενόμενες μελλοντικές τιμές φορτίων για τη μεταφορά ξηρού φορτίου. Αποτελεί ουσιαστικά αγορά μελλοντικών συμβολαίων για τιμές φορτίων.

Διαχείριση Κινδύνου: Οι ναυτιλιακές εταιρείες μπορούν να χρησιμοποιήσουν τα συμβόλαια BIFFEX για την αντιμετώπιση των κυμάνσεων στις τιμές των φορτίων. Μέσω της σύναψης μελλοντικών συμβολαίων, οι εταιρείες μπορούν να κλειδώσουν μια συγκεκριμένη τιμή για τη μεταφορά αγαθών σε μελλοντική ημερομηνία, μειώνοντας την αβεβαιότητα που συνδέεται με τις αστάθειες των αγορών ναυτιλίας.

Συναισθηματική Κατάσταση της Αγοράς: Οι αλλαγές στα επίπεδα του BIFFEX μπορούν να υποδείξουν μεταβολές στη συναισθηματική κατάσταση της αγοράς και τις προσδοκίες σχετικά με τις μελλοντικές τιμές φορτίων. Οι ναυτιλιακές εταιρείες παρακολουθούν στενά αυτές τις αλλαγές για να προσαρμόσουν τις στρατηγικές τους αναλόγως.

Οικονομική Επίδραση: Για τις ναυτιλιακές εταιρείες, ιδιαίτερα αυτές που είναι έντονα εμπλεκόμενες στη ναυτιλία ξηρού φορτίου, το BIFFEX μπορεί να επηρεάσει την οικονομική τους απόδοση. Ένα ευνοϊκό περιβάλλον με υψηλές τιμές φορτίων μπορεί να συμβάλει σε αυξημένα έσοδα, ενώ μια ύφεση μπορεί να οδηγήσει σε χαμηλότερα κέρδη.

Παγκόσμιοι Οικονομικοί Δείκτες: Δεδομένου ότι η ζήτηση για ναυτιλιακή μεταφορά ξηρού φορτίου συνδέεται στενά με τις παγκόσμιες οικονομικές δραστηριότητες (π.χ., κατασκευές, κατασκευαστικές εργασίες), οι τάσεις του BIFFEX μπορούν να λειτουργήσουν ως έμμεσος δείκτης της οικονομικής υγείας. Μια αυξημένη τιμή του BIFFEX μπορεί να υποδείξει αύξηση του εμπορίου και της οικονομικής ανάπτυξης.

Συνοπτικά, το BIFFEX διαδραματίζει καίριο ρόλο στη ναυτιλιακή βιομηχανία, παρέχοντας ένα χρηματοοικονομικό εργαλείο για τη διαχείριση του κινδύνου και λειτουργώντας ως ένδειξη των συνθηκών της αγοράς. Οι ναυτιλιακές εταιρείες χρησιμοποιούν το BIFFEX για να λαμβάνουν ενημερωμένες αποφάσεις σχετικά με τις λειτουργίες τους και για να προηγηθούν στη δυναμική και κυκλική φύση της αγοράς μεταφοράς φορτίων.

5.1 BALTIC DRY INDEX- Η ΖΩΤΙΚΗ ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΟΥ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ

Ο Δείκτης Βαλτικού Ξηρού (BDI) αποτελεί πραγματικά ένα κλειδί για την κατανόηση της κατάστασης στη ναυτιλιακή βιομηχανία. Αυτός ο δείκτης αντικατοπτρίζει την αλληλεπίδραση μεταξύ της προσφοράς και της ζήτησης για τη μεταφορά εμπορευμάτων σε παγκόσμια κλίμακα. Ορίζει ουσιαστικά το κόστος μεταφοράς για μεγάλα φορτηγά πλοία, ενώ παράλληλα λειτουργεί ως δείκτης αγοράς για την αξία των ναυλώσεων.

Ο BDI είναι ιδιαίτερα χρήσιμος για τους επενδυτές, τους ναυλωτές και τους ιδιοκτήτες πλοίων. Οι μεταβολές του BDI αντανακλούν τις τάσεις στην παγκόσμια οικονομία και το εμπορικό κλίμα, καθώς και την ικανότητα της ναυτιλιακής βιομηχανίας να ανταποκριθεί σε αυτές τις τάσεις. Συνεπώς, οι επενδυτές χρησιμοποιούν συχνά τον BDI ως έναν πρόγνωση δεικτη για τις μελλοντικές εξελίξεις στην παγκόσμια οικονομία.

Το γεγονός ότι ο BDI περιλαμβάνει μέσες χρονοχάρτες των τριών βασικών κατηγοριών πλοίων (Capesize, Panamax και Supramax) τον καθιστά ιδιαίτερα ολοκληρωμένο, αντιπροσωπεύοντας ένα ευρύ φάσμα του ναυτιλιακού τομέα.

Συνολικά, ο BDI είναι ένα εργαλείο που προσφέρει σημαντική πληροφορία και προοπτική για την κατάσταση της ναυτιλιακής βιομηχανίας και την παγκόσμια οικονομία.

Οι ναυτιλιακές διαδρομές αποτελούν κρίσιμο τμήμα της παγκόσμιας και τοπικής εφοδιαστικής αλυσίδας για κατασκευαστές. Έχουν σημαντική σημασία για την ευρύτερη αγορά γενικά, καθώς η ζήτηση για αυτές μπορεί να βοηθήσει στην πρόβλεψη της μελλοντικής οικονομικής δραστηριότητας. Το φορτίο που μεταφέρεται κατά μήκος αυτών των διαδρομών σε μεγάλα φορτηγά πλοία περιλαμβάνει τα ακατέργαστα προϊόντα που απαιτούνται για την κατασκευή αγαθών σε όλο τον κόσμο. Αυτά τα εμπορεύματα περιλαμβάνουν, αλλά δεν περιορίζονται σε, μεταλλεύματα - και υλικά οικοδομής -, γεωργικά προϊόντα (σιτηρά) και δομικά υλικά. Η αποστολή αυτών των προϊόντων διαδραματίζει καθοριστικό ρόλο στη συνολική λειτουργία του παγκόσμιου εμπορίου και της οικονομίας, ενισχύοντας τη σύνδεση μεταξύ παραγωγής και κατανάλωσης.

Δείκτης Capesize

Ο δείκτης περιλαμβάνει τις πέντε παρακάτω διαδρομές:

- Κίνα-Βραζιλία
- Κίνα προς Ιαπωνία Transpacific
- Γιβραλτάρ/Αμβούργο
- Ήπειρος/Μεσογειακή Κίνα προς Ιαπωνία
- Κίνα μέσω Αυστραλίας ή Ινδονησίας

Δείκτης Παναμά

Ο Δείκτης περιλαμβάνει τις παρακάτω πέντε διαδρομές:

- Ταξίδι από Χονγκ Κονγκ στη Νότια Κορέα μετ' επιστροφής
- Skaw (βορειότερο σημείο της Δανίας) – Υπερατλαντικό ταξίδι Γιβραλτάρ
- Χονγκ Κονγκ προς Νότια Κορέα Skaw – Γιβραλτάρ
- Dely Spore γύρω από τον Ατλαντικό (σιτηρά ΗΠΑ)
- Χονγκ Κονγκ στη Νότια Κορέα με την Ταϊβάν μέσω του Ειρηνικού

Δείκτης Supramax

Ο Δείκτης περιλαμβάνει τις παρακάτω δέκα διαδρομές:

- Med or BI Sea προς Κίνα-Νότια Κορέα
- Κόλπος ΗΠΑ προς Κίνα-Νότια Ιαπωνία
- Βόρεια Κίνα προς Αυστραλία ή Ειρηνικό μετ' επιστροφής
- Βόρεια Κίνα έως Δυτική Αφρική
- Κόλπος των ΗΠΑ προς Skaw-Passero
- Skaw-Passero στον Κόλπο των ΗΠΑ
- Δυτική Αφρική προς Κίνα μέσω Νότιας Αμερικής (ανατολική ακτή)
- Νότια Κίνα μέσω Ινδονησίας προς Ινδία (ανατολική ακτή)
- Δυτική Αφρική προς Skaw-Passero μέσω Νότιας Αμερικής (ανατολική ακτή)
- Ινδονησία στη νότια Κίνα

Οποιοσδήποτε ασχολείται με τις αγορές , είτε θεσμικός, είτε ιδιώτης επενδυτής, είτε και αποταμιευτής μακροπρόθεσμης βάσης, με την κίνησή του ο δείκτης BDI τον βοηθά στην κατανόηση και όσον δυνατόν καλύτερη εκτίμηση των τάσεων της αγοράς.

Για παράδειγμα, εάν παρατηρήσουμε ότι ο δείκτης BDI "βυθίζεται", αυτό μπορεί να αποτελεί ένα πρώιμο προειδοποιητικό σήμα ότι ενδέχεται να βρισκόμαστε ενώπιον μιας επερχόμενης οικονομικής ύφεσης ή ότι βρισκόμαστε ήδη στη μέση μιας οικονομικής ύφεσης. Αντίστοιχα, η αύξηση των τιμών μπορεί να οδηγήσει είτε σε αρρυθμίες στην εφοδιαστική αλυσίδα, όπως συμβαίνει στη σύγχρονη εποχή μας, είτε να λειτουργήσει ως πρόδρομος δείκτης για την έξοδο από μια περίοδο ύφεσης και την επικείμενη ανάπτυξη.

Η διακυμαντικότητα του δείκτη Baltic Dry Index (BDI) συχνά αντανακλά τις γενικές οικονομικές τάσεις και τις προσδοκίες για την παγκόσμια εμπορική δραστηριότητα. Κατανοώντας τον BDI, είμαστε σε θέση να αντλήσουμε σημαντικές πληροφορίες για την υγεία της παγκόσμιας οικονομίας και τις επιδόσεις της ναυτιλιακής αγοράς χύδην φορτίου.

Σε περιόδους ύφεσης, ο BDI μπορεί να καταγράφει πτώση λόγω της μείωσης της ζήτησης για ναυτιλιακές υπηρεσίες και της περιορισμένης εμπορικής δραστηριότητας. Από την άλλη πλευρά, σε περιόδους οικονομικής ανάκαμψης, ο BDI μπορεί να αυξάνεται, αντικατοπτρίζοντας την αυξημένη ζήτηση για μεταφορικές υπηρεσίες και την ανάπτυξη του εμπορίου.

Επιπλέον, ο BDI επιδρά στις αποφάσεις των φορτωτών, ναυλωτών και εφοπλιστών, καθώς οι μεταβολές του επηρεάζουν το κόστος ναυλώσεων και, συνεπώς, τα οικονομικά τους αποτελέσματα. Η διαβούλευση του BDI μπορεί να χρησιμοποιηθεί ως εργαλείο πρόβλεψης των τάσεων στη ναυτιλιακή αγορά και να βοηθήσει στη λήψη στρατηγικών αποφάσεων.

Η σημασία των ναυτιλιακών λωρίδων στη μεταφορά πρώτων υλών σε παγκόσμιο επίπεδο είναι αναμφισβήτητη, καθώς αποτελούν βασικό συστατικό της παγκόσμιας οικονομίας. Οι πρώτες ύλες και τα τελικά προϊόντα συχνά προέρχονται από διάφορες τοποθεσίες, και η αποστολή τους μεταξύ αυτών των τοποθεσιών είναι ουσιώδης για τη διατήρηση ανταγωνιστικών τιμών και τη δημιουργία αξίας για τον καταναλωτή. Η αποτελεσματική μεταφορά των εμπορευμάτων συντελεί στην εξασφάλιση αποτελεσματικής παρουσίας των εταιρειών στην αγορά.

Επιπλέον, η κατανόηση του Baltic Dry Index (BDI) αποτελεί κρίσιμο παράγοντα για τη σωστή ανάλυση των μακροοικονομικών ροών. Ο BDI παρέχει σημαντικές πληροφορίες για την κατάσταση της ναυτιλιακής βιομηχανίας και την παγκόσμια οικονομία. Η χρήση του ως δείκτης βοηθάει στη λήψη πιο ενημερωμένων αποφάσεων, είτε πρόκειται για επενδύσεις με βραχυπρόθεσμο είτε με μακροπρόθεσμο χαρακτήρα.

Εν κατακλείδι, ο BDI αναδεικνύεται ως ένα κεντρικό εργαλείο για την κατανόηση των παγκόσμιων αγορών και των επενδυτικών τάσεων, παρέχοντας στους επενδυτές και τους επαγγελματίες στον τομέα τη ναυτιλίας πολύτιμες πληροφορίες για τις εξελίξεις στον κλάδο.

Ο Baltic Dry Index (BDI) είναι ένας κρίσιμος δείκτης που μετρά την κατάσταση της παγκόσμιας ναυτιλιακής βιομηχανίας. Συγκεκριμένα, αποτελεί έναν σύνθετο δείκτη που αντανακλά τη συσχέτιση μεταξύ της προσφοράς και της ζήτησης για τη χρήση φορτηγών πλοίων σε διάφορες θαλάσσιες διαδρομές. Ο BDI παρέχει σημαντικές πληροφορίες σχετικά με την κινητικότητα των παγκόσμιων εμπορευματικών ροών και αποτελεί δείκτη της συνολικής οικονομικής δραστηριότητας.

Ο BDI περιλαμβάνει τρεις υποδείκτες για φορτηγά πλοία διαφορετικών μεγεθών: Capesize, Panamax και Supramax. Ο Capesize αφορά σε μεγάλα πλοία που διαθέτουν τη δυνατότητα μεταφοράς μεγάλων ποσοτήτων φορτίου, ενώ ο Panamax και ο Supramax αναφέρονται σε πλοία με μικρότερες χωρητικότητες.

Ο BDI χρησιμοποιείται ευρέως ως δείκτης για την παρακολούθηση των τάσεων στη ναυτιλιακή βιομηχανία και ως μέτρο για την πρόβλεψη των εξελίξεων στην παγκόσμια οικονομία. Είναι επίσης χρήσιμος για την αξιολόγηση της κατάστασης της παγκόσμιας εμπορικής δραστηριότητας, καθώς τα πλοία φορτώνονται με αγαθά που προορίζονται για εξαγωγή ή μεταφορά σε διεθνές επίπεδο.

Η αύξηση του BDI συνήθως υποδηλώνει αυξημένη ζήτηση για ναυτιλιακές μεταφορές, ενώ η μείωσή του μπορεί να υποδεικνύει πτώση στην οικονομική δραστηριότητα και στη ζήτηση για παγκόσμια ναυτιλιακή χωρητικότητα. Επομένως, ο BDI είναι ένα σημαντικό εργαλείο για επενδυτές, αναλυτές και επαγγελματίες στον τομέα της ναυτιλίας που αναζητούν στρατηγικές και προοπτικές στον χώρο αυτό.

5.2.BALTIC FREIGHT INDEX (BFI).

Ο δείκτης BFI (Baltic Freight Index) απεικονίζει τις ημερήσιες μεταβολές στα ναύλα σε συγκεκριμένες εμπορευματικές διαδρομές. Οι αναφορές αυτές προέρχονται από συγκεκριμένους ναυλομεσιτικούς οίκους, οι οποίοι τις μετατρέπουν σε επιμέρους δείκτες ανά εμπορευματική διαδρομή. Ο συνολικός δείκτης BFI αποτελεί τον μέσο σταθμισμένο όρο των επιμέρους διαδρομών.

Αυτός ο δείκτης δημιουργήθηκε το 1985 και έχει υποστεί πολλαπλές τροποποιήσεις για να αντικατοπτρίζει τη συνολική εικόνα της ναυλαγοράς ξηρού φορτίου. Συγκεκριμένα, λαμβάνει υπόψη το μέγεθος των φορτίων, το είδος τους, τις διαδρομές, και τον μέσο σταθμικό όρο για να παρέχει έναν ολοκληρωμένο δείκτη. Οι ανακοινώσεις των δεδομένων προέρχονται καθημερινά από το Baltic Exchange.

Επιπλέον, ο δείκτης BFI ανακοινώνεται στο Διεθνές Κέντρο Μελλοντικών Χρηματοοικονομικών Συναλλαγών του Λονδίνου (LIFFE - London Freight Futures Exchange). Αποτελεί τη βάση για τη διαπραγμάτευση των Συναλλαγών Μελλοντικών Συμβολαίων του Διεθνούς Βαλτικού Κέντρου (BIFFEX - Baltic International Freight Futures Exchange).

Τα συμβόλαια BIFFEX παρέχουν τη δυνατότητα κάλυψης έναντι των κινδύνων από τις μεγάλες διακυμάνσεις στην αγορά του ξηρού φορτίου, κυρίως για πλοιοκτήτες, ναυλωτές, μεγάλους εμπορικούς οίκους και μεσίτες.

5.3.BALTIC HANDY INDEX (BHI).

Ο δείκτης αυτός αναφέρεται στη ναυλαγορά ξηρού φορτίου για φορτία που μεταφέρονται με πλοία της κατηγορίας Handy (Handysize και Handymax χωρητικότητας μέχρι 40,000 DWT). Ο δείκτης δημιουργείται από επιλεγμένες διαδρομές που αντικατοπτρίζουν σε ημερήσια βάση την συγκεκριμένη ναυλαγορά. Οι επιμέρους διαδρομές και η στάθμισή τους στον δείκτη BHI, καθώς επίσης και το είδος και η ποσότητα φορτίου που μεταφέρονται σε αυτές, παρουσιάζονται στον παρακάτω

ΠΙΝΑΚΑ 4.

HANDYSIZE			BHI	550
Trade	Weight	Hire per day		
Skaw -Passero trip Recalada Rio de Janeiro	12,50%	4229		
Skaw- Passero trip Boston – Galveston	12,50%	4329		
Recalada - Rio de Janeiro trip Skaw – Passero	12,50%	15678		
US Gulf trip via us Gulf or NCSA to Skaw – Passero	12,50%	10156		
SE Asia trip via Australia to Singapore	25%	8247		
S Korea - Japan via NOPAC to Singapore – Japan	25%	7863		
			TCA	8326

--	--	--	--	--

(Gwilliam,1993)

Πίνακας 4 BALTIC HANDY INDEX

5.4 BALTIC SUPRAMAX INDEX (BSI).

Ο δείκτης BHSI (Baltic Supramax Index) δημιουργήθηκε για την ακριβέστερη παρακολούθηση της επιμέρους ναυλαγοράς ξηρού φορτίου στην κατηγορία χωρητικότητας των πλοίων Supramax, τα οποία έχουν φορτηγότητα περίπου 50.000 έως 63.000 ντουγραμμών (dwt). Αυτή η υποκατηγορία πλοίων ανήκει στην ευρύτερη κατηγορία των dry bulk carriers, οι οποίες ειδικεύονται στη μεταφορά ξηρών εμπορευμάτων, όπως άνθρακας, σίδηρος, σιτηρά, ορυκτά, και άλλα παρόμοια.

Ο BHSI αντιπροσωπεύει την κίνηση των ναυλώσεων για τα πλοία Supramax και παρέχει σημαντικές πληροφορίες για την κατάσταση της αγοράς σε αυτήν την ειδική υποκατηγορία. Η παρακολούθηση αυτής της αγοράς είναι σημαντική για τους επενδυτές, τους ναυλωτές και τους ιδιοκτήτες πλοίων που επικεντρώνονται στη μεταφορά ξηρού φορτίου με πλοία Supramax.

Ο BHSI αντικατοπτρίζει την ισορροπία μεταξύ προσφοράς και ζήτησης για τα πλοία Supramax, και οι κινήσεις του δείκτη μπορούν να ερμηνευτούν ως ένδειξη της γενικότερης υγείας της αγοράς ξηρού φορτίου. Συνεπώς, οι επαγγελματίες του χώρου παρακολουθούν στενά τον BHSI για να λάβουν αποφάσεις σχετικά με τις επενδύσεις τους και τη διαχείριση του στόλου τους.

Οι επιμέρους διαδρομές και η στάθμιση τους στον δείκτη BSI, καθώς επίσης και το είδος και η ποσότητα φορτίου που μεταφέρονται σε αυτές, παρουσιάζονται στον παρακάτω ΠΙΝΑΚΑ 5.

SUPRAMAX			BHI	550
Trade	Weight	Hire per day		
Antwerp -Skaw Trip Far East	12,50%	14083		

Canakkale Trip Far East	12,50%	14805		
Japan - SK / NOPAC or Australia RV	25%	10196		
Japan - SK Trip Gib - Skaw range	25%	5790		
US Gulf - Skaw – Passero	12,50%	16600		
Skaw - Passero - US Gulf	12,50%	4015		
W.Africa via ECSA to Far East	0%	16544		
W.Africa via ECSA - Skaw Passero	0%	9133		
			TCA	10184

(Gwilliam,1993)

Πίνακας 5 BALTIC SUPRAMAX INDEX

5.5 BALTIC PANAMAX INDEX (BPI).

Ο δείκτης BPI (Baltic Panamax Index) δημιουργήθηκε με σκοπό την ακριβέστερη παρακολούθηση της επιμέρους ναυλαγοράς ξηρού φορτίου στην κατηγορία χωρητικότητας των πλοίων Panamax. Τα πλοία Panamax κατατάσσονται στην κατηγορία των dry bulk carriers και έχουν φορτηγότητα περίπου 67.000 έως 78.000 ντουγραμμών (dwt). Αυτά τα πλοία συχνά χρησιμοποιούνται για τη μεταφορά μεσαίου μεγέθους φορτίων όπως σιτηρά, ορυκτά, και άλλα ξηρά εμπορεύματα.

Ο BPI αντιπροσωπεύει την κίνηση των ναυλώσεων για τα πλοία Panamax και παρέχει σημαντικές πληροφορίες για την κατάσταση της αγοράς σε αυτήν την ειδική υποκατηγορία. Ο δείκτης αυτός βοηθάει στο να κατανοήσουμε τις τάσεις στη ζήτηση και προσφορά για τα πλοία Panamax, καθώς και στην αξιολόγηση της γενικής κατάστασης της αγοράς ξηρού φορτίου.

Οι ενδείξεις που παρέχει ο BPI μπορούν να χρησιμοποιηθούν από επενδυτές, ναυλωτές και ιδιοκτήτες πλοίων για να λάβουν αποφάσεις σχετικά με τις επενδύσεις τους και τη διαχείριση του στόλου τους, ειδικά όσον αφορά τη μεταφορά ξηρού φορτίου με πλοία Panamax.

Οι επιμέρους διαδρομές και η στάθμιση τους στον δείκτη BSI, καθώς επίσης και το είδος και η ποσότητα φορτίου που μεταφέρονται σε αυτές, παρουσιάζονται στον παρακάτω ΠΙΝΑΚΑ 6.

PANAMAX				BPI	1291
Trade		Weight	hire per day	\$/mt	
Transatlantic RV	74000	25%	10185		
Skaw-GIB / Far East	74000	25%	19552		
Japan - SK / Pacific / RV	74000	25%	10095		
Implied Voyage Newcastle – Qingdao				16,66	
FAR EAST / NOPAC - AUST / SK - PASS	74000	25%	1494		
				TCA	\$10332

(Gwilliam,1993)

Πίνακας 6 BALTIC PANAMAX INDEX

5.6 .BALTIC CAPE SIZE INDEX (BCI).

Ο δείκτης BCI (Baltic Capesize Index) εκφράζει την αγορά των πλοίων χωρητικότητας Capesize, τα οποία είναι σχεδιασμένα για τη μεταφορά μεγάλων ποσοτήτων εμπορευμάτων όπως σιδηρομεταλλεύματα, άνθρακας και σιτηρά. Αυτά τα πλοία έχουν μεγάλη χωρητικότητα, συνήθως άνω των 100.000 ντουγραμμών (dwt), και μπορούν να ταξιδέψουν μόνο σε βαθιές θαλάσσιες διαδρομές, όπως αυτές στον Ειρηνικό Ωκεανό.

Ο BCI καταγράφει τις τιμές ναύλων για τα πλοία Capesize και παρέχει σημαντικές πληροφορίες σχετικά με τη ζήτηση και προσφορά για τη μεταφορά σιδηρομεταλλεύματος, άνθρακα και σιτηρών στην περιοχή του Ειρηνικού. Είναι καίριος δείκτης για τους εμπλεκόμενους στον τομέα, καθώς παρέχει σήματα σχετικά με τη ζωτικότητα της αγοράς για τη μεταφορά αυτών των σημαντικών εμπορευμάτων. Οι πληροφορίες που προσφέρει ο BCI μπορούν να χρησιμοποιηθούν για τον σχεδιασμό επενδύσεων, τη λήψη αποφάσεων σχετικά με τη ναυλόμενη χωρητικότητα και για την πρόβλεψη των τάσεων στην αγορά των Capesize.

Οι επιμέρους διαδρομές και η στάθμιση τους στον δείκτη BSI, καθώς επίσης και το είδος και η ποσότητα φορτίου που μεταφέρονται σε αυτές, παρουσιάζονται στον παρακάτω ΠΙΝΑΚΑ 7.

PANAMAX				BPI	1534
Trade	Cargo Size	Weight	\$/mt		
Tubarao / Rotterdam	160000	10%	8,559		
Tubarao / Qingdao	160000	15%	21,218		
Richards Bay / Rotterdam	150000	5%	8,514		
W.Australia / Qingdao	160000	15%	7,763		
Bolivar / Rotterdam	150000	5%	9,441		
			hire per day		
Gibraltar / Hamburg trans Atlantic RV	172000	10%	3911		
Cont / Mediterranean trip F.East	172000	5%	25067		
Pacific RV	172000	20%	6179		
China / Japan trip Med / Cont	172000	15%	-8713		
				TCA	\$6611

(Gwilliam,1993)

Πίνακας 7_BALTIC CAPESIZE INDEX

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6: ΔΕΔΟΜΕΝΑ ΠΟΥ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΗΘΗΚΑΝ ΚΑΙ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΠΟΥ ΠΡΟΕΚΥΨΑΝ

6.1 ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΔΕΔΟΜΕΝΩΝ

ΠΙΝΑΚΑΣ 8

PRICE(MILLIONS OF DOLLARS)=ΤΙΜΗ ΣΕ ΕΚΑΤΟΜΜΥΡΙΑ ΔΟΛΛΑΡΙΑ

MAIN BULK(MILLIONS OF TONS) IRON ORE-GRAIN-COAL=ΚΥΡΙΩΣ

ΦΟΡΤΙΟ(ΕΚΑΤΟΜΜΥΡΙΑ ΤΟΝΟΙ) ΣΙΔΗΡΟΜΕΤΑΛΛΕΥΜΑ-ΣΙΤΗΡΑ-

ΑΝΘΡΑΚΑΣ

O.D.C.=OTHER DRY CARGO(MILLIONS OF TONS) BAUXITE/ALUMINAE-

PHOSPHATE=ΑΛΛΟΥ ΕΙΔΟΥΣ ΞΗΡΟ ΦΟΡΤΙΟ(ΕΚΑΤΟΜΜΥΡΙΑ ΤΟΝΝΟΙ)

ΒΩΞΙΤΗΣ/ΑΛΟΥΜΙΝΙΟ-ΦΩΣΦΑΤΑ

M.T.P= MEDIAN TIME PORT= ΧΡΟΝΟΣ ΠΑΡΑΜΟΝΗΣ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΣΤΑ

ΛΙΜΑΝΙΑ

AV.A.V=AVERAGE AGE OF VESSELS=ΜΕΣΗ ΗΛΙΚΙΑ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

M.S.O.V=MAXIMUM SIZE OF VESSELS=ΜΕΓΙΣΤΟ ΜΕΓΕΘΟΣ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

A.S.V =AVERAGE SIZE OF VESSELS=ΜΕΣΟ ΜΕΓΕΘΟΣ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

S.G=SUPPLY GROWTH=ΑΥΞΗΣΗ ΠΡΟΣΦΟΡΑΣ ΠΛΟΙΩΝ ΞΗΡΟΥ ΦΟΡΤΙΟΥ

D.G=DEMAND GROWTH=ΑΥΞΗΣΗ ΖΗΤΗΣΗΣ ΠΛΟΙΩΝ ΞΗΡΟΥ ΦΟΡΤΙΟΥ

B.D.I.Y=BALTIC DRY INDEX YEARLY=ΕΤΗΣΙΟΣ ΔΕΙΚΤΗΣ ΞΗΡΟΥ

ΦΟΡΤΙΟΥ BALTIC

B.D.I.A= BALTIC DRY INDEX AVERAGE= ΜΕΣΟΣ ΔΕΙΚΤΗΣ ΞΗΡΟΥ

ΦΟΡΤΙΟΥ BALTIC

Πίνακας 8

Year	Ship	Price	M.B	O.D.C	M.T.P	AV.A. V	M.S.O. V	A.S.V	S. G	D. G	B.D.I.Y	B.D.I.A
2018	CAPE SIZE 5Y	33	3215	4603	2,01	14	204014	32011	3%	2%	1339	16073
2019	CAPE SIZE 5Y	37.5	3218	4690	2,01	15	204014	32011	4%	0%	1325	15894
2020	CAPE SIZE 5Y	35.3	3196	4531	2,01	14	204014	32011	4%	1%	1087	13039
2021	CAPE SIZE 5Y	46.5	3272	4761	2,11	14	204014	32011	4%	3%	2963	35550
2022	CAPE SIZE 5Y	42	3489	4840	2,11	14	204014	32011	3%	- 2%	1772	21264
2018	CAPE SIZE 10Y	23.5	3215	4603	2,01	14	204014	32011	3%	2%	1339	16073
2019	CAPE SIZE 10Y	22	3218	4690	2,01	15	204014	32011	4%	0%	1325	15894
2020	CAPE SIZE 10Y	19	3196	4531	2,01	14	204014	32011	4%	1%	1087	13039
2021	CAPE SIZE 10Y	32.5	3272	4761	2,11	14	204014	32011	4%	3%	2963	35550
2022	CAPE SIZE 10Y	27	3489	4840	2,11	14	204014	32011	3%	- 2%	1772	21264
2018	CAPE SIZE 15Y	14	3215	4603	2,01	14	204014	32011	3%	2%	1339	16073
2019	CAPE SIZE 15Y	13.5	3218	4690	2,01	15	204014	32011	4%	0%	1325	15894
2020	CAPE SIZE 15Y	12	3196	4531	2,01	14	204014	32011	4%	1%	1087	13039
2021	CAPE SIZE 15Y	20	3272	4761	2,11	14	204014	32011	4%	3%	2963	35550
2022	CAPE SIZE 15Y	16.5	3489	4840	2,11	14	204014	32011	3%	- 2%	1772	21264

2018	KAMSARMAX 5Y	23.5	3215	4603	2,01	14	204014	32011	3%	2%	1339	16073
2019	KAMSARMAX 5Y	23.5	3218	4690	2,01	15	204014	32011	4%	0%	1325	15894
2020	KAMSARMAX 5Y	21.8	3196	4531	2,01	14	204014	32011	4%	1%	1087	13039
2021	KAMSARMAX 5Y	32	3272	4761	2,11	14	204014	32011	4%	3%	2963	35550
2022	KAMSARMAX 5Y	29	3489	4840	2,11	14	204014	32011	3%	- 2%	1772	21264
2018	KAMSARMAX 10Y	14.5	3215	4603	2,01	14	204014	32011	3%	2%	1339	16073
2019	KAMSARMAX 10Y	13.5	3218	4690	2,01	15	204014	32011	4%	0%	1325	15894
2020	KAMSARMAX 10Y	13.5	3196	4531	2,01	14	204014	32011	4%	1%	1087	13039
2021	KAMSARMAX 10Y	22	3272	4761	2,11	14	204014	32011	4%	3%	2963	35550
2022	KAMSARMAX 10Y	21	3489	4840	2,11	14	204014	32011	3%	- 2%	1772	21264
2018	PANAMAX 15 Y	9	3215	4603	2,01	14	204014	32011	3%	2%	1339	16073
2019	PANAMAX 15 Y	9.5	3218	4690	2,01	15	204014	32011	4%	0%	1325	15894
2020	PANAMAX 15 Y	8.8	3196	4531	2,01	14	204014	32011	4%	1%	1087	13039
2021	PANAMAX 15 Y	16	3272	4761	2,11	14	204014	32011	4%	3%	2963	35550
2022	PANAMAX 15 Y	14.5	3489	4840	2,11	14	204014	32011	3%	- 2%	1772	21264

2018	PANAMAX 20 Y	6.5	3215	4603	2,01	14	204014	32011	3%	2%	1339	16073
2019	PANAMAX 20 Y	6	3218	4690	2,01	14	204014	32011	4%	0%	1325	15894
2020	PANAMAX 20 Y	5.7	3196	4531	2,01	14	204014	32011	4%	1%	1087	13039
2021	PANAMAX 20 Y	10	3272	4761	2,11	14	204014	32011	4%	3%	2963	35550
2022	PANAMAX 20 Y	9.5	3489	4840	2,11	14	204014	32011	3%	- 2%	1772	21264
2018	ULTRAMAX 5Y	18	3215	4603	2,01	14	204014	32011	3%	2%	1339	16073
2019	ULTRAMAX 5Y	17	3218	4690	2,01	15	204014	32011	4%	0%	1325	15894
2020	ULTRAMAX 5Y	17.3	3196	4531	2,01	14	204014	32011	4%	1%	1087	13039
2021	ULTRAMAX 5Y	29	3272	4761	2,11	14	204014	32011	4%	3%	2963	35550
2022	ULTRAMAX 5Y	27	3489	4840	2,11	14	204014	32011	3%	- 2%	1772	21264
2018	SUPRAMAX 10 Y	14	3215	4603	2,01	14	204014	32011	3%	2%	1339	16073
2019	SUPRAMAX 10 Y	12.5	3218	4690	2,01	15	204014	32011	4%	0%	1325	15894
2020	SUPRAMAX 10 Y	10.5	3196	4531	2,01	14	204014	32011	4%	1%	1087	13039
2021	SUPRAMAX 10 Y	20	3272	4761	2,11	14	204014	32011	4%	3%	2963	35550

2022	SUPRAMAX 10 Y	17	3489	4840	2.11	14	204014	32011	3%	- 2%	1772	21264
2018	HANDY 37K 5Y	15	3215	4603	2.01	14	204014	32011	3%	2%	1339	16073
2019	HANDY 37K 5Y	16,7	3218	4690	2.01	15	204014	32011	4%	0%	1325	15894
2020	HANDY 37K 5Y	14,5	3196	4531	2.01	14	204014	32011	4%	1%	1087	13039
2021	HANDY 37K 5Y	24	3272	4761	2,11	14	204014	32011	4%	3%	2963	35550
2022	HANDY 37K 5Y	22	3489	4840	2.11.	14	204014	32011	3%	- 2%	1772	21264
2018	HANDY 37K 10Y	11,8	3215	4603	2.01	14	204014	32011	3%	2%	1339	16073
2019	HANDY 37K 10Y	9,2	3218	4690	2.01	15	204014	32011	4%	0%	1325	15894
2020	HANDY 37K 10Y	8,7	3196	4531	2.01	14	204014	32011	4%	1%	1087	13039
2021	HANDY 37K 10Y	17	3272	4761	2.11	14	204014	32011	4%	3%	2963	35550
2022	HANDY 37K 10Y	15,5	3489	4840	2.11	14	204014	32011	3%	- 2%	1772	21264

(Review of Maritime Transport 2018,2019,2020,2021,2022)

Πίνακας 9

Quarter	Shipname	Capacity	Build Date	Second hand price (Millions of dollars)
2023/1	9000 Stavroula	9000(TEU)	10 June 2015	66.9
2020/1	9000 Stavroula	9000(TEU)	10 June 2015	58.2
2020/3	9000 Stavroula	9000(TEU)	10 June 2015	55.6
2019/1	9000 Stavroula	9000(TEU)	10 June 2015	58.2
2018/3	9000 Stavroula	9000(TEU)	10 June 2015	62.2
2021/3	9000 Stavroula	9000(TEU)	10 June 2015	107.8
2023/2	9000 Stavroula	9000(TEU)	10 June 2015	64.5
2020/4	9000 Stavroula	9000(TEU)	10 June 2015	61.9
2019/2	9000 Stavroula	9000(TEU)	10 June 2015	56.7
2022/1	9000 Stavroula	9000(TEU)	10 June 2015	140.8
2020/2	9000 Stavroula	9000(TEU)	10 June 2015	55.8
2021/1	9000 Stavroula	9000(TEU)	10 June 2015	77.3
2019/3	9000 Stavroula	9000(TEU)	10 June 2015	60.6
2022/4	9000 Stavroula	9000(TEU)	10 June 2015	91.3
2021/2	9000 Stavroula	9000(TEU)	10 June 2015	97.2
2019/4	9000 Stavroula	9000(TEU)	10 June 2015	60.1
2022/2	9000 Stavroula	9000(TEU)	10 June 2015	136.8
2023/4	9000 Stavroula	9000(TEU)	10 June 2015	58.5
2018/4	9000 Stavroula	9000(TEU)	10 June 2015	59.9

2018/2	9000 Stavroula	9000(TEU)	10 June 2015	63.4
2021/4	9000 Stavroula	9000(TEU)	10 June 2015	113.9
2018/1	9000 Stavroula	9000 (TEU)	10 June 2015	59.1
2022/3	9000 Stavroula	9000(TEU)	10 June 2015	126.9
2023/3	9000 Stavroula	9000(TEU)	10 June 2015	61.8

6.2 ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ

xtreg Price BALTIC DRY INDEX YEARLY BALTIC DRY INDEX AVERAGE
DEMAND GROWTH, re

Random-effects GLS regression Number of obs=55 Group variable: Ship2
Number of groups=11

R-sq: within = 0.0000 Obs per group: min =5

 between = 0.0000 avg = 5.0

 overall = 0.1561 max = 5

Wald chi2(3)= 338.27

corr(u_i, X) = 0 (assumed) Prob > chi2 = 0.0000

Price | Coef. Std. Err. z P>|z| {95% Conf. Interval]

-----+-----

BALTIC -1.39299,0.5662108,-2.46,0.014,-2.502743 -0.2832377

DRY INDEX

YEARLY

BALTIC 0.116583, 0.471917, 2.47, 0.013, 0.024089 0.209077

DRY INDEX

AVERAGE

DEMAND

GROWTH -76.12364, 12.40624, -6.14, 0.000, -100.4394 -51.80785

_cons | 9.619235, 2.660509, 3.62, 0.000, 4.404732 14.83374

-----+-----

sigma_u | 8.636193

sigma_e | 1.4485797

rho | .97263533 (fraction of variance due to u_i)

-----+-----

Από τα δεδομένα του ΠΙΝΑΚΑ 8 που βρήκαμε για τις τρέχουσες τιμές των πλοίων ξηρού φορτίου από το 2018-2022, το είδος φορτίου που μεταφέρουν όπως σιδηρομετάλλευμα, σιτηρά, άνθρακα, βωξίτη, αλουμίνιο, φωσφάτα, από την μέση ηλικία των πλοίων, το μέγιστο μέγεθος των πλοίων, το μέσο μέγεθος των πλοίων, την αύξηση της προσφοράς, την αύξηση ζήτησης, τον ετήσιο δείκτη ξηρού φορτίου Baltic, τον μέσο δείκτη ξηρού φορτίου Baltic μετά από πολλές δοκιμές υπήρξε συσχέτιση σημαντική της τρέχουσας τιμής των πλοίων ξηρού φορτίου των δεικτών ετήσιου και μέσου δείκτη ξηρού φορτίου Baltic και της αύξησης της ζήτησης.

Χρησιμοποιήσαμε την παρακάτω εξίσωση πολλαπλής παλινδρόμησης:

PRICE= b0+ b1*BALTIC DRY INDEX YEARLY + b2* BALTIC DRY INDEX AVERAGE + b3 *DEMAND GROWTH.

Η παραπάνω εξίσωση μας δείχνει ότι η τρέχουσα τιμή πλοίων ξηρού φορτίου είναι συνδεδεμένη με τους δείκτες ετήσιου και μέσου δείκτη ξηρού φορτίου Baltic και της αύξησης της ζήτησης

Η τιμή overall $R^2=0.1561$, οι τιμές 0.014, 0.013 και 0.000 από την στήλη $P>[z]$ που είναι μικρότερες από 0.05 μας δείχνουν ότι υπάρχει σημαντική συσχέτιση τρέχουσας τιμής πλοίων ξηρού φορτίου και δείκτες ετήσιου και μέσου δείκτη ξηρού φορτίου Baltic και της αύξησης της ζήτησης πλοίων ξηρού φορτίου.

xtreg Price BULK MILLIONS OF TONS IRON MEDIANTIMEINPORT, re

Random-effects GLS regression Number of obs =55

Group variable: Ship2 Number of groups= 11

R-sq: within = 0.0000 Obs per group:min=5

between = 0.0000 avg = 5.0

overall = 0.1530 max = 5

Wald chi2(2)=291.38

corr(u_i, X) = 0 (assumed) Prob > chi2=0.0000

Price | Coef. Std. Err. z P>|z| [95% Conf. Interval]

-----+-----

BULK -0.0108319,0.0030179, -3.59, 0.000 -0.0167468 -0.004917

MILLIONS

OF TONS

IRON |

MEDIAN

TIME IN

PORT| 89.47419,6.683168, 13.39, 0.000 76.37542 102.573

_cons -128.9915,9.125762 -14.13 0.000 -146.8777 -111.1053

-----+-----

sigma_u | 8.6328473

sigma_e | 1.5450784

rho | .96896159 (fraction of variance due to u_i)

Από τα δεδομένα του ΠΙΝΑΚΑ 8 που βρήκαμε για τις τρέχουσες τιμές των πλοίων ξηρού φορτίου από το 2018-2022, το είδος φορτίου που μεταφέρουν όπως σιδηρομετάλλευμα, σιτηρά, άνθρακα, βωξίτη, αλουμίνιο, φωσφάτα, από την μέση ηλικία των πλοίων, το μέγιστο μέγεθος των πλοίων, το μέσο μέγεθος των πλοίων, την αύξηση της προσφοράς, την αύξηση ζήτησης, τον ετήσιο δείκτη ξηρού φορτίου Baltic, τον μέσο δείκτη ξηρού φορτίου Baltic μετά από πολλές δοκιμές υπήρξε συσχέτιση σημαντική της τρέχουσας τιμής των πλοίων ξηρού φορτίου και του σιδηρομεταλλεύματος φορτίου και του μέσου χρόνου παραμονής των πλοίων στο λιμάνι.

Χρησιμοποιήσαμε την παρακάτω εξίσωση πολλαπλής παλινδρόμησης

$$\text{PRICE} = b_0 + b_1 * \text{BULK MILLIONS OF TONS IRON} + b_2 * \text{MEDIAN TIME IN PORT}$$

Η παραπάνω εξίσωση μας δείχνει ότι η τρέχουσα τιμή πλοίων ξηρού φορτίου είναι συνδεδεμένη με το σιδηρομετάλλευμα φορτίο και τον μέσο χρόνο παραμονής των πλοίων στο λιμάνι.

Η τιμή overall $R^2 = 0.1590$ (15.90%), όπως και οι τιμές 0.000, 0.000 και 0.000 από την στήλη $P > |z|$ που είναι μικρότερες από 0.05 μας δείχνουν ότι υπάρχει σημαντική συσχέτιση τρέχουσας τιμής πλοίων ξηρού φορτίου και του σιδηρομεταλλεύματος φορτίου και του μέσου χρόνου παραμονής των πλοίων στο λιμάνι.

xtreg PRICE BuildDate, re

Random-effects GLS regression Number of obs=471

Group variable: Name2 Number of groups=21

R-sq: within = 0.0000 Obs per group: min =13

 between = 0.6582 avg = 22.4

 overall = 0.3777 max = 24

 Wald chi2(1) = 36.79

corr(u_i, X) = 0 (assumed) Prob > chi2 = 0.0000

PRICE | Coef. Std. Err. z P>|z| [95% Conf. Interval]

-----+-----
BuildDate|.0105495 .0017393 6.07 0.000 0.0071406 0.0139583

_cons | -134.6902 29.76575 -4.53 0.000 -193.03 -76.35038

-----+-----

sigma_u | 16.137689

sigma_e | 24.901628

rho | .29576404 (fraction of variance due to u_i)

Από τα δεδομένα του Πίνακα 9 η τρέχουσα τιμή των μεταχειρισμένων πλοίων ανά τρίμηνο είναι συνδεδεμένη με το έτος κατασκευής και όχι με την χωρητικότητα.

Χρησιμοποιήσαμε την παρακάτω εξίσωση απλής παλινδρόμησης

$$PRICE = b_0 + b_1 * BUILD DATE$$

Η τιμή overall $R^2 = 0.3777$ (37.77%), όπως και οι τιμές 0.000, 0.000 από την στήλη $P > |z|$ που είναι μικρότερες από 0.05 μας δείχνουν ότι υπάρχει σημαντική συσχέτιση τρέχουσας τιμής μεταχειρισμένων πλοίων ξηρού φορτίου και του έτους κατασκευής.

xtreg PRICE BuildDate if Quarter <= 20204, re

Random-effects GLS regression Number of obs = 219

Group variable: Name2 Number of groups = 21

R-sq: within = 0.0000 Obs per group: min = 1

 between = 0.4209 avg = 10.4

 overall = 0.5664 max = 12

Wald chi2(1) = 13.87

corr(u_i, X) = 0 (assumed) Prob > chi2 = 0.0002

PRICE | Coef. Std. Err. z P>|z| [95% Conf. Interval]

-----+-----

BuildDate 0.0070157, 0.0018841, 3.72 0.000, 0.003323 0.0107084

cons | -96.46514 32.25128 -2.99 0.003 -159.6765 -33.25379

-----+-----

sigma_u | 18.331825

sigma_e | 2.2554414

rho | .98508831 (fraction of variance due to u_i)

Από τα δεδομένα του Πίνακα 9 η τρέχουσα τιμή των μεταχειρισμένων πλοίων ανά τρίμηνο πριν το 2020 είναι συνδεδεμένη με το έτος κατασκευής και όχι με την χωρητικότητα.

Χρησιμοποιήσαμε την παρακάτω εξίσωση απλής παλινδρόμησης

PRICE=b0 + b1 *BUILD DATE (ΓΙΑ ΔΕΔΟΜΕΝΑ ΠΡΙΝ ΤΟ ΤΕΛΕΥΤΑΙΟ ΤΡΙΜΗΝΟ ΤΟΥ 2020)

Η τιμή overall R²=0.5664(56.64%), όπως και οι τιμές 0.000, 0.003 από την στήλη P>|z| που είναι μικρότερες από 0.05 μας δείχνουν ότι υπάρχει σημαντική συσχέτιση τρέχουσας τιμής μεταχειρισμένων πλοίων ξηρού φορτίου πριν το τελευταίο τρίμηνο του 2020 και του έτους κατασκευής.

xtreg PRICE BuildDate if Quarter >20204, re

Random-effects GLS regression Number of obs=252

Group variable: Name2 Number of groups=21

R-sq: within = 0.0000 Obs per group: min =12

between = 0.7092 avg =12.0

overall = 0.4565 max =12

Wald chi2(1) = 46.34

corr(u_i, X) = 0 (assumed) Prob > chi2 =0.0000

PRICE | Coef. Std. Err. z P>|z| [95% Conf. Interval]

-----+-----

BuildDate |.0128941 .0018941 6.81 0.000 .0091818 .0166064
_cons | -160.9049 32.42448 -4.96 0.000 -224.4557 -97.35406

-----+-----

sigma_u | 16.936408

sigma_e | 25.278406

rho | .30981812 (fraction of variance due to u_i)

Από τα δεδομένα του Πίνακα 9 η τρέχουσα τιμή των μεταχειρισμένων πλοίων ανά τρίμηνο μετά το 2020 είναι συνδεδεμένη με το έτος κατασκευής και όχι με την χωρητικότητα.

Χρησιμοποιήσαμε την παρακάτω εξίσωση απλής παλινδρόμησης

PRICE=b0 + b1 *BUILD DATE (ΓΙΑ ΔΕΔΟΜΕΝΑ ΜΕΤΑ ΤΟ ΤΕΛΕΥΤΑΙΟ ΤΡΙΜΗΝΟ ΤΟΥ 2020)

Η τιμή overall R²=0.4565(45.65%), όπως και οι τιμές 0.000, 0.000 από την στήλη P>[z] που είναι μικρότερες από 0.05 μας δείχνουν ότι υπάρχει σημαντική συσχέτιση τρέχουσας τιμής μεταχειρισμένων πλοίων ξηρού φορτίου μετά το τελευταίο τρίμηνο 2020 και του έτους κατασκευής.

7. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Από τα δεδομένα του Πίνακα 8 χρησιμοποιώντας πολλαπλή παλινδρόμηση βγάζουμε το συμπέρασμα ότι υπάρχει ουσιαστική σχέση της τρέχουσας τιμής των πλοίων ξηρού φορτίου των δεικτών ετήσιου και μέσου δείκτη ξηρού φορτίου Baltic και της αύξησης της ζήτησης για πλοία ξηρού φορτίου.

Ακόμη υπάρχει ισχυρή συσχέτιση της τρέχουσας τιμής των πλοίων ξηρού φορτίου και του σιδηρομεταλλεύματος φορτίου και του μέσου χρόνου παραμονής των πλοίων στο λιμάνι.

Από τα δεδομένα του Πίνακα 9 η τρέχουσα τιμή των μεταχειρισμένων πλοίων ανά τρίμηνο πριν και μετά το 2020 είναι συνδεδεμένη με το έτος κατασκευής και όχι με την χωρητικότητα.

Παρατηρούμε ότι οι τιμές των μεταχειρισμένων πλοίων ξηρού φορτίου της εταιρείας από τα δεδομένα του Πίνακα 9 πριν το τελευταίο τρίμηνο του 2020 είναι χαμηλότερες από τις τιμές των μεταχειρισμένων πλοίων ξηρού φορτίου της εταιρείας μετά το τελευταίο τρίμηνο του 2020. Το γεγονός αυτό οφείλεται στην πανδημία COVID που είχε ξεσπάσει τον Φεβρουάριο του 2020 και είχε ως αντίκτυπο την έλλειψη κενών θέσεων στα ναυπηγεία για την ναυπήγηση νέων πλοίων και την αύξηση της ζήτησης για μεταφορά φορτίων.

Αυτή η σχέση αποτελεί αντικατοπτρισμό της σύνθετης δυναμικής που επηρεάζει την αγορά των ναυτιλιακών μεταφορών. Κατά τη διάρκεια περιόδων υψηλής ζήτησης για το σίδηρο – μέταλλο, οι τιμές των φορτηγών πλοίων συχνά ανεβαίνουν, καθώς οι ναυτικές εταιρείες ανταγωνίζονται για τη μεταφορά αυξημένων ποσοτήτων φορτίου. Αυτό επηρεάζει επίσης την περίοδο αναμονής των πλοίων στα λιμάνια, καθώς αυξάνεται ο ανταγωνισμός για την εκφόρτωση και φόρτωση των πλοίων.

Αντιθέτως, σε περιόδους χαμηλής ζήτησης, οι τιμές των φορτηγών πλοίων μπορεί να μειώνονται, ενώ ο μέσος χρόνος αναμονής των πλοίων στα λιμάνια επίσης μπορεί να συμπιέζεται. Τα δεδομένα αυτά αντικατοπτρίζουν την ευαισθησία της αγοράς ναυτιλιακών μεταφορών στις οικονομικές και εμπορικές συνθήκες, καθώς και την αλληλεξάρτηση μεταξύ των κλάδων της οικονομίας.

Παρακάτω ενδεικτικά ένας πίνακας που συγκρίνει τα αποτελέσματα της υψηλής και χαμηλής ζήτησης για φορτίο σιδηρομετάλλου στην τιμή των φορτηγών πλοίων και τον μέσο χρόνο αναμονής των πλοίων στο λιμάνι:

	Υψηλή Ζήτηση για Φορτίο Σιδηρομετάλλου	Χαμηλή Ζήτηση για Φορτίο Σιδηρομετάλλου
Τιμή Φορτηγών Πλοίων	Τείνει να Αυξάνεται	Μπορεί να Μειώνεται
Μέσος Χρόνος Αναμονής στο Λιμάνι	Μεγαλύτερος Χρόνος Αναμονής	Πιθανώς Συμπιεσμένος Χρόνος Αναμονής
Δυναμική της Αγοράς	Ανταγωνιστική Αγορά, Υψηλές Τιμές	Λιγότερο Ανταγωνιστική Αγορά, Χαμηλές Τιμές
Οικονομική Ευαισθησία	Υψηλή Ευαισθησία στις Οικονομικές Συνθήκες	Μειωμένη Ευαισθησία στις Οικονομικές Συνθήκες
Αλληλεξάρτηση με την Οικονομία	Δυνατή Σύνδεση	Μέτρια Σύνδεση

Αυτός ο πίνακας περιλαμβάνει τον αντίκτυπο της ζήτησης φορτίου σιδηρομετάλλου στις τιμές των φορτηγών πλοίων και τους χρόνους αναμονής στα λιμάνια, καθώς και την ευρύτερη δυναμική της αγοράς και την οικονομική ευαισθησία. Θυμηθείτε ότι αυτά τα αποτελέσματα μπορεί να ποικίλουν ανάλογα με τις συγκεκριμένες αγορικές συνθήκες και άλλους παράγοντες, αλλά αυτός ο πίνακας παρέχει μια γενική επισκόπηση της σχέσης.

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ

Πίνακας 1 Μερίδια Αγοράς Σιδηρομεταλλευμάτων Εισαγωγών & Εξαγωγών.....	33
Πίνακας 2 Μερίδια Αγοράς Άνθρακα Εισαγωγών & Εξαγωγών.....	34
Πίνακας 3 Μερίδια Αγοράς Σιτηρών Εισαγωγών & Εξαγωγών.....	37
Πίνακας 4 BALTIC HANDY INDEX.....	58
Πίνακας 5 BALTIC SUPRAMAX INDEX.....	59
Πίνακας 6 BALTIC PANAMAX INDEX.....	60
Πίνακας 7 BALTIC CAPESIZE INDEX.....	61
Πίνακας 8.....	63
Πίνακας 9.....	67

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

1. Γουλιέλμος Αλ., Λειτουργική Διαχείριση Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων, Εκδόσεις Σταμούλη ΑΕ, 2001.
2. Σπίνος Αλέξανδρος, Διαφοροποίηση των Όρων των Ναυλοσυμφώνων σε Σχέση με τις Φάσεις του Ναυτιλιακού Κύκλου, Διπλωματική Εργασία, Μ.Π.Σ. στην Ναυτιλία Πανεπιστήμιο Πειραιά, 2011.
3. Μαστοράκη Ευγενία – Χριστίνα, Οι Μακροοικονομικοί Παράγοντες που προσδιορίζουν τις Αποδόσεις των Μετοχών των Ναυτιλιακών Εταιρειών, Διπλωματική Εργασία, Μ.Π.Σ. Χρηματοοικονομική Τραπεζική και Διοικητική, Πανεπιστήμιο Πειραιά, 2013.
4. Γκιζιάκης Κ., Παπαδόπουλος Α.Ι., Πλωμαρίτου Ε.Η., Εισαγωγή στις Ναυλώσεις, Εκδόσεις Σταμούλη ΑΕ, 2002
5. Βλάχος Γ.Π., Γεωργαντόπουλος Ε., (2003), “Ναυτιλιακή Οικονομική”, Πειραιάς : Τζέι & Τζέι Ελλάς

ΞΕΝΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

1. Manolis G. Kavussanos-Ilias D. Visvikis , (2016), The International Handbook of Shipping Finance, Theory and Practice, Palgrave, Macmillan.
2. Dong-Wook Song-Photis Panayides,(2012) Maritime Logistics: A Complete Guide to Effective Shipping and Port Management.
3. Talley, W.K.(2006), Maritime strategy and the cycle of shipping. Naval War College Review.
4. Tsolakis S.D.(2005), Econometric Analysis of bulk shipping markets: “Implications for investment strategies and financial Decision-Making, Thesis to obtain the degree of Doctor, Submitted in the Erasmus University Rotterdam.
5. Alderton, P.M., and Merv Rowlinson, M.,(2010) ‘The Economic of Shipping Freight Markets’ in Grammenos C.T.(ed.) The Handbook of Maritime Economics and Business, 2nd edn, London: Lloyd’s List.
6. Stopford, M., (2009) “Maritime Economics”, 3rd Edition, London and New York: Routledge.
7. Alizadeh, A.H., Nomikos, N.K., (2009) “Shipping derivatives and Risk Management”, 1 st edition, New York: Palgrave-Mcmillan.
8. Kollmeyer, C., (2009) “Explaining Deindustrialization: How Affluence, Productivity Growth, and Globalization Diminish Manufacturing Employment”, American Journal of Sociology, Vol. 114.
9. Mason, R., Nair, R. (2013), “Supply-side strategic flexibility capabilities in container liner shipping”, The International Journal of Logistics Management, Vol. 24.
10. Eriksen, I. E., Norman V.D., (1976): ECOTANK – Econometric Model for Tanker Companies, Report, Institute for Shipping Research, Bergen.
11. Glen D., Christy S., (2010), ‘The Tanker Market: Current Structure and Economic Analysis’, in Grammenos C.T.(ed.) The Handbook of Maritime Economics and Business, 2nd edn London: Lloyd’s List.

12. Strandenes, S.P., (2010) 'Economics of the Markets for Ships' in Grammenos C.T.(ed.) *The Handbook of Maritime Economics and Business*, 2nd edn, London: Lloyd's List.
13. K.M. Gwilliam, (1993), "Current Issues in Maritime Economics", Kluwer Academic Publishers.
14. Gratsos, G.A., Thanopoulou, H.A., and Veenstra, A.W., (2012) 'Dry Bulk Shipping', in Talley W.K. (ed.) *The Blackwell Companion to Maritime Economics*, West Sussex,UK: Blackwell Publishing Ltd.
15. Talley, W.K., (2012) 'Maritime Carriers in Theory', in Talley W.K. (ed.) *The Blackwell Companion to Maritime Economics*, West Sussex,UK: Blackwell Publishing Ltd.
16. Alizadeh, A.H., Nomikos, N.K., (2010) 'An Overview of the Dry Bulk Shipping Industry' in Grammenos C.T.(ed.) *The Handbook of Maritime Economics and Business*, 2nd edn, London: Lloyd's List.
17. Reynolds Z., (2016), "China Bankrolls Fortesce VLOC Orders", HIS Fairplay.
18. Sand P., (2017), "The Vintage Converted VLOCs Still Male Economic Sense".
19. Schum M., (2012), "Market Structure I (Perfect Competition and Monopoly)", HSS, California Institute of Technology, Lectures in the module of Industrial Organization.
20. Strandenes, S.P., (2012) 'Maritime Freight Markets' in Talley W.K. (ed.) *The Blackwell Companion to Maritime Economics*, West Sussex,UK: Blackwell Publishing Ltd.
21. Alizadeh, A.H., Nomikos, N.K., (2002) 'The Dry Bulk Shipping Market' in Grammenos C.T. (ed.) *The Handbook of Maritime Economics and Business*, 1st edn, London: Lloyd's List.
22. Zannetos, Z.S., (1966), "The Theory of Oil Tank Shipping Rates". Massachusetts; MIT Press.

ΠΗΓΕΣ ΑΠΟ ΔΙΑΔΙΚΤΥΟ

1. <https://www.liberal.gr/oikonomia/h-zotiki-simasia-toy-deikti-naylagoras-baltic-dry-index-gia-tin-pagkosmia-oikonomiki>
2. <https://www.statista.com/statistics/300328/top-exporting-countries-of-iron-ore>
3. <https://www.hellenicshippingnews.com/chinas-iron-ore-imports-market-share-reached-71-3-in-2022->
4. <https://www.worldsopexports.com/coal-imports-by-country>
5. <https://worldstopexports.com/wheat-exports-country>
6. <https://unctad.org/publications/review-maritime-transport-2018>
7. <https://unctad.org/publications/review-maritime-transport-2019>
8. <https://unctad.org/publications/review-maritime-transport-2020>
9. <https://unctad.org/publications/review-maritime-transport-2021>
10. <https://unctad.org/publications/review-maritime-transport-2022>