

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ



**ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ
ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ
ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ**

**ΟΙ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΟΥ ΠΟΛΕΜΟΥ
«ΡΩΣΙΑΣ – ΟΥΚΡΑΝΙΑΣ» ΣΤΟ SHIPPING**

Βαμβούνης Νικόλαος

Διπλωματική Εργασία

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

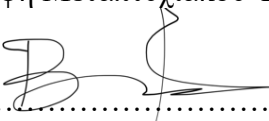
Πειραιάς,

Μάιος 2023

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 στη βάση των εξής παραγόντων: του σκοπού και χαρακτήρα της χρήσης (μη-εμπορικός, μη-κερδοσκοπικός, εκπαιδευτικός, ερευνητικός), της φύσης του υλικού, που χρησιμοποιεί (τμήμα του κειμένου, πίνακες, σχήματα, εικόνες ή χάρτες), του ποσοστού και της σημαντικότητας του τμήματος που χρησιμοποιεί σε σχέση με το όλο κείμενο υπό copyright, και των πιθανών συνεπειών της χρήσης αυτής στην αγορά ή στη γενικότερη αξία του υπό copyright κειμένου».

Υπογραφή Μεταπτυχιακού Φοιτητή



Όνοματεπώνυμο: **Βαμβούνης Νικόλαος**

Ημερομηνία: 10/05/2023

ΤΡΙΜΕΛΗΣ ΕΞΕΤΑΣΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ

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

Τα μέλη της Επιτροπής:

- κ. Θεοτοκάς Ιωάννης (Επιβλέπων)
- κ. Πολέμης Διονύσιος
- καπτ. Ματθαίου Δημήτριος

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

Αφιερώνεται στους γονείς μου, Αλέξανδρο και Αργυρώ

ΟΙ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΟΥ ΠΟΛΕΜΟΥ «ΡΩΣΙΑΣ – ΟΥΚΡΑΝΙΑΣ» ΣΤΟ SHIPPING

Σημαντικοί όροι: Ρωσο-ουκρανικός πόλεμος, πόλεμος, ναυτιλία, ναυτιλιακός κύκλος, Clarksons, επιπτώσεις

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Η παρούσα εργασία πραγματεύεται τις επιπτώσεις του πολέμου μεταξύ Ρωσίας και Ουκρανίας, αρχικά σε ένα γενικότερο πλαίσιο, και ειδικότερα στη ναυτιλία. Η διεκπεραίωση της εργασίας επιτεύχθηκε σε φάσεις, έτσι ώστε σε ένα πρωταρχικό σκέλος να απεικονιστεί, μέσω του θεωρητικού πλαισίου, η επίπτωση των εχθρικών διαμαχών γενικότερα, αλλά και πιο συγκεκριμένα του Ρωσο-Ουκρανικού πολέμου στον ναυτιλιακό κλάδο. Έτσι, με βάση τη δομή του παραγωγικού συλλογισμού, η εργασία αποτελείται από τέσσερα κεφάλαια εκ' των οποίων στο πρώτο κεφάλαιο δίνεται ένα θεωρητικό υπόβαθρο όσον αφορά τον κλάδο της ναυτιλίας και την αναδιαμόρφωση του λόγω των πολέμων. Έπειτα, προσδιορίζεται ο ναυτιλιακός κλάδος και πιο συγκεκριμένα επιδιώκεται η ανάλυση θεμάτων όπου ενέχουν ριζική αναδιαμόρφωση στον κλάδο, όπως είναι και τα shipping routes. Στη συνέχεια, πραγματοποιείται μια γενικότερη αναφορά των επιπτώσεων του πολέμου στην αγορά. Τέλος, με τα στοιχεία που προκύπτουν από την πρότερη παρουσίαση του θέματος, πραγματοποιείται μια σύγκριση δεδομένων όπου οδηγεί στην καλύτερη κατανόηση των επιπτώσεων του πολέμου στην ναυτιλία. Ειδικότερα, έγινε σύγκριση δύο χρονικών φάσεων, μία όπου ορίστηκε πριν την έναρξη του πολέμου ενώ η δεύτερη ήταν στο πέρας του έτους, ώστε να αποφανθούν οι επιρροές του πολέμου. Τέλος, έλαβε χώρα η σύγκριση των αποτελεσμάτων από αυτές τις δύο χρονικές φάσεις, με σκοπό την διαγραμματική απεικόνιση των επιπτώσεων του πολέμου στο shipping.

THE EFFECTS OF THE "RUSSIA-UKRAINE" WAR ON SHIPPING

Significant terms: Russo-Ukrainian War, War, shipping, shipping cycle, Clarksons, effects

SUMMARY

This paper deals with the effects of the war between Russia and Ukraine initially, in a more general context, and in particular in shipping. The completion of this paper was achieved in phases, so that in a primary part, through the theoretical framework, the impact of the hostilities in general, but also, more specifically, of the Russian-Ukrainian war on the shipping industry is illustrated. Thus, based on the structure of the productive reasoning, the paper consists of four chapters of which the first chapter gives a theoretical background regarding the shipping industry and its restructuring due to the wars. Then, the shipping industry is identified and, more specifically, the analysis of issues involving a radical restructuring of the industry, such as shipping routes, is sought. A more general account of the effects of the war on the market is then made. Finally, with the data obtained from the previous presentation of the subject, a data comparison is carried out which leads to a better understanding of the effects of the war on shipping. Two-time phases were compared, one where it was set before the start of the war while the second was at the end of the year, to determine the influences of the war. Finally, the comparison of the results from these two-time phases took place, with the aim of illustrating diagrammatically the effects of the war on shipping.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΠΕΡΙΛΗΨΗ.....	v
SUMMARY	vi
ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΩΝ & ΕΙΚΟΝΩΝ	x
ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΑΚΡΩΝΥΜΙΩΝ	xiii
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1^ο	
ΠΩΣ ΕΠΗΡΕΑΖΕΤΑΙ Ο ΚΛΑΔΟΣ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΑΠΟ ΤΟΥΣ ΠΟΛΕΜΟΥΣ	15
1.1 Εισαγωγή.....	15
1.2 Ιστορική αναφορά.....	17
1.3 Βασική αρχή απειλών	18
1.4 Απειλές και αλλαγή δεδομένων	19
1.5 Αντιμετώπιση ναυτιλιακών απειλών	21
1.6 Ανακεφαλαίωση Κεφαλαίου.....	24
1.7 Βιβλιογραφία Κεφαλαίου	24
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2^ο	
Ο ΚΛΑΔΟΣ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ	26
2.1 Εισαγωγή.....	26
2.2 Αναφορά ιδιορρυθμιών ναυτιλιακών οργανισμών	27
2.3 Μοντέλο προσφοράς και ζήτησης ναυτιλιακών οργανισμών.....	29
2.4 Οι ναυτιλιακοί κύκλοι.....	32
2.4.1 Οι φάσεις ενός χαρακτηριστικού ναυτιλιακού κύκλου.....	34
2.5 Κλιματική αλλαγή και επιπτώσεις στην ναυτιλιακή βιομηχανία	36
2.6 Πληθωρισμός και ναυτιλιακός κλάδος	37
2.7 Κύριες θαλάσσιες γραμμές	39
2.7.1 Βασικές διαδρομές (πριν τον πόλεμο)	39
2.7.2 Βασικές διαδρομές (μετά τον πόλεμο).....	42
2.8 Ανακεφαλαίωση Κεφαλαίου.....	45

2.9	Βιβλιογραφία Κεφαλαίου	45
-----	------------------------------	----

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3^ο

ΠΟΛΕΜΟΣ ΡΩΣΙΑΣ – ΟΥΚΡΑΝΙΑ ΚΑΙ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ

3.1	Εισαγωγή.....	47
3.2	Σημαντικά αποτελέσματα εισβολής σε παγκόσμιο επίπεδο	48
3.3	Κυρώσεις όπου επιβλήθηκαν στην Ρωσία.....	48
3.3.1	Κυρώσεις οικονομικού περιεχομένου.....	49
3.3.2	Εμπορικές κυρώσεις.....	52
3.3.3	Πρόσθετες κυρώσεις	53
3.4	Πολιτικές όπου αποσκοπούν στην αποδέσμευση της σχέσης Ρωσίας - ΕΕ	55
3.5	Ανακεφαλαίωση Κεφαλαίου.....	57
3.6	Βιβλιογραφία Κεφαλαίου	58

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4^ο

ΟΙ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΟΥ ΠΟΛΕΜΟΥ ΣΤΟΝ ΚΛΑΔΟ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

4.1	Εισαγωγή.....	59
4.2	Απεικόνιση αποτελεσμάτων για επιλεγμένη περίοδο (1η Περίοδος).....	61
4.2.1	Crude Tanker Spot Market (1 ^η Περίοδος).....	63
4.2.2	Product Tanker Spot Market (1 ^η Περίοδος)	63
4.2.3	Bulk carrier Market (1 ^η Περίοδος).....	65
4.2.4	Gas & Chemical Markets (1 ^η Περίοδος)	67
4.2.5	Liner & Offshore Markets (1 ^η Περίοδος).....	69
4.2.6	Secondhand Prices (1 ^η Περίοδος)	71
4.2.7	Sale & Purchase Market (1 ^η Περίοδος).....	72
4.2.8	The Timecharter Market (1 ^η Περίοδος)	72
4.2.9	The Shipbuilding Market (1 ^η Περίοδος)	73
4.2.10	The Ship Recycling Market (1 ^η Περίοδος)	74
4.2.11	Economic Indicators (1 ^η Περίοδος).....	75
4.3	Συμπεράσματα 1 ^{ης} Περιόδου	76
4.4	Απεικόνιση αποτελεσμάτων για επιλεγμένη περίοδο (2η Περίοδος).....	77
4.4.1	Crude Tanker Spot Market (2 ^η Περίοδος).....	79
4.4.2	Product Tanker Spot Market (2 ^η Περίοδος)	82

4.4.3	Bulk Carrier Market (2 ^η Περίοδος).....	82
4.4.4	Gas & Chemical Market (2 ^η Περίοδος).....	84
4.4.5	Liner & Offshore Markets (2 ^η Περίοδος).....	85
4.4.6	Secondhand Prices (2 ^η Περίοδος)	87
4.4.7	Sales & Purchase Market (2 ^η Περίοδος)	88
4.4.8	The Timecharter Market (2 ^η Περίοδος)	89
4.4.9	The Shipbuilding Market (2 ^η Περίοδος)	89
4.4.10	The Ship Recycling Market (2 ^η Περίοδος)	90
4.4.11	Economic Indicators (2 ^η Περίοδος).....	91
4.5	Συμπεράσματα 2 ^{ης} Περιόδου	92
4.6	Σύγκριση 1 ^{ης} και 2 ^{ης} Περιόδου.....	93
4.7	Ανακεφαλαίωση Κεφαλαίου.....	95
4.8	Βιβλιογραφία Κεφαλαίου	95
	ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ ΕΓΓΑΣΙΑΣ.....	97

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΩΝ & ΕΙΚΟΝΩΝ

Διαγράμματα

Διάγραμμα 2.1 – Crude Oil Prices - 70 Year Historical Chart.....	30
Διάγραμμα 2.2 – Οι μακροχρόνιοι, βραχυχρόνιοι και εποχικοί κύκλοι.....	34
Διάγραμμα 2.3 – Διαγραμματική απεικόνιση επισκεψιμότητας λιμένων μεταξύ των ετών 2021 & 2022.....	44
Διάγραμμα 3.1 – Συνολικός αριθμός κυρώσεων όπου επιβλήθηκαν στη Ρωσία (2014 – 2022).	50
Διάγραμμα 3.2 – Απεικόνιση ΑΕΠ σε παγκόσμιο επίπεδο.	51
Διάγραμμα 3.3 – Πτώση Ρωσικού ρουβλιού.	55
Διάγραμμα 4.1 – Επιρροή τιμών σε σημαντικούς παράγοντες.....	60
Διάγραμμα 4.2 – ClarkSea Index (1 ^η Περίοδος).	62
Διάγραμμα 4.3 – FTSE250.....	62
Διάγραμμα 4.4 – Crude Tanker Spot Earnings (1 ^η Περίοδος).....	63
Διάγραμμα 4.5 – Deadweight Tonne Days.....	64
Διάγραμμα 4.6 – Product Tanker Spot Earnings (1 ^η Περίοδος).	64
Διάγραμμα 4.7 – Bulk Carrier 1y TC.....	65
Διάγραμμα 4.8 – Bulk Carrier Spot Earning.	66
Διάγραμμα 4.9 – BALTIC DRY INDEX.....	66
Διάγραμμα 4.10 – Bulkcarrier Spot Earnings (1 ^η Περίοδος).	67
Διάγραμμα 4.11 – Global Chemicals Output.	68
Διάγραμμα 4.12 – Gas Carrier Earnings (1 ^η Περίοδος).....	69
Διάγραμμα 4.13 – Chemical Freight Rates (1 ^η Περίοδος).....	69
Διάγραμμα 4.14 – Containership 6-12mth Charter Rates (1 ^η Περίοδος).....	70
Διάγραμμα 4.15 – Offshore Vessel Charter Rates (1 ^η Περίοδος).....	70
Διάγραμμα 4.16 – Secondhand Prices (1 ^η Περίοδος).....	71
Διάγραμμα 4.17 – Sales Volumes & Values (1 ^η Περίοδος).....	72
Διάγραμμα 4.18 – Timecharter Market (1 ^η Περίοδος).....	73

Διάγραμμα 4.19 – Newbuilding Price Index (1 ^η Περίοδος).....	74
Διάγραμμα 4.20 – Ship Recycling Market (1 ^η Περίοδος).....	75
Διάγραμμα 4.21 – Economic Indicators (1 ^η Περίοδος).....	75
Διάγραμμα 4.22 – ClarkSea Index (2 ^η Περίοδος).....	78
Διάγραμμα 4.23 – FTSE250 (selected period, Jan 2020 – Jan 2023).....	79
Διάγραμμα 4.24 – Crude Tanker Spot Earnings (2 ^η Περίοδος).....	80
Διάγραμμα 4.25 – Demand Crude Tanker DWT > 82k.....	81
Διάγραμμα 4.26 – Demand Crude Tanker DWT > 200k.....	81
Διάγραμμα 4.27 – Product Tanker Spot Market (2 ^η Περίοδος).....	82
Διάγραμμα 4.28 – Bulkcarrier Spot Earnings (2 ^η Περίοδος).....	83
Διάγραμμα 4.29 – BALTIC DRY INDEX.....	84
Διάγραμμα 4.30 – Gas Carrier Earnings (2 ^η Περίοδος).....	84
Διάγραμμα 4.31 – Chemical Freight Rates (2 ^η Περίοδος).....	85
Διάγραμμα 4.32 – Containership 6-12mth Charter Rates (2 ^η Περίοδος).....	86
Διάγραμμα 4.33 – Offshore Vessel Charter Rates (2 ^η Περίοδος).....	86
Διάγραμμα 4.34 – Secondhand Prices (2 ^η Περίοδος).....	87
Διάγραμμα 4.35 – Sales Volumes & Values (2 ^η Περίοδος).....	88
Διάγραμμα 4.36 – Timecharter Market (2 ^η Περίοδος).....	89
Διάγραμμα 4.37 – Newbuilding Price Index (2 ^η Περίοδος).....	90
Διάγραμμα 4.38 – Ship Recycling Market (2 ^η Περίοδος).....	91
Διάγραμμα 4.39 – Economic Indicators (2 ^η Περίοδος).....	92
Διάγραμμα 4.40 – Monthly container trade volumes on the peak.....	95

Εικόνες

Εικόνα 2.1 – Main Maritime Shipping Routes.....	42
---	----

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΑΚΡΩΝΥΜΙΩΝ

FFAs = Forward Freight Agreements
FoSVA = Forward Ship Value Agreement
BaSVA = Baltic Ship Value Assessment
OTC = Over the counter
FRA = Forward Rate Agreement
FBA = Forwards Bunkers Agreements
IRS = Interest Rate Swap
LIBOR = London Interbank Offered Rate
OPEC = Organization of the Petroleum Exporting Countries
UNCTAD = United Nations Conference on Trade and Development
BCI = Baltic Capesize Index
BDI = Baltic Dry Index
BCTI = Baltic Exchange Clean Tanker Index
TRAN = European Parliament's Transport
LNG = Liquefied natural gas
LPG = Liquefied petroleum gas
Bbls = Barrels of oil per day and barrels of oil equivalent per day
POL = Port of Loading
POD = Port of Discharge
BL = Bill of Lading
DWT = Deadweight tonnage
CGT = Compensated gross tonnage
IMO = International Maritime Organization
WS = Worldscale
UKC = Under-Keel Clearance
MEG = Middle East Gulf
MGC = Medium Gas Carrier
TTF = Title Transfer Facility
LR1 = Long Range Tanker of about Panamax size
LR2 = Long Range Tanker of about Aframax size
CBM = Cubic meters
DFDE = Dual Fuel Diesel Electric
TFDE = Tri-Fuel Diesel Electric
TEU = Twenty Equioment Unit

MWh = Megawatt Hour
VLCC = Very Large Crude Carrier
VLGC = Very Large Gas Carrier
ULCC = Ultra Large Crude Carrier
GP = General Purpose
MR = Medium Range
AFRA = AFRAMAX
GTS = Gas Turbine Ship
LB = Lifeboat
MV/MS = Motor Vessel / Motor Ship
NS = Nuclear Ship
BC = Bulk Carrier
MTS = Maritime Transport Commodity Classification
AGCS = Allianz Global Corporate & Specialty
RO-RO = Roll On – Roll Off
P&I = Protecting & Indemnity Club

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1^ο

ΠΩΣ ΕΠΗΡΕΑΖΕΤΑΙ Ο ΚΛΑΔΟΣ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΑΠΟ ΤΟΥΣ ΠΟΛΕΜΟΥΣ

1.1 Εισαγωγή

Το θαλάσσιο εμπόριο είχε σημειώσει ανάπτυξη από τον 20^ο αιώνα και με το πέρασμα των ετών υπήρχε μία σταδιακή εξέλιξη τόσο στην μείωση του χρόνου όσο και στη διάθεση δικτύων αποστολής και διάθεσης προϊόντων. Μία εξέλιξη όπου εξομάλυνε τους χρόνους, όσον αφορά την διαδικασία αποστολής και μετακίνησης. Ωστόσο, παρά την εξέλιξη όπου παρουσιάστηκε τα τελευταία χρόνια, λόγω των εχθροπραξιών αλλά και επακόλουθων κινδύνων και απειλών, οι οικονομίες επωμίστηκαν το μεγαλύτερο πλήγμα. Επακόλουθα, είναι άξιο προς αναφορά το γεγονός ότι έπειτα από μία εχθροπραξία ενέχουν οι μεταπολεμικές περίοδοι, όπου δημιουργούν εκτενέστερα προβλήματα σε πτυχές του γενικότερου συνόλου, έτσι η προέκταση ενός πολέμου στον τομέα του εμπορίου είναι ο οικονομικός πόλεμος. Συνεπώς, οι πόλεμοι και γενικότερα οι εχθρικές διαμάχες ενώ έχουν ως πρωτεύον ρόλο και σκοπό την πτώχευση του αντιπάλου, επιφέρουν και αλληπάλληλες συνέπειες στο γενικότερο σύνολο.

Σε ένα πρίσμα όπου οι ισχυροί μετέχουν σε ναυτικές ενέργειες κατά των κυβερνήσεων όπου είναι αδύναμες στρατιωτικά αλλά έρχονται και αντιμέτωπες με οικονομικά προβλήματα, εκτελούνται στρατηγικές τόσο στρατιωτικής, όσο και πολιτικής σημασίας. Κατά τους δύο παγκόσμιους πολέμους, όπου με το πέρασμα τους άλλαξαν όλα τα στοιχειώδη, η ικανότητα των ναυτιλιακών κρατών να έχουν μεγάλο αντίκτυπο στο διεθνές σύστημα, πηγάζει από την ικανότητα τους να διατηρήσουν ανεξάρτητα δρόμους από αυτούς του «εχθρικού» κράτους. Μέσω της αδυναμίας της άμυνας παρά της ισχύος του μαχόμενου / επιθετικού στρατού, είναι αυτό που χαρίζει στον θαλάσσιο οικονομικό πόλεμο την επιτυχία. Επίσης, οι σποραδικές επιθέσεις σε εμπορικά πλοία παρουσίασαν μικρή επίδραση στην έκβαση οποιουδήποτε διεθνούς πολέμου, όπως και έγινε με τον ναυτικό αποκλεισμό της Γερμανίας από τη Βρετανία κατά τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο, λόγω της τεράστιας επικράτειάς της.¹

² Επιπρόσθετα, όσον αφορά την ικανότητα ενός κρατιδίου να μπορεί να αμυνθεί και να υπερασπιστεί τον στόλο του, είναι ένα από τα στοιχεία που καθορίζουν το επίπεδο της ευπάθειας του. Ειδικά τα μεγάλα έθνη, απαιτούν έναν ισχυρό στόλο περισσότερο για να προστατεύσουν το δικό τους

¹ Herbert Richmund, (1931), «Economy and Naval Security: A Plea for the Examination of the Problem of the Reduction in the Cost of Naval Armaments on the Lines of Strategy and Policy», Ernest Been Limited.

² Alexander John Upward, (2016), «Ordinary Sailors: The French Navy, Vicky and the 2nd World War», Graduate Theses, Dissertations, and Problem Reports.

εμπόριο παρά να ηγηθούν των υπολοίπων. Κάνοντας ιστορική αναφορά, την περίοδο της διακήρυξης του Παρισιού «Paris Declaration Respecting Maritime Law» σχετικά με τον Ναυτικό Νόμο της 16^{ης} Απριλίου του 1856, είχε δοθεί πλήρης καταβολή προσπαθειών για την υπεράσπιση τους και άμυνα έναντι του εχθρικού μετώπου. Ως αποτέλεσμα αυτών των ενεργειών, ήταν και ο αποδεκατισμός πολλών περιοχών με αποτέλεσμα να είναι μη διαχειρίσιμη η κρίση τόσο της προφύλαξης των εμπορευμάτων αλλά και του ίδιου του στόλου, πληρώματος.

³ Μέσω ιστορικής αναφοράς ο Α' Παγκόσμιος Πόλεμος διεξήχθη και νικήθηκε κυρίως στη χερσαία επιφάνεια, αλλά δεν θα μπορούσε να επιτευχθεί αυτό δίχως την διαμεσολάβηση των πλοίων. Η κυριαρχία στη θάλασσα παραχωρήθηκε στους συμμάχους όπου έφεραν τους ζωτικούς πόρους και το ανθρώπινο δυναμικό που απαιτούνταν για να επιτύχουν τη νίκη στο Δυτικό Μέτωπο αλλά και αλλού. Παραλλήλως, οι Γερμανοί προκάλεσαν όλεθρο στον βρετανικό στόλο, και κυρίως κατά τη μάχη της Γιουτλάνδης το 1916, τη μεγαλύτερη μάχη θωρηκτών που έγινε ποτέ. Παράλληλα, όσον αφορά τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο, ήταν μία συνέχεια του Α' Παγκόσμιου Πολέμου, δεδομένου ότι τα αίτια αλλά και οι δυνάμεις όπου μετείχαν σε αυτό το αιματηρό ιστορικό γεγονός ήταν τα ίδια. Επίσης, το εμπορικό ναυτικό των ΗΠΑ στην περίοδο του πολέμου σημείωσε επιτυχίες ως προς την προσπάθεια ναυπήγησης των πλοίων αλλά και τα μέλη όπου τα επάνδρωναν (ναυτικοί και πλήρωμα). ⁴ Έτσι, κατά το διάστημα 1939 έως και το 1945, κατασκευάστηκαν από την ναυτιλιακή επιτροπή 5.171 πλοία άνω των 2.000 μικτών νηολογικών τόνων. Εξαιρουμένων των πλοίων «Liberty», η επιτροπή είχε υπό την επίβλεψη της την κατασκευή πιο σύγχρονων φορτηγών πλοίων τύπου «Victory», καθώς και δεξαμενόπλοιων, επιβατηγών / φορτηγών πλοίων, ρυμουλκών, φορτηγίδων αλλά και πλοίων στρατιωτικής υποστήριξης. Για τη λειτουργία αυτών των πλοίων, η Ναυτιλιακή Επιτροπή εκπαίδευσε 262.474 ναυτικούς μέσω διαφόρων εκπαιδευτικών προγραμμάτων το διάστημα 1938 έως και το τέλος του 1945. Βυθίστηκαν περισσότερα από 700 εμπορικά πλοία στον πόλεμο και καταγράφηκαν πάνω από 8.000 ναύτες, όπου σκοτώθηκαν στον πόλεμο αυτόν.

Η σχεδίαση και κατασκευή πλοίων εν καιρώ πολέμου μετέτρεψε τον στόλο του εμπορικού ναυτικού των ΗΠΑ ως τον μεγαλύτερο και τον πιο σύγχρονο σε ένα παγκόσμιο φάσμα. Έως και το 1946, οι Ηνωμένες Πολιτείες διαχειρίζονταν σχεδόν τα δύο τρίτα της παγκόσμιας ναυτιλίας. Μετά τον πόλεμο, τα πλοία της ναυτιλιακής επιτροπής παρείχαν προμήθειες στις δυνάμεις κατοχής των ΗΠΑ, έφεραν μέλη των αμερικανικών υπηρεσιών που υπηρετούσαν στο εξωτερικό και παρέδιδαν προμήθειες για να βοηθήσουν στην ανοικοδόμηση της κατεστραμμένης, από τον πόλεμο, χώρας. Επίσης, πολλά από τα πλοία όπου κατασκευάστηκαν αποτέλεσαν και τη βάση του μεταπολεμικού πολιτικού εμπορικού στόλου των Ηνωμένων Πολιτειών.

³ Dr Eric Grove, (2011), «The War at Sea: 1914 – 1918».

⁴ U.S. Department of Transportation, Maritime Administration, (2022), The Maritime Administration's First 100 Years: 1916 – 2016.

Βάσει αναφορών, αποφαίνεται ότι η «ναυτιλία» ή ακόμη πιο συγκεκριμένα η ναυτιλιακή βιομηχανία, αναφέρεται σε όλες τις δραστηριότητες όπου συνδέονται και υποστηρίζουν τις θαλάσσιες μεταφορές.⁵ Πλοία παντός τύπου, μεταφοράς ανθρώπων, ξηρού χύδην ή υγρού φορτίου, καθώς και οχημάτων, ζώων, κ.α., σε ένα ευρύ φάσμα. Όλα τα εμπορικά πλοία υπό κρατική σημαία αποτελούν τα εμπορικά πλοία του κράτους. Συνεπώς, κάνοντας γενική αναφορά ο όρος «ναυτιλία» αναφέρεται στη ναυτιλιακή βιομηχανία μιας χώρας, η οποία είναι το άθροισμα των δραστηριοτήτων που σχετίζονται με τις θαλάσσιες μεταφορές. Έτσι, επισημαίνονται όλες οι εθνικές βιομηχανίες που λειτουργούν και ελέγχονται μέσω της ναυτιλιακής νομοθεσίας που αναπτύχθηκε από τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό – IMO (International Maritime Organization). Ο οργανισμός εδρεύει στο Λονδίνο, και τα κράτη μέλη του δραστηριοποιούνται σε τρεις βασικούς τομείς α) Εκπαίδευση και πιστοποίηση ναυτικών, β) Ασφάλεια ζωής και περιουσίας στη θάλασσα και γ) Προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος από τη ρύπανση των εμπορικών πλοίων.

1.2 Ιστορική αναφορά

Η πλεονεκτική θέση όπου υπάρχει και διαθέτουν οι θαλάσσιες συγκοινωνίες σε άμεση σύγκριση με τις χερσαίες, έγινε αντιληπτή άμεσα και δόθηκε η ευκαιρία, αλλά και η προσπάθεια στην εξερεύνηση της θαλάσσιας επικράτειας με κάθε τρόπο.⁶ Τα περασμένα χρόνια, ικανοί ναυτικοί ήταν οι Φοίνικες, όπου πρώτοι έδωσαν βάση στην κατασκευή στόλου, αλλά δίχως την ανάλογη τεχνογνωσία κατασκευής πλοίων. Στη συνέχεια, γίνεται αναφορά από τον Αιγυπτιακό λαό όπου κατάφεραν την ολοκλήρωση της ναυπήγησης μεγάλων πλοίων, έτσι πρώτοι κατόρθωσαν την στήριξη των πανιών σε συνδυασμό με την πηδαλιούχηση. Εν καιρώ πολέμου, στα πολεμικά πλοία, κωπηλάτες ήταν οι ίδιοι οι πολεμιστές. Επιπρόσθετα, το μεγαλύτερο «βήμα» δόθηκε με την ανακάλυψη της πυξίδας, αλλά και η ανακάλυψη της μετακίνησης των πλοίων μέσω του ατμού με χρήση ατμομηχανών. Έτσι, μέσω των ανακαλύψεων αυτών δόθηκε το έναυσμα της κατασκευής ακόμη πιο γρήγορων πλοίων, σε σύγκριση με τα ιστιοφόρα, ενώ στη συνέχεια κατά τον 20^ο αιώνα οι μηχανές ατμού αντικαταστάθηκαν από μηχανές εσωτερικής καύσης.

Παρόλα αυτά, λόγω των συνεχών πολέμων ανάμεσα στα κρατίδια η ανάγκη για την ανάπτυξη του πολεμικού ναυτικού ήταν αναγκαία, με αποτέλεσμα στα τέλη του 19^{ου} αιώνα να γίνεται εμφάνιση των υποβρυχίων. Παράλληλα, κατά τη διάρκεια του Α' Παγκόσμιου Πολέμου τα ελληνόκτητα πλοία ανοίγονταν και εκτός των ευρωπαϊκών υδάτων. Ωστόσο, στη μεταπολεμική περίοδο, οι Έλληνες πλοιοκτήτες εκμεταλλεύτηκαν την παρακμή του βρετανικού στόλου και κατάφεραν να κερδίσουν

⁵ «Τι είναι Ναυτιλία;», <https://www.helmepacadets.gr>.

⁶ Σαμπράκος Α. Ευάγγελος, (2008), «Ο Τομέας των μεταφορών και οι Συνδυασμένες Εμπορευματικές Μεταφορές».

σημαντικό μερίδιο από την διακίνηση χύδην φορτίων στον Ατλαντικό. Στη δεκαετία του 1930, σε σύγκριση με την παγκόσμια ναυτιλιακή κρίση που οδήγησε σε μαζικές πωλήσεις πλοίων και διαδοχικές αποτυχίες ναυτιλιακών εταιρειών, οι Έλληνες απέκτησαν άφθονα πλοία σε τιμές ευκαιρίας και διπλασίασαν τον αριθμό των ναυτιλιακών γραφείων στο Λονδίνο.

Έπειτα, στον ⁷ Β' Παγκόσμιο Πόλεμο, οι Έλληνες εφοπλιστές εξασφάλισαν υψηλά κέρδη. Η πλήρης παρακμή της βρετανικής ηγεμονίας οδήγησε στην κυριαρχία των Ηνωμένων Πολιτειών, μιας χώρας χωρίς ναυτική παράδοση και αδύναμου στόλου. Μετά από ανεπιτυχείς προσπάθειες να σχηματίσουν έναν ισχυρό στόλο κατά τη διάρκεια του Μεσοπολέμου, οι Αμερικανοί δημιούργησαν έναν στόλο αμερικανικών και ευρωπαϊκών συμφερόντων, γνωστό ως «Σημιαία Ευκαιρίας», που αποτελείται από χώρες της Κεντρικής Αμερικής και της Αφρικής (χώρες που εξαρτώνται οικονομικά από τις ΗΠΑ). Για ποικίλους λόγους, οι Έλληνες μπόρεσαν να ωφεληθούν περισσότερο από τη χρήση αυτών των σημαιών σε σχέση με οποιοδήποτε άλλο παραδοσιακό ναυτικό έθνος. Συνεπώς, με τη χρήση σημαιών ευκαιρίας, συνδυαστικά με την εξαιρετικά χαμηλή αγορά υψηλού αριθμού πολεμικών πλοίων, δόθηκε ώθηση στον ελληνόκτητο στόλο τις δεκαετίες του '40 και '50.

1.3 Βασική αρχή απειλών

Με γνώμονα τις εχθρικές διαμάχες γίνεται αναφορά στην έννοια της απειλής και πιο συγκεκριμένα στην αβεβαιότητα όπου υπάρχει για την επανεμφάνιση της. ⁸ Η διαφορά μεταξύ των εννοιών της απειλής και της αβεβαιότητας είναι ενδιαφέρουσα. Έτσι, η αβεβαιότητα στο μέλλον ορίζεται ως η πιθανή εμφάνιση διαφόρων απρόβλεπτων σεναρίων, όπου ενδέχεται να αλλάξουν μία κατάσταση, ωστόσο δεν υπάρχει τρόπος εντοπισμού των απρόβλεπτων και της πιθανότητας παρουσίας τους. Η απειλή είναι μια κατάσταση όπου είναι γνωστή αλλά προσδιορίζεται και η πιθανή εμφάνιση της.

Παρόλα αυτά, οι απειλές είναι σε ένα ευρέως φάσμα διαδεδομένες ενώ είναι γνωστό και το ποσοστό εμφάνισης τους σε έναν οργανισμό ή ακόμη και ένα ολόκληρο κράτος. Η παγκοσμιοποίηση, οι ισοτιμίες των νομισμάτων, το πετρέλαιο σε συνδυασμό με τους ρύπους και το φαινόμενο του θερμοκηπίου είναι κάποιοι από τους κύριους παράγοντες του διεθνούς οικονομικού περιβάλλοντος. Παράλληλα, βάσει των προαναφερόμενων απειλών δίνεται και μία ιδιαίτερη σημασία στους ναυτιλιακούς κινδύνους και απειλές. Δεδομένου ότι, ο συγκεκριμένος κλάδος επιφυλάσσει πολλές ιδιαιτερότητες, διέπεται από απειλές όπου ενδέχεται να αλλάξουν και επηρεάσουν τόσο τον οργανισμό, όσο και όλο τον κλάδο. Κάποιοι από τους πιο σημαντικούς κινδύνους όπου μπορούν να προκληθούν σε έναν οργανισμό ναυτιλιακών διεργασιών, είναι: 1) Αστάθεια ναυλαγορών, 2) Λειτουργικοί κίνδυνοι,

⁷ Αδαμάντιος Γ. Κρασανάκης, (2008), «Ναυτική Ιστορία Ελληνικού Έθνους», Εκδόσεις – Η Αθήνα.

⁸ Μέργος Ι. Γεώργιος, (2007), «Κοινωνικό – Οικονομική Αξιολόγηση Επενδύσεων και Πολιτικών», Εκδόσεις ΜΠΕΝΟΥ.

3) Κίνδυνοι λόγω μεταβολής της αξίας του πλοίου, 4) Κίνδυνοι λόγω μεταβολής των επιτοκίων και ο 5) Συναλλαγματικός κίνδυνος.

Πιο αναλυτικά, ⁹ η αστάθεια των ναυλαγορών επηρεάζεται από πολλούς παράγοντες, όπως είναι για παράδειγμα η ζήτηση και η προσφορά χωρητικότητας. Εν συνεχεία, η αυξημένη ζήτηση για χωρητικότητα υποδηλώνει υψηλή παραγωγική δραστηριότητα και παράλληλα ανεπαρκή αριθμό πλοίων, ώστε να καλύψουν τη μεταφορά των ζητούμενων φορτίων. Επίσης, ως αστάθεια είναι και οι κυκλικές διακυμάνσεις στην ναυτιλία, που παρουσιάζονται ως ύφεση και συμβάλλουν επακόλουθα στην πορεία και ανέλιξη των ναύλων. Όσον αφορά τον λειτουργικό κίνδυνο, γίνεται αναφορά για την πιο κύρια και σημαντική κατηγορία απειλών που μπορεί να διατρέξει έναν ναυτιλιακό οργανισμό. Μία πιθανή μεταβολή της τιμής του πετρελαίου, θα οδηγήσει σε άνοδο του λειτουργικού κόστους του πλοίου, δεδομένου ότι επέρχονται επακόλουθες αυξήσεις, τόσο στα καύσιμα όσο και στα λιπαντικά. ¹⁰ Παράλληλα, εντάσσονται, εκτός των παρελκόμενων του πετρελαίου, η μισθοδοσία, η ασφάλιση, τα έξοδα λιμενισμού και τα έξοδα κίνησης, όπου συνδυαστικά όλα μαζί θα επιφέρουν δραματικές αλλαγές σε έναν οργανισμό. Επιπροσθέτως, η αξία του πλοίου σχετίζεται αυτομάτως με τον ναυτιλιακό κύκλο, έτσι αν υπάρχει αναγκαία ζήτηση συγκεκριμένων πλοίων μια δεδομένη χρονική περίοδο, πλοία που ενώ είναι «παλιά», έχουν πιο υψηλή αξία. Η απειλή λόγω μεταβολής των επιτοκίων είναι εξίσου σημαντική και έτσι παράγοντες όπως είναι το κόστος δανεισμού ενός οργανισμού ενέχει με το χρέος αλλά και την οικονομική κατάσταση. Αυτό συνεπάγεται με το ότι για την άντληση ενός δανείου, θα πρέπει να εξεταστεί και αναλυθεί η βιωσιμότητα του χρέους της και φυσικά η ρευστότητα και τα έσοδα που έχει σε σχέση με τα κεφάλαια που ζητούνται. Άλλος ένας σημαντικός κίνδυνος είναι και ο συναλλαγματικός, όπου οι περισσότεροι ναυτιλιακοί οργανισμοί έχουν απολαβές σε δολάρια, το «κοινό» νόμισμα της ναυτιλίας. Συνεπώς, αν τα έξοδα και οι υποχρεώσεις του οργανισμού είναι σε ευρώ ή και σε άλλα νομίσματα, επιφέρουν απώλεια εσόδων λόγω της διακύμανσης των βασικών συναλλαγματικών ισοτιμιών.

1.4 Απειλές και αλλαγή δεδομένων

Οι κίνδυνοι και γενικότερα οι απειλές μπορούν, αν δεν προληφθούν έγκαιρα, να επιφέρουν πολλές αλλαγές ή ακόμη και καταστροφές στην εκάστοτε επιχείρηση ακόμη και σε όλο τον κλάδο όπου εντάσσεται. Πιο συγκεκριμένα, βάσει των προαναφερόμενων κινδύνων και απειλών ενδέχεται ένας οργανισμός να χάσει την απόδοση του και να δημιουργηθεί πρόβλημα, έτσι ακόμη μία απειλή όπου

⁹ Visvikis Ilias, (2003), «Risk and Risk Management in the Shipping Industry».

¹⁰ Kavussanos Manolis, Visvikis Ilias, (2006), «Derivatives and Risk Management in Shipping», Witherbys Publishing & Seamanship International, UK.

είναι μη προσδιορίσιμη, ενέχει υψηλά ποσοστά κινδύνου. Οι αλλαγές αυτές είναι είτε λόγω της ανάγκης της επιβίωσης στη νέα συνθήκη, ή ακόμη και αλλαγή με αρνητικό αποτέλεσμα για τον οργανισμό. Με γνώμονα τα ιστορικά δρώμενα, έχουν λάβει χώρα πολλοί πόλεμοι, και δε οι περισσότεροι εντός θαλάσσης, έτσι με το πέρασμα όλων αυτών, τα κρατίδια όπου λαμβάνουν χώρα, καλούνται αρχικά να προσαρμοστούν και να αντικρούσουν τον πιθανό εχθρό ή να αμυνθούν και ακόμη ενισχύσουν κάποιο άλλο κράτος μέλος. Οι πόλεμοι είναι συνθήκες όπου τα πράγματα συντρέχουν σε γρήγορους ρυθμούς και όπου πρέπει όλοι να αναπροσαρμοστούν με σκοπό να έχουν όσο το δυνατόν λιγότερες απώλειες. Από την αρθρογραφία οι δύο πιο βασικοί πόλεμοι όπου καθόρισαν και τον κλάδο της ναυτιλίας, ήταν οι δύο Παγκόσμιοι Πόλεμοι, όπου διαδραματίστηκαν το 1914 και το 1939 αντίστοιχα.

Παρόλα αυτά, έπειτα από σχεδόν έναν αιώνα το 2022 επέρχεται η εισβολή της Ρωσίας στην Ουκρανική επικράτεια με πάνω από 40.000 απώλειες. Ένα τραγικό συμβάν που αναδιαμόρφωσε τα δεδομένα και δε τις απειλές όπου και προαναφέρθηκαν. Πιο συγκεκριμένα, μία απειλή πολέμου αναδιαμορφώνει όλα τα προ διαδεδομένα στοιχεία, έτσι βάσει σχετικής αρθρογραφίας εμφανίστηκαν και προστέθηκαν τρεις νέοι κίνδυνοι, όπου προήλθαν από τον πόλεμο. Οι ασφαλιστικές εταιρείες έπειτα από την ρωσική εισβολή, βάσει έρευνας και μελέτης όπου πραγματοποιήθηκε από τον οργανισμό «Allianz Global Corporate & Specialty (AGCS)», εκτός από τις ζημιές όπου προκλήθηκαν στα πλοία όπου ήταν προσαραγμένα, θα πρέπει οι ασφαλιστικοί οργανισμοί να εντάξουν στο ασφαλιστήριο συμβόλαιο και άλλες παραμέτρους ώστε να είναι ενταγμένα όλα τα ενδεχόμενα. Η «νέα» εξίσωση του ασφαλιστηρίου συμβολαίου θα πρέπει να εμπεριέχει τις απώλειες των πλοίων, τις απώλειες των ανθρώπινων ζωών, το κόστος των καυσίμων, αλλά και τον αυξημένο κίνδυνο των κυβερνοεπιθέσεων.¹¹ Σε μία παρατεταμένη σύγκρουση όπως και αυτή, ενδέχεται οι συνέπειες να επηρεάσουν και παράλληλα αναδιαμορφώσουν το παγκόσμιο εμπόριο, όπως είναι το φυσικό αέριο, η ενέργεια, αλλά και άλλα αγαθά όπου εμπορευόντουσαν αυτά τα δύο κρατίδια.¹² Βάσει υποστήριξης και του Διεθνούς Ναυτιλιακού Επιμελητηρίου (ICS), προτεραιότητα τους είναι η ζωές των εγκλωβισμένων ναυτικών στα πλοία. Παράλληλα, λόγω της απαγόρευσης του ρωσικού πετρελαίου, επήλθαν πολλά ερωτήματα, αρχικά για την αύξηση της τιμής των καυσίμων αλλά και την διαθεσιμότητα τους, όπου οι πλοιοκτήτες έρχονται αντιμέτωποι με επιλογή εναλλακτικών καυσίμων, ώστε να ισορροπήσουν τα έξοδα αυτά, ενώ δεν είναι δοκιμασμένα και δημιουργούν ερωτηματικά για το μέλλον.

¹³ Επιπρόσθετα, ακόμη μία πηγή ανησυχίας είναι και οι απειλές από τον κυβερνοχώρο. Απειλές όπως είναι στον τομέα της ναυτιλίας, είναι παρεμβολές στα συστήματα πλοήγησης (GPS), πιθανή πλαστογράφηση συστημάτων αυτόματης αναγνώρισης (AIS) και ηλεκτρονικές παρεμβολές. Ταυτόχρονα, μεγάλο πρόβλημα είχε δημιουργήσει το εξελισσόμενο πλαίσιο κυρώσεων που στοχεύει τα ρωσικά συμφέροντα. Οι παραβιάσεις των κυρώσεων ενδέχεται να επιφέρουν αυστηρές κυρώσεις για

¹¹ Lloyd's List, (2022), «Over 300 vessels and at least 1,000 seafarers are stuck in Ukraine».

¹² Costas Paris, (2022), «Thousands of Ukrainian and Russian Sailors Remain Stuck in Ports», The Wall Street Journal.

¹³ Karageorgos Lambros, (2022), «Ukraine: The 3 new dangers that war brings».

τους παραβάτες, αλλά η συμμόρφωση μπορεί επίσης να επιφέρει σημαντική επιβάρυνση για τις ναυτιλιακές εταιρείες. Αυτό οφείλεται στο γεγονός ότι είναι δύσκολο να προσδιοριστεί ο ιδιοκτήτης του πλοίου ή του φορτίου. Πάντως ο «κίνδυνος της φήμης» και η απειλή περαιτέρω κυρώσεων έχουν οδηγήσει πολλές εταιρείες και ναυτιλιακούς ομίλους να επανεξετάσουν τη στάση τους και να σταματήσουν τις εμπορικές συναλλαγές με τα ρωσικά συμφέροντα.

1.5 Αντιμετώπιση ναυτιλιακών απειλών

Μία απειλή και πιο συγκεκριμένα η αναγνώριση της και έπειτα η αντιμετώπιση, ή ακόμη καλύτερα η πλαισίωση της, ώστε να μην μεγαλώσει, έχει ως σκοπό την απεικόνιση του οργανισμού στην αβεβαιότητα και μεταβλητότητα των αναμενόμενων χρηματοοικονομικών αποτελεσμάτων¹⁴. Πληροφόρηση όπου απαιτεί εις βάθος κατανόηση του οργανισμού, των αγορών στις οποίες ανήκει και δραστηριοποιείται, του κοινωνικοπολιτικού και νομικού πλαισίου και του πολιτιστικού περιβάλλοντος στο οποίο υπάρχει, αλλά απαιτεί και σωστή κατανόηση του οργανισμού στον κλάδο.¹⁵ Καθοριστικό ρόλο έχουν ακόμη οι στρατηγικοί και επιχειρησιακοί στόχοι του οργανισμού, καθώς και όσον αφορά σημαντικό είναι για τον οργανισμό να γνωρίζει τις απειλές και ευκαιρίες που σχετίζονται με την επίτευξη αυτών των στόχων. Ωστόσο, η προσέγγιση της απειλής, όσο και για ζητήματα όπου φέρνουν ρήξη τόσο σε έναν οργανισμό όσο και σε έναν κλάδο, θα πρέπει να προσεγγίζονται με μεθοδικό τρόπο ώστε να διασφαλίζεται ότι όλες οι απαραίτητες δραστηριότητες εντός του οργανισμού, αλλά και όλοι οι κίνδυνοι που προκύπτουν από αυτές τις δραστηριότητες εντοπίζονται αναλόγως. Οι εταιρείες αντιμετωπίζουν ποικίλους κινδύνους, οι οποίοι μπορούν να ταξινομηθούν ευρέως σε επιχειρηματικούς και μη.

Έτσι, κάνοντας μία πιο εκτενέστερη ανάλυση, ο επιχειρηματικός κίνδυνος αναλύεται και ερμηνεύεται ως η απειλή που ενδέχεται να αναλάβει ένας οργανισμός οικειοθελώς με σκοπό την ενίσχυση του ανταγωνιστικού της πλεονεκτήματος έναντι άλλων οργανισμών που υπάρχουν στον ίδιο κλάδο. Παράλληλα, γίνεται ανάλυση στο περιβάλλον κατά το οποίο λειτουργεί ένας οργανισμός αλλά και στις αποφάσεις όπου λαμβάνονται υπόψιν. Παρόλα αυτά, αυτή η απειλή ενδέχεται να φέρει καταστροφικά αποτελέσματα για τον οργανισμό εάν δεν μεριμνηθούν όλες οι παράμετροι ώστε να μπορέσει να πάρει ένας οργανισμός αυτό το ρίσκο, δεδομένου ότι αυτός ο τύπος κινδύνου απειλεί την αποδοτικότητα και την παραγωγικότητα μιας εταιρείας. Ενώ από την άλλη πλευρά, οι μη επιχειρηματικοί κίνδυνοι, είναι οι μη ελεγχόμενοι από την εταιρεία απειλές και υποδιαιρούνται σε

¹⁴ Philippe Jorion, (2007), «Value at Risk: The New Benchmark for Managing Financial Risk», 3rd edition, McGraw-Hill, New York.

¹⁵ Σχοινιωτάκης Νικόλαος, Συλλιγάρδος Γεώργιος, (2018), «Χρήμα Τράπεζες Αγορές και Διαχείριση Κινδύνων», Εκδόσεις ΔΙΣΙΓΜΑ.

στρατηγικούς και χρηματοοικονομικούς. Επομένως, οι στρατηγικοί κίνδυνοι βασίζονται στις αρνητικές επιπτώσεις στο κεφάλαιο και στην κερδοφορία ενός οργανισμού¹⁶. Αποτελέσματα όπου, η διοίκηση, πρέπει άμεσα να εξετάσει και να αναθεωρήσει τον τρόπο διοίκησης του εκάστοτε οργανισμού αλλά και κλάδου. Συνεπώς, οι κίνδυνοι αυτού του είδους είναι οι αναγραφόμενοι και ως εξωτερικοί μη ελεγχόμενοι κίνδυνοι «εξωγενείς» που δεν μπορούν να ελεγχθούν. Παραδείγματος χάρη, ένας πόλεμος είναι ένας εξωτερικός παράγοντας όπου αναδιαμορφώνει εξολοκλήρου όλους τους κλάδους, λόγω ότι εν καιρώ πολέμου όλα αναπροσαρμόζονται με πρωταρχικό σκοπό την εξασφάλιση της ασφάλειας των πολιτών και εν συνεχεία των οργανισμών.¹⁷ Έτσι και με το ξέσπασμα του πολέμου μεταξύ της Ρωσίας και Ουκρανίας, ενεπλάκησαν πολλά κρατίδια και είχαν κυρώσεις και επιπτώσεις, όπως ήταν οι τιμές αγαθών και τροφίμων, όσο και τα καύσιμα και το φυσικό αέριο. Πράγματα όπου επηρέασαν πολλούς τομείς, και ειδικότερα τον τομέα της ναυτιλίας. Η ναυτιλία σημείωσε έντονη πληγή λόγω ότι έπρεπε σε σύντομο χρονικό διάστημα να στραφούν σε νέες πηγές καυσίμων, ώστε να μην σημειώσουν υψηλή ζημιά.

Πιο συγκεκριμένα, η εύρυθμη λειτουργία και η επιβίωση ενός ναυτιλιακού οργανισμού καθορίζεται κατά κύριο λόγο από την δυνατότητα της άμεσης αντίληψης του κινδύνου από εξωτερικούς παράγοντες. Έτσι, χρησιμοποιούνται αρωγοί και εργαλεία για την αντιμετώπιση των απειλών προκειμένου να αντισταθμιστούν οι απειλές όπου θέτονται από το γενικότερο περιβάλλον αλλά και τη φύση των ναυτιλιακών δραστηριοτήτων. Αρχικά, οι λειτουργικοί κίνδυνοι, και ακόμη πιο συγκεκριμένα τα καύσιμα έχουν την υψηλότερη μεταβλητότητα σε σύγκριση με όλα τα άλλα λειτουργικά έξοδα του ναυτιλιακού οργανισμού. Δεδομένου ότι τα πλοία έχουν να εκτελέσουν μεγάλα ταξίδια και αποστάσεις, αλλά και λόγω ότι ανάλογα με την πολιτική καυσαερίων σε πολλούς λιμένες, γίνεται επιλογή και καύση καυσίμων τέτοιων όπου είναι πλέον πιο συμφέρουσες επιλογές για τον ίδιο τον οργανισμό. Ένα πρόβλημα όπου ενδέχεται να λυθεί με την χρήση χρηματοοικονομικών αγαθών για την κάλυψη της ναυλώτριας / πλοιοκτήτριας εταιρείας στην δευτερογενή αγορά με την αγορά παράγωγου αγαθού, όπως και είναι «Forwards bunkers agreements». Προθεσμιακές συμφωνίες, για μία συγκεκριμένη ποσότητα καυσίμου, συγκεκριμένη ποιότητα και κυρίως προκαθορισμένη τιμή. Στο ίδιο μήκος κύματος εντάσσονται και τα συμβόλαια μελλοντικής εκπλήρωσης «Brent crude future». Παράλληλα, όσον αφορά τη χρήση συμβολαίων μελλοντικής εκπλήρωσης, ενέχει μία ακόμη πιθανή λύση με τη χρήση των «Petroleum and petroleum future contracts». Συμφωνίες κατά τις οποίες όσο πιο υψηλή συσχέτιση υπάρχει μεταξύ ενός υποκείμενου τίτλου και στο παράγωγο αγαθό, τόσο πιο αποτελεσματικό είναι και αυτό ως προς την αντιστάθμιση της απειλής. Συνεπώς, μία σταυροειδής

¹⁶ Torben Juul Andersen, (2008), «The Performance Relationship of Effective Risk Management: Exploring the Firm-Specific Investment Rationale», Long Range Planning, Volume. 41, Issue 2, pages 155-176.

¹⁷ Στυλιανού Αντώνης, (2022), «Ο πόλεμος στην Ουκρανία και οι επιπτώσεις στην παγκόσμια ναυτιλία», simerini.sigmalive.com/article.

αντιστάθμιση επιδιώκει μέσω χρήσης μελλοντικής σύμβασης πετρελαίου και παραγωγών, την αντιστάθμιση των διακυμάνσεων στις δαπάνες καυσίμων.

Παράλληλα, ακόμη μία λύση πιθανής αντιστάθμισης της απειλής, είναι και η χρήση ανταλλαγών απαιτήσεων με «Banker swaps». Χαρακτηριστικό παράδειγμα αυτού του μέτρου είναι και το «plain vanilla», όπου αποτελεί μία συμφωνία κατά την οποία η κυμαινόμενη τιμή ενός αγαθού, όπως είναι και το καύσιμο, κλειδώνεται με μία δεδομένη τιμή «fixed price» για μία ορισμένη ποσότητα αγαθού, αλλά και περίοδο. Επιπρόσθετα, ακόμη μία λύση είναι και η κατηγορία των δικαιωμάτων επί των τιμών των καυσίμων «options on bunker prices», όπου γίνεται μόνο καταβολή του κόστους του δικαιώματος, ενώ για την υλοποίηση αυτού του εναλλακτικού μέσου επίλυσης, εκτελείται ορθός υπολογισμός των λειτουργικών εξόδων με σκοπό την αναγκαιότητα όπου υπάρχει στη μεταφορά ενός φορτίου ή και μη.

Εν συνεχεία, ο περιορισμός των απειλών εμπεριέχει και θέματα όπως είναι η μεταβολή των ναύλων. Ο πιο γνωστός και συνηθισμένος τρόπος αντιμετώπισης είναι αυτός της χρονοναύλωσης των πλοίων, όπου ο ναύλος είναι ορισμένος για ένα συγκεκριμένο χρονικό διάστημα, μέτρο όπου επιδιώκει τον σταθερό ναύλο σε σταθερό διάστημα χρόνου. Ένα μέτρο όπου προφυλάσσει τον αντισυμβαλλόμενο από μεγάλες οικονομικές ρήτρες σε περιπτώσεις αθέτησης συμβολαίου. Εντούτοις, μία ακόμη εναλλακτική αντιστάθμισης του κινδύνου είναι η αγορά παραγώγων ναύλου «freight derivatives» στην δευτερογενή αγορά, όπως είναι τα συμβόλαια μελλοντικής εκπλήρωσης επί ναύλου «forwards freight agreements - FFAs»¹⁸. Επίσης, μια άλλη προσέγγιση είναι η χρήση συμβολαίων μελλοντικής εκπλήρωσης εμπορευμάτων «commodity futures», όπου η εταιρεία υπόκειται σε αμφίδρομες αναπροσαρμογές ναύλων. Ενώ, σε ακραίες περιπτώσεις, η πτώση του ναύλου είναι πολύ μεγάλη και το κόστος υπερβαίνει κατά πολύ τα έσοδα του πλοίου. Παράλληλα, ακόμη ένας τρόπος αντιστάθμισης απειλών λόγω μείωσης της αξίας του πλοίου, είναι η χρήση του «Forward Ship Value Agreement - FoSVA», ένα μελλοντικό συμβόλαιο με υποκείμενο προϊόν το «Baltic Ship Value Assessment - BaSVA». Συνοπτικά, αυτή η μέθοδος αποτελεί ένα προθεσμιακό συμβόλαιο του οποίου ο διακανονισμός γίνεται με χρηματικούς όρους πάνω στην αξία ενός μεταχειρισμένου πλοίου και αποτελεί συμφωνία «Over the Counter - OTC». Αντιθέτως, με τη μέθοδο «Cross Hedging» αντιμετωπίζεται ο κίνδυνος από μεταβολή της αξίας του scrap πάνω σε ένα μελλοντικό συμβόλαιο χάλυβα ή σιδήρου. Έτσι, η εταιρεία ενδέχεται να καταφέρει τον περιορισμό του κινδύνου, διαμορφώνοντας ανάλογα τον στόλο που διαθέτει, με διαφορετικού τύπου πλοία ανάλογα με την τάση της αγοράς και το πώς διαμορφώνεται η τιμή τους.

Παράλληλα, για να επιτευχθεί αντιστάθμιση επιτοκιακού κινδύνου, η πλοιοκτήτρια ή και διαχειρίστρια εταιρεία, πρέπει να κάνει χρήση ανταλλαγών απαιτήσεων σε επιτόκια, όπου έτσι συμφωνεί την ανταλλαγή σταθερού με κυμαινόμενο, διαφορετικά πρέπει να χρησιμοποιήσει συμβόλαια μελλοντικής εκπλήρωσης, (όπως προαναφέρθηκε παραπάνω), σε επιτόκια με σκοπό τη μείωση της απειλής και να χρηματοδοτηθεί με ευνοϊκούς όρους. Ακόμη, ένας εναλλακτικός τρόπος επίλυσης της

¹⁸ Forward Freight Agreement (FFA) & Freight Risk Management, a powerful mix, thesignalgroup.com.

αντιστάθμισης αυτής είναι και η χρήση του «Interest Rate Swap -IRS». Ενώ και τα «Forward Rate Agreement - FRA» ήταν ακόμη ένας τρόπος διαχείρισης του επιτοκιακού κινδύνου που δίνει την ευκαιρία στον πλοιοκτήτη να συμφωνήσει επί του παρόντος ένα επιτόκιο, ενός μελλοντικού δανείου για μια συγκεκριμένη μελλοντική περίοδο, χωρίς να ανταλλάξει κεφάλαια παρά μόνο να ανταλλάξει την επιτοκιακή διαφορά.

1.6 Ανακεφαλαίωση Κεφαλαίου

Ως σκοπό αυτό το πρώτο κεφάλαιο είχε την ανάλυση της επιρροής και αναδιαμόρφωσης του κλάδου της ναυτιλίας από τους πολέμους, σε συνδυασμό με τους κινδύνους όπου ενδέχεται να προκληθούν από εξωτερικούς παράγοντες σε έναν ναυτιλιακό οργανισμό. Ένα κεφάλαιο όπου εισαγάγει τον αναγνώστη στην κρισιμότητα των πολέμων τόσο από τα περασμένα χρόνια, με αναφορά των Παγκόσμιων πολέμων, όσο και με την έναρξη του πολέμου μεταξύ Ρωσίας και Ουκρανίας που έλαβε χώρα τον 21^ο αιώνα. Έτσι, μέσω της εισαγωγής και της ιστορικής αναφοράς, δίνεται βάση σε όλα τα ιστορικά γεγονότα όπου αναδιαμόρφωσαν τον κλάδο, ενώ στη συνέχεια γίνεται αναφορά στις απειλές, αλλά και κατά κύριο λόγο στις ναυτιλιακές απειλές και κινδύνους όπου άλλαξαν τη σταθερά του κλάδου. Παράλληλα, δίνεται η σκυτάλη στο επόμενο κεφάλαιο, όπου γίνεται αναφορά στον κλάδο της ναυτιλίας.

1.7 Βιβλιογραφία Κεφαλαίου

Ελληνόγλωσση

- «Τι είναι Ναυτιλία;», <https://www.helmeacadets.gr>
- Σαμπράκος Α. Ευάγγελος, (2008), «Ο Τομέας των μεταφορών και οι Συνδυασμένες Εμπορευματικές Μεταφορές».
- Αδαμάντιος Γ. Κρασανάκης, (2008), «Ναυτική Ιστορία Ελληνικού Έθνους», Εκδόσεις – Η Αθήνα.
- Μέργος Ι. Γεώργιος, (2007), «Κοινωνικό – Οικονομική Αξιολόγηση Επενδύσεων και Πολιτικών», Εκδόσεις ΜΠΕΝΟΥ.
- Σχοινιωτάκης Νικόλαος, Συλλιγάρδος Γεώργιος, (2018), «Χρήμα Τράπεζες Αγορές και Διαχείριση Κινδύνων», Εκδόσεις ΔΙΣΙΓΜΑ.
- Στυλιανού Αντώνης, (2022), «Ο πόλεμος στην Ουκρανία και οι επιπτώσεις στην παγκόσμια ναυτιλία», simerini.sigmalive.com/article.

Ξενογλώσση

- Herbert Richmund, (1931), «Economy and Naval Security: A Plea for the Examination of the Problem of the Reduction in the Cost of Naval Armaments on the Lines of Strategy and Policy», Ernest Been Limited.
- Alexander John Upward, (2016), «Ordinary Sailors: The French Navy, Vicky and the 2nd World War», Graduate Theses, Dissertations, and Problem Reports.
- Dr Eric Grove, (2011), «The War at Sea: 1914 – 1918»
- U.S. Department of Transportation, Maritime Administration, (2022), The Maritime Administration’s First 100 Years: 1916 – 2016.
- Visvikis Ilias, (2003), «Risk and Risk Management in the Shipping Industry».
- Kavussanos Manolis, Visvikis Ilias, (2006), «Derivatives and Risk Management in Shipping», Witherbys Publishing & Seamanship International, UK
- Lloyd’s List, (2022), «Over 300 vessels and at least 1,000 seafarers are stuck in Ukraine».
- Costas Paris, (2022), «Thousands of Ukrainian and Russian Sailors Remain Stuck in Ports», The Wall Street Journal.
- Karageorgos Lambros, (2022), «Ukraine: The 3 new dangers that war brings».
- Philippe Jorion, (2007), «Value at Risk: The New Benchmark for Managing Financial Risk», 3rd edition, McGraw-Hill, New York.
- Torben Juul Andersen, (2008), «The Performance Relationship of Effective Risk Management: Exploring the Firm-Specific Investment Rationale», Long Range Planning, Volume. 41, Issue 2, pages 155-176.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2^ο

Ο ΚΛΑΔΟΣ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

2.1 Εισαγωγή

Η έννοια των μεταφορών είναι ιδιαίτερα σημαντική, δεδομένων όλων των ευκαιριών όπου δημιουργήθηκαν εκ των υστέρων. Πιο συγκεκριμένα, οι θαλάσσιες μεταφορές αποτέλεσαν καταλυτικό μέρος στον κλάδο των μεταφορών, όπου βάσει αναφορών, το μεγαλύτερο ποσοστό πραγματοποιούνταν μέσω θαλάσσης. Παράλληλα η χρήση του πλοίου ως μέσο μετακίνησης και μεταφοράς τόσο επιβατηγού πληθυσμού όσο και αγαθών, είχε σημειωθεί αρκετούς αιώνες πίσω, δεδομένου ότι πολλοί λαοί κατανόησαν την σημαντικότητα της εφεύρεσης αυτής. Με γνώμονα, ιστορικές αναφορές, τόσο από τους Φοίνικες αλλά και από τον Αιγυπτιακό λαό, η ναυπήγηση πλοίων έλαβε χώρα μέσω της χρήσης πανιών και πηδαλιούχησης. Σήμερα, η μεταφορά με χρήση πλοίων έχει εξελιχθεί και τόσο τα λειτουργικά κόστη όσο και τα μέσα όπου χρησιμοποιούνται για τις καύσεις των μηχανών, αλλά ακόμη και οι χρόνοι ολοκλήρωσης ενός ταξιδιού έχουν ανασχεδιαστεί θέτοντας τα πλοία πλέον την πλέον συμφέρουσα τακτική για μεταφορά αγαθών. Επιπροσθέτως, υπάρχει μία αλυσιδωτή σχέση μεταξύ των πλοίων και των αγορών, αποτελώντας συνδυασμό κρίκο μεταξύ κατανάλωσης και παραγωγής, ενώ έτσι θέτεται η βάση της παγκόσμιας οικονομίας.

Ωστόσο, οι μεταφορές μέσω θαλάσσης έχουν πρόσθετο και κύριο καθοριστικό ρόλο στη μετακίνηση επιβατικού κοινού. Η ανάγκη του ανθρώπου να μπορεί να μετακινείται δημιουργήθηκε αρκετά χρόνια πριν όπου μέσω αυτοσχέδιων πλοίων τόσο με χρήση πανιών, όσο και κατά το πέρασμα των ετών με τη χρήση μηχανών, καταφέρθηκε η εκπλήρωση αυτής της ανάγκης. Πλέον, η ανάγκη αυτή έχει καλυφτεί και με τις κρουαζιέρες αναψυχής, με πλωτά ξενοδοχεία να εκτελούν τα δρομολόγια αυτά. Η τεχνολογία αλλά και όλα τα επιτεύγματα όπου έλαβαν χώρα μέσα σε όλο αυτό το μεσοδιάστημα κατάφεραν να εξιδανικεύσουν όλα όσα ήταν αδύνατα κάποια χρόνια πριν.

Στο κεφάλαιο αυτό γίνεται ανάλυση των θαλάσσιων μεταφορών σε συνδυασμό με τις ιδιομορφίες τους. Πιο συγκεκριμένα, μέσω της συμβολής χάρτη, γίνεται απεικόνιση των διαδρομών, όπου λάμβαναν χώρα, ανά κατηγορία πλοίου, ώστε να τονιστεί η συμβολή του θαλάσσιου εμπορίου σε βάθος χρόνου. Ένα κεφάλαιο, όπου σε συνδυασμό με το περασμένο εισαγωγικό κεφάλαιο έχουν την επιδίωξη της εισαγωγής του αναγνώστη ένα βήμα παρακάτω, ώστε να καλυφτούν έννοιες όπου είναι χρήσιμες για την παρουσίαση του κύριου θέματος, όπου είναι η επίπτωση του πολέμου Ρωσίας και Ουκρανίας στην ναυτιλία. Ο κλάδος της ναυτιλίας σημειώνει πολλές πληγές και έρχονται καθημερινά όλοι οι ενδιαφερόμενοι του κλάδου αντιμέτωποι με καθημερινές προκλήσεις.

2.2 Αναφορά ιδιορρυθμιών ναυτιλιακών οργανισμών

Για να επιτευχθεί με επιτυχία η ανάλυση των απειλών όπου έρχονται αντιμέτωποι, σε μία καθημερινή βάση οι ναυτιλιακοί οργανισμοί, αρχικό και προπαρασκευαστικό στάδιο εμπεριέχει την ανάλυση του κλάδου και του οργανισμού μέσα στον κλάδο με άμεση συσχέτιση με τις απειλές όπου έρχεται αντιμέτωπος ο οργανισμός. Έτσι, ιδανικά χαρακτηριστικά και στοιχεία αναδιαμορφώνουν τις συνθήκες της ναυτιλιακής αγοράς, όπως είναι η μεταβλητότητα των διακυμάνσεων των ναύλων, οι ναυτιλιακοί κύκλοι, η χρηματοδότηση, οι μεταβολές της τιμής καυσίμου, οι μεταβολές στις ισοτιμίες, αλλά και διάφορες ιδιαιτερότητες όπου λαμβάνουν χώρα και επηρεάζουν άμεσα έναν οργανισμό.¹⁹ Συνεπώς, όσον αφορά την μεταβλητότητα των διακυμάνσεων των ναύλων, επιφέρει ως αποτέλεσμα την μεταβολή των εσόδων του οργανισμού σε άμεση συνάρτηση με την αναπροσαρμογή των στρατηγικών αποφάσεων. Οι διακυμάνσεις αυτές είναι κατά κύριο λόγο μία απειλή για κάθε οργανισμό, λόγω ότι τείνουν να μειώνουν τα κέρδη και παράλληλα να αυξάνουν τα κόστη. Μέσω δεδομένων όπου είχαν απεικονιστεί από τον δείκτη «S&P Global Market Intelligence», οι ναύλοι για εμπορευματοκιβώτια και Dry Bulkers, αλλά και για χύδην αγαθά, μειώθηκαν το τελευταίο τρίμηνο, με σημείο αναφοράς τους μήνες Ιούνιο 2022 έως και Αύγουστο του ίδιου έτους. Ενώ παράλληλα, με γνώμονα τον δείκτη «Baltic Dry Index», αναμένεται μείωση 20-30% για το ημερολογιακό έτος πριν την ανάκαμψη το 2024. Επίσης, από την βιομετρική έκθεση του Αυγούστου του ίδιου έτους απεικονίστηκε ότι ο όγκος του παγκόσμιου εμπορίου εμπορευμάτων σημείωσε πτώση, ενώ η ετήσια ανάπτυξη για το Α' τρίμηνο του έτους επιβραδύνθηκε στο 3,2%, από το 5,7 το τελευταίο τρίμηνο του 2021. Κύριοι λόγοι για την μείωση αυτή σημειώθηκε πως ήταν η σύγκρουση μεταξύ της Ρωσίας και Ουκρανίας σε συνδυασμό με το lockdown στην Κίνα.

Επι προσθέτως, όσον αφορά τις ιδιορρυθμίες των ναυτιλιακών οργανισμών και πιο συγκεκριμένα τους ναυτιλιακούς κύκλους, όπου είναι ένα χαρακτηριστικό όλου του κλάδου της ναυτιλίας, με εξαιρετικά δύσκολη πρόβλεψη των φάσεων.²⁰ Οι κύκλοι, ή ακόμη καλύτερα οι φάσεις όπου σημειώνονται στον κλάδο είναι: i) ύφεση (recession), ii) κρίση (crisis), iii) ανάκαμψη (recovery), iv) άνθηση (boom), παρά όλο το θεωρητικό πλαίσιο που έχει δοθεί για την πλαισίωση αυτής της θεωρίας, ο προσδιορισμός τους είναι ανέφικτος δεδομένων των καθημερινών νέων δεδομένων όπου αναπροσαρμόζουν την αγορά και όλο τον κλάδο. Έτσι, βάσει όλων των απειλών και νέων καθημερινών δεδομένων, το εκάστοτε διοικητικό τμήμα του κάθε οργανισμού καλείται να αναγνωρίσει τις όποιες αλλαγές, τόσο του εξωτερικού όσο και του εσωτερικού περιβάλλοντος, ώστε να μπορεί ο κάθε οργανισμός να ανταποκριθεί στις νέες απαιτήσεις και αλλαγές²¹.

¹⁹ Su-Lin Tan, (2022), «Shipping rates are still falling, in another sign that a global recession may be coming», www.cnn.com.

²⁰ Stopford Martin, (2018), «Ναυτιλιακή Οικονομική», Εκδόσεις Παπαζήση.

²¹ Σαμπράκος Α. Ευάγγελος, (2013), «Εισαγωγή στην Οικονομική των Μεταφορών».

Επιπλέον, όσον αφορά το κομμάτι της χρηματοδότησης, είναι μία παράμετρος όπου έχει άμεση εξάρτηση με τον ναυτιλιακό κλάδο, δεδομένου ότι η ναυτιλιακή βιομηχανία είναι εντάσεως κεφαλαίου. Συνεπώς, για να επιτευχθεί η χρηματοδότηση των επενδυτικών σχεδίων με σκοπό την αύξηση του στόλου ενός οργανισμού ή ακόμη και την ανανέωση του ήδη υπάρχοντος στόλου, οι εταιρείες πρέπει να αντλήσουν κεφάλαια που συχνά ανέρχονται σε εκατοντάδες εκατομμύρια δολάρια. Γεγονός, που σημαίνει ότι η εταιρεία θα πρέπει να παράσχει στην τράπεζα τις εγγυήσεις που έχει (τον συμφωνημένο ναύλο, τον χρόνο μίσθωσης του πλοίου, το ύψος της οφειλής, την οικονομική θέση κ.α) προκειμένου να λάβει χρηματοδότηση με ευνοϊκούς όρους. Σαφώς, για τις ναυτιλιακές εταιρείες, σημαντικός παράγοντας στο κόστος δανεισμού, πέρα από το χρέος και τη ρευστότητα που διαθέτουν, είναι το επιτόκιο LIBOR, το επιτόκιο με το οποίο οι τράπεζες μπορούν να δανείζονται από άλλα τραπεζικά ιδρύματα στη διατραπεζική αγορά. Επιπλέον, η τιμή πετρελαίου, δεδομένου ότι είναι το κύριο καύσιμο όπου χρησιμοποιούν τα πλοία, παίζει σημαντικό ρόλο στη διαμόρφωση του λειτουργικού κόστους. Πιο συγκεκριμένα, το κόστος του πετρελαίου, το κόστος των ασφαλιστικών καλύψεων, οι μισθοδοσίες του πληρώματος αποτελούν το μεγαλύτερο μέρος των τρεχόντων εξόδων running expenses. Συμπερασματικά, μέσω μίας πιθανής αύξησης της τιμής του πετρελαίου, θα έχει σαν αποτέλεσμα την εκτόξευση του κόστους λειτουργίας όλου του πλοίου, ενώ αν συμπεριληφθεί και η τιμή των λιπαντικών, καθιστά ασύμφορη την θαλάσσια μεταφορά των αγαθών και οδηγεί σε παροπλισμό των πλοίων. Επιπροσθέτως, σημείο καμπής ήταν και κατά τη διάρκεια της πρώτης πετρελαϊκής κρίσης στον Περσικό κόλπο με τις χώρες του OPEC να πραγματοποιούν εμπάργκο διαταράσσοντας την ροή του πετρελαίου, που οδήγησε σε αλματώδη αύξηση της τιμής²².

Παράλληλα, όσον αφορά τις αλλαγές στις ισοτιμίες, οι ναυτιλιακοί οργανισμοί είναι ιδιαίτερα τρωτοί σε πιθανές αλλαγές συναλλαγματικής ισοτιμίας, λόγω του διεθνούς επιπέδου όπου δραστηριοποιούνται. Ωστόσο, δεδομένου ότι όλες οι διεργασίες των οργανισμών της ναυτιλίας έχουν ως νόμισμα συναλλάγματος το δολάριο, ένα ποσοστό της τάξης του 30% πληρώνονται σε άλλα νομίσματα με τη συναλλαγματική ισοτιμία να διαμορφώνεται αναλόγως το εν λόγω νόμισμα. Έτσι σημειώνεται αισθητά έντονη απώλεια κεφαλαίων που μπορεί να προκύψει από τυχόν διαφορές στις εκάστοτε ισοτιμίες. Παρόλα αυτά, δεν έχει άμεση επιρροή η αξία των πλοίων, λόγω ότι η τιμή τους διαπραγματεύεται σε δείκτες χρηματιστηρίου εκφρασμένους σε νόμισμα δολαρίων, ενώ βασικός παράγοντας για την αξία του πλοίου είναι η προσφερόμενη αλλά και η ζητούμενη ποσότητα, το επίπεδο των ναύλων, οι παραγγελίες νέων πλοίων κ.α. Παρόλα αυτά, εκτός των αναφερομένων ιδιορρυθμιών στον ναυτιλιακό κλάδο όπου είναι οι βασικοί και κύριοι παράγοντες όπου θα επιφέρουν, ομαλές ή και μη αλλαγές, υπάρχει κι ένας μεγάλος αριθμός διαφόρων γεγονότων σε ένα παγκόσμιο επίπεδο όπου δεν μπορούν να οριστούν. Τόσο οι πόλεμοι όπου έλαβαν χώρα, οι πανδημίες, οι απεργίες, οι κυβερνητικές αποφάσεις είναι παράγοντες όπου επηρέασαν τον κλάδο αλλά και ευρύτερα την οικονομία. Έτσι,

²² L Archer, P Barnes, C Caffarra, J Dargay, P Horsnell, C van der Linde, I Skeet and Ala'a Al-Yousef, and Directed by R Mabro, (1990), «The First Oil War: Implications of the Gulf Crisis in the Oil Market», Oxford Institute for Energy Studies.

γίνεται αντιληπτό, ότι η εύρυθμη λειτουργία ενός ναυτιλιακού οργανισμού εξαρτάται αυτομάτως από ποικίλους οικονομικούς και μη παράγοντες, οι οποίοι επιφέρουν τον ιδιαίτερο χαρακτήρα του οργανισμού έναντι των εμπορικών οργανισμών και παρουσιάζουν το εύρος προβλημάτων όπου καλείται να αντιμετωπίσει η κάθε εταιρεία.

2.3 Μοντέλο προσφοράς και ζήτησης ναυτιλιακών οργανισμών

Ο ναυτιλιακός κλάδος και οι οργανισμοί όπου εντάσσονται σε αυτόν, διέπονται από ένα φάσμα μεγαλύτερης πολυπλοκότητας εν συγκρίσει των υπολοίπων. Προκειμένου να κατανοηθούν οι παράγοντες όπου επηρεάζουν τις τιμές των ναύλων αλλά και το πως κινείται η αγορά, είναι αναγκαίο να προσδιοριστούν οι βασικοί παράγοντες όπου καθορίζουν την προσφορά και την ζήτηση.²³ Όσον αφορά, τη ζήτηση στον ναυτιλιακό κλάδο και πιο συγκεκριμένα τη ζήτηση για ναυτιλιακές υπηρεσίες, γίνεται αναφορά στην παραγωγό ζήτηση, καθώς προκύπτει από τη ζήτηση για πρώτες ύλες, ημιέτοιμα ή και ολοκληρωμένα αγαθά, εν αντιθέσει με τη ζήτηση όπου υπήρχε για χωρητικότητα όπου είναι άμεση ζήτηση. Έτσι, οι βασικότεροι αλλά και σπουδαιότεροι παράγοντες όπου επηρεάζουν τη ζήτηση είναι: i) η παγκόσμια οικονομία, ii) οι διαδρομές του θαλάσσιου εμπορίου, iii) το μεταφορικό κόστος, iv) η μέση απόσταση μεταφοράς φορτίων, και v) τα πολιτικά δρόμενα και οι λοιποί εξωγενείς παράγοντες.

Μέσω ανάλυσης, των προσδιοριστικών παραγόντων η κατάσταση όπου βρίσκεται η παγκόσμια οικονομία, είναι ο πρώτος και παράλληλα, ο πιο βασικός παράγοντας όπου επηρεάζει και διαμορφώνει την ποσότητα, αλλά και την ποιότητα του μεταφερόμενου φορτίου, με την εξαίρεση ότι αυτή η επίδραση δεν είναι άμεση.²⁴ Συμπληρωματικά, η ζήτηση για μεταφορά αγαθών μέσω θαλάσσης επηρεάζεται από παράγοντες όπως είναι i) ο οικονομικός κύκλος, ii) ο κύκλος ανάπτυξης και εξέλιξης του θαλάσσιου εμπορίου, και iii) η ελαστικότητα του θαλάσσιου εμπορίου, όπου κάνει αναφορά στην ποσοστιαία μεταβολή του θαλάσσιου εμπορίου σε σύγκριση με την ποσοστιαία μεταβολή της βιομηχανικής παραγωγής. Επιπρόσθετα, όσον αφορά τις διαδρομές του θαλάσσιου εμπορίου, αποφαινεται ότι διασπάται σε βραχυπρόθεσμες αλλά και μακροπρόθεσμες τάσεις. Οι πρώτες επιδράσεις σχετίζονται με εποχικούς περιόδους παράγοντες, όπως και είναι η ζήτηση πετρελαϊκών αγαθών σε απόλυτη απεικόνιση της εποχικής διακύμανσης στην κατανάλωση τους στο βόρειο ημισφαίριο, με αποτέλεσμα να χρειάζονται / απαιτούνται υψηλότερες ποσότητες τους χειμερινούς μήνες. Διαφορετικά, οι μακροπρόθεσμες επιδράσεις κάνουν αναφορά κατά βάση στην ανάπτυξη ορισμένων αγαθών, όπως είναι η εξέλιξη των τεχνολογικών μέσων, όπου επιφέρουν αλλαγές στον κλάδο.

Παραλλήλως, όσον αφορά το μεταφορικό κόστος με σκοπό τον προσδιορισμό της ζήτησης, έχει να κάνει με το κόστος και το όφελος υλοποίησης αυτής της μεταφοράς. Ακόμη, πρέπει να σημειωθεί

²³ Stopford Martin, (2018), «Ναυτιλιακή Οικονομική», Εκδόσεις Παπαζήση.

²⁴ Βλάχος Π. Γεώργιος, (2015), «Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική», Εκδόσεις Σταμούλη.

ότι με το πέρασμα των ετών και τον γιγαντισμό όπου παρατηρήθηκε, τα πλοία σε συνδυασμό με τις ανάγκες όπου εμφανίστηκαν, όλο ένα και μεγάλωναν, ώστε να καλύψουν τις νέες ανάγκες. Χαρακτηριστικό παράδειγμα ήταν και η αγορά και μεταπώληση πετρελαίου, βάσει αρθρογραφίας κατά την περίοδο 1970 έως και 1980, σημειώθηκε σημαντική αύξηση, και έπειτα επήλθε η πετρελαϊκή κρίση του 1974, όταν τα μέλη - κράτη του «Οργανισμού Αραβικών Πετρελαιοπαραγωγών Χωρών – ΟΑΠΕΚ», διακήρυξαν εμπάργκο πετρελαίου. Έως ότου λάβει τέλος το εμπάργκο το ίδιο έτος, η τιμή του πετρελαίου είχε σημειώσει τετραπλή αύξηση ανά βαρέλι, μία τάση όπου επέφερε αντίστροφο αποτέλεσμα στη ζήτηση για πετρέλαιο, όπου στην αρχή σταθεροποιήθηκε και στη συνέχεια μειώθηκε, με τον άνθρακα να ανακτά μέρος του αρχικού μεριδίου αγοράς. Ακολούθως, απεικονίζεται διαγραμματικά η απότομη αύξηση την χρονική περίοδο όπου προαναφέρθηκε. Έτσι στο Διάγραμμα 2.1 φαίνονται μεταξύ των ετών 1946 έως και 2020 οι διακυμάνσεις της τιμής ανά βαρέλι πετρελαίου, πιο συγκεκριμένα δίνεται βάση την περίοδο της κρίσης όπου σημειώθηκε μεγάλη αύξηση της τιμής με πολλές διακυμάνσεις, ενώ εκ των υστέρων σημείωσε σταδιακή μείωση. Παράλληλα, βάσει σχεδιαγράμματος τόσες μεγάλες αποκλίσεις δεν εμφανίστηκαν ξανά με το πέρασμα των ετών, όπου έτσι η κρίση του πετρελαίου την περίοδο αυτή να μένει ως σημείο καμπής για την τιμή πετρελαίου. Βάσει αναφορών, ήταν το αμέσως επόμενο σημαντικό γεγονός όπου καθόρισαν εκ νέου την τιμή, και επέφεραν μία προσωρινή κρίση για τα κρατίδια, έπειτα από την χρηματιστηριακή κρίση του 1929²⁵.



Διάγραμμα 2.1 - Crude Oil Prices - 70 Year Historical Chart

Πηγή: www.macrotrends.net

²⁵ Stock Market Crash of 1929 - www.federalreservehistory.org.

Συμπερασματικά, βάσει αναφορών και αρθρογραφίας φαίνεται ότι η ζήτηση των θαλάσσιων μεταφορών είναι ευμετάβλητη, γεγονός όπου καθορίζει τον κλάδο υψηλής ευαισθησίας με γεγονότα να τον αναπροσαρμόζουν. Η πρόβλεψη εν προκειμένω είναι δύσκολη, λόγω ότι ο ναυτιλιακός κύκλος δεν είναι ποτέ σταθερός, ενώ γεωπολιτικά γεγονότα είναι παράγοντες που δεν μπορούν να προσδιοριστούν και έτσι επέρχονται αστάθειες και ανισορροπίες. Έτσι, βάσει του Διαγράμματος 2.1 φαίνονται οι αστάθειες του κλάδου ανά χρονικά διαστήματα με κορυφαία πτώση να σημειώνεται εν έτη 2019 λόγω του πρωτόγνωρου ιού και του παγώματος της αγοράς.

Όσον αφορά την προσφορά στο γραμμικό αυτό μοντέλο, σημειώνεται πως η αναπροσαρμογή για κάλυψη των αναγκών είναι ανελαστική και αμετάβλητη σε σύγκριση με την ζήτηση. Παράγοντες όπου προσδιορίζουν την προσφορά στο μοντέλο προσφοράς - ζήτησης είναι: i) η χωρητικότητα του στόλου εμπορικών πλοίων σε παγκόσμιο επίπεδο, ii) η εισχώρηση νεότευκτων πλοίων στην αγορά, iii) η διάλυση (scrap) πλοίων, iv) οι προσδοκίες όπου δημιουργούνται από τις εξελίξεις των ναύλων και v) οι ομάδες λήψης αποφάσεων. Έτσι, πιο αναλυτικά, βασικός παράγοντας της προσφοράς είναι ο ρυθμός ανάπτυξης της χωρητικότητας του παγκόσμιου εμπορικού στόλου. Σε ένα μακροπρόθεσμο χρονικό διάστημα, οι διαλύσεις πλοίων όσο και η εισχώρηση νεότευκτων πλοίων καθορίζουν τον ρυθμό ανάπτυξης. Ενώ κατά μέσο όρο η ζωή ενός πλοίου συνήθως δεν ξεπερνάει τα 24 με 25 έτη, οδηγείται ένα μικρό ποσοστό σε διάλυση σε ετήσια βάση, με συμπέρασμα ο ρυθμός ανάπτυξης της προσφοράς να μετρείται σε χρόνια. Επιπρόσθετα, όσον αφορά τις ομάδες όπου επηρεάζουν την προσφορά θαλάσσιων μεταφορών είναι: i) οι πλοιοκτήτες, ii) οι τράπεζες, iii) οι ναυλωτές και iv) οι νομοθετικοί οργανισμοί.

Βάσει αναφορών, και σχετικής αρθρογραφίας φαίνεται ότι για το διάστημα μεταξύ των ετών 2018 έως και το 2023, όπου σε αυτό το χρονικό διάστημα εμπεριέχονται δυσχέρειες όπως είναι η πανδημία από το ιό «COVID-19», όσο και ο πόλεμος μεταξύ της Ρωσίας και Ουκρανίας, ο μέσος ετήσιος ρυθμός αύξησης της ναυτιλίας εκτιμάται στο 3.8% περίπου. Παράλληλα, με γνώμονα τον «United Nations Conference on Trade and Development - UNCTAD», έχουν σημειωθεί και εντοπιστεί τάσεις που επιφέρουν αλλαγές στον κλάδο. Από την πλευρά της ζήτησης, η γεωπολιτική, οικονομική, αλλά και εμπορική αβεβαιότητα, σε συνδυασμό από μία αλληλουχία διαρθρωτικών αλλαγών. Η συνεχόμενη ανάπτυξη του τομέα της τεχνολογίας – ψηφιοποίησης. Επίσης, όσον αφορά την προσφορά, τα αισιόδοξα σενάρια θα μπορούσαν να επιφέρουν παραγγελία πλεονάζουσας χωρητικότητας, όπου με τη σειρά της θα έφερνε ανισορροπία μεταξύ προσφοράς και ζήτησης, αλλά και αστάθεια στα ναύλα. Παράλληλα, οι συμπράξεις / συμμαχίες αναπτύσσονται σε τρεις κατευθύνσεις εμπορευματοκιβωτίων από την Ανατολή προς τη Δύση, όπου στο σύνολο τους καλύπτουν το 93% της αναπτυσσόμενης χωρητικότητας. Συμπράξεις όπου ενισχύουν την διαπραγματευτική τους ισχύ με τους θαλάσσιους λιμένες, ενώ σημαντικό είναι και το φαινόμενο της μείωσης των εκπομπών κατά του περιβαλλοντικού αποτυπώματος.

Οι παραγγελίες πλοίων εκτελούνται βάσει εκτιμήσεων της ζήτησης, της προσφοράς, και των αδυναμιών όπου υπάρχουν στον κλάδο και ενδέχεται να καλυφτεί ένα ποσοστό από την παραγγελία

ενός νέου πλοίου. Ωστόσο, ένα πλοίο για να κατασκευαστεί και παραδοθεί στον κάτοχο του, χρειάζονται το πολύ τέσσερα έτη, δεδομένο όπου είτε πρέπει να συμπεριληφθεί από τη διοίκηση και να εκτελεστεί η παραγγελία σε τέτοιο χρόνο όπου να βρίσκεται εντός της ανάγκης, δηλαδή στο peak του ναυτιλιακού κύκλου. Συμπληρωματικά, κατά τον ²⁶ Stopford Martin, τα στάδια ενός ναυτιλιακού κύκλου είναι τέσσερα, και έτσι καθορίζεται η ζήτηση και προσφορά στον κλάδο. Πρώτο στάδιο είναι η ύφεση (trough), έπειτα ως δεύτερο είναι η ανάκαμψη (recovery), στη συνέχεια ως τρίτο είναι η κορύφωση (prosperity), και τελευταίο είναι η κατάρρευση (collapse). Τέσσερις φάσεις / στάδια, όπου επιδιώκουν όλοι όσοι είναι ενταγμένοι στον κλάδο, να προσδιορίσουν ώστε να κινηθούν αναλόγως. Με γνώμονα και τον ναυτιλιακό κύκλο παίρνει θέση ο ρυθμός ανάπτυξης του εμπορικού στόλου όπου έχει αλληλένδετη σχέση με την ισορροπία όπου υπάρχει μεταξύ των νέων πλοίων και παράλληλα τη διάλυση άλλων. Η διάλυση όπως προαναφέρθηκε δεν προσδιορίζεται βάσει ηλικίας μόνο ή της τεχνολογικής απαξίωσης, αλλά είναι μία αλληλουχία πολλών παραμέτρων όπου λαμβάνει υπόψιν της η εκάστοτε εταιρεία με σκοπό την μείωση αρχικά του κόστους κατά το ταξίδι ενός πλοίου, την μείωση των εκπομπών κατά το περιβάλλον, αλλά και όλων των κανονισμών όπου παίρνουν θέση και πρέπει κάθε πλοίο να πληροί με σκοπό την νόμιμη λειτουργία του. Επιπροσθέτως, ένας ακόμη παράγοντας όπου είναι καθοριστικός για την προσφορά είναι οι ναύλοι, όπου τα αρμόδια όργανα λήψης αποφάσεων αλλά και απεικόνισης της αγοράς και κλάδου, προσδιορίζουν το μέγεθος της προσφοράς.

Συνεπώς, όταν η προμήθεια των πλοίων είναι μικρή, αυξάνεται αυτομάτως το κόστος εκτέλεσης του δρομολογίου. Οι πλοιοκτήτες καταλήγουν με μεγαλύτερη διαπραγματευτική δύναμη, υψηλότερα έσοδα, οδηγώντας τις παραγγελίες για νέα πλοία, ενώ οι ναυλωτές προσπαθούν να μειώσουν το κόστος αποστολής. Αντίθετα, όταν υπάρχει υπερπροσφορά πλοίων, οι τιμές ναύλωσης πέφτουν και οι ιδιοκτήτες πρέπει να αντλήσουν από τα ταμειακά τους αποθέματα για να καλύψουν τα πάγια έξοδα των πλοίων. Για να αυξήσουν τη ρευστότητα, προβαίνουν σε πώληση πλοίων από τον στόλο τους, ενώ η περίοδος όπου εκτελείται αυτή η στρατηγική είναι και η «χειρότερη» στον ναυτιλιακό κύκλο και οι τιμές είναι όλο ένα και μικρότερες από την αρχική τους αξία. Παράλληλα, η αξία της διάλυσης ενός πλοίου είναι υψηλότερη από την αξία μεταπώλησης, επομένως υπάρχει κίνητρο για μείωση της προσφοράς πλοίων και αποκατάσταση της ισορροπίας.

2.4 Οι ναυτιλιακοί κύκλοι

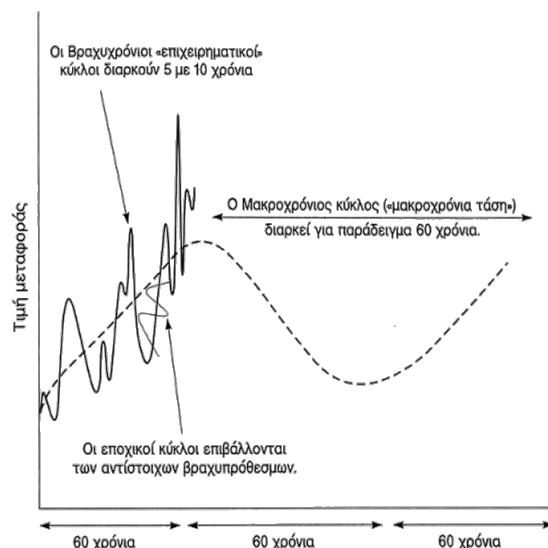
Ο ναυτιλιακός κλάδος προσδιορίζεται χρονικά από τους ναυτιλιακούς κύκλους / φάσεις, επηρεασμένο από διακυμάνσεις όπου δείχνουν τον κύκλο εξέλιξης των ναύλων και των τιμών των πλοίων. Έτσι, σημειώνονται συνολικά τέσσερις φάσεις όπου χαρτογραφούν αυτά τα σημεία σε μία αγορά, αναφορικά είναι: i) η ύφεση (trough), ii) η ανάκαμψη (recovery), iii) η κορύφωση (prosperity), και τελευταία φάση

²⁶ Stopford Martin, (2018), «Ναυτιλιακή Οικονομική», Εκδόσεις Παπαζήση.

αποτελεί iv) η κατάρρευση (collapse). Επιπρόσθετα, οι ναυτιλιακοί κύκλοι δεν είναι ένα στρατηγικό μοντέλο όπου έχει υιοθετηθεί μόνο από αυτόν τον κλάδο, αλλά έχουν παρατηρηθεί σε ολόκληρη την οικονομία, αλλά και σε επιμέρους τομείς. Ως εμπορικός κύκλος, απεικονίζονται οι διακυμάνσεις σε μία οικονομική δραστηριότητα μιας οικονομίας, που συνήθως εκφράζονται σε όρους εθνικού εισοδήματος σε μία συνεχόμενη βάση. Η περίοδος του κύκλου είναι ίση με το χρόνο από το σημείο εκκίνησης στη γραμμή τάσης για να επιστρέψει στο σημείο εκκίνησης μετά από ένα άνω και κάτω μισό κύκλο. Όπως συμβαίνει με κάθε οικονομική ποσότητα, η εξέλιξη των ναύλων και η σχετική αξία των πλοίων καθορίζονται από τους νόμους της προσφοράς και της ζήτησης. Σε αυτή την περίπτωση, είναι η προσφορά και η ζήτηση για την παγκόσμια χωρητικότητα του στόλου. Πιο συγκεκριμένα, οι κύκλοι της αγοράς αποτελούν την κινητήρια δύναμη σχετικά με τα οικονομικά ποσά που επενδύονται στον ναυτιλιακό κλάδο και τα ναύλα. Δεδομένο όπου λαμβάνουν οι ναυτιλιακοί οργανισμοί ώστε να είναι εντός ανταγωνισμού και να μπορούν να έχουν την υπεροχή, η αγορά τις παρασύρει προς την κατεύθυνση που απαιτείται για να υπάρχει όλο και πιο αποτελεσματική χρήση των πόρων ²⁷. Παράλληλα, λόγω της σημαντικότητας του για ορθή και αποτελεσματική λειτουργία των οργανισμών στον κλάδο, έχει δοθεί υψηλή προσοχή και σημασία στην ερμηνεία και τον ορισμό των φάσεων του κύκλου.

Όσον αφορά την προσέγγιση των κύκλων, πρέπει να γίνει προσδιορισμός των φάσεων και των υπόλοιπων χρονικών περιόδων όπου αποτελείται ένας κύκλος. Ένας κύκλος αποτελείται από τέσσερις φάσεις, όπως και προαναφέρθηκε, παράλληλα υπάρχουν και άλλες χρονικές περίοδοι όπου συσχετίζονται από τις βασικές φάσεις. Συνεπώς, εντάσσονται οι βραχυχρόνιοι ή αλλιώς επονομαζόμενοι και ως «επιχειρηματικοί κύκλοι» με διάρκεια πέντε έως και δέκα έτη, στη συνέχεια λαμβάνουν χώρα οι «εποχικοί κύκλοι» με βραχυπρόθεσμη διάρκεια και τέλος είναι οι μακροχρόνιοι κύκλοι ή διαφορετικά και ως «μακροχρόνιες τάσεις» με διάρκεια έως και εξήντα έτη. Μέσω του Διαγράμματος 2.2 γίνεται η απεικόνιση των όλων φάσεων και υποφάσεων των ναυτιλιακών κύκλων, με σχολιασμό των χρόνων συνδυαστικά σε μία περίοδο ενός κύκλου.

²⁷ Culliname Kevin, (2011), «International Handbook of Maritime Economics».



Διάγραμμα 2.2 – Οι μακροχρόνιοι, βραχυχρόνιοι και εποχικοί κύκλοι

Πηγή: Stopford Martin, (2018), «Ναυτιλιακή Οικονομική», Εκδόσεις Παπαζήση.

2.4.1 Οι φάσεις ενός χαρακτηριστικού ναυτιλιακού κύκλου

Υφεση (Trough)

Βάσει των τεσσάρων φάσεων δίνεται η σκυτάλη στην πρώτη φάση, διαφορετικά αναφερόμενο και ως στάδιο, όπου είναι το κατώτατο σημείο της ύφεσης «trough». Το συγκεκριμένο στάδιο χαρακτηρίζεται από τρία χαρακτηριστικά. Αρχικά, τα σημάδια χωρητικότητας πλεονάσματος είναι εμφανή όσον αφορά την χωρητικότητα του ναυτιλιακού στόλου, ενώ κατά την ίδια χρονική περίοδο τα πλοία σχηματίζουν ουρές ώστε να δέσουν στα σημεία φόρτωσης και επιδιώκουν την εξοικονόμηση καυσίμων, όσο είναι πραγματεύσιμο. Στη συνέχεια, οι τιμές των ναύλων σημειώνουν μείωση σε επίπεδο κατά το οποίο είναι ίσο με το επίπεδο κάλυψης του λειτουργικού κόστους ενός αναποτελεσματικού πλοίου, όπου παροπλίζεται. Παράλληλα, οι χαμηλές τιμές ναύλων και οι ελάχιστες πιστώσεις δημιουργούν αρνητικές χρηματικές ροές με αποτέλεσμα τη συσσώρευση χρηματοπιστωτικών πιέσεων, όπου οδηγούν σε στασιμότητα, αφού οι πιο δύσκολες αποφάσεις αναβάλλονται για μία μελλοντική περίοδο και εντέλει ατονούν. Σε περιόδους όπου οι κύκλοι σημειώνουν ακραία σημεία, τα πιστωτικά ιδρύματα και πιο συγκεκριμένα οι τράπεζες προχωράνε σε ενέργεια κατασχέσεων και έτσι οργανισμοί προβαίνουν σε ενέργειες μεταπώλησης σύγχρονων πλοίων σε τιμές πολύ χαμηλότερες από το εκτιμώμενο κόστος, πολύ χαμηλότερα από τη λογιστική τους αξία, με σκοπό την άμεση ρευστοποίηση. Επιπρόσθετα, οι τιμές παλαιότερων πλοίων μειώνονται σε επίπεδα ίδια με αυτά κατά τα οποία πωλούνται σε τιμές «scrap».

Συνεπώς, η αγορά οδηγείται σε μία κατάσταση ενεργητικής κατεδάφισης της υπάρχουσας κατάστασης, και σταδιακά επέρχεται η επόμενη φάση της ανάκαμψης.

Ανάκαμψη (Recovery)

Με γνώμονα την προσφορά και τη ζήτηση να οδηγούνται σε σημείο ισορροπίας, χωρίς να σημειώνονται πλεονάσματα ή ελλείματα μεταξύ των δύο οπτικών, οι τιμές στα ναύλα βρίσκονται λίγο παραπάνω από το σημείο όπου καλύπτεται το λειτουργικό κόστος, ενώ παράλληλα σημειώνεται και αισθητή πτώση του παροπλισμένου τονάζ. Η αβεβαιότητα στην αγορά συνεχίζεται, με τη διαφορά ότι αυξάνεται η εμπιστοσύνη, πληροφορία όπου αν δεν εξεταστεί πληρέστερα από το αρμόδιο όργανο, ενδέχεται να μη φέρει και το επιθυμητό αποτέλεσμα, την ανάκαμψη. Παράλληλα, η ρευστότητα βελτιώνεται, ενώ οι τιμές των μεταχειρισμένων πλοίων αυξάνονται και έτσι η ψυχολογία της αγοράς έρχεται σε μία σταθερή εικόνα.

Κορύφωση (Peak)

Στη φάση αυτή του κύκλου, η αγορά βρίσκεται σε ισορροπία καθώς έχει απορροφηθεί όλη η προσφορά πλοίων. Παράλληλα σε αυτό το σημείο, τα ναύλα είναι πιο υψηλά απ' ό τι ήταν σε προηγούμενά σημεία του ναυτιλιακού κύκλου, με αναφορά να ξεπερνάνε κατά δύο έως και τρεις φορές το κόστος λειτουργίας του πλοίου. Η συγκεκριμένη φάση ενδέχεται να κρατήσει από βδομάδες έως και χρόνια, εξαρτάται από τις πιέσεις όπου θα ασκηθούν μεταξύ της ισορροπίας προσφοράς και ζήτησης. Ωστόσο, οι τιμές των μεταχειρισμένων πλοίων έχουν σημειώσει αισθητή αύξηση, τόσο γρήγορα που η τιμή μεταπώλησης ορισμένων σύγχρονων πλοίων μπορεί να είναι υψηλότερη από την αξία κατασκευής.

Κατάρρευση (Collapse)

Μία φάση όπου σημειώνεται υπέρβαση της ζήτησης, έτσι η αγορά οδηγείται σε κατάρρευση, με αποτέλεσμα την ισχυρή μείωση των ναύλων. Έτσι, σημειώνεται καθολικό γύρισμα της αγοράς από θεμελιώδεις παράγοντες όπως είναι ο οικονομικός κύκλος ή ακόμη και η εισαγωγή νεότευκτων πλοίων στην αγορά σε περίοδο με υψηλά ναύλα.

Συνοπτικά, ο ναυτιλιακός κύκλος είναι πολύ σημαντικός και είναι υψίστης σημασίας ο ορισμός των περιόδων όπου έπονται, με σκοπό η κάθε ναυτιλιακή εταιρεία να εφαρμόσει την ανάλογη στρατηγική, ώστε να τεθούν χρονικά πλαίσια βάσει του πλανογράμματος. Έτσι, τόσο οι περίοδοι μέσα σε έναν ναυτιλιακό κύκλο παράλληλα με την συνολική εικόνα όλων των φάσεων όπου απαρτίζουν τον κύκλο πρέπει να προσδιοριστούν. Ένας πλήρης κύκλος αποτελείται από τέσσερις φάσεις, την ύφεση, την ανάκαμψη, την κορύφωση και σε τελικό στάδιο την κατάρρευση της αγοράς. Βασικούς παράγοντας

αυτών των ανισορροπιών είναι η αλληλεπίδραση της προσφοράς και της ζήτησης. Ένας κύκλος δεν μπορεί να προσδιοριστεί και αυτό τον καθιστά αβέβαιο σε κάθε χρονική περίοδο, ενώ η πρόβλεψη του επόμενου ναυτιλιακού κύκλου είναι απίθανη έως και ανέφικτη. Συμπληρωματικά, βάσει μελετών ²⁸ φανερώθηκε ότι κατά το διάστημα 1869 έως και 1994, για 125 έτη, σημειώθηκαν δώδεκα κύκλοι, με κατά μέσο όρο διάρκειας περίπου 7,2 έτη κατά προσέγγιση, με τυχαίες διακυμάνσεις, με μοναδικό κοινό χαρακτηριστικό να έχουν την αρχή, την μέση και το τέλος. Επιπροσθέτως, τους κύκλους τους ακολουθεί - παρακολουθεί και η ναυτιλιακή χρηματοδότηση, όπως τις διακυμάνσεις των ναύλων και των τιμών των πλοίων, όπου ακολουθούν με τη σειρά τους την οικονομική / βιομηχανική δραστηριότητα. Χαρακτηρίζεται ως μία κυκλική αγορά, όπου με το κατάλληλο ανθρώπινο δυναμικό και τεχνογνωσία καθιστούν την δημιουργία λειτουργικών ναυτιλιακών οργανισμών. Ενώ όσον αφορά την μεταβλητότητα των ναυτιλιακών κύκλων, βάσει μελετών φαίνεται ότι από το 1950 έως και έπειτα οι ναύλοι σημειώνουν έντονη αστάθεια και παραλλήλως καθιστούν δύσκολη την πρόβλεψη τους.

2.5 Κλιματική αλλαγή και επιπτώσεις στην ναυτιλιακή βιομηχανία

Μέσω της κλιματικής αλλαγής γίνεται αναφορά σε μακροπρόθεσμες αλλαγές στις θερμοκρασίες αλλά και τα καιρικά μοτίβα όπου παρουσιάζοντουσαν. ²⁹ Παρόλα αυτά, η ανθρώπινη δραστηριότητα ήταν ο κύριος μοχλός της κλιματικής αλλαγής από το 1800, σε μεγάλο βαθμό λόγω της καύσης ορυκτών καυσίμων όπως ο άνθρακας, το πετρέλαιο και το φυσικό αέριο. Η καύση ορυκτών καυσίμων έχουν ως αποτέλεσμα την έκκριση καυσαερίων στην ατμόσφαιρα, με αποτέλεσμα την επιβάρυνση του αέρα και μετέπειτα όλης της γης, ενώ στη συνέχεια απορροφάτε η θερμοκρασία του ήλιου και αυξάνεται η γενικότερη θερμοκρασία. Ενέργειες, όπου ενώ έχουν βελτιώσει την ποιότητα ζωής, έχουν αρνητικό αντίκτυπο στη γη και γενικότερα στην ατμόσφαιρα, με επερχόμενο αποτέλεσμα την εμφάνιση του φαινομένου του θερμοκηπίου. Ωστόσο, η καύση πετρελαίου και βενζίνης για την μετακίνηση μέσω αμαξιδίων, η χρήση πετρελαίου για την θέρμανση σπιτιών και κτηρίων, η χρήση πετρελαίου για την μετακίνηση караβιών, αλλά και η κηροζίνη για τα αεροπλάνα ενώ έχουν παρουσιάσει βελτίωση στην ποιότητα ζωής, επιβαρύνουν τον πλανήτη με τους ρύπους και εκπομπές μεθανίου. Η ενέργεια, η βιομηχανία, οι μεταφορές, τα κτίρια, η γεωργία και η χρήση γης είναι οι κύριες πηγές εκπομπών ³⁰.

Η ναυτιλιακή βιομηχανία, βάσει ερευνών είναι επιρρεπής σε ζημιές δισεκατομμυρίων δολαρίων τόσο σε υποδομές όσο και σε διαταραχές του εμπορίου από τις επιπτώσεις της κλιματικής αλλαγής, με έτσι παρουσιάζεται έντονη ανισορροπία μεταξύ προσφοράς και ζήτησης. Πιο συγκεκριμένα, η διεθνής ναυτιλία, σημειώνει με το πέρασμα των ετών έντονη αύξηση τα τελευταία έτη, με αποτέλεσμα τον

²⁸ Stopford Martin, (2018), «Ναυτιλιακή Οικονομική», Εκδόσεις Παπαζήση.

²⁹ United Nations - www.un.org.

³⁰ What Is Climate Change? - www.un.org.

υπερδιπλασιασμό του ετήσιου όγκου εμπορίου. Δεδομένης της εξέλιξης όπου έχει παρουσιαστεί στον κλάδο της ναυτιλίας, σε συνδυασμό με την εξάρτηση της ναυτιλίας από καύσιμα που ρυπαίνουν το περιβάλλον. Η βιομηχανία μέσω της έντονης εξέλιξης όπου έχει σημειώσει μέσα σε αυτά τα έτη, έχει παράλληλα και έντονο αντίκτυπο και αποτελεί μεγάλο εκπομπό αερίων θερμοκηπίου, αντιπροσωπεύοντας επί του παρόντος το 20% των παγκόσμιων εκπομπών από τις μεταφορές. Επιπρόσθετα, λόγω της αύξησης της στάθμης της θάλασσας σε συνδυασμό με την αύξηση της βροχόπτωσης και των πλημμυρών στην ενδοχώρα, η κλιματική αλλαγή συντελεί απειλή για τους ναυτιλιακούς οργανισμούς³¹.

Βάσει προηγούμενων επιπτώσεων και αναγεννώμενων σεναρίων κλιματικής αλλαγής έως σε περίπου ογδόντα χρόνια, οι έρευνες προβλέπουν ότι οι πρόσθετες ετήσιες ζημιές στους λιμένες ενδέχεται να πλησιάσουν σχεδόν τα 18 δισεκατομμύρια δολάρια έως το 2100. Παράλληλα, λόγω καιρικών φαινομένων, όπου δυσκολεύουν τη λειτουργία λιμένων και έχουν ως αποτέλεσμα την παύση λειτουργίας τους, το περιβάλλον θα μπορούσε να προσθέσει έως και 7,6 δισεκατομμύρια δολάρια σε μία ετήσια βάση, αντανακλώντας τις οικονομικές απώλειες που βαρύνουν τους λιμένες, τους αποστολείς και τους μεταφορείς λόγω του κλεισίματος των λιμένων και των εξόδων για τους πελάτες αποστολής. Συμπληρωματικά, με αυτά τα προστιθέμενα μελλοντικά κόστη λόγω της κλιματικής αλλαγής είναι περίπου ισοδύναμα και τα συνολικά ετήσια καθαρά κέρδη για τον τομέα των λιμένων εμπορευματοκιβωτίων το 2019. Το παγκόσμιο εμπόριο εκτιμάται να αυξηθεί στο μέλλον, όπως και ο όγκος των εμπορευμάτων. Παράλληλα, βάσει των διακυμάνσεων όπου έχουν σημειωθεί στον ναυτιλιακό κλάδο σε συνάρτηση με τις επιπτώσεις της κλιματικής αλλαγής, οι δυσχέρειες πληθαίνουν με αποτέλεσμα να θεωρηθεί αβέβαιο το μέλλον.

Παραλλήλως, λόγω των επιπτώσεων της κλιματικής αλλαγής, αλλά και των όλων εξελίξεων με το πέρασμα των ετών, τόσο με το κανονιστικό πλαίσιο όσο και με την σύνεση όλων των μελών του ναυτιλιακού κλάδου, επιδιώκεται η μείωση των εκπομπών προς το περιβάλλον και το πράσινο αποτύπωμα. Οι ενέργειες όπου λαμβάνει υπόψη ο κλάδος είναι πρωταρχικά το πράσινο αποτύπωμα και η μετάβαση των οργανισμών ώστε να μειωθεί η επιβάρυνση προς το περιβάλλον. Επιπροσθέτως, επιδιώκεται η επένδυση και δοκιμή σε καύσιμα και τεχνολογίες μηδενικών εκπομπών που στοχεύουν στην ανάπτυξη εμπορικών βιώσιμων πλοίων βαθέων υδάτων μηδενικών εκπομπών έως το 2030.

2.6 Πληθωρισμός και ναυτιλιακός κλάδος

Η παγκόσμια οικονομία την δεδομένη περίοδο έχει πολλούς παράγοντες όπου την επηρεάζουν άμεσα ή έμμεσα, έτσι χαρακτηρίζεται η περίοδος από την αστάθεια και τον πληθωρισμό. Συνεπώς, τραπεζικά ιδρύματα τόσο με την αύξηση του επιτοκίου επιδιώκουν την μείωση της μεταβλητότητας όσο και του

³¹ Shipping Industry and Ports Susceptible to Billions of Dollars in Damage, Disruption from Climate Change - www.edf.org.

πληθωρισμού με σκοπό την ύφεση. Τόσο η πανδημία, όπου διήρκεσε δύο έτη, αλλά και η χρονική επανέναρξη της αγοράς έως ότου επέλθει στην πρωταρχική της φάση η αγορά, σημείωσαν μία πληθώρα με ζημιές. Παράλληλα, το ξέσπασμα του πολέμου, με την Ρωσία να εισβάλλει στην Ουκρανία, καθυστέρησαν κατά πολύ την ανάκαμψη, αλλά αντιθέτως επήλθε ένα πάγωμα στην αγορά με το μέλλον να είναι αβέβαιο. Ωστόσο, όπως αναφέρθηκε από αναφορές και συγκεκριμένα από αναλυτές του ναυλομεσιτικού οίκου «Xclusiv Shipbrokers Inc.», σημειώθηκε ότι παρά τις δυσχέρειες όπου σημειώθηκαν τα τελευταία έτη, ο κλάδος της ναυτιλίας φαίνεται ότι έχει θετική συσχέτιση στους δείκτες απόδοσης. Πιο συγκεκριμένα, η συσχέτιση πραγματοποιήθηκε μεταξύ δεικτών απόδοσης, έγινε παρουσίαση με τον δείκτη «BDI – Baltic Dry Index» όπου είναι ένας δείκτης κόστους ναύλων, με τον δείκτη «BCTI – Baltic Exchange Clean Tanker Index» έναν δείκτη ναύλωσης ναύλων για δεξαμενόπλοια και τον δείκτη «BDTI – Baltic Dirty Tanker Index» όπου κάνει απεικόνιση των ναύλων για δεξαμενόπλοια αργού πετρελαίου. Σκοπός της ανωτέρω συσχέτισης ήταν η απεικόνιση του κλάδου, όπου έτσι φαίνεται η ανοδική και θετική εξέλιξη του δείκτη BDI που είχε ισχυρότερη θετική συσχέτιση κατά τα τελευταία δέκα έτη. Οι δείκτες κατά βάση ακολουθούν την τάση του πληθωρισμού, όπου αυτό σημαίνει αυτομάτως ότι ο αυξανόμενος πληθωρισμός ενδέχεται να μην επιφέρει αρνητικό αποτέλεσμα στον κλάδο. Οι ναύλοι κυμαίνονται σε υψηλότερο βαθμό, ωθώντας τις τιμές των μεταχειρισμένων προς τα πάνω, ενώ οι τιμές των νέων πλοίων κινούνται ανοδικά λόγω του υψηλότερου κόστους κατασκευής και των τιμών σκραπαρίσματος να ανέρχονται σχεδόν 40% υψηλότερες σε μία ετήσια βάση.

Στην αγορά ξηρού φορτίου παρατηρήθηκε ότι ο δείκτης «BCI – Baltic Capesize Index», ένας δείκτης ναύλωσης για πλοία capesize, σημείωσε αύξηση κατά 85% περίπου και πιο συγκεκριμένα από τις αρχές του έτους 2022 σημειώθηκε αύξηση κατά 46%. Για αυτήν την αύξηση, λαμβάνονται υπόψη πολλοί παράγοντες όπως και είναι η αυξημένη ζήτηση άνθρακα, ειδικά από την Ινδία. Ενώ λόγω του πολέμου η ενεργειακή κρίση συνεχίζεται, με πολλές χώρες να ψάχνουν για εναλλακτικούς προμηθευτές και χρήση διαφορετικών λιμένων και διαδρομών όπως είναι η Αυστραλία, η Ινδονησία και η Νότια Αφρική, προσθέτοντας τόνους μιλίων στη ναυτιλιακή βιομηχανία και έτσι αυξάνοντας τη ζήτηση για το θαλάσσιο εμπόριο. Ωστόσο, η Ινδία, σε μια προσπάθεια να αποτρέψει οποιαδήποτε ενεργειακή διάσπαση και να μειώσει το ενεργειακό κόστος, επιδίωξε την αγορά περισσότερου άνθρακα κατά κύριο λόγο από την Αυστραλία, την Κίνα και την Ινδονησία.

Ωστόσο, κατά το διάστημα έπειτα από την πανδημία, σημειώθηκε έντονη αύξηση της χρήσης πλοίων και δεξαμενοπλοίων, στοιχεία όπου αύξησαν και αυτομάτως την ανάγκη για πετρέλαιο. Συνεπώς, η αυξημένη ζήτηση για αγαθά πετρελαίου ώθησε τα διυλιστήρια στην επανέναρξη και παράλληλα την προσθήκη ενός νέου διυλιστηρίου στην Μαλαισία με παραγωγή 300.000 βαρελιών σε ημερήσια βάση. Αυτή η νέα προσθήκη ήταν μία κοινοπραξία μεταξύ της «Saudi Aramco» και «Petronas». Παράλληλα, λόγω του πολέμου η τιμή πετρελαίου της Ρωσίας έχει μειωθεί έντονα, με την Κίνα και Ινδία να διαπραγματεύονται σε χαμηλές τιμές. Ενώ, ο μεγαλύτερος αγοραστής της Ρωσίας,

όπου ήταν η Ευρώπη, έκανε αναζήτηση εναλλακτικών λύσεων.³² Επίσης, πολλοί Ευρωπαίοι έμποροι αργού πετρελαίου υποστήριξαν την αγορά αργού πετρελαίου υψηλής ιρακινής ποιότητας «Basrah Medium», από τα διυλιστήρια της Μεσογείου, αλλά και της Βορειοδυτικής Ευρώπης, νέες πηγές πετρελαίου όπου θα μειωναν αισθητά τις πωλήσεις της Ρωσίας. Πρόσθετα, το ρωσικό αργό πετρέλαιο θα ρέει προς την Κίνα και την Ινδία αντί της Ευρώπης, έτσι θα αυξηθεί η χρήση πλοίων, με ζήτηση σε συγκεκριμένου τύπου καραβιών ικανών να μπορούν να μεταφέρουν τέτοια επίπεδα πετρελαίου³³.

2.7 Κύριες θαλάσσιες γραμμές

Χαρτογραφούνται πολλές θαλάσσιες διαδρομές κατά τις οποίες συνδέονται τα λιμάνια και χρησιμοποιούνται για τη θαλάσσια ναυτιλία. Ο κύριος άξονας αποτελεί και είναι ένας περιφερειακός ισημερινός διάδρομος (circum - equatorial corridor) με σύνδεση της Βόρειας Αμερικής, της Ευρώπης και της Ασίας (Pacific Asia) μέσω της διώρυγας του Σουέζ, το στενό της Μάλακα (Strait of Malacca) και τη διώρυγα του Παναμά. Διαδρομές όπου υποστηρίζουν το μεγαλύτερο μέρος της ναυσιπλοΐας, αλλά παράλληλα υπάρχουν και πολλές εναλλακτικές διαδρομές όπου υποστηρίζουν μεγάλο μέρος των θαλάσσιων δρομολογίων. Η υπερατλαντική και υπερείρηνική κυκλοφορία αφορά μια μεγάλη ποικιλία λιμανιών, επομένως υπάρχουν πολλές διαδρομές, όπου έχουν μονοπάτι κατά μήκος του geodesic ή του great circle. Ωστόσο, η κίνηση μέσω του Ινδικού Ωκεανού είναι κατά κύριο λόγο ενδιάμεση διαδρομή μεταξύ της Ασίας (Pacific Asia) και της Ευρώπης, με διαδρομές να εννοούνται μεταξύ του στενού της Μάλακα (Strait of Malacca) και του στενού Bab el-Mandab³⁴. Ωστόσο, έγινε ένας διαχωρισμός με δύο υποκεφάλαια ώστε να φανεί η διαφορά λόγω του ξεσπάσματος του πολέμου, μεταξύ της Ρωσίας και Ουκρανίας.

2.7.1 Βασικές διαδρομές (πριν τον πόλεμο)

Οι θαλάσσιες διαδρομές διαμορφώνονται και σχεδιάζονται με γνώμονα τα υποχρεωτικά σημεία διέλευσης, εκ των οποίων αποτελούν στρατηγικές τοποθεσίες που λειτουργούν ως σημεία πνιγμού.³⁵ Τα σημεία πνιγμού είναι ευρέως γνωστά και χρησιμοποιούνται, με ρίσκο έως και τη ζημία του πλοίου, λόγω της μείωσης των αποστάσεων, όπου φέρνουν στο προσκήνιο, τη μείωση καυσίμων και παράλληλα του χρόνου.³⁶ Τα βασικότερα και πιο γνωστά στενά «Chokepoints» είναι: i) το κανάλι του Παναμά

³² Basrah Medium: The New Leader of the Iraqi Crude Pack - www.petro-logistics.com.

³³ Η αύξηση του πληθωρισμού παγκοσμίως φέρνει κέρδη στη Ναυτιλία - www.newmoney.gr.

³⁴ Main Maritime Shipping Routes - porteconomicsmanagement.org.

³⁵ What are Maritime Chokepoints? - www.marineinsight.com.

³⁶ Mapping the World's Key Maritime Choke Points - www.visualcapitalist.com.

(Panama Canal), ii) το κανάλι του Σουέζ (Suez Canal), iii) το στενό της Μάλακα (Strait of Malacca), iv) το στενό του Ορμούζ (Strait of Hormuz), v) το στενό Bab el-Mandab. Ακολούθως γίνεται σύντομη αναφορά για τα προαναφερόμενα στενά ή σημεία πνιγμού:

The Panama Canal

Το κανάλι του Παναμά είναι σημείο καμπής με παροχή συντομότερης διαδρομής για πλοία όπου ταξιδεύουν μεταξύ του Ειρηνικού και του Ατλαντικού ωκεανού.³⁷ Τα πλοία όπου ταξιδεύουν μεταξύ της ανατολικής και δυτικής ακτής των Ηνωμένων Πολιτειών εξοικονομούν ναυτιλιακά μίλια με την χρήση αυτού του καναλιού, κατά το οποίο συντομεύει ένα ταξίδι κατά 21 μέρες. Ωστόσο, βάσει αναφορών κατά το ημερολογιακό έτος 2019 μεταφέρθηκαν 252 εκατομμύρια τόνοι αγαθών μέσω της διώρυγας του Παναμά, με απολαβές πάνω από 2,6 δισεκατομμύρια δολάρια, ενώ το 2020 μεταφέρθηκαν πάνω από 259 εκατομμύρια τόνοι.

The Suez Canal

Η διώρυγα του Σουέζ, το αναφερόμενο και ως κανάλι, είναι μία αιγυπτιακή πλωτή οδός με σύνδεση της Ευρώπης με την Ασία. Δίχως αυτό το πέρασμα, τα πλοία πρέπει να πλεύσουν περιμετρικά από την Αφρική, δεδομένο όπου καθιστά στα πλοία την πλεύση περισσότερων ημερών (περίπου επτά) με υψηλότερο κόστος για την εκτέλεση των ταξιδιών τους. Κατά το 2019 καταγράφηκαν περίπου 19.000 πλοία να κάνουν χρήση του καναλιού και περίπου η εκτιμώμενη ποσότητα όπου μεταφέρθηκε ήταν στο 1 εκατομμύριο τόνοι. Παράλληλα, λόγω της αυξημένης χρήσης του καναλιού και συνδυαστικά με το μπλοκάρισμα πλοίου που προκλήθηκε από πλοίο μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων της Ταιβάν το 2021, έγινε αποδεκτό πως η πλωτή οδός εξακολουθεί να είναι ευάλωτη έως και σήμερα, παρά τις ενέργειες επέκτασης του καναλιού.

The Strait of Malacca

Το στενό της Μάλακα αποτελείται από 1,5 ναυτικό μίλι, δεδομένο όπου το καθιστά από τα πιο επικίνδυνα και στενά περάσματα στο σύνολο των διαδρομών και ειδικότερα στα σημεία πνιγμού σε ένα παγκόσμιο επίπεδο. Με εξαίρεση την επικινδυνότητα που υπάρχει με το πέρασμα αυτό, αποτελεί ένα από τα πιο κρίσιμα μονοπάτια της Ασίας, καθώς παρέχει σύνδεση μεταξύ, της Ινδίας και της Νοτιοανατολικής Ασίας. Το πέρασμα αυτό χρησιμοποιείται σε μία ετήσια βάση από περίπου 130.000 πλοία, όπου επισκέπτονται το λιμάνι της Σιγκαπούρης κάθε χρόνο. Εκτός από την επικινδυνότητα όπου

³⁷ Ναυτιλία: Τα 5 «κλειδιά» του εμπορίου - www.ot.gr.

υπάρχει από το πέρασμα αυτό, σημειώνεται και έντονη πειρατεία, με το 2019 να έχουν πραγματοποιηθεί περίπου 30 περιστατικά πειρατείας, βάσει αναφορών από τον οργανισμό «ReCAAP ISC».

The Strait of Hormuz

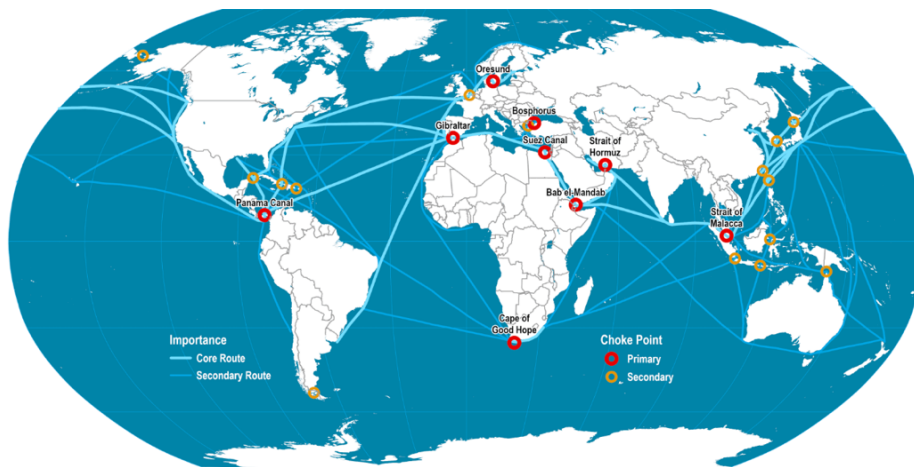
Ένα στενό όπου είναι υπό την αιγίδα του Ιράν, το συγκεκριμένο στενό συνδέει τον Περσικό κόλπο του Ομάν, με τελική κατάληξη στην Αραβική Θάλασσα. Αποτελεί την βασική φλέβα για την παγκόσμια προσφορά πετρελαίου, με μεταφορά περίπου 21 εκατομμυρίων βαρελιών ημερησίως.

The Bab el-Mandab Strait

Το συγκεκριμένο στενό είναι άλλος ένας βασικός διάδρομος για την εκτέλεση διαδρομών μεταφοράς πετρελαίου και φυσικού αερίου παγκοσμίως. Η σύνδεση μεταξύ της Αφρικής και της Μέσης Ανατολής, αποτελεί μία κρίσιμη διαδρομή με σύνδεση της Μεσογείου, με χρήση της διώρυγας του Σουέζ, με τον Ινδικό ωκεανό. Η κρισιμότητα του συγκεκριμένου στενού είναι σε ίδιο βαθμό όπως και με το στενό της Μάλακα, είναι υψηλού κινδύνου για επιθέσεις πειρατείας. Το 2020 και συγκεκριμένα τον Μάιο καταγράφηκε γεγονός με δεξαμενόπλοιο χημικών του Ηνωμένου Βασιλείου να δέχεται επίθεση στα ανοικτά των ακτών της Υεμένης, αποτελώντας την ένατη επίθεση πειρατείας στην περιοχή την συγκεκριμένη χρονιά.

Συνεπώς, φυσικοί παράγοντες όπως είναι οι άνεμοι, ακτές, θαλάσσια ρεύματα, βάθος, πάγος, ύφαλοι, αλλά και τα πολιτικά σύνορα διαδραματίζουν ουσιαστικό ρόλο στη διαμόρφωση των θαλάσσιων διαδρομών, με αποτέλεσμα οι διαδρομές δια θαλάσσης να επιδιώκουν την εκτέλεση της μεγάλης κυκλικής απόστασης. Τα κύρια και βασικά δρομολόγια είναι εκείνα που υποστηρίζουν τις πιο σημαντικές εμπορικές δραστηριότητες και εξυπηρετούν μεγάλες αγορές, ενώ οι δευτερεύουσες διαδρομές αποτελούν επι το πλείστον σύνδεση μεταξύ μικρότερων αγορών. Έτσι, ως πρωτεύοντα σημεία πνιγμού είναι εκείνα όπου προσφέρουν περιορισμένες οικονομικά αποδοτικές εναλλακτικές διαδρομές, κατά τις οποίες θα βλάψουν σοβαρά το παγκόσμιο εμπόριο εάν διαταραχθούν. Η πρώτη κατηγορία σημείων πνιγμού αφορά συνδέσεις κατά μήκος μεγάλων ωκεανών και θαλασσών. Μεταξύ αυτών, είναι το κανάλι του Παναμά, η διώρυγα του Σουέζ και το στενό της Μάλακα, όπου αποτελούν τα βασικότερα περάσματα στο παγκόσμιο εμπόριο αγαθών και εμπορευμάτων. Με ένα υποθετικό σενάριο κλεισίματος των σημείων αυτών, θα επέλθει έντονη επιβάρυνση του περιβάλλοντος, λόγω των αυξημένων ημερών για την εκτέλεση των ταξιδιών. Επίσης, ένας δεύτερος τύπος σημείων πνιγμού αφορά την σύνδεση σημείων με σημαντικές πηγές και εμπορικές δυνατότητες, όπως και είναι το στενό του Ορμούζ, με παροχή πρόσβασης στον Περσικό κόλπο του Βοσπόρου και μετέπειτα πρόσβαση στη Μαύρη θάλασσα. Υψίστης σημασίας είναι επίσης και το στενό του Όρεσσοντ, καθώς είναι η μόνη προσβάσιμη διαδρομή στη Βαλτική θάλασσα και στα κύρια λιμάνια της Ρωσίας. Με το κλείσιμο αυτών

των σημείων, ανεξάρτητα από τον χρόνο όπου είναι αναγκαίος για την εκτέλεση των δρομολογίων, η χρήση εναλλακτικών χερσαίων οδών θα αποτελέσει απίθανη και ως αποτέλεσμα θα επέλθει η ανικανότητα χειρισμού των όγκων μεταφοράς. Επιπρόσθετα, όσον αφορά τα δευτερεύοντα σημεία πνιγμού, είναι θαλάσσιες διαδρομές που έχουν εναλλακτικές, αλλά παράλληλα συνεπάγονται από αξιοσημείωτη παράκαμψη. Διαδρομές όπως είναι το πέρασμα του Μαγγελάνου, το στενό του Ντόβερ, το στενό Σουντα και το στενό της Ταιβάν. Ακολουθώντας, με γνώμονά την Εικόνα 2.1 γίνεται απεικόνιση των επικίνδυνων αλλά και βασικών σημείων chokepoints και παράλληλα των βασικών και εναλλακτικών διαδρομών.



Εικόνα 2.1 – Main Maritime Shipping Routes

Πηγή: portecomicsmanagement.org

2.7.2 Βασικές διαδρομές (μετά τον πόλεμο)

Ο πόλεμος μεταξύ της Ρωσίας και Ουκρανίας επηρέασε την ευρύτερη επικράτεια με αποτέλεσμα να αναδιαμορφωθούν οι διαδρομές. Πιο συγκεκριμένα, η Ουκρανία αποτελεί έναν από τους βασικότερους και κύριους παραγωγούς δημητριακών παγκοσμίως, έτσι η εξαγωγική δυνατότητα χαρακτηρίζεται ως έντονη για τα αγαθά αυτά σε περιοχές όπως είναι η Αφρική, Μέση Ανατολή και Ευρώπη, όπου είναι εξαρτώμενες από τις θαλάσσιες μεταφορές και τα λιμάνια της, ενώ λόγω του πολέμου «πάγωσε» η διέλευση δρομολογίων. Συνδυαστικά η Ρωσία και Ουκρανία έχουν εξαγωγική δύναμη της τάξης του 12% σε ένα παγκόσμιο επίπεδο, όσον αφορά τα τρόφιμα. Ωστόσο, πριν τον πόλεμο, η εξαγωγική δύναμη της Ουκρανίας χαρακτηριζόταν από την δυναμική υπεροχή όπου είχε καταγραφεί, περισσότερο από το 90% των γεωργικών αγαθών της, όπου εκτιμόταν περίπου στα 6 εκατομμύρια τόνους αγαθών,

μέσω της Μαύρης Θάλασσας. Ενώ η μεταφορά και εκτέλεση δρομολογίων μέσω εναλλακτικών οδών ήταν μόνο μία προσωρινή λύση ³⁸.

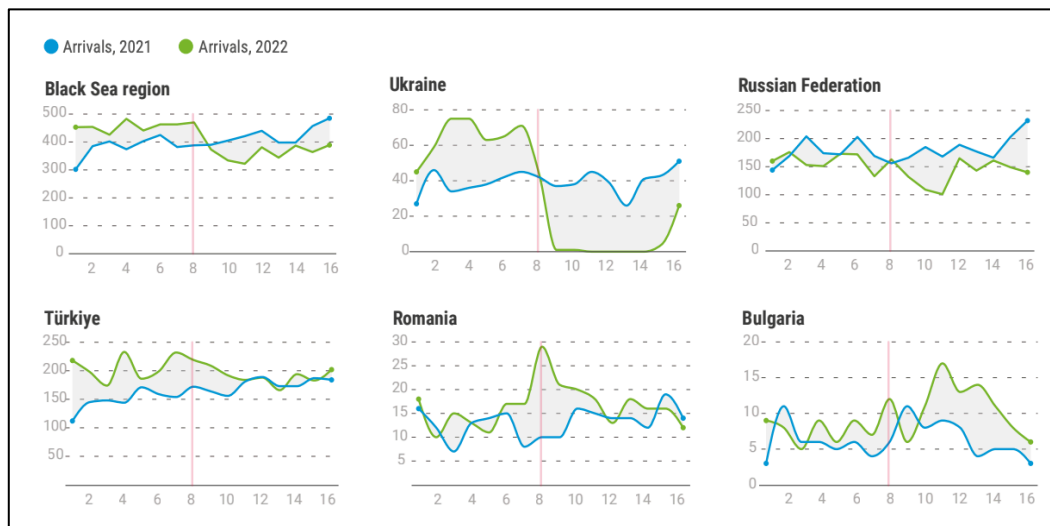
Με το «πάγωμα» των λιμένων στην Ουκρανία, προκλήθηκε έντονη αναστάτωση σε όλες τις αλυσίδες εφοδιασμού, τόσο σε ευρωπαϊκές όσο και μη, λόγω της μη θαλάσσιας επιμελητείας και συνδεσιμότητας, όπου έτσι επήλθε η διεθνής κρίση. Ο πόλεμος της Ρωσίας συνεχίστηκε και έτσι αυτομάτως έχουν επηρεαστεί σε υψηλό βαθμό οι θαλάσσιες μεταφορές. Σημειώθηκαν πολλά πλοία εμπορικού τύπου με χτυπήματα λόγω της σύγκρουσης, ενώ αυτομάτως έπρεπε όλοι οι φορείς να ανακατευθύνουν τις εμπορικές τους μεταφορές με χρήση διαφορετικών οδών, ώστε να μην ζημιωθούν και άλλα πλοία. Πολλές ναυτιλιακές, επικαλούμενοι απρόβλεπτες επιχειρησιακές επιπτώσεις, ανέστειλαν τα δρομολόγια τους από και προς την ευρύτερη επικράτεια Ρωσίας και Ουκρανίας. Κύριες ακτοπλοϊκές διαδρομές σε θαλάσσιες οδούς όπως είναι η Μαύρη Θάλασσα, η Οδησός και η Αζοφική Θάλασσα αποκλείστηκαν. Με την έναρξη του πολέμου, ένας αριθμός της τάξης των 2.000 ναυτικών εγκλωβίστηκαν σε περίπου 95 πλοία στον λιμένα της Ουκρανίας. Το διάστημα πριν την έναρξη του πολέμου, τα ουκρανικά λιμάνια αντιπροσώπευαν έως και το 90% των εξαγωγικών σιτηρών, αλλά και ελαιοειδών σπόρων της χώρας, εκ των οποίων το 1/3 προοριζόταν για την Ευρώπη, την Κίνα και την Αφρική. Βάσει σχετικών αναφορών από τον Ουκρανό Υπουργό «Oleksandr Kubrakov» στο συνέδριο της European Parliament's Transport (TRAN) του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου τον Μάιο του 2022, περίπου το 70% των συνολικών εξαγωγικών ενεργειών πραγματοποιούταν δια θαλάσσης. Δεδομένο όπου διατάρασσε σε σοβαρό βαθμό της δρομολόγηση των αγαθών με εναλλακτικές λύσεις όπως είναι οι οδικές και σιδηροδρομικές γραμμές, λόγω όμως υψηλών όγκων μεταφοράς ήταν μία αδύνατη έως και ανέφικτη εναλλακτική. Μία κρίση όπου επέφερε πολλά προβλήματα τόσο στον ναυτιλιακό κλάδο, όσο και στα logistics και την προσβασιμότητα μεταξύ των κρατιδίων. Παράλληλα, ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός αιτήθηκε την ασφάλεια των θαλάσσιων διαδρομών, ενώ μέσω του «International Transport Forum - ITF» αιτήθηκε η δράση απεμπλοκής των εμπορικών οδών, αλλά και θαλάσσιων λιμένων στη Μαύρη Θάλασσα για την επανέναρξη του διεθνούς εμπορίου. Επιπρόσθετα, τα Ηνωμένα Έθνη επιδίωξαν να ανοίξουν μια προστατευμένη ναυτιλιακή λωρίδα στη Μαύρη Θάλασσα για να αποτρέψουν μια διεθνή επισιτιστική κρίση. Εν τω μεταξύ, ο υπουργός Εξωτερικών της Λιθουανίας «Gabrielius Landsbergis» πρότεινε τη δημιουργία μίας μη στρατιωτικού περιεχομένου θαλάσσιας συμμαχίας, έτσι ώστε να σπάσει τον αποκλεισμό των ουκρανικών λιμανιών.

Παράλληλα, μέσω της επιτροπής (European Parliament's Transport – TRAN), τον Ιούνιο του 2022 υπέβαλε σχέδιο δράσης με στόχο την ανακατεύθυνση περίπου 3 εκατομμυρίων τόνων σιτηρών σε μία μηνιαία βάση με χρήση δρομολογίων μέσω Δούναβη, Κωνσταντζα (Ρουμανία) αλλά και των λιμένων της Πολωνίας, της Βαλτικής και της Αδριατικής. Επίσης, η ΕΕ υπέγραψε συμφωνία μεταφοράς φορτηγών μεταξύ της Ουκρανίας και της Μολδαβίας για τη μεταφορά εμπορευμάτων από τις θαλάσσιες στις χερσαίες μεταφορές. Πολιτική όπου θα διατηρήσει ενεργή την εξαγωγική δραστηριότητα και

³⁸ Russia's war on Ukraine: Maritime logistics and connectivity - www.europarl.europa.eu.

παράλληλα θα επιτραπεί στην Ουκρανία η εισαγωγή των απαραίτητων αγαθών. Επίσης, μέσα στους αποκλεισμένους λιμένες, από την Ρωσία, ήταν και η Αζοφική Θάλασσα, μαζί με τα λιμάνια της Μαύρης Θάλασσας. Επίσης, τόσο η ΕΕ (Ευρωπαϊκή Ένωση), τα Ηνωμένα Έθνη και η Ουκρανία επιδίωξαν την επιλογή εναλλακτικών οδών μεταφοράς του εμπορεύματος. Έτσι, εναλλακτικές όπως είναι η διάρρυγα της «Sulina», με σύνδεση της Μαύρης Θάλασσας με τον Δούναβη, είναι μία εναλλακτική διαδρομή για την εκτέλεση των εξαγωγών. Εντούτοις, η Τουρκία απαγόρευσε την διέλευση και πρόσβαση σε όλα τα ναυτικά πλοία μέσω των χωρικών της υδάτων, βάσει της Σύμβασης του Μοντρέ. Λόγω του πολέμου σημειώθηκε απότομη αύξηση της τιμής των καυσίμων σε ένα παγκόσμιο επίπεδο. Ενώ έπειτα από την κρίση της πανδημίας, η ανάφλεξη του πολέμου επέφερε ένα έξτρα εμπόδιο στα logistics και στους λιμένες γενικότερα, παράγοντες όπου πρόσθεσαν έξτρα κόστος στη θαλάσσια ασφάλιση και τις τιμές καυσίμων και σε τελική φάση το κόστος, και παράλληλα το όφελος διεξαγωγής δρομολογίων με εναλλακτικές οδούς.

Βάσει των προηγούμενων αναφορών είναι αξιοσημείωτο να απεικονιστεί η διαφορά μεταξύ της διέλευσης στα λιμάνια ένα έτος πριν τον πόλεμο και κατά τη διάρκεια του πολέμου. Συνεπώς, γίνεται συσχέτιση έξι λιμένων και περιοχών όπου είναι καθοριστικά για την ορθή λειτουργία των εξαγωγικών ενεργειών.³⁹ Γίνεται αναφορά για την Μαύρη Θάλασσα (Black sea region), την Ουκρανία (Ukraine), την Ρωσία (Russian), την Τουρκία (Türkiye), την Ρουμανία (Romania) και την Βουλγαρία (Bulgaria), ώστε να φανεί η επίπτωση του πολέμου κατά το διάστημα αυτό. Έτσι, πιο αναλυτικά μέσω του Διαγράμματος 2.3 φαίνεται η διαφορά μεταξύ των ετών.



Διάγραμμα 2.3 – Διαγραμματική απεικόνιση επισκεψιμότητας λιμένων μεταξύ των ετών 2021 & 2022

Πηγή: <https://unctad.org>

³⁹ UNITED NATIONS - <https://unctad.org>.

Με γνώμονα το Διάγραμμα 2.3 αποφαίνεται αρχικά η αισθητή μείωση της χρήσης των λιμένων για τις δύο περιόδους. Με θεωρημένη βάση το έτος 2021, φαίνεται έντονη η πτώση στο επόμενο έτος, με έντονες διακυμάνσεις για το λιμάνι της Ουκρανίας και Βουλγαρίας. Ωστόσο με πληροφορίες όπως είναι και η αύξηση της τιμής του πετρελαίου, αλλά και η μείωση των πηγών, σε συνδυασμό με το «πάγωμα» πολλών λιμένων και διαδρομών, να επιφέρουν έντονες ανησυχίες για το τι έπεται.

2.8 Ανακεφαλαίωση Κεφαλαίου

Το συγκεκριμένο κεφάλαιο είχε ως σκοπό την πλαισίωση εννοιών, όπου εντάσσονται στο γενικότερο και ειδικότερο φάσμα του ναυτιλιακού κλάδου και έχουν τόσο μία άμεση όσο και έμμεση επιρροή προς την απόδοση του κλάδου. Η εξέλιξη των πραγμάτων αλλά και των δεδομένων επέφεραν νέα δεδομένα και δυσκολίες στον κλάδο, αλλά παράλληλα προβλήματα όπως είναι η κλιματική αλλαγή ή και ο πληθωρισμός είναι απειλές / δυσκολίες όπου έρχονται αντιμέτωποι αρκετό καιρό, τόσο οι εφοπλιστές ή και οι διαχειριστές των ναυτιλιακών οργανισμών. Επιπρόσθετα, έγινε αποτύπωση των οδών διέλευσης και υλοποίησης των δρομολογίων με αναφορά σημαντικών περασμάτων, παράλληλα έγινε και εναπόθεση των γενικότερων περιορισμών του κλάδου, έννοιες όπου συνδυαστικά με το εισαγωγικό πρώτο κεφάλαιο αποσκοπούσαν στην ομαλή εισαγωγή του αναγνώστη στο επόμενο κεφάλαιο.

2.9 Βιβλιογραφία Κεφαλαίου

Ελληνόγλωσση

- Stopford Martin, (2018), «Ναυτιλιακή Οικονομική», Εκδόσεις Παπαζήση.
- Σαμπράκος Α. Ευάγγελος, (2013), «Εισαγωγή στην Οικονομική των Μεταφορών».
- Βλάχος Π. Γεώργιος, (2015), «Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική», Εκδόσεις Σταμούλη.
- Η αύξηση του πληθωρισμού παγκοσμίως φέρνει κέρδη στη Ναυτιλία - www.newmoney.gr
- Ναυτιλία: Τα 5 «κλειδιά» του εμπορίου - www.ot.gr.

Ξενόγλωσση

- Su-Lin Tan, (2022), «Shipping rates are still falling, in another sign that a global recession may be coming», www.cnbc.com

- L Archer, P Barnes, C Caffarra, J Dargay, P Horsnell, C van der Linde, I Skeet and Ala'a Al-Yousef, and Directed by R Mabro, (1990), «The First Oil War: Implications of the Gulf Crisis in the Oil Market», Oxford Institute for Energy Studies.
- Stock Market Crash of 1929 - www.federalreservehistory.org
- Culliname Kevin, (2011), «International Handbook of Maritime Economics».
- United Nations - www.un.org.
- What Is Climate Change? - www.un.org.
- Shipping Industry and Ports Susceptible to Billions of Dollars in Damage, Disruption from Climate Change - www.edf.org.
- Basrah Medium: The New Leader of the Iraqi Crude Pack - www.petro-logistics.com.
- What Is Climate Change? - www.un.org.
- Shipping Industry and Ports Susceptible to Billions of Dollars in Damage, Disruption from Climate Change - www.edf.org.
- Basrah Medium: The New Leader of the Iraqi Crude Pack - www.petro-logistics.com.
- Main Maritime Shipping Routes - porteconomicsmanagement.org.
- What are Maritime Chokepoints? - www.marineinsight.com.
- Mapping the World's Key Maritime Choke Points - www.visualcapitalist.com.
- Russia's war on Ukraine: Maritime logistics and connectivity - www.europarl.europa.eu.
- UNITED NATIONS - <https://unctad.org>.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3^ο

ΠΟΛΕΜΟΣ ΡΩΣΙΑΣ – ΟΥΚΡΑΝΙΑ ΚΑΙ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ

3.1 Εισαγωγή

Με γνώμονα τις ιστορικές αναφορές και γεγονότα, οι οικονομίες των χωρών κατά τον 19^ο και 20^ο αιώνα απείχαν πολύ, όσον αφορά τη δομή και τη γενική λειτουργία τους, με τη σημερινή παγκοσμιοποιημένη δομή και αγορά. Κατά τη διάρκεια του πολέμου, οι συγκρούσεις επέφεραν το μεγαλύτερο μέρος της οικονομικής ζημίας που προκλήθηκε. Οι οικονομικές κυρώσεις περιορίζονταν στην απαγόρευση, όπου όσον αφορά τον οικονομικό πόλεμο, συνεπαγόntonταν ως μία προέκταση του πολέμου. Συνεπώς, μέσω των πολέμων όπου έλαβαν χώρα όλο αυτό το χρονικό διάστημα υπήρχε και ένα αντίκτυπο, κατά το οποίο επιβραδυνόταν η εξέλιξη του εμπορίου. Παράλληλα, με την αναφορά των επιπτώσεων από τους πολέμους, γίνεται επισήμανση και στην απαγόρευση των εμπορικών ενεργειών στις εθνικές κυβερνήσεις, με την πιο ιστορική μορφή πολέμου με επιπτώσεις, όπου ήταν η Διακήρυξη του Παρισιού (1856).

Οι κυρώσεις όπου εφαρμόζονται έχουν ως σκοπό την αποδυνάμωση του εκάστοτε κράτους όπου διενεργεί με πολεμικές κινήσεις έναντι των υπολοίπων ή κάποιου συγκεκριμένου. Έτσι, μέσω των περιορισμών αυτών επιδιώκεται η παύση ενός πολέμου σε πρώτη φάση και εκ των υστέρων ο περιορισμός του κράτους αυτού από τα υπόλοιπα. Οι κυρώσεις εφαρμόζονται σε φάσεις και η βάση δίνεται σε στοιχεία όπου αποφέρουν ισχύ σε αυτό, όπως είναι η οικονομία, η προσπελασιμότητα και το εμπόριο, τρεις πτυχές εκ των οποίων ενισχύεται ένα κράτος. Επιπρόσθετα, όπως ένα κράτος με σκοπό τη διενέργεια εχθροπραξίας δίνει βάση στα σημεία υπεροχής του αντίπαλου κράτους, ώστε να επιτύχει, έτσι με παρόμοια μεθοδολογία εφαρμόζονται και οι κυρώσεις. Πιο συγκεκριμένα, ο πόλεμος της Ρωσίας και της Ουκρανίας έφερε πάγωμα οδών και λιμένων με αποτέλεσμα οργανισμοί της Ουκρανικής επικράτειας να διαφεύγουν σε εναλλακτικά δίκτυα μεταφορών. Έτσι, με το πάγωμα σημαντικών και καίριων λιμένων, εμπορικά και μη πλοία περιορίζονται, όσον αφορά την δρομολόγηση ταξιδίων, με αποτέλεσμα την εξασθένηση της οικονομίας των χωρών όπου κατέχουν αυτούς τους λιμένες.

Πιο συγκεκριμένα, βάσει αναφορών για την εχθροπραξία όπου έλαβε χώρα μεταξύ της Ρωσίας και της Ουκρανίας, πτυχές όπως το πετρέλαιο και το εμπόριο δια θαλάσσης, περιορίστηκαν και επέφεραν πολλές αλλαγές στο γενικότερο σύνολο. Είναι σημαντικό και καίριο να τονιστεί ότι οι κυρώσεις έναντι της Ρωσίας, τόσο από την Ευρωπαϊκή Ένωση όσο και από τα υπόλοιπα κράτη μέλη, με σκοπό την αποδυνάμωση της, επέφεραν και πολλές μεταβολές επί του συνόλου. Οι εναλλακτικοί λιμένες όπου χρησιμοποιούνταν όσο και ο περιορισμών ρωσικών αγαθών στην γενικότερη επικράτεια, επέφερε πολλές αλλαγές και λόγω των έντονων επιπτώσεων, οι κυρώσεις εφαρμόζονταν σταδιακά.

3.2 Σημαντικά αποτελέσματα εισβολής σε παγκόσμιο επίπεδο

Δεδομένου ότι η Ρωσία εμπορεύεται πετρελαϊκά αγαθά, φυσικό αέριο και μέταλλα σε πολλές χώρες, έπειτα από την εισβολή οι τιμές αυξήθηκαν με αναμφίβολο καταστροφικό αντίκτυπο στην παγκόσμια οικονομία. Πιο συγκεκριμένα, το 40% του φυσικού αερίου, αλλά και το 25% του πετρελαίου που χρησιμοποιείται στην Ευρώπη προέρχεται από τη Ρωσία. Με πρωταρχικό αποτέλεσμα, την αύξηση του πληθωρισμού και της οικονομικής ύφεσης στην Ευρώπη. Παράλληλα, οι ΗΠΑ σε συνδυασμό και με άλλες δυτικές χώρες επέβαλαν αυστηρές κυρώσεις στη Ρωσία ως απάντηση στην οργή τους για την επιθετικότητα του Πούτιν (Πρόεδρος Ρωσικής Ομοσπονδίας). Ωστόσο, οι τιμές του φυσικού αερίου έχουν αυξηθεί κατά περίπου 20% από την αρχή του πολέμου, με αποτέλεσμα η αύξηση να εκτιμάται κατά έξι φορές πάνω απ' ό,τι ήταν το 2021. Μία αύξηση στις τιμές των πετρελαϊκών ειδών όπου έτσι προκλήθηκε τόσο υψηλότερος πληθωρισμός όσο και πληθωρισμό λογαριασμών κοινής ωφέλειας. Μία κατάσταση, όπου συνδυαστικά με τον Covid-19 επιδείνωσε την ήδη τεταμένη κατάσταση που υπήρχε.

Επιπρόσθετα, πολλές βιομηχανικές εταιρείες και οργανισμοί δεδομένου ότι έκαναν χρήση πετρελαϊκών αγαθών, μείωσαν τους κύκλους παραγωγής λόγω της αύξησης των τιμών. Ωστόσο, βάσει αναφορών η οικονομία της Γερμανίας σημείωσε αισθητή μείωση στο πρώτο τρίμηνο του 2022, ενώ είχε ήδη τονιστεί στο τέταρτο τρίμηνο μείωση κατά 0,7%, στοιχεία όπου επέφεραν τεχνητή ύφεση. Επιπρόσθετα, βάσει αναφοράς από τον Γερμανό οικονομολόγο «Holger Schmiding», οι υψηλότερες τιμές θα επιφέρουν μία επιζήμια επίδραση στο ΑΕΠ. Με χρήση δεδομένων, η ανάπτυξη θα σημειώσει μείωση από 4,3% σε 3,7% για το έτος 2022⁴⁰. Δεδομένα, όπου φέρνουν ανησυχία για την εύρεση πρώτων υλών, αλλά και άλλων μέσων όπου χρειάζονται για την κάλυψη της εκτιμώμενης ζήτησης σε συνδυασμό με το αυξανόμενο κόστος, έπειτα από την πανδημία. Συνεπώς, λόγω της έλλειψης προμηθειών, οι καθυστερήσεις αποστολής και οι υψηλότερες τιμές επήλθαν από το πλημμύρισμα που σημειώθηκε σε εργοστάσια, ναυπηγεία, αλλά και λιμένες. Μία πιθανή επιστροφή στην «κανονικότητά» θα καθυστερήσει λόγω της τεταμένης ήδη περιόδου, σε συνδυασμό με την νέα απειλή από τον πόλεμο μεταξύ Ρωσίας και Ουκρανίας.

3.3 Κυρώσεις όπου επιβλήθηκαν στην Ρωσία

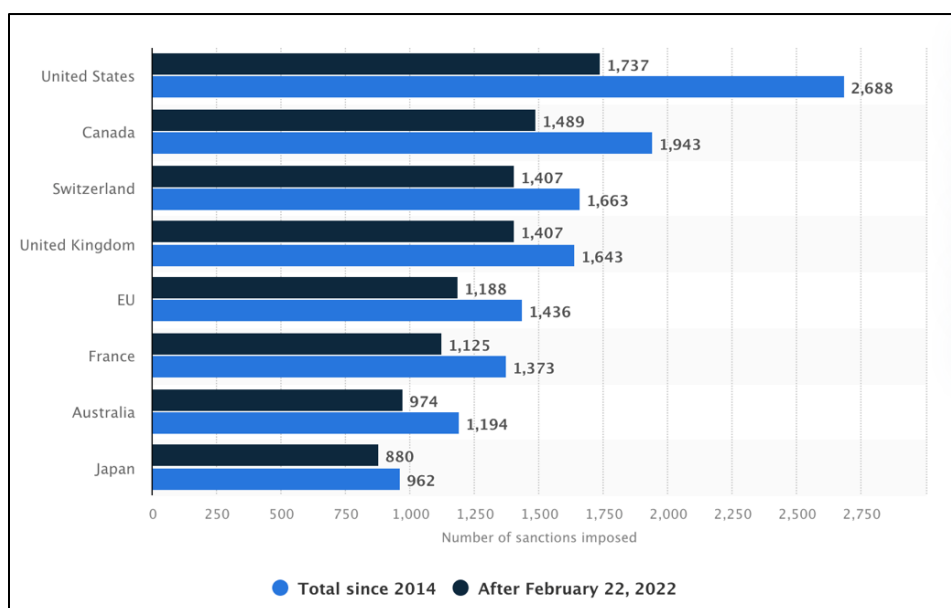
Λόγω δυναμικής αλλά και λόγω των ενεργειών όπου έφερναν αντιπαραθέσεις με γειτονικά και μη κράτη, επιβλήθηκαν πολυάριθμες κυρώσεις στη ρωσική επικράτεια από τις ΗΠΑ, την ΕΕ και άλλα έθνη. Οι ενέργειες αυτές είχαν ως σκοπό την μείωση της ισχύος, όσο ήταν πραγματευτό, κυρώσεις κατά των οικονομικών ιδρυμάτων, κατά των επιχειρηματικών συναλλαγών και κατά ιδιωτών.

⁴⁰ Aashish Tank, A. Ospanova, (2022), «Economic Impact of Russia – Ukraine War», International Journal of Innovative Research in Science Engineering and Technology.

Δεδομένου του πολέμου όπου έλαβε χώρα επι του παρόντος έναντι της Ουκρανίας, τα γειτονικά κρατίδια έπρεπε τόσο να προφυλαχτούν από πιθανές και μη απειλές λόγω αυτού του πολέμου και να λειτουργήσουν έτσι ώστε να σημειώσουν τις λιγότερες επιπτώσεις. Η Ρωσία λόγω ότι εμπορευόταν βασικές πρώτες ύλες προς την ευρύτερη επικράτεια, όπως και ήταν ο βασικός προμηθευτής πετρελαϊκών αγαθών, σε ποσοστό όπου μπορούσε με μία πιθανή αύξηση τιμών να επιφέρει παράλληλα μία ρήξη στην οικονομία.

3.3.1 Κυρώσεις οικονομικού περιεχομένου

Έπειτα από την εισβολή της Ρωσίας, αλλά και την προσάρτηση της Κριμαίας το 2014, οι ΗΠΑ επέβαλαν κυρώσεις τόσο σε ανθρώπους όσο και οργανισμούς όπου θεωρούσαν υπαίτιους για την βίαιη εχθροπραξία έναντι της Ουκρανίας. Έλαβαν χώρα ενέργειες με σκοπό την προστασία της Κριμαίας, ενώ παράλληλα οι εξαγωγικές ενέργειες τόσο στρατευμάτων και γενικών προϊόντων απαγορεύτηκαν από τις ΗΠΑ. Οι βασικοί και κύριοι στόχοι των οικονομικών κυρώσεων είχαν ως σκοπό τον περιορισμό της πρόσβασης της Ρωσίας στα συναλλαγματικά αποθέματα και ταυτόχρονα την παρεμπόδιση δραστηριοτήτων της σε ότι σχετιζόταν με το κομμάτι χρηματοδότησης του εξωτερικού. Το πιο σημαντικό είναι ότι η Κεντρική Τράπεζα της Ρωσικής Ομοσπονδίας υποβλήθηκε σε κυρώσεις αποκλεισμού που επιβλήθηκαν από τις ΗΠΑ, την ΕΕ και άλλα έθνη όπου μεσολάβησαν. Λόγω αυτών των κυρώσεων, οι ρωσικές αρχές δεν μπορούσαν να έχουν πρόσβαση σε ξένες χώρες συναλλαγματικών αποθεματικών. Πιο συγκεκριμένα, την περίοδο όπου ξέσπασε η εχθροπραξία έναντι της Ουκρανίας, η Ρωσία καταμετρούσε και διατηρούσε 643 δισεκατομμύρια δολάρια σε συναλλαγματικά αποθέματα, δεδομένο όπου ισοδυναμούσε με περίπου το πάγωμα του μισού ποσού. Στη συνέχεια, όσον αφορά το κομμάτι των περιορισμών, η δεύτερη μεγαλύτερη τράπεζα στη Ρωσική επικράτεια ήταν η «VTB Bank», όπου ήταν μία εκ' των οποίων εξαιρέθηκαν από το δίκτυο οικονομικών μηνυμάτων SWIFT. Οι περιορισμοί εμποδίζουν διεθνείς δραστηριότητες λόγω ότι η λειτουργία όπου προαναφέρθηκε προσφέρει στα χρηματοπιστωτικά ιδρύματα ένα παγκόσμιο δίκτυο για την ανταλλαγή πληροφοριών σχετιζόμενων με τις διασυνοριακές συναλλαγές. Παράλληλα, ακόμη μία μεγάλη τράπεζα στην Ρωσία, η «Sberbank of Russia» εντάχθηκε στο πλαίσιο κυρώσεων όπου κυμαινόταν τόσο στην περιορισμένη πρόσβαση σε δίκτυα ανταπόκρισης άλλων τραπεζών, μέχρι οριστική απαγόρευση σε όλες τις επιχειρηματικές συναλλαγές με οντότητες σε χώρες υπό κυρώσεις. Επιπρόσθετα, το Ηνωμένο Βασίλειο και οι Ηνωμένες Πολιτείες επέβαλαν περιορισμούς σε νέες επενδύσεις στη Ρωσία. Ωστόσο, με γνώμονα το Διάγραμμα 3.1 γίνεται απεικόνιση των συνολικών περιοριστικών μέτρων όπου επιβλήθηκαν στην Ρωσία σε δύο διαστήματα. Δύο χρονικές περίοδοι όπου φαίνεται η σημαντικότητα και η επιβολή κυρώσεων με απώτερο σκοπό την μείωση των απειλών και κατά κύριο λόγο της παύσης της εχθροπραξίας, έναντι της Ουκρανίας.



Διάγραμμα 3.1 – Συνολικός αριθμός κυρώσεων όπου επιβλήθηκαν στη Ρωσία (2014 – 2022)

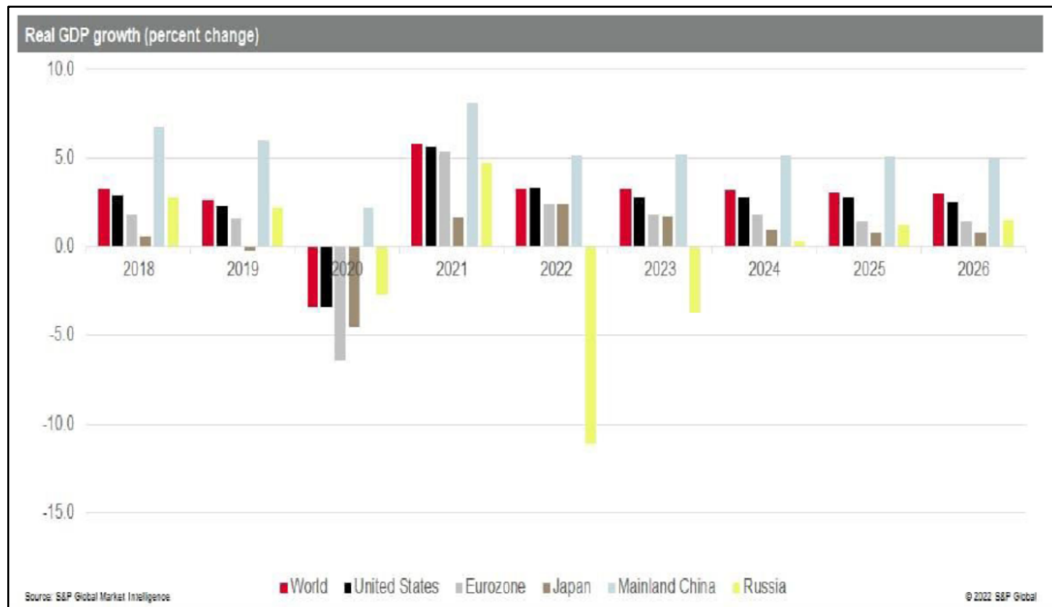
Πηγή: www.statista.com

Συνεπώς, με βάση το ανωτέρω διάγραμμα γίνεται αισθητή η επιβολή κυρώσεων τόσο για την περίοδο πριν την εχθροπραξία του 2022 μεταξύ Ρωσίας και Ουκρανίας, αλλά και των κυρώσεων όπου επιβλήθηκαν έπειτα από τον πόλεμο. Το ποσοστό των κυρώσεων όπου επιβλήθηκαν έπειτα από τον πόλεμο, και συγκεκριμένα συγκριτικά κάνοντας αναφορά μεταξύ των ετών 2014 έως και 2022, βάσει πίνακα, αποφαίνεται ότι επιβλήθηκαν 2.688 κυρώσεις και περιορισμοί. Παράλληλα, από την έναρξη του πολέμου έως και τον Νοέμβριο του ίδιου έτους, σημειώθηκε αριθμός κυρώσεων όπου οριακά ξεπέρασε τον αριθμό όπου είχαν επιβληθεί όλα αυτά τα έτη. Πληροφορίες όπου κρίνουν υψίστης σημασίας την προστασία των κρατιδίων από την εχθροπραξία της Ρωσίας⁴¹.

Με γνώμονα τις διεθνείς κυρώσεις όπου επιβλήθηκαν στην Ρωσία, η Ρωσία εξακολουθεί να εμπορεύεται αέριο και πετρέλαιο, η χώρα παρά το γεγονός των κυρώσεων κατάφερε να συνεχίσει την εμπορική της δραστηριότητα με νέα αποθέματα. Ενέργειες όπου έφεραν στο επίκεντρο την μείωση του νομίσματος της Ρωσίας, όπου έτσι οι τράπεζες αύξησαν το επιτόκιο πολιτικής από 9,5% σε 20,0%, ποσοστό όπου σημειώθηκε ως το πιο υψηλό για τα τελευταία 20 έτη. Επίσης, η κεντρική τράπεζα αναγκάστηκε να επιβάλει αύξηση στην επιτοκιακή της πολιτική με ποσοστό να φτάνει το 30%, με εκτίμηση αναλυτών της S&P Global Market Intelligence. Επιπλέον, ο πληθωρισμός στη Ρωσία αυξήθηκε το τελευταίο έτος κατά 16,9%, από 6,7% το 2021 σε 23,6% το 2022 καθώς το αποτέλεσμα της υποτίμησης του νομίσματος και των διαταραχών της εφοδιαστικής αλυσίδας. Συνθήκες όπου μέχρι το τέλος του 2022 επέβαλαν μείωση κατά 40% του ΑΕΠ για το έτος, βάσει αναφορών. Ωστόσο, με γνώμονα το Διάγραμμα 3.2 φαίνεται η μεταστροφή του ΑΕΠ για τα έτη 2018 έως και 2026, ένα χρονικό

⁴¹ Total number of restrictive measures imposed on Russia - www.statista.com.

διάστημα όπου εκτιμάται να χρειαστεί για την πιθανή αποκατάσταση και επιστροφή στην «κανονικότητα», πριν της κρίση όπου επήλθε από τον Πόλεμο.



Διάγραμμα 3.2 – Απεικόνιση ΑΕΠ σε παγκόσμιο επίπεδο

Πηγή: S&P Global Market Intelligence

Η απεικόνιση στο ανωτέρω διάγραμμα φανερώνει μία πρόβλεψη για το ΑΕΠ από την «S&P Global Market Intelligence» μεταξύ των ετών 2018 έως και 2026 με σκοπό τις συγκυρίες όπου συντρέχουν από το 2019 με την πανδημία (Covid-19) συνδυαστικά με τον πόλεμο το 2022. Πιο συγκεκριμένα, δίνοντας έμφαση στον Φεβρουάριο 2022, όπου σημειώθηκε η έναρξη του πολέμου, απεικονίστηκε αυτόματα μείωση κατά 0,8% από 4,1% σε 3,3%. Παράλληλα, ο ρυθμός ανάπτυξης του ίδιου έτους επιβραδύνθηκε από 5,8% του προηγούμενου έτους. Ωστόσο, η ποσοστιαία μείωση κατά 0,3%, οφείλεται στις απότομες συστολές μεταξύ Ρωσίας και Ουκρανίας, ενώ λόγω του πολέμου μία ακόμη μείωση κατά 0,3% αντανακλάται σε βραδύτερη ανάπτυξη στη Δυτική Ευρώπη, μία περιοχή όπου πλήττεται ιδιαίτερα από την άνοδο των τιμών των πετρελαϊκών αγαθών και του φυσικού αερίου. Ο πόλεμος εκτός από την επιρροή που επέβαλε σε φυσικούς πόρους επηρέασε και χώρες σε βαθμό μη έχοντας τη δυνατότητα κάλυψης και εφοδιασμού αγαθών, λόγω της επιβολής υψηλότερων τιμών. Μια αξιοσημείωτη εξαίρεση είναι η Μέση Ανατολή και η Βόρεια Αφρική, όπου οι εξαγωγείς πετρελαίου και φυσικού αερίου επωφελούνται από τις απότομα υψηλότερες τιμές της ενέργειας. Επίσης, τονίστηκε ότι ο βαθμός κυρώσεων ήταν συλλογικά πολύ πιο έντονος απ' ό τι τα περασμένα έτη. Ενώ, σε ετήσια βάση, η παραγωγή θα μειωνόταν κατά 1%, το 2022 και 3,7% το 2023, με απότομη πτώση στις πάγιες επενδύσεις, την ιδιωτική κατανάλωση και τις εξαγωγές. Παρόλα αυτά, η έντονη πτώση και καθοδική

πορεία ξεκίνησε στα τέλη Φεβρουαρίου, όταν οι ΗΠΑ, η ΕΕ, το Ηνωμένο Βασίλειο και ο Καναδάς επέβαλαν νέες κυρώσεις για να εμποδίσουν την πρόσβαση της κεντρικής τράπεζας της Ρωσίας στα εξωτερικά της περιουσιακά στοιχεία και να εμποδίσουν τις μεγάλες ρωσικές τράπεζες να χρησιμοποιήσουν την υπηρεσία χρηματοοικονομικών μηνυμάτων SWIFT, ενέργειες που αποσκοπούσαν κατά κύριο λόγο στην αποδυνάμωση του νομίσματος της Ρωσίας. Επίσης σημαντικός παράγοντας είναι και ο ρυθμός ανάκαμψης όπου θα εξαρτηθεί από την πορεία του πολέμου, τη διακυβέρνηση, τη διεθνή βοήθεια για την ανοικοδόμηση και την επιστροφή του πληθυσμού. Τα Ηνωμένα Έθνη εκτιμούν ότι 3,17 εκατομμύρια πρόσφυγες (7% του πληθυσμού) έχουν εγκαταλείψει την Ουκρανία, ενώ σχεδόν 2 εκατομμύρια έχουν εκτοπιστεί στο εσωτερικό ⁴².

3.3.2 Εμπορικές κυρώσεις

Η Ρωσία έρχεται όλο ένα και περισσότερο αντιμέτωπη με πολλαπλές απαγορεύσεις εξαγωγών, εισαγωγών, αλλά και γενικότερα σε όλες τις εμπορικές δραστηριότητες. Ενδεχομένως να μην υπάρχει το ίδιο άμεσο αποτέλεσμα με τις προαναφερόμενες κυρώσεις, αλλά σε αυτό το κομμάτι γίνεται αναφορά σε μία αλυσιδωτή σχέση, όπου επηρεάζονται όλοι όσοι μετέχουν. Έτσι, οι επιπτώσεις στην εξάρτηση αυτή, τόσο σε εισαγόμενα αγαθά όσο και παρελκόμενες πτυχές όπου μεσολαβούσαν, ενώ δεν φανέρωναν άμεση επίπτωση είχαν πάγωμα όλων των ενεργειών, με αποτέλεσμα να μην αποστέλλεται όγκος αγαθών σε ένα μέρος. Τόσο με την απαγόρευση των λιμένων αλλά και την χρήση εναλλακτικών δρομολογίων, σημειώθηκαν έντονες καθυστερήσεις με αποτέλεσμα να επηρεάζεται όλος ο κύκλος του εμπορίου. Παράλληλα, στις εμπορικές κυρώσεις εμπεριέχονται και οι οικονομικές, λόγω ότι για εξαγωγικά θέματα με άλλες χώρες σημειώθηκε παύση, έτσι γίνεται ακόμη πιο δύσκολη η διεξαγωγή του εμπορίου. Πρόσθετος περιορισμός είναι επίσης και η αυξημένη καταβολή δασμών εντός της ήδη υψηλής τιμής σε αγαθά όπου ένταξαν πολλοί εισαγωγείς, ως πολιτική μείωσης των εισαγωγών από τη Ρωσία, όπως είχε ήδη πραγματοποιηθεί σε προϊόντα ενέργειας από την ίδια τη χώρα, αν και αποτελούμενη μόνο από το 20%, κατέχει υψηλή δύναμη επί του συνόλου. Έτσι, οι Ηνωμένες Πολιτείες και ο Καναδάς απαγόρευαν την εισαγωγή και ενίσχυση της οικονομίας της Ρωσίας, παράλληλα η Λιθουανία ήταν η πρώτη χώρα ευρωπαϊκού επιπέδου, όπου σταμάτησε να εμπορεύεται ρωσικό φυσικό αέριο. Με σχετική αναφορά υποστηρίχτηκε και η θέση του Ηνωμένου Βασιλείου, όπου σκοπεύουν έως το πέρας του έτους να σταματήσουν να εισάγουν ρωσικά πετρελαϊκά αγαθά, όμοια στάση θα υιοθετήσουν και η Ιαπωνία και η Ευρωπαϊκή Ένωση. Σημαντικό και κύριο ήταν επίσης η γενική στάση της Ευρωπαϊκής Ένωσης με την αυστηρή απαγόρευση στα ρωσικά πλοία να εισέρχονται εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ενώ παράλληλα εφαρμόστηκε και παύση στις οδικές εμπορευματικές μεταφορές από τη Ρωσία και τη

⁴² Aashish Tank, A. Ospanova, (2022), «Economic Impact of Russia – Ukraine War», International Journal of Innovative Research in Science Engineering and Technology.

Λευκορωσία σε προσπάθεια περιορισμού της Ρωσίας⁴³. Εκτός των περιορισμών των λιμένων, και των ρωσικών πλοίων, απαγορεύτηκαν όλα τα ρωσικά αεροσκάφη που πετούν στον εναέριο χώρο της Ευρωπαϊκής Ένωσης, του Ηνωμένου Βασιλείου και των ΗΠΑ. Μία στάση όπου αποσκοπεί στην αποδυνάμωση των εμπορικών συνδέσεων της Ρωσίας μειώνοντας τις επιλογές προσπελασιμότητας και λοιπών εμπορευματικών ενεργειών. Επιπρόσθετα, η Ρωσία έχει εφαρμόσει περιοριστικά μέτρα στις εισαγωγές αλλά και εξαγωγές, ενώ πιο συγκεκριμένα σημειώθηκε παύση ενεργειών όσον αφορά τις εξαγωγές σιτηρών σε γειτονικά κράτη της Ευρασιατικής Ένωσης. Ωστόσο, περισσότερα 200 ρωσικά αγαθά / προϊόντα απαγορεύτηκαν προς την εξαγωγική του διάθεση σε άλλες χώρες.

3.3.3 Πρόσθετες κυρώσεις

Με βάση τις οικονομικές και εμπορικές κυρώσεις επήλθαν και οι πρόσθετες κυρώσεις, με σκοπό τον πλήρη περιορισμό της χώρας προς τρίτους.⁴⁴ Ένας σημαντικός αριθμός πολυεθνικών εταιρειών αποχώρησε οικειοθελώς από την Ρωσία, ανεξάρτητα από τις επίσημες κυρώσεις που πραγματοποιήθηκαν από την Ευρωπαϊκή Ένωση και τις υπόλοιπες χώρες. Αποχωρήσεις όπου θα στοιχήσουν στην Ρωσία και στην εξαγωγική της πορεία, λόγω ότι έτσι περιορίζεται η μακροπρόθεσμη προοπτική της χώρας. Σημαντικές αποχωρήσεις όπου θα επέφεραν αισθητές αναταράξεις, ήταν με την αποχώρηση βασικών πετρελαϊκών εταιρειών όπως είναι η Shell και η BP. Επιπρόσθετα, γειτονικές χώρες της Ρωσίας υποφέρουν λόγω των περιορισμών και αυτομάτως λόγω της εχθροπραξίας σημειώνουν πολλές ζημιές, τόσο σε υλικό επίπεδο όσο και σε οικονομικό. Με αναφορά σε γειτονικές χώρες της Ρωσίας, δίνεται σημασία στις χώρες όπου πλαισιώνουν τη χώρα όπως είναι η Κεντρική Ασία και όλα τα γειτονικά κράτη. Συνεπώς, η Κεντρική Ασία πλαισιώνεται από όλες τις πλευρές από χώρες όπου έχουν επιβληθεί κυρώσεις και περιορισμοί από τη Δύση - Αφγανιστάν, Ρωσία, Ιράν και σε ένα μικρότερο βαθμό την Κίνα. Συνδυαστικά με τον πόλεμο μεταξύ Ρωσίας και Ουκρανίας έρχονται τα κρατίδια σε νέα συνθήκη και αντιμετώπιση νέων δεδομένων. Παράλληλα, το Καζακστάν σημειώνει έντονη εξαγωγική δραστηριότητα όπου ένα μέρος της καλύπτεται, όσον αφορά την μεταφορά και εξαγωγή, από τους λιμένες της Ρωσίας. Παρά τα τραγικά συμβάντα όπου έλαβαν χώρα από την αρχή του έτους, το κράτος παρασύρεται από το καθεστώς διεθνών κυρώσεων και εξαντλεί τα ζωτικά συναλλαγματικά αποθέματα με απώτερο σκοπό την στήριξη του εθνικού νομίσματος, το τένγκε. Προκλήσεις που έρχονται σε μια ευαίσθητη στιγμή για το Καζακστάν, το οποίο αγωνίζεται να αποκαταστήσει την εμπιστοσύνη των επενδυτών μετά τις βίαιες αναταραχές τον Ιανουάριο του 2022 που άφησαν πίσω τους 225 νεκρούς.

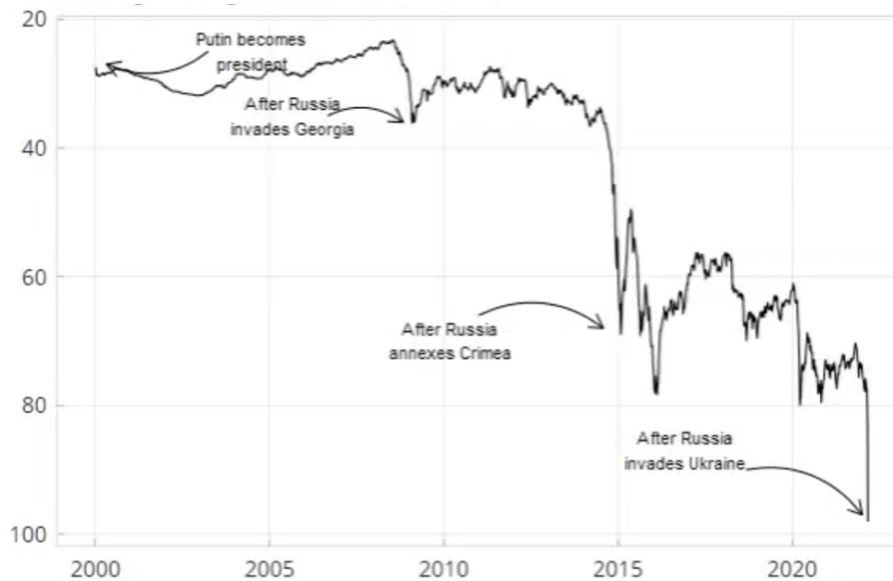
⁴³ Ευρωπαϊκό Συμβούλιο, Συμβούλιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης - Περιοριστικά μέτρα της ΕΕ κατά της Ρωσίας για λόγους που σχετίζονται με την Ουκρανία.

⁴⁴ Guenette, Justin Damien, Kenworthy, Philip George, Wheeler, Collette Mari, (2022), «Implications of the War in Ukraine for the Global Economy».

Πιο νότια, στα δημοκρατικά πολιτεύματα της Κιργιζίας, του Ουζμπεκιστάν και του Τατζικιστάν, οι κυβερνήσεις προμηνούν ποσοστά υψηλά όσον αφορά την ανεργία. Η εποχική μετανάστευση αποτελεί ζωτικής σημασίας θέμα, δεδομένου ότι κατά 7,8 εκατομμύρια κάτοικοι στάλθηκαν να εργαστούν στην Ρωσία κατά το προηγούμενο ημερολογιακό έτος, με αποτέλεσμα να μειωθεί η ανεργία. Αλλά ο εθισμός στα βραχυπρόθεσμα προγράμματα μετανάστευσης τους αφήνει επίσης ευάλωτους σε εξωτερικούς κραδασμούς. Τα εμβάσματα αντιπροσωπεύουν πλέον το 30 % του ΑΕΠ του Τατζικιστάν, το 28 % του ΑΕΠ της Κιργιζίας και το 12 % του ΑΕΠ του Ουζμπεκιστάν. Με το ρούβλι να πέφτει στα 155 ρούβλια ανά δολάριο (η χαμηλότερη υποτίμηση όπου είχε σημειωθεί), τα τρία κράτη θα αντιμετωπίσουν έναν συνδυασμό πίεσης στον κρατικό προϋπολογισμό και κατάρρευση των νοικοκυριών, αφήνοντας εκατομμύρια ανθρώπους σε επισιτιστική ανασφάλεια. Τα εμβάσματα στην περιοχή μειώθηκαν κατακόρυφα κατά 40% το 2014 μετά την προσάρτηση της Κριμαίας από τη Ρωσία και την επιβολή κυρώσεων. Ο ιός COVID-19 ήταν ένα ακόμη μάθημα για τους κινδύνους της αλληλεξάρτησης, με το κλείσιμο των ρωσικών συνόρων να οδηγεί σε μείωση 22% των συνολικών εμβασμάτων⁴⁵.

Συνοπτικά, με γνώμονα την τριπλή οπτική των κυρώσεων τόσο η Ρωσία αλλά και γειτονικά κρατίδια σημείωσαν έντονα οικονομικά προβλήματα. Τόσο η πανδημία τα περασμένα δύο έτη σε συνδυασμό με την εχθρική κίνηση της Ρωσίας έναντι της Ουκρανίας, επέφεραν πολλά προβλήματα όπου λόγω χρονικών πλαισίων συνέπεσαν με αποτέλεσμα την αβεβαιότητα για το μέλλον. Πρόσθετα, όσον αφορά την προσπελασιμότητα και πιο συγκεκριμένα τους λιμένες και τα μονοπάτια μεταξύ Ρωσίας και λοιπών χωρών είχαν παγώσει, δεδομένα όπου συντελούν στην αβεβαιότητα τόσο από κράτη όσο και από οργανισμούς όπου είχαν εμπορικές σχέσεις με τα συγκεκριμένα λιμάνια. Η εν λόγω εμπορική δραστηριότητα ή θα έπρεπε να αποκατασταθεί σύντομα έτσι ώστε να μην επιζημιωθούν ακόμη περισσότερο οικονομίες τους ή να αποκατασταθούν ώστε να μην υπάρχει ανισορροπία. Στη συνέχεια, με χρήση διαγραμμάτων επιδιώκεται η απεικόνιση της πτώσης τόσο του Ρωσικού νομίσματος όσο και του βιοτικού επιπέδου. Σε ένα διάστημα 20 ετών η πτώση γίνεται σταδιακά, με τα τελευταία έτη να σημειώνεται όλο και πιο έντονη η μείωση.

⁴⁵ «Russia's War in Ukraine Spells Disaster for Neighboring Central Asia» - time.com.



Διάγραμμα 3.3 – Πτώση Ρωσικού ρουβλιού

Πηγή: Sandie Pendleton

Μία διαγραμματική απεικόνιση όπου έγινε σε διάστημα είκοσι ετών με σκοπό να φανεί η σημαντικότητα των πτώσεων συνδυαστικά με τα γεγονότα όπου έλαβαν χώρα. Αν χωριστεί χρονικά το διάγραμμα σε τρεις χρονικές περιόδους, φαίνεται ότι υπήρχε μία σταθερή πορεία έως και το 2008, όπου λόγω του πολέμου μεταξύ της Ρωσίας και της Γεωργίας, επήλθε μία απότομη πτώση. Στη συνέχεια, από το 2008 έως και το 2014, παρότι στην αρχή της περιόδου παρουσιάζεται μία εικόνα με μικρών αυξομειώσεων, η Ρωσική κατοχή της Κριμαίας σημείωσαν πρόσθετη πτώση. Έπειτα, κατά την τελευταία χρονική περίοδο, τόσο η πανδημία το 2019 έως και τον πόλεμο το 2022 μεταξύ της Ρωσίας και της Ουκρανίας, επέφεραν πρόσθετες μειώσεις, με το τελευταίο έτος να έχει την πιο έντονη πτώση από όλα τα περασμένα έτη. Παράγοντες όπου επέφεραν και αλληπάλληλες αλλαγές στο βιοτικό επίπεδο, στη δυναμική της χώρας, αλλά και σε όλους τους σχετιζόμενους κλάδους όπου δραστηριοποιείται η χώρα ⁴⁶.

3.4 Πολιτικές όπου αποσκοπούν στην αποδέσμευση της σχέσης Ρωσίας - ΕΕ

Η σύγκρουση επέφερε πολλές αναδιαμορφώσεις σε όλους τους κλάδους και πιο συγκεκριμένα πολλές απώλειες από όλους του τομείς. Συνεπώς μία αύξηση στις τιμές των αγαθών ήταν ένα αναμενόμενο αποτέλεσμα, έτσι οι τιμές των καυσίμων αλλά και των γενικών εμπορευμάτων σημείωσαν απλησίαστη διαφορά εν' συγκρίσει με το διάστημα πριν την εκδήλωση του πολέμου. Αυτές οι αναδιαμορφώσεις

⁴⁶ Tejvan Pettinger, (2022), «Economic impact of war».

φέρουν στο επίκεντρο και ανησυχίες για το μέλλον τόσο σε ενεργειακά όσο και σε επισιτιστικά θέματα. Βασικές πρώτες ύλες όπως είναι το καλαμπόκι, το σιτάρι και όλα τα παρελκόμενα που χρησιμοποιούνται για την παραγωγή πολλών τροφίμων, αποτελούν το 19%, 30% των παγκόσμιων εξαγωγών από την Ρωσία και Ουκρανία.

Επιπρόσθετα, οι ΗΠΑ απαγόρευαν την εισαγωγή ρωσικών προϊόντων και κατά κύριο λόγο πετρελαίου και φυσικού αερίου, η ίδια πολιτική δεν ήταν εφικτό να πραγματοποιηθεί και από την Ευρωπαϊκή Ένωση. Μεταξύ της Ρωσίας και της Ευρωπαϊκής Ένωσης υπάρχει σχέση εξάρτησης όσον αφορά το πετρέλαιο, δεδομένο όπου παγιώνει την υιοθέτηση περιορισμένης πολιτικής και σχέσης όπως εφαρμόστηκε και από τις ΗΠΑ. Άμεσος σκοπός της ένωσης ήταν η μείωση της εξάρτησης αυτής, με στόχο την χρήση έως και κατά 2/3 λιγότερη ποσότητα των αγαθών της Ρωσίας με τελικό στόχο έως και το 2030 να μειωθεί πλήρως η εμπορική αυτή σχέση. Βάσει αναφορών υποστηρίζεται πως με την αντικατάσταση και χρήση πηγών από τις Ηνωμένες Πολιτείες και το Κατάρ θα μπορέσει να πραγματοποιηθεί έως και πάνω από το 1/3 σε κάλυψη της ανάγκης, σε ετήσια βάση όσον αφορά το πετρέλαιο και το υδροποιημένο φυσικό αέριο. Επίσης, έως και το 2030 η αυξημένη χρήση βιομεθανίου και υδρογόνου θα μπορούσαν να υποβοηθήσουν για τα ποσοστά κάλυψης. Συνδυαστικά θα συμβάλουν και νέα έργα αιολικής και ηλιακής ενέργειας, ώστε να αντικαταστήσουν μέρος της ζήτησης του φυσικού αερίου, όπου είναι εφικτό, με στόχο να τριπλασιαστεί η χωρητικότητα έως και το 2030. Παράλληλα, έως και το τέλος του έτους εκτιμάται να γίνει αντικατάσταση έως και 100 δισεκατομμυρίων κυβικών μέτρων εισαγωγής φυσικού αερίου από την Ρωσική επικράτεια, ποσότητα όπου εκτιμάται να αποδεσμεύσει την ένωση σε υψηλό ποσοστό. Η μείωση αυτής της σχέσης επιδιώκεται, αρχικά λόγω της μη αποδεκτής βίαιης πράξης έναντι της Ουκρανίας, συνδυαστικά με τον φόβο διακοπής της προμήθειας ρωσικού αερίου, λόγω ότι μεταφέρεται μέσω της Ουκρανίας. Βάσει αρθρογραφίας, η Ευρωπαϊκή Ένωση λόγω ότι το 2019 το ρωσικό αέριο ανερχόταν στο 41%, επιδιώκεται η πλήρης αποδέσμευση της εξάρτησης αυτής. Επιδιώκεται αναζήτηση νέων πηγών ενέργειας ιδίως υδροποιημένου φυσικού αερίου (LNG). Ενώ μεγάλοι αγοραστές LNG όπως είναι η Νότια Κορέα, η Κίνα, η Ινδία και η Ιαπωνία επιζητούν την χρήση εναλλακτικών μέσων με σκοπό να εκτρέψουν τις πλεονασματικές προμήθειες στην Ευρώπη δια θαλάσσης.

Ωστόσο, η Ρωσική πλευρά μέσω ανακοινώσεων της Ευρωπαϊκής Επιτροπής και συγκεκριμένα μέσω του αντιπροέδρου (Αλεξάντερ Νόβακ) σκοπεύει να επιβάλει εμπάργκο στις παραδόσεις φυσικού αερίου μέσω του αγωγού Nord Stream 1, λόγω της παύσης των έργων από την Γερμανία για το έργο του αγωγού Nord Stream 2, καθώς η κρίση στην Ουκρανία γίνεται όλο ένα και χειρότερη⁴⁷. Μία απότομη παύση της παροχής αερίου στην Ευρωπαϊκή ένωση θα επιφέρει ακόμη περισσότερα προβλήματα, λόγω ότι ο εφοδιασμός της Ευρώπης με αέριο, έχει να κάνει αυτομάτως με ζητήματα όπως η ενέργεια για θέρμανση, η κινητικότητα, η τροφοδοσία ρεύματος, ποσότητες όπου δεν γίνεται να εξασφαλιστούν σε τόσο σύντομο χρονικό διάστημα, δήλωσε ο Γερμανός Καγκελάριος Olaf Scholz. Η

⁴⁷ «Germany freezes Nord Stream 2 gas project as Ukraine crisis deepens» - www.reuters.com.

Ρωσία είναι ο μεγαλύτερος προμηθευτής φυσικού αερίου της Γερμανίας και επί του παρόντος αντιπροσωπεύει περίπου το ήμισυ των εισαγωγών, σύμφωνα με την κυβέρνηση. Το φυσικό αέριο αντιπροσωπεύει περίπου το ένα πέμπτο της παραγωγής ενέργειας της Γερμανίας. Επίσης, βάσει αναφορών υποστηρίχθηκε από τον Ολλανδό υπουργό εξωτερικών Wopke Hoekstra ότι επέρχονται ακόμη περισσότερες κυρώσεις στο επόμενο μεσοδιάστημα, λόγω της έντονης διαμάχης και κατά κύριο λόγο στη Ρωσία ⁴⁸.

3.5 Ανακεφαλαίωση Κεφαλαίου

Συνοπτικά, με γνώμονα την σχετική αρθρογραφία και όσα υποστηρίχθηκαν από την έναρξη του πολέμου, η σύγκρουση αυτή επέφερε αισθητά μεγάλες αναταραχές τόσο στο κομμάτι και τον ρυθμό παραγωγής, όσο και στις τιμές όπου υπήρχαν σε όλους τους κλάδους. Πιο συγκεκριμένα, αν χωριστεί η αγορά σε τομείς, αποφαίνεται ότι στον κλάδο των τροφίμων σημειώθηκε μία αύξηση κατά 50% εν' συγκρίσει με το διάστημα πριν τον πόλεμο. Επίσης, όσον αφορά τα πετρελαϊκά αγαθά, η αύξηση ήταν της τάξης του 33%, ποσοστό όπου έγινε παράγοντας σκέψης για μεταστροφή σε εναλλακτικές μορφές ενέργειας, λόγω της υπεραυξημένης τιμής. Παράλληλα, όσον αφορά τις αναδυόμενες αγορές σημειώθηκε αύξηση κατά 47%. Στον ναυτιλιακό κλάδο, όπου είναι ένας πολύ σημαντικός τομέας αναφοράς, σημειώνεται αύξηση των τιμών κατά 23% από την αρχή του έτους. Συνεπώς, οι αυξήσεις αυτές επέφεραν αλλαγές στον κάθε κλάδο μεμονωμένα, αλλά και συνδυαστικά λόγω ότι λειτουργούν σε αλυσιδωτή μορφή. Με το ξέσπασμά του πολέμου, τα λιμάνια αλλά και οι διαδρομές, από και προς την ρωσική και ουκρανική επικράτεια, δεν μπορούσαν να χρησιμοποιηθούν. Πρακτική που είχε ως αποτέλεσμα την εύρεση εναλλακτικών διαδρομών, με σκοπό την εκτέλεση των δρομολογίων. Ωστόσο, δεδομένου ότι η Ρωσία και η Ουκρανία παρείχαν ένα υψηλό ποσοστό σιτηρών στις γειτονικές χώρες, έπρεπε να επιλυθούν τα ζητήματα όπου δημιουργήθηκαν λόγω του πολέμου και παράλληλα με το κλείσιμο των λιμένων να αναζητηθούν εναλλακτικές δίοδοι. Επίσης, η Ρωσία κατέχει πλεονεκτική θέση όσον αφορά την παροχή πετρελαϊκών προϊόντων σε ποσοστό όπου με μία πιθανή μείωση στην ποσότητα πετρελαίου και φυσικού αερίου, θα φέρει έντονες αναταράξεις στον ευρύτερο περίγυρο⁴⁹. Έτσι, με βάση τα κεφάλαια όπου προηγήθηκαν δίνεται η «σκυτάλη» στο επόμενο κεφάλαιο όπου θα δοθεί έμφαση στις επιπτώσεις του πολέμου στην εμπορική ναυτιλία.

⁴⁸ «Netherlands willing to house special court for Russia invasion of Ukraine, minister says» - www.reuters.com.

⁴⁹ Global impact of war in Ukraine: Energy crisis – United Nations.

3.6 Βιβλιογραφία Κεφαλαίου

Ελληνόγλωσση

- Ευρωπαϊκό Συμβούλιο, Συμβούλιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης - Περιοριστικά μέτρα της ΕΕ κατά της Ρωσίας για λόγους που σχετίζονται με την Ουκρανία.

Ξενόγλωσση

- Aashish Tank, A. Ospanova, (2022), «Economic Impact of Russia – Ukraine War», International Journal of Innovative Research in Science Engineering and Technology.
- «Total number of restrictive measures imposed on Russia» - www.statista.com.
- Aashish Tank, A. Ospanova, (2022), «Economic Impact of Russia – Ukraine War», International Journal of Innovative Research in Science Engineering and Technology.
- Guenette, Justin Damien, Kenworthy, Philip George, Wheeler, Collette Mari, (2022), «Implications of the War in Ukraine for the Global Economy».
- «Russia’s War in Ukraine Spells Disaster for Neighboring Central Asia» - time.com.
- Tejvan Pettinger, (2022), «Economic impact of war».
- «Germany freezes Nord Stream 2 gas project as Ukraine crisis deepens» - www.reuters.com
- «Netherlands willing to house special court for Russia invasion of Ukraine, minister says» - www.reuters.com.
- «Global impact of war in Ukraine: Energy crisis» – United Nations.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4^ο

ΟΙ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΟΥ ΠΟΛΕΜΟΥ ΣΤΟΝ ΚΛΑΔΟ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

4.1 Εισαγωγή

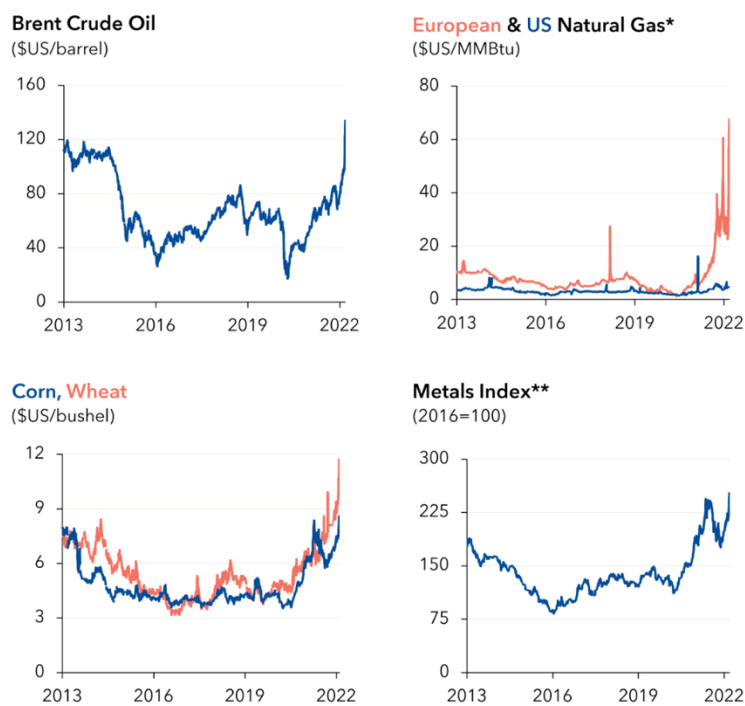
Οι διεθνείς διασυνδέσεις και αυτομάτως το διεθνές εμπόριο τόσο δια θαλάσσης όσο και μέσω όλων των πιθανών εναλλακτικών, συντελούν στο σύνολο τους την επιτυχία του εμπορίου. Βάσει αναφορών και μετρήσεων αποφαίνεται ότι κατά το υψηλότερο ποσοστό του συνόλου της μεταφορικής ικανότητας ικανοποιείται μέσω θαλάσσης. Παράλληλα, σημαντικό μέρος λάμβανε και η ναυτιλιακή βιομηχανία όπου μετείχε για την προώθηση της ευημερίας. Ωστόσο, κάνοντας αναφορά σε έννοιες όπως το εμπόριο, την προώθηση της ευημερίας, και συγκεκριμένα το εμπόριο δια θαλάσσης, γίνεται αναφορά σε μία σχέση, μία αλληλουχία. Το εμπόριο μπορεί να επηρεαστεί σημαντικά από τις μεταφορές και οι τιμές των αγαθών ενδεχομένως να επηρεάζονται από το κόστος μεταφοράς, παράγοντες όπου έχουν αλληλένδετη σχέση. Συνεπώς, μία πιθανή αύξηση σε ένα από τα δύο μέρη θα επιφέρει αναταράξεις και αλλαγές.

Εν συνεχεία, η ένταση των γεωπολιτικών δρώμενων με το πέρασμα των ημερών, γίνονται όλο και πιο έντονα, καθώς ο πόλεμος λαμβάνει διαφορετική χροιά. Η επιθετική αυτή ενέργεια από μεριάς της Ρωσίας προς την Ουκρανία, επέφερε τόσο την ρήξη της δεύτερης χώρας, με την μετανάστευση να σημειώνει έντονη αύξηση, λόγω ότι η χώρα δεν ήταν πλέον βιώσιμη.⁵⁰ Ο αριθμός των μεταναστών ξεπερνάει κατά πολύ προηγούμενα νούμερα όπου είχαν καταγραφεί σε παρόμοιες συνθήκες. Πιο συγκεκριμένα, με αναφορά έως και τον Οκτώβριο του 2022 καταμετρήθηκαν από τον Οργανισμό Ηνωμένων Εθνών – ΟΗΕ, 7,6 εκατομμύρια Ουκρανοί πρόσφυγες σε ολόκληρη την Ευρώπη. Το μεγαλύτερο ποσοστό μετατοπίστηκε σε πιο πλούσιες χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ώστε να εξασφαλίσουν ζητήματα όπως είναι η ασφάλεια αλλά και το καλύτερο βιοτικό επίπεδο. Ωστόσο, όσον αφορά τις χώρες όπου μπόρεσαν και φιλοξένησαν Ουκρανούς πολίτες ήταν τόσο οι γειτονικές χώρες όσο και χώρες – μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης όπου μπόρεσαν να προσφέρουν ένα ασφαλές μέρος έπειτα από τον πόλεμο.

Έτσι, συνοπτικά αποφαίνονται τα αποτελέσματα του πολέμου σε μία σφαιρική εικόνα, τόσο με το εμπόριο όπου αντιμετώπισε προβλήματα, δεδομένων των περιορισμένων λιμένων διασύνδεσης, όσο και των διαδρομών όπου μπορούσαν να κάνουν χρήση. Παράλληλα, τα αυξημένα ποσοστά μετανάστευσης, υποδηλώνουν την σημαντικότητα της κατάστασης, όσο και της κρίσης όπου δημιουργήθηκε. Συνδυαστικά όλοι οι παράγοντες, επέφεραν και αύξηση των τιμών των αγαθών με τις όλες διαταραχές που σημειώθηκαν στην γεωργική παραγωγή και τη ναυτιλία σε όλο τον κόσμο.

⁵⁰ Operational data portal – Ukraine refugee situation - data.unhcr.org.

Συμπληρωματικά, με τη συμβολή του συνδυαστικού Διαγράμματος 4.1 φαίνεται η επίδραση του πολέμου στις τιμές προϊόντων, όπου αυξήθηκαν απότομα λόγω των τελευταίων γεγονότων ⁵¹.



Διάγραμμα 4.1 – Επιρροή τιμών σε σημαντικούς παράγοντες

Πηγή: How War in Ukraine is Reverberating Across World's Regions

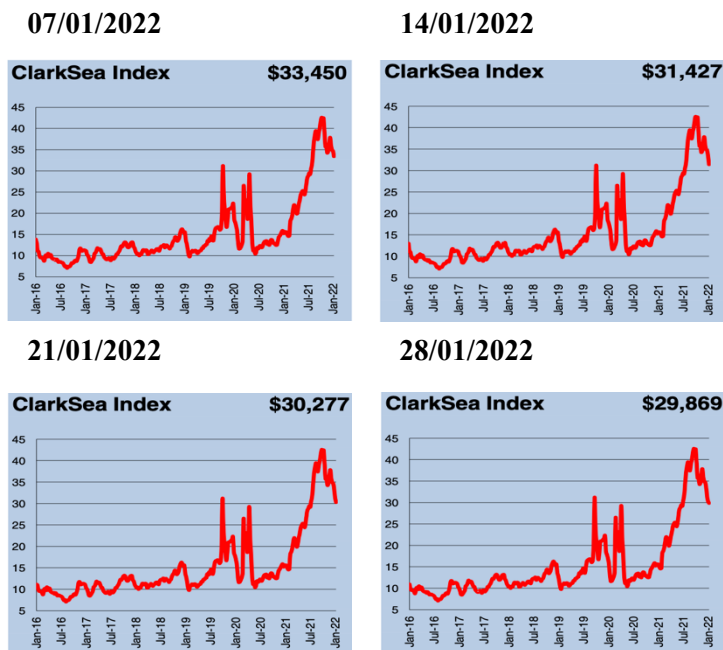
Με γνώμονα το Διάγραμμα 4.1 αποφαίνεται ότι οι τιμές τόσο των τροφίμων όσο και λοιπών σημαντικών κλάδων, σημείωσαν έντονη αύξηση. Αρχικά, λόγω ότι απεικονίζονται τα τελευταία εννέα έτη, από το 2019 με το ξέσπασμα του COVID-19 και συμπληρωματικά με τον πόλεμο το 2022, οι τιμές εκτινάχθηκαν. Εκτός από τον παγκόσμιο αντίκτυπο, οι χώρες με άμεσο εμπόριο, τουρισμό και χρηματοοικονομικά ανοίγματα θα έρθουν αντιμέτωπες με πρόσθετες πιέσεις. Οι οικονομίες που εξαρτώνται από τις εισαγωγές πετρελαίου θα αντιμετωπίσουν μεγαλύτερα δημοσιονομικά και εμπορικά ελλείμματα και υψηλότερες πληθωριστικές πιέσεις, αν και ορισμένοι εξαγωγείς, όπως η Μέση Ανατολή και η Αφρική ενδέχεται να επωφεληθούν από τις υψηλότερες τιμές. Οι απότομες αυξήσεις στις τιμές των τροφίμων και των καυσίμων θα μπορούσαν να δημιουργήσουν μεγαλύτερους κινδύνους αστάθειας σε περιοχές που κυμαίνονται από την Υποσαχάρια Αφρική και τη Λατινική Αμερική έως τον Καύκασο και την Κεντρική Ασία. Σε ένα μακροπρόθεσμο χρονικό πλαίσιο, ο πόλεμος θα μπορούσε να αλλάξει ριζικά την παγκόσμια οικονομική και γεωπολιτική τάξη εάν αλλάξει το εμπόριο ενέργειας,

⁵¹ How War in Ukraine Is Reverberating Across World's Regions - www.imf.org.

αναδιαρθρωθούν οι αλυσίδες εφοδιασμού, κατακερματιστούν τα δίκτυα πληρωμών και οι χώρες επανεξετάσουν τα αποθεματικά νομίσματα. Οι αυξανόμενες γεωπολιτικές εντάσεις αυξάνουν τον κίνδυνο οικονομικού κατακερματισμού, ιδίως όσον αφορά το εμπόριο και την τεχνολογία.

4.2 Απεικόνιση αποτελεσμάτων για επιλεγμένη περίοδο (1^η Περίοδος)

Με γνώμονα την συντριπτική πτώση της αγοράς, λόγω των εχθροπραξιών μεταξύ των δύο χωρών είναι αξιοσημείωτο να δοθεί βάση, στην αρχή αλλά και στο τέλος του έτους έτσι ώστε να αποφανθεί η επιρροή αλλά και το αποτύπωμα του πολέμου στο εμπόριο και γενικότερα στην αγορά. Συνεπώς, έγινε χρήση δεδομένων οκτώ χρονικών περιόδων, με σκοπό να γίνει αντιστοιχία τεσσάρων περιόδων πριν και αντίστοιχα άλλες τέσσερις στο πέρας του έτους. Πιο συγκεκριμένα, με τη συμβολή διαγραμμάτων φαίνεται ότι η περίοδος πριν την ανάφλεξη του πολέμου ήταν ένα προμήνυμα των συνθηκών όπου θα λάμβανε χώρα, ενώ κατά το τέλος του έτους και ειδικότερα τον Δεκέμβριο σε συγκεκριμένες τέσσερις περιόδους φαίνεται η διαφορά των αποτελεσμάτων. Η χρήση των περιόδων έγινε μέσω του ναυτιλιακού παρόχου πληροφοριών και δεδομένων «Clarksons Research». Η πρώτη περίοδος που επιλέχτηκε πριν την εχθροπραξία ήταν η 7^η Ιανουαρίου όπου βάσει σχεδιαγράμματος ήταν μία πτωτική χρονική περίοδος και πιο συγκεκριμένα σημειώθηκε στον «ClarkSea Index» η τιμή των 33.450\$. Εν συνεχεία, κατά την δεύτερη επιλεγμένη περίοδο, όπου ήταν η 14^η του ίδιου μήνα με τιμή αναφοράς στον δείκτη τα 31.427\$, μία πτώση της τάξης των 2.023\$. Η τρίτη περίοδος όπου επιλέχτηκε ήταν η 21^η του ίδιου μήνα με τιμή αναφοράς τα 30.277\$, όπου σημειώθηκε η συνέχεια της πτωτικής πορείας του δείκτη κατά 1.150\$. Ωστόσο, η τέταρτη επιλεγμένη περίοδος ήταν επτά ημέρες έπειτα από την προηγούμενη περίοδο, η 28^η του ίδιου μήνα με τιμή αναφοράς τα 29.869\$ και σημειωμένη πτώση κατά 408\$. Επιπρόσθετα, από την πρώτη επιλεγμένη περίοδο έως και την τέταρτη φαίνεται η πτωτική πορεία της τιμής. Η πορεία του «Clarksea Index» θα συνδυαστεί και με τον δείκτη αγοράς «FTSE250», ώστε να απεικονιστεί πλήρως η αγορά την επιλεγμένη αυτή περίοδο. Συνεπώς, βάσει των προαναφερόμενων τιμών επέρχεται και το συνδυαστικό σχεδιάγραμμα των τεσσάρων περιόδων έτσι ώστε να φανεί η διαφορά και κατά συνέπεια η πτώση της τιμής.



Διάγραμμα 4.2 – ClarkSea Index (1^η Περίοδος)

Πηγή: Clarksons Research

Με γνώμονα το Διάγραμμα 4.2 αποφαινεται ότι παρά την αισθητή αύξηση της τιμής το ημερολογιακό έτος 2021, με την έναρξη του 2022 η τιμή σημείωσε μείωση όπου και στις τέσσερις επιλεγμένες περιόδους η μείωση συνεχιζόταν. Η πτώση αυτή οφειλόταν τόσο στην διαμάχη μεταξύ των χωρών Ουκρανίας και Ρωσίας, όσο και σε διάφορες συγκυρίες όπου μετείχαν για την πτώση αυτή του δείκτη. Συνδυαστικά με την απεικόνιση της τιμής αυτής θα γίνει και με την αναφορά στον δείκτη αγοράς «FTSE₂₅₀», ένας σταθμισμένος με βάση την κεφαλαιοποίηση δείκτης που αποτελείται από την 101η έως την 350η μεγαλύτερη εταιρεία που είναι εισηγμένη στο Χρηματιστήριο του Λονδίνου.



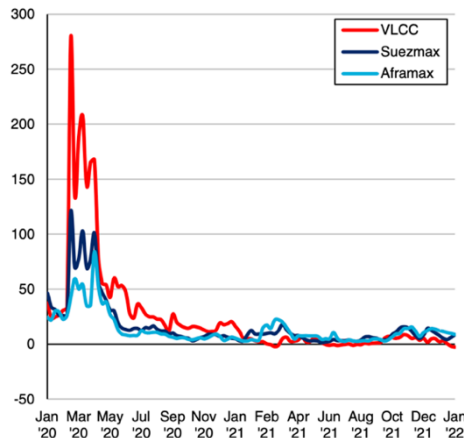
Διάγραμμα 4.3 – FTSE250

Πηγή: FTSE 250: MARKET OVERVIEW

Βάσει του Διαγράμματος 4.3 γίνεται απεικόνιση των μεγαλύτερων εταιρειών όπου έχουν ενταχθεί στο χρηματιστήριο του Λονδίνου, με περίπου 250 εταιρείες να μετέχουν για το δείγμα και την διαγραμματική απεικόνιση του δείκτη. Πιο συγκεκριμένα, έγινε καταγραφή του δείκτη για όλο το ημερολογιακό έτος έτσι ώστε να φανεί η πλήρης απόδοση του, ενώ για τον μήνα Ιανουάριο του ίδιου έτους, η μείωση ήταν αισθητά έντονη. Παρά τις αυξομειώσεις που σημειώθηκαν στον δείκτη, η γενικότερη εικόνα έως και το τέλος του έτους ήταν η έντονη πτωτική του πορεία.

4.2.1 Crude Tanker Spot Market (1^η Περίοδος)

Στη συγκεκριμένη κατηγορία φαίνεται ότι η μείωση προήλθε πολύ πριν την εμφάνιση του πολέμου, τόσο όσο και του ιού COVID-19. Η έντονη μείωση στην ακόλουθη διαγραμματική απεικόνιση έγινε τον Μάιο του 2020, όπου η τάση αυτή συνεχίστηκε και έτσι τα τελευταία δύο έτη σημειώθηκαν οι πιο χαμηλές τιμές. Η χρήση του Διαγράμματος 4.4 περιελάμβανε στοιχεία τριών ειδών πλοίων όπου μετείχαν για την εκτέλεση των δρομολογίων αυτού του είδους. Έτσι, στο διάγραμμα απεικονίζονται οι απολαβές από τα συγκεκριμένου τύπου πλοία, με τις χαμηλότερες απολαβές να τις σημειώνουν τα VLCC.



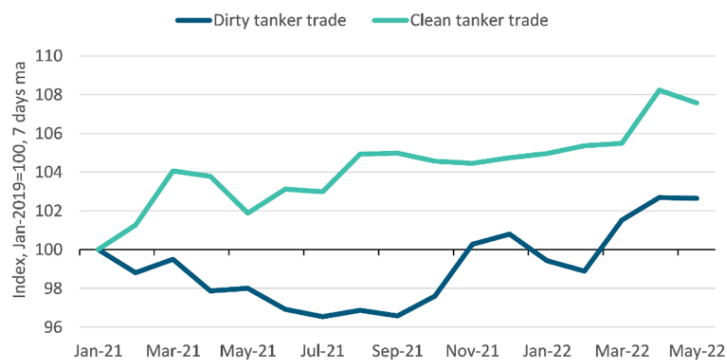
Διάγραμμα 4.4 - Crude Tanker Spot Earnings (1^η Περίοδος)

Πηγή: Clarksons Research

4.2.2 Product Tanker Spot Market (1^η Περίοδος)

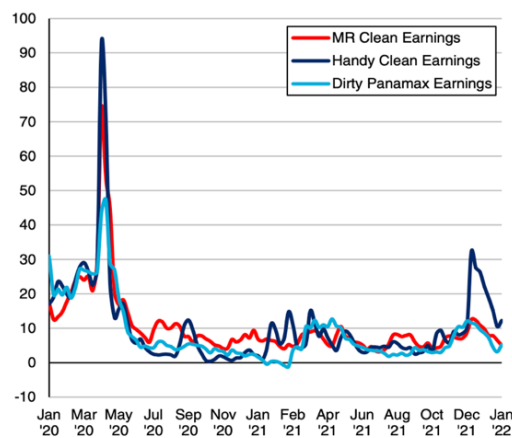
Στη συγκεκριμένη υποκατηγορία παρουσιάζεται η διαφορά στο επιλεγμένο χρονικό διάστημα και πιο συγκεκριμένα με τη χρήση των ακόλουθων διαγραμμάτων απεικονίζεται και η διαφορά μεταξύ των

ετών 2021 και 2022. Τόσο με το Διάγραμμα 4.5 όσο και το επόμενο φαίνεται η διαφορά στην κινητικότητα όσον αφορά τα «dirty tanker trade και clean tanker trade». Πιο συγκεκριμένα, στο Διάγραμμα 4.5 παρουσιάζεται η διαφορά μεταξύ των δύο και πιο αναλυτικά για την επιλεγμένη περίοδο, πριν τον πόλεμο, φαίνεται ότι η απόδοση του καθαρού φορτίου ήταν σε υψηλότερη απόδοση, παρά τις αυξομειώσεις που σημειώθηκαν. Παράλληλα, με γνώμονα τις αποδόσεις όπου αναγράφηκαν στα στοιχεία Clarkson, φαίνεται ότι συνδυαστικά με τα είδη πλοίων όπου εκτελούσαν τα δρομολόγια και επιλέχθηκαν για την διαγραμματική απεικόνιση, τα Handy clean, σημείωσαν τις υψηλότερες απολαβές. Συμπερασματικά, με τη χρήση και των δύο διαγραμμάτων παρά το προμήνυμα για τον πόλεμο και την πτώση της αγοράς, τα καθαρά φορτία, με μεταφορά πετρελαίου κίνησης και πετρελαίου είχαν υψηλές τιμές τόσο σε ποσότητες μεταφοράς όσο και απολαβές.



Διάγραμμα 4.5 – Deadweight Tonne Days

Πηγή: Signal Ocean

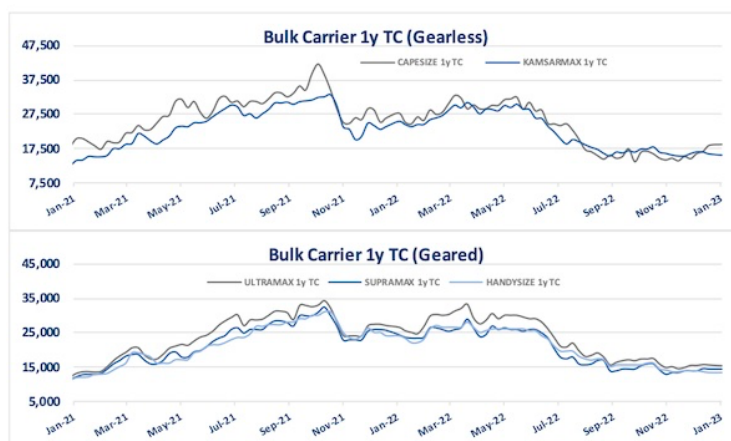


Διάγραμμα 4.6 – Product Tanker Spot Earnings (1^η Περίοδος)

Πηγή: Clarksons Research

4.2.3 Bulk carrier Market (1^η Περίοδος)

Βάσει σχεδιαγραμμάτων γίνεται αντιληπτό ότι για την επιλεγμένη περίοδο, πριν από το ξέσπασμα του πολέμου, πλοία εξοπλισμένα με συστήματα φόρτωσης και αποφόρτισης, σημείωσαν χαμηλότερες τιμές σε σχέση με πλοία όπου δεν κατείχαν ανάλογο εξοπλισμό.⁵² Ωστόσο, στο Διάγραμμα 4.7 φαίνεται ότι πλοία κατηγορίας Capesize και Ultramax κατείχαν τις υψηλότερες τιμές, παρόλα αυτά η μείωση ήταν αισθητή σε σχέση με την προηγούμενη περίοδο. Στη συνέχεια, με το Διάγραμμα 4.8 γίνεται αντιληπτό ότι όσον αφορά τις απολαβές, γίνεται ο διαχωρισμός με βάση τον εξοπλισμό του πλοίου αλλά και την δυναμική μεταχείρισης του φορτίου. Συνεπώς, κάνοντας αναφορά στη μεταχείριση του φορτίου, υποστηρίζεται τόσο η γενικότερη μεταφορά από έναν αρχικό προορισμό στον τελικό προορισμό, αλλά και η δυναμική φόρτωσης και αποφόρτωσης, με σκοπό την μείωση του χρονικού διαστήματος σε έναν λιμένα. Έτσι, αποφαίνεται ότι για την πρώτη επιλεγμένη περίοδο και για τα είδη πλοίων όπου μπορούν να εκτελέσουν το δρομολόγιο, για τα Capesize και Kamsarmax σημειώθηκε μία μικρή αύξηση. Παράλληλα, για την ίδια περίοδο για τα Ultramax, Supramax και Handysize σημειώθηκε στο διάγραμμα μείωση.



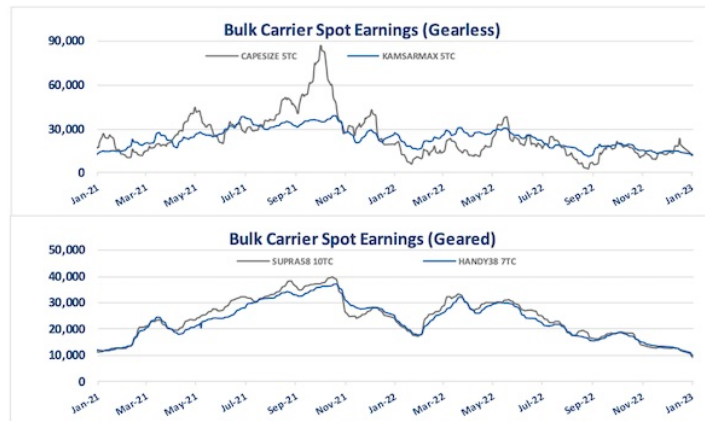
Διάγραμμα 4.7 – Bulk Carrier 1y TC

Πηγή: xClusiv

Στη συνέχεια, όσον αφορά τις απολαβές για την ίδια επιλεγμένη περίοδο, πριν το ξέσπασμα, αποφαίνεται ότι για τα Capesize και Kamsarmax, όπου απεικονίζονται στο άνω μέρος του διαγράμματος η μείωση είναι έντονη, δεδομένο όπου ήταν αναμενόμενο από την πτώση της εκτέλεσης δρομολογίων. Επίσης, στο κάτω μέρος του Διαγράμματος 4.8 γίνεται απεικόνιση για τα Ultramax, Supramax και Handysize, σημειώθηκε μία ακόμη πιο έντονη καθοδική πορεία. Η καθοδική πορεία ήταν και για τα

⁵² Early Year Dry Bulk Demand Could Favor an Increase in Freight Rates - www.hellenicshippingnews.com.

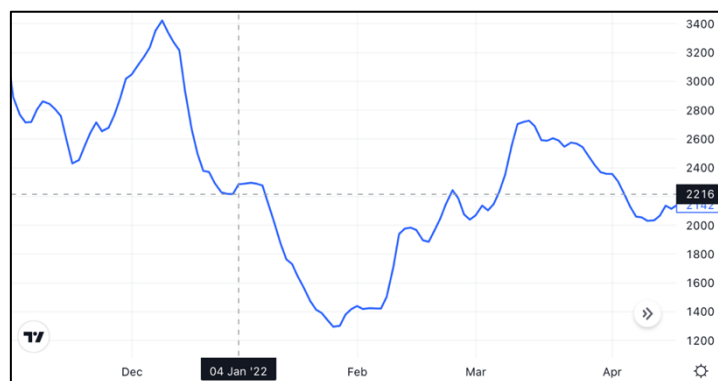
δύο είδη πλοίων έντονη, απεικόνιση όπου επέφερε στο προσκήνιο την έντονη αρνητική πορεία όπου θα ερχόταν στη συνέχεια λόγω των εχθροπραξιών. Ωστόσο, με γνώμονα την συνολική εικόνα του διαγράμματος, φαίνεται ότι η αρχή του 2022 ήταν η αρχή της καθοδικής πορείας τόσο για τα δρομολόγια όσο και για την γενικότερη εικόνα της αγοράς.



Διάγραμμα 4.8 – Bulk Carrier Spot Earning

Πηγή: xClusiv

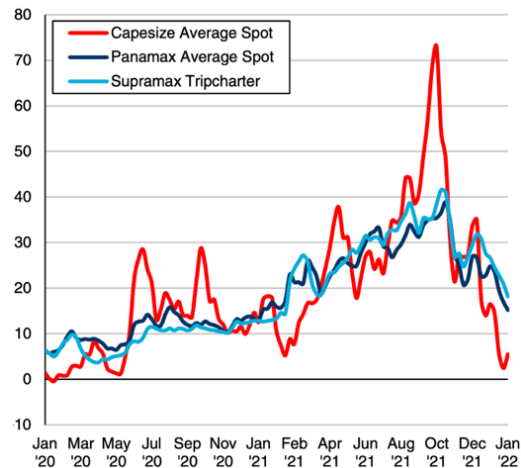
Συνδυαστικά, με τις διαγραμματικές απεικονίσεις εντάσσεται και ο δείκτης «Baltic Dry Index - BDI», με σκοπό την πλαισίωση της εικόνας της αγοράς, όσο γίνεται καλύτερα. Έτσι, στο Διάγραμμα 4.9 γίνεται απεικόνιση του δείκτη και φαίνεται ότι για την επιλεγμένη περίοδο όπου είχε οριστεί, από τις 04/01/2022 έως και 26/01/2022 η πορεία του δείκτη ήταν σε μία έντονη πτωτική πορεία, ενώ η άνοδος σημειώθηκε κατά το διάστημα 27/01/2022 έως και 31/01/2022. Με βάση την συνολική εικόνα του διαγράμματος όπου απεικονίζεται το τέλος του περασμένου έτους και η συνέχεια του 2022, η επιλεγμένη περίοδος όπου ήταν προς ανάλυση, ήταν η πιο χαμηλή.



Διάγραμμα 4.9 – BALTIC DRY INDEX

Πηγή: tradingview.com

Επίσης, συμπληρωματικά με την διαγραμματική απεικόνιση από τους από τους Clarksons όσον αφορά τις απολαβές τριών τύπων πλοίων για την περίοδο ανάλυσης, φαίνεται πως και για τους τρεις τύπους πλοίων η πτώση είναι έντονη, με πιο αισθητή τις απολαβές και παράλληλα τις εκτελέσεις δρομολογίων από Capesize πλοία. Στοιχεία, όπου απεικονίζονται με τη συμβολή του Διαγράμματος 4.10.

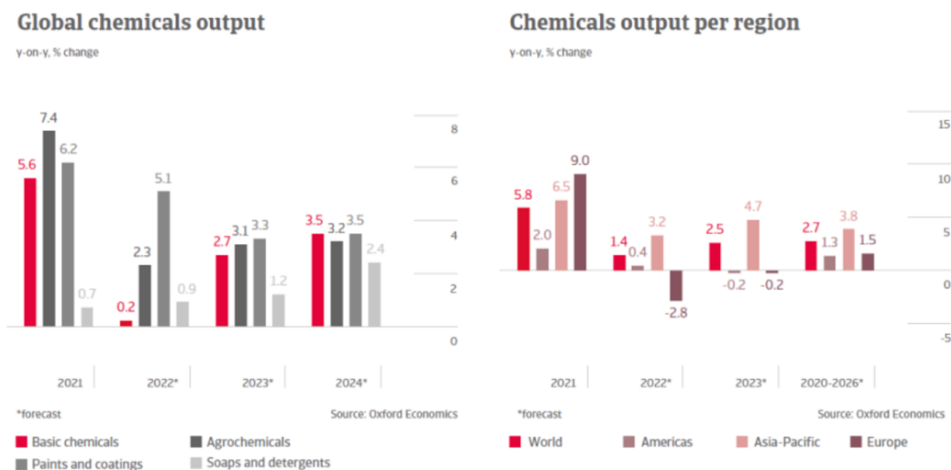


Διάγραμμα 4.10 – Bulkcarrier Spot Earnings (1^η Περίοδος)

Πηγή: Clarksons Research

4.2.4 Gas & Chemical Markets (1^η Περίοδος)

Όσον αφορά την κατηγορία των αγορών και πιο συγκεκριμένα αγορών όπου μετέχουν κατά πολύ έντονα στο υπόλοιπο υποσύνολο, πρέπει να δοθεί έμφαση για την ορισμένη περίοδο ανάλυσης. Έτσι, μέσω διαγραμματικών απεικονίσεων γίνεται αντιληπτό ότι η ανησυχία γίνεται όλο ένα και πιο έντονη με γνώμονα τα πειστήρια. Συνεπώς, αν χωριστούν οι περίοδοι σε βραχυπρόθεσμη και μακροπρόθεσμη, εντός του ορισμένου χρόνου ανάλυσης αποφαίνεται ότι η έλλειψη σε ποσότητες θα είναι ένα σημαντικό θέμα για τον γενικότερο κλάδο. Λόγω του πολέμου και τις αποσταθεροποιητικές επιπτώσεις του στον ενεργειακό εφοδιασμό, ιδιαίτερα για την Ευρώπη, υπάρχει αβεβαιότητα όσον αφορά την κάλυψη σε επίπεδα φυσικού αερίου ως πρώτη ύλη. Τα νέα μέτρα αλλά και οι περιορισμοί για το φυσικό αέριο και όλα τα πετρελαιοειδή θα επιφέρουν επιπτώσεις σοβαρές προς ευρωπαίους παραγωγούς χημικών προϊόντων. Επίσης, μία επίμονη ύφεση σε συνδυασμό με τον παρατεταμένο υψηλό πληθωρισμό θα επιφέρουν απότομη επιδείνωση της ζήτησης χημικών αγαθών, τόσο από τους καταναλωτές όσο και από τους βασικούς αγοραστές. Βάσει των προηγούμενων αναφορών γίνεται αναφορά και με το Διάγραμμα 4.11, όπου απεικονίζονται σε δυο υπο σχεδιαγράμματα, με την παγκόσμια διάθεση χημικών σε συνδυασμένο με την απόδοση ανά περιφέρεια.



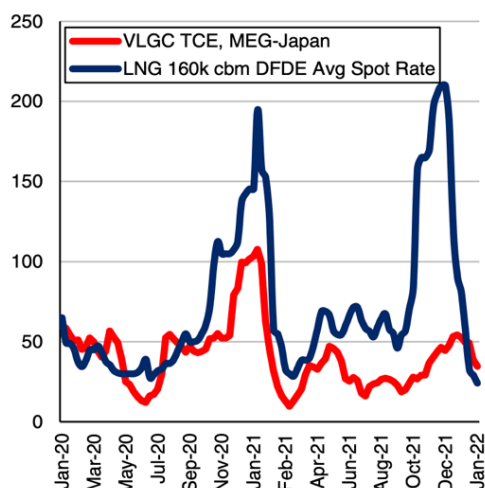
Διάγραμμα 4.11 – Global Chemicals Output

Πηγή: Oxford Economics

⁵³Βάσει της συμβολής του ανωτέρω διαγράμματος αποφαίνεται ότι κατά την περίοδο 2021 όλοι οι τομείς να παρουσιάζουν έντονη ανοδική πορεία, ενώ στη συνέχεια το 2022, η πτώση όλων των υποκατηγοριών ήταν σε υψηλά ποσοστά. Επιπρόσθετα, με βάση την επικράτεια, η απόδοση της Ευρώπης για το 2022 ήταν πολύ κάτω του μηδενός. Στη συνέχεια, με την συμβολή του Διαγράμματος 4.12 φαίνεται ότι αρχικά το κλίμα της αγοράς VLGC σημειώνει έντονη πτώση με γνώμονα την πιο υψηλή τιμή όπου είχε αναγράψει ένα έτος πριν, με τους ναύλους να αμβλύνονται τόσο στο ανατολικό όσο και στο δυτικό μέρος του Σουέζ. Παρόλα αυτά, στη δύση σημειώθηκε μία ακόμη μείωση των αποθεμάτων στο προπάνιο, κατά περίπου 4,6 εκατομμύρια bbls ⁵⁴. Έτσι οι περιορισμένοι πόροι διανέμονταν σε πρώτη ανάγκης πηγές, ενώ η ανεπάρκεια της αγοράς είχε μετέπειτα υποβοήθηση στην απορρόφηση πλοίων με καθυστερήσεις. Αυτό βοηθά στον περιορισμό του βαθμού επιμήκυνσης των καταλόγων θέσεων, με λίγα μόνο πλοία να μπορούν να πραγματοποιήσουν άφιξη σε ορισμένο διάστημα. Συνεπώς, βάσει αυτών στο ακόλουθο διάγραμμα απεικονίζονται τα VLGC και LNG με γνώμονα τις απολαβές, όπου για την επιλεγμένη χρονική περίοδο σημειώθηκε έντονη πτώση. Παράλληλα, λόγω της περιορισμένης ποσότητας όπου υπήρχε προς διάθεση, η τιμή των ναύλων σημείωσε αύξηση και αυτό φαίνεται στο Διάγραμμα 4.13.

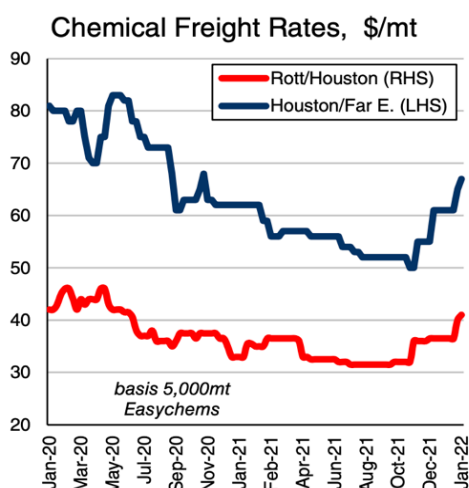
⁵³ Industry Trends Chemicals Industry, (2022), Atradius.

⁵⁴ Bbls = barrels of oil per day and barrels of oil equivalent per day



Διάγραμμα 4.12 - Gas Carrier Earnings (1^η Περίοδος)

Πηγή: Clarksons Research



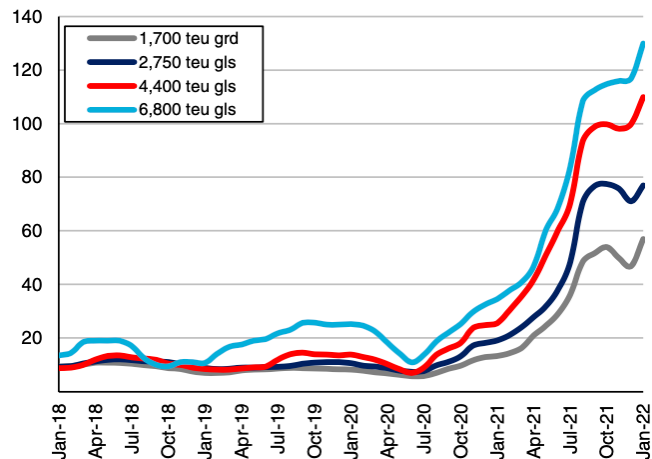
Διάγραμμα 4.13 – Chemical Freight Rates (1^η Περίοδος)

Πηγή: Clarksons Research

4.2.5 Liner & Offshore Markets (1^η Περίοδος)

Στο συγκεκριμένο υπομέρος της ανάλυσης δίνεται διαγραμματική απεικόνιση ώστε να ενταχθεί στην ανάλυση το κομμάτι του επιτοκίου για το επιτόκιο για 6-12 μήνες. Πιο συγκεκριμένα, γίνεται εναπόθεση χρονικών περιόδων από το 2018 ώστε να γίνει άμεση σύγκριση. Έτσι, για την πρώτη χρονική περίοδο ανάλυσης ανήλθε στα 1.700 TEU με εκτιμώμενη αύξηση περίπου στο 7% όπου αυτόν τον μήνα έφτασε σε επίπεδο ρεκόρ των 57.000\$/day. Τα περασμένα έτη και πιο συγκεκριμένα το 2020 ανήλθε κατά μέσο όρο στα 8.165\$/day, ενώ ένα έτος μετά στα 33.803\$/day με αυτό να σηματοδοτεί

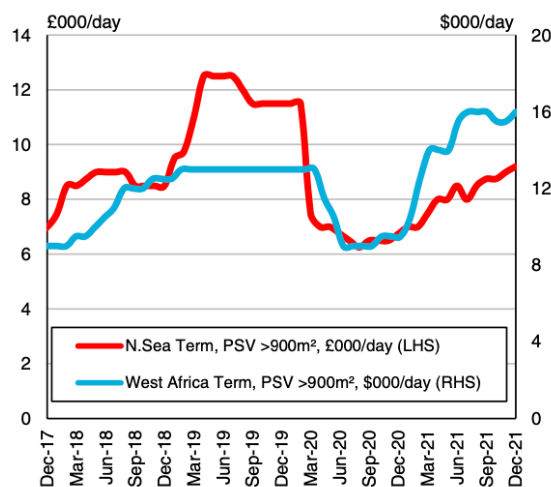
απότομη αύξηση. Στη συνέχεια, η απότομη αύξηση φαίνεται και με τη συμβολή του Διαγράμματος 4.14, όπου είναι ενταγμένα τέσσερα είδη πλοίων τύπου Container.



Διάγραμμα 4.14 – Containership 6-12mth Charter Rates (1^η Περίοδος)

Πηγή: Clarksons Research

Στη συνέχεια, δίνεται βάση στην αλληλένδετη υποκατηγορία όπου έχει να κάνει με τα πλοία υπεράκτια υποστήριξης, τα γνωστά και ως «OSV - Offshore service vessels», όπου είναι ειδικά σχεδιασμένα πλοία όπου αποσκοπούν στην υλικοτεχνική εξυπηρέτηση και μεταφορά υπεράκτιων πλατφορμών ή και υποθαλάσσιων εγκαταστάσεων. Έτσι με τη συμβολή του Διαγράμματος 4.15 φαίνεται η πορεία για δύο είδη όπου κάλυπταν αυτή την ανάγκη.

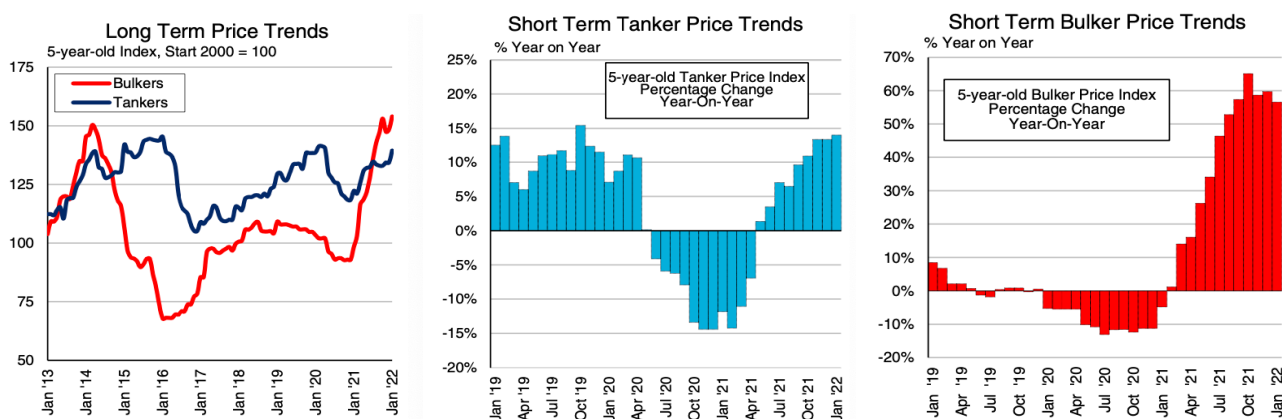


Διάγραμμα 4.15 – Offshore Vessel Charter Rates (1^η Περίοδος)

Πηγή: Clarksons Research

4.2.6 Secondhand Prices (1^η Περίοδος)

Στον ναυτιλιακό κύκλο όπως καταγράφεται η ένταξη ενός πλοίου στο στόλο με σκοπό την εκτέλεση ταξιδιών, έτσι υπάρχει και το σημείο κατά το οποίο ένα πλοίο πρέπει είτε να μεταπωληθεί και να φύγει από τον στόλο, με άμεση αντικατάσταση από νεότερο ή την πώληση του για σκραπάρισμα. Έτσι, στην μεταπώληση και δε στην κατηγορία πλοίων, γίνεται αναφορά για πέντε ετών, ή για δέκα ή ακόμη και δεκαπέντε. Το κριτήριο μεταπώλησης γίνεται με γνώμονα πάντα τον κύκλο της ναυτιλίας και την ανάγκη όπου υπάρχει για μεταφορά φορτίων. Για μεταπώληση πλοίου Oil Tanker και με 310.000 DWT είναι στα 97M για την επιλεγμένη περίοδο ανάλυσης, παράλληλα για το ίδιο μέγεθος και με ηλικία πέντε ετών ανέρχεται στα 72M και αντίστοιχα για ηλικία δέκα ετών στα 50M. Στη συνέχεια, όσον αφορά τα Bulkcarriers, για μεταπώληση πλοίου χωρητικότητας 180.000 DWT ανέρχεται στα 59M, ενώ για ένα πενταετές ίδιας κατηγορίας ανέρχεται στα 46M και αντίστοιχα σε ένα ίδιας κατηγορίας με ηλικία δέκα ετών υπολογίζεται στα 31,5M. Επιπρόσθετα, για τα Containership & RO-RO και με χωρητικότητα 8,800 TEU δέκα ετών στα 140M και για 6.600 TEU ίδιας ηλικίας στα 135M, ωστόσο για Ro-Ro Im (τιμή σε ευρώ) δέκα ετών ανέρχεται στα 27M (€). Βάσει των αναφορών αυτών γίνεται και η εναπόθεση των ακόλουθων διαγραμμάτων με σφαιρική ανάλυση.



Διάγραμμα 4.16 – Secondhand Prices (1^η Περίοδος)

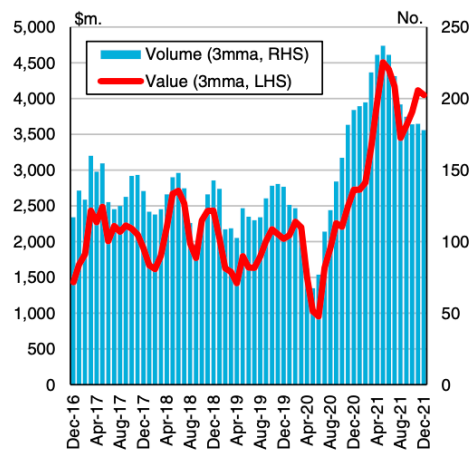
Πηγή: Clarksons Research

Ένα τριπλό διάγραμμα όπου απεικονίζει αρχικά για ένα long term voyage την τιμή όπου είχε σημειωθεί για την επιλεγμένη περίοδο ανάλυσης σε άμεση σύγκριση με την ίδια περίοδο τα προηγούμενα έτη. Έτσι, πιο συγκεκριμένα για τον Ιανουάριο του 2022 σημειώθηκε άνοδος τόσο για τα Bulkcarrier όσο και για τα Tankers. Στη συνέχεια, στο δεύτερο διάγραμμα φαίνεται για ένα πέντε ετών Tanker πως κυμάνθηκε η τιμή μεταξύ των μηνών και πιο συγκεκριμένα τον Ιανουάριο του 2022 ήταν σε υψηλά σημεία. Ενώ στο τρίτο διάγραμμα αποφαίνεται η απόδοση όσον αφορά τα Short term voyages και πιο

συγκεκριμένα σε ένα Bulkcarrier πέντε ετών όπου το υψηλότερο σημείο σημειώθηκε τον Οκτώβριο του 2021. Παράλληλα, έπειτα από το υψηλό σημείο όπου είχε καταγραφεί έως και την επιλεγμένη περίοδο, φαίνεται η πτωτική πορεία της τιμής στο διάγραμμα

4.2.7 Sale & Purchase Market (1^η Περίοδος)

Στο στάδιο αυτό είναι αξιοσημείωτο να ενταχθεί στην ανάλυση και η εικόνα της αγοραπωλησίας, έτσι ώστε να σημειωθεί η δυναμική / όγκο της αγοράς σε σχέση με την αξία ώστε να είναι πιο αντικειμενική η πρακτική της αγοράς και πώλησης εμπορικών πλοίων. Έτσι, με το Διάγραμμα 4.17 γίνεται πιο ξεκάθαρη η εικόνα της αγοράς έως και έναν μήνα πριν την περίοδο ανάλυσης με υψηλά ποσά να απεικονίζονται στο διάγραμμα.



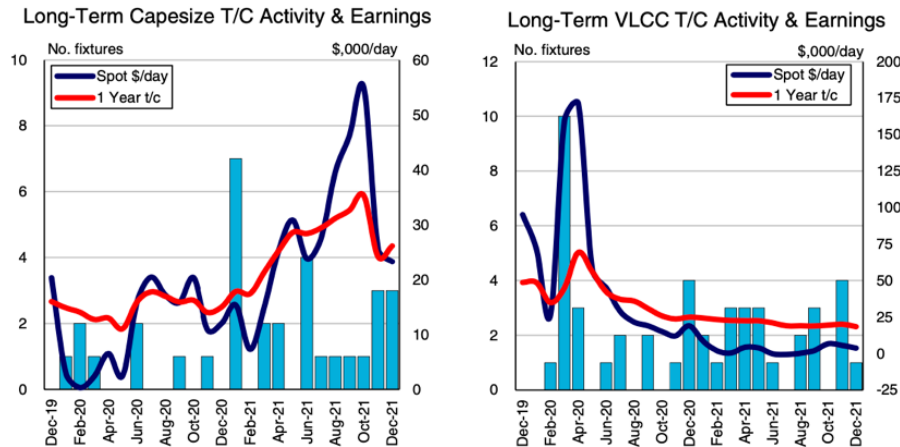
Διάγραμμα 4.17 -Sales Volumes & Values (1^η Περίοδος)

Πηγή: Clarksons Research

4.2.8 The Timecharter Market (1^η Περίοδος)

Επιπρόσθετα, στην ανάλυση όπου πραγματεύεται σε αυτό το κεφάλαιο για την επιλεγμένη περίοδο, είναι αξιοσημείωτο να συνυπολογιστεί και η χρονική ναύλωση, όπου γίνεται μίσθωση του πλοίου από τον ναυλωτή για ένα ορισμένο χρονικό διάστημα ή ακόμη και ένα ταξίδι και όπου υπολογίζεται βάσει death weight / μήνα. Έτσι, με το συνδυαστικό Διάγραμμα 4.18 γίνεται συνδυαστική απεικόνιση τόσο για πλοίο τύπου Capesize σε ένα long-term voyage (T/C), όσο και για πλοίο VLCC σε ένα long-term voyage (T/C). Συνεπώς, στο πρώτο διάγραμμα είναι με γνώμονα πλοίο τύπου Capesize και στο δεύτερο με VLCC, όπου η διαφορά είναι αισθητή για τους δύο τύπους πλοίου, στην πρώτη κατηγορία η μείωση

ήταν πολύ έντονη και απότομη ενώ για τύπου VLCC πλοίο υπήρχε μία σταθερά όπου δημιουργήθηκε από το 2020. Ωστόσο, για την καλύτερη απεικόνιση γίνεται συσχέτιση του επιλεγμένου διαστήματος με προηγούμενες χρονικές περιόδους.



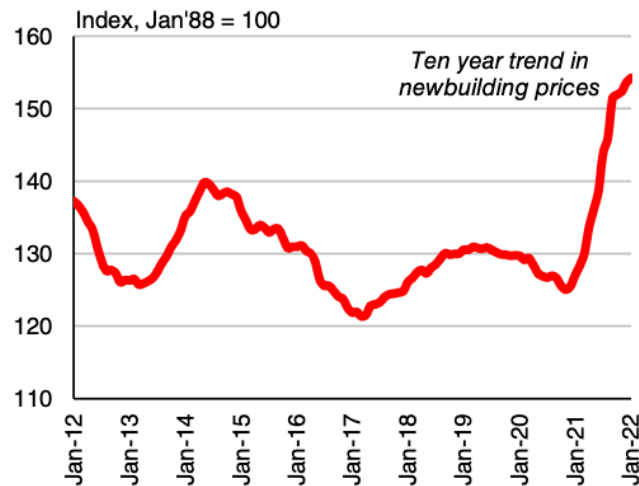
Διάγραμμα 4.18 – Timecharter Market (1^η Περίοδος)

Πηγή: Claksons Research

4.2.9 The Shipbuilding Market (1^η Περίοδος)

Συνδυαστικά σε μία αγορά και πιο συγκεκριμένα σε μία περίπλοκη αγορά όπως είναι και η ναυτιλιακή αγορά, περιπλέκονται πολλοί παράγοντες όπου μετέχουν ως προς την λήψη μίας απόφασης για την αγορά, πώληση ή ακόμη και παραγγελία ενός νέου πλοίου. Όλα καθορίζονται με βάση το μοτίβο της αγοράς σε συνδυασμό με την πιθανή επερχόμενη φάση του ναυτιλιακού κύκλου. Η παραγγελία ενός πλοίου προδιαθέτει όλα τα προαναφερόμενα, επιπρόσθετα χρειάζεται και ο ανάλογος επαρκής χρόνος για την διεκπεραίωση του έργου με την όσον το δυνατόν πιο αποδοτική πλαισίωση. Για την δημιουργία ενός πλοίου χρειάζονται περίπου τρία έως με πέντε έτη, δεδομένο όπου πρέπει πριν την ανάθεση παραγγελίας να έχει αναλυθεί επαρκώς ο ναυτιλιακός κύκλος με την συμπερίληψη όλων όσων μπορούν να μεταβούν και αλλάξουν την πιθανή ροή του. Αλλά και όλοι οι πιθανοί παράμετροι όπου ενέχουν να επηρεάσουν άμεσα ή και έμμεσα τόσο την δρομολόγηση του πλοίου όσο και εκ των υστέρων τα μελλοντικά του δρομολόγια. Έτσι, ακολούθως γίνεται εναπόθεση σχετικού διαγράμματος με σκοπό την απεικόνιση της διακύμανσης της τιμής για τα νεότευκτα πλοία, για την επιλεγμένη περίοδο ανάλυσης σε σύγκριση με περασμένες χρονικές περιόδους. Πιο συγκεκριμένα, για την περίοδο ανάλυσης αποφαίνεται ότι η τιμή, και πιο συγκεκριμένα η διακύμανση συνεχίζει την ανοδική πορεία όπου είχε σημειωθεί από τον Ιανουάριο του 2021. Δεδομένο, όπου απεικονίζει πρωτίστως ένα θετικό

μοτίβο απόδοσης για το συγκεκριμένο τμήμα της ναυλαγοράς, αλλά παράλληλα προδιαθέτει την φάση της αγοράς (ναυτιλιακοί κύκλοι) ότι είναι στα ύψη.

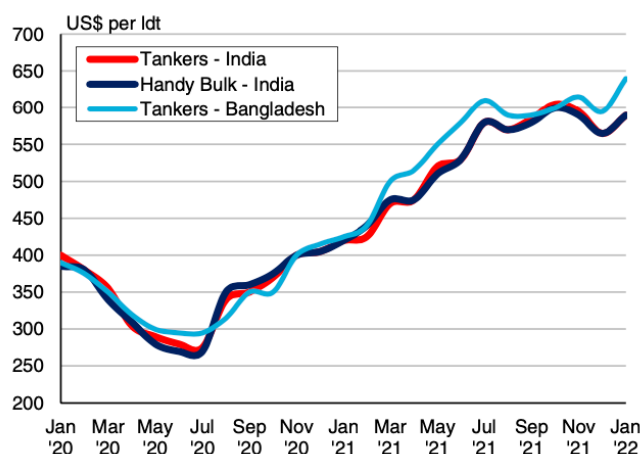


Διάγραμμα 4.19 – Newbuilding Price Index (1^η Περίοδος)

Πηγή: Clarksons Research

4.2.10 The Ship Recycling Market (1^η Περίοδος)

Στη συνέχεια της ανάλυσης, εντάσσεται και η ανακύκλωση των πλοίων, δεδομένης της ζήτησης και των ετών όπου μπορεί να έχει ένα πλοίο, ορισμένες φορές η επιλογή του Scrap, ή της πώλησης είναι μία πιθανή επιλογή. Έτσι, με το ακόλουθο διάγραμμα φαίνεται η διακύμανση της τιμής για επιλογή διάλυσης ενός πλοίου και αυτό διαφέρει από χώρα σε χώρα όπου εκτελεί αυτή την ιδιότητα. Συμπληρωματικά, με τη συμβολή του Διαγράμματος 4.20 φαίνεται ότι η τιμή ανέρχεται σε υψηλά επίπεδα, τόσο για Tankers (Ινδία), όσο και για τον ίδιο τύπο πλοίου σε άλλη χώρα, ή ακόμη και για άλλο τύπο πλοίου όπου απεικονίζονται στο διάγραμμα. Παράλληλα, είναι άξιο προς σημείωση το γεγονός ότι οι τιμές διάλυσης πλοίων επηρεάζονται αυτόματα και από την περίοδο όπου διανύεται, έτσι κατά τους θερμούς μήνες η τιμή αυξάνεται λόγω αύξησης και της ζήτησης, όπως στους χειμερινούς μήνες η ζήτηση μειώνεται και η τιμή αυτόματα μειώνεται. Ωστόσο, φαίνεται ότι από τον Σεπτέμβριο του 2020 παρουσιάζεται, παρά κάποιες μικρές αυξομειώσεις, μία σταθερή ανοδική πορεία, έως το διάστημα του Ιουλίου 2021 μέχρι και τον Νοέμβριο του ίδιου έτους, όπου παρουσιάστηκε μία μικρή πτώση της τιμής. Εν συνεχεία, για την επιλεγμένη περίοδο φαίνεται η συνέχεια της σταθερής ανοδικής πορείας.

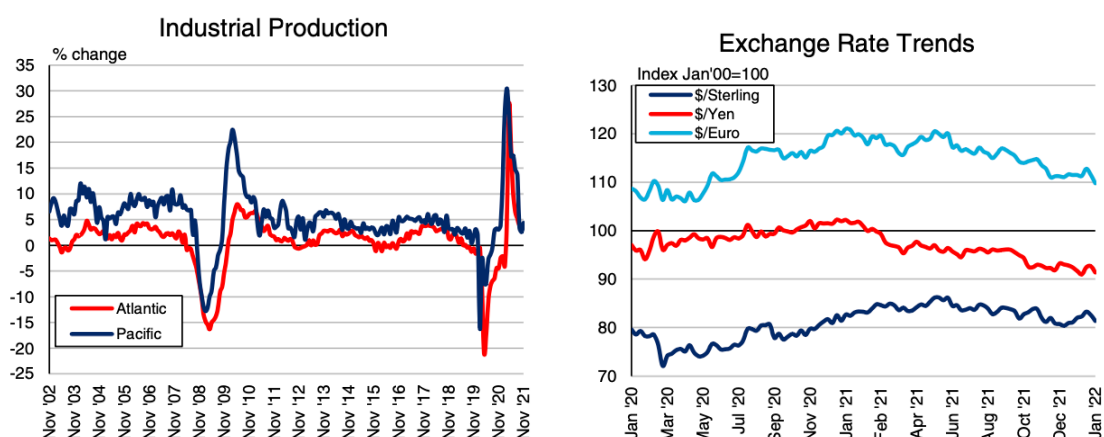


Διάγραμμα 4.20 – Ship Recycling Market (1^η Περίοδος)

Πηγή: Clarksons Research

4.2.11 Economic Indicators (1^η Περίοδος)

Με γνώμονα την πορεία της αγοράς αλλά και όλων των παραγόντων όπου μπορούν να συμβάλλουν για την έμμεση ή και άμεση μεταβολή τόσο της τιμής όσο και της ζήτησης σε κάποιο από τα μέρη του ναυτιλιακού κύκλου, λαμβάνουν χώρα και παράγοντες όπως είναι η βιομηχανική παραγωγή, αλλά και η αξία του συναλλάγματος. Έτσι, βάσει του ακόλουθου συνδυαστικού διαγράμματος αποφαίνεται ότι για την περίοδο ανάλυσης όπου ορίστηκε, πριν την εχθροπραξία, η βιομηχανική παραγωγή σημείωνε έντονες αυξομειώσεις με μη σταθερό σημείο, αν και έως το τέλος του μήνα η πορεία στο διάγραμμα ήταν σε μία πτωτική πορεία. Παράλληλα, όσον αφορά το κομμάτι του συναλλάγματος, γίνεται απεικόνιση της διακύμανσης σε τρεις οπτικές όπου το δολάριο συναλλάσσεται σε Sterling, Yen, Euro, με σκοπό την απεικόνιση της αλλαγής αυτής, όπου και στις τρεις οπτικές σημειώνεται πτωτική πορεία.



Διάγραμμα 4.21 – Economic Indicators (1^η Περίοδος)

Πηγή: Clarksons Reserch

4.3 Συμπεράσματα 1^{ης} Περιόδου

Προηγήθηκε μία ανάλυση με σκοπό την αποκρυπτογράφηση της αγοράς και ειδικότερα της ναυτιλιακής αγοράς με σκοπό να γίνει η σύγκριση με την δεύτερη επιλεγμένη περίοδο όπου έχει επιλεγεί το τέλος του έτους, έτσι ώστε να φανούν οι επιπτώσεις του πολέμου. Συνεπώς, με γνώμονα τα περασμένα έτη όπου σημειώθηκαν έντονα χαμηλά αποτελέσματα, η σύγκριση γίνεται με την περίοδο του COVID-19 το 2020 λόγω του παγώματος της αγοράς. Μεταξύ του διαστήματος 2020 έως και δύο έτη έπειτα, λόγω της ζήτησης της αγοράς αλλά και των παραγγελιών, αυξήθηκε ο αριθμός των κοντέινερ και παράλληλα ο αριθμός των πλοίων όπου είναι κατάλληλα διαμορφωμένα για την μεταφορά τους. Παρά την ανοδική πορεία της τιμής των πλοίων, αλλά και την ανοδική τιμή των καυσίμων, σημειώθηκε έντονος αριθμός παραγγελιών σε νέα ναυπηγεία, ιδιαίτερα σε Κίνα και Νότια Κορέα. Επίσης, κατά το διάστημα του ξεσπάσματος του ιού Covid-19, υπήρχε μία έντονη αβεβαιότητα για την μετέπειτα συνέχεια, αλλά και την επιρροή τόσο της αγοράς όσο και του ναυτιλιακού κύκλου. Ένα έτος πριν, δεδομένης της αύξησης της ζήτησης, σημειώθηκε χρήση εμπορευματοκιβωτίων για μεταφορά περίπου 4,2 εκατομμυρίων TEU, μία αύξηση όπου σημείωσε επακόλουθα αύξηση της συνολικής παραγγελίας σε 1.671 μονάδες των 120 εκατομμυρίων DWT, όπου παράλληλα αυτομάτως σημειώθηκε αύξηση της ζήτησης κατά 77% σε όρους χωρητικότητας και 113% σε αξία. Μία απότομη αύξηση όπου είχε να παρουσιαστεί από το 2014, με όγκους όπου σημείωσαν αύξηση σχεδόν σε όλους τους τύπου πλοίων (Bulkier, LNG, LPG, RO-RO). Όσον αφορά τον αριθμό παραγγελιών, τα κινεζικά αλλά και τα κορεάτικα ναυπηγεία σημείωναν αισθητή αύξηση, ενώ πιο περιορισμένες παραγγελίες σημειώθηκαν στα ιαπωνικά και ευρωπαϊκά ναυπηγεία. Συνεπώς, αναφέρθηκαν παραγγελίες για περίπου 3.310 πλοία των 205 εκατομμυρίων DWT, με υποστηρικτική ικανότητα σε 9,4% σε DWT, από το χαμηλό του 8% όπου είχε αναγραφεί, ενώ παράλληλα παρά το υψηλό ποσοστό εξακολουθεί να είναι πολύ κάτω από τον μέσο όρο 10 ετών του 14%.

Εν συνέχεια, όσον αφορά τις τιμές νεότευκτων πλοίων, σημειώθηκε άνοδος, δεδομένης της ζήτησης για νέα πλοία, παρά το αυξανόμενο κόστος σε πρώτες ύλες, όπως ήταν και η τιμές της χαλύβδινης πλάκας όπου κατά το πρώτο τρίμηνο του 2021 ανερχόταν στα 600\$/τόνο και σημείωσε αύξηση κατά 400\$/τόνο το τέταρτο τρίμηνο του ίδιου έτους. Δεδομένα, όπου επέφεραν αισθητή αύξηση στην τιμολόγηση των πλοίων με άνοδο περίπου 30% έως και 50% δεδομένου του τύπου πλοίου (VLCC: 86M δολάρια έως 112M δολάρια, Capesize: 46,5M δολάρια έως 60,5M δολάρια). Έτσι, έπεται από την κρίση όπου ξέσπασε με τον ιό Covid-19, η παραγγελία και παραγωγή πλοίων σημειώθηκε σε σταθερό ρυθμό το 2021 με μία ανεπαίσθητη πτώση 3% σε DWT, και μία αύξηση της τάξης του 11% σε (CGT - Compensated gross tonnage), παράλληλα και αύξηση των παραδόσεων από την Κίνα (13M CGT) και της Νότιας Κορέας (10,Μ CGT) γιάρδες. Το 2022, όπου γίνεται και ανάλυση του διαστήματος πριν τον πόλεμο, είχε εκτιμηθεί πιθανή μείωση στα 27M CGT.

Επίσης, άλλο ένα θέμα όπου είναι προς συζήτηση και έχει ενταχθεί και στους νέους στόχους της ναυτιλιακής αγοράς για όλους του οργανισμούς, είναι και η μεταστροφή όλο και ένα βήμα παραπάνω

στην μείωση των εκπομπών, με όποιον τρόπο μπορεί να πραγματοποιηθεί αυτό. Συνεπώς, εστιάζονταν σε απαλλαγή από τις ανθρακούχες εκπομπές ενόψει του εισερχόμενου κανονισμού του IMO και της ΕΕ. Παράλληλα, γίνεται αναφορά για χρήση εναλλακτικών καυσίμων, με κυρίαρχο το υγραερίου καύσιμο να είναι κυρίαρχο για τις νέες εταιρείες μεταφοράς υγραερίου, ενώ υπήρξαν αξιοσημείωτες παραγγελίες για πλοία με καύσιμο την μεθανόλη. Ωστόσο, παρά την μη οριστικοποιημένη χρονική μετάβαση και δημιουργώντας ένα κλίμα αβεβαιότητας, η μετάβαση σε λιγότερο ρυπογόνα καύσιμα και μέσα, αναμένεται να αποτελέσει βασικό μοχλό ανανέωσης του στόλου και του ενδιαφέροντος νεότευκτων στα ναυπηγεία τα επόμενα χρόνια.

4.4 Απεικόνιση αποτελεσμάτων για επιλεγμένη περίοδο (2^η Περίοδος)

Μέσω της ανάλυσης όπου προηγήθηκε, αποσκοπήθηκε η απεικόνιση της αγοράς και πιο συγκεκριμένα της ναυτιλιακής αγοράς για το επιλεγμένο πρώτο διάστημα, πριν τον πόλεμο των δύο χωρών, έτσι στη συνέχεια επιδιώκεται η ανάλυση του κλάδου για το δεύτερο επιλεγμένο διάστημα. Σκοπός της ανάλυσης, είναι η χαρτογράφηση της αγοράς για το πέρας του έτους, έπειτα από την μεσολάβηση όλων των γεγονότων μεταξύ του πολέμου. Έτσι, έπειτα από την πρώτη περίοδο με χρήση των πρώτων τεσσάρων περιόδων, σειρά έχουν οι επόμενες τέσσερις όπου με τη συμβολή διαγραμμάτων θα απεικονιστεί η διαφορά, αλλά και η επιρροή. Ορίστηκαν αυτά τα δύο χρονικά πλαίσια ανάλυσης λόγω ότι ο πόλεμος ξέσπασε τον Φεβρουάριο και είχε επιπτώσεις έως και το πέρας του έτους. Συμπληρωματικά, μέσω του παρόχου «Clarkson Research» ως πέμπτη περίοδος επιλέχτηκε η 2^η Δεκεμβρίου, όπου με γνώμονα την τέταρτη περίοδο πριν τον πόλεμο, απεικονίστηκε μία αύξηση και πιο συγκεκριμένα σημειώθηκε στον «ClarkSea Index» η τιμή των 34.974\$ με αύξηση κατά 5.105\$. Στη συνέχεια, η έκτη επιλεγμένη περίοδος ανάλυσης ήταν η 9^η Δεκεμβρίου με τιμή αναφοράς στον δείκτη τα 34.133\$, με σημειωμένη πτώση κατά 841\$. Η επόμενη περίοδος της ανάλυσης ήταν η 16^η του ίδιου μήνα με τιμή αναφοράς στα 33.589\$ και αναφερόμενη μείωση κατά 544\$. Ωστόσο, η τελευταία επιλεγμένη περίοδος ήταν έξι ημέρες έπειτα από την προηγούμενη περίοδο, η 22^η του ίδιου μήνα με τιμή αναφοράς ήταν στα 31.519\$ και σημειωμένη πτώση κατά 2.070\$. Παρόλα αυτά, στην δεύτερη αυτή επιλεγμένη φάση ανάλυσης, αποφαινεται έντονη η πτώση από την πέμπτη έως και την τελευταία τιμή όπου αναγράφηκε. Συμπληρώθηκε συμβολή διαγραμμάτων, για την εν λόγω περίοδο με τον δείκτη αγοράς «FTSE₂₅₀». Συνεπώς, βάσει των προαναφερόμενων τιμών επέρχεται και το συνδυαστικό σχεδιάγραμμα των τεσσάρων περιόδων έτσι ώστε να φανεί η διαφορά και κατά συνέπεια η πτώση της τιμής.

02/12/2022



09/12/2022



16/12/2022



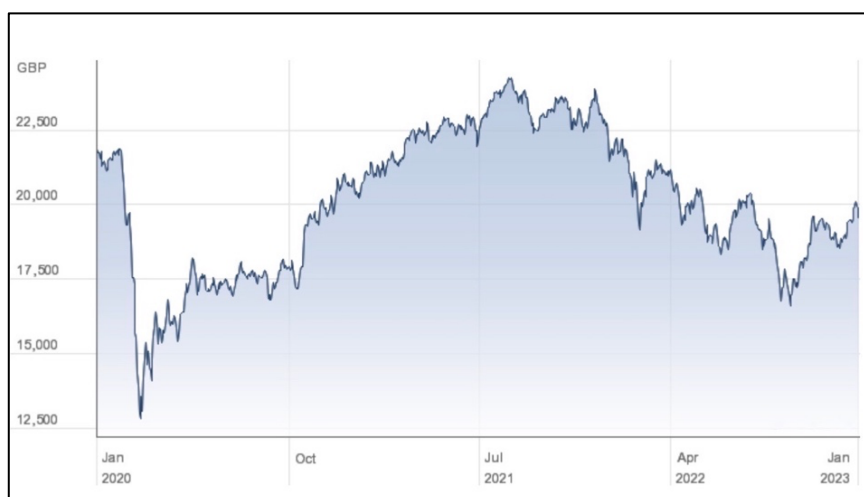
22/12/2022



Διάγραμμα 4.22 – ClarkSea Index (2^η Περίοδος)

Πηγή: Clarkson Research

Με γνώμονα το Διάγραμμα 4.22 απεικονίζεται η πορεία του έτους σε σχέση πάντα με την ίδια επιλεγμένη περίοδο τα περασμένα έτη. Παράλληλα, φαίνεται ότι σε σύγκριση με το Διάγραμμα 4.2, η πορεία του δείκτη σημείωσε μία μεγάλη πτώση σε σύγκριση με την πρώτη περίοδο ανάλυσης. Ο πόλεμος παρά την μεγάλη επίπτωση όπου είχε στην αγορά και πιο συγκεκριμένα στην ναυτιλιακή αγορά, φαίνεται ότι επέφερε μία πληθώρα αυξομειώσεων με αλλαγές και νέα δεδομένα. Παράλληλα, η σύγκριση πραγματοποιήθηκε συνδυαστικά με την συμβολή του δείκτη αγοράς «FTSE₂₅₀», όπως και απεικονίζεται ακολούθως στο Διάγραμμα 4.23. Ένας σταθμισμένος δείκτης με βάση την κεφαλαιοποίηση, όπου συντελείται από την 101^η έως και την 350^η μεγαλύτερη εταιρεία που έχει εισαχθεί στο χρηματιστήριο του Λονδίνου.



Διάγραμμα 4.23 – FTSE250 (selected period, Jan 2020 – Jan 2023)

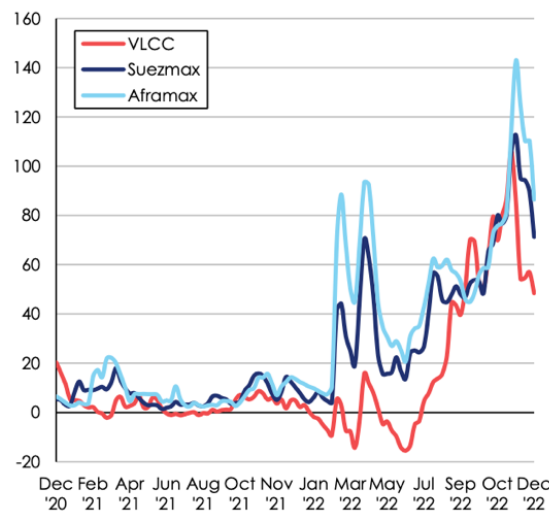
Πηγή: FTSE 250: MARKET OVERVIEW

Βάσει το ανωτέρω Διάγραμμα 4.23 γίνεται απεικόνιση και συσχέτιση των τελευταίων τριών ετών. Πιο συγκεκριμένα, έγινε επιλογή αυτού του διαστήματος λόγω ότι έτσι θα φαινόταν η επιρροή του πολέμου τόσο στον ναυτιλιακό κλάδο, όσο και στην αγορά γενικότερα. Ωστόσο, στο ανωτέρω διάγραμμα φαίνεται η απότομη πτώση έπειτα από το ξέσπασμα του ιού COVID-19, ενώ στη συνέχεια το μεσοδιάστημα έως και το ξέσπασμα του πολέμου το 2022 είχε απεικονιστεί μία σταδιακά ανοδική πορεία για τον δείκτη. Στοιχεία, όπου αποδίδουν την ανάκαμψη των εταιρειών όπου είναι εισηγμένες στο χρηματιστήριο, αλλά και ενταγμένες στον δείκτη κεφαλαιοποίησης. Στη συνέχεια, κατά την αρχή του έτους και πιο συγκεκριμένα τον Φεβρουάριο 2022 σημειώθηκαν απότομες αυξομειώσεις, λόγω της εχθρικής διαμάχης. Ωστόσο, από την δεύτερη περίοδο και έπειτα σημειώνεται άνοδος για τον δείκτη.

4.4.1 Crude Tanker Spot Market (2^η Περίοδος)

Έτσι, με γνώμονα την δεύτερη περίοδο ανάλυσης και συγκεκριμένα όσον αφορά την ανωτέρω κατηγορία, φαίνεται ότι για την πρώτη περίοδο, ενώ ήταν σε υπερβολικά χαμηλή τιμή στην διαγραμματική απεικόνιση, σημειώθηκε άνοδος και για τους τρεις τύπους πλοίων όπου έως και τον Οκτώβρη του ίδιου έτους η τιμή ήταν στη υψηλότερη τιμή όπου είχε καταγραφεί για τα τελευταία δύο έτη. Επίσης, όσον αφορά το πέρας του ίδιου έτους, όπου είναι η καταλυτική περίοδος με σκοπό την σύγκριση με την προηγούμενη περίοδο, φαίνεται ότι παρά την αύξηση, έρχεται απότομη πτώση όπου για τα VLCC πλοία σημειώνεται πτωτική πίεση και παράλληλα το επιτόκιο στη διαδρομή μεταξύ του Κόλπου Μέσης Ανατολής και της Κίνας μειώθηκε κατά περίπου 10 μονάδες WS (Worldscale) στο 73,5 WS. Εν συνεχεία, όσον αφορά τα Suezmax, υπήρξε μία περαιτέρω πτώση στα παγκόσμια ποσοστά, ενώ όσον αφορά την κατηγορία των Aframax, οι τιμές έπεσαν στη Μεσόγειο / Μαύρη θάλασσα.

Ομοίως, η αγορά στη Βόρεια Θάλασσα / Βαλτική σημείωσε πτωτική πορεία, με τα ποσοστά Cross-UKC να πέφτουν σε 250 WS και τα πλοία πλέον να εκτελούν ταξίδια σε ακόμη χαμηλότερα επίπεδα. Ωστόσο, η αγορά Ex-MEG παρέμεινε σταθερότερη. Ακολούθως, με τη συμβολή του Διαγράμματος 4.24 και με γνώμονα το διάγραμμα της πρώτης περιόδου, γίνεται αντιληπτό, ότι από την δεύτερη περίοδο σημειώθηκε μία απότομη αύξηση. Πιο συγκεκριμένα, πλοία τύπου Suezmax και Aframax και όσον αφορά τα VLCC, στην αρχή της δεύτερης περιόδου σημείωσαν πτωτική πορεία με ενδιάμεσες αυξομειώσεις.

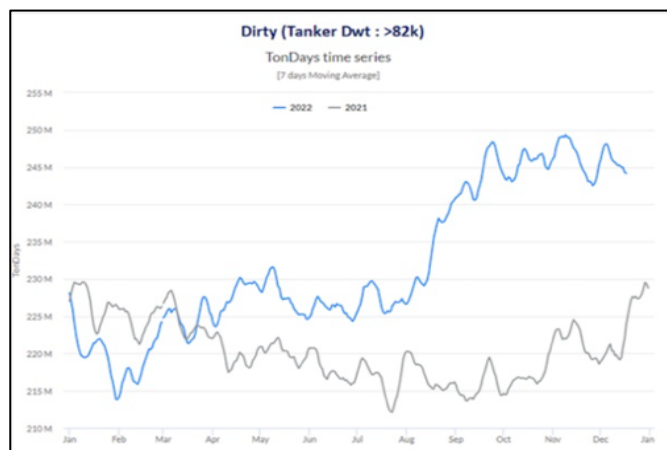


Διάγραμμα 4.24 – Crude Tanker Spot Earnings (2^η Περίοδος)

Πηγή: Clarksons Research

Παράλληλα, με τη συμβολή των δύο ακόλουθων διαγραμμάτων φαίνεται η ανοδική πορεία όπου σημειώθηκε κατά το τέλος του έτους, όπου ήταν πολύ υψηλότερη απ' ό,τι είχε σημειωθεί το 2021, για την ίδια περίοδο. Συνεπώς, με το Διάγραμμα 4.25 φαίνεται η μεταβαλλόμενη γεωπολιτική κατάσταση, όπου η Ρωσία μέσω της προσβολής σε ασιατικούς εμπορικούς εταίρους, επέφερε αύξηση στη ημερήσια ζήτηση. Η άνοδος αυτή σημειώθηκε κατά το θερινό διάστημα και πιο συγκεκριμένα τον Αύγουστο. Από το τέλος του τρίτου τριμήνου, απεικονίστηκε αύξηση εκτιμώμενη κατά 15 εκατομμυρίων τόνων σε μία ημερήσια βάση, ενώ συμπληρωματικά λόγω ότι η Ρωσική επικράτεια αναζητά εναλλακτικούς αγοραστές για το πετρέλαιο της, είναι πολύ πιθανό αυτά τα θεαματικά επίπεδα να συνεχιστούν. Έπειτα, κατά το τέταρτο τρίμηνο του ίδιου έτους σημειώθηκε βραδύτερη ανάπτυξη, όπου τα επίπεδα εξακολουθούν να είναι πολύ υψηλότερα από τον Νοέμβριο και τον Δεκέμβριο του περασμένου έτους (περίπου 220-225 εκατομμύρια τόνοι) ⁵⁵.

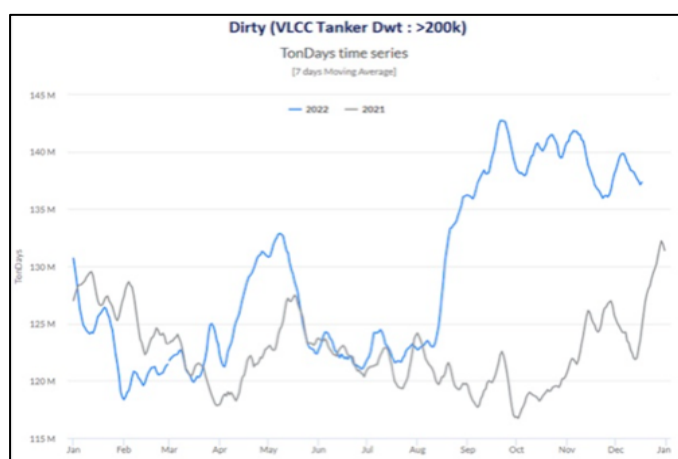
⁵⁵ Crude Tanker Market Ends 2022 on a High - www.hellenicshippingnews.com.



Διάγραμμα 4.25 – Demand Crude Tanker DWT > 82k

Πηγή: The Signal Ocean Platform

Επιπρόσθετα, η τόσο έντονη ανοδική τάση της συνολικής ζήτησης οφείλεται σε μεγάλο βαθμό στην αύξηση των τονομερών VLCC, έτσι με γνώμονα το Διάγραμμα 4.26 φαίνεται και η ανάλογη ανοδική πορεία. Η ανοδική αυτή πορεία, βάσει εκτιμήσεων ανέρχεται πάνω από τους 140 εκατομμύρια τόνους για το διάστημα Αύγουστος – Νοέμβριος του ίδιου έτους ανάλυσης. Ενώ στη συνέχεια, βάσει ενδείξεων φαίνεται ότι ο δείκτης ακολούθησε μία πτωτική πορεία / τάση κάτω από το ανώτατο όριο των 140 εκατομμυρίων τόνων. Η τάση αυτή καταγράφηκε κατά το τρίτο τρίμηνο, ενώ παράλληλα είναι άξιο προς αναφορά ότι η τάση αυτή εντέλει αντιστράφηκε στις αρχές του τελευταίου μήνα του έτους ανάλυσης. Συνεπώς, αν και η ανάπτυξη διαβρώνεται, δεν υπάρχει αμφιβολία ότι η τρέχουσα τάση στην αύξηση της ζήτησης πλοίων VLCC παραμένει εξαιρετικά υψηλότερη από την ζήτηση όπου είχε καταγραφεί για την ίδια περίοδο του περασμένου έτους.

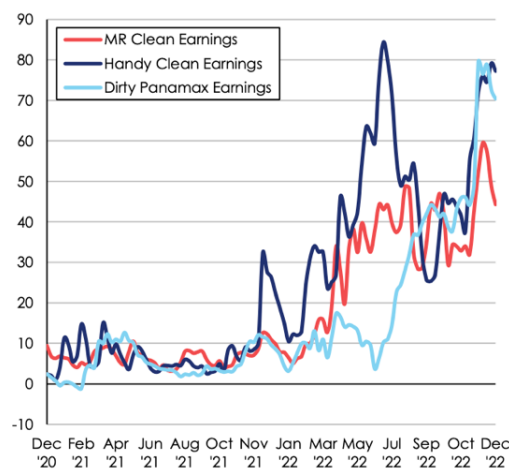


Διάγραμμα 4.26 – Demand Crude Tanker DWT > 200k

Πηγή: The Signal Ocean Platform

4.4.2 Product Tanker Spot Market (2^η Περίοδος)

Είναι αξιοσημείωτο να σημειωθεί στο μέρος της ανάλυσης η πιο έντονη και αυξημένη δραστηριότητα από αυτήν όπου αναμενόταν στις αγορές UKC MR για τα Clean products, αλλά όχι αρκετή ώστε να γίνει αποτροπή της έντονης καθοδικής πίεσης όσον αφορά τα επιτόκια. Παράλληλα, όσον αφορά τα δεξαμενόπλοια LR1 και LR2, είναι άξιο προς αναφορά να υποστηριχτεί ότι για τα πλοία κατηγορίας LR1 υποστηρίζεται ότι παρέμειναν σε δέσμευση μερικών φορτίων όπου ήταν σε εκκρεμότητα, ενώ παράλληλα παρουσιάζεται η επερχόμενη ανοδική πορεία. Ωστόσο, όσον αφορά τα δεξαμενόπλοια τύπου LR2 η πτωτική τους πορεία συνεχίζεται χωρίς καμία πραγματική αλλαγή, ενώ με γνώμονα το ακόλουθο διάγραμμα φαίνεται ότι ανήλθε μία ανεπαίσθητη αύξηση. Επίσης, ανατολικά του Σουέζ υπήρξε μία αναταραχή των ενεργειών της τελευταίας στιγμής για τα πλοία μεγέθους MR, ενώ οι αγορές όσον αφορά τους τύπους LR πλοίων για το ίδιο χρονικό διάστημα σημείωσαν πτώση. Επίσης, όσον αφορά το επιτόκιο στη γραμμή MEG-Ιαπωνία σταθεροποιήθηκε σε 330 WS, ενώ το MEG-UKC ενισχύθηκε στα 6,4Μ δολάρια. Παράλληλα, όσον αφορά τα Dirty Products και πιο συγκεκριμένα στη Μεσόγειο, οι τιμές για πλοία τύπου Handy σημείωσαν μείωση καθώς οι λίστες χωρητικότητας επεκτάθηκαν.



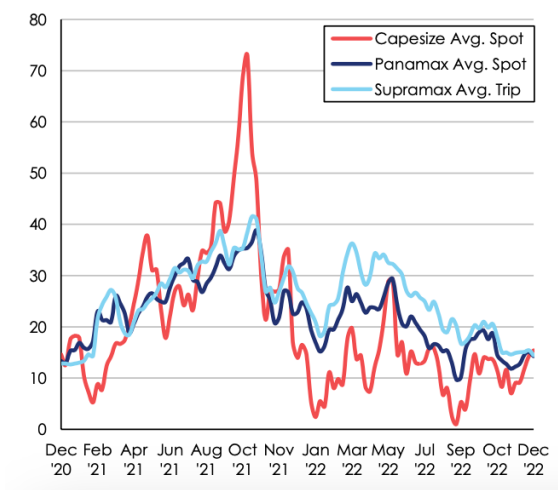
Διάγραμμα 4.27 – Product Tanker Spot Market (2^η Περίοδος)

Πηγή: Clarksons Research

4.4.3 Bulk Carrier Market (2^η Περίοδος)

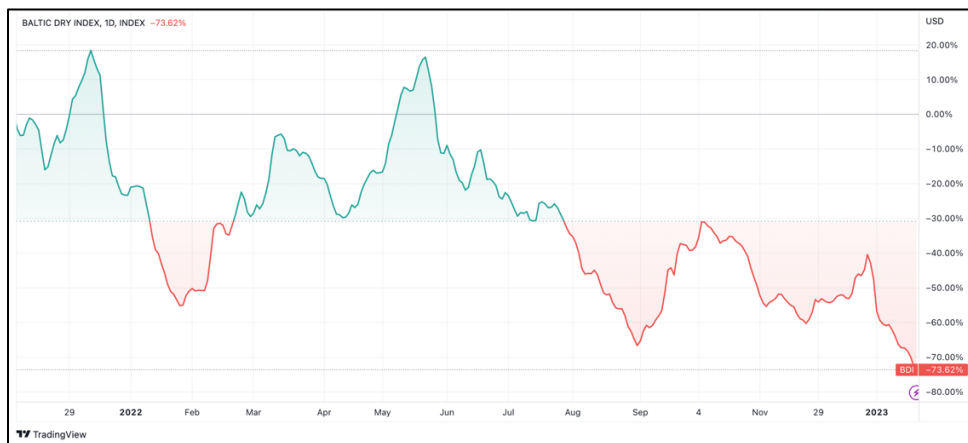
Με βάση τα ανωτέρω σχεδιαγράμματα και πιο συγκεκριμένα το Διάγραμμα 4.7, φαίνεται ότι για πλοία gearless τύπου Capesize και Kamsarmax για την πρώτη περίοδο ανάλυσης αν και σημείωσαν υψηλές τιμές απόδοσης, με τα Capesize να έχουν υψηλότερη τιμή. Παράλληλα, για τους ανωτέρω τύπους

πλοίων φαίνεται ότι για το δεύτερο χρονικό πλαίσιο ανάλυσης, ότι σημειώθηκε έντονη πτώση. Στη συνέχεια, όσον αφορά πλοία τύπου Geared, με πλοία της τάξης Ultramax, Supramax και Handysize κατά το πρώτο διάστημα ανάλυσης να έχουν μία πιο σταθερά αλλά πτωτική πορεία, κατά το δεύτερο χρονικό περιθώριο σημειώθηκε ακόμη πιο έντονη πτώση. Στη συνέχεια, μέσω της συμβολής του Διαγράμματος 4.10 αλλά και του ακόλουθου Διαγράμματος 4.28, φαίνεται ότι η πορεία των εσόδων για την συγκεκριμένη αγορά, και για τις δύο χρονικές περιόδους ήταν μία έντονη πτωτική πορεία στα διαγράμματα. Πιο συγκεκριμένα, στα διαγράμματα έγινε εναπόθεση και συσχέτιση τριών ειδών πλοίων, όπου και στα τρία κατά το πρώτο διάστημα εξέτασης σημειώθηκε μία αύξηση της τιμής του δείκτη. Στη συνέχεια, έως και το δεύτερο διάστημα εξέτασης επήλθε μία πτωτική πορεία και για τους τρεις τύπους με τις απολαβές για τα πλοία της τάξης Capesize να σημειώνουν τις πιο χαμηλές τιμές. Παράλληλα, συνδυαστικά με τα δύο διαγράμματα εντάσσεται και ο δείκτης «BDI - Baltic Dry Index», με σκοπό την πλαισίωση της εικόνας της αγοράς, με σκοπό την συσχέτιση του δείκτη για τις δύο επιλεγμένες χρονικές περιόδους. Συνεπώς, με τη συμβολή του Διαγράμματος 4.29 απεικονίζεται ότι κατά το πρώιμο και αρχικό στάδιο της ανάλυσης, ο δείκτης σημείωνε υψηλή τιμή με ανοδική πορεία έως και το σημείο καμπής όπου ήταν η έναρξη του πολέμου. Ενώ ο δείκτης κατά την εμφάνιση του πολέμου σημείωσε μία απότομη πτώση, είναι άξιο προς σημείωση το γεγονός ότι στη συνέχεια σημειώθηκε άνοδος της τιμής έως και τον Ιούλιο του ίδιου έτους. Κατά τη συνέχεια, η πτώση του δείκτη ήταν αισθητή και απότομη έως και το τελικό και δεύτερο πεδίο ανάλυσης.



Διάγραμμα 4.28 – Bulkcarrier Spot Earnings (2^η Περίοδος)

Πηγή: Clarksons Research

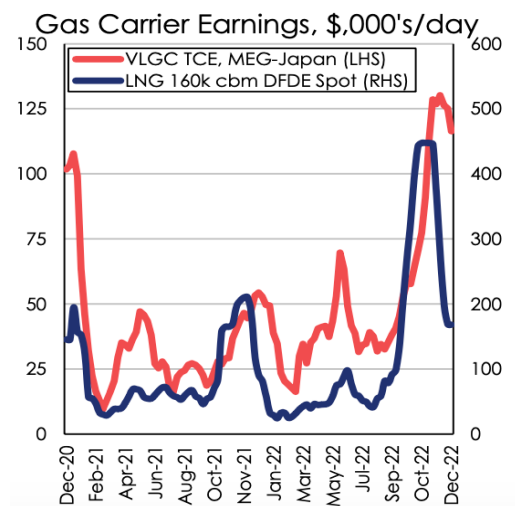


Διάγραμμα 4.29 – BALTIC DRY INDEX

Πηγή: tradingview.com

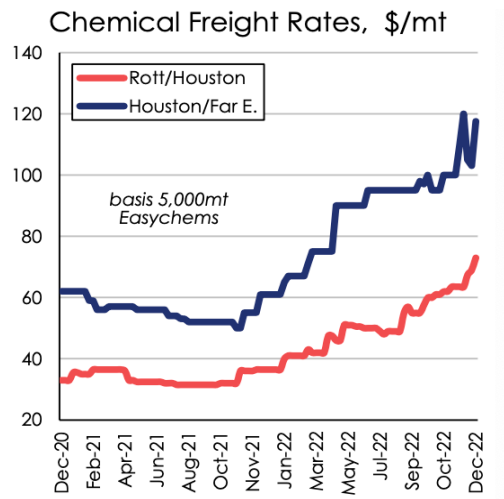
4.4.4 Gas & Chemical Market (2^η Περίοδος)

Στη συνέχεια της ανάλυσης και με γνώμονα το Διάγραμμα 4.30 φαίνεται ότι από την πρώτη επιλεγμένη περίοδο ανάλυσης σημειώθηκαν πολλές υψηλές αλλά και παράλληλα χαμηλές τιμές και αυτό δηλώνει την αστάθεια της αγοράς. Πιο συγκεκριμένα, με το διάγραμμα αυτό γίνεται απεικόνιση των αποδόσεων, όσον αφορά τις απολαβές για τον συγκεκριμένο τομέα στην ναυτιλιακή αγορά. Συνεπώς, βάσει διαγράμματος και ποιο συγκεκριμένα την πρώτη επιλεγμένη περίοδο, παρότι σημειώθηκαν χαμηλά νούμερα, υπήρχε μία έντονη αστάθεια, δεδομένου ότι έως και το πέρας του έτους η διαχείριση και μεταφορά των φορτίων με το νέο κανονιστικό πλαίσιο ήταν όλο και πιο δύσκολη, έτσι η αγορά γενικότερα VLGC ήταν σε ένα υποτονικό μοτίβο με τους ναύλους να σημειώνουν πτώση και για τις δύο πλευρές του Σουέζ. Επίσης, όσον αφορά τα LNG, η spot αγορά μεταφοράς LNG παραμένει σταθερή, ενώ η μέση αξιολόγηση του ποσοστού spot για μια μονάδα DFDE 160.000 cbm μειώθηκε κατά 1% σε ετήσια βάση στα 168.000 \$/day. Παράλληλα, όσον αφορά τα ναύλα για αυτά τα προϊόντα, σημειώνονται ότι σε μεταξύ των δύο περιόδων, υπήρχε οριακά ένας διπλασιασμός στην δεύτερη χρονική περίοδο (Διάγραμμα 4.31).



Διάγραμμα 4.30 – Gas Carrier Earnings (2^η Περίοδος)

Πηγή: Clarksons Research



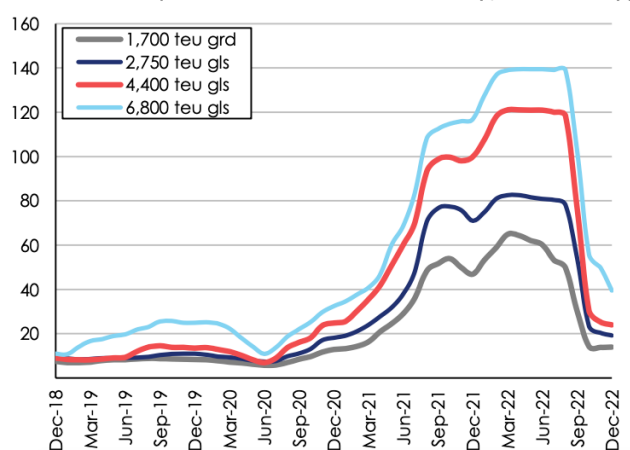
Διάγραμμα 4.31 – Chemical Freight Rates (2^η Περίοδος)

Πηγή: Clarksons Research

4.4.5 Liner & Offshore Markets (2^η Περίοδος)

Στο συγκεκριμένο υποκεφάλαιο της ανάλυσης της δεύτερης περιόδου και σε συνδυασμό με την ακόλουθη διαγραμματική απεικόνιση φαίνεται ότι ο δείκτης χρονοναύλωσης εμπορευματοκιβωτίων ανερχόταν στις 104 μονάδες, με μείωση κατά μία μονάδα έναντι του περασμένου έτους και μείωσης κατά 6% από τον Νοέμβριο. Πιο συγκεκριμένα, το διάγραμμα έχει συσχέτιση της επιλεγμένης περιόδου ανάλυσης με έτη πριν. Έτσι, φαίνεται ότι ο δείκτης έχει πλέον μειωθεί κατά ένα ποσοστό της τάξης του 76% από την κορύφωση του Απριλίου, ενώ παράλληλα καταφέρνει και μένει πάνω από το όριο όπου είχε απεικονιστεί για την περίοδο του Covid το 2019. Επίσης, όσον αφορά την κατευθυντήρια τιμή χρονοναύλωσης 6-12 μηνών για ένα πλοίο 6.800 TEU σημειώνει μείωση κατά 1% κάθε εβδομάδα σε 39.500 \$/day, πτώση 19% από τα τέλη Νοεμβρίου, ενώ η κατευθυντήρια τιμή για ένα πλοίο τροφοδοσίας «eco» 1.700 TEU μειώθηκε κατά 2% σε ετήσια βάση με τιμή 14.500 \$/day. Συμπερασματικά, μέσω της συμβολής των ακόλουθων διαγραμμάτων και πιο συγκεκριμένα του Διαγράμματος 4.32, γίνεται άμεση σύγκριση τόσο με το Διάγραμμα 4.14, έτσι ώστε να απεικονιστεί η επιρροή. Επίσης, γίνεται και σύγκριση των περιόδων με τα προηγούμενα έτη, ώστε να απεικονιστεί η γενικότερη εικόνα απόδοσης για τα Container 6-12 mth.

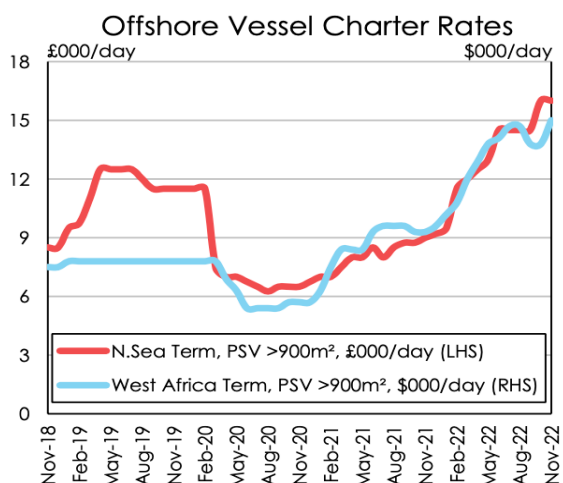
Containership 6-12mth Charter Rates (\$.000's/day)



Διάγραμμα 4.32 – Containership 6-12mth Charter Rates (2^η Περίοδος)

Πηγή: Clarksons Research

Έπειτα, στη συνέχεια με τη συμβολή του Διαγράμματος 4.33 γίνεται απεικόνιση της απόδοσης των υπεράκτιων πλοίων, όπου είναι ειδικά σχεδιασμένα με σκοπό την υλικοτεχνική εξυπηρέτησή και μεταφορά υπεράκτιων πλατφορμών. Συνεπώς, ακόλουθα αποφαίνεται ότι από την πρώτη έως και την δεύτερη χρονική περίοδο ανάλυσης σημειώθηκε μία ανοδική πορεία

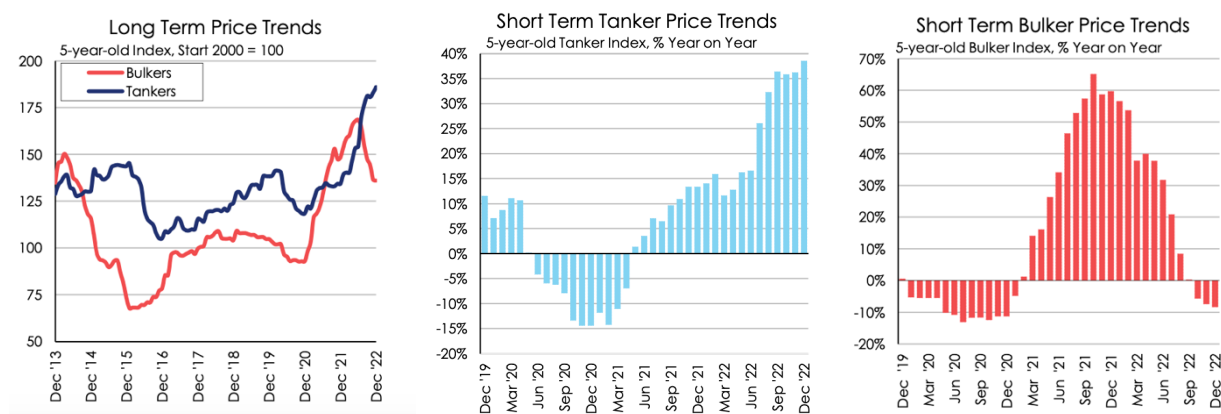


Διάγραμμα 4.33 – Offshore Vessel Charter Rates (2^η Περίοδος)

Πηγή: Clarksons Research

4.4.6 Secondhand Prices (2^η Περίοδος)

Όσον αφορά το κομμάτι της μεταπώλησης και πιο συγκεκριμένα στην κατηγορία πλοίων, γίνεται αναφορά για πέντε ετών, ή για δέκα ή ακόμη και δεκαπέντε. Η αξιολόγηση και εναπόθεση τιμής σε ένα πλοίο γίνεται με βάση την ηλικία, την κατάσταση του πλοίου και επακόλουθα τον ναυτιλιακό κύκλο. Έτσι, για ένα πλοίο Oil Tanker και με 310.000 DWT η τιμή μεταπώλησης ανέρχεται στα 125M, σε σχέση με την πρώτη περίοδο όπου ήταν στα 97M, ωστόσο για το ίδιο πλοίο με τη διαφορά όσον αφορά την ηλικία να εκτιμάται στα πέντε έτη, ανέρχεται στα 95M. Άξιο προς σχολιασμό ήταν και η διαφορά όπου υπήρχε μεταξύ των δύο χρονικών περιόδων, όπου κατά την πρώτη περίοδο ανερχόταν στα 72M και έτσι επακόλουθα στα δέκα έτη να ανέρχεται τιμή της τάξης των 70M, σε σύγκριση με την προηγούμενη περίοδο όπου ήταν στα 50M. Με μία πρώτη οπτική όσον αφορά τα Tankers αποφαίνεται ότι στην αρχή του έτους υπήρχαν πολύ χαμηλές τιμές, δεδομένο όπου σε σχέση με την δεύτερη περίοδο φαίνεται ότι η ζήτηση διπλασιάστηκε. Στη συνέχεια, με γνώμονα τα πλοία Bulcarriers, για μεταπώληση πλοίου χωρητικότητας 180.000 DWT ανερχόταν στα 52M, σε σχέση με την πρώτη περίοδο όπου ανερχόταν στα 59M, ενώ για ένα πενταετές ίδιας κατηγορίας η τιμή ανερχόταν στα 43M και για την πρώτη περίοδο στα 46M και αντίστοιχα σε ένα ίδιας τάξης πλοίο δέκα ετών υπολογιζόταν στα 28M, ενώ στην πρώτη περίοδο ανάλυσης στα 31,5M. Η μείωση της ζήτησης του συγκεκριμένου τύπου πλοίου ήταν και μία πιθανή πτώση της τιμής, όσο και με το ενδεχόμενο μειωμένου όγκου φορτίων. Επιπρόσθετα, για τα Containership & RO-RO με δυναμική της τάξης των 8,800 TEU και ηλικίας δέκα ετών ανερχόταν στα 64M, με μία απότομη πτώση από την τάξη των 140M, όπου ήταν στην πρώτη περίοδο. Παράλληλα, για πλοίο με δυναμική στα 6.600 TEU και ίδιας ηλικίας ανερχόταν στα 45M, σε σύγκριση με τα 135M όπου ήταν αρχές του έτους. Η έντονη πτώση όπου σημειώθηκε, έχει να κάνει τόσο με τις συνέπειες του πολέμου, όσο και με τα ενδεχόμενα μεταχείρισης και απόκλισης των προϊόντων. Βάσει των αναφορών αυτών γίνεται η εναπόθεση διαγραμμάτων με σφαιρική ανάλυση.



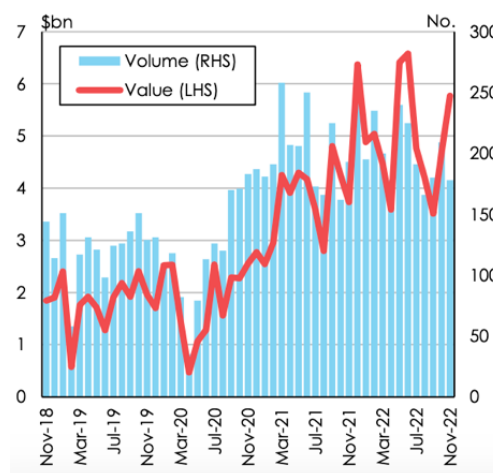
Διάγραμμα 4.34 – Secondhand Prices (2^η Περίοδος)

Πηγή: Clarksons Research

Ένα συνδυαστικό διάγραμμα όπου απεικονίζει ένα τρίπτυχο αποδόσεων, έτσι εναποτίθενται διαγράμματα και αποδόσεις για Long Term Bulkers & Tankers, για Short Term Tanker αλλά και Short Term Bulker. Συνεπώς, για το πρώτο συνδυαστικό διάγραμμα φαίνεται ότι για την δεύτερη περίοδο ανάλυσης, ότι τα Tankers σημειώνουν μία ανοδική πορεία. Πιο συγκεκριμένα, η άνοδος απεικονίζεται από τον Δεκέμβριο 2020. Στη συνέχεια, όσον αφορά τα Bulkers ενώ υπήρχε μία ανοδική πορεία έως και ένα διάστημα πριν την πρώτη επιλεγμένη περίοδο ανάλυσης, φαίνεται η καθοδική πορεία όπου και συνεχίστηκε έως και το πέρας του έτους, στοιχείο όπου ο πόλεμος επηρέασε. Έπειτα, όσον αφορά το δεύτερο διάγραμμα ανάλυσης, και πιο συγκεκριμένα για Short term Tankers πέντε ετών η τιμή κυμάνθηκε σε μια ανοδική πορεία, αν σχολιαστεί από το πρώτο επιλεγμένο διάστημα ανάλυσης έως και το δεύτερο. Επίσης, όσον αφορά το τρίτο διάγραμμα όπου και απεικονίζεται η τιμή Short term bulkers, κατά το πρώτο διάστημα ανάλυσης, η τιμή βρισκόταν ήδη σε μία πτωτική πορεία ενώ έως και το πέρας του έτους, η τιμή σημείωσε αρνητικές τιμές.

4.4.7 Sales & Purchase Market (2^η Περίοδος)

Στο ακόλουθο υποκεφάλαιο επιδιώκεται η εναπόθεση της δυναμικής / όγκου της αγοράς ώστε να πλαισιωθεί το κομμάτι πώλησης εμπορικών πλοίων. Έτσι, με το Διάγραμμα 4.35 γίνεται πιο ξεκάθαρη η εικόνα της αγοράς και πιο συγκεκριμένα, μεταξύ των δυο χρονικών περιόδων σημειώθηκαν πολλές αυξομειώσεις.

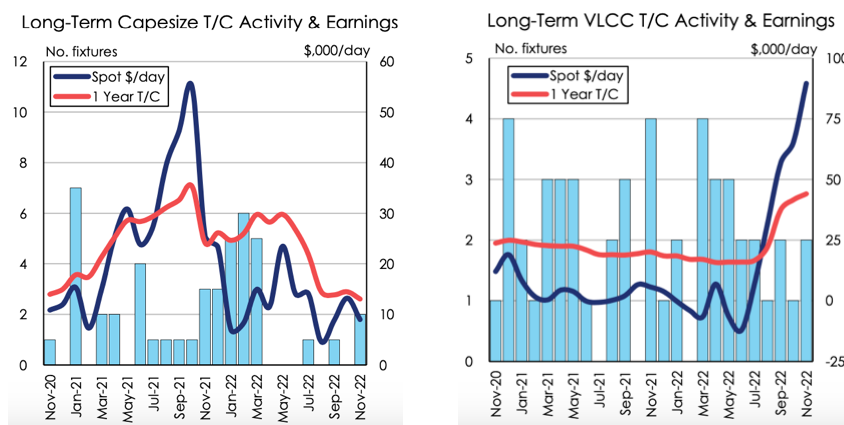


Διάγραμμα 4.35 – Sales Volumes & Values (2^η Περίοδος)

Πηγή: Clarksons Research

4.4.8 The Timecharter Market (2^η Περίοδος)

Συμπληρωματικά, όσον αφορά την χρονική ναύλωση και πιο συγκεκριμένα την περίοδο όπου γίνεται μίσθωση του πλοίου από τον ναυλωτή για ένα ορισμένο χρονικό διάστημα / ταξίδι. Στη συνέχεια, με γνώμονα τις ημέρες όπου θα ναυλωθεί το πλοίο για το εν λόγω ταξίδι λαμβάνεται υπόψιν και το βάσει death weight / month. Έτσι, απεικονίζεται και συνδυαστικά με το ακόλουθο Διάγραμμα 4.18, η απόδοση για τις δύο επιλεγμένες περιόδους. Έτσι, με το συνδυαστικό Διάγραμμα 4.36, και πιο συγκεκριμένα, στο πρώτο διάγραμμα γίνεται απεικόνιση της απόδοσης για ένα Long term Capesize πλοίο σε μία spot αγορά και για ναύλωση ενός έτους. Κατά την Spot αγορά φαίνεται ότι για το επιλεγμένο διάστημα ανάλυσης, είχαν σημειωθεί πολύ χαμηλές τιμές, αν και σημειώθηκαν πολλές αυξομειώσεις έως και το πέρας του έτους, στο τέλος σημειώθηκε το ίδιο χαμηλή τιμή. Στη συνέχεια, όσον αφορά την ναύλωση για ένα έτος, κατά το πρώτο διάστημα σημειώθηκε μία μικρή ανοδική πορεία όπου εκ' των υστέρων απεικονίστηκε μία σταθερά καθοδική πορεία. Έπειτα, κατά το δεύτερο διάγραμμα ανάλυσης, φαίνεται ότι σε ένα μακροπρόθεσμο ταξίδι με ένα πλοίο VLCC φαίνεται ότι σε μία spot αγορά υπήρχε μία πτωτική πορεία έως και τον Μάιο του έτους ανάλυσης. Ενώ, από τον Μάιο έως και το πέρας του έτους σημειώθηκε απότομη ανοδική πορεία. Ωστόσο, κατά τη ναύλωση για διάστημα ενός έτους σημειώθηκε σταθερή πορεία έως και τον Ιούλιο του ίδιου έτους όπου απεικονίστηκε ανοδική πορεία.



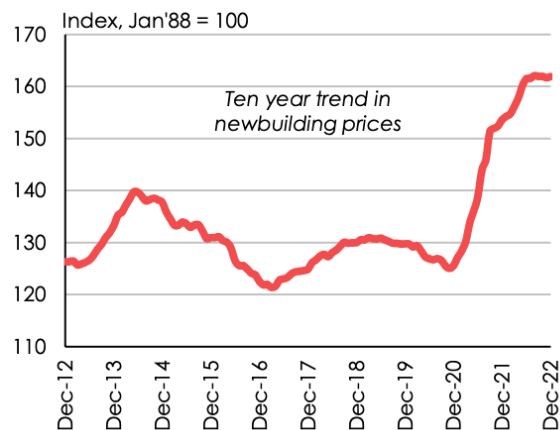
Διάγραμμα 4.36 – Timecharter Market (2^η Περίοδος)

Πηγή: Clarksons Research

4.4.9 The Shipbuilding Market (2^η Περίοδος)

Εν συνεχεία, όσον αφορά το μέρος της ανάλυσης για την παραγγελία νέων πλοίων, φαίνεται ότι η ανάγκη και παράλληλα η ζήτηση, παρά τον πόλεμο, ανέρχεται σε υψηλά ποσοστά. Πιο συγκεκριμένα,

στον τομέα των πλοίων μεταφοράς LNG, έγινε αναφορά από την νοτιοκορεάτικη ναυπηγική εταιρεία Hyundai Samho για παραγγελία δύο πλοίων χωρητικότητας 174.000 DWT για την εταιρεία Asyad Shipping. Ωστόσο, η παραγγελία έχει προγραμματιστεί να εκτελεστεί και παραδοθεί κατά το 1ο ή 2ο τρίμηνο του 2026. Επίσης, έγινε αναφορά και από την εταιρεία Dayang Offshore για παραγγελία πλοίων όπου αναμένεται για το έτος 2025. Έπειτα, από σημαντικές αυξήσεις το 2021 και το 1ο εξάμηνο του 2022, οι τιμές των νέων ναυπηγείων παραμένουν σε υψηλά επίπεδα, εν' μέρει υποστηριζόμενες από τις γενικές πληθωριστικές πιέσεις και την εξάντληση της διαθεσιμότητας ναυπηγείων. Ο δείκτης τιμών Clarksons Newbuild βρίσκεται επί του παρόντος στις 162 μονάδες, αντιπροσωπεύοντας μία αύξηση της τάξης του 5% και 29% στα επίπεδα του τέλους του 2021 και του τέλους του 2022 αντίστοιχα. Ενώ ο δείκτης τιμών Newbuild παρέμεινε σταθερός κατά το δεύτερο εξάμηνο του 2022. Ακολούθως γίνεται και απεικόνιση για την αγορά νεότευκτων πλοίων με τη συμβολή του Διαγράμματος 4.37.



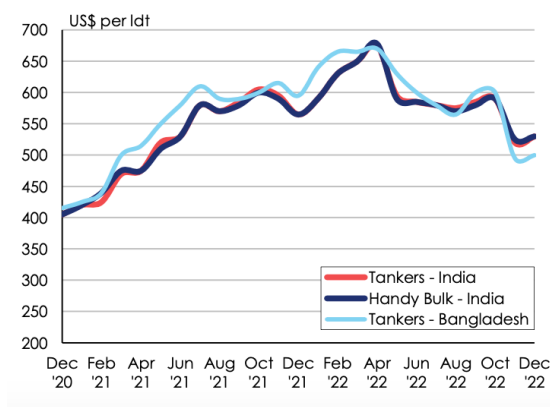
Διάγραμμα 4.37 – Newbuilding Price Index (2^η Περίοδος)

Πηγή: Clarksons Research

4.4.10 The Ship Recycling Market (2^η Περίοδος)

Στο επιμέρους τμήμα της ανάλυσης δίνεται αναφορά για το κομμάτι της ανακύκλωσης των πλοίων. Πιο συγκεκριμένα, στο στάδιο αυτό φαίνεται ότι υπήρξε ανανέωση όσον αφορά τους περιορισμούς στο Μπαγκλαντές και το Πακιστάν. Έτσι, αρμόδιοι που εκτελούν την εν λόγω ενέργεια στις δύο χώρες κατάφεραν να ανοίξουν πιστωτικές επιστολές, δεδομένου του περιορισμένου κεφαλαίου όπου λάμβαναν. Μία αλλαγή όπου θα επέφερε ένα στάδιο ανάκαμψης για την εν' λόγω ενέργεια στις αγορές ανακύκλωσης. Παρόλα αυτά, η Ινδία παρέμεινε ο πιο σταθερός προορισμός ανακύκλωσης στην Ινδική Υποήπειρο, ενώ τα ναυπηγεία στη χώρα έκαναν αναφορά για την αναγκαιότητα και αναζήτηση χωρητικότητας καθώς το τρέχον απόθεμά τους εξαντλείται. Επίσης, όσον αφορά τις demolition sales,

κατά το έτος 2022 σημειώθηκε έντονη μείωση σε σύγκριση με το 2021. Οι συνολικές πωλήσεις μειώθηκαν κατά 51% σε μία ετήσια βάση σε όρους DWT, με τις πωλήσεις δεξαμενόπλοιων να μειώνονται κατά 61% και τις πωλήσεις χύδην φορτίων κατά 23% αντίστοιχα. Βάσει της υφιστάμενης κατάστασης, προβλέπεται μελλοντικά, η προσφορά πλοίων στον τομέα της ανακύκλωσης να αυξηθεί κατά το επόμενο ημερολογιακό έτος. Μετά την πρόσφατη σημαντική μείωση των κερδών των πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων και με την αναμενόμενη περαιτέρω άμβλυνση του κλάδου, αναμένεται να κυκλοφορήσει περισσότερη χωρητικότητα θέσεων για ανακύκλωση το 2023 και το 2024. Στη συνέχεια, με το ακόλουθο διάγραμμα γίνεται απεικόνιση του τρέχοντος χρονικού διαστήματος σε σχέση με προηγούμενες χρονικές περιόδους, όπου φαίνεται μία πτωτική πορεία και σε άμεση σύγκριση με την πρώτη περίοδο. Γίνεται απεικόνιση για την αγορά διάλυσης στην Ινδία και το Μπαγκλαντές, όπου ενώ παρουσιάζεται μία όμοια πορεία στις τιμές απόδοσης, φαίνεται ότι η διάλυση Tanker στο Μπαγκλαντές ανέρχεται σε υψηλότερες τιμές σε σχέση με την Ινδία.



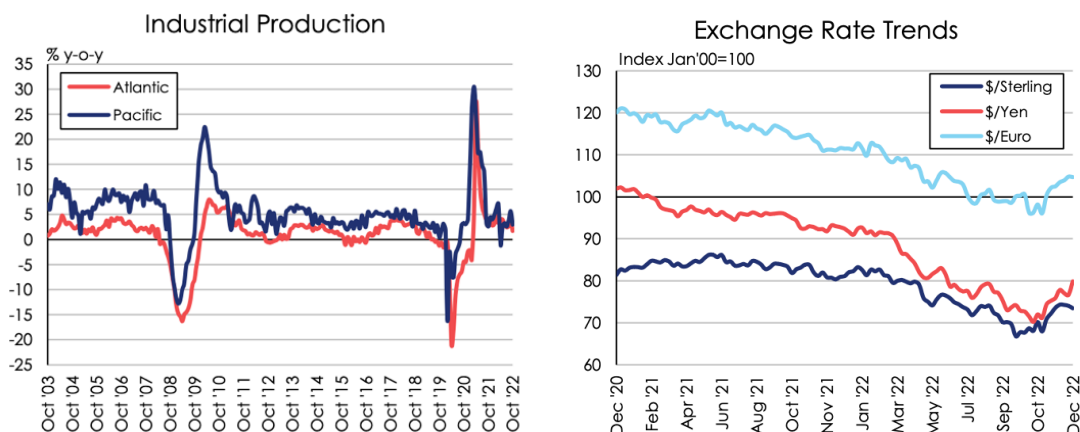
Διάγραμμα 4.38 – Ship Recycling Market (2^η Περίοδος)

Πηγή: Clarksons Research

4.4.11 Economic Indicators (2^η Περίοδος)

Η βιομηχανική παραγωγή αλλά και η συναλλαγματική αξία βάσει των διαδικασιών της αγοράς αλλά και όλων των παραγόντων επιφέρουν αλλαγές τόσο στη ζήτηση όσο και την τιμή. Συνεπώς, στη δεύτερη περίοδο ανάλυσης φαίνεται ότι οι παραγγελίες εξαγωγών της Ταϊβάν μειώθηκαν κατά 23% σε ετήσια βάση, μία μείωση όπου εκτιμάται στα 50 δισεκατομμύρια δολάρια έως και τον Νοέμβριο του έτους ανάλυσης. Εκτιμώμενη με την μεγαλύτερη συρρίκνωση όπου έχει σημειωθεί σε βάθος χρόνου δέκα ετών, ενώ ήταν ο τρίτος συνεχόμενος μήνας ετήσιας πτώσης. Οι παραγγελίες για ηλεκτρονικά και τηλεπικοινωνιακά προϊόντα μειώθηκαν κατά 15% και 31% σε ετήσια βάση, αντίστοιχα. Η απότομη πτώση οφειλόταν στην ασθενέστερη παγκόσμια καταναλωτική ζήτηση λόγω του αυξανόμενου πληθωρισμού, των αυξανόμενων επιτοκίων και της πολιτικής «China's 'zero Covid' Policy».

Παράλληλα, μέσω των υπουργών της ΕΕ συμφωνήθηκε το ανώτατο όριο χονδρικής τιμής φυσικού αερίου, όπου οι εν λόγω τιμές δεν έπρεπε να υπερβαίνουν τα 180 €/MWh στο συμβόλαιο του ολλανδικού προ μηνιαίου συμβολαίου TTF όσο και μια παγκόσμια τιμή αναφοράς LNG κατά 35 ευρώ/MWh για 3 διαδοχικές ημέρες. Το ανώτατο όριο θα είναι ίσο με 35 €/MWh πάνω από την τιμή αναφοράς LNG και θα εφαρμόζεται για τουλάχιστον 20 εργάσιμες ημέρες. Τα κράτη μέλη της ΕΕ συμφώνησαν επίσης να αναστείλουν το ανώτατο όριο τιμών εάν η ΕΕ αντιμετωπίσει έλλειψη φυσικού αερίου ή εάν η ζήτηση αυξηθεί. Βάσει των προαναφερόμενων δίνεται και διαγραμματική απεικόνιση ακολούθως. Έτσι, με γνώμονα το Διάγραμμα 4.39 φαίνεται ότι κατά το πρώτο διάγραμμα γίνεται απεικόνιση για την εργοστασιακή παραγωγή με συμβολή του Ατλαντικού και Ειρηνικού, τόσο για το διάστημα ανάλυσης, όπου ήταν σημειώθηκαν πολύ χαμηλές τιμές, όσο και τα περασμένα έτη. Επίσης, όσον αφορά το δεύτερο διάγραμμα φαίνεται η συναλλαγματική διαφορά μεταξύ τριών νομισμάτων (Sterling, Yen, Euro), όπου και τα τρία ενώ σημείωσαν μία πτωτική πορεία φαίνεται ότι για το ευρώ αν και υπήρχε καθοδική πορεία, βρισκόταν σε υψηλότερη τιμή σε σύγκριση με τα άλλα δύο νομίσματα.



Διάγραμμα 4.39 – Economic Indicators (2^η Περίοδος)

Πηγή: Clarksons Research

4.5 Συμπεράσματα 2^{ης} Περιόδου

Βάσει της ανάλυσης όπου διενεργήθηκε κατά το πρώτο διάστημα, ήρθε αυτή η δεύτερη επιλεγμένη περίοδος με σκοπό την σύγκρισή τους, ώστε να απεικονιστεί η επιρροή του πολέμου τόσο στην αγορά αλλά και πιο συγκεκριμένα στον ναυτιλιακό κύκλο. Βάσει διαγραμμάτων αποφαίνεται ότι συνδυασμένοι όγκοι στις δύο μεγαλύτερες επιμέρους λωρίδες εμπορίου εμπορευματοκιβωτίων, την Άπω Ανατολή-Ευρώπη και την Ανατολή Transpacific, αποσκοπούσαν στη σύνδεση της Ασίας με τους δυτικούς εμπόρους λιανικής. Παράλληλα, το 2021 υποστηριζόμενο από ένα θετικό προφίλ ανάκαμψης για τον Covid, οι όγκοι των εμπορευματοκιβωτίων σε αυτές τις δύο συναλλαγές κύριας γραμμής

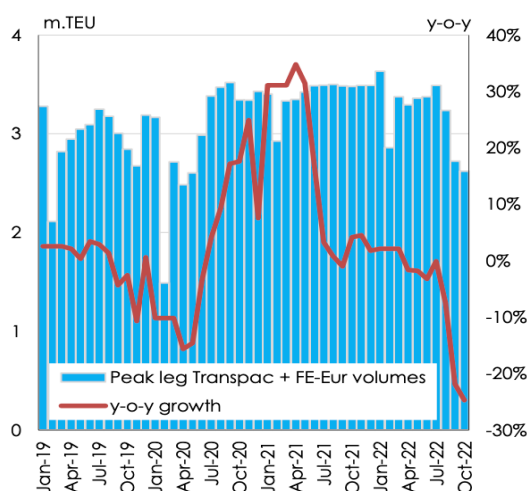
ανήλθαν σε 40,9 εκατομμύρια TEU, αυξημένοι κατά 14% σε ετήσια βάση, επωφελούμενοι από τη «σταθερή» ζήτηση και την αύξηση των καταναλωτικών δαπανών που επικεντρώνονται σε αγαθά. Συνολικά, οι δύο συναλλαγές αντιπροσώπευαν το 20% του παγκόσμιου εμπορίου εμπορευματοκιβωτίων το 2021 σε TEU (34% σε μίλια TEU), το 38% της συνολικής ανάπτυξης και οι συνδυασμένοι όγκοι ήταν 15% πάνω από τα επίπεδα προ της Covid-19 περιόδου το 2019. Στη συνέχεια, το 2022 σημειώθηκε σημαντική ύφεση σε κεντρικές οδούς με τις δυτικές καταναλωτικές δαπάνες να επηρεάζονται από τον πληθωρισμό. Πιο συγκεκριμένα, κατά το 1^ο εξάμηνο του 2022 οι όγκοι στις δύο βασικές λωρίδες ήταν συνολικά σταθεροί από έτος σε έτος, διατηρώντας τα κέρδη του 2021. Ενώ, κατά το διάστημα των θερινών μηνών Ιουλίου με Οκτώβριο σημειώθηκε έντονη μείωση, όσον αφορά τους όγκους. Σε ένα σύνηθες μοτίβο, κατά την περίοδο μεταξύ του Σεπτεμβρίου και του Οκτωβρίου αναγράφονται υψηλά ποσοστά όσον αφορά τους όγκους, ωστόσο για την επιλεγμένη περίοδο οι όγκοι συνολικά σημείωσαν πτώση κατά -23%. Ποσοστό όπου εκτιμάται λόγω των νέων τάσεων του καταναλωτικού κοινού, έτσι υποδηλώνεται σημαντική συσσώρευση αποθεμάτων λιανικής που μειώνει τη ζήτηση εισαγωγών.

Δίνοντας βάση στην πτώση τόσο του όγκου αλλά και γενικότερα της αγοράς, βάσει ιστορικών και αναφορών προηγούμενων ετών ο όγκος όπου καταγράφηκε για τον μήνα Οκτώβριο ήταν ο χαμηλότερος και από τον Απρίλιο / Μάιο του 2020 κατά την αρχική φάση του Covid-19, ενώ η μεταβολή από έτος σε έτος ήταν ακόμη πιο έντονη. Επιπλέον, όχι μόνο σημειώθηκε σημαντική απώλεια όγκων, προβλέπεται ότι το παγκόσμιο εμπόριο κιβωτίων σε TEU θα συρρικνωθεί κατά -3,2%, σε άμεση σύγκριση με το προηγούμενο έτος όπου σημειώθηκε το ποσοστό της τάξης του +6,6%, όπου απεικονίστηκε σοβαρή επιβράδυνση του όγκου, με άμεσο αντίκτυπο στη ζήτηση των πλοίων. Ωστόσο, με γνώμονα τις καταγραφές στον όμιλο Clarksons και το ισχύον μοτίβο υποστηρίχθηκε η πιθανή ανάπτυξη του εμπορίου εμπορευματοκιβωτίων σε μίλια TEU το 2022 κατά -5,0%, σε σύγκριση με το 2021 όπου ήταν +6,8%. Εν μέσω αυτής επιβράδυνσης της αγοράς, οι ναύλοι έχουν πέσει κατακόρυφα από τα προηγούμενες υψηλές τιμές, όπου είχαν καταγραφεί, όλων των εποχών. Βασικό και καίριο ερώτημα είναι για το διάστημα αυτό, όπου θα κρατήσει αυτή η κρίση και θα αποδυναμώνει όλο και περισσότερο την αγορά. Επιπρόσθετα, οι βραχυπρόθεσμες παγκόσμιες οικονομικές προοπτικές μπορεί να μην είναι τόσο απαισιόδοξες όσο ήταν από την έναρξη της χρηματοπιστωτικής κρίσης, αλλά οι τρέχουσες τάσεις είναι εξαιρετικά αδύναμες και αβέβαιες.

4.6 Σύγκριση 1^{ης} και 2^{ης} Περιόδου

Βάσει των δύο χρονικών περιόδων είναι αξιοσημείωτο να τονιστεί ότι στην πρώτη περίοδο σημειώθηκε περίοδος ανάκαμψης έπειτα από το πάγωμα της αγοράς από τον ιό Covid-19, και όλων των κυρώσεων όπου επήλθαν μετέπειτα. Διαφορετικά το δεύτερο χρονικό διάστημα ήταν ένα χρονικό πλαίσιο αντιμετώπισης νέων κανονιστικών περιορισμών και αντιμετώπισης τους σε τέτοιο βαθμό ώστε να μην

επηρεαστεί η αγορά, ή έστω να σημειωθεί μικρό ποσοστό απώλειας. Στο ξεκίνημα του έτους παρά τις αυξανόμενες τιμές σε πρώτες ύλες σημειώθηκαν πολλές παραγγελίες σε νεότευκτα καράβια, στοιχείο όπου επέφερε θετική εικόνα για την αγορά και για την φάση του ναυτιλιακού κύκλου. Μέσω εκτιμήσεων τονίζεται ότι όσα είχαν παραγγελθεί θα ήταν έτοιμα προς παράδοση τρία έτη έπειτα από το διάστημα παραγγελίας. Η αναφορά υποστηρίχτηκε σε παραγγελίες 3.310 πλοία των 205 εκατομμυρίων DWT, και υποστηρίζεται σε δυναμική χωρητικότητας της τάξης του 9,4% DWT, από το χαμηλό του 8% όπου είχε αναγραφεί, εκτιμώντας να καλυφθεί η αυξανόμενη ζήτηση. Ωστόσο, με γνώμονα τις νέες κυρώσεις και τον πόλεμο μεταξύ της Ουκρανίας και Ρωσίας, σημειώθηκε ένα πάγωμα στην αγορά όπου έτσι οι λιμένες όπου ήταν σημεία καμπής σε πολλά δρομολόγια σταμάτησαν να λειτουργούν και λόγω αυτού προσαυξήθηκε ο εκτιμώμενος χρόνος παράδοσης των φορτίων μέσω άλλων οδών. Εκτός αυτού, πολλά πλοία κρατήθηκαν για μεγάλο χρονικό διάστημα στον λιμένα της Ουκρανίας και παράλληλα επήλθαν κυρώσεις από τον γενικότερο περίγυρο προς την Ρωσία, με απώτερο σκοπό την προστασία τους. Δημιουργήθηκε ένα κλίμα εντάσεων όπου δεν ήταν εύκολο προς την διαχείριση του, τόσο τα φορτία παρέμειναν σε αναμονή έως ότου επέλθει η ώρα φόρτωσης, όσο και οι όλες διακυμάνσεις στην αγορά επέφεραν υψηλότερα κόστη με σκοπό την ακύρωση πολλών δρομολογίων. Έπειτα από την κρίση του Covid-19, η κρίση του πολέμου σε τόσο άμεσο χρονικό διάστημα, δεν θα επέφερε θετική απεικόνιση. Έτσι, βάσει όλων των διαγραμμάτων όπου εντάχθηκαν στην ανωτέρω ανάλυση επιτεύχθηκε η απεικόνιση της επιρροής του πολέμου στη ναυτιλιακή αγορά, αλλά και στην γενικότερη επικράτεια. Πρόσθετα, εντάχθηκε άλλο ένα διάγραμμα με σκοπό την απεικόνιση των μεταφερόμενων όγκων την επιλεγμένη περίοδο, σε άμεση σύγκριση με τα προηγούμενα τρία έτη. Συνεπώς, οι ράβδοι στο Διάγραμμα 4.40 απεικονίζουν συνδυασμένους μηνιαίους όγκους συναλλαγών εμπορευματοκιβωτίων στο σκέλος αιχμής. Επιπρόσθετα, η κόκκινη γραμμή απεικονίζει την μηνιαία αύξηση σε ετήσια βάση στους συνδυασμένους όγκους. Συνεπώς, αποφαίνεται από το ημερολογιακό έτος 2020 και τον Απρίλιο του 2021 η αύξηση, με μία εξαίρεση κατά τον Ιανουάριο του 2021 όπου τόσο με τις κυρώσεις της πρώτης φάσης του ιού Covid-19, όσο και με την έναρξη της δεύτερης φάσης, επέφεραν και αυτήν την πτώση. Επίσης, κατά τους θερινούς μήνες του 2021 σημειώθηκε έντονη πτώση του δείκτη όπου και συνεχίστηκε με ακόμη πιο αρνητικά αποτελέσματα και το 2022. Η συνέχεια της πτώσης του δείκτη επήλθε συνδυαστικά με το κύμα κυρώσεων τόσο από τον ιό όσο και με το ξέσπασμα του πολέμου τον Φεβρουάριο του 2022. Συνεπώς, η απεικόνιση της υφιστάμενης κατάστασης έως το πέρας του έτους 2022 φαίνεται ότι η απόδοση σε μηνιαίους όγκους ανήλθε σε πιο χαμηλά τιμές, απ' ότι είχε αναγραφεί τα περασμένα τρία έτη. Ακολούθως, έχει γίνει και η εναπόθεση του Διαγράμματος 4.40 όπου γίνεται απεικόνιση των συνδυασμένων μηνιαίων όγκων συναλλαγών εμπορευματοκιβωτίων στο σκέλος αιχμής.



Διάγραμμα 4.40 – Monthly container trade volumes on the peak

Πηγή: Clarksons Research

4.7 Ανακεφαλαίωση Κεφαλαίου

Το ανωτέρω κεφάλαιο πραγματεύτηκε την απεικόνιση της αγοράς, με συμβολή και σχολιασμό διαγραμμάτων ώστε να απεικονιστεί πλήρως η απόδοση της σχέσης μεταξύ μεταφερόμενων όγκων σε σύγκριση με τους λοιπούς περιορισμούς. Η σύγκριση, έγινε μεταξύ δύο χρονικών περιόδων, ένα μήνα πριν το ξέσπασμα του πολέμου και ως δεύτερη περίοδος ανάλυσης επιλέχτηκε ο τελευταίος μήνας του έτους. Η επιλογή έγινε δεδομένου του διαστήματος που διήρκεσε ο πόλεμος και των κυρώσεων όπου επέφεραν πρόσθετα προβλήματα στην αγορά και δε στον ναυτιλιακό κύκλο και τη ζήτησή. Έτσι, μέσω των αποδόσεων Clarksons, πραγματεύτηκε ανάλυση και συσχέτιση μεταξύ των δύο περιόδων, αρχικά ώστε να φανεί το αποτύπωμα του πολέμου, ενώ σε μία δεύτερη φάση ήταν η επιρροή του ιού Covid-19, όπου ενώ πρωτοεμφανίστηκε το 2019, ακόμη και σήμερα υπάρχουν κυρώσεις όπου περιπλέκουν την διαδικασία εκτέλεσης δρομολογίων. Στη συνέχεια, πραγματεύτηκε συνδυαστικός σχολιασμός της απόδοσης των δυο περιόδων όπου ως σκοπός της ανάλυσης ήταν η άμεση σύγκριση της απόδοσης των δύο περιόδων

4.8 Βιβλιογραφία Κεφαλαίου

Ξενόγλωσση

- Operational data portal – Ukraine refugee situation - data.unhcr.org.
- How War in Ukraine Is Reverberating Across World’s Regions - www.imf.org.

- Commercial Ship Management - www.thesignalgroup.com/signal-maritime.
- Xclusiv Shipbrokers Inc. - <https://xclusiv.gr>.
- Early Year Dry Bulk Demand Could Favor an Increase in Freight Rates - www.hellenicshippingnews.com.
- Industry Trends Chemicals Industry, (2022), Atradius.
- Crude Tanker Market Ends 2022 on a High - www.hellenicshippingnews.com.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ ΕΓΑΣΙΑΣ

Βιβλιογραφία 1ου Κεφαλαίου

Ελληνόγλωσση

- «Τι είναι Ναυτιλία;», <https://www.helmeacadets.gr>
- Σαμπράκος Α. Ευάγγελος, (2008), «Ο Τομέας των μεταφορών και οι Συνδυασμένες Εμπορευματικές Μεταφορές».
- Αδαμάντιος Γ. Κρασανάκης, (2008), «Ναυτική Ιστορία Ελληνικού Έθνους», Εκδόσεις – Η Αθήνα.
- Μέργος Ι. Γεώργιος, (2007), «Κοινωνικό – Οικονομική Αξιολόγηση Επενδύσεων και Πολιτικών», Εκδόσεις ΜΠΕΝΟΥ.
- Σχοινιωτάκης Νικόλαος, Συλλιγάρδος Γεώργιος, (2018), «Χρήμα Τράπεζες Αγορές και Διαχείριση Κινδύνων», Εκδόσεις ΔΙΣΙΓΜΑ.
- Στυλιανού Αντώνης, (2022), «Ο πόλεμος στην Ουκρανία και οι επιπτώσεις στην παγκόσμια ναυτιλία», simerini.sigmalive.com/article.

Ξενόγλωσση

- Herbert Richmund, (1931), «Economy and Naval Security: A Plea for the Examination of the Problem of the Reduction in the Cost of Naval Armaments on the Lines of Strategy and Policy», Ernest Been Limited.
- Alexander John Upward, (2016), «Ordinary Sailors: The French Navy, Vicky and the 2nd World War», Graduate Theses, Dissertations, and Problem Reports.
- Dr Eric Grove, (2011), «The War at Sea: 1914 – 1918»
- U.S. Department of Transportation, Maritime Administration, (2022), The Maritime Administration's First 100 Years: 1916 – 2016.
- Visvikis Ilias, (2003), «Risk and Risk Management in the Shipping Industry».
- Kavussanos Manolis, Visvikis Ilias, (2006), «Derivatives and Risk Management in Shipping», Witherbys Publishing & Seamanship International, UK
- Lloyd's List, (2022), «Over 300 vessels and at least 1,000 seafarers are stuck in Ukraine».
- Costas Paris, (2022), «Thousands of Ukrainian and Russian Sailors Remain Stuck in Ports», The Wall Street Journal.

- Karageorgos Lambros, (2022), «Ukraine: The 3 new dangers that war brings».
- Philippe Jorion, (2007), «Value at Risk: The New Benchmark for Managing Financial Risk», 3rd edition, McGraw-Hill, New York.
- Torben Juul Andersen, (2008), «The Performance Relationship of Effective Risk Management: Exploring the Firm-Specific Investment Rationale», Long Range Planning, Volume. 41, Issue 2, pages 155-176.

Βιβλιογραφία 2ου Κεφαλαίου

Ελληνόγλωσση

- Stopford Martin, (2018), «Ναυτιλιακή Οικονομική», Εκδόσεις Παπαζήση.
- Σαμπράκος Α. Ευάγγελος, (2013), «Εισαγωγή στην Οικονομική των Μεταφορών».
- Βλάχος Π. Γεώργιος, (2015), «Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική», Εκδόσεις Σταμούλη.
- Η αύξηση του πληθωρισμού παγκοσμίως φέρνει κέρδη στη Ναυτιλία - www.newmoney.gr
- Ναυτιλία: Τα 5 «κλειδιά» του εμπορίου - www.ot.gr.

Ξενόγλωσση

- Su-Lin Tan, (2022), «Shipping rates are still falling, in another sign that a global recession may be coming», www.cnbc.com
- L Archer, P Barnes, C Caffarra, J Dargay, P Horsnell, C van der Linde, I Skeet and Ala'a Al-Yousef, and Directed by R Mabro, (1990), «The First Oil War: Implications of the Gulf Crisis in the Oil Market», Oxford Institute for Energy Studies.
- Stock Market Crash of 1929 - www.federalreservehistory.org
- Culliname Kevin, (2011), «International Handbook of Maritime Economics».
- United Nations - www.un.org.
- What Is Climate Change? - www.un.org.
- Shipping Industry and Ports Susceptible to Billions of Dollars in Damage, Disruption from Climate Change - www.edf.org.
- Basrah Medium: The New Leader of the Iraqi Crude Pack - www.petro-logistics.com.

- What Is Climate Change? - www.un.org.
- Shipping Industry and Ports Susceptible to Billions of Dollars in Damage, Disruption from Climate Change - www.edf.org.
- Basrah Medium: The New Leader of the Iraqi Crude Pack - www.petro-logistics.com.
- Main Maritime Shipping Routes - porteeconomicsmanagement.org.
- What are Maritime Chokepoints? - www.marineinsight.com.
- Mapping the World's Key Maritime Choke Points - www.visualcapitalist.com.
- Russia's war on Ukraine: Maritime logistics and connectivity - www.europarl.europa.eu.
- UNITED NATIONS - <https://unctad.org>.

Βιβλιογραφία 3ου Κεφαλαίου

Ελληνόγλωσση

- Ευρωπαϊκό Συμβούλιο, Συμβούλιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης - Περιοριστικά μέτρα της ΕΕ κατά της Ρωσίας για λόγους που σχετίζονται με την Ουκρανία.

Ξενόγλωσση

- Aashish Tank, A. Ospanova, (2022), «Economic Impact of Russia – Ukraine War», International Journal of Innovative Research in Science Engineering and Technology.
- «Total number of restrictive measures imposed on Russia» - www.statista.com.
- Aashish Tank, A. Ospanova, (2022), «Economic Impact of Russia – Ukraine War», International Journal of Innovative Research in Science Engineering and Technology.
- Guenette, Justin Damien, Kenworthy, Philip George, Wheeler, Collette Mari, (2022), «Implications of the War in Ukraine for the Global Economy».
- «Russia's War in Ukraine Spells Disaster for Neighboring Central Asia» - time.com.
- Tejvan Pettinger, (2022), «Economic impact of war».
- «Germany freezes Nord Stream 2 gas project as Ukraine crisis deepens» - www.reuters.com
- «Netherlands willing to house special court for Russia invasion of Ukraine, minister says» - www.reuters.com.

- «Global impact of war in Ukraine: Energy crisis» – United Nations.

Βιβλιογραφία 4ου Κεφαλαίου

Ξενόγλωσση

- Operational data portal – Ukraine refugee situation - data.unhcr.org.
- How War in Ukraine Is Reverberating Across World's Regions - www.imf.org.
- Commercial Ship Management - www.thesignalgroup.com/signal-maritime.
- Xclusiv Shipbrokers Inc. - <https://xclusiv.gr>.
- Early Year Dry Bulk Demand Could Favor an Increase in Freight Rates - www.hellenicshippingnews.com.
- Industry Trends Chemicals Industry, (2022), Atradius.
- Crude Tanker Market Ends 2022 on a High - www.hellenicshippingnews.com.