

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

ΣΧΟΛΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑΣ ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ
ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

ΣΧΟΛΗ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΔΟΚΙΜΩΝ
ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΕΠΙΣΤΗΜΩΝ



ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΔΠΜΣ

Διοίκηση στη Ναυτική Επιστήμη και Τεχνολογία

**ΜΕΛΕΤΗ ΤΗΣ ΔΙΑΚΥΜΑΝΣΗΣ ΤΩΝ ΤΙΜΩΝ
ΧΥΔΗΝ ΦΟΡΤΙΟΥ ΚΑΙ ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΗΣ
ΑΓΟΡΑΣ ΕΙΣΑΓΩΓΩΝ ΚΑΙ ΕΞΑΓΩΓΩΝ ΤΗΝ
ΤΕΛΕΥΤΑΙΑ ΠΕΝΤΑΕΤΙΑ**

Ζωγραφάκης Νικόλαος & Καλοτίνη Μαρία

Επιβλέπων Καθηγητής
ΠΕΛΑΓΙΔΗΣ ΘΕΟΔΩΡΟΣ

Διπλωματική Εργασία
που υποβλήθηκε στο Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών
του Πανεπιστημίου Πειραιώς ως μέρος των
απαιτήσεων για την απόκτηση του Μεταπτυχιακού
Διπλώματος Ειδίκευσης στην 'Διοίκηση
στη Ναυτική Επιστήμη και Τεχνολογία'

Πειραιάς

Μάρτιος 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 στην βάση των εξής παραγόντων: του σκοπού και χαρακτήρα της χρήσης (εμπορικός, μη κερδοσκοπικός ή εκπαιδευτικός), της φύσης του υλικού που χρησιμοποιεί (τμήμα του κειμένου, πίνακες, σχήματα, εικόνες ή χάρτες), του ποσοστού και της σημαντικότητας των πιθανών συνεπειών αυτής στην αγορά ή στη γενικότερη αξία του υπό copyright κειμένου.

«Η παρούσα Διπλωματική Εργασία εγκρίθηκε ομόφωνα από την Τριμελή Εξεταστική Επιτροπή που ορίστηκε από τη ΕΔιΕ του ΔΠΜΣ σύμφωνα με τον Κανονισμό Λειτουργίας του ΔΠΜΣ ‘Διοίκηση στη Ναυτική Επιστήμη και Τεχνολογία’.

Τα μέλη της Επιτροπής ήταν:

- Πελαγίδης Θεόδωρος (επιβλέπων)
- Γαλάνης Γεώργιος
- Πολέμης Διονύσιος

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

ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ

Η παρούσα διπλωματική εργασία πραγματοποιήθηκε στο Πανεπιστήμιο Πειραιά, στο τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών σε συνεργασία με την Σχολή Ναυτικών Δοκίμων και το τμήμα Ναυτικών Επιστημών, κατά το έτος 2023.

Θα θέλαμε να ευχαριστήσουμε όλους τους διδάσκοντες καθηγητές του μεταπτυχιακού προγράμματος και ιδιαίτερα τον κ. Πελαγίδη Θεόδωρο για την υποστήριξη και την καθοδήγηση τους.

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Η παρούσα πτυχιακή παρέχει μια επισκόπηση της προόδου της αγοράς ξηρού χύδην φορτίου από το 2016 έως το 2021, συμπεριλαμβανομένης μιας ανάλυσης της απόδοσης της αγοράς, των παραγόντων που συνέβαλαν στη διακύμανση των τιμών τους και των μελλοντικών της προοπτικών. Η αγορά ξηρών χύδην φορτίων στη περίοδο που μελετήθηκε, παρουσίασε παρατεταμένη ύφεση σε συνέχεια των προηγούμενων ετών, από το 2016 έως το 2017, ακολουθούμενη από ανάκαμψη από το 2018 και μετά. Διακυμάνσεις παρατηρήθηκαν και ως αντίκτυπο της πανδημίας COVID-19 το 2020. Η απόδοση της αγοράς επηρεάστηκε από διάφορους παράγοντες, όπως η δυναμική προσφοράς και ζήτησης, γεωπολιτικά γεγονότα, και διαταραχές που σχετίζονται με τις καιρικές συνθήκες. Οι μελλοντικές προοπτικές για την αγορά ξηρού χύδην φορτίου εξαρτώνται από πολλές παραμέτρους που οδηγούν σε αβεβαιότητες, συμπεριλαμβανομένων των παγκόσμιων εμπορικών προτύπων, των τεχνολογικών προόδων, των περιβαλλοντικών κανονισμών και της παγκόσμιας πολιτικής. Περαιτέρω έρευνα σε αυτόν τον τομέα μπορεί να προσφέρει πολύτιμες γνώσεις για αυτό το περίπλοκο και δυναμικό σύστημα.

Λέξεις κλειδιά: Χύδην, Φορτία, Τιμές, BDI, Ανάλυση

ABSTRACT

This thesis provides an overview of the progress of the dry bulk market since 2016 to 2021, including an analysis of market performance, factors that contributed to price fluctuations and its future prospects. The dry bulk market in the period studied experienced a prolonged downturn in line with previous years from 2016 to 2017, followed by a recovery from 2018 onwards. Fluctuations were also observed as an impact of the COVID-19 pandemic in 2020. Market performance was influenced by various factors such as supply and demand dynamics, geopolitical events, and weather-related disruptions. The future outlook for the dry bulk market is dependent on several parameters leading to uncertainties including global trade patterns, technological advancements, environmental regulations, and global politics.

Further research in this area can provide valuable insights into this complex and dynamic system.

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

Περίληψη.....	v
Πίνακας Περιεχομένων.....	vii
Πίνακας Εικόνων.....	viii
Πίνακας Πινάκων.....	ix
1. Εισαγωγή.....	1
2. Η Αγορά Ναυτιλίας.....	3
2.1. Η Δομή της Αγοράς Ναυτιλίας.....	3
2.2. Τα Μεγέθη των Πλοίων που Μεταφέρουν Χύδην Ξηρό Φορτίο.....	5
2.3. Baltic Dry Index (BDI).....	7
3. Οι Ναυτικοί Κύκλοι.....	9
3.1 Χαρακτηριστικά Κύκλων Ναυτιλίας.....	9
3.2 Τα Τέσσερα Στάδια των Κύκλων Ναυτιλίας.....	13
3.3 Asset Operating and Play.....	15
4. Η Ναυλαγορά Χύδην Ξηρών Φορτίων και η Πορεία της την Πενταετία 2016 – 2021.....	19
5. Συμπεράσματα.....	41
5.1. Συμπεράσματα Εργασίας – Συζήτηση.....	41
5.2. Προτάσεις για Μελλοντική Έρευνα.....	43

ΠΙΝΑΚΑΣ ΕΙΚΟΝΩΝ

Εικόνα 1: Δείκτης BDI (Πηγή: Bloomberg , 2022, Ανακτήθηκε στις 6/10/2022 από: https://transportgeography.org/?page_id=5619)	7
Εικόνα 2: Οικονομικοί κύκλοι και τα τμήματα που τους απαρτίζουν (Πηγή: Stopford 2016).....	10
Εικόνα 3: Οι βραχύχρονοι ναυτιλιακοί κύκλοι και τα στάδιά τους	12
Εικόνα 3: Υπόθεση περί ορθολογικής συμπεριφοράς πλοιοκτήτη (πηγή: Scarsi, 2007)	17
Εικόνα 4: B.D.I. την περίοδο 2007-2017 (πηγή: UNCTAD, Review of Maritime Transport, 2017)	19
Εικόνα 5: Κινέζικος χάλυβας θερμής έλασης και οι τιμές του το έτος 2016 (πηγή: BIMCO, 2017)	20
Εικόνα 6: Η αύξηση του στόλου χύδην ξηρών φορτίων την περίοδο 2013-2016 (πηγή: BIMCO, 2017)	21
Εικόνα 7: B.D.I. την περίοδο 2007-2018 (πηγή: UNCTAD, Review of Maritime Transport, 2018)	25
Εικόνα 8: Το παγκόσμιο θαλάσσιο εμπόριο την περίοδο 2000-2018, με εκτίμηση σε τονομύλια (πηγή: UNCTAD, Review of Maritime Transport, 2019	27
Εικόνα 9: 2018: Διαλύσεις και παραδόσεις Dry Bulk Carriers σε DWT (πλοία άνω των 20.000dwt) (πηγή: http://www.bancosta.com/)	29
Εικόνα 10: Ναύλα χύδην ξηρών φορτίων ανά κατηγορία πλοίων, 2017-2018 (πηγή: BRS GROUP, 2019)	31
Εικόνα 11: Εμπορικός στόλος, Α.Ε.Π. και εμπόριο, παγκοσμίως, την περίοδο 2009-2019 (πηγή: BRS GROUP, 2020).....	32
Εικόνα 12: Έτος 2019: Panamax - 4 Time Charter rates average 2021 (Πηγή: BRSGROUP, 2022).....	34
Εικόνα 13: Ναυλαγορά Supramax και Handysize, το έτος 2019 (πηγή: Pacific Basin Shipping Limited, 2019).....	36

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΙΝΑΚΩΝ

Πίνακας 1: Τα μεγέθη των πλοίων που μεταφέρουν χύδην ξηρού φορτίου της χρονιές 2003, 2009 και 2019 (πηγή: UNCTAD).....	6
Πίνακας 2: Το εμπόριο χύδην ξηρών φορτίων κατά την περίοδο 2015-2017 (πηγή: UNCTAD, 2018, based on Clarksons Research).....	23
Πίνακας 3: Εμπόριο χύδην ξηρών φορτίων την περίοδο 2017-2018 (πηγή: UNCTAD, 2019 based on Clarksons Research).....	28
Πίνακας 4: Έτος 2019-2020 και ο μέσος όρος ναύλων χρονοναύλωσης (Πηγή: BRSGROUP, 2020)....	33
Πίνακας 5: Έτος 2018-2019 και η διακύμανση ναύλων για χρονοναύλωση (Πηγή: BRS GROUP, 2020)	33
Πίνακας 6. Μηνιαίος μέσος όρος Βαλτικής ξηρής τιμής (BDI) το 2021.....	38
Πίνακας 7. Κορυφαία ξηρά προϊόντα χύμα το 2021.....	39
Πίνακας 8. Νέες παραγγελίες και παραδόσεις πλοίων ξηρού φορτίου το 2021	39



ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η παρούσα εργασία επιδιώκει την μελέτη και την περιγραφική ανάλυση των μεγεθών αναφορικά με την αγορά μεταφοράς χύδην ξηρού φορτίου υπό το πρίσμα της ανάλυσης της διακύμανσης στα ναύλα κατά την περίοδο 2016-2021.

Προκειμένου να καταστεί εφικτή η διενέργεια της αναλύσεως, ως εργαλείο των παρατηρούμενων τάσεων, επιλέχθηκε η υιοθέτηση του θεωρητικού υποβάθρου των ναυτιλιακών κύκλων. Με τη χρήση της συγκεκριμένης μεθόδου, η παρούσα εργασία επιχειρεί την καταγραφή και την αποτύπωση των συνεπειών οι οποίες αποτελούν παράγωγα εξωτερικών παραγόντων για τον κλάδο της ναυτιλίας, που επηρεάζουν, το εμπόριο σε παγκόσμιο επίπεδο.

Ως εκ τούτου, το ερευνητικό ερώτημα το οποίο επιδιώκει να δώσει σαφής απάντηση η παρούσα εργασία, διαμορφώνεται ως εξής. «Ποιες είναι οι συνέπειες που προκαλούν οι παράγοντες εξωτερικού κινδύνου στον τομέα της μεταφοράς χύδην ξηρού φορτίου;»

Παρά το κλίμα αισιοδοξίας σχετικά με την αυξητική πορεία που κατέγραφε η διακίνηση φορτίων και η ζήτηση για υπηρεσίες στον τομέα της διακομιδής χύδην ξηρού φορτίου, το οποίο επικρατούσε προ της μεγάλης ύφεσης της περιόδου 2008-2014 την οποία προκάλεσε η παγκόσμια χρηματοοικονομικής κρίσης του 2008, στην πραγματικότητα, η αυξητική πορεία αυτή, περισσότερο τερματίστηκε οριστικά, παρά ανακόπηκε προσωρινά, όπως αρχικά είχε εκτιμηθεί, με την έλευση της χρηματοπιστωτικής κρίσης του 2008.

Παρά τις αρχικές εκτιμήσεις, αποδείχθηκε πως η ανάκαμψη θα αργήσει να ευθυγραμμιστεί συγκλίνουσα στις εκτιμήσεις προ του 2008, γεγονός το οποίο αποδείχθηκε και από την πτωτική πορεία την οποία ακολούθησε ο δείκτης BDI και η οποία κορυφώθηκε το 2016, οπότε και ο δείκτης κατέγραψε αρνητικό ιστορικό ρεκόρ.

Η παρούσα εργασία στοχεύει στην ανάλυση των χαρακτηριστικών της ναυτιλιακής βιομηχανίας, τα οποία διαφεύγουν της δυνατότητας πρόβλεψης, ως αποτέλεσμα του ρευστού και εύκολα μεταβαλλόμενου περιβάλλοντος το οποίο διακρίνει τον κλάδο.

Μεταξύ των ευρημάτων της παρούσας ανάλυσης συγκαταλέγεται το γεγονός πως η διαμόρφωση και διατύπωση ακριβών προβλέψεων αναφορικά με τους ναυτιλιακούς κύκλους και την ναυλαγορά, αναδεικνύεται ως μια πολύπλοκη, πολύ-μεταβλητή διαδικασία, όπου η



πληθώρα των επιδρώντων παραγόντων επί του εξεταζόμενου συστήματος και τα διαφορετικά ποιοτικά τους χαρακτηριστικά, μπορούν με εξαιρετικά εύκολο τρόπο να επηρεαστούν από εξωτερικά γεγονότα και συνθήκες, όπως η πρόσφατη πανδημία του COVID-19.



2. Η ΑΓΟΡΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

2.1 Η ΔΟΜΗ ΤΗΣ ΑΓΟΡΑΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Όταν γίνεται αναφορά στην οικονομική έννοια της ναυτιλίας, εννοείται η ναυτιλιακή οικονομία. Με άλλα λόγια η μετακίνηση ανθρώπων και αγαθών μέσω της θάλασσας και η συνακόλουθη οικονομική δραστηριότητα.

Η ναυτιλιακή αγορά αποτελείται από πολλούς διαφορετικούς τομείς, δεν είναι απλά ένα ενιαίο σύνολο. Η αρχική διάκριση και η πιο βασική, που δύναται να γίνει, είναι εκείνη των φορτίων, που μεταφέρει ένα πλοίο και του ίδιου του πλοίου. Από τα παραπάνω διακρίνονται οι εξής αγορές:

1. **Επιβατηγός Ναυτιλία (Passenger Shipping)**
2. **Ναυτιλία Τακτικών Γραμμών (Liner Shipping)**
3. **Χύδην Φορτηγός Ναυτιλία (Bulk Shipping)**

Η **Επιβατηγός Ναυτιλία (Passenger Shipping)** απαρτίζεται από υποκατηγορίες, με βάση την αιτία του ταξιδιού και το είδος της ζήτησης (παράγωγος ή πρωτογενής). Τα πιο βασικά είδη επιβατηγών πλοίων είναι: Ferry boats, Κρουαζιερόπλοια, Catamaran, Hydrofoils, Hovercrafts (Θεοτοκάς 2014).

Στην **Ναυτιλία Τακτικών Γραμμών (Liner Shipping)** κατατάσσονται τα πλοία που αναλαμβάνουν την μετακίνηση μοναδοποιημένων ή και γενικών φορτίων, τα οποία είναι επεξεργασμένα ή τελικά προϊόντα. Με άλλα λόγια είναι προϊόντα μεταποίησης υψηλής ευαισθησίας ή αξίας. Αντίθετα με την χύδην ναυτιλία, η οποία θα αναπτυχθεί περαιτέρω παρακάτω, όπου είναι η δυνατότητα ενός πλοίου να μεταφέρει, ταυτόχρονα, πάνω από ένα φορτία και κάθε φορτίο δεν ορίζει μόνο του την μεταφορική ικανότητα του πλοίου. Οι αποστολές, εξαιτίας της φύσης των προϊόντων, δεν προτιμούν τους προκαθορισμένους θαλάσσιους δρόμους, το ελεύθερο εμπόριο και τους χρόνους άφιξης και αναχώρησης, εξαιτίας των διακυμάνσεων των ισχυουσών τιμών, αλλά προτιμούν να



επιλέξουν έναν προκαθορισμένο σταθερό ναύλο.

Οι υποκατηγορίες που έχει να διαχειριστεί ο αποστολέας είναι οι εξής:

- **Εμπορευματοκιβώτια (containerized cargo):** Είναι ο κυριότερος τρόπος μεταφοράς και μοναδοποίησης χαρακτηριστικού μεγέθους, γενικού φορτίου κιβώτια (μήκος 20 με 40 πόδια, ύψος 6-8 πόδια και πλάτος 8 ποδιών) γεμάτα με εμπορεύματα. Το TEU (twenty-foot equivalent unit) είναι η μονάδα μέτρησής του.
- **Μη μοναδοποιημένο φορτίο (loose cargo):** Είναι διαφορετικά μεμονωμένα αντικείμενα, μηχανήματα, κιβώτια, κ.τ.λ. τα οποία χρειάζονται μεμονωμένο στοίβασμα, χειρισμό και φόρτωση. Η πλειοψηφία των γενικών φορτίων (break-bulk cargo), μέχρι τα μέσα της δεκαετίας του 1960, μεταφέρονταν μη μοναδοποιημένα και στοιβάζονταν ξεχωριστά, με υλικό στοιβάσματος (dunnage). Ο κλάδος της ναυτιλίας απάντησε με την μοναδοποίηση της μεταφοράς, μετατρέποντας, την διαχείριση φορτίων, σε οικονομικότερη και γρηγορότερη, με συστήματα μοναδοποίησης και εξειδικευμένο εξοπλισμό.
- **Φορτίο στοιβαγμένο σε παλέτες (palletized cargo):** Σε αυτήν την κατηγορία, τα προϊόντα, όπως για παράδειγμα τα κιβώτια, στοιβάζονται σε παλέτες, ασφαλίζονται με ταινίες ασφαλείας και ιμάντες ενώ η διαχείριση τους γίνεται πιο εύκολη εξαιτίας αυτής της μοναδοποίησης.
- **Υγρά φορτία (liquid cargo):** Αυτά είναι τα φορτία σε υγρή μορφή, τα οποία μετακινούνται μέσα σε δεξαμενές μεγάλης χωρητικότητας, όπως βαρέλια και κιβώτια.
- **Σαμπανιαρισμένο φορτίο (pre-slung cargo):** Είναι αντικείμενα μικρού μεγέθους, όπως ξύλα
- δεμένα μεταξύ τους σε πακέτα και σανίδες.

Κατεψυγμένα προϊόντα (refrigerated cargo): Είναι τα ευπαθή αγαθά, τα οποία μεταφέρονται, σε ψυγεία – εμπορευματοκιβώτια, κατεψυγμένα.

Βαριά και δύσκολης διαχείρισης φορτία (heavy and awkward cargo): Είναι μεγάλα σε μέγεθος φορτία, των οποίων ο χειρισμός είναι δύσκολος.

Η χύδην φορτηγός ναυτιλία απαρτίζεται από τα πλοία, τα οποία μεταφέρουν χύδην υγρό φορτίο και τα πλοία, τα οποία μεταφέρουν χύδην ξηρό φορτίο. Αυτό το είδος φορτίου, προκειμένου να μειωθεί το κόστος ανά μονάδα μεταφοράς και να δεσμευτεί όλη η μεταφορική ικανότητα του πλοίου, φορτώνεται σε μεγάλες ποσότητες. Αυτά τα φορτία είναι, ως επί το πλείστο, πρώτες ύλες αλλά και μια πλειάδα προϊόντων, όπως αυτοκίνητα και κατεψυγμένα προϊόντα, για τα οποία υπάρχει ο εξής κανόνας: «ένα πλοίο-ένα φορτίο». Με βάση την συνολική μεταφορική διαδικασία, την



διαφοροποίηση του εξοπλισμού και τα φυσικά χαρακτηριστικά, προκύπτουν οι εξής υποκατηγορίες:

- Τα **χύδην υγρά φορτία** τα οποία διαχωρίζονται σε:
 - Χημικά υγρά (αμμωνία, καυστική σόδα, φωσφορικό οξύ) και φυτικά έλαια.
 - Υγροποιημένα αέρια (φυσικό αέριο και αέρια πετρελαίου).
 - Ακατέργαστο πετρέλαιο και τα προϊόντα του (ακάθαρτα και καθαρά).
- Τα βασικότερα **χύδην ξηρά φορτία (βάση ποσότητας μεταφοράς)** είναι πέντε:
 - Ο άνθρακας
 - Το Σιδηρομετάλλευμα
 - Τα σιτηρά
 - Φωσφορικό άλας
 - Ο βωξίτης

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

Επίσης, υπάρχουν τα ειδικά χύδην φορτία, των οποίων ο χειρισμός είναι απαιτητικός καθώς είναι απαραίτητος εξειδικευμένος εξοπλισμός αλλά και συγκεκριμένες διαδικασίες για την μεταφορά τους. Τέτοια φορτία είναι τα προϊόντα τα οποία μεταφέρονται σε συνθήκες ψύξης, τα οχήματα, μέρη ανεμογεννητριών, τα προϊόντα χάλυβα και τα προκατασκευασμένα σπίτια.

2.2 ΤΑ ΜΕΓΕΘΗ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΠΟΥ ΜΕΤΑΦΟΡΟΥΝ ΧΥΔΗΝ ΞΗΡΟ ΦΟΡΤΙΟ

Τα σημερινά μεγέθη πλοίων που μεταφέρουν χύδην ξηρού φορτίου διαφέρουν αρκετά από εκείνα της περιόδου της κρίσης καθώς είχε ξεκινήσει, ήδη από την λήξη του Β' Παγκοσμίου Πολέμου, η τάση γιγαντισμού των πλοίων. Αυτή η τάση προωθεί την μεγέθυνση των πλοίων και επομένως, την μεγέθυνση της προσφοράς χωρητικότητας, ενώ παράλληλα, αυξάνεται συνεχώς η ναυπήγηση μεγαλύτερων πλοίων, ώστε να αυξηθούν οι οικονομίες κλίμακας και να μειωθεί το κόστος μεταφοράς. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αυτής της τάσης είναι, μεταξύ του 1963



και 1996, όπου σημειώθηκε μια αύξηση σε 237 εκατομμύρια dwt, από 17 εκατομμύρια dwt. Με αυτόν τον γιγαντισμό επιτυγχάνονται, στον κλάδο της μεταφοράς προϊόντων, οικονομίες κλίμακας, όπως σιδηρομεταλλευμάτων και άνθρακα, αφού είχε μικρότερο κόστος, η εισαγωγή τους (Stopford 2016).

Η προαναφερόμενη μεταβολή στο μέγεθος των πλοίων σημειώνεται στον πίνακα που ακολουθεί, όπου συγκρίνονται τα μεγέθη, όπως ορίζονταν το 2003, το 2009 και το 2019.

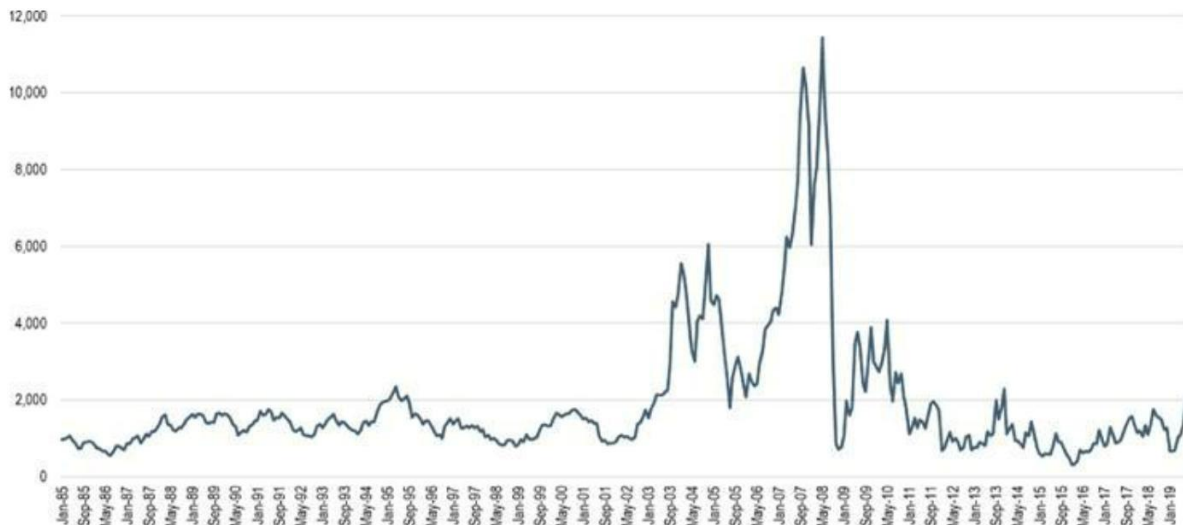
Πίνακας 1 Τα μεγέθη των πλοίων που μεταφέρουν χύδην ξηρού φορτίου της χρονιές 2003, 2009 και 2019 (πηγή: UNCTAD).

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

Οι πιο μικρές κατηγορίες πλοίων που μεταφέρουν χύδην ξηρό φορτίο είναι τα Handymax και Handysize. Ένα Handymax εμπεριέχει πέντε αμπάρια και τέσσερις γερανούς, ενώ έχει μήκος περίπου 150-200 μέτρα. Τα πλοία Supramax ανήκουν στα Handymax και σχετίζονται με πλοία άνω των 50.000 dwt. Υπάρχει, επίσης, η κατηγορία Panamax στην οποία εμπεριέχονται πλοία με το μεγαλύτερο αποδεκτό μέγεθος για να μπορεί να γίνει διέλευση από την διώρυγα του Παναμά, αναφορικά με το πλάτος, το μήκος, το ύψος και το βάθος της γέφυρας “Bridge of the Americas”. Τα πλοία που διασχίζουν την διώρυγα κατέχουν τις εξής μέγιστες διαστάσεις: πλάτος 32,26 m, μήκος 289,56 m, ύψος 57,91 m και βύθισμα 12,04 m. Τα πλοία Post-Panamax και Capesize είναι εκείνα που δεν μπορούσαν να περάσουν από την πρώτη διώρυγα του Παναμά εξαιτίας των διαστάσεών τους. Αναγκαστικά, λοιπόν, περνάνε το ακρωτήριο Cape Horn στην Νότια Αμερική. Μόνο ένας μικρός αριθμός λιμένων, παγκοσμίως, μπορούσαν να εξυπηρετήσουν αυτά τα πλοία, εξαιτίας του μεγάλου μεγέθους τους (International Marine Consultancy 2007).

2.3 BALTIC DRY INDEX (BDI)

Το 1985 δημιουργήθηκε, στο Λονδίνο, από το Ανταλλακτήριο Ναύλων (Baltic Exchange), ο Δείκτης Ναύλων (Baltic Freight Index - BFI), ο οποίος είχε τις βάσεις του στο σταθμισμένο μέσο όρο έντεκα εμπορικών διαδρομών χύδην ξηρού φορτίου και ειδικότερα, 3 άνθρακα, 1 σιδηρομεταλλευμάτων, 4 διαδρομές δημητριακών 3 χρονοναυλώσεις ταξιδιού βάση ημερήσιων στοιχείων. Ο BFI, τον Οκτώβριο του 2001, αντικαταστάθηκε από τους δείκτες Baltic Exchange Handymax Index (BHMI), Baltic Exchange Panamax Index (BPI), Baltic Exchange Capesize Index (BCI), οι οποίοι προέρχονται από το σταθμισμένο μέσο αντιπροσωπευτικών διαδρομών, με την στάθμισή τους ανάλογα με το μέγεθός τους και τον Baltic Dry Index (BDI) που αποτέλεσε τον διάδοχό του. Μια πλειάδα ανεξάρτητων ναυλομεσιτών τελούν εκτιμήσεις, σε καθημερινή βάση, οι οποίες καταθέτονται στο Baltic Exchange, το οποίο έχει, με την σειρά του, την δυνατότητα να τροποποιεί την αναλογία των διαδρομών ή τις ίδιες τις διαδρομές (Storford, 2016).



Εικόνα 1: Δείκτης BDI (Πηγή: Bloomberg, 2022, Ανακτήθηκε στις 6/10/2022 από: https://transportgeography.org/?page_id=5619)

Τον Ιανουάριο του 2018 ανακοινώθηκε από το Baltic Exchange πως θα υπήρχε αλλαγή στον δείκτη BDI, εξαιτίας της μεταβολής της φυσικής αγοράς στη γιγάντωση των πλοίων. Η αναλογία των χρονοναυλώσεων άλλαξε, την 1^η Μαρτίου, με 30% Supramax, 30% Panamax και 40% Capesize και όλα επί τον πολλαπλασιαστή 0,1. Αυτό σήμαινε πως δεν συνυπολογίζεται, πλέον, ο σταθμικός μέσος για τις χρονοναυλώσεις των Handysize, διότι ήταν



πλέον στατιστικά ασήμαντος στον υπολογισμό του BDI. Ωστόσο, η αγορά των πλοίων Handysize εξακολουθεί να εκπροσωπείται στον δείκτη Handysize 38, ο οποίος συσχετίζει 7 διαδρομές χρονοναύλωσης, με βάση ένα πλοίο Imabari 38.200 dwt, αντί για τον δείκτη που ίσχυε μέχρι το 2018, για Handysize πλοία που σχετιζόταν με πλοία 28.000 dwt σε 6 διαδρομές (Καραγεώργου, 2018).



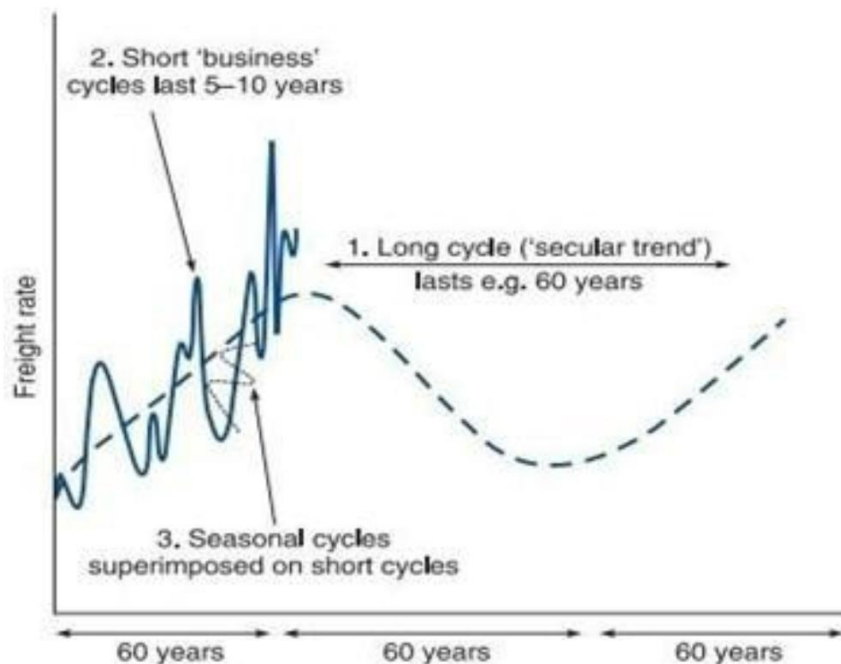
3. ΟΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΙ ΚΥΚΛΟΙ

Οι ναυτιλιακοί κύκλοι έχουν έναν εξαιρετικά σημαντικό ρόλο στον κλάδο της ναυτιλίας, διότι είναι οι διακυμάνσεις της αγοράς ναυτιλίας με μεγάλη ή μικρή διάρκεια, κατά την διάρκεια των οποίων οι επιχειρήσεις ναυτιλίας προσπαθούν να ανταπεξέλθουν στις αλλαγές της ζήτησης και της προσφοράς για μεταφορές ανθρώπων και εμπορευμάτων. Οι ναυτιλιακοί κύκλοι είναι ο κινητήριος μοχλός για τον εκάστοτε πλοιοκτήτη, εκείνο που επηρεάζει την ψυχολογία του, τα οικονομικά του και τις αποφάσεις του. Όπως θα αναφερθεί παρακάτω, η ψυχολογία συμβάλλει στην έκβαση του αποτελέσματος που επιθυμούμε. Η αγορά κατευθύνεται στην πορεία που απαιτείται για την πιο αποτελεσματική χρήση των πόρων μέσω των προσπαθειών του κάθε πλοιοκτήτη να είναι κερδοφόρος (Cullinane 2011). Ένα σύνολο από μακροχρόνιους, βραχυχρόνιους και εποχικούς κύκλους με τις ανάλογες υφέσεις και κορυφώσεις, οι αποφάσεις που λαμβάνονται και οι συνέπειές τους, το ρίσκο της έγκαιρης και σωστής πρόβλεψης του σταδίου του κύκλου, η διερεύνηση της συμπεριφοράς των ανταγωνιστών και η αντίθετη πορεία που συνήθως είναι αναγκαίο να ακολουθηθεί σε συνδυασμό με τις εξωτερικά εκπλήξεις που κατευθύνουν την αγορά, είναι στοιχεία του απρόβλεπτου και του μαγνητισμού της ναυτιλίας. Η οποία αν και εγκυμονεί κινδύνους για πλήρη οικονομική καταστροφή μιας εταιρείας ναυτιλίας και μεγάλες απώλειες, έχει και μεγάλα κέρδη σε καιρούς έντονης ρευστότητας, εφόσον ο πλοιοκτήτης, ακολουθεί την κατάλληλη στρατηγική, κόντρα στο ρεύμα και την κατάλληλη στιγμή. Όμως, η διάρκεια κάθε κύκλου είναι διαφορετική και τα στάδια ενδεχομένως να έχουν αρκετές διαφορές σε σύγκριση με εκείνα που προηγήθηκαν. Μελετάμε τους κύκλους, μαθαίνουμε από αυτούς όμως εξακολουθούν να είναι διακυμάνσεις, οι οποίες προκαλούνται συνήθως από απρόβλεπτα γεγονότα ενώ πάντοτε βασίζονται στον ανθρώπινο παράγοντα. Ειδικότερα στις αποφάσεις εκείνων που εμπλέκονται και έχουν ως αποτέλεσμα το επόμενο στάδιο του κύκλου (Stopford 2016).

3.1 ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΚΥΚΛΩΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Οι οικονομικοί κύκλοι είναι ένα χαρακτηριστικό γνώρισμα διάφορων κλάδων, μαζί και του κλάδου της ναυτιλίας. Αυτοί οι κύκλοι απαρτίζονται από ξεχωριστά τμήματα, σύμφωνα με

μελέτες αρκετών οικονομολόγων και ειδικότερα, ο Cournot μίλησε για την ανάγκη διάκρισης των περιοδικών και μακροχρόνιων διακυμάνσεων. Οι κύκλοι αποτελούνται από τρία τμήματα. Ο **μακροχρόνιος κύκλος** ή **μακροχρόνια τάση** (διακεκομμένη γραμμή) κρίνεται με την καθοδική ή ανοδική πορεία του κύκλου και πόσο δεν ευνοείται, ή ευνοείται, η επιχειρηματική δράση αντίστοιχα. Η διάρκειά του είναι αρκετά μεγάλη, ενδεικτικό παράδειγμα της οποίας απεικονίζεται στον πίνακα που ακολουθεί (60 χρόνια). Ο **επιχειρηματικός κύκλος** ή **βραχυχρόνιος κύκλος** καθορίζει την μακροχρόνια τάση σε σημαντικό βαθμό και αντανακλά τον τρόπο με τον οποίο οι επιχειρήσεις ναυτιλίας αντιλαμβάνονται τους κύκλους. Η καθοδική ή ανοδική πορεία τους επηρεάζει σημαντικά την ναυτιλιακή αγορά και η διάρκεια τους είναι, συνήθως, 3 με 12 χρόνια. Οι **εποχικοί κύκλοι** είναι συχνά επαναλαμβανόμενες διακυμάνσεις κατά την διάρκεια ενός έτους, με ενδεικτικό παράδειγμα την μεταφορά των δημητριακών, τα οποία μεταφέρονται σε πιο μικρές ποσότητες το καλοκαίρι και επομένως, εκείνη την περίοδο, η χύδην ξηρού φορτίου αγορά έχει καθοδική πορεία. Τέλη Σεπτεμβρίου με αρχές Οκτωβρίου, όπου είναι η περίοδος της σοδειάς, οι αποστολές είναι πολύ περισσότερες. Το ίδιο ισχύει και για το πετρέλαιο, συγκεκριμένα την αποθήκευσή του, για τον χειμώνα, όπου η ζήτηση είναι τεράστια στις πιο βόρειες χώρες.



Εικόνα 2: Οικονομικοί κύκλοι και τα τμήματα που τους απαρτίζουν (Πηγή: Storjford 2016)

Η μακροχρόνια τάση είναι καθοριστική για τους πιο μικρούς κύκλους και τους



προδιαγράφει, διότι έχει μεγαλύτερη διάρκεια και δεν είναι απότομη όπως οι δεύτεροι. Παρακάτω γίνεται αναφορά σε ιδέες ειδικών αναφορικά με τους βραχυχρόνιους και μακροχρόνιους κύκλους στη ναυτιλία αλλά και την οικονομία.

Ο Ρώσος οικονομολόγος Kondratieff υπήρξε θεμελιωτής της θεωρίας των μακροχρόνιων οικονομικών κύκλων, εξαιτίας της διαπίστωσης ότι υπήρξαν 3 περίοδοι ύφεσης ανάμεσα στα τέλη του 18^{ου} αιώνα και τις αρχές του 20^{ου}, με βάση χώρες της Δύσης, συγκεκριμένα την Γερμανία, την Γαλλία και τις Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής αλλά και ενώ ταυτόχρονα, αξιοποίησε την στατιστική μέθοδο σε παγκόσμιο επίπεδο. Αργότερα, ο Schumpeter εξήγησε ότι, η κινητήρια δύναμη των μακροχρόνιων κύκλων, είναι οι τεχνολογικές εξελίξεις και με βάση τους κύκλους του Kondratieff δικαιολόγησε την ανοδική τάση της πρώτης τεχνολογικής εξέλιξης (1790-1813), κατά την διάρκεια της οποίας διαδόθηκε ο ατμός, της δεύτερης (1844-1874), όπου εμφανίστηκε για πρώτη φορά ο σιδηρόδρομος και της τρίτης (1895-1916), όπου πρωτοεμφανίστηκε ο ηλεκτρισμός και οι εσωτερικής καύσεως κινητήρες. Όσον αφορά την ανοδική τάση του 1950, ο Schumpeter πρότεινε πως τον κυριότερο ρόλο είχαν οι εξελίξεις στην ηλεκτρονική και ηλεκτρική βιομηχανία, την αεροναυπηγική και την χημική βιομηχανία. Ο Γάλλος ιστορικός ο Braudel, όμως, διέκρινε τους κύκλους διαφορετικά, με διάρκεια πάνω από εκατό χρόνια και κορυφώσεις τις χρονιές 1650, 1315, 1973 και 1817. Ο κλάδος της ναυτιλίας μπορεί να επηρεαστεί από όλες τις τεχνολογικές πολιτικές και κοινωνικές μεταβολές. Χαρακτηριστικά παραδείγματα αποτελούν η περίοδος μετά το 1869, όπου η χρήση των αποτελεσματικότερων ατμόπλοιων (συγκριτικά με τα ιστιοφόρα) είχε ως αποτέλεσμα την πτώση των τιμών των φορτίων και η περίοδος μετά το 1945, όπου η διαχείριση των φορτίων έγινε πιο αποτελεσματική, αυξήθηκε το μέγεθος των πλοίων και μηχανοποιήθηκαν τα πλοία μεταφοράς χύδην φορτίων και τακτικών γραμμών.

Γενικά, οι βραχυχρόνιοι κύκλοι είναι πιο ευδιάκριτοι καθώς η ταλάντωσή τους είναι φανερή στην εναλλαγή περιόδων ευημερίας και κρίσεως, ενώ χαρακτηριστικό τους αποτελεί το γεγονός ότι, ιστορικά, επαναλαμβάνονται κατέχοντας, στα διαφορετικά στάδιά τους, κοινά γνωρίσματα και διαφορές στην διάρκειά τους. Όπως είπε, τον 19ο αιώνα, ο τραπεζίτης Λόρδος Overstone, ο οποίος αναφέρθηκε στους κύκλους του εμπορίου, είναι δυνατή η προσομοίωση και τα διάφορα στάδια των ναυτιλιακών κύκλων. Όπως ισχύει και στο εμπόριο μπορεί να θεωρηθεί πως, ένας ναυτιλιακός κύκλος, έχει τέσσερα στάδια. Αυτά τα στάδια είναι η ανάκαμψη (recovery), καταβύθιση (trough), κατάρρευση (collapse), κορύφωση (peak) και

αναλύονται παρακάτω. Στο παράδειγμά που χρησιμοποιήθηκε στην παρούσα εργασία, ο ναυτιλιακός κύκλος έχει διάρκεια ύφεσης 4 χρόνια περίπου και διάρκεια 7 χρόνων από την μία κορύφωση στην επόμενη. Η διακεκομμένη γραμμή δείχνει την τάση για ανάκαμψη στον 8^ο χρόνο, που εξαλείφθηκε και την αντικατέστησε νέα ύφεση τον 10^ο χρόνο. Οι αντι-κυκλικές παραγγελίες (counter-cycling ordering) οφείλονται για την αποτυχία ανάκαμψης, η οποία θα δημιουργούσε έναν 4-ετή κύκλο. Ειδικότερα, οι αντι-κυκλικές παραγγελίες (counter-cycling ordering) ισχύουν για την πλειοψηφία των πλοίων, γεγονός το οποίο αυξάνει την προσφορά χωρητικότητας και σε συνδυασμό με την επιθετικότητα των επιχειρήσεων ναυτιλίας, μπορεί να υπονομευτεί η ανάκαμψη του κύκλου. Επομένως, η προσφορά χωρητικότητας, υπό τις κατάλληλες συνθήκες, έχει ένα εξαιρετικά σημαντικό ρόλο καθώς θα οδηγήσει στην ανάκαμψη η οποία θα προκαλέσει την επόμενη κορύφωση του κύκλου ναυτιλίας και θα ευημερήσει η αγορά. Επιπλέον, υπάρχει περίπτωση να δημιουργηθεί μια πρόσκαιρη ανάκαμψη που δεν διατηρείται, όπως στο 15^ο έτος και επομένως, δεν δύναται να θεωρηθεί κορύφωση (Stopford 2016).



Εικόνα 3: Οι βραχύχρονοι ναυτιλιακοί κύκλοι και τα στάδιά τους

Με βάση την αγορά χύδην ξηρού φορτίου, που είναι αρκετά άστατη, δύναται να ειπωθεί πως, στην ναυτιλιακή βιομηχανία, διεισδύουν, με καθοριστικό τρόπο, οι κύκλοι της αγοράς. Οι μεταβολές στην παγκόσμια οικονομία και οι γεωπολιτικές αλλαγές επηρεάζουν σημαντικά την ναυτιλία, η οποία εκτελείται παγκοσμίως. Επομένως, η οικονομία επηρεάζει άμεσα την ναυτιλιακή αγορά. Η ναυτιλία χύδην ξηρού φορτίου αφορά την μετακίνηση πρώτων υλών της



βαριάς βιομηχανίας, όπως άνθρακας και σιδηρομέταλλευμα. Έτσι, οι μεταβολές στην προσφορά και ζήτηση χύδην ξηρού φορτίου, γεωγραφικά και οι μεταβολές στην αξιοποίησή τους, παγκοσμίως, καθορίζουν την ζήτηση για μεταφορά χύδην ξηρού φορτίου. Γενικά, αυτή η ζήτηση δύναται να λογιστεί ως περιορισμένη αναφορικά με τις τιμές των ναύλων, μέχρι ένα σημείο όπου είναι ικανοποιητικά υψηλά τα ναύλα προκειμένου να λογίζεται ως πιο ελαστική. Με βάση τα παραπάνω, μπορεί να ειπωθεί πως με την ανάπτυξη της παγκόσμιας οικονομίας, αυξάνεται η ζήτηση για πρώτες ύλες και το αντίστροφο, ενώ μειώνεται όταν προκύπτει ύφεση της οικονομίας (παράγωγος ζήτηση). Ωστόσο, τα παραπάνω αποτελούν προσωρινά γεγονότα, οπότε πρέπει να παρθούν μέτρα και για περιστασιακά γεγονότα. Ένα παράδειγμα περιστασιακού γεγονότος είναι το κλείσιμο της διώρυγας του Σουέζ. Το οποίο συνέβαλε στην τάση γιγάντωσης των πλοίων ως ένα είδος αντίμετρου για το μεγάλο κόστος που προέκυπτε από την πλεύση γύρω από την Αφρική (Scarsi 2007).

3.2 ΤΑ ΤΕΣΣΕΡΑ ΣΤΑΔΙΑ ΤΩΝ ΚΥΚΛΩΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Στην ναυτιλιακή αγορά, η ζήτηση και η προσφορά καθορίζονται, βραχυπρόθεσμα, από την κυκλική πορεία των κύκλων ναυτιλίας. Τι συμβαίνει στην ναυτιλιακή αγορά κατά την διάρκεια των σταδίων (τέσσερα στάδια); Πως αντιδρούν οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις στις αγοραπωλησίες, τις τιμές φορτίων, το κλίμα, γενικά, ως προς την αγορά και την εξέλιξή της, τις διαλύσεις πλοίων και ποια τραπεζική πολιτική ακολουθούν σε κάθε στάδιο του ναυτιλιακού κύκλου;

- Καταβύθιση (through): Σε αυτό το στάδιο παρατηρείται πλεόνασμα χωρητικότητας, γεγονός το οποίο αντανακλάται στις τιμές των ναύλων οι οποίες, συγκριτικά με το λειτουργικό κόστος των πλοίων, είναι χαμηλές. Υπάρχει μεγάλη αναμονή στους λιμένες, τα ίδια τα πλοία κινούνται αργά και εκείνα που δεν είναι ιδιαίτερα αποτελεσματικά παροπλίζονται. Οι πλοιοκτήτες δεν επιθυμούν να ρισκάρουν με επενδυτικές αποφάσεις εξαιτίας των χρηματοοικονομικών πιέσεων, των λιγότερων πιστώσεων, των χαμηλών ναύλων, με αποτέλεσμα να μειώνονται οι παραγγελίες στο βιβλίο παραγγελιών. Το τραπεζικό σύστημα, κατά την διάρκεια του κατώτατου σημείου της ύφεσης, πιέζει τόσο έντονα, εξαιτίας της έλλειψης ρευστότητας, που



ενδεχομένως να πραγματοποιηθούν κατασχέσεις και πωλήσεις σύγχρονων πλοίων με τιμή που συνεπάγεται το κόστος τους. Τα πιο παλιά πλοία δύναται να χάσουν τόση αξία που καταλήγουν να πωλούνται ως παλιοσίδερα (scrap).

- **Ανάκαμψη (recovery):** Συμβαίνει κατά την διάρκεια της περιόδου εξισορρόπησης της ζήτησης και της προσφοράς. Σε αυτό το στάδιο το λειτουργικό κόστος ξεπερνιέται από τις τιμές των ναύλων. Αρχικά, επικρατεί αβεβαιότητα για το ενδεχόμενο να κρατήσει η ανάκαμψη, ή όχι, ωστόσο το θετικό κλίμα αυξάνεται, με την πάροδο του χρόνου και την διατήρηση της ανάκαμψης. Μέχρι να βελτιωθεί η ρευστότητα και πληρούνται οι προϋποθέσεις ανάπτυξης.
- **Κορύφωση (peak):** Αυτό το στάδιο προκύπτει από την εξισορρόπηση της ζήτησης και της προσφοράς σε συνδυασμό με την απουσία πλεονάζοντος τονάζ. Το λειτουργικό κόστος είναι αρκετά χαμηλότερο σε σύγκριση με το κόστος των ναύλων με αποτέλεσμα την αύξηση των παραγγελιών για καινούργια πλοία, μέχρι τα ναυπηγεία να έχουν παραγγελίες που θα τα απασχολεί για 3-4 χρόνια. Όσο περισσότερο διαρκέσει η κορύφωση, τόσο επιτυγχάνονται μεγαλύτερα κέρδη, με αποτέλεσμα την αύξηση της ρευστότητας, της επενδυτικής ικανότητας και του ενθουσιασμού των πλοιοκτητών, ενώ, ταυτόχρονα, αυξάνεται και η προθυμία, των τραπεζών, να τους αντιμετωπίσει θετικά. Έτσι καταλήγουμε σε ένα σημείο υπερ-εμπορίου (over-trading) διότι γίνεται αγορά και μεταχειρισμένων σύγχρονων πλοίων (αν και τα μεταχειρισμένα σύγχρονα πλοία είναι πιο ακριβά από τα νεότευκτα) ώστε, οι ναυτιλιακές εταιρείες, να εκμεταλλευτούν την παρούσα κατάσταση. Επιπλέον, αγοράζεται και ένας μεγάλος αριθμός μεταχειρισμένων παλαιότερων πλοίων (πιο οικονομικά, φυσικά) την ίδια στιγμή που αυξάνεται το περιεχόμενο του βιβλίου παραγγελιών.
- **Κατάρρευση (collapse):** Σε αυτό το στάδιο, η ζήτηση ξεπερνιέται από την προσφερόμενη χωρητικότητα γεγονός το οποίο έχει ως αποτέλεσμα την καθοδική πορεία της ναυτιλιακής αγοράς. Βέβαια, είναι πολλοί οι παράγοντες που συμβάλλουν σε αυτήν την καθοδική πορεία. Δύο από αυτούς είναι ο επιχειρηματικός κύκλος και η χρονική υστέρηση (time lag), με άλλα λόγια το χρονικό διάστημα που χρειάστηκε από την παραγγελία των νεότευκτων πλοίων, όπως είδαμε στο στάδιο κορύφωσης και της παράδοσης τους. Άλλος παράγοντας είναι ένα ενδεχόμενο οικονομικό σοκ, όπως η χρηματοοικονομική κρίση του 2008, η οποία μελετάται στην παρούσα εργασία, η



πετρελαϊκές κρίσεις του 1979 και του 1973, αλλά και εκείνο που προήλθε από το ξέσπασμα της πανδημίας του ιού COVID-19, που ξεκίνησε στα τέλη του 2019. Σε τέτοιες περιόδους τα πλοία παραμένουν αναύλωτα, στις ράδες και τα λιμάνια, διότι οι ναύλοι, μειώνονται συνεχώς ή δεν υφίστανται καθόλου για τα πλοία που δεν είναι ιδιαίτερα αποτελεσματικά. Οι πλοιοκτήτες δεν αποδέχονται την καθοδική πορεία της αγοράς, η οποία μαρτυρεί την λήξη του σταδίου κορύφωσης και ταυτόχρονα, έχοντας υπόψη τις προηγούμενες υψηλές τιμές, δεν πωλούν πλοία, αν και οι τιμές τους πέφτουν ταχύτητα. Η κατάληξη είναι αναπόφευκτη, πραγματοποιείται καταβύθιση της αγοράς και ξεκινούν, τα στάδια, από την αρχή (Storford 2016).

3.3 ASSET OPERATING AND PLAY

Το asset play είναι το πλαίσιο στο οποίο λαμβάνουν, οι πλοιοκτήτες, αποφάσεις που αφορούν τις ναυλώσεις των πλοίων τους και τις αγοραπωλησίες πλοίων, ή αλλιώς το operating. Το πιο σημαντικό είναι η επιλογή της κατάλληλης στιγμής για την πώληση ή την απόκτηση πλοίων συσχετίζοντας τις τιμές των πλοίων και των ναύλων. Ακόμα μία απόφαση που χρειάζεται να πάρουν είναι το ενδεχόμενο κίνησης στην αγορά μεταχειρισμένων πλοίων (second-hand market) ή στην αγορά νεότευκτων. Στην πρώτη περίπτωση υπάρχει ένα μεγάλο Πλεονέκτημα που αφανίζει την χρονική υστέρηση η οποία είναι χαρακτηριστικό της αγοράς των Νεότευκτων, και με αυτόν τον τρόπο, αξιοποιούν με πιο άμεσο τρόπο ενδεχόμενες τρέχουσες και υποκείμενες συνθήκες στην αγορά. Η καθυστέρηση της παράδοσης των πλοίων είναι μία από τις πιο βασικές αιτίες για τις οποίες η αγορά των ναύλων έχει αυτές τις κυκλικές διακυμάνσεις. Οι πλοιοκτήτες, βλέποντας πως τα επίπεδα των ναύλων είναι πολύ υψηλά, παρασύρονται, ενεργούν παρορμητικά για να κερδίσουν το σημαντικό διαφανόμενο κέρδος και παραγγέλνουν καράβια στα ναυπηγεία, αν και αυτά ολοκληρώνονται 2 έως 4 χρόνια αργότερα. Σύμφωνα με τον Scarsi (2007), οι τιμές των ναύλων πιθανώς να μειωθούν είτε επειδή υπάρχει μείωση της ζήτησης είτε επειδή παραγγέλθηκαν πάρα πολλά πλοία κατά την περίοδο ευημερίας της αγοράς. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα την επιβάρυνση της επιχείρησης και ολόκληρης της αγοράς αφού αρχίζει να υπερβαίνει την ζήτηση η προσφερόμενη χωρητικότητα και επομένως, η ήδη δύσκολη κατάσταση που επικρατούσε στην αγορά χειροτερεύει οπότε τα νεότευκτα πλοία είναι καταδικασμένα.



Στο πλαίσιο που δημιουργεί το asset play, οι πλοιοκτήτες επιχειρούν την σωστή εκτίμηση της εξέλιξης του κύκλου ώστε να πράξουν ανάλογα. Ωστόσο, ένας ακόμα παράγοντας τους επηρεάζει, πολλές φορές, εκείνος της ψυχολογίας του πλήθους, με άλλα λόγια, την τάση των ανθρώπων να μην διενεργούν ορθολογικά, να ακολουθούν τις ενέργειες του συνόλου και να θεωρούν πως αυτό είναι το σωστό. Σύμφωνα με τον Storford (2016), ο φόβος είναι η παγίδα τους, το κέρδος είναι το κίνητρο τους και μαζί είναι τα ψυχολογικά χαρακτηριστικά των πλοιοκτητών τα οποία σχηματίζουν τον κάθε κύκλο και την διάρκειά του, με αποτέλεσμα ο καθένας να είναι διαφορετικός.

Όσον αφορά το operating, οι εταιρείες ναυτιλίας πρέπει να διαλέξουν μεταξύ της ναύλωσης κατά ταξίδι (voyage charter) και της χρονοναύλωσης (time charter). Η χρονοναύλωση είναι ένα είδος αντιστάθμισης κινδύνου διότι ο ναύλος προκαθορίζεται για ένα συγκεκριμένο χρονικό διάστημα, αποκλείοντας, όμως, την πιθανότητα απόκτησης μεγαλύτερου κέρδους κατά την πιθανή αύξηση του επιπέδου των ναύλων. Η ναύλωση κατά την διάρκεια ταξιδιού δίνει στους πλοιοκτήτες την ευκαιρία να αξιοποιήσουν την θετική πορεία της αγοράς 'spot', με τον κίνδυνο απότομης μείωσης του επιπέδου των ναύλων να είναι πάντα παρόν. Οι πλοιοκτήτες στοχεύοντας στην ελαχιστοποίηση του ρίσκου, αξιοποιούν συχνά και τα δύο είδη ναυλώσεως, με αποτέλεσμα να δημιουργείτε ένα πλαίσιο για ενδεχόμενο κέρδος από τις ναυλώσεις κατά την διάρκεια του ταξιδιού, την αποπληρωμή του κεφαλαίου μέσα από τις χρονοναυλώσεις και την εξασφάλιση της κάλυψης του λειτουργικού κόστους. Το πιο δύσκολο είναι η επιλογή της κατάλληλης στιγμής για την συγκατάθεση σε ένα ναυλοσύμφωνο και η απόφαση εφαρμογής της σωστής πάντα αναλογίας ανάμεσα στα δύο είδη ναύλωσης.

Με βάση τα παραπάνω, η στρατηγική που θα πρέπει να ακολουθήσει μια εταιρεία ναυτιλίας είναι η αγορά πλοίων τις περιόδους που η αγορά είναι στα χαμηλότερα επίπεδα, καθώς τα άδεια ναυπηγεία και οι χαμηλές τιμές των ναύλων δημιουργούν συνθήκες οικονομικής και άμεσης απόκτησης πλοίων. Από την άλλη, η πώληση πλοίων στην αγορά μεταχειρισμένων, τις περιόδους που η αγορά των ναύλων είναι στα υψηλότερα επίπεδα, την οποία θα ακολουθήσει κατάρρευση, είναι εξίσου ορθό. Σε αυτό το στάδιο (στάδιο κορύφωσης), οι τιμές αποτελούν τις υψηλότερες δυνατές, οπότε οι πλοιοκτήτες θα έχουν όφελος από τις μεγαλύτερες εισροές κεφαλαίων μέσω της πώλησης των πλοίων τους.

Ομοίως, οι εταιρείες ναυτιλίας, όντας σε μία αναπτυσσόμενη αγορά, προτιμούν θεωρητικά τις ναυλώσεις στην spot αγορά, αναφορικά με το operating του στόλου τους, ώστε να μεγιστοποιήσουν τα κέρδη τους από την άνοδο του επιπέδου των ναύλων. Εάν η αγορά είναι ασταθής, με την ύπαρξη της αίσθησης της μεταβλητότητας και την αναμονή του τέλους του ναυτιλιακού κύκλου, είναι καλύτερη η χρονοναύλωση, καθώς αφορά μεγάλες χρονικές περιόδους με προκαθορισμένα ναύλα, ενώ είναι στα υψηλά επίπεδα, με αποτέλεσμα την εξασφάλιση σημαντικών κερδών παρά την ακόλουθη κατάρρευση.



Εικόνα 4: Υπόθεση περί ορθολογικής συμπεριφοράς πλοιοκτήτη (πηγή: Scarsi, 2007)

Τα παραπάνω, όμως, είναι θεωρητικά, διότι η πραγματικότητα είναι πολύπλοκη. Μολονότι οι ναυτιλιακοί κύκλοι κατέχουν μια καθορισμένη μορφή με υφέσεις και κορυφώσεις, αποτελούν και μια ακολουθία διακυμάνσεων της οποίας η διάρκεια είναι αδύνατον να προβλεφθεί με ακρίβεια, καθώς δεν έχουν μια κανονικότητα προκειμένου να είναι δυνατή η ακριβής πρόβλεψη της χρονικής περιόδου όπου θα πραγματοποιηθεί το κάθε στάδιο ή θα ολοκληρωθεί ο κύκλος. Είναι αδύνατον να θεωρηθούν τυχαίοι, ως έναν βαθμό καθώς ενδέχεται η μείωση του κινδύνου και της αβεβαιότητας (μέχρι ένα σημείο, όχι ολοκληρωτικά), μέσω της ανάλυσης της προσφοράς και της ζήτησης μέσα από την πορεία του εμπορίου, τις εκάστοτε οικονομικές συνθήκες, το βιβλίο παραγγελιών και το μέγεθος του στόλου. Οι προβλέψεις για την πορεία της αγοράς αποτελούν άλλη μία δυσκολία καθώς αναφέρονται σε ένα ευμετάβλητο πλαίσιο το οποίο επηρεάζεται από εξωγενείς παράγοντες.

Υπάρχουν πολλές μελέτες, αναλύσεις και στοιχεία που είναι αρκετά χρήσιμα για τους πλοιοκτήτες, οι οποίοι ωστόσο μπορούν να μειώσουν το ρίσκο ως έναν βαθμό. Αναφορικά με



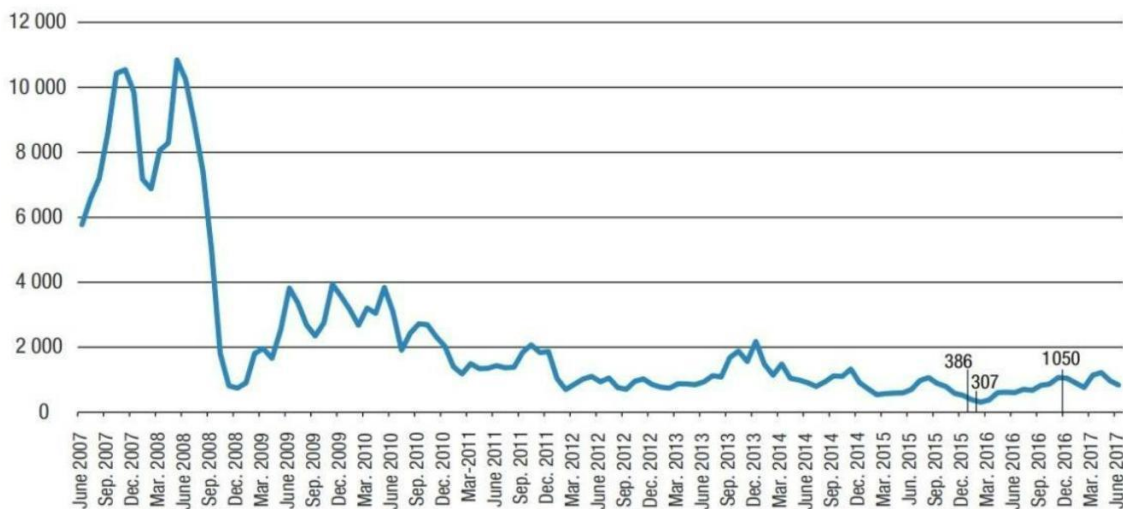
την προσφερόμενη χωρητικότητα, έχοντας γνώση του μεγέθους του παγκόσμιου στόλου, το μέγεθος του βιβλίου παραγγελιών και την ηλικία των πλοίων, είναι δυνατή η σχετικά ακριβής πρόβλεψή της, συμβάλλοντας εν μέρει σε μελλοντικές αποφάσεις για πωλήσεις ή αγορές πλοίων. Αν συμπεριλάβουμε και την χρονική υστέρηση μέχρι να παραδοθούν τα νεότευκτα πλοία, τα πράγματα γίνονται ακόμα πιο πολύπλοκα. Τέλος, το κυριότερο πρόβλημα της αντικυκλικής λειτουργίας είναι η χρηματοοικονομικές πιέσεις, διότι μια ύφεση μπορεί να έχει διάρκεια αρκετών χρόνων και επομένως, τα πλοία να μην έχουν κέρδος ή να δουλεύουν με ζημία, με αποτέλεσμα να μην υπάρχει δυνατότητα επένδυσης. Οι εταιρείες με πλοία χαμηλότερου κόστους κατέχουν υψηλά κέρδη στις καλές περιόδους της αγοράς, οπότε εκείνες μπορούν να εκμεταλλευτούν το χαμηλό κόστος και να προχωρήσουν στην αγορά πλοίων, αν και η τελευταία βρίσκεται σε ύφεση. Η ικανότητα ενός πλοιοκτήτη να «διαβάσει την αγορά» και να διαλέγει την αρμόζουσα χρονική στιγμή για την από-επένδυση ή επένδυση αποτελεί το πιο σημαντικό χαρακτηριστικό του.

Σύμφωνα με τον Scarsi (2007), η αγορά χύδην, αποτελεί την πιο κοντινή στο υπόδειγμα του τέλει ανταγωνισμού αγορά, διότι τα ναύλα θέτονται με βάση την συνεχή πληροφόρηση. Το ρίσκο που είναι διατεθειμένος να πάρει ένας πλοιοκτήτης και άλλοι σχετικοί παράγοντες, αποτελούν τον μοναδικό συντελεστή που δύνανται να παραχωρήσει ένα ανταγωνιστικό πλεονέκτημα. Ωστόσο, οι πλοιοκτήτες είναι απλά παραλήπτες των τιμών των ναύλων και το επίπεδό τους καθορίζεται από τις συνθήκες που επικρατούν στην αγορά. Αναφορικά με το asset play, έχουν σημαντικό ρόλο οι προβλέψεις των μελλοντικών τιμών των ναύλων και το που θα ισορροπήσει η αγορά. Η πληροφόρηση, η οποία δύναται να διαφέρει για κάθε παίκτη, είναι ένας από τους πιο βασικούς παράγοντες οπότε έχει σημασία ο τρόπος με τον οποίο την αντιλαμβάνεται ο καθένας. Με άλλα λόγια, ο τρόπος με τον οποίο ερμηνεύονται και εκλαμβάνονται από τον καθένα, τα σήματα που εκπέμπονται από την αγορά πιθανώς να διαφέρουν το ένα με το άλλο. Δηλαδή, παρόλο που είναι γνωστό πως η αγορά θα καταρρεύσει ή θα ανακάμψει κάποια στιγμή, ο τρόπος εκτίμησης αυτής της περιόδου είναι διαφορετικός αν και πιθανώς να έχουν όλοι τις ίδιες πληροφορίες. Η τύχη, το συναίσθημα και η εμπειρία είναι οι παράγοντες που κάνουν την διαφορά.

4. Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ ΧΥΔΗΝ ΞΗΡΩΝ ΦΟΡΤΙΩΝ ΚΑΙ Η ΠΟΡΕΙΑ ΤΗΣ ΤΗΝ ΠΕΝΤΑΕΤΙΑ 2016-2021

|| 2016

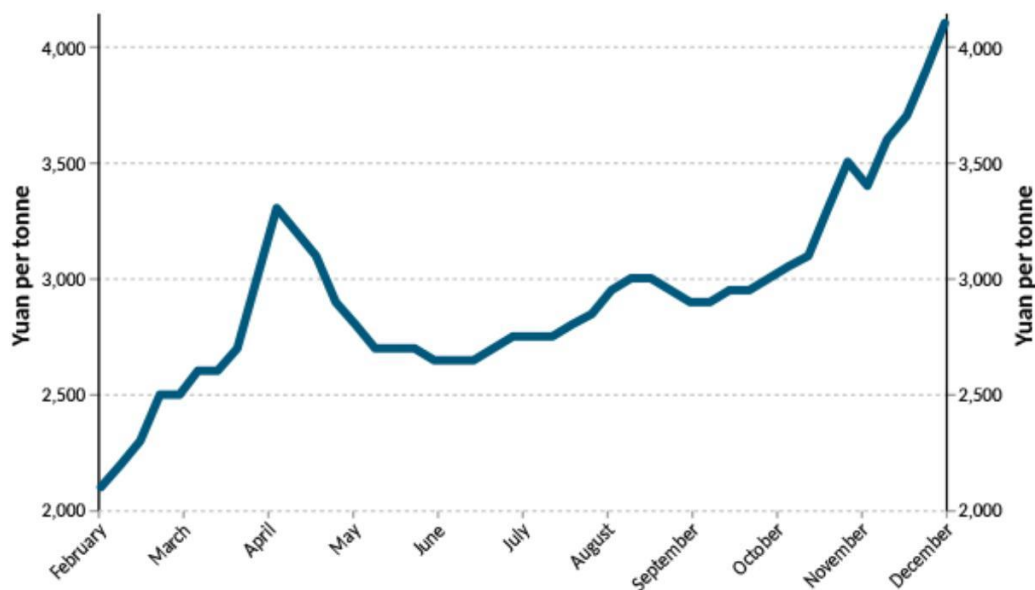
Το 2016, για την ναυτιλία χύδην ξηρών φορτίων, ήταν ακόμα μια αδύναμη χρονιά διότι οι παραδόσεις νεόκτιστων πλοίων δεν σταμάτησαν, με αποτέλεσμα να αυξηθεί η προσφερόμενη χωρητικότητα και η ζήτηση να παραμένει σε χαμηλά επίπεδα, με τις τιμές ναύλων να είναι χαμηλότεροι από ποτέ τους πρώτους μήνες του έτους. Το παραπάνω γεγονός σημειώνεται από τον δείκτη BDI, ο οποίος βρισκόταν, τον Φεβρουάριο, στα πιο χαμηλά επίπεδα που έχουν καταγραφεί, με μηνιαίο μέσο όρο 307 μονάδες και στις 10 Φεβρουαρίου σημείωσε αρνητικό ρεκόρ με 290 μονάδες. Η επίδραση αυτής της κρίσης εξακολουθεί να είναι αισθητή οχτώ χρόνια αργότερα, όπως απεικονίζεται στο παρακάτω διάγραμμα, όπου φαίνεται ο BDI με 10-ετή ορίζοντα από το 2007 έως το 2017 ώστε να γίνουν κατανοητά τα χαμηλά επίπεδα της χρονιάς.



Εικόνα 5: B.D.I. την περίοδο 2007-2017 (πηγή: UNCTAD, Review of Maritime Transport, 2017)

Σύμφωνα με τον Sand (2017), η αύξηση ζήτησης σιδηρομεταλλεύματος που είναι το 30% όλης της ζήτησης στην αγορά χύδην ξηρού φορτίου, είχε ως αποτέλεσμα την αύξηση της ζήτησης μεταφοράς, το 2016 κατά 2,17%. Κατά την διάρκεια του έτους, οι εισαγωγές της Κίνας,

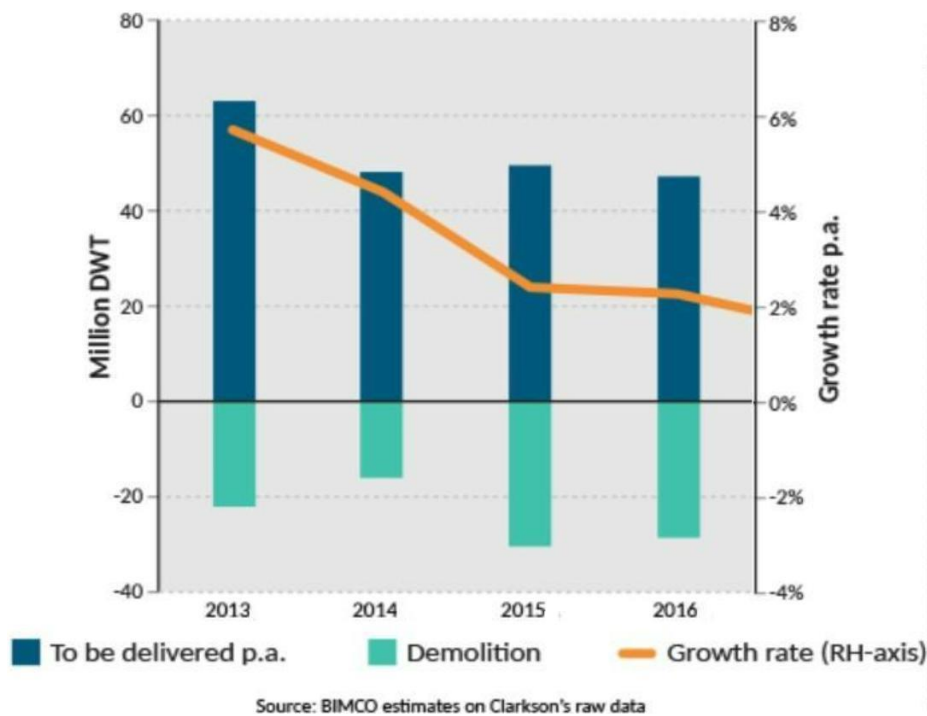
η οποία είναι ο κυριότερος παίκτης, αυξήθηκαν κατά 7,5% αν και είχαν μειωθεί παγκοσμίως. Η κινέζικη κυβέρνηση υιοθέτησε οικονομικές και δημοσιονομικές πολιτικές με σκοπό την οικονομική ανάπτυξη, μέσω ανάπτυξης σχετικών υποδομών και κατασκευών, με αποτέλεσμα την αύξηση της ζήτησης χάλυβα. Παράλληλα, αυξήθηκαν οι τιμές του χάλυβα θερμής έλασης της Κίνας σε 4.060 Yuan ανά τόνο (585 δολάρια) τον Δεκέμβριο, από 2.705 Yuan ανά τόνο (390 δολάρια) τον Ιούνιο, όπως φαίνεται στο Διάγραμμα που ακολουθεί.



Εικόνα 6: Κινέζικος χάλυβας θερμής έλασης και οι τιμές του το έτος 2016 (πηγή: BIMCO, 2017)

Με την αύξηση των εισαγωγών σιδηρομεταλλευμάτων της Κίνας, αυξήθηκαν, προς το τέλος της χρονιάς, τα ναύλα. Συγκεκριμένα εκείνα των πλοίων Capesize, τα οποία ήταν οι πιο βασικοί μεταφορείς τους προς την Κίνα. Ωστόσο, οι εξαγωγές της Ινδονησίας κάλυψαν το μεγαλύτερο ποσοστό της ζήτησης άνθρακα, με αποτέλεσμα η αγορά χύδην ξηρών φορτίων να μην μπορεί να αξιοποιήσει την κατάσταση. Αυτό συνέβη γιατί, σε αντίθεση με το 2013 όπου η Κίνα είχε μεγάλη συνεισφορά στην ζήτηση άνθρακα με εισαγωγές από χώρες με μεγάλη απόσταση από την ίδια, η διαδρομή ήταν πλέον πολύ πιο μικρή. Τελικά, οι εισαγωγές άνθρακα σημείωσαν μείωση κατά 0,6% παγκοσμίως, αλλά η αγορά χύδην ξηρού φορτίου κατάφερε να στηριχθεί από τα σιτηρά και διάφορα δευτερεύοντα φορτία προκειμένου να υπάρξει τουλάχιστον μια αύξηση της ζήτησης.

Σύμφωνα με τον Sand (2017), αναφορικά με την προσφορά δεν σταμάτησε η τάση ώστε να παύσει η μεγέθυνση του στόλου των πλοίων χύδην ξηρού φορτίου μέσω της αύξησης των διαλύσεων (29 εκατομμύρια dwt) και διακοπών ή αναβολών παραδόσεων νεόκτιστων πλοίων κατά την διάρκεια της χρονιάς. Η προσφερόμενη χωρητικότητα αυξήθηκε κατά 2,22% με την εισαγωγή 47 εκατομμύρια dwt, ενώ ήταν ένας από τους πιο χαμηλούς ρυθμούς για μεγέθυνση του στόλου από το 1999, όπως φαίνεται στο Διάγραμμα που ακολουθεί.



Εικόνα 7: Η αύξηση του στόλου χύδην ξηρών φορτίων την περίοδο 2013-2016 (πηγή: BIMCO, 2017)

Επομένως, η αύξηση της ζήτησης και ο εν μέρει έλεγχος της προσφοράς είχαν ως αποτέλεσμα την βελτίωση των συνθηκών που επικρατούσαν στην ναυλαγορά κατά το δεύτερο εξάμηνο, με τον δείκτη BDI να έχει ανοδική πορεία με αποκορύφωμα τον Δεκέμβρη με 1.050 μονάδες, τα οποία όμως εξακολουθούσαν να αποτελούν χαμηλά επίπεδα σε σύγκριση με εκείνα της δεκαετίας, όπως απεικονίζεται στο παραπάνω Διάγραμμα. Σύμφωνα με το UNCTAD (2017) και τον Sand (2017), σημειώθηκε πτώση του μέσου όρου των αποδόσεων, σε κάθε κατηγορία πλοίων, με ζημία 4.000\$ την ημέρα.

Η αγορά των πλοίων Capesize, την παρούσα χρονιά, ήταν ευμετάβλητη με έντονες



πιέσεις. Οι αδυναμίες των αγορών των βασικών φορτίων, η μεγάλη προσφορά και άλλες μακροοικονομικές συνθήκες εμπόδισαν την επιτυχία της αγοράς. Η πτώση των ναύλων έφτανε, τον Μάρτιο, τα 696\$ την ημέρα, για Capesize πλοία με μέσο όρο τεσσάρων χρονοναυλώσεων του Baltic Exchange, γεγονός το οποίο είχε ως αποτέλεσμα τον παροπλισμό μεγάλου αριθμού πλοίων. Το δεύτερο εξάμηνο υπήρξε μια ανάκαμψη των ναύλων, εξαιτίας της ανόδου του εμπορίου σιδηρομεταλλεύματος, της ανοδικής πορείας της ζήτησης που είδαμε παραπάνω αλλά και τις χαμηλές τιμές των ναύλων στην αγορά άνθρακα, για την μεγάλη διαδρομή Δημοκρατίας της Κορέας, Ινδίας και Κολομβίας. Ωστόσο, εξακολουθούσε να υπάρχει υπερπροσφορά παρά την μεγέθυνση του στόλου με πολύ χαμηλό ρυθμό, στις αυξήσεις των διαλύσεων και στις αναβολές παραδόσεων. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα τις θετικές αποδόσεις για πλοία, με μέσο όρο τέσσερις χρονοναυλώσεις Capesize, με 11.447\$ ημερησίως τους τελευταίους τρεις μήνες και ετήσιο μέσο όρο 6.360\$ ημερησίως.

Εξαιτίας της μεγάλης προσφοράς χωρητικότητας και της πτώσης του εμπορίου του άνθρακα, τα πλοία Panamax αντιμετώπισαν πιέσεις με τους ναύλους τους. Σύμφωνα με το Baltic Exchange (2017), οι χρονοναυλώσεις, με μέσο όρο τεσσάρων διαδρομών, ήταν 5.615\$ ημερησίως. Επιπλέον, στο τέλος της χρονιάς είχε φτάσει τα 10.928\$ από τα 3.031\$ ημερησίως που είχε στην αρχή του έτους. Με άλλα λόγια, ο περιορισμός της μεγέθυνσης του στόλου τους, το εμπόριο σιτηρών από την Νότια Αμερική και η ανάπτυξη του εμπορίου του άνθρακα συνέβαλαν στην βελτίωση των συνθηκών και για αυτήν την κατηγορία πλοίων. Σύμφωνα με τους Clarksons (2017), ο στόλος των Panamax, με αύξηση 0,6%, είχε το πιο μικρό ρυθμό μεγέθυνσης.

Τα πιο μικρά πλοία Handysize και Supramax είχαν πορεία ανάλογη με εκείνη των πιο μεγάλων πλοίων που προαναφέρθηκαν. Τα ναύλα ήταν εξαιρετικά χαμηλά το πρώτο εξάμηνο με αποτέλεσμα την ανισορροπία της ζήτησης και της προσφοράς. Αρκετοί πλοιοκτήτες αναγκάστηκαν να ακυρώσουν ή να αναβάλουν τις παραδόσεις νέων πλοίων τα οποία είχαν ήδη παραγγείλει αλλά και να παροπλίσουν τα πλοία τους. Οι τελευταίες ενέργειες μείωσαν την προσφορά και μαζί με την αύξηση της ζήτησης, το δεύτερο εξάμηνο, για χύδην ξηρά φορτία, είχαν θετικά αποτελέσματα στην αγορά. Σύμφωνα με το UNCTAD (2017), ο μέσος όρος των ναύλων έξι διαδρομών χρονοναυλώσεων, τους τελευταίους τρεις μήνες του έτους, για τον Baltic Handysize Index ήταν 6.988\$ ημερησίως, με τον ετήσιο μέσο όρο να φτάνει τα 5.244\$ ημερησίως, περίπου 100 μονάδες πιο χαμηλά από το περασμένο έτος (5.355\$ ημερησίως). Αντίστοιχα, για το BSI, ο μέσος όρος έξι διαδρομών χρονοναυλώσεων έφτανε τα 8.418\$

ημερησίως τους τελευταίους τρεις μήνες του έτους, με τον μέσο όρο της χρονιάς να φτάνει τα 6.270\$ ημερησίως, αρκετά πιο χαμηλός από το προηγούμενο έτος (6.922\$ ημερησίως).

|| 2017

Το 2017, σημειώθηκε στην αγορά χύδην ξηρού φορτίου μια σημαντική ανάκαμψη, εξαιτίας του ρυθμού αύξησης της ζήτησης για τα φορτία, η οποία πλέον είχε ξεπεράσει τον ρυθμό κατά τον οποίο μεγάλωνε ο στόλος. Αιτία της αύξησης της ζήτησης ήταν η άνοδος του θαλάσσιου εμπορίου παγκοσμίως κατά 1,60% το 2016, με τον αντίστοιχο αριθμό να φτάνει το 4%, το 2017, με τα σιτηρά και τον άνθρακα να έχουν καθοριστικό ρόλο και το σιδηρομετάλλευμα να τα ακολουθεί. Σημειώθηκε αύξηση και των τριών κατά 5%, με τα δευτερεύοντα χύδην ξηρά φορτία να έχουν αύξηση κατά 2%, όπως φαίνεται στον παρακάτω Πίνακα.

Πίνακας 2: Το εμπόριο χύδην ξηρών φορτίων κατά την περίοδο 2015-2017 (πηγή: UNCTAD, 2018, based on Clarksons Research)

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

Το παγκόσμιο θαλάσσιο εμπόριο γνώρισε μεγάλη ανάπτυξη το 2017, γεγονός το οποίο, σε συνδυασμό με το εμπόριο του άνθρακα, την εισαγωγή σιδηρομεταλλεύματος και άλλους



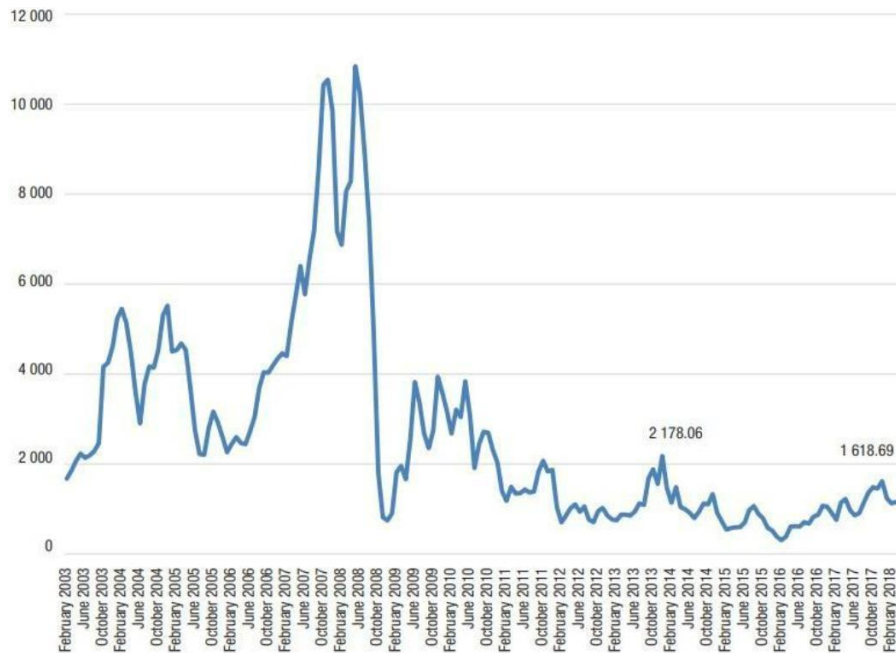
δευτερεύοντες παράγοντες, συνέβαλαν στην άνοδο της αγοράς χύδην ξηρών φορτίων. Το εμπόριο άνθρακα αυξήθηκε κατά 5,8%, το 2017, εξαιτίας της αύξησης των εισαγωγών στην Νότια Κορέα, την Ιαπωνία, την Κίνα και άλλες περιοχές της Νοτιοανατολικής Ασίας, με τις μεγαλύτερες χώρες εξαγωγής να είναι η Ινδονησία και η Αυστραλία με τις ΗΠΑ να τις ακολουθούν.

Επιπλέον, αυξήθηκε το εμπόριο σόγιας, δημητριακών και σιτηρών φτάνοντας, το 2017, τους 515,1 τόνους, (7,1% αύξηση από το προηγούμενο έτος), με κύρια χώρα εξαγωγών τις ΗΠΑ. Συγκεκριμένα, αναφορικά με τη σόγια, αυξήθηκαν οι εισαγωγές από τις ΗΠΑ και την Βραζιλία στην Κίνα, κατά 14,7%. Η Κίνα αποτέλεσε τον βασικότερο εισαγωγέα έχοντας τα 2/3 της ζήτησης παγκοσμίως, με την Δυτική Ασία και την Αφρική να ακολουθούν.

Η Κίνα αποτελεί, επίσης, τον βασικότερο εισαγωγέα σιδηρομεταλλεύματος (με ποσοστό μεγαλύτερο του 70% της παγκόσμιας ζήτησης να ανήκει στην ίδια), με τις εισαγωγές να αυξάνονται κατά 4% το 2017, (1,1 δις τόνους). Η αέναη ανάπτυξη της χαλυβουργίας και η αξιοποίηση σιδηρομεταλλεύματος καλύτερης ποιότητας, σε σύγκριση με το εγχώριο, είχαν ως αποτέλεσμα την αύξηση των εισαγωγών, ως επί το πλείστον από Νότια Αφρική (4%), Βραζιλία (21%) και Αυστραλία (3/2 των εισαγωγών).

Επίσης, παρατηρήθηκε μια ανάπτυξη των δευτερευόντων χύδην ξηρών φορτίων, κατά 2,2%, με συνακόλουθη αύξηση της ζήτησης για μεταλλεύματα νικελίου, παλιοσίδερα και βωξίτη. Η αναμόρφωση της Κίνας οδήγησε στην αναδιάρθρωση της ζήτησης για εγχώρια προϊόντα σιδήρου και ταυτόχρονα μείωσε της εξαγωγές της, υπονομεύοντας το εμπόριο δευτερευόντων χύδην ξηρών φορτίων. Υπήρξε αύξηση του εμπορίου βωξίτη (19,5%), με εξαγωγές από Βραζιλία, Αυστραλία, Γουινέα και Ινδία στην Κίνα η οποία αποτελούσε και τον κύριο εισαγωγέα. Παράλληλα, υπήρξε αύξηση κατά 7,6% στο εμπόριο μεταλλεύματος νικελίου με κυριότερη χώρα εξαγωγής την Ινδονησία.

Από την άλλη, υπήρξε η ανάγκη περιορισμού της περαιτέρω μεγέθυνσης του στόλου κατά 3% το 2017, με μείωση των παραγγελιών στα 20 εκατομμύρια gross tons και την αύξηση των διαλύσεων πλοίων στα 8 εκατομμύρια gross tons. Ως εκ τούτου, σημειώθηκε ανάκαμψη του δείκτη BDI έπειτα από μια από πιο κακές περιόδους του και με μέσο όρο του 2017, τις 1.153 μονάδες, όπως απεικονίζεται και στο Διάγραμμα που ακολουθεί.



Εικόνα 8: B.D.I. την περίοδο 2007-2018(πηγή: UNCTAD, *Review of MaritimeTransport*, 2018)

Καθώς η μεγέθυνση του στόλου ήταν μικρότερη της αύξησης της ζήτησης για χύδην ξηρά φορτία, όλοι οι σχετικοί ναυτιλιακοί τομείς ανέκαμψαν, με μια ετήσια αύξηση κατά 77% και μέσο όρο αποδόσεων τα 10.986\$ ημερησίως το 2017. Η ναυλαγορά των πλοίων Capesize αυξήθηκε σημαντικά εξαιτίας των εισαγωγών της Κίνας σε σιδηρομετάλλευμα και της ανόδου του εμπορίου άνθρακα, με τις τιμές των ναύλων να διπλασιάζονται σε σύγκριση με το 2016, για τέσσερις διαδρομές με μέσο όρο χρονοναυλώσεων του BCI τα 14.227\$ και για πέντε διαδρομές τα 15.291\$.

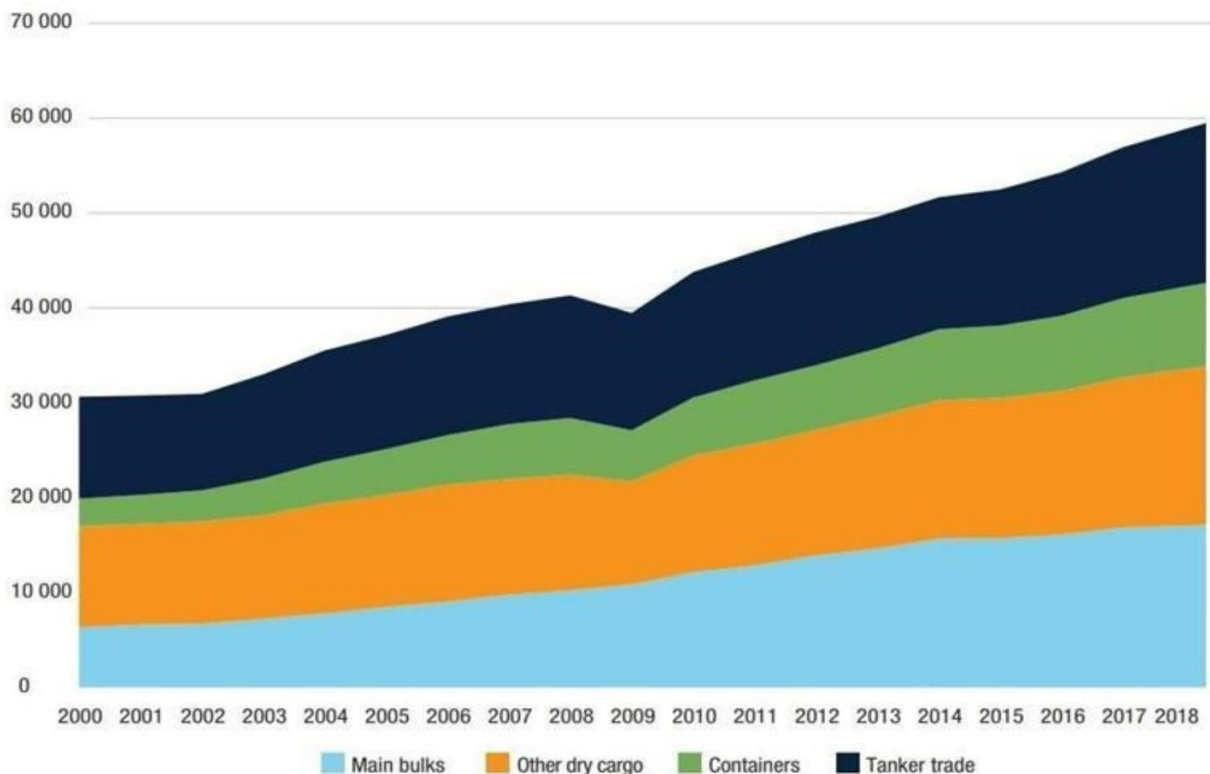
Η αύξηση στο εμπόριο των σιτηρών, του άνθρακα και άλλων δευτερευόντων χύδην ξηρών φορτίων ήταν οι κυριότερες αιτίες βελτίωσης της ναυλαγοράς Panamax πλοίων μετά από μια εξαιρετικά κακή χρονιά. Η προσφορά, από την άλλη, είχε παράμεινε σε λογικά επίπεδα (2,7%) συμβάλλοντας στην εξισορρόπηση της προσφοράς με της ζήτησης. Σημειώθηκε, επίσης, ετήσια αύξηση κατά 75%, αναφορικά με τον μέσο όρο τεσσάρων διαδρομών χρονοναυλώσεων του BPI στα 10.570\$ ημερησίως.

Σύμφωνα με το UNCTAD (2018), σημειώθηκε 46% αύξηση του μέσου όρου έξι διαδρομών χρονοναυλώσεων του BSI, συγκριτικά με το έτος 2016, με 9.185\$ ημερησίως και 54% αύξηση του μέσου όρου έξι διαδρομών χρονοναυλώσεων του Baltic Handysize Index, με 7.662\$ ημερησίως.



|| 2018

Το θαλάσσιο εμπόριο αποτελεί τα 4/5 του παγκοσμίου εμπορίου, αν και σημειώθηκε ελαφριά πτώση το 2018 (2,7%), όμως εξαιτίας υψηλής αβεβαιότητας και οικονομικών δεικτών σημειώθηκαν αλλαγές στις εμπορικές δραστηριότητες και την οικονομία. Το 2018 το παγκόσμιο εμπόριο μέσω της θάλασσας έφτασε τους 11 δις τόνους, με την σημαντική συνεισφορά των κύριων χύδην ξηρών φορτίων, με επίσης σημαντικό ρόλο να έχουν τα δευτερεύοντα χύδην ξηρά φορτία, το πετρέλαιο, τα χημικά και τα αέρια. Γενικότερα, η ναυτιλία χύδην ξηρών φορτίων αποτελεί σημαντικό ποσοστό των ποσοτήτων εκατομμυρίων τόνων που φορτώνονται ετησίως, με τα τρία βασικότερα να είναι χύδην ξηρά φορτία, το 2018. Συγκεκριμένα, τα δευτερεύοντα χύδην ξηρά φορτία αποτελούσαν το 25,8%, τα μοναδοποιημένα φορτία το 24% και το 40% του εμπορίου ξηρών φορτίων, ενώ το 10,2% που παραμένει αποτελούνταν από γενικό φορτίο (general cargo) και άλλα ξηρά φορτία. Σύμφωνα με τους Clarksons (2018), τα τονομίλια παρουσιάζουν λίγο πιο ταχύ ρυθμό ανάπτυξης από τους φορτωμένους τόνους, όπως φαίνεται στο Διάγραμμα.





Εικόνα 9.: Το παγκόσμιο θαλάσσιο εμπόριο την περίοδο 2000-2018, με εκτίμηση σε τόνους (πηγή: UNCTAD, *Review of Maritime Transport*, 2019)

Το 2018, φαίνεται μια άνοδος του εμπορίου, των χύδην ξηρών φορτίων, κατά 2,6%, 4% πιο χαμηλή από το 2017 με διαφορετικές τάσεις στο εκάστοτε αγαθό. Αναφορικά με τα κύρια χύδην ξηρά φορτία, ο άνθρακας, με ρυθμό ανάπτυξης 5.1% το 2017, είχε τον βασικότερο ρόλο, αν και αντιμετώπιζε δυσκολίες εξαιτίας της χαμηλής ζήτησης από την Ευρωπαϊκή Ένωση (διαφοροποίηση των πηγών ενέργειας) και των περιβαλλοντικών επιπτώσεων ενώ συνέβαλε στην ανάπτυξη των τριών βασικότερων φορτίων με ρυθμό 1,9%. Το εμπόριο των τελευταίων σημείωσε ανάπτυξη, με ετήσιο μέσο όρο 5,9% (εκτός από το 2015), τα τελευταία είκοσι χρόνια. Ωστόσο, το 2018, η άνοδος του εμπορίου πλησίαζε το μηδέν. Με το εμπόριο άνθρακα να αποτελεί το 24.1% και το εμπόριο σιδηρομεταλλεύματος το 28,2% του παγκόσμιου χύδην ξηρού εμπορίου, είναι φανερό η εξάρτηση της ναυτιλίας από αυτά τα αγαθά αλλά και από την Κίνα, η οποία έχει πρωταγωνιστικό ρόλο εξαιτίας των εισαγωγών της (43,5% των χύδην ξηρών φορτίων του παγκόσμιου εμπορίου μέσω της θάλασσας).

Το πρόγραμμα αναμόρφωσης της προσφοράς και οι περιβαλλοντικές πολιτικές της Κίνας είχαν ως αποτέλεσμα τον περιορισμό της παραγωγής εγχώριου άνθρακα και την συνακόλουθη εύνοια των εισαγωγών. Αυτές οι εισαγωγές κάλυπταν το 19% του παγκόσμιου εμπορίου άνθρακα, οπότε το τελευταίο στηρίχθηκε πολύ στην αύξηση από την Κίνα. Υπήρξε, επίσης, αύξηση στις εισαγωγές της Ινδίας, κατά 12,8%. Η Αυστραλία και η Ινδία παρέμειναν χώρες με πολλές εξαγωγές, οι οποίες είχαν αυξηθεί από το 2017.

Το εμπόριο σιδηρομεταλλεύματος, από την άλλη, περιορίστηκε το 2018 εξαιτίας τριών παραγόντων. Αρχικά, σημειώθηκε περιορισμός της προσφοράς από την Βραζιλία και την Αυστραλία, οι οποίες κάλυπταν περισσότερο από το 80% της συνολικής προσφοράς. Στην συνέχεια, υπήρξε αύξηση της χρήσης scrap στην κινέζικη χαλυβουργία. Τέλος, υπήρξε αύξηση της χρήσης των αποθεμάτων σιδηρομεταλλεύματος που ήδη υπήρχαν στην Κίνα.

Αναφορικά με τα σιτηρά, σημειώθηκε πτώση με αρνητικό ρυθμό ανάπτυξης (-1,1%) εξαιτίας της χαμηλότερης προσφοράς και των δασμών κάποιων χωρών. Για παράδειγμα, οι εισαγωγές σόγιας από την Κίνα – με την ναυτιλιακή εξάρτηση να είναι φανερό – μειώθηκαν κατά 8,3%, παρά την αύξηση των εξαγωγών σόγιας της Βραζιλίας κατά 10%, διότι οι εξαγωγές των ΗΠΑ είχαν μειωθεί κατά 1,4%.

Σύμφωνα με το UNCTAD (2019), μέταλλα όπως εκείνα του νικελίου και μαγγανίου, αλλά και βωξίτης και τσιμέντο, των οποίων οι εισαγωγές από την Κίνα αυξάνονται συνεχώς (ειδικά οι εξαγωγές βωξίτη της Γουινέας, που είχαν ως αποτέλεσμα τον πρωταγωνιστικό της ρόλο) και σε συνδυασμό με τις αλλαγές στην παραγωγή χάλυβα, είχαν σημαντικό ρόλο στην ανάπτυξη του εμπορίου των χύδην ξηρών φορτίων κατά 3,7%.

Πίνακας 3: Εμπόριο χύδην ξηρών φορτίων την περίοδο 2017-2018 (πηγή: UNCTAD, 2019 based on Clarksons Research)

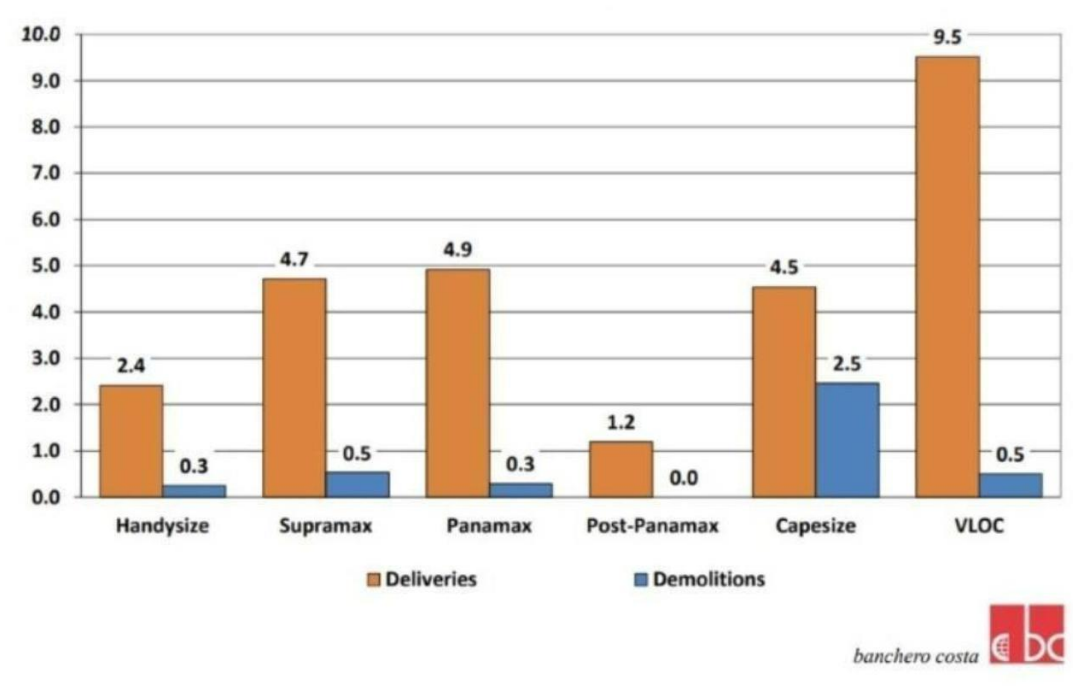
	2017	2018	Percentage change 2017-2018
Major bulks ^a of which:	3 151	3 210	1.9
Iron ore	1 473	1 476	0.2
Coal	1 202	1 263	5.1
Grain	476	471	-1.1
Minor bulks of which:	1 947	2 020	3.7
Steel products	392	390	-0.5
Forest products	365	378	3.6
Total dry bulks	5 098	5 230	2.6

Αναφορικά με την προσφορά, ο στόλος των bulk carriers δεν μεγάλωσε ιδιαίτερα με ποσοστό λίγο πιο κάτω από το 3%, με 23,3 εκατομμύρια dwt πιο πάνω από το 2017. Πιο συγκεκριμένα 225 πλοία, αν και οι παροπλίσεις βρίσκονταν σε ιστορικά χαμηλά επίπεδα. Με βάση εκθέσεις του shipbroker Banchero Costa, 266 πλοία χύδην ξηρού φορτίου παραδόθηκαν το 2018 με 27,3 εκατομμύρια dwt, όταν το 2017 ήταν 37,1 εκατομμύρια dwt και 427 πλοία, ενώ το περασμένο χαμηλό επίπεδο ήταν του 2008 με 22,7 εκατομμύρια dwt και 300 πλοία. Σύμφωνα με τις παραπάνω μελέτες τα πλοία που παραδόθηκαν, πρώτα ήταν τα Supramax, όντας το 29% του συνόλου, με 76 πλοία (4,7 εκατομμύρια dwt), ενώ σύμφωνα με τα deadweight στην πρώτη θέση βρίσκονταν τα Capesize πλοία με ποσοστό 35% και 9,5 εκατομμύρια dwt (26 πλοία).

Επιπλέον, οι αποσυναρμολογήσεις πλοίων που μεταφέρουν χύδην ξηρά φορτία ήταν ιστορικά χαμηλές φτάνοντας τους 4 εκατομμύρια dwt και τα 41 πλοία. Οι αντίστοιχες τιμές του 2017 ήταν 13,6 εκατομμύρια dwt και 192 πλοία. Τα Capesize είχαν την πρώτη θέση με 2,5 εκατομμύρια dwt (61%) και 15 πλοία (37%) να διαλύονται μέσα στην χρονιά.

Ανακεφαλαιώνοντας, με βάση τον Roussanoglou (2019), στο κομμάτι του αριθμού πλοίων παρουσιάστηκε η μεγαλύτερη αύξηση στα Panamax (57), τα Handysize (59) και τα

Supramax (64) ενώ σε όρους deadweight τα Capesize είχαν την πιο σημαντική αύξηση, όντας μεγαλύτερα, κατά 24 πλοία και 9 εκατομμύρια dwt.



Εικόνα 10: 2018: Διαλύσεις και παραδόσεις Dry Bulk Carriers σε DWT (πλοία άνω των 20.000dwt) (πηγή: <http://www.bancosta.com/>)

Η αγορά ανέκαμψε το 2017 με 1.145 μονάδες μέσο όρο ενώ η ανάκαμψη αυτή συνεχίστηκε και το 2018, με μέσο όρο 1.352 μονάδες αν και παρατηρήθηκε πτώση στο τέλος του έτους.

Το 2018, με την ανάκαμψη της αγοράς να συνεχίζεται, οι τιμές των ναύλων για χρονοναυλώσεις Capesize πλοίων είχαν 16.529\$ μέσο όρο ημερησίως. Αποτέλεσε τον πιο υψηλό μέσο όρο από το 2011, με τα κεφαλαιακά και λειτουργικά κόστη να καλύπτονται από τους πλοιοκτήτες. Ο ευμετάβλητος χαρακτήρας της αγοράς Capesize διατηρήθηκε με το 5 Time Charter Average να βρίσκεται ανάμεσα στα 7.052\$ μέχρι 27.283\$ ημερησίως. Αναλυτικότερα, τους πρώτους τρεις μήνες του έτους ο μέσος όρος ήταν 12.962\$ ημερησίως, το δεύτερο τρίμηνο 14.980\$ ημερησίως, το τρίτο 22.207\$ ημερησίως και το τέταρτο 15.829\$ ημερησίως. Αποτέλεσμα των παραπάνω ήταν πως απρόβλεπτοι παράγοντες επηρέασαν την αγορά, όπως οι καιρικές συνθήκες και η επισκευή ή κατασκευή υποδομών με το καλοκαίρι και τον



Ιανουάριο να αποτελούν την καλύτερη περίοδο για την αγορά, οδηγώντας στην αδυναμία του τελευταίου τριμήνου το οποίο κατά κανόνα είναι δυνατό. Αυτό συνέβη διότι με την πάροδο του καλοκαιριού, επικράτησε ανασφάλεια σχετικά με την πορεία της οικονομίας εξαιτίας του εμπορικού πολέμου ΗΠΑ-Κίνας.

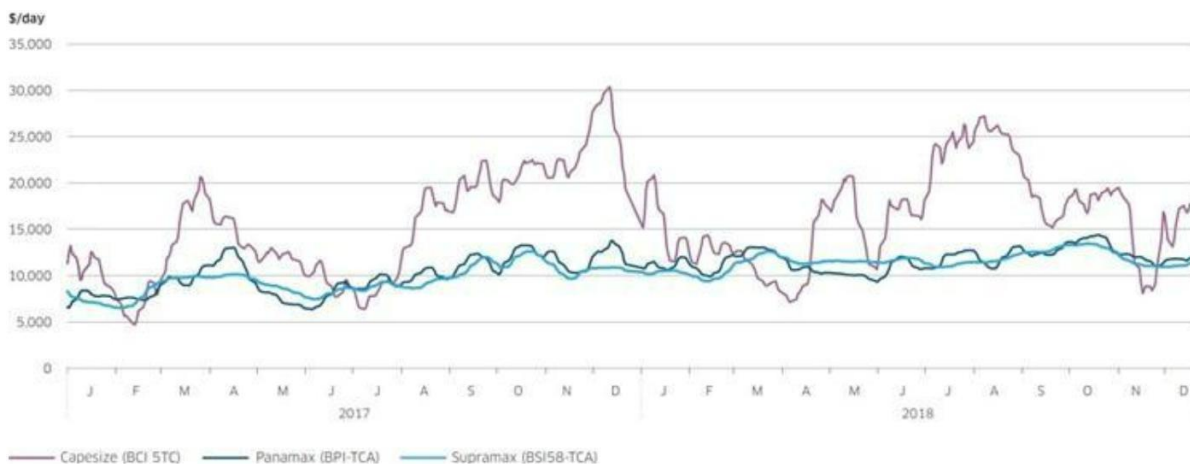
Το 2018 ήταν το έτος για το οποίο υπήρχαν προσδοκίες για σταθερότητα στην αγορά ναύλων των πλοίων Panamax, όμως η χρονιά ξεπέρασε τα προηγούμενα τρία χρόνια. Ο μέσος όρος τεσσάρων διαδρομών χρονοναυλώσεων (4TC) Panamax ήταν περίπου 11.651\$ το 2018, συγκριτικά μεγαλύτερος από το 2015 (5.560\$), το 2016 (5.561\$) και το 2017 (9.766\$). Η χρονιά αυτή χαρακτηρίζεται από τον εμπορικό πόλεμο Κίνας-ΗΠΑ, ο οποίος επηρέασε το εμπόριο σόγιας. Το 2017 οι εξαγωγές σόγιας των ΗΠΑ στην Κίνα έφταναν 22 εκατομμύρια τόνους, αριθμός που πλέον αναπληρώνεται από τις εξαγωγές άλλων χωρών. Η χρονιά επηρεάστηκε, επίσης, από τους περιορισμούς των εισαγωγών άνθρακα της Κίνας για την υποστήριξη της εγχώριας αγοράς. Έτσι, μετά το Νοέμβριο, όταν η Κίνα άγγιξε το προκαθορισμένο όριο, έκανε παύση στις εισαγωγές. Αναφορικά με τις τιμές των ναύλων, υπήρξε σταθερά ανοδική πορεία (με ορισμένες διακυμάνσεις) από το τέλος του 2017. Τους πρώτους τρεις μήνες η ροπή του 2017 διατηρήθηκε, με αποτέλεσμα ο μέσος όρος του διαδρομών Panamax του 4TC να ξεπερνάει τα 10.000\$ ημερησίως, διαμορφώνοντας ένα καλό κλίμα το οποίο κράτησε όλο το έτος προωθώντας την πεποίθηση πως το τελευταίο τρίμηνο θα είναι καλό. Αναφορικά με τα μεγάλα δρομολόγια προς Άπω Ανατολή, τα ναύλα για σιτηρά μέσω του Βόρειου Ατλαντικού κυμαίνονταν ανάμεσα στα 13.500\$ με 15.000\$ ballast bonus, στον Ειρηνικό Ωκεανό στα 9.000\$ ενώ στα μέσα Απριλίου μέσω της ανατολικής πλευράς της Νοτίου Αμερικής, στα 15.000\$ με 500.000\$. Με βάση την αναμονή ενός καλού τελευταίου τριμήνου, συμπεραίνουμε πως το τρίτο τρίμηνο ήταν εξαιρετικά καλό, με τις τιμές των ναύλων για υπερατλαντικά ταξίδια να είναι στα 13.000\$ ημερησίως (συγκριτικά με το 2017 που βρισκόταν στα 10.214\$ το τρίτο τρίμηνο). Εν τέλει το τελευταίο τρίμηνο του έτους ήταν το πιο δύσκολο εξαιτίας συνθηκών μικροοικονομίας δημιουργώντας μια απαισιοδοξία σχετικά με την πορεία της αγοράς. Στις χρονοναυλώσεις διάρκειας ενός χρόνου παρατηρείται παρόμοια πορεία με τιμές ναύλων 12.000\$ ημερησίως, τους πρώτους μήνες, οι οποίες άγγιξαν τα 14.000\$ ημερησίως, αν και στο τέλος του έτους επέστρεψαν στα 12.000\$.

Αναφορικά με τα πλοία Supramax, ο δείκτης BSI αυξήθηκε 22% από το προηγούμενο έτος, με αρχικό ποσό, το 2018, τις 901 μονάδες, αγγίζοντας τις 1.207 μονάδες στα μέσα

Οκτωβρίου και επιστρέφοντας τον Δεκέμβριο στις 975.

Αναφορικά με τα πλοία Handysize, ο δείκτης BHSI (Baltic Handysize Index) αυξήθηκε κατά 14% σε σύγκριση με την περασμένη χρονιά, έχοντας πορεία παρόμοια με εκείνη του BSI με αρχικό ποσό του έτους τις 612 μονάδες, αγγίζοντας τις 676 μονάδες στα μέσα Οκτωβρίου και καταλήγοντας, τον Δεκέμβριο, στις 596 μονάδες.

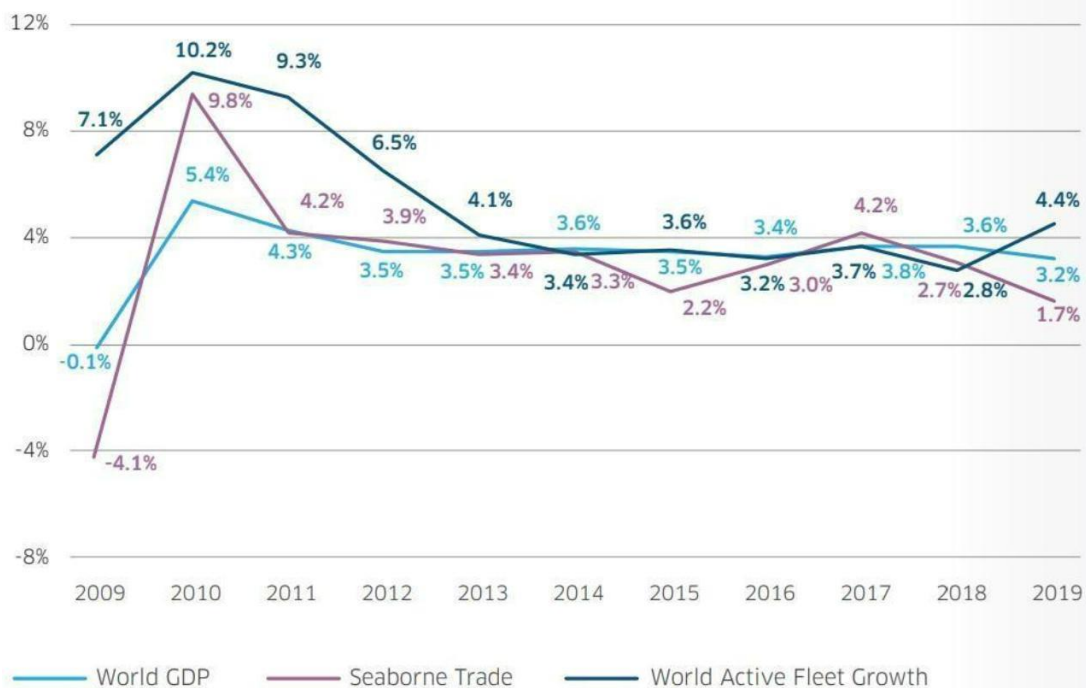
Σύμφωνα με το BRS GROUP (2019), στα μέσα Νοεμβρίου παρατηρούνται διάφορες πιέσεις στις διαδρομές στον Ειρηνικό, οι οποίες προκλήθηκαν από τους περιορισμούς που επέβαλε η κινεζική National Development and Reform Commission (NDRC) σε ορισμένα λιμάνια, αναφορικά με τις εισαγωγές άνθρακα για την παραγωγή θερμότητας και μεταλλουργικές χρήσεις. Όντας στην μέση ενός κινέζικου - αμερικανικού εμπορικού πολέμου, οι εισαγωγές σόγιας και σιτηρών έγιναν από την Μαύρη Θάλασσα και την Βραζιλία εις βάρος των ΗΠΑ, με αποτέλεσμα να επωφεληθεί η αγορά των Supramax πλοίων. Το 2018 από τον σύνολο του στόλου των Supramax, το 16% ταξίδευε στον Ατλαντικό Ωκεανό, το 24% στον Ινδικό και το 60% στον Ειρηνικό. Αυτό ήταν συμβατό με την σημαντική απόκλιση των διαδρομών των Ωκεανών με διαφορά στον ημερήσιο μέσο όρο τους 16.000\$. Στον Ειρηνικό σημειώθηκε άνοδος των μεταφορών μεταλλεύματος νικελίου, βωξίτη, δασικών προϊόντων και χαλκού. Το Μιανμάρ και το Βιετνάμ είναι αναπτυσσόμενες χώρες οπότε η ζήτηση άνθρακα ήταν αυξημένη. Στον Ινδικό Ωκεανό σημειώθηκε άνοδος του εμπορίου γύψου, ασβεστόλιθου, θείου, petcoke και σφαιριδίων σιδηρομεταλλεύματος εξαιτίας της υψηλής δραστηριότητας των χαλυβουργιών της Ινδίας.



Εικόνα 11: Ναύλα χύδην ξηρών φορτίων ανά κατηγορία πλοίων, 2017-2018 (πηγή: BRS GROUP, 2019)

|| 2019

Σύμφωνα με το Διεθνές Νομισματικό Ταμείο (ΔΝΤ), το 2019 ο παγκόσμιος ρυθμός ανάπτυξης της οικονομίας μειώθηκε στα 3,2%, από το 3,6% του 2018, ο οποίος αποτέλεσε τον πιο χαμηλό ρυθμό από εκείνον της χρηματοοικονομικής κρίσης του 2008. Αυτή η πτώση προκλήθηκε από τον εμπορικό πόλεμο Κίνας-ΗΠΑ, τις κυρώσεις μεταξύ διαφόρων χωρών και την αβεβαιότητα που προκάλεσε το Brexit. Το κλίμα δεν προωθούσε τις επενδύσεις των εταιρειών εξαιτίας της αδυναμίας και της αβεβαιότητας που επικρατούσαν. Επομένως, δεν ήταν καθόλου περίεργη η επίδραση στον κλάδο της ναυτιλίας γενικά, και το εμπόριο ειδικά. Το BRS GROUP (2020), εξηγεί πως αυτό αποδεικνύεται από την πτώση του ρυθμού ανάπτυξης του θαλάσσιου εμπορίου, κατά 1%, (1,7% το 2019) από 2,7% το 2018. Η ναυτιλία χύδην ξηρών φορτίων συνδέεται με τον ρυθμό ανάπτυξης του εμπορίου, ο οποίος έφτασε χαμηλότερα από το 3,9% (2017) και κατέληξε σε 1,3% (2019) από 2,6% (2018). Ταυτόχρονα, ο ρυθμός κατά τον οποίο μεγάλωνε ο εμπορικός στόλος αυξήθηκε σε 4,4% (2019) από 2,8% (2018), αποτελώντας έναν από τους πιο υψηλούς από το 2012, όπως φαίνεται στο Διάγραμμα που ακολουθεί.



Εικόνα 12: Εμπορικός στόλος, Α.Ε.Π. και εμπόριο, παγκοσμίως, την περίοδο 2009-2019 (πηγή: BRS GROUP, 2020)



Αναφορικά με τον δείκτη BDI και τη ναυλαγορά, το 2019 παρατηρήθηκε η πιο απότομη πτώση του δείκτη από το 2008 (όπου παρατηρήθηκε πτώση κατά 35% κατά την διάρκεια πέντε ημερών), μολονότι αργότερα υπήρξαν διακυμάνσεις του δείκτη, ενώ ο ετήσιος μέσος όρος το 2018 ήταν 1.352 μονάδες, με το 2019 να είναι 1.353 μονάδες. Η πτώση, κατά 26,2%, κατά την διάρκεια πέντε ημερών προήλθε κυρίως από την πτώση του φράγματος της Vale στο Brumadinho (Βραζιλία), αποτέλεσμα της οποίας ήταν η τεράστια μείωση των εξαγωγών σιδηρομεταλλεύματος κατά 80 εκατομμύρια τόνους, ρίχνοντας τον δείκτη στις 668 μονάδες. Σύμφωνα με το BRS GROUP (2020), είναι φανερές οι μεγάλες διακυμάνσεις που ταλάνισαν την αγορά χύδην ξηρών φορτίων από την αρχή του έτους καθώς η χρονιά έπεσε στις 595 μονάδες από τις 1.282 με τις οποίες ξεκίνησε, φτάνοντας όμως για άλλη μια φορά τις 2.421 μονάδες τον Σεπτέμβριο και κλείνοντας το έτος με 1.090.

Οι πέντε χρονοναυλώσεις έχουν μέσο όρο (5TC) για πλοία Capesize του Baltic Exchange:

1. το 1^ο τρίμηνο, 8.740\$ ημερησίως
2. το 2^ο τρίμηνο, 11.508\$ ημερησίως
3. το 3^ο τρίμηνο, 29.514\$ ημερησίως
4. το 4^ο τρίμηνο, 22.184\$ ημερησίως

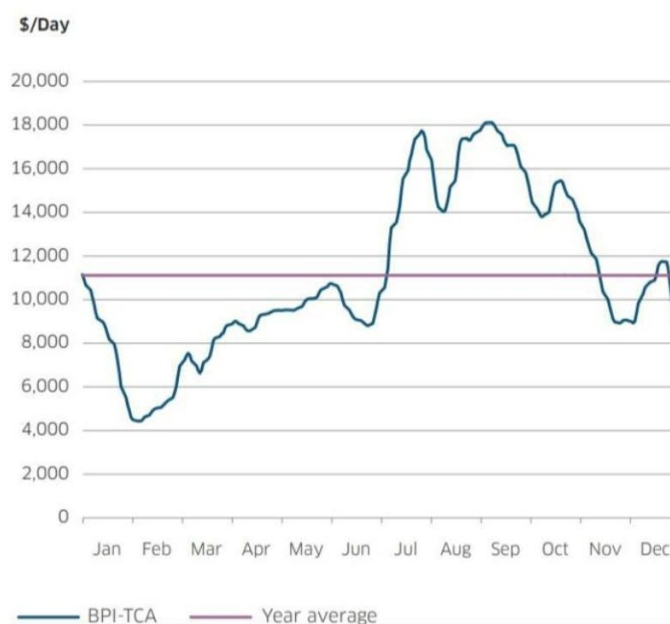
Πίνακας 4: Έτος 2019-2020 και ο μέσος όρος ναύλων χρονοναύλωσης (Πηγή: BRS GROUP, 2020)

Vessel Type	2019	2020
Supramax	11.487\$	9.948\$
Kamsarmax	13.008\$	12.429\$
Capesize	16.529\$	18.025\$

Πίνακας 5: Έτος 2018-2019 και η διακύμανση ναύλων για χρονοναύλωση (Πηγή: BRS GROUP, 2020)

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

Σύμφωνα με το BRS GROUP (2022), διακυμάνσεις παρουσιάστηκαν, επίσης, στη ναυλαγορά των πλοίων Panamax, μολονότι ο μέσος όρος του 4TC ήταν περίπου ο ίδιος στην αρχή (11.144\$) και στο τέλος της χρονιάς (11.111\$). Ξεπερνάει τον μέσο όρο του 2017 (9.766\$) αλλά όχι εκείνον του 2018 (11.651\$). Το 2019, κατά την διάρκεια του πρώτου εξαμήνου, ο δείκτης ήταν μικρότερος του μέσου όρου με το πρώτο τρίμηνο να αγγίζει τα 7.007\$ αποκαλύπτοντας την αδυναμία της αγοράς. Αντιθέτως, κατά την διάρκεια του δεύτερου εξαμήνου, ο δείκτης ξεπερνούσε, ως επί το πλείστο, τον μέσο όρο της χρονιάς, με το πρώτο τρίμηνο να αγγίζει τα 16.014\$ εξαιτίας της πιο ισχυρής ζήτησης για σιτηρά στον Ειρηνικό (Αυστραλία και Ινδονησία), στον Ατλαντικό από νοτιοανατολικά και ανατολική Αφρική, σε συνδυασμό με την αδυναμία της προσφοράς στον Βόρειο Ατλαντικό. Το τέταρτο τρίμηνο ακολούθησε εκείνο του περασμένου έτους, αντιμετωπίζοντας σημαντικές διακυμάνσεις, αρχικά με 13.973\$, άγγιξε τα 15.376\$ τον Οκτώβρη, μειώθηκε στα 8.972\$ το Νοέμβρη ενώ, αν και υπήρξε μια αύξηση στην αρχή με 1.749\$, τελικά έπεσε στα 8.923\$, στα τέλη Δεκεμβρίου, εξαιτίας των ποσοστώσεων της Κίνας στις εισαγωγές άνθρακα γεγονός που είχε σημαντικές επιδράσεις στην αγορά του Ειρηνικού, όπως φαίνεται στο Διάγραμμα που ακολουθεί.



Εικόνα 13: Έτος 2019: Panamax - 4 Time Charter rates average 2021 (Πηγή: BRSGROUP, 2022)

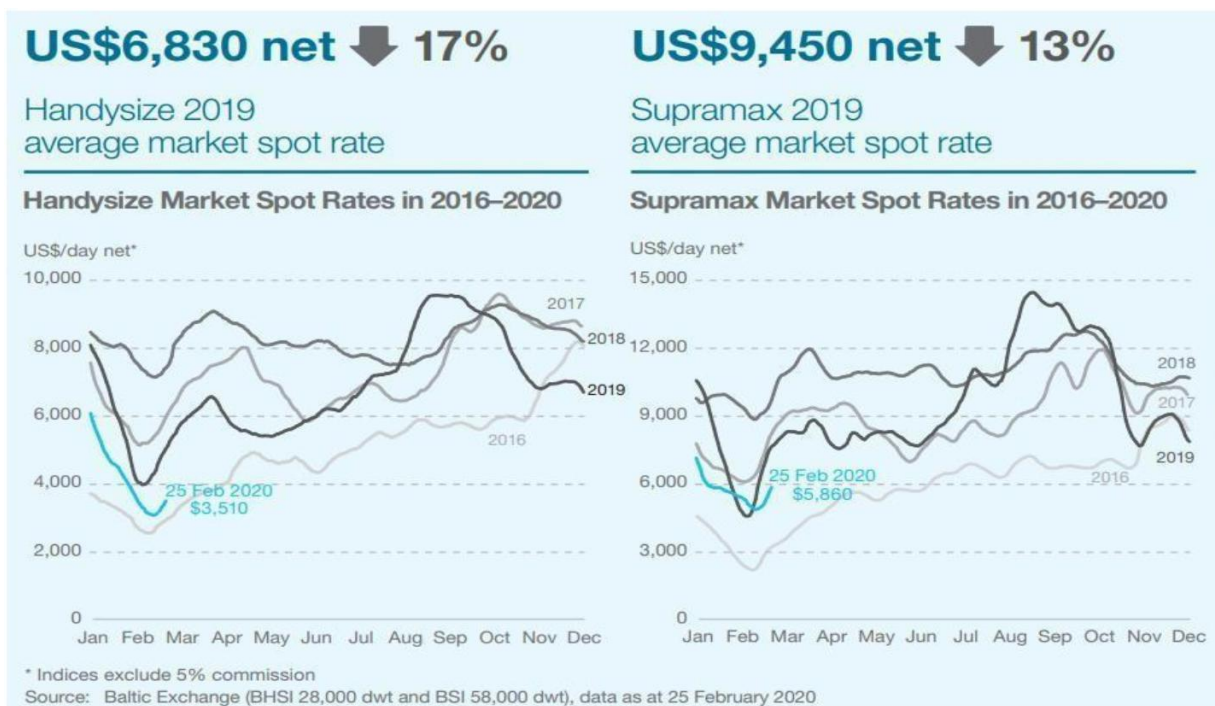
Αναφορικά με τα σιτηρά, σημειώθηκε πτώση του όγκου του εμπορίου τους συγκριτικά



με την περασμένη χρονιά. Οι εξαγωγές σόγιας, το 2019, από την Βραζιλία, έφτασαν τους 79,6 εκατομμύρια τόνους (το 2018, 85,9 εκατομμύρια τόνοι), από τους οποίους οι 67 εκατομμύρια μετακινούνταν με Panamax και από τις ΗΠΑ έφτασαν τους 43 εκατομμύρια τόνους που μετακινούνταν με Panamax.

Σύμφωνα με το BRS GROUP (2022), το εμπόριο άνθρακα σημείωσε σημαντική αύξηση, το 2019, σε 1.266.585.546 τόνους (το 2018, 1.200.737.391 τόνοι). Να ληφθεί υπόψη πως από το 2015 παρατηρήθηκε μια τάση μεταφοράς του άνθρακα από Panamax πλοία με αποτέλεσμα την μείωση της χρήσης Capesize πλοίων σε αυτόν τον τομέα. Το 2019, τα πλοία Panamax ήταν υπεύθυνα για την μεταφορά του 33% του συνόλου του εμπορίου άνθρακα (το 2015, το 23%). Ωστόσο, το 2019, τα Capesize μετέφεραν το 42% (το 2015, το 60%).

Αναφορικά με την αγορά ναύλων, των πιο μικρών πλοίων, σημειώθηκαν πολλές διακυμάνσεις, με την Κινέζικη Πρωτοχρονιά να προκαλεί αρκετές δυσκολίες, οδηγώντας στην άνοδο τον Σεπτέμβριο και την πτώση τέλος του έτους. Σύμφωνα με το Pacific Basin Shipping Limited (2019), η spot αγορά για ναύλους Handysize πλοίων έπεσε στα 6.830\$ (μείωση κατά 17%, από το 2018) και των Supramax στα 9.450\$ (μείωση κατά 13%, από το 2018). Εποχικοί παράγοντες όπως οι κανονισμοί του IMO για το 2020, η διακοπή εξαγωγών και η πιο μεγάλη από ό,τι αναμενόταν προσφορά, επηρέασαν την αγορά, όπως φαίνεται στο παρακάτω Διάγραμμα.





Εικόνα 14: Ναυλαγορά Supramax και Handysize, το έτος 2019 (πηγή: Pacific Basin Shipping Limited, 2019)

Σύμφωνα με το BRS GROUP (2020), το 2019, η αγορά των Supramax επηρεάστηκε και από άλλα γεγονότα, εκτός της εποχικότητας ενώ χαρακτηρίστηκε από την υψηλή αστάθειά της. Τα πλοία Supramax ήταν υπεύθυνα για την μεταφορά των σιτηρών μέσω της θάλασσας, ωστόσο οι περιορισμοί στο εμπόριο σόγιας, ο εμπορικός πόλεμος Κίνας-ΗΠΑ, οι δυσμενείς καιρικές συνθήκες στην Νότια Αμερική και τις ΗΠΑ είχαν ως αποτέλεσμα την σύμπτυξη των περιόδων συγκομιδής από δύο (Ιούλιος – Αύγουστος και Μάρτιος – Απρίλιος) σε μία, στις αρχές του Ιουλίου. Τα παραπάνω είχαν ως αποτέλεσμα την υψηλή ανισοκατανομή των δρομολογίων Supramax και την προσέγγιση των front-haul δρομολογία σε υψηλά επίπεδα πενταετίας (δρομολόγιο S18 58 : US Gulf Trip to China- South Japan).

|| 2020

Σύμφωνα με τον Sand (2020), ο Ιανουάριος του 2020 βρήκε, όπως ήταν αναμενόμενο, αδύναμη τη ναυτιλία χύδην ξηρών φορτίων και την αγορά των ναύλων να αποτελεί επιπρόσθετο βάρος για τους πλοιοκτήτες εξαιτίας του κόστους που προήλθε από τον κανονισμό του IMO 2020 αναφορικά με την μείωση των εκπομπών θείου. Το BCI έπεσε για πρώτη φορά σε αρνητική τιμή (Ιανουάριος) καθώς η απότομη πτώση της αγοράς κατά την διάρκεια του Δεκεμβρίου να συνεχίζεται καθιστώντας την μέση απόδοση των Capesize πλοίων στα 2.660\$ ημερησίως τον Φεβρουάριο. Ο μόνος τομέας που είχε απόδοση που ξεπερνούσε τα 5.000\$ ήταν τα Supramax (5.400\$ ημερησίως) με τα Panamax (3.535\$ ημερησίως) και τα Handysize (3.502\$ ημερησίως) να ακολουθούν.

Γενικά, η ταχύτητα με την οποία εξαπλώθηκε ο COVID-19, παρεμποδίζει τους αξιόπιστους υπολογισμούς για το 2020, καθώς αφορά ένα καινούργιο εξωτερικό σοκ (με το τελευταίο να είναι η κρίση του 2008) που επηρέασε σημαντικά το παγκόσμιο εμπόριο, την παγκόσμια οικονομία και την παγκόσμια ναυτιλία. Η διακοπή της συμμαχίας των κρατών-μελών του OPEC (OPEC+) με τις πετρελαιοπαραγωγικές χώρες που δεν συμμετέχουν στον οργανισμό, η διακοπή συνεργασίας με τη Ρωσία και η επακόλουθη ραγδαία πτώση των τιμών του πετρελαίου (η Ρωσία δεν δέχθηκε την επιπρόσθετη μείωση της παραγωγής πετρελαίου που ήθελε η Σαουδική Αραβία), ωφέλησε σημαντικά την αγορά δεξαμενόπλοιων (μείωση των



τιμών τους από την Σαουδική Αραβία για να χτυπήσει τις ΗΠΑ και τη Ρωσία) (March, 2020).

Ταυτόχρονα, η εξάπλωση της πανδημίας επηρέασε σημαντικά τη ναυτιλία ήδη από τους πρώτους μήνες του 2020. Σύμφωνα με τον March (2020), η οικονομική δραστηριότητα η οποία είχε ήδη υποχωρήσει το 2019, έπεσε σε ακόμα πιο χαμηλά επίπεδα. Η αγορά που επηρεάστηκε περισσότερο είναι εκείνη των Capesize καθώς είναι εξαρτημένη από τις εισαγωγές σιδηρομεταλλεύματος στην Κίνα, ενώ τα υπόλοιπα κατέχουν σημαντικό ποσοστό του εμπορίου της εκτός της Κίνας και επιβιώνουν αν και με χαμηλά ναύλα. Ωστόσο, είναι βέβαιο πως τα ναύλα του 2020 είναι χαμηλότερα από εκείνα του 2019. Η πανδημία και ο απρόβλεπτος χαρακτήρας της, περιορίζει την παρούσα έρευνα στους πρώτους μήνες του έτους, με τη ναυτιλία να μπαίνει σε μία χρονιά με απρόβλεπτες επιπτώσεις.

|| 2021

Η αγορά ξηρού χύδην φορτίου είναι ένα ζωτικό συστατικό της ναυτιλιακής βιομηχανίας, διευκολύνοντας τη μεταφορά μεγάλων ποσοτήτων πρώτων υλών όπως ο άνθρακας, το σιδηρομετάλλευμα και τα σιτηρά σε όλο τον κόσμο. Η αγορά είχε έντονες αυξομειώσεις το 2021, με το πρώτο εξάμηνο του έτους να χαρακτηρίζεται από μια εξαιρετική άνθηση, ενώ το δεύτερο εξάμηνο χαρακτηρίζεται από επιβράδυνση. Αυτό το κεφάλαιο θα παρέχει μια επισκόπηση της προόδου της αγοράς ξηρού χύδην φορτίου κατά τη διάρκεια του 2021, συμπεριλαμβανομένης μιας ανάλυσης της απόδοσης της αγοράς και των παραγόντων που συνέβαλαν στην διακύμανση της.

Η αγορά ξηρού χύδην ξεκίνησε το 2021 με θετικό τόνο, ενισχυμένη από την έντονη ζήτηση πρώτων υλών από την Κίνα, η οποία ανακάμπτει από τον αντίκτυπο της πανδημίας COVID-19. Επιπλέον, η αγορά ενισχύθηκε από διαταραχές στον εφοδιασμό που προκλήθηκαν από καιρικά φαινόμενα και συμφόρηση στα λιμάνια. Ως αποτέλεσμα, ο δείκτης Baltic Dry Index (BDI), ο οποίος είναι δείκτης αναφοράς για την απόδοση της αγοράς ξηρού χύδην, ανέβηκε στο υψηλότερο επίπεδο του από το 2010 τον Μάιο του 2021 (Investopedia, 2021). Ωστόσο, η δυναμική της αγοράς επιβραδύνθηκε το δεύτερο εξάμηνο του έτους λόγω αρκετών παραγόντων, συμπεριλαμβανομένης της αύξησης των παραγγελιών νέων ναυπηγείων, που προστέθηκαν στην πλευρά της προσφοράς της αγοράς. Επιπλέον, η αναζωπύρωση των κρουσμάτων COVID-19 στην Κίνα οδήγησε σε μείωση της ζήτησης για πρώτες ύλες, γεγονός που επηρέασε την απόδοση της αγοράς. Ως αποτέλεσμα, ο BDI μειώθηκε κατά περίπου 50% από την κορύφωσή του τον Μάιο του 2021 (Hellenic Shipping



News, 2021).

Διάφοροι παράγοντες επηρέασαν την απόδοση της αγοράς ξηρού χύδην φορτίου το 2021, συμπεριλαμβανομένων των δυναμικών της προσφοράς και της ζήτησης, των γεωπολιτικών γεγονότων και των διαταραχών που σχετίζονται με τις καιρικές συνθήκες. Η ζήτηση για πρώτες ύλες από την Κίνα, η οποία είναι ο μεγαλύτερος καταναλωτής εμπορευμάτων στον κόσμο, έπαιξε σημαντικό ρόλο στην απόδοση της αγοράς το 2021. Επιπλέον, παράγοντες από την πλευρά της προσφοράς, όπως οι παραγγελίες νέων ναυπηγήσεων, η διάλυση πλοίων και η συμφόρηση των λιμανιών επηρέασαν επίσης την απόδοση της αγοράς. Επιπλέον, γεωπολιτικά γεγονότα, όπως η συνεχιζόμενη εμπορική διαμάχη μεταξύ των Ηνωμένων Πολιτειών και της Κίνας, είχαν αντίκτυπο στην αγορά, επηρεάζοντας τη ροή των πρώτων υλών μεταξύ των δύο χωρών. Οι διαταραχές που σχετίζονται με τις καιρικές συνθήκες, όπως οι τυφώνες, επηρέασαν επίσης την απόδοση της αγοράς διαταράσσοντας τα δρομολόγια των πλοίων και προκαλώντας το κλείσιμο των λιμανιών. Συμπερασματικά, η αγορά ξηρού χύδην παρουσίασε μικτές επιδόσεις το 2021, με ισχυρότερο το πρώτο εξάμηνο όπου ακολουθήθηκε από επιβράδυνση το δεύτερο εξάμηνο του έτους. Η πρόοδος της αγοράς επηρεάστηκε από διάφορους παράγοντες, όπως η δυναμική της προσφοράς και της ζήτησης, τα γεωπολιτικά γεγονότα και οι διαταραχές που σχετίζονται με τον καιρό. Ενώ η αγορά ξηρού χύδην όγκου υπόκειται σε διακυμάνσεις, η σημασία της για την παγκόσμια οικονομία δεν μπορεί να υποτιμηθεί, καθώς διευκολύνει τη μεταφορά ζωτικών πρώτων υλών σε όλο τον κόσμο.

Πίνακας 6. Μηνιαίος μέσος όρος Βαλτικής ξηρής τιμής (BDI) το 2021

Month	BDI Value
January	1,703
February	1,583
March	1,823
April	2,183
May	3,056
June	2,788
July	2,617
August	2,016
September	1,569
October	1,39
November	1,28
December	1,148



Ο Πίνακας 6 δείχνει τις μέσες μηνιαίες τιμές του Baltic Dry Index (BDI) για το έτος 2021. Όπως μπορούμε να δούμε, ο BDI ξεκίνησε τη χρονιά στις 1.703 τον Ιανουάριο και αυξήθηκε σταθερά μέχρι τον Μάιο, όπου έφτασε στο ανώτατο όριο των 3.056. Στη συνέχεια, ο BDI άρχισε να μειώνεται από τον Ιούνιο και μετά, με σημαντική πτώση τον Οκτώβριο και τον Νοέμβριο, και έκλεισε το έτος σε 1.148 τον Δεκέμβριο. Αυτός ο πίνακας δείχνει την ασταθή φύση της αγοράς και τον τρόπο με τον οποίο εξωτερικοί παράγοντες μπορούν να επηρεάσουν την απόδοσή της.

Πίνακας 7. Κορυφαία ξηρά προϊόντα χύμα το 2021

Commodity	Percentage of Total Tonnage
Iron Ore	36%
Coal	24%
Grain	14%
Bauxite	8%
Phosphate	7%
Other	11%

Ο πίνακας 7 δείχνει το ποσοστό της συνολικής χωρητικότητας για τα κορυφαία προϊόντα ξηρού χύδην το 2021. Όπως μπορούμε να δούμε, το σιδηρομετάλλευμα ήταν το πιο συχνά μεταφερόμενο εμπόρευμα, αντιπροσωπεύοντας το 36% της συνολικής χωρητικότητας, ακολουθούμενο από τον άνθρακα με 24% και τα σιτηρά στο 14%. Αυτός ο πίνακας δείχνει τη σημασία αυτών των εμπορευμάτων στην παγκόσμια οικονομία και πώς η μεταφορά τους αποτελεί ζωτικό συστατικό της αγοράς ξηρού χύδην φορτίου.

Πίνακας 8. Νέες παραγγελίες και παραδόσεις πλοίων ξηρού φορτίου το 2021

Month	New Orders	Deliveries
January	34	36
February	37	29
March	47	26
April	44	27
May	61	29
June	66	32
July	48	34
August	51	29



September	42	31
October	36	33
November	33	28
December	26	32

Ο Πίνακας 8 δείχνει τον αριθμό των νέων παραγγελιών και παραδόσεων πλοίων ξηρού χύδην κάθε μήνα το 2021. Όπως βλέπουμε, σημειώθηκε σταθερή αύξηση στις νέες παραγγελίες το πρώτο εξάμηνο του έτους, με κορύφωση τον Ιούνιο στις 66 νέες παραγγελίες. Ωστόσο, αυξήθηκαν και οι παραδόσεις κατά τη διάρκεια αυτής της περιόδου, γεγονός που προσέθεσε την πλευρά της προσφοράς της αγοράς. Ο αριθμός των νέων παραγγελιών μειώθηκε το δεύτερο εξάμηνο του έτους, με σημαντική πτώση τον Δεκέμβριο στις 26 νέες παραγγελίες. Αυτός ο πίνακας δείχνει πώς η δυναμική της προσφοράς και της ζήτησης επηρεάζει την απόδοση της αγοράς ξηρού χύδην φορτίου.



5. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

5.1. Συμπεράσματα Εργασίας – Συζήτηση

Η αγορά ξηρού χύδην φορτίου είναι ένα κρίσιμο συστατικό της ναυτιλιακής βιομηχανίας, διευκολύνοντας τη μεταφορά μεγάλων ποσοτήτων πρώτων υλών όπως άνθρακας, σιδηρομετάλλευμα και σιτηρά σε όλο τον κόσμο. Αυτό το κεφάλαιο θα συζητήσει την πρόοδο της αγοράς ξηρού χύδην φορτίου από το 2016 έως το 2021, συμπεριλαμβανομένης μιας ανάλυσης της απόδοσης της αγοράς, των παραγόντων που συνέβαλαν στην διακύμανση και τις μελλοντικές προοπτικές της. Η αγορά ξηρού χύδην βίωσε μια ταραχώδη περίοδο από το 2016 έως το 2021, με σημαντικές διακυμάνσεις στις επιδόσεις της.

Η αγορά βρισκόταν σε παρατεταμένη ύφεση από το 2016 έως το 2017, που χαρακτηρίζεται από ασθενή ζήτηση πρώτων υλών από την Κίνα, η οποία είναι ο μεγαλύτερος καταναλωτής εμπορευμάτων στον κόσμο. Επιπρόσθετα, υπήρξε υπερπροσφορά πλοίων ξηρού χύδην φορτίου, γεγονός που ενίσχυσε την πτωτική πίεση της αγοράς. Ως αποτέλεσμα, ο Baltic Dry Index (BDI) μειώθηκε στο ιστορικό χαμηλό των 290 τον Φεβρουάριο του 2016 (Statista, 2021). Ωστόσο, η αγορά ανέκαμψε σταδιακά από το 2018 και μετά, με αύξηση της ζήτησης πρώτων υλών από την Κίνα και παράγοντες από την πλευρά της προσφοράς, όπως η διάλυση πλοίων και οι βραδύτερες παραγγελίες νέων ναυπηγήσεων. Ο BDI αυξήθηκε σταθερά από το 2018 έως το 2019, φτάνοντας στο ανώτατο όριο των 2.518 τον Σεπτέμβριο του 2019 (Investopedia, 2021). Στη συνέχεια, η αγορά επηρεάστηκε από την πανδημία COVID-19 το 2020, η οποία διέκοψε το παγκόσμιο εμπόριο και οδήγησε σε μείωση της ζήτησης για πρώτες ύλες. Ωστόσο, η ανάκαμψη της αγοράς ήταν σχετικά γρήγορη το 2021, λόγω της έντονης ζήτησης πρώτων υλών από την Κίνα, των διαταραχών της προσφοράς που προκλήθηκαν από καιρικά φαινόμενα και της συμφόρησης των λιμανιών και της αύξησης των παραγγελιών νέων ναυπηγήσεων. (Hellenic Shipping News, 2021).

Αρκετοί παράγοντες επηρέασαν την απόδοση της αγοράς ξηρού χύδην από το 2016 έως το 2021, συμπεριλαμβανομένων των δυναμικών της προσφοράς και της ζήτησης, των γεωπολιτικών γεγονότων και των διαταραχών που σχετίζονται με τις καιρικές συνθήκες. Η παρατεταμένη ύφεση της αγοράς από το 2016 έως το 2017 οφειλόταν στην ασθενή ζήτηση πρώτων υλών από την Κίνα και στην υπερπροσφορά πλοίων ξηρού χύδην φορτίου. Επιπλέον, γεωπολιτικά γεγονότα όπως η εμπορική διαμάχη μεταξύ των Ηνωμένων Πολιτειών και της Κίνας επηρέασαν τη ροή των πρώτων υλών μεταξύ των δύο χωρών. Ωστόσο, η ανάκαμψη της αγοράς από



το 2018 και μετά οδηγήθηκε από έναν συνδυασμό παραγόντων, συμπεριλαμβανομένης της αύξησης της ζήτησης πρώτων υλών από την Κίνα, παραγόντων από την πλευρά της προσφοράς, όπως η διάλυση πλοίων και οι βραδύτερες παραγγελίες νέων ναυπηγήσεων και οι διαταραχές που σχετίζονται με τις καιρικές συνθήκες που επηρέασαν τα δρομολόγια των πλοίων και προκάλεσε κλείσιμο λιμανιών. Η πανδημία COVID-19 το 2020 ήταν ένας σημαντικός παράγοντας που επηρέασε την απόδοση της αγοράς, διαταράσσοντας το παγκόσμιο εμπόριο και οδήγησε σε μείωση της ζήτησης για πρώτες ύλες. Ωστόσο, η ανάκαμψη της αγοράς το 2021 οδηγήθηκε από την ισχυρή ζήτηση πρώτων υλών από την Κίνα, τις διαταραχές της προσφοράς που προκλήθηκαν από καιρικά φαινόμενα και τη συμφόρηση των λιμανιών και την αύξηση των παραγγελιών νέων ναυπηγείων.

Οι μελλοντικές προοπτικές για την αγορά ξηρού χύδην υπόκεινται σε πολλές αβεβαιότητες, συμπεριλαμβανομένων των παγκόσμιων εμπορικών συναλλαγών, των γεωπολιτικών γεγονότων και των τεχνολογικών εξελίξεων. Η ανάκαμψη της αγοράς το 2021 αναμένεται να συνεχιστεί το 2022, λόγω της έντονης ζήτησης πρώτων υλών από την Κίνα και άλλες αναπτυσσόμενες χώρες (Hellenic Shipping News, 2021). Ωστόσο, υπάρχουν πιθανοί αντίθετοι άνεμοι, όπως η συνεχιζόμενη πανδημία COVID-19, που μπορεί να διαταράξει το παγκόσμιο εμπόριο και να επηρεάσει την απόδοση της αγοράς. Επιπλέον, οι τεχνολογικές εξελίξεις όπως ο αυτοματισμός και η ψηφιοποίηση αναμένεται να επηρεάσουν τις επιδόσεις της αγοράς ξηρού χύδην μακροπρόθεσμα, οδηγώντας δυνητικά σε μείωση της ζήτησης εργασίας και σε μια πιο αποτελεσματική αλυσίδα εφοδιασμού (Drewry, 2019). Οι μελλοντικές προοπτικές της αγοράς εξαρτάται επίσης από τους περιβαλλοντικούς κανονισμούς, καθώς η ναυτιλιακή βιομηχανία βρίσκεται υπό πίεση να μειώσει τις εκπομπές άνθρακα και να υιοθετήσει πιο βιώσιμες πρακτικές. Ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (IMO) έχει θέσει ως στόχο τη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου από τη ναυτιλία κατά τουλάχιστον 50% έως το 2050 (IMO, 2018). Αυτός ο στόχος αναμένεται να οδηγήσει στην υιοθέτηση νέων τεχνολογιών και εναλλακτικών καυσίμων στη ναυτιλιακή βιομηχανία, κάτι που μπορεί να έχει επιπτώσεις στην αγορά ξηρού χύδην φορτίου.

Συμπερασματικά, η αγορά ξηρού χύδην φορτίου παρουσίασε σημαντικές διακυμάνσεις στην απόδοσή της από το 2016 έως το 2021, με παρατεταμένη ύφεση από το 2016 έως το 2017, ανάκαμψη από το 2018 και μετά και αντίκτυπο από την πανδημία COVID-19 το 2020. Η απόδοση της αγοράς επηρεάστηκε από διάφορους παράγοντες, όπως η δυναμική της προσφοράς και της ζήτησης, τα γεωπολιτικά γεγονότα και οι διαταραχές που σχετίζονται με τον καιρό. Η μελλοντική προοπτική της αγοράς εξαρτάται από πολλές αβεβαιότητες, συμπεριλαμβανομένων των



παγκόσμιων εμπορικών προτύπων, των τεχνολογικών εξελίξεων και των περιβαλλοντικών κανονισμών. Ωστόσο, η αγορά ξηρού χύδην φορτίου παραμένει ζωτικής σημασίας στοιχείο της ναυτιλιακής βιομηχανίας, διευκολύνοντας τη μεταφορά πρώτων υλών σε όλο τον κόσμο.

5.2. Προτάσεις για Μελλοντική Έρευνα

Η αγορά ξηρού χύδην φορτίου είναι ένα σύνθετο και δυναμικό σύστημα που υπόκειται σε πολλές αβεβαιότητες και εξωτερικούς παράγοντες, γεγονός που την καθιστά ένα ενδιαφέρον θέμα για μελλοντική έρευνα. Ορισμένες πιθανές ακολουθούμενοι οδοί για μελλοντική έρευνα περιλαμβάνουν:

1. Εξέταση των επιπτώσεων των περιβαλλοντικών κανονισμών στην αγορά ξηρού χύδην φορτίου. Η ναυτιλιακή βιομηχανία δέχεται πιέσεις να μειώσει τις εκπομπές άνθρακα και να υιοθετήσει πιο βιώσιμες πρακτικές, οι οποίες μπορεί να έχουν επιπτώσεις στην αγορά ξηρού χύδην φορτίου. Η μελλοντική έρευνα θα μπορούσε να διερευνήσει τον πιθανό αντίκτυπο των νέων τεχνολογιών και των εναλλακτικών καυσίμων στην απόδοση της αγοράς.
2. Διερεύνηση της επίδρασης των γεωπολιτικών γεγονότων στην αγορά ξηρού χύδην φορτίου. Η εμπορική διαμάχη μεταξύ των Ηνωμένων Πολιτειών και της Κίνας και άλλα γεωπολιτικά γεγονότα είχαν σημαντικό αντίκτυπο στην αγορά ξηρού φορτίου στο παρελθόν. Μελλοντική έρευνα θα μπορούσε να εξετάσει τον πιθανό αντίκτυπο των τρεχουσών και μελλοντικών γεωπολιτικών γεγονότων στην απόδοση της αγοράς.
3. Διερεύνηση του ρόλου της τεχνολογίας και της ψηφιοποίησης στην αγορά ξηρού χύδην φορτίου. Ο ναυτιλιακός κλάδος διέρχεται ψηφιακό μετασχηματισμό, ο οποίος μπορεί να έχει επιπτώσεις στην αγορά ξηρού χύδην φορτίου. Η μελλοντική έρευνα θα μπορούσε να διερευνήσει τον πιθανό αντίκτυπο του αυτοματισμού, της ψηφιοποίησης και άλλων αναδυόμενων τεχνολογιών στην απόδοση της αγοράς.
4. Αναλύοντας τον πιθανό αντίκτυπο των παγκόσμιων εμπορικών προτύπων στην αγορά ξηρού χύδην φορτίου. Η απόδοση της αγοράς ξηρού χύδην φορτίου συνδέεται στενά με τις παγκόσμιες εμπορικές συνθήκες, ιδίως όσον αφορά τη ζήτηση πρώτων υλών. Μελλοντική έρευνα θα μπορούσε να διερευνήσει τον πιθανό αντίκτυπο της αλλαγής των εμπορικών προτύπων στην απόδοση της αγοράς.



5. Μελέτη της επίδρασης της δυναμικής προσφοράς και ζήτησης στην αγορά ξηρού χύδην φορτίου. Η απόδοση της αγοράς ξηρού χύδην φορτίου επηρεάζεται από τη δυναμική της προσφοράς και της ζήτησης, συμπεριλαμβανομένης της διάλυσης πλοίων, των παραγγελιών νέων ναυπηγήσεων και της ζήτησης πρώτων υλών. Μελλοντική έρευνα θα μπορούσε να εξετάσει την αλληλεπίδραση μεταξύ αυτών των παραγόντων και τον αντίκτυπό τους στην απόδοση της αγοράς.

Συνολικά, υπάρχουν πολλές πιθανές δυνατότητες για μελλοντική έρευνα στην αγορά ξηρού χύδην φορτίου και η περαιτέρω έρευνα μπορεί να προσφέρει πολύτιμες πληροφορίες για αυτό το περίπλοκο και δυναμικό σύστημα.



ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΚΕΣ ΑΝΑΦΟΡΕΣ

- Baldwin R. and Evenett S., (2009), The collapse of global trade, murky protectionism, and the crisis: Recommendations for the G20, Centre for Economic Policy Research
- BRS GROUP, (2008), Annual Review 2008, Shipping and Shipbuilding Markets in 2007, The dry bulk market in 2007
- BRS GROUP, (2009), Annual Review 2009, Shipping and Shipbuilding Markets in 2008, The dry bulk market in 2008
- BRS GROUP, (2011), Annual Review 2011, The dry bulk shipping market in 2010 BRS GROUP, (2019), Annual Review 2019, Shipping and Shipbuilding Markets BRS GROUP, (2020), Annual Review 2020, Shipping and Shipbuilding Markets
- Cullinane K., (2011), International Handbook of Maritime Economics, Spnnger
- Drewry. (2019). Shipping's digital future. <https://www.drewry.co.uk/supply-chain-advisors/drewry-supply-chain-advisors/shippings-digital-future>
- Feenstra R.-C., Taylor M. A. (2014), International Economics, Worth Publishers
- Hellenic Shipping News. (2021, December 15). The Dry Bulk Market in 2021. <https://www.hellenicshippingnews.com/the-dry-bulk-market-in-2021/>
- <http://www.kathimerini.gr/362723/article/oikonomia/die8nhs-oikonomia/pente-vasikes-aities-ths-xrhmatopistwtikhs-krishs>
- <https://www.unctad.org/> <https://www.naftemporiki.gr> <http://www.imcbrokers.com>
- <https://www.balticexchange.com> <https://en.wikipedia.org> <https://www.bankingnews.gr>
- <https://www.economist.com> <https://www.bimco.org> <http://www.kathimerini.gr>
- <http://www.bancosta.com> <https://www.hellenicshippingnews.com> <https://www.brsbrokers.com>
- <https://www.unece.org> <https://www.eurobank.gr/>
- Institute Of Shipping Economics And Logistics, (2016), Shipping Statistics And Market Review 2016, Volume 60 - No. 4
- International Marine Consultancy, (2007), Ship sizes - from 'Handymax' to 'ULCC' από: <http://www.imcbrokers.com/blog/overview/detail/ship-sizes-from-039-handymax-039-to-039-ulcc-039>
- International Maritime Organization. (2018). Initial IMO strategy on reduction of GHG emissions from ships. <https://www.imo.org/en/MediaCentre/HotTopics/Pages/Initial-IMO-strategy-on-reduction-of-GHG-emissions-from-ships.aspx>



- Investopedia. (2021, August 4). Baltic Dry Index (BDI). https://www.investopedia.com/terms/b/baltic_dry_index.asp
- Pacific Basin Shipping Limited, (2014) Interim Report 2014, Market & Business Review, Dry Bulk Market & Business Review
- Pacific Basin Shipping Limited, (2014), Annual Report 2014, Business Review, Dry Bulk Market Review 2014
- Pacific Basin Shipping Limited, (2015), Annual Report 2015, Market Review
- Pacific Basin Shipping Limited, (2019), Annual Report 2019, Business Review, Market Review
- Roussanoglou N., (2019), Hellenic Shipping News Worldwide, Dry Bulk Net Fleet Growth in 2018 At 3%
- Sand P., (2017), Dry Bulk Shipping: Q4 Provided Optimism, Q1 Will Make Sure We Don't Get Carried Away, https://www.bimco.org/news/market_analysis/2017/20170130_drybulksmoo_2017-01
- Sand P., (February 2020), Dry Bulk Shipping: Seasonality, Higher Fuel Costs, And Corona-virus Disruption Behind Poor Start To New Decade For Dry Bulk Earnings, https://www.bimco.org/news/market_analysis/2020/20200226smoo01_dry_bulk_shipping
- Sand P., (March 2020), BIMCO Revises 2020 Forecast For Main Shipping Markets, https://www.bimco.org/news/market_analysis/2020/20200318_bimco_revises_2020_forecast
- Scarsi P., (2007) The bulk shipping business: market cycles and shipowners' biases, *Maritime Policy & Management*, 34:6, 577-590
- Shelburne R. C., (2010), United Nations Economic Commission For Europe, (2010), Discussion Paper Series, No. 2010.2, The Global Financial Crisis And Its Impact On Trade: The World And The European Emerging Economies
- Statista. (2021). Baltic Dry Index. <https://www.statista.com/topics/4469/baltic-dry-index-bdi/>
- Stopford M., (2016), *Maritime Economics*, Third Edition, Routledge
- The Economist, (2013), Sep 7th 2013, Schools brief, The origins of the financial crisis, Crash course
- UNCTAD, (2004) Review of Maritime Transport, UNITED NATIONS, New York and Geneva
- UNCTAD, (2005) Review of Maritime Transport, UNITED NATIONS, New York and Geneva
- UNCTAD, (2006) Review of Maritime Transport, UNITED NATIONS, New York and Geneva
- UNCTAD, (2007) Review of Maritime Transport, UNITED NATIONS, New York and Geneva
- UNCTAD, (2008) Review of Maritime Transport, UNITED NATIONS, New York and Geneva
- UNCTAD, (2009) Review of Maritime Transport, UNITED NATIONS, New York and Geneva
- UNCTAD, (2010) Review of Maritime Transport, UNITED NATIONS, New York and Geneva



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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