

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ



**ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ
ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ
ΣΤΗΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑ**

**ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΙ ΚΥΚΛΟΙ: Η ΕΠΙΔΡΑΣΗ ΤΗΣ
ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΚΡΙΣΗΣ ΣΤΗΝ
ΑΓΟΡΑ ΧΥΔΗΝ ΞΗΡΩΝ ΦΟΡΤΙΩΝ**

Όνοματεπώνυμο: Ευστάθιος Σκλαβενίτης

Επιβλέπων Καθηγητής: Θεόδωρος Πελαγίδης

Διπλωματική εργασία που υποβλήθηκε στο Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών του
Πανεπιστημίου Πειραιώς ως μέρος των απαιτήσεων για την απόκτηση του
Μεταπτυχιακού Διπλώματος Ειδίκευσης στην Ναυτιλία

Πειραιάς

Ιούνιος 2020

ΔΗΛΩΣΗ ΑΥΘΕΝΤΙΚΟΤΗΤΑΣ/ΖΗΤΗΜΑΤΑ COPYRIGHT

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

ΣΚΛΑΒΕΝΙΤΗΣ ΕΥΣΤΑΘΙΟΣ

ΤΡΙΜΕΛΗΣ ΕΞΕΤΑΣΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ

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

Τα μέλη της Επιτροπής ήταν:

- Κ. Θεόδωρος Πελαγίδης (Επιβλέπων)
- Κ. Γεώργιος Βλάχος
- Κ. Διονύσιος Πολέμης

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

ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ

Ευχαριστώ ιδιαίτερος τον καθηγητή μου, κ. Θεόδωρο Πελαγίδα για την εμπιστοσύνη και την πρόθεση του να με βοηθήσει στην εκπόνηση της εργασίας, όπως επίσης και για την συνεργασία και τα κίνητρα που μας παρείχε κατά την διάρκεια της φοίτησης. Επίσης θα ήθελα να ευχαριστήσω τα άλλα δύο μέλη της τριμελούς εξεταστικής επιτροπής κ. Γεώργιο Βλάχο και κ. Διονύσιο Πολέμη για τις εύστοχες υποδείξεις τους.

Θερμές ευχαριστίες σε όλους τους καθηγητές του τμήματος για την συμβολή τους στις γνώσεις μου σχετικά με τον κλάδο και την επαγγελματική μου πορεία.

Αδιαμφισβήτητες ευχαριστίες οφείλω στην οικογένεια μου για την στήριξη και την εμπύχωσή τους, και ιδιαίτερος στον πατέρα μου Γεράσιμο και στην γιαγιά μου Ευαγγελία, στους οποίους όσα «ευχαριστώ» και να γράψω δεν θα είναι ποτέ αρκετά για όσα μου είχαν διδάξει και όσα θυσίασαν για μένα.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	1
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1 : ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΡΙΣΗ 2008, ΔΙΕΘΝΕΣ ΕΜΠΟΡΙΟ	3
1.1 ΑΙΤΙΑ ΤΗΣ ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΚΡΙΣΗΣ	3
1.2 Η ΕΠΙΔΡΑΣΗ ΤΗΣ ΚΡΙΣΗΣ ΣΤΟ ΔΙΕΘΝΕΣ ΕΜΠΟΡΙΟ	6
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2 : Η ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΑΓΟΡΑ.....	10
2.1 Η ΔΟΜΗ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΑΓΟΡΑΣ.....	10
2.2 ΜΕΓΕΘΗ ΠΛΟΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΧΥΔΗΝ ΞΗΡΟΥ ΦΟΡΤΙΟΥ	12
2.3 BALTIC DRY INDEX (BDI)	13
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3 : ΟΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΙ ΚΥΚΛΟΙ.....	15
3.1 ΤΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΚΥΚΛΩΝ	16
3.2 ΤΑ ΣΤΑΔΙΑ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΚΥΚΛΩΝ	19
3.3 ASSET PLAY ΚΑΙ OPERATING.....	21
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4 : Η ΠΟΡΕΙΑ ΤΗΣ ΝΑΥΛΑΓΟΡΑΣ ΧΥΔΗΝ ΞΗΡΩΝ ΦΟΡΤΙΩΝ (2003-2019).....	25
4.1 ΤΑ ΧΡΟΝΙΑ ΠΡΙΝ ΤΗΝ ΚΡΙΣΗ - ΕΚΤΙΝΑΞΗ ΤΩΝ ΝΑΥΛΩΝ.....	25
4.2 ΤΑ ΧΡΟΝΙΑ ΤΗΣ ΚΡΙΣΗΣ	35
4.3 ΤΑ ΧΡΟΝΙΑ ΜΕΤΑ ΤΗΝ ΚΡΙΣΗ.....	40
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5 : ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ	76
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....	78

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Η συγκεκριμένη διπλωματική μας παρουσιάζει, ποιες είναι οι κύριες επιπτώσεις της Χρηματοοικονομικής Κρίσης του 2008 στην ναυλαγορά χύδην ξηρών φορτίων αναλύοντας την διακύμανση των ναύλων την περίοδο από το 2003 έως το 2019. Βασιζόμενοι στην θεωρητική προσέγγιση των ναυτιλιακών κύκλων, εξετάζουμε τις συνέπειες ενός εξωτερικού σοκ για την ναυτιλία χύδην ξηρών φορτίων, δεδομένου ότι μια παγκόσμια οικονομική επιβράδυνση επηρεάζει άμεσα το εμπόριο σε παγκόσμιο επίπεδο. Η ναυτιλία χύδην ξηρών φορτίων ήταν ένας ευάλωτος τομέας λαμβάνοντας υπόψιν τις τεράστιες διακυμάνσεις στην αγορά και στον δείκτη BDI, οι οποίες πηγάζαν από τα υψηλά επίπεδα των ναύλων ανά τόνου φορτίου και των ναύλων χρονοναύλωσεων που καταγράφηκαν από το 2003 έως το 2008. Αποτέλεσμα ήταν να υπάρξει ένας αυξημένος αριθμός παραγγελιών, για ακόμα μεγαλύτερου μεγέθους πλοία καθώς οι πλοιοκτήτες διψούσαν για επενδύσεις με την προοπτική τεράστιων κερδών; εκμεταλλευόμενοι ως εκ τούτου τις οικονομίες κλίμακας και την ευημερούσα ναυλαγορά χύδην ξηρών φορτίων.

Όμως, τα πράγματα κύλησαν διαφορετικά υπό την επιρροή της Μεγάλης Ύφεσης, η οποία προκάλεσε τεράστιο χάσμα μεταξύ της ζήτησης και της προσφοράς για μεταφορικές υπηρεσίες. Η συνεχής υπερπροσφορά πλοίων οδήγησε την αγορά των ναύλων χύδην ξηρών φορτίων από την κορυφή στην καταβύθιση και από τότε, οι υψηλές τιμές του 2007-2008 δεν πλησίασαν καν τα ίδια επίπεδα, παρά τον αυξημένο αριθμό διαλύσεων. Αν και επιτεύχθηκε κάποια βελτίωση μετά τα πρώτα χρόνια της κρίσης, όταν ο δείκτης BDI έπεσε στο χαμηλότερο ιστορικά επίπεδο το 2016, αποδείχτηκε ότι η ανάκαμψη θα χρειαστεί τελικά περισσότερο από το αναμενόμενο.

Εν κατακλείδι, πέρα από την κύρια ανάλυση, αυτή η μελέτη αποσκοπεί να δώσει έμφαση στα απρόβλεπτα χαρακτηριστικά της ναυτιλιακής βιομηχανίας και στην μεταβλητότητα της αγοράς των ναύλων. Τα αποτελέσματα υποδεικνύουν ότι η πρόβλεψη της ναυλαγοράς και των ναυτιλιακών κύκλων είναι πολύπλοκα θέματα, αφού υπάρχουν πάντα παράγοντες όπως εξωτερικά σοκ, επιβράδυνση του εμπορίου, ατυχήματα, τύχη ή ακόμα και πανδημίες όπως αυτή του Covid-19 σήμερα που μπορούν να ανατρέψουν τα πάντα.

Λέξεις κλειδιά : Οικονομική Κρίση, Ναυτιλιακοί Κύκλοι, Αγορά Χύδην Ξηρών Φορτίων, BDI, Εξωτερικό Σοκ

ABSTRACT

The present thesis deals with the effects of the Financial Crisis of 2008 on dry bulk freight market by analyzing how rates fluctuated during the period from 2003 to 2019. Based on the theoretical approach of shipping cycles, we examine the consequences of an external shock for dry bulk sector, given the fact that a global economic downturn affects directly sea-borne trade in international level. Dry bulk shipping was a vulnerable segment considering the huge fluctuations in the market and BDI, which stemmed from the high freight and time charter rates recorded from 2003 to 2008. As a result there was an increasing number of new orders for even bigger vessels, as ship-owners craved for investments in the perspective of huge gains; therefore taking advantage of economies of scale and the prosperous dry bulk freight market.

However, things turned out differently in the light of the Great Recession, which caused a huge gap between demand and supply of maritime transport services. This constant over-supply of vessels led the dry bulk shipping market from peak to trough and since then, the high rates of 2007-2008 never even approached the same levels, despite the increased scrapping activity. Although some improvement was achieved in the early years after the crisis, with the BDI falling to its lowest level in history in 2016, it was proved that recovery will take longer than expected.

Finally, apart from the main analysis, this study aims to emphasize the unpredictable characteristics of the shipping industry and the volatility of the dry bulk freight market. The results indicate that the forecasting of the dry bulk freight market and the prediction of shipping cycles seem to be complicated issues, since there are always factors such as external economic shocks, world trade decline, accidents, luck or even a pandemic like Covid-19 today that could reverse everything.

KEY WORDS: Financial Crisis, Shipping Cycles, Dry Bulk Shipping Market, BDI, External Shock

Λίστα διαγραμμάτων

Διάγραμμα 1-1 : Ανάπτυξη πραγματικών εξαγωγών και εισαγωγών προϊόντων και υπηρεσιών 1968-2010 (πηγή: Shelburne R. C. 2010)	7
Διάγραμμα 1-2 : Σύγκριση ανάπτυξης παγκόσμιων εξαγωγών και παγκόσμιου ΑΕΠ (πηγή: Shelburne R. C. 2010)	8
Διάγραμμα 2-1 : Δείκτης BDI (και πρώην BFI) (πηγή: https://transportgeography.org/?page_id=5619 / Bloomberg).....	14
Διάγραμμα 3-1 : Συστατικά Μέρη των οικονομικών κύκλων (πηγή: Stopford 2016)	16
Διάγραμμα 3-2 : Τα στάδια των βραχυχρόνιων ναυτιλιακών κύκλων (πηγή: Stopford 2016).....	18
Διάγραμμα 3-3 : Υποθετική ορθολογική συμπεριφορά πλοιοκτήτη (πηγή: (Scarsi 2007)	23
Διάγραμμα 4-1 : Τα ναύλα στην ναυτιλία χύδην ξηρού φορτίου για time-charter round trips to 2003 ανά μέγεθος πλοίου (πηγή: Επεξεργασία δεδομένων από UNCTAD, Review of Maritime Transport, 2004).....	27
Διάγραμμα 4-2 : Τα ναύλα στην ναυτιλία χύδην ξηρού φορτίου για time-charter round trips to 2004 ανά μέγεθος πλοίου (πηγή: Επεξεργασία δεδομένων από UNCTAD, Review of Maritime Transport, 2005).....	30
Διάγραμμα 4-3 : Εισαγωγές σιδηρομεταλλεύματος από Κίνα 2003-2007 (πηγή: BRS GROUP, 2008)	33
Διάγραμμα 4-4 : Ναύλα σε bulk time charter trips (\$ ανά ημέρα) για Capesize 2008 (πηγή: επεξεργασία δεδομένων από UNCTAD, Review of Maritime Transport, 2009)	38
Διάγραμμα 4-5 : Ναύλα σε bulk time charter transatlantic round trips (\$ ανά ημέρα) για Capesize 2008 (πηγή: επεξεργασία δεδομένων από UNCTAD, Review of Maritime Transport, 2009)	39
Διάγραμμα 4-6 : Baltic Exchange Dry Index (πηγή: UNCTAD, Review of Maritime Transport, 2012)	43
Διάγραμμα 4-7 : Ημερήσιες αποδόσεις πλοίων χύδην ξηρών φορτίων σε δολάρια ανά ημέρα 2010-2012 (πηγή: UNCTAD, Review of Maritime Transport, 2012)	44
Διάγραμμα 4-8 : Baltic Dry Index, 2007-2013 (πηγή: UNCTAD, Review of Maritime Transport, 2013).....	47
Διάγραμμα 4-9 : Ημερήσιες αποδόσεις πλοίων χύδην ξηρών φορτίων σε δολάρια ανά ημέρα 2007-2013 (πηγή: UNCTAD, Review of Maritime Transport, 2013)	48
Διάγραμμα 4-10 : Baltic Dry Index, 2012-2014 (πηγή: UNCTAD, Review of Maritime Transport, 2014).....	51
Διάγραμμα 4-11 : Ημερήσιες αποδόσεις πλοίων χύδην ξηρών φορτίων σε δολάρια ανά ημέρα 2008-2014 (πηγή: UNCTAD, Review of Maritime Transport, 2014)	52
Διάγραμμα 4-12 : Baltic Dry Index, 2013-2015 (πηγή: UNCTAD, Review of Maritime Transport, 2015).....	53
Διάγραμμα 4-13 : Pacific vs Atlantic Handysize rates (πηγή: Pacific Basin Shipping Limited, Interim Re-port 2014).....	55
Διάγραμμα 4-14 : Εισαγωγές Κίνας για χύδην ξηρά φορτία 2010-2015 (πηγή: Institute Of Shipping Eco-nomics And Logistics, 2016)	56
Διάγραμμα 4-15 : Baltic Dry Index, 2014-2016 (πηγή: UNCTAD, Review of Maritime Transport, 2016).....	57
Διάγραμμα 4-16 : Baltic Dry Index, 2007-2017 (πηγή: UNCTAD, Review of Maritime Transport, 2017).....	58
Διάγραμμα 4-17 : Τιμές κινέζικου χάλυβα θερμής έλασης 2016 (πηγή: BIMCO, 2017).....	59

Διάγραμμα 4-18 : Μεγέθυνση στόλου χύδην ξηρών φορτίων, 2013-2016 (πηγή: BIMCO, 2017).....	60
Διάγραμμα 4-19 : Baltic Dry Index, 2007-2018 (πηγή: UNCTAD, Review of Maritime Transport, 2018).....	64
Διάγραμμα 4-20 : Παγκόσμιο θαλάσσιο εμπόριο σε τονομύλια , 2000-2018 (εκτίμηση σε δις τονομύλια) (πηγή: UNCTAD, Review of Maritime Transport, 2019).....	65
Διάγραμμα 4-21 : Παραδόσεις και διαλύσεις Dry Bulk Carriers σε DWT το 2018 (πλοία άνω των 20.000dwt) (πηγή: http://www.bancosta.com/)	68
Διάγραμμα 4-22 : Ναύλα χύδην ξηρών φορτίων ανά κατηγορία πλοίων, 2017-2018 (πηγή: BRS GROUP, 2019).....	70
Διάγραμμα 4-23 : Εμπόριο, ΑΕΠ και εμπορικός στόλος σε παγκόσμιο επίπεδο 2009-2019 (πηγή: BRS GROUP, 2020)	71
Διάγραμμα 4-24 : 4 Time Charter rates average για Panamax το 2019 (πηγή: BRS GROUP, 2020) .	73
Διάγραμμα 4-25 : Ναυλαγορά Handysize και Supramax 2019 (πηγή: Pacific Basin Shipping Limited, 2019).....	74

Λίστα πινάκων

Πίνακας 2-1 : Μεγέθη πλοίων μεταφοράς χύδην ξηρού φορτίου 2003, 2009 και 2019 (πηγή: UNCTAD).....	13
Πίνακας 4-1 : 3-ετείς χρονοναυλώσεις ξηρού φορτίου 2011-2012 σε χιλιάδες δολάρια ανά ημέρα (πηγή: UNCTAD, Review of Maritime Transport, 2012)	46
Πίνακας 4-2 : Εμπόριο Χύδην Ξηρών Φορτίων 2015-2017 (πηγή: UNCTAD, 2018 based on Clarksons Research).....	62
Πίνακας 4-3 : Εμπόριο Χύδην Ξηρών Φορτίων 2017-2018 (πηγή: UNCTAD, 2019 based on Clarksons Research).....	67
Πίνακας 4-4 : Μέσος όρος ναύλων χρονοναύλωσης ενός έτους 2018-2019 (πηγή: BRS GROUP, 2020).....	72
Πίνακας 4-5 : Διακύμανση ναύλων για χρονοναύλωση ενός έτους 2018-2019 (πηγή: BRS GROUP, 2020).....	72

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η παρούσα διπλωματική εργασία δημιουργήθηκε , για να εξετάσει τη διασύνδεση της Χρηματοοικονομικής Κρίσης του 2008 και την αγοράς των ναύλων των πλοίων μεταφοράς χύδην ξηρών φορτίων μέσω της επίδρασης των σταδίων του ναυτιλιακού κύκλου που προκλήθηκε. Η κρίση ξεκίνησε από την αδυναμία αποπληρωμής στεγαστικών δανείων στις ΗΠΑ, επεκτάθηκε στο τραπεζικό σύστημα και μέσω αυτού διευρύνθηκε σταδιακά σε παγκόσμιο επίπεδο επηρεάζοντας το εμπόριο και συνεπώς την ναυτιλία.

Στο πρώτο κεφάλαιο της παρούσας διπλωματικής εργασίας, θα αναφερθούμε αποκλειστικά στην Χρηματοοικονομική Κρίση. Θα αναπτύξουμε τα βαθύτερα αίτια πρόκλησης της σε χρηματοοικονομικό επίπεδο καθώς και το ποιος φέρει μερίδιο ευθύνης βάσει κυρίως των αναλύσεων από το περιοδικό «The Economist» (2013) και από την ανάλυση των Χαρδούβελη Γ., Κολλίντζα Τ., Ψαλιδόπουλου Μ., Καραμούζη Ν., (2009) «Η κρίση του 2007-2009: τα αίτια, η αντιμετώπιση και οι προοπτικές, Eurobank Research». Στην συνέχεια θα αναφερθούμε στην επίδραση που είχε η χρηματοοικονομική κρίση στο παγκόσμιο επίπεδο ΑΕΠ, και στις εισαγωγές και εξαγωγές αγαθών και υπηρεσιών με οδηγό μας την ανάλυση του Shelburne R. C., (2010), για το United Nations Economic Commission For Europe.

Στο δεύτερο κεφάλαιο θα παρουσιάσουμε την δομή της ναυτιλιακής αγοράς, τους διάφορους τομείς που την απαρτίζουν και τα εκάστοτε φορτία που μεταφέρονται σε κάθε τομέα βασιζόμενοι στον διαχωρισμό που δίνεται στο βιβλίο: «Οργάνωση και διοίκηση ναυτιλιακών επιχειρήσεων» του Θεοτοκά Γ., (2014). Έπειτα, επικεντρωνόμαστε στην αγορά χύδην ξηρών φορτίων και αναφέρουμε τις βασικές κατηγορίες πλοίων και τα μεγέθη τους. Τέλος, ορίζουμε τον δείκτη BDI, τον βασικότερο δείκτη για την πορεία της ναυλαγοράς των χύδην ξηρών φορτίων.

Στο τρίτο κεφάλαιο της παρούσας εργασίας, θα αναφερθούμε στους ναυτιλιακούς κύκλους ανατρέχοντας στην ανάλυση του βιβλίου «Maritime Economics» του Stopford M. (2016). Αρχικά θα πραγματοποιήσουμε μια περιγραφή των χαρακτηριστικών και των συστατικών μερών των ναυτιλιακών κύκλων. Στη συνέχεια, θα αναλύσουμε τα τέσσερα στάδια τους και τις συνθήκες που επικρατούν για τις ναυτιλιακές εταιρείες, την ναυτιλιακή αγορά και το κλίμα που επικρατεί στο καθένα. Στο τέλος του συγκεκριμένου κεφαλαίου, εκτός από το βιβλίο «Maritime Economics» του Stopford M. (2016) στηρίζουμε την ανάλυσή

μας και στο άρθρο που δημοσιεύτηκε στο περιοδικό Maritime Policy & Management, Scarsi P., (2007) με τίτλο «The bulk shipping business: market cycles and shipowners' biases», για να αναφέρουμε ποιες οι ορθολογικές αποφάσεις που καλούνται να πάρουν οι πλοιοκτήτες, και τις συνέπειες που έχουν αυτές, αλλά παράλληλα να εξηγήσουμε το και γιατί είναι το κλειδί το να πράττουν αντι-κυκλικά και να έχουν καλή γνώση και εμπειρία σε σχέση με την ναυτιλία.

Στο τέταρτο κεφάλαιο, θα ασχοληθούμε με την ανάλυση της ναυλαγοράς για χύδην ξηρά φορτία χωρίζοντας την περίοδο μελέτης 2003-2019 σε τρεις υποπεριόδους: τα χρόνια πριν την κρίση (2003-2007), τα χρόνια της κρίσης (2008-2009) και τα χρόνια μετά την κρίση (2010-2019). Ο στόχος είναι μέσα από ποιοτική διερεύνηση και δευτερογενή ανάλυση δεδομένων από την UNCTAD (Review of Maritime Transport Series) και τις ετήσιες αναλύσεις Barry Rogliano Salles (BRS) να γίνει λεπτομερής περιγραφή για την πορεία της ναυλαγοράς για πλοία χύδην ξηρών φορτίων τόσο κατά την διάρκεια κάθε έτους όσο και year over year, με συγκρίσεις δηλαδή κάθε χρονιάς σε σχέση με την προηγούμενη και με παράλληλη αποτύπωση των εκάστοτε ιδιαιτεροτήτων σε κάθε περίοδο, που διαμορφώνουν την ζήτηση για μεταφορικές υπηρεσίες και την προσφορά χωρητικότητας. Η φύση της ναυτιλίας να επηρεάζεται από απρόβλεπτα γεγονότα και να παρουσιάζει τις πιο ακραίες διακυμάνσεις, καθώς και ο ακανόνιστος χαρακτήρας των ναυτιλιακών κύκλων, λόγω του ότι δεν έχουν συγκεκριμένη διάρκεια, οδήγησε στην επιλογή της ποιοτικής διερεύνησης ώστε να γίνει βαθύτερα κατανοητός σε θεωρητικό επίπεδο ο μηχανισμός του ναυτιλιακού κύκλου και των εξωτερικών επιδράσεων που μπορεί να δεχθεί η ναυτιλία.

Στο πέμπτο και τελευταίο κεφάλαιο της διπλωματικής μας εργασίας θα συνοψίσουμε βασικά στοιχεία της ανάλυσης και θα αναλύσουμε γενικά συμπεράσματα σχετικά με την ναυλαγορά των χύδην ξηρών φορτίων ύστερα από την κρίση, καθώς και το βάθος και την ένταση των επιπτώσεων της διαχρονικά. Η γενικότερη αίσθηση και αντίληψη για τους ναυτιλιακούς κύκλους θα πρέπει να αποτυπωθεί ξεκάθαρα, ωστόσο όπως αναφέρει και ο Stopford χρησιμοποιώντας τα λόγια του Sir John Templeton «*The four most expensive words in the English language are "this time it's different."*» (Devil Take the Hindmost, Chancellor 1999, σελ.199). Κανείς δεν μπορεί να προβλέψει τους ναυτιλιακούς κύκλους με ακρίβεια, γιατί κανείς δεν μπορεί να γνωρίζει όλους τους αστάθμητους παράγοντες που επηρεάζουν την οικονομία, αλλά αυτό το απρόβλεπτο στοιχείο είναι που προσδίδει στην ναυτιλία την δυναμική που έλκει τους πλοιοκτήτες να συμμετάσχουν σε ένα παιχνίδι ικανοτήτων, αντίληψης αλλά και τύχης.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1 : ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΡΙΣΗ 2008, ΔΙΕΘΝΕΣ ΕΜΠΟΡΙΟ

Το φθινόπωρο του 2008 ξέσπασε μία βαριά οικονομική ύφεση με γενεσιουργό χώρα τις Ηνωμένες Πολιτείες, που στην πορεία εξαπλώθηκε και σε άλλες χώρες. Ένας τομέας που επλήγη σημαντικά ως συνέπεια της κρίσης ήταν το διεθνές εμπόριο και κατά συνέπεια η θαλάσσιες μεταφορές και η ναυτιλία. Η κύρια αιτία που πυροδότησε το ξέσπασμα της κρίσης ήταν το γεγονός της αύξησης των τιμών των ακινήτων μεταξύ του 1997 και του 2005 και η επακόλουθη μεγάλη πτώση των τιμών αυτών μετά το 2006. Όταν έσπασε η «φούσκα», όσοι είχαν αγοράσει σπίτια αδυνατούσαν να αποπληρώσουν τα ενυπόθηκα δάνεια χαμηλής εξασφάλισης (subprime mortgages) που είχαν λάβει και έτσι τα σπίτια περνούσαν στην κυριότητα των τραπεζών. Ενδεικτικά το 2009 η αγορά των στεγαστικών δανείων ανερχόταν σε 12 τρις. δολ. , τα $\frac{3}{4}$ των οποίων ήταν τιτλοποιημένα. Ήδη από το καλοκαίρι του 2008 το 10% των στεγαστικών δανείων ήταν υπό πλειστηριασμό ή σε καθυστέρηση πληρωμής. Η πτώχευση της Lehman Brothers¹ τον Σεπτέμβριο της ίδιας χρονιάς σκόρπισε τον πανικό και την αβεβαιότητα σχεδόν σε όλο το χρηματοοικονομικό σύστημα. (Καμπόλης Χ. , Τραυλός Ν. , 2009)

1.1 ΑΙΤΙΑ ΤΗΣ ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΚΡΙΣΗΣ

Ο πρώτος παράγοντας που οδήγησε στην κρίση είναι οι διεθνείς ανισορροπίες μεταξύ εσωτερικής αποταμίευσης και επένδυσης, όπως τα υψηλό έλλειμα στο ισοζύγιο τρεχουσών συναλλαγών των ΗΠΑ και το υψηλό πλεόνασμα της Κίνας. Αυτές οδήγησαν σε υψηλά επίπεδα ρευστότητας και χαμηλά πραγματικά επιτόκια, κάτι που συντέλεσε στην φούσκα των ακινήτων και την αναζήτηση υψηλών αποδόσεων με την χρήση χρηματοοικονομικών

¹ Παγκόσμια εταιρεία χρηματοοικονομικών υπηρεσιών, τέταρτη μεγαλύτερη επενδυτική τράπεζα στις Ηνωμένες Πολιτείες (πίσω από τις Goldman Sachs, Morgan Stanley και Merrill Lynch (<https://en.wikipedia.org>))

εργαλείων που αναλύονται παρακάτω. (Χαρδούβελης Γ., Κολλίντζας Τ., Ψαλιδόπουλος Μ., Καραμούζης Ν., (2009)

Εμβαθύνοντας στα αίτια που προκάλεσαν την οικονομική κρίση, σημαντικότερο ρόλο έπαιξε όπως προαναφέρθηκε η υπέρμετρη χορήγηση ενυπόθηκων στεγαστικών δανείων, τα οποία τιτλοποιούνταν αλόγιστα καθώς οι τράπεζες ήθελαν να εξαφανίσουν από τον ισολογισμό τους τα δάνεια, εκχωρώντας τα σε έναν διαμεσολαβητικό οργανισμό και παίρνοντας ως αντάλλαγμα μετρητά. Ο λόγος είναι ότι τα δάνεια αποτελούν μεσομακροπρόθεσμες απαιτήσεις για την τράπεζα σε αντίθεση με τις τυχόν αναλήψεις από τους καταθετικούς λογαριασμούς που αποτελούν βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις. Αυτή η χρονική υστέρηση δημιουργεί το ενδεχόμενο να μην υπάρχει η απαιτούμενη ρευστότητα για την τράπεζα και για αυτό τον λόγο αυτή πουλάει χρηματοοικονομικά προϊόντα σε επενδυτές. (www.en.wikipedia.org/wiki/Τιτλοποίηση)

Τα ενυπόθηκα δάνεια μοιράζονταν με μεγάλη ευκολία σε δανειολήπτες με κακή πιστοληπτική ικανότητα που δυσκολεύονταν να τα αποπληρώσουν. Οι μεγάλες τράπεζες μετέτρεπαν τα δάνεια σε χρεόγραφα χαμηλού ρίσκου και τα τοποθετούσαν σε ομάδες. Η ομαδοποίηση αυτή έχει όμως αποτέλεσμα όταν το ρίσκο κάθε χρεογράφου δεν συσχετίζεται με τα υπόλοιπα και υπήρχε η άποψη ότι οι τιμές των ακινήτων θα ανεβοκατεβαίνουν ανεξάρτητα σε κάθε πόλη της Αμερικής. Αυτό αποδείχτηκε λάθος καθώς υπήρξε ήδη από το 2006 μαζική πτώση των τιμών ακινήτων σε εθνικό επίπεδο. Έτσι ακολούθησε η αύξηση των αθετήσεων των ενυπόθηκων δανείων αλλά και η πτώση της αξίας των **CDOs (collateralised debt obligations - εγγυημένες δανειακές υποχρεώσεις)**, τα οποία είχαν ως εγγυήσεις τα συγκεκριμένα ενυπόθηκα δάνεια και υποδιαιρούταν ανάλογα με τον βαθμό έκθεσης τους σε κίνδυνο. Όμως η αδυναμία των Οίκων Αξιολόγησης Πιστοληπτικής ικανότητας (CRAs – Credit Rating Agencies) ή η προς όφελος των τραπεζών κατηγοριοποίηση αυτών των στοιχείων, μιας που πληρώνονταν από τις ίδιες τις τράπεζες, έκανε πραγματικά περίπλοκη την πώληση των εν λόγω τίτλων. Οι επενδυτές επέλεξαν τα συγκεκριμένα προϊόντα λόγω του χαμηλού κινδύνου και της σχετικά καλής αποδόσεις σε μία περίοδο που τα επιτόκια ήταν αρκετά χαμηλά είτε λόγω λάθος επιλογών της Κεντρικής Τράπεζας είτε λόγω του γενικότερου κλίματος μεγάλης αποταμίευσης.

Η αλλαγή στο γενικό κλίμα της αγοράς ακινήτων φανέρωσε αδυναμίες όλου του χρηματοπιστωτικού συστήματος καθώς η ομαδοποίηση και άλλες τεχνικές που είχαν χρησιμοποιηθεί για τα δάνεια δεν κάλυπταν τους επενδυτές από τον κίνδυνο και κάθε

ενυπόθηκο χρεόγραφο είχε πλέον πάρα πολύ χαμηλή αξία, όπως και τα CDOs παρά τις εγγυήσεις των Οίκων Αξιολόγησης πιστοληπτικής ικανότητας. Ήταν επίσης πολύ δύσκολο να πουληθεί οποιοδήποτε ύποπτο περιουσιακό στοιχείο ή να χρησιμοποιηθεί ως εγγύηση για βραχυπρόθεσμη χρηματοδότηση, πράγμα στο οποίο βασίζονταν οι τράπεζες. Σε λογιστικό επίπεδο και βάσει των κανόνων του «Mark-to-market» η πτώση των τιμών προκαλούσε την εμφάνιση ζημιών που μπορεί να μην λάμβαναν χώρα στην πράξη τελικά. Τελικά ήδη από το 2007 είχε αρχίσει να ξεσπά η κρίση του χρηματοπιστωτικού συστήματος και συγκεκριμένα όταν οι τράπεζες άρχισαν να αμφισβητούν την βιωσιμότητα των αντισυμβαλλόμενων τους και να μην δίνουν βραχυπρόθεσμη πίστωση, κάτι που στοιχίζει πολύ σε όσους ήταν βασισμένοι σε αυτήν. Επιπροσθέτως οι επενδυτές που χρησιμοποίησαν τα **CDS (Credit Default Swap ή Συμβάσεις ανταλλαγής κινδύνου αθέτησης)**² για να εξασφαλιστούν, τελικά συγκέντρωσαν υψηλά επίπεδα κινδύνου με αδιαφανή τρόπο, κίνδυνος ο οποίος ούτε τιμολογούταν σωστά και ούτε αντισταθμιζόταν επαρκώς. Η εταιρεία AIG είχε πουλήσει πάρα πολλά CDS με αποτέλεσμα να οδηγηθεί τελικά σε χρεωκοπία. Συμπερασματικά, οι τράπεζες άφησαν τους ισολογισμούς τους αρκετά φουσκωμένους, στην ουσία ρισκάροντας με δανεικά χρήματα και αφήνοντας στην άκρη λίγο μόνο κεφάλαιο για να απορροφήθουν οι τυχόν ζημιές κάτι που υπό καλές συνθήκες θα είχε αποδώσει, αλλά στην προκειμένη περίπτωση αποδείχτηκε ότι είχε οδυνηρά αποτελέσματα.

Στο γενικότερο πλαίσιο, οι κεντρικοί τραπεζίτες και οι ρυθμιστές θεωρείται ότι φέρουν μέρος της ευθύνης για το ξέσπασμα της κρίσης καθώς δεν την διαχειρίστηκαν ορθά, απέτυχαν να διατηρήσουν τις οικονομικές ανισορροπίες υπό έλεγχο και να επιτηρήσουν σωστά τα χρηματοπιστωτικά ιδρύματα. Αυτό που χρεώνονται περισσότερο οι ρυθμιστές είναι που επέτρεψαν την κατάρρευση της Lehman Brothers, κάτι που επιδείνωσε τον πανικό που ήδη είχε αρχίσει να ξεσπά στις αγορές. Πλέον δεν υπήρχε εμπιστοσύνη και έτσι δεν υπήρχε δανεισμός. Τώρα και οι περισσότερες εταιρείες συνειδητοποιούσαν ότι δεν μπορούσαν να δανειστούν για να καλύψουν έξοδα σε προμηθευτές και εργατικό δυναμικό πάγωσαν τα έξοδα τους για να εξοικονομήσουν μετρητά με αποτέλεσμα να μεταφέρεται η κρίση πλέον και στην πραγματική οικονομία. Το ειρωνικό της υπόθεσης είναι πως η μη διάσωση της Lehman Brothers οδήγησε σε περισσότερες παρεμβάσεις για να σωθούν εταιρείες τελικά.

² Συμβάσεις ανταλλαγής κινδύνου αθέτησης (CDS Ασφάλιστρα κινδύνου (CDS) είναι παράγωγα συμβόλαια στα οποία ο αγοραστής συμφωνεί να προχωρήσει σε μία σειρά από πληρωμές προς τον πωλητή και σε αντάλλαγμα λαμβάνει μία αποζημίωση σε περίπτωση που συμβεί ένα πιστωτικό γεγονός (credit event). <https://www.euretirio.com/asfalistra-kindinou-credit-default-swaps-cds/>

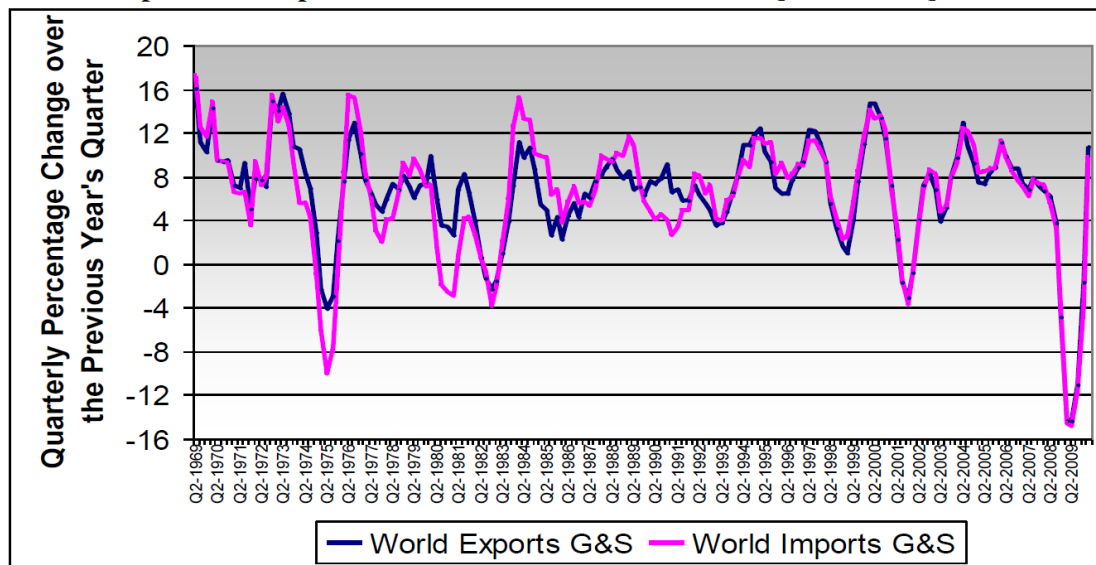
Ήδη πάντως πριν από την χρεοκοπία της Lehman Brothers ευθύνη φέρουν οι ρυθμιστικές αρχές και οι τραπεζίτες. Η Ομοσπονδιακή Τράπεζα των ΗΠΑ δεν απέτρεψε την καταστροφή στην αγορά ακινήτων καθώς οι τραπεζίτες υποστήριζαν ότι δεν θα μπορούσαν να την αποφύγουν αν και θα μπορούσαν να απαιτήσουν από τις τράπεζες να διακρατήσουν περισσότερα κεφάλαια. Τέλος η Ευρωπαϊκή Κεντρική Τράπεζα δεν φρόντισε να συγκρατήσει την τάση για αύξηση των πιστώσεων θεωρώντας ότι το ευρώ δημιουργεί μια νομισματική ένωση που δεν χρειάζεται να ανησυχεί για ανισοροπίες των τρεχουσών λογαριασμών. (The Economist, 2013)

1.2 Η ΕΠΙΔΡΑΣΗ ΤΗΣ ΚΡΙΣΗΣ ΣΤΟ ΔΙΕΘΝΕΣ ΕΜΠΟΡΙΟ

Η παγκόσμια οικονομία πέρασε το 2008 το μεγαλύτερο σοκ μετά την «Μεγάλη Ύφεση» του 1930 και είχε αντίκτυπο πρωτίστως στις ευρωπαϊκές χώρες στις οποίες παρατηρήθηκε η μεγαλύτερη μείωση του ΑΕΠ. Αν και συμβαίνουν περιοδικά χρηματοοικονομικές κρίσεις, η εξάπλωση τους σε διεθνές επίπεδο είναι αρκετά σπάνιο φαινόμενο. Στην προκειμένη περίπτωση επακόλουθο της ήταν η κατάρρευση του εμπορίου ξεκινώντας από το τρίτο τέταρτο του 2008 μέχρι το δεύτερο τέταρτο του 2009. Όπως φαίνεται στο Διάγραμμα 1-1, η πτώση στις εισαγωγές και εξαγωγές ήταν η μεγαλύτερη των τελευταίων σαράντα χρόνων αν και δεν ήταν κατά πολύ μεγαλύτερη από την πετρελαϊκή κρίση του 1973-1974. Σημαντικές αλλά μικρότερες μειώσεις παρατηρούνται το 1982 και το 2001. Το τρίτο τέταρτο του 2009 παρατηρείται μία γρήγορη ανάκαμψη του εμπορίου, κάτι που ακολουθεί το κλασικό μοτίβο της χρηματοοικονομικής κρίσης. (Shelburne R. C., 2010)

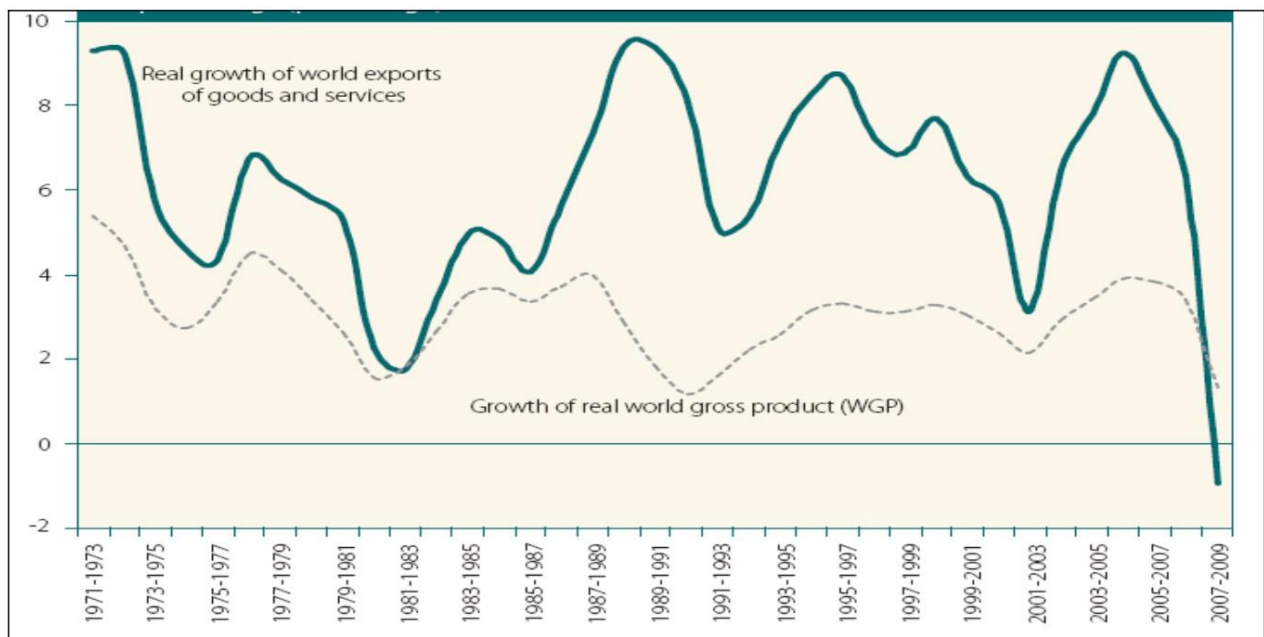
Από την μέχρι τώρα περιγραφή της κρίσης γίνεται αντιληπτό ότι το διεθνές εμπόριο δεν ήταν η αιτία που προκάλεσε την κρίση αλλά επηρεάστηκε ως συνέπεια της κυρίως εξαιτίας της συνεπακόλουθης ύφεσης πολλών χωρών και άρα πτωτική τάση στις εισαγωγές και εξαγωγές. Είναι σαφές και από το Διάγραμμα 1-1 ότι από το πρώτο κιόλας τέταρτο του 2007 ως το τελευταίο του 2008 ο όγκος του διεθνούς εμπορίου μειώνεται, ενώ έπειτα άρχισε να αυξάνεται αλλά χωρίς να φτάσει στα προ κρίσης επίπεδα, καθώς η οικονομία θα χρειαζόταν χρόνια για να φτάσει πάλι στα παλαιότερο επίπεδο εμπορίου προς ΑΕΠ. (Feenstra, Taylor 2014)

Real Export and Import Growth of Goods and Services Q2-1968 to Q2-2010



Διάγραμμα 1-1 : Ανάπτυξη πραγματικών εξαγωγών και εισαγωγών προϊόντων και υπηρεσιών 1968-2010 (πηγή: Shelburne R. C. 2010)

Το ερώτημα που ανακύπτει είναι ως προς το ποια είναι η κινητήρια δύναμη που προκαλεί αυτή την απότομη μείωση και αντίστοιχα την ανάκαμψη του εμπορίου. Η απάντηση δεν είναι άλλη από την μείωση της ζήτησης, ή γενικότερα του ΑΕΠ. Μεταξύ του 1980 και του 2008 οι πραγματικές εξαγωγές προϊόντων και υπηρεσιών αυξάνονταν ετησίως κατά 6.3% ενώ το παγκόσμιο ΑΕΠ αυξανόταν κατά 2.9%. Ο λόγος του εμπορίου προς το παγκόσμιο ΑΕΠ αυτή την περίοδο αυξάνεται και η ελαστικότητα του εμπορίου ως προς το παγκόσμιο ΑΕΠ, δηλαδή η ποσοστιαία μεταβολή του εμπορίου που προέρχεται από την ποσοστιαία μεταβολή του παγκόσμιου ΑΕΠ πλησίασε το 3 ενώ ήταν τις προηγούμενες δεκαετίες κοντά στο 2, ως αποτέλεσμα της παγκοσμιοποίησης και της συνακόλουθης διάσπασης της παραγωγικής διαδικασίας. (Shelburne R. C. 2010)



Διάγραμμα 1-2 : Σύγκριση ανάπτυξης παγκόσμιων εξαγωγών και παγκόσμιου ΑΕΠ (πηγή: Shelburne R. C. 2010)

Οι τρόποι με τους οποίους η κρίση επηρέασε το εμπόριο και το οδήγησε στην κατάρρευση ήταν κυρίως δύο. Αφενός ο κατακερματισμός της αλυσίδας παραγωγής σε διεθνές επίπεδο κυρίως μέσω των σημαντικών διασυνοριακών αλληλεξαρτήσεων και αλληλοσυνδέσεων των χρηματοπιστωτικών αγορών, που δημιούργησε η παγκοσμιοποίηση αλλά και η σημαντική μείωση της βραχυπρόθεσμης πίστωσης στο εμπόριο. Όσο αφορά την παγκοσμιοποίηση, μία μείωση της δαπάνης των ΗΠΑ για ένα συγκεκριμένο προϊόν θα οδηγήσει και στην άμεση πτώση εξαγωγών της χώρας στην οποία αυτό κατασκευάζεται. Στην περίπτωση ενός laptop θα υπάρξει η επακόλουθη πτώση και στις εξαγωγές όλων των χωρών από στις οποίες κατασκευάζονται τα διάφορα εξαρτήματα του, συμπεριλαμβανομένης μιας περαιτέρω μείωσης των εξαγωγών των ΗΠΑ όσο αφορά τα τμήματα του laptop που ενδεχομένως να έχουν κατασκευαστεί εντός της χώρας. Έτσι γίνεται κατανοητό ότι η πτώση στο εμπόριο δέχεται πολλαπλασιαστική επίδραση από την πτώση της ζήτησης των τελικών προϊόντων στις ΗΠΑ. Το διεθνές εμπόριο επηρεάζεται συνεπώς από την αλυσίδα παραγωγής και όταν η ζήτηση για το τελικό αγαθό μειώνεται, τότε οι διάφοροι κόμβοι της αλυσίδας ανά τον κόσμο όπου παράγονται τα διάφορα εξαρτήματα που απαιτούνται για την κατασκευή του

τελικού προϊόντος υποχωρούν με την σειρά τους σε επίπεδο παραγωγής, κάτι που εξηγεί σε μεγάλο βαθμό τον ταυτόχρονο χαρακτήρα της πτώσης του διεθνούς εμπορίου.

Ένας άλλος λόγος που επηρεάστηκε το εμπόριο από την κρίση είναι ότι είχε μειωθεί δραματικά η χρηματοδότηση στο εμπόριο και συγκεκριμένα οι σχετικές με το εμπόριο βραχυπρόθεσμες πιστώσεις. Τόσο ο εξαγωγέας όσο και ο αγοραστής αντιμετωπίζουν το ρίσκο της αβεβαιότητας της πληρωμής αλλά και το ρίσκο του να μην παραδοθεί τελικά το προϊόν αντίστοιχα. Όσο αφορά την εμπορική χρηματοδότηση χαρακτηριστικό παράδειγμα πίστωσης ήταν οι πιστωτικές επιστολές (letter of credit)³ οι οποίες ήταν το εργαλείο χρησιμοποιούσαν οι τράπεζες και από τις δύο πλευρές για να περιορίσουν την αβεβαιότητα. Η κρίση είχε επηρεάσει την εμπορική χρηματοδότηση καθώς η εμπορική πίστωση, αν και αποτελεί σχετικά ασφαλή μορφή πίστωσης, είχε υπονομευθεί από την γενικευμένη πιστωτική κρίση που επικρατούσε. Ένας δεύτερος παράγοντας που επηρέασε την εμπορική χρηματοδότηση είναι ο φόβος για το άγνωστο, που οδηγούσε τους εμπόρους να επιμένουν σε πιστωτικές επιστολές με όσους είχαν συνεργαστεί στο παρελθόν στα πλαίσια της εμπιστοσύνης που είχε αναπτυχθεί μεταξύ τους. (Richard Baldwin and Simon Evenett, 2009).

³ Πιστωτική επιστολή (letter of credit) είναι ο τρόπος με τον οποίο η υποχρέωση για πληρωμή σε έναν δικαιούχο μετατοπίζεται από τον αιτούμενο της ενέγγυας πίστωσης σε ένα χρηματοοικονομικό οργανισμό που ενεργεί ουσιαστικά ως αμετάκλητη εγγύηση της πληρωμής

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2 : Η ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΑΓΟΡΑ

2.1 Η ΔΟΜΗ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΑΓΟΡΑΣ

Ναυτιλία με την οικονομική έννοια είναι η ναυτιλιακή οικονομία, δηλαδή η μεταφορά αγαθών και ανθρώπων δια θαλάσσης και η επακόλουθη οικονομική δραστηριότητα. (<https://el.wikipedia.org/wiki/Ναυτιλία>)

Ωστόσο η ναυτιλιακή αγορά δεν αποτελεί ένα ενιαίο σύνολο αλλά απαρτίζεται από διάφορους τομείς. Η βασική διάκριση που μπορεί να γίνει σε πρώτο επίπεδο είναι βάσει του τύπου του πλοίου και των φορτίων που μεταφέρει. Διακρίνουμε έτσι τις εξής αγορές:

1. **Χύδην φορτηγός ναυτιλία (bulk shipping)**
2. **Ναυτιλία τακτικών γραμμών (liner shipping)**
3. **Επιβατηγός Ναυτιλία (passenger shipping)**

Η **χύδην φορτηγός ναυτιλία** αποτελείται από τα πλοία που μεταφέρουν χύδην ξηρό και τα πλοία που μεταφέρουν χύδην υγρό φορτίο. Ο συγκεκριμένος τύπος φορτίου φορτώνεται σε μεγάλες ποσότητες έτσι ώστε να δεσμεύεται το σύνολο της μεταφορικής ικανότητας του πλοίου και να μειώνεται το ανά μονάδα κόστος μεταφοράς. Τα φορτία αυτά είναι κυρίως πρώτες ύλες αλλά και άλλα προϊόντα όπως καταψυγμένα και αυτοκίνητα για τα οποία ισχύει ο κανόνας «ένα πλοίο-ένα φορτίο». Οι υποκατηγορίες ανάλογα με τα φυσικά χαρακτηριστικά και την διαφοροποίηση του εξοπλισμού και της όλης μεταφορικής διαδικασίας είναι οι εξής:

- Τα **χύδην υγρά φορτία** που με την σειρά τους διαχωρίζονται σε:
 - Ακατέργαστο πετρέλαιο και τα προϊόντα του (καθαρά και ακάθαρτα)
 - Υγροποιημένα αέρια (αέρια πετρελαίου και φυσικό αέριο)
 - Φυτικά έλαια και χημικά υγρά (φωσφορικό οξύ, καυστική σόδα, αμμωνία)
- Τα πέντε βασικά **χύδην ξηρά φορτία** είναι:
 - Το Σιδηρομετάλλευμα

- Ο άνθρακας
- Τα σιτηρά
- Ο βωξίτης
- Φωσφορικό άλας

Αλλα δευτερεύοντα χύδην ξηρά φορτία είναι τα προϊόντα σιδήρου, δασικά προϊόντα, τσιμέντο, λιπάσματα, μαγγάνιο, ζάχαρη, αλάτι, σογιάλευρο, παλιοσίδερα (scrap), θειάφι κ.τ.λ.

- Τέλος υπάρχουν και τα ειδικά χύδην φορτία, τα οποία αποτελούν «δύσκολα» όσο αφορά το χειρισμό τους φορτία και απαιτούνται ειδικές διαδικασίες ή και εξοπλισμός για την μεταφορά τους. Παραδείγματα τέτοιων φορτίων είναι τα οχήματα, τα προϊόντα που μεταφέρονται σε συνθήκες ψύξης, τα προκατασκευασμένα σπίτια και τα προϊόντα χάλυβα.

Η **ναυτιλία τακτικών γραμμών (liner shipping)** αποτελείται από πλοία που αναλαμβάνουν την μεταφορά γενικών ή μοναδοποιημένων φορτίων, που είναι τελικά ή επεξεργασμένα προϊόντα, αποτελούν δηλαδή προϊόντα μεταποίησης υψηλής αξίας ή ευαισθησίας. Βασική διαφορά από την χύδην ναυτιλία είναι ότι ένα πλοίο μπορεί να μεταφέρει παραπάνω από ένα φορτία την ίδια στιγμή και πως το κάθε φορτίο δεν μπορεί από μόνο του ολόκληρη την μεταφορική ικανότητα ενός πλοίου. Λόγω και της φύσης των προϊόντων αυτών οι αποστολές προτιμούν προκαθορισμένο σταθερό ναύλο έναντι των διακυμάνσεων των τιμών που ισχύουν στην ελεύθερη αγορά και προκαθορισμένους θαλάσσιους δρόμους, χρόνους αναχώρησης και άφιξης. Οι υποκατηγορίες από την οπτική γωνία του αποστολέα είναι οι εξής:

- **Μη μοναδοποιημένο φορτίο (loose cargo):** διάφορα μεμονωμένα αντικείμενα, κιβώτια, μηχανήματα κ.τ.λ. τα οποία απαιτούν μεμονωμένη φόρτωση, χειρισμό και στοιβασία. Μέχρι τα μέσα της δεκαετίας του 1960 τα περισσότερα γενικά φορτία (break-bulk cargo) ταξίδευαν μη μοναδοποιημένα με αυτόν τον τρόπο και στοιβάζονταν με υλικό στοιβασίας (dunnage) ξεχωριστά. Η απάντηση του ναυτιλιακού κλάδου ήταν η μοναδοποίηση της μεταφοράς κάνοντας την διαχείριση φορτίων γρηγορότερη και οικονομικότερη με εξειδικευμένο εξοπλισμό και συστήματα μοναδοποίησης που αναλύονται ακριβώς παρακάτω.
- **Εμπορευματοκιβώτια (containerized cargo):** ο πλέον βασικός τρόπος μοναδοποίησης και μεταφοράς γενικού φορτίου, χαρακτηριστικού μεγέθους κιβώτια (πλάτος 8 ποδιών, ύψος 6-8

πόδια και μήκος 20 με 40 πόδια) γεμάτα με εμπορεύματα. Μονάδα μέτρησης είναι το TEU (twenty-foot equivalent unit).

- **Φορτίο στοιβαγμένο σε παλέτες (palletized cargo):** κατηγορία στην οποία τα προϊόντα π.χ. κιβώτια στοιβάζονται σε παλέτες, ασφαρίζονται με ιμάντες και ταινίες ασφαλείας και διευκολύνεται η διαχείριση τους μέσω της μοναδοποίησης αυτής.
- **Σαμπανιαρισμένο φορτίο (pre-slung cargo):** μικρά αντικείμενα όπως σανίδες και ξύλα δεμένα μεταξύ τους σε πακέτα.
- **Υγρά φορτία (liquid cargo):** φορτία σε υγρή μορφή που μεταφέρονται σε μεγάλης χωρητικότητας δεξαμενές, ειδικά κιβώτια και βαρέλια.
- **Κατεψυγμένα προϊόντα (refrigerated cargo):** ευπαθή αγαθά που μεταφέρονται κατεψυγμένα σε εμπορευματοκιβώτια-ψυγεία.
- **Βαριά και δύσκολης διαχείρισης φορτία (heavy and awkward cargo):** μεγάλων διαστάσεων φορτία που παρουσιάζουν δυσκολίες στον χειρισμό τους.

Η **επιβατηγός ναυτιλία (passenger shipping)** αποτελείται και αυτή από υποκατηγορίες για παράδειγμα με βάση τον είδος της ζήτησης (πρωτογενής ή παράγωγος σε σχέση με την παραγωγική διαδικασία) και τον λόγο που κανείς ταξιδεύει. Βασικότεροι τύπου επιβατηγών πλοίων είναι : Κρουαζιερόπλοια, Ferry boats, Catamaran, Hovercrafts, Hydrofoils. (Θεοτοκάς 2014)

2.2 ΜΕΓΕΘΗ ΠΛΟΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΧΥΔΗΝ ΞΗΡΟΥ ΦΟΡΤΙΟΥ

Τα μεγέθη των πλοίων μεταφοράς χύδην ξηρού φορτίου σήμερα είναι κάπως διαφορετικά από την περίοδο της κρίσης και αυτό οφείλεται στην τάση γιγαντισμού των πλοίων που έχει ξεκινήσει ήδη μετά τον δεύτερο παγκόσμιο πόλεμο. Η τάση επιβάλλει να την αύξηση του μεγέθους των πλοίων και συνεπώς την αύξηση της προσφοράς χωρητικότητας ενώ παράλληλα την ναυπήγηση ολοένα και μεγαλύτερων πλοίων με σκοπό να μειωθεί το κόστος μεταφοράς επιτυγχάνοντας αύξουσες οικονομίες κλίμακας. Ενδεικτικά μεταξύ του 1963 και 1996 υπήρξε μια αύξηση από 17 εκατ. dwt σε 237 εκατ. dwt. Μέσω αυτού του γιγαντισμού επιτυγχάνονται οικονομίες κλίμακας στην μεταφορά πρώτων υλών, όπως άνθρακα και σιδηρομεταλλευμάτων καθώς η εισαγωγή τους γινόταν με χαμηλότερο κόστος. (Stopford 2016)

Αυτή η αλλαγή στο μέγεθος των πλοίων αποτυπώνεται και στον παρακάτω πίνακα σε μία σύγκριση των μεγεθών όπως ορίζονταν το 2003, το 2009 και το 2019.

Cape-size	80,000 dwt plus	Large capesize bulk carrier	150,000 dwt plus	Capesize bulk carrier	100,000 dwt and above
Panamax	50,000–79,999 dwt	Small capesize bulk carrier	80,000–149,999 dwt	Panamax bulk carrier	65,000–99,999 dwt
Handymax	35,000–49,999 dwt	Panamax bulk carrier	55,000–84,999 dwt;	Handymax bulk carrier	40,000–64,999 dwt
Handy-size	20,000–34,999 dwt	Handymax bulk carrier	35,000–54,999 dwt	Handysize bulk carrier	10,000–39,999 dwt
		Handy-size bulk carrier	10,000–34,999 dwt		
	2003		2009		2019

Πίνακας 2-1 : Μεγέθη πλοίων μεταφοράς χύδην ξηρού φορτίου 2003, 2009 και 2019
(πηγή: UNCTAD)

Τα πλοία Handysize και Handymax είναι οι μικρότερες κατηγορίες πλοίων μεταφοράς χύδην ξηρών φορτίων. Ένα Handymax είναι περίπου 150-200 μέτρα σε μήκος με τέσσερις γερανούς και πέντε αμπάρια. Στην κατηγορία των Handymax ανήκουν και τα Supramax πλοία και αφορούν πλοία άνω των 50.000dwt. Η κατηγορία Panamax αφορά πλοία των οποίων το μέγεθος είναι το μεγαλύτερο αποδεκτό ώστε να είναι δυνατή η διέλευση από την διώρυγα του Παναμά, όσο αφορά το μήκος, το πλάτος, το βάθος και το ύψος της γέφυρας “Bridge of the Americas”. Οι μέγιστες διαστάσεις των πλοίων που περνούν την διώρυγα είναι: μήκος 289,56m , πλάτος 32,31m , βύθισμα 12,04m και ύψος 57,91m από την ίσαλο γραμμή ως το ψηλότερο σημείο του πλοίου. Τα Capesize είναι τα πλοία τα οποία δεν είναι δυνατόν να διασχίσουν την διώρυγα του Παναμά ή του Σουέζ όχι αναγκαστικά λόγω του τονάζ τους αλλά λόγω διαστάσεων. Ως αποτέλεσμα, αναγκάζονται να περάσουν από το ακρωτήριο Cape Horn στην Νότια Αμερική ή το ακρωτήριο της Καλής Ελπίδας (Cape of Good Hope) στην Νότια Αφρική. Λόγω του μεγάλου μεγέθους τους μπορούν να προσεγγίσουν μικρό σχετικά αριθμό λιμένων στον κόσμο με υποδομές που να μπορούν να εξυπηρετήσουν τέτοια πλοία. (International Marine Consultancy 2007)

2.3 BALTIC DRY INDEX (BDI)

Το Ανταλλακτήριο Ναύλων (Baltic Exchange) στο Λονδίνο δημιούργησε το 1985 τον Δείκτη Ναύλων Baltic Freight Index (BFI), ο οποίος βασίστηκε στο σταθμισμένο μέσο όρο 11 διαδρομών εμπορίου χύδην ξηρού φορτίου και συγκεκριμένα 4 διαδρομές δημητριακών, 3 άνθρακα. 1 σιδηρομεταλλευμάτων και 3 χρονοναυλώσεις ταξιδιού βάσει ημερήσιων στοιχείων. Από τον Οκτώβριο του 2001 ο BFI αντικαταστάθηκε από τον διάδοχό του τον

Baltic Dry Index (BDI)⁴ και τους δείκτες Baltic Exchange Capesize Index (BCI), Baltic Exchange Panamax Index (BPI), Baltic Exchange Handymax Index (BHMI), που όλοι προκύπτουν από τον σταθμισμένο μέσο αντιπροσωπευτικών διαδρομών, οι οποίες σταθμίζονται ανάλογα με την σημασία τους στην αντίστοιχη κατηγορία μεγέθους πλοίων. Διάφοροι ανεξάρτητοι ναυλομεσίτες κάνουν σε καθημερινή βάση εκτιμήσεις, τις καταθέτουν στο Baltic Exchange το οποίο έχει το δικαίωμα να τροποποιεί τις διαδρομές ή την αναλογία τους. (Stopford 2016)



Διάγραμμα 2-1 : Δείκτης BDI (και πρώην BFI) (πηγή: https://transportgeography.org/?page_id=5619 / Bloomberg)

Το Baltic Exchange από τον Ιανουάριο του 2018 ανακοίνωσε ότι ο δείκτης BDI θα άλλαζε λόγω της αλλαγής στην φυσική αγορά σε σχέση με την γιγάντωση των πλοίων. Από την 1^η Μαρτίου μάλιστα η αναλογία των χρονοναυλώσεων θα γινόταν 40% Capesize, 30% Panamax και 30% Supramax και όλα επί έναν πολλαπλασιαστή 0.1, κάτι που σήμαινε ότι ο σταθμικός μέσος για τις χρονοναυλώσεις των Handysize δεν συνυπολογίζεται πια καθώς δεν θεωρούνταν πλέον στατιστικά σημαντικός στον υπολογισμό του BDI. Όμως η αγορά για τα πλοία Handysize συνεχίζει να αντικατοπτρίζεται στον δείκτη Handysize 38 που αφορά 7 διαδρομές χρονοναύλωσης με σημείο αναφοράς ένα πλοίο Imabari 38.200dwt σε σχέση με τον μέχρι τώρα δείκτη για Handysize πλοία που αφορούσε πλοία 28.000dwt σε 6 διαδρομές. (Καραγεώργου Λ. 2018)

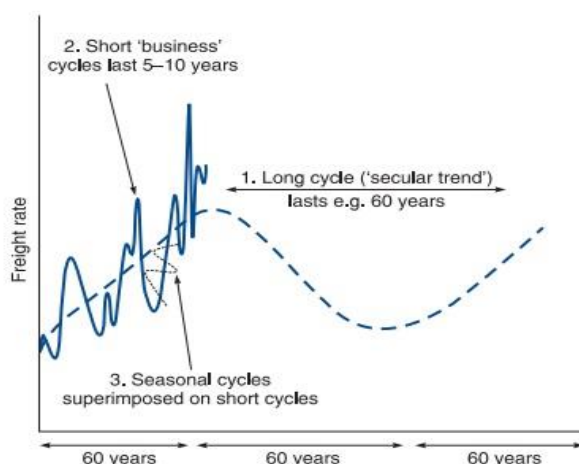
⁴ Η εξίσωση που μας δίνει τον BDI από το 2018 και μετά είναι: $((\text{Capesize } 5\text{TCavg} \times 0.4) + (\text{Panamax } 5\text{TCavg} \times 0.3) + (\text{Supramax } 10\text{TCavg} \times 0.3)) \times 0.10$, όπου TCavg = Time charter average (πηγή: <https://www.balticexchange.com/>)

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3 : ΟΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΙ ΚΥΚΛΟΙ

Οι ναυτιλιακοί κύκλοι κατέχουν πρωτεύοντα ρόλο στον ναυτιλιακό κλάδο καθώς αποτελούν διακυμάνσεις της ναυτιλιακής αγοράς με μικρή ή μεγαλύτερη διάρκεια κατά τις οποίες οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις προσπαθούν να ανταποκριθούν στις μεταβολές της προσφοράς και της ζήτησης για μεταφορές εμπορευμάτων και ανθρώπων. Αποτελούν τον κινητήριο μοχλό για κάθε πλοιοκτήτη, αυτήν την δύναμη που καθορίζει τις αποφάσεις του, τα οικονομικά του, ακόμα και την ψυχολογία του. Άλλωστε όπως θα δούμε και παρακάτω η ψυχολογία πολλές φορές μπορεί να οδηγήσει στα αποτελέσματα στα οποία προσβλέπουμε. Μέσω της προσπάθειας του εκάστοτε πλοιοκτήτη να δημιουργήσει κέρδη ολόκληρη η αγορά οδηγείται προς την κατεύθυνση που πρέπει κάθε φορά ώστε να γίνεται ολοένα αποτελεσματικότερη χρήση των πόρων. (Cullinane 2011). Ένα σύνολο από εποχικούς, βραχυχρόνιους και μακροχρόνιους κύκλους με τις αντίστοιχες κορυφώσεις και υφέσεις, οι αποφάσεις που παίρνονται καθώς και οι συνέπειες αυτών, το ρίσκο της σωστής και έγκαιρης πρόβλεψης του σταδίου του τρέχοντος κύκλου, η μελέτη της συμπεριφοράς των ανταγωνιστών και η πολλές φορές αντίθετη οδός που πρέπει να ακολουθηθεί αλλά και εξωτερικά σοκ που επηρεάζουν την αγορά είναι όλα αυτά τα στοιχεία της μαγείας και του απρόβλεπτου της ναυτιλίας που από την μία εγκυμονεί κινδύνους για τεράστιες απώλειες ή και πλήρη οικονομική καταστροφή μιας ναυτιλιακής επιχείρησης και από την άλλη τεράστια κέρδη σε περιόδους έντονης ρευστότητας αν η στρατηγική που ακολουθήσει ο πλοιοκτήτης είναι η κατάλληλη, την κατάλληλη στιγμή και συνήθως κόντρα στο ρεύμα. Φυσικά κάθε κύκλος έχει διαφορετική διάρκεια, τα στάδια μπορεί να διαφέρουν αρκετά σε σχέση με άλλους που προηγήθηκαν. Κάθε φορά, κάθε κύκλος είναι διαφορετικός. Τους μελετάμε, παίρνουμε μαθήματα από αυτούς αλλά δεν παύουν να αποτελούν διακυμάνσεις που προκαλούνται πολλές φορές από απρόβλεπτα γεγονότα και που βασίζονται πάντα στον ανθρώπινο παράγοντα και τις εκάστοτε αποφάσεις των εμπλεκόμενων, αποφάσεις που οδηγούν οι ίδιες προς το επόμενο στάδιο του κύκλου. (Stopford 2016)

3.1 ΤΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΚΥΚΛΩΝ

Οι οικονομικοί κύκλοι δεν αποτελούν χαρακτηριστικό γνώρισμα μόνο του ναυτιλιακού κλάδου αλλά και πολλών άλλων. Σύμφωνα με αναλύσεις πολλών οικονομολόγων οι κύκλοι αυτοί αποτελούνται από ξεχωριστά μέρη και συγκεκριμένα σύμφωνα με τον Cournot πρέπει να γίνει διάκριση μεταξύ της μακροχρόνιων και περιοδικών διακυμάνσεων. Τα τμήματα από τα οποία αποτελούνται οι κύκλοι είναι τρία. Αρχικά η **μακροχρόνια τάση** ή **μακροχρόνιος κύκλος** (διακεκομμένη γραμμή) έχει μεγάλο ενδιαφέρον καθώς κρίνεται ανάλογα με την ανοδική ή καθοδική πορεία του κύκλου κατά πόσο ευνοείται ή όχι οι επιχειρηματική δράση αντίστοιχα. Έχει μεγάλη διάρκεια και στο παρακάτω σχήμα ενδεικτικά τα 60 χρόνια. Ο **βραχυχρόνιος κύκλος** ή **επιχειρηματικός κύκλος** αποτελεί το δεύτερο συστατικό μέρος, αντικατοπτρίζει περισσότερο τον τρόπο αντίληψης των κύκλων από την πλευρά των ναυτιλιακών επιχειρήσεων και καθορίζουν σε μεγάλο βαθμό την μακροχρόνια τάση. Ενδεικτική διάρκεια τους είναι από 3 μέχρι 12 έτη και η ανοδική ή καθοδική τους πορεία επηρεάζουν σε μεγάλο βαθμό την ναυτιλιακή αγορά. Οι **εποχικοί κύκλοι** αποτελούν διακυμάνσεις στην διάρκεια μιας χρονιάς συχνά επαναλαμβανόμενες με χαρακτηριστικότερο το παράδειγμα την μεταφορά των δημητριακών, τα οποία αποστέλλονται σε μικρότερες ποσότητες τους καλοκαιρινούς μήνες και έτσι η αγορά χύδην ξηρού φορτίου έχει καθοδική πορεία τους μήνες αυτούς ενώ οι αποστολές είναι πολύ περισσότερες τέλη Σεπτέμβρη με αρχές Οκτώβρη που είναι η περίοδος της σοδειάς, αλλά και την αποθήκευση πετρελαίου για τους χειμερινούς μήνες που η ζήτηση είναι μεγάλη σε βορειότερες χώρες.



Διάγραμμα 3-1 : Συστατικά Μέρη των οικονομικών κύκλων (πηγή: Stopford 2016)

Η μακροχρόνια τάση καθορίζει σε μεγάλο βαθμό και προδιαγράφει τους μικρότερους κύκλους καθώς κρατάει περισσότερο και δεν είναι το ίδιο απότομος. Παρακάτω θα δούμε απόψεις ειδικών σχετικά με τους μακροχρόνιους και βραχυχρόνιους κύκλους στην οικονομία αλλά και ειδικότερα στην ναυτιλία.

Ο οικονομολόγος Nikolai Kondratieff από την Ρωσία θεμελίωσε την θεωρία των μακροχρόνιων οικονομικών κύκλων βασιζόμενος σε χώρες της Δύσης και υποστηρίζοντας με στατιστικές μεθόδους και βασιζόμενος σε Γαλλία, Αμερική, Γερμανία αλλά και σε παγκόσμιο επίπεδο ότι από τα τέλη του 18^{ου} αιώνα μέχρι τις αρχές του 20^{ου} αιώνα υπήρχαν τρεις περίοδοι ύφεσης της οικονομίας κατά μέσο όρο πενήντα έτη η καθεμία. Αργότερα ο J.A. Schumpeter διευκρίνισε σχετικά με τους μακροχρόνιους κύκλους ότι η κινητήρια δύναμη αποτελούν οι τεχνολογικές εξελίξεις και αναφορικά με τους κύκλους του Kondratieff δικαιολόγησε το στάδιο της ανοδικής τάσης του πρώτου (1790-1813) με την διάδοση του ατμού, του δεύτερου (1844-1874) με την εμφάνιση του σιδηρόδρομου και του τρίτου (1895-1916) στους κινητήρες εσωτερικής καύσης και τον ηλεκτρισμό. Τέλος για την ανοδική τάση του 1950 ο Schumpeter θεώρησε ότι κύριο ρόλο έπαιξαν οι εξελίξεις στην χημική βιομηχανία, την αεροναυπηγική και την ηλεκτρική και ηλεκτρονική βιομηχανία. Ένας ιστορικός από την Γαλλία, ο Fernand Braudel από την άλλη ξεχώρισε τους κύκλους με διαφορετική προσέγγιση κατά την οποία κρατούσαν περισσότερο από εκατό χρόνια με κορυφώσεις τα έτη 1315,1650,1817 και 1973. Όλες οι αλλαγές σε πολιτικό, κοινωνικό και τεχνολογικό επίπεδο μπορούν να επηρεάσουν και τον κλάδο της ναυτιλίας. Ενδεικτικά αυτό φάνηκε μετά το 1869 όπου οι τιμές των φορτίων άρχισαν να πέφτουν λόγω της χρησιμοποίησης ατμόπλοιων που ήταν πιο αποτελεσματικά έναντι των ολοένα και λιγότερο χρησιμοποιούμενων ιστιοφόρων και μετά το 1945 με την μηχανοποίηση των πλοίων τακτικών γραμμών και μεταφοράς χύδην φορτίων, με την αύξηση του μεγέθους των πλοίων και την αποτελεσματικότερη διαχείριση φορτίων.

Κατά κύριο λόγο πιο ευδιάκριτοι έχουν αποδειχθεί οι βραχυχρόνιοι κύκλοι που ταλαντώνονταν από ψηλά στα χαμηλά με την εναλλαγή περιόδων κρίσεως και ευημερίας με χαρακτηριστικό τους γνώρισμα ότι επαναλαμβάνονται ιστορικά με κοινά γνωρίσματα ως προς τα διάφορα στάδια τους αλλά και με διαφορές ως προς την διάρκεια τους. Κατά παραλληλισμό με την άποψη του τραπεζίτη Λόρδου Overstone τον 19^ο αιώνα, που μίλησε για τους κύκλους στο εμπόριο, μπορούμε να προσομοιώσουμε και τα διάφορα στάδια στους ναυτιλιακούς κύκλους. Όπως και στο εμπόριο έτσι και στην ναυτιλία μπορούμε να θεωρήσουμε ότι υπάρχουν τέσσερα στάδια κατά την διάρκεια ενός ναυτιλιακού κύκλου. Τα

στάδια αυτά είναι η καταβύθιση (trough), ανάκαμψη (recovery), κορύφωση (peak), κατάρρευση (collapse), παρουσιάζονται αρκετά παραστατικά στο Διάγραμμα 3-2 και αναλύονται παρακάτω. Στο παράδειγμά μας ο ναυτιλιακός κύκλος έχει διάρκεια 7 έτη από την μία κορύφωση στην επόμενη, ενώ η διάρκεια της ύφεσης είναι περίπου 4 χρόνια. Με την διακεκομμένη γραμμή φαίνεται πως γύρω στο 8^ο έτος έδειξε μια τάση για ανάκαμψη η οποία όμως εξαλείφθηκε και ακολούθησε νέα ύφεση το 10^ο έτος. Η αποτυχία ανάκαμψης, που θα δημιουργούσε έναν 4-ετή κύκλο στην συγκεκριμένη περίπτωση, οφείλεται σε αντι-κυκλικές παραγγελίες (counter-cycling ordering), δηλαδή παραγγελίες για περισσότερα πλοία, κάτι που αυξάνει την προσφορά χωρητικότητας και η επιθετικότητα αυτή των ναυτιλιακών επιχειρήσεων χωρίς τις κατάλληλες συνθήκες μπορεί να υπονομεύσει την ανάκαμψη του κύκλου. Παίζει λοιπόν καθοριστικό ρόλο η προσφορά χωρητικότητας την κατάλληλη στιγμή ώστε να ακολουθήσει η ανάκαμψη που θα οδηγήσει τελικά στην επόμενη κορύφωση του ναυτιλιακού κύκλου και την ευημερία του συνόλου της ναυτιλιακής αγοράς. Τέλος υπάρχουν περιπτώσεις όπως στο 15^ο έτος όπου δημιουργείται μια πρόσκαιρη ανάκαμψη του επιπέδου των ναύλων η οποία όμως δεν διατηρείται και δεν θα ήταν ορθό να θεωρηθεί κορύφωση. (Stopford 2016)



Διάγραμμα 3-2 : Τα στάδια των βραχυχρόνιων ναυτιλιακών κύκλων (πηγή: Stopford 2016)

Εξειδικεύοντας σταδιακά στην αγορά χύδην ξηρού φορτίου η οποία είναι ιδιαίτερος άστατη μπορούμε να πούμε ότι οι κύκλοι της αγοράς διεισδύουν στην ναυτιλιακή βιομηχανία

καθοριστικά. Η ναυτιλία αφορά δραστηριότητα που εκτελείται σε παγκόσμια κλίμακα και επηρεάζεται από γεωπολιτικές αλλαγές και την πορεία της οικονομίας γενικότερα. Όπως μπορεί να εξαχθεί ως συμπέρασμα από το παραπάνω η πορεία της παγκόσμιας οικονομίας έχει άμεσο αντίκτυπο στην ναυτιλιακή αγορά. Η ναυτιλία χύδην ξηρών φορτίων βασίζεται στην μεταφορά πρώτων υλών για την βαριά βιομηχανία, όπως σιδηρομετάλλευμα και άνθρακας. Η ζήτηση για μεταφορά χύδην ξηρών φορτίων εξαρτάται λοιπόν τόσο από τις αλλαγές στην χρησιμοποίησή τους σε παγκόσμιο επίπεδο όσο και από αλλαγές στην ζήτηση και προσφορά τους σε γεωγραφικό επίπεδο. Σε γενικές γραμμές η ζήτηση αυτή μπορεί να θεωρηθεί ανελαστική ως προς τις τιμές των ναύλων, μέχρι ενός σημείου που τα ναύλα είναι αρκετά υψηλά ώστε να αρχίζει να θεωρείται όλο και πιο ελαστική. Με δεδομένη την παραπάνω υπόθεση μπορούμε να πούμε ότι όσο η παγκόσμια οικονομία αναπτύσσεται τόσο η ζήτηση για πρώτες ύλες αυξάνεται και αντίστροφα σε περιόδους ύφεσης της οικονομίας μειώνεται, για αυτό και ο όρος παράγωγος ζήτηση. Πέρα από όλα αυτά τα προσωρινά γεγονότα πρέπει να ληφθούν υπόψιν και περιστασιακά γεγονότα όπως το κλείσιμο της διώρυγας του Σουέζ που συντέλεσε στην γιγάντωση των πλοίων ως αντίμετρο του μεγάλου κόστους που συνεπαγόταν το να πλέουν τα πλοία γύρω από την Αφρική. (Scarsi 2007)

3.2 ΤΑ ΣΤΑΔΙΑ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΚΥΚΛΩΝ

Η κυκλική πορεία των ναυτιλιακών κύκλων σε βραχυπρόθεσμο επίπεδο είναι ο μηχανισμός αυτός που καθορίζει την προσφορά και την ζήτηση στη ναυτιλιακή αγορά. Τι συμβαίνει όμως κατά την διάρκεια των τεσσάρων σταδίων στην ναυτιλιακή αγορά; Ποια η συμπεριφορά των ναυτιλιακών επιχειρήσεων ως προς τις τιμές φορτίων, τις αγοραπωλησίες, τις διαλύσεις πλοίων, το γενικότερο κλίμα ως προς την αγορά και την εξέλιξή της και ποια η τραπεζική πολιτική ανάλογα με την φάση του ναυτιλιακού κύκλου;

- Καταβύθιση (through) είναι το στάδιο κατά το οποίο υπάρχει πλεόνασμα χωρητικότητας κάτι που αποτυπώνεται στις τιμές των ναύλων οι οποίες είναι χαμηλές κοντά στο λειτουργικό κόστος των πλοίων. Τα πλοία κινούνται με αργές ταχύτητες και η αναμονή στα λιμάνια είναι μεγάλη και τα λιγότερο αποτελεσματικά παροπλίζονται. Οι πλοιοκτήτες, λόγω των χαμηλών ναύλων και των λιγότερων

πιστώσεων και των χρηματοοικονομικών πιέσεων διστάζουν να πάρουν επενδυτικές και γενικότερα τολμηρές αποφάσεις λόγω του γενικότερου κλίματος αβεβαιότητας και απαισιοδοξίας και το βιβλίο παραγγελιών μειώνεται. Στο ναδίρ της ύφεσης οι πιέσεις από το τραπεζικό σύστημα είναι τόσο μεγάλες ώστε μπορεί να υπάρξουν ακόμα και κατασχέσεις και πωλήσεις σύγχρονων πλοίων σε τιμές όσο το κόστος τους λόγω έλλειψης ρευστότητας. Τα δε παλαιότερα πλοία είναι δυνατόν να χάσουν τόση αξία που να πουληθούν για παλιοσίδερα (scrap).

- Ανάκαμψη (recovery) πραγματοποιείται όσο η προσφορά και η ζήτηση τείνουν προς το σημείο ισορροπίας. Χαρακτηριστικό του σταδίου είναι ότι οι τιμές των ναύλων αρχίζουν πλέον να ξεπερνούν το λειτουργικό κόστος. Σαφώς υπάρχει αβεβαιότητα για το αν η ανάκαμψη ήρθε για να κρατήσει ή όχι αλλά σταδιακά το θετικό κλίμα αυξάνεται έως ότου βελτιωθεί η ρευστότητα και υπάρξουν οι προϋποθέσεις ανάπτυξης.
- Κορύφωση (peak) έχουμε όταν τελικά η εξισορροπεί η προσφορά με την ζήτηση και δεν υπάρχει πλεονάζον τονάζ. Οι τιμές των ναύλων είναι πλέον αρκετές φορές μεγαλύτερες από το λειτουργικό κόστος και έτσι αυξάνονται οι παραγγελίες για νέα πλοία έως ότου τα ναυπηγεία να είναι πλήρη παραγγελιών για 3-4 χρόνια. Όσο πιο πολύ κρατήσει η κορύφωση τόσο μεγαλύτερος ενθουσιασμός υπάρχει στους πλοιοκτήτες και τόσο μεγαλύτερα κέρδη επιτυγχάνονται αυξάνοντας έτσι την ρευστότητα και άρα την δυνατότητα για επενδύσεις, ειδικά με την πρόθυμη αντιμετώπιση από την πλευρά των τραπεζών. Έτσι φτάνουμε σε επίπεδο over-trading καθώς αγοράζονται και μεταχειρισμένα σύγχρονα πλοία για να εκμεταλλευτούν οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις την τρέχουσα κατάσταση παρόλο που είναι ακριβότερα από τα νεότευκτα και πάρα πολλά μεταχειρισμένα παλαιότερα πλοία (σαφώς οικονομικότερα) παράλληλα με την αύξηση του βιβλίου παραγγελιών.
- Κατάρρευση (collapse) είναι το στάδιο στο οποίο η προσφερόμενη χωρητικότητα ξεπερνά την ζήτηση κάτι που οδηγεί την ναυλαγορά σε καθοδική πορεία. Ο επιχειρηματικός κύκλος είναι ένας από τους παράγοντες που συμπαρασύρουν την αγορά σε πτωτική πορεία. Ένας ακόμη παράγοντας είναι η χρονική υστέρηση (time lag), δηλαδή ο χρόνος που μεσολάβησε μεταξύ της παραγγελίας των νεότευκτων πλοίων στο στάδιο κορύφωσης και της παράδοσης τους. Ακόμη, ένας παράγοντας που μπορεί να συντελέσει στην κατάρρευση είναι ένα οικονομικό σοκ, όπως για παράδειγμα η πετρελαϊκές κρίσεις του 1973 και του 1979, η χρηματοοικονομική

κρίση του 2008 που μελετάται στην παρούσα εργασία αλλά και ένα δυνητικό οικονομικό σοκ από το ξέσπασμα του ιού COVID-19 που έχει ξεσπάσει από τα τέλη 2019. Κατά την περίοδο αυτή τα πλοία μένουν αναύλωτα για μεγάλες περιόδους αναμένοντας στα λιμάνια και τις ράδες καθώς οι ναύλοι ολοένα και μειώνονται ή δεν υφίστανται καν για λιγότερο αποτελεσματικά πλοία. Οι πλοιοκτήτες αρνούνται να αποδεχτούν πως η κορύφωση έχει τελειώσει και πως η αγορά είναι πλέον σε πτωτική πορεία και ενθουμούμενοι τις υψηλές τιμές που έχουν προηγηθεί δεν προχωρούν ούτε σε πωλήσεις πλοίων, οι τιμές των οποίων πέφτουν ολοένα και περισσότερο. Όμως το αποτέλεσμα είναι αναπόφευκτο: καταβύθιση της αγοράς και επανέναρξη των σταδίων από την αρχή. (Stopford 2016)

3.3 ASSET PLAY ΚΑΙ OPERATING

Αυτό είναι το γενικότερο πλαίσιο στο οποίο καλούνται να λάβουν αποφάσεις οι πλοιοκτήτες σχετικά με τις αγοραπωλησίες πλοίων, το λεγόμενο asset play και σχετικά με τις ναυλώσεις των πλοίων τους, το λεγόμενο operating. Το κλειδί είναι να διαλέξουν την κατάλληλη στιγμή για την απόκτηση ή την πώληση πλοίων συσχετίζοντας τις τιμές των ναύλων και των πλοίων. Μία άλλη απόφαση που πρέπει να πάρουν είναι αν θα κινηθούν στην αγορά νεότευκτων ή στην αγορά μεταχειρισμένων πλοίων (second-hand market). Στην δεύτερη περίπτωση έχουν το πλεονέκτημα ότι εξαλείφεται το εμπόδιο της χρονικής υστέρησης που είναι δεσμευτική για την αγορά των νεότευκτων και έτσι εκμεταλλεύονται πιο άμεσα τυχόν τρέχουσες ευνοϊκές συνθήκες στην αγορά. Αυτή η καθυστέρηση μέχρι την παράδοση των πλοίων είναι και από τους βασικότερους λόγους που η αγορά των ναύλων παρουσιάζει αυτές τις κυκλικές διακυμάνσεις. Παρατηρώντας οι πλοιοκτήτες πως τα ναύλα είναι σε πολύ υψηλά επίπεδα, παρασύρονται, δρουν παρορμητικά με κίνητρο το μεγάλο διαφανόμενο κέρδος και παραγγέλνουν πλοία στα ναυπηγεία, αλλά αυτά παραδίδονται δύο με τέσσερα χρόνια αργότερα. Στο μεταξύ οι τιμές των ναύλων ενδέχεται να έχουν μειωθεί είτε γιατί η ζήτηση έχει μειωθεί είτε γιατί οι παραγγελίες ήταν υπερβολικά πολλές και τα νέα πλοία που είχαν παραγγελθεί όταν η αγορά ευημερούσε επιβαρύνουν την επιχείρηση αλλά και ολόκληρη την αγορά καθώς ξεκινάει η προσφερόμενη χωρητικότητα να υπερβαίνει την

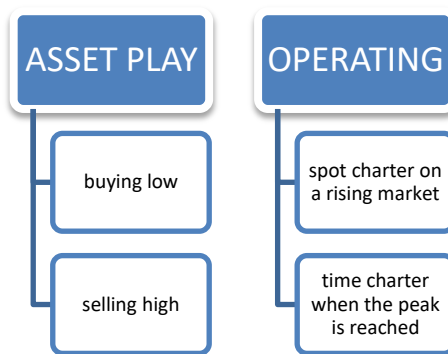
ζήτηση και έτσι η ήδη άσχημη κατάσταση στην αγορά επιδεινώνεται περαιτέρω και τα νεότευκτα πλοία είναι καταδικασμένα. (Scarsi 2007)

Μέσα σε όλο αυτό το πλαίσιο που δημιουργείται από το asset play οι πλοιοκτήτες προσπαθούν να μαντέψουν σωστά το πώς θα εξελιχθεί ο κύκλος και ανάλογα πράττουν. Επηρεαζόμενοι όμως πολλές φορές και από έναν άλλο παράγοντα, αυτόν της ψυχολογίας του πλήθους, την τάση δηλαδή να μην πράττουν ορθολογικά, ακολουθούν την τακτική του συνόλου και νιώθουν την σιγουριά ότι έτσι κάνουν το κάνουν το σωστό. Το κίνητρο τους το κέρδος, η παγίδα τους ο φόβος και αυτά τα δύο στοιχεία της ψυχολογίας των πλοιοκτητών είναι αυτά που διαμορφώνουν τον εκάστοτε κύκλο και την διάρκειά του σε μεγάλο βαθμό κάνοντας τον κάθε φορά και διαφορετικό. (Stopford 2016)

Από την μεριά του operating οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις έχουν να επιλέξουν μεταξύ της χρονοναύλωσης (time charter) και της ναύλωσης κατά ταξίδι (voyage charter). Η χρονοναύλωση αποτελεί μια μορφή αντιστάθμισης κινδύνου καθώς προκαθορίζεται ο ναύλος για μια συγκεκριμένη χρονική περίοδο, αλλά αποκλείει την δυνατότητα μεγαλύτερου κέρδους σε ενδεχόμενη αύξηση του επιπέδου των ναύλων. Η ναύλωση κατά ταξίδι επιτρέπει στους πλοιοκτήτες το να εκμεταλλευτούν την θετική πορεία της spot αγοράς αλλά με κίνδυνο πάντα να μειωθεί απότομα το επίπεδο των ναύλων. Για να ελαχιστοποιήσουν το ρίσκο οι πλοιοκτήτες πολλές φορές χρησιμοποιούν και τους δύο τύπους ναυλώσεων στα πλοία τους, εξασφαλίζοντας την κάλυψη του λειτουργικού κόστους και αποπληρώνοντας το κεφάλαιο μέσω των χρονοναυλώσεων και αφήνοντας ένα περιθώριο ενδεχόμενου κέρδους μέσω των ναυλώσεων κατά ταξίδι. Η δυσκολία έγκειται στην απόφαση του να εφαρμόσουν κάθε φορά την σωστή αναλογία μεταξύ των δύο αυτών βασικών τύπων ναύλωσης και του να επιλέξουν την κατάλληλη στιγμή για να συμφωνήσουν σε ένα ναυλοσύμφωνο.

Με δεδομένα όλα τα παραπάνω, η λογική αντίδραση για μια ναυτιλιακή επιχείρηση είναι να αγοράζει πλοία όταν η αγορά βρίσκεται στα χαμηλότερα επίπεδα, γιατί οι χαμηλές τιμές των ναύλων σε συνδυασμό με τα άδεια ναυπηγεία δημιουργούν συνθήκες άμεσης και οικονομικής απόκτησης πλοίων. Από την άλλη μεριά είναι ευνοϊκό να πουλά πλοία όταν στην αγορά μεταχειρισμένων όταν η αγορά των ναύλων βρίσκεται στα υψηλότερα επίπεδα και αναμένεται να ακολουθήσει κατάρρευση. Οι τιμές είναι οι υψηλότερες δυνατές σε αυτό το στάδιο (της κορύφωσης) και άρα οι πλοιοκτήτες θα επωφεληθούν από τις μεγαλύτερες δυνατές εισροές κεφαλαίων πουλώντας τα πλοία τους σε αυτή την χρονική στιγμή.

Παρομοίως, σε μία αναπτυσσόμενη αγορά, σχετικά με το operating του στόλου τους οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις θα πρέπει θεωρητικά να προτιμούν περισσότερο τις ναυλώσεις στην spot αγορά μεγιστοποιώντας τα κέρδη τους από την άνοδο του επιπέδου των ναύλων. Στην περίπτωση που η αγορά δεν είναι σταθερή αλλά υπάρχει η αίσθηση της μεταβλητότητας και διαφαίνεται το τέλος του ναυτιλιακού κύκλου θα πρέπει να προτιμάται η χρονοναύλωση για μεγάλα διαστήματα με προκαθορισμένα ναύλα όσο αυτά βρίσκονται στα υψηλά επίπεδα, εξασφαλίζοντας αξιόλογα κέρδη παρά την κατάρρευση θα ακολουθήσει.



Διάγραμμα 3-3 : Υποθετική ορθολογική συμπεριφορά πλοιοκτήτη (πηγή: (Scarsi 2007))

Όλα αυτά στην θεωρία, γιατί στην πράξη η κατάσταση είναι πολύ πιο σύνθετη, καθώς αν και οι ναυτιλιακοί κύκλοι έχουν μια συγκεκριμένη μορφή με κορυφώσεις και υφέσεις, είναι και μια ακολουθία διακυμάνσεων που δεν μπορεί να προβλεφθεί με ακρίβεια η διάρκεια τους καθώς δεν χαρακτηρίζονται από κανονικότητα ώστε να μπορεί να προβλεφθεί με σιγουριά το πότε θα επέλθει το κάθε στάδιο και πότε θα ολοκληρωθεί ο κύκλος. Σίγουρα ως έναν βαθμό δεν μπορούν να θεωρηθούν τυχαίοι καθώς αναλύοντας την προσφορά και την ζήτηση μέσω των εκάστοτε οικονομικών συνθηκών, της πορείας του εμπορίου, το μέγεθος του στόλου και το βιβλίο παραγγελιών μπορεί να μειωθεί η αβεβαιότητα και ο κίνδυνος, αλλά πάντα μέχρι ενός σημείου και όχι ολοκληρωτικά. Επιπρόσθετη δυσκολία αποτελούν οι προβλέψεις για την πορεία της αγοράς καθώς πέραν του ότι μιλάμε για ένα αρκετά ευμετάβλητο πλαίσιο, υπάρχουν και εξωγενείς παράγοντες που την επηρεάζουν. Οι προβλέψεις αυτές που παρουσιάζουν δυσκολία αφορούν την πλευρά της ζήτησης. Υπάρχει πλήθος από στοιχεία, αναλύσεις και μελέτες χρήσιμα για τους πλοιοκτήτες που όμως μπορούν μόνο ως έναν βαθμό να μειώσουν το ρίσκο. Όσο αφορά την προσφερόμενη

χωρητικότητα, γνωρίζοντας το μέγεθος του παγκόσμιου στόλου, την ηλικία των πλοίων και το μέγεθος του βιβλίου παραγγελιών μπορεί να προβλεφθεί με αρκετή ακρίβεια συντελώντας σε έναν βαθμό σε μελλοντικές αποφάσεις για αγορές ή πωλήσεις πλοίων. Αν στα παραπάνω προσθέσουμε και την χρονική υστέρηση μέχρι την παράδοση νεότευκτων πλοίων που αναφέραμε παραπάνω καταλαβαίνουμε πως τα πράγματα γίνονται ολοένα και πιο σύνθετα. Τέλος, βασική πρόβλημα του να λειτουργήσει κάποιος αντι-κυκλικά είναι η χρηματοοικονομικές πιέσεις, καθώς μια ύφεση μπορεί να κρατήσει αρκετά χρόνια σε σημείο που τα πλοία να μην πραγματοποιούν κέρδος για ένα διάστημα ή ακόμα και να λειτουργούν με ζημία και έτσι δεν υπάρχει η πρακτικά η δυνατότητα να επενδύσει κανείς ακόμα και αν αυτό πιστεύει πως πρέπει να κάνει. Οι επιχειρήσεις που τα πλοία τους έχουν χαμηλότερο κόστος έχουν μεγαλύτερα κέρδη στις καλές περιόδους της αγοράς και έτσι είναι αυτές που δύνανται να εκμεταλλευτούν τις χαμηλές τιμές και να αγοράσουν πλοία παρόλο που η αγορά βρίσκεται σε ύφεση. Το να μπορεί ένας πλοιοκτήτης να «διαβάζει την αγορά» και να επιλέγει την κατάλληλη στιγμή για την επένδυση ή αποεπένδυση είναι ο βασικότερος ρόλος του πλοιοκτήτη.

Σχετικά με την αγορά χύδην μπορούμε να πούμε ότι είναι ότι πιο κοντινό στο υπόδειγμα του τέλειου ανταγωνισμού καθώς τα ναύλα προσαρμόζονται ανάλογα με την πληροφόρηση η οποία είναι συνεχής. Οι μόνοι παράγοντες που μπορούν να δώσουν ένα ανταγωνιστικό πλεονέκτημα είναι το πόσο ρίσκο είναι διατεθειμένος να πάρει κανείς και άλλοι τυχαίοι παράγοντες. Το επίπεδο των ναύλων καθορίζεται κάθε φορά από τις συνθήκες της αγοράς και στην ουσία πλοιοκτήτες είναι λήπτες τιμών. Σχετικά με το asset play πέρα από τα ναύλα παίζουν ρόλο οι προβλέψεις για τα ναύλα στο προσεχές μέλλον και το πού θα ισορροπήσει η αγορά. Το θέμα είναι πως πέρα από την πληροφόρηση που μπορεί να διαφέρει για τον εκάστοτε παίκτη, θα πρέπει να συνεκτιμηθεί ως βασικός παράγοντας ο τρόπος με τον οποίο αυτός την αντιλαμβάνεται. Ο τρόπος δηλαδή που ο καθένας εκλαμβάνει και ερμηνεύει τα σήματα που εκπέμπει η αγορά μπορεί να είναι διαφορετικός για τον καθένα. Πρακτικά αυτό σημαίνει ότι αν και όλοι γνωρίζουν πως η αγορά κάποια στιγμή θα ανακάμψει ή θα καταρρεύσει, ο τρόπος που εκτιμούν το πότε θα γίνει αυτό διαφέρει ακόμα και όταν η πληροφορίες είναι ίδιες για όλους. Η εμπειρία, το συναίσθημα και η τύχη είναι τα στοιχεία που κάνουν την διαφορά. (Scarsi 2007)

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4 : Η ΠΟΡΕΙΑ ΤΗΣ ΝΑΥΛΑΓΟΡΑΣ ΧΥΔΗΝ ΞΗΡΩΝ ΦΟΡΤΙΩΝ (2003-2019)

Θα ξεκινήσουμε την ανάλυση από λίγο πιο πριν από την χρηματοοικονομική κρίση και συγκεκριμένα από τον ναυτιλιακό κύκλο που ξεκίνησε από το 2003. Τα προηγούμενα 6 χρόνια η Κίνα αναπτύχθηκε σαν οικονομία με βάση το υπόδειγμα της ανοιχτής αγοράς, κάτι που οδήγησε σε ολοένα περισσότερες επενδύσεις στο εσωτερικό της. Από το 2003 λοιπόν, ξεκίνησε η ανάπτυξη της παγκόσμιας οικονομίας και αυτό χάρη στην συνεχή ανάπτυξη της οικονομίας της Κίνας, η οποία βρισκόταν σε ένα στάδιο δομικών αλλαγών και ανάπτυξης των υποδομών, κάτι που απαιτούσε τεράστιες ποσότητες πρώτων υλών. (Stopford 2016). Το εμπόριο στο εσωτερικό της Κίνας όσο και το εξωτερικό αυξήθηκαν σημαντικά. Μάλιστα ιδιαίτερα το εξωτερικό εμπόριο αυξήθηκε με αλματώδη ρυθμό καθώς οι εισαγωγές της Κίνας σημείωσαν αύξηση από 182 εκατ. τόνους το 1995 σε 534 εκατ. τόνους το 2003 με το 38% των εισαγωγών της να αφορούν τη βιομηχανία χάλυβα. (Βλάχος , Ψύχου 2011) Η παραγωγή χάλυβα της Κίνας αυξήθηκε στα χρόνια 2002-2007 από 144 σε 468 εκατομμύρια τόνους σε ετήσια βάση κάτι που, συνυπολογίζοντας και τις εξαγωγές άλλων χύδην προϊόντων, είναι ενδεικτικό της αύξησης της ζήτησης σε πλοία μεταφοράς χύδην ξηρού φορτίου και της εκτίναξης του επιπέδου των ναύλων. (Stopford 2016)

4.1 ΤΑ ΧΡΟΝΙΑ ΠΡΙΝ ΤΗΝ ΚΡΙΣΗ - ΕΚΤΙΝΑΞΗ ΤΩΝ ΝΑΥΛΩΝ

➤ 2003

Παρά το γεγονός της αύξησης των παραδόσεων των νεότευκτων πλοίων οι τιμές των ναύλων το 2003 ανεβαίνουν. Για τα μεγάλα πλοία μεταφοράς χύδην ξηρών φορτίων τα Capesize η κύριες διαδρομές ήταν αυτές του σιδηρομεταλλεύματος, δηλαδή από την Αυστραλία στην Άπω Ανατολή και από την Βραζιλία στην Άπω Ανατολή και στην Ευρώπη. Κατά κύριο λόγο η πιο αξιοσημείωτη αύξηση ήταν αυτή της εισαγωγής σιδηρομεταλλεύματος για την Κίνα. Τα πλοία Panamax χρησιμοποιούνταν σε υπερατλαντικές διαδρομές εμπορίου άνθρακα και σιδηρομεταλλεύματος από την ανατολική ακτή της Βορείου Αμερικής και του Καναδά αντίστοιχα και από την Νότια Αφρική. Ωστόσο τα πλοία Panamax εκτελούσαν και διαδρομές εντός της Ασίας σε Ινδία, Κίνα και Ινδονησία αλλά και εντός της Ευρώπης κυρίως από Σουηδία. Τέλος, κάποια πλοία αυτής της κατηγορίας μετέφεραν σιτηρά

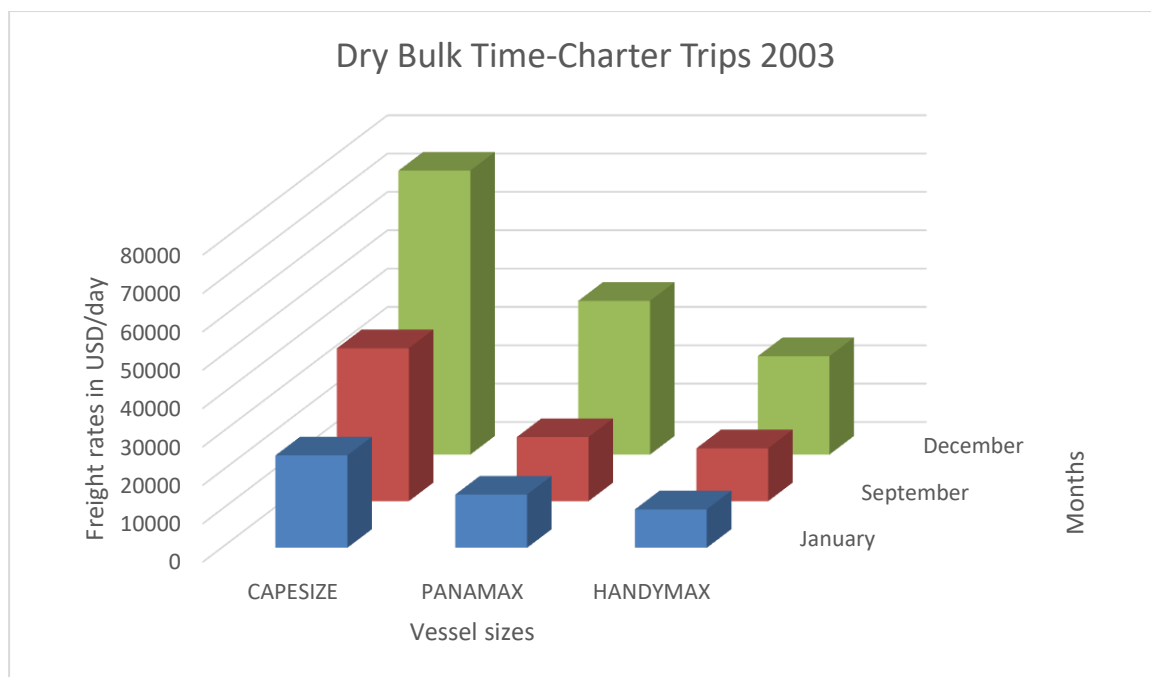
από τις ΗΠΑ και την ανατολική ακτή της Νότιας Αμερικής. Μικρότερα πλοία της κατηγορίας των Handies μετέφεραν κυρίως σιτηρά σε λιμάνια με περιορισμούς ως προς το βύθισμα των πλοίων, αλλά χρησιμοποιούνταν και στις διαδρομές μεταφοράς βωξίτη, αλουμίνας και φωσφάτας.

Κατά την διάρκεια του 2003 υπήρξε μεγάλη αύξηση κατά 174% του δείκτη BDI που ενώ στο τέλος του 2002 ήταν 1.738, έφτασε τις 4.765 μονάδες με την μεγαλύτερη αύξηση να σημειώνεται το τελευταίο τέταρτο του έτους, ενώ ο μέσος όρος του έτους ήταν 2.751 μονάδες. Αυτό οφείλεται στο ότι όλοι οι τομείς της ναυτιλίας χύδην ξηρού φορτίου έφτασαν στο τέλος του 2003 σε πολύ υψηλότερα επίπεδα σε σχέση με την αρχή της χρονιάς. Οι πολύ υψηλές τιμές των ναύλων στα τέλη του 2003 οδήγησαν σε αναζήτηση για εκτεταμένες χρονοναυλώσεις με όλο και μεγαλύτερη διάρκεια, όσο ανέβαιναν και τα ναύλα. Ειδικότερα οι μεγάλες κατηγορίες πλοίων όπως νεότευκτα Capesize και Panamax, σχετικά λίγο τονάζ από τα οποία είχε παραδοθεί το 2003, αναδεικνύουν τα παραπάνω. Ενδεικτικά οι διετεείς χρονοναυλώσεις για τα Capesize ήταν περίπου 52.500\$ την ημέρα και για τα Panamax 30.000\$ την ημέρα.

Για να γίνει καλύτερα αντιληπτή η ανοδική τάση των ναύλων ανά μέγεθος πλοίου, που είχε ξεκινήσει ήδη από τα τέλη του 2002 και συνεχίστηκε κατά την διάρκεια του 2003 υπάρχει η γραφική απεικόνιση του Διαγράμματος 4-1 παρακάτω, όπου παρουσιάζονται οι τιμές των ναύλων για τα πλοία Capesize, Panamax και Handymax για τους μήνες Γενάρη, Σεπτέμβρη και Δεκέμβρη. Τα Capesize ναυλώνονται είτε για υπερατλαντικά κυκλικά ταξίδια είτε για κυκλικά ταξίδια από την περιοχή μεταξύ Σιγκαπούρης-Ιαπωνίας και Αυστραλίας με ναύλα 24.050\$ και 22.050\$ την ημέρα αντίστοιχα για τον Γενάρη, 39.850\$ και 36.325 τον Σεπτέμβρη και 74.045\$ και 78.615\$ τον Δεκέμβρη, κάτι που μας δείχνει ότι οι τιμές μεταφοράς τριπλασιάστηκαν για αυτού του μεγέθους τα πλοία κατά την διάρκεια της χρονιάς.

Τα πλοία Panamax που έκαναν κυκλικά ταξίδια από την Βόρεια Ευρώπη στην Ανατολική Ακτή της Νότιας Αμερικής αξίωναν ναύλα 11.650\$ την ημέρα τον Γενάρη, 17.500\$ τον Σεπτέμβρη και σκαρφάλωσαν ως τα 27.500\$ τον Δεκέμβρη, δηλαδή αυξήθηκαν μέσα στο έτος κατά 188,3%. Από την άλλη μεριά τα Panamax που εκτελούσαν κυκλικά ταξίδια από την Άπω Ανατολή προς την ανατολική Αυστραλία ακολούθησαν λίγο διαφορετική πορεία, καθώς τον Γενάρη τα ναύλα ήταν 13.850\$, τον Σεπτέμβρη 16.675\$ και τον Δεκέμβρη 40.070\$ την ημέρα, αύξηση κατά 189,3% δηλαδή μέσα στο έτος.

Τα Handymax που ναυλώνονταν και αυτά σε κυκλικά ταξίδια χρονοναύλωσης από την Άπω Ανατολή προς την Αυστραλία ξεκίνησαν από 10.000\$ την ημέρα τον Γενάρη, αυξήθηκαν λίγο σε 13.770\$ τον Σεπτέμβρη, ενώ τον Δεκέμβρη απογειώθηκαν και σχεδόν διπλασιάστηκαν σε 25.645\$ την ημέρα, δηλαδή αυξήθηκαν κατά 156,4% μέσα στο 2003. Όσο αφορά τα πλοία Handysize που ναυλώνονταν για ταξίδια από την Βόρεια Ευρώπη προς την Δυτική Αφρική τα ναύλα ήταν 8.500\$ την ημέρα τον Γενάρη, και σταδιακά έφτασαν ως τις 18.000\$ τον Δεκέμβρη, αυξήθηκαν δηλαδή κατά 111,8% μέσα στο 2003. (UNCTAD, Review of Maritime Transport, 2004)



Διάγραμμα 4-1 : Τα ναύλα στην ναυτιλία χύδην ξηρού φορτίου για time-charter round trips το 2003 ανά μέγεθος πλοίου (πηγή: Επεξεργασία δεδομένων από UNCTAD, Review of Maritime Transport, 2004)

Όσο αφορά τις χρονοναυλώσεις για 12-μηνη περίοδο τα στοιχεία δείχνουν ότι οι αυξήσεις των ναύλων ήταν λιγότερο έντονες στα μικρότερα πλοία.

- Τα Capesize πλοία 5 ετών (150.000-160.000dwt) πραγματοποιούσαν μεταφορές για 18.750\$ την ημέρα τον Γενάρη, ενώ τον Δεκέμβρη για 56.000\$ την ημέρα, δηλαδή πάνω από 3 φορές μεγαλύτερα ναύλα.
- Αντίστοιχο πλοίο μεγέθους Panamax έκλεινε αντίστοιχες περιόδους ναύλωσης με 12.250\$ την ημέρα τον Γενάρη και 32.500\$ την ημέρα τον Δεκέμβρη, δηλαδή κοντά στις 2,5 φορές μεγαλύτερα ναύλα. Αντιστοίχως, τα 5 ετών Handymax αυξήθηκαν σημαντικά από 7.500\$ την ημέρα τον Γενάρη σε 20.500\$ την ημέρα τον Δεκέμβρη. Τα πλοία 15 ετών είχαν παραπλήσιες αυξήσεις. Ενδεικτικά τα Panamax αυξήθηκαν από 11.000\$ σε 26.000\$
- Τα Handymax 15 ετών αυξήθηκαν από 9.000\$ σε 24.500\$
- Τα Handysize 15 ετών αυξήθηκαν από 6.750\$ σε 15.000\$ την ημέρα μέσα στο 2003. (UNCTAD, Review of Maritime Transport, 2004)

Αυτή την χρονιά η ζήτηση για σιδηρομετάλλευμα στην Κίνα συνεχίστηκε με αμειώτους ρυθμούς και τα μεγαλύτερα πλοία τα Capesize ναυλώνονταν στις διαδρομές από Αυστραλία προς Άπω Ανατολή και από Βραζιλία προς Άπω Ανατολή αλλά και Ευρώπη. Τα Panamax ναυλώνονταν για πολλές διαδρομές όπως υπερατλαντικές διαδρομές για σιδηρομετάλλευμα και άνθρακα από την Βόρεια Αμερική και την Νότια Αφρική αλλά εκτελούσαν και διαδρομές εντός Ασίας και εντός Ευρώπης κυρίως από την Σουηδία. Τέλος, κάποια μετέφεραν σιτηρά από τον Κόλπο του Μεξικού και την ανατολική Νότια Αμερική. Τα Handysize πλοία μετέφεραν κυρίως σιτηρά σε διάφορες διαδρομές, ειδικά όπου υπήρχαν περιορισμοί στο βύθισμα, αλλά μετέφεραν και αλουμίνα, βωξίτη και φωσφάτα.

Σε αντίθεση με την προηγούμενη χρονιά τα ναύλα στο τέλος του 2004 ήταν σε χαμηλότερα επίπεδα σε σχέση με την αρχή της χρονιάς για όλες τις κατηγορίες χύδην ξηρού φορτίου. Ο δείκτης BDI είχε μέσο όρο της χρονιάς 4.495 μονάδες ενώ το 2003 ήταν 2.751 μονάδες, δηλαδή αυξήθηκε κατά 63,4% και άρα το κλίμα σε αυτή την αγορά παρέμενε γενικά καλό, παρόλο που στους μεσαίους μήνες της χρονιάς είχε πέσει. Παρά τις αυξήσεις στις τιμές των καυσίμων (περίπου 170\$ ο τόνος για IFO 180 κατά μέσο όρο αλλά ξεπέρασε και τα 200\$ μέσα στον χρόνο) οι πλοιοκτήτες εκμεταλλεύτηκαν την υψηλή ζήτηση που συνέχιζε να υπάρχει και τον συγχρωτισμό στα λιμάνια φόρτωσης και εκφόρτωσης χύδην ξηρών αγαθών. (UNCTAD, Review of Maritime Transport, 2005)

Η ζήτηση για πρώτες ύλες για την βιομηχανία και συνεπώς η ζήτηση για χύδην ξηρά φορτία αυξήθηκε αρκετά. Η ζήτηση πραγματικά απογειώθηκε ειδικά για το σιδηρομετάλλευμα και τον άνθρακα, που αποτελούσαν πάνω από το μισό του συνόλου των πρώτων υλών. Βασικός ήταν ο ρόλος της Κίνας η οποία αναπτύχθηκε το 2004 πιο πολύ ποτέ, με την ζήτηση της για ασάλι να αυξάνεται κατά 13% μέσα στο έτος. Οι εισαγωγές σε σιδηρομετάλλευμα ήταν σχεδόν διπλάσιες από το 2002 στους 200 εκατομμύρια τόνους περίπου, με 80 εκατομμύρια τόνους από Αυστραλία και Βραζιλία. Μέχρι τον Μάρτιο δημιουργήθηκαν συμφορήσεις στα λιμάνια φόρτωσης και εκφόρτωσης και επηρεάστηκε η προσφορά χωρητικότητας, αλλά από εκεί και πέρα οι κινέζικες αρχές επέβαλλαν στα λιμάνια να ξεστοκάρουν από τα αποθέματα και έτσι οι τιμές των ναύλων άρχισαν να μειώνονται. Από τον Ιούνιο όμως φάνηκε πως τα μέτρα αυτά δεν ήταν αρκετά και τα ναύλα άρχισαν να ανεβαίνουν πάλι, προκαλώντας μαζικές χρονοναυλώσεις. Οι operators οδηγήθηκαν ταυτόχρονα στην προθεσμιακή αγορά (Freight Futures Market) αναζητώντας κάλυψη από παράγωγα (derivatives) με την χρησιμοποίηση όλο και περισσότερο των Contract Of Affreightment και των χρονοναυλώσεων για να προστατευτούν από το ευμετάβλητο της αγοράς.

Αναφορικά με τις διαδρομές που εξετάστηκαν και στο 2003 τα Capesize ξεκίνησαν την χρονιά με τα ναύλα τον Γενάρη σε υπερατλαντικά ταξίδια και ταξίδια μεταξύ Σιγκαπούρης-Ιαπωνίας και Αυστραλίας στο ύψος των 92.500\$ και 85.500\$ την ημέρα αντίστοιχα. Ακολούθησε μια περίοδος πτώσης όπου έφτασαν στο ναδίρ τους τον Ιούνιο με 38.725\$ και

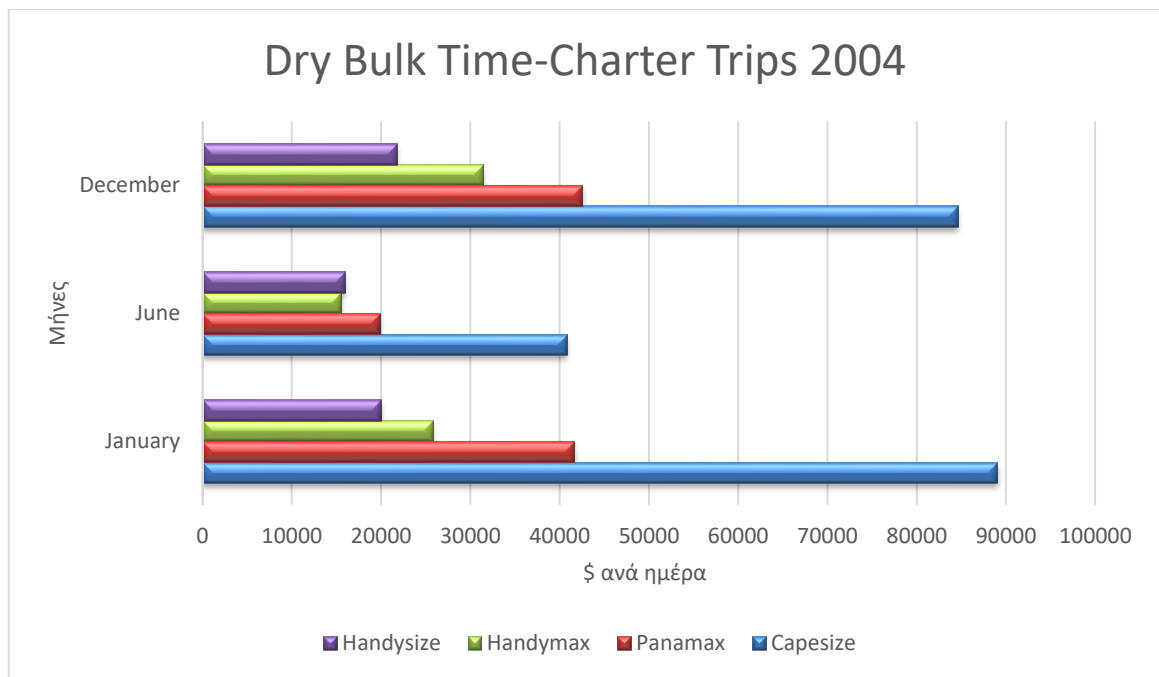
42.900\$ την ημέρα αντίστοιχα. Έπειτα άρχισαν να αυξάνονται ως τον Νοέμβριο και εν τέλει διαμορφώθηκαν τον Δεκέμβριο σε 84.585\$ την ημέρα.

Τα Panamax στις ίδιες διαδρομές με το 2003 (Βόρεια Ευρώπη προς Ανατολική Ακτή της Νότιας Αμερικής και κυκλικά ταξίδια μεταξύ Άπω Ανατολής και Αυστραλίας) δούλεψαν για 40,750\$ και 42.750\$ την ημέρα αντίστοιχα. Σκαμπανεβάσματα ακολούθησαν διαμορφώνοντας τα χαμηλά των 20.775\$ και 18.900\$ την ημέρα αντίστοιχα τον Ιούνιο. Στην πρώτη περίπτωση η ανοδική πορεία άρχισε από τον Αύγουστο (32975\$ την ημέρα) ενώ στην δεύτερη ήδη από τον Ιούλιο ανέβηκαν (30.100\$ την ημέρα) και κορυφώθηκαν αν και με ενδιάμεσα σκαμπανεβάσματα τον Νοέμβριο. Τελικά η χρονιά έκλεισε στα 41.170\$ και 43.900\$ την ημέρα αντιστοίχως για τις δύο αυτές διαδρομές.

Παρόμοια πορεία ακολούθησαν και τα Handymax πλοία καθώς για κυκλικά ταξίδια από την Άπω Ανατολή προς την Αυστραλία ξεκίνησαν την χρονιά με 25.750\$ την ημέρα, συνέχισαν ανοδική πορεία και έπεσαν τον Ιούνιο στα 15.500\$. Τους ακόλουθους μήνες κινήθηκαν ανοδικά τα ναύλα και τον Δεκέμβριο διαμορφώθηκαν σε 31.360\$. Τελείωσαν την χρονιά δηλαδή καλύτερα από ότι ξεκίνησαν.

Τα πλοία Handysize που εκτελούσαν διαδρομές από τις βόρειες ευρωπαϊκές χώρες προς την ανατολική Αφρική είχαν και αυτά αντίστοιχη πορεία στις τιμές μεταφοράς τους. Τους πρώτους μήνες της χρονιάς κινήθηκαν γύρω στα 20.000\$ την ημέρα, τα χαμηλότερα επίπεδα σημειώθηκαν τον Ιούνιο στα 15.900\$ την ημέρα, αλλά τον Δεκέμβριο έφτασαν τα 21.750\$, επίπεδο υψηλότερο από τον Γενάρη και εδώ.

Καταλήγουμε δηλαδή στο συμπέρασμα ότι τα ναύλα αν και δεν έμειναν σε υψηλά επίπεδα σε όλη την χρονιά και είχαμε περιόδους που μειώθηκαν αρκετά, όπως τον Ιούνιο, στο τέλος παρέμειναν σε πολύ κοντινά με την αρχή του έτους επίπεδα και αυτό σημαίνει ότι η χρονιά ήταν καλή για τους πλοιοκτήτες και η ζήτηση ήταν ακόμα υψηλή. Το Διάγραμμα 4-2 παρουσιάζει τρία κομβικά σημεία (αρχή-μέση-τέλος της χρονιάς) για τα Capesize, Panamax, Handymax και Handysize, ενώ στις περιπτώσεις των μεγεθών που μελετήθηκαν 2 διαδρομές χρησιμοποιήθηκε ο μέσος όρος τους. (UNCTAD, Review of Maritime Transport, 2005)



Διάγραμμα 4-2 : Τα ναύλα στην ναυτιλία χύδην ξηρού φορτίου για time-charter round trips το 2004 ανά μέγεθος πλοίου (πηγή: Επεξεργασία δεδομένων από UNCTAD, Review of Maritime Transport, 2005)

Όσο αφορά τις χρονοναυλώσεις για περίοδο 12 μηνών:

- τα Capesize 5 ετών ακολούθησαν το ίδιο μοτίβο με τις χρονοναυλώσεις ταξιδιού καθώς τον Γενάρη έκλειναν ταξίδια για 60.000\$ την ημέρα, μέσα στην χρονιά αυτή η τιμή μειώθηκε σχετικά αλλά στο τέλος του χρόνου έφτασε τις 72.000\$ την ημέρα.
- τα Panamax, αυτά που ήταν 5 ετών είχαν ναύλα 40.500\$ στην αρχή του έτους και 40.000\$ στο τέλος, ενώ τα 15 ετών Panamax είχαν 30.500\$ τον Γενάρη και 32.000\$ τον Δεκέμβρη, άρα δεν υπήρχε τόσο μεγάλη προσφορά σε αυτά.
- Τα Handysize 10 ετών αυτήν την χρονιά ξεκίνησαν από 23.000\$ την ημέρα τον Γενάρη και έφτασαν τα 25.500\$ την ημέρα τον Δεκεμβρη, ενώ αυτά που ήταν 5 ετών είχαν μεγαλύτερη άνοδο ξεκινώντας από 27.500\$ και καταλήγοντας στα 32.000\$ την ημέρα τους ίδιους μήνες.
 - Τα Handysize 15 ετών σημείωσαν επίσης αύξηση από 16.750\$ τον Γενάρη έφτασαν τα 21.250\$ προς το τέλος του χρόνου. (UNCTAD, Review of Maritime Transport, 2005)

➤ 2005

Το καλό κλίμα συνεχίστηκε στην αγορά χύδην ξηρού φορτίου για την χρονιά 2005 με κινητήριο μοχλό την αυξημένη η ζήτηση για σιδηρομετάλλευμα στην Κίνα ειδικά όσο αφορά τα πλοία Capesize. Όσο αφορά τις εμπορικές διαδρομές παρέμειναν σε γενικές γραμμές οι ίδιες. Η Άπω Ανατολή συνέχισε να προμηθεύεται σιδηρομετάλλευμα από Αυστραλία και Βραζιλία, ενώ η δεύτερη προμήθευε και την Ευρώπη. Γενικά η ζήτηση για μεταφορά του προϊόντος αυτού ήταν αυξημένη στον Ειρηνικό Ωκεανό αυτή την χρονιά λόγω μεγάλης ζήτησης από την Κίνα και της συμφόρησης στα λιμάνια. Τα Panamax διέσχιζαν τον Ατλαντικό Ωκεανό για μεταφορές σιδηρομεταλλεύματος και άνθρακα από την Ανατολική μεριά της Βόρειας Αμερικής, τον Καναδά και την Νότια Αφρική, αλλά και εντός Ασίας (Κίνα, Ινδία, Ινδονησία) και εντός Ευρώπης (από την Σουηδία). Σιτηρά μετέφεραν κάποια Panamax από τον Κόλπο του Μεξικού και την Ανατολική μεριά της Νότιας Αμερικής, αλλά και κάποια Handysize πλοία, με τα τελευταία να απασχολούνται σταθερά μεταφέροντας και άλλα χύδην φορτία.

Ο δείκτης BDI έκλεισε το 2005 σε επίπεδο χαμηλότερο από την αρχή της χρονιάς πέφτοντας στις 2.407 μονάδες, δηλαδή μία μείωση 46.4%. Το χαμηλότερο της χρονιάς σημειώθηκε τον Ιούλιο με 1.804 μονάδες ενώ ο μέσος όρος της χρονιάς ήταν 3.253 μονάδες από 4.495 το προηγούμενο έτος. Η σημαντικότερη αρνητική επίδραση στον δείκτη BDI προερχόταν περισσότερο από τον BPI (Baltic Panamax Index), ο οποίος μειώθηκε περίπου κατά 31% και λιγότερο από τον BCI. Πέρα από τα χαμηλά ναύλα το 2005 υπήρξε άνοδος στις τιμές των καυσίμων. Για παράδειγμα οι τιμή για IFO 180 στην Σιγκαπούρη έφτασε τα 288\$ στο τέλος της χρονιάς από 190\$ στην αρχή της.

Όσο αφορά τα Capesize πλοία το 2005 ξεκίνησε με ναύλα 74.950\$ την ημέρα και κορυφώθηκαν τον Απρίλη με 82.400\$ την ημέρα για υπερατλαντικές κυκλικές διαδρομές. Για κυκλικές διαδρομές από Σιγκαπούρη-Ιαπωνία προς Αυστραλία τα ναύλα στην αρχή του έτους ήταν 63.875\$ την ημέρα και κορυφώθηκαν τον Φλεβάρη με 72.750% την ημέρα. Το χαμηλότερο επίπεδο των ναύλων συναντήθηκε σε αυτές τις διαδρομές τον Ιούλιο και συγκεκριμένα 31.700\$ την ημέρα για τις υπερατλαντικές και 24.200\$ την ημέρα για τις κυκλικές προς Αυστραλία διαδρομές. Τον Οκτώβριο η αγορά ανέκαμψε φτάνοντας επίπεδα ναύλων σχεδόν σε διπλάσιο από το καλοκαίρι επίπεδο με 55.300\$ και 47.800\$ την ημέρα αντίστοιχα, αλλά στους τελευταίους δύο μήνες της χρονιάς τα επίπεδα των ναύλων ξαναμειώθηκαν φτάνοντας 32.500\$ και 34.500\$ την ημέρα αντίστοιχα. (UNCTAD, Review of Maritime Transport, 2006)

➤ 2006

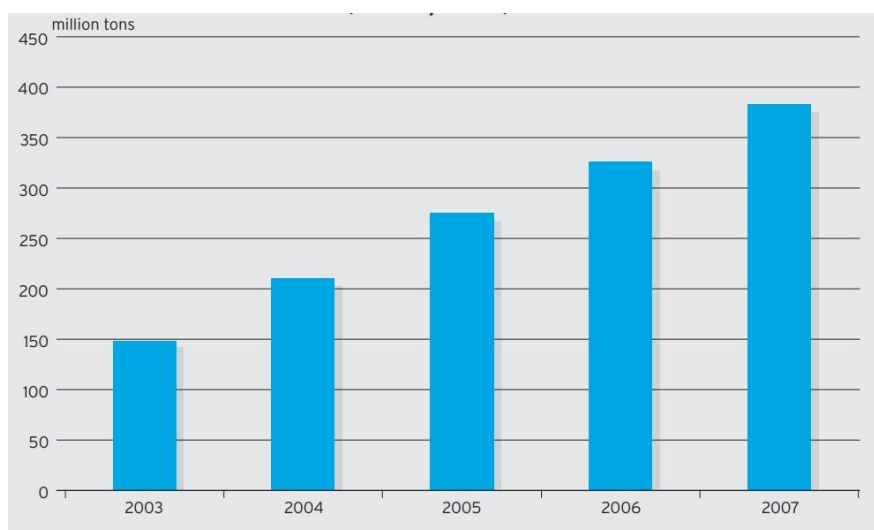
Η ναυλαγορά για πλοία χύδην ξηρών φορτίων επωφελήθηκε το 2006 από την ανάπτυξη του εμπορίου των προϊόντων που μεταφέρονταν. Ιδιαίτερα η μεταφορά του σιδηρομεταλλεύματος για την Κίνα που παρήγαγε χάλυβα βοήθησε τα ναύλα για Capesize πλοία, ενώ οι μεταφορές σιτηρών και το εμπόριο άνθρακα προς Κίνα και Ινδία για την χαλυβουργία και την παραγωγή ενέργειας ευνόησαν τα Panamax. Τα Handymax πλοία χρησιμοποιούνταν επίσης σε μεταφορές προϊόντων σιδήρου, σόγιας, αλουμίνιας και βωξίτη και τα Handysize σε μεταφορές ακατέργαστου σιδήρου, ρυζιού και coke (ημίκαυστος άνθρακας). Ο στόλος των πλοίων μεταφοράς χύδην ξηρών φορτίων έφτασε τα 345,9 εκατομμύρια τόνους το 2006 (αύξηση κατά 8%). Ο δείκτης BDI έφτασε σε υψηλό της χρονιάς τον Δεκέμβρη τις 4.397 μονάδες, από το χαμηλότερο της χρονιάς, τις 2.081 μονάδες τον Γενάρη. Έφτασε τις 3.239 μονάδες κατά ετήσιο μέσο όρο σχεδόν ίδιο με της προηγούμενης χρονιάς (-0,4%).

Τον πρώτο μήνα του 2006 η πτώση του επιπέδου των ναύλων συνεχίστηκε για τα Capesize πλοία με τα επίπεδα των ναύλων στις υπερατλαντικές κυκλικές διαδρομές να φτάνουν περίπου τα 28.000\$ την ημέρα τον Γενάρη. Το επίπεδο αυτό είναι λιγότερο από το μισό σε σχέση με την αντίστοιχη περίοδο του 2005. Τον Φλεβάρη και τον Μάρτιο κινήθηκαν ανοδικά και έφτασαν τα 37.910\$ την ημέρα, μέχρι που έπεσαν τον Μάιο ξανά σε 29.180\$ την ημέρα, δηλαδή στο χαμηλότερο επίπεδο του πρώτου εξαμήνου. Τον Ιούνιο το επίπεδο των ναύλων στα Capes ήταν 33.370\$ την ημέρα αρκετά μεγαλύτερο από την αρχή της χρονιάς και η ανοδική τάση συνεχίστηκε και τους υπόλοιπους μήνες του καλοκαιριού φτάνοντας τον Αύγουστο στα 60.000\$ την ημέρα. Έπειτα από μικρή πτώση του Σεπτεμβρη και του Οκτώβρη, στα τέλη της χρονιάς έφτασαν το επίπεδο των 67.420\$ την ημέρα, δηλαδή πάνω από το διπλάσιο σε σχέση με την αρχή της χρονιάς.

Στα κυκλικά ταξίδια από Σιγκαπούρη-Ιαπωνία προς Αυστραλία ακολούθησαν παρόμοια πορεία και έφτασαν τα 25.840\$ την ημέρα τον Γενάρη, δηλαδή κατά ¼ μειωμένα από το τέλος του 2005. Ακολούθησε αύξηση όπως και στα υπερατλαντικά ταξίδια για να φτάσουν τα 37.440\$ την ημέρα τον Μάρτιο. Έπειτα από μια μείωση σε 32.090\$ την ημέρα τον Ιούνιο ξεκίνησε ξανά η ανοδική πορεία με 39.850\$ την ημέρα τον Ιούλιο, 66.625\$ τον Νοέμβριο όταν κορυφώθηκαν τα ναύλα και στο τέλος της χρονιάς το επίπεδο των ναύλων ήταν 64.930\$ την ημέρα και εδώ δηλαδή πάνω από το διπλάσιο σε σχέση με τον Γενάρη στην αντίστοιχη διαδρομή. (UNCTAD, Review of Maritime Transport, 2007)

➤ 2007

Από το φθινόπωρο 2003 έως τα μέσα του 2008 η ναυτιλιακή αγορά χύδην ξηρών φορτίων έτρεχε ιλιγγιώδης ρυθμούς σε μεγάλο βαθμό εξαιτίας της Κίνας. Ενδεικτικό είναι το δεδομένο ότι το 2003 οι εισαγωγές σιδηρομεταλλεύματος της Κίνας ήταν 148 εκατομμύρια τόνοι ενώ το 2007 έφτασαν τους 380 εκατομμύρια τόνους και η αύξηση αυτή υπήρξε καθοριστική για την πορεία της αγοράς χύδην ξηρού φορτίου και παρουσιάζεται στο Διάγραμμα 4-3.



Διάγραμμα 4-3 : Εισαγωγές σιδηρομεταλλεύματος από Κίνα 2003-2007 (πηγή: BRS GROUP, 2008)

Όσο αφορά το εμπόριο άνθρακα οι χώρες όπως Νότια Κορέα, Ταιβάν, Ιαπωνία και Ινδία οδήγησαν σε αύξηση της ζήτησης 30-40 εκατομμύρια τόνους ετησίως. Το 2003, 2004, 2005 η Αυστραλία είχε αυξήσει τις εξαγωγές της αλλά το 2006 και το 2007 στο εμπόριο σιδηρομεταλλεύματος τα νιά πήρε η Βραζιλία και στο εμπόριο άνθρακα η Ινδονησία. Πολλές φορές οι εισαγωγείς άνθρακα από την Ασία προτιμούσαν πιο μακρινές διαδρομές από την Αυστραλία καθώς στην Αυστραλία υπήρχε συμφόρηση και συνεπώς τεράστιες καθυστερήσεις. Παράλληλα υπήρχε η τάση για πολλές χρονοναυλώσεις ήταν προτιμητέες οι μακροπρόθεσμες σχέσεις από την βιομηχανία. Με τις καθυστερήσεις να φτάνουν ακόμα και τις 50 μέρες στην Αυστραλία και την και την Βραζιλία να αποτελεί μακρύτερη διαδρομή θεωρούνταν περιορισμένη η προσφορά και η ναυλαγορά ανέβαινε συνεχώς μέχρι το καθιερωμένο αλλά παρόλα αυτά μικρό αυτή την φορά διάλειμμα της καλοκαιρινής περιόδου. Η Κινέζοι στράφηκαν σε μακροπρόθεσμες λύσεις για να αποφύγουν την spot αγορά που

ανέβαινε συνεχώς, ενώ οι ναυλωτές προσπαθούσαν να εκμεταλλευτούν τις οικονομίες κλίμακας για να μειώσουν τα κόστη τους και αυτό οδήγησε στην ναυπήγηση πολύ μεγάλου αριθμού Very Large Ore Carriers (VLOCs). Χαρακτηριστικό είναι πως παραγγέλθηκαν το 2017 65 πλοία VLOCs, τα διπλά από τα υπάρχοντα. Τα Capesize που παραγγέλθηκαν αντιστοιχούσαν στο 87% του υπάρχοντος στόλου Capesize και 57% του στόλου bulk carriers. Τελικά από 90 εκατομμύρια dwt οι παραγγελίες για bulk carriers, στο τέλος του 2007 έφτασαν τα 240 εκατομμύρια dwt. Στο τέλος της χρονιάς, ο στόλος των bulk carriers έφτασε τα 391,1 εκατομμύρια dwt, δηλαδή είχε αυξηθεί κατά 23 εκατομμύρια dwt και ποσοστό 6,4%. Έτσι, 315 πλοία (24,7 εκατομμύρια dwt) παραδίδονται μέσα στην χρονιά αφού η ζήτηση είχε ανέβει πάρα πολύ για την ναυτιλία χύδην ξηρών φορτίων. Υπήρχε τόσο αισιοδοξία και καλό κλίμα στην αγορά που αυτό αποτυπώνεται στην τιμή ενός Capesize πλοίου 5 ετών, που κόστιζε μόλις περίπου 30 εκατομμύρια δολάρια το 2003 και έφτασε το 2007 τα 105 εκατομμύρια δολάρια. Ο λόγος που αυξανόταν η ζήτηση συγκεκριμένα για Capesize ήταν ότι η παραγωγή χάλυβα είχε ανέβει κατά 10,2% (318,3 εκατομμύρια τόνοι) μόλις το πρώτο τρίμηνο σε σχέση με το 2006 και ειδικά στην Ασία που η επιμέρους αύξηση συγκριτικά με την προηγούμενη χρονιά ήταν 16,3%. (UNCTAD, Review of Maritime Transport, 2008 ; BRS GROUP, 2008)

Ο δείκτης BDI αντανakλά απόλυτα τον επιτυχημένο χαρακτήρα της ναυλαγοράς το 2007 ξεκινώντας από 4.421 μονάδες τον Γενάρη, φτάνοντας στο υψηλότερο επίπεδο τον Νοέμβρη με 11.039 μονάδες και κλείνοντας την χρονιά με 9.143 μονάδες. Ο μέσος όρος για την χρονιά ήταν για το BDI 7.276, όταν το 2006 ήταν 3.239 μονάδες. Ο μέσος όρος της χρονιάς για τον BCI αυξήθηκε από 4.385 το 2006 σε 10.299 μονάδες και ο μέσος όρος της χρονιάς για τον BPI από 3.070 σε 7.133 μονάδες.

Τον Γενάρη του 2007 τα ναύλα για τον Capesize 4 time-charter index είχαν αυξηθεί σε 74.000\$ την και τον Νοέμβριο του 2007 τα 194.000\$ την ημέρα. Τα ναύλα έφτασαν σε τόσο υψηλά επίπεδα που σε κάποιες περιπτώσεις έφτασαν να κοστίζουν περισσότερο από το φορτίο. (BRS GROUP, 2008)

Όσο αφορά time-charter trips το 2007 τα Capesize είχαν ανοδική πορεία. Ενδεικτικά:

1. Στα κυκλικά υπερατλαντικά ταξίδια υπήρξε:
 - τον Γενάρη μία αύξηση σε 73.628\$ την ημέρα η οποία συνεχίστηκε
 - τον Νοέμβρη τα 187.087\$ την ημέρα
 - και τον Δεκέμβριο τελικά τα 165.680\$ την ημέρα, δηλαδή μεγαλύτερα περισσότερο από δύο φορές σε σχέση με την αρχή του χρόνου.
2. Αντίστοιχη και η πορεία των Capesize πλοίων της διαδρομής Σιγκαπούρη-Ιαπωνία προς Αυστραλία όπου υπήρξε:
 - μικρή αύξηση τον Γενάρη σε 66.360\$ την ημέρα, πάνω από τα διπλάσια της ίδια περιόδου το 2006
 - και στο τέλος της χρονιάς τα ναύλα έφταναν τα 177.889\$ την ημέρα.

3. Η σημαντικότερη αύξηση (185%) όμως ήταν στην διαδρομή από την Ευρώπη προς την Άπω Ανατολή μέσα στο 2007 όπου:
- Τα ναύλα ήταν στην αρχή του 2007 στα 85.040\$ την ημέρα
 - κορυφώθηκαν στα 235.990\$ την ημέρα τον Νοέμβριο
 - και στο τέλος της χρονιάς ήταν 216.940\$ την ημέρα, αρκετά πάνω από το διπλάσιο σε σχέση με την αρχή της χρονιάς και στο υψηλότερο επίπεδο συγκριτικά με τις άλλες διαδρομές. (UNCTAD, Review of Maritime Transport, 2008)

Για την αγορά των Panamax το κλειδί ήταν το 2007 το σωστό timing και το σωστό δρομολόγιο, με βασικό παράγοντα να υπάρχει έμφορτο ταξίδι επιστροφής ή το να μείνει το πλοίο ανοικτό στην Άπω Ανατολή, γιατί όλα τα Capesize ήταν στην Βραζιλία. Στα χνάρια της αγοράς των Capesize έφτασαν στο πιο υψηλό επίπεδο ναύλων τον Νοέμβριο. Τον Γενάρη του 2017 τα ναύλα για τον δείκτη για Panamax time-charter average ήταν 36.000\$ την ημέρα και τον Νοέμβριο του 2017 έφτασε τα 92.000\$. Τα Panamax ήταν πολύ χρήσιμα εργαλεία ικανοποίησης της ζήτησης για μεταφορά σιδηρομεταλλεύματος προς την Κίνα. (BRS GROUP, 2008)

Όσο αφορά τα Supramax και τα Handysize πλοία, ακολούθησαν και αυτά την πορεία των Capes και αυξήθηκαν μέσα στην χρονιά. Τα ναύλα ξεκίνησαν από 30.000\$ την ημέρα και έφτασαν ως τα 35.000\$ με 40.000\$ το πρώτο εξάμηνο, αλλά στην πορεία με τις χρονοναυλώσεις να αυξάνονται συνεχώς από το καλοκαίρι τα πράγματα ξεκίνησαν να φτιάχνουν ακόμα περισσότερο και το Φθινόπωρο έφτασαν τα 60.000\$ έως και 70.000\$ την ημέρα. Τον Γενάρη του 2017 τα ναύλα για τον δείκτη για Supramax έφταναν στα 32.000\$ την ημέρα και για Handysize σε 22.500\$ την ημέρα. Τον Νοέμβριο του 2017 τα ναύλα για τον δείκτη για Supramax έφταναν τα 72.000\$ την ημέρα και για Handysizes τα 46.500\$ την ημέρα. (BRS GROUP, 2008)

4.2 ΤΑ ΧΡΟΝΙΑ ΤΗΣ ΚΡΙΣΗΣ

➤ 2008-2009

Από την εκτίναξη των ναύλων το 2003 και μετά η αγορά των Capesize πλοίων οδηγούσε την αγορά. Έτσι και το 2008 ήταν μια κομβική χρονιά για την ναυτιλία και αυτό αποτυπώνεται και στις απότομες διακυμάνσεις στις τιμές των ναύλων στα πλοία Capesize που ξεκίνησαν πρώτα και γρηγορότερα την πτώση. Η τύχη των bulk carriers αλλάζει πλέον,

μετά από τέσσερα χρόνια ανάπτυξης. Οι πλοιοκτήτες είχαν καιρό να δουν την αγορά να καταρρέει σε τέτοιο βαθμό και δεν ήταν έτοιμοι για πτώσεις χιλιάδων δολαρίων. Πάντως αν και η ναυλαγορά έπεσε γρήγορα στην αρχή της χρονιάς κατά 30%, επέστρεψε τον Μάιο και μάλιστα σε πάρα πολύ υψηλά επίπεδα. Οι πλοιοκτήτες συνέχισαν να παραγγέλνουν ασταμάτητα πλοία καθώς είχαν βλέψεις σε τεράστια κέρδη βλέποντας τα υψηλά του 2007-2008. Η ανάπτυξη της χαλυβουργίας και οι ανάγκες που δημιουργούσε στην Κίνα και παγκόσμια θεωρούνταν από τους πλοιοκτήτες αδιαμφισβήτητη αν και τα πρώτα σημάδια είχαν ήδη φανεί. Η χρηματοοικονομική κρίση άρχισε να κάνει την εμφάνιση της και εκτός των αγορών των ΗΠΑ αλλά στην ναυτιλία θεωρούσαν ότι ο κλάδος δεν θα επηρεαστεί.

Στην Αυστραλία τα ορυχεία ζητούσαν μόνους εγγύτητας καθώς το κόστος μεταφοράς στην Κίνα ήταν χαμηλότερο σε σχέση με την Βραζιλία. Στην Κίνα η παραγωγή και οι τιμές χάλυβα είχαν μπει σε τροχιά πτώσης και προετοιμάζονταν για τους Ολυμπιακούς Αγώνες. Στην Βόρεια Κίνα υπήρχαν τεράστια αποθέματα σιδηρομεταλλεύματος που προκαλούσαν καθυστερήσεις έως και 10 ημέρες για να δέσουν τα πλοία. Στην Βραζιλία υπήρχαν στην ράδα και ανέμεναν για τον ελλειμενισμό τους μέχρι και 50 πλοία και 40 πλοία είχαν μείνει επίσης στην αναμονή στην Αυστραλία τον Ιούνιο έπειτα από προβλήματα με πλημμύρες. Η spot αγορά είχε ξεκινήσει να δείχνει σημάδια αδυναμίας αλλά δεν δόθηκε μεγάλη έμφαση καθώς με δεδομένα τα πρόσφατα υψηλά, θεωρήθηκε ότι πρόκειται για την καθιερωμένη καλοκαιρινή μείωση. Σε αυτό συντελούσε και το γεγονός ότι μέχρι να μπει ο Οκτώβρης τα μεταχειρισμένα Capesize δεν έχαναν και πολύ από την αξία τους. Τον Οκτώβρη όμως άρχισαν να χάνουν 20 εκατομμύρια δολάρια ανά βδομάδα από την αξία τους σημειώνοντας μείωση 65% από 142 εκατομμύρια δολάρια σε 50 εκατομμύρια δολάρια. (BRS GROUP, 2009)

Τον Μάιο του 2008 ο δείκτης BDI έπιασε το υψηλότερο του σημείο από ποτέ τις 11.793 μονάδες μετά από την ανοδική πορεία που είχε τους πρώτους μήνες της χρονιάς. Στο τέλος της χρονιάς ο δείκτης είχε πέσει στις 663 μονάδες, μια βουτιά που είχε τεράστιες συνέπειες, και την οδηγεί η πορεία της αγοράς ναύλων των Capesize πλοίων, όπου ο μέσος όρος των ναύλων έπεσε από 176.200\$ την ημέρα τον Ιούνιο σε 17.500\$ την ημέρα τον Δεκέμβριο. Υπολογίζεται ότι τον Δεκέμβρη οι αποδόσεις των πλοίων ήταν 2.425\$ για τα Capesize, 5.021\$ για τα Panamax και 6.500\$ για τα Supramax, κάτι που κάνει σαφές πως οι πλοιοκτήτες επηρεάζονταν περισσότερο όσο μεγαλύτερα πλοία είχαν. Ειδικότερα όσοι είχαν αγοράσει πλοία όταν η αγορά πλοίων ήταν σε πολύ υψηλά επίπεδα, δυσκολεύονταν πολύ να αποπληρώσουν και τα κεφαλαιακά κόστη πέρα από τα λειτουργικά. Ακόμη όσες επιχειρήσεις είχαν ρισκάρει στην αγορά παραγώγων, αυτή κατέρρεε τον Δεκέμβριο ενώ είχαν να ανταπεξέλθουν και με τις κλήσεις περιθωρίου (margin calls) έναντι των τραπεζών. Έτσι πολλές επιχειρήσεις χρεοκόπησαν κάτι που λειτούργησε αλυσιδωτά.

Όσο αφορά τις τιμές των πλοίων, έχασαν μεγάλο μέρος της αξίας τους μέσα στην χρονιά και ενδεικτικά τα πλοία 5 ετών Capesize από 128 εκατομμύρια δολάρια έφτασαν στο τέλος του χρόνου τα 47,5 εκατομμύρια δολάρια και τα αντίστοιχα Panamax από 90 εκατομμύρια δολάρια τον Δεκέμβρη του 2007 σε 30 εκατομμύρια δολάρια τον Νοέμβριο του 2008. Η χρηματοοικονομική κρίση ασκούσε ενδεχομένως περαιτέρω κεφαλαιακές πιέσεις στους πλοιοκτήτες, πέρα από το γεγονός της αδυναμίας κάλυψης των λειτουργικών εξόδων

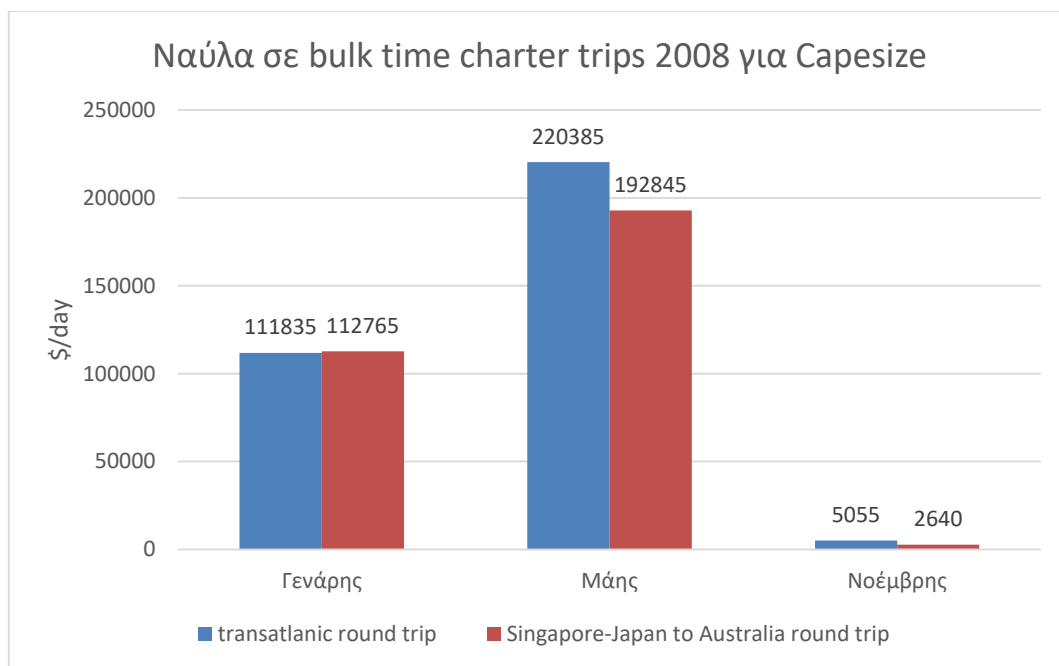
τους, που οδηγούσε πολλές φορές σε παροπλισμό πλοίων, μέχρι ωσότου ανακάμψει η ναυλαγορά. (UNCTAD, Review of Maritime Transport, 2009) Από τα 123,

Τα ναύλα το 2009 έμειναν σε επίπεδο 40% κάτω από τα υψηλά του 2008 παρόλο που κατά την διάρκεια της χρονιάς διπλασιάστηκαν και αν και η χρονιά απογοήτευσε τους πλοιοκτήτες, τουλάχιστον δεν είχε τεράστιες μεταβολές στην ναυλαγορά σαν του 2008. Ο μέσος όρος των ναύλων ανά ημέρα το 2008 ήταν 116.175\$ ενώ το 2009 ήταν 35.300\$. Το πρώτο εξάμηνο τα ναύλα είχαν ανοδική πορεία και αυτό ήταν θετικό σε σχέση με τα πρόσφατα πολύ χαμηλά του 2008, το τρίτο τρίμηνο μετριάστηκαν και τα πιο υψηλά επίπεδα ήρθαν στο τελευταίο τρίμηνο της χρονιάς. Ενδεικτικά, ένα σύγχρονο Capesize στην αρχή του 2009 είχε απόδοση 22.000\$ την ημέρα ενώ τον Δεκέμβριο σχεδόν τα διπλάσια (περίπου 42.000\$ την ημέρα)

Dry bulk trip charter

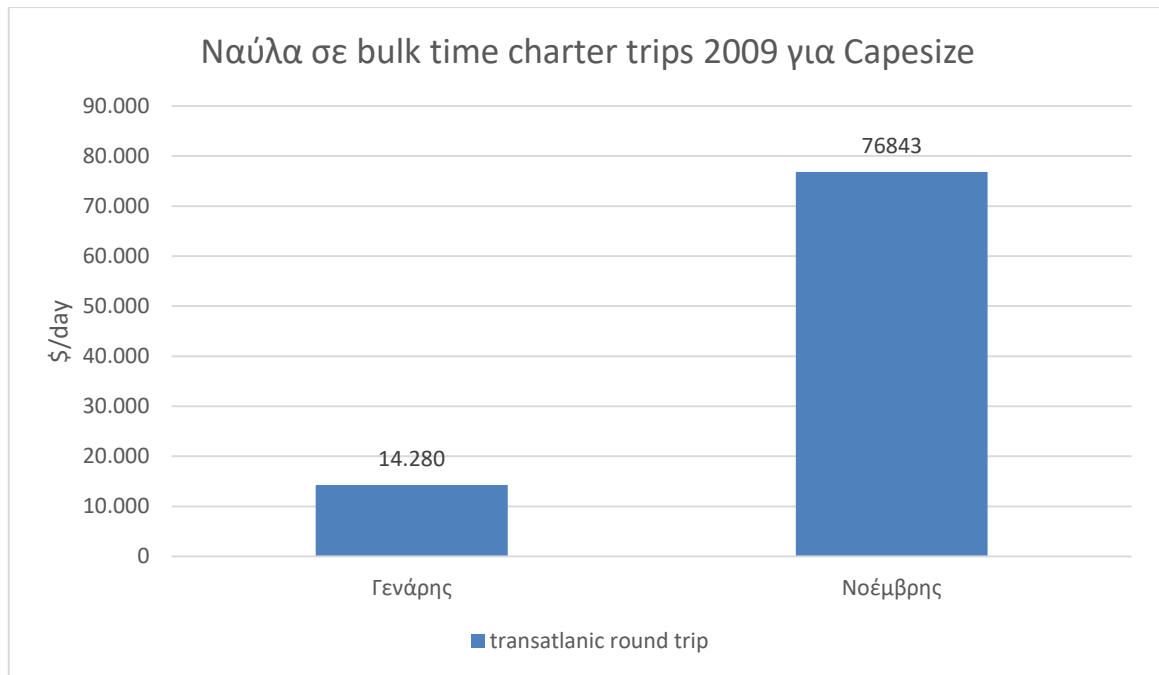
Στο δρομολόγιο από Βραζιλία προς Κίνα που μεταφερόταν σιδηρομετάλλευμα, η χρονιά ξεκίνησε με 64,05\$ ο τόνος, από 35,50\$ ο τόνος το 2007 και κορυφώθηκε τον Μάη με 101,80\$ ο τόνος. Οι καταστροφικές επιπτώσεις έγιναν ξεκάθαρες απότομα τον Σεπτέμβρη, με χαρακτηριστική μείωση 8\$ ο τόνος κάθε βδομάδα, ξεκινώντας από 70\$ ο τόνος και καταλήγοντας μετά από δύο μήνες κοντά στα 10\$ ο τόνος. Στο τέλος της χρονιάς η τιμή μεταφοράς έπεσε στα 8,35\$ ο τόνος. Το Time Charter Equivalent (TCE) των Capes από τον Ιούνιο με τα 280.000\$ την ημέρα η αγορά έφτασε τον Νοέμβρη τα 5.000\$ την ημέρα δημιουργώντας μεγάλο πρόβλημα στους πλοιοκτήτες, καθώς δεν κάλυπταν πλέον τα λειτουργικά κόστη. Ανάλογη ήταν η πορεία και σε άλλες διαδρομές καθώς η χρηκατοοικονομική κρίση επηρέαζε την ζήτηση για πρώτες ύλες σε μεγάλο βαθμό. (UNCTAD, Review of Maritime Transport, 2009 ; BRS GROUP, 2009) Τον Γενάρη του 2009 οι τιμές μεταφοράς σιδηρομεταλλεύματος ήταν μόλις 13,90\$ ανά τόνο ενώ τον Γενάρη του 2008 ήταν 64,05\$ ανά τόνο. Και αυτήν την χρονιά υπήρξε μία αύξηση στις τιμές μεταφοράς ανά τόνο με τον Ιούνιο να φτάνουν τις 43,45\$ ανά τόνο, αλλά και πάλι επηρεαζόμενες από την η στις αρχές του 2010 έπεσαν λόγω της αβεβαιότητας που προκαλούσε η παγκόσμια οικονομία λόγω της κρίσης και λόγω των αυξημένων αποθεμάτων σιδηρομεταλλεύματος στην Κίνα. (UNCTAD, Review of Maritime Transport, 2010)

Dry bulk time charter trips



Διάγραμμα 4-4 : Ναύλα σε bulk time charter trips (\$ ανά ημέρα) για Capesize 2008
(πηγή: επεξεργασία δεδομένων από UNCTAD, Review of Maritime Transport, 2009)

Όπως βλέπουμε στο παραπάνω διάγραμμα στα time charter trips το 2008 υπήρξε μια ανοδική πορεία τους πρώτους μήνες, παρόλο που ήταν ήδη υψηλότερα από τα επίπεδα στην αρχή του 2007 και για τις δυο χαρακτηριστικές διαδρομές των Capesize πλοίων. Κορυφώθηκαν τον Μάιο φτάνοντας πολύ υψηλές τιμές και κατόπιν πραγματικά η αγορά κατέρρευσε και έφτασε σε υπερβολικά χαμηλά επίπεδα τον Νοέμβριο. (UNCTAD, Review of Maritime Transport, 2009)



Διάγραμμα 4-5 : Ναύλα σε bulk time charter transatlantic round trips (\$ ανά ημέρα) για Capesize 2009 (πηγή: επεξεργασία δεδομένων από UNCTAD, Review of Maritime Transport, 2009)

Αντιθέτως το 2009 τα ναύλα ξεκίνησαν από χαμηλά με 14.280\$ την ημέρα και έφτασαν τον Νοέμβριο τα 76.843\$ την ημέρα, μια βελτίωση που όμως σε τίποτα δεν θυμίζει το επίπεδο του 2008. (UNCTAD, Review of Maritime Transport, 2010)

Dry bulk time charter

Τα ναύλα για τις χρονοναυλώσεις ενός έτους είχαν ανοδική πορεία το πρώτο εξάμηνο του 2008 και κορυφώθηκαν το Ιούνιο. Έπειτα ακολούθησε τεράστια πτώση.

- Τα Capesize πλοία 200.000 dwt 5 ετών λάμβαναν 63.000\$ τον Γενάρη του 2007 , 125.000\$ τον Γενάρη του 2008, κορυφώθηκαν με 176.200\$ τον Ιούνιο, κατέρρευσαν με 19.700\$ τον Γενάρη του 2009, αλλά τελικά διπλασιάστηκαν μέχρι το τέλος του.
- Τα Capesize πλοία 170.000 dwt 5 ετών λάμβαναν τον Γενάρη του 2008 57.000\$, στις αρχές του 2009 μόλις 18.500\$ και έφτασαν τα 34.500\$ στο τέλος του.

- Τα Panamax των 75.000 dwt λάμβαναν 31.000\$ τον Γενάρη του 2007, 57.000\$ τον Γενάρη του 2008, 10.000\$ στο τέλος του 2008, αλλά αυξήθηκαν για την ίδια περίοδο κατά 143% ως τον Δεκέμβριο του 2009 και αποτέλεσαν σαφώς τον πιο συμφέρον πλοίο από τα bulk carriers.
- Τα Handymax πλοία 28.000dwt 10 ετών λάμβαναν 26.000\$ τον Γενάρη του 2008, τα οποία μειώθηκαν σε 6.600\$ τον Δεκέμβριο της ίδια χρονιάς, αλλά αυξήθηκαν μέσα στο 2009 και από 6.500\$ τον Γενάρη του 2009, έφτασαν τα 13.500\$ τον Δεκέμβριο της ίδιας χρονιάς. (UNCTAD, Review of Maritime Transport, 2009 ; UNCTAD, Review of Maritime Transport, 2010)

4.3 ΤΑ ΧΡΟΝΙΑ ΜΕΤΑ ΤΗΝ ΚΡΙΣΗ

➤ 2010

Η τεράστια ζήτηση σε πρώτες ύλες για ακόμα μια φορά με πρωταγωνίστρια την Κίνα και ειδικά το σιδηρομετάλλευμα οδήγησε την ζήτηση για μεταφορά των κύριων χύδην ξηρών φορτίων σε άνοδο κατά 11% μέσα στο 2010. Η παραπάνω ζήτηση υποστηρίχθηκε και από την αυξημένη ζήτηση για δασικά προϊόντα, χάλυβα και ποτάσα καθώς και τις ευνοϊκές καιρικές συνθήκες που έπαιξαν ρόλο για τα σιτηρά, την ζάχαρη και το ρύζι. Παρά την αύξηση όλων των παραπάνω όμως, η προσφερόμενη χωρητικότητα των πλοίων, που δημιουργήθηκε από την έκρηξη παραγγελιών των προηγούμενων χρόνων, αυξήθηκε κατά 16% και έτσι η ναυλαγορά παρέμεινε αδύναμη και τα ναύλα έπεφταν. (UNCTAD, Review of Maritime Transport, 2011)

Από τα 365 Capesize πλοία που ήταν να παραδοθούν παραδόθηκαν τελικά μόνο 186, παρόλο που οι εξαγωγές σιδηρομεταλλεύματος αυξήθηκαν κατά 10% και η παραγωγή χάλυβα από την Κίνα κατά 9%, γιατί προτιμήθηκε περισσότερο το εγχώριο σιδηρομετάλλευμα λόγω αυξημένων τιμών του προερχόμενου από το εξωτερικό. Επίσης η μεταφορά δια θαλάσσης του άνθρακα αυξήθηκε κατά 13% κυρίως προς Κίνα και Ινδία. (BRS GROUP, 2011)

Η ναυλαγορά το 2010 ήταν καλύτερη από το 2009, όμως πολύ πιο κάτω από τα υψηλά επίπεδα του 2007 και 2008. Το πρώτο εξάμηνο τα ναύλα είχαν ανοδική πορεία αλλά το δεύτερο μισό της χρονιάς έπεσαν κατά 25%. Πιο συγκεκριμένα:

- στην διαδρομή Απω Ανατολή-Ευρώπη τα ναύλα ξεκίνησαν την χρονιά (2010) με 57.587\$ την ημέρα ενώ έως τις αρχές του 2011 έφταναν πλέον μόλις τα 17.358\$ την ημέρα.

- στην αντίστροφη διαδρομή, από Ευρώπη προς Ασία τα ναύλα έπεσαν από 20.664\$ την ημέρα στις αρχές του 2010, σε (μείον) - 3.371\$ την ημέρα αρχές του 2011, με τους πλοιοκτήτες να επιδοτούν στην ουσία τους ναυλωτές.

Υπήρχαν και έκτακτοι λόγοι που τώρα μειώθηκε η προσφορά φορτίων προς μεταφορά, όπως διάφορες συνθήκες στην Αυστραλία, τον μεγαλύτερο εξαγωγέα σιδηρομεταλλεύματος, με πλημμύρες στις περιοχές που παρήγαγαν άνθρακα και κυκλώνες στις περιοχές που εξήγαγαν σιδηρομετάλλευμα, αλλά και στην Ινδία που έκανε επίσης τεράστιες εξαγωγές σιδηρομεταλλεύματος υπήρξαν απαγορεύσεις στις εξαγωγές σε Chhattisgarh και Orissa States.

Η Κίνα παραμένει ο μεγαλύτερος εισαγωγέας σιδηρομεταλλεύματος σε ποσοστό 63% που μεταφέρεται δια θαλάσσης παγκοσμίως και άρα απασχολούσε τα περισσότερα Capesize πλοία και η πτώση στα ναύλα οδήγησε σε περαιτέρω αύξηση κατά 8% της ζήτησης για σιδηρομετάλλευμα από το εξωτερικό μέσα στο 2010. Οι τιμές για την μεταφορά σιδηρομεταλλεύματος για ταξίδια από την Βραζιλία στην Κίνα ήταν στα :

- 64,05\$ ο τόνος στις αρχές του 2008
- 13,90\$ ο τόνος στις αρχές του 2009
- 29,83\$ ο τόνος στις αρχές του 2010 και κατά 40% χαμηλότερα μέσα στην χρονιά

Κατά παρόμοιο ποσοστό μειώθηκαν οι τιμές μεταφοράς σιδηρομεταλλεύματος το 2010 και στα ταξίδια από Αυστραλία προς Κίνα.

Ο μέσος όρος των αποδόσεων στα Capesize πλοία για το 2010 ήταν 40.308\$ την ημέρα, δηλαδή ανεβασμένος σε σχέση με τα 35.283\$ την ημέρα του 2009 αλλά κατά πολύ μικρότερος από την αντίστοιχη τιμή του 2008, δηλαδή τα 116.175\$ την ημέρα, και σαφώς ακόμα πιο μακριά από τα άνω των 300.000\$ την ημέρα που σημειώθηκαν εκείνη την χρονιά. (UNCTAD, Review of Maritime Transport, 2011)

Το επίπεδο των ναύλων για τα Capesize πλοία τον Γενάρη του 2010 ξεκίνησε από τα 40.000\$ περίπου βάσει του δείκτη 4TC, κάτω από τα μισά σε σχέση με τον προηγούμενο Νοέμβρη και για τους πρώτους μήνες παρέμεινε στα 30.000\$-50.000\$ την ημέρα. Στην συνέχεια η αγορά των ναύλων για Capesize πλοία επηρεάστηκε από το τέλος της περιόδου συγκομιδής σιτηρών στην Νότια Αμερική και την κορύφωση των αποθεμάτων άνθρακα στην Κίνα και έτσι είχαμε την καλοκαιρινή κατάρρευση των ναύλων στα 12.000\$ την ημέρα στο τέλος του Ιούλη. Όμως η καθιέρωση ως δρομολογίου μεταφοράς άνθρακα από την Νότια Αφρική προς την Ινδία για δημιουργία υποδομών στην δεύτερη καθώς και η επιλογή Capesize πλοίων έναντι των Supramax που χρησιμοποιούνταν αποκλειστικά για την διαδρομή Ινδία προς Κίνα, συντέλεσαν στο να δημιουργηθεί μια ζήτηση που οδήγησε στις αρχές του Φθινοπώρου στην ανάκαμψη. Ακολούθησαν σκαμπανεβάσματα μεταξύ των 30.000\$-45.000\$ την ημέρα και αφού επήλθε κορύφωση με 46.000\$ την ημέρα στα τέλη

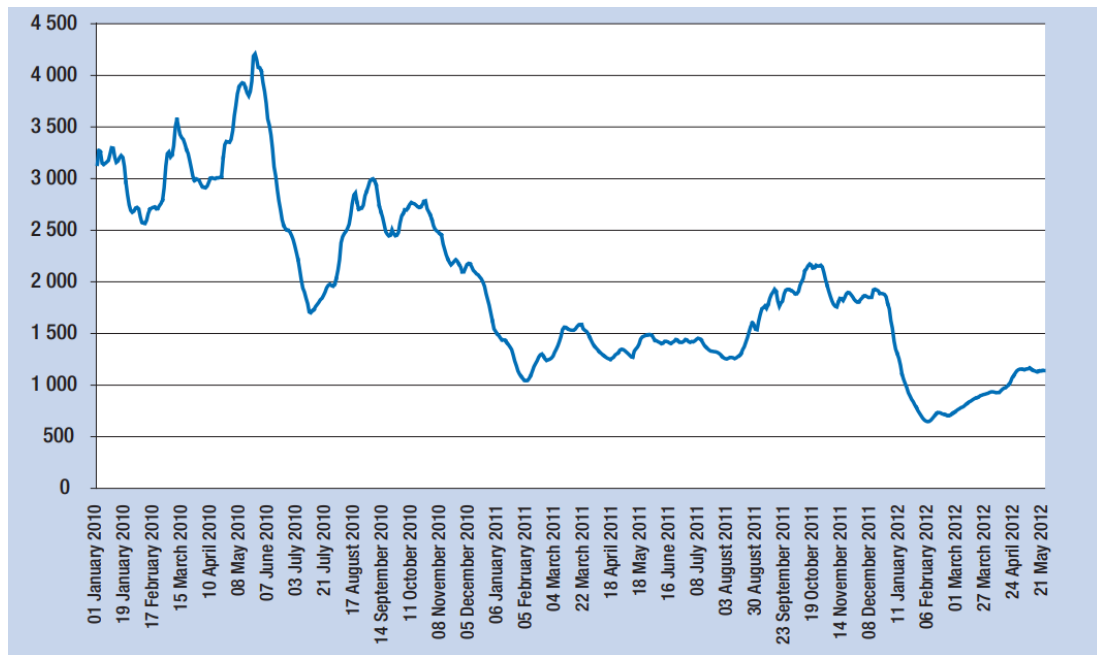
Οκτώβρη, η ναυλαγορά κατέρρευσε φτάνοντας στο τέλος της χρονιάς στα 20.000\$ την ημέρα.

Για τα Panamax μετά τα χαμηλά του 2009, το 2010 ήταν μια χρονιά με σχετικά σταθερά ναύλα, που δεν προσφερόταν για μεγάλα κέρδη αλλά ήταν κυρίως μεταβατική. Ο μέσος όρος των ναύλων ήταν 25.000\$ την ημέρα, δηλαδή μεγαλύτερος κατά 5.000\$ από την προηγούμενη χρονιά, παρά το γεγονός ότι μέχρι το τέλος της χρονιάς μειώθηκαν στο μισό.

Τα Supramax και τα Handysize ξεκίνησαν την χρονιά θετικά και τα ναύλα τους έφτασαν μέχρι και τα 32.000\$ τον Μάιο εξάγοντας σιδηρομετάλλευμα από την Ινδία, άνθρακα από την Ινδονησία και σιτηρά από την Νότια Αμερική. Ακολούθησε και σε αυτόν τον τομέα όμως, όπως και στα Capes μια καλοκαιρινή κατάρρευση των ναύλων. Μια φωτιά σε τερματικό ζάχαρης στην Paranagua της Βραζιλίας δημιούργησε συμφορήσεις. Τελικά τον Νοέμβριο τα ναύλα έφτασαν στο πιο χαμηλό τους επίπεδο τα 14.000\$ την ημέρα. (BRS GROUP 2011)

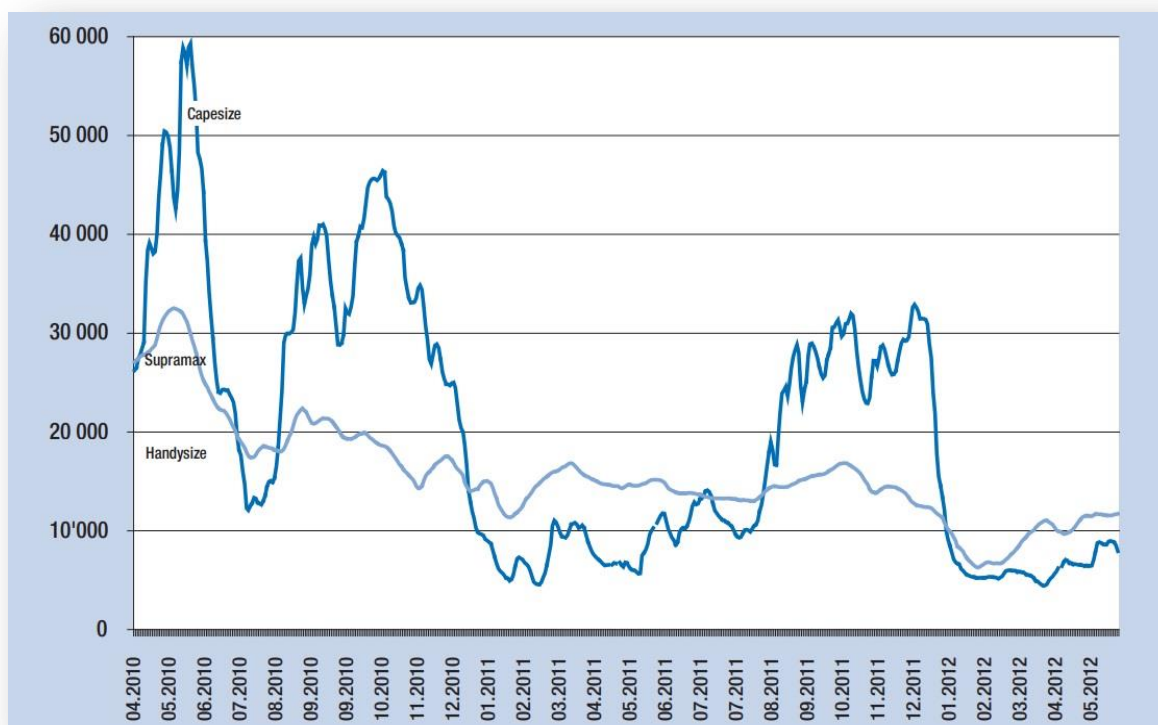
➤ 2011

Ο δείκτης BDI αναδείκνυε μια ανοδική τάση στις τιμές των ναύλων το 2011 με μια κορύφωση από τον Αύγουστο όπου έφτασε τις 1.256 μονάδες και τον Οκτώβριο με το υψηλότερο επίπεδο της χρονιάς στις 2.173 μονάδες. Ένας από τους λόγους αυτής της αύξησης ήταν η αυξημένη ζήτηση για σιδηρομετάλλευμα και άνθρακα από την Ασία, με την Ιαπωνία να αυξάνει τις εισαγωγές τις που αφορούσαν αυτά τα φορτία λόγω κατασκευαστικών έργων ανοικοδόμησης περιοχών πληγέντων από το τσουνάμι και τον σεισμό. Ωστόσο παρόλα αυτά η αύξηση αυτή δεν ήρθε για να μείνει και ούτε για να πλησιάσει τα υψηλά προηγούμενων χρόνων καθώς ήδη μετά από τον Οκτώβρη ξεκίνησε η πτωτική τάση του δείκτη BDI, η οποία μάλιστα κράτησε ως τον Φεβρουάριο του 2012 φτάνοντας χαμηλότερα από όλο το 2011, στις 647 μονάδες. (Διάγραμμα 4-6)



Διάγραμμα 4-6 : Baltic Exchange Dry Index (πηγή: UNCTAD, Review of Maritime Transport, 2012)

Η ναυτιλία χύδην ξηρών φορτίων χωρίζεται στα κύρια χύδην ξηρά φορτία όπως το σιδηρομετάλλευμα, ο άνθρακας και τα δημητριακά που μεταφέρονταν κυρίως από Capesize και Panamax πλοία και σε δευτερεύοντα χύδην ξηρά φορτία, όπως λιπάσματα, προϊόντα σιδήρου, τσιμέντο, αλουμίνιο, δασικά προϊόντα και διάφορα άλλα ορυκτά μέταλλα (όπως το φωσφορικό άλας) που μεταφέρονταν από Handymax και Handysize πλοία. Οι διαφορές μεταξύ των μεγεθών των πλοίων έχουν σαν αποτέλεσμα διαφορετική πορεία στις τιμές των ναύλων και όπως φαίνεται και από το Διάγραμμα 4-7 τα μικρότερα πλοία μεταφοράς χύδην ξηρών φορτίων τα πήγαν καλύτερα στα κέρδη σε σχέση με τα μεγαλύτερα.



Διάγραμμα 4-7 : Ημερήσιες αποδόσεις πλοίων χύδην ξηρών φορτίων σε δολάρια ανά ημέρα 2010-2012 (πηγή: UNCTAD, Review of Maritime Transport, 2012)

Αναλυτικότερα, όπως φαίνεται και στο Διάγραμμα 4-6 η αγορά των Capesize πλοίων τα πάει χειρότερα από τις μικρότερες κατηγορίες πλοίων, καθώς ήδη από τον Ιανουάριο του 2011 το επίπεδο των αποδόσεων έπεσε σε επίπεδα χαμηλότερα από το επίπεδο των Panamax, Supramax και Handysize πλοίων με αίτια που πηγάζουν σε μεγάλο βαθμό από την χρηματοοικονομική κρίση του 2008 και την επίδρασή της στην ναυτιλία ως εξωτερικό σοκ. Από το 2000 και την εκτίναξη των ναύλων το 2003 και το 2004 έως και το 2008 τα Capesize πλοία είχαν μεγαλύτερα ναύλα από τα μικρότερα πλοία. Χαρακτηριστικά να αναφέρουμε ότι στις 5 Ιουνίου του 2008 η ημερήσια απόδοση ενός Capesize έφτανε αισίως τα 244.000\$ την ημέρα, ενώ τον Μάιο του 2012 έφταναν μόλις τα 8.000\$ την ημέρα περίπου. Αν και οι διακυμάνσεις στα ναύλα οφείλονταν πολλές φορές στην μικρότερη ή μεγαλύτερη ζήτηση που υπάρχει για σιδηρομετάλλευμα και άνθρακα, η οποία τείνει να είναι μικρότερη όσο χαμηλότερες είναι οι τιμές αυτών των πρώτων υλών, μπορούμε να πούμε ότι το 2011 οι τιμές σιδηρομεταλλεύματος ήταν σε υψηλά επίπεδα, φτάνοντας τα 140,4\$ ανά τόνο αρχές του 2012 και οι τιμές του άνθρακα δεν είχαν υποστεί κάποια σημαντική αλλαγή από το τέλος του 2010, φτάνοντας μάλιστα σε ιστορικά υψηλά επίπεδα τον Φλεβάρη του 2012 με 123,4\$ ανά τόνο. Άρα τελικά ο καθοριστικότερος παράγοντας που ήταν ο καθοριστικός στην πτωτική πορεία των κερδών για τα Capesize πλοία δεν ήταν άλλος από την υπερβάλλουσα προσφορά πλοίων τέτοιας κατηγορίας και την επίδραση του ναυτιλιακού κύκλου όπως ορίστηκε παραπάνω, υπό

επιρροή της κρίσης του 2008. Από το σύνολο των παραδόσεων νεότευκτων πλοίων το 2011 τα 2/3 ήταν πλοία μεταφοράς χύδην ξηρού φορτίου και μάλιστα για να εκμεταλλευτούν τις οικονομίες κλίμακας⁵ που προκύπτουν από τα μεγαλύτερου μεγέθους πλοία, οι πλοιοκτήτες είχαν δεσμεύσει το βιβλίο παραγγελιών ως τον Φεβρουάριο του 2012 με πλοία μεγαλύτερα από 200.000dwt σε ποσοστό ίσο με το 93% του ήδη υπάρχοντα στόλου. Ένας επιπλέον λόγος που υπήρξε αυτή η πορεία στα Capesize πλοία ήταν η ιδιαιτερότητα της συγκεκριμένης αγοράς με τους περιορισμούς ως προς τα λιμάνια που μπορούσαν αυτά τα μεγάλα πλοία να προσεγγίζουν, καθώς είχαν τέτοια δυνατότητα μόνο σε κάποια λιμάνια της Αυστραλίας, της Βραζιλίας και της Κίνας καθιστώντας έτσι την ζήτηση ως προς τις διαδρομές μεταξύ των παραπάνω καθοριστικό παράγοντα για το σύνολο της ναυλαγοράς.

Όσο αφορά τα πλοία Panamax παρατηρείται ότι έχει επιβληθεί στην αγορά των ναύλων τους μακροχρόνια πτωτική πορεία καθώς σύμφωνα με τους Clarksons στις αρχές του 2010 τα πλοία Panamax ήταν 1.632, στις αρχές του 2011 ήταν 1.818 και στις αρχές του 2012 ήταν 2.035 με τα ναύλα να κινούνται σε επίπεδα ανάμεσα σε 24.000\$-34.000\$ την ημέρα στις αρχές του 2010, 11.000\$-15.000\$ την ημέρα στις αρχές του 2011 και μόλις 9.000\$ την ημέρα στις αρχές του 2012, το χαμηλότερο επίπεδο από τον Ιούλιο 2008.

Οι κακές οικονομικές συνθήκες και οι καλές καιρικές συνθήκες στην Ευρώπη έφεραν ως αποτέλεσμα την χαμηλότερη ζήτηση άνθρακα στην Ευρώπη και την επακόλουθη μείωση των ναύλων στις διαδρομές μεταξύ ΗΠΑ και Ευρώπης και έτσι τα ναύλα στις αρχές του 2012 στην παραπάνω διαδρομή και στην αντίστροφη της μειώθηκαν σε 4.000\$ την ημέρα στο δρομολόγιο που χρησιμοποιεί το Baltic Exchange. Στον Ειρηνικό Ωκεανό οι τιμές για την μεταφορά φορτίων είχαν αυξηθεί για την ίδια περίοδο και αυτό λόγω της αυξημένης ζήτησης για μεταφορά άνθρακα από την Ινδονησία προς την Ασία. Όσο αφορά τα σιτηρά υπήρξε με την έναρξη της σεζόν τον Μάριο στην Νότια Αμερική αυξητική τάση στα ναύλα, η οποία όμως ανακόπηκε με την λήξη της σεζόν τον Μάιο.

Τα Supramax πλοία είχαν ανταγωνιστικό πλεονέκτημα έναντι των Panamax καθώς ήταν πιο αποδοτικά όσο αφορά τα καύσιμα και επειδή είχαν γερανούς που βοηθούσαν στην φόρτωση και εκφόρτωση, καθιστώντας ικανά να προσεγγίζουν μικρότερα λιμάνια όπου δεν υπήρχαν οι κατάλληλες εγκαταστάσεις διαχείρισης φορτίου. Το μέγεθός τους συντελούσε σε αυτό το πλεονέκτημα καθώς ήταν ολοένα και μεγαλύτερο αφού το 2008 είχαν χωρητικότητα 55.554dwt ενώ το 2011 ο μέσος όρος ήταν 57.037dwt με τις πιο σύγχρονες παραδόσεις να φτάνουν και τα 61.000dwt. Στον Πίνακα 3-1 φαίνεται πως τα Supramax κινούνταν πολύ κοντά με τα Panamax καθώς στους μισούς μήνες του 2011 ο μέσος όρος του των ημερήσιων ναύλων σε χιλιάδες δολάρια ήταν μεγαλύτερος για τα Supramax. Όπως και τα Panamax όμως υπήρξε μεγάλη πτώση των ναύλων στις αρχές του 2012. Ενδεικτικά στο τέλος του 2011 τα ναύλα για Supramax πλοία ήταν 12.296\$ την ημέρα ενώ στο τέλος του Φλεβάρη του 2012 έπεσαν σε 6.348\$ την ημέρα. Πάντως σε σχέση με τα μεγαλύτερα Panamax η ακόλουθη ανάκαμψη έκανε τα Supramax πιο κερδοφόρα έναντι των ανταγωνιστών τους.

⁵ Οικονομίες κλίμακας επιτυγχάνει μια επιχείρηση όταν αυξάνει την ποσότητα του προϊόντος που παράγει μειώνοντας παράλληλα το μέσο μακροχρόνιο συνολικό κόστος, κάτι που στην αγορά χύδην ξηρού φορτίου εκφράζεται με τον γιγαντισμό των πλοίων και την παράλληλη μείωση του κόστους μεταφοράς (<https://www.bankingnews.gr/>)

Το μέγεθος πλοίων που χτυπήθηκε λιγότερο από τις δυσμενείς συνθήκες της αγοράς χύδην ξηρών φορτίων είναι τα πλοία της κατηγορίας Handysize. Το μικρότερο μέγεθός τους αποτελεί από μόνο του ένα βασικό πλεονέκτημα καθώς μπορεί να προσεγγίζει το σύνολο των λιμένων, ενώ τα μεγαλύτερα πλοία έχουν περιορισμούς σε δρομολόγια μεταφοράς μόνο μεγάλων όγκων φορτίου, ενώ τα μικρά αυτά πλοία είναι εξοπλισμένα με γεραμούς και δεν απαιτούν ειδικές εγκαταστάσεις διαχείρισης φορτίου από το λιμάνι. Επίσης, τα Handysize πλοία μπορούν να φορτώσουν πάρα πολλά είδη φορτίων σε αντίθεση με τα πιο μεγάλα πλοία που μετέφεραν πολύ λιγότερα είδη. Τέλος η τάση υπερπροσφοράς που είχε δημιουργηθεί ήταν σαφώς εντονότερη στα μεγαλύτερα μεγέθη πλοίων καθώς ειδικά μετά το τέλος του 2011 έως τον Απρίλη του 2012 η ετήσια αύξηση του στόλου των Capesize ήταν 19%, των Panamax 13% ενώ των Handysize μόλις 4%. Η διαφορά αυτή αποτυπώνεται και στις τιμές των ναύλων, όπου οι χρονοναυλώσεις τριών ετών για πλοία Handysize και Panamax ήταν σχεδόν ίδιες στους πρώτους μήνες του 2012. (Πίνακας 4-1) Δεδομένου της μεγαλύτερης μεταφορικής ικανότητας των Panamax και της εξίσωσης των ναύλων που αναφέρθηκε παραπάνω γίνεται φανερό ότι τα μεγαλύτερα πλοία και εδώ είναι λιγότερο ελκυστικά. (UNCTAD, Review of Maritime Transport, 2012)

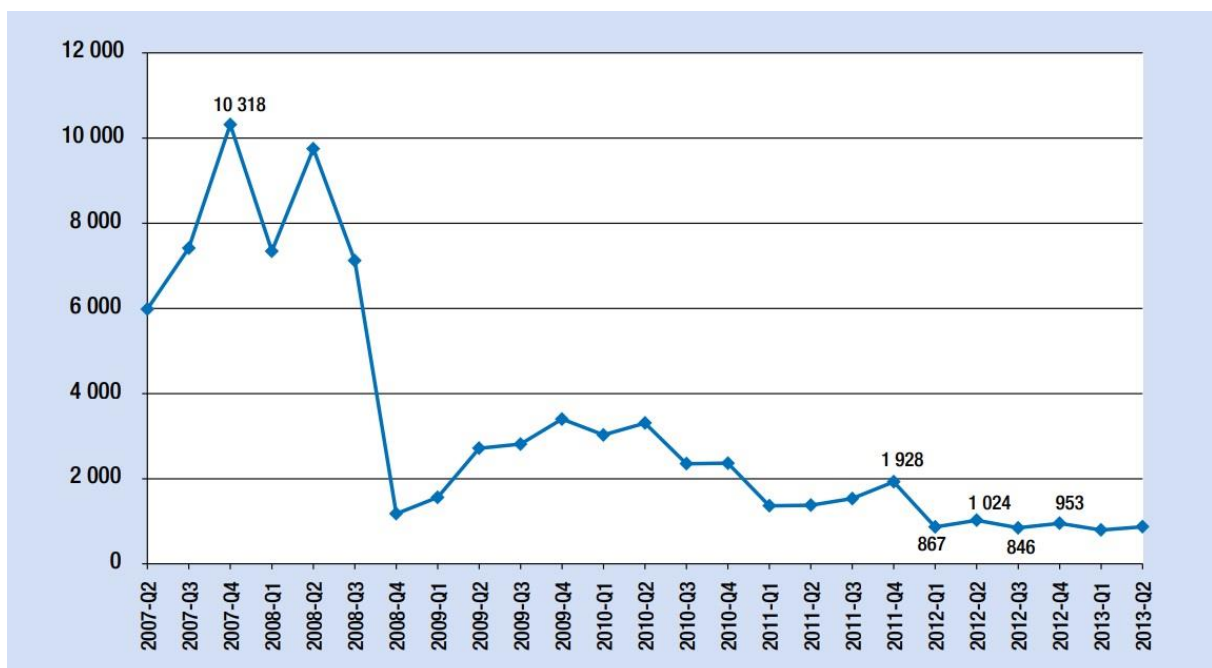
	Handysize (37.000dwt)	Supramax (55.000dwt)	Panamax (75.000dwt)	Capesize (170.000 dwt)
Ιανουάριος 2011	13	15,2	16,5	12
Φεβρουάριος 2011	13	15,2	16,7	20,5
Μάρτιος 2011	13,1	15,5	17	20,5
Απρίλιος 2011	13,5	16,3	15,5	16
Μάιος 2011	13,1	16	16,5	13,5
Ιούνιος 2011	12,5	15	14	12
Ιούλιος 2011	12	14	13	12,5
Αύγουστος 2011	12,5	14	13,5	14,5
Σεπτέμβριος 2011	13	14,5	14	16,5
Οκτώβριος 2011	13,5	14,5	14	17
Νοέμβριος 2011	12	13	13	16
Δεκέμβριος 2011	11,3	12,5	12,5	18
Ιανουάριος 2012	10,5	11	11	12
Φεβρουάριος 2012	9,5	10	10	11
Μάρτιος 2012	10,5	10,8	10,9	10
Απρίλιος 2012	10,7	11	11,2	11,5

Πίνακας 4-1 : 3-ετείς χρονοναυλώσεις ξηρού φορτίου 2011-2012 σε χιλιάδες δολάρια ανά ημέρα (πηγή: UNCTAD, Review of Maritime Transport, 2012)

➤ 2012

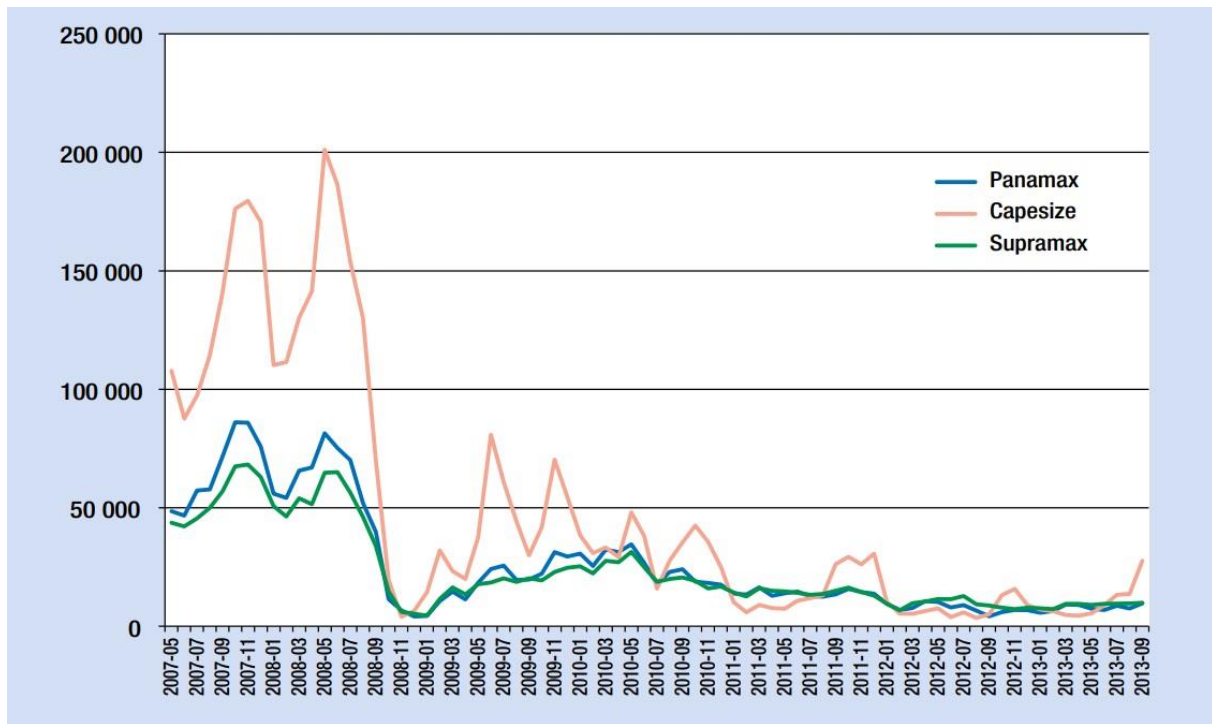
Τόσο στην αγορά μεταφοράς των κύριων χύδην ξηρών φορτίων όσο και στην αγορά δευτερευόντων χύδην ξηρών φορτίων υπήρχε υπερπροσφορά χωρητικότητας ακόμη κατά το 2012, που σε συνδυασμό με την γενικότερη κακή κατάσταση της οικονομίας οδήγησαν στην πτώση των τιμών μεταφοράς σε όλες τις κατηγορίες πλοίων μεταφοράς τέτοιων φορτίων. Χαρακτηριστικά σύμφωνα με την Clarkson Research Services ο μέσος όρος των ημερήσιων ναύλων για όλο τον στόλο μεταφοράς χύδην ξηρών φορτίων μειώθηκε κατά 41% σε σχέση με το 2011 φτάνοντας το 2012 μόλις τα 6.579\$ την ημέρα.

Η αποτύπωση της πορείας της ναυλαγοράς γίνεται εμφανής από τον δείκτη BDI, ο οποίος μειώθηκε κατά 40% κατά μέσο όρο σε σχέση με την προηγούμενη χρονιά και έφτασε το 2012 τις 923 μονάδες. Όπως φαίνεται και στο Διάγραμμα 4-8, το υψηλό σχετικά νούμερο των 1.928 μονάδων που έφτασε ο BDI στο τελευταίο τρίμηνο του 2011 ήταν προσωρινό καθώς το πρώτο τρίμηνο του 2012 ο BDI υπολογίζεται σε 867 μονάδες ενώ το τρίτο τρίμηνο σε μόλις 846 μονάδες, το χαμηλότερο επίπεδο από το 1998 και μάλιστα πολύ κοντά στο ιστορικά χαμηλό επίπεδο του 1986.



Διάγραμμα 4-8 : Baltic Dry Index, 2007-2013 (πηγή: UNCTAD, Review of Maritime Transport, 2013)

Η κατάσταση αυτή ήταν ένας φαύλος κύκλος για τα περισσότερα πλοία μεταφοράς χύδην ξηρών φορτίων και ανάγκασε πολλά από αυτά να πραγματοποιούν μεταφορές με αμοιβή κάτω του λειτουργικού κόστους τους. Σίγουρα και αυτήν την χρονιά την πιο δυσχερή θέση είχαν τα Capesize πλοία που είχαν μεγαλύτερα λειτουργικά κόστη και όπως φαίνεται στο Διάγραμμα 4-9 και θα δούμε αναλυτικά και παρακάτω είχαν σε κάποιες περιόδους της χρονιάς ημερήσιες αμοιβές χαμηλότερες από τις μικρότερες κατηγορίες πλοίων.



Διάγραμμα 4-9 : Ημερήσιες αποδόσεις πλοίων χύδην ξηρών φορτίων σε δολάρια ανά ημέρα 2007-2013 (πηγή: UNCTAD, Review of Maritime Transport, 2013)

Όπως αναφέρθηκε παραπάνω τα Capesize πλοία ήταν αυτά που δέχτηκαν το μεγαλύτερο χτύπημα στην αγορά των ναύλων τους και αυτό γιατί οι παραδόσεις νεότευκτων αύξησαν την προσφορά τέτοιων πλοίων, με πάνω από 280 Capesize να παραδίδονται μέσα στο 2012. Αν και η μεγέθυνση του στόλου των Capesize πλοίων ήταν ίση με το 12% του υπάρχοντα στόλου το 2012, δηλαδή μικρότερη από το αντίστοιχο 19% του 2011, ήταν και πάλι υπερδιπλάσια της ανάπτυξης του εμπορίου του κυρίου προϊόντος μεταφοράς με Capesize, του σιδηρομεταλλεύματος. Η πτώση των ναύλων υπό αυτές τις συνθήκες ήταν αναπόφευκτη για την μεγαλύτερη κατηγορία πλοίων με μέσες αποδόσεις για την χρονιά στο ύψος των 8.356\$ την ημέρα, λίγο λιγότερο από το μισό σε σχέση με την προηγούμενη χρονιά. Μόνο προς το τελευταίο τρίμηνο της χρονιάς υπήρξε μια ανοδική τάση στις αποδόσεις άνω των 10.000\$ την ημέρα και κορύφωση τον Οκτώβριο με 22.000\$ την ημέρα, λόγω αύξησης της ζήτησης σιδηρομεταλλεύματος από μεριάς Κίνας.

Όσο αφορά την απόδοση για χρονοναυλώσεις Capesize πλοίων το 2012 το επίπεδο είχε επίσης πέσει μειούμενο μέσα στην χρονιά για ένα πλοίο χωρητικότητας 170.000dwt από 17.562\$ την ημέρα στην αρχή της χρονιάς σε 11.750\$ την ημέρα στο τέλος της. Το ιστορικά υψηλότερο επίπεδο ήταν τον Οκτώβρη του 2007 προ κρίσης με 161.600\$ την ημέρα, επίπεδο που φάνταζε πλέον πολύ μακρινό.

Αντίστοιχα με τα Capesize πλοία έτσι και η μεγέθυνση του στόλου Panamax κατά 13% οδήγησε την αντίστοιχη αγορά ναύλων σε πτωτική τάση παρά την ανάπτυξη κατά 12% του εμπορίου άνθρακα ατμοπαραγωγής το 2012. Ο μέσος όρος των αποδόσεων μειώθηκε σχεδόν 50% και ήταν για τα Panamax 5.838\$ την ημέρα το 2012, ποσό μη αρκετό για την κάλυψη των βασικών εξόδων των ναυτιλιακών εταιρειών. Τα ναύλα για χρονοναύλωση ενός έτους ενός Panamax 75.000dwt έπεσαν από 11.100\$ την ημέρα στο ξεκίνημα της χρονιάς σε 7.750\$ την ημέρα στο τέλος της. Πάλι το επίπεδο των 79.375\$ την ημέρα κατά μέσο όρο τον Οκτώβρη του 2007 έμοιαζε πλέον πραγματικά άπιαστο όνειρο για τους πλοιοκτήτες.

Τα Supramax το 2012 επηρεάστηκαν και αυτά σε έναν βαθμό από την υπερπροσφορά χωρητικότητας αλλά και από τον μικρότερο ρυθμό ανάπτυξης των δευτερευόντων χύδην ξηρών φορτίων που μετέφεραν κατά κύριο λόγο. Οι μέσες αποδόσεις για ταξίδια ήταν 8.857\$ την ημέρα μειούμενα κατά 36% από την προηγούμενη χρονιά και ξεπερνούσαν τα λειτουργικά κόστη αλλά όχι σε τέτοιο βαθμό ώστε να δημιουργούνται κέρδη που να καθιστούν εξασφαλισμένες τις ναυτιλιακές εταιρείες. Μάλιστα οι αποδόσεις έπεσαν το δεύτερο εξάμηνο σε σχέση με το πρώτο λόγω της παράλληλης αύξησης προσφοράς και της μειούμενου όγκου εμπορίου κάποιων κατηγοριών που μεταφέρονταν με Supramax. Ο μέσος όρος για τις χρονοναυλώσεις ενός έτους μειώθηκε και αυτός καθώς από 11.250\$ την ημέρα τον Γενάρη έπεσε στα 8.750\$ την ημέρα τον Δεκέμβρη. Υπήρχε όμως διαφορά μεταξύ των δρομολογίων Ατλαντικού και Ειρηνικού Ωκεανού. Στις υπερατλαντικές διαδρομές τα ναύλα υπολογίζονται ότι μειώθηκαν από 16.500\$ την ημέρα το 2011 σε 9.900\$ την ημέρα το 2012, ενώ στον Ειρηνικό Ωκεανό από 11.300\$ την ημέρα το 2011 σε 7.900\$ την ημέρα το 2012.

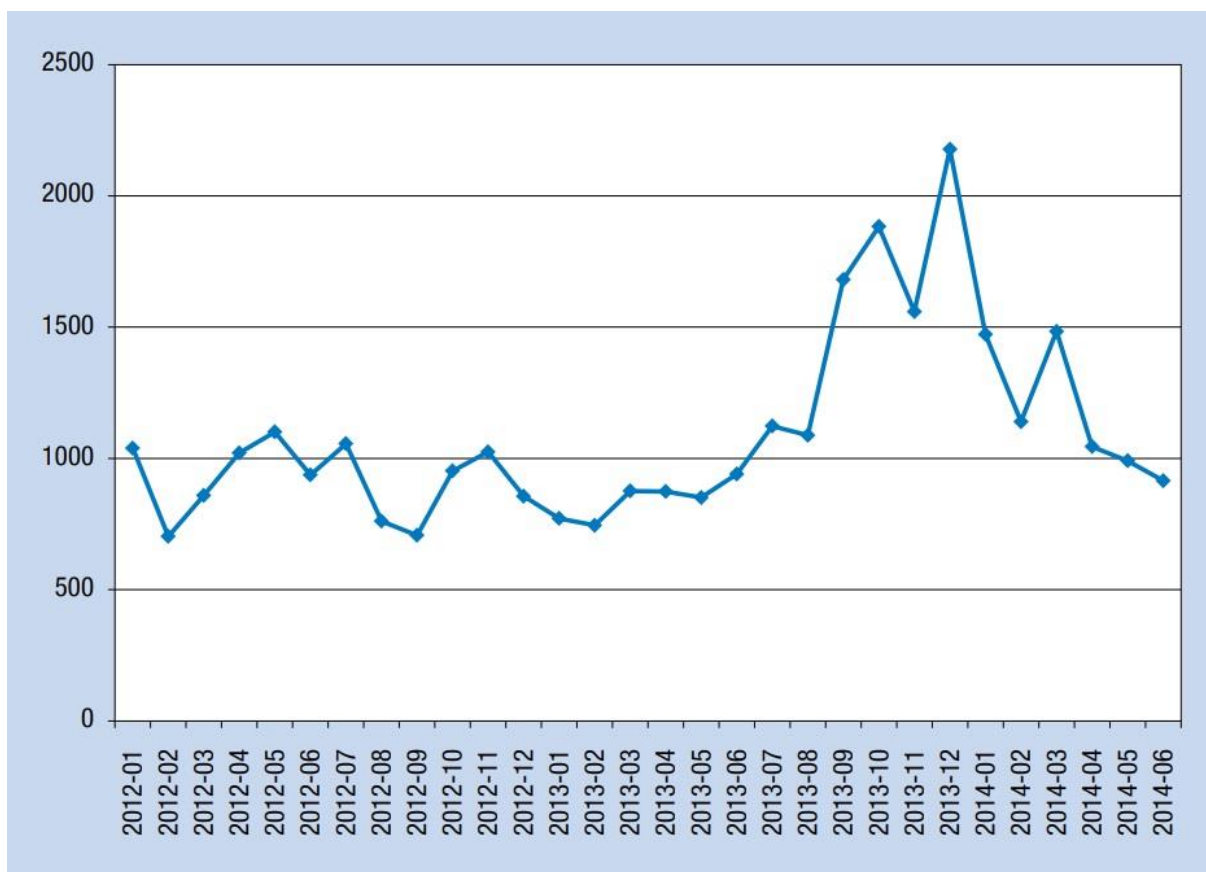
Η πολύ μικρή ανάπτυξη στο εμπόριο των διαφόρων δευτερευόντων χύδην ξηρών φορτίων επηρέασε αρνητικά και τα ναύλα των Handysize πλοίων και παρά το γεγονός ότι η μεγέθυνση του στόλου τους ήταν μόλις 1% το 2012, ποσοστό πολύ χαμηλότερο από τις πολλές παραδόσεις των προηγούμενων χρόνων. Έτσι τα ναύλα για χρονοναυλώσεις ενός έτους για Handysize πλοία χωρητικότητας 30.000dwt έπεσε από 9.750\$ την ημέρα στις αρχές του έτους σε 7.250\$ στο τέλος του. Όπως και στα Supramax παρατηρείται απόκλιση ανάμεσα στα ναύλα των διαδρομών Ατλαντικού και σε αυτά του Ειρηνικού Ωκεανού, καθώς στην πρώτη διαδρομή ήταν 8.600\$ την ημέρα και στην δεύτερη 7.000\$ την ημέρα το 2012. Η διαφορά αυτή που αφορά τα Supramax και τα Handysize πλοία έχει να κάνει με την πτωτική τάση του εμπορίου σιδηρομεταλλεύματος της Ινδίας, που μεταφερόταν κυρίως από τις παραπάνω κατηγορίες πλοίων καθώς και από το γεγονός ότι υπήρχαν πολλές παραδόσεις και άρα μεγάλη προσφορά από ναυπηγεία της Ασίας.

Όλη αυτή η κατάσταση με την ταυτόχρονη πτωτική τάση όλων των κατηγοριών πλοίων οδήγησε, όπως είναι αυτονόητο, στον κλονισμό όλης της αγοράς χύδην ξηρών φορτίων και αναγκαστικά οι πλοιοκτήτες ακολουθήσαν σκληρές τακτικές, όπως το να προγραμματίζονται

πλοία να γίνουν παλιοσίδερα, το λεγόμενο scrapping, να αναβάλλονται οι παραδόσεις νεότευκτων πλοίων, η μείωση της ταχύτητας για οικονομικότερη πλεύση, το λεγόμενο slow steaming, ο παροπλισμός πλοίων και η χρησιμοποίηση πλάνων για την καλύτερη αποδοτικότητα των καυσίμων, έτσι ώστε να περιοριστούν στο ελάχιστο τα κόστη και τα ενδεχόμενα επακόλουθα χρέη. Από όλα τα παραπάνω φαίνεται πως η κατάσταση είχε γίνει πολύ δύσκολη για όλη την αγορά χύδην ξηρού φορτίου και πολλοί ήταν αυτοί που δυστυχώς δεν μπόρεσαν σε αυτές τις συνθήκες να συντηρηθούν και αναγκάστηκαν να χάσουν από τις τράπεζες πλοία που είχαν αγοράσει με δανεισμό και σε πιο ακραίες περιπτώσεις να κηρύξουν χρεοκοπία. Φαίνεται η επίδραση της χρηματοοικονομικής κρίσης, που δημιούργησε ως εξωτερικό σοκ έναν ναυτιλιακό κύκλο, στα χαμηλά σημεία του οποίου έχουμε τις παραπάνω δυσμενείς συνέπειες. (UNCTAD, Review of Maritime Transport, 2013)

➤ 2013

Για ακόμη μία χρονιά, το 2013 οι επιπτώσεις της χρηματοοικονομικής κρίσης και η χαμηλή ζήτηση για μεταφορικές υπηρεσίες σε σχέση με την υπερβάλλουσα προσφορά χωρητικότητας επηρεάζουν σε μεγάλο βαθμό το επίπεδο των ναύλων της ναυτιλίας χύδην ξηρών φορτίων. Αυτή την χρονιά, όπως φαίνεται και στο Διάγραμμα 4-10, είχαμε τους πρώτους έξι μήνες χαμηλά επίπεδα στον δείκτη BDI με 771 μονάδες κατά την έναρξη της χρονιάς, κατώτατο σημείο της χρονιάς τον Φλεβάρη με 745 μονάδες και μέσο όρο πρώτου εξαμήνου τις 843 μονάδες. Από εκεί και έπειτα όμως τα πράγματα πήγαν καλύτερα και η αύξηση των ναύλων έφερε τον δείκτη BDI τον Δεκέμβριο στις 2.178 μονάδες, επίπεδο που είχε να επιτευχθεί από τα υψηλά του Νοεμβρίου 2010. Έτσι ενώ ο μέσος όρος της χρονιάς ήταν για το 2012 918 μονάδες, το 2013 έφτασε τις 1.214 μονάδες. Ο κινητήριος μοχλός αυτής της αύξησης του BDI είναι η βελτίωση της αγοράς των ναύλων των Capesize πλοίων καθώς οι εισαγωγές άνθρακα και σιδηρομεταλλεύματος της Κίνας αυξήθηκαν σε επίπεδο που κάλυψαν την προσφορά τέτοιων πλοίων. Οι τιμές των ναύλων αυξήθηκαν και στις μικρότερες κατηγορίες πλοίων αλλά όχι με τον ίδιο εμφατικό τρόπο. Η άνοδος αυτή στον δείκτη δεν ήταν όμως διατηρήσιμη και ακολούθησε μείωση έτσι ώστε μετά το πρώτο εξάμηνο του επόμενου έτους (2014) ο δείκτης πια να βρίσκεται στις 915 και αργότερα τον Ιούλιο έως και τις 796 μονάδες. Σε γενικές γραμμές οι ναύλοι των πλοίων μεταφοράς χύδην ξηρών φορτίων ήταν συγκριτικά λίγο καλύτεροι το 2013 από την προηγούμενη χρονιά και αυτό λόγω της καλής πορείας της αγοράς για τα Capesize το 2ο εξάμηνο του έτους, όπως αναφέραμε. Όμως με μέσο όρο αμοιβών στην spot αγορά 7.731\$ την ημέρα τα bulk carriers κάλυπταν οριακά τα λειτουργικά κόστη που προκύπταν από τα ταξίδια τους και συνέχιζαν το slow steaming.



Διάγραμμα 4-10 : Baltic Dry Index, 2012-2014 (πηγή: UNCTAD, Review of Maritime Transport, 2014)

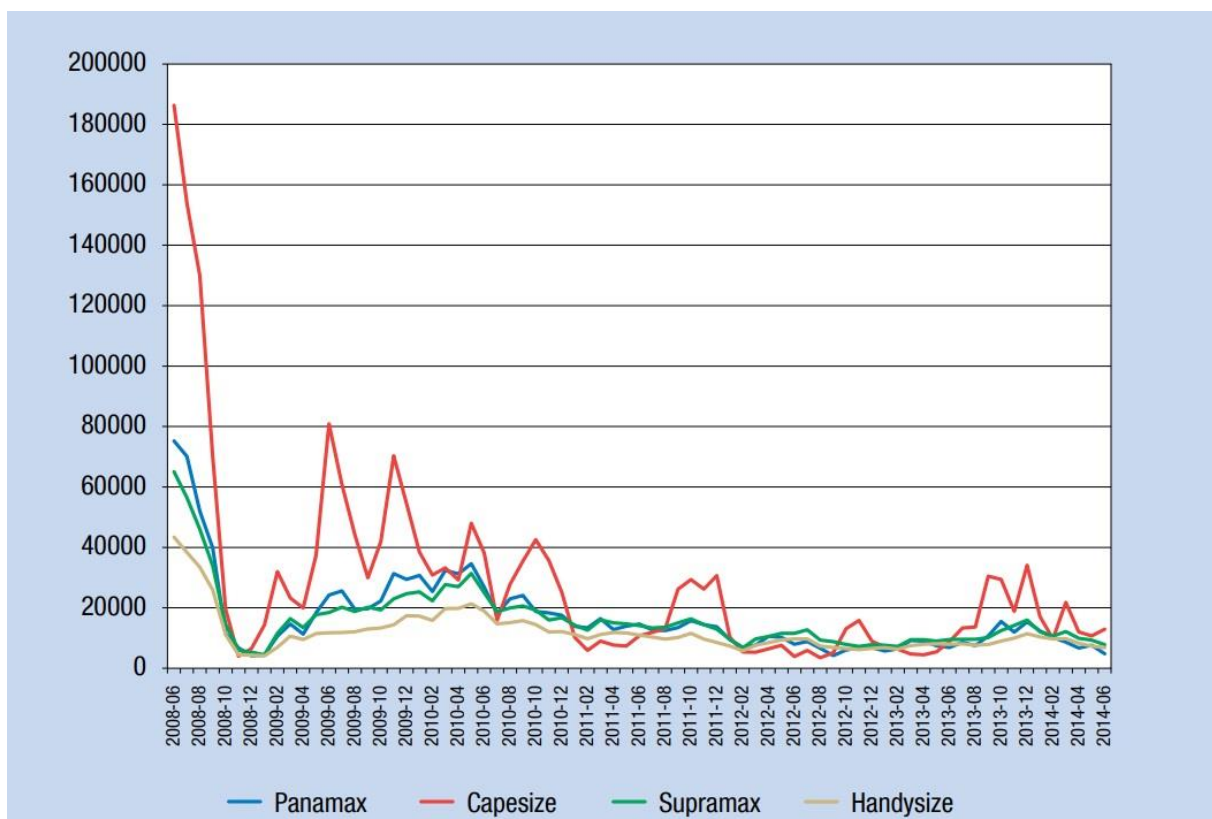
Τα Capesize πλοία έκλειναν ταξίδια στην spot αγορά στις αρχές του 2013 με μέσες αποδόσεις 6.345\$ την ημέρα αλλά η κατάσταση βελτιώθηκε στην πορεία και οι μέσες αποδόσεις έφτασαν και παραπάνω από 40.000\$ την ημέρα τους τελευταίους μήνες της χρονιάς και αυτό λόγω της αύξησης ζήτησης σιδηρομεταλλεύματος από την Κίνα που υπερκέρασε την μεγέθυνση του στόλου αυτής της κατηγορίας πλοίων, κάτι που δυνητικά από μόνο του έμοιαζε να ήταν προϋπόθεση για βελτίωση στην συγκεκριμένη αγορά. Το βιβλίο παραγγελιών αυξήθηκε όσο αφορά τα πλοία αυτά και λόγω των καλύτερων ναύλων και λόγω των χαμηλότερων τιμών για ναυπήγηση πλοίων εδώ και πολλά χρόνια.

Τα τελευταία δέκα χρόνια οι μέσες αποδόσεις ανά ημέρα στην spot αγορά για πλοία Panamax ήταν 22.934\$, ενώ το 2013 μόλις 6.600\$. Δηλαδή παρόλο που υπήρξε βελτίωση κατά ¼ στις αποδόσεις των Panamax στην spot αγορά, το επίπεδο ήταν ακόμα πολύ χαμηλό σε δεκαετή ορίζοντα. Η αιτία των παραπάνω χαμηλών είναι αφενός η μεγάλη αύξηση της προσφοράς της συγκεκριμένης κατηγορίας πλοίων και αφετέρου το πολύ περιορισμένο σκραπ, με τον στόλο να έχει τον μεγαλύτερο ρυθμό μεγέθυνσης έναντι όλων των άλλων κατηγοριών πλοίων μεταφοράς χύδην ξηρών φορτίων. Παρομοίως όσο αφορά τις χρονοναυλώσεις υπήρξε μια μικρή βελτίωση από 9.706\$ την ημέρα το 2012 σε 10.099\$ την

ημέρα το 2013, αλλά και πάλι σε σύγκριση με τα 14.662\$ την ημέρα το 2011 η αύξηση είναι εμφανώς πολύ μικρή σε μακροπρόθεσμο ορίζοντα.

Όσο αφορά τα πλοία της κατηγορίας Handysize, οι μέσες αποδόσεις ανά ημέρα στην spot αγορά παρέμεναν πολύ κάτω από τον μέσο όρο της τελευταίας δεκαετίας που ήταν 23.118\$ ανά ημέρα καθώς και εδώ δεν είχαν σταματημό οι παραδόσεις νεότευκτων ενώ ήταν πολύ περιορισμένο το scrapping. Τα ναύλα ήταν αρκετά χαμηλά αν και υποστηρίχθηκαν κατά περίπτωση από αυξημένη ζήτηση σε ορυκτά όπως βωξίτης και μεταλλεύματα νικελίου για αποθέματα από την Κίνα και σε άνθρακα για εμπορική δραστηριότητα εντός της ασιατικής ηπείρου.

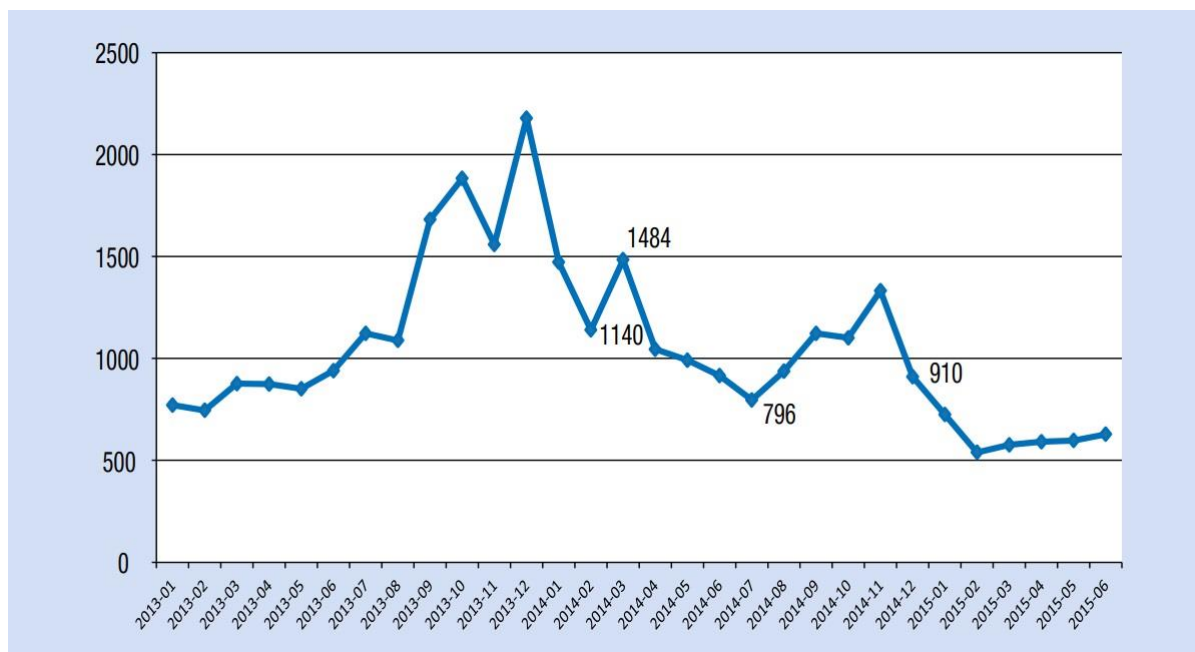
Παρόμοια τύχη με τα Panamax και Handysize είχαν και τα πλοία Supramax με μέσες αποδόσεις 9.468\$ ανά ημέρα το 2013, με αιτία την μεγέθυνση χωρίς φρένο του στόλου τους και άρα της προσφοράς, κάτι που σε συνδυασμό με τον μεγάλο αριθμό παραγγελιών καθιστούσαν το γενικότερο πλαίσιο της αγοράς τους αβέβαιο τόσο βραχυπρόθεσμα όσο και μακροπρόθεσμα. (UNCTAD, Review of Maritime Transport, 2014)



Διάγραμμα 4-11 : Ημερήσιες αποδόσεις πλοίων χύδην ξηρών φορτίων σε δολάρια ανά ημέρα 2008-2014 (πηγή: UNCTAD, Review of Maritime Transport, 2014)

➤ 2014

Το 2013 και ειδικότερα το δεύτερο εξάμηνο και προς το τέλος του χρόνου ήταν ιδιαίτερα ευόιανο και ειδικά όσο αφορά τα Capesize πλοία και τον δείκτη BDI, παρόλα αυτά το 2014 τόσο η υπερπροσφορά χωρητικότητας όσο και ο απρόβλεπτος χαρακτήρας της ζήτηση για μεταφορικές υπηρεσίες που επικρατούσε οδήγησε σε άλλη μια χρονιά με δυσκολίες για τον κλάδο της χύδην ναυτιλίας ξηρών φορτίων και την αντίστοιχη ναυλαγορά. Ο μέσος ναύλος για το 2014 μάλιστα για τα bulk carriers ήταν ελαφρώς χαμηλότερος από το τέλος του 2013 στα 9.881\$ την ημέρα, επίπεδο αρκετό να δημιουργήσει χρηματοοικονομικά προβλήματα ακόμα και χρεωκοπίες ναυτιλιακών εταιρειών. Ο δείκτης BDI όπως φαίνεται και στο Διάγραμμα 4-12 είχε συνολικά καθοδική αλλά και ασταθή τάση με κατώτερο σημείο τον Ιούλιο που έπεσε τις 796 μονάδες μόλις ενώ στο τέλος του χρόνου ήταν 910 μονάδες πολύ χαμηλότερα από τα τέλη του 2013 που κινήθηκε άνω των 2.000 μονάδων.



Διάγραμμα 4-12 : Baltic Dry Index, 2013-2015 (πηγή: UNCTAD, Review of Maritime Transport, 2015)

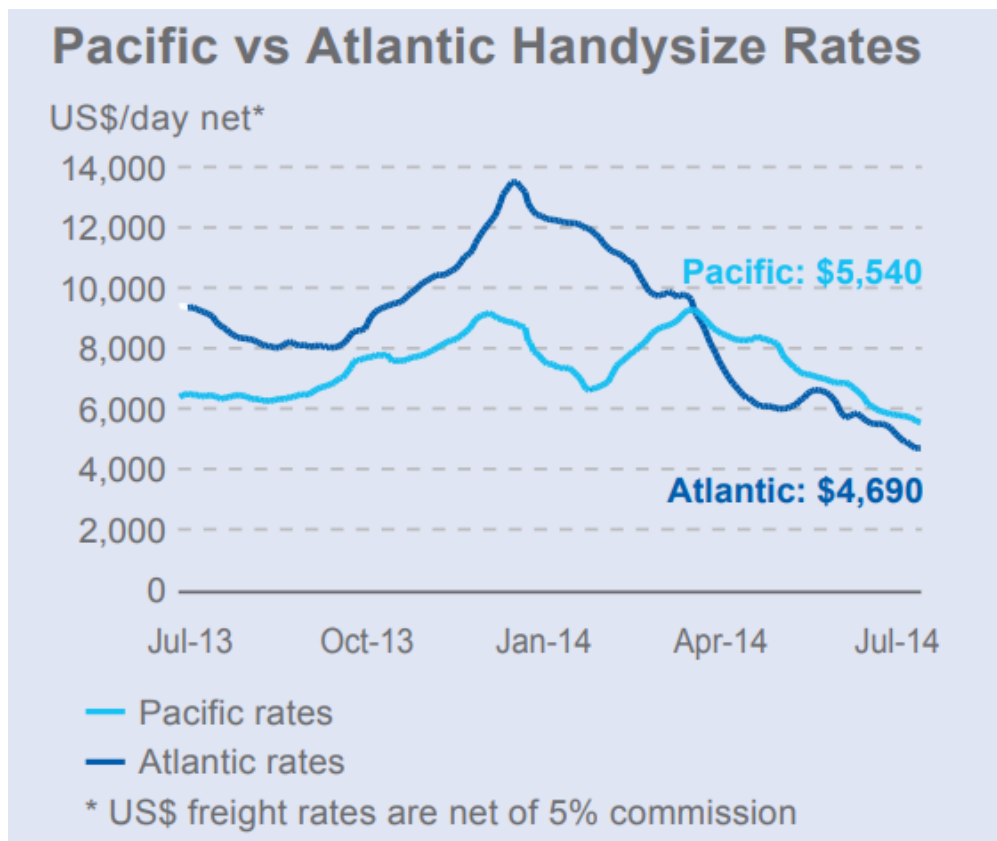
Τα Capesize πλοία εκτελούσαν ταξίδια με μέσο ναύλο 13.309\$ την ημέρα, δηλαδή επίπεδο χαμηλότερο από του 2013 και ειδικά από το τέλος του. Ο στόλος των Capesize συνέχιζε να αυξάνεται με 4% μέσα στο έτος και παρά το γεγονός ότι στην Κίνα αυξήθηκαν οι εισαγωγές σιδηρομεταλλεύματος υπήρχε ακόμα υπερβάλλουσα προσφορά χωρητικότητας.

Τα Panamax πλοία την ίδια χρονιά είχαν μέσο επίπεδο ναύλου τα 6.260\$ την ημέρα, δηλαδή επίπεδο χαμηλότερο από το 2013 ενώ στα χαμηλά του Ιουνίου έφτασαν να

δουλεύουν για έως και 2.137\$ την ημέρα. Τόσο η υπερπροσφορά χωρητικότητας όσο και η μειούμενη φάση στην οποία είχε περάσει το εμπόριο άνθρακα λόγω μείωσης της ζήτησης από την Κίνα ήταν οι λόγοι για την αρνητική εικόνα των ναύλων.

Ενώ ο μέσος ναύλος για Capesize και Panamax έπεσε κατά 5%, η μείωση ήταν 12% για τα Supramax που έφτασαν τα 10.819\$ την ημέρα ενώ στα καλοκαιρινά χαμηλά έφτασαν έως και τα 5.0905\$ την ημέρα. Βασικό ρόλο στην κακή πορεία της ναυλαγοράς των Supramax έπαιξε η Άπω Ανατολή και συγκεκριμένα οι απαγορεύσεις στις εξαγωγές βωξίτη και μεταλλεύματος νικελίου από πλευράς Ινδονησίας. (UNCTAD, Review of Maritime Transport, 2015)

Στην spot αγορά τα ναύλα για τα Handysize πλοία ήταν το 2014 7.300\$ την ημέρα μειωμένος κατά 6% από το 2013. Στις αρχές του έτους ήταν 10.350\$ την ημέρα, έπεσε σε 5.070\$ την ημέρα τον Ιούλιο και στο τέλος της χρονιάς ήταν 6.960\$ την ημέρα. (Pacific Basin Shipping Limited, Annual Report 2014) Ο ναύλος κατά μέσο όρο για Handysize πλοία ήταν 8.289\$ και για τα Handymax 9.812\$ την ημέρα το πρώτο εξάμηνο του 2014 και αν και υπήρχε αύξηση σε σχέση με το πρώτο εξάμηνο του 2013, η πορεία αναμενόταν καλύτερα το δεύτερο τρίμηνο. Από εκεί και πέρα οι ναύλοι έπεσαν κατά 48% και 57% αντίστοιχα εξαφανίζοντας πλέον την βελτίωση που είχε σημειωθεί τον Δεκέμβριο. Ακολούθησε γενικά πτωτική τάση για τα ναύλα που έφτασαν επίπεδα του Φλεβάρη του 2009 και του Φλεβάρη του 2012. Οι λόγοι πίσω από αυτό ήταν αφενός η ζήτηση για μεταφορές φορτίων αν και αυξανόταν δεν έφτανε για να καλύψει την ναυπηγικό οίστρο και τις αντίστοιχες παραδόσεις που έλαβαν χώρα του 2010-2012 και αφετέρου η μη αναμενόμενη κακή πορεία των ναύλων το δεύτερο τρίμηνο που οφειλόταν σε έναν βαθμό στο ότι τα ναύλα για υπερατλαντικά ταξίδια έπεσαν κάτω από αυτά του Ειρηνικού (Διάγραμμα 4-13) λόγω του ότι όλο και περισσότερα πλοία προσφέρονταν στην πρώτη διαδρομή εξαιτίας των εξαγωγών σιτηρών από την Νότια Αμερική. (Pacific Basin Shipping Limited, Interim Report 2014)

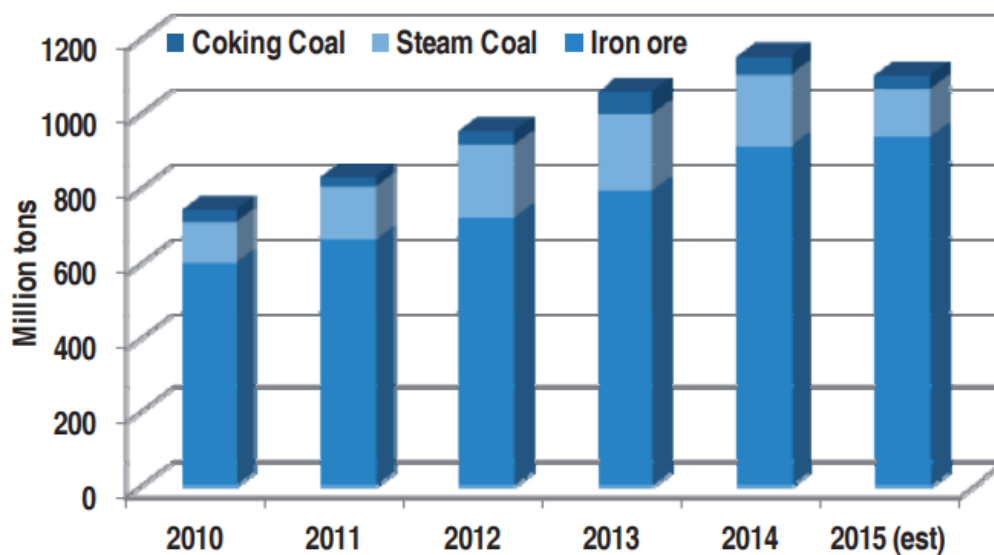


Διάγραμμα 4-13 : Pacific vs Atlantic Handysize rates (πηγή: Pacific Basin Shipping Limited, Interim Re-port 2014)

➤ 2015

Εφτά χρόνια από την Παγκόσμια Οικονομική Ύφεση του 2008 και η αγορά χύδην ξηρού φορτίου όχι μόνο επηρεάζεται ακόμα, αλλά βρίσκεται μάλιστα σε μία από τις χειρότερες χρονιές της από τότε με την Κίνα, τον μεγαλύτερο παίκτη της αγοράς να παρουσιάζει και μείωση της ζήτησης για χύδην ξηρά φορτία για πρώτη φορά μετά την κρίση. Η ναυλαγορά έφτασε σε ιστορικά χαμηλά επίπεδα λόγω στο πλαίσιο της μειούμενης ζήτησης και της υπερβάλλουσας προσφοράς χωρητικότητας. Το καλοκαίρι του 2014 όλα έδειχναν πως το 2015 θα μπορούσε να είναι μια καλή χρονιά και πως η αγορά θα ισορροπήσει. Η συνεχής ανάπτυξη του εμπορίου της Κίνας θα τροφοδοτούσε την ζήτηση καθώς οι πρώτες ύλες θα αυξανόταν και αναμενόταν μείωση της μεγέθυνσης του στόλου των bulk carriers. Αν και ο παραπάνω συνδυασμός δεν θα ήταν ικανός να φτιάξει εντελώς την κατάσταση, η αύξηση της ζήτησης για μεταφορές χύδην ξηρών φορτίων αναμενόταν να ενισχύσει σχετικά την αγορά των ναύλων. Στο μεταξύ όμως τα πράγματα εξελίχθηκαν πολύ διαφορετικά αυτή την χρονιά. Η μεγέθυνση του στόλου των bulk carriers ήταν από τις χαμηλότερες των τελευταίων ετών, μόλις 1.9%, ποσοστό μικρότερο από την ανάπτυξη του εμπορίου των τελευταίων 15 χρόνων.

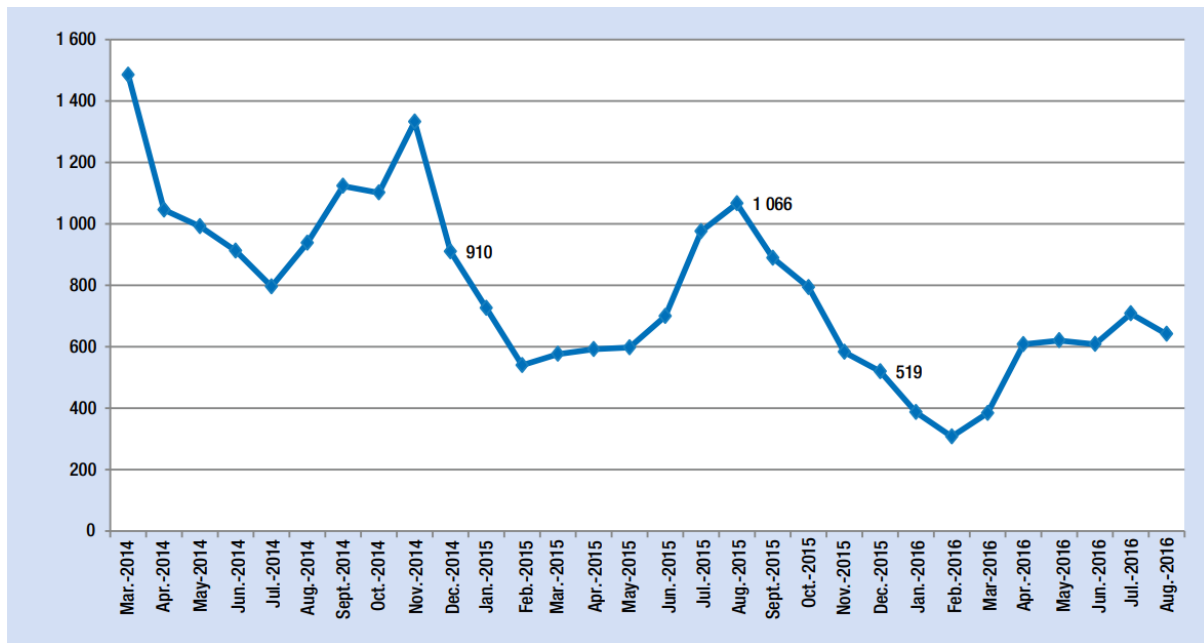
Από την άλλη μεριά όμως οι Κινέζικες εισαγωγές για σιδηρομετάλλευμα έμειναν σε πολύ χαμηλά επίπεδα και οι εισαγωγές άνθρακα έμειναν πραγματικά χαμηλά. Οι λόγοι αυτής της κατηφόρας των εισαγωγών της Κίνας ήταν πρώτον τα πλεονάσματα της χαλυβουργίας της Κίνας και δεύτερον οι αυστηροί περιβαλλοντικοί κανονισμοί που είχαν επιβληθεί από την κυβέρνηση, λόγω της ρύπανσης του αέρα και λόγω της πολιτικής της να αλλάξει η σύνθεση της οικονομίας τους. Από το σύνολο της παγκόσμιας παραγωγής χάλυβα το μισό ή και παραπάνω παραγόταν τα τελευταία χρόνια στην Κίνα. Σύμφωνα με την Clarkson Research Services το παγκόσμιο εμπόριο για σιδηρομετάλλευμα το 2015 έφτασε τα 1.365 εκατομμύρια τόνους, με το μεγαλύτερο μέρος να εισάγεται από την Κίνα (940 εκατομμύρια τόνους – Διάγραμμα 4-14) μειωμένο όπως αναφέρθηκε και πριν σε σχέση με την προηγούμενη χρονιά. (Institute Of Shipping Economics And Logistics, 2016)



Διάγραμμα 4-14 : Εισαγωγές Κίνας για χύδην ξηρά φορτία 2010-2015 (πηγή: Institute Of Shipping Eco-nomics And Logistics, 2016)

Από την μεριά της προσφοράς, η χωρητικότητα που προσφερόταν παρέμενε σε υψηλά επίπεδα κι αυτό παρά το γεγονός ότι ακυρώνονταν ή αναβάλλονταν πολλές παραδόσεις και του ότι όλο και περισσότερα πλοία οδηγούνταν προς scrap. Μάλιστα από το συνολικό τονάζ που οδηγήθηκε στα διαλυτήρια το 2015 το 73% αφορούσε πλοία μεταφοράς χύδην ξηρών φορτίων. Λόγω των παραπάνω η μεγέθυνση του στόλου των bulk carriers είχε τον χαμηλότερο ρυθμό σε σύγκριση με τα τελευταία δεκαπέντε χρόνια σύμφωνα με την Clarksons Research αλλά αυτό δεν ήταν αρκετό για να ισορροπήσει η αγορά. Τέλος ένα ρόλο στον περιορισμό της προσφερόμενης χωρητικότητας έπαιξε και ο παροπλισμός πλοίων, καθώς 5 εκατομμύρια dwt περίπου ήταν παροπλισμένα. Η παραπάνω κατάσταση είχε επίδραση φυσικά και στην αγορά των ναύλων όπως αυτό αποτυπώνεται πάντα στον δείκτη BDI, που όπως φαίνεται και στο Διάγραμμα 4-15 έφτασε σε ιστορικά χαμηλά επίπεδα (από το 1986) πρώτα τον Φλεβάρη και έπειτα Δεκέμβριο του 2015, όπου κατρακύλησε στις 519

μονάδες, όταν τον ίδιο μήνα του 2014 ήταν στις 910 μονάδες (μείωση κατά 43%). Μάλιστα η πτώση αυτή δεν ήταν προσωρινή αλλά συνεχίστηκε με τον δείκτη BDI να φτάνει τον Φλεβάρη της επόμενης χρονιάς ακόμα χαμηλότερα μόλις στις 307 μονάδες.



Διάγραμμα 4-15 : Baltic Dry Index, 2014-2016 (πηγή: UNCTAD, Review of Maritime Transport, 2016)

Τα πλοία χύδην ξηρού φορτίου το 2015 έλαβαν ναύλους που κινούνταν σε μία λεπτή γραμμή πάνω κ κάτω από τα λειτουργικά έξοδα με μία μείωση της τάξης του 28% και έναν μέσο όρο για το 2015 τα 7.123\$, το χαμηλότερο μέσο όρο των τελευταίων 15 χρόνων. Η μεγαλύτερη κατάρρευση ήρθε για τα ναύλα για Capesize πλοία το 2015 (σχεδόν 50% σε 4 βασικά δρομολόγια χρονοναύλωσης) και είχε να κάνει με την Κίνα και την μείωση της ζήτησης που αναφέρθηκε παραπάνω.

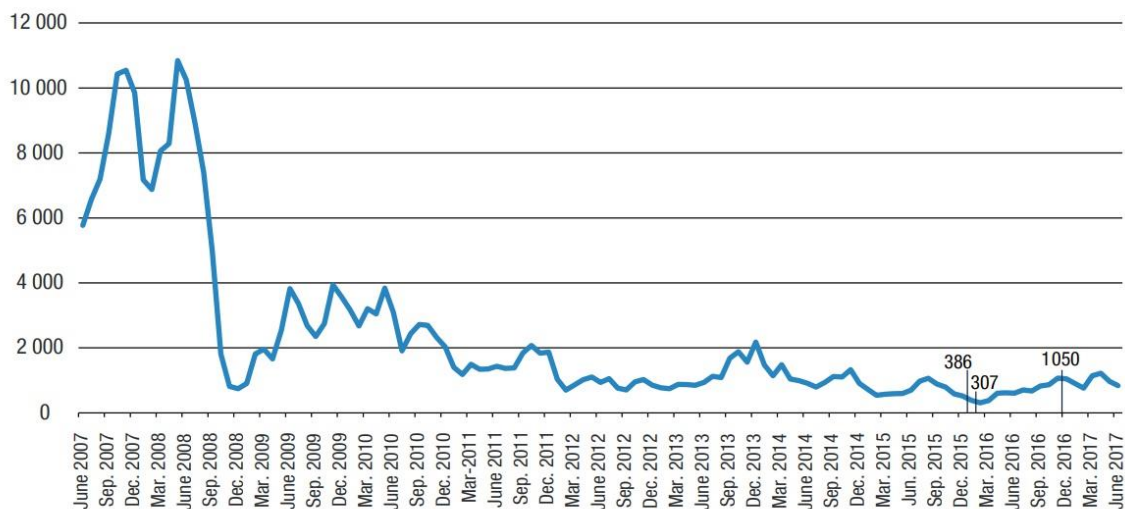
Μικρότερη αλλά και πάλι σημαντική μείωση (30%) σημειώθηκε την ίδια χρονιά και στα άλλα μεγέθη πλοίων. Τα ναύλα για χρονοναυλώσεις σε 4 βασικές διαδρομές Panamax έφτασαν στο χαμηλότερο σημείο τον Δεκέμβρη με 3.450\$ την ημέρα. (UNCTAD, Review of Maritime Transport, 2016)

Ο μέσος όρος των ναύλων στην spot αγορά για Handysize (5.110\$ την ημέρα) και Supramax (6.620\$ την ημέρα) έπεσε επίσης κατά 30% το 2015, επηρεασμένοι και αυτοί από την χαμηλή ζήτηση σιδηρομεταλλεύματος και άνθρακα σε αντίθεση με την βελτίωση που έδειχνε ο τομέας των σιτηρών και άλλων δευτερευόντων χύδην ξηρών φορτίων. Προς το τρίτο τρίμηνο της χρονιάς εν μέσω υπερβάλλουσας προσφοράς χωρητικότητας, οι χαμηλές τιμές καυσίμων οδήγησαν σε μεγαλύτερες ταχύτητες αυξάνοντας περαιτέρω την προσφορά. Έτσι

τελικά η αγορά θα οδηγηθεί σε νέα χαμηλά το 2016, με αίσθηση και ψυχολογία αδύναμης να επανέλθει αγοράς, με ναύλα χαμηλότερα από τα λειτουργικά κόστη, με διαλύσεις, παροπλισμούς, μειώσεις και αναβολές των παραδόσεων και ελάχιστες παραγγελίες. (Pacific Basin Shipping Limited, 2015)

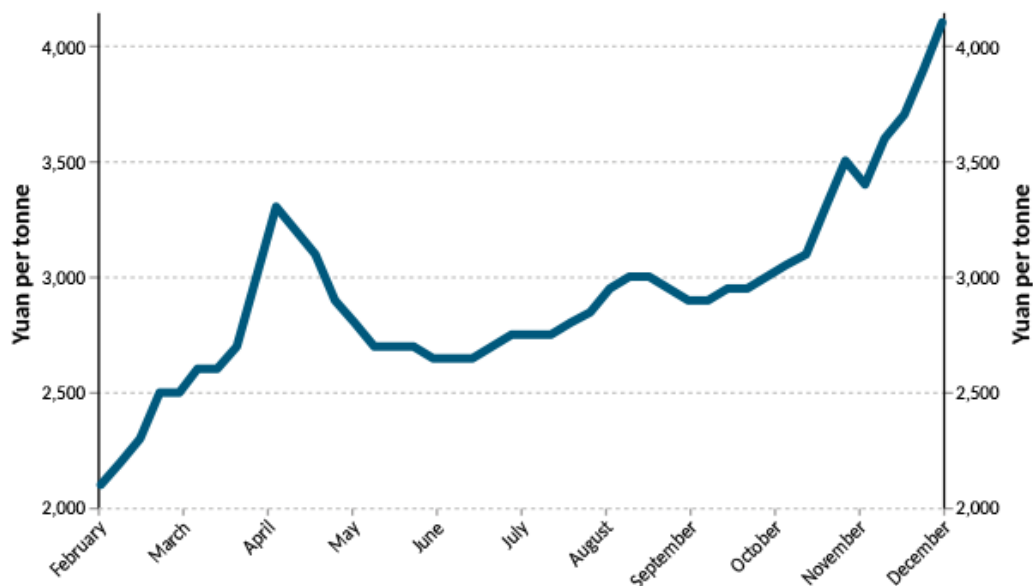
➤ 2016

Το 2016 αποτέλεσε άλλη μια αδύναμη χρονιά για την ναυτιλία χύδην ξηρών φορτίων καθώς οι παραδόσεις νέων πλοίων συνεχίστηκαν αυξάνοντας την προσφερόμενη χωρητικότητα και η ζήτηση παρέμενε σε χαμηλά επίπεδα μακριά από την ισορροπία στην αγορά με την χρονιά να ξεκινάει με ναύλα στα χαμηλότερα από ποτέ επίπεδα τους πρώτους μήνες. Αυτό αποτυπώνεται από τον δείκτη BDI, ο οποίος έφτασε πιο χαμηλά από ποτέ σε μηνιαίο μέσο όρο τον Φεβρουάριο τις 307 μονάδες και αρνητικό ρεκόρ όλων των εποχών στις 10 Φεβρουαρίου τις 290 μονάδες. Η επίδραση της κρίσης που κράτησε χαμηλά το BDI ύστερα από τα υψηλά του 2007-2008 παραμένει πιο αισθητή από ποτέ οχτώ χρόνια μετά όπως αυτό αποτυπώνεται στο Διάγραμμα 4-16, όπου παρουσιάζεται ο BDI με 10-ετή ορίζοντα από το 2007 έως το 2017 (Ιούνιος) για να δοθεί έμφαση στα χαμηλά της χρονιάς. (UNCTAD, Review of Maritime Transport, 2017)



Διάγραμμα 4-16 : Baltic Dry Index, 2007-2017 (πηγή: UNCTAD, Review of Maritime Transport, 2017)

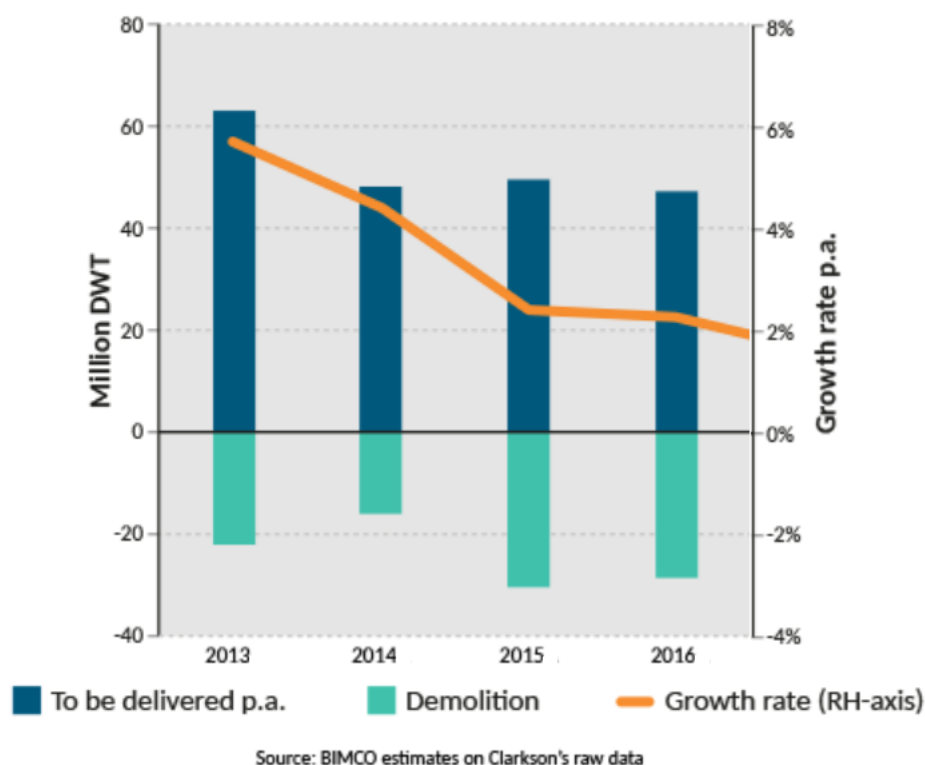
Η ζήτηση για μεταφορά χύδην ξηρών φορτίων αυξήθηκε το 2016 κατά 2,17% και αυτό οφείλεται σε ένα βαθμό στην αύξηση ζήτησης του σιδηρομεταλλεύματος, το οποίο αποτελούσε το 30% του συνόλου της ζήτησης στην αγορά χύδην ξηρών φορτίων. Μέσα στο έτος οι εισαγωγές του βασικού παίκτη, της Κίνας αυξήθηκαν κατά 7,5% παρόλο που σε όλο τον υπόλοιπο κόσμο μειώθηκαν. Η κυβέρνηση της Κίνας ακολούθησε δημοσιονομικές και οικονομικές πολιτικές για οικονομική ανάπτυξη πραγματοποιώντας κατασκευές και υποδομές προς αυτή την κατεύθυνση, αυξάνοντας την ζήτηση για χάλυβα. Στο μεταξύ οι τιμές του κινέζικου χάλυβα θερμής έλασης αυξήθηκαν από 2.705 Yuan ο τόνος (390 δολάρια) τον Ιούνιο σε 4.060 Yuan ο τόνος (585 δολάρια) τον Δεκέμβριο (Διάγραμμα 4-17), επίπεδο τιμής διπλάσιο από το περσινό και το υψηλότερο των τελευταίων 4 χρόνων. (Peter Sand 2017)



Διάγραμμα 4-17 : Τιμές κινέζικου χάλυβα θερμής έλασης 2016 (πηγή: BIMCO, 2017)

Ύστερα από τα παραπάνω δεδομένα, ειδικά προς το τέλος της χρονιάς οι εισαγωγές της Κίνας για σιδηρομετάλλευμα αυξήθηκαν προκαλώντας ανοδική τάση στα ναύλα ειδικότερα των πλοίων Capesize, των βασικών μεταφορέων του δηλαδή προς την Κίνα. Από την άλλη αν και οι κινέζικες εισαγωγές άνθρακα ήταν σχετικά υψηλότερες από το αναμενόμενο, μόλις οι εξαγωγές από την Ινδονησία απορρόφησαν το μεγαλύτερο μέρος της ζήτησης άνθρακα, τότε η αγορά χύδην ξηρών φορτίων δεν μπόρεσε να εκμεταλλευτεί την κατάσταση, αφού σε αντίθεση με ότι γινόταν από 2013, που η Κίνα συνείσφερε σημαντικά από πλευράς ζήτησης άνθρακα με εισαγωγές από μεγάλες αποστάσεις, όπως από τις ΗΠΑ, πλέον η διαδρομή ήταν μικρότερη. Τελικά, σε παγκόσμιο επίπεδο οι εισαγωγές άνθρακα μειώθηκαν κατά 0,6% μέσα στην χρονιά, αλλά τελικά συνολικά η αγορά χύδην ξηρών φορτίων υποστηρίχτηκε από τα σιτηρά και άλλα δευτερεύοντα φορτία έτσι ώστε να επέλθει έστω και μια μικρή αύξηση της ζήτησης συνολικά.

Από την μεριά της προσφοράς συνεχίστηκε η τάση για να περιοριστεί η μεγέθυνση του στόλου των πλοίων χύδην ξηρών φορτίων με αύξηση των διαλύσεων (29 εκατομμύρια dwt) και αναβολές ή διακοπές παραδόσεων νέων πλοίων κατά την διάρκεια της χρονιάς. Μάλιστα η αύξηση της προσφερόμενης χωρητικότητας ήταν 2,22% με 47 εκατομμύρια dwt να εισάγονται στην αγορά και αποτελούσε από τους χαμηλότερους ρυθμούς μεγέθυνσης του στόλου από το 1999 σύμφωνα με τους Clarksons. (Διάγραμμα 4-18) (Peter Sand 2017 ; UNCTAD, Review of Maritime Transport, 2017)



Διάγραμμα 4-18 : Μεγέθυνση στόλου χύδην ξηρών φορτίων, 2013-2016 (πηγή: BIMCO, 2017)

Έτσι λοιπόν ο έλεγχος εν μέρει της προσφοράς σε συνδυασμό με την αύξηση της ζήτησης οδήγησαν την ναυλαγορά σε καλύτερη φάση το δεύτερο εξάμηνο με τον δείκτη BDI μάλιστα να ακολουθεί ανοδική πορεία φτάνοντας τον Δεκέμβρη τις 1.050 μονάδες, φυσικά ακόμη σε πολύ χαμηλά επίπεδα ακόμα σε επίπεδο δεκαετίας όπως φαίνεται στο Διάγραμμα 4-13 λίγο παραπάνω. Ο μέσος όρος των αποδόσεων σε όλες τις κατηγορίες πλοίων έπεσε σε επίπεδο κάτω από τα 4.000\$ την ημέρα σύμφωνα με τους Clarksons με τα παραπάνω δεδομένα στην αγορά. (Peter Sand, 2017 ; UNCTAD, Review of Maritime Transport, 2017)

Η αγορά των Capesize πλοίων ήταν αρκετά ευμετάβλητη αυτή την χρονιά και οι πιέσεις ήταν έντονες. Η μεγάλη προσφορά, οι αδυναμίες των αγορών των βασικών φορτίων και άλλες μακροοικονομικές συνθήκες δεν επέτρεψαν στην εν λόγω αγορά να ευδοκιμήσει. Το πρώτο εξάμηνο η κατάσταση ήταν δραματική με μία πτώση των ναύλων άνευ προηγουμένου μέχρι και τα 696\$ την ημέρα για μέσο όρο τεσσάρων χρονοναυλώσεων Capesize του Baltic Exchange τον Μάρτιο, πραγματικά ιστορικό αρνητικό ρεκόρ που οδήγησε σε μεγάλο αριθμό παροπλισμών πλοίων. Τελικά ευτυχώς το δεύτερο εξάμηνο τα ναύλα αυτά ανέκαμψαν, λόγω των ανοδικών επιρροών της ζήτησης που αναλύθηκαν παραπάνω και ειδικά εξαιτίας της ανόδου του εμπορίου σιδηρομεταλλεύματος αλλά και τα χαμηλά ναύλα στην αγορά άνθρακα στην μακρινή διαδρομή από την Κολομβία προς την Ινδία και την Δημοκρατία της Κορέας. Υπερπροσφορά υπήρχε όμως ακόμα, παρά τον χαμηλότερο ρυθμό μεγέθυνσης του στόλου αλλά οι αναβολές παραδόσεων και η αυξήσεις των διαλύσεων είχαν τελικά θετική επίπτωση στις αποδόσεις των Capesize πλοίων με μέσο όρο τεσσάρων χρονοναυλώσεων για Capesize 11.447\$ την ημέρα το τελευταίο τρίμηνο και τελικά ετήσιο μέσο όρο 6.360\$ την ημέρα.

Τα πλοία Panamax δέχτηκαν και αυτά πιέσεις στην επιμέρους αγορά των ναύλων τους με δεδομένη την πτώση του εμπορίου άνθρακα όπως και το 2015 αλλά και την υπερβάλλουσα προσφορά χωρητικότητας που θεωρείται δεδομένη αν και περιοριζόταν σε κάποιο βαθμό από τις διαλύσεις. Ο μέσος όρος τεσσάρων διαδρομών χρονοναυλώσεων σύμφωνα με το Baltic Exchange ήταν 5.615\$ την ημέρα περίπου 100\$ παραπάνω από τον περσινό. Στην αρχή της χρονιάς ήταν μόλις 3.031\$ την ημέρα αλλά τον Δεκέμβριο έφτασαν τα 10.928\$ την ημέρα. Και αυτής της κατηγορίας τα πλοία δηλαδή, προς το τέλος της χρονιάς με την καλύτευση του εμπορίου άνθρακα, τις αποστολές σιτηρών από την Νότια Αμερική και την συγκράτηση της μεγέθυνση του στόλου τους παρουσίασαν κάποια βελτίωση. Ενδεικτικά ο στόλος των Panamax παρουσίασε τον μικρότερο ρυθμό μεγέθυνσης από το 1992 σύμφωνα με τους Clarksons Research με μόλις 0,6% αύξηση.

Τα μικρότερα πλοία Supramax και Handysize ακολούθησαν ανάλογη πορεία με τα μεγαλύτερα που αναφέραμε παραπάνω. Το πρώτο εξάμηνο τα ναύλα ήταν χαμηλά και εδώ ως αποτέλεσμα της ανισορροπίας μεταξύ προσφοράς και ζήτησης. Πολλοί πλοιοκτήτες αναγκάστηκαν να παροπλίσουν τα πλοία τους καθώς και να αναβάλουν ή ακυρώσουν τις παραδόσεις νεότευκτων πλοίων που είχαν παραγγείλει. Οι παραπάνω κινήσεις μείωσαν την προσφορά και σε συνδυασμό με την ισχυρότερη ζήτηση για χύδην ξηρά φορτία το δεύτερο εξάμηνο, οδήγησαν σε βελτίωση της αγοράς. Έτσι, το τελευταίο τρίμηνο της χρονιάς ο μέσος όρος των ναύλων 6 διαδρομών χρονοναυλώσεων για τον Baltic Handysize Index ήταν 6.988\$ την ημέρα, ενώ ο ετήσιος μέσος όρος 5.244\$ την ημέρα, περίπου 100 μονάδες χαμηλότερα από την προηγούμενη χρονιά (5.355\$ την ημέρα). Ο αντίστοιχος μέσος όρος 6 διαδρομών χρονοναυλώσεων για το BSI ήταν 8.418\$ την ημέρα το τελευταίο τρίμηνο της χρονιάς και ο μέσος όρος της χρονιάς ήταν 6.270\$ την ημέρα, χαμηλότερος από την προηγούμενη χρονιά που ήταν 6.922\$ την ημέρα. (UNCTAD, Review of Maritime Transport, 2017)

➤ 2017

Μια αξιοσημείωτη ανάκαμψη, αυτή που χρωστούσε πολλά χρόνια σημειώθηκε το 2017 στην αγορά χύδην ξηρών φορτίων με κινητήρια δύναμη τον ρυθμό αύξησης της ζήτησης για τα εν λόγω φορτία, η οποία ξεπερνούσε πια τον ρυθμό μεγέθυνσης του στόλου. Η ζήτηση αυξήθηκε λόγω του ότι το παγκόσμιο θαλάσσιο εμπόριο σημείωσε άνοδο μετά από την καθόλου βελτίωση το 2015, και την αύξηση 1,60% του εμπορίου το 2016, το 2017 ο αντίστοιχος ρυθμός αύξησης της εμπορικής δραστηριότητας των χύδην ξηρών φορτίων έφτασε το 4% με τον άνθρακα και τα σιτηρά να παίζουν καθοριστικό ρόλο και να ακολουθεί σε σημαντικότητα το σιδηρομέταλλευμα. Αυξήθηκαν και τα τρία κατά περίπου 5% και τα δευτερεύοντα χύδην ξηρά φορτία κατά περίπου 2%. (Πίνακας 4-2)

	2016	2017	Percentage change 2016–2017
<i>Main bulks</i>	3 040.9	3 196.3	5.1
<i>of which:</i>			
Iron ore	1 418.1	1 472.7	3.9
Coal	1 141.9	1 208.5	5.8
Grain	480.9	515.1	7.1
<i>Minor bulks</i>	1 874.6	1 916.5	2.2
<i>of which:</i>			
Steel products	406.0	390.0	-3.9
Forest products	354.6	363.6	2.5
Total dry bulks	4 915.5	5 112.8	4.0

Πίνακας 4-2 : Εμπόριο Χύδην Ξηρών Φορτίων 2015-2017 (πηγή: UNCTAD, 2018 based on Clarksons Research)

Το παγκόσμιο θαλάσσιο εμπόριο γνώρισε υψηλά πενταετίας το 2017 και αυτός ήταν ένας λόγος της ανόδου της αγοράς καθώς οι άνοδος των εισαγωγών σιδητομεταλλεύματος από την Κίνα, του εμπορίου άνθρακα και των λοιπών δευτερευόντων χύδην ξηρών φορτίων πυροδότησαν την άνοδο. Το εμπόριο άνθρακα, που είχε μειωθεί το 2015 και είχε αυξηθεί λίγο το 2016, αυξήθηκε το 2017 κατά 5,8% καθώς αυξήθηκαν οι εισαγωγές στην Κίνα, την Δημοκρατία της Κορέας και άλλες περιοχές της Νοτιοανατολικής Ασίας, με μεγαλύτερους

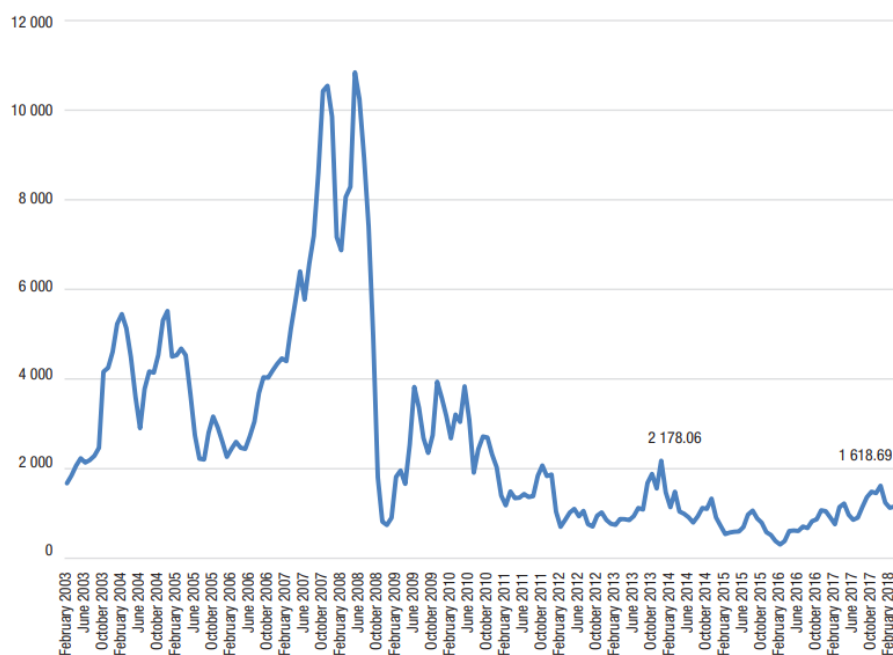
εξαγωγείς την Αυστραλία και την Ινδονησία, αλλά και την αύξηση των εξαγωγών από τις ΗΠΑ προς την Κίνα.

Το εμπόριο σιτηρών, δημητριακών και σόγιας αυξήθηκε επίσης έφτασε τους 515,1 τόνους το 2017, μία αύξηση 7,1% σε σχέση με την προηγούμενη χρονιά, με εξαγωγές κυρίως από τις ΗΠΑ. Όσο αφορά τη σόγια, η Κίνα παρουσίασε μια αύξηση στις εισαγωγές της, της τάξεως του 14,7% από την Βραζιλία και τις ΗΠΑ. Η Κίνα ήταν ο κύριος εισαγωγέας αποτελώντας περίπου 2/3 της παγκόσμιας ζήτησης, ενώ ακολουθούσαν Αφρική και Δυτική Ασία.

Οι εισαγωγές της Κίνας σε σιδηρομετάλλευμα, που παραμένει με ποσοστό άνω του 70% ο βασικός παίκτης όσο αφορά την ζήτηση του, αυξήθηκαν κατά περίπου 4% το 2017 φτάνοντας τους 1,1 δις τόνους συνολικά. Η συνεχής ανάπτυξη της χαλυβουργίας και η χρησιμοποίηση καλύτερης ποιότητας από το εγχώριο σιδηρομετάλλευμα, οδήγησαν σε αύξηση των εισαγωγών για άλλη μια χρονιά κυρίως από Αυστραλία (3/2 των εισαγωγών), Βραζιλία (21%) (οι δυο τους αποτελούν μαζί το 85% εξαγωγών) αλλά και Νότια Αφρική (4%).

Τα δευτερεύοντα χύδην ξηρά φορτία σημείωσαν μια ανάπτυξη 2,2% στο εμπόριο τους κατά μέσο όρο με αύξηση της ζήτησης για βωξίτη, παλιοσίδερα και μεταλλεύματα νικελίου. Μόνο το γεγονός της αναμόρφωσης της χώρας της Κίνας και της ζήτησης για εγχώρια προϊόντα σιδήρου μείωσε αντίστοιχα και της εξαγωγές της και υπονόμωσε κάπως το εμπόριο δευτερευόντων χύδην ξηρών φορτίων γενικότερα. Το εμπόριο βωξίτη αυξήθηκε κατά 19,5% με την Κίνα βασικό εισαγωγέα και εξαγωγές από Αυστραλία, Βραζιλία, Ινδία και Γουινέα και το εμπόριο μεταλλεύματος νικελίου αυξήθηκε κατά 7,6% με εξαγωγές κυρίως από Ινδονησία.

Από την άλλη μεριά, αυτή της προσφοράς υπήρξε η απαιτούμενη συγκράτηση της περαιτέρω επέκτασης του στόλου σε ποσοστό κοντά στο 3% το 2017 με τις παραγγελίες να μειώνονται σχεδόν στους 20 εκατομμύρια gross tons και τις διαλύσεις πλοίων να αυξάνονται σε περισσότερα από 8 εκατομμύρια gross tons. Έτσι ο δείκτης BDI ανέκαμψε μετά από μια από τις χειρότερες χρονιές του από την οικονομική κρίση και μετά με μέσο όρο για το 2017 τις 1.153 μονάδες. Αν και δεν έφτασε τα υψηλά του 2013 όπου είχε φτάσει τις 2.178 μονάδες, κορυφώθηκε τον Δεκέμβρη στις 1.619 μονάδες. (Διάγραμμα 4-19)



Διάγραμμα 4-19 : Baltic Dry Index, 2007-2018 (πηγή: UNCTAD, Review of Maritime Transport, 2018)

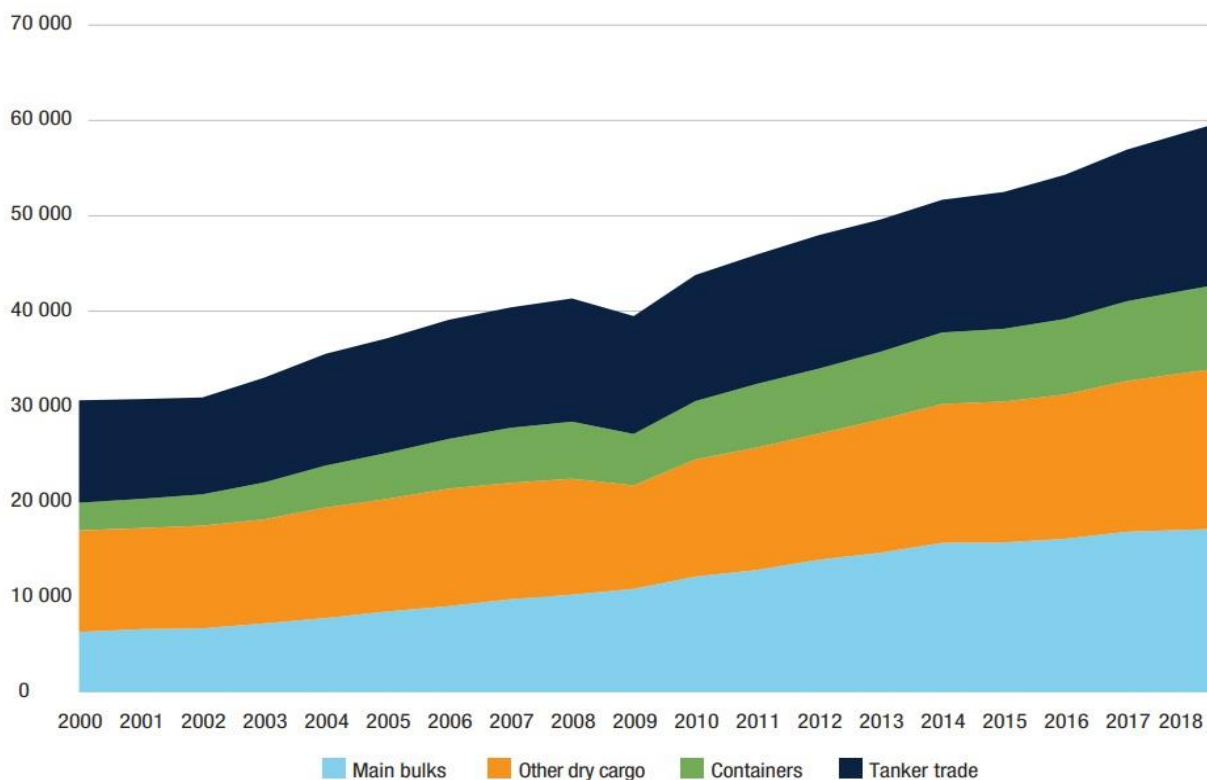
Καθώς η αύξηση ζήτησης για χύδην ξηρά φορτία ήταν μεγαλύτερη της μεγέθυνσης του στόλου, όλοι οι τομείς της ναυτιλίας χύδην ξηρού φορτίου ανέκαμψαν με μέσο όρο αποδόσεων για το 2017 τα 10.986\$ την ημέρα, μια ετήσια αύξηση κατά 77%. Η ναυλαγορά για Capesize πλοία σημείωσε σημαντική αύξηση λόγω της μεγάλης ανόδου του εμπορίου άνθρακα και φυσικά των εισαγωγών της Κίνας σε σιδηρομετάλλευμα, με τις τιμές των ναύλων για τους μέσους όρους 4 διαδρομών χρονοναυλώσεων του BCI να φτάνουν τα 14.227\$ και για 5 διαδρομές τα 15.291\$, δηλαδή διπλασιάστηκαν σε σχέση με το 2016.

Η αύξηση του εμπορίου άνθρακα, των σιτηρών, αλλά και δευτερευόντων χύδην ξηρών φορτίων ήταν οι βασικοί λόγοι της βελτίωσης της κατάστασης και στην ναυλαγορά των Panamax πλοίων και μάλιστα ύστερα από μια ιστορικά κακή χρονιά που είχε προηγηθεί. Όσο για την προσφορά, αυτή είχε μείνει σε λογικά επίπεδα (2,7%) εξισορροπώντας περισσότερο την ζήτηση με την προσφορά. Ο μέσος όρος τεσσάρων διάδρομων χρονοναυλώσεων του BPI ήταν 10.570\$ την ημέρα, μια ετήσια αύξηση κατά 75%.

Παρομοίως ο μέσος όρος έξι διάδρομων χρονοναυλώσεων του BSI σημείωσε αύξηση κατά 46% σε σχέση με το 2016 φτάνοντας τα 9.185\$ την ημέρα (από 6.720\$) και ο μέσος όρος έξι διάδρομων χρονοναυλώσεων του Baltic Handysize Index σημείωσε αύξηση κατά 54% φτάνοντας τα 7.662\$ την ημέρα (από 4.974\$). (UNCTAD, Review of Maritime Transport, 2018)

➤ 2018

Με την ανάπτυξη του εμπορίου δια θαλάσσης, που αποτελεί τα 4/5 του παγκοσμίου εμπορίου και να πέφτει ελαφρώς το 2018 στο 2,7% (μέσος όρος των τελευταίων 47 χρόνων ήταν 3%) , λόγω οικονομικών δεικτών και υψηλής αβεβαιότητας επήλθαν αλλαγές στην οικονομία και στις εμπορικές δραστηριότητες. Παρόλα αυτά όμως, το 2018 το παγκόσμιο εμπόριο δια θαλάσσης έφτασε ρεκόρ όλων των εποχών τους 11 δις τόνους, με τα κύρια χύδην ξηρά φορτία να συνεισφέρουν αρκετά σε αυτό, ενώ ακολουθούσαν τα φορτία σε εμπορευματοκιβώτια, το πετρέλαιο, τα δευτερεύοντα χύδην ξηρά φορτία, τα αέρια και τα χημικά. Η ναυτιλία χύδην ξηρών φορτίων είχε πρωταγωνιστικό ρόλο στις ποσότητες εκατομμυρίων τόνων που φορτώνονταν κάθε χρόνο και το 2018 τα 3 κύρια χύδην ξηρά φορτία αποτελούσαν το 40% του εμπορίου ξηρών φορτίων ενώ τα μοναδοποιημένα φορτία αποτελούσαν το 24% και τα δευτερεύοντα χύδην ξηρά φορτία το 25,8%, ενώ το υπόλοιπο 10,2% αποτελούταν από άλλα ξηρά φορτία όπως και γενικό φορτίο (general cargo). Όσο αφορά τα τονομίλια τα στοιχεία από τους Clarksons δείχνουν λίγο ταχύτερο ρυθμό ανάπτυξης (3,3% και συνολικά 58.812 δις τονομίλια) από τους τόνους που φορτώθηκαν. (Διάγραμμα 4-20)



Διάγραμμα 4-20 : Παγκόσμιο θαλάσσιο εμπόριο σε τονομίλια , 2000-2018 (εκτίμηση σε δις τονομίλια) (πη-γή: UNCTAD, Review of Maritime Transport, 2019)

Το εμπόριο των χύδην ξηρών φορτίων σημείωσε άνοδο κατά 2,6% το 2018, χαμηλότερη από το 4% της προηγούμενης χρονιάς με διαφορετικές τάσεις ανά αγαθό. Όσο αφορά τα κύρια χύδην ξηρά φορτία ο άνθρακας είχε τον βασικό ρόλο με ρυθμό ανάπτυξης 5.1% από την προηγούμενη χρονιά, παραμένοντας υπό πίεση λόγω των περιβαλλοντικών επιπτώσεων και της χαμηλής ζήτησης από την Ευρωπαϊκή Ένωση για λόγους διαφοροποίησης πηγών ενέργειας, οδηγώντας όμως την ανάπτυξη των τριών βασικών σε ρυθμό 1,9%. Το εμπόριο των τριών αυτών αγαθών τα τελευταία είκοσι χρόνια αναπτυσσόταν με μέσο όρο 5.9% ετησίως με εξαίρεση την αδυναμία του εμπορίου το 2015. Από την άλλη η άνοδος του εμπορίου σε εκατομμύρια τόνους πλησίαζε το 2018 το μηδέν. Με το εμπόριο σιδηρομεταλλεύματος να αποτελεί το 28,2% και το εμπόριο άνθρακα το 24.1% του παγκόσμιου χύδην ξηρού εμπορίου, με το τελευταίο να αποτελεί σχεδόν 50% του εμπορίου δια θαλάσσης γίνεται φανερό πόσο εξαρτημένη είναι η ναυτιλία από τα δύο αυτά αγαθά αλλά και από την Κίνα που πρωταγωνιστούσε στις εισαγωγές τους καθώς οι εισαγωγές της αποτελούσαν το 43,5% του παγκόσμιου εμπορίου δια θαλάσσης για χύδην ξηρά φορτία.

Στην Κίνα οι περιβαλλοντικές πολιτικές αλλά και το πρόγραμμα αναμόρφωσης της προσφοράς οδήγησαν σε περιορισμό παραγωγής εγχώριου άνθρακα ευνοώντας τις εισαγωγές. Έτσι το παγκόσμιο εμπόριο άνθρακα στηρίχθηκε σε μεγάλο βαθμό σε αυτή την αύξηση από πλευρά Κίνας μιας που οι συγκεκριμένες εισαγωγές αποτελούσαν περίπου το 19% του παγκοσμίου εμπορίου άνθρακα δια θαλάσσης. Τέλος, συμπληρωματικά υπήρξε αύξηση κατά 12,8% στις εισαγωγές της Ινδίας. Μεγάλοι εξαγωγείς παρέμεναν η Ινδονησία και ακολουθούσε η Αυστραλία οι οποίες είχαν και οι δύο αυξήσει τις εξαγωγές τους από το 2017.

Το εμπόριο σιδηρομεταλλεύματος περιορίστηκε ύστερα από είκοσι χρόνια από τρεις παράγοντες το 2018. Πρώτον περιορίστηκε η προσφορά από την Αυστραλία και την Βραζιλία που αποτελούσαν πάνω από το 80% της συνολικής προσφοράς. Δεύτερον αυξήθηκε η χρησιμοποίηση scrap στην χαλυβουργία της Κίνας. Τρίτον αυξήθηκε η χρησιμοποίηση των ήδη υπαρχόντων αποθεμάτων σιδηρομεταλλεύματος της Κίνας.

Όσο αφορά τα σιτηρά υπήρξε καθοδική πορεία με αρνητικό ρυθμό ανάπτυξης συνολικά (-1,1%) και αυτό λόγω δασμών αλλά και χαμηλότερης προσφοράς από κάποιες χώρες. Χαρακτηριστικό είναι το παράδειγμα με τις εισαγωγές σόγιας από την Κίνα –με φανερή την εξάρτηση της ναυτιλίας από αυτήν- που μελετήθηκαν και το 2017, οι οποίες σημείωσαν πτώση κατά 8,3% και αυτό γιατί παρόλο που οι εξαγωγές τις Βραζιλίας σε σόγια είχαν σημειώσει αύξηση κατά 10%, οι εξαγωγές των ΗΠΑ μειώθηκαν κατά 1,4%.

Μέταλλα όπως μεταλλεύματα μαγγανίου και νικελίου, αλλά και τσιμέντο και βωξίτη που οι εισαγωγές της Κίνας για αυτά ολοένα και αυξάνονταν τα τελευταία χρόνια (ειδικά από την Γουινέα που πρωταγωνιστούσε στις εξαγωγές βωξίτη) έπαιξαν μεγάλο ρόλο, μαζί με αλλαγές στην παραγωγή χάλυβα, στην άνοδο του εμπορίου των χύδην ξηρών φορτίων πέρα των τριών κυρίων κατά 3,7%, όταν το 2017 ήταν 2,8%. (UNCTAD, Review of Maritime Transport, 2019)

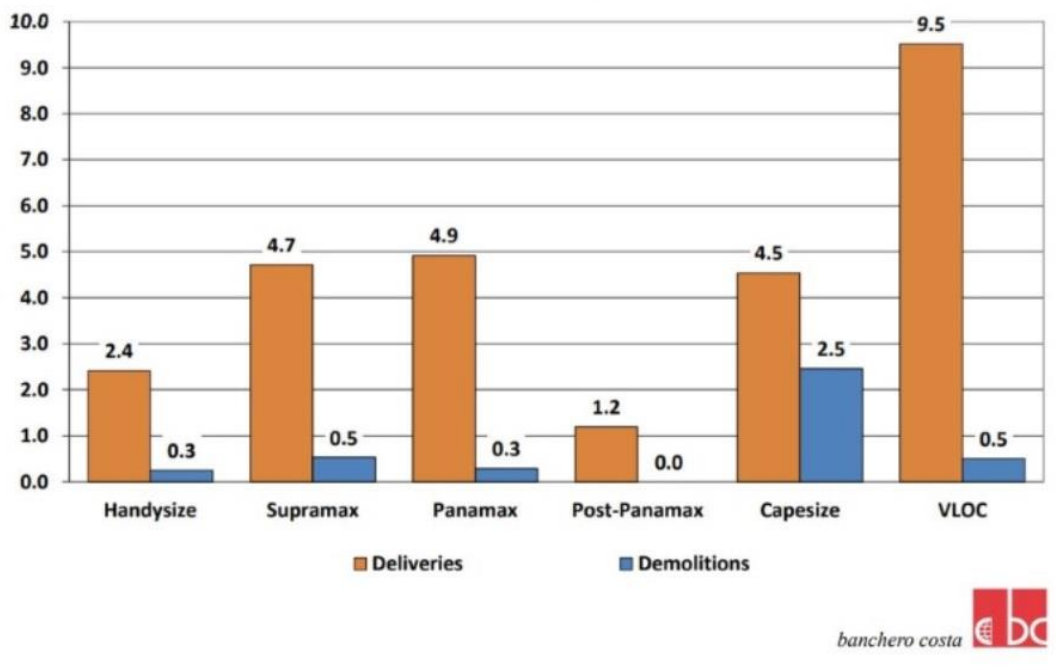
	2017	2018	Percentage change 2017–2018
Major bulks ^a <i>of which:</i>	3 151	3 210	1.9
Iron ore	1 473	1 476	0.2
Coal	1 202	1 263	5.1
Grain	476	471	-1.1
Minor bulks <i>of which:</i>	1 947	2 020	3.7
Steel products	392	390	-0.5
Forest products	365	378	3.6
Total dry bulks	5 098	5 230	2.6

Πίνακας 4-3 : Εμπόριο Χύδην Ξηρών Φορτίων 2017-2018 (πηγή: UNCTAD, 2019 based on Clarksons Research)

Από την μεριά της προσφοράς, η μεγέθυνση του στόλου των bulk carriers έμεινε σχετικά χαμηλά λίγο κάτω από το 3%, με 225 πλοία και 23,3 εκατομμύρια dwt περισσότερα, κοντά στο ρυθμό του 2017 (3,2%) παρά το ότι οι διαλύσεις ήταν σε ιστορικά χαμηλά επίπεδα. Σύμφωνα με στοιχεία από report του shipbroker Banchero Costa τα πλοία χύδην ξηρού φορτίου (άνω των 20.000 dwt) που παραδόθηκαν το 2018 ήταν 266 και συγκεκριμένα 27,3 εκατομμύρια dwt, όταν το 2017 ήταν 427 και 37,1 εκατομμύρια dwt αντίστοιχα και το προηγούμενο χαμηλό επίπεδο το συναντάμε το 2008 με 300 πλοία και 22,7 εκατομμύρια dwt. Με βάση τον αριθμό πλοίων που παραδόθηκαν στην πρώτη θέση (με ποσοστό 29%) ήταν τα Supramax με 76 πλοία (4,7 εκατομμύρια dwt), ενώ με βάση τα deadweight την πρωτιά (με ποσοστό 35%) είχαν τα Capesize πλοία με 9,5 εκατομμύρια dwt (26 πλοία) .

Οι διαλύσεις πλοίων μεταφοράς χύδην ξηρών φορτίων έπεσαν επίσης σε ιστορικά χαμηλά φτάνοντας τα 41 πλοία και τους 4 εκατομμύρια dwt. Το 2017 οι αντίστοιχες τιμές ήταν 192 πλοία και 13,6 εκατομμύρια dwt. Τα Capesize είχαν την πρωτιά στις διαλύσεις και σε όρους αριθμών πλοίων, με μόλις 15 πλοία (37%) και σε όρους deadweight, με μόλις 2,5 εκατομμύρια dwt (61%) να διαλύονται μέσα στην χρονιά.

Συνοψίζοντας, τελικά σε επίπεδο αριθμού πλοίων, τα Supramax (64), τα Handysize (59) και τα Panamax (57) είχαν την μεγαλύτερη αύξηση αλλά σε όρους deadweight τα Capesize ως μεγαλύτερα είδαν την μεγαλύτερη αύξηση κατά 9 εκατομμύρια dwt (24 πλοία). (Roussanoglou, 2019)



Διάγραμμα 4-21 : Παραδόσεις και διαλύσεις Dry Bulk Carriers σε DWT το 2018 (πλοία άνω των 20.000dwt) (πηγή: <http://www.bancosta.com/>)

Μετά από το 2016 και το ιστορικά χαμηλό επίπεδο από όταν δημιουργήθηκε ακόμα ο δείκτης BDI, ανέκαμψε το 2017 με μέσο όρο τις 1.145 μονάδες και αυτή η ανάκαμψη συνεχίστηκε και το 2018, όταν και είχε μέσο όρο 1.352 μονάδες παρότι σημειώθηκε μία πτώση στο τέλος του χρόνου.

Η ανάκαμψη της αγοράς συνεχίστηκε το 2018 με τις τιμές των ναύλων για χρονοναυλώσεις Capesize πλοίων να έχουν μέσο όρο 16.529\$ την ημέρα. Πρόκειται για τον υψηλότερο μέσο όρο από το 2011, με τους πλοιοκτήτες να καλύπτουν τα λειτουργικά και τα κεφαλαιακά κόστη. Η αγορά των Capesize διατήρησε τον ευμετάβλητο χαρακτήρα της με το 5 Time Charter Average να κυμαίνεται από 7.052\$ μέχρι 27.283\$ την ημέρα. Συγκεκριμένα το πρώτο τρίμηνο της χρονιάς είχε μέσο όρο 12.962\$ την ημέρα, το δεύτερο 14.980\$ την ημέρα, το τρίτο 22.207\$ την ημέρα και το τέταρτο 15.829\$ την ημέρα. Έτσι απρόβλεπτοι παράγοντες επηρέασαν την αγορά, όπως ο καιρός και η κατασκευή ή επισκευή υποδομών με την καλύτερη περίοδο για την αγορά τον Γενάρη και το καλοκαίρι, ενώ το τελευταίο τρίμηνο που συνήθως είναι καλό αυτή την φορά ήταν αρκετά αδύνατο. Αυτό γιατί μετά το καλοκαίρι, ο εμπορικός πόλεμος μεταξύ Κίνας και ΗΠΑ είχε σαν αποτέλεσμα την ανασφάλεια για την γενικότερη πορεία της οικονομίας.

Το 2018 αναμενόταν μια σταθερότητα στην αγορά ναύλων των Panamax πλοίων αλλά τελικά η χρονιά ήταν καλύτερη και από τα προηγούμενα τρία χρόνια παρά το ότι το 2017 είχε ήδη υπάρξει βελτίωση. Ο μέσος όρος 4 χρονοναυλώσεων (4TC) διαδρομών Panamax είχε μέσο όρο 11.651\$ το 2018, ανεβασμένος αρκετά από τα 9.766\$ το 2017 και ακόμα

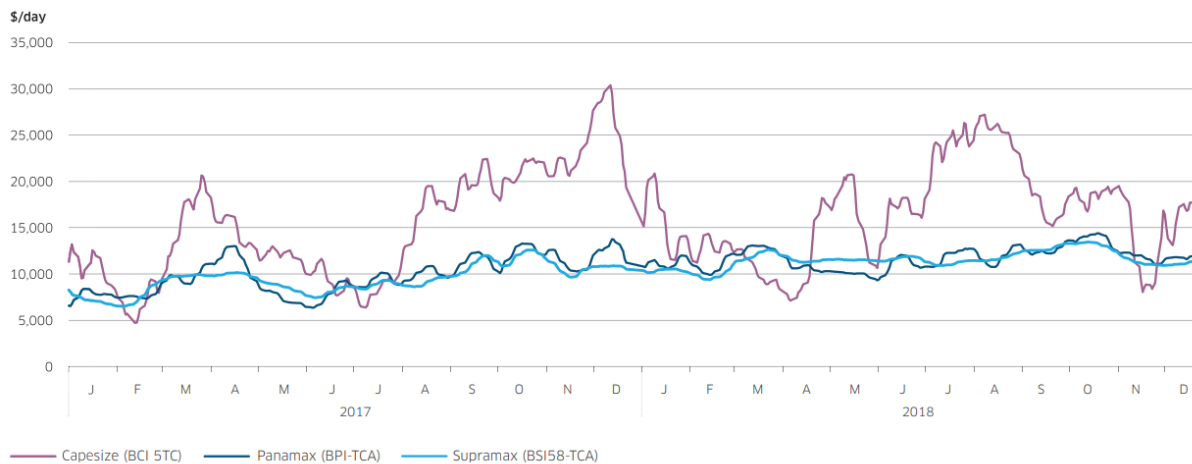
περισσότερο από το 2016 (5.561\$) και 2015 (5.560\$). Χαρακτηριστικό αυτής της χρονιάς είναι ο εμπορικός πόλεμος μεταξύ ΗΠΑ και Κίνας, που επηρεάζει και το εμπόριο σόγιας. Την προηγούμενη χρονιά οι εξαγωγές από ΗΠΑ προς την Κίνα ήταν 22 εκατομμύρια τόνους σόγιας κάτι που τώρα αναπληρώνεται από άλλες εξαγωγικές χώρες. Ακόμη ένα γεγονός που επηρέασε την χρονιά ήταν οι περιορισμοί των εισαγωγών της Κίνας σε άνθρακα για να υποστηριχθεί η εγχώρια αγορά. Έτσι από τον Νοέμβριο και μετά, όταν η Κίνα έφτασε το όριο που είχε τεθεί σταμάτησε τις εισαγωγές. Όσο για τις τιμές των ναύλων υπήρξε ήδη από το τέλος του 2017 και μετά μια σταθερή αύξηση με κάποιες διακυμάνσεις. Το πρώτο τρίμηνο διατηρήθηκε η ροπή από το 2017 και έτσι ο μέσος όρος του 4TC για διαδρομές Panamax ήταν πάνω από 10.000\$ την ημέρα δημιουργώντας καλό κλίμα όλη την χρονιά και ειδικά με την πεποίθηση ότι το καλό όπως συνήθως τελευταίο τρίμηνο θα έρθει. Στα μεγάλα δρομολόγια προς Άπω Ανατολή μέσω της ανατολικής πλευράς της Νοτίου Αμερικής στα μέσα Απριλίου τα ναύλα για σιτηρά ήταν περίπου 15.000\$ με 500.000\$ ballast bonus, ενώ στον Βόρειο Ατλαντικό ήταν 13.500\$ με 15.000\$ και στον Ειρηνικό Ωκεανό περίπου 9.000\$. Και εφόσον όλοι περίμεναν ένα καλό τελευταίο τρίμηνο, το τρίτο τρίμηνο ήταν το πολύ καλό, με ναύλα για υπερατλαντικά ταξίδια γύρω στα 13.000\$ την ημέρα, όταν το 2017 ήταν μόλις 10.214\$ το τρίτο τρίμηνο. Τελικά όμως οι τελευταίοι μήνες του έτους ήταν οι πιο δύσκολοι λόγω μακροοικονομικών συνθηκών και αυτό δημιούργησε ένα απαισιόδοξο κλίμα για την πορεία της αγοράς. Στις χρονοναυλώσεις ενός έτους υπήρξε αντίστοιχη πορεία με ναύλα 12.000\$ την ημέρα στην αρχή της χρονιάς, που έφτασαν τελικά μέχρι και τα 14.000\$ την ημέρα, αλλά στο τέλος της χρονιάς έπεσαν πάλι στα 12.000\$.

Ο δείκτης BSI (Baltic Supramax Index) που αφορά τα πλοία Supramax αυξήθηκε κατά μέσο όρο 22% σε σχέση με την προηγούμενη χρονιά ξεκινώντας το 2018 με 901 μονάδες, φτάνοντας στα μέσα Οκτωβρίου τα υψηλά των 1.207 μονάδων και κλείνοντας την χρονιά με 975 τον Δεκέμβριο.

Ο δείκτης BHSI (Baltic Handysize Index) που αφορά πλοία Handysize αυξήθηκε κατά μέσο όρο 14% σε σχέση με την προηγούμενη χρονιά και ακολούθησε παρόμοια πορεία με τον BSI ξεκινώντας την χρονιά με 612 μονάδες, πετυχαίνοντας υψηλά μέσα Οκτωβρίου στις 676 μονάδες και κλείνοντας τον χρόνο με 596 μονάδες.

Από τα μέσα Νοεμβρίου οι διαδρομές στον Ειρηνικό επηρεάστηκαν αρνητικά από περιορισμούς στις εισαγωγές άνθρακα για μεταλλουργικές χρήσεις και παραγωγή θερμότητας, που τέθηκαν από τον National Development and Reform Commission (NDRC) της Κίνας σε κάποια λιμάνια. Εν μέσω εμπορικού πολέμου Κίνας με ΗΠΑ, οι εισαγωγές σιτηρών και σόγιας έγιναν εις βάρος των ΗΠΑ από την Βραζιλία και την Μαύρη Θάλασσα και έτσι η αγορά των Supramax πλοίων επωφελήθηκε. Το 2018 το 60% των Supramax έκανε ταξίδια στον Ειρηνικό, 24% στον Ινδικό και 16% στον Ατλαντικό Ωκεανό. Αυτή η διαφορά ήταν συμβατή με την μεγάλη απόκλιση ανάμεσα στις διαδρομές στους Ωκεανούς που είχαν διαφορά στο μέσο όρο τους 16.000\$ την ημέρα. Στον Ειρηνικό υπήρχε αύξηση των μεταφορών βωξίτη, μεταλλεύματος νικελίου, χαλκού και δασικών προϊόντων. Το Βιετνάμ και Μιανμάρ ήταν χώρες που αναπτύσσονταν και είχαν αυξημένη ζήτηση σε άνθρακα. Στον Ινδικό Ωκεανό υπήρξε αύξηση του εμπορίου ασβεστόλιθου, γύψου, petcoke, θείου, ουρίας

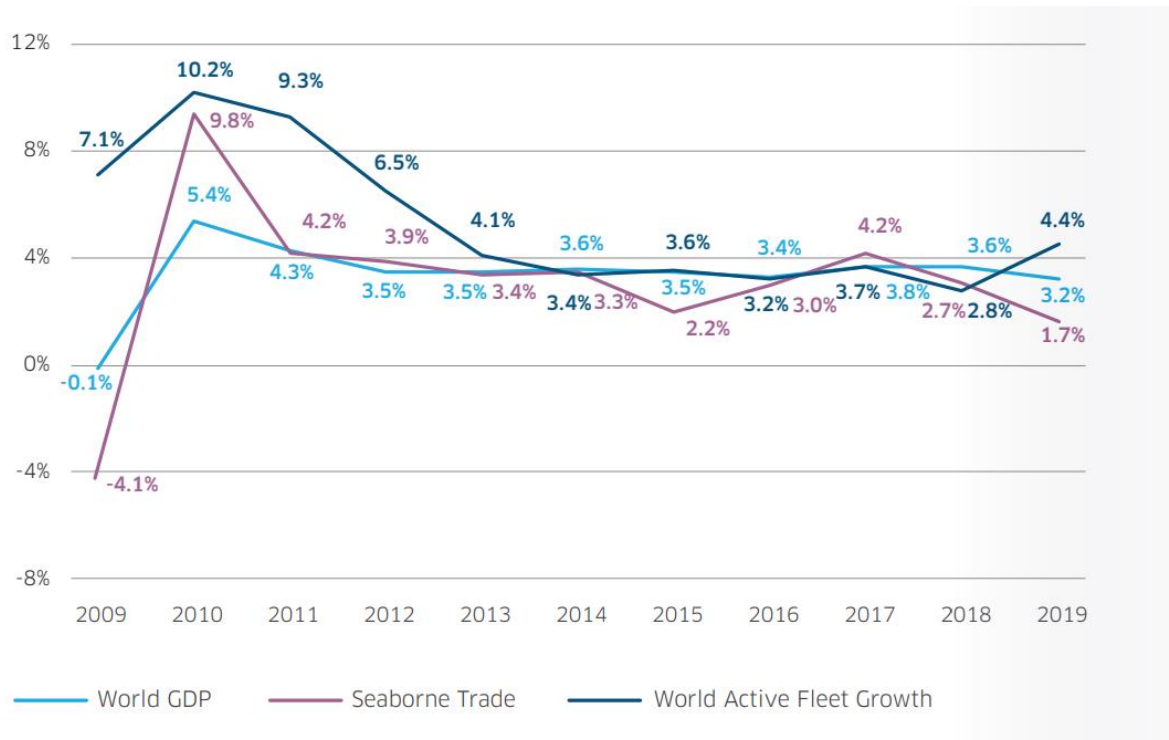
και σφαιριδίων σιδηρομεταλλεύματος λόγω αυξημένης δραστηριότητας των ινδικών χαλυβουργιών. (BRS GROUP, 2019)



Διάγραμμα 4-22 : Ναύλα χύδην ξηρών φορτίων ανά κατηγορία πλοίων, 2017-2018
(πηγή: BRS GROUP, 2019)

➤ 2019

Το 2019 ο ρυθμός ανάπτυξης της οικονομίας σε παγκόσμιο επίπεδο έπεσε από 3,6% το 2018 σε 3,2% το 2019 σύμφωνα με εκτιμήσεις του Διεθνούς Νομισματικού ταμείου (ΔΝΤ), ο χαμηλότερος ρυθμός μετά την χρηματοοικονομική κρίση του 2008. Οι λόγοι ήταν πρώτον η αβεβαιότητα την οποία επέφερε το θέμα του Brexit, οι διάφορες κυρώσεις μεταξύ διαφόρων χωρών και φυσικά ο εμπορικός πόλεμος μεταξύ των ΗΠΑ και της Κίνας, των δύο μεγαλύτερων παικτών της οικονομίας. Το κλίμα δεν ωφελούσε τις επενδύσεις από τις εταιρείες λόγω αβεβαιότητας μεγάλου βαθμού αλλά και πρακτικά λόγω αδυναμίας τους. Φυσικό επακόλουθο ήταν να επηρεαστεί και το εμπόριο και συνεπώς και ο κλάδος της ναυτιλίας. Χαρακτηριστικό είναι ότι ο ρυθμός ανάπτυξης του θαλάσσιου εμπορίου έπεσε κατά 1%, από 2,7% το 2018 σε 1,7% το 2019. Ο ρυθμός ανάπτυξης του εμπορίου, που είχε να κάνει με την ναυτιλία χύδην ξηρών φορτίων έπεσε ακόμα πιο κάτω από το 3,9% το 2017 και κατέληξε από 2,6% το 2018 σε 1,3% το 2019. Παράλληλα, ρυθμός μεγέθυνσης του εμπορικού στόλου αυξήθηκε από 2,8% το 2018 σε 4,4% το 2019, ρυθμός από τους υψηλότερους από το 2012. (Διάγραμμα 4-23) (BRS GROUP, 2020)



Διάγραμμα 4-23 : Εμπόριο, ΑΕΠ και εμπορικός στόλος σε παγκόσμιο επίπεδο 2009-2019 (πηγή: BRS GROUP, 2020)

Όσο έχει να κάνει με την ναυλαγορά και τον δείκτη BDI το 2019, μέσα στην χρονιά σημειώθηκε η πιο απότομη πτώση του δείκτη από την κρίση και τον Οκτώβρη του 2008 όταν σημειώθηκε πτώση κατά 35% μέσα σε πέντε μέρες, αλλά παρόλα αυτά ο δείκτης είχε διακυμάνσεις αργότερα και κατά ετήσιο μέσο όρο παρέμεινε απολύτως σταθερός από 1.352 μονάδες το 2018 σε 1.353 μονάδες το 2019. Η πτώση μέσα σε πέντε μέρες κατά 26,2% πήγαζε σε μεγάλο βαθμό από την κατάρρευση του φράγματος της Vale στο Brumadinho στην Βραζιλία που μείωσε σε τεράστιο βαθμό τις εξαγωγές σιδηρομεταλλεύματος κατά 80 εκατομμύρια τόνους και έριξε τον δείκτη από τις 905 στις 668 μονάδες. Γίνεται έτσι εύκολα αντιληπτό ότι η αγορά χύδην ξηρού φορτίου ήδη από την αρχή της χρονιάς είχε μεγάλες διακυμάνσεις καθώς η χρονιά ξεκίνησε με 1.282 μονάδες και μέσα σε έναν μήνα περίπου έπεσε στις 595 μονάδες στις 11 Φλεβάρη, σκαρφαλώνοντας όμως ξανά έως και τις 2.421 μονάδες στις 9 Σεπτεμβρίου και κλείνοντας λίγο κάτω από τα μισά στις 1.090 στις 24 Δεκεμβρίου. (BRS GROUP, 2020)

Ο μέσος όρος 5 χρονοναυλώσεων (5TC) για Capesize του Baltic Exchange ήταν:

1. 8.740\$ την ημέρα το 1^ο τρίμηνο
2. 11.508\$ την ημέρα το 2^ο τρίμηνο
3. 29.514\$ την ημέρα το 3^ο τρίμηνο
4. 22.184\$ την ημέρα το 4^ο τρίμηνο

Vessel Type	2018	2019
Supramax	11.487\$	9.948\$
Kamsarmax	13.008\$	12.429\$
Capesize	16.529\$	18.025\$

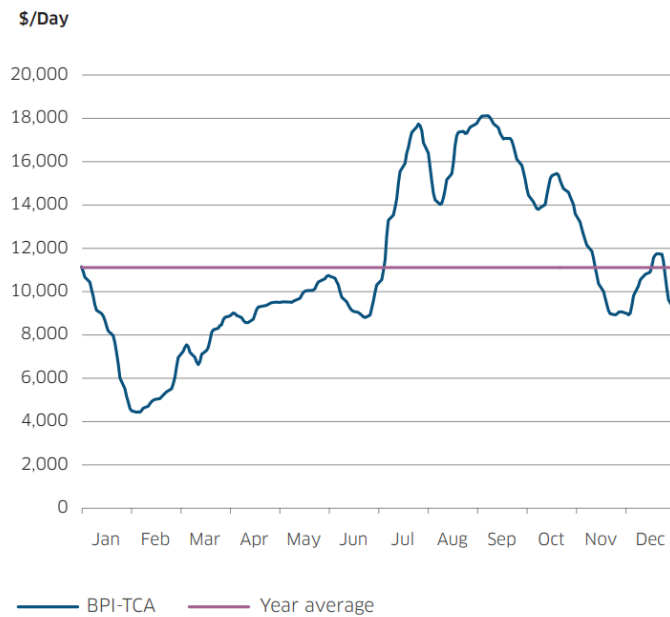
Πίνακας 4-4 : Μέσος όρος ναύλων χρονοναύλωσης ενός έτους 2018-2019 (πηγή: BRS GROUP, 2020)

Vessel Type	από	μέχρι
Supramax	4.837\$	15.233\$
Kamsarmax	5.898\$	19.918\$
Capesize	3.460\$	38.012\$

Πίνακας 4-5 : Διακύμανση ναύλων για χρονοναύλωση ενός έτους 2018-2019 (πηγή: BRS GROUP, 2020)

Η ναυλαγορά για τα πλοία Panamax παρουσίασε επίσης διακυμάνσεις παρόλο που ο μέσος όρος του 4TC στην αρχή της χρονιάς ήταν 11.144\$ περίπου όσο και στο τέλος της (11.111\$). Μπορούμε να πούμε ότι έπεσε σε σχέση με τον μέσο όρο του 2018 που ήταν 11.651\$ αλλά είναι ακόμα παραπάνω από τον μέσο όρο του 2017 που ήταν 9.766\$. Στο πρώτο εξάμηνο του 2019 ο δείκτης αυτός ήταν κάτω από αυτόν τον μέσο όρο με το πρώτο τρίμηνο να είναι στο επίπεδο των 7.007\$ φανερώνοντας αδυναμία στην αγορά. Στο δεύτερο εξάμηνο αντιθέτως ήταν στο περισσότερο διάστημα πάνω από τον μέσο όρο της χρονιάς με το τρίτο τρίμηνο να φτάνει τα 16.014\$ και αυτό λόγω της πιο αδύναμης προσφοράς στον Βόρειο Ατλαντικό και από ισχυρότερη ζήτηση στον Ατλαντικό από ανατολική και νοτιοανατολική Αφρική για σιτηρά και στον Ειρηνικό από την Ινδονησία και την Αυστραλία. Το τέταρτο τρίμηνο ήταν απογοητευτικό όπως και της προηγούμενης χρονιάς με αρκετές διακυμάνσεις καθώς ξεκίνησε από 13.973\$, ανέβηκε στα 15.376\$ μέσα Οκτώβρη, έπεσε στα 8.972\$ μέσα Νοέμβρη και τον Δεκέμβρη αρχικά ανέβηκε στα 11.749\$ αλλά έπεσε πάλι ως τις 25 Δεκέμβρη στα 8.923\$ λόγω κινεζικών ποσοστώσεων στις εισαγωγές άνθρακα κάτι που επηρέασε την αγορά στον Ειρηνικό. (Διάγραμμα 4-24) (BRS GROUP, 2020)

4 Time Charter rates average 2019



Διάγραμμα 4-24 : 4 Time Charter rates average για Panamax το 2019 (πηγή: BRS GROUP, 2020)

Όσο αφορά τα σιτηρά, ο όγκος του εμπορίου τους έπεσε σε σχέση με την προηγούμενη χρονιά. Το 2019 οι εξαγωγές σόγιας ήταν 79,6 εκατομμύρια τόνοι (85,9 εκατομμύρια τόνοι το 2018) από την Βραζιλία, από τους οποίους 67 εκατομμύρια τόνοι (73,4 εκατομμύρια τόνοι το 2018) μεταφέρονταν με Panamax και 43 (46,8 εκατομμύρια τόνοι το 2018) εκατομμύρια τόνοι από τις ΗΠΑ, από τους οποίους οι 29 (28 εκατομμύρια τόνοι το 2018) μεταφέρονταν με Panamax.

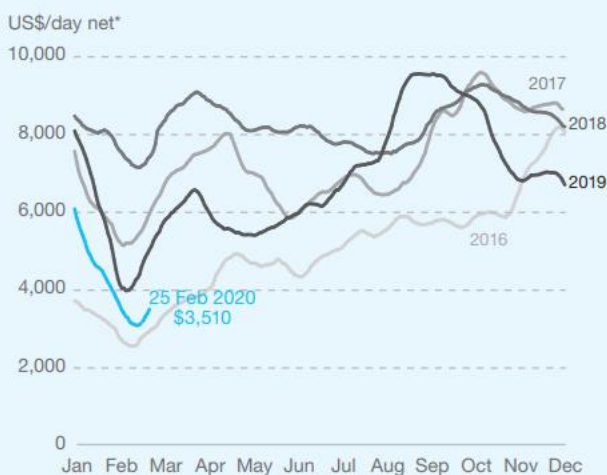
Από την άλλη το εμπόριο άνθρακα ανέβηκε συγκριτικά από 1.200.737.391 τόνους το 2018 σε 1.266.585.546 τόνους το 2019. Να σημειωθεί ότι από το 2015 και μετά υπάρχει μια τάση να μεταφέρεται άνθρακας περισσότερο από Panamax και όλο και λιγότερο από Capesize πλοία. Τα Panamax μετέφεραν το 33% του συνόλου του εμπορίου άνθρακα το 2019 ενώ το 2015 το 23%. Αντιστρόφως τα Capesize πλέον μετέφεραν το 42% το 2019 έναντι του 60% το 2015. (BRS GROUP, 2020)

Η αγορά ναύλων των μικρότερων πλοίων είχε πολλές διακυμάνσεις ξεκινώντας με μια Κινέζικη Πρωτοχρονιά με αρκετά έντονες επιπτώσεις, πιάνοντας υψηλά τον Σεπτέμβριο και πέφτοντας ξανά στο τέλος της χρονιάς. Η spot αγορά των ναύλων για Handysize πλοία έπεσε κατά 17% στα 6.830\$ και των Supramax κατά 13% στα 9.450\$ από το 2018. Η αγορά επηρεάστηκε από εποχικούς παράγοντες, την μεγαλύτερη από την αναμενόμενη προσφορά, την διακοπή εξαγωγών και τους κανονισμούς του IMO για το 2020. (Διάγραμμα 4-25) (Pacific Basin Shipping Limited, 2019)

US\$6,830 net ↓ **17%**

Handysize 2019
average market spot rate

Handysize Market Spot Rates in 2016–2020



US\$9,450 net ↓ **13%**

Supramax 2019
average market spot rate

Supramax Market Spot Rates in 2016–2020



* Indices exclude 5% commission

Source: Baltic Exchange (BHSI 28,000 dwt and BSI 58,000 dwt), data as at 25 February 2020

Διάγραμμα 4-25 : Ναυλαγορά Handysize και Supramax 2019 (πηγή: Pacific Basin Shipping Limited, 2019)

Η αγορά των Supramax το 2019 ήταν πολύ ευμετάβλητη και επηρεάστηκε πέρα από την εποχικότητα, από άλλα γεγονότα που. Το μεγαλύτερο μέρος του θαλάσσιου εμπορίου των σιτηρών πραγματοποιούνταν με πλοία Supramax, αλλά αυτό επηρεάστηκε από τον εμπορικό πόλεμο μεταξύ ΗΠΑ και Κίνας και τους περιορισμούς στο εμπόριο σόγιας και τις δυσμενείς καιρικές συνθήκες στις ΗΠΑ και την Νότια Αμερική που οδήγησαν στο να συμπυκθούν οι περίοδοι συγκομιδής από δύο (μία τον Μάρτη – Απρίλη και μία τον Ιούλιο – Αύγουστο) σε μία, την 27^η εβδομάδα της χρονιάς στις αρχές του Ιουλίου. Αυτό οδήγησε σε μεγάλη ανισοκατανομή μεταξύ των δρομολογίων Supramax και οδήγησε τα front-haul δρομολόγια στο να φτάσουν σε υψηλά πενταετίας για το δρομολόγιο (S18_58 : US Gulf Trip to China-South Japan). (BRS GROUP, 2020)

➤ 2020

Το 2020 ξεκίνησε όπως αναμενόταν για την ναυτιλία χύδην ξηρών φορτίων με τον Ιανουάριο πάντα έναν αδύναμο μήνα για την αγορά των ναύλων με επιπλέον βάρος για τους πλοιοκτήτες το επιπλέον κόστος που προκύπτει από τον κανονισμό του IMO 2020 περί ελαχιστοποίησης των εκπομπών θείου⁶. Το BCI έπεσε για πρώτη φορά στην ιστορία του στις 31 Γενάρη σε αρνητική τιμή καθώς η απότομη πτώση της συγκεκριμένης αγοράς τον Δεκέμβριο συνεχίστηκε με την μέση απόδοση των Capesize πλοίων στα 2.660\$ την ημέρα στις 7 Φλεβάρη. Μάλιστα ο μόνος κλάδος με απόδοση άνω των 5.000\$ ήταν τα Supramax με 5.400\$ την ημέρα και ακολουθούσαν παρακάτω τα Panamax με 3.535\$ την ημέρα και τα Handysize με 3.502\$ την ημέρα. (Sand P. February 2020)

Από εκεί και πέρα η ταχύτατη εξάπλωση του νέου κορονοϊού COVID-19 που ξεκίνησε από την Κίνα δυσκολεύει την πραγματοποίηση εκτιμήσεων για το 2020, καθώς διαφαίνεται ότι πρόκειται για ένα νέο εξωτερικό σοκ, το επόμενο από την κρίση του 2008 που θα επηρεάσει σε μεγάλο βαθμό την παγκόσμια οικονομία, το εμπόριο και συνεπώς την ναυτιλία. Η ρήξη της συμμαχίας OPEC+, δηλαδή τη συμμαχία των κρατών-μελών του OPEC με τις χώρες παραγωγής πετρελαίου εκτός του οργανισμού και κυρίως τη Ρωσία, και η ελεύθερη πτώση στις τιμές του πετρελαίου, αφού η Ρωσία αρνήθηκε την επιπλέον μείωση της παραγωγής πετρελαίου που ζητούσε η Σαουδική Αραβία, ωφέλησε άμεσα την αγορά δεξαμενόπλοιων, γιατί η Σαουδική Αραβία μείωσε τις τιμές πώλησης για να κλέψει μερίδιο αγοράς από Ρωσία και ΗΠΑ και έτσι υπήρχε τεράστια ζήτηση για μεταφορά. Από την άλλη η εξάπλωση της πανδημίας τους κορονοϊού στον πλανήτη είχε τεράστιο αντίκτυπο ήδη τους πρώτους μήνες του 2020 στην ναυτιλία. Η οικονομική δραστηριότητα που ήταν όπως είδαμε σε επιβράδυνση το 2019, μένει τώρα σε ακόμα χαμηλότερα επίπεδα, ενώ χώρες απειλούνται με ύφεση και η κατάσταση έχει παγκόσμιες διαστάσεις και τείνει προς την πιο ιδιαίτερη που έχουμε συναντήσει. Η πιο δύσκολη αγορά είναι σίγουρα αυτή των Capesize που βασίζονται πολύ στις εισαγωγές σιδηρομεταλλεύματος από την Κίνα, ενώ οι υπόλοιποι τομείς αν και με χαμηλά ναύλα, στηρίζονται από το εμπόριο εκτός της Κίνας. Το μόνο σίγουρο είναι πως από τα ναύλα που αναμενόταν χαμηλότερα το 2020 από το 2019, θα κυμανθούν σε επίπεδα ακόμα χαμηλότερα από τους υπολογισμούς. Ο απρόβλεπτος χαρακτήρας της πανδημίας θα περιορίσει την έρευνα μας στους πρώτους μόλις μήνες της χρονιάς καθώς η ναυτιλία περνάει πιθανόν το 2020 σε μία χρονιά με επιπτώσεις αδύνατον να προβλεφθούν με ακρίβεια και που ξεφεύγουν από το πεδίο του θέματος αυτής της εργασίας. (Sand P. March 2020)

⁶ το ποσοστό του θείου (sulphur) στα καύσιμα να είναι μειωμένο στα 0,5% από 3,5% (πηγή: Ματθαίου Δ. 2020)

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5 : ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Από την στιγμή που ξέσπασε η Χρηματοοικονομική Κρίση έχουν περάσει 12 χρόνια και δεν υπάρχει συμπέρασμα πιο σημαντικό από το ότι ακόμα και μετά από τόσα χρόνια η ναυλαγορά των χύδην ξηρών φορτίων δεν έχει ακόμα ανακάμψει ύστερα από την ύφεση στην οποία βυθίστηκε η παγκόσμια οικονομία. Συνεπώς, ένα εξωτερικό οικονομικό σοκ όπως αυτό, μπορεί να προκαλέσει την κατάρρευση στην αγορά των ναύλων μέσω της επιβράδυνσης του διεθνούς εμπορίου και όλων των βιομηχανιών που σχετίζονται με αυτό, καθώς και να επιφέρει την κατάρρευση της ναυλαγοράς μέσω του μηχανισμού των κυκλικών διακυμάνσεων της ναυτιλίας.

Η ανάπτυξη της οικονομίας της Κίνας, όπου η ανάπτυξη της χαλυβουργίας και ένα πλήθος από υποδομές λόγω δομικών αλλαγών στο εσωτερικό της οδήγησε σε μεγάλη αύξηση των εισαγωγών της από το 2003 και μετά. Συμπεραίνει κανείς πόσο σημαντικός είναι ο ρόλος της Κίνας και πόσο εξαρτάται η ναυτιλία χύδην ξηρών φορτίων από την χώρα αυτήν και τις εισαγωγές της. Δημιουργήθηκε τεράστια ζήτηση ειδικά για σιδηρομετάλλευμα κάτι που είχε ως επακόλουθο την αύξηση ζήτησης για μεταφορικές υπηρεσίες και άρα την εκτίναξη των ναύλων σε πολύ υψηλά επίπεδα. Αυτός ήταν λόγος ενθουσιασμού για τους πλοιοκτήτες καθώς η ναυτιλία διένυε μια από τις πιο ευημερούσες περιόδους στην ιστορία της μέχρι και τα μισά του 2008, με τους πλοιοκτήτες να παραγγέλνουν ανεξέλεγκτα νέα και όλο και μεγαλύτερα πλοία αυξάνοντας έτσι πολλαπλασιαστικά την προσφορά. Όμως τα μεγάλα πλοία και οι οικονομίες κλίμακας δεν είναι το ίδιο σημαντικά όσο η ισορροπία της προσφοράς με την ζήτηση. Η πτώση του επιπέδου της ζήτησης σε παγκόσμια κλίμακα το 2008 λόγω της χρηματοοικονομικής κρίσης οδήγησαν στην επακόλουθη μεγάλη ύφεση ύστερα από δεκαετίες. Τα αποτελέσματα στην ναυτιλία ήρθαν άμεσα και απότομα με το παγκόσμιο εμπόριο να πλήττεται, το μεγαλύτερο μέρος του οποίου διενεργούταν δια θαλάσσης. Έτσι άρχισαν να πέφτουν οι τιμές των ναύλων, οι τιμές των μεταχειρισμένων και να αυξάνονται οι παροπλισμοί και οι διαλύσεις.

Ο δείκτης BDI έφτασε στις 20 Μαΐου 2008 τις 11.793 μονάδες, το υψηλότερο επίπεδο από την δημιουργία του (1985), αλλά έπειτα ξεκίνησε η πτώση για να φτάσει τον Δεκέμβριο τις 663 μονάδες. Πρόκειται αυτήν την φορά για αρνητικό ρεκόρ που οφείλεται στην Χρηματοοικονομική Κρίση και τις επιπτώσεις στην ζήτηση για αγαθά. Όπως προκύπτει από τις παραπάνω σελίδες της εργασίας και αντιστακλάται και από την μεταβολή του βασικότερου δείκτη της ναυλαγοράς χύδην ξηρών φορτίων, οι ναύλοι μεταβλήθηκαν σημαντικά και απότομα για όλα τα μεγέθη των πλοίων. Μάλιστα ιδιαίτερα αισθητή είναι η μεταβολή τους για τα Capesize και Panamax, δηλαδή τα πλοία μεγαλύτερης χωρητικότητας της εν λόγω αγοράς. Οι λόγοι που υπήρξε τόσο σημαντική επίδραση στην ναυτιλία χύδην ξηρών φορτίων, είναι αφενός η χαμηλή ζήτηση για μεταφορικές υπηρεσίες με δεδομένη την επιβράδυνση του εμπορίου και αφετέρου η αύξηση της προσφερόμενης χωρητικότητας από τις πάρα πολλές παραγγελίες νέων πλοίων, έτσι ώστε να δημιουργείται μια υπερβάλλουσα προσφορά χωρητικότητας.

Σύμφωνα με τις μελέτες που αναλύθηκαν, χρόνο με τον χρόνο για την αγορά των ναύλων των χύδην ξηρών φορτίων αλλά και τους ναύλους για τα διάφορα μεγέθη πλοίων οι ναύλοι επηρεάστηκαν σημαντικά και απότομα τα χρόνια της κρίσης αλλά σταδιακά οι διακυμάνσεις έδειξαν να τελούν υπό κάποιο βαθμό περιορισμού, μέχρι ώσπου το 2016 έφτασαν σε νέα χαμηλά και μάλιστα ο δείκτης BDI έπεσε στο ιστορικά χαμηλό ρεκόρ των 290 μονάδων, με την ζήτηση για σιδηρομετάλλευμα και άνθρακα σε χαμηλότερα επίπεδα και την υπερβάλλουσα προσφορά χωρητικότητας για τα bulk carriers να απομακρύνουν περισσότερο την αγορά από την ισορροπία. Σίγουρα το 2016 μιλάμε για το ναδίρ όλων των εποχών, το κατώτατο σημείο της ύφεσης (trough) σύμφωνα με τον Stopford M. (2016) και από το 2017 ξεκίνησε μια ανάκαμψη για την ναυλαγορά χύδην ξηρών φορτίων, αλλά δεν επιταχύνθηκε το 2018. Στις αρχές του 2019 οι τιμές των ναύλων μειώθηκαν περαιτέρω αν και υπήρχε αισιοδοξία για το υπόλοιπο του 2019 που όντως τα ναύλα τελικά ανέκαμψαν αλλά και στις προβλέψεις για το 2020 και μετά. Γίνεται αντιληπτό ότι τα επίπεδα των ναύλων του 2007 και 2008 μοιάζουν άπιαστα την δεδομένη στιγμή καθώς και ο δείκτης BDI απέχει πάρα πολύ από τα τότε επίπεδα του. Οι διακυμάνσεις στις τιμές των ναύλων από την ανισορροπία της προσφοράς και της ζήτησης που παραμένει καθώς και μικρότερα ή μεγαλύτερα συμβάντα, όπως το πρόσφατο συμβάν με την κατάρρευση του φράγματος στο Brumadinho της Βραζιλίας το 2019 κρατούν την ναυλαγορά σε χαμηλά επίπεδα σε επίπεδο 16-17 ετών που μελετήθηκαν και δείχνουν πως η ανάκαμψη αφενός δεν έχει επιτευχθεί ακόμα και αφετέρου ενδέχεται να καθυστερήσει κι άλλο.

Τέλος, μέσα στο γενικότερο πλαίσιο την διακύμανσης των ναύλων των χύδην ξηρών φορτίων, που μπορεί να γίνει πραγματικά απότομη όπως έγινε το 2008 αλλά και εν μέσω της οικονομικής επιβράδυνσης από την κρίση και μετά θεωρείται δεδομένο ότι το να προβεί κανείς σε ακριβείς προβλέψεις για την πορεία και την διάρκεια των ναυτιλιακών κύκλων είναι πρακτικά αδύνατο, καθώς είναι πολλοί οι παράγοντες εκείνοι που μπορεί να επηρεάσουν την πορεία της οικονομίας και συνεπώς του εμπορίου και της ναυτιλίας. Η μελέτη ενδέχεται να συνεχιζόταν και με ακόμα πιο πρόσφατα στοιχεία από το 2020 και προβλέψεις για αυτήν την χρονιά, αλλά η επιδημία του κορονοϊού και η επέκταση της σε παγκόσμιο επίπεδο μετατρέποντας την σε πανδημία, που αποτελεί την μεγαλύτερη κρίση δημόσιας υγείας εδώ και πάρα πολλά χρόνια, επηρεάζει την παγκόσμια οικονομία και το εμπόριο, με αποτέλεσμα να αποκλίνουμε από το κυρίως θέμα της χρηματοοικονομικής κρίσης και να εισερχόμαστε σε αβέβαια νερά για την οικονομία και την ναυτιλία, καθώς και στο πεδίο έρευνας των επιπτώσεων μιας κρίσης δημόσιας υγείας και τις επιπτώσεις της στην οικονομία, το εμπόριο και την ναυτιλία.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Βλάχος, Γ., Ψύχου, Ε., Ναυλώσεις, (2011), Αθήνα: Εκδόσεις Σταμούλη

Θεοτοκάς Γ., (2014), Οργάνωση και διοίκηση ναυτιλιακών επιχειρήσεων, Αθήνα: Εκδόσεις Αλεξάνδρεια 27-35

Καμπόλης Χ., Τραυλός Ν., (2009), Πέντε βασικές αιτίες της χρηματοπιστωτικής κρίσης , από: <http://www.kathimerini.gr/362723/article/oikonomia/die8nhs-oikonomia/pente-vasikes-aities-ths-xrhmatopistwtikh-s-krishs>

Καραγεώργου Λ., (2018), Αλλάζει ο BDI από 1ης Μαρτίου, από: <https://www.naftemporiki.gr/finance/story/1317340/allazei-o-bdi-apo-1is-martiou>

Ματθαίου Δ., (2020), Οι νέοι περιβαλλοντολογικοί κανονισμοί του IMO σε εφαρμογή από 1/1/2020 από: <https://www.naftemporiki.gr/story/1547488/oi-neoi-periballontologikoi-kanonismoi-tou-imo-se-efarmogi-apo-112020>

Χαρδούβελης Γ., Κολλίντζας Τ., Ψαλιδόπουλος Μ., Καραμούζης Ν., (2009), Η κρίση του 2007-2009: τα αίτια, η αντιμετώπιση και οι προοπτικές, Eurobank Research, Διεύθυνση Οικονομικών Μελετών και Προβλέψεων

ΞΕΝΟΓΛΩΣΣΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Baldwin R. and Evenett S., (2009), The collapse of global trade, murky protectionism, and the crisis: Recommendations for the G20, Centre for Economic Policy Research

BRS GROUP, (2008), Annual Review 2008, Shipping And Shipbuilding Markets in 2007, The dry bulk market in 2007

BRS GROUP, (2009), Annual Review 2009, Shipping And Shipbuilding Markets in 2008, The dry bulk market in 2008

BRS GROUP, (2011), Annual Review 2011, The dry bulk shipping market in 2010

BRS GROUP, (2019), Annual Review 2019, Shipping And Shipbuilding Markets

BRS GROUP, (2020), Annual Review 2020, Shipping And Shipbuilding Markets

Cullinane K., (2011), International Handbook of Maritime Economics, Spnger

Feenstra R.-C., Taylor M. A. (2014), International Economics, Worth Publishers

Institute Of Shipping Economics And Logistics, (2016), Shipping Statistics And Market Review 2016, Volume 60 - No. 4

International Marine Consultancy, (2007), Ship sizes - from 'Handymax' to 'ULCC' από:
<http://www.imcbrokers.com/blog/overview/detail/ship-sizes-from-039-handymax-039-to-039-ulcc-039>

Pacific Basin Shipping Limited, (2014) Interim Report 2014, Market & Business Review, Dry Bulk Market & Business Review

Pacific Basin Shipping Limited, (2014), Annual Report 2014, Business Review, Dry Bulk Market Review 2014

Pacific Basin Shipping Limited, (2015), Annual Report 2015, Market Review

Pacific Basin Shipping Limited, (2019), Annual Report 2019, Business Review, Market Review

Roussanoglou N., (2019), Hellenic Shipping News Worldwide, Dry Bulk Net Fleet Growth in 2018 At 3%

Sand P., (2017), Dry Bulk Shipping: Q4 Provided Optimism, Q1 Will Make Sure We Don't Get Carried Away,
https://www.bimco.org/news/market_analysis/2017/20170130_drybulksmoo_2017-01

Sand P., (February 2020), Dry Bulk Shipping: Seasonality, Higher Fuel Costs, And Coronavirus Disruption Behind Poor Start To New Decade For Dry Bulk Earnings,
https://www.bimco.org/news/market_analysis/2020/20200226smoo01_dry_bulk_shipping

Sand P., (March 2020), BIMCO Revises 2020 Forecast For Main Shipping Markets,
https://www.bimco.org/news/market_analysis/2020/20200318_bimco_revises_2020_forecast

Scarsi P., (2007) The bulk shipping business: market cycles and shipowners' biases, *Maritime Policy & Management*, 34:6, 577-590

Shelburne R. C., (2010), United Nations Economic Commission For Europe, (2010), Discussion Paper Series, No. 2010.2, The Global Financial Crisis And Its Impact On Trade: The World And The European Emerging Economies

Stopford M., (2016), *Maritime Economics*, Third Edition, Routledge

The Economist, (2013), Sep 7th 2013, Schools brief, The origins of the financial crisis, Crash course

UNCTAD, (2004) Review of Maritime Transport, UNITED NATIONS, New York and Geneva

UNCTAD, (2005) Review of Maritime Transport, UNITED NATIONS, New York and Geneva

UNCTAD, (2006) Review of Maritime Transport, UNITED NATIONS, New York and Geneva

UNCTAD, (2007) Review of Maritime Transport, UNITED NATIONS, New York and Geneva

UNCTAD, (2008) Review of Maritime Transport, UNITED NATIONS, New York and Geneva

UNCTAD, (2009) Review of Maritime Transport, UNITED NATIONS, New York and Geneva

UNCTAD, (2010) Review of Maritime Transport, UNITED NATIONS, New York and Geneva

UNCTAD, (2011) Review of Maritime Transport, UNITED NATIONS, New York and Geneva

UNCTAD, (2012) Review of Maritime Transport, UNITED NATIONS, New York and Geneva

UNCTAD, (2013) Review of Maritime Transport, UNITED NATIONS, New York and Geneva

UNCTAD, (2014) Review of Maritime Transport, UNITED NATIONS, New York and Geneva

UNCTAD, (2015) Review of Maritime Transport, UNITED NATIONS, New York and Geneva

UNCTAD, (2016) Review of Maritime Transport, UNITED NATIONS, New York and Geneva

UNCTAD, (2017) Review of Maritime Transport, UNITED NATIONS, New York and Geneva

UNCTAD, (2018) Review of Maritime Transport, UNITED NATIONS, New York and Geneva

UNCTAD, (2019) Review of Maritime Transport, UNITED NATIONS, New York and Geneva

ΙΣΤΟΣΕΛΙΔΕΣ

<https://www.unctad.org/>

<https://www.naftemporiki.gr>

<http://www.imcbrokers.com>

<https://www.balticexchange.com>

<https://en.wikipedia.org>

<https://www.bankingnews.gr>

<https://www.economist.com>

<https://www.bimco.org>

<http://www.kathimerini.gr>

<http://www.bancosta.com>

<https://www.hellenicshippingnews.com>

<https://www.brsbrokers.com>

<https://www.unece.org>

<https://www.eurobank.gr/>

<http://www.kathimerini.gr/362723/article/oikonomia/die8nhs-oikonomia/pente-vasikes-aities-ths-xrhmatopistwtikhs-krishs>