



Πανεπιστήμιο Δυτικής Αττικής
Σχολή Διοικητικών, Οικονομικών & Κοινωνικών Επιστημών
Τμήμα Λογιστικής & Χρηματοοικονομικής
Π.Μ.Σ. Χρηματοοικονομική της Ναυτιλίας

Διπλωματική Εργασία
«Ναυτιλιακές Συνδιασκέψεις
στη Ναυτιλία Τακτικών Γραμμών»

Μαρίνα Καρρά

Επιβλέπων Καθηγητής: Κωνσταντίνος Ζώης

Αθήνα, Απρίλιος 2022



University of West Attica

School of Administrative, Economics and Social Sciences

Department of Accounting & Finance

MSc in Finance and Shipping

Dissertation

«Shipping Liner Conference System»

Marina Karra

Supervisor Professor: Konstantinos Zois

Athens, April 2022



Πανεπιστήμιο Δυτικής Αττικής
Σχολή Διοικητικών, Οικονομικών & Κοινωνικών Επιστημών
Τμήμα Λογιστικής & Χρηματοοικονομικής
Π.Μ.Σ. Χρηματοοικονομική της Ναυτιλίας

Διπλωματική Εργασία
«Ναυτιλιακές Συνδιασκέψεις
στη Ναυτιλία Τακτικών Γραμμών»

Η μεταπτυχιακή διπλωματική εργασία εξετάστηκε επιτυχώς από την κά-
τωθι Εξεταστική Επιτροπή:

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΖΩΗΣ

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΠΑΝΑΓΟΥ

ΕΛΕΝΗ ΙΜΠΡΙΕΗ

ΔΗΛΩΣΗ ΣΥΓΓΡΑΦΕΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

Η κάτωθι υπογεγραμμένη Καρρά Μαρίνα του Αδαμαντίου, με αριθμό μητρώου 402020 φοιτήτρια του Προγράμματος Μεταπτυχιακών Σπουδών Χρηματοοικονομική της Ναυτιλίας του Τμήματος Λογιστικής και Χρηματοοικονομικής της Σχολής του Πανεπιστημίου Δυτικής Αττικής, δηλώνω ότι:

«Είμαι συγγραφέας αυτής της μεταπτυχιακής εργασίας και ότι κάθε βοήθεια την οποία είχα για την προετοιμασία της, είναι πλήρως αναγνωρισμένη και αναφέρεται στην εργασία. Επίσης, οι όποιες πηγές από τις οποίες έκανα χρήση δεδομένων, ιδεών ή λέξεων, είτε ακριβώς είτε παραφρασμένες, αναφέρονται στο σύνολό τους, με πλήρη αναφορά στους συγγραφείς, τον εκδοτικό οίκο ή το περιοδικό, συμπεριλαμβανομένων και των πηγών που ενδεχομένως χρησιμοποιήθηκαν από το διαδίκτυο. Επίσης, βεβαιώνω ότι αυτή η εργασία έχει συγγραφεί από μένα αποκλειστικά και αποτελεί προϊόν πνευματικής ιδιοκτησίας τόσο δικής μου, όσο και του Ιδρύματος.

Παράβαση της ανωτέρω ακαδημαϊκής μου ευθύνης αποτελεί ουσιώδη λόγο για την ανάκληση του πτυχίου μου».

**Επιθυμώ την απαγόρευση πρόσβασης στο πλήρες κείμενο της εργασίας μου μέχρι και έπειτα από αίτηση μου στη Βιβλιοθήκη και έγκριση του επιβλέποντα καθηγητή.*

Ο/Η Δηλών/ούσα:



(Υπογραφή)

*** Ονοματεπώνυμο /Ιδιότητα**
Ψηφιακή Υπογραφή Επιβλέποντα

*** Εάν κάποιος επιθυμεί απαγόρευση πρόσβασης στην εργασία για χρονικό διάστημα 6-12 μηνών (embargo), θα πρέπει να υπογράψει ψηφιακά ο/η επιβλέπων/ουσα καθηγητής/τρια, για να γνωστοποιεί ότι είναι ενημερωμένος/η και συναινεί. Οι λόγοι χρονικού αποκλεισμού πρόσβασης περιγράφονται αναλυτικά στις πολιτικές του Ι.Α. (σελ. 6):**

https://www.uniwa.gr/wp-content/uploads/2021/01/%CE%A0%CE%BF%CE%BB%CE%B9%CF%84%CE%B9%CE%BA%CE%B5%CC%81%CF%82_%CE%99%CE%B4%CF%81%CF%85%CE%BC%CE%B1%CF%84%CE%B9%CE%BA%CE%BF%CF%85%CC%81_%CE%91%CF%80%CE%BF%CE%B8%CE%B5%CF%84%CE%B7%CF%81%CE%B9%CC%81%CE%BF%CF%85_final.pdf

Πίνακας Περιεχομένων

Περίληψη	8
Abstract	9
Εισαγωγή.....	10
1. Η ΕΝΝΟΙΑ ΚΑΙ Η ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ	12
1.1. Ορισμοί της Ναυτιλίας	12
1.2. Ναυτιλιακή Βιομηχανία.....	12
1.3. Σχέση Ναυτιλίας-Οικονομίας	13
2. ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΚΙΒΩΤΙΩΝ (LINER SHIPPING).....	15
2.1. Ναυτιλία Τακτικών Γραμμών	15
2.2. Φορτίο Ναυτιλίας Τακτικών Γραμμών	16
2.3. Συμβόλαιο Μεταφοράς.....	17
2.4. Πλοία Μεταφοράς Εμπορευματοκιβωτίων	18
2.5. Εμπορευματοκιβώτια TEU	21
2.6. Οικονομίες Κλίμακας.....	23
2.7. Βασικές Θαλάσσιες Διαδρομές	24
2.8. Λιμάνια Μεταφοράς Εμπορευματοκιβωτίων	26
3. ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΣΥΝΔΙΑΣΚΕΨΕΙΣ (SHIPPING CONFERENCES) ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΓΡΑΜΜΩΝ 29	
3.1. Η Ιστορία των Ναυτιλιακών Συνδιασκέψεων	29
3.2. Η Έννοια των Ναυτιλιακών Συνδιασκέψεων	30
3.3. Ο Κώδικας της UNCTAD.....	30
3.4. Είδη Ναυτιλιακών Συνδιασκέψεων.....	31
3.5. Αντιμετώπιση Εσωτερικού Ανταγωνισμού	32
3.6. Αντιμετώπιση του Εξωτερικού Ανταγωνισμού των Conferences.....	33
3.6.1. σύστημα αναβαλλόμενων εκπτώσεων (deferred rebates).....	34

3.6.2. σύστημα διπλών ναύλων (dual rates).....	35
3.6.3. άσκηση πιέσεων στους πράκτορες	36
3.6.4. ανταγωνισμός δίχως όρια για τους ναύλους (rates war)	37
3.7. Πλεονεκτήματα των Ναυτιλιακών Συνδιασκέψεων	37
3.8. Μειονεκτήματα των Ναυτιλιακών Συνδιασκέψεων	39
3.9. Παραδείγματα από τις Μεγαλύτερες Ναυτιλιακές Συνδιασκέψεις: Cosco και Maersk	41
3.10. Η Εμφάνιση των Ναυτιλιακών Συμμαχιών (Shipping Alliances).....	43
Συμπεράσματα	46
Βιβλιογραφία	49

Περίληψη

Η παρούσα διπλωματική εργασία έχει ως αντικείμενο μελέτης την ανάλυση των ναυτιλιακών συνδιασκέψεων στη ναυτιλία γραμμών. Συνεπώς, μέσα από την παρουσίαση της συγκεκριμένης αγοράς και των χαρακτηριστικών της, τα ερευνητικά ερωτήματα που αναπτύσσονται εστιάζουν κυρίως στο περιβάλλον των συνδιασκέψεων. Συγκεκριμένα μελετάται η χρησιμότητα τους, ο τρόπος αντιμετώπισης του ανταγωνισμού που δέχονται καθώς και η μελλοντική τους πορεία. Η εξαγωγή των αποτελεσμάτων πραγματοποιήθηκε στα πλαίσια της ποιοτικής έρευνας. Τα συμπεράσματα που προκύπτουν με βάση την ανάλυση, δείχνουν ότι οι συνδιασκέψεις έχουν θετικό αντίκτυπο τόσο στους ναυλωτές και στα πλοία τακτικών γραμμών, όσο και στο εμπόριο των χωρών που εξυπηρετούνται από αυτές. Επίσης, παρατηρείται ότι έχουν καθιερώσει μεθόδους και τεχνικές για να αντιμετωπίσουν αποτελεσματικά τον ανταγωνισμό που προκύπτει. Τέλος προκύπτουν σημαντικά συμπεράσματα τα οποία αφορούν το μέλλον της εν γένει.

Λέξεις-Κλειδιά: Ναυτιλιακές Συνδιασκέψεις, Ναυτιλία Γραμμών, Πλοία Μεταφοράς Εμπορευματοκιβωτίων.

Abstract

The present dissertation intends to scrutinize shipping conferences in liner shipping industry. Therefore, through analyzing of liner shipping market and its characteristics, the research questions aim towards elucidating shipping conferences environment and its qualities. What is examined in the present study is the usefulness of such institution, the way of dealing with the competition as well as the future course of the shipping conferences. The results extraction was carried out by implementing the paradigm of qualitative research. The conclusions drawn from the analysis indicate that shipping conferences have a positive impact on both charterers and liner ships, as well as on the trade of the countries served by them. It is also observed that they have established methods and techniques to effectively deal with the resulting competition. Finally, important conclusions emerge, concerning conferences future in the long run.

Keywords: Shipping Conferences, Liner Shipping, Containerships.

Εισαγωγή

Η παρούσα διπλωματική εργασία πραγματεύεται το θέμα της ανάλυσης των ναυτιλιακών συνδιασκέψεων στην ναυτιλία τακτικών γραμμών. Παρουσιάζεται η οικονομική σημασία της ναυτιλίας και ο τρόπος λειτουργίας της ναυτιλίας εμπορευματοκιβωτίων μέσω της οποίας δραστηριοποιούνται οι ναυτιλιακές συνδιασκέψεις. Ως εκ τούτου μέσω της ανάλυσης της δομής, της λειτουργίας και των ιδιαίτερων πτυχών του περιβάλλοντος τους, προκύπτουν χρήσιμα συμπεράσματα για τη χρησιμότητα, τον τρόπο αντιμετώπισης του ανταγωνισμού καθώς και για τη μελλοντική πορεία τους.

Ειδικότερα, η ναυτιλία αποτελεί κυρίαρχο τρόπο μεταφοράς και κατέχει ισχυρή παρουσία στην παγκόσμια οικονομία. Τα εμπορευματοκιβώτια είναι ίσως η μεγαλύτερη ανακάλυψη στη σύγχρονη εμπορική ναυτιλία. Η εμφάνιση τους επέφερε επανάσταση στις διεθνές μεταφορές. Πλέον ο κλάδος της ναυτιλίας εμπορευματοκιβωτίων έχει τεράστιο αντίκτυπο στην παγκόσμια διαχείριση της εφοδιαστικής αλυσίδας, αφού μέσω αυτών μεταφέρονται διαφόρων ειδών εμπορεύματα, με ασφάλεια σε όλο τον κόσμο.

Η δημιουργία των ναυτιλιακών συνδιασκέψεων προέκυψε λόγω του μεγάλου ανταγωνισμού ο οποίος είχε επιδεινωθεί από την ταχεία ανάπτυξη της χωρητικότητας του παγκόσμιου στόλου κατά το δεύτερο μισό του περασμένου αιώνα. Έτσι ο στόχος της δημιουργίας τους ήταν ο περιορισμός του ανταγωνισμού των τιμών προκειμένου να αποφευχθεί ο καταποντισμός των ναυτιλιακών εταιρειών.

Έτσι, οι συνδιασκέψεις οργανώθηκαν σε όλο τον πλανήτη καλύπτοντας με ικανά δίκτυα το θαλάσσιο εμπόριο για τις μεταφορές γενικών φορτίων. Όμως με την πάροδο του χρόνου, εμφανίστηκαν οι ναυτιλιακές συμμαχίες, οι οποίες διαδραματίζουν πλέον κεντρικό ρόλο στην αγορά τακτικών γραμμών.

Συνεπώς μέσα από την ανάλυση της συγκεκριμένης αγοράς και των χαρακτηριστικών της, τα ερευνητικά ερωτήματα που αναπτύσσονται εστιάζουν κυρίως στο περιβάλλον των συνδιασκέψεων. Συγκεκριμένα αναλύονται τα πλεονεκτήματα τα οποία φανερώνουν τη χρησιμότητα τους καθώς και τα μειονεκτήματα. Επίσης εξετάζονται λεπτομερώς οι τρόποι αντιμετώπισης του εσωτερικού και του εξωτερικού

ανταγωνισμού. Τέλος, αξίζει να σημειωθεί ότι προκύπτουν χρήσιμα συμπεράσματα τα οποία αφορούν το μέλλον της εν γένει.

1. Η ΕΝΝΟΙΑ ΚΑΙ Η ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

1.1. Ορισμοί της Ναυτιλίας

Τα 3/4 περίπου της επιφάνειας της γης καλύπτονται από θάλασσες και λίμνες, κάτι που καθιστά τη θαλάσσια μεταφορά απαραίτητη. Τα πλοία έχουν τη δυνατότητα να μεταφέρουν αγαθά σε όλες τις γωνιές των θαλασσών, συνεισφέροντας έτσι στην ανάπτυξη της παγκόσμιας οικονομίας. Ειδικότερα κατά τον Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου το πλοίο είναι κάθε σκάφος το οποίο έχει καθαρή χωρητικότητα τουλάχιστον δέκα κόρων με ικανότητα αυτοδύναμης κίνησης στη θάλασσα.

Επομένως, εύκολα προκύπτει το συμπέρασμα ότι διαχρονικά οι μεταφορές έγιναν απαραίτητο στοιχείο του εμπορίου. Αυτό συμβαίνει, διότι μέσω της μεταφοράς αξιοποιούνται οι πλουτοπαραγωγικοί πόροι του πλανήτη και επιτυγχάνεται η ικανοποίηση των καταναλωτών, αφού τα παραγόμενα ανά τον κόσμο αγαθά φτάνουν στις αγορές όπου εκδηλώνεται η ζήτησή τους.

Σύμφωνα με τον καθηγητή Γ. Βλάχο, με τον όρο μεταφορά εννοούμε την ενέργεια, που παράγει χρησιμότητα μέσω της διακίνησης προσώπων και αγαθών από μια θέση σε κάποια άλλη. Επίσης ο ίδιος υπογραμμίζει ότι το αντικείμενο της μεταφοράς μπορεί να αποτελέσουν τα πάσης φύσεως αγαθά (πρώτες ύλες ή μεταποιημένα προϊόντα) και φυσικά ο άνθρωπος (ΒΛΑΧΟΣ, 2003).

Κατά συνέπεια, η ναυτιλιακή επιχείρηση αποτελεί μια οικονομική μονάδα που χρησιμοποιεί τους συντελεστές της παραγωγής για την παραγωγή και την παροχή θαλάσσιων μεταφορικών υπηρεσιών. Κατά τον Καθηγητή Β. Μεταξά, ναυτιλιακή επιχείρηση είναι η εταιρεία, το άτομο ή η μικρή ομάδα ατόμων που παίρνει τις αποφάσεις για την απασχόληση (ή και το αντίθετο) των συντελεστών παραγωγής στον ναυτιλιακό χώρο.

1.2. Ναυτιλιακή Βιομηχανία

Η ναυτιλία ήταν πάντα και θα παραμείνει το ενοποιητικό στοιχείο που συνδέει τους παραγωγούς, τους κατασκευαστές και τις αγορές των αγαθών. Πλέον η σημαντική

επέκταση του παγκόσμιου εμπορίου, οι τεχνολογικές εξελίξεις και οι συνεχείς αλλαγές στα γεωπολιτικά σενάρια του κόσμου σηματοδότησαν την ανάπτυξη της σύγχρονης ναυτιλιακής βιομηχανίας. Η παγκόσμια ναυτιλιακή βιομηχανία μπορεί να θεωρηθεί ως ένα σύστημα το οποίο αποτελείται από ναυτιλιακές εταιρείες, λιμενικές αρχές και παρόχους ναυτιλιακών υπηρεσιών.

Έτσι με δεδομένο ότι η ναυτιλία αποτελεί μια παγκόσμια βιομηχανία αξίζει να σημειωθεί ότι το 2020, ο παγκόσμιος στόλος της αυξήθηκε κατά 3% φτάνοντας τα 99.800 πλοία ολικής χωρητικότητας 100 τόνων και άνω έκαστο. Σε όρους μεταφορικής ικανότητας τον Ιανουάριο του 2021 η συνολική χωρητικότητα ήταν ίση με 2,13 δισεκατομμύρια τόνους νεκρού βάρους (dwt). Βέβαια ο ρυθμός ανάπτυξης του παγκόσμιου στόλου παρουσιάζει πτωτική τάση αφού το 2011 έφτασε στο μέγιστο σημείο του με αύξηση 11%.

Κατά τη διάρκεια του 2020 οι παραδόσεις πλοίων μειώθηκαν κατά 12% και τα πλοία τα οποία παραδόθηκαν ήταν κυρίως πλοία μεταφοράς χύδην φορτίου και στη συνέχεια πετρελαιοφόρα και κοντεϊνερόπλοια. Τέλος μια ολοένα και πιο σημαντική ανησυχία που παρατηρείται είναι η γήρανση του στόλου αφού τα παλαιότερα πλοία είναι λιγότερο αποδοτικά και παράγουν υψηλές εκπομπές μόλυνσης του περιβάλλοντος. Στις αρχές του 2021, το 30% της χωρητικότητας του παγκόσμιου στόλου αφορούσε πλοία ηλικίας μεταξύ πέντε και εννέα ετών.

Σύμφωνα με το παγκόσμιο συμβούλιο ναυτιλίας (World Shipping Council), η ναυτιλία θα μπορούσε να ισχυριστεί ότι είναι η πρώτη στον κόσμο παγκόσμια βιομηχανία. Η ανάγκες ενός ταχέως αυξανόμενου παγκόσμιου πληθυσμού μπορούν να καλυφθούν μόνο με τη μεταφορά πρώτων υλών και εμπορευμάτων. Έτσι η ναυτιλιακή βιομηχανία έχει κάνει αυτή τη διαδικασία πιο αποτελεσματική και έχει αλλάξει τη μορφή της παγκόσμιας οικονομίας.

1.3. Σχέση Ναυτιλίας-Οικονομίας

Η ναυτιλία αποτελεί τον κύριο τρόπο μεταφοράς για την προμήθεια πρώτων υλών, καταναλωτικών αγαθών, ειδών διατροφής και ενέργειας του παγκόσμιου πληθυσμού. Τα 2/3 του συνολικού παγκόσμιου εμπορίου αγαθών πραγματοποιούνται μέ-

σω των θαλάσσιων οδών, διότι η θάλασσα είναι η λιγότερο δαπανηρή οδός. Το διεθνές θαλάσσιο εμπόριο είναι ένα πολύ σημαντικό συστατικό της ναυτιλιακής αγοράς και είναι αποτέλεσμα της συνολικής πορείας της παγκόσμιας οικονομίας.

Αξίζει να σημειωθεί, ότι μέσω της ναυτιλίας αναπτύσσονται οι οικονομικές συναλλαγές μεταξύ απομακρυσμένων περιοχών, με αποτέλεσμα να διευρύνονται τα όρια της αγοράς αλλά και να εξισορροπείται η προσφορά προς την αντίστοιχη ζήτηση. Επίσης είναι ο δημιουργός για εκατομμύρια υπάρχουσες θέσεις εργασίας και διαδραματίζει σημαντικό ρόλο στη δημιουργία νέων θέσεων εργασίας. Έτσι, με αυτόν τον τρόπο συνεισφέρει εκατοντάδες δισεκατομμύρια δολάρια στην παγκόσμια οικονομία ετησίως, προκαλώντας αύξηση του ακαθάριστου εγχώριου προϊόντος σε χώρες σε όλο τον κόσμο.

Το διεθνές θαλάσσιο εμπόριο αποτελεί έναν τεράστιο οικονομικό μηχανισμό από την ομαλή λειτουργία του οποίου εξαρτάται όχι μόνο η οικονομική ζωή των εθνών, αλλά και η ίδια η ύπαρξη εκατομμυρίων ανθρώπων, αφού τα βασικά είδη διατροφής συγκαταλέγονται μεταξύ των σπουδαιότερων αντικειμένων των διεθνών θαλάσσιων μεταφορών. Έτσι, το θαλάσσιο εμπόριο αποτελεί πλέον μια αρτηρία, η διακοπή της οποίας είναι ικανή να επιφέρει την κατάρρευση της οικονομικής ζωής του πλανήτη (ΒΛΑΧΟΣ, 2003).

Συμπερασματικά, αυτή η βιομηχανία, δημιουργεί δεσμούς αξίας μεταξύ περιοχών και ανθρώπινων ομάδων προκειμένου να οργανώνουν σύνθετες κατηγορίες εμπορικών συναλλαγών και δραστηριοτήτων. Επίσης ως ψυχή της παγκόσμιας οικονομικής ευρωστίας, η ναυτιλία συμβάλλει σημαντικά στη διεθνή σταθερότητα και ασφάλεια.

2. ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΚΙΒΩΤΙΩΝ (LINER SHIPPING)

2.1. Ναυτιλία Τακτικών Γραμμών

Η ναυτιλιακή βιομηχανία τακτικών γραμμών είναι εξαιρετικά ανταγωνιστική και εντάσεως κεφαλαίου. Τα πλοία της αγοράς αυτής, μεταφέρουν κυρίως γενικά μοναδοποιημένα φορτία. Τα γενικά αυτά φορτία έχουν συνήθως υψηλό κόστος και οι ποσότητες που μεταφέρονται είναι μικρές σε σχέση με εκείνες που μεταφέρονται στην περίπτωση των χύδην φορτίων.

Η μεταφορά των γενικών φορτίων υπολογίζεται ότι αφορά περίπου το ένα τέταρτο του συνολικού όγκου του διεθνούς θαλάσσιου εμπορίου. Ειδικότερα στη ναυτιλία τακτικών γραμμών τα προϊόντα που μεταφέρονται μπορεί να είναι είτε επεξεργασμένα, είτε τελικά. Κυρίαρχη θέση μεταξύ των γενικών φορτίων, κατέχουν τα προϊόντα της μεταποίησης (βιομηχανίας και βιοτεχνίας), που από τη φύση τους είναι πολυάριθμα.

Μεταξύ των άλλων, τα πλοία που δραστηριοποιούνται σε αυτή την αγορά διαθέτουν ιδιαίτερα τεχνικά χαρακτηριστικά, διότι τα φορτία που μπορεί να μεταφέρουν απαιτούν ειδικές εγκαταστάσεις τόσο για την φορτοεκφόρτωσή τους αλλά και ορισμένες φορές για τη διάρκεια της παραμονής τους στο πλοίο. Ένα πλοίο μεταφοράς γενικού φορτίου μπορεί να μεταφέρει ταυτόχρονα πολλά διαφορετικά φορτία, αλλά η ποσότητα του καθενός από αυτά δεν μπορεί να καλύψει ολόκληρη τη μεταφορική του ικανότητα.

Αξίζει να σημειωθεί ότι στη ναυτιλία τακτικών γραμμών εκτός από γενικά φορτία, σε κάποιες περιπτώσεις μεταφέρονται και μικρές ποσότητες χύδην φορτίων. Συγκεκριμένα η διείσδυση του παραδοσιακού δρομολογημένου φορτηγού πλοίου στις μεταφορές των χύδην ξηρών φορτίων, διευρύνθηκε στις μεταφορές ρυζιού, ελαστικού, βαμβακιού, ζάχαρης, σιτηρών, και άλλων χύδην φορτίων.

Μια από τις πιο σημαντικές εξελίξεις που έλαβε χώρα ήταν η εισαγωγή εμπορευματοκιβωτίων προκειμένου να διευκολυνθεί η διακίνηση αγαθών γενικής κατανάλωσης αλλά και φορτίων υψηλής αξίας. Σύμφωνα με την UNCTAD τα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων αποτελούν πλέον το κύριο επίκεντρο της ναυτιλίας

τακτικών γραμμών, καθώς επέφεραν κέρδη 7 δισεκατομμυρίων ευρώ το έτος 2017 (UNCTAD, 2018).

Τέλος είναι αξιοσημείωτο, ότι τα πλοία της συγκεκριμένης αγοράς εκτελούν συνεχώς μεταφορές φορτίων σε τακτά χρονικά διαστήματα με σταθερή συχνότητα στα δρομολόγια τους, μεταξύ συγκεκριμένων λιμένων. Ο χρόνος αναχώρησης και άφιξης καθώς και ο ναύλος είναι γνωστός πριν την έναρξη του ταξιδιού.

2.2. Φορτίο Ναυτιλίας Τακτικών Γραμμών

Τα γενικά φορτία της ναυτιλίας γραμμών παρουσιάζουν τεράστια ποικιλία. Εξαιτίας της διαφοροποίησης τους είναι προφανές πως διαθέτουν και τελείως διαφορετικά φυσικά χαρακτηριστικά. Για παράδειγμα κάποια εμπορεύματα μπορεί να είναι ογκώδη ή να χρειάζονται ειδική μεταχείριση ή ακόμα η μεταφορά τους να ενέχει κάποιο βαθμό επικινδυνότητας. Έτσι λόγω των ιδιαίτερων χαρακτηριστικών που παρουσιάζουν δημιουργούν την ανάγκη για το μεταξύ τους διαχωρισμό. Η κατηγοριοποίησή τους γίνεται συνήθως με βάση τον χειρισμό και τη φόρτωσή τους ως εξής:

- Χαλαρό φορτίο (loose cargo): Περιλαμβάνει ξεχωριστά αντικείμενα, κουτιά, εξαρτήματα μηχανών, κ.α., καθένα από τα οποία πρέπει να φορτώνεται και να στοιβάζεται χωριστά.
- Κιβωτιοποιημένο φορτίο (containerized cargo): Πρόκειται για τυποποιημένα εμπορευματοκιβώτια, που χρησιμοποιούνται για τη μοναδοποίηση του φορτίου που αποτελούν πλέον τον βασικό τύπο μεταφοράς γενικών φορτίων. Ο τρόπος αυτός παρέχει ευχέρεια για ευκολότερη αλλά και ταχύτερη φορτοεκφόρτωση, γεγονός που συμβάλει στη μείωση του χρόνου παραμονής των πλοίων στα λιμάνια και άρα στη μείωση του κόστους.
- Φορτίο στοιβαγμένο σε παλέτες (palletized cargo): Σε αυτή την κατηγορία το φορτίο πακετάρεται σε παλέτες, ώστε να διευκολύνονται ο χειρισμός και στοιβασία του.
- Σαμπανιασμένο φορτίο (pre-slung cargo): Αποτελείται από μικρά τεμάχια, όπως σανίδες ξύλου, τα οποία δένονται μαζί, για να σχηματίσουν πακέτα ιδίου μεγέθους.

- Υγρό φορτίο (liquid cargo): Πρόκειται για φορτίο σε υγρή μορφή, που μεταφέρεται σε βαθιές δεξαμενές, εμπορευματοκιβώτια ή βαρέλια.
- Φορτία ελεγχόμενης θερμοκρασίας (temperature controlled cargo): Στην κατηγορία αυτή ανήκουν ευπαθή και ευαίσθητα φορτία τα οποία διατρέχουν κίνδυνο αλλοίωσης. Τέτοια φορτία για παράδειγμα είναι τα φρούτα και τα γαλακτοκομικά τα οποία ενέχουν κίνδυνο αλλοίωσης, κυρίως λόγω έκλυσης διοξειδίου του άνθρακα κατά τη μεταφορά τους. Έτσι τα κύτη του πλοίου πρέπει να είναι κατάλληλα εξοπλισμένα ώστε να απομακρύνουν το διοξείδιο του άνθρακα.
- Φορτίο που μεταφέρεται σε ψυγεία (refrigerated cargo): Πρόκειται για ευπαθή φορτία, που φορτώνονται είτε σε συνθήκες ψύξης ή κατάψυξης είτε σε χωριστά αμπάρια των πλοίων γενικού φορτίου είτε σε εμπορευματοκιβώτια-ψυγεία. Για παράδειγμα τέτοια φορτία μπορεί να είναι το κρέας κατεψυγμένο ή μη, καθώς και τα ψάρια. Για τη μεταφορά των φορτίων αυτών δίνεται ιδιαίτερη προσοχή στη θερμομόνωση των κυτών του πλοίου, διότι η παραμικρή μεταβολή στη θερμοκρασία μπορεί να προκαλέσει σοβαρές αλλοιώσεις στο φορτίο.
- Βαρύ και δυσκολοχείριστο φορτίο (heavy and awkward cargo): Στην κατηγορία αυτή κατατάσσονται τα μεγάλου όγκου φορτία, τα οποία παρουσιάζουν δυσκολίες στη στοιβασία τους, όπως κινητήρες, γιοτ κ.α.
- Ειδικά φορτία (special cargo): Πρόκειται για φορτία τα οποία κατά τη μεταφορά τους απαιτούν ιδιαίτερη προσοχή και φροντίδα, καθώς και ιδιαίτερη μεταχείριση. Λόγου χάρη τέτοια φορτία μπορεί να είναι επικίνδυνα υλικά όπως τοξικά υλικά.

2.3. Συμβόλαιο Μεταφοράς

Στη ναυτιλία τακτικών γραμμών η συμφωνία μεταφοράς του φορτίου δεν γίνεται μέσω κάποιου ναυλοσυμφώνου αλλά μέσω της φορτωτικής (B/L, Bill of Lading). Αρχικά, το κλείσιμο της συμφωνίας γίνεται με την παραχώρηση από την πλευρά του πλοιοκτήτη της βεβαίωσης αποδοχής της συμφωνίας (booking note). Η βεβαίωση

αποδοχής της συμφωνίας θεωρείται ένα προσύμφωνο σύμβασης μεταφοράς το οποίο αποτελεί ένα επίσημο έγγραφο και μέσω του οποίου επιβεβαιώνεται η συμφωνία.

Στη συνέχεια εφόσον τα εμπορεύματα παραδοθούν προς μεταφορά εκδίδεται η φορτωτική. Η φορτωτική είναι το πιο σημαντικό έγγραφο για τις θαλάσσιες μεταφορές εμπορευμάτων. Συγκεκριμένα αποδεικνύει ότι τα εμπορεύματα παραλαμβάνονται από το μεταφορέα στη μορφή που περιγράφεται στο συμβόλαιο. Επιπλέον διασφαλίζει την υποχρέωση παράδοσης των εμπορευμάτων στον τόπο του προορισμού καθώς και την παράδοση στον παραλήπτη. Πρόκειται ουσιαστικά για μια σύμβαση μεταφοράς φορτίου μεταξύ του μεταφορέα και του φορτωτή.

Η φορτωτική περιέχει τα εξής στοιχεία:

- Ταυτότητα εκναυλωτή, ναυλωτή, παραλήπτη, πλοίου και πλοιάρχου.
- Καθορισμό λιμένων φόρτωσης και προορισμού.
- Συμφωνία για το ναύλο.
- Διακριτικά σημεία του φορτίου, τα οποία αφενός τέθηκαν με τρόπο ώστε να αντέξουν τον πλου, αφετέρου καθορίστηκαν εγγράφως από τον φορτωτή και αντιστοιχούν στα τεθειμένα επί του φορτίου.
- Αριθμός δεμάτων/τεμαχίων ή βάρος φορτίου, όπως δηλώθηκαν εγγράφως από τον φορτωτή.
- Εν γένει κατάσταση του φορτίου κατά τη φόρτωση.
- Χρονολογία έκδοσης φορτωτικής.

2.4. Πλοία Μεταφοράς Εμπορευματοκιβωτίων

Το 1956 έγινε το λανσάρισμα του πρώτου πλοίου μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων με όνομα Ideal X από τον Malcolm McLean το οποίο σηματοδότησε την έναρξη μιας νέας εποχής, την εποχή των κοντεϊνερόπλοιων. Στη συνέχεια υπήρξε ραγδαία ανάπτυξη των κοντεϊνερόπλοιων εξαιτίας της υιοθέτησης των μεγεθών των κοντεϊνερ στα μέσα της δεκαετίας του 1960.

Ειδικότερα, η βιομηχανία των πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων αποτελείται από εταιρείες οι οποίες έχουν ως βασική δραστηριότητα την μεταφορά ε-

μπορευματοκιβωτίων σε τακτικές γραμμές μέσω θαλάσσης. Οι υπηρεσίες τακτικών γραμμών αποτελούνται από ένα στόλο πλοίων με κοινή ιδιοκτησία ή διαχείριση. Για την ακρίβεια παρέχουν μια σταθερή υπηρεσία, σε τακτά χρονικά διαστήματα μεταξύ των ονομαζόμενων λιμένων για τη μεταφορά οποιονδήποτε αγαθών της περιοχής οικονομικού ενδιαφέροντος που εξυπηρετούνται από αυτά τα λιμάνια και είναι έτοιμα υπό διαμετακόμιση από τις ημέρες πλεύσης τους.

Διευκρινιστικά τα κοντεϊνερόπλοια αποτελούν έναν ειδικά σχεδιασμένο τύπο πλοίων μέσω του οποίου μεταφέρονται προϊόντα με τη χρήση εμπορευματοκιβωτίων. Τα πλοία αυτά διακρίνονται στους παρακάτω τύπους:

- Fully cellular container ships: Πρόκειται για πλοία που μεταφέρουν αποκλειστικά και μόνο εμπορευματοκιβώτια.
- Cellular ships with Ro-Ro Capability: Ο συγκεκριμένος τύπος πλοίων διαθέτει τη δυνατότητα μεταφοράς τροχοφόρων οχημάτων αλλά και τη μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων. Τα πλοία αυτά διαθέτουν ειδικό εξοπλισμό Roll-on, Roll-off ώστε η μεταφορά των τροχοφόρων οχημάτων να γίνεται με εύκολο τρόπο.
- Multi-purpose container ships: Η συγκεκριμένη κατηγορία πλοίων μπορεί να μεταφέρει διάφορα φορτία, όπως για παράδειγμα εμπορευματοκιβώτια, χύδην φορτία αλλά σε μικρές ποσότητες ή τροχοφόρα οχήματα.

Ωστόσο, τα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων μπορούν να διακριθούν σε επτά κατηγορίες ανάλογα με τη χωρητικότητά τους σε: small feeder, feeder, feedermax, Panamax, Post-Panamax, New Panamax και ultra-large. Για παράδειγμα, στην κατηγορία feeder ανήκουν πλοία μεταφορικής ικανότητας κάτω των 1000 TEU και στην κατηγορία ultra large πλοία που μεταφέρουν περισσότερα από 12.000 TEU. Παρατηρείται σύμφωνα με την UNCTAD (2020) ότι το μέγιστο μέγεθος τους αυξήθηκε σε ολική χωρητικότητα κατά 6,87% μεταξύ 2018 και 2019 ενώ η αύξηση των TEU ήταν ακόμα μεγαλύτερη με ποσοστό μεγαλύτερο από 10,94%. Τα μεγαλύτερα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων είναι πλέον τόσο μεγάλα όσο τα μεγαλύτερα πλοία μεταφοράς χύδην υγρού φορτίου και μεγαλύτερα από τα μεγάλα πλοία μεταφοράς χύδην ξηρού φορτίου αλλά και των κρουαζιερόπλοιων.

Με στοιχεία της UNCTAD, το 2017 τα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων αποτελούσαν το 13,5% περίπου του παγκόσμιου τονάζ το οποίο ανερχόταν σε 1862 εκατομμύρια dwt. Στην κορυφή βρίσκονται τα Bulk carrier με 43% συμμετοχή στο παγκόσμιο τονάζ και ακολουθούσαν τα δεξαμενόπλοια με 29%.

ΕΙΚΟΝΕΣ ΠΛΟΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ Ε/Κ (ΜΕΓΑΛΟ ΚΑΙ ΜΙΚΡΟ ΚΟΝΤΕΙΝΕΡΟΠΛΟΙΟ)

Πλοίο χωρητικότητας 20.000 TEU



Το πλοίο μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων Vigro της Cosco χτίστηκε το 2018 και πλέει υπό τη σημαία του Χονγκ Κονγκ. Η μεταφορική ικανότητα του πλοίου είναι 20.000 TEU. Το βύθισμά του είναι 15,6 μέτρα, το ολικό μήκος είναι 399,75 μέτρα και το πλάτος του 58,73 μέτρα.

Πλοίο χωρητικότητας 2.700 TEU



Το πλοίο μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων Cap Pasado χτίστηκε το 2006 και πλέει υπό τη σημαία της Αντίγκουα. Η μεταφορική ικανότητα του πλοίου είναι 2.700 TEU.

2.5. Εμπορευματοκιβώτια TEU

Το εμπορευματοκιβώτιο είναι ένα μεγάλο κατάλληλα κατασκευασμένο κιβώτιο από ξύλο, σίδηρο, αλουμίνιο ή και από συνδυασμό αυτών των υλικών, με το οποίο είναι δυνατή η μεταφορά μεγάλων ποσοτήτων φορτίων εμπορευμάτων. Συγκεκριμένα ένα εμπορευματοκιβώτιο έχει τη δυνατότητα να μεταφερθεί στα υπάρχοντα μεταφορικά μέσα στη θάλασσα, στον αέρα και στη στεριά. Σχεδόν όλα τα εμπορεύματα υγρά και στερεά, χύμα και ομαδοποιημένα μπορούν να μεταφερθούν με τη χρήση του.

Επιπρόσθετα η μεταφορά ενός εμπορευματοκιβωτίου μπορεί να πραγματοποιηθεί με διάφορα μεταφορικά μέσα. Για παράδειγμα μπορεί να αποχωρίζεται από ένα μεταφορικό μέσο και να μεταφέρεται σε ένα άλλο της ίδιας ή και διαφορετικής τεχνολογίας. Κατά τη φόρτωση και τη μεταφορά του παίρνει τη μορφή του ενιαίου φορτίου. Ένα σημαντικό πλεονέκτημα του είναι ότι το μέγεθος και η μορφή του βοηθά στην εύκολη και ασφαλή φορτοεκφόρτωση των εμπορευμάτων που μεταφέρει. Έτσι το φορτίο μπορεί να προστατευτεί από κλοπή, ζημιά αλλά και από τυχόν ζημιογόνες συνθήκες κατά τη διακίνηση.

Αξίζει να σημειωθεί ότι για τη μέτρηση της μεταφορικής ικανότητας των πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων χρησιμοποιείται η μονάδα TEU (twenty-foot equivalent unit) που αντιστοιχεί σε ένα τυπικό εμπορευματοκιβώτιο με μήκος 20 πόδια (6,1 μέτρα), πλάτος 8 πόδια (2,4 μέτρα) και ύψος επίσης 8 πόδια. Υπάρχουν και εμπορευματοκιβώτια μεγαλύτερων διαστάσεων, μήκους 40 ή 45 ποδιών, όμως, κατά κανόνα, ως μονάδα μέτρησης της μεταφορικής ικανότητας των πλοίων εμπορευματοκιβωτίων χρησιμοποιείται η TEU. Το εμπορευματοκιβώτιο των 20 ποδιών (TEU) δέχεται βάρος 28 τόνους και έχει όγκο 33m³ περίπου σε αντίθεση με το container των 40 ποδιών (FEU) που η χωρητικότητά του είναι 67m³.

Συμπερασματικά, με τη χρήση εμπορευματοκιβωτίων οι μεταφορές ενοποιούνται σε μια ολοκληρωμένη συνέχεια, όπου συνδυάζεται η μεταφορά κατά ξηρά και θάλασσα μέσω φορτηγών αυτοκινήτων, σιδηροδρομικών δικτύων και φορτηγών πλοίων ώστε να πραγματοποιείται ομαλά η διακίνηση διαφόρων αγαθών σε διάφορες καταναλωτικές αγορές.

Εμπορευματοκιβώτια



2.6. Οικονομίες Κλίμακας

Τα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων αποτελούν ένα χαρακτηριστικό παράδειγμα των οικονομιών κλίμακας στην πράξη. Υποστηριζόμενο από την αδιαμφισβήτητη αυτή βασική θεωρία το κόστος μεταφοράς μειώνεται όσο το μέγεθος του πλοίου αυξάνεται. Συγκεκριμένα όσο αυξάνεται το μέγεθος ενός πλοίου τόσο αυξάνεται η χωρητικότητα του ενώ διατηρούνται σταθερά ή αυξάνονται αλλά με πολύ μικρότερο ρυθμό ο αριθμός των μελών του πληρώματος και το κόστος κίνησης του πλοίου.

Στις αρχές του 1950 τα πρώτα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων είχαν μεταφορική ικανότητα 480 TEU. Το 2021 η μεταφορική τους ικανότητα φτάνει τα 23.000 TEU. Η μεγάλη αύξηση της χωρητικότητας των πλοίων απορρέει από το γεγονός ότι το κόστος μεταφοράς ανά κοντέινερ συνεχίζει να μειώνεται όσο το μέγεθος του πλοίου αυξάνεται. Έτσι ο κύριος λόγος που οι εταιρείες παραγγέλνουν ολοένα και μεγαλύτερα πλοία είναι για να επιτύχουν τις οικονομίες κλίμακας με το να μειώνουν το κόστος μεταφοράς ανά εμπορευματοκιβώτιο.

Συγκρίνοντας πλοία χωρητικότητας 10.000 TEU και 18.000 TEU, παρατηρείται ότι το μέσο κόστος κατασκευής ανά υποδοχή κοντέινερ είναι 10.000\$ και 7.423 \$ αντίστοιχα. Ταυτόχρονα ανάμεσα στα δυο πλοία δεν υπάρχει καμία σχεδόν διαφορά στον αριθμό του απαιτούμενου πληρώματος, στις τιμές μονάδας κατανάλωσης του καυσίμου, καθώς και στα έξοδα συντήρησης με την αύξηση του μεγέθους του πλοίου. Έτσι όταν και τα δύο από τα πλοία είναι πλήρως φορτωμένα, το κόστος ανά κοντέινερ του μεγαλύτερου πλοίου είναι χαμηλότερο από αυτό του μικρότερου.

Ωστόσο τα πολύ μεγάλα πλοία μπορεί να επιφέρουν επιπρόσθετο κόστος διότι αναγκάζουν τα λιμάνια να επεκτείνουν τις αποβάθρες τους αλλά και άλλες ειδικές εγκαταστάσεις αυξάνοντας έτσι το λιμενικό κόστος. Για παράδειγμα το 2007, το λιμάνι Ningbo στη Κίνα είχε βάθος καναλιού 18,2 μέτρα και ο τερματικός σταθμός εμπορευματοκιβωτίων μπορούσε να φιλοξενήσει πλοία χωρητικότητας κάτω των 8.000 TEU.

Συμπερασματικά όταν δεν λαμβάνεται υπόψη το κόστος επέκτασης χωρητικότητας στα λιμάνια το οποίο έχει σημαντική επίδραση στην επιλογή μεγέθους του

πλοίου, ένα πλοίο χωρητικότητας 20.000 TEU αποτελεί την καλύτερη επιλογή. Βέβαια η αύξηση του μεγέθους πέραν κάποιου σημείου μπορεί να δημιουργήσει αρνητικές οικονομίες κλίμακας. Ειδικότερα όταν το μέγεθος είναι πάνω από 20.000 TEU οι οικονομίες κλίμακας εξαφανίζονται και εμφανίζονται οι αρνητικές οικονομίες κλίμακας, διότι λόγω του αυξημένου μεγέθους του πλοίου το κόστος πάγιου κεφαλαίου ενός πολύ μεγάλου πλοίου αυξάνεται σημαντικά.

Μερικές τιμές του έτους 2022 για μεταφορά ενός εμπορευματοκιβωτίου 20 TEU που περιέχει καταναλωτικά αγαθά αξία 50.000\$:

- Από Νέα Υόρκη για Λονδίνο 1.200\$ περίπου
- Από Λονδίνο για Κέιπ Τάουν (Νότια Αφρική) 2.200\$
- Από Αυστραλία για Λονδίνο 3.000\$ περίπου (4.500\$ για container 40 FEU)
- Από Αυστραλία για Θεσσαλονίκη 2.400\$ περίπου (3.600\$ για container 40 FEU)

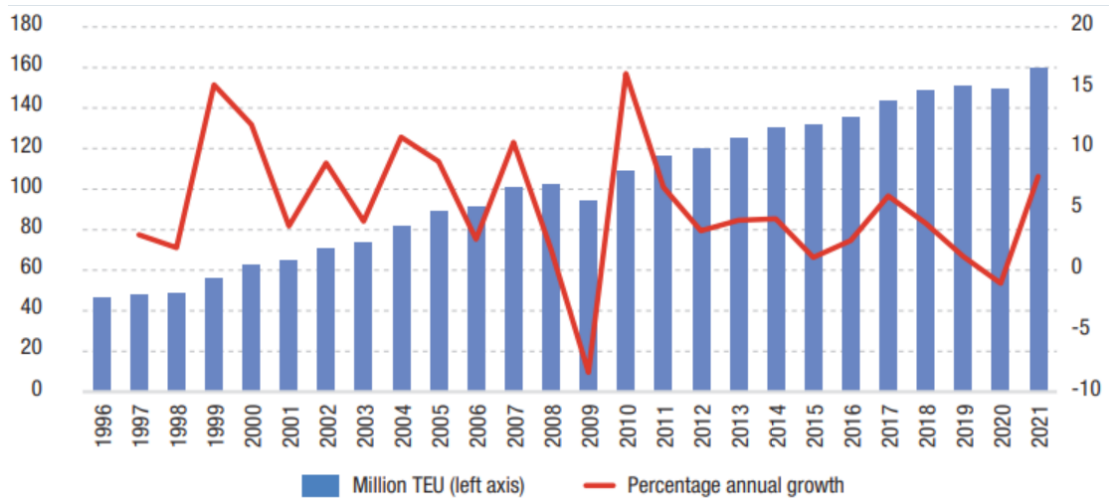
2.7. Βασικές Θαλάσσιες Διαδρομές

Η δομή του παγκόσμιου εμπορίου, η διάρθρωση δηλαδή της ζήτησης και της προσφοράς, καθορίζει τις διεθνείς εμπορικές διαδρομές, που βέβαια διενεργούνται στην πλειονότητά τους δια θαλάσσης. Οι θαλάσσιες διαδρομές των πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων μπορούν να χωριστούν σε τρεις κύριες ομάδες ως εξής:

1. Μεταφορές Ανατολής και Δύσης (East-West trades), οι οποίες κινούνται στο βόρειο ημισφαίριο συνδέοντας τα κυριότερα βιομηχανικά κέντρα της Βορείου Αμερικής, της Ανατολικής Ευρώπης και της Ασίας.
2. Μεταφορές Βορρά και Νότου (North-South trades), οι οποίες κινούνται στα μεγαλύτερα κέντρα παραγωγής και κατανάλωσης της Ευρώπης, της Ασίας και της Βορείου Αμερικής, συνδέοντας τα προαναφερθέντα κέντρα με αναπτυσσόμενες χώρες του Νοτίου ημισφαιρίου.
3. Ενδοπεριφερειακό εμπόριο που λειτουργεί σε μικρότερες αποστάσεις με μικρότερα πλοία.

Παγκόσμιο Εμπόριο Εμπορευματοκιβωτίων 1996-2021

(εκατομμύρια TEU και ποσοστό ετήσιας αλλαγής)



Source: UNCTAD 2021

Όπως φαίνεται από τον παραπάνω πίνακα, οι εμπορευματικές ροές με βάση τη συνολική χωρητικότητα και την ποσοστιαία ετήσια αλλαγή της, φαίνεται να αυξάνονται συνεχώς με εξαίρεση το έτος 2009 λόγω της παγκόσμιας χρηματοπιστωτικής κρίσης του έτους 2008 και το έτος 2020 λόγω της πανδημίας του covid-19. Συγκεκριμένα το 2020 σημειώθηκε μείωση 1,1% στις εμπορευματικές ροές η οποία όμως δεν ήταν τόσο μεγάλη όσο το 2009 όταν σημειώθηκε μείωση κατά 8,4%. Μετά την πτώση του 2020 η συνολική χωρητικότητα των εμπορευματικών ροών αποκαταστάθηκε διότι η ζήτηση ενισχύθηκε από πακέτα τόνωσης και μέτρα για την στήριξη των εισοδημάτων.

**Παγκόσμιο Εμπόριο Εμπορευματοκιβωτίων κατά Γεωγραφική Κατεύθυνση
2016-2021**

(εκατομμύρια TEU και ποσοστό ετήσιας αλλαγής)

	2016	2017	2018	2019	2020
Main East-West routes	54 480 143	57 520 472	60 323 619	59 317 350	59 168 679
Other routes	80 879 086	86 095 802	88 844 890	91 538 274	90 046 704
<i>of which</i>					
Non-mainlane East-West	18 005 252	19 056 910	19 049 879	19 960 498	19 299 089
North-South	11 120 656	11 745 000	12 086 773	2 099 662	11 882 623
South-South	15 533 787	16 920 644	18 175 418	18 892 469	18 430 527
Intra-regional	36 219 391	38 373 249	39 532 821	40 585 645	40 434 465
World total	135 359 229	143 616 274	149 168 510	150 855 623	149 215 384
	Percentage change				
Main East-West routes	4.03	5.6	4.9	-1.7	-0.3
Other routes (Non-mainlane)	1.40	6.5	3.2	3.0	-1.6
<i>of which</i>					
Non-mainlane East-West	2.57	5.8	0.0	4.8	-3.3
North-South	-0.37	5.6	2.9	0.1	-1.8
South-South	-1.68	8.9	7.4	3.9	-2.4
Intra-regional	2.75	5.9	3.0	2.7	-0.4

Source: UNCTAD secretariat calculations, based on data from MDS Transmodal, World Cargo Database, June 2021.

Note: Non-mainlane East West: Trade involving Western Asia and the Indian Sub-continent, Europe, North America, and East Asia.

North-South: Trade involving Oceania, Sub-Saharan Africa, Latin America, Europe, and North America.

South-South: Trade involving Oceania, Western Asia, East Asia, Sub-Saharan Africa and Latin America.

Intra-regional: Trade within Europe, Africa, Asia, North America, Latin America and Oceania.

Source: UNCTAD 2021

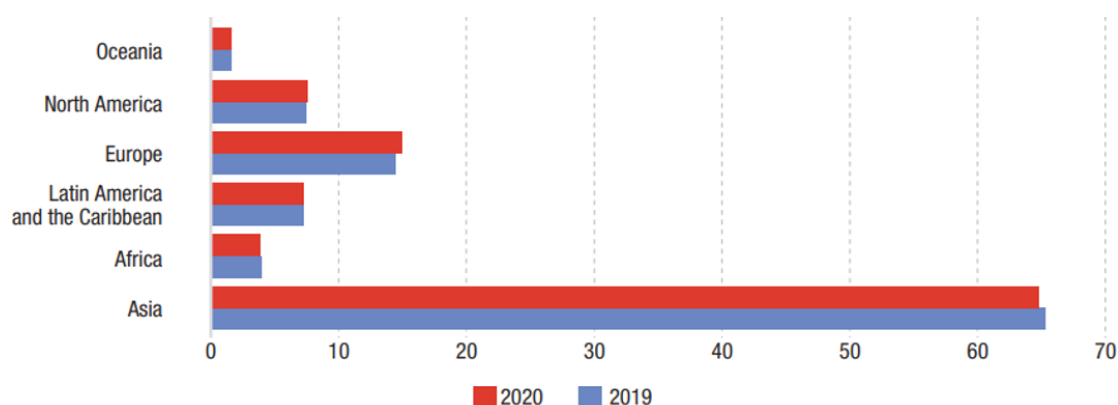
Παρατηρούμε ότι το παγκόσμιο εμπόριο σε TEU διενεργείται κυρίως μεταξύ Ανατολής-Δύσης τόσο σε κύριες όσο και σε δευτερεύουσες οδούς.

2.8. Λιμάνια Μεταφοράς Εμπορευματοκιβωτίων

Το 2020, σύμφωνα με τον παρακάτω πίνακα η Ασία, διακινούσε σχεδόν τα 2/3 των εμπορευματοκιβωτίων, διατηρώντας έτσι τη θέση της ως παγκόσμιος κόμβος για την κυκλοφορία εμπορευματοκιβωτίων. Επίσης, παρατηρείται ότι το 2020 η Ευρώπη ήταν το δεύτερο μεγαλύτερο λιμάνι διαχείρισης εμπορευματοκιβωτίων με ποσοστό 14,4%. Στη συνέχεια στην ίδια περίπου θέση φαίνεται να βρίσκονται η Βόρεια Αμερική με ποσοστό 7,5% και η Λατινική Αμερική με την Καραϊβική με ποσοστό 7,4%. Τέλος ακολουθεί η Αφρική με ποσοστό 4% και η Ωκεανία με ποσοστό 1,6%.

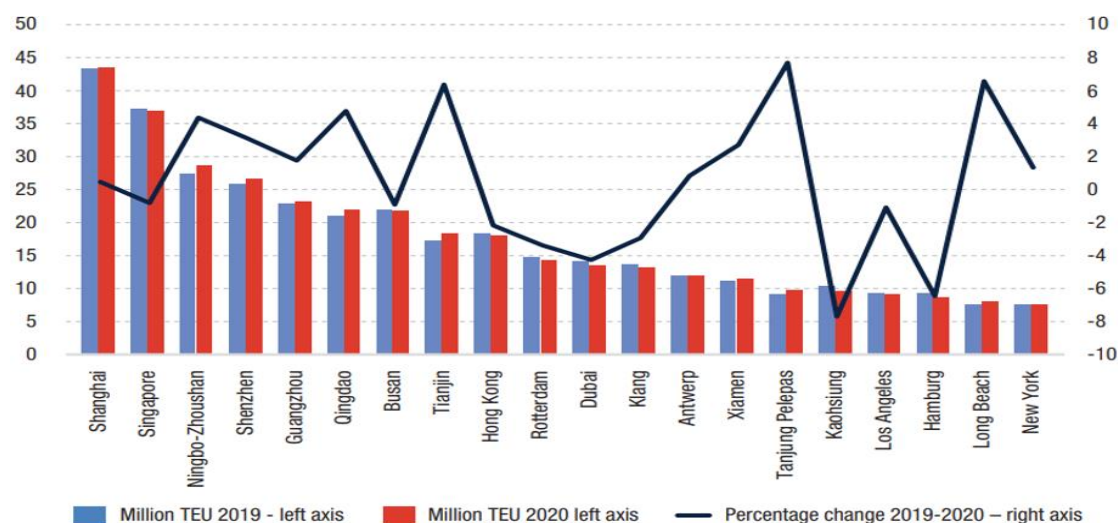
Εξάλλου η κυριαρχία της Κίνας είναι εμφανής και από τα στοιχεία για τα 20 κορυφαία λιμάνια του κόσμου από τα οποία περίπου τα μισά είναι στην Κίνα όπως παρουσιάζεται στο διάγραμμα που ακολουθεί. Σχεδόν όλα τα κορυφαία Κινέζικα λιμάνια αύξησαν την απόδοση τους το έτος 2020 σε σύγκριση με το 2019. Ειδικότερα, η Σαγκάη είδε αργή ανάπτυξη αλλά παρέμεινε το κορυφαίο λιμάνι στον κόσμο, ενώ η ανάπτυξη στο Τιαντζίν ήταν 6,4% και στο Κινγκκντάο 4,8%.

Παγκόσμια διακίνηση container σε λιμάνια ανά περιοχή (ποσοστό μεριδίου σε συνολικό TEU)



Τα 20 μεγαλύτερα λιμάνια μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων παγκοσμίως, 2019-2020

(TEU, ποσοστό ετήσιας αλλαγής)



Source: UNCTAD based on data published on Hamburg Port Authority website (www.hafen-hamburg.de/en/statistics/top-20-container-ports), accessed July 2021.

Source: UNCTAD 2021

Αποβάθρα Εμπορευματοκιβωτίων στο λιμάνι του Πειραιά



3. ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΣΥΝΔΙΑΣΚΕΨΕΙΣ (SHIPPING CONFERENCES) ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΓΡΑΜΜΩΝ

3.1. Η Ιστορία των Ναυτιλιακών Συνδιασκέψεων

Η πρώτη διάσκεψη ήταν η Υπέρ-Ατλαντική Ναυτιλιακή συνδιάσκεψη (Trans Atlantic Shipping Conference), η οποία δημιουργήθηκε το 1868 και είχε στόχο τον έλεγχο του εμπορίου μεταξύ Νέας Υόρκης και Ευρώπης. Όμως, η συνδιάσκεψη αυτή απέτυχε διότι είχαν δημιουργηθεί θέματα με τις ενιαίες φορτωτικές, τη βελτίωση των μεθόδων για την επιθεώρηση φορτίου αλλά και διότι δεν επετεύχθη συμφωνία για τη διαμόρφωση των ναύλων μέχρι το έτος 1902.

Έτσι, η πρώτη σύγχρονη ναυτιλιακή συνδιάσκεψη ιδρύθηκε το 1875 καλύπτοντας διαδρομές μεταξύ του Ηνωμένου Βασιλείου και της Ινδίας. Στόχος της ήταν ο έλεγχος του ανταγωνισμού μεταξύ των μελών της. Το όνομα της ήταν U.K. - Calcutta και αποτελούταν από τους εξής πέντε μεταφορείς: P&O (Peninsular and Oriental Steam Navigation Co.), B.I. (British India), City, Clan και την Anchor Lines. Μέσα σε μια δεκαετία περίπου από τη δημιουργία της, η συνδιάσκεψη επέκτεινε την κάλυψη των λιμένων προέλευσης της από το Ηνωμένο Βασίλειο στη Βόρεια Ευρώπη.

Στη συνέχεια, στα τριάντα χρόνια μετά τη συγκρότηση της συνδιάσκεψης U.K. - Calcutta, δημιουργήθηκαν συνδιασκέψεις σε περισσότερες από τις κύριες εμπορικές οδούς, καλύπτοντας με ικανά δίκτυα το θαλάσσιο εμπόριο ως μεταφορείς γενικών φορτίων. Συγκεκριμένα, αναφορικά οι διασκέψεις που δημιουργήθηκαν ήταν της Άπω Ανατολής το 1879, της Αυστραλίας το 1884, της Νότιας Αφρικής το 1886, της Δυτικής Αφρικής και της Βόρειας Βραζιλίας το 1895, του Ρίβερ Πλέιτ το 1896, της Δυτικής Ακτής της Νότιας Αμερικής το 1904 και μια συνδιάσκεψη που δημιουργήθηκε για να καλύψει το εμπόριο του Βορείου Ατλαντικού γύρω στο 1900.

3.2. Η Έννοια των Ναυτιλιακών Συνδιασκέψεων

Οι ναυτιλιακές συνδιασκέψεις αναπτύχθηκαν παράλληλα με τη ναυτιλία των πλοίων γραμμών στοχεύοντας στην ελεγχόμενη προσφορά των πλοίων για τη μεταφορά φορτίων. Συγκεκριμένα οι ναυτιλιακές συνδιασκέψεις αποτελούνται από ναυτιλιακές εταιρείες οι οποίες παρέχουν τακτικές ναυτιλιακές υπηρεσίες σύμφωνα με καθορισμένο χρονοδιάγραμμα και τιμή.

Ειδικότερα τα μέλη τους ύστερα από συμφωνίες που συνάπτουν μεταξύ τους, εφαρμόζουν συγκεκριμένα ναυτολόγια μέσω των οποίων καθορίζονται συγκεκριμένα επίπεδα ναύλων. Η ονομασία τους υιοθετήθηκε διότι τα μέλη των συνεργαζόμενων επιχειρήσεων συνέρχονταν σε διασκέψεις κατά τακτά χρονικά διαστήματα ώστε να συζητήσουν θέματα που αφορούν την συνεργασία τους.

Η ειδικευμένη οργάνωση των Ηνωμένων Εθνών για το εμπόριο και την ανάπτυξη (UNCTAD) ορίζει ότι μια τέτοια ναυτιλιακή συνδιάσκεψη είναι μια ομάδα από δυο ή περισσότερα πλοία που παρέχουν υπηρεσίες για τη μεταφορά φορτίων σε προκαθορισμένο δρομολόγιο ή δρομολόγια σε ειδικά γεωγραφικά όρια. Οι συνδιασκέψεις βασίζονται σε συμφωνία για τη διευθέτηση θεμάτων οποιασδήποτε φύσεως, με μοιόμορφες ή κοινές τιμές ναύλων και με κατάλληλες συνθήκες, όσον αναφορά στην παροχή υπηρεσιών τακτικών γραμμών, των πλοίων που συμμετέχουν σε αυτές.

3.3. Ο Κώδικας της UNCTAD

Για τον περιορισμό του μονοπωλιακού χαρακτήρα των συνδιασκέψεων δημιουργήθηκε ο κώδικας της UNCTAD. Η UNCTAD το 1974 στη Γενεύη δημιούργησε μια σύμβαση-πλαίσιο για τον κώδικα συμπεριφοράς των πλοίων τακτικών γραμμών (U.N. Code of Conduct for Liner Conferences). Τον Απρίλιο του 1983 τέθηκε σε ισχύ όταν 58 κράτη που αντιπροσώπευαν το 28,6% της παγκόσμιας χωρητικότητας πλοίων τακτικών γραμμών τον επικύρωσαν.

Αυτή η σύμβαση-πλαίσιο περιλαμβάνει γενικούς κανονισμούς σχετικά με τη συμπεριφορά των ναυτιλιακών συνδιασκέψεων. Συγκεκριμένα επικεντρώνεται στα εξής:

- 1) Κατάργηση του προνομίου των συνδιασκέψεων να αποφασίζουν για την αποδοχή των νέων μελών στην αγορά.
- 2) Δημιουργία μιας νέας βάσης για την κατανομή των φορτίων μεταξύ των μεταφορέων.
- 3) Φανερά ναυτολόγια και κατάργηση των μυστικών συμφωνιών μεταξύ των εταιρειών που δραστηριοποιούνται στις μεταφορές γενικών φορτίων.
- 4) Γενικά περιορισμός όσο το δυνατόν περισσότερο των δυνάμεων των συνδιασκέψεων.

3.4. Είδη Ναυτιλιακών Συνδιασκέψεων

Τα κύρια χαρακτηριστικά της δομής των συνδιασκέψεων, είναι εκείνα τα οποία είναι συνδεδεμένα με τα κριτήρια εισαγωγής των εταιρειών σε αυτές. Σύμφωνα με αυτή την άποψη οι συνδιασκέψεις μπορούν να ταξινομηθούν σε δύο κατηγορίες, στις ανοιχτές και στις κλειστές.

Στις ανοικτές συνδιασκέψεις ο αριθμός των μελών δεν είναι περιορισμένος και προκαθορισμένος. Επίσης, για τη συμμετοχή μιας ναυτιλιακής εταιρείας σε μια ναυτιλιακή συνδιάσκεψη μοναδική προϋπόθεση αποτελεί η αποδοχή εκ μέρους της, της συμφωνίας ναύλου που έχουν συνάψει τα μέλη της μεταξύ τους. Ο έλεγχος της αγοράς θεωρείται δυσκολότερος από την πλευρά των εταιρειών διότι η είσοδος των νέων μελών είναι ελεύθερη και μπορεί να αυξήσει την διαθέσιμη χωρητικότητα πέρα από το βέλτιστο επίπεδο για την μεγιστοποίηση των κερδών τους.

Ένα παράδειγμα ανοιχτής συνδιάσκεψης, είναι εκείνο που λειτουργεί για το εξωτερικό εμπόριο των Ηνωμένων Πολιτειών. Σε αυτή τη περίπτωση η εισαγωγή των μελών από κάθε ναυτιλιακή συνδιάσκεψη, η οποία διαχειρίζεται το εξωτερικό εμπόριο των Ηνωμένων Πολιτειών, δεν μπορεί να αρνηθεί την εισαγωγή ενός καινούργιου μέλους εκτός αν συντρέχει κάποιος σημαντικός λόγος. Έτσι θα πρέπει να υποβληθεί εγκαίρως στην Ομοσπονδιακή Ναυτιλιακή Επιτροπή (Federal Maritime

Commission) μια γνωμοδότηση οποιασδήποτε άρνησης εισόδου στην συνδιάσκεψη σε συνδυασμό με μια δήλωση των λόγων στους οποίους βασίζεται η άρνηση αυτή.

Από την άλλη πλευρά, στις κλειστές συνδιασκέψεις, οι οποίες είναι και οι παλαιότερες, ο αριθμός των μελών είναι καθορισμένος και περιορισμένος. Η ένταξη νέων μελών θεωρείται δύσκολη, διότι τα μέλη της συνδιάσκεψης αποφασίζουν για την αποδοχή ή την απόρριψη της ενδεχόμενης αίτησης ενός ανεξάρτητου μεταφορέα προκειμένου να γίνει μέλος της. Αξίζει να σημειωθεί, ότι η νομοθεσία των Ηνωμένων Πολιτειών δεν επιτρέπει την ύπαρξη των κλειστών συνδιασκέψεων στις θαλάσσιες συγκοινωνίες της.

Ιδιαίτερα σημαντικό είναι ότι οι εταιρείες-μέλη των κλειστών συνδιασκέψεων συμφωνούν να καθορίζουν μεταξύ τους την κατανομή των φορτίων, ενώ εφαρμόζουν και πολιτική διάκρισης τιμών και παροχής προνομιακών εκπτώσεων προς τους μεγάλους ναυλωτές. Έτσι, σκοπός τους είναι να πετύχουν αποκλειστικές συμφωνίες μεταξύ των μεγάλων ναυλωτών και των μελών της συνδιάσκεψης, ώστε να είναι σε θέση να ελέγξουν καλύτερα την αγορά.

Στις μέρες μας οι περισσότερες ναυτιλιακές εταιρείες επιλέγουν να συμμετέχουν σε κλειστές ναυτιλιακές συνδιασκέψεις, το χαρακτηριστικό στοιχείο των οποίων είναι η μεγαλύτερη αποτελεσματικότητα του μονοπωλίου των εμπορικών γραμμών που υπηρετούν.

3.5. Αντιμετώπιση Εσωτερικού Ανταγωνισμού

Ο ανταγωνισμός κατά των μελών μιας ναυτιλιακής συνδιάσκεψης είναι πιθανόν να προέρχεται από το εσωτερικό της περιβάλλον. Συγκεκριμένα δημιουργείται ανταγωνισμός όταν ένα ή περισσότερα από τα μέλη της, δηλαδή οι εταιρείες από τις οποίες αποτελείται παραβιάζουν τους κανονισμούς της και δρουν σε βάρος των υπολοίπων μελών.

Τα κίνητρα για την άσκηση ανταγωνισμού αυτής της μορφής, δημιουργούνται από την επιδίωξη των ενδιαφερόμενων μεταφορέων να εξασφαλίσουν πλήρη απασχόληση της μεταφορικής ικανότητας των πλοίων τους και ιδιαίτερα με σύνθεση φορτίων, η οποία θα τείνει να μεγιστοποιήσει το εισόδημά τους. Έτσι οι μεταφορείς

για να προσελκύσουν περισσότερα φορτία μπορεί να παρέχουν αυξημένη προμήθεια στους πράκτορες ή να επιστρέφουν στον φορτωτή μέρος του εισπραχθέντος ναύλου ή και να παρέχουν δώρα (ΒΛΑΧΟΣ, 2003).

Για να εξαλειφθεί όσο το δυνατόν περισσότερο ο ανταγωνισμός μεταξύ των μελών των συνδιασκέψεων, προσφέρεται ισοδύναμη εξυπηρέτηση στους φορτωτές, τα μέλη πληρώνουν ίσες προμήθειες και ούτω καθεξής. Ωστόσο, λόγω των απρόβλεπτων γεγονότων και αλλαγών που μπορεί να προκύψουν ενδέχεται κατά τη διάρκεια ενός έτους οι διαδρομές που πραγματοποιούνται να μην διανέμονται ισόποσα στα μέλη. Έτσι στο τέλος του χρόνου υπολογίζονται οι διαδρομές που έχουν πραγματοποιήσει τα μέλη ξεχωριστά και τα κέρδη, εξετάζονται οι κρατήσεις όλων των μελών και αναδιανέμονται τα κέρδη. Κάθε μέλος λαμβάνει τουλάχιστον το 20% αλλά όχι περισσότερο από το 35% των κερδών.

Η εμπειρία έχει δείξει ότι τα μέλη των συνδιασκέψεων δεν είναι πάντα ειλικρινή μεταξύ τους. Συχνά επιτρέπουν στους φορτωτές να δηλώνουν χαμηλότερο βάρος ή μικρότερη χωρητικότητα της αποστολής τους προκειμένου να πληρώνουν χαμηλότερες χρεώσεις από αυτές που απαιτούν οι συνδιασκέψεις. Προκειμένου να αποφευχθεί η εμφάνιση της της συγκεκριμένης συμπεριφοράς, τα συνέδρια προσλαμβάνουν εξωτερικούς πράκτορες «αστυνόμησης» για να ελέγχουν τα μέλη και να περιορίσουν τα προβλήματα της απόκρυψης μέρους του βάρους ή του όγκου του φορτίου. Αυτή η ενέργεια αποκαλείται αυτο-αστυνόμηση (Wang, 2015).

3.6. Αντιμέτωπιση του Εξωτερικού Ανταγωνισμού των Conferences

Ο εξωτερικός ανταγωνισμός αφορά το εξωτερικό περιβάλλον των συνδιασκέψεων δηλαδή τους ανεξάρτητους μεταφορείς σε τομείς συγκοινωνιών που εξυπηρετούνται από τις συνδιασκέψεις. Συγκεκριμένα οι ανεξάρτητοι αυτοί μεταφορείς επιλέγουν την αυτονομία τους διότι δεν επιθυμούν να είναι μέλη κάποιας συνδιάσκεψης. Έτσι εφόσον δεν επηρεάζονται από τους κανόνες της έχουν την δυνατότητα να επιλέγουν τα ίδια ή και πιο χαμηλά ναυτολόγια από αυτά των συνδιασκέψεων.

Από την άλλη πλευρά, μπορεί η ναυτιλιακή συνδιάσκεψη να μην δέχεται τους ανεξάρτητους μεταφορείς, επομένως σε αυτή την περίπτωση είτε γίνονται αποδε-

κτοί μετά από την πάροδο κάποιου εύλογου χρονικού διαστήματος ή αναγκάζονται να αποσύρουν τα πλοία τους από τη συγκεκριμένη γραμμή. Για την αντιμετώπιση του εξωτερικού ανταγωνισμού εφαρμόζονται τα εξής μέσα: το σύστημα αναβαλλόμενων εκπτώσεων, το σύστημα διπλών ναύλων, η άσκηση πιέσεων στους πράκτορες καθώς και ο πόλεμος ναύλων.

3.6.1. σύστημα αναβαλλόμενων εκπτώσεων (deferred rebates)

Σύμφωνα με το σύστημα των αναβαλλόμενων εκπτώσεων, ο φορτωτής που συνεργάζεται αποκλειστικά με τη ναυτιλιακή συνδιάσκεψη τους πρώτους έξι μήνες κερδίζει έκπτωση στους ναύλους αλλά στην πραγματικότητα δεν την παραλαμβάνει. Ο φορτωτής παραλαμβάνει την έκπτωση στο τέλος των επόμενων έξι μηνών, αλλά μόνο εάν συνεχίσει να συνεργάζεται αποκλειστικά και μόνο με τη ναυτιλιακή συνδιάσκεψη κατά τη διάρκεια του δεύτερου εξαμήνου.

Εάν κάποια στιγμή ο φορτωτής συνεργαστεί με κάποια άλλη ναυτιλιακή συνδιάσκεψη τότε χάνει το δικαίωμα της έκπτωσης που είχε κερδίσει κατά την διάρκεια του δεύτερου εξαμήνου αλλά και του πρώτου. Το σύστημα αυτό λόγω του δεσμευτικού και μονοπωλιακού του χαρακτήρα, σε πολλά κράτη θεωρήθηκε παράνομο όπως για παράδειγμα στις Ηνωμένες Πολιτείες με το νόμο του 1916 αλλά και στην Ελλάδα με το νόμο του 1934.

Με την εφαρμογή του συστήματος των αναβαλλόμενων εκπτώσεων δημιουργούνται για τους φορτωτές ισχυρές δεσμεύσεις. Βέβαια, αν η διαφορά του ναύλου είναι τόσο σημαντική, έτσι ώστε να καλύπτει την απώλεια της έκπτωσης και οι υπηρεσίες που παρέχει ο ανεξάρτητος μεταφορέας πρόκειται να είναι διαθέσιμες μελλοντικά με τους ίδιους όρους, τότε ο φορτωτής μπορεί να αγνοήσει την συνδιάσκεψη και να στραφεί προς τον ανεξάρτητο μεταφορέα. Είναι γεγονός όμως, ότι λόγω του απόλυτα δεσμευτικού και μονοπωλιακού χαρακτήρα οι συνδιασκέψεις καθιστούν πολλές φορές αδύνατο τον εξωτερικό ανταγωνισμό.

3.6.2. σύστημα διπλών ναύλων (dual rates)

Το σύστημα αναβαλλόμενων εκπτώσεων το οποίο χαρακτηρίστηκε ως παράνομο στις Ηνωμένες Πολιτείες καθώς και σε άλλες χώρες, οδήγησε στην εφαρμογή και την υιοθέτηση του συστήματος διπλών ναύλων. Το σύστημα των διπλών ναύλων εγκρίθηκε με βάση τον αναθεωρημένο νόμο περί ναυτιλίας του 1916 και χρησιμοποιείται σε μεγάλο βαθμό στις εμπορικές συναλλαγές που πραγματοποιούνται στις Ηνωμένες Πολιτείες.

Σύμφωνα με το σύστημα αυτό ο φορτωτής συνάπτει σύμβαση που του παρέχει διπλή έκπτωση αφού δέχεται να συνεργαστεί αποκλειστικά και μόνο με τη ναυτιλιακή συνδιάσκεψη. Ειδικότερα ο φορτωτής λαμβάνει την έκπτωση με την πραγματοποίηση της συναλλαγής. Ωστόσο η μέγιστη έκπτωση μπορεί να είναι μέχρι 15%.

Μεταξύ των άλλων, εάν ο φορτωτής προβεί σε συναλλαγή με κάποιον άλλον ανεξάρτητο μεταφορέα τότε γίνεται διακοπή της σύμβασης και ο φορτωτής οφείλει να πληρώσει πρόστιμο στη ναυτιλιακή συνδιάσκεψη, διότι παραβιάζει τους όρους της σύμβασης. Επίσης, οι φορτωτές μπορούν να διακόψουν τη συνεργασία μετά την λήξη της σύμβασης ή μπορούν να ακυρώσουν τη σύμβαση ύστερα από προειδοποίηση.

Η συνδιάσκεψη από την πλευρά της υποχρεούται να διαθέτει επαρκή χωρητικότητα και να διατηρεί τακτικές και συχνές υπηρεσίες για τους φορτωτές που συνεργάζονται μαζί της. Ορισμένες ναυτιλιακές συνδιασκέψεις παρέχουν στους φορτωτές το δικαίωμα επιλογής ανάμεσα στο σύστημα των αναβαλλόμενων εκπτώσεων και των διπλών εκπτώσεων δίνοντας μεγαλύτερη έκπτωση στο πρώτο.

Αξίζει να σημειωθεί, ότι σύστημα των αναβαλλόμενων εκπτώσεων και το σύστημα διπλών ναύλων μοιάζουν μεταξύ τους, αλλά παρουσιάζουν και διαφορές. Αναλυτικότερα η δεσμευτική δύναμη που παρατηρείται στο σύστημα των διπλών εκπτώσεων είναι ασθενέστερη σε σύγκριση με το σύστημα των αναβαλλόμενων ναύλων το οποίο διατηρεί τον μονοπωλιακό του χαρακτήρα.

Ακόμα μια σημαντική διαφορά που παρουσιάζεται ανάμεσα τους είναι το διάστημα καταβολής της έκπτωσης. Το σύστημα διπλών ναύλων παρέχει αμέσως στον συμβαλλόμενο φορτωτή, το πλεονέκτημα μείωσης του ναύλου. Ενώ από την άλλη

πλευρά σύμφωνα με το σύστημα των αναβαλλόμενων εκπτώσεων η έκπτωση λαμβάνεται στο τέλος του δεύτερου εξαμήνου δηλαδή μετά από ένα χρόνο αποκλειστικής συνεργασίας με την συνδιάσκεψη.

Τέλος, μια ακόμα διαφορά που παρατηρείται είναι η έκταση των κυρώσεων. Ειδικότερα στην περίπτωση των διπλών εκπτώσεων, αν ο φορτωτής παραβιάσει το συμβόλαιο, πραγματοποιείται άμεση διακοπή της εφαρμογής του αλλά και επιβολή προστίμου ώστε να αποζημιωθεί η συνδιάσκεψη. Σε αντίθεση με το σύστημα αναβαλλόμενων εκπτώσεων όπου ο φορτωτής χάνει τις εκπτώσεις που έχει κερδίσει κατά την διάρκεια των δυο εξαμήνων.

3.6.3. άσκηση πιέσεων στους πράκτορες

Οι συνδιασκέψεις κατέχουν ισχυρή θέση στην αγορά στους τομείς των μεταφορών. Έτσι έχουν τη δύναμη να ασκούν αποτελεσματική πίεση πάνω στους πράκτορες αποστολών (forwarding agents) ή στους πράκτορες ταξιδιών με σκοπό να υποχρεώσουν να συνεργαστούν αποκλειστικά και μόνο μαζί τους. Η άσκηση ψυχολογικών και οικονομικών πιέσεων γίνεται αποτελεσματική, όταν οι πράκτορες υπογράφουν συμβόλαια αποκλειστικής συνεργασίας με τις συνδιασκέψεις.

Όσοι δεν έχουν υπογράψει συμβόλαια αποκλειστικής συνεργασίας με τις συνδιασκέψεις, προειδοποιούνται ότι η οποιαδήποτε συνεργασία με ανεξάρτητους μεταφορείς, η οποία θα υπονομεύει τα νόμιμα συμφέροντα της συνδιάσκεψης, θα έχει επιπτώσεις στην διαχείριση των φορτίων που αντιπροσωπεύουν. Συγκεκριμένα, θα υπάρχουν αναπόφευκτες καθυστερήσεις στην προώθηση των φορτίων τους λόγω ανάγκης, αφού προτεραιότητα της ναυτιλιακής συνδιάσκεψης θα είναι μεταφορά των φορτίων που έχουν προς φόρτωση οι πράκτορες που συνεργάζονται αποκλειστικά με την συνδιάσκεψη.

Το πρόβλημα για τους πράκτορες αλλά και για τους φορτωτές παρουσιάζεται όταν οι ανεξάρτητοι μεταφορείς δεν μπορούν να εξασφαλίσουν την εξυπηρέτηση όλων των λιμένων μιας δρομολογιακής γραμμής, αλλά ούτε να διατηρήσουν δρομολόγια σε όλες τις εξυπηρετούμενες γραμμές από την συνδιάσκεψη. Επιπροσθέτως, ένα άλλο σημαντικό πρόβλημα είναι ότι λόγω των οικονομικών ζημιών ο ανε-

ξάρτητος μεταφορέας αναγκάζεται να αποσύρει τα πλοία του. Έτσι σε όλες αυτές τις περιπτώσεις ο πράκτορας που για οποιονδήποτε λόγο απομακρύνεται από την συνδιάσκεψη και στην πορεία καταφεύγει εκ νέου πάλι σε συνεργασία με αυτή, θα βρίσκεται εκτεθειμένος στις πιθανές αντιδράσεις και κυρώσεις της.

3.6.4. ανταγωνισμός δίχως όρια για τους ναύλους (rates war)

Ένα άλλο μέσο που χρησιμοποιούν οι ναυτιλιακές συνδιασκέψεις για να αποδυναμώσουν τους ανεξάρτητους μεταφορείς είναι η μέθοδος των μαχητικών πλοίων «fighting ships». Συγκεκριμένα δρομολογούν πλοία των οποίων το χρονοδιάγραμμα συμπίπτει με την ανεξάρτητη ναυτιλιακή γραμμή και προσφέρουν χαμηλές τιμές οι οποίες ακολουθούν τις προσαγές της επιθετικής τιμολογιακής πολιτικής.

Η ζημία που προκύπτει κατανέμεται μεταξύ των μελών της ναυτιλιακής συνδιάσκεψης ενώ ο ανεξάρτητος μεταφορέας εγκαταλείπει το εμπόριο ή εντάσσεται στο καρτέλ. Στις Ηνωμένες Πολιτείες και σε άλλες χώρες, μεταξύ των οποίων είναι και η Ελλάδα η χρησιμοποίηση των fighting ships έχει κηρυχθεί παράνομη.

3.7. Πλεονεκτήματα των Ναυτιλιακών Συνδιασκέψεων

Η εμφάνιση των τακτικών γραμμών στις θαλάσσιες μεταφορές, αδιαφιλονίκητα, επέφερε θετικό αντίκτυπο στη ναυτιλιακή βιομηχανία. Αξίζει να επισημανθεί, ότι εμφανίζεται ένας σημαντικός αριθμός πλεονεκτημάτων που πηγάζουν από τις ναυτιλιακές συνδιασκέψεις τόσο για τους ναυλωτές και τα πλοία τακτικών γραμμών, όσο και για το εμπόριο των χωρών που εξυπηρετούνται από αυτές.

Ειδικότερα, κατά διαστήματα οι μεταφορείς είναι εκτεθειμένοι σε κίνδυνο επελεύσεως ζημιών και οι αποστολές αντιμετωπίζουν αβεβαιότητα σχετικά με τις τιμές μεταφοράς, ως αποτέλεσμα να δημιουργείται ένας συνδυασμός ανελαστικής προσφοράς και ζήτησης, ο οποίος οδηγεί σε αστάθεια τιμών. Σε περίπτωση αστάθειας τιμών στους ναύλους οι ναυτιλιακές συνδιασκέψεις παρέχουν μειωμένο κίνδυνο τόσο για τους μεταφορείς όσο και για τους φορτωτές.

Επίσης, με τη δημιουργία κοινών τιμών στους ναύλους και κοινών όρων σε όλους τους φορτωτές ανεξαρτήτως μεγέθους, εξαλείφονται οι διακρίσεις και μειώνεται ο ανταγωνισμός. Έτσι με την μείωση του ανταγωνισμού μεταξύ των μελών, βελτιώνεται η ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών εάν βέβαια δεν οδηγήσει σε μονοπωλιακά κέρδη. Οι φορτωτές επωφελούνται ακόμη, με την παροχή εκπτώσεων, αφού οι ναυτιλιακές συνδιασκέψεις τους παρέχουν εκπτώσεις εφόσον πληρούν συγκεκριμένους όρους και προϋποθέσεις των ναυλοσυμφώνων.

Ιδιαίτερα σημαντική θεωρείται η μη μεταβολή των τιμών για τους ναύλους, διότι είναι απαραίτητοι για τους φορτωτές οι οποίοι αποζητούν τη σταθερότητα τους, ώστε να μπορέσουν να προγραμματίσουν τις μελλοντικές τους συναλλαγές αλλά και τη σταθεροποίηση του κόστους διαθέσεως των προϊόντων τους. Η σταθερότητα αυτή εξασφαλίζει την ομαλή εξυπηρέτηση του επενδυόμενου κεφαλαίου και την εντός εύλογου χρόνου απόσβεση αυτού, διευκολύνει την ενέργεια των αναγκαίων επενδύσεων σε όφελος του διεθνούς εμπορίου.

Ένα άλλο σημαντικό πλεονέκτημα που παρουσιάζεται είναι ότι η προσφορά τακτικών και συχνών υπηρεσιών δημιουργεί κλίμα εμπιστοσύνης για τους φορτωτές καθώς οι υπηρεσίες που παρέχουν περιλαμβάνουν λιμάνια εύκολα ή δύσκολα, δηλαδή λιμάνια με σημαντική ή με καθόλου κίνηση φορτίων αντίστοιχα, ενώ παράλληλα εξασφαλίζει την διακίνηση οποιουδήποτε φορτίου ανεξάρτητα από την αξία του ή το βαθμό δυσκολίας του χειρισμού του.

Τα πλοία των συνδιασκέψεων πραγματοποιούν πυκνά δρομολόγια τα οποία ρυθμίζονται με τέτοιο τρόπο ώστε να εξυπηρετούν τόσο μεγάλους όσο και μικρούς λιμένες με σκοπό να ανταποκρίνονται πλήρως στις ανάγκες της ζήτησης. Με αυτό τον τρόπο ευνοείται η δημιουργία νέων καταναλωτικών αγορών και αποφεύγονται οι μεταφορτώσεις και οι συνυφασμένες σε αυτές ζημιές. Επαγωγικά λοιπόν, μειώνεται το μεταφορικό κόστος του εμπορεύματος αλλά και οι τιμές των διαφόρων αγαθών στις διάφορες καταναλωτικές αγορές.

Ακόμα αξίζει να σημειωθεί, ότι η ομαλή και συνεχής λειτουργία των δικτύων των τακτικών δρομολογιακών γραμμών και η σταθερότητα των ναύλων εγγυώνται την συνεχή παροχή υπηρεσιών και δημιουργούν το κατάλληλο περιβάλλον για την ευκολότερη επένδυση κεφαλαίων, σε σύγχρονα και κατάλληλα εξοπλισμένα πλοία,

αλλά και σε νέες τεχνικές φορτοεκφόρτωσης. Ειδικότερα οι ναυτιλιακές συνδιασκέψεις εξασφαλίζουν τον απαιτούμενο αριθμό πλοίων κατάλληλου μεγέθους, ταχύτητας και εξοπλισμού για την αντιμετώπιση των αναγκών του θαλάσσιου εμπορίου.

Ένα ακόμη θετικό χαρακτηριστικό του συστήματος των ναυτιλιακών συνδιασκέψεων είναι η προστασία των αδύναμων μεταφορέων, ώστε να συνεχίσουν να προσφέρουν τις υπηρεσίες τους στην αγορά. Συγκεκριμένα εφόσον είναι μέλη της συνδιάσκεψης έχουν την ικανότητα να συνεχίσουν να παρέχουν τις υπηρεσίες τους, διότι μπορούν να αντισταθούν σε πιέσεις των μεγάλων μεταφορέων για εξαγορά τους.

Συμπερασματικά, η ύπαρξη των ναυτιλιακών συνδιασκέψεων στη ναυτιλία γραμμών, επιφέρει ποικίλες θετικές συνέπειες. Αποδεικνύεται ότι έχει θετικό αντίκτυπο τόσο στους φορτωτές και στους ναυλωτές όσο και στην εξέλιξη του διεθνούς εμπορίου.

3.8. Μειονεκτήματα των Ναυτιλιακών Συνδιασκέψεων

Οι ναυτιλιακές συνδιασκέψεις όπως προαναφέρθηκε, έχουν θετικό γενικά αντίκτυπο στη ναυτιλιακή βιομηχανία. Ωστόσο, παρόλο που υπάρχουν πολλά πλεονεκτήματα εμφανίζεται να υπάρχουν και σημαντικά μειονεκτήματα. Τα μειονεκτήματα αυτά των ναυτιλιακών συνδιασκέψεων προέρχονται κυρίως από τις μεθόδους και τα μέσα που αυτές χρησιμοποιούν.

Ο καθορισμός των ναύλων αποτελεί ένα από τα κυριότερα μειονεκτήματα των ναυτιλιακών συνδιασκέψεων. Το σύστημα εξαιτίας του μονοπωλιακού χαρακτήρα που διαθέτει, αλλά και λόγω του ανταγωνισμού που μπορεί να υπάρχει εσωτερικά και εξωτερικά, διαμορφώνει χωρίς τη συνεργασία των φορτωτών πολύ υψηλές τιμές στα ναύλα, με μοναδικό κριτήριο το συμφέρον των μελών της συνδιάσκεψης.

Η σοβαρότητα του μειονεκτήματος αυτού οδήγησε στην ανάγκη δημιουργίας συμβουλίων μεταξύ φορτωτών, με σκοπό την επίτευξη συμφωνίας ανάμεσα σε αυτούς και στις συνδιασκέψεις πριν από κάθε εφαρμογή νέας αύξησης στις τιμές των ναύλων. Όμως για να δημιουργηθούν τα συμβούλια αυτά, είναι απαραίτητη η αποτελεσματική οργάνωση των φορτωτών, η οποία πραγματοποιείται εφόσον τα μετα-

φερόμενα αγαθά είναι σχετικά ολιγάριθμα και δημιουργούν σημαντική ζήτηση, το καθένα ξεχωριστά.

Επίσης, αποτελεσματική οργάνωση υφίσταται εφόσον οι φορτωτές είναι σχετικά λίγοι και εγκατεστημένοι σε μία χώρα, οπότε συνδέονται με κοινά συμφέροντα και είναι οργανωμένοι μέσω των επαγγελματικών τους ενώσεων. Οι προϋποθέσεις αυτές υπάρχουν μόνο σε μεγάλες εξαγωγικές χώρες ορισμένων τροφίμων και πρώτων υλών στις οποίες έχουν δημιουργηθεί σύνδεσμοι εξαγωγέων που δρουν αποτελεσματικά.

Την τελική λύση του προβλήματος που δημιουργείται από τον καθορισμό των τιμών των ναύλων των συνδιασκέψεις έδωσε ο κώδικας της UNCTAD (Διάσκεψη Εμπορίου και Αναπτύξεως των Ενωμένων Εθνών), ο οποίος επικυρώθηκε σε σύντομο χρόνο από τις χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης και έχει ως σκοπό να περιορίσει την μονοπωλιακή τους δύναμη.

Αξιοσημείωτο είναι ότι οι ναυτιλιακές συνδιασκέψεις έχουν τη δυνατότητα να καθορίζουν την τιμολογιακή τους πολιτική ανάλογα με τις επικρατούσες συνθήκες αλλά και τις δυνατότητες της αγοράς. Αυτό το προνόμιο τους δίνει τη δυνατότητα να κάνουν διακρίσεις στους εισπραττόμενους ναύλους. Οι διακρίσεις που παρατηρούνται στους ναύλους μπορεί να είναι δικαιολογημένες εφόσον τα μεταφερόμενα αγαθά δεν απαιτούν ομοιόμορφες υπηρεσίες όπως, για παράδειγμα, υπάρχουν διαφορές στον όγκο, τη μονάδα βάρους, το κόστος φορτοεκφόρτωσης ή στοιβασίας φορτίου κλπ.

Βέβαια παρατηρείται ότι γίνονται διακρίσεις σε σχετικά ομοιογενή αγαθά αλλά και σε βάρος ορισμένων φορτωτών. Οι διακρίσεις είναι συνηθισμένες όταν τα μεταφερόμενα αγαθά έχουν διαφορετική ελαστικότητα ζήτησης στις διάφορες καταναλωτικές αγορές. Διευκρινιστικά, όταν ένα αγαθό παρουσιάζει ελαστική ζήτηση οι τιμές των ναύλων είναι χαμηλότερες ενώ αν παρουσιάζει ανελαστική ζήτηση τότε οι τιμές των ναύλων είναι υψηλότερες.

Όσον αφορά τις διακρίσεις που γίνονται αναφορικά με τους φορτωτές, παρατηρείται ότι παρέχονται ευνοϊκότεροι ναύλοι σε μεγάλους φορτωτές, αλλά και σε φορτωτές που χρησιμοποιούν σταθερά και συχνά τις υπηρεσίες της ναυτιλιακής συνδιασκέψης. Επίσης διαφορετική αντιμετώπιση εμφανίζεται να υπάρχει στα κυ-

βερνητικά φορτία. Ακόμη παρατηρείται ότι το σύστημα προσαρμόζεται δύσκολα στις μεταβαλλόμενες συνθήκες της αγοράς και επιπλέον εξαιτίας του απρόσωπου χαρακτήρα του, αγνοεί τις ανάγκες των μεμονωμένων φορτωτών αλλά και των πλοίων γραμμών.

Ένα άλλο σημαντικό μειονέκτημα αποτελεί η εξάλειψη του ανταγωνισμού. Συγκεκριμένα στις ναυτιλιακές συνδιασκέψεις οι φορτωτές δεν είναι σε θέση να επιλέξουν ελεύθερα τις υπηρεσίες οποιουδήποτε από τους μεταφορείς αλλά και η αποδοχή των νέων μελών από αυτές είναι αρκετά δύσκολη. Έτσι, η εκμηδένιση του ανταγωνισμού μπορεί να οδηγήσει σε πτώση της ποιότητας και του αριθμού των παρεχόμενων υπηρεσιών.

Ακόμη, αξίζει να επισημανθεί, ότι στις κλειστές συνδιασκέψεις δύσκολα γίνονται δεκτά τα μέλη των αναπτυσσόμενων χωρών. Συγκεκριμένα στις κλειστές συνδιασκέψεις όπου ο αριθμός των μελών είναι συγκεκριμένος και προκαθορισμένος σε μικρό βαθμό δίνεται η δυνατότητα των αναπτυσσόμενων χωρών, ώστε να γίνουν αποδεκτές και να συμμετέχουν με ίσους όρους σε αυτές.

Ανακεφαλαιώνοντας τα μειονεκτήματα του συστήματος εστιάζονται κυρίως στον καθορισμό των ναύλων, στις διακρίσεις των φορτωτών και στην εξάλειψη του ανταγωνισμού. Λαμβάνοντας υπόψιν τα διφορούμενα αποτελέσματα του συστήματος των συνδιασκέψεων, εκτιμάται ότι τα πλεονεκτήματα των συνδιασκέψεων υπερέρχονται των μειονεκτημάτων, ωστόσο κάποια μορφή ομοσπονδιακών κανονισμών χρειάζεται να επιβληθούν για την προστασία φορτωτών.

3.9. Παραδείγματα από τις Μεγαλύτερες Ναυτιλιακές Συνδιασκέψεις: Cosco και Maersk

1) Cosco

Η COSCO είναι πολυεθνική εταιρεία με έδρα το Πεκίνο, και μία από τις μεγαλύτερες ναυτιλιακές εταιρείες τακτικών γραμμών στον πλανήτη. Η ονομασία είναι συντόμευση του China Ocean Shipping Company. Ο όμιλος εταιρειών COSCO περιλαμβάνει 6 βασικές εταιρείες εισηγμένες στο Χρηματιστήριο του Χονγκ Κονγκ και στο Χρηματιστήριο της Σαγκάης και περισσότερες από 300 θυγατρικές τόσο σε τοπικό

επίπεδο όσο και στο εξωτερικό, που δραστηριοποιούνται στους τομείς υπηρεσιών μεταφοράς φορτίων, κατασκευής πλοίων, επισκευής πλοίων, λειτουργίας τερματικών σταθμών, κατασκευής εμπορευματοκιβωτίων, καθώς και σε εμπορικές δραστηριότητες, χρηματοδότηση, διαχείριση ακίνητης περιουσίας και πληροφορικής.

Πλέον γνωστή είναι η COSCO SHIPPING Lines, θυγατρική της COSCO SHIPPING Holdings Co., Ltd., η οποία εδρεύει στην περιοχή του Hongkou (Σαγκάη). Η εταιρεία κατά κύριο λόγο απασχολείται με εσωτερικές και εξωτερικές υπηρεσίες μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων. Στα τέλη Ιανουαρίου του 2022, η εταιρεία είχε στην κατοχή της 398 πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων εν λειτουργία των οποίων η ολική χωρητικότητα ανερχόταν στα 2,2 εκατομμύρια TEU.

Η COSCO SHIPPING Holdings είχε συνολικά στην κατοχή της 505 πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων με ολική χωρητικότητα 3 εκατομμύρια TEU, κατατάσσοντάς την παγκοσμίως στην τέταρτη θέση ως προς την χωρητικότητα μεταφοράς. Η COSCO SHIPPING Lines δραστηριοποιείται σε 403 διεθνείς και εσωτερικές ναυτιλιακές οδούς, αγκυροβολεί σε 559 λιμάνια καλύπτοντας 144 χώρες και περιοχές παγκοσμίως.

Όπως φαίνεται παρακάτω, τα έσοδα (σε κινέζικο γουάν) της εταιρείας COSCO SHIPPING Holdings Co., Ltd παρουσιάζουν βαθμιαία αύξηση από το 2017 ως το 2020.

Έσοδα της COSCO SHIPPING Holdings Co., Ltd.

	2020	2019	2018	2017
Revenue(Million RMB)	1,121.37	985.63	913.66	867.51

2) Maersk

Η MAERSK είναι μια ναυτιλιακή εταιρεία που εδρεύει στην Κοπεγχάγη της Δανίας και έχει θυγατρικές εταιρείες και γραφεία σε 130 χώρες. Το Σεπτέμβριο του 2016, ο όμιλος Maersk ανακοίνωσε ότι χωρίζεται σε δύο ξεχωριστά τμήματα, στις μεταφορές & εφοδιασμό και στην ενέργεια. Τα ετήσια συνολικά έσοδα της εταιρείας το 2021 διαμορφώθηκαν στα 62 δισεκατομμύρια δολάρια ΗΠΑ, αυξημένα κατά 55% σε

ετήσιο επίπεδο. Η Maersk είναι από τις μεγαλύτερες εταιρείες μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων στον κόσμο.

Η Maersk Line η οποία είναι η μεγαλύτερη θυγατρική του ομίλου Maersk το 2013 διαχειριζόταν περισσότερα από 600 πλοία χωρητικότητας 3,8 εκατομμυρίων TEU. Το 2019 απασχολούσε 83.625 άτομα, εκ των οποίων τα 18.398 ανήκαν σε πληρώματα και τα άλλα 65.227 σε γραφεία και λιμάνια. Από τον Ιανουάριο του 2021, η εταιρεία κατέχει το 17% του παγκόσμιας χωρητικότητας TEU.

Το 2006 ναυπηγήθηκε το μεγαλύτερο πλοίο μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων στο κόσμο μέχρι εκείνη την εποχή με το όνομα Emma Maersk και παραδόθηκε στη Maersk Line. Στη συνέχεια, ναυπηγήθηκαν άλλα επτά πλοία σαν και αυτό, και το 2011 η Maersk παρήγγειλε δέκα ακόμη μεγαλύτερα πλοία χωρητικότητας 18,000 TEU το καθένα.

Πλοίο μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων Emma Maersk



3.10. Η Εμφάνιση των Ναυτιλιακών Συμμαχιών (Shipping Alliances)

Η ναυτιλία τακτικών γραμμών αποτελούταν κατά βάση από τις ναυτιλιακές συνδιασκέψεις. Πλέον η σύγχρονη ναυτιλία τακτικών γραμμών λαμβάνει τις εξής δύο βασικές μορφές, τις ναυτιλιακές συνδιασκέψεις και τις ναυτιλιακές συμμαχίες. Οι ναυ-

τιλιακές συμμαχίες έχουν διάφορες μορφές, η πιο διαδεδομένη είναι η στρατηγική ή αλλιώς παγκόσμια συμμαχία.

Συγκεκριμένα οι ναυτιλιακές συμμαχίες δημιουργήθηκαν στα μέσα της δεκαετίας του 1990 και αποτέλεσαν ένα ουσιαστικό εργαλείο για τους μεγάλους μεταφορείς ώστε να επεκτείνουν το φάσμα των υπηρεσιών τους στις παγκόσμιες αγορές. Οι συμφωνίες περιλαμβάνουν μεταφορείς οι οποίοι συνεργάζονται σε μεγάλες παγκόσμιες διαδρομές μεταξύ Ευρώπη-Ασίας, Ασίας-ΗΠΑ, ΗΠΑ – Ευρώπης.

Η πρώτη στρατηγική συμμαχία με το όνομα Global Alliance εμφανίστηκε στα τέλη του 1995 μεταξύ της OOCL (Hong Kong), MOL (Japan), APL (USA) και της Nedlloyd (Holland). Δύο χρόνια αργότερα το 1997 το 60-70% των υπηρεσιών των κύριων εμπορικών λωρίδων της Ανατολής και της Δύσης τροφοδοτούνταν από τέσσερις κύριες συμμαχίες. Οι συμμαχίες αυτές ήταν η Global Alliance, η Grand Alliance, η Maersk-Sea Land και η TRICON.

Η συμμαχία Grand Alliance σχηματίστηκε από τις Harag Lloyd, NYK, NOL και P&O. Άλλες συμμαχίες, ενδεικτικά, ήταν η CKYH στην οποία συμμετέχουν οι εταιρείες Cosco, K-Line, Yang Ming, Hanjin και τελικά η CKYHE με τη συμμετοχή και της εταιρείας Evergreen. Επίσης η 2M (Maersk, MSC), η G6 (APL, MOL, Hyundai, Harag, Lloyd, NYK, OOCL), η O3 (CSG, CMA-CGM, UASC), κ.α.

Οι συμμετέχουσες εταιρείες στις Συμμαχίες, είναι συνδιασκέψεις που ανήκουν σε διάφορες χώρες π.χ. η NYK είναι Ιαπωνική, η CMA-CGM είναι Γαλλική κλπ.

Οι ναυτιλιακές συμμαχίες συνίστανται από έναν συνασπισμό μεταφορέων, όπως δηλαδή και οι ναυτιλιακές συνδιασκέψεις. Σκοπός τους είναι η συνεργασία για την απασχόληση και την αξιοποίηση των πλοίων σε συγκεκριμένες διαδρομές συμπεριλαμβανομένου του μεγέθους και του τύπου τους, με προγραμματισμένα δρομολόγια πλοίων, χρήση κοινών τερματικών σταθμών και συντονισμό των εμπορευματοκιβωτίων σε παγκόσμια κλίμακα. Συγκεκριμένα ένας από τους κύριους στόχους των ναυτιλιακών συμμαχιών είναι να προσφέρουν στους αποστολείς μεγαλύτερη γεωγραφική κάλυψη μέσω της συνεργασίας.

Όμως τα μέλη των συμμαχιών δεν συμμετέχουν στον καθορισμό των τιμών των ναύλων. Επίσης τα μέλη τους χρησιμοποιούν την χωρητικότητα πιο αποτελεσματικά και έχουν καλύτερο έλεγχο της προσφοράς χωρητικότητας. Ειδικότερα έχουν την

ευελιξία να αναστείλουν την λειτουργία συγκεκριμένων δρομολογίων ή ορισμένων λιμένων προσέγγισης ώστε να ρυθμίζουν την προσφορά. Έτσι κάποιο μέλος των συμμαχιών μπορεί να παρέχει το προωθημένο χρονοδιάγραμμα χωρίς να χρειάζεται να φροντίσει για χαμηλό αμειβόμενο φορτίο ώστε να γεμίσει το πλοίο.

Συμπεράσματα

Στην παρούσα διπλωματική εργασία παρουσιάζεται και αναλύεται το περιβάλλον των ναυτιλιακών συνδιασκέψεων. Μέσα από την ανάλυση της συγκεκριμένης αγοράς και των χαρακτηριστικών της, εμφανίζονται σημαντικά στοιχεία για τον τρόπο λειτουργίας και για την πορεία των ναυτιλιακών συνδιασκέψεων. Παρατηρήθηκε λοιπόν, ότι στην πορεία των χρόνων δημιουργήθηκαν δυο είδη ναυτιλιακών συνδιασκέψεων, οι ανοικτές και οι κλειστές. Πλέον οι κλειστές συνδιασκέψεις επικρατούν, λόγω της μεγαλύτερης αποτελεσματικότητας του μονοπωλίου των εμπορικών γραμμών που υπηρετούν.

Επίσης, μέσα από την ανάλυση δίνεται ιδιαίτερη έμφαση στον τρόπο με τον οποίο οι συνδιασκέψεις αντιμετωπίζουν τον ανταγωνισμό. Ο ανταγωνισμός που παρατηρείται είναι εξωτερικός αλλά και εσωτερικός. Ο εσωτερικός ανταγωνισμός εμφανίζεται όταν δεν υπάρχει ειλικρίνεια μεταξύ των μελών της ναυτιλιακής συνδιασκέψης. Βέβαια, το φαινόμενο αυτό αντιμετωπίζεται εύκολα με πρόσληψη εξωτερικών πρακτόρων αστυνόμευσης, στόχος των οποίων είναι να αποφευχθούν ενέργειες που παραβιάζουν του κανονισμούς των συνδιασκέψεων. Από την άλλη πλευρά, εξωτερικός ανταγωνισμός παρουσιάζεται όταν εμφανίζονται ανεξάρτητοι μεταφορείς σε τομείς συγκοινωνιών που εξυπηρετούνται από τις ναυτιλιακές συνδιασκέψεις. Για να αντιμετωπίσουν τους ανεξάρτητους μεταφορείς οι συνδιασκέψεις χρησιμοποιούν διάφορες μεθόδους.

Συγκεκριμένα, παίρνοντας ως αφετηρία το σύστημα αναβαλλόμενων ναύλων, παρατηρείται ότι μέσω της χρήσης του, δημιουργούνται ισχυρές δεσμεύσεις στους φορτωτές με αποτέλεσμα να καθίσταται αδύνατος ο εξωτερικός ανταγωνισμός. Η εφαρμογή του συστήματος αυτού θεωρήθηκε παράνομη από κάποιες χώρες, οδηγώντας στη δημιουργία του συστήματος διπλών ναύλων, η δεσμευτική δύναμη του οποίου θεωρείται ασθενέστερη.

Συνεχίζοντας, καθίσταται επιβεβλημένο να αναφερθούν οι πιέσεις που ασκούν οι συνδιασκέψεις στους πράκτορες. Με την άσκηση ψυχολογικών και οικονομικών πιέσεων οι πράκτορες αναγκάζονται να υπογράψουν συμβόλαια αποκλειστικής συνεργασίας μαζί τους. Σε περίπτωση που αποφασίζουν να απομακρυνθούν από την

συνδιάσκεψη, λόγω του ισχυρού ανταγωνισμού που επικρατεί, καταλήγουν να συνεργαστούν πάλι μαζί της και να υποστούν τις κυρώσεις της.

Τέλος μία άλλη μέθοδος αντιμετώπισης του εξωτερικού ανταγωνισμού αποτελεί η μέθοδος 'μαχητικών' πλοίων, στόχος της οποίας είναι η εκδίωξη του ανεξάρτητου μεταφορέα από το εμπόριο ή η ένταξή του στη συνδιάσκεψη.

Διαπιστώνεται επίσης ότι η ύπαρξη των ναυτιλιακών συνδιασκέψεων στη ναυτιλία γραμμών επιφέρει πολλά πλεονεκτήματα. Αρχικά, μέσω της σταθερότητας που παρέχουν, προστατεύουν τους μεταφορείς, τους φορτωτές και δημιουργούν κλίμα ανάπτυξης επενδύσεων προς όφελος του διεθνούς εμπορίου. Επίσης, εξαλείφονται οι διακρίσεις μεταξύ των φορτωτών, με αποτέλεσμα να μειώνεται ο ανταγωνισμός και ως εκ τούτου να βελτιώνεται η ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών. Ένα επιπρόσθετο πλεονέκτημα είναι ότι καλλιεργείται κλίμα εμπιστοσύνης για τους φορτωτές αφού μέσω των ναυτιλιακών συνδιασκέψεων διακινείται οποιοδήποτε φορτίο ακόμα και σε λιμάνια που δεν παρουσιάζουν μεγάλη εισροή εμπορευμάτων. Τέλος, η προσέγγιση σε μικρούς λιμένες δημιουργεί νέες καταναλωτικές αγορές αλλά και μειώνει το μεταφορικό κόστος των εμπορευμάτων με αποτέλεσμα να μειώνεται η τιμή των διαφόρων αγαθών.

Τα πλεονεκτήματα σε αντιδιαστολή με τα μειονεκτήματα πηγάζουν από συγκεκριμένες μεθόδους και μέσα που αυτές χρησιμοποιούν. Αναλυτικότερα, ένα σημαντικό μειονέκτημα αποτελεί ο καθορισμός των ναύλων από την πλευρά των συνδιασκέψεων. Για την αντιμετώπιση του φαινομένου αυτού δημιουργήθηκαν συμβούλια φορτωτών με σκοπό την επίτευξη συμφωνίας επί των ναύλων. Την τελική λύση του προβλήματος αυτού έδωσε ο κώδικας της UNCTAD, ο οποίος είχε ως κύριο σκοπό να περιορίσει την μονοπωλιακή δύναμη των ναυτιλιακών συνδιασκέψεων. Επίσης, παρατηρήθηκε ότι οι ναυτιλιακές συνδιασκέψεις παρέχουν ευνοϊκότερους ναύλους σε ορισμένες περιπτώσεις όπως για παράδειγμα στους μεγάλους φορτωτές με αποτέλεσμα να δημιουργούνται διακρίσεις. Συνεχίζοντας, εξαιτίας του απρόσωπου χαρακτήρα τους αγνοούν τις ανάγκες των μεμονωμένων φορτωτών αλλά και των πλοίων γραμμών. Ένα ακόμα μειονέκτημα αποτέλεσε η εξάλειψη του ανταγωνισμού που μπορεί να οδηγήσει σε πτώση της ποιότητας των παρεχόμενων υπηρε-

σιών. Τέλος, στις κλειστές συνδιασκέψεις, δύσκολα γίνονται δεκτά μέλη αναπτυσσόμενων χωρών.

Συμπερασματικά η ύπαρξη των ναυτιλιακών συνδιασκέψεων στη ναυτιλία γραμμών κρίνεται απαραίτητη για την ομαλή λειτουργία και ανάπτυξη του διεθνούς εμπορίου καθώς και για την προστασία των φορτωτών και των ναυλωτών μέσω του κλίματος σταθερότητας που δημιουργούν. Βέβαια λόγω των διακρίσεων που μπορεί να δημιουργηθούν μεταξύ των φορτωτών καθίσταται αναγκαίο να γίνουν συγκεκριμένες ενέργειες ώστε να εξασφαλιστεί η προστασία τους.

Βιβλιογραφία

Ελληνόγλωσση

Αλεξοπούλου Α., & Φουρναράκη Ν., (2015) Διεθνής Κανονισμοί – Ναυτιλιακή Πολιτική και Δίκαιο της Θάλασσας. (3^η έκδ) Αθήνα: Ίδρυμα Ευγενίδου. Ανακτήθηκε από https://www.eef.edu.gr/media/2559/nautiliaki_politiki_pdf_site.pdf

Βλάχος Γ., & Γεωργαντόπουλος Ε., (2003) Ναυτιλιακή Οικονομική, (2^η έκδ.), Πειραιάς: Εκδόσεις ΤΖΕΪ & ΤΖΕΪ ΕΛΛΑΣ.

Γιαννοπούλου Ι., & Σαμπράκου Ε., (2021) Ναυτιλιακή Οικονομική. Αθήνα: Ίδρυμα Ευγενίδου. Ανακτήθηκε από https://www.eef.edu.gr/media/7623/nautiliaki_oikonomiki_site.pdf

Γιωγγαράς Α., (2006) Διαμεταφορά Ναυτιλιακών Γραμμών. Αθήνα: Εκδόσεις Bookstars.

Θεοτοκάς Γ., (2019) Οργάνωση και Διοίκηση Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων, (3^η έκδ.), Αθήνα: Εκδόσεις Αλεξάνδρεια.

Θεοχαρίδης Γ., & Ρόκας Ι., (2015) Ναυτικό Δίκαιο, (3^η έκδ), Αθήνα-Θεσσαλονίκη: Εκδόσεις Σάκκουλα.

Πνευματικού, Ε. (2016) Ανάλυση Περιβάλλοντος Μάρκετινγκ στον Ναυτιλιακό Κλάδο. Θεσσαλονίκη: Πανεπιστήμιο Μακεδονίας.

Ξενόγλωσση

Ameln, M. & Sand Fuglum, J., (2015) The Liner Shipping Network Design Problem: Strengthened formulations considering complex route structures, transshipment and transit time. Trondheim: Norwegian University of Science and Technology.

Bossmann, M., & Yaping, Q. (2021) Market Concentration and its Impact on Liner Shipping in Ghana, In European Journal of Business and Management Research, Vol. 6, Issue 4, pp. 262-269.

Feng, L., Jiaru, J., & Zhongzhen, Y. (2019) Optimal container ship size: a global cost minimization

approach. In Maritime Policy & Management, Vol. L. 46, No. 7, pp. 802–817.

Jin-Hwan, K., (2019) Studies on Supply and Demand Paradox in Shipping Market. International Journal of Industrial Distribution & Business, 10-1, pp. 19-27.

Munari, F. (2012) Competition in Liner Shipping, The Hamburg Lectures on Maritime Affairs 2009 & 2010, pp. 3-10.

Nikolaeva Dimitrova, D., (2010), Seafarers' Rights in the Globalized Maritime Industry. Alphen aan den Rijn: Kluwer Law International.

Ανακτήθηκε από https://books.google.gr/books?id=Jzmw8IWV-74C&printsec=copyright&redir_esc=y#v=onepage&q&f=false

Notteboom, T., (2012) Container Shipping. In The Blackwell Companion to Maritime Economics, edited by Wayne K. Talley, 230-262, West Sussex: Blackwell publishing ltd. Ανακτήθηκε από: https://books.google.gr/books?hl=el&lr=&id=o5kogq2XmScC&oi=fnd&pg=PA230&dq=history+of+container+shipping&ots=lol3gbxfb9&sig=RcBwy DXAbazL5-T81CGkcDgRoQ&redir_esc=y#v=onepage&q=history%20of%20container%20shipping&f=false

Panayides, P. & Wiedmer, R. (2011) Strategic alliances in container liner shipping, Research in Transportation Economics, Vol. 32, pp. 25-38.

Sheppard, E. J. & Seidman, D. (2001) Ocean Shipping Alliances: The Wave of the Future?, International Journal of Maritime Economics, Vol 3, pp. 351-367.

Sjostrom, W. (1988) Monopoly Exclusion of Lower Cost Entry: Loyalty Contracts in Ocean Shipping Conferences, Journal of Transport Economics and Policy, pp. 339-344.

Sjostrom, W. (2004) Ocean Shipping Cartels: A Survey. In Review of Network Economics, Vol.3, Issue 2, pp. 107-134.

Sturmey, S. G. (1986) The Code of Conduct for liner Conferences: a 1985 view [1], Maritime Policy & Management: The flagship journal of international shipping and port research, Vol. 13, No. 3, pp. 185-221.

United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD), (2018), Review of Maritime Transport.

United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD), (2020), Review of Maritime Transport.

United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD), (2021), Review of Maritime Transport.

Wang, M. (2015) The Formation of Shipping Conference and Rise of Shipping Alliance, In International Journal of Business Administration, Vol. 6, No. 5, pp. 22-36.

Wei, J. (2001) Shipping Industry in the Twenty-first Century, Practical Design of Ships and Other Floating Structures, pp. 21-26.

Wunderlich, S. & Saive, D. (2020) The electronic Bill of Lading: Challenges of Paperless Trade. In Blockchain and Applications: Advances in Intelligent Systems and Computing, edited by Javier Prieto, Ashok Kumar Das, Stefano Ferretti, António Pinto and Juan Manuel Corchado, Vol. 1010, 93-100, Cham: Springer Nature Switzerland AG.

Ηλεκτρονικές Παραπομπές

<https://www.marinetraffic.com/en/ais/details/ships/shipid:5509165/mmsi:477166500/imo:9783461/vessel:COSCO SHIPPING VIRGO>

<https://www.oceanships.de/?m=201507>

<https://gr.dreamstime.com/>

<https://www.ekathimerini.com/news/246344/china-greece-agree-to-push-ahead-with-coscos-piraeus-port-investment/>

<https://www.chinadailyhk.com/article/244661#COSCO-raises-stake-in-Greek-port>

<https://www.marinetraffic.com/el/ais/details/ships/shipid:159196/mmsi:220417000/imo:9321483/vessel:EMMA MAERSK>

<https://www.insider.gr/oikonomia/211883/maersk-rekor-kerdon-gia-2021-ypohorisi-ton-pieseon-stin-efodiastiki-alytida-entos>

<https://en.wikipedia.org/wiki/Maersk>