

**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ**



**ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ**

**ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ**

**στην  
ΝΑΥΤΙΛΙΑ**

**ΤΟ ΦΑΙΝΟΜΕΝΟ ΤΗΣ ΥΠΕΡΒΑΛΛΟΥΣΑΣ  
ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΣΤΗΝ LINER ΝΑΥΤΙΛΙΑ:  
ΜΕΛΕΤΗ ΤΟΥ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΔΙΑΔΡΟΜΟΥ  
ΑΠΟ ΤΗΝ ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗ ΠΡΟΣ ΤΗΝ  
ΕΛΛΑΔΑ**

**Κώστογλου Κωνσταντίνα**

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

Πειραιάς

Φεβρουάριος 2016

## **Δήλωση Αυθεντικότητας / Ζητήματα 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 του τμήματος, που χρησιμοποιεί σε σχέση με το όλο κείμενο υπό copyright, και των πιθανών συνεπειών της χρήσης αυτής στην αγορά ή στη γενικότερη αξία του υπό copyright κειμένου».

## **Σελίδα τριμελούς εξεταστικής επιτροπής**

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

Τα μέλη της Επιτροπής ήταν:

1. Ευστράτιος Παπαδημητρίου (Επιβλέπων)
2. Διονύσιος Πολέμης
3. Άγγελος Παντουβάκης

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

## Ευχαριστίες

Η παρούσα εργασία εκπονήθηκε στα πλαίσια του Π.Μ.Σ. στη Ναυτιλία του Πανεπιστημίου Πειραιώς. Στο σημείο αυτό θα ήθελα να εκφράσω τις θερμές μου ευχαριστίες προς τον υπεύθυνο καθηγητή της διπλωματικής μου εργασίας κ. Ευστράτιο Παπαδημητρίου, για την υποστήριξη και την πολύτιμη βοήθειά του καθ' όλη τη διάρκεια των σπουδών μου έως και την ολοκλήρωση της διπλωματικής μου εργασίας.

Επιπλέον, θα ήθελα να ευχαριστήσω την εταιρεία Maersk Line, στην οποία εργάζομαι, για την προθυμία της να μου παρέχει πληροφορίες για την εκπόνηση της διπλωματικής μου εργασίας.

Τέλος, θα ήθελα να ευχαριστήσω την οικογένειά μου για τη στήριξή της κατά την περίοδο του μεταπτυχιακού προγράμματος.

## ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	11
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1. ΓΕΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΗΣ ΑΓΟΡΑΣ ΤΩΝ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΚΙΒΩΤΙΩΝ.....	13
1.1. Ορισμός της εμπορικής ναυτιλίας.....	13
1.2. Διαφορές μεταξύ της ναυτιλίας τακτικών γραμμών και της ναυτιλίας χύδην φορτίων.....	14
1.3. Ιστορία του κλάδου της μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων.....	15
1.4. Τύποι και διαστάσεις των εμπορευματοκιβωτίων.....	17
1.5. Πλεονεκτήματα της χρήσης των εμπορευματοκιβωτίων.....	21
1.6. Ορισμός του Service.....	22
1.7. Η δομή του δικτύου μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων.....	22
1.8. Λιμένες μεταφόρτωσης.....	23
1.9. Πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων.....	23
1.10. Παρουσίαση των εταιρειών που δραστηριοποιούνται στο κλάδο της μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων.....	27
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2. Η ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΤΗΣ ΑΓΟΡΑΣ ΤΩΝ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΚΙΒΩΤΙΩΝ: ΤΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΤΩΝ ΣΥΜΜΑΧΙΩΝ.....	30
2.1. Διασκέψεις (Conferences).....	31
2.1.1. Έννοια και ιστορία των διασκέψεων.....	31
2.1.2. Αρχές που τίθενται από τις διασκέψεις για τον έλεγχο των μελών τους.....	32
2.1.3. Νομοθεσία περί διασκέψεων.....	35
2.1.4. Βασικές αρχές που διέπουν τις διασκέψεις.....	40
2.2. Άλλες μορφές συμμαχιών.....	40
2.2.1. Κοινοπραξία.....	41
2.2.2. Παγκόσμιες Συμμαχίες.....	42
2.2.3. Νομοθεσία περί κοινοπραξιών και στρατηγικών συμμαχιών.....	44
2.2.4. Συγχωνεύσεις.....	44
2.3. Το φαινόμενο της συγκέντρωσης της αγοράς.....	45

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3. ΟΙ ΔΥΝΑΜΕΙΣ ΤΗΣ ΠΡΟΣΦΟΡΑΣ ΚΑΙ ΤΗΣ ΖΗΤΗΣΗΣ

ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΤΑΚΤΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ.....	47
3.1. Ζήτηση στη ναυτιλία τακτικών γραμμών.....	47
3.1.1. Ορισμός της ζήτησης.....	47
3.1.2. Προσδιοριστικοί παράγοντες της ζήτησης.....	47
3.2. Προσφορά στη ναυτιλία τακτικών γραμμών.....	51
3.2.1. Ορισμός της προσφοράς.....	51
3.2.2. Προσδιοριστικοί παράγοντες της προσφοράς.....	52
3.3. Διαμόρφωση του επιπέδου των ναύλων.....	56
3.3.1. Ορισμός του ναύλου.....	56
3.3.2. Ο μηχανισμός ισορροπίας της αγοράς.....	57
3.3.3. Οι αρχές της τιμολόγησης.....	58
3.3.3.1. Θεωρία της προσαρμογής της προσφοράς χώρου στα επίπεδα της ζήτησης.....	58
3.3.3.2. Θεωρία του καταστροφικού ανταγωνισμού.....	59
3.3.3.3. Θεωρία των σταθερών τιμών.....	61
3.3.3.4. Θεωρία της διακριτικής τιμολόγησης.....	62
3.3.3.5. Θεωρία των μακροπρόθεσμων συμβολαίων.....	64

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4. ΜΕΛΕΤΗ ΤΟΥ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΔΙΑΔΡΟΜΟΥ ΑΠΟ ΤΗΝ

ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ.....	65
4.1. Η Αγορά της Άπω Ανατολής.....	65
4.1.1. Οι χώρες που απαρτίζουν την Άπω Ανατολή.....	65
4.1.2. Τα μεγαλύτερα λιμάνια της Άπωσης Ανατολής.....	75
4.2. Η Αγορά της Ελλάδας.....	77
4.2.1. Γενικά στοιχεία για την Ελλάδα.....	77
4.2.2. Οικονομικά στοιχεία της Ελλάδας.....	77

4.2.3. Η εμπορική δραστηριότητα της Ελλάδας.....	78
4.2.4. Οι λιμένες διαχείρισης εμπορευματοκιβωτίων της Ελλάδας.....	80
4.3. Εταιρείες που δραστηριοποιούνται στις εισαγωγές από την Άπω Ανατολή για την Ελλάδα.....	85
4.4. Το φαινόμενο της υπερβάλλουσας χωρητικότητας.....	90
4.4.1. Παρουσίαση του φαινομένου.....	90
4.4.2. Συνέπειες της υπερβάλλουσας χωρητικότητας.....	93
4.4.2.1. Μειωμένα επίπεδα ναύλων.....	94
4.4.2.2. Αδυναμία κάλυψης του συνολικού κόστους.....	95
4.4.3. Τρόποι αντιμετώπισης της υπερβάλλουσας χωρητικότητας.....	95
4.4.3.1. Δημιουργία συμμαχιών.....	95
4.4.3.2. Δημιουργία services από την Άπω Ανατολή στην Ελλάδα.....	100
4.4.3.3. Συγχωνεύσεις των υφιστάμενων services.....	108
4.4.3.4. Blank Sailings.....	108
4.4.3.5. Slow Steaming.....	110
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ- ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΓΙΑ</b>	
<b>ΠΕΡΑΙΤΕΡΩ ΕΡΕΥΝΑ.....</b>	<b>112</b>
<b>ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....</b>	<b>115</b>
<b>ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ.....</b>	<b>121</b>

## ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΓΡΑΦΗΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΠΙΝΑΚΩΝ

ΓΡΑΦΗΜΑ 1.1. Εξέλιξη της χρήσης των εμπορευματοκιβωτίων ως ποσοστό του συνολικού γενικού φορτίου (1980-2010).....	17
ΓΡΑΦΗΜΑ 1.2. Συγκριτική εξέλιξη του μεγέθους των πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων(1996- 2015).....	25
ΓΡΑΦΗΜΑ 1.3. Εξέλιξη του μεγέθους των πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων.....	27
ΓΡΑΦΗΜΑ 1.4. Εξέλιξη της αγοράς των εμπορευματοκιβωτίων (1980- 2010).....	28
ΓΡΑΦΗΜΑ 1.5. Κατανομή των δέκα μεγαλύτερων εταιρειών μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων βάσει χωρητικότητας του στόλου (2015).....	29
ΓΡΑΦΗΜΑ 2.1. Χωρητικότητα ανά εταιρεία σε εκατομμύρια TEUs.....	45
ΓΡΑΦΗΜΑ 3.1. Κατανάλωση καυσίμου σε διαφορετικά επίπεδα ταχύτητας.....	56
ΓΡΑΦΗΜΑ 3.2. Τιμολόγηση βάσει οριακού κόστους.....	60
ΓΡΑΦΗΜΑ 3.3. Τιμολόγηση βάσει σταθερών τιμών.....	61
ΓΡΑΦΗΜΑ 4.1. Κίνηση εμπορευματοκιβωτίων στα λιμάνια της Άπω Ανατολής (Ιανουάριος- Σεπτέμβριος 2015).....	76
ΓΡΑΦΗΜΑ 4.2. Διαχρονική εξέλιξη του ΑΕΠ της Ελλάδας (2006- 2014).....	78
ΓΡΑΦΗΜΑ 4.3. Εισαγωγές- Εξαγωγές της Ελλάδας σε εκατ. Δολάρια (Ιανουάριος- Οκτώβριος).....	79
ΓΡΑΦΗΜΑ 4.4. Παραδόσεις πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων ανά μέγεθος πλοίου.....	91
ΓΡΑΦΗΜΑ 4.5. Χωρητικότητα του στόλου των πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων σε αδράνεια (2009 -2015).....	92
ΓΡΑΦΗΜΑ 4.6. Επίπεδα των ναύλων για το 2015.....	94



ΓΡΑΦΗΜΑ 4.7. Μερίδιο χωρητικότητας στην αγορά της Μεσογείου ανά Συμμαχία.....	97
ΓΡΑΦΗΜΑ 4.8. Μερίδιο χωρητικότητας των εταιρειών στην αγορά από την Άπω Ανατολή για την Ελλάδα.....	98
ΠΙΝΑΚΑΣ 4.1. Τα 19 μεγαλύτερα λιμάνια της Άπω Ανατολής ως προς τη διαχείριση εμπορευματοκιβωτίων για το 2014.....	75
ΠΙΝΑΚΑΣ 4.2. Οι εξαγωγές της Ελλάδας (Ιανουάριος- Οκτώβριος 2015).....	79
ΠΙΝΑΚΑΣ 4.3. Οι εισαγωγές της Ελλάδας (Ιανουάριος- Οκτώβριος 2015).....	80
ΠΙΝΑΚΑΣ 4.4. Κίνηση εμπορευματοκιβωτίων στο ΣΕΜΠΟ.....	82
ΠΙΝΑΚΑΣ 4.5. Κίνηση εμπορευματοκιβωτίων στον ΣΕΠ.....	83
ΠΙΝΑΚΑΣ 4.6. Κίνηση εμπορευματοκιβωτίων στον Οργανισμό Λιμένος Θεσσαλονίκης.....	84
ΠΙΝΑΚΑΣ 4.7. Κίνηση εμπορευματοκιβωτίων στον Οργανισμό Λιμένος Βόλου.....	85
ΠΙΝΑΚΑΣ 4.8. Εισαγωγές εμπορευματοκιβωτίων στην Ελλάδα σε TEUs (2014).....	86
ΠΙΝΑΚΑΣ 4.9. Διαχείριση εμπορευματοκιβωτίων εισαγωγής από την Άπω Ανατολή στην Ελλάδα (2013- 2014).....	93
ΠΙΝΑΚΑΣ 4.10. Παγκόσμιες συμμαχίες στη ναυτιλία τακτικών γραμμών.....	96
ΠΙΝΑΚΑΣ 4.11. Χρόνος ταξιδιού ανά service από τα βασικότερα λιμάνια της Άπω Ανατολής.....	105

## ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΕΙΚΟΝΩΝ

EIKONA 1.1. Container γενικού τύπου.....	18
EIKONA 1.2. Open top container.....	19
EIKONA 1.3. Flat rack container.....	20
EIKONA 1.4. Collapsible flat rack container.....	20
EIKONA 1.5. Reefer container.....	21
EIKONA 1.6. Εξέλιξη στη χωρητικότητα των πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων.....	26
EIKONA 4.1. Η θέση της Άπω Ανατολής στον παγκόσμιο χάρτη.....	65
EIKONA 4.2. Τα μεγαλύτερα λιμάνια της Κίνας.....	69
EIKONA 4.3. Η θέση της Ελλάδας στον παγκόσμιο χάρτη.....	77
EIKONA 4.4. Χάρτης του σταθμού εμπορευματοκιβωτίων του ΟΛΠ.....	81
EIKONA 4.5. Χάρτης σταθμού εμπορευματοκιβωτίων ΣΕΠ.....	83
EIKONA 4.6. Χάρτης 2M/ AE15 ή Tiger Service.....	100
EIKONA 4.7. Χάρτης MD1 ή PM1 Service.....	101
EIKONA 4.8. NE2 Service.....	102
EIKONA 4.9. NE7 Service.....	103
EIKONA 4.10. ADR Service.....	104
EIKONA 4.11. AME Service.....	104

## **Περίληψη**

Η παρούσα διπλωματική εργασία προσεγγίζει το θέμα της υπερβάλλουσας χωρητικότητας που παρατηρείται στον κλάδο της μεταφοράς των εμπορευματοκιβωτίων. Τον τελευταίο καιρό, το ζήτημα της υπερβάλλουσας προσφοράς χώρου στα πλοία έχει απασχολήσει σε μεγάλο βαθμό της εταιρείες μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, αλλά και πολλούς ερευνητές, που αναζητούν τρόπους για τον περιορισμό της. Το πρόβλημα έχει τις ρίζες του στην ασυμβατότητα μεταξύ της ευμετάβλητης ζητούμενης ποσότητας και της λιγότερο ευαίσθητης σε μεταβολές προσφερόμενης ποσότητας.

Σκοπός της παρούσας διπλωματικής εργασίας είναι η περιγραφή της δομής της αγοράς της ναυτιλίας τακτικών γραμμών και η ανάλυση των αιτιών και των συνεπειών της υπερπροσφοράς χώρου στα πλοία, μέσω της χρήσης στατιστικών εργαλείων και διαγραμμάτων. Για την καλύτερη κατανόηση της κατάστασης, δίδεται ιδιαίτερη έμφαση στον εμπορικό διάδρομο από την Άπω Ανατολή για την Ελλάδα, όπου το πρόβλημα είναι εντονότερο.

Λέξεις κλειδιά: ναυτιλία τακτικών γραμμών, υπερβάλλουσα χωρητικότητα, εμπόριο από την Άπω Ανατολή

## **Abstract**

The current post-graduate thesis approaches the issue of excess capacity in liner shipping. The last few years, the issue of excess capacity is a burning issue for both liner shipping operators and various professors copying with liner shipping economics, who are struggling to find ways to minimize it. Issue results from incompatibility between mutable demand and ponderous supply of space on vessels.

The purpose of this thesis is the description of the structure of liner shipping sector and the analysis of the causes and the consequences of excess capacity, through the use of statistic tools and figures. Nevertheless, for a better understanding of the situation, particular emphasis is given to corridor ex Far East to Greece, where issue is intense.

Key words: liner shipping, excess capacity, Far East trade

## ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Τα τελευταία χρόνια, ο κλάδος της μεταφοράς των εμπορευματοκιβωτίων έχει αλλάξει δραματικά. Ένα πλήθος παραγόντων που αφορούν την ανάγκη να διατηρηθεί η τακτικότητα των δρομολογίων ακόμα κι αν τα πλοία δεν είναι πλήρη όταν αναχωρούν από το λιμάνι αφητηρίας, την παραδοσιακή ανισοροπία ροών που υπάρχει μεταξύ Ανατολής και Δύσης, το γιγαντισμό των πλοίων που έχει συντελεστεί τα τελευταία δεκαπέντε χρόνια, τα χρόνια που μεσολαβούν μεταξύ της παραγγελίας και της παράδοσης ενός νεόκτιστου πλοίου και της εισαγωγής καινοτομιών συντελούν στην υπερβάλλουσα προσφορά που παρατηρείται στον κλάδο.

Το φαινόμενο αυτό είναι εντονότερο στις εξαγωγές από την Άπω Ανατολή προς όλο τον υπόλοιπο κόσμο, εξαιτίας της εξέλιξης της στο μεγαλύτερο κέντρο παραγωγής στον κόσμο. Είναι συνεπώς απαραίτητη η παρουσίαση του φαινομένου της υπερβάλλουσας χωρητικότητας και η εκτίμηση των τρόπων με τους οποίους, οι εταιρείες μπορούν να το αντιμετωπίσουν.

Αντικείμενο της παρούσας διπλωματικής εργασίας είναι η παρουσίαση και η ανάλυση του φαινομένου της υπερβάλλουσας προσφοράς χώρου στα πλοία, εξαιτίας κυρίως της παράδοσης ολοένα και μεγαλύτερων πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, με σκοπό την εκμετάλλευση των οικονομιών κλίμακας που αυτά συνεπάγονται.

Σκοπός της διπλωματικής εργασίας είναι η ανάλυση των αιτιών και των συνεπειών που συνεπάγεται η υπερβάλλουσα χωρητικότητα στα πλοία. Μέσα από αυτήν την ανάλυση, οι εταιρείες μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων θα είναι σε θέση να επικεντρωθούν στα αίτια που οδηγούν στην υπερπροσφορά χώρου και μέσα από τον περιορισμό τους να περιορίσουν και το ίδιο το φαινόμενο. Αποτέλεσμα αυτού θα είναι μια πιο υγιής αγορά μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, με μικρότερες διακυμάνσεις στα ναύλα.

Το αντικείμενο της διπλωματικής εργασίας προσεγγίζεται πρώτα μέσω της ανάλυσης της αγοράς της ναυτιλίας τακτικών γραμμών και των δυνάμεων της προσφοράς και της ζήτησης χώρου. Εν συνεχεία, μέσω στατιστικών στοιχείων και διαγραμμάτων, εντοπίζονται οι συνέπειες της υπερπροσφοράς χώρου και παρουσιάζονται οι τρόποι αντιμετώπισής της.

Έτσι, στο κεφάλαιο 1 επισημαίνονται κάποιες σημαντικές έννοιες και ορισμοί για τη εμπορική ναυτιλία γενικότερα, αλλά και για τη liner ναυτιλία πιο συγκεκριμένα, καθώς

και η ιστορία του κλάδου της μεταφοράς των εμπορευματοκιβωτίων. Εν συνεχεία, στο κεφάλαιο 2 αναλύονται οι διαφορών ειδών συμμαχίες, όπως οι διασκέψεις, οι στρατηγικές συμμαχίες και οι κοινοπραξίες, οι οποίες αποτελούν τη βάση της ανάπτυξης και τιμολόγησης του κλάδου, καθώς και η νομοθεσία που τις πλαισιώνει. Στο κεφάλαιο 3 επισημαίνονται οι προσδιοριστικοί παράγοντες της προσφοράς και της ζήτησης χώρου στα πλοία, καθώς και το ιδιαίτερο σύστημα τιμολόγησης που διέπει την αγορά αυτή εξαιτίας των λιγιστών παικτών που την απαρτίζουν. Καθώς το πρόβλημα της υπερβάλλουσας χωρητικότητας εντοπίζεται κυρίως στο εμπόριο από την Άπω Ανατολή, στο κεφάλαιο 4 αναλύεται ο εμπορικός διάδρομος από την Άπω Ανατολή για την Ελλάδα, με έμφαση στην υπερβάλλουσα χωρητικότητα που παρατηρείται, τις συνέπειες της και τους τρόπους με τους οποίους οι εταιρείες που δραστηριοποιούνται σε αυτή προσπαθούν να την αντιμετωπίσουν. Τέλος, η παρούσα διπλωματική εργασία κλείνει με συμπεράσματα και προτάσεις για περαιτέρω έρευνα. Τέλος, στο κεφάλαιο 5 διατυπώνονται τα συμπεράσματα καθώς και προτάσεις για περαιτέρω έρευνα.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1

### ΓΕΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΗΣ ΑΓΟΡΑΣ ΤΩΝ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΚΙΒΩΤΙΩΝ

#### 1.1. ΟΡΙΣΜΟΣ ΤΗΣ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ:

Εμπορική ναυτιλία είναι ο κλάδος που ειδικεύεται στην παροχή υπηρεσιών που αφορούν τη μεταφορά αγαθών μέσω θαλάσσης. Η ναυτιλιακή αγορά δεν αποτελεί μια ενιαία αγορά, αλλά πολλές επιμέρους αγορές που διακρίνονται ανάλογα με τον τύπο του μεταφερόμενου φορτίου, το μέγεθος και το είδος του πλοίου, το γεωγραφικό καταμερισμό του φορτίου και τις ανάγκες των θαλάσσιων διαδρομών. Σύμφωνα με τον Rochdale :

“ Η Ναυτιλία είναι μία περίπλοκη βιομηχανία μέσα στην οποία οι συνθήκες που καθορίζουν τις διαδικασίες σε έναν τομέα της δεν εφαρμόζονται απαραίτητα και σε έναν άλλο. Σε ορισμένες περιπτώσεις μπορεί να θεωρηθεί ως ένα σύνολο από αλληλοσχετιζόμενες βιομηχανίες.[...] Ωστόσο, παρ' όλο που κάποιος μπορεί να διαχωρίσει τομείς και αγορές μέσα στο χώρο της ναυτιλιακής βιομηχανίας, δεν μπορεί να παραγνωρίσει τη σημαντική αλληλεπίδραση και αλληλεξάρτησή τους.” (Σιμοπούλου Όλγα, 2014, σελ. 16).

Με τον παραπάνω ορισμό γίνεται ξεκάθαρο ότι η εμπορική ναυτιλία αποτελεί μία ενιαία βιομηχανία προσφοράς θαλάσσιων υπηρεσιών μεταφορών. Ωστόσο, κάθε κλάδος της ναυτιλίας προσφέρει διαφορετικές υπηρεσίες.

Ένας από τους κλάδους της εμπορικής ναυτιλίας είναι η ναυτιλία τακτικών γραμμών. Η ναυτιλία τακτικών γραμμών είναι η υπηρεσία θαλάσσιων μεταφορών που διεξάγεται μεταξύ συγκεκριμένων λιμένων, σε τακτά χρονικά διαστήματα, ακριβώς αυτό που υποδηλώνει η λέξη “liner” στη φράση “liner shipping”. Τα ταξίδια είναι προγραμματισμένα εκ των προτέρων και τα πλοία ακολουθούν τακτικά το πρόγραμμα, εκτός αν επέλθουν απρόσμενοι παράγοντες, όπως κακοκαιρία ή αυξημένη κίνηση σε κάποιο λιμάνι (Kevin Tierney, 2015). Στη ναυτιλία τακτικών γραμμών ανήκει, εκτός από την επιβατική ναυτιλία, και η εμπορευματική ναυτιλία, που αφορά τη διακίνηση εμπορευμάτων σε εμπορευματοκιβώτια.(Σιμοπούλου Όλγα, 2014).

## 1.2. ΔΙΑΦΟΡΕΣ ΜΕΤΑΞΥ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΤΑΚΤΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ ΚΑΙ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΧΥΔΗΝ ΦΟΡΤΙΩΝ:

Η ναυτιλία τακτικών γραμμών (liner shipping) προσφέρει ένα εντελώς διαφορετικό τύπο υπηρεσιών από τη ναυτιλία μεταφοράς χύδην φορτίων (bulk shipping). Για το λόγο αυτό, η ναυτιλία τακτικών γραμμών διαφέρει από την tramp ναυτιλία, ή διαφορετικά ναυτιλία χύδην φορτίων, σε πολλές διαστάσεις. Αρχικά, τα πλοία στη ναυτιλία τακτικών γραμμών είναι σχεδιασμένα να εκτελούν τακτικά δρομολόγια κλήσεων σε συγκεκριμένα λιμάνια, ακολουθώντας μια προσχεδιασμένη διαδρομή, ενώ στην tramp ναυτιλία το service δεν έχει καθοριστεί εκ των προτέρων αλλά προσαρμόζεται ανάλογα με τη ζήτηση για συγκεκριμένα ταξίδια ή για μια συγκεκριμένη περίοδο του χρόνου. Επιπλέον, τα πλοία που χρησιμοποιούνται για τη μεταφορά των εμπορευματοκιβωτίων είναι σχεδιασμένα κατά διαφορετικό τρόπο, σε σύγκριση με τα άλλα πλοία μεταφοράς εμπορευμάτων. Έτσι, καθώς η διακίνηση εμπορευμάτων μέσα σε εμπορευματοκιβώτια έχει αντικαταστήσει σε μεγάλο βαθμό οποιοδήποτε άλλο τρόπο μεταφοράς των εμπορευμάτων, τα πλοία μεταφοράς των εμπορευματοκιβωτίων έχουν διαφορετικά μεγέθη και χωρητικότητα και μπορούν να μεταφέρουν από εκατοντάδες έως και μερικές χιλιάδες εμπορευματοκιβώτια. Κατά συνέπεια, τα πλοία αυτά μπορούν να μεταφέρουν πολλά διαφορετικά είδη εμπορευμάτων μέσα σε εμπορευματοκιβώτια. Αντίθετα, τα πλοία μεταφοράς χύδην φορτίων συνήθως μεταφέρουν ένα είδος εμπορεύματος σε μεγάλες ποσότητες. Αυτή είναι και η τρίτη βασική διαφορά μεταξύ liner και tramp ναυτιλίας, καθώς τα πλοία μεταφοράς χύδην φορτίων μπορούν να μεταφέρουν μεγάλες ποσότητες ενός αγαθού, ενώ τα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων μπορούν να μεταφέρουν πολλές μικρές ποσότητες αγαθών, τα οποία είναι συνήθως υψηλής εμπορικής αξίας, όπως τα βιομηχανοποιημένα προϊόντα.

Ακόμα και στο στάδιο της διαπραγμάτευσης, τα δύο είδη ναυτιλίας διαφέρουν, καθώς στη ναυτιλία τακτικών γραμμών, η σχέση μεταξύ του κατόχου του φορτίου και των πλοιοκτητριών εταιρειών είναι δεδομένη και αποτυπώνεται σε σταθερούς όρους συμβολαίων, οι οποίοι έχουν προετοιμαστεί εκ των προτέρων από τις εταιρείες μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, με μικρά περιθώρια διαπραγμάτευσης. Αντιθέτως, στη ναυτιλία χύδην φορτίων, ο κάτοχος του φορτίου ή ο εκπρόσωπός του

διαπραγματεύονται τους ναύλους είτε για όλο το ταξίδι είτε για ένα συγκεκριμένο διάστημα του χρόνου( Munari, 2012).

### 1.3. ΙΣΤΟΡΙΑ ΤΟΥ ΚΛΑΔΟΥ ΤΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΚΙΒΩΤΙΩΝ:

Τα χρόνια πριν την εφεύρεση των containers, ένα πλοίο μεταφοράς εμπορευμάτων ξόδευε μεγάλο διάστημα στο λιμάνι για τη φόρτωση και εκφόρτωση των εμπορευμάτων. Το εμπόρευμα, που αφορούσε και υψηλής αξίας βιομηχανικά προϊόντα, φορτωνόταν στο πλοίο σε σάκους με τέτοιο τρόπο που θα μπορούσε να προκαλέσει καταστροφή στο εμπόρευμα κατά τη διάρκεια του ταξιδιού. Η λειτουργία της φόρτωσης και εκφόρτωσης ήταν εντάσεως εργασίας.

Την ιδέα για τη μεταφορά εμπορευμάτων μέσα σε εμπορευματοκιβώτια είχε το 1956 ο Αμερικάνος επιχειρηματίας Malcom Maclean, ιδιοκτήτης μιας εταιρείας μεταφοράς εμπορευμάτων στην Carolina των Ηνωμένων Πολιτειών. Ήδη από το 1937 ο επιχειρηματίας σκεφτόταν κάποιον τρόπο για να απλοποιήσει τη διαδικασία μεταφοράς εμπορευμάτων (The Containership Revolution, Malcom McLean's 1956 Innovation Goes Global,2006).

Η μεταφορά των εμπορευμάτων σε εμπορευματοκιβώτια βελτίωσε την αποδοτικότητα του εμπορίου σε τεράστιο βαθμό, δίνοντας μεγάλη ώθηση στην οικονομική ανάπτυξη. Πριν την εφεύρεση των containers, ο ρυθμός φόρτωσης και εκφόρτωσης των αγαθών σε βαρέλια και σάκους, από το πλοίο στην ξηρά και αντιστρόφως ήταν αργός, ενώ ήταν αναγκαία η ύπαρξη εργατικού δυναμικού για την φόρτωση, εκφόρτωση και τη διαλογή του φορτίου (World Shipping Council, Before Container Shipping, 2015). Πολλές φορές μάλιστα το φορτίο, που αφορούσε και υψηλής ποιότητας βιομηχανοποιημένα προϊόντα, έφτανε στον προορισμό του κατεστραμμένο ή ελλιπές (The Containership Revolution, Malcom McLean's 1956 Innovation Goes Global,2006). Παρόλα αυτά, αυτός ήταν ο μόνος γνωστός τρόπος μεταφοράς αγαθών με πλοίο τον 20<sup>ο</sup> αιώνα (World Shipping Council, Before Container Shipping, 2015).



Η ιδέα ήρθε όταν ένα από τα πλοία που άνηκε στην εταιρεία μεταφοράς πετρελαιοειδών του McLean με το όνομα Ideal X και με διαδρομή από το Texas για τη Βόρεια Αμερική, ξεκίνησε το ταξίδι του από το Houston της Αμερικής για το Texas, το 1956. Στο πλοίο αυτό εγκαταστάθηκε ένα επιπλέον κατάστρωμα στο οποίο είχαν τοποθετηθεί 58 κουτιά, που περιείχαν φορτίο. Όταν το πλοίο έφτασε στο Houston, έξι μέρες αργότερα, τα 58 αυτά κουτιά ξεφορτώθηκαν με γερανό στη ξηρά. Την ίδια χρονιά, ο Αμερικάνος μετέτρεψε ακόμα τρία tankers σε πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, τα οποία χαρακτηρίστηκαν ως τα πρώτα επιτυχημένα πλοία αυτού του είδους.

Ωστόσο, τα τεχνικά στοιχεία που χαρακτηρίζουν τα σύγχρονα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων έγιναν πραγματικότητα το 1957. Αργότερα το ίδιο έτος, το πλοίο Gateway City ανακαινίστηκε πλήρως, έτσι ώστε να μπορεί να μεταφέρει εμπορευματοκιβώτια, τόσο στο κατάστρωμα όσο και στα κατώτερα στρώματα του πλοίου, το ένα στοιβαγμένο πάνω στο άλλο. Έτσι ενώ το 1956, το 524 ποδιών πλοίο Ideal X μπορούσε να μεταφέρει 58 εμπορευματοκιβώτια, το 1957, το 450 ποδιών πλοίο Gateway City μπορούσε να μεταφέρει τον τετραπλάσιο αριθμό εμπορευματοκιβωτίων που ανερχόταν στα 226.

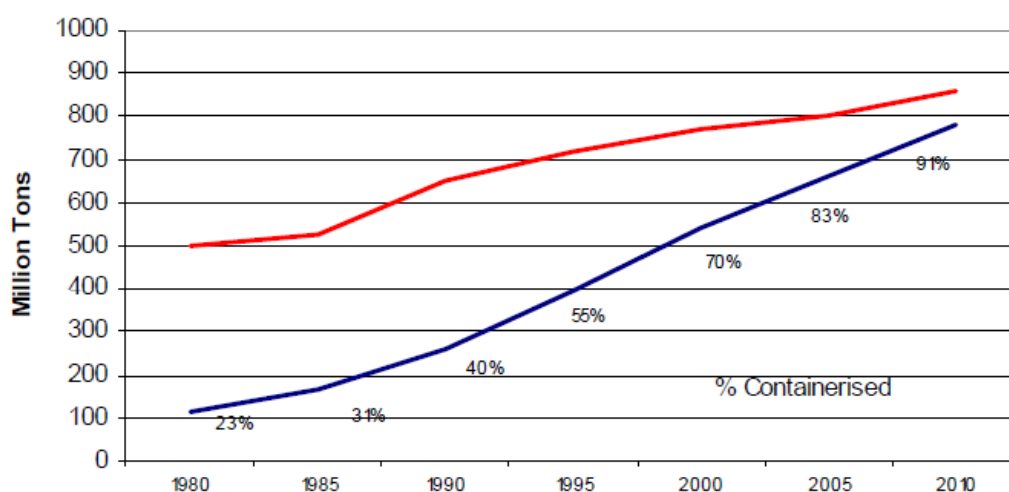
Αργότερα, το 1961, ο ISO (International Organization for Standardization) καθιέρωσε παγκοσμίως τους τύπους και τις διαστάσεις των εμπορευματοκιβωτίων (World Shipping Council, Containers, 2015). Η σταθεροποίηση του μεγέθους των containers οδήγησε στη κατασκευή φορτηγών και μηχανημάτων κατάλληλων για τη μεταφορά και διαχείριση των εμπορευματοκιβωτίων (The Economist Explains, Why have containers boosted trade so much?, 2013).

Η εταιρεία του McLean, Sea- Land, παρέμεινε για πολλά χρόνια πρωτοπόρος στη βιομηχανία της μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων. Το 1972, η εταιρεία παρέδωσε στην αγορά οκτώ καινούργια και πιο γρήγορα SL-7 πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, με μέση ταχύτητα ίση με 33 κόμβους, που μείωνε κατά πολύ το χρόνο ταξιδιού.

Ωστόσο, το 1999, η εταιρεία Sea- Land πωλήθηκε στον Δανέζικο όμιλο A.P. Moeller Group, και οι λειτουργίες της απορροφήθηκαν από την εταιρεία Maersk Line, τη μεγαλύτερη εταιρεία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων σε παγκόσμιο επίπεδο. Η σύγχρονη εξέλιξη των πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων παρουσιάζεται παρακάτω (The Containership Revolution, Malcom McLean's 1956 Innovation Goes Global, 2006).

Αυτόν τον χρόνο, η ναυτιλία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων κλείνει 60 χρόνια δραστηριότητας στο χώρο των μεταφορών. Από την ημέρα της εφεύρεσης του, αυτός ο τρόπος μεταφοράς των εμπορευμάτων αναπτύχθηκε ραγδαία, με αποτέλεσμα σήμερα το μεγαλύτερο μέρος του γενικού μεταφερόμενου φορτίου να διεξάγεται με containers ( The economist explains, Why have containers boosted trade so much?, 2013). Έτσι, όπως φαίνεται στο γράφημα 1.1., η διείσδυση του εμπορευματοκιβωτίου στην αγορά της μεταφοράς γενικού φορτίου αυξήθηκε από 20% το 1960 σε 70% το 2010 (Hercules E. Haralambides, 2004).

ΓΡΑΦΗΜΑ 1.1. Εξέλιξη της χρήσης των εμπορευματοκιβωτίων ως ποσοστό του συνολικού γενικού φορτίου (1980- 2010)



Πηγή: Hercules E. Haralambides, 2004

#### 1.4. ΤΥΠΟΙ ΚΑΙ ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ ΤΩΝ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΚΙΒΩΤΙΩΝ:

Ο όρος containerization, όπως έχει καθιερωθεί σε παγκόσμιο επίπεδο, αφορά ένα σύστημα μεταφοράς εμπορευμάτων μέσα σε τυποποιημένα μεταλλικά κιβώτια, τα εμπορευματοκιβώτια ή containers, από τα οποία πήρε και το όνομά του. Τα containers μπορούν να μεταφερθούν με ιδιαίτερη ευκολία μεταξύ των διάφορων μέσων μεταφοράς, όπως πλοία, φορτηγά και τρένα (Economics Help, Containerisation, 2013).

Σήμερα υπάρχει μεγάλη ποικιλία τύπων containers. Ο τύπος του εμπορευματοκιβωτίου που θα χρησιμοποιηθεί εξαρτάται από το είδος του φορτίου που πρόκειται να μεταφερθεί και από τον τρόπο με τον οποίο το φορτίο θα στοιβαχτεί στο container.

Οι δύο πιο διαδεδομένοι τύποι containers είναι τα γενικού τύπου εμπορευματοκιβώτια (standard containers). Αυτά είναι το container 20 ποδιών ή 20 foot equivalent unit (TEU) και το container 40 ποδιών ή 40 foot equivalent container (FEU), το οποίο είναι το διπλάσιο του container 20 ποδιών, ίσο δηλαδή με δύο TEUs (World Shipping Council, Containers, 2015). Ωστόσο, στην αγορά κυκλοφορούν και containers των 45 ποδιών, που όμως δεν είναι τόσο διαδεδομένα (Transport Information Service, Container Types, 2015). Στη εικόνα 1.1. παρουσιάζεται ένα γενικού τύπου container.

ΕΙΚΟΝΑ 1.1. Container γενικού τύπου



Πηγή: Transport Information Service, Container types, 2015

Χαρακτηριστικό είναι ότι ενώ δύο container ίδιου τύπου μπορεί εξωτερικά να φαίνονται ίδια, τελικά να εξυπηρετούν δύο διαφορετικούς σκοπούς. Για παράδειγμα, ένα εμπορευματοκιβώτιο μπορεί να έχει ειδική επίστρωση (lining) για τη μεταφορά υγρού φορτίου, ενώ κάποιο άλλο να διαθέτει εσωτερικά κρεμάστρες, τοποθετημένες στην οροφή του container, για τη μεταφορά ρούχων.

Στους παραπάνω τύπους έρχονται να προστεθούν τα ψηλά ή high-cube containers, των οποίων οι διαστάσεις είναι ίδιες με των γενικού τύπου containers, ωστόσο διαφέρουν στο ύψος, όπου τα πρώτα είναι κατά 305mm ψηλότερα από τα δεύτερα. Τα high-cube containers βγαίνουν κυρίως σε 40 πόδια και 45 πόδια.

Όλοι οι παραπάνω τύποι containers χρησιμοποιούνται για φορτίο που δε χρειάζεται ιδιαίτερη μεταχείριση ούτε κατά τη στοιβασία του ούτε κατά τη μεταφορά του. Ωστόσο, για φορτία ψηλότερα από το ύψος του container ή για φορτία που λόγω του όγκου ή του

βάρους τους πρέπει να στοιβαχθούν στο container με γερανό, κρίνεται απαραίτητη η χρήση των containers με ανοιχτή οροφή ή open top containers, τα οποία παρουσιάζονται στην εικόνα 1.2. Τα open top containers είναι συνήθως 20 και 40 ποδιών και η οροφή τους αποτελείται από έναν ειδικό καμβά που μπορεί να τοποθετηθεί στο container μετά τη φόρτωση του φορτίου σε αυτό και εφόσον το φορτίο δεν εξέρχει σε ύψος (Transport Information Service, Container Types, 2015). Τα containers με ανοιχτή οροφή χρησιμοποιούνται κυρίως για τη μεταφορά οχημάτων, μηχανημάτων, σιδηροκατασκευών και γενικότερα βαρέως βιομηχανικού υλικού (World Shipping Council, Containers, 2015).

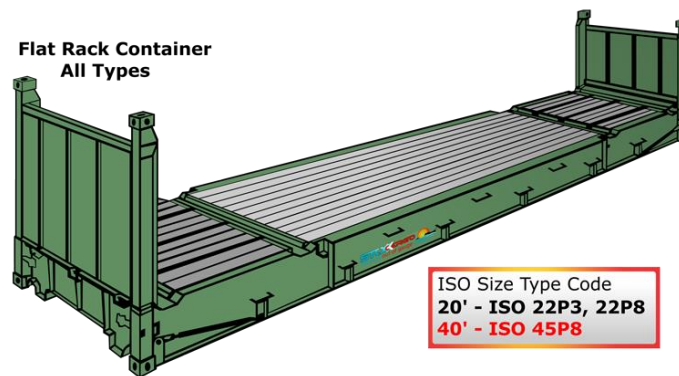
ΕΙΚΟΝΑ 1.2. Open top container



Πηγή: Containerstrade, 2012

Για τη φιλοξενία ειδικού τύπου φορτίου υπάρχουν και τα flat rack containers, χαρακτηριστικό των οποίων είναι η ιδιαίτερη αντοχή κι ανθεκτικότητα για τη μεταφορά βαρέων φορτίων. Όπως φαίνεται στην εικόνα 1.3., τα flat rack containers αποτελούνται από το πάτωμα, κατασκευασμένο από μαλακό ξύλο, καθώς και από δύο αυτιά. Για την μεταφορά ογκώδους φορτίου ως χύδην (break bulk), τα flat rack μπορούν να τοποθετηθούν το ένα δίπλα στο άλλο και να αποτελέσουν μια ενιαία πλατφόρμα. Τα flat racks συνήθως έχουν μήκος 20 και 40 ποδιών, ενώ ένας αριθμός από σχοινιά συγκρατούν το φορτίο στη θέση του, κατά τη διάρκεια του ταξιδιού.

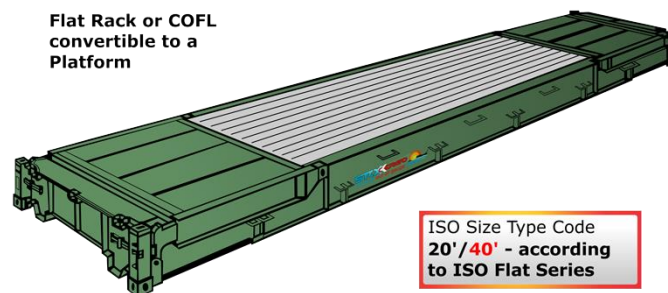
EIKONA 1.3. Flat rack container



Πηγή: Stockcargo, 2015

Τα αυτιά του flat rack, όπως φαίνεται στη εικόνα 1.4. είναι πτυσσόμενα. Έτσι, το flat rack μετατρέπεται σε πλατφόρμα ή platform (plat), που αποτελείται μόνο από το πάτωμα με ισχυρή αντοχή στα βάρη, και χωρίς καθόλου τοιχώματα. Το μήκος του είναι 20 ή 40 ποδιών και διαθέτει σχοινιά για να συγκρατεί το φορτίο κατά τη μεταφορά.

EIKONA 1.4. Collapsible flat rack container



Πηγή: Stockcargo, 2015

Επιπροσθέτως, αρκετά διαδεδομένα είναι τα ψυγεία containers (refrigerated containers ή reefers), τα οποία χρησιμοποιούνται για εμπορεύματα για τα οποία απαιτούνται ελεγχόμενες θερμοκρασίες μεταφοράς (World Shipping Council, Containers, 2015). Τέτοια εμπορεύματα είναι το κρέας, τα φρούτα και τα λαχανικά, τα γαλακτοκομικά προϊόντα και τα φαρμακευτικά προϊόντα. Όπως, τα dry containers, έτσι και τα reefers είναι μήκους 20 και 40 ποδιών.

Τα reefer containers διαθέτουν ενσωματωμένη γεννήτρια, με αποτέλεσμα να μειώνεται το ωφέλιμο φορτίο τους. Η γεννήτρια αυτή εξυπηρετεί στη διατήρηση συγκεκριμένης θερμοκρασίας στο εσωτερικό του container. Τόσο όταν το container βρίσκεται στο πλοίο όσο και όταν βρίσκεται στο τερματικό, είναι συνδεδεμένο με σύστημα παροχής ηλεκτρικής ενέργειας, ώστε να τίθεται σε λειτουργία η εσωτερική γεννήτρια κι έτσι να διατηρείται σταθερή η θερμοκρασία στο εσωτερικό του. Ο αριθμός των reefer containers που δέχεται ένα πλοίο είναι ανάλογος της χωρητικότητας του συστήματος παροχής ηλεκτρικής ενέργειας του (Transport Information Service, Container Types, 2015). Στην εικόνα 1. 5, παρακάτω παρουσιάζεται ένα reefer container.

ΕΙΚΟΝΑ 1.5. Reefer container



Πηγή: Containerstrade, 2012

Τέλος, ιδιαίτερη περίπτωση αποτελούν τα tank containers που μπορούν να μεταφέρουν υγρά φορτία, όπως λάδι και κρασί, και φέρουν επίστρωση κατασκευασμένη από ειδικό καμβά, ώστε να προστατεύεται τόσο το φορτίο όσο και το ίδιο το container από την φθορά( World Shipping Council, Containers, 2015). Σε κάποιες περιπτώσεις, μπορεί να μεταφέρουν και επικίνδυνα υγρά φορτία, όπως καύσιμα και τοξικές ουσίες (Transport Information Service, Container types, 2015).

#### 1.5. ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ ΤΗΣ ΧΡΗΣΗΣ ΤΩΝ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΚΙΒΩΤΙΩΝ:

Η εξάπλωση των containers μείωσε σημαντικά το κόστος μεταφοράς των εμπορευμάτων. Συγκεκριμένα με την εξάπλωση των containers:

- Η φόρτωση και η εκφόρτωση των εμπορευμάτων έγινε πιο εύκολη, ενώ μειώθηκε σημαντικά ο αριθμός των εργατών που χρειαζόταν για την ολοκλήρωση αυτής της

διαδικασίας. Για παράδειγμα, μεταξύ του 1965 και του 1970, η παραγωγικότητα των εργατών στα τερματικά εμπορευματοκιβωτίων αυξήθηκε από 1,7 τόνους την ώρα σε 30 τόνους την ώρα.

- Η αυξημένη παραγωγικότητα της εργασίας συνετέλεσε στη μείωση της δύναμης των συνδικάτων, που πολλές φορές οδηγούσε στην παράλυση του εμπορίου.
- Με τη χρήση εμπορευματοκιβωτίων στις μεταφορές, τα εμπορεύματα είναι πιο ασφαλή. Σημαντική ήταν η μείωση του ποσοστού των απολεσθέντων εμπορευμάτων. Ωστόσο, από την άλλη πλευρά, αυξήθηκε ο κίνδυνος μεταφοράς παράνομων αγαθών (The Economist Explains, Why have containers boosted trade so much?, 2013).

Έτσι, στο σύνολο, τα containers μείωσαν σε μεγάλο βαθμό το κόστος του θαλάσσιου εμπορίου, το οποίο και συνεχίζει να μειώνεται με το ολοένα και αυξανόμενο μέγεθος των πλοίων που συνεπάγεται και την καλύτερη αποδοτικότητά τους (Kevin Tierney, 2015).

#### 1.6. ΟΡΙΣΜΟΣ ΤΟΥ SERVICE:

Οι εταιρείες μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, για να μπορέσουν να προσφέρουν τακτικές υπηρεσίες στους κατόχους των φορτίων, αξιοποιούν τα πλοία τους σε κυκλικές διαδρομές που ονομάζονται services. Ένα εβδομαδιαίο service αποτελείται από τόσα πλοία όσες και οι βδομάδες που απαιτούνται ώστε ένα πλοίο να ολοκληρώσει την κυκλική πορεία του. Τα πλοία καλούν συγκεκριμένα λιμάνια σε κάθε service και οι εταιρείες μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων είναι υποχρεωμένες να εκδίδουν το πρόγραμμα με τις ώρες αφίξεως και αναχωρήσεως του κάθε πλοίου στο κάθε λιμάνι. Το πλοίο προσεγγίζει το λιμάνι και δένει στο τερματικό του λιμανιού, που διαθέτει εξοπλισμό για τη φόρτωση και εκφόρτωση εμπορευματοκιβωτίων. Τα εμπορευματοκιβώτια στοιβάζονται προσωρινά εντός του τερματικού, απ' όπου και φορτώνονται είτε σε φορτηγά, είτε στο σιδηρόδρομο, ο οποίος διαθέτει πρόσβαση στο τερματικό, ώστε να μεταφερθούν στον τελικό προορισμό τους (Kevin Tierney, 2015).

#### 1.7. Η ΔΟΜΗ ΤΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΚΙΒΩΤΙΩΝ:

Τα δίκτυα των σύγχρονων εταιρειών μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων συνθέτουν ένα ιδιαίτερο σύστημα, με πολλούς λιμένες να αποτελούν κεντρικά σημεία για κάθε service και να εξυπηρετούνται συνήθως από mother vessels, πλοία μεγαλύτερα από αυτά τύπου Panamax, και των μικρότερων δευτερευόντων λιμένων, όπου τα εμπορευματοκιβώτια

μεταφέρονται από τους κεντρικούς λιμένες με μικρότερα πλοία. Ο λόγος της χρήσης μικρότερων πλοίων για τη μεταφορά των εμπορευματοκιβωτίων μεταξύ των κεντρικών λιμένων και των δευτερευόντων λιμένων είναι η μεγαλύτερη αποδοτικότητά τους στις μικρές διαδρομές εξαιτίας της μειωμένης κατανάλωσης καυσίμου. Έτσι ένα λιμάνι μπορεί να εξυπηρετείται απευθείας από ένα άλλο λιμάνι, καθώς αποτελεί κεντρικό σημείο για το συγκεκριμένο service ή να εξυπηρετείται με μεταφόρτωση σε κάποιο άλλο ενδιάμεσο λιμάνι, καθώς αποτελεί δευτερεύον λιμάνι γι' αυτό το service, οπότε και αποτελούν λιμένες μεταφόρτωσης. Το σύστημα αυτό ονομάζεται hub- and- spoke system και είναι πολύ διαδομένο στις μέρες μας (Kevin Tierney, 2015).

#### 1.8. ΛΙΜΕΝΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΤΩΣΗΣ:

Οι λιμένες μεταφόρτωσης είναι λιμένες οι οποίοι λειτουργούν ως χώροι προσωρινής στοιβασίας των εμπορευματοκιβωτίων που μεταφέρονται μεταξύ δύο διαφορετικών services. Τα εμπορευματοκιβώτια αποθηκεύονται προσωρινά στα τερματικά των λιμένων μεταφορτώσεων και μετά φορτώνονται στο επόμενο πλοίο για να φτάσουν στο τελικό λιμάνι. Τα εμπορευματοκιβώτια μπορεί να περάσουν από πολλά λιμάνια μεταφόρτωσης μέχρι να φτάσουν στον τελικό τους προορισμό. Κάποια από τα λιμάνια που αποτελούν λιμάνια μεταφόρτωσης για πολλές εταιρείες μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων είναι το λιμάνι του Rotterdam για τα φορτία που προορίζονται για τη Βόρεια Ευρώπη και τα λιμάνια της Singapore, του Tanjung Pelepas και του Hong Kong για τα φορτία που φεύγουν από την Ασία και προορίζονται για όλο τον υπόλοιπο κόσμο. Τα λιμάνια μεταφόρτωσης συνεπάγονται επιπλέον κόστη, καθώς τα εμπορευματοκιβώτια πρέπει να ξεφορτωθούν από το ένα πλοίο και να φορτωθούν σε κάποιο άλλο, μετά την προσωρινή τους αποθήκευση στο εν λόγω λιμάνι. Ωστόσο, το όλο σύστημα μειώνει το συνολικό κόστος των εταιρειών, καθώς τα πλοία αξιοποιούνται πιο αποδοτικά μεταξύ των λιμένων (Kevin Tierney, 2015).

#### 1.9. ΠΛΟΙΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΚΙΒΩΤΙΩΝ:

Τα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων ή container ships είναι πλοία που μεταφέρουν φορτίο τοποθετημένο μέσα σε εμπορευματοκιβώτια. Η χωρητικότητα των πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων μετράται σε TEUs ( twenty – foot equivalent units) και πάνω τους μπορούν να φορτωθούν containers όλων των μηκών, όπως 20 ποδιών, 40 ποδιών και 45 ποδιών, καθώς και containers ειδικού τύπου, όπως open top containers και flat rack containers. (Wikipedia, Container Ship, 2015).



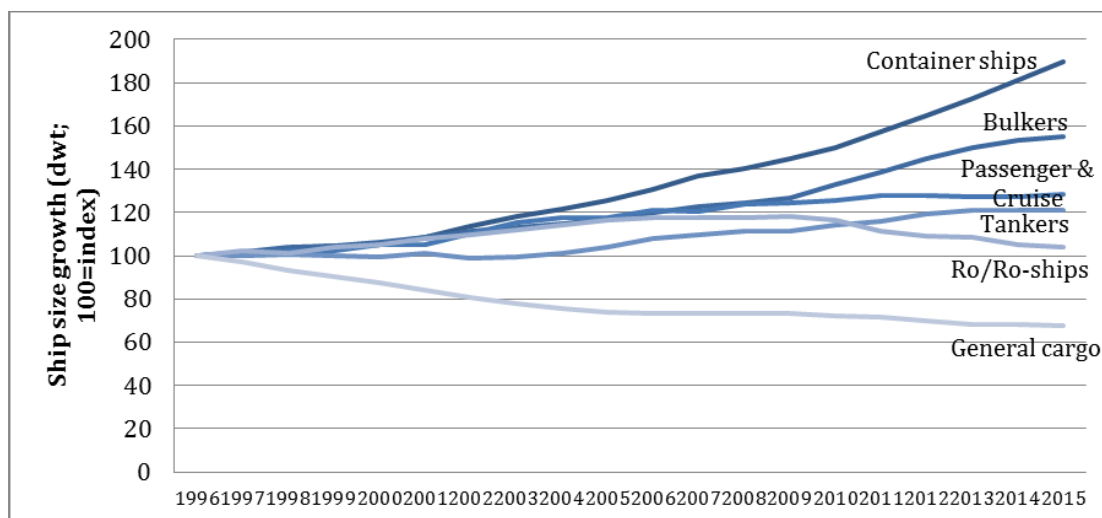
Τα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων κατηγοριοποιούνται ανάλογα με το μήκος και το πλάτος τους. Τα πλοία τύπου Panamax είναι πλοία που μπορούν να διέλθουν από το κανάλι του Παναμά και έχουν μέγιστο μήκος 294,13 μέτρων, πλάτος 31,31 μέτρων και βύθισμα 12,04 μέτρων. Τα πλοία αυτά μπορούν να μεταφέρουν μέχρι και 5.000 TEUs. Τα Post Panamax πλοία είναι πλοία που ξεπερνούν τις διαστάσεις των πλοίων τύπου Panamax και για το λόγο αυτό δεν μπορούν να διέλθουν από το κανάλι του Παναμά. Για παράδειγμα, το πλοίο Maersk Edinburgh είναι ένα Post Panamax πλοίο με μήκος 366 μέτρα και χωρητικότητα ίση με 13.092 TEUs. Εκτός των παραπάνω, υπάρχουν τα feeder πλοία, που είναι μικρά πλοία, τα οποία χρησιμοποιούνται για μικρότερες διαδρομές, όπως αυτή εντός της Μεσογείου Θάλασσας (Kevin Tierney, 2015).

Όσο περνούν τα χρόνια οι εταιρείες μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων παραγγέλνουν όλο και μεγαλύτερα πλοία με σκοπό να εκμεταλλευτούν τις οικονομίες κλίμακας<sup>1</sup> που αναπτύσσονται. Μια πρώτη σύγκριση μεταξύ του ρυθμού μεγέθυνσης όλων των ειδών των πλοίων μεταφοράς εμπορευμάτων φανερώνει ότι τα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων κατέχουν τα πρωτεία. Το παρακάτω διάγραμμα αναπαριστά την εξέλιξη του μεγέθους όλων των τύπων πλοίων μεταφοράς εμπορευμάτων. Χαρακτηριστικά, όπως φαίνεται στο γράφημα 1.2., από το 1996 έως το 2015 το μέσο μέγεθος ενός πλοίου μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, εκφρασμένο σε deadweight tons αυξήθηκε κατά 90%, 35% περισσότερο από τον αμέσως επόμενο τύπο που ήταν τα πλοία μεταφοράς χύδην φορτίων. (The Impact Of Mega Ships, 2015).

---

<sup>1</sup> Οικονομίες κλίμακας είναι η τάση που έχει το μακροχρόνιο μέσο κόστος να μειώνεται όσο αυξάνεται η ποσότητα της παραγωγής (Elhanan Helpman, 1980).

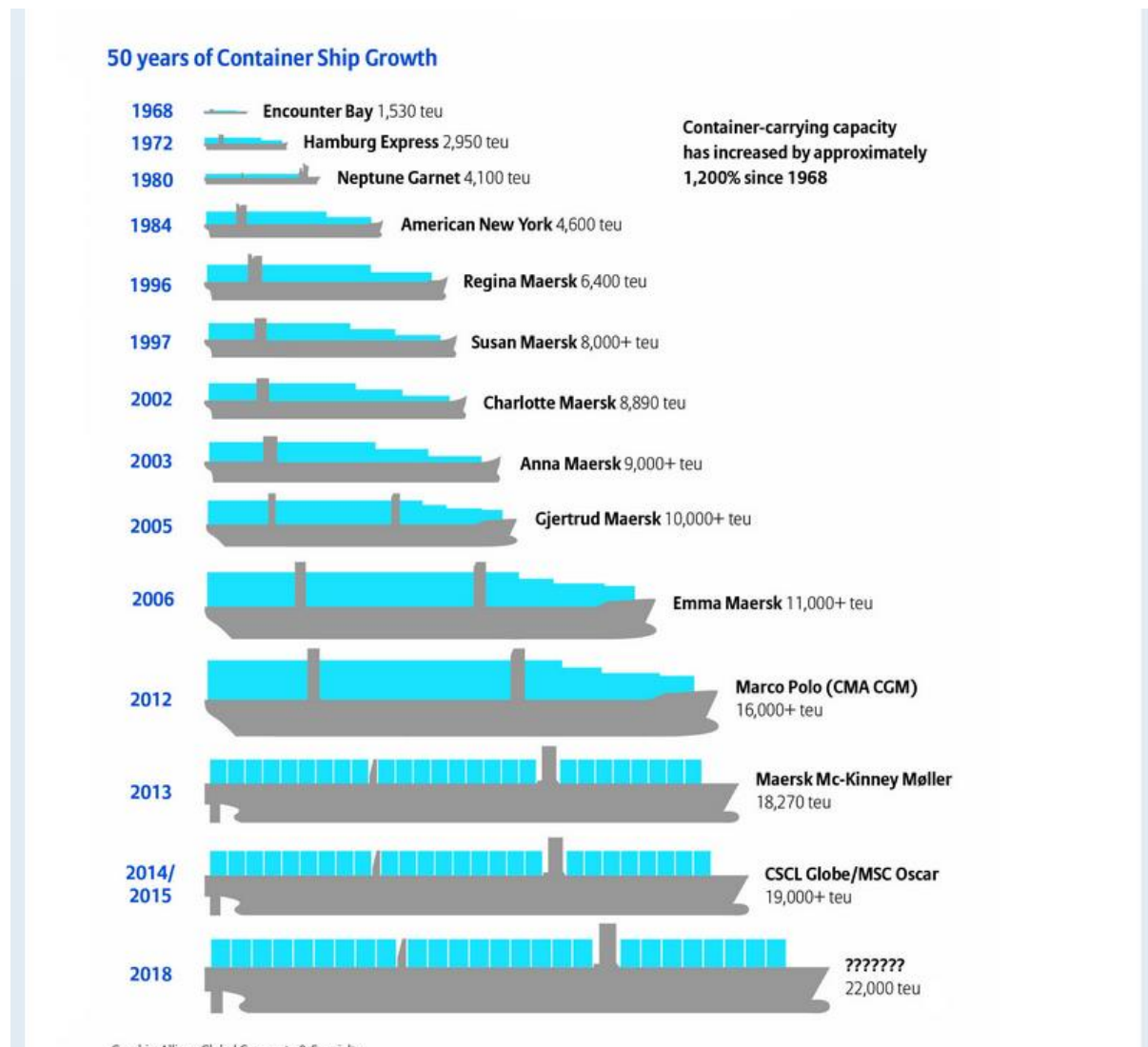
ΓΡΑΦΗΜΑ 1.2. Συγκριτική εξέλιξη του μεγέθους των πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων(1996- 2015)



Πηγή: The Impact Of Mega Ships, 2015

Συγκεκριμένα, από το 1968 η χωρητικότητα των πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, εκφρασμένη σε TEUs, έχει αυξηθεί κατά περίπου 1.200%. Σήμερα, τα μεγαλύτερα σύγχρονα πλοία έχουν μήκος 1.300 πόδια( περίπου 400 μέτρα) και μπορούν να μεταφέρουν έως και 19.000 TEUs, ενώ το 2018 η χωρητικότητα του μεγαλύτερου containership υπολογίζεται να είναι ίση με 22.000 TEUs, όπως φαίνεται στην εικόνα 1.6. (World Shipping Council, Container Ship Design, 2015).

ΕΙΚΟΝΑ 1.6. Εξέλιξη στη χωρητικότητα των πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων

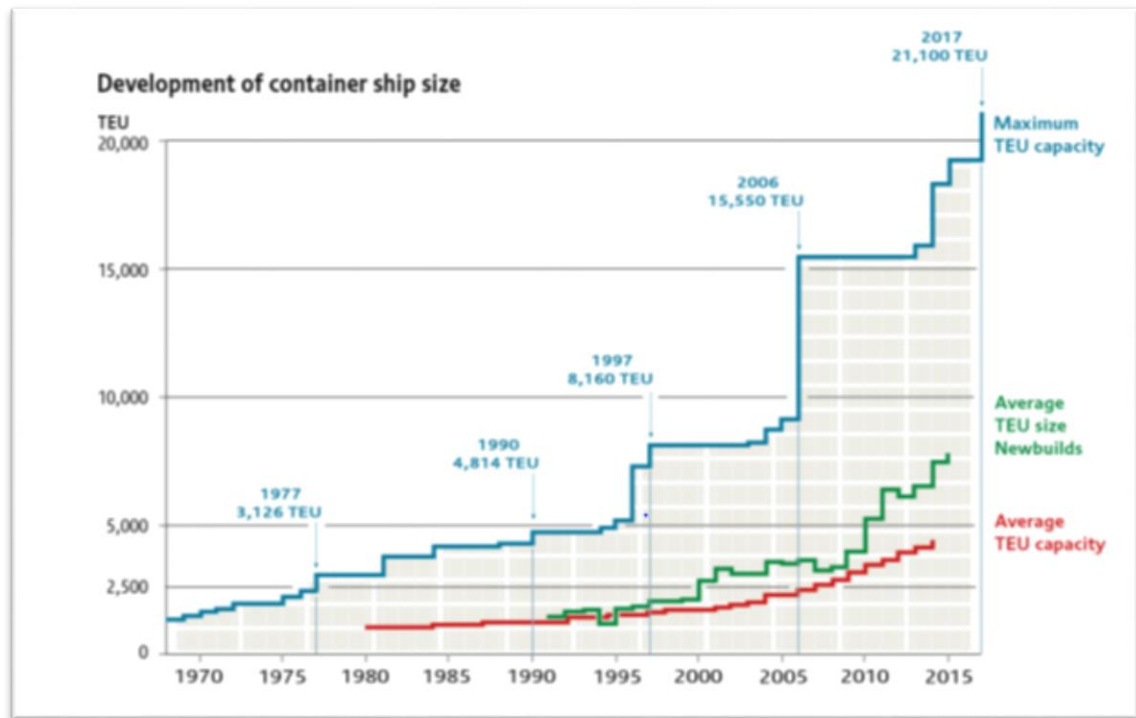


Πηγή: World shipping council, container ship design, 2015

Ο γιγαντισμός των πλοίων παρουσιάζεται με περισσότερη λεπτομέρεια στο γράφημα 1.3., όπου αναπαρίσταται ο ρυθμός εξέλιξης τόσο της συνολικής χωρητικότητας όσο και της μέσης χωρητικότητας των πλοίων του κλάδου από το 1970 έως το 2015, εκφρασμένη σε TEUs. Όπως γίνεται ξεκάθαρο, χρειάστηκε μία δεκαετία να διπλασιαστεί το μέγεθος των πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων με χωρητικότητα από 1.500 TEUs έως 3.000 TEUs, ενώ αντίθετα χρειάστηκαν 30 χρόνια για να φτάσουν τα πλοία αυτά να έχουν χωρητικότητα ίση με 1.500 TEUs. Ο γιγαντισμός των πλοίων που σημειώθηκε κυρίως κατά την τελευταία δεκαετία οδήγησε στην αύξηση της μέσης χωρητικότητας των πλοίων

μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων. Έτσι, σήμερα η μέση χωρητικότητα ενός νεόκτιστου πλοίου είναι ίση με 8.000 TEUs (The Impact Of Mega Ships, 2015).

ΓΡΑΦΗΜΑ 1.3. Εξέλιξη του μεγέθους των πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων

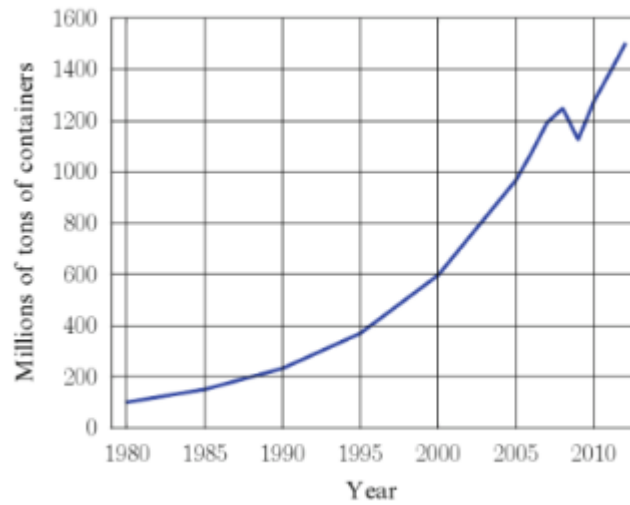


Πηγή: The Impact Of Mega Ships, 2015

#### 1.10. ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΤΩΝ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ ΠΟΥ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΠΟΙΟΥΝΤΑΙ ΣΤΟΝ ΚΛΑΔΟ ΤΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΚΙΒΩΤΙΩΝ:

Η αγορά της μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, όπως απεικονίζεται στο γράφημα 1.4., αυξάνεται με σταθερό ρυθμό τα τελευταία χρόνια, με μία εξαίρεση κατά τα έτη 2008 και 2009, όπου υπήρξε μια ύφεση εξαιτίας της οικονομικής κρίσης. Συγκεκριμένα, το 2007, 60% του θαλάσσιου εμπορίου εκτελούνταν με εμπορευματοκιβώτια, ενώ το ίδιο έτος ο τομέας αυτός παρείχε 13,5 εκατομμύρια θέσεις εργασίας (Kevin Tierney, 2015).

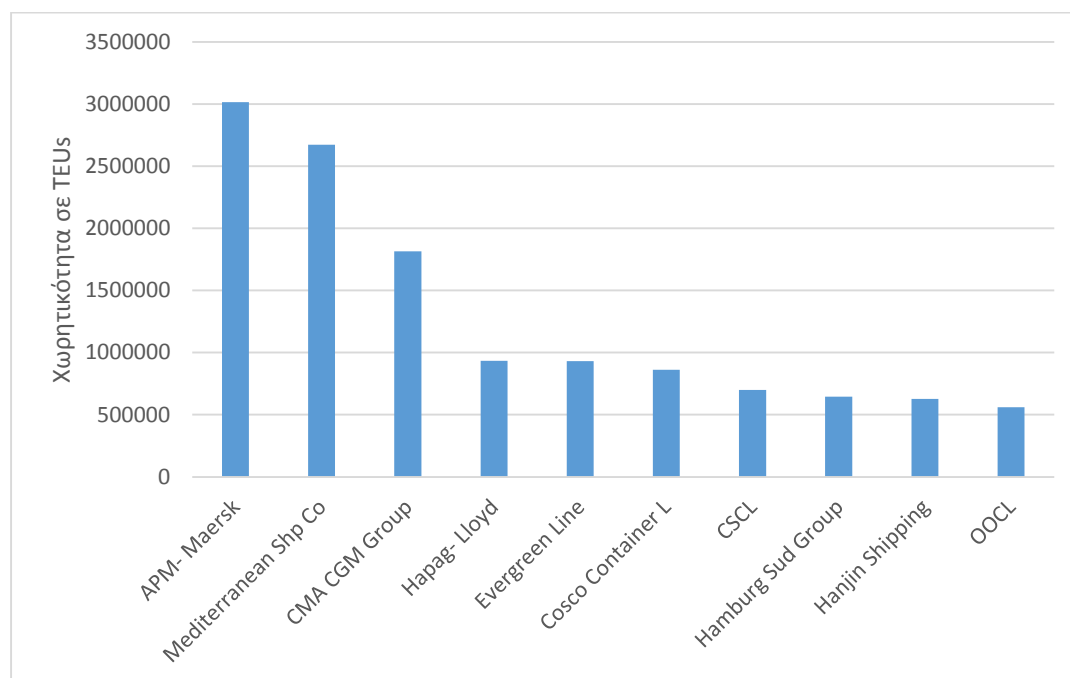
ΓΡΑΦΗΜΑ 1.4. Εξέλιξη της αγοράς των εμπορευματοκιβωτίων (1980- 2010)



Πηγή: Kevin Tierney, 2015

Εξαιτίας του αυξανόμενου ρυθμού ανάπτυξης του κλάδου της μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, σήμερα υπάρχουν περισσότερες από 100 εταιρείες μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων σε λειτουργία (Kevin Tierney, 2015) και περίπου 400 services προς όλο τον κόσμο, τα περισσότερα με εβδομαδιαία ταξίδια (how liner shipping works, 2015). Κάποιες από αυτές εξυπηρετούν όλους τους εμπορικούς διαδρόμους, σε παγκόσμιο επίπεδο, ενώ κάποιες άλλες ειδικεύονται σε συγκεκριμένες διαδρομές (Kevin Tierney, 2015), όπως η εταιρεία Safmarine που εξυπηρετεί τη Μέση Ανατολή και την Αφρική (Maersk Line, 2015). Οι μεγαλύτερες εταιρείες που δραστηριοποιούνται στο χώρο της μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων βάσει της χωρητικότητας του στόλου των πλοίων τους για το 2015 παρουσιάζονται στο γράφημα 1.5. (Statista, 2016).

ΓΡΑΦΗΜΑ 1.5. Κατανομή των δέκα μεγαλύτερων εταιρειών μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων βάσει χωρητικότητας του στόλου (2016)



Πηγή: Statista, 2016

Όπως παρατηρείται στο γράφημα, πρώτη σε χωρητικότητα έρχεται η Δανέζικη APM-Maersk Line με 3.016.013 TEUs, δεύτερη η Ελβετική Mediterranean Shipping Company ή MSC με χωρητικότητα 2.672.309 TEUs, ενώ τρίτη έρχεται η Γαλλική εταιρεία CMA CGM Group, με 1.815.406 TEUs. Και οι τρεις αυτές εταιρείες κατέχουν το 59% της συνολικής χωρητικότητας για το 2015, ενώ και οι δέκα παραπάνω εταιρείες έχουν ολική χωρητικότητα ίση 12.763.077 TEUs (Statista, 2015).

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

### Η ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΤΗΣ ΑΓΟΡΑΣ ΤΩΝ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΚΙΒΩΤΙΩΝ: ΤΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΤΩΝ ΣΥΜΜΑΧΙΩΝ

Η οργάνωση της ναυτιλίας τακτικών γραμμών έχει ως βάση της τις συμμαχίες που αναπτύσσονται μεταξύ των εταιρειών μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων (OECD, 2015). Το 1921, ο Marshall στο έργο του “ Industry and Trade” παραλήρησε τις συμμαχίες που αναπτύσσονται στον κλάδο της μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων με καρτέλ, εξαιτίας της αυξημένης συγκέντρωσης μεριδίου της αγοράς από τις εταιρείες που δραστηριοποιούνται εντός αυτού. Η συμμαχία έχει τις ρίζες της στο 18<sup>ο</sup> αιώνα και είναι μια μορφή οριζόντιας ολοκλήρωσης<sup>2</sup>. Πιο συγκεκριμένα, θα λέγαμε ότι αποτελεί σύμπραξη μεταξύ δύο ή περισσότερων επιχειρήσεων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων ( Joint Venture) για την επίτευξη ενός κοινού στόχου, όπως η εκμετάλλευση των οικονομιών κλίμακας, η μείωση του λειτουργικού κόστους των πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων και ο έλεγχος της υπερβάλλουσας προσφοράς χώρου(William Sjostrom, 2004). Σήμερα, πρακτικά κάθε εμπορικός διάδρομος στον κόσμο εξυπηρετείται από κάποια συμμαχία, που απαρτίζεται από δύο τουλάχιστον εταιρείες μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων (J.O. Jansson & D. Shneerson, 1987)

Οι εταιρείες μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων είχαν εντοπίσει αρκετά νωρίς το πρόβλημα της υπερβάλλουσας χωρητικότητας. Χαρακτηριστικό είναι ότι το φαινόμενο της υπερβάλλουσας χωρητικότητας έχει μελετηθεί σε ένα πλήθος βιβλίων και έχει γίνει αντικείμενο διαμάχης μεταξύ πολλών ιστορικών. Από τη μία πλευρά, κάποιοι ιστορικοί, ανάμεσα στους οποίους και ο Greenhill το 1998, επιχειρηματολόγησαν υπέρ της δημιουργίας συμμαχιών για την αντιμετώπιση της υπερβάλλουσας χωρητικότητας. Σύμφωνα με αυτούς, η υπερβάλλουσα χωρητικότητα έχει τις ρίζες της στο άνοιγμα του καναλιού του Σουέζ, που οδήγησε στη μείωση της απόστασης μεταξύ Ευρώπης και Ασίας. Ωστόσο, η άποψη αυτή δεν είναι τεκμηριωμένη, καθώς την εποχή της ίδρυσης των πρώτων συμμαχιών, τα πλοία δεν μπορούσαν να διασχίσουν το κανάλι αυτό. Στον αντίποδα αυτής της άποψης βρίσκονται ιστορικοί που υποστηρίζουν πως τα ατμόπλοια της εποχής είχαν κτιστεί για να διανύουν μικρές διαδρομές μέσα στη Μεσόγειο Θάλασσα

---

<sup>2</sup> Η οριζόντια ολοκλήρωση αναφέρεται στη συνεργασία μεταξύ δύο ή περισσότερων εταιρειών που δραστηριοποιούνται στον ίδιο τομέα ή στην ίδια αγορά (Laura Dragomir,2011).

ή στην Κόκκινη Θάλασσα, ενώ ήταν αδύνατη η διέλευσή τους από το κανάλι του Σουέζ. Τα περισσότερα ατμόπλοια δε αποσύρθηκαν μετά την διάνοιξη του καναλιού (William Sjostrom, 2004).

Όποια κι αν είναι η αιτία δημιουργίας των συμμαχιών στον κλάδο της μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, η σημασία τους έχει καταστεί καθοριστική για την ανάπτυξη της ναυτιλίας τακτικών γραμμών, καθώς οι συμμαχίες αποτελούν τη βάση της οργάνωσης του κλάδου. Η πρώτη μορφή συμμαχίας που εμφανίστηκε ήταν οι διασκέψεις.

## 2.1. ΔΙΑΣΚΕΨΕΙΣ (CONFERENCES):

### 2.1.1. *ENNOIA KAI ΙΣΤΟΡΙΑ ΤΩΝ ΔΙΑΣΚΕΨΕΩΝ:*

Σύμφωνα με το UNCTAD (United Nations Conference of Trade and Development)<sup>3</sup>, οι διασκέψεις είναι μία ομάδα από δύο ή περισσότερες εταιρείες μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, οι οποίες έχουν συνάψει συμφωνία ώστε να παρέχουν υπηρεσίες μεταφοράς στους κατόχους φορτίων σε μια συγκεκριμένη διαδρομή ή διαδρομές με συγκεκριμένη γεωγραφική κάλυψη (Hercules E. Haralambides, 2004). Η συμφωνία αυτή μπορεί να αφορά τη μία κατεύθυνση ή και τις δύο κατευθύνσεις, με τη δεύτερη επιλογή να είναι η συνηθέστερη. Τα μέλη μιας διάσκεψης συμφωνούν για το πρόγραμμα των ταξιδιών με σκοπό να προσφέρουν ένα τακτικό service στους πελάτες τους, καθώς και για τα επίπεδα των ναύλων που θα δημοσιευτούν (Munari, 2012). Αυτού του είδους οι συμφωνίες δεν ελέγχονται από ένα κεντρικό σώμα, ούτε βρίσκονται υπό την εποπτεία κάποιας Δημόσιας Αρχής (J.O Jansson & D. Shneerson, 1987).

Το σύστημα των διασκέψεων αναπτύχθηκε στα μέσα του 1870 και ήταν η πρώτη προσπάθεια του κλάδου να λύσει το πρόβλημα της τιμολόγησης. Η αρχή έγινε όταν πέντε μεγάλες Βρετανικές εταιρείες, η P&O (Peninsular and Oriental Steam Navigation Co.), η B.I. (British India), η City, η Clan και η Anchor Lines, γραμμές που δραστηριοποιούνταν στο εμπόριο μεταξύ Ηνωμένου Βασιλείου και Καλκούτας, δημιούργησαν την πρώτη διάσκεψη, την UK- Calcutta Conference, όταν συνειδητοποίησαν ότι τα επίπεδα των ταριφών που ορίζονταν δεν μπορούσαν να καλύψουν το μέσο κόστος τους. Οι εταιρείες αυτές αντιμετώπιζαν προβλήματα όπως αυτό της υπερβάλλουσας χωρητικότητας, κατάσταση που επιδειωνόταν με την

---

<sup>3</sup> Το σώμα του UNCTAD διοικείται από 194 πολιτείες και είναι το νομοθετικό σώμα των Ηνωμένων Πολιτειών Αμερικής που αναλαμβάνει θέματα ανάπτυξης, κυρίως το διεθνές εμπόριο που αποτελεί τον πυλώνα της διεθνούς οικονομίας (United Nations Conference of Trade and Development, 2015).



παράδοση των ολοένα και μεγαλύτερων πλοίων και της εποχικότητας του εμπορίου. Η εποχικότητα των προϊόντων, κυρίως των γεωργικών, είχε ως αποτέλεσμα τα πλοία να ταξιδεύουν σχεδόν άδεια τις περιόδους που δεν υπήρχε πολύ φορτίο. Ταυτόχρονα υπήρχε ανισορροπία στο εμπόριο από την Άπω Ανατολή, με τη ζήτηση χώρου στα πλοία που έρχονταν από την Κίνα να είναι πολύ μεγαλύτερη αυτής στα πλοία που προορίζονταν για την Κίνα. Όλα τα παραπάνω είχαν ως αποτέλεσμα την ύπαρξη περισσότερου χώρου στα πλοία από αυτόν που χρειαζόταν για να καλυφθεί η ζήτηση και η ίδρυση μιας διάσκεψης φαινόταν ουσιώδης λύση. Μέσα σε ένα χρόνο από την ίδρυσή της διάσκεψης UK-Calcutta Conference, το δίκτυό της επεκτάθηκε και σε άλλους λιμένες εκτός από αυτόν του Ηνωμένου Βασιλείου. (William Sjostrom, 2004).

Μετά την καθιέρωση της διάσκεψης, οι εταιρείες μέλη της συμφώνησαν την εναρμόνιση των τιμολογιακών πολιτικών τους μέσω ενιαίων ναύλων, την ελάττωση του αριθμού των ταξιδιών και την πραγματοποίηση των αναχωρήσεων σε σταθερή βάση, σε μια συγκεκριμένη ημερομηνία, ανεξαρτήτως αν τα πλοία ήταν πλήρη για την κάθε προγραμματισμένη αναχώρηση.

Μετά τη δημιουργία της πρώτης διάσκεψης, ιδρύθηκαν νέες που κάλυπταν διαδρομές σε παγκόσμιο επίπεδο. Ωστόσο, οι διασκέψεις διέφεραν σημαντικά μεταξύ τους ως προς την οργάνωσή τους και το φάσμα των δραστηριοτήτων που κάλυπταν. Η πλειοψηφία των εταιρειών που απάρτιζαν τις διασκέψεις είχαν ελεγχόμενα και ενιαία ναύλα, τα οποία συγκέντρωνε η διάσκεψη και δημοσιεύονταν σε βιβλία ναύλων. Αλλαγές στα επίπεδα των ναύλων μπορούσαν να λάβουν χώρα έπειτα από συναίνεση όλων των μελών της διάσκεψης. Οι αλλαγές αυτές τυπικά πραγματοποιούνταν σε διάστημα από έξι έως δώδεκα μήνες (J.O Jansson & D. Shneerson, 1987).

### *2.1.2. ΑΡΧΕΣ ΠΟΥ ΤΙΘΟΝΤΑΝ ΑΠΟ ΤΙΣ ΔΙΑΣΚΕΨΕΙΣ ΓΙΑ ΤΟΝ ΕΛΕΓΧΟ ΤΟΝ ΜΕΛΩΝ ΤΟΥΣ:*

Οι διασκέψεις είχαν εφεύρει μια ποικιλία μέτρων ώστε να προστατευτούν από τον εσωτερικό και εξωτερικό ανταγωνισμό, που απειλούσαν την ύπαρξή τους. Αυτά αφορούσαν εκπτώσεις (rebates) στους φορτωτές που φόρτωναν αποκλειστικά με τη συγκεκριμένη διάσκεψη, περιορισμός της εισόδου νέων εταιρειών στην διάσκεψη και συμφωνίες ως προς τον καταμερισμό των μεριδίων της αγοράς.

- Εκπτώσεις για τους πιστούς φορτωτές με σκοπό τη διασφάλιση σταθερής ζήτησης:

Το μερίδιο που μια διάσκεψη κατήχε στην αγορά δεν ήταν διασφαλισμένο. Τόσο οι εταιρείες που αποτελούσαν μέλη κάποιας άλλης διάσκεψης όσο και εταιρείες που δεν άνηκαν σε κάποια διάσκεψη μπορεί, περιστασιακά ή σε μόνιμη βάση, να διεκδικούσαν μερίδιο αγοράς, προσφέροντας στους κατόχους φορτίων χαμηλότερα ναύλα από αυτά που προσέφερε η εν λόγω διάσκεψη. Με δεδομένο ότι η ζήτηση των φορτωτών για χώρο στα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων ήταν σταθερή, οι εταιρείες πάσχιζαν να εξασφαλίσουν όσο το δυνατόν μεγαλύτερο μερίδιο αγοράς. Ωστόσο, οι εταιρείες – μέλη μιας διάσκεψης είχαν βρει από καιρό τη λύση ώστε να επιτύχουν σταθερό μερίδιο στην αγορά μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων. Η λύση αυτή ήταν ένα είδος εκπτώσεων της τάξεως του 10-15%, ονόματι rebates. Βάσει του συστήματος των rebates, μία έκπτωση προσφερόταν στους φορτωτές οι οποίοι είχαν υπογράψει αποκλειστικό συμβόλαιο με κάποια διάσκεψη για διάστημα μεγαλύτερο των έξι μηνών (William Sjostrom, 2004). Το σύστημα αυτό αναπτύχθηκε το 1877 (J.O Jansson & D. Shneerson, 1987), ενώ βασικό χαρακτηριστικό του ήταν ότι η συμφωνία διαλυόταν αυτόματα εάν ο κάτοχος του φορτίου επέλεγε να φορτώσει στα πλοία κάποιας εταιρείας που δεν άνηκε στη διάσκεψη ή σε πλοία της tramp ναυτιλίας μέσα στο διάστημα για το οποίο ίσχυε η συμφωνία (William Sjostrom, 2004).

- Περιορισμός στην είσοδο νέων μελών:

Η συνολική προσφορά χώρου ελεγχόταν από την κάθε διάσκεψη μέσω του περιορισμού του αριθμού των μελών που άνηκαν σε αυτή. Έτσι, υπήρχαν δύο ειδών διασκέψεις, οι ανοιχτού τύπου διασκέψεις και οι κλειστού τύπου διασκέψεις. Οι δεύτερες έλεγχαν τον αριθμό των μελών τους, ενώ δεν επέτρεπαν την είσοδο νέων μελών σε αυτές, μοιράζονταν το φορτίο και χρησιμοποιούσαν την διάκριση τιμών ως εργαλείο για την ενθάρρυνση των φορτωτών να φορτώνουν αποκλειστικά με τις εταιρείες που άνηκαν σε αυτές. Αντίθετα, οι ανοιχτές διασκέψεις επέτρεπαν σε οποιαδήποτε εταιρεία να εισέλθει σε αυτές, με την προϋπόθεση ότι αυτή θα συμμορφωθεί με τους κανόνες για τα επίπεδα ναύλων που είχαν συμφωνηθεί εντός της διάσκεψης. Καθώς στις ανοιχτές διασκέψεις επιτρεπόταν η είσοδος νέων εταιρειών χωρίς κανέναν περιορισμό, σε αυτού του τύπου τις διασκέψεις συναντώταν το φαινόμενο της υπερβάλλουσας προσφοράς χώρου πιο συχνά σε σχέση με τις κλειστού τύπου διασκέψεις.

- Συμφωνίες ως προς τα μερίδια αγοράς:

Ο έλεγχος της υπερβάλλουσας χωρητικότητας μέσω του περιορισμού του αριθμού των μελών μιας διάσκεψης μπορούσε μόνο εν μέρει να είναι αποτελεσματικός. Σε μια δομή, όπως η διάσκεψη, ήταν δύσκολο να περιοριστεί ακόμα και ο εσωτερικός ανταγωνισμός, αν δεν τίθονταν επιπλέον μέτρα από αυτά του περιορισμού της εισόδου νέων μελών και των εκπτώσεων. Όλα τα μέλη έπρεπε να προσφέρουν τα ενιαία ναύλα που είχαν οριστεί από τη διάσκεψη, ώστε να αποφευχθεί ο εσωτερικός ανταγωνισμός. Ωστόσο, μια γραμμή- μέλος μιας διάσκεψης έχει το κίνητρο να προσφέρει χαμηλότερα ναύλα, ώστε να αποκτήσει μεγαλύτερο μερίδιο αγοράς, δεδομένου ότι οι υπόλοιπες εταιρείες που συμμετείχαν στη διάσκεψη κρατούσαν τα ναύλα τους σταθερά. Το πρόβλημα αυτό αντιμετωπιζόταν με το συνεχή έλεγχο των επιπέδων των ναύλων που προσέφεραν οι εταιρείες μέλη μιας διάσκεψης και με την επιβολή υψηλών προστίμων στα μέλη που δεν τηρούσαν τους κανόνες.

Έτσι, η κύρια μορφή ανταγωνισμού που δημιουργείται μεταξύ των εταιρειών μιας διάσκεψης είχε τη βάση της στην ποιότητα των υπηρεσιών που προσφέρονταν. Κάποιες εταιρείες, ωστόσο, προσπάθησαν να μειώσουν και αυτού του είδους τον ανταγωνισμό με τη επίτευξη συμφωνιών ώστε να μοιράζονται την αγορά. Αυτό μπορεί να σήμαινε συμφωνία είτε για τον καταμερισμό του φορτίου, είτε για τα λιμάνια που κάθε εταιρεία της διάσκεψης θα προσέγγιζε, ή για τις διαδρομές που θα εξυπηρετούσε η κάθε εταιρεία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων. Για παράδειγμα, κατά το διαχωρισμό της αγοράς βάσει του φορτίου, οι διασκέψεις υπολόγιζαν την ποσότητα του φορτίου που περίμεναν το διάστημα που ακολουθούσε, και ανάλογα με τον όγκο του αυτό μοιραζόταν μεταξύ των γραμμών που αποτελούσαν τη διάσκεψη (J.O Jansson & D. Shneerson, 1987).

Λόγω της τεράστιας απήχησης που είχαν οι διασκέψεις, το 19<sup>ο</sup> αιώνα, αναπτύχθηκε ένα ευρύ φάσμα συμφωνιών που κάλυπταν τα ναύλα, τον αριθμό των ταξιδιών, τους λιμένες που εξυπηρετούνταν και τα αγαθά που φορτώνονταν (William Sjostrom, 2004). Ειδικότερα, το 1960, άρχισε η ανάπτυξη ενδιαφέροντος από τις ανεπτυγμένες χώρες να συμμετάσχουν στο θαλάσσιο εμπόριο κι έτσι οι διασκέψεις άρχισαν να θεωρούνται ως εργαλείο για να επισπεύσουν την οικονομική ανάπτυξη, να μειώσουν την εξάρτηση του εμπορίου από τις τρίτες χώρες και να βελτιώσουν την ισορροπία των πληρωμών (Munari, 2012).

### 2.1.3. ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ ΠΕΡΙ ΔΙΑΣΚΕΨΕΩΝ:

Έλεγχος των καρτέλ (1869-1983): Από την ίδρυσή τους, οι διασκέψεις άρχισαν να αντιμετωπίζονται αρνητικά από την κοινή γνώμη. Το 1879, η China Mail, μία εφημερίδα που εκδιδόταν στο Χονγκ Κονγκ, ξεκίνησε έναν πόλεμο ενάντια στις διασκέψεις, υποστηρίζοντας ότι αυτές οδηγούν κατευθείαν σε μία μονοπωλιακή αγορά. Η πρώτη δικαστική διαμάχη πραγματοποιήθηκε το 1887, όταν η εταιρεία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων Mogul Line κατέφυγε στα δικαστήρια καταγγέλλοντας τη συμμαχία Far East Freight Conference, που αρνούνταν να πληρώσει εκπτώσεις στους κατόχους φορτίων που ταυτόχρονα φόρτωναν και με τη Mogul Line. Η ιστορία ξεκινάει το 1885, όταν η εταιρεία Mogul Line ζήτησε την προσχώρηση σε μία διάσκεψη, κάτι το οποίο δεν έγινε αποδεκτό εξαιτίας της μη κανονικότητας των δρομολογίων της εταιρείας κατά τους μήνες κατά τους οποίους δεν υπήρχε πολύ φορτίο. Έκτοτε, ξεκίνησε πόλεμος μεταξύ της εταιρείας αυτής και των εταιρειών-μελών των διαφόρων διασκέψεων, με τους δεύτερους να απειλούν τους κατόχους φορτίων ότι εάν χρησιμοποιούσαν τα πλοία της εταιρείας αυτής δεν θα λάμβαναν τις εκπτώσεις τους. Η έφεση της εταιρείας Mogul Line απορρίφθηκε, επιβεβαιώνοντας την αποδοχή της νομιμότητας των διασκέψεων από τις Αρχές. Λίγα χρόνια αργότερα, το 1909, η British Royal Commission on Shipping Rings ιδρύθηκε για να διερευνήσει εκ νέου τη νομιμότητα των διασκέψεων, και τελικά και αυτή έφτασε στο συμπέρασμα ότι το σύστημα αυτό προάγει τον ανταγωνισμό στην αγορά μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων (Stopford, 2009).

Το σύστημα των διασκέψεων έφτασε στην ακμή του τη δεκαετία του 1950, οπότε και ο UNCTAD<sup>1</sup> δημιούργησε έναν κώδικα, που έδινε το δικαίωμα στις εταιρείες μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων όλων των χωρών να συμμετάσχουν σε διασκέψεις που εξυπηρετούσαν έναν εμπορικό διάδρομο με λιμάνι αφετηρίας ή λιμάνι προορισμού τις χώρες αυτές

Ο κώδικας του UNCTAD αναπτύχθηκε τις δεκαετίες του 1960 και 1970 (J.O Jansson & D. Shneerson, 1987) και υπογράφηκε στη Γενεύη το 1974 (Munari, 2012). Ο κώδικας τέθηκε τελικά σε ισχύ το 1983 και ήταν η πρώτη προσπάθεια ελέγχου των κλειστών conferences. Με το άνοιγμα τους, η ισχύς τους μειώθηκε, ενώ τέθηκαν νέες βάσεις για το νομοθετικό σύστημα που αφορά τις διασκέψεις. Η βασική του ιδέα ήταν η εξασφάλιση χώρου στα πλοία των διεθνών conferences για τις εθνικές εταιρείες μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων και έδινε το δικαίωμα της ελεύθερης εισόδου των εταιρειών

μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων μιας χώρας σε μία διάσκεψη που είχε δρομολόγηση από και προς τη χώρα αυτή (Stopford, 2009). Συγκεκριμένα, η κατανομή του φορτίου ανάμεσα στις εταιρείες γινόταν σε ποσοστό 40- 40 -20. Βάσει αυτής της κατανομής, το φορτίο που μεταφερόταν μεταξύ δύο χωρών από τις εταιρείες που απάρτιζαν τη διάσκεψη θα έπρεπε να μεταφέρεται ως εξής: το 40% του χώρου του κάθε πλοίου άνηκε στις εταιρείες της καθεμίας από τις χώρες μεταξύ των οποίων πραγματοποιούνταν το ταξίδι και στο υπόλοιπο 20% του χώρου μπορούσαν να φορτώσουν οι υπόλοιπες εταιρείες που αποτελούσαν τριγωνικούς μεταφορείς (J.O Jansson & D. Shneerson, 1987).

Τέλος, οι εταιρείες που συμμετείχαν σε κάποια διάσκεψη έπρεπε να συμβουλευόνται τους κατόχους φορτίων για τα επίπεδα των ναύλων, ενώ οι εθνικές μεταφορικές εταιρείες είχαν το δικαίωμα να συναινούν στις αποφάσεις όλων των σημαντικών διασκέψεων που προσέγγιζαν τις χώρες τους (Stopford, 2009).

Παρόλα αυτά, υπήρχαν ορισμένοι περιορισμοί του εν λόγω κώδικα που λόγω της ιδιαιτερότητας τους αποτελούσαν εξαιρέσεις του κώδικα. Αυτοί ήταν το φορτίο που δεν μεταφερόταν από εταιρείες μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων που δεν άνηκαν σε διασκέψεις και επομένως δεν ενέπιπταν στον κώδικα αυτό. Επιπλέον, φορτίο που μεταφερόταν υπό διμερείς συμφωνίες καθώς και η μεταφορά του στρατιωτικού εξοπλισμού για σκοπούς εθνικής αμύνης. Επιπροσθέτως, ένας μεγάλος αριθμός χωρών , και πιο σημαντικά οι Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής, απήχαν από το να υπογράψουν τον κώδικα. Οπότε, ο κώδικας του UNCTAD δεν είχε μεγάλη απήχηση, καθώς μεγάλος αριθμός εταιρειών και χωρών εξαιρούνταν από την εφαρμογή του (J.O Jansson & D. Shneerson, 1987).

#### Νομοθεσία των Ηνωμένων Πολιτειών της Αμερικής για τη liner ναυτιλία (1983-2006):

Από το 1970 κι έπειτα, οι Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής ήταν αποφασισμένες να περιορίσουν αλλά όχι να αναστείλουν τη δράση των διασκέψεων (Stopford, 2009). Το 1912, ένα νομοθετικό όργανο, η Alexander Committee, δημιουργήθηκε με σκοπό να εξετάσει το σύστημα των διασκέψεων και αν αυτό αντέβαινε στους νόμους περί νόθευσης του ανταγωνισμού. Η επιτροπή αναγνώρισε τη σημαντικότητα των διασκέψεων και τόνισε πως η ελευθερία των τιμών δεν μπορεί να λειτουργήσει στην αγορά μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων. Ως αποτέλεσμα, οι διασκέψεις εξαιρέθηκαν από τη νομοθεσία περί νόθευσης του ανταγωνισμού με το Shipping Act του 1916 (J.O Jansson & D. Shneerson, 1987).

Το εν λόγω νομοθέτημα θεσπίστηκε από το Αμερικάνικο Κογκρέσο και ήταν το πρώτο νομοθέτημα που αφορούσε τις διασκέψεις, των οποίων η δράση δεν απαγορευόταν, αλλά περιοριζόταν (Munari,2012). Από το 1916 και έπειτα, όλες οι διασκέψεις θα έπρεπε να είναι ανοικτού τύπου (OECD4, 2015).

Ωστόσο, το 1958, η πρώτη απεργία κατά των διασκέψεων έλαβε μέρος στις Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής, όταν το Ανώτατο δικαστήριο των ΗΠΑ καταδίκασε τις δραστηριότητες μιας διάσκεψης που αποτελούνταν από μη Αμερικάνικες ναυτιλιακές εταιρείες. Αυτό οδήγησε σε αναθεώρηση της νομοθεσίας το 1961 με το US Shipping Act του 1961, βάσει του οποίου οι λειτουργίες των διασκέψεων απαγορεύονταν αυστηρά. Ωστόσο, η συμπεριφορά των ΗΠΑ οδήγησε σε διαμάχες σε παγκόσμιο επίπεδο μεταξύ των υπόλοιπων κρατών, κυρίως των Ευρωπαϊκών, και των ΗΠΑ, καθώς μέχρι τότε καμία άλλη χώρα δεν είχε θεσπίσει νόμους για την νόθευση του ανταγωνισμού, αλλά ούτε και θεωρούσε τη δράση των διασκέψεων παράνομη (Munari,2012).

Εξαιτίας αυτών των διαμαχών, οι ΗΠΑ αναγκάστηκαν να αναθεωρήσουν τη νομοθεσία τους, με το νόμο US Merchant Act του 1984 να εξαιρεί τις διασκέψεις από την παραπάνω νομοθεσία και να επιτρέπει τις εκπτώσεις από μέρους των εταιρειών μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων στους φορτωτές που φορτώνουν αποκλειστικά με τις εν λόγω εταιρείες. Βάσει του κώδικα αυτού, οι συνθήκες που προσδιορίζουν την έκπτωση πρέπει να δημοσιεύονται σε ένα βιβλίο ταριφών και να συνάδουν με τη νομοθεσία περί ελεύθερου ανταγωνισμού. Οι εκπτώσεις που έχουν ως αντικείμενο τη διάκριση μεταξύ των φορτωτών δεν επιτρέπονται. Ένα είδος τέτοιας διάκρισης είναι βάσει του όγκου του φορτίου του κάθε φορτωτή, όπου ο φορτωτής με μεγάλο όγκο απολαμβάνει χαμηλότερα ναύλα από μικρότερους φορτωτές και η οποία κρίνεται παράνομη. Παρ' όλα αυτά, ο νόμος US Merchant Act του 1984 θέτει πολλούς περιορισμούς χαρακτηρίζοντας τις κλειστές διασκέψεις και τις εκπτώσεις προς όφελος της μερίδας των αφοσιωμένων σε μια διάσκεψη κατόχων φορτίου παράνομα (Munari, 2012). Επιπροσθέτως, όλες οι ταρίφες που τίθενται από τις διασκέψεις που λειτουργούν στις ΗΠΑ πρέπει να δημοσιεύονται σε συμμόρφωση με την Ομοσπονδιακή Ναυτιλιακή Επιτροπή (Federal Maritime Commission –FMC). Ανασταλτικός παράγοντας για τη συνέχιση των διασκέψεων ήταν, ωστόσο, η αδυναμία σύναψης συμβολαίων που εξασφάλιζαν εκπτώσεις στους φορτωτές

---

<sup>4</sup> The Organisation for Economic Co-operation and Development: Ευρωπαϊκός οργανισμός του οποίου ρόλος είναι να προάγει πολιτικές που βελτιώνουν την οικονομική και πολιτική κατάσταση σε παγκόσμιο επίπεδο (OECD, 2015).

για τα ταξίδια μικρών αποστάσεων, όπως μεταξύ των Καναδικών λιμένων. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα τον έντονο ανταγωνισμό στα μικρής απόστασης ταξίδια μεταξύ των εταιρειών – μελών των διασκέψεων και των εταιρειών που δεν άνηκαν σε κάποια διάσκεψη. Έτσι, σε αυτές τις περιπτώσεις οι διασκέψεις αποδυναμώνονταν και αντικαθιστούνταν από άλλου είδους συμμαχίες (J.O Jansson & D. Shneerson, 1987).

Η τελευταία τροποποίηση έγινε το 1999, με το Ocean Shipping Reform Act ( OSRA) να προσανατολίζει την ναυτιλία τακτικών γραμμών ακόμα περισσότερο στην αγορά και στην ανταγωνιστικότητα (Storford, 2009). Σύμφωνα με αυτό το νομοθέτημα, τα ναύλα θα πρέπει να συνεχίσουν να δημοσιοποιούνται, ωστόσο οι όροι των συμβολαίων θα μπορούν να είναι εμπιστευτικοί. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα την διαπραγμάτευση των συμβολαίων έναν προς ένα, με διαφορετικό συμβόλαιο για κάθε διαδρομή, αντί για διαπραγμάτευση ενός συμβολαίου που κάλυπτε όλους τους εμπορικούς διαδρόμους, όπως συνέβαινε στο παρελθόν (OECD, 2015).

Νομοθεσία της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τη liner ναυτιλία: Η πρώτη προσπάθεια από την Ευρωπαϊκή Ένωση ώστε να εξαιρεθούν οι διασκέψεις από τη νομοθεσία για τη νόθευση του ανταγωνισμού έγινε το 1979 με τη Συνθήκη των Βρυξελλών, βάσει της οποίας οι διασκέψεις δεν θεωρούνταν παράνομες, καθώς προήγαγαν τη σταθερότητα και εξασφάλιζαν στους εξαγωγείς τακτικό service, σε τέτοιο βαθμό που δεν θα μπορούσε να επιτευχθεί αν τίθονταν περιορισμοί στη λειτουργία των διασκέψεων (OECD, 2015).

Ωστόσο, η ευρωπαϊκή νομοθεσία για τις διασκέψεις αποτυπώθηκε πλήρως πρώτη φορά το 1986 στα άρθρα 81 και 82 της Συνθήκης της Ρώμης. Συγκεκριμένα, αντικείμενο του άρθρου 81 είναι η απαγόρευση οποιασδήποτε πρακτικής που εμποδίζει, περιορίζει ή στρεβλώνει τον ανταγωνισμό. Το άρθρο αυτό αναφέρει σαν πιθανές αιτίες στρέβλωσης του ανταγωνισμού τον έλεγχο των τιμών, της χωρητικότητας, της αγοράς, των τεχνολογικών εξελίξεων και των επενδύσεων καθώς και τη διάκριση μεταξύ των φορτωτών. Σύμφωνα με το παρόν άρθρο, συμφωνίες που εμπίπτουν στα παραπάνω κρίνονται παράνομες και απαγορεύονται. Εξαίρεση αποτελούν οι συμφωνίες που προάγουν τη βελτίωση της παραγωγής, την τεχνολογική ή οικονομική πρόοδο, αυτές που παρέχουν πλεονέκτημα στον καταναλωτή – κάτοχο φορτίου και μέσω των δράσεων τους δε θέτουν περιορισμούς στον ανταγωνισμό. Οι εξαιρέσεις αυτές αποτυπώνονται στο άρθρο 81(3), και σε αυτές τις περιπτώσεις η συμφωνία θεωρείται έγκυρη. Το άρθρο 82 ορίζει παράνομη την εκμετάλλευση της πλεονάζουσας θέσης μιας εταιρείας με σκοπό

τον έλεγχο των τιμών και της προσφοράς καθώς και άλλων καταχρήσεων. Και στην περίπτωση του άρθρου 82, εξαιρούνται οι επιχειρήσεις που μπορούν να δικαιολογήσουν αντικειμενικά τη εκμετάλλευση της δεσπόζουσας θέσης τους για την προαγωγή του κοινού καλού (EC Competition Law, Φεβρουάριος 2009).

Ωστόσο, όλοι οι παραπάνω κανονισμοί διέπουν τις επιχειρήσεις όλων των κλάδων, συμπεριλαμβανομένου και αυτού της ναυτιλίας. Η πρώτη φορά που στη νομοθεσία γίνεται αναφορά για τη νόθευση του ανταγωνισμού στο ναυτιλιακό κλάδο είναι μόλις το 1986, με τον κανονισμό 4056/1986 που θέτει αναλυτικούς κανόνες για τη συμπεριφορά των ναυτιλιακών εταιρειών, εξαιρουμένης της tramp ναυτιλίας. Ωστόσο, χαρακτηριστικό είναι ότι στο νόμο αυτό δόθηκε εξαίρεση στις συμφωνίες μεταξύ των εταιρειών των τακτικών γραμμών να ελέγχουν τα ναύλα και τη προσφορά χώρου στα πλοία και να συνεργάζονται με τρόπους που διαφορετικά θα ήταν παράνομοι βάσει της Συνθήκης της Ρώμης.

Τον Οκτώβρη του 2008, εν τέλει η νομοθεσία 4056/1986 τροποποιήθηκε και έκτοτε ο έλεγχος των ναύλων και της προσφερόμενης χωρητικότητας από τις διασκέψεις της ναυτιλίας τακτικών γραμμών θεωρούνται παράνομα και άρα απαγορεύονται (Stopford, 2009).

Το Δεκέμβριο του 2009, τέθηκε σε ισχύ η Συνθήκη της Λισαβώνας, με αποτέλεσμα κάποια άρθρα που αφορούσαν την αγορά και τον ανταγωνισμό να αναθεωρηθούν. Ανάμεσα σε αυτά αναθεωρήθηκαν τα άρθρα 81 και 82 της Συνθήκης της Ρώμης, οι κανονισμοί των οποίων γράφτηκαν εκ νέου και αποτελούν τα άρθρα 101 και 102 αντίστοιχα. Έτσι, το άρθρο 101 αφορά την απαγόρευση συμφωνιών είτε οριζόντιας είτε κάθετης ολοκλήρωσης που περιορίζουν τον ανταγωνισμό, ενώ το άρθρο 102 αναφέρεται στην κατάχρηση της δεσπόζουσας θέσης μιας εταιρείας.

Η Συνθήκη της Λισαβώνας έδωσε στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή Ανταγωνισμού το δικαίωμα να εφαρμόζει τους παραπάνω κανόνες με διάφορους τρόπους, όπως η επίβλεψη τόσο εντός των επιχειρήσεων όσο και εκτός αυτών, τη συλλογή πληροφοριών για τον τρόπο που δρα μια επιχείρηση κ.α. Η Επιτροπή μπορεί επίσης να επιβάλλει πρόστιμο σε εταιρείες που παραβαίνουν τη νομοθεσία περί ελεύθερου ανταγωνισμού.

Από την άλλη πλευρά, οι Εθνικές Αρχές Ανταγωνισμού (National Competition Authorities- NCAs) είναι εξουσιοδοτημένες να εφαρμόζουν πλήρως τα άρθρα 101 και



102 της Συνθήκης, ώστε να διασφαλίζουν ότι ο ανταγωνισμός δεν στρεβλώνεται ή περιορίζεται (EU Treaty Articles 81 & 82 renumbered, Δεκέμβριος 2009).

#### *2.1.4. ΒΑΣΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ ΠΟΥ ΔΙΕΠΟΥΝ ΤΙΣ ΔΙΑΣΚΕΨΕΙΣ:*

Οι αρχές που διέπουν τη θέσπιση νομοθεσίας για τον έλεγχο της δράσης των διασκέψεων σχετίζονται με την ελευθερία της διαπραγμάτευσης, την προστασία των συμβολαίων μεταξύ πλοιοκτητών και φορτωτών και με την ελευθερία του συντονισμού των λειτουργιών των ναυτιλιακών εταιρειών. Έτσι, τα ναύλα, οι υπόλοιπες χρεώσεις καθώς και όλοι οι υπόλοιποι όροι της διαπραγμάτευσης πρέπει να γίνονται αντικείμενο ελεύθερης διαπραγμάτευσης μεταξύ των κατόχων του φορτίου και των εταιρειών μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων σε εμπιστευτική βάση. Επιπλέον, τόσο οι φορτωτές όσο και οι εταιρείες μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων πρέπει να είναι σε θέση να προστατεύουν τους όρους της διαπραγμάτευσης της μεταφοράς μέσω της αποτύπωσής τους σε συμβόλαια. Τέλος, οι εταιρείες μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων οφείλουν να επιδιώκουν συμφωνίες με άλλες εταιρείες μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, εφόσον αυτές περιορίζονται σε λειτουργικά θέματα και δεν αφορούν τη διαμόρφωση των ναύλων και τη συγκέντρωση διαπραγματευτικής δύναμης.

Αν οι παραπάνω αρχές ακολουθηθούν θα μπορέσει να υπάρξει ισορροπία στην αγορά μεταξύ φορτωτών και πλοιοκτητών παρά την ύπαρξη διασκέψεων (Stopford, 2009).

#### 2.2. ΑΛΛΕΣ ΜΟΡΦΕΣ ΣΥΜΜΑΧΙΩΝ:

Οι αλλαγές στην αγορά τακτικών γραμμών που ακολούθησαν και η δημιουργία της νομοθεσίας που περιόριζε τη συγκέντρωση της αγοράς στα χέρια των λίγων και τον έλεγχο του επιπέδου των ναύλων από τις διασκέψεις, είχαν ως αποτέλεσμα την παρακμή αυτού του είδους των συμφωνιών. Συγκριτικά αναφέρουμε ότι στις αρχές του 1970, υπήρχαν περισσότερες από 360 διασκέψεις, όπου η καθεμία αποτελείτο από δύο έως και σαράντα εταιρείες- μέλη (Stopford, 2009). Ο μέσος αριθμός μελών που αποτελούσαν μια διάσκεψη ήταν ίσος με 11 (J.O Jansson & D. Shneerson, 1987). Τριάντα δύο χρόνια μετά, το 2002, οι διασκέψεις σε παγκόσμιο επίπεδο είχαν ελαττωθεί σε 150 σε παγκόσμιο επίπεδο (Stopford, 2009). Τη θέση των διασκέψεων ήρθαν να πάρουν οι κοινοπραξίες και οι στρατηγικές συμμαχίες.

### 2.2.1. ΚΟΙΝΟΠΡΑΞΙΑ:

Ο όρος ‘‘κοινοπραξία’’ αναφέρεται σε συμφωνίες που έχουν ως στόχο τη λειτουργική και την οργανωτική συμπεριφορά των εταιρειών. Η κοινοπραξία είναι μορφή οριζόντιας ολοκλήρωσης και δημιουργήθηκε για πρώτη φορά το 1960. Ωστόσο, σήμερα η συμφωνία αυτή έχει τελείως διαφορετική έννοια από την εποχή που εφευρέθηκε. Έτσι, σήμερα οι κοινοπραξίες είναι συμφωνίες που έχουν ως σκοπό τον περιορισμό του κόστους και της υπερβάλλουσας χωρητικότητας και αφορούν ένα συγκεκριμένο service. Η κάθε κοινοπραξία αποτελείται από πλήθος συμφωνιών μεταξύ διαφόρων εταιρειών μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, των οποίων η συνεργασία μπορεί να λάβει τρεις μορφές.

Η πρώτη μορφή συνεργασίας αφορά τη κατανομή του χώρου του πλοίου μιας εταιρείας. Σε αυτήν την περίπτωση οι εταιρείες που έχουν υπογράψει τη συμφωνία αυτή, ονόματι vessel sharing agreement, είναι υποχρεωμένοι να μοιράζονται το χώρο πάνω στα πλοία τους με τα υπόλοιπα μέλη της συμφωνίας (OECD,2015). Οι εταιρείες – μέλη της συμμαχίας οφείλουν να συμφωνήσουν όσον αφορά τη γεωγραφική κάλυψη του service, την πορεία των πλοίων σε κάθε service, το συνολικό αριθμό πλοίων που θα συμπεριληφθούν στο service, τη χωρητικότητα και τον αριθμό των πλοίων που θα διαθέσει η καθεμιά εταιρεία, καθώς και το ποσοστό επί του χώρου του πλοίου που θα κατέχει η κάθε εταιρεία- μέλος της συμμαχίας (Treatment of Consortia by the U.S. Federal Maritime Commission, 2008). Ωστόσο, δεν καλύπτουν θέματα όπως τις πωλήσεις και το marketing, τη διαχείριση της περιουσίας της κάθε εταιρείας και την κατανομή των κερδών ή των απωλειών, λειτουργίες που συνεχίζουν να απασχολούν μεμονωμένα την κάθε εταιρεία. Οι συμφωνίες αυτές συνήθως συνάπτονται για ένα χρονικό διάστημα πέντε χρόνων (Photis M Panayides, Robert Wiedmer, 2011). Αυτού του είδους οι κοινοπραξίες είναι οι πιο ουσιώδεις, καθώς οι εταιρείες που διαθέτουν πλοία είναι πρόθυμες να μοιραστούν το χώρο με άλλες εταιρείες, ώστε να αξιοποιήσουν καλύτερα τη χωρητικότητα των πλοίων τους. Η δεύτερη μορφή συμφωνίας αφορά την ενοικίαση μέρους από το χώρο που έχει σε ένα πλοίο μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων κάποιας εταιρείας από μια άλλη εταιρεία (slot charter) (OECD,2015). Αυτού του είδους η κοινοπραξία συνεπάγεται ότι ένα προσυμφωνημένο ποσοστό της χωρητικότητας του πλοίου κάποιας εταιρείας θα μισθώνεται από κάποια άλλη εταιρεία για μία συγκεκριμένη περίοδο (Photis M Panayides, Robert Wiedmer, 2011). Τέλος, η τελευταία μορφή κοινοπραξίας είναι εφάμιλλη του slot charter, με τη διαφορά ότι η συμφωνία αυτή είναι διμερής και έτσι όλες οι εταιρείες που συμμετέχουν σε αυτή έχουν το δικαίωμα να

μισθώνουν χώρο από αυτόν που έχουν οι υπόλοιπες εταιρείες στα πλοία (slot exchange) Σε αυτό το είδος της κοινοπραξίας ο αριθμός των slots που μισθώνει μία εταιρεία στα πλοία μιας άλλης εταιρείας πρέπει να είναι ίσος με αυτόν που μισθώνει η δεύτερη στα πλοία της πρώτης (OECD, 2015). Αυτού του είδους η κοινοπραξία είναι συμφέρουσα όταν οι δύο εταιρείες που συμμετέχουν έχουν διαφορετικό πρόγραμμα αναχωρήσεων από το ίδιο λιμάνι. Έτσι, η κοινοπραξία για slot exchange τους δίδει μεγαλύτερη ευελιξία, καθώς είναι σε θέση να προσφέρουν τακτικότερα ταξίδια από το εν λόγω λιμάνι, τόσο στα δικά τους πλοία όσο και στα πλοία των εταιρειών με τις οποίες έχουν υπογράψει συμφωνία για slot exchange (Photis M Panayides, Robert Wiedmer, 2011).

Στην πράξη, κάθε κοινοπραξία μπορεί να αποτελείται από ένα ή και τα τρία παραπάνω είδη ταυτόχρονα. Για παράδειγμα, τρεις συμφωνίες για μίσθωση χώρου(slot charter) και δύο συμφωνίες για κατανομή του χώρου του πλοίου (vessel sharing agreement) μπορούν να συνυπάρχουν μέσα στην ίδια κοινοπραξία.

Οι κοινοπραξίες θα λέγαμε ότι αποτελούν την πιο ευέλικτη μορφή οριζόντιας ολοκλήρωσης, καθώς δεν τίθενται εμπόδια εισόδου σε αυτές και παράλληλα επιτρέπουν στις εταιρείες μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων να προσαρμόζουν άμεσα το χώρο τους βάσει των αναγκών των κατόχων του φορτίου αλλά και των αλλαγών της αγοράς (OECD, 2015).

#### 2.2.2. ΠΑΓΚΟΣΜΙΕΣ ΣΥΜΜΑΧΙΕΣ:

Όπως θα αναλυθεί στο 3<sup>ο</sup> κεφάλαιο, ο κλάδος της μεταφοράς των εμπορευματοκιβωτίων αντιμετωπίζει ευμετάβλητη ζήτηση, μη σταθερότητα στα επίπεδα των ναύλων και ανισορροπία όσον αφορά τις ροές φορτίου μεταξύ Δύσης και Ανατολής. Από την άλλη πλευρά, όσο περνούν τα χρόνια, οι κάτοχοι του φορτίου αναζητούν περισσότερες και πιο σύγχρονες υπηρεσίες για τη διαχείριση του φορτίου τους καθώς και μεγαλύτερη γεωγραφική κάλυψη. Επιπλέον, γεγονός αποτελεί ο γιγαντισμός των πλοίων, το μέγεθος των οποίων έφτασε το 2000 από τα 10.000 TEUs στα 15.000 TEUs. Για να μειώσουν, λοιπόν, την υπερβάλλουσα χωρητικότητα και να περιορίσουν το χρηματικό ρίσκο που αναλάμβαναν με την εξέλιξη των πλοίων και της αγοράς, οι εταιρείες μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων οδηγήθηκαν στη δημιουργία στρατηγικών συμμαχιών (OECD, 2015).

Οι δύο πρώτες συμμαχίες έγιναν πραγματικότητα το 1980 και ήταν η Trans Pacific Discussion Agreement (TPDA), που αφορούσε τη διαδρομή σε λιμάνια του Ειρηνικού

Ωκεανού και η συμμαχία Trans Atlantic Agreement (TAA), οι δραστηριότητες της οποίας κάλυπταν τη διαδρομή μεταξύ των Ηνωμένων Πολιτειών της Αμερικής και της Βόρειας Ευρώπης (William Sjostrom, 2004). Στα μέσα του 1990 περίπου το 60% της παγκόσμιας χωρητικότητας στις βασικές διαδρομές άνηκαν σε εταιρείες που άνηκαν σε συμμαχίες (Stopford, 2009).

Μία παγκόσμια συμμαχία είναι ένα είδος συμφωνίας, η οποία καλύπτει περισσότερους από έναν εμπορικούς διαδρόμους σε παγκόσμιο επίπεδο. Οι παγκόσμιες συμμαχίες έδωσαν την ευκαιρία στις μεσαίου μεγέθους εταιρείες μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων να ανταγωνιστούν σε παγκόσμιο επίπεδο τις εταιρείες μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων που ήταν ικανές να προσφέρουν τις υπηρεσίες τους σε όλους τους εμπορικούς διαδρόμους χωρίς να ανήκουν απαραίτητως σε κάποια συμμαχία (Munari, 2012).

Σήμερα που ο ανταγωνισμός στην αγορά των εμπορευματοκιβωτίων είναι οξύς, οι μεγαλύτερες εταιρείες σχηματίζουν συμμαχίες, στις οποίες τα μέλη μοιράζονται τη διαχείριση των services, ενώ διατηρούν τη δικές τους εμπορικές αποφάσεις. Οι συμφωνίες αφορούν τρεις τομείς δράσης των εταιρειών: το είδος και το μέγεθος του πλοίου που θα αξιοποιηθεί σε κάθε εμπορικό διάδρομο, τις διάφορες υποστηρικτικές δραστηριότητες όπως η διαχείριση των τερματικών και ο συντονισμός των λειτουργιών στην ενδοχώρα του λιμένος και τυχόν περιορισμοί που τα μέλη μιας συμμαχίας θέτουν σε κάποιο άλλο μέλος της για τη χρήση πλοίων της που δεν ανήκουν στην εν λόγω συμμαχία (Stopford, 2009). Οι στρατηγικές συμμαχίες κατά κύριο λόγο δεν αφορούν την τιμολόγηση, απόφαση για τα οποία επαφίεται σε κάθε μέλος της συμφωνίας, αλλά επικεντρώνονται στον έλεγχο της χωρητικότητας και το περιορισμό του κόστους (OECD, 2015). Η διαχείριση των πλοίων που συμμετέχουν στις συμμαχίες εξακολουθεί να πραγματοποιείται από τις πλοιοκτήτριες εταιρείες (Stopford, 2009).

Στην πράξη, οι παγκόσμιες συμμαχίες και οι κοινοπραξίες είναι συμπληρωματικές μεταξύ τους. Έτσι, μια εταιρεία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων μπορεί να ανήκει σε μια στρατηγική συμμαχία και σε έναν αριθμό κοινοπραξιών ταυτόχρονα. Στην πραγματικότητα, σήμερα οι περισσότερες εταιρείες μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων ακολουθούν αυτό ακριβώς το πρότυπο (OECD, 2015).

### *2.2.3. ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ ΠΕΡΙ ΚΟΙΝΟΠΡΑΞΙΩΝ ΚΑΙ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΩΝ ΣΥΜΜΑΧΙΩΝ:*

Πολλά νομοθετήματα που εξαιρούν τις διασκέψεις από τη νομοθεσία για τον αθέμιτο ανταγωνισμό, δείχνουν ανοχή και στις κοινοπραξίες και στις στρατηγικές συμμαχίες, υπό ορισμένες προϋποθέσεις.

Ωστόσο, στην Ευρωπαϊκή νομοθεσία, οι κοινοπραξίες δεν αποτελούν εξαίρεση του νόμου 4056/86, αλλά υπόκεινται σε ένα συγκεκριμένο νομοθέτημα που εισήχθη το 1995 και αφορά αποκλειστικά αυτού του είδους τις συμμαχίες. Η τελευταία επέκταση του νομοθετήματος αυτού συντελέστηκε το 2004, χωρίς να υπάρξει καμία τροποποίηση, και είναι έγκυρη μέχρι το 2020. Βάσει αυτού του νομοθετήματος, μία ομάδα εταιρειών μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων μπορεί να προβεί σε κοινοπραξία χωρίς να αντίκειται στο νόμο, εφόσον το συνολικό μερίδιο αγοράς τους δεν ξεπερνά το 30% για το συγκεκριμένο εμπορικό διάδρομο που δύναται να λειτουργήσει η εν λόγω κοινοπραξία.

Το νομοθέτημα του 1995 αιτιολογεί την εξαίρεση των κοινοπραξιών από τη νομοθεσία περί νόθευσης του ανταγωνισμού βάσει του γεγονότος ότι με αυτόν τον τρόπο οι εταιρείες μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων μπορούν να δικαιολογούν τις λειτουργίες τους και να επιτυγχάνουν οικονομίες κλίμακας τόσο από τη διαχείριση των πλοίων όσο και από τη χρήση των λιμένων, προάγοντας παράλληλα τη τεχνολογική καινοτομία και την οικονομική πρόοδο.

Τα τελευταία δέκα χρόνια, οι διάφορες μορφές οριζόντιας ολοκλήρωσης που αναλύθηκαν παραπάνω έχουν οδηγήσει πολλές εταιρείες που δραστηριοποιούνται στον κλάδο να συνάψουν τόσο παγκόσμιες συμμαχίες όσο και κοινοπραξίες ταυτόχρονα. Μέσω των κοινοπραξιών αυτών, οι εταιρείες συνάπτουν συμφωνίες με εταιρείες που δεν ανήκουν στη στρατηγική συμμαχία τους. Αυτός ο τρόπος προσδίδει μεγαλύτερη ευελιξία στις γραμμές, καθώς μειώνει την εξάρτησή τους από τους συνεργάτες τους με τους οποίους έχουν συνάψει την κύρια στρατηγική συμμαχία (OECD, 2015).

### *2.2.4. ΣΥΓΧΩΝΕΥΣΕΙΣ:*

Με τον όρο “ συγχώνευση” εννοούμε “ την επιχειρηματική απόφαση συνένωσης δύο ή περισσότερων επιχειρήσεων, όπου μετά την ολοκλήρωση των απαιτούμενων κατά τη νομοθεσία

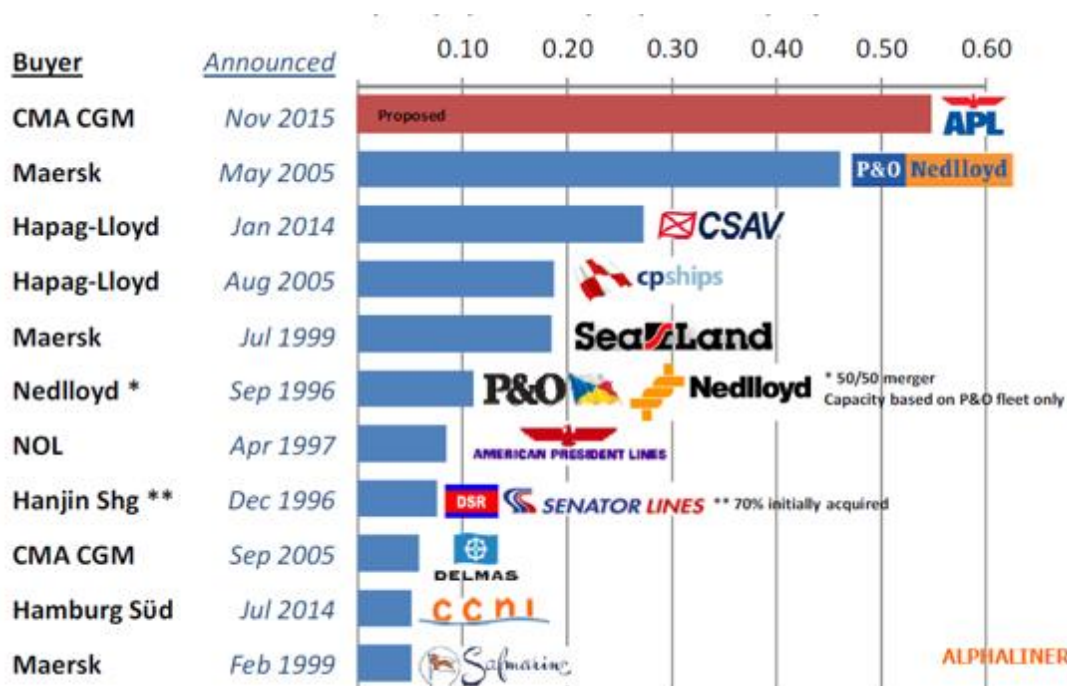
διαδικασιών, προκύπτει ένα νέο νομικό πρόσωπο. “ (Μανουσαρίδου, 2010, σελ. 8).

Πολλές φορές, μέσω των συγχωνεύσεων προσφέρεται η ευκαιρία στις εταιρείες να

εξορθολογήσουν την προσφερόμενη ποσότητα χώρου και να επιτύχουν οικονομίες κλίμακας (OECD, 2015).

Οι εξαγορές αποτελούν μία μορφή συγχώνευσης. Στο γράφημα 2.1. παρουσιάζεται η χωρητικότητα ανά εταιρεία, την ημερομηνία ανακοίνωσης της κάθε εξαγοράς.

ΓΡΑΦΗΜΑ 2.1. Χωρητικότητα ανά εταιρεία σε εκατομμύρια TEUs



Πηγή: Alphaliner, 2015

### 2.3. ΤΟ ΦΑΙΝΟΜΕΝΟ ΤΗΣ ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΣΗΣ ΤΗΣ ΑΓΟΡΑΣ:

Οι ενώσεις μεταξύ των εταιρειών μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, είτε ονομάζονται διασκέψεις είτε στρατηγικές συμμαχίες, είτε κοινοπραξίες, ή συγχωνεύσεις είναι η βάση της οργάνωσης της αγοράς σήμερα. Στα οικονομικά βιβλία η έννοια του τέλειου ανταγωνισμού περιγράφεται ως ένας μεγάλος αριθμός πωλητών, ο καθένας εκ των οποίων έχει μικρό μερίδιο στην αγορά και για το λόγο αυτό οι αποφάσεις του δεν μπορούν να επηρεάσουν τις τιμές. Εφόσον, λοιπόν, οι τιμές είναι σταθερές, οι πωλητές προσαρμόζουν τα κόστη τους ανάλογα με τις τιμές ή, σε περίπτωση που δεν καταφέρουν να τις προσαρμόσουν, βγαίνουν από την αγορά. Όσο ο αριθμός των πωλητών μειώνεται η αγορά αποκτά συγκέντρωση, ο ανταγωνισμός μειώνεται και οι πωλητές μπορούν να επηρεάσουν τις τιμές. Η μείωση του ανταγωνισμού εκδηλώνεται επιπλέον με τον

περιορισμό της εισόδου νέων πωλητών, καθώς οι λίγοι πωλητές που βρίσκονται εντός της έχουν αναπτύξει οικονομίες κλίμακας τις οποίες δεν μπορούν να συναγωνιστούν οι δυνητικοί νέοι πωλητές.

Η πιθανή επίδραση της συγκέντρωσης της αγοράς, όπως είδαμε παραπάνω, οδήγησε την Ευρώπη και τις Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής σε διαφορετικές πολιτικές για την αντιμετώπισή της. Έτσι, από τη μία πλευρά η Ευρώπη δίνει ίδια έμφαση τόσο στη διαμόρφωση των μεριδίων αγοράς μεταξύ των εταιρειών μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων όσο και στην κατάχρηση της δεσπόζουσας θέσης. Η δεύτερη μπορεί να οδηγήσει στην απώλεια του δημόσιου πλούτου και στη μεταφορά του εισοδήματος από τους καταναλωτές στους παραγωγούς, κάτι που δεν γίνεται αποδεκτό από την Ευρώπη. Από την άλλη πλευρά, οι Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής δεν θεωρούν σημαντικό αυτόν τον παράγοντα. Η συγκέντρωση θεωρείται φυσικό αποτέλεσμα των επιχειρηματικών διαδικασιών. Αυτό που η Αμερική επιδιώκει να περιορίσει είναι το αποτέλεσμα της συγκέντρωσης της αγοράς (Hercules E. Haralambides, 2004).

Οι κοινοπραξίες και οι στρατηγικές συμμαχίες μπορεί να συνεπάγονται υψηλό βαθμό ολοκλήρωσης ως προς τη λειτουργία τους. Για το λόγο αυτό, πολλές φορές εξετάζεται μεμονωμένα αν κάποιες στρατηγικές συμμαχίες ή κοινοπραξίες μπορούν να δημιουργηθούν, χωρίς να στρεβλώσουν τον ανταγωνισμό μέσω της συγκέντρωσης μεγάλου μεριδίου στην αγορά. Σε περίπτωση που υπάρχει κίνδυνος για κάτι τέτοιο, οι συμμαχίες αυτές οφείλουν να αντιμετωπιστούν ως συγχωνεύσεις (OECD, 2015).

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3

### ΟΙ ΔΥΝΑΜΕΙΣ ΤΗΣ ΖΗΤΗΣΗΣ ΚΑΙ ΤΗΣ ΠΡΟΣΦΟΡΑΣ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΤΑΚΤΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ

Η αγορά της μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων είναι μια ιδιαίτερη αγορά, που κατά καιρούς έχει κεντρίσει το ενδιαφέρον πολλών οικονομολόγων. Σύμφωνα με τους περισσότερους επιστήμονες, η εν λόγω αγορά τείνει περισσότερο προς μια ολιγοπωλιακή, αν όχι μονοπωλιακή αγορά, και έτσι οι ναύλοι δεν προσδιορίζονται από το επίπεδο στο οποίο η προσφερόμενη ποσότητα ισούται με τη ζητούμενη ποσότητα, όπως γίνεται σε μια αγορά που διέπεται από τον τέλειο ανταγωνισμό. Στον αντίποδα, ορισμένοι οικονομολόγοι υποστηρίζουν ότι ο τέλειος ανταγωνισμός εφαρμόζεται και στην αγορά τακτικών γραμμών. Τις δύο αυτές απόψεις θα εξετάσουμε στο κεφάλαιο αυτό, αφού πρώτα αναφερθούμε στους προσδιοριστικούς παράγοντες τόσο της ζήτησης όσο και της προσφοράς χώρου στα πλοία.

#### 3.1. ΖΗΤΗΣΗ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΤΑΚΤΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ:

##### *3.1.1. ΟΡΙΣΜΟΣ ΖΗΤΗΣΗΣ:*

Στη γενική οικονομική θεωρία ο όρος ζήτηση αναφέρεται στην ποσότητα του αγαθού που είναι διατεθειμένος να αγοράσει ο καταναλωτής σε κάθε δεδομένη τιμή του αγαθού αυτού. Στη ναυτιλία, η ζήτηση για θαλάσσια μεταφορά εκφράζεται ως ο χώρος στα πλοία που ο καταναλωτής είναι διατεθειμένος να αγοράσει σε κάθε δεδομένο επίπεδο των ναύλων (Βλάχος, 2011).

Η ζήτηση για θαλάσσιες υπηρεσίες, εξαιτίας της συνεχούς διακύμανσής της, παίζει ουσιώδη ρόλο στον καθορισμό του ύψους των ναύλων. Μονάδα μέτρησης της είναι τα τονομίλια (ton- miles), τα οποία μπορούν να υπολογιστούν πολλαπλασιάζοντας τη μέση απόσταση που διανύει το φορτίο κατά τη μεταφορά του, μετρημένη σε μίλια, με τον μέσο όγκο φορτίου μετρημένο σε τόνους (Stopford, 2009).

##### *3.1.2. ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΤΙΚΟΙ ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΤΗΣ ΖΗΤΗΣΗΣ:*

Η ζήτηση χώρου στα πλοία είναι ευμετάβλητη και επηρεάζεται από πλήθος παραγόντων, όπως η παγκόσμια οικονομία που γεννά την ανάγκη για θαλάσσια μεταφορά αλλά και οι παγκόσμιες κοινωνικοπολιτικές εξελίξεις (Alen Jugović, Nikša Komadina, Ana Perić



Hadžić, 2015). Οι παράγοντες που επηρεάζουν τη ζήτηση για θαλάσσια μεταφορά αναλύονται ένας προς ένας ακριβώς παρακάτω.

1. Παγκόσμια οικονομία: Αναμφισβήτητα ο πιο σημαντικός παράγοντας για τη διαμόρφωση της ζήτησης είναι η παγκόσμια οικονομία. Η εξέλιξη της παγκόσμιας οικονομίας δημιουργεί την ανάγκη για εμπόριο πρώτων υλών, βιομηχανοποιημένων προϊόντων, τροφίμων και ενέργειας για την παραγωγή τελικών προϊόντων (Stopford, 2009). Τόσο η παγκοσμιοποίηση και η ανάπτυξη της τεχνολογίας, όσο και ο προσανατολισμός της παγκόσμιας οικονομίας προς τις πιο φιλικές προς το περιβάλλον πολιτικές, έχουν οδηγήσει τις εταιρείες να επικεντρωθούν στις βασικές παραγωγικές δραστηριότητες τους, αναθέτοντας ταυτόχρονα ορισμένες δευτερεύουσες λειτουργίες σε άλλες εταιρείες. Για την κατανόηση των τάσεων στην παγκόσμια οικονομία αλλά και την σύνδεση μεταξύ της παγκόσμιας βιομηχανίας και του εμπορίου δια θαλάσσης απαραίτητη προϋπόθεση είναι η κατανόηση και παρατήρηση οικονομικών όρων και λειτουργιών, όπως οι οικονομικοί κύκλοι και ο κύκλος ανάπτυξης του εμπορίου (Alen Jugović, Nikša Komadina, Ana Perić Hadžić, 2015). Οι οικονομικοί κύκλοι είναι η κινητήριος δύναμη για τους αντίστοιχους κύκλους των ναύλων. Οι διακυμάνσεις στην οικονομική ανάπτυξη δημιουργούν διακυμάνσεις στη ζήτηση για πλοία. Ωστόσο, οι ίδιοι οι οικονομικοί κύκλοι επηρεάζονται από μία σειρά εσωτερικών και εξωτερικών παραγόντων. Εξωτερικοί θα μπορούσαν να θεωρηθούν παράγοντες όπως οι πόλεμοι και οι αλλαγές στις τιμές των εμπορευμάτων, όπως η τιμή των καυσίμων, που προκαλούν απότομες αλλαγές στη ζήτηση, ενώ οι εσωτερικοί παράγοντες αφορούν τη δυναμική δομή της παγκόσμιας οικονομίας που οδηγεί σε κυκλική παρά γραμμική ανάπτυξη της ζήτησης. Χαρακτηριστικό είναι ότι οι οικονομικοί κύκλοι είναι τόσο απρόβλεπτοι, ώστε η χρονική στιγμή μιας κορυφής ή μιας κάμψης μέσα σε αυτούς δεν μπορεί να προβλεφθεί (Stopford, 2009).

Σύμφωνα με το Review of Maritime Transport του 2015, το 2014 το παγκόσμιο ΑΕΠ αυξήθηκε κατά 2,5% σε σχέση με το έτος 2013. Η αύξηση αυτή ήταν ελάχιστα μεγαλύτερη από την αύξηση που επήλθε μεταξύ των ετών 2012 και 2013, που ήταν ίση με 2,4%. Ο ρυθμός ανάπτυξης στις αναπτυσσόμενες οικονομίες ήταν αυτός που σημείωσε τη μεγαλύτερη άνοδο σε σχέση με το 2013 (4,5%), με τις αναπτυγμένες οικονομίες να έρχονται δεύτερες και τις υπό μετάβαση οικονομίες τρίτες με ρυθμούς ανάπτυξης 1,6% και 0,9% αντίστοιχα (Review of maritime transport, 2015). Οι βασικοί εμπορικοί διάδρομοι για το έτος 2013 ήταν πρωτίστως οι εμπορικοί διάδρομοι σε τοπικό

επίπεδο, όπως αυτός που αφορά διαδρομές εντός της Μεσογείου Θάλασσας (74,5 εκατομμύρια TEUs), δευτερευόντως ο εμπορικός διάδρομος που ενώνει την Ανατολή με τη Δύση (71,7 εκατομμύρια TEUs), ενώ τρίτος ήρθε ο εμπορικός διάδρομος που ενώνει το Βορρά με το Νότο (30,3 εκατομμύρια TEUs) (OECD, 2015).

2. Τυχαία σοκ (random shocks): Τα τυχαία σοκ διαφέρουν από τους οικονομικούς κύκλους, που αναφέρθηκαν παραπάνω. Τα πρώτα πυροδοτούν ακραίες συνθήκες στην αγορά, ενώ τα δεύτερα είναι η φυσική εξέλιξη της παγκόσμιας οικονομίας. Τα τυχαία σοκ αφορούν γεγονότα όπως οι πολιτικές εξελίξεις, οι απότομες αλλαγές στις τιμές των προϊόντων, αλλαγή στις καιρικές συνθήκες, που διαταράσσουν απότομα τη σταθερότητα του οικονομικού συστήματος.

Από αυτά, τα πιο ουσιώδη είναι τα οικονομικά σοκ, τα οποία έχουν και το μεγαλύτερο αντίκτυπο στην παγκόσμια οικονομία και στο παγκόσμιο εμπόριο (Storford, 2009).

Εκτός από τα οικονομικά σοκ, πολιτικά γεγονότα, όπως ένας πόλεμος, μία επανάσταση ή ακόμα και απεργίες μπορούν να οδηγήσουν σε απρόσμενες και απότομες αλλαγές στη ζήτηση για θαλάσσια μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων (Alen Jugović, Nikša Komadina, Ana Perić Hadžić, 2015).

3. Παράγοντες που σχετίζονται με τη φύση των μεταφερόμενων εμπορευμάτων: Η ανάλυση της φύσης των εμπορευμάτων που χρήζουν μεταφοράς γίνεται τόσο σε βραχυπρόθεσμο όσο και σε μακροπρόθεσμο επίπεδο. Βραχυπρόθεσμα, το κυριότερο χαρακτηριστικό των μεταφερόμενων προϊόντων που επηρεάζει τη ζήτηση είναι η εποχικότητα. Πολλά αγροτικά προϊόντα όπως τα σιτηρά, η ζάχαρη και τα εσπεριδοειδή υπόκεινται σε εποχικές διακυμάνσεις εξαιτίας της αδυναμίας της πρόβλεψης του όγκου της σοδειάς. Επιπροσθέτως, το πετρέλαιο είναι και αυτό ένα προϊόν που υπόκειται στην εποχικότητα, εξαιτίας της αύξησης της κατανάλωσης του τους χειμερινούς μήνες που συνεπάγεται την αύξηση της ζήτησής του. Επειδή η μεταφορά αυτών των εμπορευμάτων είναι δύσκολο να προβλεφθεί, οι εταιρείες που δραστηριοποιούνται στην παραγωγή τους, βασίζονται κατά κύριο λόγο στην τρέχουσα – βραχυπρόθεσμη αγορά.

Μακροπρόθεσμα, τριών ειδών αλλαγές επηρεάζουν τη ζήτηση για μεταφορικές υπηρεσίες. Το πρώτο είδος είναι αρκετά περίπλοκο και αφορά το στάδιο παραγωγής του εμπορεύματος που πρόκειται να μεταφερθεί. Έτσι, εάν, για παράδειγμα, η παραγωγή αλουμινίου από βωξίτη προηγείται της μεταφοράς του προϊόντος, θα χρειαστεί λιγότερος χώρος στο πλοίο από αυτόν που θα χρειαζόταν αν μεταφερόταν ο βωξίτης και η τελική

επεξεργασία του και η μετατροπή του σε αλουμίνιο λάμβανε χώρα μετά τη μεταφορά του. Δύο άλλοι παράγοντες που επηρεάζουν τη ζήτηση για μεταφορές είναι οι αλλαγές εξαιτίας της αλλαγής του τόπου από τον οποίο γίνονται οι προμήθειες και τέλος οι αλλαγές που αφορούν την πολιτική μεταφοράς των προϊόντων από την πλευρά του φορτωτή. Όλες οι παραπάνω αλλαγές δεν επηρεάζουν τη ζήτηση βραχυπρόθεσμα, καθώς χρειάζονται αρκετό χρόνο για να συντελεστούν. Ωστόσο, έχουν σημαντικό αντίκτυπο στην μακροπρόθεσμη ζήτηση.

3. Η μέση απόσταση και τα τονομίλια: Η ζήτηση για θαλάσσιες μεταφορές εξαρτάται από την απόσταση την οποία πρόκειται να διανύσει το φορτίο κατά τη μεταφορά του, που ονομάζεται μέση απόσταση. Ο τρόπος υπολογισμού του μέσου κέρδους γίνεται με τον υπολογισμό των τονομιλίων (ton- miles), η καλύτερα στην αγορά των εμπορευματοκιβωτίων των TEU- miles, που είναι ο πολλαπλασιασμός του φορτίου, μετρημένο σε TEUs, με τη μέση απόσταση που αυτό διανύει κατά τη μεταφορά του. Έτσι, για παράδειγμα το κλείσιμο της διώρυγας του Σουέζ αύξησε την απόσταση μεταξύ του Αραβικού κόλπου και της Ευρώπης από 6.000 μίλια σε 11.000 μίλια, με αποτέλεσμα να αυξηθεί το μέσο κέρδος και κατά συνέπεια αυξάνεται η ζήτηση για χώρο στα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων.

4. Το κόστος μεταφοράς: Το μεταφορικό κόστος των εμπορευμάτων, εκφρασμένο μέσω του επιπέδου των ναύλων, επηρεάζει τη ζήτηση για θαλάσσια μεταφορά κυρίως μακροπρόθεσμα. Έτσι, για παράδειγμα, η μεταφορά πρώτων υλών, που είναι ένα σχετικά φτηνό εμπόρευμα, δεν είναι εφικτή εάν το κόστος μεταφοράς είναι τόσο υψηλό, ώστε να ξεπερνά την αξία του προϊόντος και οι επιχειρήσεις είναι πρόθυμες να αναζητήσουν πρώτες ύλες από εργοστάσια που βρίσκονται πιο κοντά στην έδρα τους.

Ωστόσο, πολλές καινοτομίες στο θαλάσσιο εμπόριο στηρίζονται στην αποδοτικότητα των θαλάσσιων λειτουργιών. Τον τελευταίο αιώνα, τα μεγαλύτερα και πιο αποδοτικότερα πλοία που εκμεταλλεύονται την ανάπτυξη των οικονομιών κλίμακας, έχουν οδηγήσει σε σημαντική μείωση του μεταφορικού κόστους και σε παροχή υπηρεσιών υψηλότερης ποιότητας. Καθώς το μεταφορικό κόστος αποτελεί μέρος του συνολικού κόστους ενός προϊόντος, όσο αυτό μειώνεται τόσο μειώνεται και το συνολικό κόστος, με αποτέλεσμα να αυξάνεται η ζήτηση για υπηρεσίες θαλάσσιας μεταφοράς (Stopford, 2009). Ακόμα και η μείωση του χρόνου παραμονής των πλοίων στα λιμάνια μεταφορτώσεων έχει σημαντικό αντίκτυπο στην μείωση του κόστους των ναυτιλιακών εταιρειών, το οποίο τελικά μετακυλιέται στους φορτωτές μέσω των φτηνότερων ναύλων (Review of Maritime Transport, 2015).

Εκτός από τους παραπάνω παράγοντες, υπάρχουν και άλλοι εξίσου σημαντικοί παράγοντες προσδιορισμού του μεγέθους της ζήτησης. Αυτοί είναι η ύπαρξη εναλλακτικών μέσων μεταφοράς που συνδέεται άμεσα με την ποσότητα του μεταφερόμενου φορτίου. Έτσι, αν η ποσότητα του μεταφερόμενου προϊόντος είναι σχετικά μικρή, οι φορτωτές είναι δυνατόν να προτιμήσουν το αεροπλάνο ως πιο ασφαλές και πιο γρήγορο μέσο, αντί για το πλοίο μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων. Συνήθως το αεροπλάνο είναι πιο ακριβό μέσο μεταφοράς από το πλοίο και χρησιμοποιείται για τη μεταφορά προϊόντων υψηλής εμπορικής αξίας. Από την άλλη πλευρά, εάν η ποσότητα του μεταφερόμενου φορτίου είναι μεγάλη, ο φορτωτής μπορεί να προτιμήσει να το μεταφέρει ως χύδην φορτίο. Αυτό, ως επί το πλείστον, συμβαίνει σε περιπτώσεις που το μεταφερόμενο φορτίο είναι χαμηλής εμπορικής αξίας, όπως είναι τα σιτηρά (Βλάχος, 2011).

### 3.2. ΠΡΟΣΦΟΡΑ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΤΑΚΤΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ:

#### *3.2.1. ΟΡΙΣΜΟΣ ΤΗΣ ΠΡΟΣΦΟΡΑΣ:*

Με τον όρο “ προσφορά χωρητικότητας ” εννοούμε τις μεταφορικές υπηρεσίες που οι εταιρείες μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων είναι διατεθειμένες να προσφέρουν στη μονάδα του χρόνου (Βλάχος, 2011). Σε αντίθεση με τη ζήτηση για θαλάσσιες μεταφορές, η προσφορά θαλάσσιων μεταφορών χαρακτηρίζεται ως αργή, καθώς δεν ανταποκρίνεται άμεσα στις αλλαγές που συντελούνται στη ζήτηση χώρου στα πλοία. Αυτό συμβαίνει καθώς ένα πλοίο χρειάζεται κατά μέσο όρο περίπου ένα χρόνο να χτιστεί και τρία χρόνια να παραδοθεί (Stopford, 2009).

### 3.2.2. ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΤΙΚΟΙ ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΤΗΣ ΠΡΟΣΦΟΡΑΣ:

Όπως συμβαίνει με τη ζήτηση, έτσι και σε αυτήν την περίπτωση, ένα πλήθος παραγόντων ασκούν επίδραση στη διαμόρφωση του συνολικού μεγέθους της προσφοράς χώρου στα πλοία. Συγκεκριμένα, η προσφορά θαλάσσιων μεταφορών εξαρτάται από τον παγκόσμιο στόλο και την παραγωγικότητά του, την αγορά των νεόκτιστων πλοίων, την αγορά του scrapping<sup>5</sup>, τους ναύλους και τα κόστη των ναυτιλιακών εταιρειών (Alen Jugović, Nikša Komadina, Ana Perić Hadžić, 2015).

1. Παγκόσμιος στόλος: Ο στόλος των πλοίων μεταβάλλεται είτε λόγω της παράδοσης νεόκτιστων πλοίων είτε λόγω της απόσυρσης πλοίων που δεν πληρούν πλέον τα κριτήρια αξιοπλοΐας (scrapping). Καθώς η μέση ηλικία ενός πλοίου είναι 25 χρόνια και επειδή απαιτείται αρκετός χρόνος μεταξύ της παραγγελίας νέων πλοίων και της παράδοσης τους, ο βαθμός των μεταβολών στο στόλο σε βραχυχρόνιες περιόδους είναι μικρός (Alen Jugović, Nikša Komadina, Ana Perić Hadžić, 2015). Ενδεικτικά, τα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων έρχονται δεύτερα μετά τα πλοία μεταφοράς χύδην φορτίων, όσον αφορά την μέση ηλικία του στόλου, που για το 2015 ανέρχεται στα 10,7 χρόνια (Review of Maritime Transport, 2015).

2. Παραγωγικότητα του εμπορικού στόλου: Παρόλο που ο παγκόσμιος στόλος είναι περιορισμένος, η παραγωγικότητα των πλοίων προσδίδει κάποια ευελιξία σε αυτόν. Η παραγωγικότητα εξαρτάται από τρεις παράγοντες. Πρωταρχικός παράγοντας είναι η ταχύτητα με την οποία ταξιδεύει ένα πλοίο, η οποία μπορεί να αυξομειώσει την προσφορά χώρου στα πλοία. Έτσι, εάν ο εμπορικός στόλος μειώσει για μια συγκεκριμένη χρονική περίοδο την ταχύτητά του, η συνολική προσφερόμενη ποσότητα χώρου επίσης μειώνεται. Ένας επιπλέον παράγοντας είναι ο χρόνος της παραμονής των πλοίων στα λιμάνια για τη φορτοεκφόρτωση των εμπορευμάτων, ο οποίος επηρεάζεται από τον εξοπλισμό και την παραγωγικότητα του κάθε λιμένος. Σε όλα τα παραπάνω έρχεται να προστεθεί η χωρητικότητα του πλοίου που μεταφράζεται σε τόνους και δεν αξιοποιείται εξαιτίας του βάρους των φορτίων, όπως καύσιμα, λιπαντικά, αποθήκες κ.α., που το πλοίο πρέπει να μεταφέρει για να επιτυγχάνεται η εύρυθμη λειτουργία του.

---

<sup>5</sup> Η διαδικασία κατά την οποία πλοία μεγάλης ηλικίας και τεχνολογικά απαρχαιωμένα αποσύρονται από την αγορά.

3. Η αγορά των νεόκτιστων πλοίων: Η αγορά των νεόκτιστων πλοίων παίζει εξίσου σημαντικό ρόλο στην προσφορά θαλάσσιων υπηρεσιών. Η πρόβλεψη για την ανάγκη νέων πλοίων δεν είναι εύκολη υπόθεση, καθώς το κτίσιμο ενός καινούργιου πλοίου διαρκεί από ένα έως τέσσερα χρόνια, ανάλογα με τον αριθμό των παραγγελιών που εκκρεμούν τη δεδομένη χρονική στιγμή, ενώ, όπως προαναφέρθηκε, η ζήτηση για θαλάσσιες μεταφορές μεταβάλλεται συνεχώς. Οι παραγγελίες των πλοιοκτητών εξαρτώνται από τις προσδοκίες τους για το που θα κινηθεί η αγορά στο μέλλον, όσον αφορά τα ναύλα αλλά και τη ζήτηση για προϊόντα (Storford, 2009). Ενδεικτικά αναφέρουμε ότι το 2014 ο στόλος των πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων αυξήθηκε κατά 16.039 gross tons, παρά την παγκόσμια οικονομική κρίση, με την Κορέα, την Κίνα και την Ιαπωνία να είναι κατά σειρά οι χώρες με την μεγαλύτερη παραγωγή νεόκτιστων πλοίων.

Μεταξύ των ετών 2014 και 2015, το βιβλίο των παραγγελιών σε παγκόσμιο επίπεδο μειώθηκε για τα περισσότερα είδη πλοίων. Οι εταιρείες που έδωσαν νέες παραγγελίες πλοίων για το 2015 ήταν αυτές που περίμεναν άνοδο στη ζήτηση θαλάσσιων μεταφορών στο μέλλον και αυτοί που απέβλεπαν σε περισσότερο αποδοτικά και φιλικά προς το περιβάλλον πλοία. Τον Απρίλιο του 2015, στον κατάλογο με τις παραγγελίες για νεόκτιστα πλοία, τα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων αφορούσαν το 18% της υπάρχουσας χωρητικότητας, το χαμηλότερο επίπεδο παραγγελιών για την τελευταία δεκαετία (Review of Maritime Transport, 2015).

4. Απόσυρση πλοίων και λειτουργικές απώλειες: Η ανάπτυξη του εμπορικού στόλου βασίζεται στην ισορροπία μεταξύ της παράδοσης νεόκτιστων πλοίων και της απόσυρσης των παλαιών πλοίων, που δεν πληρούν πλέον τα κριτήρια αξιοπλοΐας. Η απόσυρση των πλοίων μεγάλης ηλικίας δημιουργεί προβλήματα στον υπολογισμό του ρυθμού ανάπτυξης της ολικής χωρητικότητας του εμπορικού στόλου. Μια σειρά παραγόντων, όπως η ηλικία του πλοίου, η τεχνολογική απαρχαίωση, οι τιμές στην αγορά του scrapping και οι προσδοκίες για το πώς θα κινηθεί η αγορά της ναυτιλίας τακτικών γραμμών, επηρεάζουν σημαντικά την απόφαση ενός πλοιοκτήτη να στείλει κάποιο πλοίο προς απόσυρση. Τα χρόνια ενός πλοίου είναι ο βασικός παράγοντας που συντελεί στην απόσυρση του, καθώς όσο η ηλικία ενός πλοίου αυξάνεται, αυξάνονται και οι ανάγκες για επιδιορθώσεις και συντήρηση, επομένως τίθεται μια ανισορροπία μεταξύ κόστους και οφέλους, όπου σε πολλές περιπτώσεις το κόστος είναι πολύ μεγαλύτερο. Όσον αφορά την τεχνολογική απαρχαίωση, είναι πολύ πιθανό η λειτουργία ενός πλοίου να μην είναι

συμφέρουσα εξαιτίας της ανάπτυξης της τεχνολογίας που κάνει το συγκεκριμένο πλοίο μη αποδοτικό (Storford, 2009). Σύμφωνα με το Review of maritime transport του 2015, νέες νομοθεσίες απαιτούν την επένδυση της ναυτιλιακής βιομηχανίας σε περιβαλλοντικές τεχνολογίες, όπως τεχνολογίες για τον έλεγχο των εκπομπών ρυπογόνων ουσιών και για τη διαχείριση των έρμων<sup>6</sup>. Κάποιες από τις επενδύσεις δεν είναι μόνο ωφέλιμες για το περιβάλλον αλλά οδηγούν και σε αυξημένη αποδοτικότητα των καυσίμων. Τα έτη 2013 και 2014, περισσότερα από τα μισά νεόκτιστα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων χτίστηκαν με συστήματα διαχείρισης έρμων. Η απόφαση για απόσυρση ενός πλοίου επηρεάζεται σημαντικά από τις τιμές στην αγορά του scrapping, οι οποίες υφίστανται μεγάλη διακύμανση και εξαρτώνται με τη σειρά τους από την ισορροπία μεταξύ ζήτησης και προσφοράς στην αγορά του μετάλλου. Μια περίοδος, κατά την οποία πολλά πλοία στέλνονται για απόσυρση ακολουθείται από χαμηλές τιμές στην αγορά του μετάλλου, ενώ σε μία περίοδο που υπάρχει αυξημένη ζήτηση για μέταλλο και ο αριθμός των πλοίων που αποσύρονται είναι μικρός, οι τιμές μπορεί να ανέλθουν στα ύψη. Οι προσδοκίες για το πώς θα κινηθεί η αγορά των ναύλων στο μέλλον είναι πιθανό να καθορίσει την απόφαση ενός πλοιοκτήτη για την απόσυρση κάποιου πλοίου του. Έτσι, εάν αναμένεται αύξηση των ναύλων στο κοντινό μέλλον, ο πλοιοκτήτης δε θα διαθέσει το πλοίο του για απόσυρση καθώς σε μία περίοδο με αυξημένη ζήτηση και υψηλά ναύλα, τα έσοδά του θα μπορούν να δικαιολογήσουν τη συντήρηση ακόμα και των μη κερδοφόρων πλοίων. Είναι άξιο αναφοράς ότι το 2014, αποσύρθηκαν από την αγορά πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων ίσα με 4.769 gross tons. Το scrapping των πλοίων συντελεί στη μείωση της υπερπροσφοράς χωρητικότητας και ενθαρρύνει την εκσυγχρονισμό του στόλου, καθώς τα πλοία που αποσύρονται είναι λιγότερο αποδοτικά σε όρους καυσίμων και περισσότερο επιβλαβή για το περιβάλλον (Review of Maritime Transport, 2015).

5. Τα κόστη των εταιρειών μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων: Το κόστος είναι ο σημαντικότερος προσδιοριστικός παράγοντας για τις αποφάσεις μιας εταιρείας μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων. Σύμφωνα με τον Davies, το κόστος μιας ναυτιλιακής εταιρείας μπορεί να χωριστεί σε βραχυπρόθεσμο και μακροπρόθεσμο κόστος. Βραχυπρόθεσμη είναι η περίοδος του χρόνου κατά την οποία το μέγεθος του στόλου και

---

<sup>6</sup> Το έρμα είναι νερό το οποίο το πλοίο χρησιμοποιεί ώστε να εξασφαλίζεται η ευστάθειά του, κατά τα ταξίδια, στα οποία το πλοίο δεν είναι πλήρες σε φορτίο. Εκτός από την ευστάθεια του πλοίου, το έρμα συντελεί στη σωστή πρόωσή του πλοίου και στη βύθιση της έλικας και της πλώρης (Πανέρας Αναστάσιος, 2014).

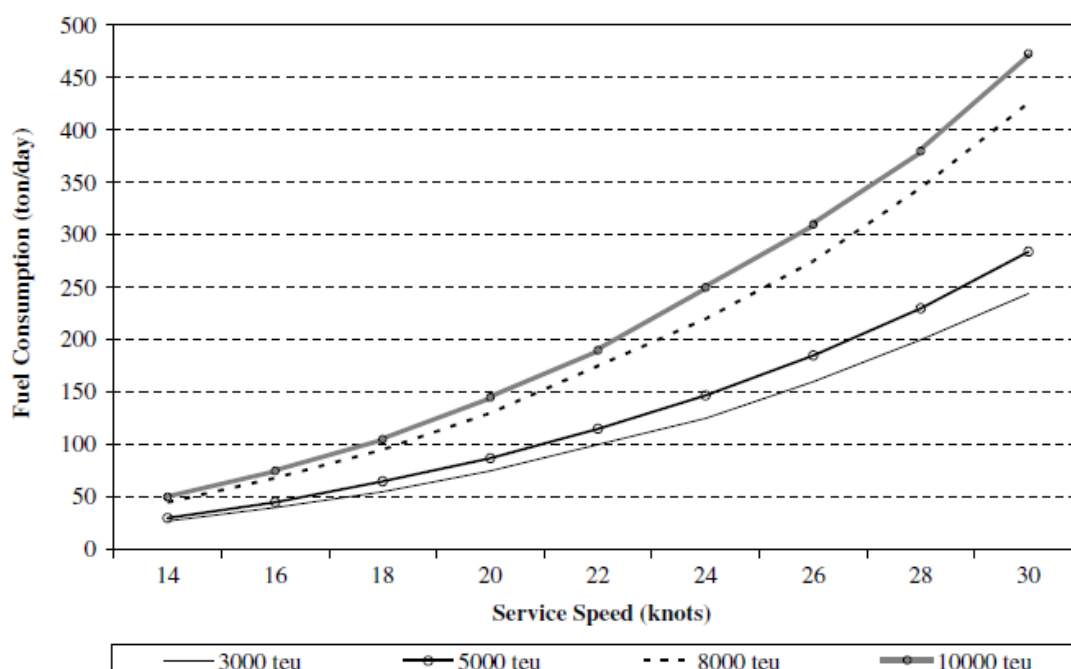
η τακτικότητα των ταξιδιών μιας εταιρείας δεν μπορεί να μεταβληθεί. Εφόσον, συμφωνηθεί ο αριθμός και η συχνότητα των ταξιδιών των πλοίων μιας εταιρείας, στοιχεία του κόστους, όπως οι μισθοί, η ασφάλιση, τα κόστη συντήρησης και επισκευών, τα οποία σε άλλες βιομηχανίες θεωρούνται μεταβλητά, στον κλάδο της μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων θεωρούνται σταθερό κόστος και δεν μπορούν να μεταβληθούν, τουλάχιστον σε βραχυπρόθεσμο επίπεδο. Ωστόσο, τα μεταβλητά κόστη δεν εκλείπουν στην βραχυχρόνια περίοδο. Μεταβλητά κόστη μπορούν να θεωρηθούν αυτά που αφορούν τις δαπάνες για τη διαχείριση του φορτίου τόσο στο λιμάνι όσο και πάνω στο πλοίο και τα κόστη ταξιδιού, όπως οι δαπάνες στα λιμάνια φόρτωσης και εκφόρτωσης των εμπορευματοκιβωτίων και το κόστος καυσίμων (Gkonis and Psaraftis, 2010). Στην πραγματικότητα το κόστος για το πλοίο στο λιμάνι χωρίζεται σε δύο μέρη, το απευθείας κόστος που έχει να κάνει με τη διαχείριση του φορτίου, και το έμμεσο κόστος που αφορά το χρόνο που ξοδεύει το πλοίο στο λιμάνι, με αποτέλεσμα να μην βρίσκεται εν πλω ( D. Shneerson, 1972) .

Το μεγαλύτερο ποσοστό του κόστους αποτελεί αναμφίβολα το κόστος καυσίμου. Οι τιμές των καυσίμων συνεχώς κυμαίνονται εξαιτίας των δυνάμεων της αγοράς και του κόστους του ακατέργαστου πετρελαίου. Όταν οι τιμές του καυσίμου αυξάνονται, τα κέρδη των εταιρειών επηρεάζονται αρνητικά. Οι εταιρείες μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων έχουν προσπαθήσει να μετακυλήσουν το κόστος των καυσίμων στους κατόχους των φορτίων με πολλούς τρόπους. Όλοι οι ναύλοι στην ναυτιλία τακτικών γραμμών περιέχουν τον παράγοντα προσαρμογής καυσίμου ή Bunker Adjustment Factor (BAF). Ο παράγοντας αυτός αναπροσαρμόζεται ανάλογα με τη διακύμανση της τιμής των καυσίμων επηρεάζοντας και τα επίπεδα των ναύλων.

Το κόστος των καυσίμων είναι ανάλογο με τη ταχύτητα που αναπτύσσει ένα πλοίο. Το γράφημα 3.1. αναπαριστά τη σχέση μεταξύ της ταχύτητας του πλοίου και της κατανάλωσης καυσίμου για τέσσερις διαφορετικούς τύπους πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων και εννέα διαφορετικά επίπεδα ταχυτήτων. Βάσει του διαγράμματος, μία αύξηση στην ταχύτητα του πλοίου κατά δύο κόμβους οδηγεί σε πολύ μεγαλύτερη αύξηση της κατανάλωσης καυσίμου. Δεδομένου ότι οι τιμές καυσίμου είναι 450 δολάρια τον τόνο, το ημερήσιο κόστος καυσίμου ανέρχεται σε 36.000 δολάρια. Αν μάλιστα αυξήσουμε την ταχύτητα σε ένα πλοίο χωρητικότητας 10.000 TEUs, η κατανάλωση καυσίμου αυξάνεται πολύ περισσότερο απ' ότι σε ένα πλοίο χωρητικότητας 5.000 TEUs (Gkonis and Psaraftis, 2010).



ΓΡΑΦΗΜΑ 3.1. Κατανάλωση καυσίμου σε διαφορετικά επίπεδα ταχύτητας



Πηγή: Gkonis and Psaraftis, 2010

### 3.3. ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΤΟΥ ΕΠΙΠΕΔΟΥ ΤΩΝ ΝΑΥΛΩΝ:

#### *3.3.1. ΟΡΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΝΑΥΛΟΥ:*

Ο ναύλος είναι η βασική αμοιβή του πλοιοκτήτη για την παροχή θαλάσσιων υπηρεσιών στον φορτωτή για τη μεταφορά του φορτίου του και καθορίζεται έπειτα από συνεχείς διαπραγματεύσεις μεταξύ των δύο αυτών μερών πάντα σε συνδυασμό με τη δομή της αγοράς της μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων. Σε μια πλήρως ανταγωνιστική αγορά, τα επίπεδα των ναύλων καθορίζονται από τη σχέση μεταξύ της ζήτησης και της προσφοράς θαλάσσιων υπηρεσιών (Alen Jugović, Nikša Komadina, Ana Perić Hadžić, 2015). Εάν η προσφερόμενη χωρητικότητα στα πλοία είναι περισσότερη από αυτή που απαιτείται για να μεταφέρει το διαθέσιμο φορτίο (υπερβάλλουσα χωρητικότητα), τότε τα ναύλα διαμορφώνονται σε χαμηλά επίπεδα. Αντίθετα, εάν τα πλοία που βρίσκονται σε λειτουργία δεν επαρκούν για να μεταφέρουν το διαθέσιμο φορτίο (υπερβάλλουσα ζήτηση χώρου), τότε τα ναύλα κινούνται σε υψηλά επίπεδα. Εφόσον, τα ναύλα καθιερωθούν, οι πλοιοκτήτες και οι φορτωτές προσαρμόζουν τις πολιτικές τους αναλόγως και έτσι επέρχεται η ισορροπία στην αγορά (Stopford, 2009). Ωστόσο, η αγορά τακτικών γραμμών είναι μια πιο ιδιαίτερη αγορά, με υψηλή συγκέντρωση, που τείνει να πάρει ολιγοπωλιακή μορφή. Βάσει δεδομένων που δημοσίευσε η Alphaliner, τον Απρίλιο

του 2015, σχεδόν το 50% της χωρητικότητας ελεγχόταν από τις εταιρείες Maersk Line, Mediterranean Shipping Company, CMA CGM, Harpag- Lloyd και Evergreen. Λόγω της ιδιαιτερότητας της αγοράς αυτής, πολλές θεωρίες έχουν αναπτυχθεί ως προς την καθιέρωση των ναύλων (OECD, 2015).

### *3.3.2. Ο ΜΗΧΑΝΙΣΜΟΣ ΙΣΟΡΡΟΠΙΑΣ ΤΗΣ ΑΓΟΡΑΣ:*

Ένα βασικό χαρακτηριστικό της ναυτιλίας τακτικών γραμμών είναι τα υψηλά σταθερά κόστη. Προσπαθώντας οι εταιρείες να ανταποκριθούν σε ένα δεδομένο πρόγραμμα δρομολογίων, ανεξαρτήτως της πληρότητας των πλοίων τους, τα κόστη τους γίνονται σταθερά ανεξάρτητα από τον όγκο του φορτίου που θα μεταφέρουν. Τα μόνα μεταβλητά κόστη είναι αυτά που αφορούν τη διαχείριση του φορτίου στα λιμάνια φόρτωσης και εκφόρτωσης (terminal handling charges). Με δεδομένο το γεγονός ότι τα πλοία συνήθως δε αναχωρούν γεμάτα από τα λιμάνια φόρτωσης, μια ναυτιλιακή εταιρεία θα είχε συμφέρον να φορτώσει ένα εμπορευματοκιβώτιο που θα κατέφθανε τελευταία στιγμή στο λιμάνι με ένα ναύλο μεγαλύτερο του κόστους που πρέπει να πληρώσει η ναυτιλιακή για το χειρισμό του συγκεκριμένου φορτίου μέσα στο λιμάνι. Ωστόσο, με αυτή την τακτική, οι εταιρείες θα επωφελούνταν σε βραχυπρόθεσμο επίπεδο, αλλά όχι σε μακροπρόθεσμο, εξαιτίας του έντονου ανταγωνισμού που θα αναπτυσσόταν μεταξύ τους.

Για να περιορίσουν τον έντονο ανταγωνισμό στις τιμές και να προσαρμόσουν τα κόστη τους μακροπρόθεσμα, οι εταιρείες μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων δημιούργησαν τις διασκέψεις, στις οποίες έγινε εκτενής αναφορά στο δεύτερο κεφάλαιο. Η δημιουργία τέτοιου είδους συμμαχιών με σκοπό των έλεγχο των τιμών, οδήγησε πολλούς μελετητές της αγοράς μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων να χαρακτηρίσουν την εν λόγω αγορά μονοπωλιακή. Ωστόσο, σύμφωνα με άλλους μελετητές ο περιορισμός του ανταγωνισμού βάσει της τιμής οδήγησε σε αυξημένο ανταγωνισμό στην ποιότητα παροχής υπηρεσιών. Σύμφωνα με τους Devanney et al (1975), οι διασκέψεις, παρόλο που θεωρούνται μονοπώλιο, έχουν χαμηλότερα κέρδη από αυτά του μονοπωλίου λόγω του σκληρού ανταγωνισμού στην ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών. Στις μέρες μας ως ποιοτικές μεταβλητές εννοούνται τα πληροφοριακά συστήματα, καλύτερες υπηρεσίες μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων από το λιμάνι στην πόρτα του παραλήπτη, η γεωγραφική κάλυψη κ.α. (Hercules E. Haralambides, 2004).

Στις μέρες μας τέσσερις διαφορετικοί τρόποι τιμολογιακής πολιτικής μπορούν να εφαρμοστούν. Οι εταιρείες μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων βασίζουν την τιμολογιακή

τους πολιτική κυρίως στην αρχή της σταθερότητας των τιμών και στην αρχή της διακριτικής τιμολόγησης.

### *3.3.3. ΟΙ ΑΡΧΕΣ ΤΗΣ ΤΙΜΟΛΟΓΗΣΗΣ:*

Μια σειρά θεωρίες έχουν καταγραφεί όσον αφορά την τιμολόγηση στην αγορά των τακτικών γραμμών. Πολλά οικονομικά μοντέλα προσεγγίζουν με διαφορετικό τρόπο την ισορροπία σε μια ιδιαίτερη αγορά όπως αυτή της μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων. Κάποια από αυτά τα οικονομικά μοντέλα ασχολούνται με τη μονοπωλιακή δύναμη της αγοράς, προσπαθώντας να ερμηνεύσουν τις τιμές μέσω μεταβλητών όπως την αξία του μεταφερόμενου φορτίου ( παράγοντας που συνεισφέρει στη διακριτική τιμολόγηση, που αναλύεται παρακάτω) και τον όγκο του μεταφερόμενου φορτίου ερμηνευμένο ως τη δυναμική της συγκεκριμένης δουλειάς (Hercules E. Haralambides, 2004).

#### **3.3.3.1. ΘΕΩΡΙΑ ΤΗΣ ΠΡΟΣΑΡΜΟΓΗΣ ΤΗΣ ΠΡΟΣΦΟΡΑΣ ΧΩΡΟΥ ΣΤΑ ΕΠΙΠΕΔΑ ΤΗΣ ΖΗΤΗΣΗΣ:**

Σύμφωνα με το μοντέλο ισορροπίας μεταξύ ζήτησης και προσφοράς στην αγορά τακτικών γραμμών των J. O. Jansson και D. Shneerson η προσφορά χωρητικότητας των πλοίων ακολουθεί τη ζήτηση για χώρο. Σύμφωνα με αυτή τη θεωρία, η αγορά τακτικών γραμμών αποτελεί ένα καρτέλ, γεγονός που εξηγεί γιατί η αγορά τακτικών γραμμών επηρεάζεται σε μεγάλο βαθμό από την υπερβάλλουσα χωρητικότητα στα πλοία. Για παράδειγμα, ένας πλοιοκτήτης που διαθέτει τέσσερα πλοία σε έναν συγκεκριμένο διάδρομο, αλλά κάθε πλοίο πλέει μισογεμάτο είναι προφανές να επιθυμεί να μειώσει τα πλοία του σε δύο αντί για τέσσερα. Ωστόσο, αυτό θα έχει ως αποτέλεσμα η ζήτηση να μειωθεί περίπου στο ίδιο ποσοστό με την προσφερόμενη χωρητικότητα. Έτσι τα δύο εναπομείναντα πλοία θα πλέουν επίσης μισοάδεια. Αυτό συμβαίνει λόγω των άκαμπτων τιμών που χρεώνουν οι πλοιοκτήτες στους φορτωτές. Αν οι πλοιοκτήτες δεν χαμηλώσουν τις τιμές, οι φορτωτές θα αναγκαστούν να αναβάλλουν κάποιες φορτώσεις τους ώστε να προσαρμοστούν στη δεδομένη χωρητικότητα που τους προσφέρουν οι πλοιοκτήτες.

Από την άλλη πλευρά, οι πλοιοκτήτες μπορούν να αντικαταστήσουν τα τέσσερα αυτά πλοία τους με τέσσερα πλοία μικρότερης χωρητικότητας. Όμως αυτό θα αυξήσει το κόστος ανά μονάδα. Επιπλέον, οι πλοιοκτήτες δεν θα είναι πρόθυμοι να επενδύσουν σε πλοία που δεν θα τους ελαχιστοποιούν το κόστος. Αλλά ακόμα κι αν ένας πλοιοκτήτης το κάνει και οι ανταγωνιστές του συνεχίζουν να χρησιμοποιούν τα πλοία με τη βέλτιστη

χωρητικότητα για το εμπορικό διάδρομο, ο συγκεκριμένος πλοιοκτήτης θα έχει σοβαρό μειονέκτημα έναντι των άλλων πλοιοκτητών (J. O. Jansson and D. Shneerson, 1987).

### 3.3.3.2. ΘΕΩΡΙΑ ΤΟΥ ΚΑΤΑΣΤΡΟΦΙΚΟΥ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΥ:

Αντίθετα με τη θεωρία του μονοπωλίου, μία άλλη θεωρία ερμηνεύει τη δομή της αγοράς της ναυτιλίας τακτικών γραμμών ως μία αγορά που οδηγεί σε καταστροφικό ανταγωνισμό. Η θεωρία μιας ανταγωνιστικής αγοράς προτάθηκε αρχικά από τους Baumol et al το 1982. Μια τελείως ανταγωνιστική αγορά χαρακτηρίζεται από την ανυπαρξία εμποδίων εισόδου νέων εταιρειών στην αγορά, ενώ και η έξοδος δεν δημιουργεί κάποιο επιπλέον κόστος. Σε συνθήκες τέλει ανταγωνισμού οι τιμές που χρεώνονται στους φορτωτές για τη μεταφορά των φορτίων τους είναι πολύ κοντά στα επίπεδα του κοινωνικού κόστους ευκαιρίας. Με τη θεωρία του Baumol συμφωνούν και οι Davies (1986), Zerby (1988), Franck and Bunel (1991) and Shashikumar (1995), ενώ διαφωνούν οι Pearson (1987) and Jankowski (1989a). Οι τελευταίοι διαφωνούν κυρίως με τη δυνατότητα ελεύθερης εισόδου νέων πλοίων, και όχι νέων εταιρειών, σε κάποια συγκεκριμένη ρότα. Η είσοδος νέων πλοίων ερμηνεύεται από τους Pearson και Jankowski τόσο ως η αξιοποίηση νεόκτιστων πλοίων σε μια δεδομένη ρότα όσο και ως η μεταφορά κάποιων πλοίων από τη μία ρότα σε κάποια άλλη. Βάσει του Jankowski η ανταγωνιστικότητα της αγοράς τακτικών γραμμών δεν μπορεί να εξηγήσει γιατί συμμαχίες μεταξύ των εταιρειών του κλάδου έχουν αναδυθεί κατά τη διάρκεια των προηγούμενων χρόνων, κάτι που δεν συναντάται στην tramp ναυτιλία (Hercules E. Haralambides, 2004).

Την παραπάνω θεωρία περί τέλει ανταγωνισμού στην αγορά της μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων έρχεται να στηρίξει και ο Stopford στο έργο του ‘Maritime Economics’.

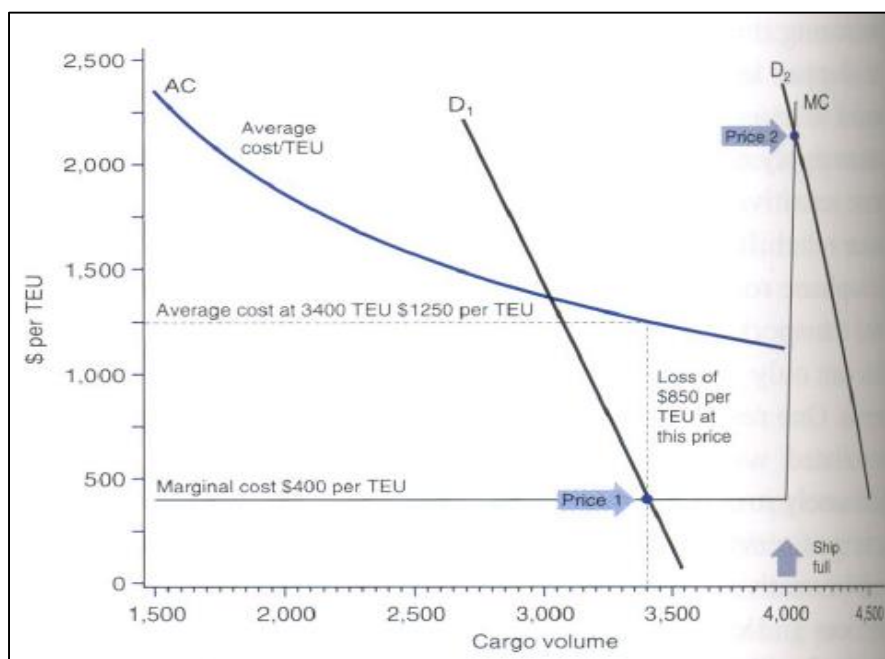
Έτσι, σύμφωνα με τον Stopford, όπως σε κάθε αγορά, έτσι και στην αγορά τακτικών γραμμών, οι δυνάμεις της ζήτησης και της προσφοράς είναι αυτές που καθορίζουν το ναύλο. Υποθέτουμε ότι οι ανταγωνίστριες εταιρείες διαθέτουν από ένα πλοίο 4.000 TEUs, που κάνει τέσσερα ταξίδια ετησίως. Το κάθε πλοίο έχει κόστος ίσο με 40.000 δολάρια τη μέρα, ενώ το κόστος διαχείρισης του κάθε εμπορευματοκιβωτίου ανέρχεται σε 400 δολάρια.

Στα γραφήματα 3.2 και 3.3., ο κάθετος άξονας αναπαριστά την τιμή του ναύλου εκφρασμένη σε δολάρια, ενώ ο οριζόντιος τον αριθμό των εμπορευματοκιβωτίων

εκφρασμένο σε TEUs. Η ναυτιλιακή εταιρεία οφείλει να χρεώσει ναύλο που να καλύπτει το κόστος της, αλλιώς εάν υφίσταται ζημίες για μεγάλο διάστημα θα αναγκαστεί να αποσυρθεί από την αγορά.

Καθώς το κόστος των 40.000 δολαρίων είναι σταθερό, όταν το πλοίο δεν είναι γεμάτο, το κόστος της προσθήκης ενός ακόμα εμπορευματοκιβωτίου είναι ίσο με 400 δολάρια και ονομάζεται οριακό κόστος. Όταν το πλοίο είναι γεμάτο, το κόστος της προσθήκης ενός ακόμα εμπορευματοκιβωτίου είναι ίσο με 2.500 δολάρια, που είναι το κόστος μίσθωσης επιπλέον πλοίου ή μίσθωσης χώρου σε πλοίο άλλης εταιρείας. Αυτό αναπαρίσταται από την καμπύλη MC. Η καμπύλη AC αναπαριστά το μέσο κόστος, που ισούται με το σύνολο του μεταβλητού και του σταθερού κόστους διαιρεμένο με τον αριθμό των εμπορευματοκιβωτίων.

ΓΡΑΦΗΜΑ 3.2. Τιμολόγηση βάσει οριακού κόστους



Πηγή: Stopford, 2009

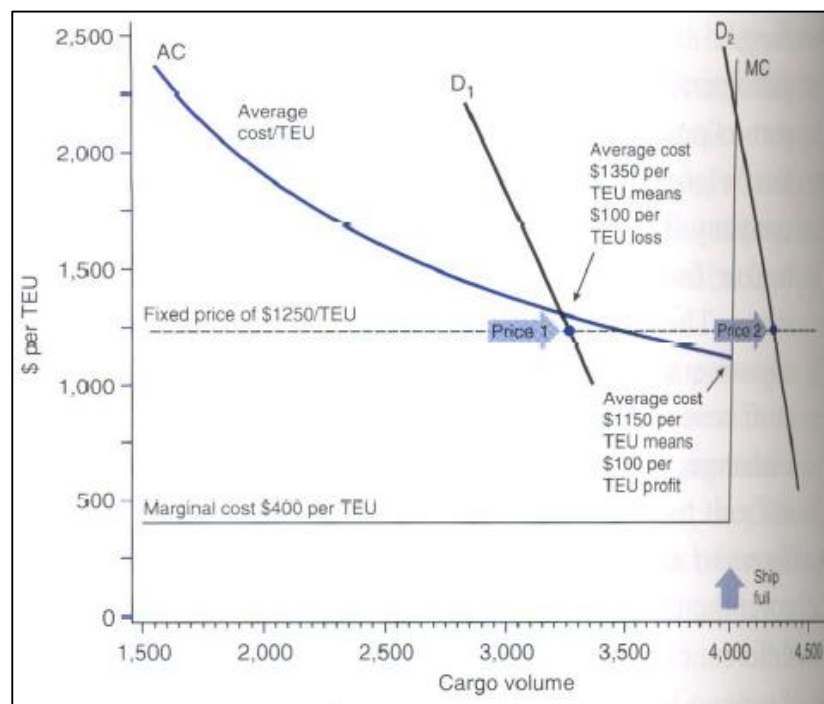
Στο διάγραμμα 3.2. αναπαρίσταται αυτό που συμβαίνει σε ελεύθερη αγορά, χωρίς την ύπαρξη εμποδίων εισόδου, όπου υπάρχει τέλειος ανταγωνισμός. Η καμπύλη D αναπαριστά τη ζήτηση για χώρο στα πλοία από την πλευρά των κατόχων του φορτίου, ενώ η καμπύλη MC το οριακό κόστος που είναι επιπλέον και η καμπύλη προσφοράς χωρητικότητας από μέρους των ναυτιλιακών εταιρειών. Το σημείο που οι δύο καμπύλες τέμνονται καθορίζει τα επίπεδα ναύλων στην αγορά. Έτσι, εάν η ζήτηση για χώρο

αναπαρίσταται από την καμπύλη D1, τότε ο ναύλος ισούται με 400 δολάρια. Ο ίδιος δεν μπορεί να καλύψει το μέσο κόστος ανά TEU και η ναυτιλιακή εταιρεία έχει ζημία ίση με 850 δολάρια ανά TEU. Εάν η ζήτηση είναι αυξημένη ( καμπύλη D2), τότε υπάρχει υπερβάλλουσα ζήτηση χώρου, ο ναύλος ισούται με 2.250 δολάρια και είναι αρκετός για να καλύψει το μέσο κόστος ανά TEU. Επομένως, σε συνθήκες τέλει ανταγωνισμού, οι ναυτιλιακές εταιρείες έχουν τόσα έσοδα σε περιόδους οικονομικής ευρωστίας που επαρκούν για να καλύψουν τις ζημίες που αυτές υφίστανται σε περιόδους μειωμένης ζήτησης.

### 3.3.3.3. ΘΕΩΡΙΑ ΤΩΝ ΣΤΑΘΕΡΩΝ ΤΙΜΩΝ:

Οι εταιρείες τακτικών γραμμών μπορούν εναλλακτικά να εφαρμόσουν μια σταθερή και ενιαία τιμή ανεξαρτήτως της ζήτησης και της προσφοράς. Ωστόσο, ο υπολογισμός της τιμής αυτής θα πρέπει να γίνει προσεκτικά, καθώς υπάρχει περίπτωση η εταιρεία να χάσει αρκετά χρήματα.

ΓΡΑΦΗΜΑ 3.3. Τιμολόγηση βάσει σταθερών τιμών



Πηγή: Stopford, 2009

Στο διάγραμμα 3.3. οι καμπύλες της ζήτησης και της προσφοράς είναι ίδιες με αυτές του διαγράμματος 1. Ωστόσο οι εταιρείες έχουν καθιερώσει μία σταθερή τιμή ίση με 1250 δολάρια ανά TEU. Αν θεωρήσουμε ως καμπύλη ζήτησης τη D1, οι εταιρείες χάνουν 100 δολάρια ανά TEU. Αντίθετα, αν θεωρήσουμε ότι υπάρχει ξαφνική αύξηση της ζήτησης σε D2, τότε οι εταιρείες έχουν κέρδος, η ποσότητα στην ισορροπία ανέρχεται σε 4.250 TEUs, αλλά η χωρητικότητα του πλοίου της εταιρείας είναι μικρότερη και άρα η ναυτιλιακή εταιρεία αδυνατεί να καλύψει τη ζήτηση.

Ωστόσο η πρόβλεψη μιας τιμής που θα καλύπτει το οριακό κόστος της εταιρείας είναι δύσκολη υπόθεση. Αν αυτό συμβεί οι εταιρείες αναλαμβάνουν μικρότερο κίνδυνο, καθώς τόσο τα περιθώρια ζημίας σε περιόδους ύφεσης όσο και τα περιθώρια κέρδους σε περιόδους ακμής είναι περιορισμένα, όμως έχουν μια σίγουρη και σταθερή ροή χρημάτων ανεξαρτήτως των διακυμάνσεων της αγοράς. Από την άλλη και οι φορτωτές είναι ευχαριστημένοι εφόσον απολαμβάνουν μια σταθερή τιμή.

#### 3.3.3.4.ΘΕΩΡΙΑ ΤΗΣ ΔΙΑΚΡΙΤΙΚΗΣ ΤΙΜΟΛΟΓΗΣΗΣ:

Η τιμολογιακή αυτή πολιτική βασίζεται στο γεγονός ότι η ευελιξία στην τιμολόγηση συνεπάγεται μεγαλύτερα κέρδη για τις ναυτιλιακές εταιρείες. Η λογική της διακριτικής τιμολόγησης έγκειται στην απορρόφηση όσο το δυνατόν μεγαλύτερου μέρους από το πλεόνασμα του καταναλωτή<sup>7</sup>. Η διακριτική τιμολόγηση μπορεί να εφαρμοστεί με τρεις διαφορετικούς τρόπους:

- I. Κάθε φόρτωση για τον ίδιο φορτωτή – κάτοχο ενός συγκεκριμένου εμπορεύματος τιμολογείται με διαφορετικό ναύλο.
- II. Κάθε φορτωτής να τιμολογείται με διαφορετικό ναύλο (J.O. Jansson & D. Shneerson, 1987). Για παράδειγμα, ειδικά ναύλα μπορούν να προσφερθούν σε πελάτες με μεγάλο όγκο φορτίου, ενώ ευκαιριακοί πελάτες μπορεί να τιμολογούνται με υψηλότερο ναύλο. Ακολουθώντας αυτού του είδους την διακριτική τιμολόγηση πολλές ναυτιλιακές εταιρείες έχουν καθιερώσει διαφορετικά επίπεδα ναύλων γνωστά ως tiers ( tier 1, tier 2, tier 3), ενώ υπάρχουν και οι ταρίφες για spot φορτία (Stopford, 2009).

---

<sup>7</sup> Το πλεόνασμα του καταναλωτή είναι η ωφέλεια που ο καταναλωτής αποκομίζει εξαιτίας της χαμηλότερης τιμής ενός αγαθού, σε σχέση με αυτή που θα ήταν διατεθειμένος να πληρώσει για την απόκτηση του αγαθού αυτού ( Walter Nicholson, 2008)

III. Κάθε εμπόρευμα να τιμολογείται με διαφορετικό ναύλο (J.O. Jansson & D. Shneerson, 1987). Τα φορτία χαμηλής αξίας, όπως το μεταχειρισμένο χαρτί, τιμολογούνται φθηνότερα, ώστε να γεμίσουν ένα άδειο πλοίο, ενώ τα υψηλής αξίας φορτία έχουν πλεονέκτημα στη φόρτωση αλλά και υψηλότερο ναύλο (Stopford, 2009). Το παραπάνω αφορά τη “σημασία του να μην είσαι σημαντικός”. Έτσι, το κόστος μεταφοράς αποτελεί ποσοστό του συνολικού κόστους παραγωγής ενός προϊόντος. Το ποσοστό του κόστους μεταφοράς στο συνολικό κόστος διαφέρει από εμπόρευμα σε εμπόρευμα. Έτσι, όσον αφορά τα βιομηχανοποιημένα προϊόντα, το κόστος μεταφοράς αποτελεί το 2-4% του συνολικού κόστους, ενώ το μεταφορικό κόστος στα ακατέργαστα προϊόντα, όπως ο σίδηρος, ο χαλκός και το κάρβουνο, αγγίζει το 20-40% του συνολικού κόστους. Στην πρώτη περίπτωση, ο διπλασιασμός του ναύλου μπορεί να αυξήσει το συνολικό κόστος κατά ένα πολύ μικρό ποσοστό, σχετικά με τη δεύτερη περίπτωση. Συνεπώς, οι εταιρείες μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων είναι σε θέση να προσφέρουν υψηλότερα ναύλα για τα βιομηχανοποιημένα εμπορεύματα, οδηγούμενες σε υψηλότερα κέρδη, χωρίς το ρίσκο της απώλειας του πελάτη, κάτι που δεν μπορεί να γίνει για τις μεταφορές των προϊόντων χαμηλής εμπορικής αξίας.

Έτσι έχουμε τη διακριτική τιμολόγηση πρώτου, δεύτερου και τρίτου βαθμού, αντίστοιχα. Η διακριτική τιμολόγηση τρίτου βαθμού είναι πιο εύκολο να εφαρμοστεί, με τη δημοσίευση των ναύλων ανά εμπόρευμα. Ωστόσο, η διακριτική τιμολόγηση δεύτερου και πρώτου βαθμού είναι πιο δύσκολο να εφαρμοστούν καθώς απαιτούν μυστικά συμβόλαια με τον κάθε φορτωτή ή μυστικές συμφωνίες για κάθε ξεχωριστή φόρτωση (J.O. Jansson & D. Shneerson, 1987).

Στην περίπτωση της διακριτικής τιμολόγησης πρώτου και δεύτερου βαθμού οι εταιρείες τιμολογούν βάσει του κανόνα “ ό,τι η ροή μπορεί να αντέξει” ( “what the traffic can bear”). Η μακροπρόθεσμη ισορροπία χαρακτηρίζεται από ναύλα που βρίσκονται υψηλότερα από το μέσο συνολικό κόστος. Η διακριτική τιμολόγηση, στην ουσία είναι η χρέωση του κατώτερου δυνατού ναύλου που ο φορτωτής μπορεί να δεχτεί, ώστε να φορτώσει το συγκεκριμένο εμπόρευμα με μια συγκεκριμένη μεταφορική εταιρεία (Shneerson, 1972).



3.3.3.5. ΘΕΩΡΙΑ ΤΩΝ ΜΑΚΡΟΠΡΟΘΕΣΜΩΝ ΣΥΜΒΟΛΑΙΩΝ: Αφορά κυρίως τους φορτωτές με μεγάλο όγκο φορτίου, που χρησιμοποιούν ένα συμβόλαιο για τη καθιέρωση σταθερών τιμών (Stopford, 2009).

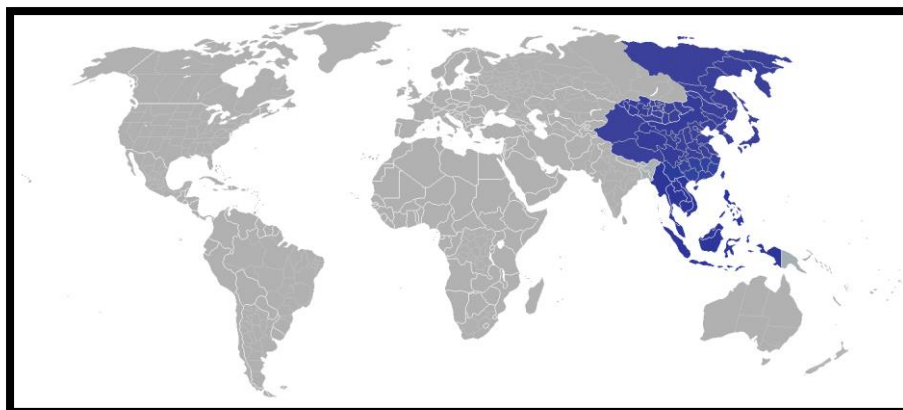
## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4

### ΜΕΛΕΤΗ ΤΟΥ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΔΙΑΔΡΟΜΟΥ ΑΠΟ ΤΗΝ ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

#### 4.1. Η ΑΓΟΡΑ ΤΗΣ ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗΣ

Όπως παρουσιάζεται στο χάρτη 4.1., η Άπω Ανατολή περιλαμβάνει την Ανατολική Ασία (συμπεριλαμβανομένης της Βορειοανατολικής Ασίας), τη Ρώσικη Άπω Ανατολή (μέρος της Βόρειας Ασίας) και τη Νοτιοανατολική Ασία. Η Άπω Ανατολή ονομάστηκε έτσι καθώς μέχρι τα τέλη του 20<sup>ου</sup> αιώνα, η Ευρώπη ήταν το κέντρο της παγκόσμιας οικονομικής δραστηριότητας, ενώ οποιαδήποτε άλλη περιοχή που απήχε τόσο γεωγραφικά όσο και πολιτισμικά από αυτή θεωρούνταν μακρινή. Έτσι, καθώς η Ανατολική Ασία βρισκόταν αρκετά μακριά από την Ευρώπη, της αποδόθηκε ο όρος ‘‘Άπω Ανατολή’’ (Wikipedia, Far East, 2015).

ΕΙΚΟΝΑ 4.1. Η θέση της Άπω Ανατολής στον παγκόσμιο χάρτη



Πηγή: Wikipedia, Far East, 2015

#### 4.1.1. ΟΙ ΧΩΡΕΣ ΠΟΥ ΑΠΑΡΤΙΖΟΥΝ ΤΗΝ ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗ:

Η Άπω Ανατολή απαρτίζεται από 19 χώρες. Αυτές είναι το Ανατολικό Τιμόρ, το Βιετνάμ, η Ιαπωνία, η Βόρεια και Νότια Κορέα, η Καμπότζη, η Κίνα, το Μακάο, η Μαλαισία, η Μυανμάρ, η Μογγολία, το Μπρουνέι, το Λαός, η Ρωσία, η Σιγκαπούρη, η Ταϊβάν, η Ταϊλάνδη, οι Φιλιππίνες και το Χονγκ Κονγκ (World Factbook, 2015).

Αξίζει να αναφερθεί ότι το 2014, ο συνολικός πληθυσμός των παραπάνω χωρών ανερχόταν περίπου στα 2,021 δισεκατομμύρια , από τους οποίους το 52% ζει στις μεγάλες πόλεις (The World Bank, East Asia & Pacific(Developing Only), 2015). Οι

χώρες που απαρτίζουν την Άπω Ανατολή αναλύονται μία προς μία παρακάτω, με έμφαση στην εμπορική τους δραστηριότητα.

Ανατολικό Τιμόρ: Το Ανατολικό Τιμόρ είναι ένα νησί στη νοτιοανατολική Ασία, βορειοδυτικά της Αυστραλίας, με ακτογραμμή μήκους 706 χλμ. (The World Fact Book, East and Southeast Asia: Timor, 2015). Το 2014, ο πληθυσμός του άγγιξε τους 1.231.116 κατοίκους, ενώ το ΑΕΠ<sup>8</sup> της χώρας ήταν ίσο με 1,5 δισεκατομμύρια δολάρια (The World Bank, Timor Leste, 2015). Το Τιμόρ κέρδισε την ανεξαρτησία του το 1999 και από τότε βρίσκεται σε συνεχή προσπάθεια οικονομικής και πολιτισμικής ανάπτυξης. Το 82% του ΑΕΠ του προέρχεται από την παροχή υπηρεσιών, ενώ το υπόλοιπο 18% κατανέμεται μεταξύ γεωργίας και βιομηχανίας. Οι εξαγωγές του αφορούν προϊόντα όπως πετρέλαιο, καφές, ξύλο και μάρμαρο, ενώ οι εισαγωγές του αποτελούνται από φαγητό, μηχανήματα και παραπροϊόντα του πετρελαίου (The World Fact Book, East and Southeast Asia: Timor, 2015).

Βιετνάμ: Το Βιετνάμ είναι μία χώρα 90,7 εκατομμυρίων κατοίκων και ΑΕΠ που ανέρχεται στα 186,2 δισεκατομμύρια δολάρια (The World Bank, Vietnam, 2015). Η χώρα αυτή συνορεύει με την Κίνα στα βόρεια και τη Καμπότζη και το Λάος στα δυτικά, ενώ η ακτογραμμή της έχει μήκος 3,444 χλμ., εξαιρουμένης της ακτογραμμής των νησιών που ανήκουν στην χώρα. Η οικονομία του Βιετνάμ βασίζεται κατά κύριο λόγο στις υπηρεσίες και στη βιομηχανία και δευτερευόντως στην γεωργία. Η χώρα εξάγει ρούχα και παπούτσια, ηλεκτρονικά, ακατέργαστο πετρέλαιο, φαγητό, καφέ και μηχανήματα, ενώ εισάγει μηχανήματα, ακατέργαστα προϊόντα για τις εταιρείες ρούχων και παπουτσιών που διαθέτει, πλαστικά προϊόντα, ηλεκτρονικά προϊόντα και προϊόντα μετάλλου (The World Fact Book, East and Southeast Asia: Vietnam, 2015). Στο Βιετνάμ βρίσκονται τα λιμάνια Can Tho, Danang, Haiphong, Ho Chi Minh, Hanoi, Nha Trang, Qui Nhon, Vung Tau και Cai Lan (Maersk Line, 2015).

Ιαπωνία: Η Ιαπωνία είναι ένα νησιωτικό κράτος, ανατολικά της Κορέας με ακτογραμμή μήκους 29.751 χλμ. που βρέχεται από το Βόρειο Ειρηνικό Ωκεανό και τη Θάλασσα της Ιαπωνίας. Από το 2012 γίνεται προσπάθεια από τις αρχές της χώρας για τη βελτίωση της

---

<sup>8</sup> ΑΕΠ (Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν) : Το ΑΕΠ αποτελεί το σύνολο των προϊόντων και υπηρεσιών που παράγονται στην επικράτεια μιας χώρας σε ένα έτος. Το ΑΕΠ είναι εκφρασμένο σε χρηματικές μονάδες και είναι το άθροισμα της κατανάλωσης, της επένδυσης, των δημοσίων δαπανών και των καθαρών εξαγωγών (εξαγωγές - εισαγωγές) (Ευρετήριο Οικονομικών όρων, 2015).

οικονομίας και την ενίσχυση της παρουσίας της σε διεθνές επίπεδο (The World Fact Book, East and Southeast Asia: Japan, 2015). Σύμφωνα με στατιστικά στοιχεία του 2014, το ΑΕΠ της Ιαπωνίας αγγίζει τα 4,6 τρισεκατομμύρια , ενώ ο πληθυσμός της υπολογίζεται στους 127,1 εκατομμύρια κατοίκους (The World Bank, Japan, 2015). Η χώρα εξάγει οχήματα, προϊόντα σιδήρου και ατσαλιού, πλαστικά προϊόντα και ανταλλακτικά αυτοκινήτων, ενώ εισάγει υγρό φυσικό αέριο, ανταλλακτικά αυτοκινήτων και πετρέλαιο (The World Fact Book, East and Southeast Asia: Japan, 2015). Η Ιαπωνία διαθέτει 28 λιμένες, την Akita, το Hachinohe, τη Hakata, τη Hiroshima, τη Ishikari Shinko, το Iwakuni, το Kobe, το Kushiro, τη Mizushima, το Moji, τη Nagoya, το Nakanoseki, τη Niigata, την Oita, την Onahama, την Osaka, το Otake, τη Sakata, το Sendai, το Shimizu, τη Tokuyama, το Tokyo, το Tomakomai, το Yokkaichi, τη Yokohama, τη Toyama, τη Misawa και το Sasebo (Maersk Line, 2015).

Ινδονησία: Η Ινδονησία είναι η μεγαλύτερη νησιωτική χώρα του κόσμου και αποτελείται από 17.508 νησιά, από τα οποία τα 6.000 νησιά είναι ακατοίκητα. Βρίσκεται στο αρχιπέλαγος που ενώνει τον Ινδικό με τον Ειρηνικό Ωκεανό και η ακτογραμμή της έχει μήκος 54.716 χλμ. (The World Fact Book, East and Southeast Asia: Indonesia, 2015). Το 2014, ο πληθυσμός της αποτελούταν από 254,5 εκατομμύρια κατοίκους και το ΑΕΠ της ανερχόταν στα 888,6 δις δολάρια, προερχόμενα κυρίως από τη βιομηχανία και τις υπηρεσίες (The World Bank, Indonesia, 2015) . Από το 2012, η Ινδονησία αντιμετωπίζει μείωση στο ρυθμό ανάπτυξης, εξαιτίας της μείωσης των εξαγωγών της. Το πετρέλαιο και το φυσικό αέριο, τα μεταλλεύματα, οι ηλεκτρικές συσκευές, το πλαστικό και το κάρβουνο είναι από τα βασικά εμπορεύματα που εξάγει η χώρα αυτή, ενώ εισάγει κυρίως μηχανήματα, ηλεκτρονικό εξοπλισμό, χημικά προϊόντα, καύσιμα και τρόφιμα (The World Fact Book, East and Southeast Asia: Indonesia, 2015). Εξαιτίας του μεγάλου αριθμού νήσων που διαθέτει, η Ινδονησία διαθέτει 19 λιμένες: το Batam Island, τη Belawan, τη Benoa, το Bitung, τη Jakarta, το Jambi, το Makassar, τη Merak, το Padang, το Palembang, το Panjang Port, το Perawang, το Pontianak, τη Samaringa, το Semarang, τη Surabaya, το Tebing Tinggi, το Tebing Tinggi Rambli, το Tanjung Priok και το Bekasi (Maersk Line, 2015).

Καμπότζη: Η Καμπότζη βρίσκεται στην Νοτιοανατολική Ασία και συνορεύει στο βόρειο και δυτικό τμήμα της με την Ταϊλάνδη, στο βορειοανατολικό με το Λάος και στο ανατολικό και νοτιοανατολικό με το Βιετνάμ (The World Fact Book, Cambodia, 2015). Το 2014, ο πληθυσμός της ανερχόταν στα 15,33 εκατομμύρια( The World Bank,

Cambodia, 2015). Η Καμπότζη, παρόλο που αντιμετωπίζει υψηλά ποσοστά φτώχειας και διαφθοράς, είναι μία από τις ταχύτερα αναπτυσσόμενες οικονομίες στην Ασία, με μέσο ρυθμό ανάπτυξης 6%. Η οικονομική της δραστηριότητα αφορά κυρίως την γεωργία, τα υφάσματα και τον τουρισμό, ενώ δραστηριοποιείται στο εμπόριο γούνας (The World Factbook, Cambodia, 2015). Η Καμπότζη διαθέτει δύο λιμάνια: το Phnom Phenh και το Sihanoukville (Maersk Line, 2015).

Κίνα: Η Κίνα είναι ένα κράτος ελάχιστα μικρότερο από τις Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής, με ακτογραμμή μήκους 14.500 χλμ. (The World Fact Book, East and Southeast Asia: China, 2015). Το 2014, ο πληθυσμός της ανήλθε στους 1,3 δισεκατομμύρια κατοίκους, ενώ το ΑΕΠ της άγγιξε τα 10,3 τρισεκατομμύρια δολάρια (The World Bank, China, 2015). Από τη δεκαετία του 1990, η Κίνα έχει ενισχύσει την δύναμή της σε παγκόσμιο επίπεδο. Το 2010, η Κίνα έγινε ο μεγαλύτερος εξαγωγέας σε παγκόσμιο επίπεδο. Σήμερα, η Κίνα παραμένει παγκόσμιος πρωταθλητής στην εξαγωγή γεωργικών προϊόντων όπως ρύζι, δημητριακά, πατάτες, καλαμπόκι, τσάι, βαμβάκι κ.α. , αλλά και στην εξαγωγή βιομηχανικών προϊόντων, όπως σίδηρος, ατσάλι, αλουμίνιο και άλλα μέταλλα, υφάσματα, λιπάσματα, μεταφορικό εξοπλισμό, οχήματα κ.α. (The World Fact Book, East and Southeast Asia: China, 2015)

Η Κίνα διαθέτει περισσότερα από 150 λιμάνια, τα περισσότερα παραθαλάσσια, ενώ κάποια από τα οποία βρίσκονται σε ποταμούς. Περίπου 100 από αυτά είναι λιμάνια διαχείρισης εμπορευματοκιβωτίων. Τα σπουδαιότερα κινέζικα λιμάνια παρουσιάζονται στην εικόνα 4.2 (Kunyou Pan, Youhui Cao, Shuangbo Liang, Hongyan Wei, 2013).

ΕΙΚΟΝΑ 4.2. Τα μεγαλύτερα λιμάνια της Κίνας



Πηγή: Kunyou Pan, Youhui Cao, Shuangbo Liang, Hongyan Wei, 2013

Κορέα: Η Κορέα βρίσκεται στην Κορεάτικη χερσόνησο και συνορεύει στα βορειοδυτικά με την Κίνα και στα βορειοανατολικά με τη Ρωσία (Wikipedia, Korea, 2015). Το 2014 ο πληθυσμός της ανερχόταν στα 50,42 εκατομμύρια κατοίκους, ενώ από το 1945, μετά τον Κορεάτικο πόλεμο, είναι χωρισμένη σε Βόρεια Κορέα και Νότια Κορέα (The World bank, Republic of Korea, 2015).

Η Βόρεια Κορέα έχει επικρατήσει ως μία από τις πιο κλειστές και συγκεντρωτικές οικονομίες από το 1940. Για πολλές δεκαετίες η χώρα ήταν επηρεασμένη από το Σοβιετικό πρότυπο, με σκοπό της την αυτάρκεια. Η υποστήριξη που έλαβε η Βόρεια

Κορέα από την Κίνα και το Σοβιετικό κόσμο, συνετέλεσε στην γρήγορη ανάπτυξή της από τον Κορεάτικο πόλεμο του 1950, και μάλιστα σημείωσε υψηλούς ρυθμούς ανάπτυξης. Από το 1960, η Βόρεια Κορέα άρχισε να αντιμετωπίζει έλλειψη πόρων για την αυτάρκειά της και στράφηκε στο εξωτερικό εμπόριο, η αξία του οποίου το 2013 έφτασε τα 7,3 δισεκατομμύρια δολάρια. Η Βόρεια Κορέα μπορεί να χαρακτηριστεί μια χώρα με αυξημένη βιομηχανική δραστηριότητα, η οποία περιλαμβάνει μηχανήματα, στρατιωτικό εξοπλισμό, χημικά, σιδηρομεταλλεύματα, υφάσματα, τρόφιμα και τουρισμό (Wikipedia, North Korea, 2015).

Η Νότια Κορέα, ή επισήμως η Αυτοκρατορία της Κορέας, είναι ο πέμπτος μεγαλύτερος εξαγωγέας και ο έβδομος μεγαλύτερος εισαγωγέας σε παγκόσμιο επίπεδο. Είναι μια ανεπτυγμένη οικονομία με το εισόδημά της να προέρχεται κυρίως από τη βιομηχανία. Ενδεικτικό είναι ότι οι μεγαλύτερες εταιρείες ηλεκτρονικών ειδών και αυτοκινήτων, όπως η Samsung Electronics, η Hyundai Motor, η LG Electronics και η Kia Motors, έχουν την έδρα τους εκεί. Η οικονομία της Βόρειας Κορέας βρίσκεται στη 13<sup>η</sup> θέση σε παγκόσμιο επίπεδο, με τους κατοίκους της να έχουν το υψηλότερο κατά μέσο όρο εισόδημα στην Ασία ( Wikipedia, South Korea, 2015). Η Νότια Κορέα διαθέτει μεγάλο πλήθος λιμένων, τα πιο σημαντικά από τα οποία είναι το Busan, το Inchon, το Kwangyang, ενώ δευτερεύοντα είναι τα λιμάνια Seoul, Kwangju, Yongin, Seosan, Pohang, Pyong Taek, Osan και Yongsan (Maersk Line, 2015).

Λάος: Το Λάος είναι μια χώρα της Ασίας που δε βρέχεται από θάλασσα και συνορεύει νοτιοανατολικά με την Μιανμάρ, βορειοδυτικά με την Κίνα, ανατολικά με το Βιετνάμ, νότια με την Καμπότζη και δυτικά με την Ταϊλάνδη. Το 2015, ο πληθυσμός της χώρας υπολογίστηκε γύρω στα 6,91 εκατομμύρια κατοίκους. Η οικονομία της δημοκρατικής αυτοκρατορίας του Λάος βασίζεται στην παραγωγή ηλεκτρικής ενέργειας από τους ποταμούς του, την οποία και πουλάει στις γειτονικές χώρες, κυρίως την Ταϊλάνδη, την Κίνα και το Βιετνάμ (The World Fact Book, Laos, 2015).

Μαλαισία: Η Μαλαισία αποτελείται από δύο κομμάτια: την χερσόνησο της Μαλαισίας που συνορεύει με την Ταϊλάνδη και ένα μέρος του νησιού Μπορνέο που συνορεύει με την Ινδονησία, το Μπρουνέι και το Βιετνάμ. Η ακτογραμμή της έχει μήκος 4.675 χλμ. (The World Fact Book, East and Southeast Asia: Malaysia, 2015). Το 2014, πληθυσμός της ήταν ίσος με 29,9 εκατομμύρια κατοίκους, ενώ το ΑΕΠ της ανερχόταν σε 326,9 δις δολάρια (The World Bank, Malaysia, 2015). Η Μαλαισία είναι μια χώρα μεσαίου

εισοδήματος, ενώ από το 1970 έχει μετατραπεί από χώρα αποκλειστικής παραγωγής ακατέργαστων υλών σε μία χώρα με πολλούς διαφορετικούς τομείς παραγωγής. Οι εξαγωγές, που αφορούν κυρίως πετρέλαιο και φυσικό αέριο, ηλεκτρονικά είδη και πλαστικά προϊόντα, είναι σημαντικός τομέας για την ανάπτυξη της οικονομίας, καθώς αποτελεί περισσότερο από το 80% του ΑΕΠ της. Οι εισαγωγές της αφορούν μηχανήματα, ηλεκτρονικά είδη, πετροχημικά προϊόντα, οχήματα και προϊόντα σιδήρου και ατσαλιού (The World Fact Book, East and Southeast Asia: Malaysia, 2015). Η Μαλαισία διαθέτει 13 λιμένες: το Bintulu, τη Kota Kinabalu, το Kuantan, το Kuching, τη Labuan, το Miri, το Pasir Gudang, το Penang, το Port Klang, το Sandakan, το Sibul, το Tanjung Pelepas και το Tagau (Maersk Line, 2015).

Μακάο: Το Μακάο από οικονομικής απόψεως είναι μια αυτόνομη χώρα, η οποία, ωστόσο, έγκειται γεωγραφικά και διοικητικά στην Κίνα. Το Μακάο βρίσκεται στη δυτική πλευρά του δέλτα του ποταμού Pearl, απέναντι από το Χονγκ Κονγκ. Το έδαφός του καλύπτει τα 30,3 τετραγωνικά χλμ. και ο πληθυσμός του ανέρχεται στους 636.200 κατοίκους. Από το 2013, το Μακάο είναι από τις πλουσιότερες πόλεις και η οικονομία του βασίζεται κυρίως στον τουρισμό και στα τυχερά παιχνίδια (The World Fact book, Macau, 2015).

Μυανμάρ: Η Μυανμάρ είναι ένα κράτος έκτασης 676.578 τετραγωνικών χλμ. που συνορεύει με το Μπαγκλαντές, την Ινδία, την Κίνα, το Λάος και την Ταϊλάνδη (The World Fact book, Myanmar, 2015). Ο πληθυσμός της για το 2014 ανερχόταν στα 53,44 εκατομμύρια κατοίκους (the world bank, Myanmar, 2015), ενώ είναι μία από τις φτωχότερες χώρες του κόσμου. Η Μυανμάρ υστερεί ακόμα και όσον αφορά τις υποδομές της καθώς τα εμπορεύματα μεταφέρονται μέσω ποταμών και ο σιδηρόδρομος που μεταφέρει τα εμπορεύματα είναι παλιός (The World Fact book, Burma, 2015). Η χώρα αυτή διαθέτει ένα και μοναδικό λιμάνι, το Yangon (Maersk Line, 2015).

Μογγολία: Η Μογγολία είναι η δεύτερη μεγαλύτερη χώρα στον κόσμο που δεν βρέχεται από θάλασσα, ενώ συνορεύει από το Βορρά με τη Ρωσία και νότια, δυτικά και ανατολικά με την Κίνα. Ο πληθυσμός της ανέρχεται στα 3 εκατομμύρια, ενώ πρωτεύουσά της είναι το Ulaanbaatar, που είναι και η μεγαλύτερη πόλη της, φιλοξενώντας το 45% του συνολικού πληθυσμού. Το 2014, το ΑΕΠ της ανερχόταν στα 12,04 δισεκατομμύρια δολάρια, ενώ η οικονομική της δραστηριότητα βασίζεται κυρίως στην παροχή υπηρεσιών. Το χονδρικό και λιανικό εμπόριο, οι μεταφορές και οι κτηματομεσιτικές



δραστηριότητες έρχονται να προστεθούν στις δραστηριότητες που συνθέτουν το ΑΕΠ της χώρας (The World Fact book, Mongolia, 2015).

Μπρουνέι: Το Μπρουνέι βρίσκεται στη νοτιοανατολική Ασία, συνορεύει με τη Μαλαισία και έχει πληθυσμό 429,646 κατοίκων. Διαθέτει ακτογραμμή μήκους 161 χλμ. που βρέχεται από την Νότια Κινέζικη Θάλασσα. Το Μπρουνέι ανεξαρτητοποιήθηκε το 1984 και το 2014 το ΑΕΠ του ανερχόταν στα 17,26 δισεκατομμύρια δολάρια. Η οικονομία του στηρίζεται κυρίως στην παραγωγή ακατέργαστου πετρελαίου και φυσικού αερίου, που αποτελούν το 70% του ΑΕΠ της χώρας. Οι εξαγωγές της αφορούν κυρίως τα δύο αυτά προϊόντα σε ποσοστό 90% όπως και υφάσματα σε ποσοστό 10%. Οι εισαγωγές της αφορούν μέταλλο και ατσάλι, οχήματα, βιομηχανοποιημένα προϊόντα, τρόφιμα και χημικά προϊόντα (The World Fact Book, East and Southeast Asia: Brunei, 2015). Στο Μπρουνέι βρίσκεται το λιμάνι της Muara (Maersk Line, 2015).

Ρωσία: Η Ρωσία βρίσκεται στην Ανατολική Ασία και συνορεύει με τον Αρκτικό Ωκεανό στη βόρεια πλευρά της και με την Ευρώπη στα δυτικά της. Η ακτογραμμή της έχει μήκος 37.653 χλμ., ενώ τον Ιούλιο του 2015 ο πληθυσμός της εκτιμήθηκε στα 142,424 εκατομμύρια. Η Ρωσία έχει υποστεί σημαντικές αλλαγές μετά την πτώση της Σοβιετικής Ένωσης, μετατρέπόμενη από μία απομονωμένη χώρα σε μία χώρα με βασικά χαρακτηριστικά την εμπορικότητα και τη διεθνοποίηση. Η Ρωσία είναι από τις βασικές χώρες παραγωγούς πετρελαίου και φυσικού αερίου και είναι βασικός εξαγωγέας μετάλλων, όπως ο σίδηρος και το ατσάλι. Το ΑΕΠ της υπολογίζεται στα 1,857 τρισεκατομμύρια δολάρια, προερχόμενα, βάσει στατιστικών στοιχείων του 2012, κατά 62,5% από τη βιομηχανία. Οι εισαγωγές της αφορούν μηχανήματα, οχήματα, φαρμακευτικά προϊόντα, πλαστικά προϊόντα, τρόφιμα όπως κρέας και φρούτα, σίδηρο και ατσάλι (The World Fact Book, East and Southeast Asia: Russia, 2015). Η Ρωσία εξαιτίας της μεγάλου μήκους ακτογραμμής της διαθέτει μεγάλο πλήθος λιμένων, όπως το Azov, το Fish Port Terminal, το Kaliningrad, το Kholmnsk, το Korsakov, το Magadan, το Novorossiysk, το St Petersburg, το Petropavlovsk –Kamchatsky, το Ust Luga, το Vanino, το Vladivostok, το Vostochniy Port, το Novosibirsk (Maersk Line, 2015).

Σιγκαπούρη: Η Σιγκαπούρη είναι μία από τις πλουσιότερες χώρες του κόσμου, με εκτεταμένο εμπορικό δίκτυο. Το λιμάνι της είναι ένα από τα μεγαλύτερα, από άποψη tonnage, λιμάνια στον κόσμο (the world fact book, east and southeast Asia: Singapore, 2015). Η Σιγκαπούρη βρίσκεται στην νοτιοανατολική Ασία, μεταξύ της Μαλαισίας και

της Ινδονησίας και κατοικείται από πληθυσμό 5,4 εκατομμυρίων ανθρώπων. Το 2014 το ΑΕΠ της υπολογίστηκε στα 307,9 δις δολάρια (The World Bank, Philippines, 2015). Η Σιγκαπούρη είναι μια πολύ ανεπτυγμένη και ανοιχτή οικονομία, με σταθερές τιμές και αξιοσημείωτα ανοιχτό εμπορικό περιβάλλον. Η οικονομία της στηρίζεται στις εξαγωγές ηλεκτρονικών ειδών, προϊόντων τεχνολογίας, φαρμακευτικών προϊόντων, αλλά και στον τομέα των οικονομικών υπηρεσιών. Το 2014, ο ρυθμός ανάπτυξής της σημείωσε μείωση σε ποσοστό 2,9% σε σχέση με τα προηγούμενα χρόνια, κυρίως λόγω της μειωμένης ζήτησης της παγκόσμιας αγοράς για εξαγωγές. Η Σιγκαπούρη εισάγει μηχανήματα, ορυκτά καύσιμα, χημικά, καταναλωτικά προϊόντα και τρόφιμα (The World Fact Book, East and Southeast Asia: Singapore, 2015).

Ταϊβάν: Η Ταϊβάν είναι ένα νησιωτικό κράτος περίπου 23.4 εκατομμυρίων κατοίκων στη Ανατολική Ασία, με ακτογραμμή μήκους 1.566 χλμ. Η χώρα αυτή έχει καπιταλιστική οικονομία, με ολοένα και μειωμένη επιρροή της κυβέρνησης στην επένδυση και στο εξωτερικό εμπόριο. Η οικονομία της χώρας βασίζεται κυρίως στο εξωτερικό εμπόριο, με αποτέλεσμα να επηρεάζεται από τις διακυμάνσεις στην παγκόσμια ζήτηση εμπορευμάτων. Οι εξαγωγές της αφορούν ηλεκτρονικά είδη, μηχανήματα, πετροχημικά προϊόντα, ενώ εισάγει πετρέλαιο, φυσικό αέριο, σίδηρο, χημικά προϊόντα, υφάσματα και ηλεκτρονικά είδη (The World Fact Book, East and Southeast Asia: Taiwan, 2015). Η Ταϊβάν διαθέτει 5 λιμάνια. Αυτά είναι τα λιμάνια Kaohsiung, Keelung, Taichung, Taipei και Tao Yuan (Maersk Line, 2015).

Ταϊλάνδη: Η Ταϊλάνδη είναι η μόνη Ασιατική χώρα που δεν υπήρξε ποτέ Ευρωπαϊκή αποικία. Βρίσκεται στην νοτιοανατολική Ασία και συνορεύει με τη Μαλαισία στα νότια, με το Λάος και τη Καμπότζη στα ανατολικά και με τη Μιανμάρ στα βορειοδυτικά, ενώ η ακτογραμμή της έχει μήκος 3,219 χλμ. (The World Fact Book, East and Southeast Asia: Thailand, 2015). Βάσει των στατιστικών στοιχείων του 2014, ο πληθυσμός της ανέρχεται σε 67,7 εκατομμύρια κατοίκους και το ΑΕΠ της είναι ίσο με 373,8 δις δολάρια (The World Bank, Thailand, 2015). Έχει πολύ καλά οργανωμένο δίκτυο μεταφορών και μία ελεύθερη από περιορισμούς οικονομία. Η Ταϊλάνδη είχε ανέκαθεν ισχυρή οικονομία, εξαιτίας κυρίως των εξαγωγών γεωργικών και βιομηχανικών προϊόντων, όπως ηλεκτρονικά είδη, αυτοκίνητα και βιομηχανοποιημένο φαγητό. Έχει πολλές εισαγωγές, οι οποίες αφορούν κυρίως μηχανήματα, ακατέργαστο λάδι, χημικά, πολύτιμες πέτρες, τρόφιμα, ηλεκτρικές συσκευές και διάφορα πολυμερή. Το 2014, η μειωμένη ζήτηση για εξαγωγές έπληξε και την οικονομία της Ταϊλάνδης, που αντιμετώπισε αργό ρυθμό

ανάπτυξης (The World Fact Book, East and Southeast Asia: Thailand, 2015). Στη χώρα βρίσκονται 5 λιμάνια και είναι αυτό της Bangkok, του Laem Chabang, του Sahathai, του Samutprakran και της Songkhla (Maersk Line, 2015).

Φιλιππίνες: Οι Φιλιππίνες είναι ένα νησιωτικό σύμπλεγμα που βρίσκεται στη Νοτιοανατολική Ασία, ανατολικά του Βιετνάμ (The World Fact Book, East and Southeast Asia: Philippines, 2015). Ο πληθυσμός της για το 2014 ανερχόταν στους 99,1 εκατομμύρια κατοίκους, ενώ το ίδιο έτος το ΑΕΠ της υπολογίστηκε στα 284,6 δις δολάρια (The World Bank, Philippines, 2015). Η οικονομία της χώρας επέδειξε περισσότερη αντοχή στην οικονομική κρίση από τις γειτονικές χώρες, κυρίως εξαιτίας της μικρής εξάρτησης της χώρας από τις εξαγωγές της, οι οποίες είναι κυρίως ηλεκτρονικά προϊόντα, προϊόντα χαλκού, υφάσματα, μεταφορικός εξοπλισμός, πετροχημικά προϊόντα, λάδι καρύδας και φρούτα. Οι εισαγωγές της αφορούν ηλεκτρονικά προϊόντα, ορυκτά, μηχανήματα και μεταφορικό εξοπλισμό, σίδηρο και ατσάλι, υφάσματα, χημικά προϊόντα και πλαστικό (The World Fact Book, East and Southeast Asia: Philippines, 2015). Τα λιμάνια Manila, Batangas, Cagayan de Oro, Cebu City, Davao City, General Santos City, Subic και Zamboanga βρίσκονται στις Φιλιππίνες και εξυπηρετούν τη διαχείριση εμπορευματοκιβωτίων (Maersk Line, 2015).

Χονγκ Κονγκ: Το Χονγκ Κονγκ βρίσκεται στην ανατολική Ασία και συνορεύει με την Κίνα, ενώ κατά το υπόλοιπο μέρος του μήκους 733 χλμ. βρέχεται από θάλασσα. Παρόλο που είναι ανεξάρτητο κράτος, το Χονγκ Κονγκ αντιπροσωπεύεται διοικητικά και στρατιωτικά από την Κίνα. σύμφωνα με την πολιτική ‘‘ μια χώρα, δύο συστήματα’’ Ο πληθυσμός του τον Ιούλιο του 2015 ήταν ίσος με 7.141.106 κατοίκους. Το ΑΕΠ της χώρας για το 2014 υπολογίζεται στα 290,9 δις δολάρια. Το Χονγκ Κονγκ αποτελεί μια ανοιχτή οικονομία, χωρίς περιορισμούς που να διέπουν τις εισαγωγές και τις εξαγωγές αγαθών, με κύριο χαρακτηριστικό την επανεξαγωγή εμπορευμάτων. Η κρίση του 2008 επηρέασε σε μεγάλο βαθμό την οικονομία του κράτους. Ωστόσο, η ενοποίηση με την Κίνα συνετέλεσε στην εξομάλυνση των επιπτώσεων της κρίσης. Η χώρα εξάγει ηλεκτρικό εξοπλισμό και συσκευές, υφάσματα, αθλητικά ρούχα, πολύτιμους λίθους, παιχνίδια, ενώ εισάγει ακατέργαστα υλικά, καταναλωτικά αγαθά, τρόφιμα και καύσιμα, τα οποία και επανεξάγονται (The World Fact Book, East and Southeast Asia: Hong Kong, 2015).

#### 4.1.2. ΤΑ ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΑ ΛΙΜΑΝΙΑ ΤΗΣ ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗΣ:

Στον πίνακα 4.1. παρατίθενται τα 19 μεγαλύτερα λιμάνια της Άπω Ανατολής ως προς τη διαχείριση εμπορευματοκιβωτίων για τα έτη 2013 και 2014, εκφρασμένα σε εκατομμύρια TEUs. Επιπλέον, παρουσιάζονται τα TEUs που διαχειρίστηκαν τα συγκεκριμένα λιμάνια για το έτος 2015. Αξίζει να σημειωθεί ότι τα παρακάτω TEUs αφορούν τόσο τις εισαγωγές όσο και τις εξαγωγές των λιμένων ενώ η κατάταξη των λιμένων έχει γίνει βάσει του έτους 2014.

ΠΙΝΑΚΑΣ 4.1. Τα 19 μεγαλύτερα λιμάνια της Άπω Ανατολής ως προς τη διαχείριση εμπορευματοκιβωτίων για το 2014

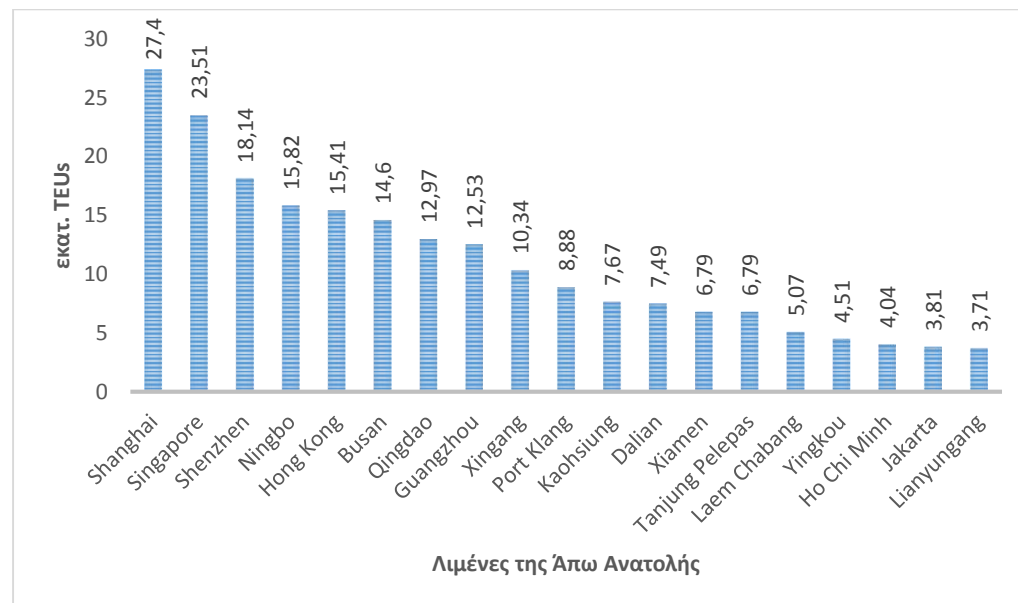
Port	2013	2014	Jan - Sept (2015)
Shanghai	35,29	33,62	27,4
Singapore	33,87	32,58	23,51
Shenzhen	24,04	23,28	18,14
Hong Kong	22,23	22,35	15,41
Busan	18,68	17,69	14,6
Ningbo	19,45	17,35	15,82
Qingdao	16,62	15,52	12,97
Guangzhou	16,63	15,5	12,53
Xingang	14,05	13,01	10,34
Port Klang	10,95	10,35	8,88
Dalian	10,13	10,02	7,49
Kaohsiung	10,56	9,94	7,67
Xiamen	8,57	8,01	6,79
Tanjung Pelepas	8,52	7,63	6,79
Jakarta	5,69	6,21	3,81
Laem Chabang	6,58	6,04	5,07
Lianyungang	5,01	5,49	3,71
Ho Chi Minh	6,29	5,39	4,04
Yingkou	5,77	5,3	4,51

Πηγή: Alphaliner, 2015

Όπως είναι εμφανές, το έτος 2014, τα λιμάνια που χειρίστηκαν περισσότερα από 15 εκατομμύρια TEUs είναι ως επί το πλείστον κινέζικα λιμάνια, όπως η Shanghai, το Shenzhen, το Honk Kong, το Ningbo, το Qingdao και το Guangzhou ενώ ανάμεσα στα πρώτα μεγαλύτερα λιμάνια ως προς τη διαχείριση εμπορευματοκιβωτίων βρίσκονται και αυτά της Σιγκαπούρης και του Busan, στην Κορέα.

Η τρίτη στήλη του παραπάνω πίνακα παρουσιάζει τον αριθμό των εμπορευματοκιβωτίων που διαχειρίστηκαν τα 19 αυτά λιμάνια τους μήνες Ιανουάριο έως και Σεπτέμβριο του έτους 2015. Εξαιτίας ελλειπόν στατιστικών στοιχείων για το τελευταίο τρίμηνο του 2015 την περίοδο της εκπόνησης της παρούσας διπλωματικής εργασίας, δεν είναι δυνατή η σύγκριση του συνολικού διαχειρίσιμου όγκου των λιμένων μεταξύ των ετών 2013, 2014 και 2015. Ωστόσο, μία πρώτη σύγκριση μεταξύ των 19 μεγαλύτερων λιμένων για το έτος 2015 (μήνες Ιανουάριο έως και Σεπτέμβριο) παρουσιάζεται στο διάγραμμα 4.1.

ΓΡΑΦΗΜΑ 4.1. Κίνηση εμπορευματοκιβωτίων στα λιμάνια της Άπω Ανατολής (Ιανουάριος- Σεπτέμβριος 2015)



Πηγή: Alphaliner, 2015

Όπως παρατηρείται παραπάνω, το 2015 η κατάταξη των λιμένων παραμένει η ίδια, με μόνη διαφορά μεταξύ των λιμένων του Ningbo στην Κίνα και του Busan στην Κορέα, όπου το πρώτο δείχνει να έχει διαχειριστεί μεγαλύτερο αριθμό εμπορευματοκιβωτίων σε σχέση με το δεύτερο.

## 4.2. Η ΑΓΟΡΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ:

### 4.2.1. ΓΕΝΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ:

Όπως φαίνεται στην εικόνα 4.3., η Ελλάδα είναι μια χώρα 10,9 εκατομμυρίων κατοίκων, που βρίσκεται στην νοτιοανατολική Ευρώπη. Από το 1981, η Ελλάδα αποτελεί μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ενώ το 2001 έγινε μέλος της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Νομισματικής Ένωσης, με το ευρώ να είναι το ενιαίο ευρωπαϊκό νόμισμα. Η ακτογραμμή της έχει μήκος 13.676 χλμ. και βρέχεται από τη Μεσόγειο Θάλασσα, ενώ διαθέτει και 2.500 νησιά από τα οποία τα 165 κατοικούνται.

ΕΙΚΟΝΑ 4.3. Η θέση της Ελλάδας στον παγκόσμιο χάρτη



Πηγή: Wikipedia, 2015

### 4.2.2. ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ:

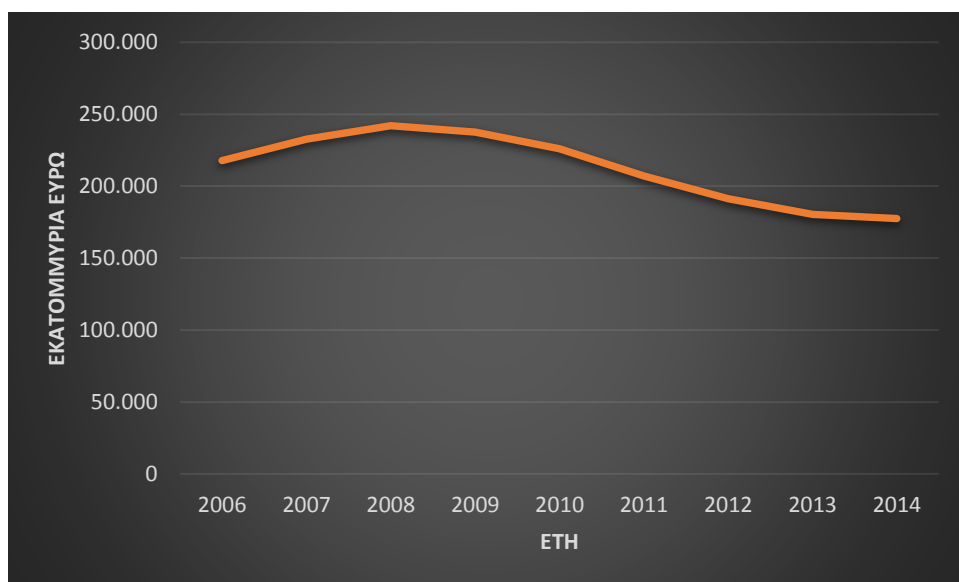
Η Ελλάδα έχει μία καπιταλιστική οικονομία, με το δημόσιο τομέα και τον τουρισμό να αποτελούν ποσοστό 40% και το 18% αντίστοιχα του εγχώριου ΑΕΠ.

Το 2010, η προοπτική της χρεοκοπίας δημιούργησε σημαντικούς περιορισμούς, τόσο στην ίδια τη χώρα όσο και στην Ευρώπη, της οποίας αποτελεί μέλος.

Μεταξύ των ετών 2003 και 2007, η ελληνική οικονομία σημείωσε μέσο ρυθμό ανάπτυξης ίσο με περίπου 4%. Ωστόσο, τα έτη 2008-2009 η οικονομία άρχισε να παρακμάζει ως αποτέλεσμα της παγκόσμιας οικονομικής κρίσης και ταυτόχρονα της αδυναμίας της Αθήνας να διαχειριστεί το ολοένα αυξανόμενο δημόσιο χρέος της, το οποίο το 2009 έφτανε στο 15% του ΑΕΠ. Μέχρι το 2013, η ελληνική οικονομία είχε συσταλεί κατά 26% σε σχέση με αυτήν του 2007, ενώ τα δημοσιονομικά μέτρα που η Ευρωπαϊκή Ένωση επέβαλε στην Ελλάδα οδήγησαν στη συρρίκνωση του δημοσίου χρέους στο 4% του ΑΕΠ.

Ωστόσο στις αρχές του 2014, το χρέος αυξήθηκε ξανά στο 12,7% του ΑΕΠ, συντελώντας στην υποβάθμιση της οικονομίας της Ελλάδος από τους διεθνείς χρηματοπιστωτικούς οίκους και οδηγώντας την οικονομία σε χρηματοπιστωτική κρίση. Εν τέλει, έπειτα από μια δεύτερη σειρά μέτρων λιτότητας, το 2014 ήταν ο πρώτος χρόνος από το 2008 και έπειτα που η ελληνική οικονομία σημείωσε θετικό ρυθμό οικονομικής μεγέθυνσης της τάξεως του 0,8%, με το ΑΕΠ της χώρας να αγγίζει τα 238 εκατομμύρια δολάρια, ενώ το κατά κεφαλήν ΑΕΠ της να φτάνει τα 2/3 αυτού των ανεπτυγμένων χωρών της Ευρωζώνης (The World Fact Book, Europe: Greece, 2015). Η εξέλιξη του ΑΕΠ της Ελλάδας μεταξύ των ετών 2006 και 2014 παρουσιάζεται στο γράφημα 4.2.

ΓΡΑΦΗΜΑ 4.2. Διαχρονική εξέλιξη του ΑΕΠ της Ελλάδας (2006- 2014)

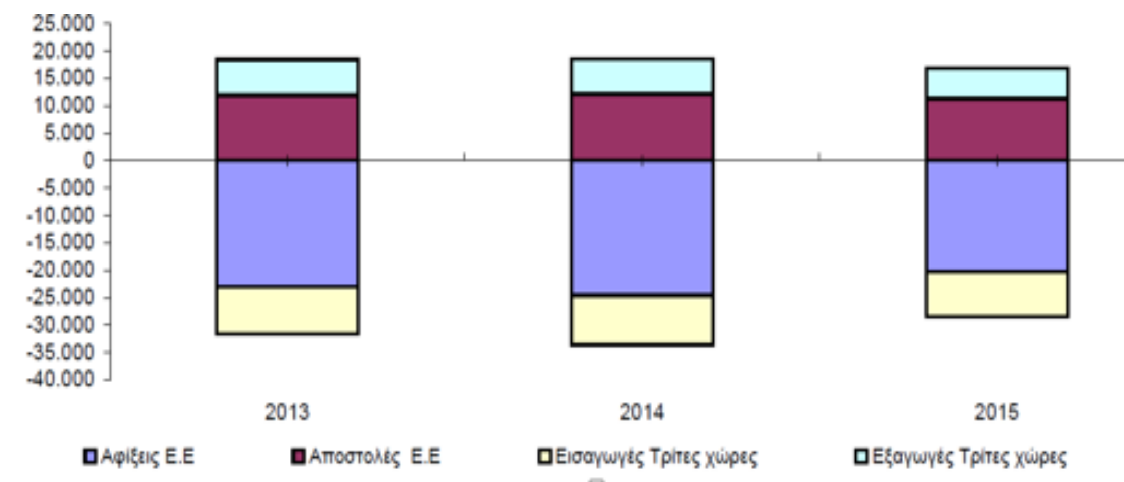


Πηγή: Ελληνική Στατιστική Υπηρεσία, 2015

#### 4.2.3. Η ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ:

Στο γράφημα 4.3. αναπαρίσταται η συνολική αξία των αγαθών, εκτός των πετρελαιοειδών, που εισήχθησαν και εξήχθησαν από την Ελλάδα τα έτη 2013,2014 και 2015, διακρινόμενα σε αυτά που προέρχονται ή προορίζονται για χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης και σε αυτά που προέρχονται ή προορίζονται για χώρες εκτός της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Η αξία των εισαγωγών είναι αρνητική, φανερώνοντας τη ροή χρημάτων εκτός Ελλάδος, ενώ η αξία των εξαγωγών είναι θετική, ορίζοντας τη ροή χρημάτων εντός της χώρας (Ελληνική Στατιστική Υπηρεσία, 2015).

ΓΡΑΦΗΜΑ 4.3. Εισαγωγές- Εξαγωγές της Ελλάδας σε εκατ. Δολάρια (Ιανουάριος- Οκτώβριος)



Πηγή: Ελληνική Στατιστική Υπηρεσία, 2015

Όπως γίνεται αντιληπτό, το 2015 οι εξαγωγές μειώθηκαν ελάχιστα σε σχέση με τα έτη 2013 και 2014. Ωστόσο, ο βαθμός μείωσης των εισαγωγών ήταν πολύ μεγαλύτερος αυτού των εξαγωγών (Ελληνική Στατιστική Υπηρεσία, 2015).

Στους πίνακες 4.2. και 4.3. που ακολουθούν επισημαίνονται τα αγαθά που εισήχθησαν και εξήχθησαν από την Ελλάδα το 2015, μέχρι και το μήνα Οκτώβριο. Έτσι παρατηρείται ότι οι εισαγωγές της χώρας είναι πολύ περισσότερες από τις εξαγωγές της, ενώ ο μεγαλύτερος όγκος τόσο των εισαγωγών όσο και των εξαγωγών αφορά χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

ΠΙΝΑΚΑΣ 4.2. Οι εξαγωγές της Ελλάδας (Ιανουάριος- Οκτώβριος 2015)

	Οκτώβριος 2015		Ιανουάριος-Οκτώβριος 2015	
	Ε.Ε	Τρίτες χώρες	Ε.Ε	Τρίτες χώρες
<b>Σύνολο</b>	<b>1.150,9</b>	<b>1.070,0</b>	<b>11.756,8</b>	<b>9.756,5</b>
0. Τρόφιμα και ζώα ζωντανά	246,7	85,4	2.473,3	757,6
1. Ποτά και καπνός	29,8	24,0	305,7	242,9
2. Πρώτες ύλες μη εδωδιμες, εκτός από καύσιμα	23,3	83,2	303,0	489,5
3. Ορυκτά καύσιμα, λιπαντικά κλπ	143,0	504,7	1.729,1	4.688,2
4. Λάδια και λίπη ζωικής ή φυτικής προέλευσης	30,3	6,2	523,0	73,7
5. Χημικά προϊόντα και συναφή (μ.α.κ)	175,9	60,8	1.649,1	631,9
6. Βιομηχανικά είδη ταξινομημένα κυρίως κατά πρώτη ύλη	212,1	127,6	2.091,4	1.425,7
7. Μηχανήματα και υλικό μεταφορών	157,1	106,6	1.290,1	822,5
8. Διάφορα βιομηχανικά είδη	110,8	53,9	1.096,7	409,6
9. Είδη και συναλλαγές μη ταξινομημένα κατά κατηγορίες	21,9	17,7	295,4	214,9

Πηγή: Ελληνική Στατιστική Υπηρεσία, 2015



ΠΙΝΑΚΑΣ 4.3. Οι εισαγωγές της Ελλάδας (Ιανουάριος- Οκτώβριος 2015)

	Οκτώβριος 2015		Ιανουάριος-Οκτώβριος 2015	
	Ε.Ε	Τρίτες χώρες	Ε.Ε	Τρίτες χώρες
<b>Σύνολο</b>	<b>2.058,7</b>	<b>2.219,7</b>	<b>18.914,9</b>	<b>17.274,2</b>
0. Τρόφιμα και ζώα ζωντανά	367,4	78,7	3.443,0	763,9
1. Ποτά και καπνός	36,3	22,2	342,9	108,7
2. Πρώτες ύλες μη εδωδιμες, εκτός από καύσιμα	47,0	43,4	445,5	488,6
3. Ορυκτά καύσιμα, λιπαντικά κλπ	69,9	712,6	938,9	8.530,9
4. Λάδια και λίπη ζωικής ή φυτικής προέλευσης	13,2	11,3	131,0	89,0
5. Χημικά προϊόντα και συναφή (μ.α.κ)	471,6	117,0	4.553,2	1.095,6
6. Βιομηχανικά είδη ταξινομημένα κυρίως κατά πρώτη ύλη	275,3	157,5	2.283,8	1.744,9
7. Μηχανήματα και υλικό μεταφορών	470,7	961,6	4.034,6	3.230,0
8. Διάφορα βιομηχανικά είδη	305,2	113,1	2.697,0	1.211,6
9. Είδη και συναλλαγές μη ταξινομημένα κατά κατηγορίες	2,1	2,3	45,0	11,0

Πηγή: Ελληνική Στατιστική Υπηρεσία, 2015

Επικεντρώνοντας το ενδιαφέρον μας στην εμπορική δραστηριότητα της Ελλάδας από και προς τρίτες χώρες παρατηρούμε ότι οι εξαγωγές της αφορούν κυρίως ορυκτά και μηχανήματα ενώ σε μικρότερο βαθμό αφορούν βιομηχανικά είδη και γεωργικά προϊόντα. Από την άλλη πλευρά, τα ορυκτά, τα χημικά προϊόντα, τα μηχανήματα και τα βιομηχανικά είδη αποτελούν κατά κύριο λόγο τα εμπορεύματα εισαγωγής της Ελλάδας.

Αξίζει, ωστόσο, να τονιστεί ότι όλα τα παραπάνω γραφήματα αφορούν το σύνολο των εισαγωγών και των εξαγωγών της χώρας, ανεξαρτήτως του τρόπου μεταφοράς των εμπορευμάτων ( σε εμπορευματοκιβώτια ή ως χύδην φορτίο) (Ελληνική Στατιστική Υπηρεσία, 2015).

#### 4.2.4. ΟΙ ΛΙΜΕΝΕΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΚΙΒΩΤΙΩΝ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ:

Οι αρχές της χώρας συνειδητοποίησαν από πολύ νωρίς την καίρια θέση της Ελλάδας, που βρίσκεται στο σταυροδρόμι τριών ηπείρων, της Ασίας, της Ευρώπης και της Αφρικής, και ανέπτυξαν τις ναυτιλιακές τους δραστηριότητες σε μεγάλο βαθμό. Έτσι, η Ελλάδα διαθέτει τέσσερις λιμένες διαχείρισης εμπορευματοκιβωτίων, δύο μεγαλύτερης σημαντικότητας, αυτούς του Πειραιά και της Θεσσαλονίκης, και δύο λιγότερο αναπτυγμένους, αυτούς του Ηρακλείου, στην Κρήτη και του Βόλου, στη Μαγνησία. Παρακάτω παρουσιάζονται αναλυτικά οι τέσσερις αυτοί λιμένες,

## Το λιμάνι του Πειραιά:

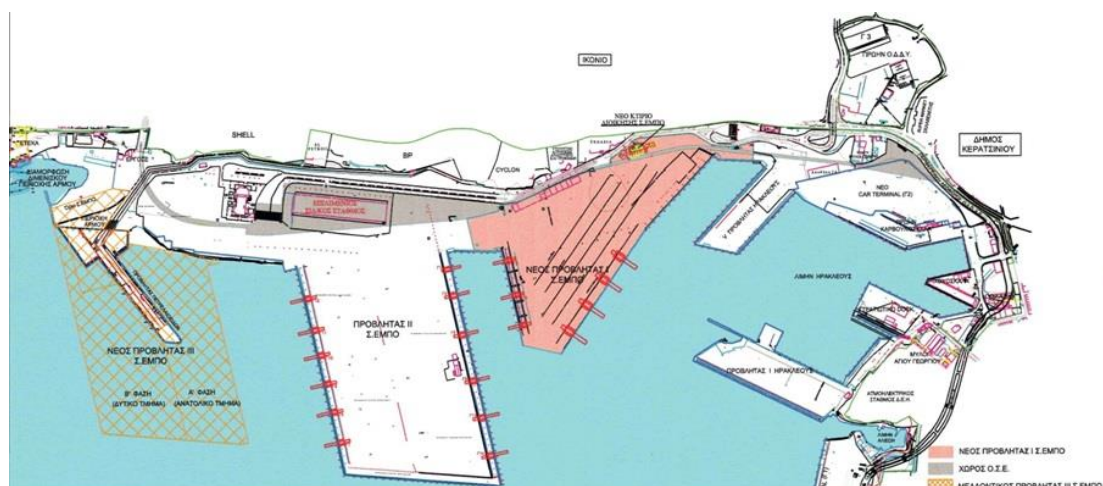
Ο Πειραιάς είναι το μεγαλύτερο λιμάνι της Ελλάδος κι ένα από τα μεγαλύτερα λιμάνια της Μεσογείου, εφόσον αποτελεί σταυροδρόμι Ασίας, Αφρικής και Ευρώπης. Οι δραστηριότητες του λιμένας έχουν αφετηρία το 1924 και αφορούν το εμπορικό λιμάνι, το επιβατικό λιμάνι στο οποίο συμπεριλαμβάνεται και η κρουαζιέρα, και την εξυπηρέτηση πλοίων.

Το λιμάνι του Πειραιά διαθέτει δύο τερματικά διαχείρισης εμπορευματοκιβωτίων, το σταθμό εμπορευματοκιβωτίων του Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς (ΣΕΜΠΟ), ο οποίος είναι κρατικός και βρίσκεται στον προβλήτα I, και τον Σταθμό Εμπορευματοκιβωτίων Πειραιά (ΣΕΠ), ο οποίος λειτουργεί υπό ιδιώτες και επεκτείνεται στους προβλήτες II και III.

### 1. Σταθμός εμπορευματοκιβωτίων (ΣΕΜΠΟ) του ΟΛΠ:

Ο Σταθμός Εμπορευματοκιβωτίων (Σ.ΕΜΠΟ), του Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς ξεκίνησε τις εργασίες του το 2010 κι έχει ετήσια δυναμικότητα 1.000.000 TEUs. Διαθέτει δύο κρηπιδώματα, ένα ανατολικό με μήκος 500 μέτρων και βάθος 18 μέτρων και ένα δυτικό με μήκος 320 μέτρων και βάθος 12 μέτρων.

ΕΙΚΟΝΑ 4.4. Χάρτης του σταθμού εμπορευματοκιβωτίων του ΟΛΠ



Πηγή: Οργανισμός Λιμένος Πειραιά, 2015

Ο προβλήτας που εξυπηρετεί πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων διαθέτει 7 γερανογέφυρες, από τις οποίες οι 4 εξυπηρετούν πλοία post Panamax, ενώ οι άλλες 3 εξυπηρετούν πλοία τύπου Panamax. Για τη διαχείριση των εμπορευματοκιβωτίων στον προαύλιο χώρο του λιμένας διατίθενται μηχανήματα διαφόρων τύπων για τη μεταφορά και τη στοιβασία των

εμπορευματοκιβωτίων, ανάμεσα στα οποία είναι 8 γερανοί σταθερής τροχιάς σε ράγες ( RMG) ( Οργανισμός Λιμένος Πειραιά, 2015).

Στον πίνακα 4.4. παρουσιάζεται αναλυτικά η κίνηση εμπορευματοκιβωτίων στον τερματικό σταθμό του ΟΛΠ κατά τα έτη 2012 έως 2014.

ΠΙΝΑΚΑΣ 4.4. Κίνηση εμπορευματοκιβωτίων στο ΣΕΜΠΟ:

	2012	2013	2014	Ετήσια Μεταβολή 2013-2014(%)
Εισαγωγή και Εξαγωγή	42.555	48.884	34.919	-28,57%
Μεταφόρτωση	483.972	520.722	427.214	-17,96%
Κενά	99.387	74.449	136.122	82,84%
<b>ΣΥΝΟΛΟ</b>	<b>625.914</b>	<b>644.055</b>	<b>598.255</b>	<b>-7,11%</b>

Πηγή: Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς, 2015

## 2. Σταθμός εμπορευματοκιβωτίων Πειραιά (ΣΕΠ):

Η ΣΕΠ καταλαμβάνει έκταση περίπου 764.000 τ.μ., ενώ διαθέτει επιπλέον μία μεγάλη έκταση στοιβασίας εμπορευματοκιβωτίων, με ετήσια χωρητικότητα 3,7 εκατομμυρίων TEUs. Ο προβλήτας II διαθέτει τέσσερις αποβάθρες, ενώ έχει μήκος 700 μέτρων και βάθος 16 μέτρων στα δυτικά και μήκος 787 μέτρων και βάθος 14 μέτρων στα ανατολικά. Με την ολοκλήρωση της κατασκευής του προβλήτα III, θα δημιουργηθούν άλλες δύο αποβάθρες. Το τερματικό διαθέτει 25 γερανογέφυρες, 25 γερανούς σταθερής τροχιάς σε ράγες ( RMG) και 67 υπάρχοντες τράκτορες , ενώ υπάρχουν 1000 σημεία παροχής ρεύματος για τα εμπορευματοκιβώτια με ελεγχόμενη θερμοκρασία (Piraeus Container Terminal, 2015).

ΕΙΚΟΝΑ 4.5. Χάρτης σταθμού εμπορευματοκιβωτίων ΣΕΠ



Πηγή: Piraeus Container Terminal, 2015

Οι εξαγωγές και οι εισαγωγές εμπορευματοκιβωτίων στον τερματικό σταθμό του ΣΕΠ για τα έτη 2012 έως 2014 παρουσιάζονται στον πίνακα 4.5. όπως γίνεται αντιληπτό, το 2014 οι εισαγωγές και οι εξαγωγές στο σύνολό τους αυξήθηκαν κατά 11,7% σε σχέση με το 2013.

ΠΙΝΑΚΑΣ 4.5. Κίνηση εμπορευματοκιβωτίων στον ΣΕΠ:

	2012	2013	2014	Μεταβολή 2013/2014 (%)
Εξαγωγή	113.356	107.774	124.526	15,54%
Εισαγωγή	217.890	224.644	246.774	9,85%
<b>Σύνολο</b>	<b>331.246</b>	<b>332.418</b>	<b>371.300</b>	<b>11,70%</b>

Πηγή: Piraeus Container Terminal, 2015

Το λιμάνι της Θεσσαλονίκης:

Το λιμάνι της Θεσσαλονίκης είναι το μεγαλύτερο λιμάνι διαμετακομιστικού εμπορίου της χώρας ( in transit cargo) εξαιτίας της πλεονεκτικής γεωγραφικής του θέσης και των εξαιρετικών οδικών και σιδηροδρομικών συνδέσεων του. Το λιμάνι διαθέτει έξι προβλήτες για την εξυπηρέτηση τόσο των εμπορευμάτων όσο και των επιβατών, και αποθηκευτικούς χώρους συνολικής επιφάνειας 600.000 τ.μ.

Ειδικότερα, τα εμπορευματοκιβώτια εξυπηρετούνται στην προβλήτα 6, σε έναν ειδικά διαμορφωμένο χώρο μήκους 550 μέτρων και πλάτους 340 μέτρων, με αποθηκευτική δυνατότητα έως και 5.000 TEUs. Η προβλήτα μπορεί να δεχτεί πλοία βάθους μέχρι 12 μέτρα. Για την εκφόρτωση των εμπορευματοκιβωτίων από τα πλοία χρησιμοποιούνται τέσσερις γερανογέφυρες. Τέλος, ο σταθμός εξυπηρέτησης εμπορευματοκιβωτίων συνδέεται με το εθνικό σιδηροδρομικό δίκτυο για τη μεταφορά των εμπορευματοκιβωτίων σε τρίτες χώρες όπως η Βουλγαρία (Οργανισμός Λιμένος Θεσσαλονίκης, 2015).

Στον πίνακα 4.6. παρατίθενται τα στατιστικά στοιχεία για τη διαχείριση εμπορευματοκιβωτίων στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης για τα έτη 2012, 2013 και 2014. Τα εμπορευματοκιβώτια χωρίζονται σε εξωτερικού, που αφορούν εμπορευματοκιβώτια που προορίζονται για τη Θεσσαλονίκη και σε in transit, δηλαδή σε εμπορευματοκιβώτια που προορίζονται για τρίτες χώρες.

ΠΙΝΑΚΑΣ 4.6. Κίνηση εμπορευματοκιβωτίων στον Οργανισμό Λιμένος Θεσσαλονίκης

Έτος	2013		2014	
	Φόρτωση	Εκφόρτωση	Φόρτωση	Εκφόρτωση
Εξωτερικού	147.891	112.762	159.474	147.350
In transit	13.583	22.244	15.291	26.913
<b>Σύνολο</b>	<b>161.474</b>	<b>135.006</b>	<b>174.765</b>	<b>174.263</b>

Πηγή: Οργανισμός Λιμένος Θεσσαλονίκης, 2015

#### Το λιμάνι του Βόλου:

Από το 1988 μέχρι και σήμερα το λιμάνι του Βόλου βρίσκεται τρίτο μεταξύ των ελληνικών λιμένων στη διακίνηση εμπορευμάτων. Στο χώρο του λιμένος υπάρχει ένας μηχανοκίνητος γερανός και τρία οχήματα στοιβασίας για τη διαχείριση εμπορευματοκιβωτίων.

Στον πίνακα 4.7. παρατίθενται οι εισαγωγές και οι εξαγωγές εμπορευματοκιβωτίων στο λιμάνι του Βόλου για τα έτη 2012 έως 2014, εκφρασμένα σε TEUs (Οργανισμός Λιμένα Βόλου, 2015).

ΠΙΝΑΚΑΣ 4.7. Κίνηση εμπορευματοκιβωτίων στον Οργανισμό Λιμένος Βόλου

	2012		2013		2014	
	Γεμάτα	Κενά	Γεμάτα	Κενά	Γεμάτα	Κενά
Εισαγωγές	6.901	4.935	4.723	4.264	5.919	2.877
Εξαγωγές	10.988	1.003	8.508	221	7.322	1.360
<b>Σύνολο</b>	<b>17.889</b>	<b>5.938</b>	<b>13.231</b>	<b>4.485</b>	<b>13.241</b>	<b>4.237</b>

Πηγή: Οργανισμός Λιμένα Βόλου, 2015

#### Το λιμάνι του Ηρακλείου:

Ο Οργανισμός Λιμένος Ηρακλείου ιδρύθηκε το 2001 και διαθέτει στις Προβλήτες IV, συνολικού μήκους 851 μέτρων και βάθους από 12,7 μέτρων έως 14,2 μέτρων, και V, συνολικού μήκους 380 μέτρων και βάθους από 10 μέτρων έως 12 μέτρων, εγκαταστάσεις και μηχανήματα που μπορούν να εξυπηρετήσουν την διακίνηση των εμπορευματοκιβωτίων. Παράλληλα, διαθέτει χώρο για την αποθήκευση και στοιβασία των εμπορευματοκιβωτίων.

Στατιστικά στοιχεία για το συγκεκριμένο λιμένα δεν είναι διαθέσιμα (Οργανισμός Λιμένος Ηρακλείου, 2015).

#### 4. 3. ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ ΠΟΥ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΠΟΙΟΥΝΤΑΙ ΣΤΙΣ ΕΙΣΑΓΩΓΕΣ ΑΠΟ ΤΗΝ ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ:

Δεδομένης της ανεπτυγμένης βιομηχανικής παραγωγής που συντελείται στην Άπω Ανατολή τα τελευταία χρόνια, οι χώρες που την απαρτίζουν έχουν μετατραπεί στο μεγαλύτερο εξαγωγικό κέντρο σε παγκόσμιο επίπεδο. Ο εμπορικός διάδρομος από την Ασία προς κάθε περιοχή της υφελίου είναι ένας από αυτούς που γνωρίζουν την μεγαλύτερη άνθηση. Η κύρια εξαγωγική δραστηριότητα των χωρών της Άπω Ανατολής εκτείνεται σε όλων των ειδών τα εμπορεύματα αλλά και σε όλους τους τρόπους μεταφοράς, συμπεριλαμβανομένης και αυτής των προϊόντων σε εμπορευματοκιβώτια. Ανάμεσα στις βασικές χώρες- εισαγωγείς εμπορευμάτων από την Άπω Ανατολή βρίσκεται και η Ελλάδα. Όπως φαίνεται πίνακα 4.8., το 2014 οι εισαγωγές εμπορευματοκιβωτίων από την Άπω Ανατολή στην Ελλάδα, τόσο στο λιμάνι του Πειραιά όσο και στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης, έρχονται δεύτερες στα 132.194 TEUs.



ΠΙΝΑΚΑΣ 4.8. Εισαγωγές εμπορευματοκιβωτίων στην Ελλάδα σε TEUs (2014)

Λιμάνι εκφόρτωσης/φόρτωσης	Πειραιάς	Θεσσαλονίκη	Σύνολο
Λατινική Αμερική	11.912	9.454	21.366
Αφρική	4.412	2.940	7.352
Άπω Ανατολή	89.266	42.928	132.194
Ευρώπη	139.698	45.038	184.736
Μέση Ανατολή	11.044	12.720	23.764
Βόρεια Αμερική	8.056	3.328	11.384
Ωκεανία	622	266	888

Πηγή: ΣΕΠ, ΟΛΠ, ΟΛΘ, 2015

Εξαιτίας της σπουδαιότητας του συγκεκριμένου εμπορικού διαδρόμου για την Ελλάδα, μεγάλο πλήθος εταιρειών μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων ανέπτυξαν τις δραστηριότητες τους σε αυτό το κομμάτι τα προηγούμενα χρόνια, με σκοπό την αποκομιδή του υψηλού κέρδους. Οι σπουδαιότερες από αυτές τις εταιρείες, με μεγάλο εύρος δραστηριοτήτων, που καλύπτουν το διάδρομο μεταξύ Άπω Ανατολής και Ελλάδας αναλύονται παρακάτω.

CMA (Company Maritime D’Affretement): Η εταιρεία CMA ιδρύθηκε το 1978 στην Γαλλία από τον Jacques Saadé και οι λειτουργίες της εξαπλώνονται σε περισσότερες από 150 χώρες, αφού προσεγγίζει 400 λιμένες. Η CMA CGM κατέχει σημαντική θέση ανάμεσα στις εταιρείες μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων καθώς διατηρεί 650 γραφεία και πρακτορεία παγκοσμίως, ενώ διαθέτει και διαχειρίζεται 467 πλοία με ολική χωρητικότητα 1.783.000 TEUs.

Επιπλέον, και στο εμπόριο μεταξύ Ασίας και Ευρώπης η CMA CGM κατέχει σημαντική θέση με 16 πλοία να μεταφέρουν εμπορευματοκιβώτια από την Ασία προς την Ευρώπη, με απευθείας προσεγγίσεις και χωρίς λιμένες μεταφορτώσεως (CMA – CGM, 2015).

Cosco: Η εταιρεία China Ocean Shipping Company, ή εν συντομία Cosco, είναι μια από τις μεγαλύτερες πολυεθνικές εταιρείες, με έδρα στο Πεκίνο της Κίνας. Η εταιρεία εκτός

από τις ναυτιλιακές λειτουργίες της, ασχολείται και με υπηρεσίες logistics<sup>9</sup> αλλά και με το χτίσιμο καινούργιων πλοίων. Ιδρυμένη το 1961, η εταιρεία διαθέτει περισσότερα από 800 πετρελαιοφόρα πλοία, πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων και πλοία μεταφοράς χύδην φορτίων.

Στον τομέα των εμπορευματοκιβωτίων, η εταιρεία Cosco διαθέτει περισσότερα από 160 πλοία μεταφοράς με συνολική χωρητικότητα πάνω από 750.000 TEUs, που εκτελούν 38 διαφορετικές διαδρομές, συμπεριλαμβανομένων των διαδρομών μεταξύ Άπω Ανατολής και Ευρώπης, Ιαπωνίας και Αυστραλίας κ.α., καλύπτοντας 100 κύρια λιμάνια. Η εταιρεία έχει παρουσία σε πολλές χώρες, είτε μέσω πρακτόρων είτε με δικά της γραφεία (Cosco, 2015).

China Shipping Container Lines: Η εταιρεία China Shipping Container Lines Co., Ltd. ή διαφορετικά CSCL, θυγατρική του ομίλου China Shipping Group, είναι μια πολυεθνική εταιρεία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων που ιδρύθηκε το 1997 στην Σανγκάη. Η εταιρεία, εκτός από τη μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων, δραστηριοποιείται σε ένα ευρύ φάσμα λειτουργιών όπως οι εκτελωνισμοί, η διαχείριση πλοίων κ.α. Στο τέλος του 2015, ο στόλος της εταιρείας αριθμούσε τα 156 πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων ολικής χωρητικότητας 724.000 TEUs και μέσης χωρητικότητας ίσης με 7.340 TEUs. Σήμερα η εταιρεία China Shipping Container Lines Co είναι έβδομη στην παγκόσμια κατάταξη των εταιρειών μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων (China Shipping Container Lines, 2015).

Evergreen: Ο όμιλος εταιρειών Evergreen ιδρύθηκε τον Μάιο του 2007 και αποτελείται από τέσσερις εταιρείες, την Evergreen Marine Corp. (Taiwan) Ltd., την Italia Marittima S.P.A., την Evergreen Marine (UK) Ltd. Και την Evergreen Marine (Hong Kong) Ltd. Ωστόσο, τον Μάιο του 2009 άλλη μία εταιρεία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, η Evergreen Marine (Singapore) Pte Ltd. ήρθε να προστεθεί στην ήδη υπάρχουσα συμφωνία μεταξύ των τριών εταιρειών, που προαναφέρθηκαν.

Η Evergreen έρχεται τέταρτη παγκοσμίως ως προς τον στόλο της, αφού διαθέτει 190 πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων με συνολική χωρητικότητα 850.000 TEUs.

---

<sup>9</sup> Logistics: Όλες εκείνες οι δραστηριότητες που έχουν ως σκοπό το σχεδιασμό, την εφαρμογή και τον έλεγχο της αποδοτικής ροής των πρώτων υλών ή των τελικών προϊόντων από την αποθήκη προέλευσης μέχρι τον τελικό προορισμό. Ο όρος logistics περιλαμβάνει και άλλες λειτουργίες όπως η εξυπηρέτηση πελατών, η διανομή και η αποθήκευση των αγαθών καθώς και η χρήση πληροφοριακών συστημάτων (Σαρτζετάκη Καλλιόπη, 2013).



Οι λειτουργίες της εταιρείας εξαπλώνονται και στο δίκτυο μεταξύ Ασίας και Ευρώπης και Ασίας και Μεσογείου Θάλασσας (Evergreen, 2015).

Hanjin Shipping Company: Η εταιρεία Hanjin Shipping Company ιδρύθηκε το 1977 από τον Choong Hoon Cho. Είναι η δεύτερη μεγαλύτερη εταιρεία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων στην Κορέα και μέσα στις δέκα μεγαλύτερες στον κόσμο, μεταφέροντας περισσότερους από εκατό εκατομμύρια τόνους φορτίου ετησίως. Ο στόλος της αποτελείται από 170 πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων και χύδην φορτίων. Η εταιρεία δραστηριοποιείται σε 35 χώρες με 60 διαφορετικές διαδρομές σε 90 λιμάνια παγκοσμίως (Hanjin Shipping Company, 2015).

Harag- Lloyd & CSAV Norasia: Τον Δεκέμβριο του 2014, η εταιρεία Harag- Lloyd εξαγόρασε την εταιρεία CSAV Norasia, που είχε ιδρυθεί το 1872 με έδρα τη Χιλή, με αποτέλεσμα η συνολική μεταφορική ικανότητα της πρώτης να ανέλθει σε 7,5 εκατομμύρια TEUs τον χρόνο. Τον Ιούνιο του 2015, ο στόλος της εταιρείας Harag- Lloyd αποτελείτο από 188 πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, με συνολική χωρητικότητα ίση με ένα εκατομμύριο TEUs. Η εταιρεία έχει γραφεία σε 350 σταθμούς, σε 116 χώρες στον κόσμο και το δίκτυό της αποτελείται από 128 γραμμές (Harag- Lloyd, 2015).

K-Line: Η εταιρεία Kawasaki Kisen Kaisha, Ltd, γνωστή ως "K" Line, ιδρύθηκε το 1919 και έχει την έδρα της στην Ιαπωνία. Οι υπηρεσίες μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων αποτελούν την κύρια δραστηριότητα της εν λόγω εταιρείας, ενώ παράλληλα η ίδια δραστηριοποιείται στη μεταφορά όλων των ειδών φορτίων όπως χύδην φορτία και πετρελαιοειδή. Διαθέτει 70 πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων με μέση χωρητικότητα ίση με περίπου 5.000 TEUs. Οι υπηρεσίες μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων παρέχονται σε παγκόσμιο επίπεδο μεταξύ Ιαπωνίας, Ασίας, Ευρώπης και Βόρειας Αμερικής. Επιπλέον, η εταιρεία δραστηριοποιείται στις διαδρομές εντός της Ασίας, καλύπτοντας και επιπλέον διαδρομές όπως αυτή που συνδέει τη Μέση Ανατολή με την Ινδία, καθώς και τη Νότια Αμερική, την Αυστραλία και την Αφρική με την Ασία (K- Line, 2015).

Maersk Line: Η εταιρεία Maersk Line ανήκει στον δανέζικο όμιλο A.P. Moller – Maersk Group, ιδρύθηκε το 1928 και αποτελεί την μεγαλύτερη εταιρεία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων στον κόσμο. Η έδρα της εταιρείας βρίσκεται στην Κοπεγχάγη, ενώ το δίκτυό της εξαπλώνεται σε παγκόσμιο επίπεδο, αφού διαθέτει γραφεία σε 130 χώρες. Ο στόλος της αποτελείται από 619 πλοία με συνολική χωρητικότητα 3,1

εκατομμύρια TEUs. Ο όμιλος, εκτός από την Maersk Line, διαθέτει ένα πλήθος εταιρειών ( Safmarine, Sealand, Seago Line, Mercosul, MCC Transport) το δίκτυο των οποίων καλύπτει σχεδόν όλους τους λιμένες παγκοσμίως ( Maersk Line, 2015).

Mediterranean Shipping Company (MSC): Η εταιρεία Mediterranean Shipping Company ή διαφορετικά MSC είναι από τις μεγαλύτερες εταιρείες μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων σε παγκόσμιο επίπεδο, διαθέτοντας ένα δίκτυο γραφείων σε περισσότερες από 150 χώρες. Η εταιρεία ιδρύθηκε το 1970 στις Βρυξέλλες, στο Βέλγιο από τον Ιταλό καπετάνιο Gianluigi Aronte, ενώ τα πρώτα πλοία εκτελούσαν ταξίδια εντός της Μεσογείου Θάλασσας.

Η εταιρεία διαθέτει 480 πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων με συνολική χωρητικότητα 2, 5 εκατομμυρίων TEUs, τα οποία πλέον σε 200 διαφορετικές ρότες και προσεγγίζουν 315 λιμένες παγκοσμίως (Mediterranean Shipping Company, 2015).

MOL: Η εταιρεία Mitsui O.S.K. Lines, Ltd, γνωστή ως MOL, ανήκει στον όμιλο εταιρειών Mitsui O.S.K. Lines Group και έχει την έδρα της στο Τόκυο της Ιαπωνίας. Η εταιρεία ιδρύθηκε το 1964 έπειτα από συγχώνευση των εταιρειών OSK Line και Mitsui Steamship, Japan Line, Ltd. (JL). Δραστηριοποιείται στις μεταφορές όλων των ειδών εμπορευμάτων (χύδην φορτίων, πετρελαιοειδών, γενικών φορτίων κλπ) ανάμεσα στα οποία είναι και η μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων και καλύπτει μεγάλο αριθμό λιμένων σε παγκόσμιο επίπεδο. Όσον αφορά τις υπηρεσίες μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, η εταιρεία MOL διαθέτει 120 πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, με χωρητικότητα που κυμαίνεται από 700 TEUs μέχρι 14.000 TEUs (Mitsui O.S.K. Lines, Ltd, 2015).

Yang Ming Line: Η εταιρεία Yang Ming Line ιδρύθηκε το Δεκέμβριο του 1972 στην Κίνα και προσφέρει πολλές και διαφορετικές υπηρεσίες μεταφοράς, όπως μεταφορές χύδην φορτίων αλλά και μεταφορές γενικού φορτίου σε εμπορευματοκιβώτια, σε ταξίδια που καλύπτουν την Ασία, την Ευρώπη, την Αμερική, την Αυστραλία και την Αφρική. Τον Μάιο του 2015 ο στόλος της εταιρείας αριθμούσε τα 101 πλοία, τα περισσότερα από τα οποία είναι πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων με συνολική χωρητικότητας 501.000 TEUs ( Yang Ming Line, 2015).

Zim: Η ναυτιλιακή εταιρεία τακτικών γραμμών Zim ιδρύθηκε το 1954 και σήμερα το δίκτυο των γραφείων της εκτείνεται σε 120 χώρες. Τα γραφεία της εταιρείας άνοιξαν στην Ελλάδα το 1962. Η εταιρεία δραστηριοποιείται σε διαδρομές που ενώνουν 180

διαφορετικά λιμάνια , με 80 πλοία συνολικής χωρητικότητας 344.460 TEUs. Ενδεικτικά, το 2014, 2.360.000 εκατομμύρια TEUs μεταφέρθηκαν παγκοσμίως στα 13 ιδιόκτητα αλλά και τα υπόλοιπα 67 ναυλωμένα πλοία της γραμμής (Zim, 2015).

United Arab Shipping Company: Η εταιρεία United Arab Shipping Company, γνωστή ως UASC είναι μία εταιρεία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων με έδρα στη Μέση Ανατολή. Η εταιρεία ιδρύθηκε το 1976 και, ως η μεγαλύτερη εταιρεία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων στην περιοχή της Μέσης Ανατολής, διαθέτει ένα δίκτυο που καλύπτει 240 λιμένες. Η εταιρεία διαθέτει και διαχειρίζεται 63 πλοία στο σύνολο (United Arab Shipping Company, 2015).

#### 4.4. ΤΟ ΦΑΙΝΟΜΕΝΟ ΤΗΣ ΥΠΕΡΒΑΛΛΟΥΣΑΣ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ:

Ως υπερβάλλουσα χωρητικότητα αναφέρεται το φαινόμενο κατά το οποίο τα επίπεδα της προσφοράς χώρου στα πλοία, που εξυπηρετούν είτε κάποιον μεμονωμένο εμπορικό διάδρομο είτε τον κόσμο στο σύνολό του, είναι υψηλότερα από αυτά της ζήτησης χώρου στα πλοία για κάθε δεδομένη χρονική στιγμή.

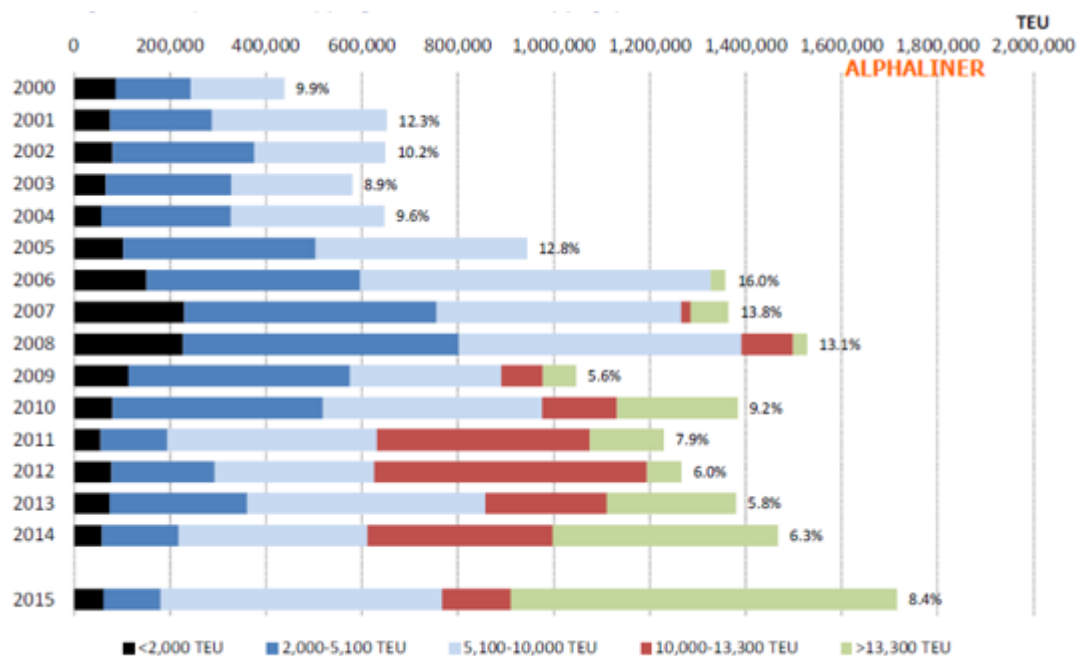
##### 4.4.1. ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΤΟΥ ΦΑΙΝΟΜΕΝΟΥ:

Είναι πλέον φανερό ότι το 2015 ήταν μία πρόκληση για τις εταιρείες μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων. Η οικονομική κρίση που ξεκίνησε το 2009 διεύρυνε το κενό μεταξύ της προσφοράς και της ζήτησης χωρητικότητας στα πλοία. Παρά τις προσπάθειες των εταιρειών τακτικών γραμμών να μειώσουν την υπερβάλλουσα χωρητικότητα μέσω της δημιουργίας συμμαχιών και της χρήσης κοινών services, η παράδοση των ολοένα και μεγαλύτερων πλοίων που οι εταιρείες είχαν παραγγείλει στο παρελθόν για να είναι περισσότερο ανταγωνιστικές, επιδείνωσαν τα πράγματα (SeaIntel Maritime Analysis, Δεκέμβριος 2015).

Το 2015, οι παραδόσεις πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων έσπασαν κάθε ρεκόρ, καθώς 212 νέα πλοία συνολικής χωρητικότητας 1.714.860 TEUs παραδόθηκαν στις εταιρείες τακτικών γραμμών, οι οποίες ήθελαν να τα αξιοποιήσουν σε σημαντικούς εμπορικούς διαδρόμους, όπως αυτός από την Άπω Ανατολή. Χαρακτηριστικό είναι ότι η χωρητικότητα των νεόκτιστων αυτών πλοίων ξεπέρασε το ρεκόρ που είχε καταγραφεί το 2008, όταν η χωρητικότητα των νεόκτιστων πλοίων ήταν ίση με 1.527.800 TEUs. Το 55% της χωρητικότητας των 212 νεόκτιστων πλοίων για το 2015 αφορούσε πλοία μεγαλύτερα των 10.000 TEUs. 20 πλοία είχαν χωρητικότητα άνω των 18.000 TEUs, ενώ

28 πλοία είχαν χωρητικότητα από 13.800 έως 17.900 TEUs. Όλα αυτά αναπαρίστανται στο γράφημα 4.4. (Alphaliner, 2015).

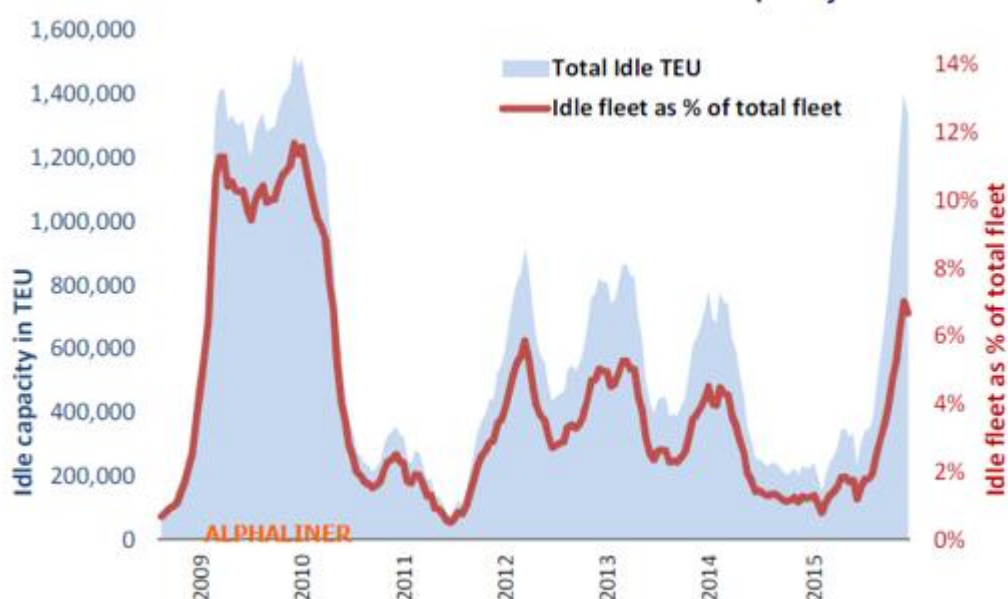
ΓΡΑΦΗΜΑ 4.4. Παραδόσεις πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων ανά μέγεθος πλοίου



Πηγή: Alphaliner, 2015

Ωστόσο, πολλά από αυτά τα πλοία έμειναν ανεκμετάλλευτα, καθώς οι εταιρείες μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων δεν είχαν όφελος από τη χρήση τους. Τα πλοία δεν ταξίδευαν πλήρη και ταυτόχρονα προσέθεταν επιπλέον κόστος στις πλοιοκτήτριες εταιρείες, δεδομένου του σταθερού κόστους που η λειτουργία ενός πλοίου συνεπάγεται. Όπως φαίνεται στο γράφημα 4.5., το 2015, πλοία συνολικής χωρητικότητας 1.400.000 TEUs έμειναν αδρανή εξαιτίας της μειωμένης ζήτησης για μεταφορές, σε παγκόσμιο επίπεδο. Το ύψος αυτό της αδρανούς χωρητικότητας προσεγγίζει αυτό του 2010, που είναι και το έτος με την μεγαλύτερη χωρητικότητα σε αδράνεια μέχρι σήμερα (Alphaliner,2015).

ΓΡΑΦΗΜΑ 4.5. Χωρητικότητα του στόλου των πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων σε αδράνεια (2009 -2015)



Πηγή: Alphaliner, 2015

Ωστόσο, στην περίπτωση της Ελλάδας η μειωμένη ζήτηση για εισαγωγές δεν φαίνεται να αποτελεί αιτία για την έλλειψη πληρότητας των πλοίων. Όπως φαίνεται από τα στατιστικά στοιχεία των λιμένων της Ελλάδας για τα πλήρη εμπορευματοκιβώτια που εκφορτώθηκαν στη χώρα, η ζήτηση της ελληνικής οικονομίας για εισαγωγές, όπως φαίνεται στον παρακάτω πίνακα, αυξήθηκε μεταξύ των ετών 2013 και 2014, παρά την μείωση κατά 5% που σημειώθηκε σε παγκόσμιο επίπεδο. Επομένως, στο διάδρομο από την Άπω Ανατολή προς την Ελλάδα, η αιτία της υπερβάλλουσας χωρητικότητας έγκειται στην χρήση ολοένα και μεγαλύτερων πλοίων με σκοπό την εκμετάλλευση των οικονομικών κλίμακας, που ακόμα και η αυξημένη ζήτηση της Ελλάδας δεν μπόρεσε να καλύψει. Καθώς τα στατιστικά στοιχεία για το 2015 δεν είχαν αναρτηθεί τη στιγμή της εκπόνησης της παρούσας διπλωματικής εργασίας, γίνεται αναφορά στα αντίστοιχα του 2014. Ωστόσο, χαρακτηριστικό είναι ότι για το 2015 η μέση εβδομαδιαία χωρητικότητα των πλοίων από την Άπω Ανατολή για τη Μεσόγειο των πέντε services που αναλύονται παρακάτω ήταν ίση με 57.000 TEUs. Παρ' όλα αυτά, οφείλει να σημειωθεί ότι η διαδικασία της σύγκρισης μεταξύ προσφοράς και ζήτησης για τη διεξαγωγή συμπερασμάτων που αφορούν την υπερβάλλουσα χωρητικότητα είναι ελαφρώς απλοποιημένη καθώς ο χώρος στα πλοία των πέντε services διατίθενται και για τα υπόλοιπα λιμάνια, εκτός του Πειραιά, που τα πλοία τους καλούν, ενώ η ζήτηση έχει

προσδιοριστεί βάσει των εισαγωγών που είχε η Ελλάδα το έτος 2014. Στον πίνακα 4.9. παρουσιάζεται η διαχείριση εμπορευματοκιβωτίων που εισήχθησαν από την Άπω Ανατολή στην Ελλάδα κατά τα έτη 2013 και 2014.

ΠΙΝΑΚΑΣ 4.9. Διαχείριση εμπορευματοκιβωτίων εισαγωγής από την Άπω Ανατολή στην Ελλάδα (2013- 2014)

Λιμένας / Έτος	2013	2014
Πειραιάς (ΣΕΠ)	224.644	246.774
Θεσσαλονίκη	19.493	21.464
Πειραιάς (ΟΛΠ)	18.233	18.233
<b>Σύνολο</b>	<b>262.370</b>	<b>286.471</b>

Πηγή: Ιστοσελίδες ΟΛΠ,ΣΕΠ, ΟΛΘ , 2015

Τα στατιστικά στοιχεία για τους λιμένες του Ηρακλείου και του Βόλου δεν έχουν προστεθεί παραπάνω, καθώς όπως έχουμε αναφέρει σε προηγούμενη ενότητα αυτά εξυπηρετούνται με μεταφόρτωση από το λιμάνι του Πειραιά.

#### 4.4.2. ΣΥΝΕΠΕΙΕΣ ΤΗΣ ΥΠΕΡΒΑΛΛΟΥΣΑΣ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ:

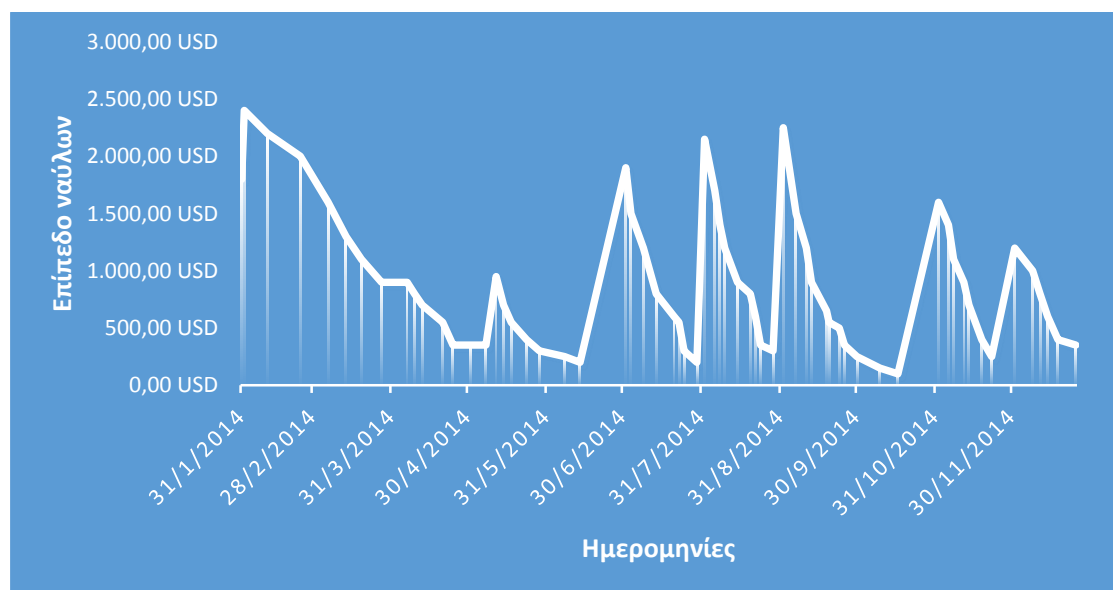
##### 4.4.2.1. ΜΕΙΩΜΕΝΑ ΕΠΙΠΕΔΑ ΝΑΥΛΩΝ:

Με την υπερβάλλουσα χωρητικότητα να είναι το κύριο χαρακτηριστικό της αγοράς από την Άπω Ανατολή προς την Ελλάδα, είναι φυσιολογικό τα επίπεδα των ναύλων να τείνουν να μειωθούν συνεχώς.. Ενδεικτικά, αναφέρουμε ότι την περίοδο μεταξύ των ετών 2010 και 2012 χρειάστηκε τυπικά ένας χρόνος για να μειωθούν οι ναύλοι στο μισό τους. Ωστόσο, τα έτη 2013 και 2014, οι ναύλοι χρειάστηκαν περίοδο 2-3 μηνών για να μειωθούν στο μισό τους. Ακόμα πιο εκπληκτικό, ωστόσο, είναι το γεγονός ότι στην αρχή του 2015, οι ναύλοι μειώθηκαν στο μισό της αρχικής τους τιμής μέσα σε διάστημα 4 εβδομάδων, στα μέσα του 2015 χρειάστηκαν 2 εβδομάδες για να συμβεί αυτό, ενώ το Δεκέμβρη του 2015 τα ναύλα μειώθηκαν στο μισό της αρχικής τους τιμής σε μία μόνο εβδομάδα (SeaIntel Maritime Analysis, Δεκέμβριος 2015). Μάλιστα, στα τέλη Οκτωβρίου του 2015 τα ναύλα έφτασαν για πρώτη φορά τα 150 δολάρια ανά εμπορευματοκιβώτιο 40 ποδιών (Alphaliner, 2015).

Οι εταιρείες μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων προσπαθώντας να κρατήσουν τα επίπεδα των ναύλων σε αξιοπρεπή επίπεδα, επιβάλλουν αυξήσεις στα ναύλα που συνήθως λαμβάνουν χώρα στις αρχές κάθε μήνα. Το ύψος των αυξήσεων αυτών, γνωστών ως

Γενικές Αυξήσεις Ναύλων (GRIs) είναι η νέα νόρμα της εποχής και σχετίζονται με τα επίπεδα των ναύλων που επικρατούν τη στιγμή της εφαρμογής τους. Οι Γενικές αυξήσεις ναύλων γίνονται ολοένα και πιο συχνό φαινόμενο με σκοπό να αντισταθμιστούν οι στρεβλώσεις των ναύλων που συμβαίνουν εξαιτίας της αυξημένης προσφοράς χωρητικότητας. Το 2015, οι εταιρείες μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων προσπάθησαν να επιβάλλουν αναρίθμητες γενικές αυξήσεις ναύλων, χωρίς ωστόσο καμία επιτυχία. Στη διαδρομή από την Άπω Ανατολή για την Ελλάδα, 13 γενικές αυξήσεις ναύλων ανακοινώθηκαν, το ύψος των οποίων κυμαινόταν από 300 δολάρια έως 1200 δολάρια ανά TEU. Αντίθετα με το 2015, το 2009, οι γενικές αυξήσεις των ναύλων ήταν μόλις 7 σε αριθμό και το ύψος τους κυμάνθηκε από 150 δολάρια μέχρι 300 δολάρια ανά TEU. Μάλιστα, το Νοέμβρη είδαμε για πρώτη φορά τις εταιρείες μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων να ανακοινώνουν γενική αύξηση στα ναύλα στα μέσα του μήνα, μέτρο που επίσης δεν ευδοκίμησε. Η διακύμανση του επιπέδου των ναύλων για το έτος 2015 αναπαρίσταται στο γράφημα 4.6 (Alphaliner, 2015).

ΓΡΑΦΗΜΑ 4.6. Επίπεδα των ναύλων για το 2015



Πηγή: Alphaliner , 2015

#### 4.4.2.2. ΑΔΥΝΑΜΙΑ ΚΑΛΥΨΗΣ ΤΟΥ ΣΥΝΟΛΙΚΟΥ ΚΟΣΤΟΥΣ:

Το κόστος των εταιρειών μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων αποτελείται από το λειτουργικό κόστος που αφορά το κόστος καυσίμων αλλά και άλλων προμηθειών των

πλοίων και το σταθερό κόστος που αφορά κόστη για τη λειτουργία των εγκαταστάσεων των εταιρειών, όπως οι μισθοί, τα ενοίκια κ.α.

Οι τεχνολογικές καινοτομίες, η βελτιωμένη αποδοτικότητα των καυσίμων και οι οικονομίες κλίμακας που έχουν συντελεστεί οδηγούν σε συνεχείς μειώσεις στο λειτουργικό κόστος των εταιρειών. Παρόλο, ωστόσο, που η κάθε μεμονωμένη εταιρεία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων μπορεί να ωφελείται από τα μειωμένα κόστη που συνεπάγεται η αξιοποίηση των ολοένα και μεγαλύτερων πλοίων, οι εταιρείες μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων στο σύνολό τους φέρουν το βάρος της υπερβάλλουσας χωρητικότητας και των χαμηλών επιπέδων ναύλων που αυτά συνεπάγονται. .

Παρόλο που το λειτουργικό κόστος μειώνεται, το συνολικό κόστος μειώνεται λιγότερο όσο περνούν τα χρόνια, εξαιτίας της ύπαρξης του σταθερού κόστους. Έτσι, τα χαμηλά επίπεδα ναύλου που υφίστανται στον εμπορικό διάδρομο από την Απω Ανατολή για την Ευρώπη, και πιο συγκεκριμένα την Ελλάδα, συνεπάγονται έσοδα που πολλές φορές δεν επαρκούν για να καλυφθεί το συνολικό κόστος των εταιρειών μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων. Μία έρευνα που κάλυπτε 15 εταιρείες μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, φανέρωσε ότι το 2014 τα έσοδα μειώθηκαν κατά 3% σε σχέση με το 2013. Επιπλέον, το 2014, τα έσοδα του κλάδου ήταν 16% χαμηλότερα από αυτά του 2008, όπου σημειώθηκε το υψηλότερο ρεκόρ στα 200 δισεκατομμύρια δολάρια (Review of Maritime Transport, 2015).

#### *4.4.3. ΤΡΟΠΟΙ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗΣ ΤΗΣ ΥΠΕΡΒΑΛΛΟΥΣΑΣ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ:*

Εκτός από την δημιουργία συμμαχιών και τη χρήση κοινών services που αναφέρθηκαν παραπάνω, οι εταιρείες μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων επιδιώκουν την αντιμετώπιση της υπερβάλλουσας προσφοράς μέσω της τακτικής μειωμένης ταχύτητας πλεύσης των πλοίων, των ακυρώσεων κάποιων ταξιδιών και της συγχώνευσης κάποιων services. Όλα αυτά αναλύονται παρακάτω.

##### *4.4.3.1. ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΣΥΜΜΑΧΙΩΝ:*

Όπως αναφέρθηκε στο κεφάλαιο 2, οι εταιρείες μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων στην προσπάθειά τους να ελαχιστοποιήσουν τα κόστη τους και να εκμεταλλευτούν τις οικονομίες κλίμακας που αναπτύσσονται στα σύγχρονα πλοία, προέβησαν σε διάφορων ειδών συμμαχίες (Review of Maritime Transport, 2015). Άξιο αναφοράς είναι ότι ενώ το 2009 υπήρχαν 10 μονάδες( είτε μεμονωμένες εταιρείες είτε συμμαχίες) διαχείρισης



πλοίων, σήμερα υπάρχουν τέσσερις μεγάλες συμμαχίες, με αποτέλεσμα ο βαθμός συγκέντρωσης να έχει αυξηθεί σημαντικά (Photis M. Panayides & Robert Wiedmer, 2015). Ο πίνακας 4.10 παρουσιάζει τις τέσσερις αυτές συμμαχίες καθώς και οι εταιρείες που τις απαρτίζουν.

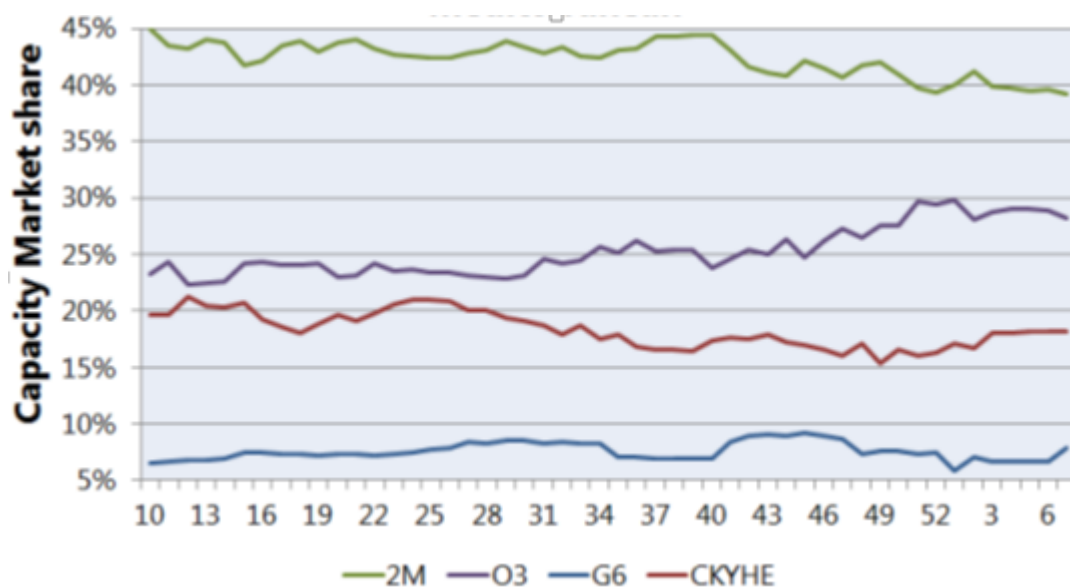
ΠΙΝΑΚΑΣ 4.10. Παγκόσμιες συμμαχίες στη ναυτιλία τακτικών γραμμών

Όνομα	Εταιρείες που συμμετέχουν
2M Alliance	Maersk Line, MSC
Ocean Three Alliance	CMA CGM, CSCL, UASC
CKYHE Alliance	COSCO, K-Line, Yang Ming, Hanjin, Evergreen
G6 Alliance	APL, MOL, Hyundai, OOCL, NYK Line, Hapag-Lloyd

Πηγή: Liner Companies sites, 2015

Ενδεικτικά, από τον Μάρτιο του 2015, 16 από τις μεγαλύτερες εταιρείες στο χώρο της μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων έχουν προβεί σε συμμαχίες, ελέγχοντας το 95% του φορτίου που μεταφέρεται με containers μεταξύ Άπω Ανατολής και Δύσης, όπως φαίνεται στο γράφημα 4.11 (Review of Maritime Transport, 2015).

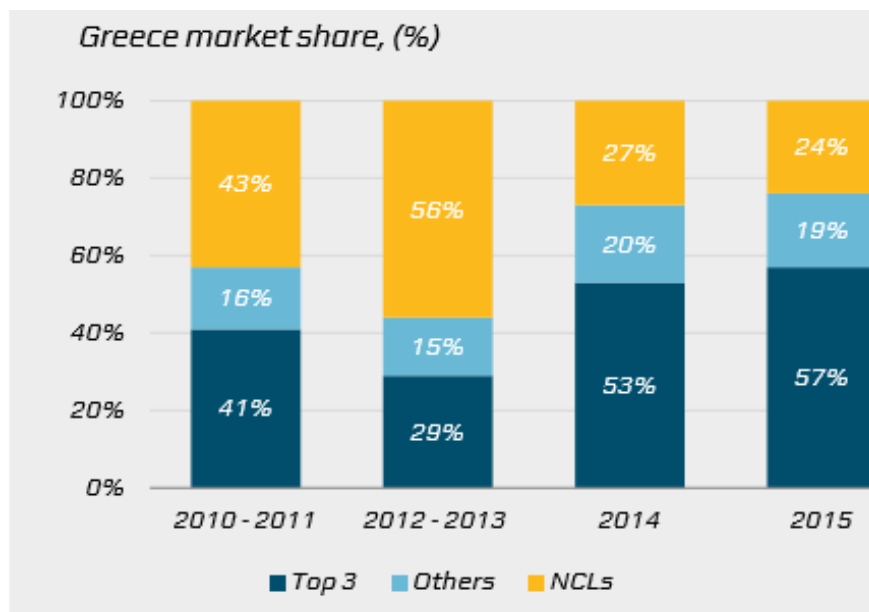
ΓΡΑΦΗΜΑ 4.7. Μερίδιο χωρητικότητας στην αγορά της Μεσογείου ανά συμμαχία



Πηγή: SeaIntel Maritime Analysis, Δεκέμβριος 2015

Το γράφημα 4.8. αναφέρεται αποκλειστικά στις εισαγωγές από την Άπω Ανατολή για την Ελλάδα και αποδεικνύει ότι ο ολοένα αυξανόμενος αριθμός συμμαχιών στον συγκεκριμένο εμπορικό διάδρομο έχει οδηγήσει στην αυξημένη συγκέντρωση της αγοράς μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων. Ως “Top 3” αναφέρονται οι τρεις μεγαλύτερες εταιρίες, Maersk Line, Mediterranean Shipping Company και Evergreen, οι οποίες αποτελούν μέλη κάποιας συμμαχίας, ως “NCLs” ( Non-conference Lines) οι εταιρείες που δεν συμμετέχουν σε κάποια συμμαχία, ενώ η λέξη “Others” αναφέρεται σε μικρότερες εταιρείες που δε έχουν χαρτογραφηθεί.

ΓΡΑΦΗΜΑ 4.8. Μερίδιο χωρητικότητας των εταιρειών στην αγορά από την Άπω Ανατολή για την Ελλάδα



Πηγή: Maersk Line, 2015

Μια σύντομη αναφορά στη δημιουργία αυτών των συμμαχιών γίνεται ακριβώς παρακάτω:

Συμμαχία 2M Alliance: Τον Ιούλιο του 2014, οι εταιρείες Maersk Line και Mediterranean Shipping Company ανακοίνωσαν συμφωνία Vessel Sharing Agreement διάρκειας 10 χρόνων για την από κοινού φόρτωση σε πλοία που εξυπηρετούσαν δρομολόγια μεταξύ Ασίας και Ευρώπης, Ευρώπης και Ανατολικής Ακτής των Ηνωμένων Πολιτειών Αμερικής και Ασίας και Ανατολικής και Δυτικής Ακτής των Ηνωμένων Πολιτειών της Αμερικής. Από τον Μάρτιο του 2015, η συμφωνία αυτή, γνωστή ως 2M, έγινε πραγματικότητα με την αξιοποίηση 185 πλοίων συνολικής χωρητικότητας 2,1 εκατομμυρίων TEUs. Τα 110 πλοία ανήκουν στην εταιρεία Maersk Line και τα 75 πλοία στην εταιρεία Mediterranean Shipping Company και δραστηριοποιούνται σε 21 διαδρόμους, προσεγγίζοντας 77 λιμένες. Τα πλοία που χρησιμοποιούνται για τη σύμπραξη συνεχίζουν να διοικούνται από την κάθε γραμμή ξεχωριστά, ενώ οι εταιρείες εκτελούν τις δικές τους λειτουργίες όσον αφορά την αποθήκευση των εμπορευματοκιβωτίων, το σχεδιασμό των ταξιδιών και τις λειτουργίες στο λιμάνι ξεχωριστά η μία από την άλλη (Maersk Line Announces Cooperation On the East-West Trades With MSC, Ιούλιος 2014)

Συμμαχία Ocean Three Alliance: Το Σεπτέμβριο του 2014, οι εταιρείες CMA CGM, China Shipping Container Lines (CSCL) και United Arab Shipping Company (UASC) δημιούργησαν μια συμμαχία ονόματι Ocean Three Alliance στο εμπόριο μεταξύ Ασίας και Ευρώπης, Ασίας και Μεσογείου και Ασίας και Ανατολικής ακτής των ΗΠΑ, μέσω του καναλιού του Σουέζ. Η συνολική χωρητικότητα των 195 πλοίων τους αγγίζει τα 1,9 εκατομμύρια TEUs, ενώ καλούν 101 λιμένες με 239 εβδομαδιαίες στάσεις (Business - Ocean Three: A new three-party alliance, 2015). Συγκεκριμένα, από την Ασία για τη Μεσόγειο, υπάρχουν τέσσερα εβδομαδιαία services: δύο για τη Μεσόγειο, ένα για την Αδριατική Θάλασσα και ένα για τη Μαύρη Θάλασσα (CMA CGM Signs Three Agreements on the Biggest Worldwide Maritime Trades with China Shipping Container Lines (CSCL) and United Arab Shipping Company (UASC), 2014).

Συμμαχία CKYHE: Το Φεβρουάριο του 2014, οι εταιρείες Cosco, K LINE, Yang Ming, Hanjin και Evergreen ανακοίνωσαν την ίδρυση μιας συμμαχίας για τη μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων στην αγορά μεταξύ Ασίας και Ευρώπης, συμπεριλαμβανομένης της λεκάνης της Μεσογείου. Η συμμαχία τέθηκε σε εφαρμογή τον Μάρτιο του 2014 (CKYHE Alliance to be Established: Evergreen to Join Existing Partners, 2014). Από τον Απρίλιο του 2015, η συμμαχία CKYHE διέθετε έξι services από την Ασία στην Ευρώπη (NE2/NE3/NE5-CEM/NE6/NE7/NE8-CES) και τρία services από την Ασία στη Μεσόγειο (MD1/MD2/ADR), τα οποία καλύπτουν τα λιμάνια της Βόρειας Ευρώπης, της Ανατολικής και Δυτικής Μεσογείου και της Αδριατικής (CKYHE Alliance to Reorganize Europe Service Network, 2015).

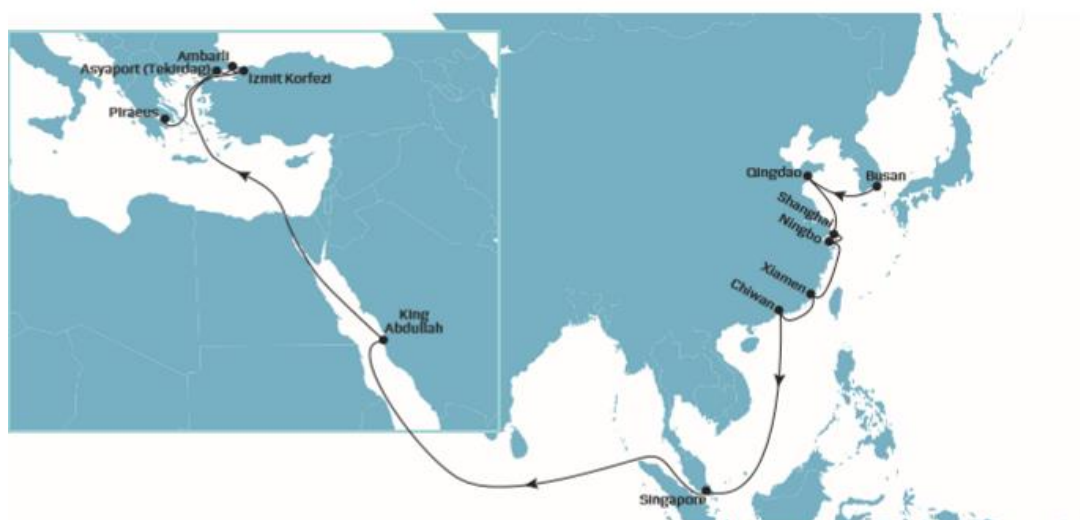
G6 Alliance: Η συμμαχία αυτή, που έγινε πραγματικότητα το 2012, αποτελείται από τις εταιρείες APL, MOL, Hyundai Merchant Marine, OOCL, NYK Line και Hapag-Lloyd και προέρχεται από την ένωση δύο άλλων συμμαχιών που προϋπήρχαν, της New World Alliance και της Grand Alliance. Η συμμαχία New World Alliance (TNWA) εγκαινιάστηκε το 1998 και αποτελείτο από την εταιρεία APL, με έδρα τις Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής, την εταιρεία MOL και την εταιρεία Hyundai Merchant Marine (HMM), με έδρα στη Νότια Κορέα (MOL Liner, 2015). Η συμμαχία Grand Alliance σχηματίστηκε το 1996 και αποτελείτο από τις εταιρείες Hapag-Lloyd, NYK και OOCL, με χωρητικότητα στόλου ίση με 400.000 TEUs (Hapag-Lloyd, History, 2014).

#### 4.4.3.2. ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ SERVICES ΑΠΟ ΤΗΝ ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ:

Κάποιες από τις εταιρείες που απαρτίζουν τις συμμαχίες που αναφέρθηκαν παραπάνω έχουν δικό τους service από την Ασία για την Ελλάδα, στο οποίο διαθέτουν δικά τους πλοία (vessel sharing agreement). Ωστόσο, υπάρχουν κάποιες άλλες εταιρείες που δεν διαθέτουν δικό τους service κι έτσι συνηθίζουν να φορτώνουν στα πλοία των άλλων services (slot sharing agreements), μέσω συμφωνιών για slot chartering.

AE15 ή Tiger service: Οι εταιρείες Maersk Line και Mediterranean Shipping Company διαθέτουν το δικό τους service, ονόματι AE15 για την εταιρεία Maersk Line και Tiger για την εταιρεία Mediterranean Shipping Company, με πλοία συνολικής χωρητικότητας 148.550 TEUs. Το service αυτό αφορά δέκα πλοία, μέσης χωρητικότητας 13.500 TEUs το καθένα, που ανήκουν όλα στην εταιρεία Mediterranean Shipping Company. Πάνω στα πλοία αυτά, φορτώνει επίσης η εταιρεία Hapag- Lloyd, μέλος της συμμαχίας G6, καταλαμβάνοντας μέρος του χώρου που έχει η εταιρεία MSC πάνω στα πλοία. Τα πλοία, όπως φαίνεται στην εικόνα 4.6, εκτελούν κατά την πορεία τους προς τα Δυτικά τη διαδρομή από την Ασία στη Μέση Ανατολή και αφού διέλθουν πρώτα από το Κανάλι του Σουέζ, έπειτα ανεβαίνουν στη Μαύρη Θάλασσα και τέλος κατεβαίνουν στη Μεσόγειο. Αφού προσεγγίσουν το λιμάνι του Πειραιά, κατευθύνονται και πάλι προς τα ανατολικά. Οι αναχωρήσεις του service αυτού πραγματοποιούνται σε εβδομαδιαία βάση από όλα τα βασικά λιμάνια της Άπω Ανατολής. (Bluewaterreporting, Ιανουάριος 2016

ΕΙΚΟΝΑ 4.6. Χάρτης 2M/ AE15 ή Tiger Service:



Πηγή: Maerskline , 2015

Σε αντίθεση με τη συμμαχία 2M, η συμμαχία CKYHE διαθέτει περισσότερα του ενός service από την Άπω Ανατολή για τον Πειραιά, όπως το MD1 ή PM1 service, το NE2 service, το NE7 service και το ADR service, τα οποία αναλύονται παρακάτω.

MD1 ή PM1 Service: Στο service αυτό διατίθενται 16 πλοία συνολικής χωρητικότητας 159.855 TEUs, ενώ η μέση χωρητικότητα κάθε πλοίου αγγίζει τα 10.000 TEUs. Ιδιοκτήτριες των πλοίων είναι οι εταιρείες Cosco, με οκτώ πλοία ολικής χωρητικότητας 79.709 TEUs, και Hanjin Shipping, με οκτώ πλοία ολικής χωρητικότητας 80.146 TEUs, ενώ πάνω σε αυτά φορτώνουν επίσης οι εταιρείες CMA CGM (AEGEX service), China Shipping Container Lines (AMX4 service), Evergreen( MD1 service), K-Line (MD1 service), UASC (AMC2 service), όλες μέλη της συμμαχίας Ocean Three Alliance και η Yang Ming (MD1 service). Τα πλοία στην εισαγωγή από την Άπω Ανατολή στην Μεσόγειο, και πιο συγκεκριμένα στην Ελλάδα, ξεκινούν από την Ασία και αφού διέλθουν από το κανάλι του Σουέζ καλούν το λιμάνι του Πειραιά. Και σε αυτό το service οι αναχωρήσεις από τα περισσότερα λιμάνια της Άπω Ανατολής λαμβάνουν χώρα σε εβδομαδιαία βάση. Η διαδρομή που ακολουθούν τα πλοία παρουσιάζεται στην εικόνα 4.7 (Bluewaterreporting, Ιανουάριος 2016).

ΕΙΚΟΝΑ 4.7. Χάρτης MD1 ή PM1 Service:



Πηγή: CMA CGM, Οκτώβριος 2015

NE2 service: Το service αποτελείται από δέκα πλοία συνολικής χωρητικότητας 139.850 TEUs. Ιδιοκτήτριες εταιρείες των πλοίων που συμμετέχουν στο service είναι η εταιρεία K-Line, με πέντε πλοία χωρητικότητας 69.350 TEUs, και η εταιρεία Yang Ming, με επίσης πέντε πλοία χωρητικότητας 70.500 TEUs. Η μέση χωρητικότητα του κάθε πλοίου ανέρχεται στα 13.985 TEUs. Στα εν λόγω πλοία φορτώνουν επίσης οι εταιρείες CMA

CGM ( FAL10 service), China Shipping Company (AEX12 service), μέλη της συμμαχίας Ocean Three Alliance, όπως επίσης και οι εταιρείες Cosco (NE2 service), Evergreen ( NE2 service), και Hanjin (NE2 service). Η συχνότητα των αναχωρήσεων από τα περισσότερα λιμάνια της Άπω Ανατολής ανέρχεται στις 7 μέρες. Τα πλοία καλούν το λιμάνι του Πειραιά, προερχόμενα από την Κίνα και διερχόμενα από το Κανάλι του Σουέζ, ενώ στη συνέχεια ανεβαίνουν στη Βόρεια Ευρώπη, όπου καλούν κατά σειρά τα λιμάνια του Rotterdam, του Felixstowe και του Hamburg, όπως φαίνεται στην εικόνα 4.8 (Bluewaterreporting, Ιανουάριος 2016).

ΕΙΚΟΝΑ 4.8. NE2 Service:



Πηγή: Evergreen, Οκτώβριος 2015

NE7 Service: Ένα ακόμα service, το οποίο αυτή τη φορά έχουν λανσάρει οι εταιρείες Cosco και Yang Ming, με ποσοστό αναλογίας πλοίων 43% έναντι 57%, στα οποία, ωστόσο, φορτώνουν και οι εταιρείες CMA CGM (FAL12 service), China Shipping Line ( AEX11 service), μέλη της συμμαχίας Ocean Three Alliance, όπως επίσης οι εταιρείες Evergreen ( NE7 service), Hanjin (NE7 service) και K-Line (NE7 service). Συνολικά, ο αριθμός των πλοίων του service ανέρχεται σε δέκα, από τα οποία τρία πλοία χωρητικότητας 39.276 TEUs ανήκουν στην εταιρεία Cosco, πέντε πλοία χωρητικότητας 70.500 στην εταιρεία Yang Ming, ενώ τα δύο πλοία διατίθενται είτε από την εταιρεία Cosco είτε από την εταιρεία Yang Ming αναλόγως με τις ανάγκες του service. Η μέση χωρητικότητα κάθε πλοίου ανέρχεται στα 10.978 TEUs. Τα πλοία αναχωρούν από τα λιμάνια της Άπω Ανατολής σε εβδομαδιαία βάση και καλούν το λιμάνι του Πειραιά, αφού διέλθουν από το Κανάλι του Σουέζ. Στη συνέχεια ανεβαίνουν στη Βόρεια Ευρώπη,



όπου καλούν με σειρά τα λιμάνια του Hamburg, του Rotterdam και της Antwerp. Η διαδρομή αυτή παρουσιάζεται στην εικόνα 4.9 (Bluewaterreporting, Ιανουάριος 2016).

ΕΙΚΟΝΑ 4.9. NE7 Service:

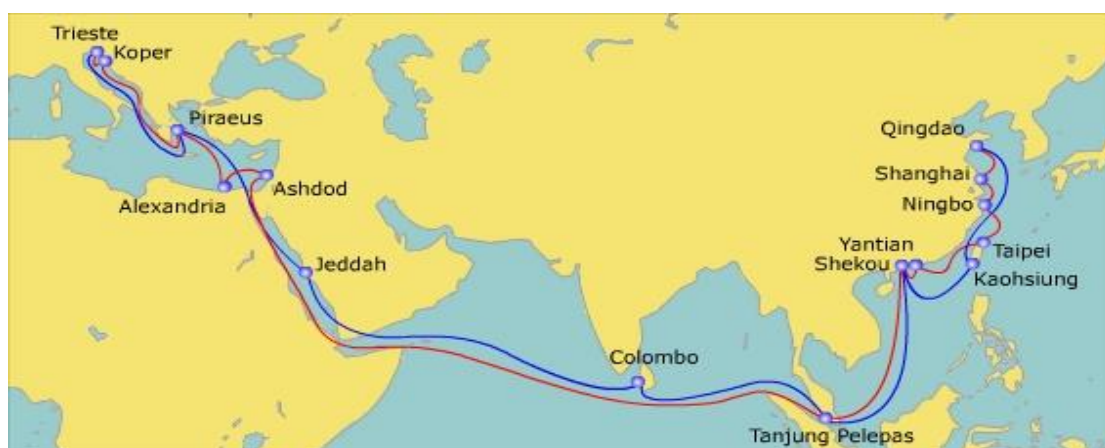


Πηγή: Evergreen , Οκτώβριος 2015

ADR Service: Βασική εταιρεία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων που χρησιμοποιεί το service αυτό είναι η εταιρεία Evergreen, η οποία συμμετέχει με 10 πλοία συνολικής χωρητικότητας 78.632 TEUs. Στο service αυτό φορτώνουν επιπλέον οι εταιρείες Cosco(ADR service), Hanjin Shipping ( AND service), K- Line ( ADR service), MOL ( UAM service), όλες μέλη της συμμαχίας G6 Alliance, και η εταιρεία Yang Ming( ADR service). Η μέση χωρητικότητα κάθε πλοίου ανέρχεται σε 7.863 TEUs. Κάθε πλοίο, κατά την πορεία του από την Ανατολή προς τη Δύση ξεκινάει από την Ασία, συνεχίζει στη Μέση Ανατολή, όπου καλεί το λιμάνι του Ashdod και έπειτα προσεγγίζει τον Πειραιά. Στη συνέχεια, ανεβαίνει στην Ιταλία, όπου και καλεί τα λιμάνια της Trieste και του Κορε, και μετά συνεχίζει και πάλι Ανατολικά με την εξαγωγή. Η πορεία αυτή αναπαρίσταται στην εικόνα 4.10 (Bluewaterreporting, Ιανουάριος 2016).



ΕΙΚΟΝΑ 4.10. ADR Service:



Πηγή: Evergreen, 2015

Στον αντίποδα των εταιρειών που διατηρούν κοινά services με απευθείας προσεγγίσεις στο λιμάνι του Πειραιά έρχεται η εταιρεία ZIM, η οποία δεν ανήκει σε κάποια συμμαχία, ενώ διαθέτει δικό της service για το λιμάνι του Πειραιά, γνωστό ως AME.

AME Service: Το service απαρτίζεται από εννέα πλοία, με μέση χωρητικότητα ίση με 6.951 TEUs. Τα πλοία αναχωρούν από τα λιμάνια της Άπω Ανατολής σε εβδομαδιαία βάση, ενώ το λιμάνι του Πειραιά εξυπηρετείται με μεταφόρτωση στο λιμάνι της Haifa, στο Ισραήλ. Στην εικόνα 4.11 παρουσιάζεται το service από την Άπω Ανατολή μέχρι το λιμάνι της Haifa (Bluewaterreporting, Ιανουάριος 2016).

ΕΙΚΟΝΑ 4.11. AME Service:



Πηγή: ZIM, 2015

Εξαιτίας του διαφορετικού αριθμού λιμένων που προσεγγίζουν τα πλοία του κάθε service στο ταξίδι τους από την Άπω Ανατολή για την Ελλάδα, οι χρόνοι ταξιδιού μεταξύ των services διαφέρουν σε μικρό ή σε μεγάλο βαθμό. Στον πίνακα 4.11 παρουσιάζεται ο χρόνος ταξιδιού των πλοίων του κάθε service από τα βασικά λιμάνια της Άπω Ανατολής μέχρι το λιμάνι του Πειραιά.

ΠΙΝΑΚΑΣ 4.11. Χρόνος ταξιδιού ανά service από τα βασικότερα λιμάνια της Άπω Ανατολής

<b>Direct Piraeus calls</b>	<b><u>ML/MSC</u></b>	<b><u>PM1 / MD1</u></b>	<b><u>NE7</u></b>	<b><u>ADR</u></b>	<b><u>NE2</u></b>	<b><u>AME</u></b>
Kaohsiung	34	26	-	-	20	46
Qingdao	33	27	-	32	-	43
Busan	37	29	29	32	-	43
Kwangyang	36	-	25	-	-	46
Shanghai	30	24	22	30	-	37
Xingang	43	31	-	34	-	-
Ningbo	29	23	24	29	-	35
Dalian	40	30	27	35	-	44
Xiamen	27	27	20	29	29	40
Chiwan	26	38	28	-	-	-
Da Chan Bay	-	-	-	-	-	32
Hong Kong	29	21	21	25	25	39
Yantian	-	20	-	25	15	28
Shekou	-	19	23	24	-	-
Taipei	-	-	31	27	23	-
Tanjung Pelepas	25	-	19	19	-	-
Singapore	21	14	14	29	14	-
Port Kelang	26	18	21	-	16	27

Πηγή: Shipping Lines Sites, 2015

Όπως γίνεται αντιληπτό, ο χρόνος ταξιδιού από κάποια λιμάνια της Άπω Ανατολής μπορεί να είναι μικρότερος για κάποια services, τα οποία ωστόσο να έχουν μεγαλύτερο χρόνο ταξιδιού από κάποια άλλα λιμάνια σε σχέση με τα άλλα services. Έτσι, για

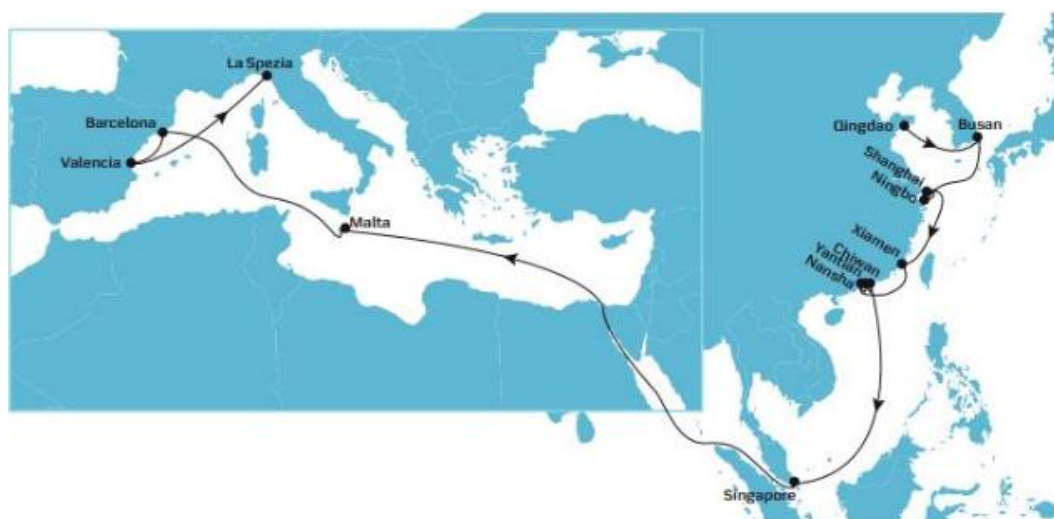
παράδειγμα το service ADR έρχεται σε 19 μέρες από το λιμάνι του Tanjung Pelepas, δηλαδή σε 6 μέρες λιγότερες από το service 2M, ενώ έχει κατά πολύ μεγαλύτερο χρόνο ταξιδιού από το λιμάνι της Singapore σε σχέση με το service 2M (29 μέρες συγκριτικά με τις 21 μέρες που κάνουν τα πλοία του 2M).

Ωστόσο, όλα τα παραπάνω services αφορούν την εισαγωγή από την Άπω Ανατολή για το λιμάνι του Πειραιά. Ως επί τω πλείστον, η εισαγωγή στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης γίνεται με μεταφόρτωση των εμπορευματοκιβωτίων στο λιμάνι του Πειραιά, τα οποία στη συνέχεια μεταφέρονται με μικρότερα πλοία, ή ακόμα και με το σιδηρόδρομο, στη Θεσσαλονίκη, επομένως η χωρητικότητα δεν αυξάνεται εξαιτίας της ύπαρξης επιπλέον services για το λιμάνι της Θεσσαλονίκης.

Εξαιρέση αποτελούν οι εταιρείες Maersk Line και CMA CGM, για τις οποίες η μεταφορά των εμπορευματοκιβωτίων από την Άπω Ανατολή στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης γίνεται με μεταφόρτωση στο λιμένα του Marsaxlokk , που βρίσκεται στη Μάλτα. Για την προώθηση των εμπορευματοκιβωτίων από το λιμάνι της Μάλτας στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης, οι δύο εταιρείες χρησιμοποιούν πλοία, στα οποία μάλιστα φορτώνουν από κοινού. Παρακάτω παρουσιάζονται αναλυτικότερα τα δύο αυτά services.

Η εταιρεία Maersk Line χρησιμοποιεί το κοινό service με την MSC, service AE11, όπως το ονομάζει η ίδια, ή Jade, όπως το ονομάζει η εταιρεία Mediterranean Shipping Company. Στο service απασχολούνται έντεκα πλοία, όλα της MSC, με συνολική χωρητικότητα ίση με 146.648 TEUs. Τα πλοία έχουν ως αφετηρία τα λιμάνια της Κίνας, στη συνέχεια καλούν το λιμάνι της Σιγκαπούρης και μετά προσεγγίζουν το λιμάνι του Marsaxlokk, όπως φαίνεται στην εικόνα 4.12 (Bluewaterreporting, Ιανουάριος 2016). Τα εμπορευματοκιβώτια μεταφορτώνονται σε πλοίο μικρότερου μεγέθους με προορισμό το λιμάνι της Θεσσαλονίκης ( Maerskline,2015).

ΕΙΚΟΝΑ 4.12. AE11 ή Jade Service:



Πηγή: Maerskline, 2015

Επιπλέον, η εταιρεία CMA CGM χρησιμοποιεί το service MEX 1. Το service αυτό είναι εβδομαδιαίο και εξυπηρετείται από 11 πλοία της ίδιας της εταιρείας CMA CGM. Τα πλοία έχουν μέση χωρητικότητα ίση με 9.282 TEUs, ενώ πάνω σε αυτά φορτώνουν και οι εταιρείες ANL, Cosco, China Shipping και UASC (Bluewaterreporting, Ιανουάριος 2016). Η διαδρομή που ακολουθούν τα πλοία μέχρι τη Μάλτα αναπαρίσταται στην εικόνα 4.13.

ΕΙΚΟΝΑ 4.13. MEX 1 Service:



Πηγή: CMA CGM, 2015

Επιπλέον, οφείλει να σημειωθεί ότι η εταιρεία Mediterranean Shipping Company προσεγγίζει σε μηνιαία βάση και τα λιμάνια του Βόλου και του Ηρακλείου, στα οποία τα

εμπορευματοκιβώτια μεταφέρονται με μικρότερα πλοία με μεταφόρτωση από το λιμάνι του Πειραιά (Mediterranean Shipping Company, 2015).

Είναι γεγονός ότι αν κάθε εταιρεία χρησιμοποιούσε δικά της πλοία για τις μεταφορές που συντελούνται στο συγκεκριμένο εμπορικό διάδρομο, η χωρητικότητα θα ήταν πολύ μεγαλύτερη της εφιστάμενης, και τα πράγματα θα ήταν πολύ χειρότερα όσον αφορά τα επίπεδα ναύλων και τα κόστη που θα προκύπταν.

Αξίζει να σημειωθεί ότι οι εταιρείες APL, Hyundai, OOCL και NYK Line που αποτελούν μέλη της συμφωνίας G6 Alliance, δεν συμμετέχουν σε κάποιο service από αυτά που καλούν την Ελλάδα και για το λόγο αυτό δεν αναφέρθηκαν στην προηγούμενη ενότητα, όπου έγινε μια σύντομη αναφορά στις εταιρείες που δραστηριοποιούνται στις εισαγωγές από την Άπω Ανατολή στην Ελλάδα.

Επιπλέον πληροφορίες για το κάθε service υπάρχουν στο παράρτημα στο τέλος της παρούσας εργασίας.

#### 4.4.3.3. ΣΥΓΧΩΝΕΥΣΕΙΣ ΤΩΝ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΩΝ SERVICES:

Τον Οκτώβριο του 2015, οι εταιρείες Maersk Line και Mediterranean Shipping Company ανακοίνωσαν την άρση του service από την Ασία στη Μαύρη Θάλασσα. Η απόφαση αυτή ήταν απόρροια της χαμηλής ζήτησης που είχε το service αυτό. Έτσι, από τις αρχές Νοεμβρίου, τα λιμάνια που καλούσε το service AE3, εξυπηρετούνται από το service AE15, το service που καλεί και το λιμάνι του Πειραιά. Έτσι, πλέον τα πλοία του service AE15 καλούν κάποια βασικά λιμάνια της Τουρκίας, ενώ κάποια δευτερεύοντα εξυπηρετούνται με μικρότερα πλοία. Η συγχώνευση των δύο αυτών services, AE3 και AE15, μείωσε το στόλο κατά εννέα πλοία με συνολική χωρητικότητα ίση με 5.500 TEUs (2M Alliance Cancel Direct Asia-Black Sea Service, 2015).

#### 4.4.3.4. BLANK SAILINGS:

Όπως αναφέρθηκε στο κεφάλαιο 1, κύριο χαρακτηριστικό της ναυτιλίας τακτικών γραμμών, που την διαφοροποιεί από την tramp ναυτιλία, είναι η συχνότητα και η τακτικότητα των δρομολογίων, τα οποία συνήθως λαμβάνουν χώρα σε εβδομαδιαίο επίπεδο.

Ωστόσο, πολλές φορές οι εταιρείες μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων αποφασίζουν να ακυρώσουν κάποια δρομολόγια με σκοπό τη μείωση της χωρητικότητας. Αυτό σημαίνει

ότι ένας αριθμός λιμένων δεν θα εξυπηρετηθούν κάποια συγκεκριμένη εβδομάδα και τα εμπορευματοκιβώτια θα φορτωθούν στο πλοίο της επόμενης εβδομάδας (Daniel Sanchez M., 2015). Αυτή η τακτική, γνωστή ως blank sailings, εφαρμόζεται κυρίως τις περιόδους της μειωμένης ζήτησης χώρου στα πλοία. Με αυτόν τον τρόπο οι εταιρείες καταφέρνουν να προσαρμόσουν τα επίπεδα της προσφερόμενης ποσότητας χώρου στα πλοία στα αντίστοιχα της ζητούμενης ποσότητας. Ωστόσο, η συγκεκριμένη τακτική, εκτός από το να μειώνει τη συνολική χωρητικότητα, προκαλεί διακυμάνσεις στους χρόνους μεταφοράς των εμπορευματοκιβωτίων (Michael Thirgood, 2013).

Η τακτική των blank sailings έχει ευρεία εφαρμογή στη διαδρομή από την Άπω Ανατολή για την Ευρώπη, κυρίως κατά τις εβδομάδες των μεγάλων εορτών της Κίνας, όπως το “Golden Week” και το “Chinese New Year”. Έτσι, οι γραμμές που έχουν τακτικά δρομολόγια από την Κίνα για τη Δύση, σταματούν τις εξαγωγές κατά τη διάρκεια των εορτών αυτών εξαιτίας της εποχικής έλλειψης ζήτησης (Daniel Sanchez M., 2015). Για παράδειγμα, το 2012 κατά τη διάρκεια της Golden Week, η συνολική χωρητικότητα στις διαδρομές από την Ασία για την Ευρώπη μειώθηκε κατά περίπου 63.000 TEUs ή κατά 25% (Carriers to Blank sailings for China’s Golden Week, 2014). Εκτός από τις δύο αυτές εορτές που πλέον τα blank sailings είναι καθιερωμένα, οι εταιρείες μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων αποφάσισαν να ακολουθήσουν τη συγκεκριμένη τακτική σε όλες τις περιόδους μειωμένης ζήτησης.

Από την άλλη πλευρά, η αξιοποίηση όλο και μεγαλύτερων πλοίων, με σκοπό την εκμετάλλευση των οικονομιών κλίμακας, συνεπάγεται ότι οι εταιρείες μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων θα έχουν μικρότερη ευελιξία στον καθορισμό των blank sailings. Μια έρευνα που διεξήχθη για τις εβδομάδες από το Μάρτιο του 2013 έως τον Απρίλιο του 2015 και αφορούσε τις εισαγωγές από την Ασία στη Βόρεια Ευρώπη, εξαιρουμένων των εβδομάδων Golden Week και Chinese New Year, έδειξε ότι κατά τις εβδομάδες αυτές υπήρξαν 95 blank sailings. Από αυτά, μόνο το 16% αφορούσε ακύρωση δρομολογίων μεγάλων σε χωρητικότητα πλοίων. Βάση της ίδιας έρευνας, από τις εταιρείες μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, τα services 2M και CKYHE ακύρωσαν δρομολόγια που αφορούσαν μόνο μικρά σε χωρητικότητα πλοία, ενώ τα μέλη της συμμαχίας G6 ακύρωσαν δρομολόγια που εκτελούνταν από μεγάλα σε χωρητικότητα πλοία σε ποσοστό 33%. Επιπλέον, οι εταιρείες China Shipping και United Arab Shipping Co ακύρωσαν δρομολόγια που αφορούσαν μεγάλα σε χωρητικότητα πλοία σε ποσοστό 63%.

Καθώς περνούν τα χρόνια και που όλο και περισσότερα ultra large container vessels παραδίδονται, με σκοπό να αξιοποιηθούν κυρίως σε μεγάλους διαδρόμους όπως αυτός που ενώνει την Άπω Ανατολή με τη Δύση, οι εταιρείες θα αντιμετωπίζουν ολοένα και μεγαλύτερα προβλήματα στην προσαρμογή της χωρητικότητας με την τακτική των blank sailings (James Baker, 2015).

#### 4.4.3.5. SLOW STEAMING:

Στα χρόνια πριν το 2008, η ναυτιλία τακτικών γραμμών είχε την τάση να κατασκευάζει πλοία που έπλεαν με όλο και μεγαλύτερη ταχύτητα. Τα ταχύτερα πλοία είχαν σχεδιαστεί έτσι ώστε να πλέουν με ταχύτητα 25 κόμβων, με αποτέλεσμα οι χρόνοι μεταφοράς των εμπορευμάτων να μειώνονται.

Το 2008, οι εταιρείες μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων εξετάζοντας ένα πλήθος παραγόντων που επηρεάζονται από την ταχύτητα των πλοίων, αποφάσισαν την μείωση της εμπορικής τους ταχύτητας (Review of Maritime Transport, 2015). Η τακτική αυτή, γνωστή ως slow steaming, βρίσκει ευρεία εφαρμογή εξαιτίας των οφελών που αποκομίζουν οι πλοιοκτήτες. Συγκεκριμένα, όσον αφορά την αγορά των εμπορευματοκιβωτίων, ένα τυπικό πλοίο μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων είναι δυνατόν να πλέει με 24 κόμβους την ώρα, το οποίο αντιπροσωπεύει 85% -90% της δυναμικότητας της μηχανής. Η μείωση της ταχύτητας σε 21 κόμβους την ώρα αντιπροσωπεύει το "slow steaming", ενώ η μείωση της ταχύτητας σε 18 κόμβους την ώρα είναι γνωστή ως "super slow steaming". Η τεχνική που συνήθως επικρατεί μεταξύ των δύο είναι το slow steaming (Joey van Elswijk, 2011)

Παρόλο που δεν αποτελεί την κύρια αιτία για τη μείωση της ταχύτητας πλεύσης των πλοίων, το slow steaming συντελεί στη μείωση της προσφοράς χώρου στα πλοία καθώς επιτρέπει στις εταιρείες τακτικών γραμμών να απορροφούν την υπερβάλλουσα χωρητικότητα σε περιόδους μειωμένης ζήτησης. Κατά τη διάρκεια των ετών 2009 και 2010, οι ναυτιλιακές εταιρείες παρέλαβαν πλοία, η παραγγελία των οποίων είχε λάβει μέρος πριν την κρίση, με αποτέλεσμα η παγκόσμια μεταφορική χωρητικότητα να διπλασιαστεί. Το 2012, σχεδόν 5% του παγκόσμιου στόλου στην αγορά των εμπορευματοκιβωτίων έμεναν αδρανή εξαιτίας της μειωμένης ζήτησης. Είναι χαρακτηριστικό ότι από τον Ιανουάριο του 2014 μέχρι τον Ιανουάριο του 2015, παρά την παγκόσμια κρίση, ο παγκόσμιος στόλος αυξήθηκε κατά 3,5% ( Review of Maritime Transport, 2015). Υπολογίζεται ότι το 4% του διαθέσιμου στόλου θα μπορούσε να

απορροφηθεί αν οι ναυτιλιακές εταιρείες εφάρμοζαν την τεχνική του super slow steaming (Michael Maloni, Jomon Aliyas Paul and David M Gligor, 2013).

Ωστόσο, την εποχή που οι εταιρείες μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων αποφάσισαν την εφαρμογή της τακτικής αυτής το κυριότερο όφελος των πλοιοκτητών ή των διαχειριστών πλοίων ήταν η μείωση του κόστους, που συνεπάγεται η εξοικονόμηση καυσίμων και η εναρμόνιση με τη νομοθεσία για ένα καθαρό περιβάλλον. Αξίζει να σημειωθεί ότι στα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων το κόστος καυσίμων αποτελεί το μισό του συνολικού λειτουργικού κόστους και συνεπώς οι αλλαγές στις τιμές των καυσίμων επηρεάζουν σημαντικά το μέσο κόστος μεταφοράς ανά TEU. Επιπλέον, τα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων εκπέμπουν περισσότερα αέρια που συντελούν στη επιδείνωση του φαινομένου του θερμοκηπίου από ότι τα υπόλοιπα είδη πλοίων, δημιουργώντας 270 εκατομμύρια τόνους αερίων το χρόνο.

Σήμερα, με τις τιμές του πετρελαίου στα ύψη και δεδομένης της υπερβάλλουσας χωρητικότητας που υφίσταται ο κλάδος της μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, όλες οι εταιρείες τακτικών γραμμών έχουν υιοθετήσει την τακτική του slow steaming, η οποία, όπως φαίνεται, αποτελεί ένα φαινόμενο που ήρθε για να μείνει (Joey van Elswijk, 2011). Εξάλλου, η τακτική αυτή φαίνεται ότι αποδίδει καθώς 2,5 εκατομμύρια TEUs της παγκόσμιας χωρητικότητας έχουν απορροφηθεί (Clarksons Research, 2015a).



## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5

### ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ – ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΓΙΑ ΠΕΡΑΙΤΕΡΩ ΕΡΕΥΝΑ

Ο κλάδος της μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων έχει υποστεί σημαντικές δομικές αλλαγές. Η καινοτομία που συντελέστηκε στο συγκεκριμένο κλάδο, ξεκινώντας από την εφεύρεση των εμπορευματοκιβωτίων για τη μεταφορά γενικού φορτίου, έχει δημιουργήσει περισσότερες ευκαιρίες για την εκμετάλλευση των οικονομιών κλίμακας που χαρακτηρίζουν τον κλάδο. Η παγκοσμιοποίηση της οικονομίας έχει αυξήσει τη σημαντικότητα της παρουσίας των εταιρειών που μεταφέρουν εμπορευματοκιβώτια σε παγκόσμιο επίπεδο.

Η τεράστια απήχηση που είχε το εμπορευματοκιβώτιο ως τρόπος μεταφοράς εμπορευμάτων οδήγησε νέες εταιρείες να εισέλθουν στον κλάδο. Με την εισαγωγή των νέων εταιρειών, επιπλέον πλοία αξιοποιήθηκαν στον εν λόγω κλάδο. Σε αυτά ήρθε να προστεθεί ο γιγαντισμός των πλοίων, που οδήγησε σε ολοένα και αυξανόμενη χωρητικότητα. Παρά την αυξανόμενη ζήτηση για μεταφορές με εμπορευματοκιβώτια, η προσφερόμενη χωρητικότητα ξεπερνούσε κάθε προσδοκία και ήταν αδύνατο να καλυφθεί.

Ο διάδρομος που πλήχθηκε περισσότερο από την αυξημένη χωρητικότητα ήταν αυτός που ξεκινούσε από την Άπω Ανατολή, το κέντρο των παραγωγικών δραστηριοτήτων με προέλευση προς όλον τον κόσμο. Οι εταιρείες μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, προσβλέποντας στα τεράστια κέρδη που ο συγκεκριμένος εμπορικός διάδρομος απέδιδε, παράγγελλαν ολοένα και μεγαλύτερα πλοία, τόσο για να καλύψουν τη ζήτηση, όσο και για να καρπωθούν τα οφέλη των οικονομιών κλίμακας.

Όσο τα χρόνια περνούσαν το φαινόμενο της υπερπροσφοράς χώρου γινόταν ολοένα και πιο έντονο. Από το 2008, το φαινόμενο άρχισε να κορυφώνεται, καθώς η παγκόσμια οικονομική κρίση οδήγησε σε μείωση της ζήτησης για εισαγωγές σε παγκόσμιο επίπεδο.

Οι εταιρείες μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, εξαιτίας της κατάστασης άρχισαν να εφαρμόζουν διάφορες μεθόδους για τη μείωση της υπερβάλλουσας χωρητικότητας. Ωστόσο, οι μέθοδοι των blank sailings και του slow steaming είναι λιγότερο διαδεδομένες, καθώς δεν αποτελούν καταλυτικούς παράγοντες αντιμετώπισης της υπερπροσφοράς χώρου στα πλοία.

Ο πιο καταλυτικός παράγοντας είναι οι διαφόρων μορφών συνεργασίες και οι συγχωνεύσεις, τα κοινά services και οι συγχωνεύσεις τους. Οι εταιρείες μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων κατέληξαν σε στρατηγικές συμμαχίες, κοινοπραξίες και διασκέψεις με σκοπό να ελέγξουν την προσφορά χώρου. Αυτές οι εναλλακτικές μορφές συνεργασίας, κυρίως οι κοινοπραξίες, παρέχουν στις εταιρείες μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων ευελιξία στο να προσαρμόζουν την χωρητικότητα στα επίπεδα της ζήτησης για χώρο. Αυτή τη στιγμή η αγορά χαρακτηρίζεται από ένα περίπλοκο δίκτυο συμφωνιών για συνεργασία, με τέσσερις μεγάλες συμμαχίες που αποτελούνται από τις μεγαλύτερες εταιρείες μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, να κατέχουν ένα σημαντικό μερίδιο της αγοράς.

Παρά τη δημιουργία των διαφόρων μορφών συμμαχιών, προς το παρόν η προσφερόμενη χωρητικότητα συνεχίζει να είναι πολύ πιο αυξημένη από τη ζήτηση για χώρο στα πλοία, γεγονός που γίνεται αντιληπτό από τις μεγάλες διακυμάνσεις στα επίπεδα των ναύλων. Δυστυχώς, οι παραδόσεις πλοίων, τα οποία είχαν παραγγελθεί πριν την οικονομική κρίση, συνεχίζουν να υφίστανται και αυτό επιδεινώνει τη θέση των εταιρειών που βρίσκονται εντός του κλάδου. Από την άλλη πλευρά, τα τελευταία χρόνια οι παραγγελίες πλοίων έχουν μειωθεί σημαντικά ενώ παλαιότερα πλοία, μη αποδοτικά, αποσύρονται.

Το σίγουρο είναι ότι υπάρχει ακόμα πολύς δρόμος μέχρι η προσφορά να επανέλθει σε φυσιολογικά επίπεδα. Στην πραγματικότητα, είναι πολύ πιθανόν αυτό να μην συντελεστεί ποτέ πλήρως. Παρόλα αυτά, είναι φανερό ότι οι προσπάθειες από μέρους των εταιρειών για μια πιο σταθερή αγορά συνεχίζονται.

Μία τέτοια προσπάθεια εντοπίστηκε στα τέλη του 2015. Κατά την περίοδο εκπόνησης της παρούσας διπλωματικής εργασίας, ανακοινώθηκε η συγχώνευση των εταιρειών Cosco και China Shipping Lines.

Σύμφωνα με την εταιρεία Cosco, η συγχώνευση θα δημιουργήσει μία από τις μεγαλύτερες εταιρείες μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων σε παγκόσμιο επίπεδο, με το στόλο να ανέρχεται σε 288 πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων και τη συνολική χωρητικότητα να προσεγγίζει τα 1,6 εκατομμύρια TEUs.

Οι διαδικασίες της συγχώνευσης ξεκίνησε στις αρχές του 2016 και θα έχουν ολοκληρωθεί μέχρι τις αρχές του 2017.

Όπως έχουμε ήδη αναφέρει η εταιρεία China Shipping Lines αποτελεί μέλος της συμμαχίας Ocean Three Alliance, ενώ η εταιρεία Cosco αποτελεί μέλος της συμμαχίας CKYHE Alliance. Επομένως, οι επιστήμονες που ασχολούνται με τον κλάδο της μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων περιμένουν αλλαγές τόσο στη δομή των στρατηγικών συμμαχιών, όσο και στη δομή των services, με τη συνολική χωρητικότητα να αλλάζει σημαντικά μετά την πλήρη εισχώρηση της εταιρείας China Shipping Lines στην εταιρεία Cosco.

Ωστόσο, η συγχώνευση αυτή δεν επαρκεί για να αλλάξει εξ ολοκλήρου τα δεδομένα. Οι εταιρείες που δραστηριοποιούνται στον κλάδο της μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων οφείλουν να λάβουν ραγδαία μέτρα για τη μείωση της χωρητικότητας, τόσο σε παγκόσμιο επίπεδο, όσο και για τον εμπορικό διάδρομο από την Άπω Ανατολή στην Ελλάδα, που μελετάται στην παρούσα διπλωματική εργασία. Διαφορετικά, τα ναύλα θα συνεχίσουν να βρίσκονται σε πολύ χαμηλά επίπεδα, με αποτέλεσμα πολλές εταιρείες να αδυνατούν να καλύψουν το μακροχρόνιο μέσο κόστος τους και να εξέρχονται από τον κλάδο.

Καταλήγοντας τα κύρια βήματα για τη μείωση της υπερπροσφοράς χώρου στα πλοία από την Άπω Ανατολή για την Ελλάδα που πρέπει να ακολουθηθούν είναι τα εξής:

1. Απόσυρση των παλαιότερων, λιγότερο αποδοτικών πλοίων που δεν συνάδουν και με τη νομοθεσία για ένα καθαρό περιβάλλον
2. Αναστολή της παραγγελίας των νεότεριων πλοίων από τις εταιρείες μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων
3. Μείωση των δρομολογίων καθώς οι περισσότερες εταιρείες εξυπηρετούν τα λιμάνια της Άπω Ανατολής σε εβδομαδιαία βάση. Τα δρομολόγια μπορούν να παραμείνουν σε τακτική βάση αλλά να ελαττωθούν σε ένα ανά δύο βδομάδες
4. Συγχωνεύσεις services
5. Εφαρμογή του slow steaming και του super slow steaming, ώστε να αυξηθεί ο χρόνος ταξιδιού κάθε μεμονωμένου πλοίου
6. Blank sailings σε περιπτώσεις όπου η ζήτηση είναι πολύ πιο μειωμένη από τα φυσιολογικά επίπεδα

## **ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ**

### **Ελληνόγλωσση Βιβλιογραφία:**

Γ.Π. Βλάχος (2011), “Ναυτιλιακή Οικονομία”, Πανεπιστήμιο Πειραιώς, Εκδόσεις: Σταμούλης, Αθήνα

Μανουσαρίδου Αικατερίνη (2010), Εξαγορές και Συγχωνεύσεις: Μελέτη Περίπτωσης: Ο Τραπεζικός Κλάδος Στην Ελλάδα, Πανεπιστήμιο Οικονομικών και Κοινωνικών Επιστημών Μακεδονίας, σελ 8

Πανέρας Αναστάσιος (2014), “Διαχείριση και Επεξεργασία Νερού Έρματος Πλοίου”, Τεχνολογικό Εκπαιδευτικό Ίδρυμα Κρήτης, Κρήτη

Σιμοπούλου Όλγα (2014), “Η πολιτική ανταγωνισμού της Ευρωπαϊκής Ένωσης στις ναυτιλιακές αγορές”, Πειραιάς, Εκδόσεις: Πανεπιστήμιο Πειραιώς

### **Ξενόγλωσση βιβλιογραφία:**

Alen Jugović, Nikša Komadina, Ana Perić Hadžic (2015), “Factors Influencing the Formation of Freight Rates on Maritime Shipping Markets”, Scientific Journal of Maritime Research, Faculty of Maritime Studies Rijeka

Brian J. Cudahy (2006), “The Containership Revolution: Malcom McLean’s 1956 Innovation Goes Global”, World Shipping Council

Charles Whiddington, Nicholas Pimlott, John Cassels (2009), “ EC Competition Law: Article 81 and article 82”, Field Fisher Waterhouse Publishing, London

D.Shneerson (1972), “The Structure of Liner Freight Rates: A Comparative Route Study”, Department of Economics, University of Haifa

Elhanan Helpman (1981), “International Trade In The Presence Of Product Differentiation Economies of Scale and Monopolistic Competition: A Chamberlin-Heckscher-Ohlin approach”, Journal of International Economics, North-Holland Publishing Company

Francesco Munari (2012), “Competition in Liner Shipping”, Springer Publishing Company, Berlin

Hercules E. Haralampides (2004), “Determinants of Price and Price Stability in Liner Shipping”, Workshop on the Industrial Organization of Shipping and Ports, Singapore

Konstantinos G. Gkonis, Harilaos N. Psaraftis (2010), “Some key variables affecting liner shipping costs”, School of Naval Architecture and Marine Engineering, National Technical University of Athens, Athens

Kunyou Pan, Youhui Cao, Shuangbo Liang, Hongyan Wei (2013), “New tendency of Chinese container port system: 1998–2010”, Springer Publishing Company, China

James Baker (2015), “Large vessels threaten liner operator flexibility”, Article in Lloydlist

Joey van Elswijk (2011), “Slow Steaming in The Liner Shipping Industry: To what extend is slow steaming in the liner shipping industry economically justified?”, Faculty of Economics and Business Urban, Port and Transport Economics, Naaldwijk

J. E. Davies (1983), “An Analysis of Cost and Supply Conditions in the Liner Shipping Industry”, The Journal of Industrial Economics, Canada

J.O. Jansson and D. Shneerson (1987), “Liner Shipping Economics”, Chapman and Hall Ltd Publication, London

Kevin Tierney, (2015), “Optimizing Liner Shipping Fleet Repositioning Plans”, Springer International Publishing Switzerland

Laura Dragomir(2011), “Vertical and Horizontal Integration in the Maritime Industry: The Impact of the Financial Crisis”, Erasmus School of Economics, Rotterdam

Martin Stopford (2009), “Maritime Economics: Third Edition”, Routledge Publication, New York

Michael Maloni, Jomon Aliyas Paul and David M. Gligor (2013), “Slow steaming impacts on ocean carriers and shippers”, Maritime Economics & Logistics, Macmillan Publishers Ltd.

Michael Thirgood (November 2013), “Will 20% of Shipping Capacity Disappear From China? What You Need to Know About Blank Sailings”, Article in BCR

Olaf Merk, Bénédicte Busquet and Raimonds Aronietis (2015), The Impact of Mega-Ships: Case-Specific Policy Analysis, OECD

Organisation for Economic Co-operation and Development, Directorate for Financial and Enterprise Affairs Competition Committee (June 2015), “Competition Issues in Liner Shipping”, Working Party No. 2 on Competition and Regulation, France

Photis M Panayides, Robert Wiedmer (2011), “Strategic alliances in container liner shipping, Department of Commerce, Finance and Shipping, Faculty of Management and Economics, Cyprus University of Technology

Walter Nicholson (2008), “Microeconomic Theory: Basic Principles and Extensions, Volume A”, Ninth Edition, South Western, a Thomson Learning Company

William Sjostrom (2004), “Ocean Shipping Cartels: A Survey”, Centre for Policy Studies, National University of Ireland, Cork

### **Ιστοσελίδες:**

Ελληνική Στατιστική Αρχή, “Εισαγωγές και εξαγωγές της Ελλάδας”, ανακτήθηκε τον Ιανουάριο του 2016, από <http://www.statistics.gr/>

“Η ιστορία και η δομή του Λιμένος Θεσσαλονίκης” (2014), ανακτήθηκε από [https://www.thpa.gr/index.php?option=com\\_content&view=article&id=178&Itemid=824&lang=el](https://www.thpa.gr/index.php?option=com_content&view=article&id=178&Itemid=824&lang=el)

“Η ιστορία του Οργανισμού Λιμένος Βόλου”, ανακτήθηκε το Δεκέμβριο του 2015 από <http://www.port-volos.gr/cgi-bin/pages/page3.pl?arlang=Greek&argenkat=%CF%20%CB%C9%CC%C5%CD%C1%D3&rcode=110721171729>

“Η ιστορία του Οργανισμού Λιμένος Ηρακλείου”, ανακτήθηκε το Δεκέμβριο του 2015 από <http://www.portheraclion.gr/index.php/el/coasting/map/>

“Η ιστορία του Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς” (2015), ανακτήθηκε από <http://www.olp.gr/el/services/sempo>

“About China Shipping Container Lines”, ανακτήθηκε ανακτήθηκε το Νοέμβριο του 2015 από <http://www.chinashipping.nl/company/cscl>

“About CMA- CGM”, ανακτήθηκε ανακτήθηκε το Νοέμβριο του 2015 από <https://www.cma-cgm.com/products-services/line-services/solution?ZoneFrom=ASIE&ZoneTo=MED>

“About Cosco”, ανακτήθηκε ανακτήθηκε το Νοέμβριο του 2015 από <http://en.coscocs.com/col/col6914/index.html>

“About Evergreen”, ανακτήθηκε ανακτήθηκε το Νοέμβριο του 2015 από <http://www.evergreen-line.com/static/jsp/whats.jsp>

“About Hapag- Lloyd”, ανακτήθηκε ανακτήθηκε το Νοέμβριο του 2015 από [https://www.hapag-lloyd.com/en/about\\_us/overview.html](https://www.hapag-lloyd.com/en/about_us/overview.html)

“About K- Line”, ανακτήθηκε ανακτήθηκε το Νοέμβριο του 2015 από <https://www.kline.co.jp/en/corporate/index.html>

“About Maersk Line”, ανακτήθηκε ανακτήθηκε το Νοέμβριο του 2015 από <http://www.maerskline.com/el-gr/about/facts-figures>

“About MSC”, ανακτήθηκε ανακτήθηκε το Νοέμβριο του 2015 από <https://www.msc.com/grc/about-us>

“About the Industry” (Οκτώβριος, 2015), The World Shipping Council, ανακτήθηκε από <http://www.worldshipping.org/about-the-industry>

“About United Arab Shipping Company”, ανακτήθηκε το Νοέμβριο του 2015 από <http://www.uasc.net/en/company-profile>

“About Yangming”, ανακτήθηκε το Νοέμβριο του 2015 από [https://www.yangming.com/english/ASP/news/notice/notice\\_detail.asp?ID=2199&years=2015](https://www.yangming.com/english/ASP/news/notice/notice_detail.asp?ID=2199&years=2015)

“About Zim”, ανακτήθηκε ανακτήθηκε το Νοέμβριο του 2015 από <http://www.zim.com/aboutus/pages/overview.aspx>

ADR Routing Network, ανακτήθηκε το Δεκέμβριο του 2015 από [http://www.shipmentlink.com/tvs2/jsp/TVS2\\_ServiceProfile.jsp?line=ADR&segment=W](http://www.shipmentlink.com/tvs2/jsp/TVS2_ServiceProfile.jsp?line=ADR&segment=W)

Alphaliner Weekly Newsletter (2015), ανακτήθηκε από [www.Alphaliner.com](http://www.Alphaliner.com)

Blue Water Reporting, “Service Dashboard”, ανακτήθηκε τον Ιανουάριο του 2016 από <http://www.bluewaterreporting.com/bwr/bwrhome.aspx>

“Business - Ocean Three: A new three-party alliance”, ανακτήθηκε το Νοέμβριο, 2015 από <http://www.cma-cgm.com/media/magazine-article/25/business-ocean-three-a-new-three-party-alliance>

“Carriers to blank sailings for China’s Golden Week” (1 Σεπτεμβρίου 2014), ανακτήθηκε από <http://www.ft.lk/2014/09/01/carriers-to-blank-sailings-for-chinas-golden-week/>

Central Intelligence Agency (2015) Statistics of Far East Countries, ανακτήθηκε από <https://www.cia.gov/index.html>

“Changes to the numbering of articles after the entry into force of the Treaty of Lisbon” (6 Δεκεμβρίου, 2009), ανακτήθηκε από <http://www.epsiplatform.eu/content/eu-treaty-articles-81-82-renumbered>

“CMA CGM signs three agreements on the biggest worldwide maritime trades with China Shipping Container Lines (CSCL) and United Arab Shipping Company (UASC)” (9 Σεπτεμβρίου 2014), ανακτήθηκε από <https://www.cma-cgm.com/news/565/cma-cgm-signs-three-agreements-on-the-biggest-worldwide-maritime-trades-with-china-shipping-container-lines-cscl-and-united-arab-shipping-company-uasc->

“CKYHE Alliance to be Established: Evergreen to Join Existing Partners” (20 Φεβρουαρίου 2014), ανακτήθηκε από <http://www.kline.com/KAMCorpInfo/news/2014/140220-CKYHE-Alliance-to-be-Established-Evergreen-Join-Existing-Partners.asp>

“Competition Antitrust Overview” (21 Νοεμβρίου, 2014), ανακτήθηκε από [http://ec.europa.eu/competition/antitrust/overview\\_en.html](http://ec.europa.eu/competition/antitrust/overview_en.html)

Container Dimensions, Stockcargο, ανακτήθηκε τον Οκτώβριο του 2015 από <http://stockcargo.eu/container-ocean-shipping/container-dimensions/>

Container Ship (Οκτώβριος, 2015) στη Wikipedia online, ανακτήθηκε από [https://en.wikipedia.org/wiki/Container\\_ship](https://en.wikipedia.org/wiki/Container_ship)

Container types (2015), Transportation Information Service, Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V. (GDV), Berlin 2002- 2015, ανακτήθηκε από [http://www.tis-gdv.de/tis\\_e/containe/inhalt2.htm](http://www.tis-gdv.de/tis_e/containe/inhalt2.htm)

“COSCON and CSCL will restructure and integrate in order to reshape China's shipping industry” (11 Δεκεμβρίου 2015), ανακτήθηκε από <http://www.coscon.com/news/showNews.do?uuid=14498505346473757269>

Daniel Sanchez M. (April, 2015), “Blank sailing”, ανακτήθηκε από [www.linkedin.com](http://www.linkedin.com)



Far East (Οκτώβριος, 2015) στη Wikipedia online, ανακτήθηκε από [https://en.wikipedia.org/wiki/Far\\_East](https://en.wikipedia.org/wiki/Far_East)

“History of Hanjin”, ανακτήθηκε το Νοέμβριο του 2015 από [http://www.hanjin.com/hanjin/CUP\\_HOM\\_1730.do?sessLocale=en](http://www.hanjin.com/hanjin/CUP_HOM_1730.do?sessLocale=en)

“History of Mitsui O.S.K. Lines”, ανακτήθηκε το Νοέμβριο του 2015 από <http://www.mol.co.jp/en/corporate/history/index.html>

“Maersk Line announces cooperation on the East-West trades with MSC” (20 Ιουλίου 2014), ανακτήθηκε από <http://www.maersk.com/en/the-maersk-group/press-room/press-release-archive/2014/7/maersk-line-announces-cooperation-on-the-east-west-trades-with-msc>

Piraeus Container Terminal (2014), ανακτήθηκε από [http://www.pct.com.gr/pct\\_site/index.php?option=com\\_content&view=frontpage&Itemid=262&lang=el](http://www.pct.com.gr/pct_site/index.php?option=com_content&view=frontpage&Itemid=262&lang=el)

SeaIntel Maritime Analysis (2015), ανακτήθηκε από [www.SeaIntel.com](http://www.SeaIntel.com)

Statista, “Owned and chartered TEUs of the world's leading container ship operators as of February 9, 2016”, ανακτήθηκε στις 13 Φεβρουαρίου από <http://www.statista.com/statistics/197658/owned-and-chartered-teus-of-worldwide-leading-containership-operators-in-2011/>

Tejvan Pettinger (26 Ιουνίου, 2013), “Containerization”, Economics Help, ανακτήθηκε από <http://www.economicshelp.org/blog/7637/trade/containerisation/>

The World Bank (2015) GDP of Far East Countries, ανακτήθηκε από <http://data.worldbank.org/>

UNCTAD (2015), “Review of Maritime Transport”, United Nations Publication, ανακτήθηκε από [http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2015\\_en.pdf](http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2015_en.pdf)

“Why have containers boosted trade so much?” (21 Μαΐου, 2013), ανακτήθηκε από <http://www.economist.com/blogs/economist-explains/2013/05/economist-explains-14>

20 Open Top Container (2012), Containerstrade ανακτήθηκε από <http://www.containerstrade.com/en/containers/juras-konteineri/20-pedu-open-top-konteineri/20-pedu-open-top-jauns>

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

### ΑΝΑΛΥΤΙΚΗ ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΤΩΝ SERVICES ΑΠΟ ΤΗΝ ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ:

#### 1.1. TIGER/ AE15 SERVICE:

##### 1.1.1. ΛΕΙΤΟΜΕΡΕΙΕΣ ΤΟΥ SERVICE:

Service	2M Alliance -- Hapag-Lloyd/Safmarine AE15/Tiger
Συχνότητα ταξιδιών	7
Διαδρομή πλοίων	ASIA-MIDE-SZ-MED-SZ-MIDE-ASIA (INTRAASIA)
Συμμαχία/ομάδα εταιρειών	Συμμαχία 2M
Συμμαχία στην οποία ανήκει	Συμμαχία 2M

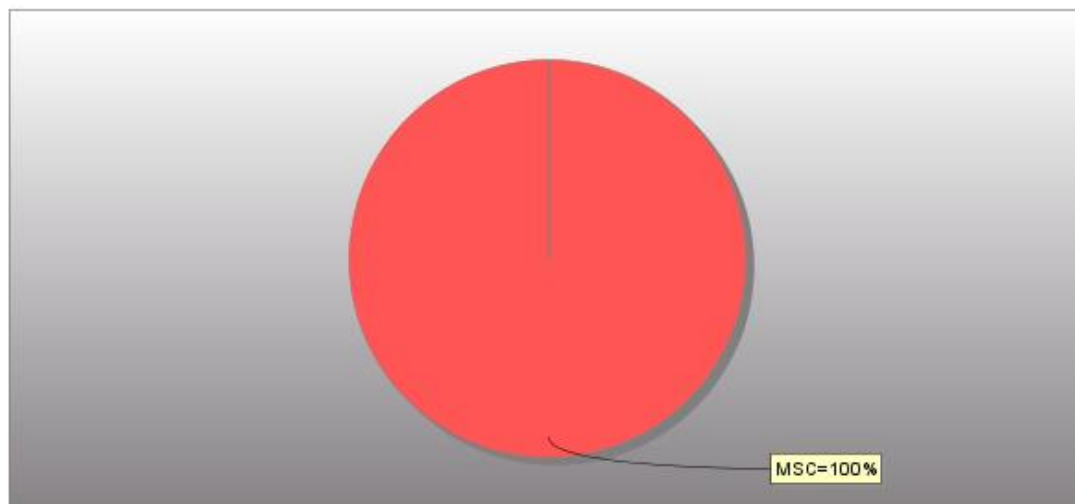
Γραμμή	Ονομασία service	Συμμαχία
Hapag-Lloyd	ABS	Συμμαχία G6
Maersk Line	AE15	Συμμαχία 2M
MSC	Tiger	Συμμαχία 2M

##### 1.1.2. ΛΕΙΤΟΜΕΡΕΙΕΣ ΓΙΑ ΤΑ ΠΛΟΙΑ ΤΟΥ SERVICE:

Πλοίο	Χωρητικότητα (TEUs)	Σημεία	Βύθισμα (m)	Ταχύτητα (κόμβους)	Γραμμή
MSC Bari	14,000.00	LR	16.00	24.10	MSC
MSC Bettina	13,800.00	PA	15.50	23.50	MSC
MSC Danit	13,200.00	PA	15.50	23.50	MSC
MSC Deila	14,000.00	LR	16.00	24.10	MSC
MSC Genova	14,000.00	LR	16.00	24.10	MSC
MSC Paloma	13,200.00	PA	15.50	23.50	MSC
MSC Ravenna	13,050.00	LR	16.00	24.10	MSC
MSC Taranto	13,050.00	LR	16.00	24.10	MSC
MSC Teresa	13,050.00	PA	16.00	24.10	MSC
MSC Valeria	14,000.00	PA	16.00	24.10	MSC

Γραμμή	Συνολική χωρητικότητα	Μέση χωρητικότητα	Αριθμός πλοίων
MSC	135,350	13,535	10
<b>Σύνολο</b>	<b>135,350</b>	<b>13,535</b>	<b>10</b>

### 1.1.3. ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ:



## 1.2. MD1/ PM1 SERVICE:

### 1.2.1. ΛΕΙΤΟΜΕΡΕΙΕΣ ΤΟΥ SERVICE:

<b>Service</b>	CKYHE Alliance -- Delmas/Ocean 3 Alliance - MD1/PM1
<b>Συχνότητα ταξιδιών</b>	7
<b>Διαδρομή πλοίων</b>	ASIA-SZ-MED-SZ-ASIA-WCNA-ASIA
<b>Συμμαχία/ομάδα εταιρειών</b>	Συμμαχία CKYHE
<b>Συμμαχία στην οποία ανήκει</b>	Συμμαχία CKYHE

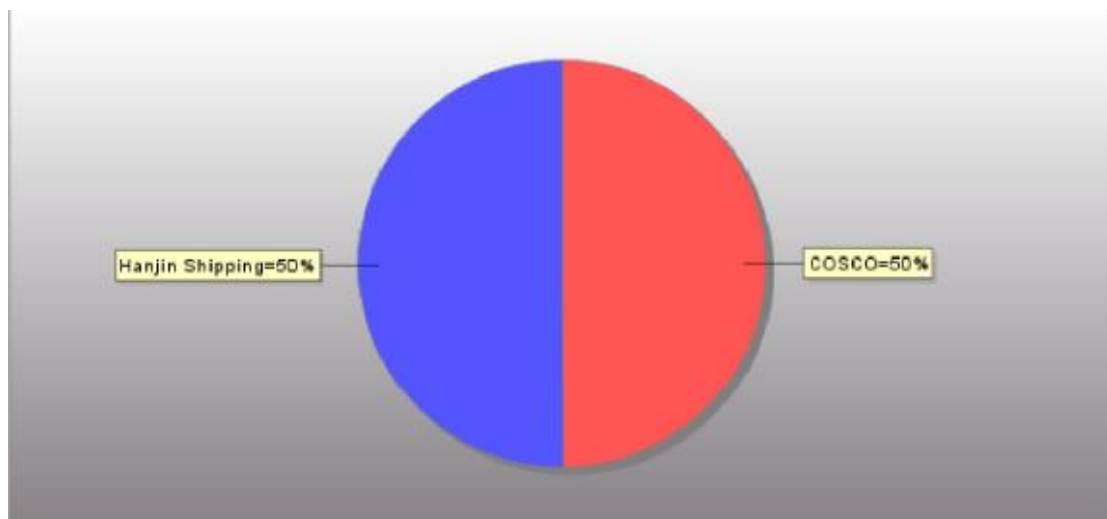
Γραμμή	Όνομασία service	Συμμαχία
CMA CGM	AEGEX	Συμμαχία Ocean 3
COSCO	MD1	Συμμαχία CKYHE
CSCL	AMX4	Συμμαχία Ocean 3
Evergreen Line	MD1	Συμμαχία CKYHE
Hanjin Shipping	PM1	Συμμαχία CKYHE
K Line	MD1	Συμμαχία CKYHE
Yang Ming	MD1	Συμμαχία CKYHE

1.2.2. ΛΕΙΤΟΜΕΡΕΙΕΣ ΓΙΑ ΤΑ ΠΛΟΙΑ ΤΟΥ SERVICE:

Πλοίο	Χωρητικό τητα (TEUs)	Σημαία	Βύθισμα (m)	Ταχύτητα	Γραμμή
COSCO Africa	10,050.00	PA	14.50	25.80	COSCO
COSCO	10,050.00	PA	14.50	25.80	COSCO
COSCO Asia	10,050.00	PA	14.50	25.80	COSCO
COSCO Beijing	9,449.00	GR	14.50	24.50	COSCO
COSCO Europe	10,050.00	PA	14.50	25.80	COSCO
COSCO	10,020.00	HK	14.50	25.00	COSCO
COSCO Oceania	10,020.00	HK	14.50	25.80	COSCO
COSCO Taicang	10,020.00	HK	14.50	25.00	COSCO
Hanjin Bosal	10,000.00	HK	15.20	0.00	Hanjin Shipping
Hanjin Germany	10,114.00	LR	13.00	25.20	Hanjin Shipping
Hanjin Greece	10,114.00	LR	13.00	25.20	Hanjin Shipping
Hanjin	10,010.00	HK	15.20	0,00	Hanjin Shipping
Hanjin Korea	9,954.00	PA	14.50	24.00	Hanjin Shipping
Hanjin Namu	10,000.00	HK	15.20	0.00	Hanjin Shipping
Hanjin Spain	9,954.00	PA	14.50	24.00	Hanjin Shipping
Hanjin Tabu!	10,000.00	HK	15.20	0.00	Hanjin Shipping

Γραμμή	Συνολική χωρητικότητα (TEUs)	Μέση χωρητικότητα (TEUs)	Αριθμός πλοίων
COSCO	79,709	9,964	8
Hanjin Shipping	80,146	10,018	8
<b>Σύνολο</b>	<b>159,855</b>	<b>9,991</b>	<b>16</b>

### 1.2.3. ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ:



### 1.3. NE2 SERVICE:

#### 1.3.1. ΛΕΠΤΟΜΕΡΕΙΕΣ ΤΟΥ SERVICE:

Service	CKYHE Alliance -- ANL/CMA CGM/CSCL/Delmas/US Lines - NE2
Συχνότητα ταξιδιών	7
Διαδρομή πλοίων	ASIA-SZ-MED-EUR-MED-SZ-ASIA
Συμμαχία/ομάδα εταιρειών	Συμμαχία CKYHE
Συμμαχία στην οποία ανήκει	Συμμαχία CKYHE

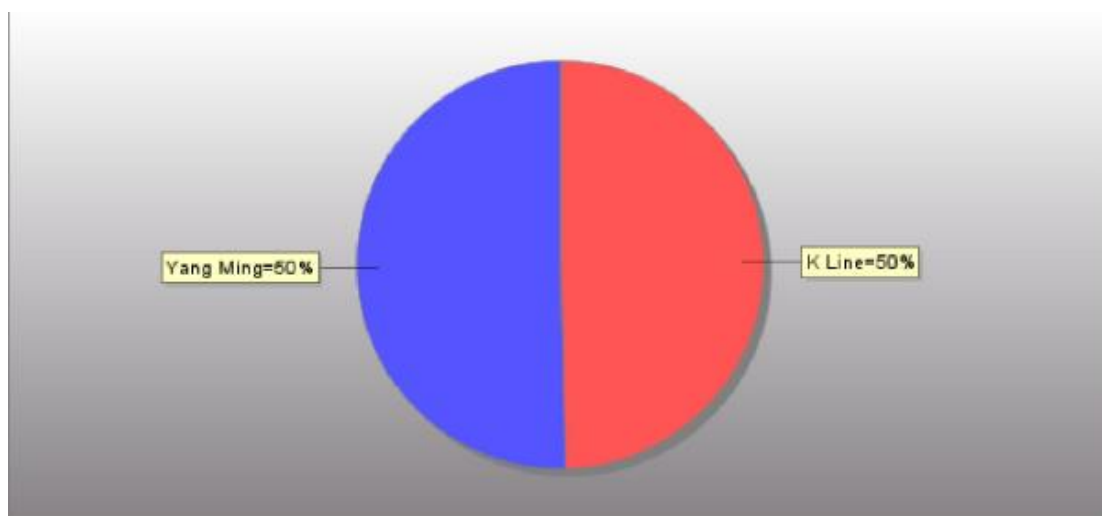
Γραμμή	Ονομασία service	Συμμαχία
CMA CGM	FAL10	Συμμαχία Ocean 3
COSCO	NE2	Συμμαχία CKYHE
CSCL	AEX12	Συμμαχία Ocean 3
Evergreen Line	NE2	Συμμαχία CKYHE
Hanjin Shipping	NE2	Συμμαχία CKYHE
K Line	NE2	Συμμαχία CKYHE
Yang Ming	NE2	Συμμαχία CKYHE

1.3.2. ΛΕΙΤΟΜΕΡΕΙΕΣ ΓΙΑ ΤΑ ΠΛΟΙΑ ΤΟΥ SERVICE:

Πλοίο	Χωρητικότητα	Σημαία	Βύθισμα (m)	Ταχύτητα	Γραμμή
Mackinac Bridge	13,870.00	JP	14.00	0.00	K Line
Manchester	13,870.00	PA	15.50	25.00	K Line
Manhattan Bridge	13,870.00	JP	14.00	0.00	K Line
Millau Bridge	13,870.00	JP	14.00	0.00	K Line
Munchen Bridge	13,870.00	PA	14.00	0.00	K Line
YM Warmth	14,100.00	HK	16.02	23.20	Yang Ming
YM Wellness	14,100.00	HK	16.02	23.20	Yang Ming
YM Wholesome	14,100.00	HK	16.02	23.00	Yang Ming
YM Witness	14,100.00	HK	16.02	23.20	Yang Ming
YM Worth	14,100.00	HK	16.02	23.20	Yang Ming

Γραμμή	Συνολική χωρητικότητα	Μέση χωρητικότητα	Αριθμός πλοίων
K Line	69,350	13,870	5
Yang Ming	70,500	14,100	5
<b>Σύνολο</b>	<b>139,850</b>	<b>13,985</b>	<b>10</b>

### 1.3.3. ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ:



## 1.4. NE7 SERVICE:

### 1.4.1. ΛΕΙΤΟΜΕΡΕΙΕΣ ΤΟΥ SERVICE:

<b>Service</b>	CKYHE Alliance -- Delmas/Ocean 3 Alliance - <b>NE7</b>
<b>Συχνότητα ταξιδιών</b>	7
<b>Διαδρομή πλοίων</b>	ASIA-SZ-MED-EUR-MED-SZ-ASIA (INTRAASIA)
<b>Συμμαχία/ ομάδα εταιρειών</b>	Συμμαχία CKYHE
<b>Συμμαχία στην οποία ανήκει</b>	Συμμαχία CKYHE

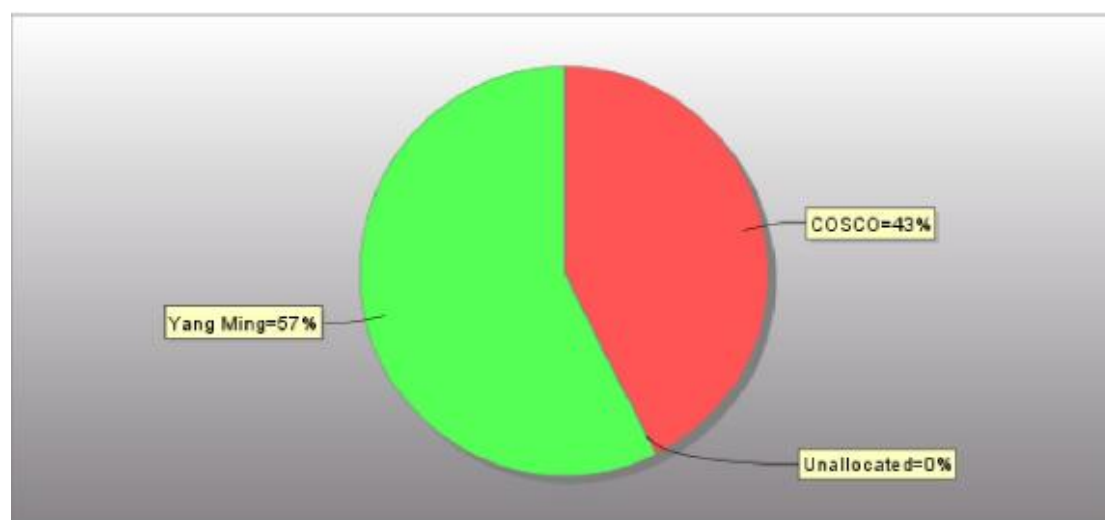
<b>Γραμμή</b>	<b>Ονομασία service</b>	<b>Συμμαχία</b>
CMA CGM	FAL12	Ocean 3 Alliance
COSCO	NE7	CKYHE Alliance
CSCL	AEX11	Ocean 3 Alliance
Evergreen Line	NE7	CKYHE Alliance
Hanjin Shipping	NE7	CKYHE Alliance
K Line	NE7	CKYHE Alliance
Yang Ming	NE7	CKYHE Alliance

1.4.2. ΛΕΙΤΟΜΕΡΕΙΕΣ ΓΙΑ ΤΑ ΠΛΟΙΑ ΤΟΥ SERVICE:

Πλοίο	Χωρητικότητα (TEUs)	Σημαία	Βύθισμα (m)	Ταχύτητα	Γραμμή
COSCO Fortune	13,092.00	HK	14.50	24.70	COSCO
COSCO Glory	13,092.00	HK	14.50	24.70	COSCO
COSCO Pride	13,092.00	HK	14.50	24.70	COSCO
missing voyage 1	1.00	99	.00	.00	Unallocated
missing voyage 1	1.00	99	.00	.00	Unallocated
YM Wellhead	14,100.00	HK	.00	23.20	Yang Ming
YM Winner	14,100.00	HK	.00	23.20	Yang Ming
YM Wish	14,100.00	HK	.00	23.00	Yang Ming
YM Wondrous	14,100.00	HK	.00	23.20	Yang Ming
YM World	14,100.00	HK	.00	23.00	Yang Ming

Γραμμή	Συνολική χωρητικότητα	Μέση χωρητικότητα	Αριθμός πλοίων
COSCO	39,276	13,092	4
Unallocated	2	2	
Yang Ming	70,500	14,100	5
<b>Σύνολο</b>	<b>109,778</b>	<b>10,978</b>	<b>10</b>

1.4.3. ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ:





## 1.5. ADR SERVICE:

### 1.5.1. ΛΕΙΤΟΜΕΡΕΙΕΣ ΤΟΥ SERVICE:

Service	CKYHE Alliance -- MOL - ADR
Συχνότητα ταξιδιών	7
Διαδρομή πλοίων	ASIA-SZ-MED-SZ-MIDE/ISC-ASIA (INTRAASIA)
Συμμαχία/ ομάδα εταιρειών	CKYHE Alliance
Συμμαχία στην οποία ανήκει	CKYHE Alliance

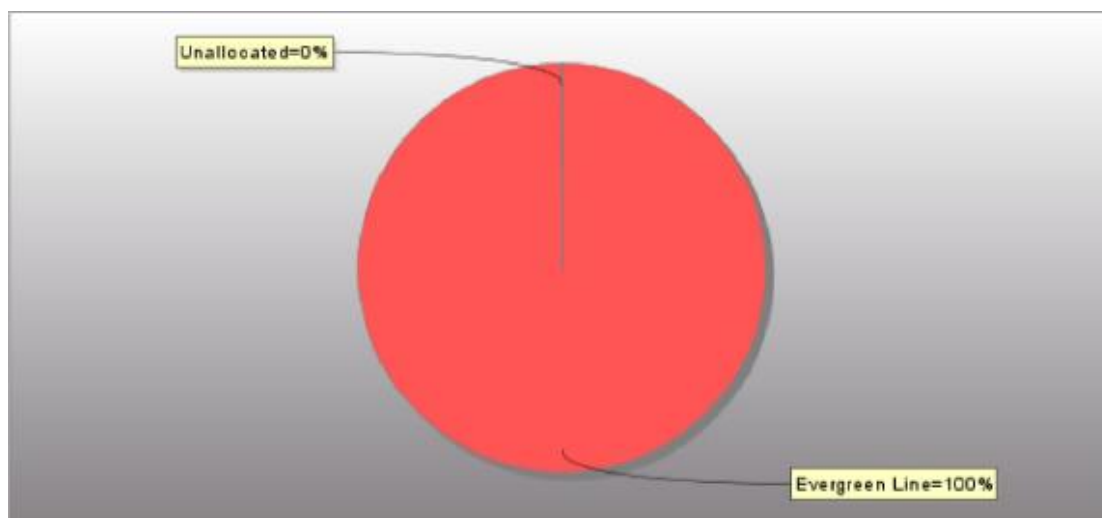
Γραμμή	Ονομασία service	Συμμαχία
COSCO	ADR	CKYHE Συμμαχία
Evergreen	ADR	CKYHE Συμμαχία
Hanjin	ADN	CKYHE Συμμαχία
K Line	ADR	CKYHE Συμμαχία
MOL	UAM	G6 Συμμαχία
Yang Ming	ADR	CKYHE Συμμαχία

### 1.5.2. ΛΕΙΤΟΜΕΡΕΙΕΣ ΓΙΑ ΤΑ ΠΛΟΙΑ ΤΟΥ SERVICE:

Πλοίο	Χωρητικότητα (TEUs)	Σημεία	Βύθισμα (m)	Ταχύτητα	Γραμμή
Ever Champion	8,073.00	DE	14.50	25.20	Evergreen
Ever Charming	8,073.00	DE	14.50	25.20	Evergreen
Ever Conquest	8,073.00	DE	14.50	25.20	Evergreen
Ever Sigma	7,024.00	GB	14.20	25.30	Evergreen
Ever Steady	7,024.00	PA	14.20	25.30	Evergreen
Ever Superb	7,024.00	PA	14.20	25.30	Evergreen
Hatsu Courage	8,073.00	DE	14.50	25.20	Evergreen
Hatsu Crystal	8,073.00	DE	14.50	25.20	Evergreen
Ital Contessa	8,073.00	DE	14.50	25.20	Evergreen
LT Cortesia	8,073.00	DE	14.50	25.20	Evergreen

Γραμμή	Συνολική χωρητικότητα	Μέση χωρητικότητα ((TEUs)	Αριθμός πλοίων
Evergreen Line	78,632	7,863	10
<b>Σύνολο</b>	<b>78,632</b>	<b>7,863</b>	<b>10</b>

### 1.5.3. ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ:



### 1.6. AME SERVICE:

#### 1.6.1. ΛΕΙΤΟΜΕΡΕΙΕΣ ΤΟΥ SERVICE:

<b>Service</b>	<b>Zim -- Gold Star - Asia Med Europe Service-AME</b>
<b>Συχνότητα ταξιδιών</b>	7
<b>Διαδρομή πλοίων</b>	ASIA-ISC-SZ-MED-SZ-ASIA (INTRAASIA)
<b>Συμμαχία/ Ομάδα εταιρειών</b>	Καμία
<b>Γραμμή στην οποία ανήκει</b>	ZIM

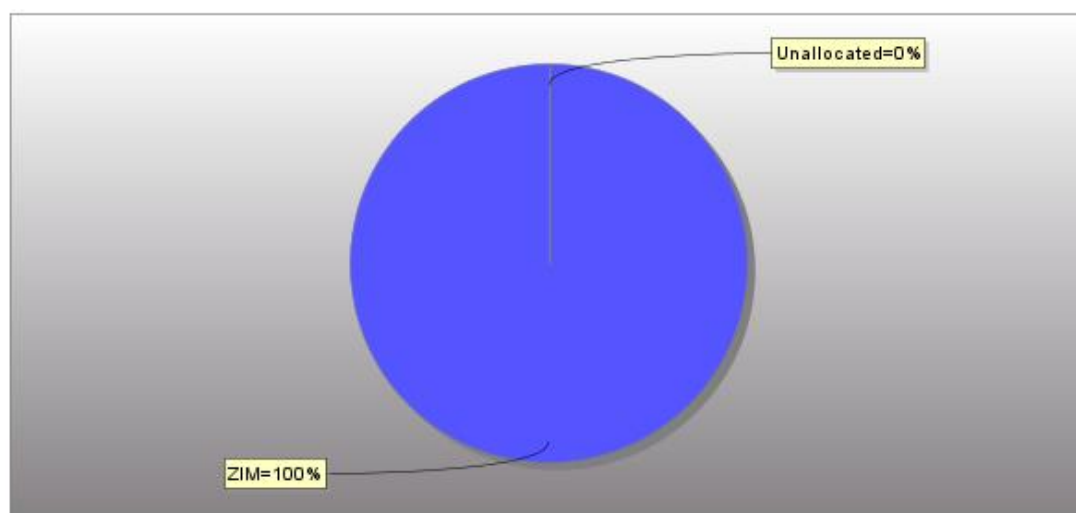
<b>Γραμμή</b>	<b>Όνομασία service</b>
Gold Star	AME
ZIM	AME

1.6.2. ΛΕΠΤΟΜΕΡΕΙΕΣ ΓΙΑ ΤΑ ΠΛΟΙΑ ΤΟΥ SERVICE:

Πλοίο	Χωρητικότητα	Σημαία	Βύθισμα (m)	Ταχύτητα	Γραμμή
Deva	4,253.00	LR	12.60	23.30	ZIM
JPO Volans	4,254.00	PT	12.60	24.50	ZIM
Madinah	4,250.00	HK	12.00	24.00	ZIM
Missing Voyage	1,00		0.00	0.00	ZIM
ZIM Istanbul	4,644.00	LR	12.50	24.10	ZIM
Zim Moskva	4,308.00	LR	11.00	24.00	ZIM
Zim Colombo	4,644.00	LR	12.50	24.10	ZIM
Zim Rio Grande	4,253.00	MT	12.60	24.50	ZIM
Zim Ukrayina	4,308.00	LR	11.00	24.00	ZIM

Γραμμή	Συνολική χωρητικότητα (TEUs)	Μέση χωρητικότητα (TEUs)	Αριθμός πλοίων
Zim	34,914	4,364	8
Unallocated	1	1	1
<b>Σύνολο</b>	<b>69,511</b>	<b>6,951</b>	<b>9</b>

1.6.3. ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ:



## 1.7. JADE/ AE11 SERVICE:

### 1.7.1. ΛΕΙΤΟΜΕΡΕΙΕΣ ΤΟΥ SERVICE:

Service	2M Alliance -- Safmarine - AE11/Jade
Συχνότητα ταξιδιών	7
Διαδρομή πλοίων	ASIA-SZ-MED-SZ-MIDE-ASIA (INTRAASIA)
Συμμαχία/ ομάδα εταιρειών	Συμμαχία 2M
Συμμαχία στην οποία ανήκει	Συμμαχία 2 M

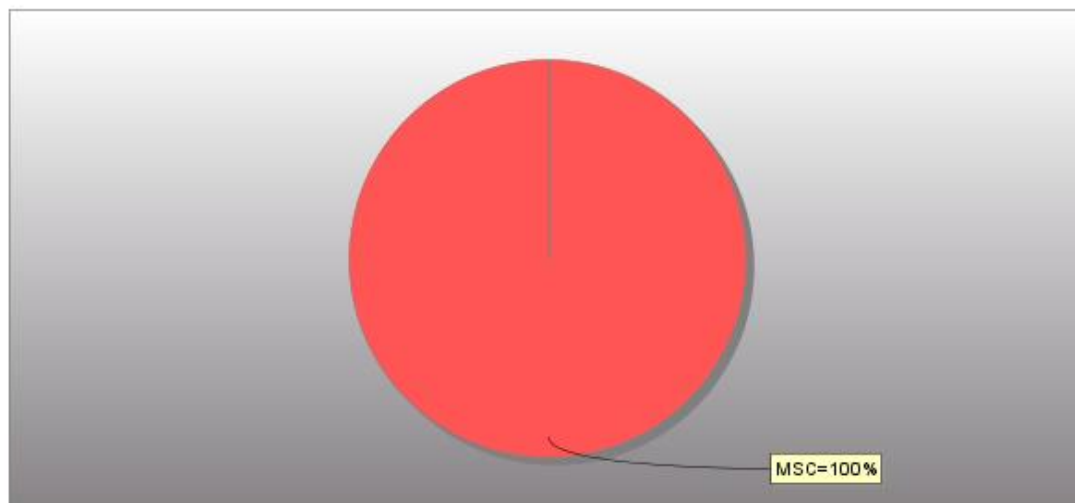
Γραμμή	Ονομασία service	Συμμαχία
Maersk Line	AE11	Συμμαχία 2M
MSC	Jade	Συμμαχία 2M

### 1.7.2. ΛΕΙΤΟΜΕΡΕΙΕΣ ΓΙΑ ΤΑ ΠΛΟΙΑ ΤΟΥ SERVICE:

Πλοίο	Χωρητικότητα	Σημαία	Βύθισμα (m)	Ταχύτητα	Γραμμή
MSC Altair	13,092.00	LR	15.50	24.70	MSC
MSC Beatrice	13,800.00	PA	15.50	23.50	MSC
MSC Capella	13,092.00	LR	15.50	24.70	MSC
MSC Emanuela	13,800.00	PA	15.50	23.50	MSC
MSC Faustina	12,552.00	LR	15.50	24.80	MSC
MSC Kalina	13,800.00	PA	15.50	23.50	MSC
MSC Livorno	13,050.00	DE	16.00	24.10	MSC
MSC Melatilde	13,200.00	PA	15.50	23.50	MSC
MSC Savona	14,000.00	LR	16.00	24.10	MSC
MSC Sonia	13,200.00	PA	15.50	23.50	MSC
MSC Vega	13,092.00	LR	15.50	24.70	MSC

Γραμμή	Συνολική χωρητικότητα (TEUs)	Μέση χωρητικότητα (TEUs)	Αριθμός πλοίων
MSC	146,678	13,334	11
<b>Σύνολο</b>	<b>146,678</b>	<b>13,334</b>	<b>11</b>

### 1.7.3. ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ:



### 1.8. MEX 1 SERVICE:

#### 1.8.1. ΛΕΙΤΤΟΜΕΡΕΙΕΣ ΤΟΥ SERVICE:

<b>Service</b>	Ocean 3 Alliance -- ANL/COSCO/Delmas/US Lines -- MEX 1
<b>Συχνότητα ταξιδιών</b>	7
<b>Διαδρομή πλοίων</b>	ASIA-SZ-MED-SZ-MIDE-ASIA (INTRAASIA)
<b>Συμμαχία/ ομάδα εταιρειών</b>	Συμμαχία Ocean 3
<b>Συμμαχία στην οποία ανήκει</b>	Συμμαχία Ocean 3

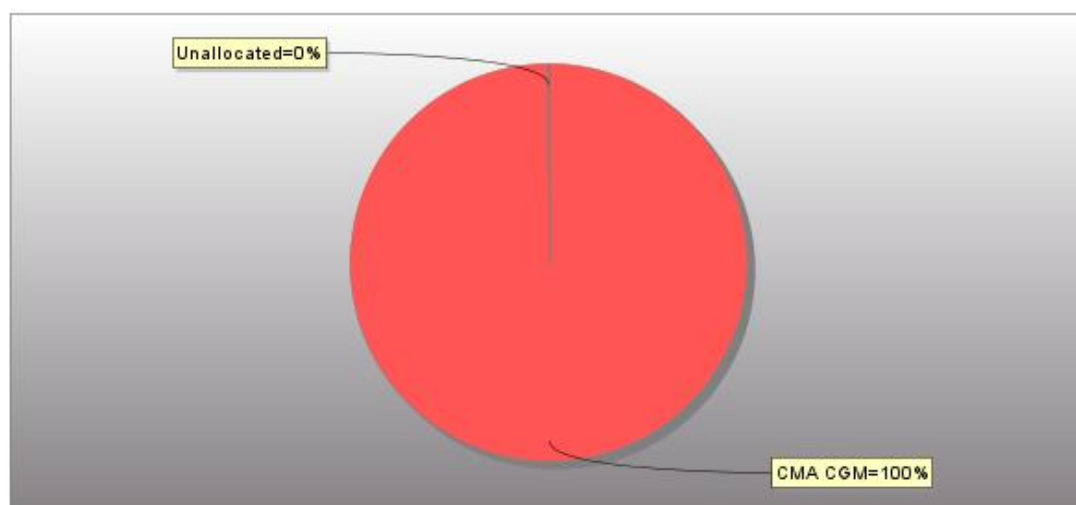
<b>Γραμμή</b>	<b>Ονομασία service</b>	<b>Συμμαχία</b>
CMA CGM	MEX	Συμμαχία Ocean 3
COSCO	MEX1	Συμμαχία CKYHE
CSCL	AMX9	Συμμαχία Ocean 3

1.8.2. ΛΕΠΤΟΜΕΡΕΙΕΣ ΓΙΑ ΤΑ ΠΛΟΙΑ ΤΟΥ SERVICE:

Πλοίο	Χωρητικότητα (TEUs)	Σημαία	Βύθισμα (m)	Ταχύτητα	Γραμμή
CMA CGM Butterfly	9,661.00	LR	15.00	25.30	CMA CGM
CMA CGM Callisto	11,388.00	GB	15.50	24.70	CMA CGM
CMA CGM Cassiopeia	11,388.00	GB	15.50	24.70	CMA CGM
CMA CGM Fidelio	9,415.00	FR	14.50	25.40	CMA CGM
CMA CGM Leo	11,388.00	MT	15.50	24.70	CMA CGM
CMA CGM Medea	9,415.00	FR	15.00	24.10	CMA CGM
CMA CGM Musca	10,960.00	GB	15.50	24.00	CMA CGM
CMA CGM Norma	9,415.00	FR	15.00	24.10	CMA CGM
CMA CGM Pelleas	9,661.00	MT	15.00	25.30	CMA CGM
CMA CGM Rigoletto	9,415.00	FR	14.50	25.40	CMA CGM
missing voyage 1	1.00		0.00	0.00	Unallocated

Γραμμή	Συνολική χωρητικότητα (TEUs)	Μέση χωρητικότητα (TEUs)	Αριθμός πλοίων
CMA CGM	102,106	10,211	10
Unallocated	1	1	1
<b>Σύνολο</b>	<b>102,107</b>	<b>9,282</b>	<b>11</b>

1.8.3. ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ:



---