



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ
ΔΥΤΙΚΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ
UNIVERSITY OF WEST ATTICA

ΣΧΟΛΗ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΩΝ, ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΚΑΙ
ΚΟΙΝΩΝΙΚΩΝ ΕΠΙΣΤΗΜΩΝ ΤΜΗΜΑ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ
ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ

ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΟΡΓΑΝΩΣΗΣ,
ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ, ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΚΑΙ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ
ΛΙΜΕΝΩΝ

Οι επιπτώσεις της πανδημίας covid-19 στη ναυτιλία & πιο συγκεκριμένα στην αγορά των εμπορευματοκιβωτίων

Μελέτη και Υλοποίηση

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

της

ΚΑΛΟΓΕΡΟΠΟΥΛΟΥ ΓΕΩΡΓΙΑΣ (ΑΜ 20005)



Επιβλέπων : Φαίδων Κομισόπουλος

Αθήνα Οκτώβριος 2023

ΔΗΛΩΣΗ ΣΥΓΓΡΑΦΕΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

Ο/η κάτωθι υπογεγραμμένος/η ΧΑΛΟΓΕΡΟΠΟΥΛΟΥ ΓΕΩΡΓΙΑ του Γεωργίου
με αριθμό μητρώου ΔΜ-20005 φοιτητής/τρια του Προγράμματος Μεταπτυχιακών
Σπουδών Οργάνωση Λειτουργία Διοίκησης & Διοικητική Πρακτική
Σχολής Διοικητικού και Κοινωνικού Επιχειρήσεων του Τμήματος Διοικητική Επιχειρήσεων
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

Περιεχόμενα

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΩΝ.....	7
ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ.....	7
Κεφάλαιο 1 Εισαγωγή.....	8
1.1 Ιστορικό και πλαίσιο.....	8
1.2 Ερευνητικό Πρόβλημα και Στόχοι.....	8
1.3 Ερευνητικά Ερωτήματα και Υποθέσεις.....	9
1.4 Σημασία και Συμβολή της Μελέτης.....	10
1.5 Περίληψη της Διατριβής.....	10
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2: ΝΑΥΤΙΛΙΑ.....	12
2.1 Εισαγωγή.....	12
2.2 Ελληνική ναυτιλία.....	13
2.3 Ο ρόλος της ναυτιλίας στην οικονομία.....	17
2.4 COVID – 19.....	19
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3: ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΚΑΙ COVID – 19.....	21
3.1 Επιπτώσεις COVID – 19 στη ναυτιλία.....	21
3.2 Επιπτώσεις COVID – 19 στην αγορά χύδην ξηρού φορτίου.....	22
3.3 Επιπτώσεις COVID – 19 στην αγορά εμπορευματοκιβωτίων.....	24
3.4 Επιπτώσεις COVID – 19 στην αγορά δεξαμενόπλοιων.....	26
Κεφάλαιο 4: Επιθεώρηση Βιβλιογραφίας.....	28
4.1 Επισκόπηση της ναυτιλιακής βιομηχανίας.....	28
4.2 Ο ρόλος της ναυτιλίας στην παγκόσμια οικονομία.....	29
4.3 Ιστορία της αποστολής εμπορευματοκιβωτίων και τάσεις της αγοράς.....	30
4.4 Επίπτωση των πανδημιών στη ναυτιλιακή βιομηχανία.....	31
Κεφάλαιο 5: Μεθοδολογία.....	32
5.1 Σχεδιασμός Έρευνας.....	32
5.2 Μέθοδοι συλλογής και ανάλυσης δεδομένων.....	32
5.3 Περιορισμοί και παραδοχές.....	33
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6: ΠΑΝΔΗΜΙΑ COVID-19 ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑ.....	34
6.1 Παγκόσμια επίδραση της πανδημίας COVID-19 στη ναυτιλιακή βιομηχανία.....	34
6.2 Οι κυβερνητικές αντιδράσεις στο COVID-19 και ο αντίκτυπός τους στη ναυτιλιακή βιομηχανία.....	35
6.3 Αλλαγές στις αλυσίδες ζήτησης και εφοδιασμού λόγω του COVID-19.....	36
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7: ΑΓΟΡΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΚΙΒΩΤΙΩΝ.....	37

7.1	Επισκόπηση της αγοράς μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων.....	37
7.2	Σημαντικοί παίκτες στην αγορά ναυτιλιακών εμπορευματοκιβωτίων.....	38
7.3	Τάσεις και προκλήσεις της αγοράς πριν από τον COVID-19.....	38
7.4	Ο αντίκτυπος του COVID-19 στην αγορά μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων.....	39
	ΚΕΦΑΛΑΙΟ 8: ΤΑΣΕΙΣ ΚΑΙ ΠΡΟΒΛΕΨΕΙΣ ΑΓΟΡΑΣ.....	41
8.1	Τάσεις της αγοράς στον κλάδο της ναυτιλίας εμπορευματοκιβωτίων.....	41
8.1.1	Επισκόπηση των πρόσφατων τάσεων της αγοράς.....	41
8.1.2	Παράγοντες που επηρεάζουν τις τάσεις της αγοράς.....	42
8.1.3	Τεχνολογικές εξελίξεις και ο αντίκτυπός τους στη βιομηχανία.....	42
8.1.4	Βασικοί δείκτες αγοράς και η ερμηνεία τους.....	43
8.2	Ο αντίκτυπος του COVID-19 στις μελλοντικές τάσεις της αγοράς.....	44
8.2.1	Ανασκόπηση του άμεσου αντίκτυπου του COVID-19 στη βιομηχανία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων.....	44
8.2.2	Μακροπρόθεσμες Επιδράσεις και Αλλαγές στη Δυναμική της Αγοράς.....	45
8.2.3	Προσαρμογές και στρατηγικές που υιοθετήθηκαν από ενδιαφερόμενους φορείς του κλάδου.....	45
8.3	Πρόβλεψη του μέλλοντος της αγοράς εμπορευματοκιβωτίων.....	46
8.3.1	Μεθοδολογίες για την πρόβλεψη της αγοράς.....	46
8.3.2	Παράγοντες που επηρεάζουν τις μελλοντικές τάσεις της αγοράς.....	47
	ΚΕΦΑΛΑΙΟ 9: Επιπτώσεις covid – 19 στη συνδεσιμότητα των μεγαλύτερων λιμανιών εμπορευματοκιβωτίων.....	51
9.1	Επιπτώσεις στα ασιατικά λιμάνια.....	52
9.2	Επιπτώσεις στα λιμάνια της Ευρώπης.....	54
9.3	Επιπτώσεις στα λιμάνια της Λατινικής Αμερικής.....	56
9.4	Επιπτώσεις στα λιμάνια της Βόρειας Αμερικής.....	57
9.5	Επιπτώσεις στα αφρικανικά λιμάνια.....	59
9.6	Επιπτώσεις στα λιμάνια της Ωκεανίας.....	60
	ΚΕΦΑΛΑΙΟ 10: Γενική Συγκριση Ασια , Ευρωπη , Αμερικη στην αγορα εμπορευματοκιβωτιων κατα τον covid 19.....	63
10.1	Εισαγωγή.....	63
10.2	Ο αντίκτυπος του COVID-19 στην αγορά εμπορευματοκιβωτίων: Μια σύντομη ανακεφαλαίωση.....	63
10.3	Ασία εναντίον Ευρώπης εναντίον Αμερικής: Συγκριτική Ανάλυση.....	64
10.4	Βασικά σημεία και συνέπειες για την παγκόσμια αγορά εμπορευματοκιβωτίων.....	68
	ΚΕΦΑΛΑΙΟ 11: Συμπέρασμα και συνέπειες.....	71
11.1	Περίληψη Βασικών Ευρημάτων.....	71
11.2	Επιπτώσεις για τη ναυτιλιακή βιομηχανία και τους υπεύθυνους χάραξης πολιτικής.....	72
11.3	Συστάσεις για τις Εταιρίες Εμπορευματοκιβωτίων.....	73

11.4 Συστάσεις για Μελλοντική Έρευνα.....	75
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΚΕΣ ΑΝΑΦΟΡΕΣ	78
Διεθνής βιβλιογραφία	82

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΩΝ

Διάγραμμα 2.1: ποσοστά (%) των κορυφαίων εμπορικών στόλων στην Ευρώπη (2019) (Πηγή: UGS, 2019)	16
Διάγραμμα 2.2: ποσοστά (%) των κορυφαίων εμπορικών στόλων στην Ευρώπη (2020) (Πηγή: UGS, 2020)	17
Διάγραμμα 2.3: εισπράξεις και πληρωμές από θαλάσσιες μεταφορές σε εκατομμύρια (2009 – 2019) (Πηγή: Τράπεζα της Ελλάδος, 2019)	18
Διάγραμμα 2.4: συμμετοχή θαλάσσιων μεταφορών στο συνολικό ισοζύγιο πληρωμών ((Πηγή: Τράπεζα της Ελλάδος, 2019).....	19
Διάγραμμα 2.5: Α.Ε.Π. Ευρωζώνης (2010 – 2020) (Πηγή: European Central Bank, 2021)	20

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ

Πίνακας 2.1: στόλος πλοιοκτητριών χωρών (2019) (Πηγή : UNCTAD, 2019).....	14
Πίνακας 2.2: χωρητικότητα (dwt) πλοιοκτητριών χωρών (2019) (Πηγή : UNCTAD, 2019).....	14
Πίνακας 2.3: ποσοστό επί του συνολικού αριθμού πλοίων (2019) (Πηγή : UNCTAD, 2019)	14
Πίνακας 2.4: στόλος πλοιοκτητριών χωρών (2020) (Πηγή : UNCTAD, 2020).....	15
Πίνακας 2.5: χωρητικότητα (dwt) πλοιοκτητριών χωρών (2020) (Πηγή : UNCTAD, 2020).....	15
Πίνακας 2.6: ποσοστό επί του συνολικού αριθμού πλοίων (2020) (Πηγή : UNCTAD, 2020)	16

Κεφάλαιο 1 Εισαγωγή

1.1 Ιστορικό και πλαίσιο

Η ενότητα Ιστορικό και Πλαίσιο της εισαγωγής εκθέτει τους ευρύτερους κοινωνικούς και οικονομικούς παράγοντες που υποκινούν το ερευνητικό πρόβλημα. Η ενότητα παρέχει ένα ιστορικό πλαίσιο για τη μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων, τη σημασία του κλάδου για την παγκόσμια οικονομία και την εμφάνιση του COVID-19 ως απειλής για τον κλάδο.

Η ενότητα ξεκινά με μια σύντομη ιστορία της ναυτιλίας εμπορευματοκιβωτίων, τονίζοντας τον μετασηματιστικό της ρόλο στην παγκόσμια οικονομία. Αυτή η ενότητα καθιερώνει τη σημασία της μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων ως κρίσιμου κρίκου στην παγκόσμια αλυσίδα εφοδιασμού και τονίζει τη σημασία της μελέτης του τρόπου με τον οποίο η βιομηχανία ανταποκρίνεται στην πανδημία.

Το επόμενο μέρος της ενότητας εστιάζει στην οικονομική σημασία του κλάδου, περιγράφοντας τη συμβολή του στο παγκόσμιο εμπόριο, τις μεταφορές και την απασχόληση. Αυτή η ενότητα υπογραμμίζει τον κρίσιμο ρόλο που διαδραματίζει η μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων στη διευκόλυνση του εμπορίου και τονίζει την ανάγκη κατανόησης των προκλήσεων που αντιμετωπίζει ο κλάδος.

Τέλος, η ενότητα συζητά τον αντίκτυπο του COVID-19 στον κλάδο, τονίζοντας τις διακοπές στο παγκόσμιο εμπόριο, τις αλυσίδες εφοδιασμού και τις μεταφορές. Αυτή η ενότητα θέτει τη βάση για το ερευνητικό πρόβλημα καταδεικνύοντας τη σημασία της μελέτης του αντίκτυπου του COVID-19 στην αγορά ναυτιλιακών εμπορευματοκιβωτίων.

1.2 Ερευνητικό Πρόβλημα και Στόχοι

Η ενότητα Ερευνητικό Πρόβλημα και Στόχοι της εισαγωγής περιγράφει το συγκεκριμένο πρόβλημα που στοχεύει να αντιμετωπίσει η μελέτη και τους στόχους που επιδιώκει να επιτύχει η έρευνα. Αυτή η ενότητα παρέχει μια σαφή και συνοπτική περιγραφή του ερευνητικού προβλήματος, περιγράφοντας το εύρος και τον σκοπό της μελέτης.

Το ερευνητικό πρόβλημα που προσδιορίζεται σε αυτήν την ενότητα είναι ο αντίκτυπος της πανδημίας COVID-19 στην αγορά ναυτιλιακών εμπορευματοκιβωτίων. Η ενότητα συζητά τις προκλήσεις που αντιμετωπίζει η βιομηχανία για την αντιμετώπιση της πανδημίας, όπως διαταραχές στο παγκόσμιο εμπόριο, την αλυσίδα εφοδιασμού και τα δίκτυα μεταφορών. Η ενότητα υπογραμμίζει επίσης τη σημασία της κατανόησης του αντίκτυπου της πανδημίας στην αγορά ναυτιλιακών εμπορευματοκιβωτίων και την ανάγκη για στρατηγικές για τον μετριασμό των αρνητικών επιπτώσεων.

Στη συνέχεια, η ενότητα περιγράφει τους συγκεκριμένους στόχους της μελέτης. Οι στόχοι στοχεύουν στη διερεύνηση του αντίκτυπου του COVID-19 στην αγορά ναυτιλίας εμπορευματοκιβωτίων, στον εντοπισμό των μεγάλων προκλήσεων που αντιμετωπίζει ο κλάδος και στην αξιολόγηση των στρατηγικών που υιοθετούν οι ναυτιλιακές εταιρείες και οι υπεύθυνοι χάραξης πολιτικής για την αντιμετώπιση αυτών των προκλήσεων. Οι στόχοι ευθυγραμμίζονται με το ερευνητικό πρόβλημα και παρέχουν έναν σαφή οδικό χάρτη για τη μελέτη.

Συνολικά, η ενότητα Ερευνητικό Πρόβλημα και Στόχοι καθορίζει την εστίαση και τον σκοπό της μελέτης, περιγράφοντας το συγκεκριμένο πρόβλημα και τους στόχους που στοχεύει να επιτύχει η έρευνα. Η ενότητα παρέχει μια σαφή και συνοπτική επισκόπηση του εύρους της μελέτης, υπογραμμίζοντας τη συνάφεια του ερευνητικού προβλήματος και την ανάγκη να διερευνηθεί ο αντίκτυπος του COVID-19 στην αγορά ναυτιλιακών εμπορευματοκιβωτίων.

1.3 Ερευνητικά Ερωτήματα και Υποθέσεις

Η ενότητα Ερευνητικά Ερωτήματα και Υποθέσεις της εισαγωγής περιγράφει τα συγκεκριμένα ερευνητικά ερωτήματα και υποθέσεις που στοχεύει να αντιμετωπίσει η μελέτη. Αυτή η ενότητα παρέχει μια σαφή και συνοπτική περιγραφή των ερευνητικών ερωτημάτων και υποθέσεων, που αποτελούν τη βάση της μελέτης.

Η ενότητα ξεκινά με τον προσδιορισμό του πρωταρχικού ερευνητικού ερωτήματος: Πώς έχει επηρεαστεί η αγορά της ναυτιλίας εμπορευματοκιβωτίων από την πανδημία COVID-19; Το ερώτημα είναι ευρύ και ανοιχτό και θέτει τις βάσεις για τη μελέτη παρέχοντας μια σαφή εστίαση στον αντίκτυπο του COVID-19 στην αγορά ναυτιλιακών εμπορευματοκιβωτίων.

Στη συνέχεια, η ενότητα περιγράφει τα δευτερεύοντα ερευνητικά ερωτήματα, τα οποία είναι πιο συγκεκριμένα και εστιασμένα. Τα δευτερεύοντα ερευνητικά ερωτήματα στοχεύουν στη διερεύνηση του αντίκτυπου του COVID-19 σε διαφορετικές πτυχές της αγοράς μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, όπως διαταραχές της εφοδιαστικής αλυσίδας, τάσεις της αγοράς και περιβαλλοντικές επιπτώσεις.

Η ενότητα περιλαμβάνει επίσης τις υποθέσεις που η μελέτη στοχεύει να ελέγξει. Οι υποθέσεις παρέχουν μια σαφή δήλωση των αναμενόμενων αποτελεσμάτων της μελέτης και καθοδηγούν τη μεθοδολογία της έρευνας. Για παράδειγμα, μια υπόθεση θα μπορούσε να είναι ότι η πανδημία COVID-19 οδήγησε σε μείωση της ζήτησης για υπηρεσίες μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, με αποτέλεσμα χαμηλότερους ναύλους και μειωμένα έσοδα για τις ναυτιλιακές εταιρείες.

Συνολικά, η ενότητα Ερευνητικά Ερωτήματα και Υποθέσεις παρέχει μια σαφή και συνοπτική επισκόπηση των συγκεκριμένων ερευνητικών ερωτημάτων και υποθέσεων που στοχεύει να αντιμετωπίσει η μελέτη. Η ενότητα καθορίζει μια σαφή εστίαση στον αντίκτυπο του COVID-19 στην αγορά θαλάσσιων μεταφορών εμπορευματοκιβωτίων και παρέχει έναν οδικό χάρτη για τη

μελέτη προσδιορίζοντας τα συγκεκριμένα ερευνητικά ερωτήματα και υποθέσεις στις οποίες στοχεύει να απαντήσει η έρευνα.

1.4 Σημασία και Συμβολή της Μελέτης

Η Σημασία και η Συνεισφορά της ενότητας Μελέτη της εισαγωγής υπογραμμίζει τη σημασία του ερευνητικού προβλήματος και τις πιθανές συνεισφορές της μελέτης στο πεδίο. Αυτή η ενότητα παρέχει μια σαφή και συνοπτική επισκόπηση της σημασίας της μελέτης και των πιθανών επιπτώσεών της στη ναυτιλιακή βιομηχανία και στην ευρύτερη κοινωνία.

Η ενότητα ξεκινά με τη συζήτηση της συνάφειας της μελέτης στο πλαίσιο της πανδημίας COVID-19. Η ενότητα τονίζει τον κρίσιμο ρόλο που διαδραματίζει η μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων στο παγκόσμιο εμπόριο και τη σημασία της κατανόησης του αντίκτυπου της πανδημίας στον κλάδο. Στη συνέχεια, η ενότητα υπογραμμίζει τις πιθανές συνεισφορές της μελέτης στο πεδίο, όπως ο εντοπισμός των μεγάλων προκλήσεων που αντιμετωπίζει ο κλάδος, η αξιολόγηση της αποτελεσματικότητας των στρατηγικών που υιοθετούν οι ναυτιλιακές εταιρείες και οι υπεύθυνοι χάραξης πολιτικής και η παροχή πληροφοριών για το μέλλον της αγοράς ναυτιλιακών εμπορευματοκιβωτίων.

Συνολικά, το τμήμα Σημασία και Συνεισφορά της Μελέτης παρέχει μια σαφή και συνοπτική επισκόπηση της σημασίας του ερευνητικού προβλήματος και των πιθανών συνεισφορών της μελέτης στο πεδίο. Η ενότητα καθορίζει τη συνάφεια της μελέτης και υπογραμμίζει τον πιθανό αντίκτυπο της μελέτης στη ναυτιλιακή βιομηχανία και στην ευρύτερη κοινωνία.

1.5 Περίληψη της Διατριβής

Η ενότητα Περίληψη της διατριβής της εισαγωγής παρέχει έναν οδικό χάρτη για τη μελέτη, περιγράφοντας τη δομή και την οργάνωση της διατριβής. Αυτή η ενότητα παρέχει μια σαφή και συνοπτική επισκόπηση των κεφαλαίων που θα καλυφθούν στη μελέτη και βοηθά τον αναγνώστη να κατανοήσει πώς είναι οργανωμένη και δομημένη η μελέτη.

Η ενότητα ξεκινά περιγράφοντας τα κεφάλαια που έχουν ήδη καλυφθεί, όπως η εισαγωγή και η ναυτιλιακή βιομηχανία. Στη συνέχεια, η ενότητα παρέχει μια επισκόπηση των πρόσθετων κεφαλαίων που θα καλυφθούν, όπως ο αντίκτυπος του COVID-19 στην αγορά μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, τάσεις και προβλέψεις της αγοράς, διαταραχές της εφοδιαστικής αλυσίδας, τεχνολογία και καινοτομία, περιβαλλοντικές επιπτώσεις, λιμάνια και υποδομές και το ανθρώπινο στοιχείο της μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων.

Συνολικά, η ενότητα Περίληψη της Διατριβής παρέχει μια σαφή και συνοπτική επισκόπηση της δομής και της οργάνωσης της μελέτης. Η ενότητα βοηθά τον αναγνώστη να κατανοήσει τον οδικό

χάρτη της μελέτης και πώς τα διάφορα κεφάλαια ταιριάζουν μεταξύ τους για να αντιμετωπίσουν το ερευνητικό πρόβλημα και τους στόχους.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2: ΝΑΥΤΙΛΙΑ

2.1 Εισαγωγή

Ο όρος ναυτιλία υποδηλώνει κάθε διαδικασία μεταφοράς ανθρώπων και διακίνησης εμπορευμάτων μέσω θάλασσας, ενώ με τον όρο ναυτιλιακή βιομηχανία νοείται το σύνολο των δραστηριοτήτων ενός κράτους που σχετίζεται με τις θαλάσσιες μεταφορές. Η έννοια της παγκόσμιας ναυτιλίας αναφέρεται στο σύνολο των εθνικών - ναυτιλιακών βιομηχανιών που τηρούν το νομοθετικό και θεσμικό πλαίσιο του Διεθνούς Οργανισμού Ναυσιπλοΐας (International Maritime Organization), με τη ναυτιλιακή βιομηχανία να αποτελεί τον πιο οικονομικό, αποτελεσματικό και φιλικό προς το περιβάλλον τρόπο μεταφοράς αγαθών (Λεκαράκου & Παπασπύρου, 2014).

Οι θαλάσσιες μεταφορές υπερτερούν συγκριτικά με τα υπόλοιπα είδη μεταφοράς, καθώς μέσω των πλωτών μέσων επιτυγχάνεται η μεταφορά μεγάλων φορτίων με χαμηλότερο κόστος. Επιπρόσθετα, τα πλωτά μέσα είναι πιο προσαρμοσμένα στις ειδικές ανάγκες των μεταφερόμενων αγαθών, καθώς στα ναυπηγεία κατασκευάζονται πλοία, βάση του μεταφερόμενου φορτίου. Η τεχνολογία αποτελεί τον κυριότερο παράγοντα αναβάθμισης, ανάπτυξης και εξέλιξης των θαλάσσιων μεταφορών. Κατά το πρόσφατο παρελθόν, τα πλοία κατασκευάζονταν με σκοπό την απλή μεταφορά ανθρώπων και αγαθών και παρουσίαζαν προβλήματα, τα οποία σχετιζόνταν με την αλλοίωση των φορτίων, εξαιτίας των μεγάλων αποστάσεων, και με την μόλυνση του περιβάλλοντος και του υδροφόρου ορίζοντα. Η αύξηση των αναγκών για επίλυση των προαναφερόμενων ζητημάτων και η ραγδαία τεχνολογική ανάπτυξη είχε ως αποτέλεσμα την κατασκευή πλωτών μέσων, βάση των αποστάσεων που θα διανύσουν, των μεταφερόμενων αγαθών και της προσαρμογής τους στις σύγχρονες περιβαλλοντικές και οικολογικές απαιτήσεις (Λεκαράκου & Παπασπύρου, 2014).

Με την πάροδο του χρόνου, καταγράφηκε αύξηση της μεταφορικής ικανότητας των πλωτών μέσων θαλάσσιας μεταφοράς, καθώς απαιτούνται λιγότερα πλωτά μέσα για τη μεταφορά ίδιας ποσότητας φορτίων. Η αύξηση της μεταφορικής ικανότητας των πλοίων οδήγησε σε μείωση του κόστους φορτίου ανά τόνο, μετατρέποντας τον ναυτιλιακό κλάδο στο πιο φθηνό κλάδο μεταφοράς εμπορευμάτων. Η υψηλή εξειδίκευση στην κατασκευή πλωτών μέσων έχει φέρει ως αποτέλεσμα την βελτίωση του κλάδου της ναυτιλιακής βιομηχανίας, μέσω της μείωσης των χρόνων πλεύσης και φορτοεκφόρτωσης εμπορευματοκιβωτίων (Helmera, 2021).

2.2 Ελληνική ναυτιλία

Διαχρονικά, η εμπορική ναυτιλία διαδραμάτιζε κομβικό ρόλο στην εθνική οικονομία της χώρας, με την Ελλάδα των περίπου δέκα (10) εκατομμυρίων κατοίκων να συνεχίζει να διαδραματίζει σημαντικό ρόλο, σε διεθνές επίπεδο, στον κλάδο των θαλάσσιων μεταφορών, συνεχίζοντας τη ναυτική παράδοση αιώνων. Η ανάπτυξη της εθνικής εμπορικής ναυτιλίας διέθετε δύο βασικούς άξονες, τις επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται στον κλάδο στα νησιά του Ιονίου και του Αιγαίου πελάγους και τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις, με έδρα βασικούς λιμένες της Μεσογείου, της Μαύρης και της Βόρειας θάλασσας (Ακαδημία Αθηνών, 2009). Τον προηγούμενο αιώνα, οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνταν στο εσωτερικό της χώρας και το εξωτερικό αποτελούσαν ένα κερδοφόρο επιχειρηματικό μοντέλο, ανεξαρτήτως μεγέθους, δημιουργώντας ένα παραγωγικό επιχειρησιακό δίκτυο. Η εθνική ναυτιλία είχε βασικούς συντελεστές, αρχικά, τις νησιωτικές επιχειρηματικές οντότητες που δραστηριοποιούνταν στο Αιγαίο και το Ιόνιο πέλαγος, καθώς και στα νησιά του Αργοσαρωνικού (Υδρα, Σπέτσες) και των Κυκλάδων (Άνδρος). Η βασική ναυτιλιακή δραστηριότητα των προαναφερόμενων επιχειρήσεων σχετιζόταν με τη μεταφορά προϊόντων και εμπορευμάτων στα λιμάνια της Μεσογειακής λεκάνης, με την αύξηση του όγκου των μεταφερόμενων εμπορευμάτων να οδηγεί στη συνέχεια σε αύξηση του μεταφορικού στόλου θαλάσσιων μεταφορών (Ακαδημία Αθηνών, 2009).

Με το πέρασμα των χρόνων, το επιχειρηματικό δίκτυο των θαλάσσιων μεταφορών της χώρας διαρκώς μεγάλωναν ανά τον κόσμο, με την εθνική ναυτιλία να αποτελεί τον ακρογωνιαίο λίθο της εθνικής οικονομίας. Οι πλοιοκτήτες της χώρας συνεργάζονταν, αρχικά, με Έλληνες ναυτικούς και Έλληνες που εργάζονταν σε λιμάνια ξένων χωρών, πρακτική που οδήγησε στη μείωση των βασικών εξόδων και δαπανών συναλλαγής τους. Η αύξηση της ζήτησης των μεταφερόμενων εμπορευμάτων και ο παγκόσμιος ανταγωνισμός οδήγησε σε αύξηση του μεταφορικού στόλου των θαλάσσιων μεταφορών, δημιουργώντας ένα τεράστιο μεταφορικό δίκτυο, στο οποίο υπήρχε πρόσβαση από όλους τους κρίκους της ενοποιημένης εφοδιαστικής αλυσίδας (λιμένες, ναυτιλιακοί πράκτορες, οικονομικοί και ανθρωπίνι πόροι), εδραιώνοντας την βάση της εθνικής ναυτιλιακής δύναμης που είναι ευρέως γνωστή σήμερα (Ακαδημία Αθηνών, 2009).

Σύμφωνα με την ετήσια έκθεση των θαλάσσιων μεταφορών της Διάσκεψης των Ηνωμένων Εθνών για το Εμπόριο και την Ανάπτυξη (UNCTAD, 2019) : « *ο Ελληνικός εμπορικός στόλος αποτελείται από 4.536 πλοία, συνολικής χωρητικότητας 349.19 εκατομμυρίων τόνων μικής χωρητικότητας (dwt), με την Ελλάδα να βρίσκεται στην πρώτη θέση της σχετικής λίστας των χωρών με τη μεγαλύτερη χωρητικότητα, κατέχοντας το 17.79% της παγκόσμιας χωρητικότητας σε τόνους νεκρού φορτίου (dwt)* ».

Πίνακας 2.1: στόλος πλοιοκτητριών χωρών (2019) (Πηγή : UNCTAD, 2019)

Χώρες	Αριθμός πλοίων		Σύνολο
	Σημαία	Ξένη σημαία	
Ελλάδα	670	3 866	4 536
Ιαπωνία	875	2 947	3 822
Κίνα	3 987	2 138	6 125
Σιγκαπούρη	513	1 214	2 727
Χονγκ Κονγκ, Κίνα	890	738	1 628
Σύνολο 35 κορυφαίων πλοιοκτητών	19 715	26 205	45 920
Υπόλοιπος κόσμος	2 841	2 923	5 764
Σύνολο κόσμου	22 556	29 128	51 684

Πίνακας 2.2: χωρητικότητα (dwt) πλοιοκτητριών χωρών (2019) (Πηγή : UNCTAD, 2019)

Χώρες	Σημαία	Χωρητικότητα	Σύνολο
		μετρημένη σε dwt	
		Ξένη σημαία	
Ελλάδα	60 776 654	288 418 535	349 195 189
Ιαπωνία	35 532 308	189 588 907	225 121 215
Κίνα	90 930 376	115 370 656	206 301 032
Σιγκαπούρη	71 287 105	50 198 543	121 485 648
Χονγκ Κονγκ, Κίνα	72 311 219	25 817 099	98 128 318
Σύνολο 35 κορυφαίων πλοιοκτητών	507 569 517	1 364 874 883	1 872 444 400
Υπόλοιπος κόσμος	34 528 774	55 608 866	90 137 640
Σύνολο κόσμου	542 098 291	1 420 483 749	1 962 582 040

Πίνακας 2.3: ποσοστό επί του συνολικού αριθμού πλοίων (2019) (Πηγή : UNCTAD, 2019)

Ναυτιλιακές Χώρες	Ξένη σημαία ως ποσοστό συνόλου	Σύνολο Παγκόσμιου ποσοστού
Ελλάδα	82.60	17.79
Ιαπωνία	84.22	11.47
Κίνα	55.92	10.51
Σιγκαπούρη	41.32	6.19
Χονγκ Κονγκ, Κίνα	26.31	5.00
Σύνολο 35 κορυφαίων πλοιοκτητών	72.89	95.41
Υπόλοιπος κόσμος	61.69	4.59
Σύνολο κόσμου	72.38	100.00

Η Ελλάδα διατήρησε την πρώτη θέση και το 2020, ως η χώρα με τη μεγαλύτερη χωρητικότητα παγκοσμίως, κατέχοντας το 17.77% της παγκόσμιας χωρητικότητας. Αξίζει εδώ να τονιστεί ότι η μέση χωρητικότητα σε τόνους νεκρού φορτίου (dwt) ενός ελληνικού πλοίου (81.118 dwt) είναι διπλάσια από την μέση χωρητικότητα ενός πλοίου του παγκόσμιου (43.766 dwt) (UNCTAD, 2020). Σύμφωνα με την ετήσια έκθεση των θαλάσσιων μεταφορών της Διάσκεψης των Ηνωμένων Εθνών για το Εμπόριο και την Ανάπτυξη (UNCTAD, 2020) : « ο Ελληνικός στόλος το 2020 διέθετε 4.648, συνολικής χωρητικότητας 363.85 εκατομμυρίων dwt, καταγράφοντας αύξηση κατά 112 πλοία και 14.66 εκατομμύρια dwt από το προηγούμενο. Οι κορυφαίες χώρες στον ναυτιλιακό κλάδο το 2020 είναι η Ελλάδα, η Ιαπωνία, η Κίνα, η Σιγκαπούρη και το Χονγκ Κονγκ, με τους στόλους των προαναφερόμενων χωρών να κατέχουν πάνω από το 50% της συνολικής παγκόσμιας χωρητικότητας σε τόνους νεκρούς φορτίου (dwt) ».

Πίνακας 2.4: στόλος πλοιοκτητριών χωρών (2020) (Πηγή : UNCTAD, 2020)

Ναυτιλιακές Χώρες	Σημαία	Αριθμός πλοίων	
		Ξένη σημαία	Σύνολο
Ελλάδα	671	3 977	4 648
Ιαπωνία	909	3 001	3 910
Κίνα	4 569	2 300	6 869
Σιγκαπούρη	1 493	1 368	2 861
Χονγκ Κονγκ, Κίνα	883	807	1 690

Πίνακας 2.5: χωρητικότητα (dwt) πλοιοκτητριών χωρών (2020) (Πηγή : UNCTAD, 2020)

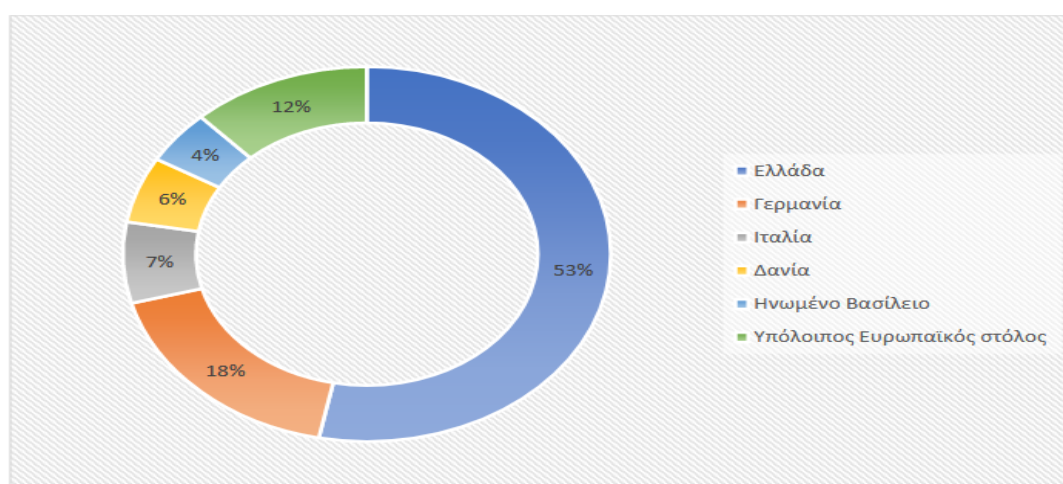
Ναυτιλιακές Χώρες	Σημαία	Χωρητικότητα μετρημένη σε dwt	
		Ξένη σημαία	Σύνολο
Ελλάδα	60 827 479	303 026 753	363 854 232
Ιαπωνία	36 805 225	196 329 652	233 134 877
Κίνα	99 484 023	128 892 849	228 376 872
Σιγκαπούρη	74 754 209	62 545 517	137 299 726
Χονγκ Κονγκ, Κίνα	72 505 185	28 452 208	100 957 393

Πίνακας 2.6: ποσοστό επί του συνολικού αριθμού πλοίων (2020) (Πηγή : UNCTAD, 2020)

Ναυτιλιακές Χώρες	Ξένα σημαία ως ποσοστό του συνόλου	Σύνολο Παγκόσμιου ποσοστού
Ελλάδα	83.28	17.77
Ιαπωνία	84.21	11.38
Κίνα	56.44	11.15
Σιγκαπούρη	45.55	6.70
Χονγκ Κονγκ, Κίνα	28.18	4.93
Σύνολο 35 κορυφαίων πλοιοκτητών	72.32	95.33
Υπόλοιπος κόσμος	61.85	4.67
Σύνολο κόσμου	71.8	100.0

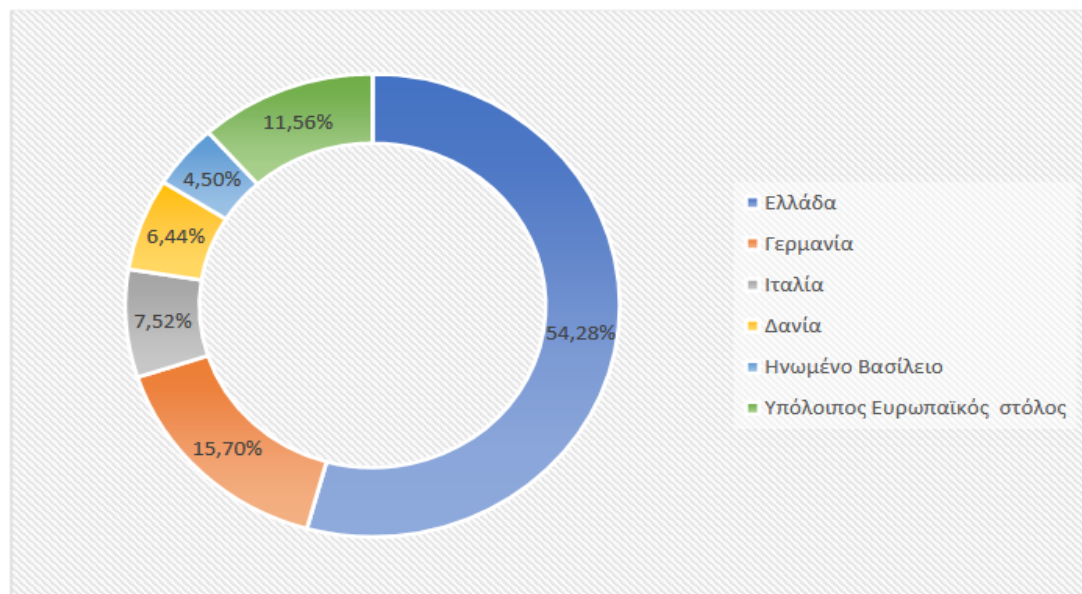
Βάση των στοιχείων και των στατιστικών δεδομένων που παρατέθηκαν, το 2019 στη δεύτερη θέση της σχετικής λίστας της μεταφορικής ισχύς των πλοιοκτητριών χωρών βρίσκεται η Ιαπωνία (225.12 εκατομμύρια dwt), με την Ελλάδα να κατέχει προβάδισμα 124.07 εκατομμυρίων τόνων νεκρού φορτίου (dwt), μέγεθος μεγαλύτερο κατά 6.32% το οποίο αναδεικνύει το απόλυτο πλεονέκτημα της χώρας, αναφορικά με τη μεταφορική της ισχύ (UNCTAD, 2019). Το 2020, η Ελλάδα αύξησε ακόμη περισσότερο την μεταφορική της δύναμη από την δεύτερη της σχετικής λίστας Ιαπωνία, αυξάνοντας κατά 11.47 εκατομμύρια τόνους νεκρού φορτίου (dwt) τη δυναμικότητά της σε σχέση με το 2019 (UNCTAD, 2020).

Σε Ευρωπαϊκό επίπεδο και σύμφωνα με την έκθεση της Ένωσης των Ελλήνων Εφοπλιστών, το 2019 οι Έλληνες πλοιοκτήτες ελέγχουν το 53% του μεταφορικού θαλάσσιου στόλου της Ευρωπαϊκής Ένωσης, σε χωρητικότητα (τόνοι νεκρού φορτίου – dwt) (UGS, 2019).



Διάγραμμα 2.1: ποσοστά (%) των κορυφαίων εμπορικών στόλων στην Ευρώπη (2019) (Πηγή: UGS, 2019)

Στην ετήσια έκθεση της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών (2020) για τη μεταφορική ισχύ των χωρών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, η Ελλάδα κατέχει την πρώτη θέση, με ποσοστό 54.28%, και ακολουθούν η Γερμανία (15.7%), η Ιταλία (7.52%), η Δανία (6.44%) και το Ηνωμένο Βασίλειο (4.5%) (UGS, 2020).



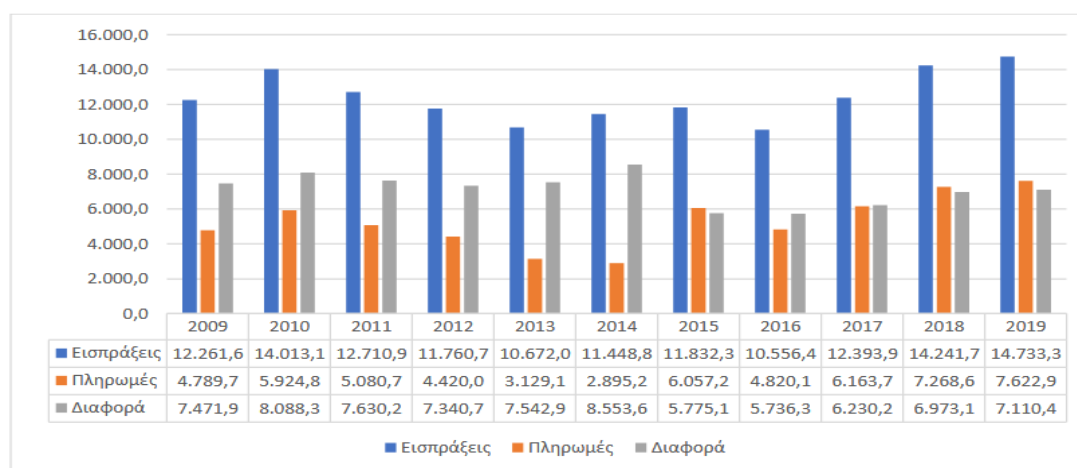
Διάγραμμα 2.2: ποσοστά (%) των κορυφαίων εμπορικών στόλων στην Ευρώπη (2020) (Πηγή: UGS, 2020)

2.3 Ο ρόλος της ναυτιλίας στην οικονομία

Σκοπός της παρούσας ενότητας είναι η διερεύνηση της συμβολής εμπορικής ναυτιλίας στην εθνική οικονομία, με την Ελληνική ναυτιλία να αποτελεί διαχρονικά κυρίαρχο κλάδο της εθνικής οικονομίας, αντιμετωπίζοντας τις εγχώριες και τις διεθνείς προκλήσεις του εμπορικού κλάδου (Στουρνάρας, 2019). Η ναυτιλία αποτελεί έναν από τους πιο παραγωγικούς κλάδους της εθνικής οικονομίας, ο οποίος κατέχει πρωταγωνιστικό ρόλο σε διεθνές επίπεδο. Η Ελληνική ναυτιλία έχει σημαντική επίδραση στους οικονομικούς και αναπτυξιακούς δείκτες της χώρας, καθώς στο λιμάνι του Πειραιά δραστηριοποιούνται 1.400 ναυτιλιακές εταιρείες, προσφέροντας σημαντικό αριθμό θέσεων εργασιακής απασχόλησης. Επιπρόσθετα, στον κλάδο της εμπορικής ναυτιλίας της χώρας δραστηριοποιούνται 4.648 πλοία, χωρητικότητας 363.85 εκατομμυρίων νεκρού φορτίου (dead weight tonnage – dwt) (Deloitte, 2020). Το εισόδημα που προέρχεται από τις ναυτιλιακές δραστηριότητες επιδρά σημαντικά στην εθνική οικονομία, καθώς συμπληρώνει μεγάλο μέρος του ελλείμματος που απορρέει από εμπορικό της ισοζύγιο. Τέλος, η συμμετοχή της ναυτιλιακής βιομηχανίας είναι σημαντική, καθώς εκτός από την αύξηση στο ισοζύγιο πληρωμών, δημιουργούνται νέες θέσεις απασχόλησης και πραγματοποιούνται νέες επενδύσεις (Deloitte, 2020).

Σε γενικές γραμμές η συμβολή της ναυτιλίας στην εθνική οικονομία σχετίζεται κυρίως με τα έσοδα που φέρνει στο Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν, στην αύξηση των θέσεων εργασιακής απασχόλησης, στη μείωση των δεικτών ανεργίας και του ελλείμματος του ισοζυγίου πληρωμών, στην αύξηση των επενδύσεων και στην ανάπτυξη διαφόρων άλλων κλάδων της εθνικής οικονομίας που συσχετίζονται με ναυτιλιακές δραστηριότητες. Πιο συγκεκριμένα, η ελληνική ναυτιλία προσέφερε στην εθνική οικονομία 12.9 δισεκατομμύρια ευρώ το 2019, ποσό που αντιστοιχεί στο 6.6% του Ακαθάριστου Εγχώριου Προϊόντος, με την άμεση συνεισφορά της ναυτιλίας να αντιστοιχεί σε 7.3 δισεκατομμύρια ευρώ και την έμμεση σε 5.6 δισεκατομμύρια ευρώ (Deloitte, 2020). Αξίζει εδώ να τονιστεί ότι η σύναψη συμφωνίας του Ελληνικού δημοσίου και της ναυτιλιακής κοινότητας, βάση της οποίας προβλέπεται η καταβολή φόρου 10% επί των εισαγόμενων μερισμάτων από ναυτιλιακές δραστηριότητες στην Ελλάδα, με τον προαναφερόμενο φόρο να εκτιμάται σε σαράντα (40) εκατομμύρια ευρώ ετησίως.

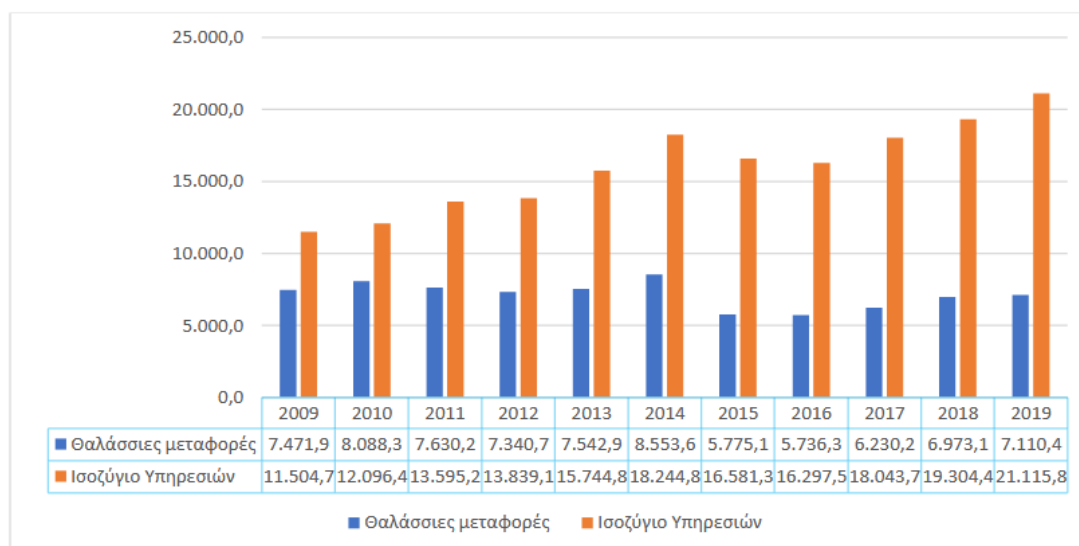
Για την πληρέστερη κατανόηση της εισφοράς της ναυτιλίας στην εθνική οικονομία αναλύεται στη συνέχεια η επίδραση των θαλάσσιων μεταφορών στο ισοζύγιο υπηρεσιών την περίοδο 2009 – 2019 και ο βαθμός που η ελληνική ναυτιλία μειώνει το έλλειμμα του ισοζυγίου πληρωμών. Σύμφωνα με στοιχεία των ετήσιων εκθέσεων του ισοζυγίου υπηρεσιών της τράπεζας της Ελλάδος για την τελευταία δεκαετία, οι εισπράξεις υπερκαλύπτουν τις αντίστοιχες πληρωμές, με το έτος που επηρέασε περισσότερο το ισοζύγιο πληρωμών να είναι το 2014 (8.553,6 εκατομμύρια ευρώ) και το έτος που επηρέασε λιγότερο το ισοζύγιο υπηρεσιών να είναι το 2016 (5.736,3 εκατομμύρια ευρώ) (Τράπεζα της Ελλάδος, 2019).



Διάγραμμα 2.3: εισπράξεις και πληρωμές από θαλάσσιες μεταφορές σε εκατομμύρια (2009 – 2019) (Πηγή: Τράπεζα της Ελλάδος, 2019)

Το ισοζύγιο υπηρεσιών αποτελεί τμήμα του ισοζυγίου πληρωμών και βοηθάει στη μείωση του ελλείμματος του ισοζυγίου πληρωμών ή στην αύξηση του πλεονάσματος του ισοζυγίου πληρωμών. Οι θαλάσσιες μεταφορές αποτελούν τμήμα του ισοζυγίου υπηρεσιών και ως ποσοστό επί του συνολικού ισοζυγίου υπηρεσιών καταγράφουν αυξητικές τάσεις την περίοδο 2009 – 2010

και σταθερές τάσεις την περίοδο 2011 – 2015. Από το 2016 μέχρι το 2019 καταγράφονται διακυμάνσεις στο ποσοστό που αντιστοιχεί στις θαλάσσιες μεταφορές επί του συνολικού ισοζυγίου υπηρεσιών, με τη ναυτιλιακή βιομηχανία να συμβάλλει πάνω από 78 δισεκατομμύρια ευρώ στο ισοζύγιο πληρωμών, την περίοδο 2009 – 2019 (Τράπεζα της Ελλάδος, 2019).



Διάγραμμα 2.4: συμμετοχή θαλάσσιων μεταφορών στο συνολικό ισοζύγιο πληρωμών ((Πηγή: Τράπεζα της Ελλάδος, 2019)

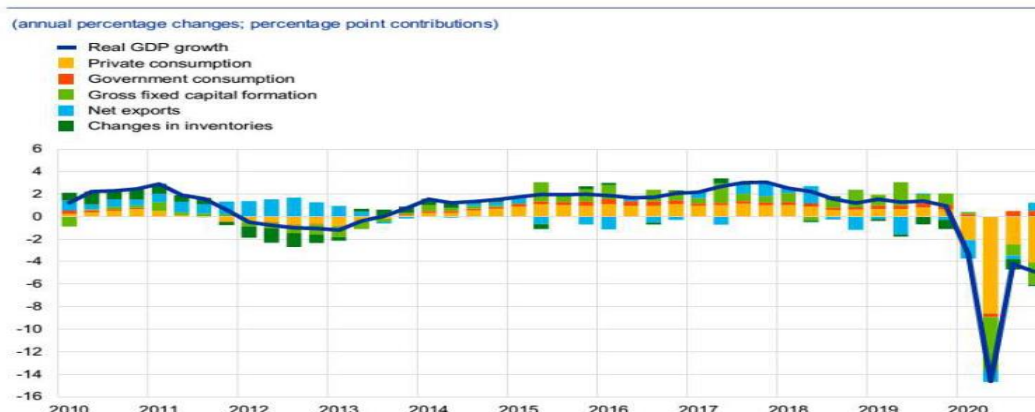
2.4 COVID – 19

Η πανδημία άλλαξε δραστικά την καθημερινότητα των ανθρώπων, καθώς ο υψηλός αριθμός επιβεβαιωμένων κρουσμάτων και οι θάνατοι από τον επηρέασαν αρνητικά κοινωνίας και οικονομία, διεθνώς. Το πρώτο επιβεβαιωμένο κρούσμα καταγράφηκε στην Κίνα, με τον ιό να μεταδίδεται από αναπνευστικά σωματίδια, τον χρόνο επώασης να αγγίζει τις τρεις με δεκατέσσερις ημέρες, και το μεγαλύτερο ποσοστό των μολυσμένων να εμφανίζει συμπτώματα μετά από δέκα ημέρες. Τα κυριότερα συμπτώματα της νόσου είναι πυρετός, ξηρός βήχας, δυσκολία στην κατάποση, κόπωση, διαταραχές όσφρησης και γεύσης και πονοκέφαλος διάρροια και έμετοι. Κάποιες κοινωνικές ομάδες κατέγραψαν υψηλότερες συχνότητες μόλυνσης του ιού, εξαιτίας της εργασίας τους και της υψηλότερης έκθεσής τους στον ιό, ενώ αυξημένο κίνδυνο μόλυνσης και θανάτου παρουσίασαν τα άτομα τρίτης ηλικίας με προβλήματα υγείας και άτομα με χαμηλό μορφωτικό και οικονομικό επίπεδο (W.H.O., 2021).

Η πανδημία δημιούργησε μακροπρόθεσμες δημοσιονομικές συνέπειες στις εθνικές οικονομίες των χωρών και στην παγκόσμια οικονομία γενικότερα, με τις αρνητικές επιπτώσεις στην οικονομική ανάπτυξη κατά τη διάρκεια της πανδημικής κρίσης να οφείλονται σε παράγοντες, όπως η μείωση των ανθρώπινων πόρων, ο υψηλός ρυθμός θνησιμότητας και νοσηρότητας του εργατικού δυναμικού και η καταναλωτική συμπεριφορά των ανθρώπων, η οποία είχε ως κύριο χαρακτηριστικό

συναίσθημα του φόβου. Επιπρόσθετα, το σύνολο των παραγωγικών κλάδων της οικονομίας (πρωτογενής – δευτερογενής – τριτογενής τομέας) αντιμετώπισε προβλήματα που σχετίζονται με ελλείψεις αγαθών και ειδών πρώτης ανάγκης, αυξήσεις στις τιμές και μείωση εισοδήματος, εσόδων και αγοραστικής δύναμης σε πολίτες, επιχειρηματικούς ομίλους και κράτος (Jamison et al., 2017).

Όπως προαναφέρθηκε, η πανδημία επέδρασε αρνητικά στη διεθνή οικονομία και στο υγειονομικό επίπεδο των πολιτών. Σύμφωνα με την Παγκόσμια Τράπεζα, για το 2020 η συνολική μείωση του Ακαθάριστου Εγχώριου Προϊόντος (Α.Ε.Π.) άγγιξε το 3.4% (European Central Bank, 2021), ενώ οι προβλέψεις αναφέρουν μείωση της τάξης του 5.9% και 4.9% για τα έτη 2021 και 2022 αντίστοιχα. Στο σύνολό του το Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόντος (Α.Ε.Π.) της ζώνης του ευρώ μειώθηκε κατά 6.6% το 2020 και την εθνική οικονομία να μειώνεται κατά 8.2% (International Monetary Funds, 2021). Οι εκτιμήσεις δείχνουν πως η ανάκαμψη των δεικτών οικονομίας θα πραγματοποιηθεί εντός του 2022, με τις προβλέψεις να κάνουν λόγο για ανάπτυξη της τάξης του 4.1% το 2022. Η προαναφερόμενη εκτίμηση προϋποθέτει την άρση των περιοριστικών μέτρων και απαγορεύσεων, τη διατήρηση δημοσιονομικών μέτρων και, τη διασφάλιση ευνοϊκών χρηματοπιστωτικών συνθηκών και την έγκαιρη ενεργοποίηση των πόρων του ευρωπαϊκού ταμείου ανάκαμψης (Τράπεζα της Ελλάδος, 2020).



Διάγραμμα 2.5: Α.Ε.Π. Ευρωζώνης (2010 – 2020) (Πηγή: European Central Bank, 2021)

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3: ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΚΑΙ COVID – 19

3.1 Επιπτώσεις COVID – 19 στη ναυτιλία

Η πανδημική κρίση προκάλεσε διακοπή των καθημερινών ανθρώπινων και οικονομικών δραστηριοτήτων, σε διεθνές επίπεδο, με τη ναυτιλιακή βιομηχανία να αποτελεί έναν από τους κυριότερους οικονομικούς κλάδους που επηρεάστηκαν αρνητικά από την εξάπλωση της πανδημίας. Με το 80% των παγκόσμιων αγαθών και εμπορευμάτων (πρώτες και βοηθητικές ύλες, μεταποιημένα και τελικά προϊόντα) να μεταφέρονται με πλωτά μέσα για την κάλυψη των καταναλωτικών αναγκών και των βιομηχανικών - επιχειρηματικών απαιτήσεων, γίνεται εύκολα αντιληπτό το μέγεθός της αρνητικής επίδρασης της πανδημίας στη ναυτιλιακή βιομηχανία και γενικότερα στο σύνολο της κοινωνίας. Η ευημερία και η εύρυθμη λειτουργία του κλάδου της ναυτιλίας και της ροής των εμπορευματοκιβωτίων σχετίζεται άμεσα με τον βασικό ηγέτη του διεθνούς – θαλάσσιου εμπορίου, την Κίνα, χώρα που επηρεάζει σημαντικά την παγκόσμια οικονομία. Η ραγδαία εξάπλωση ιού COVID - 19 επέφερε σοβαρές επιπτώσεις στις παγκόσμιες ναυτιλιακές αγορές, με τη μείωση της ζήτησης αγαθών από την Κίνα να επηρεάζει τα πλωτά μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων και τα πετρελαιοφόρα, γεγονός που οδηγεί στο συμπέρασμα ότι η αλυσίδα εφοδιασμού, σε διεθνές επίπεδο, αντιμετωπίζει προβλήματα μειωμένης διαθέσιμης χωρητικότητας και διαθεσιμότητας εξοπλισμού, καθώς και ζητήματα συμφόρησης σε λιμένες με επιπρόσθετα στοιχεία κόστους και χρεώσεις συμφόρησης (KPMG, 2020).

Όπως προαναφέρθηκε, η διαχείριση της πανδημικής κρίσης ανέδειξε την ευθραυστότητα της παγκόσμιας αλυσίδας εφοδιασμού αγαθών, καθώς παρατηρήθηκαν σημαντικές ελλείψεις σε ιατρικά αναλώσιμα αγαθά, απαραίτητα για την αποτελεσματική αντιμετώπιση της εξάπλωσης του ιού. Η καραντίνα, ως βασικό μέτρο αντιμετώπισης της εξάπλωσης του ιού, οδήγησε σε διακοπή της παραγωγή κρίσιμων προϊόντων αλλά και διακοπή της λειτουργίας της εφοδιαστικής αλυσίδας, με αποτέλεσμα να την ανεπάρκεια κατά την ιατρική φροντίδα ασθενών, εξαιτίας της απώλειας του κρίσιμου ιατρικού εξοπλισμού (μάσκες προστασίας, αναπνευστήρες) (Hudson, 2020). Με το παγκόσμιο εμπόριο να καταγράφει ήδη πτωτική πορεία πριν την εμφάνιση της πανδημίας, οι διεθνείς εμπορικές και οικονομικές δραστηριότητες επηρεάστηκαν ακόμη περισσότερο από την πανδημία (Teoh, 2020). Πιο συγκεκριμένα, το πρώτο τρίμηνο του 2020 καταγράφηκε μείωση, της τάξης του 5%, στο παγκόσμιο εμπόριο, συγκριτικά με τις εμπορικές δραστηριότητες του τελευταίου τριμήνου του 2019, ενώ το δεύτερο τρίμηνο καταγράφηκε μείωση της τάξης του 27 %, ποσοστό μεγαλύτερο από το αντίστοιχο που παρατηρήθηκε κατά τη διάρκεια της χρηματοπιστωτικής κρίσης του 2009 (UNCTAD, 2020).



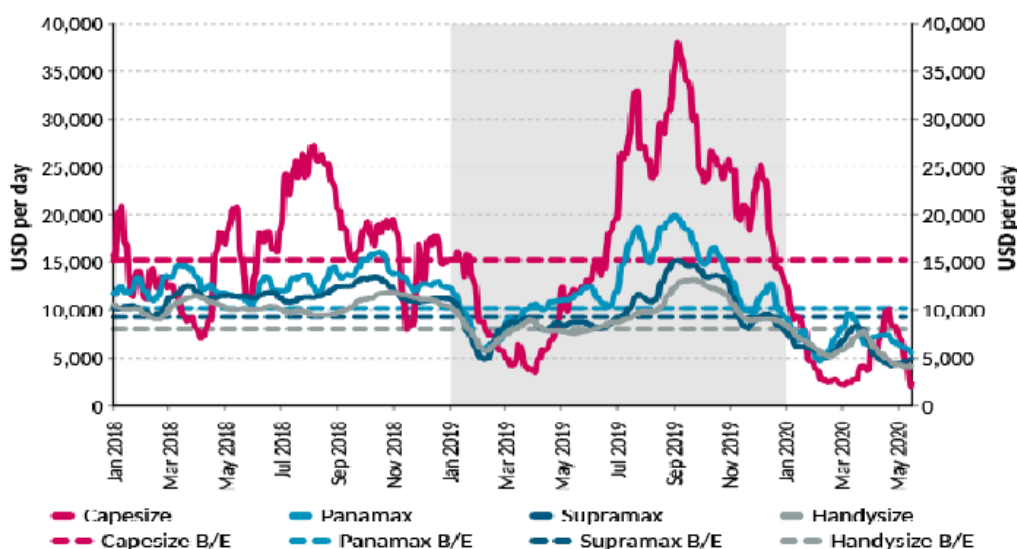
Διάγραμμα 3.1: παγκόσμιο εμπόριο αγαθών (2017 – 2020) (Πηγή: UNCTAD, 2020)

Από το διάγραμμα που προηγήθηκε και τα στατιστικά στοιχεία που δημοσίευσε η Διάσκεψη των Ηνωμένων Εθνών για το Εμπόριο και την Ανάπτυξη (UNCTAD) είναι εμφανές ότι το παγκόσμιο εμπόριο παρουσίασε έντονη πτωτική πορεία κατά την έναρξη της πανδημικής κρίσης (δεύτερο τρίμηνο του 2020), η οποία δεν είχε ξανασυμβεί τις τελευταίες δεκαετίες. Όπως προαναφέρθηκε, η ανάπτυξη του εμπορίου είχε ήδη επιβραδυνθεί πριν από την εκδήλωση της πανδημικής κρίσης, με τα σενάρια για την εξέλιξη της ναυτιλίας να αφορούν το χρονικό διάστημα που θα έχει ολοκληρωθεί η πανδημία. Πιο συγκεκριμένα, το ήπιο σενάριο κάνει λόγο για αύξηση του θαλάσσιου εμπορίου κατά 3.2%, σε ετήσια βάση, από το 2023, το δεύτερο και πιο εκτεταμένο σενάριο κάνει λόγο για παρατεταμένη ύφεση και συρρίκνωση του εμπορίου κατά 1% την περίοδο 2020 - 2024, την οποία ακολουθεί ανάπτυξη με ρυθμό 2.2%, ενώ στο τρίτο και πιο σοβαρό σενάριο το θαλάσσιο εμπόριο αναμένεται να μειωθεί κατά 17% έως το 2024 (Green Shipping, 2020).

3.2 Επιπτώσεις COVID – 19 στην αγορά χύδην ξηρού φορτίου

Η ναυτιλιακή αγορά χύδην ξηρού φορτίου στις αρχές του 2020 δέχθηκε ισχυρό πλήγμα από την εποχικότητα της ζήτησης, την πανδημία COVID – 19 και την εφαρμογή της σχετικής οδηγίας του Διεθνούς Οργανισμού Ναυτιλίας (IMO) για τη μετάβαση στο νέο τύπο καυσίμου. Το ξέσπασμα της πανδημίας είχε σοβαρές επιπτώσεις στην ναυτιλιακή αγορά, καθώς η απαγόρευση κυκλοφορίας και τα λοιπά μέτρα που πάρθηκαν στην Κίνα, βασική αγορά κίνησης χύδην ξηρού φορτίου, είχαν ως αποτέλεσμα το κλείσιμο των περισσότερων εργοστασιακών μονάδων παραγωγής και επεξεργασίας χύδην ξηρού φορτίου, την παύση των έργων υποδομής και το

πάγωμα της ζήτησης προϊόντων χάλυβα και της πρώτης ύλης του σιδηρομεταλλεύματος. Επιπρόσθετα, οι τιμές των ναύλων για τα μικρότερα πλωτά μέσα μεταφοράς χύδην ξηρού φορτίου ήταν αρκετά υψηλές, όπως και τα ναύλα των αντίστοιχων μεγαλύτερων πλοίων μεταφοράς ξηρού φορτίου, τύπου Cape – size, τα οποία επλήγησαν περισσότερο από την πανδημική κρίση (Sand, 2020).



Διάγραμμα 3.2: Έσοδα από την ναυτιλιακή αγορά χύδην ξηρού φορτίου (Πηγή: BIMCO, 2020)

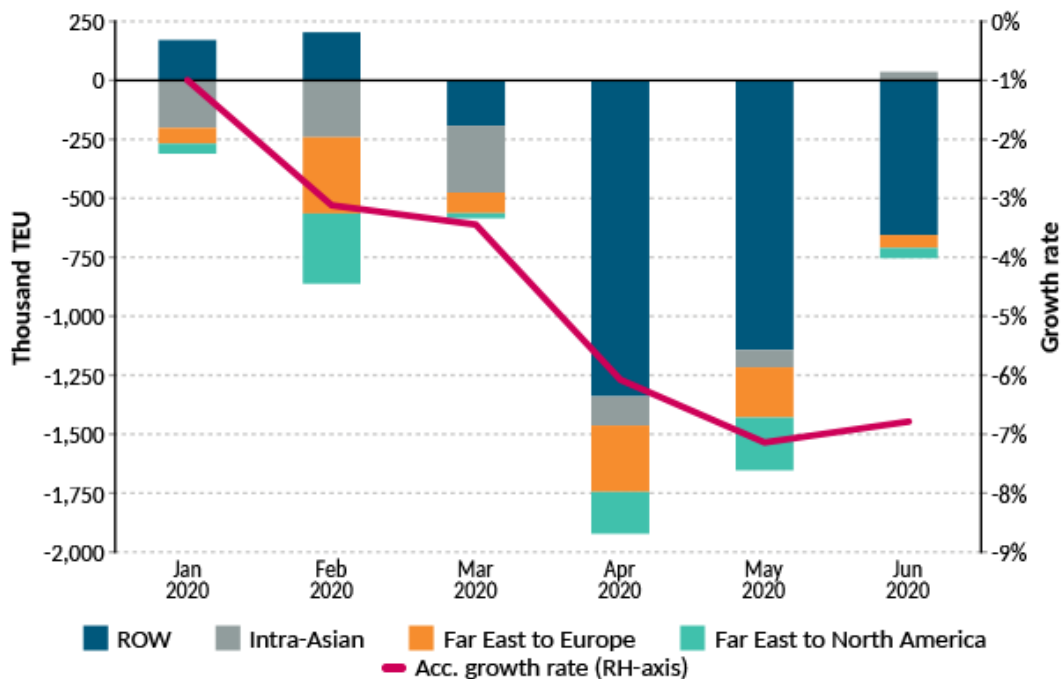
Στο διάγραμμα 3.2 παρουσιάστηκε πως τα κέρδη των μεγάλων πλοίων μεταφοράς χύδην ξηρού φορτίου, τύπου Cape - size είναι πολύ χαμηλότερα από τον μέσο όρο των 15.300 USD, ημερησίως, το πρώτο τρίμηνο του 2020, αγγίζοντας τα 1.992 USD ανά ημέρα. Αναφορικά με τα μικρότερης χωρητικότητας πλοία μεταφοράς χύδην ξηρού φορτίου, τύπου Panamax, καταγράφεται μια σχετική αντίσταση στην ραγδαία πτώση των ναύλων, καθώς το μικρό μέγεθος των προαναφερόμενων πλοίων, τύπου Panamax, επιδεικνύει μεγαλύτερη ευελιξία στα μεταφερόμενα ξηρά φορτία. Αξίζει εδώ να τονιστεί ότι η μεταφορά σιτηρών από τις εξαγωγικές χώρες της Νότιας Αμερικής στην Κίνα στήριξε σημαντικά την ασθενή ζήτηση της αγοράς των χύδην φορτίων, καθώς οι ανάγκες σίτισης της Κίνας κόσμο είναι ανελαστικής μορφής ζήτηση, κινητοποιώντας την περαιτέρω αύξηση ζήτησης σιτηρών προϊόντων. Επιπρόσθετα, ο δείκτης Baltic Dry Index (BDI) κατέγραψε σημαντική πτώση τον Φεβρουάριο του 2020 (415 μονάδες) και τον Μάιο του 2020 (407 μονάδες) (Trading Economics, 2020).



Διάγραμμα 3.3: Baltic Dry Index (2016 – 2020) (Πηγή: Trading Economics, 2020)

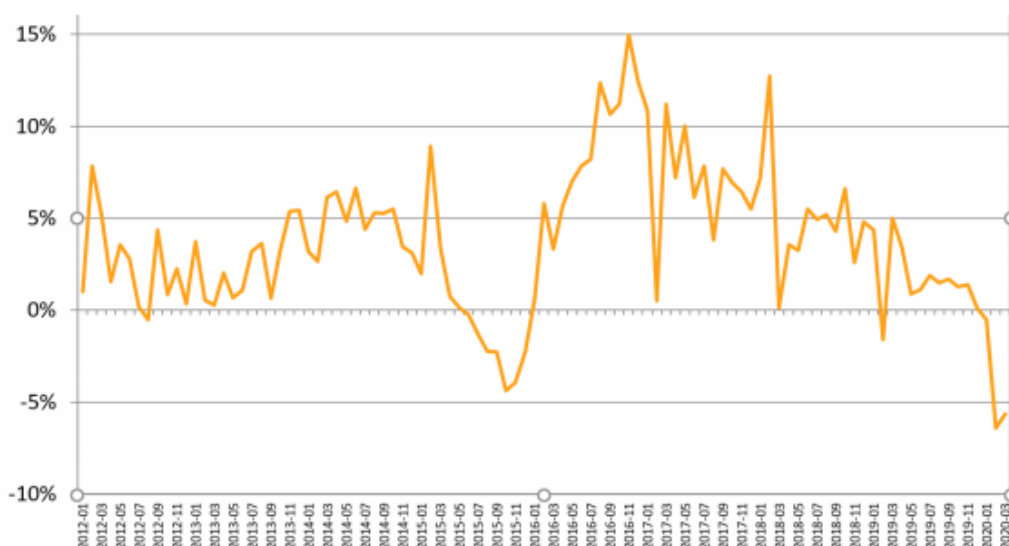
3.3 Επιπτώσεις COVID – 19 στην αγορά εμπορευματοκιβωτίων

Παρά τις μειωτικές τάσεις της ζήτησης εμπορευμάτων κατά τη διάρκεια της πανδημικής κρίσης, οι μεταφορείς (containers) πέτυχαν υψηλά επίπεδα ναύλων και υψηλούς δείκτες κερδοφορίας, καθώς καταγράφηκε μείωση της χωρητικότητας και μείωση της τιμής των καυσίμων το πρώτο εξάμηνο του 2020. Πιο συγκεκριμένα, ο Απρίλιος και ο Μάιος αποτέλεσαν τους χειρότερους μήνες, αναφορικά με τον όγκο των αποστολών εμπορευματοκιβωτίων, ενώ τους μήνες Ιούνιο και Ιούλιο οι όγκοι των αποστολών κατέγραψαν αυξητικές τάσεις, σε κατώτερα επίπεδα από τα αντίστοιχα της περιόδου 2019. Συγκρίνοντας το πρώτο εξάμηνο του 2020 με το αντίστοιχο του 2019, παρατηρείται ότι στις μεγάλες εμπορικές γραμμές έχουν μειωθεί οι όγκοι των εμπορευματοκιβωτίων κατά 4.2 % στο εσωτερικό της Ασίας, κατά 12.3% από την Άπω Ανατολή προς Ευρώπη και κατά 9 % από την Άπω Ανατολή προς Βόρεια Αμερική. Οι όγκοι εμπορευματοκιβωτίων στους παγκόσμιους λιμένες containers μειώθηκαν κατά 6% τον Φεβρουάριο και τον Μάρτιο του 2020 σε σχέση με το 2019 (International Transport Forum, 2020). Οι προαναφερόμενες μειώσεις παρουσιάζονται στο διάγραμμα που ακολουθεί



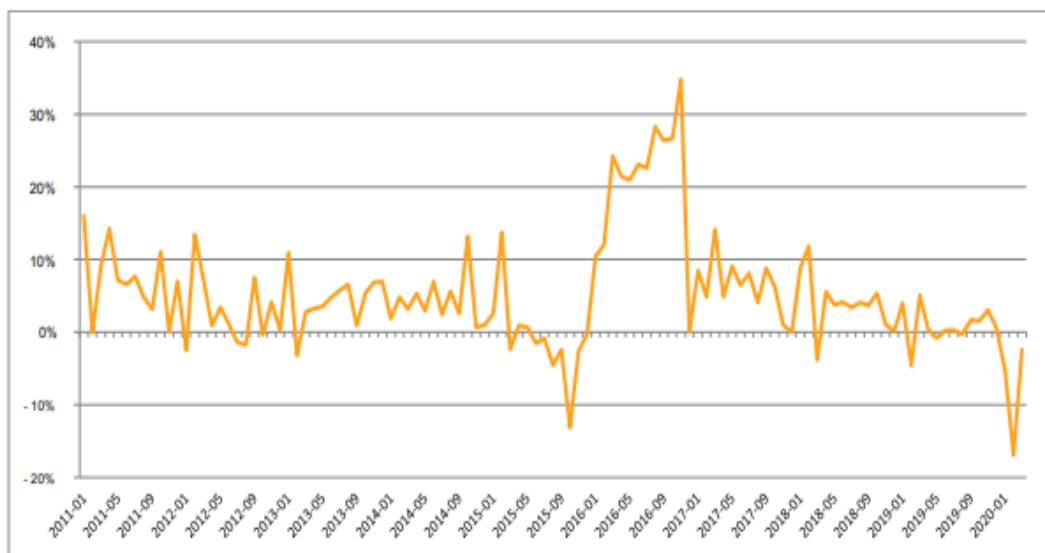
Διάγραμμα 3.4 : Change in containers volumes from 2019 on main trade lanes and the rest of the world (Πηγή: International Transport Forum, 2020)

Στο διάγραμμα που ακολουθεί παρουσιάζονται οι αλλαγές στον όγκο εμπορευματοκιβωτίων στα μεγάλα λιμάνια, την περίοδο 2012 – 2020. Αξίζει εδώ να τονιστεί ότι κατά τη διάρκεια της προαναφερόμενης οκταετίας, η μεγαλύτερη πτώση που επήλθε στον όγκο των containers ήταν εν μέσω πανδημικής κρίσης τους πρώτους μήνες του 2020.



Διάγραμμα 3.5 : Μεταβολές στον όγκο εμπορευματοκιβωτίων (2012 – 2020) (Πηγή: International Transport Forum, 2020)

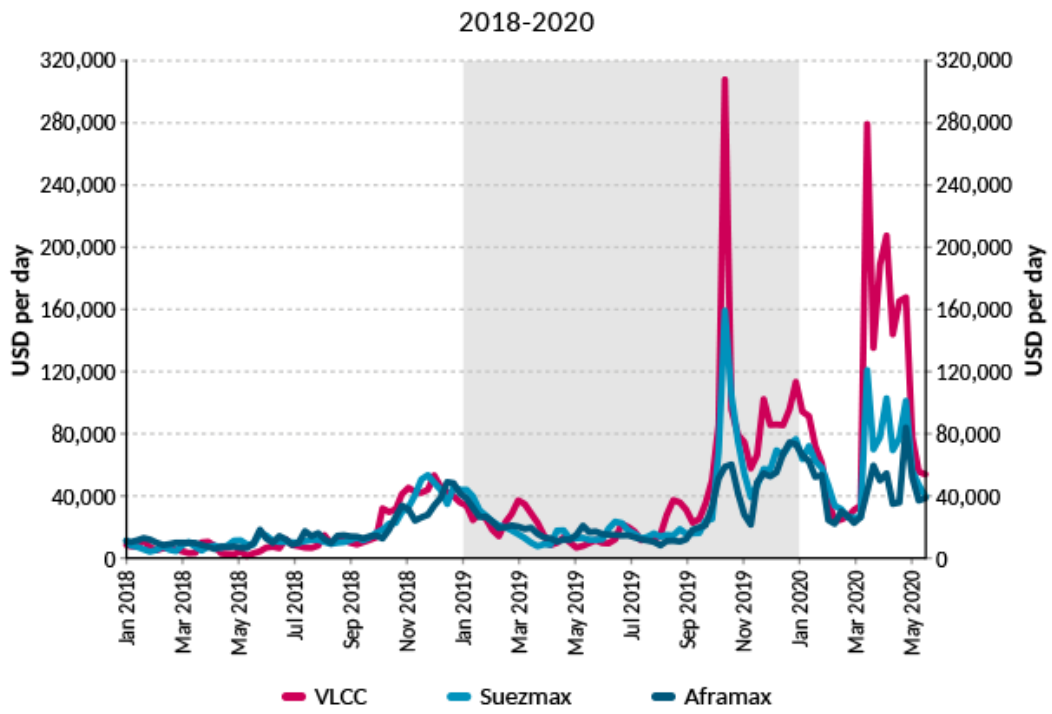
Στα κινεζικά λιμάνια η μείωση του φορτίου των εμπορευματοκιβωτίων άγγιξε το 5% το Ιανουάριο του 2020, το 17% τον Φεβρουάριο του 2020 και το 2% τον Μάρτιο του ίδιου έτους (International Transport Forum, 2020). Οι προαναφερόμενες μειώσεις παρουσιάζονται στο διάγραμμα που ακολουθεί.



Διάγραμμα 3.6 : Μεταβολές στον όγκο εμπορευματοκιβωτίων στα λιμάνια της Κίνας (2011 – 2020) (Πηγή: International Transport Forum, 2020)

3.4 Επιπτώσεις COVID – 19 στην αγορά δεξαμενόπλοιων

Στην αγορά των δεξαμενοπλοίων έχει εξουδετερωθεί η ζήτηση για το πετρέλαιο, σε διεθνές επίπεδο, εξαιτίας της μειωμένης οικονομικής δραστηριότητας την περίοδο της πανδημίας. Εξαιτίας της χαμηλής ζήτησης, τα ναύλα για την μεταφορά προϊόντων πετρελαίου έχουν επηρεαστεί αρνητικά, με τις τιμές των ναύλων για την μεταφορά αργού πετρελαίου το δεύτερο τρίμηνο του 2020 να βρίσκονται σε υψηλά επίπεδα. Τα ναύλα δεν παρέμειναν αυξημένα το υπόλοιπο του 2020, καθώς η πανδημική κρίση επιβράδυνε τη ζήτηση και λόγω της υπερπροσφοράς της αγοράς, γεγονός που ώθησε του εφοπλιστές στην μείωση των τιμών για τα πλοία τους (Hellenic Shipping News, 2020). Η αγορά των δεξαμενόπλοιων βίωσε τον αντίκτυπο της πανδημίας από τον Φεβρουάριο του 2020 και έπειτα, με τα κέρδη της αγοράς να μειώνονται σε μικρότερο βαθμό, συγκριτικά με τις υπόλοιπες αγορές. Τον Απρίλιο του 2020, περίοδος που η πανδημία βρίσκονταν σε έξαρση, η μείωση του στόλου των δεξαμενοπλοίων άγγιξε τα 0.6 εκατομμύρια DWT, γεγονός που δικαιολογείται από την αύξηση της χρήσης των δεξαμενοπλοίων ως πλωτή αποθήκευση για προϊόντα πετρελαίου, εξαιτίας της κατάρρευσης των τιμών του πετρελαίου. Αρκετοί εφοπλιστές του κλάδου την περίοδο της πανδημίας οδηγήθηκαν στην αποθήκευση πετρελαίου στην ξηρά για υψηλότερα μελλοντικά κέρδη, με τις πλωτές αποθήκες να δημιουργούν μια σειρά πρακτικών και νομικών επιπτώσεων (ρήτρες) (Sand, 2020).



Διάγραμμα 3.7 : Κέρδη από δεξαμενόπλοια αργού πετρελαίου (Πηγή: BIMCO, 2020)

Κεφάλαιο 4: Επιθεώρηση Βιβλιογραφίας

4.1 Επισκόπηση της ναυτιλιακής βιομηχανίας

Η ναυτιλιακή βιομηχανία υπήρξε κρίσιμος μοχλός του παγκόσμιου εμπορίου και της οικονομικής ανάπτυξης για αιώνες. Η βιομηχανία διευκολύνει τη μεταφορά αγαθών και εμπορευμάτων στους ωκεανούς του κόσμου, συνδέοντας παραγωγούς και καταναλωτές σε διάφορες περιοχές του κόσμου. Τα τελευταία χρόνια, η ναυτιλία με εμπορευματοκιβώτια έχει αναδειχθεί ως κυρίαρχος τρόπος μεταφοράς, προσφέροντας σημαντικά πλεονεκτήματα όσον αφορά την αποτελεσματικότητα, την αξιοπιστία και τη σχέση κόστους-αποτελεσματικότητας.

Η ναυτιλιακή βιομηχανία είναι περίπλοκη και ποικιλόμορφη, περιλαμβάνοντας ένα ευρύ φάσμα πλοίων, συμπεριλαμβανομένων πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, πλοίων μεταφοράς χύδην φορτίου, δεξαμενόπλοιων και εξειδικευμένων πλοίων για τη μεταφορά εμπορευμάτων όπως το υγροποιημένο φυσικό αέριο και το αργό πετρέλαιο. Ο κλάδος χαρακτηρίζεται από έντονο ανταγωνισμό, κυμαινόμενη ζήτηση και προσφορά και ρυθμιστικές προκλήσεις.

Με την πάροδο των ετών, ο ναυτιλιακός κλάδος έχει υποστεί σημαντικούς μετασχηματισμούς, με γνώμονα τις τεχνολογικές εξελίξεις, τις αλλαγές στα εμπορικά πρότυπα και τις εξελισσόμενες απαιτήσεις των καταναλωτών. Η εισαγωγή της μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων στις δεκαετίες του 1950 και του 1960 έφερε επανάσταση στη βιομηχανία, επιτρέποντας ταχύτερη, πιο αποτελεσματική και οικονομικά αποδοτική μεταφορά αγαθών στους ωκεανούς του κόσμου.

Σήμερα, η ναυτιλία με εμπορευματοκιβώτια είναι ο πιο κυρίαρχος τρόπος μεταφοράς, αντιπροσωπεύοντας περισσότερο από το 60% του παγκόσμιου θαλάσσιου εμπορίου. Ο κλάδος κυριαρχείται από μερικούς σημαντικούς παίκτες, όπως η Maersk Line, η Mediterranean Shipping Company (MSC) και η CMA CGM, που διαχειρίζονται μεγάλους στόλους πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων και προσφέρουν υπηρεσίες logistics από άκρο σε άκρο στους πελάτες.

Τα τελευταία χρόνια, ο κλάδος έχει αντιμετωπίσει σημαντικές προκλήσεις, όπως η πλεονάζουσα χωρητικότητα, η μείωση των ναύλων και οι ρυθμιστικές πιέσεις. Η πανδημία COVID-19 έχει διαταράξει περαιτέρω τον κλάδο, προκαλώντας διακοπές στο παγκόσμιο εμπόριο, τις αλυσίδες εφοδιασμού και τα δίκτυα μεταφορών.

4.2 Ο ρόλος της ναυτιλίας στην παγκόσμια οικονομία

Η ναυτιλιακή βιομηχανία διαδραματίζει κρίσιμο ρόλο στην παγκόσμια οικονομία, διευκολύνοντας τη μεταφορά αγαθών και εμπορευμάτων στους ωκεανούς του κόσμου. Η ναυτιλία αντιπροσωπεύει περίπου το 90% του παγκόσμιου εμπορίου και είναι απαραίτητη για τη λειτουργία των σύγχρονων οικονομιών (Storford, 2013). Ο κλάδος είναι ένας σημαντικός μοχλός οικονομικής ανάπτυξης, δημιουργίας θέσεων εργασίας και τεχνολογικής καινοτομίας (Song and Yeo, 2018). Η σημασία της ναυτιλίας στην παγκόσμια οικονομία μπορεί να αποδειχθεί από τον αντίκτυπό της στο εμπόριο. Η ανάπτυξη του παγκόσμιου εμπορίου τον περασμένο αιώνα τροφοδοτήθηκε από την επέκταση των ναυτιλιακών δικτύων, τα οποία επέτρεψαν στους παραγωγούς και τους καταναλωτές να συνδεθούν σε διάφορες περιοχές του κόσμου (Wilmsmeier and Monios, 2018). Η ναυτιλία επέτρεψε την ανάπτυξη των παγκόσμιων αλυσίδων εφοδιασμού, επιτρέποντας στις εταιρείες να προμηθεύονται πρώτες ύλες, εξαρτήματα και τελικά προϊόντα από διάφορα μέρη του κόσμου και να τα παραδίδουν στους πελάτες έγκαιρα και οικονομικά αποδοτικά (Notteboom and Rodrigue, 2018).

Η ναυτιλιακή βιομηχανία είναι επίσης σημαντικός εργοδότης, υποστηρίζοντας εκατομμύρια θέσεις εργασίας σε όλο τον κόσμο. Σύμφωνα με τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (IMO), η ναυτιλιακή βιομηχανία είναι υπεύθυνη για περισσότερες από 1,5 εκατομμύρια θέσεις εργασίας μόνο στην ΕΕ, με επιπλέον 2,6 εκατομμύρια θέσεις εργασίας σε συναφείς κλάδους (IMO, 2021). Ο κλάδος παρέχει ευκαιρίες απασχόλησης σε διάφορους τομείς, όπως η ναυπηγική βιομηχανία, οι λιμενικές λειτουργίες, η εφοδιαστική και οι ναυτιλιακές υπηρεσίες (Cullinane et al., 2015).

Η ναυτιλία οδηγεί επίσης στην τεχνολογική καινοτομία, με τους παίκτες του κλάδου να επενδύουν στην έρευνα και την ανάπτυξη για τη βελτίωση του σχεδιασμού των σκαφών, των συστημάτων πρόωσης και των ψηφιακών τεχνολογιών. Η βιομηχανία έχει αγκαλιάσει την ψηφιοποίηση, με την υιοθέτηση τεχνολογιών όπως το blockchain, η τεχνητή νοημοσύνη και το διαδίκτυο των πραγμάτων (IoT) για τη βελτίωση της αποτελεσματικότητας, της διαφάνειας και της ασφάλειας (Teixeira and Cruz, 2021).

Συνολικά, η ναυτιλιακή βιομηχανία αποτελεί κρίσιμο μοχλό της παγκόσμιας οικονομίας, υποστηρίζοντας το εμπόριο, την απασχόληση και την τεχνολογική καινοτομία. Η σημασία του κλάδου για την παγκόσμια οικονομία υπογραμμίζει την ανάγκη κατανόησης του τρόπου με τον οποίο η πανδημία COVID-19 έχει επηρεάσει τη βιομηχανία και πιο συγκεκριμένα την αγορά ναυτιλιακών εμπορευματοκιβωτίων.

4.3 Ιστορία της αποστολής εμπορευματοκιβωτίων και τάσεις της αγοράς

Η μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων είναι ένα σύστημα μεταφορών που έφερε επανάσταση στη ναυτιλιακή βιομηχανία επιτρέποντας τη μεταφορά αγαθών σε τυποποιημένα εμπορευματοκιβώτια, διευκολύνοντας ταχύτερη, πιο αποτελεσματική και οικονομικά αποδοτική μεταφορά αγαθών στους ωκεανούς του κόσμου (Ng και Yip, 2017). Η μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων εισήχθη για πρώτη φορά τη δεκαετία του 1950 από τον Malcom McLean, έναν Αμερικανό επιχειρηματία που αναγνώρισε τις δυνατότητες του συστήματος να μεταμορφώσει τη ναυτιλιακή βιομηχανία (Levinson, 2016).

Από την εισαγωγή του, η μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων έχει γίνει ο κυρίαρχος τρόπος μεταφοράς για το παγκόσμιο εμπόριο, αντιπροσωπεύοντας πάνω από το 60% του θαλάσσιου εμπορίου (UNCTAD, 2020). Η αγορά ναυτιλίας εμπορευματοκιβωτίων γνώρισε σημαντική ανάπτυξη τις τελευταίες δεκαετίες, λόγω της επέκτασης του παγκόσμιου εμπορίου, της ανάπτυξης της μεταποίησης στις αναδύμενες αγορές και της ανάπτυξης μεγαλύτερων, πιο αποτελεσματικών πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων (Ng and Yip, 2017).

Η βιομηχανία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων κυριαρχείται από μερικούς σημαντικούς παίκτες, όπως η Maersk Line, η MSC και η CMA CGM, που διαχειρίζονται μεγάλους στόλους πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων και προσφέρουν υπηρεσίες logistics από άκρο σε άκρο στους πελάτες (Ducruet and Lee, 2020). Ο κλάδος χαρακτηρίζεται από έντονο ανταγωνισμό, κυμαινόμενη ζήτηση και προσφορά και ρυθμιστικές προκλήσεις.

Τα τελευταία χρόνια, η αγορά ναυτιλιακών εμπορευματοκιβωτίων έχει αντιμετωπίσει σημαντικές προκλήσεις, όπως η πλεονάζουσα χωρητικότητα, η μείωση των ναύλων και οι ρυθμιστικές πιέσεις (Wilmsmeier and Monios, 2020). Η πανδημία COVID-19 έχει διαταράξει περαιτέρω την αγορά, προκαλώντας διαταραχές στο παγκόσμιο εμπόριο, τις αλυσίδες εφοδιασμού και τα δίκτυα μεταφορών (UNCTAD, 2021).

Παρά αυτές τις προκλήσεις, η αγορά μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων αναμένεται να συνεχίσει να αναπτύσσεται τα επόμενα χρόνια, οδηγούμενη από την επέκταση του παγκόσμιου εμπορίου, την ανάπτυξη του ηλεκτρονικού εμπορίου και την ανάπτυξη μεγαλύτερων, πιο αποτελεσματικών πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων (Ducruet and Lee, 2020).

Συνολικά, η ιστορία της ναυτιλίας εμπορευματοκιβωτίων και οι τάσεις της αγοράς υπογραμμίζουν τη σημασία του κλάδου για την παγκόσμια οικονομία και τις προκλήσεις που αντιμετωπίζει ο κλάδος. Η κατανόηση των ιστορικών και των τρεχουσών τάσεων στην αγορά ναυτιλιακών εμπορευματοκιβωτίων είναι απαραίτητη για τη μελέτη του αντίκτυπου του COVID-19 στην αγορά.

4.4 Επίπτωση των πανδημιών στη ναυτιλιακή βιομηχανία

Η ναυτιλιακή βιομηχανία είναι ευάλωτη στις πανδημίες λόγω της παγκόσμιας εμβέλειάς της και της δυνατότητας μετάδοσης ασθενειών μέσω των μελών του πληρώματος και των επιβατών (Casaca, 2021). Η πανδημία COVID-19 είχε σημαντικό αντίκτυπο στη ναυτιλιακή βιομηχανία, διαταράσσοντας το παγκόσμιο εμπόριο, τις αλυσίδες εφοδιασμού και τα δίκτυα μεταφορών.

Η πανδημία έχει προκαλέσει σημαντικές διαταραχές στην αγορά μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, επηρεάζοντας τις λειτουργίες των πλοίων, τον όγκο φορτίου και τους ναύλους (UNCTAD, 2021). Η πανδημία έχει προκαλέσει διακοπές της εφοδιαστικής αλυσίδας, οδηγώντας σε ελλείψεις κρίσιμων αγαθών, όπως εξοπλισμός ατομικής προστασίας, ιατρικές προμήθειες και τρόφιμα (Notteboom et al., 2020). Η πανδημία οδήγησε επίσης σε αλλαγές στη συμπεριφορά των καταναλωτών, με τους καταναλωτές να στρέφονται προς το ηλεκτρονικό εμπόριο και την παράδοση κατ' οίκον, οδηγώντας σε αλλαγές στη ζήτηση για υπηρεσίες μεταφοράς (Goyal and Singh, 2021).

Ο αντίκτυπος των πανδημιών στη ναυτιλιακή βιομηχανία δεν είναι νέος. Ο κλάδος έχει αντιμετωπίσει σημαντικές προκλήσεις στο παρελθόν, όπως το ξέσπασμα του SARS το 2002-2004 και το ξέσπασμα του Έμπολα το 2014, το οποίο διέκοψε τις λειτουργίες των πλοίων και προκάλεσε διακοπές στην εφοδιαστική αλυσίδα (Cariou et al., 2020).

Συνολικά, ο αντίκτυπος των πανδημιών στη ναυτιλιακή βιομηχανία υπογραμμίζει την ευπάθεια του κλάδου σε παγκόσμιες κρίσεις και την ανάγκη για αποτελεσματική διαχείριση κρίσεων και στρατηγικές μετριασμού του κινδύνου. Η κατανόηση του αντίκτυπου των πανδημιών στη ναυτιλιακή βιομηχανία είναι απαραίτητη για τη μελέτη του αντίκτυπου του COVID-19 στην αγορά ναυτιλιακών εμπορευματοκιβωτίων.

Κεφάλαιο 5: Μεθοδολογία

5.1 Σχεδιασμός Έρευνας

Αυτή η μελέτη χρησιμοποιεί ένα ερευνητικό σχέδιο ανάλυσης βιβλιογραφίας για να διερευνήσει τον αντίκτυπο της πανδημίας COVID-19 στην αγορά ναυτιλιακών εμπορευματοκιβωτίων. Η ανάλυση βιβλιογραφίας είναι μια κατάλληλη μέθοδος για τη σύνθεση και την ανάλυση υπάρχουσας βιβλιογραφίας για ένα συγκεκριμένο θέμα ή ερευνητικό ερώτημα (Tranfield et al., 2003).

Η μελέτη βασίζεται σε μια σειρά από πρωτογενείς και δευτερεύουσες πηγές δεδομένων, συμπεριλαμβανομένων άρθρων ακαδημαϊκών περιοδικών, εκθέσεων και δημοσιεύσεων του κλάδου, καθώς και κυβερνητικών και θεσμικών πηγών δεδομένων. Η χρήση πολλαπλών πηγών δεδομένων συμβάλλει στην ενίσχυση της εγκυρότητας και της αξιοπιστίας των ευρημάτων της μελέτης (Webster and Watson, 2002).

5.2 Μέθοδοι συλλογής και ανάλυσης δεδομένων

Η συλλογή δεδομένων για αυτήν τη μελέτη θα περιλαμβάνει μια ολοκληρωμένη ανασκόπηση της υπάρχουσας βιβλιογραφίας σχετικά με τον αντίκτυπο της πανδημίας COVID-19 στην αγορά ναυτιλιακών εμπορευματοκιβωτίων. Η βιβλιογραφική ανασκόπηση θα περιλαμβάνει άρθρα ακαδημαϊκών περιοδικών, εκθέσεις και δημοσιεύσεις του κλάδου, καθώς και κυβερνητικές και θεσμικές πηγές δεδομένων.

Η στρατηγική αναζήτησης για την ανασκόπηση της βιβλιογραφίας θα βασίζεται σε έναν συνδυασμό λέξεων-κλειδιών και όρων αναζήτησης που σχετίζονται με τον αντίκτυπο της πανδημίας COVID-19 στην αγορά μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, όπως "αποστολή εμπορευματοκιβωτίων", "COVID-19", "αλυσίδα εφοδιασμού διαταραχές" και «τιμές ναύλων». Η ανασκόπηση της βιβλιογραφίας θα διεξαχθεί χρησιμοποιώντας διαδικτυακές βάσεις δεδομένων όπως το Google Scholar, το Web of Science και το Scopus.

Η ανάλυση δεδομένων για αυτή τη μελέτη θα περιλαμβάνει μια προσέγγιση συστηματικής ανασκόπησης, η οποία περιλαμβάνει τον εντοπισμό, την αξιολόγηση και τη σύνθεση υπάρχουσας βιβλιογραφίας για ένα συγκεκριμένο θέμα (Tranfield et al., 2003). Τα δεδομένα θα κωδικοποιηθούν, θα κατηγοριοποιηθούν και θα αναλυθούν για κοινά θέματα και μοτίβα που σχετίζονται με τον αντίκτυπο της πανδημίας COVID-19 στην αγορά μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων.

5.3 Περιορισμοί και παραδοχές

Υπάρχουν αρκετοί περιορισμοί και υποθέσεις που σχετίζονται με αυτή τη μελέτη. Ένας περιορισμός είναι η πιθανότητα μεροληψίας στην επιλογή της βιβλιογραφίας, καθώς μπορεί να μην περιλαμβάνεται όλη η σχετική βιβλιογραφία στην ανάλυση. Ένας άλλος περιορισμός είναι η πιθανότητα μεροληψίας στην ερμηνεία των δεδομένων, καθώς η ανάλυση βασίζεται στην υπάρχουσα βιβλιογραφία και ενδέχεται να μην αντικατοπτρίζει τις προοπτικές ατόμων που εμπλέκονται άμεσα στον κλάδο.

Οι παραδοχές που σχετίζονται με αυτήν τη μελέτη περιλαμβάνουν την υπόθεση ότι οι πηγές δεδομένων που χρησιμοποιούνται στη μελέτη είναι ακριβείς και αξιόπιστες και την υπόθεση ότι η ανασκόπηση της βιβλιογραφίας είναι περιεκτική και αντιπροσωπευτική της υπάρχουσας βιβλιογραφίας για το θέμα.

Παρά αυτούς τους περιορισμούς και τις υποθέσεις, αυτή η μελέτη παρέχει πολύτιμες πληροφορίες για τον αντίκτυπο της πανδημίας COVID-19 στην αγορά ναυτιλιακών εμπορευματοκιβωτίων και συμβάλλει στην υπάρχουσα βιβλιογραφία σχετικά με την ανθεκτικότητα της ναυτιλιακής βιομηχανίας στις παγκόσμιες κρίσεις.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6: ΠΑΝΔΗΜΙΑ COVID-19 ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

6.1 Παγκόσμια επίδραση της πανδημίας COVID-19 στη ναυτιλιακή βιομηχανία

Η πανδημία COVID-19 είχε σημαντικό αντίκτυπο στη ναυτιλιακή βιομηχανία, προκαλώντας διακοπές στο παγκόσμιο εμπόριο, τις αλυσίδες εφοδιασμού και τα δίκτυα μεταφορών. Η πανδημία έχει επηρεάσει όλους τους τομείς της ναυτιλιακής βιομηχανίας, συμπεριλαμβανομένης της ναυτιλίας με εμπορευματοκιβώτια, τη ναυτιλία ξηρού χύδην φορτίου, τη ναυτιλία με δεξαμενόπλοια και τις λιμενικές δραστηριότητες.

Η αγορά μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων έχει επηρεαστεί ιδιαίτερα από την πανδημία, με αλλαγές στις λειτουργίες των πλοίων, τον όγκο φορτίου, τους ναύλους και τις διακοπές της εφοδιαστικής αλυσίδας (UNCTAD, 2021). Η πανδημία έχει προκαλέσει μείωση της ζήτησης για υπηρεσίες μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, ιδιαίτερα στα πρώτα στάδια της πανδημίας, όταν πολλές χώρες εφάρμοσαν lockdown και ταξιδιωτικούς περιορισμούς (Wilmsmeier and Monios, 2020).

Η πανδημία έχει επίσης προκαλέσει διακοπές στην εφοδιαστική αλυσίδα, οδηγώντας σε ελλείψεις κρίσιμων αγαθών, όπως εξοπλισμός ατομικής προστασίας, ιατρικές προμήθειες και τρόφιμα (Notteboom et al., 2020). Οι διαταραχές έχουν προκληθεί από μια σειρά παραγόντων, όπως η μειωμένη παραγωγή στα μεταποιητικά κέντρα, οι αλλαγές στη ζήτηση των καταναλωτών και οι περιορισμοί στις υπηρεσίες μεταφοράς και εφοδιαστικής (Ducruet and Lee, 2020).

Εκτός από τις διακοπές της εφοδιαστικής αλυσίδας, η πανδημία έχει προκαλέσει επίσης σημαντικές διακοπές στις λειτουργίες των πλοίων. Πολλές ναυτιλιακές εταιρείες αντιμετώπισαν προκλήσεις στις αλλαγές πληρώματος, οδηγώντας σε εκτεταμένες περιόδους στη θάλασσα για τα μέλη του πληρώματος και αυξημένο κόστος για τις ναυτιλιακές εταιρείες (UNCTAD, 2021). Η πανδημία οδήγησε επίσης σε αλλαγές στα δρομολόγια και τα δρομολόγια των πλοίων, καθώς οι ναυτιλιακές εταιρείες προσαρμόζονται στα μεταβαλλόμενα πρότυπα ζήτησης και σε ζητήματα συμφόρησης λιμανιών (Wilmsmeier and Monios, 2020).

Συνολικά, η πανδημία COVID-19 είχε σημαντικό αντίκτυπο στη ναυτιλιακή βιομηχανία, προκαλώντας διακοπές στο παγκόσμιο εμπόριο, τις αλυσίδες εφοδιασμού και τα δίκτυα μεταφορών. Η πανδημία έχει τονίσει την ευπάθεια του κλάδου σε παγκόσμιες κρίσεις και την ανάγκη για αποτελεσματική διαχείριση κρίσεων και στρατηγικές μετριασμού του κινδύνου.

6.2 Οι κυβερνητικές αντιδράσεις στο COVID-19 και ο αντίκτυπός τους στη ναυτιλιακή βιομηχανία

Οι κυβερνήσεις σε όλο τον κόσμο έχουν εφαρμόσει μια σειρά μέτρων ως απάντηση στην πανδημία του COVID-19, συμπεριλαμβανομένων των ταξιδιωτικών περιορισμών, του κλεισίματος των συνόρων και των lockdown. Αυτά τα μέτρα είχαν σημαντικές επιπτώσεις στη ναυτιλιακή βιομηχανία, ιδιαίτερα σε σχέση με τις αλλαγές πληρώματος, τις λιμενικές λειτουργίες και τα δρομολόγια των σκαφών.

Μία από τις πιο σημαντικές επιπτώσεις των κυβερνητικών αντιδράσεων στην πανδημία ήταν οι περιορισμοί στις αλλαγές πληρώματος. Τα μέλη του πληρώματος σε πλοία δεν μπόρεσαν να αποβιβαστούν ή να ενταχθούν σε σκάφη λόγω περιορισμών στα ταξίδια και τις μετακινήσεις (UNCTAD, 2021). Αυτό έχει οδηγήσει σε παρατεταμένες περιόδους στη θάλασσα για τα μέλη του πληρώματος, προκαλώντας σημαντικό ψυχολογικό και σωματικό στρες (Ducruet and Lee, 2020). Οι περιορισμοί έχουν επίσης προκαλέσει υλικοτεχνικές προκλήσεις για τις ναυτιλιακές εταιρείες, οδηγώντας σε αυξημένο κόστος και καθυστερήσεις στις λειτουργίες των πλοίων.

Οι κυβερνητικές αντιδράσεις στην πανδημία έχουν επίσης επηρεάσει τις λιμενικές λειτουργίες, με πολλά λιμάνια να αντιμετωπίζουν συμφόρηση και καθυστερήσεις λόγω μειωμένης χωρητικότητας και αυξημένης ζήτησης για υπηρεσίες (Notteboom et al., 2020). Ορισμένες κυβερνήσεις έχουν εφαρμόσει μέτρα για τη διευκόλυνση της κυκλοφορίας αγαθών και βασικών υπηρεσιών, όπως ο χαρακτηρισμός λιμένων ως υποδομής ζωτικής σημασίας και η εφαρμογή μέτρων για την εξασφάλιση ασφαλών και αποτελεσματικών λειτουργιών (UNCTAD, 2021).

Η πανδημία έχει επίσης επηρεάσει τα δρομολόγια των πλοίων, με αλλαγές στη ζήτηση και ζητήματα συμφόρησης λιμένων που οδηγούν σε αλλαγές στα δρομολόγια και τα δρομολόγια των πλοίων (Wilmsmeier and Monios, 2020). Οι κυβερνήσεις έχουν εφαρμόσει μέτρα για να εξασφαλίσουν την ασφαλή και αποτελεσματική κίνηση των πλοίων, όπως η εφαρμογή πρωτοκόλλων υγείας και ασφάλειας για τα πλοία που εισέρχονται και εξέρχονται από λιμάνια (UNCTAD, 2021).

Συνολικά, οι κυβερνητικές αντιδράσεις στην πανδημία COVID-19 είχαν σημαντικές επιπτώσεις στη ναυτιλιακή βιομηχανία, ιδιαίτερα σε σχέση με τις αλλαγές πληρώματος, τις λιμενικές λειτουργίες και τα δρομολόγια των πλοίων. Οι απαντήσεις υπογράμμισαν τη σημασία της αποτελεσματικής διαχείρισης κρίσεων και του συντονισμού μεταξύ των κυβερνήσεων και της ναυτιλιακής βιομηχανίας για τη διασφάλιση της ασφαλούς και αποτελεσματικής διακίνησης αγαθών και βασικών υπηρεσιών.

6.3 Αλλαγές στις αλυσίδες ζήτησης και εφοδιασμού λόγω του COVID-19

Η πανδημία COVID-19 έχει προκαλέσει σημαντικές αλλαγές στις αλυσίδες ζήτησης και εφοδιασμού σε μια σειρά βιομηχανιών, συμπεριλαμβανομένης της ναυτιλιακής βιομηχανίας. Η πανδημία οδήγησε σε αλλαγές στη συμπεριφορά των καταναλωτών και στα πρότυπα ζήτησης, καθώς και σε διαταραχές στις παγκόσμιες αλυσίδες εφοδιασμού.

Μία από τις πιο σημαντικές αλλαγές στα πρότυπα ζήτησης ήταν η αυξημένη ζήτηση για βασικά αγαθά, όπως ιατρικές προμήθειες και τρόφιμα (Notteboom et al., 2020). Η αυξημένη ζήτηση άσκησε πίεση στη ναυτιλιακή βιομηχανία να διασφαλίσει την ασφαλή και αποτελεσματική διακίνηση των αγαθών, ιδίως σε σχέση με ιατρικές προμήθειες και εξοπλισμό.

Η πανδημία έχει επίσης προκαλέσει διαταραχές στις παγκόσμιες αλυσίδες εφοδιασμού, ιδιαίτερα σε σχέση με την κατασκευή και την παραγωγή (Ducruet and Lee, 2020). Πολλά μεταποιητικά κέντρα έχουν αντιμετωπίσει προκλήσεις στη διατήρηση των επιπέδων παραγωγής λόγω διαταραχών της αλυσίδας εφοδιασμού και αλλαγών στη ζήτηση των καταναλωτών. Αυτό οδήγησε σε ελλείψεις κρίσιμων αγαθών και καθυστερήσεις στη διασυνοριακή διακίνηση εμπορευμάτων και μέσω λιμένων.

Οι αλλαγές στις αλυσίδες ζήτησης και εφοδιασμού είχαν επίσης αντίκτυπο στη ναυτιλιακή βιομηχανία, ιδιαίτερα σε σχέση με τη λειτουργία των πλοίων και τη συμφόρηση των λιμένων (UNCTAD, 2021). Οι ναυτιλιακές εταιρείες χρειάστηκε να προσαρμόσουν τις διαδρομές και τα χρονοδιαγράμματα των πλοίων για να προσαρμόσουν τις αλλαγές στα πρότυπα ζήτησης, οδηγώντας σε προβλήματα συμφόρησης σε ορισμένα λιμάνια (Wilmsmeier and Monios, 2020). Οι διαταραχές στις παγκόσμιες αλυσίδες εφοδιασμού έχουν επίσης προκαλέσει υλικοτεχνικές προκλήσεις για τις ναυτιλιακές εταιρείες, ιδίως σε σχέση με τη διακίνηση αγαθών και τις αλλαγές πληρώματος.

Συνολικά, οι αλλαγές στις αλυσίδες ζήτησης και εφοδιασμού λόγω της πανδημίας COVID-19 είχαν σημαντικές επιπτώσεις στη ναυτιλιακή βιομηχανία, ιδιαίτερα σε σχέση με τις λειτουργίες των πλοίων, τη συμφόρηση των λιμανιών και τις υλικοτεχνικές προκλήσεις. Οι αλλαγές υπογραμμίζουν την ανάγκη για αποτελεσματική διαχείριση κρίσεων και στρατηγικές μετριασμού του κινδύνου για τη διασφάλιση της ασφαλούς και αποτελεσματικής διακίνησης αγαθών και βασικών υπηρεσιών.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7: ΑΓΟΡΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΚΙΒΩΤΙΩΝ

7.1 Επισκόπηση της αγοράς μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων

Η αγορά ναυτιλιακών εμπορευματοκιβωτίων είναι ένα κρίσιμο στοιχείο της παγκόσμιας ναυτιλιακής βιομηχανίας, αντιπροσωπεύοντας την πλειονότητα των παγκόσμιων εμπορικών όγκων και εσόδων (Ducruet and Lee, 2020). Η αγορά είναι ιδιαίτερα ανταγωνιστική, με πολυάριθμες ναυτιλιακές εταιρείες που δραστηριοποιούνται στον κλάδο.

Η αγορά ναυτιλιακών εμπορευματοκιβωτίων χαρακτηρίζεται από υψηλά επίπεδα συγκέντρωσης, με τις 10 κορυφαίες ναυτιλιακές εταιρείες να αντιπροσωπεύουν πάνω από το 80% του μεριδίου αγοράς (UNCTAD, 2021). Η αγορά χαρακτηρίζεται επίσης από συχνές αλλαγές στα πρότυπα ζήτησης και διακυμάνσεις των ναύλων, λόγω των αλλαγών στο παγκόσμιο εμπόριο και τις οικονομικές συνθήκες.

Η πανδημία COVID-19 είχε σημαντικό αντίκτυπο στην αγορά ναυτιλιακών εμπορευματοκιβωτίων, προκαλώντας διαταραχές στο παγκόσμιο εμπόριο και τις αλυσίδες εφοδιασμού (UNCTAD, 2021). Η πανδημία οδήγησε σε αλλαγές στα πρότυπα ζήτησης, με μείωση της ζήτησης για υπηρεσίες μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων στα πρώτα στάδια της πανδημίας. Η πανδημία οδήγησε επίσης σε διακοπές της εφοδιαστικής αλυσίδας, προκαλώντας καθυστερήσεις και συμφόρηση στα λιμάνια και επηρεάζοντας τις λειτουργίες των πλοίων.

Παρά τις προκλήσεις που θέτει η πανδημία, η αγορά ναυτιλιακών εμπορευματοκιβωτίων έχει επιδείξει ανθεκτικότητα και προσαρμοστικότητα, με τις ναυτιλιακές εταιρείες να εφαρμόζουν μέτρα για τον μετριασμό των επιπτώσεων της πανδημίας και τη διατήρηση της ασφαλούς και αποτελεσματικής διακίνησης εμπορευμάτων. Η πανδημία έχει επίσης τονίσει τη σημασία της ψηφιοποίησης και της τεχνολογίας στον κλάδο της ναυτιλίας εμπορευματοκιβωτίων, με αυξημένη υιοθέτηση ψηφιακών πλατφορμών και εργαλείων για τη βελτίωση της αποτελεσματικότητας και της ανθεκτικότητας (Ducruet and Lee, 2020).

Η αγορά μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων αποτελεί κρίσιμο στοιχείο της παγκόσμιας ναυτιλιακής βιομηχανίας, με σημαντικές επιπτώσεις στο παγκόσμιο εμπόριο και τις αλυσίδες εφοδιασμού. Η πανδημία COVID-19 έχει θέσει σημαντικές προκλήσεις για την αγορά ναυτιλίας εμπορευματοκιβωτίων, υπογραμμίζοντας την ανάγκη για αποτελεσματική διαχείριση κρίσεων και στρατηγικές μετριασμού του κινδύνου για τη διασφάλιση της ασφαλούς και αποτελεσματικής διακίνησης εμπορευμάτων.

7.2 Σημαντικοί παίκτες στην αγορά ναυτιλιακών εμπορευματοκιβωτίων

Η αγορά ναυτιλιακών εμπορευματοκιβωτίων κυριαρχείται από μικρό αριθμό σημαντικών παραγόντων, με τις 10 κορυφαίες ναυτιλιακές εταιρείες να αντιπροσωπεύουν πάνω από το 80% του μεριδίου αγοράς (UNCTAD, 2021). Αυτές οι εταιρείες χαρακτηρίζονται από σημαντικές οικονομίες κλίμακας, με τις μεγαλύτερες εταιρείες να είναι σε θέση να επιτύχουν χαμηλότερο μοναδιαίο κόστος μέσω της χρήσης μεγαλύτερων σκαφών και πιο αποτελεσματικών λειτουργιών.

Ο μεγαλύτερος παίκτης στην αγορά μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων είναι η Maersk Line, η οποία αντιπροσωπεύει πάνω από το 17% του παγκόσμιου όγκου μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων (Ducruet and Lee, 2020). Άλλοι σημαντικοί παίκτες στην αγορά είναι η Mediterranean Shipping Company (MSC), η CMA CGM, η Hapag-Lloyd και η Evergreen Marine.

Η πανδημία COVID-19 είχε σημαντικές επιπτώσεις στην αγορά ναυτιλιακών εμπορευματοκιβωτίων, με σημαντικούς παράγοντες της αγοράς να εφαρμόζουν μέτρα για τον μετριασμό των επιπτώσεων της πανδημίας και τη διατήρηση της ασφαλούς και αποτελεσματικής διακίνησης εμπορευμάτων. Ορισμένες ναυτιλιακές εταιρείες έχουν εφαρμόσει μέτρα για να προσαρμόσουν τις διαδρομές και τα χρονοδιαγράμματα των πλοίων για να προσαρμόσουν τις αλλαγές στα πρότυπα ζήτησης, ενώ άλλες έχουν επικεντρωθεί στην εφαρμογή πρωτοκόλλων υγείας και ασφάλειας για τη διασφάλιση της ασφάλειας των μελών του πληρώματος και των λιμενικών (UNCTAD, 2021).

Η αγορά μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων αναμένεται να συνεχίσει να αυξάνεται τα επόμενα χρόνια, λόγω της αύξησης του παγκόσμιου εμπορίου και της συνεχούς επέκτασης των αναδυόμενων αγορών (Wilmsmeier and Monios, 2020). Ωστόσο, η αγορά είναι επίσης πιθανό να αντιμετωπίσει σημαντικές προκλήσεις, συμπεριλαμβανομένου του αυξημένου ανταγωνισμού και της συνεχιζόμενης αστάθειας στο παγκόσμιο εμπόριο και τις οικονομικές συνθήκες.

Συνολικά, η αγορά ναυτιλιακών εμπορευματοκιβωτίων κυριαρχείται από μικρό αριθμό σημαντικών παραγόντων, με σημαντικές οικονομίες κλίμακας και έντονη εστίαση στην αποτελεσματικότητα και τη διαχείριση του κόστους. Η πανδημία COVID-19 έχει θέσει σημαντικές προκλήσεις για την αγορά, υπογραμμίζοντας την ανάγκη για αποτελεσματική διαχείριση κρίσεων και στρατηγικές μετριασμού του κινδύνου για τη διασφάλιση της ασφαλούς και αποτελεσματικής διακίνησης αγαθών.

7.3 Τάσεις και προκλήσεις της αγοράς πριν από τον COVID-19

Πριν από την πανδημία COVID-19, η αγορά ναυτιλιακών εμπορευματοκιβωτίων χαρακτηριζόταν από μια σειρά από βασικές τάσεις και προκλήσεις. Μία από τις κύριες τάσεις ήταν η συνεχιζόμενη ενοποίηση της αγοράς, με έναν μικρό αριθμό σημαντικών παικτών να κυριαρχούν

στον κλάδο (Wilmsmeier and Monios, 2020). Αυτή η ενοποίηση καθοδηγήθηκε από την εστίαση στις οικονομίες κλίμακας και την αποδοτικότητα κόστους, με μεγαλύτερες εταιρείες σε θέση να επιτύχουν χαμηλότερο μοναδιαίο κόστος μέσω της χρήσης μεγαλύτερων σκαφών και πιο αποτελεσματικών λειτουργιών.

Μια άλλη βασική τάση στην αγορά της ναυτιλίας εμπορευματοκιβωτίων ήταν η αυξανόμενη σημασία της ψηφιοποίησης και της τεχνολογίας. Οι ναυτιλιακές εταιρείες υιοθετούσαν όλο και περισσότερο ψηφιακές πλατφόρμες και εργαλεία για τη βελτίωση της αποτελεσματικότητας και τη βελτιστοποίηση των λειτουργιών των πλοίων, όπως μέσω της χρήσης έξυπνων εμπορευματοκιβωτίων και συστημάτων παρακολούθησης σε πραγματικό χρόνο (Ducruet and Lee, 2020).

Ωστόσο, η αγορά ναυτιλιακών εμπορευματοκιβωτίων αντιμετώπισε επίσης μια σειρά προκλήσεων πριν από την πανδημία COVID-19. Μία από τις κύριες προκλήσεις ήταν η συνεχιζόμενη αστάθεια των ναύλων, η οποία οφείλεται στις αλλαγές στα πρότυπα του παγκόσμιου εμπορίου και στις οικονομικές συνθήκες (Wilmsmeier and Monios, 2020). Οι ναυτιλιακές εταιρείες αντιμετώπιζαν επίσης αυξανόμενη πίεση για την αντιμετώπιση περιβαλλοντικών ανησυχιών, όπως μέσω της χρήσης καθαρότερων καυσίμων και πιο βιώσιμων σχεδίων πλοίων.

7.4 Ο αντίκτυπος του COVID-19 στην αγορά μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων

Η πανδημία COVID-19 είχε σημαντικές επιπτώσεις στην αγορά ναυτιλιακών εμπορευματοκιβωτίων, προκαλώντας διακοπές στο παγκόσμιο εμπόριο και τις αλυσίδες εφοδιασμού (UNCTAD, 2021). Η πανδημία οδήγησε σε αλλαγές στα πρότυπα ζήτησης, με μείωση της ζήτησης για υπηρεσίες μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων στα πρώτα στάδια της πανδημίας. Η πανδημία οδήγησε επίσης σε διακοπές της εφοδιαστικής αλυσίδας, προκαλώντας καθυστερήσεις και συμφόρηση στα λιμάνια και επηρεάζοντας τις λειτουργίες των πλοίων.

Η πανδημία έχει επίσης τονίσει τη σημασία της ψηφιοποίησης και της τεχνολογίας στον κλάδο της ναυτιλίας εμπορευματοκιβωτίων, με αυξημένη υιοθέτηση ψηφιακών πλατφορμών και εργαλείων για τη βελτίωση της αποτελεσματικότητας και της ανθεκτικότητας (Ducruet and Lee, 2020). Οι ναυτιλιακές εταιρείες έχουν εφαρμόσει μέτρα για τον μετριασμό των επιπτώσεων της πανδημίας και τη διατήρηση της ασφαλούς και αποτελεσματικής μετακίνησης των εμπορευμάτων, όπως η προσαρμογή των δρομολογίων και των πλοίων για την προσαρμογή των αλλαγών στα πρότυπα ζήτησης και η εφαρμογή πρωτοκόλλων υγείας και ασφάλειας για τη διασφάλιση της ασφάλειας των μελών του πληρώματος και του λιμανιού εργάτες.

Παρά τις προκλήσεις που θέτει η πανδημία, η αγορά μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων έχει επιδείξει ανθεκτικότητα και προσαρμοστικότητα. Η αγορά αναμένεται να συνεχίσει να αναπτύσσεται τα επόμενα χρόνια, λόγω της αύξησης του παγκόσμιου εμπορίου και της συνεχιζόμενης επέκτασης των αναδυόμενων αγορών (Wilmsmeier and Monios, 2020). Ωστόσο, η αγορά είναι επίσης πιθανό να αντιμετωπίσει σημαντικές προκλήσεις, συμπεριλαμβανομένου του αυξημένου ανταγωνισμού και της συνεχιζόμενης αστάθειας στο παγκόσμιο εμπόριο και τις οικονομικές συνθήκες.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 8: ΤΑΣΕΙΣ ΚΑΙ ΠΡΟΒΛΕΨΕΙΣ ΑΓΟΡΑΣ

8.1 Τάσεις της αγοράς στον κλάδο της ναυτιλίας εμπορευματοκιβωτίων

8.1.1 Επισκόπηση των πρόσφατων τάσεων της αγοράς

Ο κλάδος της ναυτιλίας εμπορευματοκιβωτίων έχει υποστεί σημαντικούς μετασχηματισμούς και έχει γνωρίσει διάφορες τάσεις τα τελευταία χρόνια. Για να κατανοήσουμε την τρέχουσα κατάσταση του κλάδου, είναι σημαντικό να εξετάσουμε τις αξιοσημείωτες εξελίξεις που έχουν διαμορφώσει το τοπίο του. Αυτή η ενότητα παρέχει μια επισκόπηση των πρόσφατων τάσεων της αγοράς με υποστηρικτικές αναφορές εντός κειμένου.

Την τελευταία δεκαετία, η μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων έχει αναδειχθεί ως η κυρίαρχη μέθοδος για τη διεθνή μεταφορά φορτίου, διευκολύνοντας τον αποτελεσματικό χειρισμό και την απρόσκοπτη διατροφική συνδεσιμότητα (Hummels, 2007). Ο κλάδος γνώρισε σταθερή ανάπτυξη, κυρίως λόγω του αυξανόμενου παγκόσμιου εμπορίου και της αδυσώπητης πορείας της παγκοσμιοποίησης (Brooks, Cullinane, & Frew, 2018). Ωστόσο, μια πιο προσεκτική ανάλυση των πρόσφατων τάσεων της αγοράς είναι απαραίτητη για την απόκτηση γνώσεων σχετικά με την τρέχουσα δυναμική του κλάδου της ναυτιλίας εμπορευματοκιβωτίων.

Μια εξέχουσα τάση είναι η ενοποίηση των ναυτιλιακών γραμμών. Επιδιώκοντας οικονομίες κλίμακας και λειτουργική αποτελεσματικότητα, μεγάλες ναυτιλιακές εταιρείες έχουν σχηματίσει συμμαχίες ή συγχωνεύονται με άλλους παράγοντες του κλάδου (Brooks et al., 2018). Για παράδειγμα, ο σχηματισμός μεγάλων ναυτιλιακών συμμαχιών όπως η 2M (Maersk και MSC) και η THE Alliance (Hapag-Lloyd, Ocean Network Express και Yang Ming) είχε ως αποτέλεσμα τη συγκέντρωση του μεριδίου αγοράς και τη βελτίωση της χρήσης των πλοίων (Lobrigo & Ducruet, 2020).

Μια άλλη αξιοσημείωτη τάση είναι η στροφή προς την ψηφιοποίηση και την αυτοματοποίηση στον τομέα της ναυτιλίας εμπορευματοκιβωτίων. Οι τεχνολογικές εξελίξεις έχουν παίξει καθοριστικό ρόλο στη βελτίωση της λειτουργικής αποτελεσματικότητας, της ορατότητας της εφοδιαστικής αλυσίδας και της εμπειρίας των πελατών (Coeckelbergh, Pardo, & Vanelslander, 2018). Η υιοθέτηση τεχνολογιών όπως το blockchain, το Internet of Things (IoT) και η τεχνητή νοημοσύνη (AI) έχει διευκολύνει την καλύτερη παρακολούθηση και παρακολούθηση των αποστολών, βελτιστοποιημένες διαδικασίες τεκμηρίωσης και βελτιστοποιημένη δρομολόγηση σκαφών (Larson & Haijema, 2020).

Επιπλέον, οι ανησυχίες για τη βιωσιμότητα και το περιβάλλον έχουν γίνει σημαντικές κινητήριες δυνάμεις των τάσεων της αγοράς στον κλάδο της ναυτιλίας εμπορευματοκιβωτίων. Με αυξημένη ευαισθητοποίηση σχετικά με τις εκπομπές άνθρακα και τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις, οι ναυτιλιακές εταιρείες βρίσκονται υπό πίεση να υιοθετήσουν καθαρότερες και πιο πράσινες

πρακτικές (Aronietis et al., 2021). Αυτό οδήγησε στην ανάπτυξη φιλικών προς το περιβάλλον σχεδίων σκαφών, στη χρήση εναλλακτικών καυσίμων και στην εφαρμογή στρατηγικών μείωσης των εκπομπών (Notteboom & Vernimmen, 2019).

8.1.2 Παράγοντες που επηρεάζουν τις τάσεις της αγοράς

Διάφοροι παράγοντες επηρεάζουν τις τάσεις της αγοράς στον κλάδο της ναυτιλίας εμπορευματοκιβωτίων. Ένας βασικός παράγοντας είναι το παγκόσμιο οικονομικό περιβάλλον. Οι αλλαγές στην οικονομική ανάπτυξη, τη ζήτηση των καταναλωτών και τα εμπορικά πρότυπα μπορούν να επηρεάσουν σημαντικά τον όγκο και τις διαδρομές μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων (Song, Wan, & Sun, 2020). Για παράδειγμα, σε περιόδους οικονομικής ύφεσης, ο όγκος της ναυτιλίας μπορεί να μειωθεί, οδηγώντας σε χαμηλότερους ναύλους και αυξημένο ανταγωνισμό μεταξύ των ναυτιλιακών εταιρειών.

Οι κυβερνητικοί κανονισμοί και οι πολιτικές διαδραματίζουν επίσης κρίσιμο ρόλο στη διαμόρφωση των τάσεων της αγοράς. Οι περιβαλλοντικοί κανονισμοί, όπως οι κανονισμοί του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO) για το θείο, έχουν αναγκάσει τις ναυτιλιακές εταιρείες να επενδύσουν σε καθαρότερες τεχνολογίες και καύσιμα (Aronietis et al., 2021). Ομοίως, οι εμπορικές πολιτικές, όπως οι δασμοί και οι εμπορικές συμφωνίες, μπορούν να επηρεάσουν τις ροές μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων και τη δυναμική της αγοράς (Brooks et al., 2018).

Τα γεωπολιτικά γεγονότα και οι αναταραχές έχουν σημαντικό αντίκτυπο στη βιομηχανία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων. Η πολιτική αστάθεια, οι συγκρούσεις και οι εμπορικές διαφορές μπορούν να διαταράξουν τις ναυτιλιακές διαδρομές, να δημιουργήσουν σημεία συμφόρησης στα λιμάνια και να προκαλέσουν διακυμάνσεις στους ναύλους (Cullinane & Dong, 2018). Για παράδειγμα, οι πρόσφατες εμπορικές εντάσεις μεταξύ των Ηνωμένων Πολιτειών και της Κίνας είχαν κυματιστικές επιπτώσεις στα πρότυπα μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων και στις παγκόσμιες αλυσίδες εφοδιασμού.

8.1.3 Τεχνολογικές εξελίξεις και ο αντίκτυπός τους στη βιομηχανία

Οι τεχνολογικές εξελίξεις έχουν φέρει επανάσταση στον κλάδο της ναυτιλίας εμπορευματοκιβωτίων και έχουν οδηγήσει σε σημαντικές αλλαγές στις επιχειρησιακές διαδικασίες και τη δυναμική της αγοράς. Η υιοθέτηση προηγμένων τεχνολογιών βελτίωσε την αποτελεσματικότητα, βελτίωσε την ορατότητα της εφοδιαστικής αλυσίδας και άλλαξε την εμπειρία των πελατών στον κλάδο.

Μία από τις βασικές τεχνολογικές εξελίξεις στον κλάδο της ναυτιλίας εμπορευματοκιβωτίων είναι η χρήση της τεχνολογίας blockchain. Το Blockchain, ένα αποκεντρωμένο και διαφανές ψηφιακό καθολικό, έχει τη δυνατότητα να εξορθολογίσει τις διαδικασίες τεκμηρίωσης, να ενισχύσει την ασφάλεια και να μειώσει το διοικητικό κόστος (Zhang, 2020). Παρέχοντας μια ενιαία πηγή

αλήθειας και επιτρέποντας την παρακολούθηση των αποστολών σε πραγματικό χρόνο, η τεχνολογία blockchain μπορεί να βελτιώσει τη διαφάνεια της εφοδιαστικής αλυσίδας και να μειώσει την απάτη και τα λάθη στον κλάδο.

Το Internet of Things (IoT) είναι μια άλλη τεχνολογία μετασχηματισμού που είχε σημαντικό αντίκτυπο στη μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων. Μέσω συσκευών και αισθητήρων IoT που είναι ενσωματωμένοι σε εμπορευματοκιβώτια και πλοία, μπορούν να συλλεχθούν και να μεταδοθούν δεδομένα σε πραγματικό χρόνο σχετικά με τη θέση, τη θερμοκρασία, την υγρασία και άλλες παραμέτρους, επιτρέποντας καλύτερη παρακολούθηση και βελτιστοποίηση του φορτίου (Alsamarai, El-Hadad, & Hassan, 2019). . Αυτή η τεχνολογία βελτιώνει την απόδοση, ελαχιστοποιεί τις απώλειες και ενισχύει τη συνολική ορατότητα και ιχνηλασιμότητα των αποστολών.

Η τεχνητή νοημοσύνη (AI) και οι αλγόριθμοι μηχανικής μάθησης χρησιμοποιούνται για τη βελτιστοποίηση των λειτουργιών μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων. Τα συστήματα που λειτουργούν με τεχνητή νοημοσύνη μπορούν να αναλύσουν τεράστιες ποσότητες δεδομένων για να προβλέψουν τη ζήτηση, να βελτιστοποιήσουν τη δρομολόγηση των σκαφών και να βελτιώσουν τις διαδικασίες φόρτωσης και εκφόρτωσης φορτίου (Larson & Haijema, 2020). Αυτές οι τεχνολογίες επιτρέπουν στις ναυτιλιακές εταιρείες να λαμβάνουν αποφάσεις βάσει δεδομένων, να μειώνουν το κόστος και να βελτιώνουν τη συνολική λειτουργική αποτελεσματικότητα.

8.1.4 Βασικοί δείκτες αγοράς και η ερμηνεία τους

Οι βασικοί δείκτες αγοράς είναι ουσιαστικά εργαλεία για την ανάλυση και την ερμηνεία των τάσεων της αγοράς στον κλάδο της ναυτιλίας εμπορευματοκιβωτίων. Αυτοί οι δείκτες παρέχουν πληροφορίες για τη δυναμική της αγοράς, τις ανισορροπίες ζήτησης-προσφοράς και τις μελλοντικές προοπτικές ανάπτυξης.

Οι ναύλοι, τόσο οι τιμές άμεσης όσο και οι μακροπρόθεσμες ναύλοι, είναι κρίσιμοι δείκτες των συνθηκών της αγοράς. Οι διακυμάνσεις των ναύλων αντικατοπτρίζουν τις αλλαγές στη δυναμική της προσφοράς και της ζήτησης, τη χρησιμοποίηση της χωρητικότητας και την ανταγωνιστικότητα της αγοράς (Brooks et al., 2018). Οι υψηλότεροι ναύλοι μπορεί να υποδηλώνουν υψηλή ζήτηση, περιορισμένη χωρητικότητα πλοίων ή εξωτερικούς παράγοντες, όπως συμφόρηση ή διακοπές στα λιμάνια. Αντίθετα, οι χαμηλότεροι ναύλοι μπορεί να σηματοδοτούν υπερπροσφορά, ασθενή ζήτηση ή έντονο ανταγωνισμό μεταξύ των ναυτιλιακών εταιρειών.

Οι όγκοι διακίνησης εμπορευματοκιβωτίων στα μεγάλα λιμάνια είναι ένας άλλος σημαντικός δείκτης των τάσεων της αγοράς. Η παρακολούθηση όγκων εμπορευματοκιβωτίων σε βασικούς λιμένες παρέχει κατανόηση των εμπορικών ροών, των περιφερειακών προτύπων ζήτησης και της συνολικής δραστηριότητας της αγοράς (Gao, 2019). Οι αυξήσεις της διακίνησης

εμπορευματοκιβωτίων μπορεί να υποδηλώνουν οικονομική ανάπτυξη, επέκταση του όγκου του εμπορίου και θετικές συνθήκες της αγοράς. Αντίθετα, οι μειώσεις της διακίνησης εμπορευματοκιβωτίων μπορεί να υποδηλώνουν οικονομική ύφεση ή μετατοπίσεις στις εμπορικές συνήθειες.

Τα ποσοστά χρησιμοποίησης της χωρητικότητας των σκαφών παρέχουν πληροφορίες για την ισορροπία μεταξύ προσφοράς και ζήτησης στον κλάδο. Τα υψηλά ποσοστά χρησιμοποίησης υποδηλώνουν υγιή ζήτηση και αποτελεσματική διαχείριση χωρητικότητας, ενώ τα χαμηλά ποσοστά χρησιμοποίησης μπορεί να υποδηλώνουν υπερπροσφορά ή αδύναμες συνθήκες αγοράς (Song et al., 2020). Η παρακολούθηση και η ανάλυση των ποσοστών χρησιμοποίησης της χωρητικότητας βοηθά τους ενδιαφερόμενους φορείς του κλάδου να αξιολογήσουν την ανταγωνιστικότητα της αγοράς και να λάβουν τεκμηριωμένες αποφάσεις σχετικά με τη διαχείριση του στόλου και τις επενδύσεις.

Οι παραγγελίες νεότευκτων στη ναυτιλιακή βιομηχανία εμπορευματοκιβωτίων αντικατοπτρίζουν τις μελλοντικές προσδοκίες της αγοράς και τις επενδυτικές τάσεις. Οι υψηλότεροι αριθμοί παραγγελιών νεότευκτων υποδεικνύουν την εμπιστοσύνη του κλάδου, την αναμενόμενη ανάπτυξη και την αντικατάσταση ή επέκταση των υπαρχόντων στόλων (Gao, 2019). Αντίθετα, χαμηλότεροι αριθμοί παραγγελιών νεότευκτων μπορεί να υποδηλώνουν επιφυλακτικότητα λόγω αβεβαιοτήτων της αγοράς ή ανησυχιών για πλεονάζουσα παραγωγική ικανότητα.

8.2 Ο αντίκτυπος του COVID-19 στις μελλοντικές τάσεις της αγοράς

8.2.1 Ανασκόπηση του άμεσου αντίκτυπου του COVID-19 στη βιομηχανία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων

Το ξέσπασμα της πανδημίας COVID-19 στις αρχές του 2020 είχε βαθύ και άμεσο αντίκτυπο στον κλάδο της ναυτιλίας εμπορευματοκιβωτίων. Καθώς οι χώρες εφάρμοσαν μέτρα lockdown και το παγκόσμιο εμπόριο σταμάτησε, η βιομηχανία αντιμετώπισε πολλές προκλήσεις. Αυτή η ενότητα εξετάζει τον άμεσο αντίκτυπο του COVID-19 στη βιομηχανία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων με σχετικές αναφορές εντός κειμένου.

Ο αρχικός αντίκτυπος της πανδημίας ήταν μια σημαντική διαταραχή στις παγκόσμιες αλυσίδες εφοδιασμού. Το κλείσιμο εργοστασίων, η μειωμένη ζήτηση των καταναλωτών και οι περιορισμοί στο διεθνές εμπόριο οδήγησαν σε απότομη μείωση του όγκου των εμπορευματοκιβωτίων (Brooks et al., 2021). Τα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων έμειναν σε αδράνεια και τα λευκά πλοία έγιναν διαδεδομένα καθώς οι ναυτιλιακές εταιρείες πάλευαν να διαχειριστούν την ξαφνική ανισορροπία μεταξύ προσφοράς και ζήτησης (Wang & Teixeira, 2020).

Επιπλέον, εμφανίστηκαν συμφόρηση λιμανιών και logistics συμφόρησης λόγω λειτουργικών διαταραχών, ελλείψεων εργατικού δυναμικού και αυξημένων υγειονομικών μέτρων (Wang &

Teixeira, 2020). Οι καθυστερήσεις στη διακίνηση φορτίου και στην ανανέωση των πλοίων οδήγησαν σε αυξημένους χρόνους αναμονής και πρόσθετο κόστος για τις ναυτιλιακές εταιρείες και τους εισαγωγείς/εξαγωγείς (Cariou, Wolff, & Ghodsi, 2021). Η έλλειψη εξοπλισμού εμπορευματοκιβωτίων σε ορισμένες περιοχές επιδείνωσε περαιτέρω τις προκλήσεις που αντιμετωπίζει η βιομηχανία (Brooks et al., 2021).

8.2.2 Μακροπρόθεσμες Επιδράσεις και Αλλαγές στη Δυναμική της Αγοράς

Ενώ ο άμεσος αντίκτυπος του COVID-19 στη βιομηχανία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων ήταν σοβαρός, η πανδημία επέφερε επίσης μακροπρόθεσμες επιπτώσεις και αλλαγές στη δυναμική της αγοράς. Αυτή η υποερότητα εξετάζει αυτές τις μακροπρόθεσμες επιπτώσεις με σχετικές αναφορές εντός κειμένου.

Ένα σημαντικό μακροπρόθεσμο αποτέλεσμα είναι η επιτάχυνση της ψηφιοποίησης και της υιοθέτησης της τεχνολογίας στον κλάδο. Η πανδημία τόνισε τη σημασία των ψηφιακών λύσεων για τις απομακρυσμένες λειτουργίες, την ορατότητα της εφοδιαστικής αλυσίδας και τις ανέπαφες διαδικασίες (Wang & Teixeira, 2020). Οι ναυτιλιακές εταιρείες έχουν αυξήσει τις επενδύσεις τους σε ψηφιακές πλατφόρμες, συστήματα που βασίζονται σε cloud και αναλύσεις δεδομένων για να βελτιώσουν την αποτελεσματικότητα και την ανθεκτικότητα (Lee & Wang, 2021).

Μια άλλη αξιοσημείωτη αλλαγή είναι η αλλαγή στη συμπεριφορά των καταναλωτών και στην ανάπτυξη του ηλεκτρονικού εμπορίου. Καθώς τα lockdown και τα μέτρα κοινωνικής απόστασης περιόρισαν τις φυσικές δραστηριότητες λιανικής, σημειώθηκε άνοδος στις ηλεκτρονικές αγορές και τις παραδόσεις κατ' οίκον (Brooks et al., 2021). Αυτή η αλλαγή στη συμπεριφορά των καταναλωτών είχε ως αποτέλεσμα αυξημένη ζήτηση για εμπορευματοκιβώτια αγαθών και αναδιαμόρφωση των αλυσίδων εφοδιασμού για να δοθεί προτεραιότητα στην εκπλήρωση του ηλεκτρονικού εμπορίου (Wang & Teixeira, 2020).

Η πανδημία έχει επίσης τονίσει τη σημασία της ανθεκτικότητας της εφοδιαστικής αλυσίδας και του μετριασμού του κινδύνου. Οι εταιρείες έχουν αρχίσει να επαναξιολογούν τις στρατηγικές της εφοδιαστικής αλυσίδας τους, εστιάζοντας στη διαφοροποίηση, στη στερέωση ή ανανέωση και στην ενίσχυση των σχέσεων με βασικούς προμηθευτές (Cariou et al., 2021). Η έννοια της ανθεκτικότητας έχει γίνει κρίσιμης σημασίας στο σχεδιασμό και τη διαχείριση των αλυσίδων εφοδιασμού στη μετά την πανδημία εποχή.

8.2.3 Προσαρμογές και στρατηγικές που υιοθετήθηκαν από ενδιαφερόμενους φορείς του κλάδου

Για να αντιμετωπίσουν τις προκλήσεις που θέτει η πανδημία και να τοποθετηθούν για το μέλλον, οι ενδιαφερόμενοι του κλάδου έχουν εφαρμόσει διάφορες προσαρμογές και στρατηγικές. Αυτή η

υποενότητα εξετάζει ορισμένες από τις βασικές προσαρμογές και στρατηγικές που υιοθετήθηκαν από τους ενδιαφερόμενους φορείς του κλάδου με υποστηρικτικές αναφορές εντός κειμένου.

Οι ναυτιλιακές εταιρείες έχουν εφαρμόσει μέτρα διαχείρισης χωρητικότητας, όπως η προσαρμογή των δρομολογίων των πλοίων, η μείωση των δρομολογίων και τα πλοία σε αδράνεια για να ανταποκρίνονται στη μειωμένη ζήτηση (Brooks et al., 2021). Έχουν επίσης ενισχύσει τη συνεργασία και τον συντονισμό μέσω συμμαχιών και συνεργασιών για τη βελτιστοποίηση της χρήσης των σκαφών και την αποδοτικότητα του κόστους (Wang & Teixeira, 2020).

Οι παίκτες της εφοδιαστικής αλυσίδας έχουν επικεντρωθεί στη δημιουργία ισχυρών σχεδίων έκτακτης ανάγκης και στην ενίσχυση των σχέσεων με βασικούς προμηθευτές και πελάτες (Cariou et al., 2021). Η συνεργασία και η επικοινωνία μεταξύ των ενδιαφερομένων έχουν δοθεί προτεραιότητα για τη διασφάλιση αποτελεσματικών λειτουργιών και τον μετριασμό των διαταραχών (Lee & Wang, 2021). Οι εταιρείες έχουν επίσης επενδύσει σε λύσεις που βασίζονται στην τεχνολογία, όπως συστήματα παρακολούθησης σε πραγματικό χρόνο, απομακρυσμένη παρακολούθηση και προγνωστικά αναλυτικά στοιχεία, για να βελτιώσουν την ορατότητα και την ανταπόκριση της εφοδιαστικής αλυσίδας (Brooks et al., 2021).

Επιπλέον, η βιωσιμότητα έχει κερδίσει αυξημένη προσοχή κατά τη διάρκεια της πανδημίας. Τα ενδιαφερόμενα μέρη του κλάδου έχουν αναγνωρίσει τη σημασία της περιβαλλοντικής ευθύνης και έχουν λάβει μέτρα για την ενσωμάτωση βιώσιμων πρακτικών στις δραστηριότητές τους (Cariou et al., 2021). Αυτό περιλαμβάνει πρωτοβουλίες για τη μείωση των εκπομπών άνθρακα, τη βελτιστοποίηση της κατανάλωσης καυσίμου και τη διερεύνηση εναλλακτικών καυσίμων και τεχνολογιών πρόωσης (Wang & Teixeira, 2020).

8.3 Πρόβλεψη του μέλλοντος της αγοράς εμπορευματοκιβωτίων

Το μέλλον του κλάδου της ναυτιλίας εμπορευματοκιβωτίων επηρεάζεται από διάφορους παράγοντες και τάσεις. Η πρόβλεψη των τάσεων της αγοράς είναι ζωτικής σημασίας για τα ενδιαφερόμενα μέρη του κλάδου να λαμβάνουν τεκμηριωμένες αποφάσεις και να προετοιμάζονται για τις προκλήσεις και τις ευκαιρίες που υπάρχουν. Αυτή η ενότητα διερευνά μεθοδολογίες για την πρόβλεψη της αγοράς, παράγοντες που επηρεάζουν τις μελλοντικές τάσεις της αγοράς και προοπτικές ανάπτυξης και προκλήσεις στον κλάδο της ναυτιλίας εμπορευματοκιβωτίων.

8.3.1 Μεθοδολογίες για την πρόβλεψη της αγοράς

Η πρόβλεψη αγοράς περιλαμβάνει την ανάλυση ιστορικών δεδομένων, τις τρέχουσες συνθήκες της αγοράς και τις τάσεις του κλάδου για την προβολή μελλοντικών εξελίξεων στην αγορά ναυτιλιακών εμπορευματοκιβωτίων. Για την πρόβλεψη της αγοράς χρησιμοποιούνται συνήθως διάφορες μεθοδολογίες, όπως:

Στατιστικά μοντέλα: Τα στατιστικά μοντέλα χρησιμοποιούν ιστορικά δεδομένα για να προσδιορίσουν πρότυπα και σχέσεις που μπορούν να χρησιμοποιηθούν για την πρόβλεψη μελλοντικών τάσεων της αγοράς. Η ανάλυση χρονοσειρών, η ανάλυση παλινδρόμησης και τα οικονομετρικά μοντέλα είναι παραδείγματα τεχνικών στατιστικής μοντελοποίησης που χρησιμοποιούνται στην πρόβλεψη αγοράς (Brooks et al., 2018).

Γνώμη εμπειρογνομώνων: Οι απόψεις ειδικών από επαγγελματίες του κλάδου, οικονομολόγους και αναλυτές είναι πολύτιμες πηγές πληροφοριών για τις προβλέψεις της αγοράς. Αυτές οι απόψεις μπορούν να παρέχουν πληροφορίες για τις αναδυόμενες τάσεις, τη δυναμική της αγοράς και τους παράγοντες που επηρεάζουν τη βιομηχανία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων (Wang & Teixeira, 2020).

Ανάλυση σεναρίων: Η ανάλυση σεναρίων περιλαμβάνει την ανάπτυξη πολλαπλών μελλοντικών σεναρίων με βάση διαφορετικές υποθέσεις και μεταβλητές. Αυτή η προσέγγιση βοηθά στην αξιολόγηση των πιθανών επιπτώσεων διαφόρων παραγόντων στην αγορά μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων και επιτρέπει στους ενδιαφερόμενους να προετοιμαστούν για διαφορετικά μελλοντικά αποτελέσματα (Cullinane & Song, 2020).

Έρευνα αγοράς και έρευνες: Η διεξαγωγή έρευνας αγοράς και ερευνών μπορεί να παρέχει πολύτιμα δεδομένα και πληροφορίες για τις προτιμήσεις των πελατών, τις τάσεις του κλάδου και τη ζήτηση της αγοράς. Αυτές οι πληροφορίες είναι χρήσιμες για την πρόβλεψη των τάσεων της αγοράς και τον εντοπισμό πιθανών ευκαιριών ανάπτυξης (Brooks et al., 2018).

Είναι σημαντικό να σημειωθεί ότι η πρόβλεψη της αγοράς δεν είναι μια ακριβής επιστήμη και οι αβεβαιότητες και οι εξωτερικοί παράγοντες μπορούν να επηρεάσουν την ακρίβεια των προβλέψεων. Επομένως, ένας συνδυασμός αυτών των μεθοδολογιών, μαζί με τη συνεχή παρακολούθηση των συνθηκών της αγοράς, συνιστάται για τη βελτίωση της ακρίβειας των προβλέψεων της αγοράς.

8.3.2 Παράγοντες που επηρεάζουν τις μελλοντικές τάσεις της αγοράς

Διάφοροι παράγοντες επηρεάζουν τις μελλοντικές τάσεις της αγοράς στον κλάδο της ναυτιλίας εμπορευματοκιβωτίων. Η κατανόηση αυτών των παραγόντων είναι απαραίτητη για την ακριβή πρόβλεψη της αγοράς. Μερικοί βασικοί παράγοντες περιλαμβάνουν:

Παγκόσμιες οικονομικές συνθήκες: Οικονομικοί παράγοντες όπως η αύξηση του ΑΕΠ, οι εμπορικές πολιτικές, οι συναλλαγματικές ισοτιμίες και τα πρότυπα καταναλωτικών δαπανών επηρεάζουν σημαντικά τη ζήτηση ναυτιλίας εμπορευματοκιβωτίων (Brooks et al., 2018). Οι οικονομικές πτώσεις μπορούν να οδηγήσουν σε μείωση του όγκου του εμπορίου, ενώ η οικονομική ανάπτυξη και η επέκταση του παγκόσμιου εμπορίου μπορούν να οδηγήσουν σε αυξημένη ζήτηση για εμπορευματοκιβώτια.

Τεχνολογικές εξελίξεις: Οι τεχνολογικές εξελίξεις, όπως η αυτοματοποίηση, η ψηφιοποίηση και το Διαδίκτυο των Πραγμάτων, θα συνεχίσουν να διαμορφώνουν τη βιομηχανία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων. Η υιοθέτηση προηγμένων τεχνολογιών μπορεί να βελτιώσει τη λειτουργική απόδοση, να μειώσει το κόστος και να ενισχύσει την ορατότητα της εφοδιαστικής αλυσίδας (Wang & Teixeira, 2020).

Περιβαλλοντικοί κανονισμοί και πρωτοβουλίες αειφορίας: Οι περιβαλλοντικοί κανονισμοί και οι πρωτοβουλίες αειφορίας γίνονται όλο και πιο σημαντικές στη βιομηχανία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων (Cariou et al., 2021). Αυστηρότεροι κανονισμοί εκπομπών, η υιοθέτηση καθαρότερων καυσίμων και η ενσωμάτωση βιώσιμων πρακτικών μπορούν να επηρεάσουν τις τάσεις της αγοράς και να διαμορφώσουν τη δυναμική της βιομηχανίας.

Εμπορικά πρότυπα και γεωπολιτικοί παράγοντες: Οι αλλαγές στα εμπορικά πρότυπα, οι εμπορικές συμφωνίες, τα γεωπολιτικά γεγονότα και οι περιφερειακές συγκρούσεις μπορούν να επηρεάσουν τις ροές μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων και τη δυναμική της αγοράς (Cullinane & Dong, 2018). Οι εμπορικές εντάσεις και οι αλλαγές στα πρότυπα του παγκόσμιου εμπορίου μπορεί να οδηγήσουν σε αλλαγές στους εμπορικούς δρόμους και στη συγκέντρωση των όγκων εμπορευματοκιβωτίων σε συγκεκριμένες περιοχές.

Συμπεριφορά καταναλωτή και ηλεκτρονικό εμπόριο: Οι αλλαγές στη συμπεριφορά των καταναλωτών, όπως η αυξανόμενη ζήτηση για ηλεκτρονικές αγορές και παραδόσεις κατ' οίκον, έχουν σημαντικό αντίκτυπο στη ζήτηση μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων (Brooks et al., 2021). Η επέκταση του ηλεκτρονικού εμπορίου και οι αλλαγές στα κανάλια λιανικής μπορούν να οδηγήσουν σε αλλαγές στις στρατηγικές της εφοδιαστικής αλυσίδας και στις απαιτήσεις μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων.

8.3.3 Προοπτικές ανάπτυξης και προκλήσεις στον κλάδο της ναυτιλίας εμπορευματοκιβωτίων

Ο κλάδος της ναυτιλίας εμπορευματοκιβωτίων αντιμετωπίζει τόσο προοπτικές ανάπτυξης όσο και προκλήσεις καθώς προχωρά στο μέλλον. Η κατανόηση αυτών των παραγόντων είναι ζωτικής σημασίας για τα ενδιαφερόμενα μέρη να εντοπίσουν ευκαιρίες και να αντιμετωπίσουν πιθανά εμπόδια. Αυτή η υποενότητα διερευνά τις προοπτικές ανάπτυξης και τις προκλήσεις στον κλάδο της ναυτιλίας εμπορευματοκιβωτίων.

Προοπτικές ανάπτυξης:

Αύξηση του παγκόσμιου εμπορίου: Το παγκόσμιο εμπόριο αναμένεται να συνεχίσει να επεκτείνεται, οδηγούμενο από την αύξηση του πληθυσμού, την αύξηση της κατανάλωσης της μεσαίας τάξης και την αυξανόμενη αστικοποίηση. Αυτή η ανάπτυξη του παγκόσμιου εμπορίου θα δημιουργήσει μεγαλύτερη ζήτηση για εμπορευματοκιβώτια και θα συμβάλει στην ανάπτυξη της βιομηχανίας ναυτιλίας εμπορευματοκιβωτίων (Brooks et al., 2018).

Τεχνολογικές εξελίξεις: Οι συνεχείς τεχνολογικές εξελίξεις, όπως το Internet of Things, η τεχνητή νοημοσύνη και το blockchain, προσφέρουν ευκαιρίες για αυξημένη αποτελεσματικότητα, βελτιωμένη ορατότητα της αλυσίδας εφοδιασμού και βελτιστοποίηση κόστους. Η υιοθέτηση αυτών των τεχνολογιών μπορεί να οδηγήσει σε βελτιωμένες λειτουργίες και εξυπηρέτηση πελατών, ενισχύοντας την ανάπτυξη της βιομηχανίας ναυτιλίας εμπορευματοκιβωτίων (Wang & Teixeira, 2020).

Αναδυόμενες αγορές: Οι αναδυόμενες αγορές, ιδιαίτερα στην Ασία και την Αφρική, παρουσιάζουν σημαντικές ευκαιρίες ανάπτυξης για τον κλάδο της ναυτιλίας εμπορευματοκιβωτίων. Αυτές οι περιοχές βιώνουν ταχεία οικονομική ανάπτυξη, αστικοποίηση και εκβιομηχάνιση, οδηγώντας σε αυξημένη ζήτηση για εμπορευματοκιβώτια και επέκταση των ναυτιλιακών διαδρομών (Cullinane & Song, 2020).

Επέκταση ηλεκτρονικού εμπορίου: Η ανάπτυξη του ηλεκτρονικού εμπορίου οδηγεί στη ζήτηση για αποτελεσματική και αξιόπιστη μεταφορά αγαθών. Καθώς οι ηλεκτρονικές αγορές συνεχίζουν να αυξάνονται, οι εταιρείες μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων αναμένεται να επωφεληθούν από την αυξημένη ανάγκη για λύσεις παγκόσμιας εφοδιαστικής και εφοδιαστικής αλυσίδας (Brooks et al., 2021).

Προκλήσεις:

Αστάθεια των ναύλων: Οι ναύλοι στον κλάδο της ναυτιλίας εμπορευματοκιβωτίων υπόκεινται σε διακυμάνσεις λόγω παραγόντων όπως ανισορροπίες προσφοράς και ζήτησης, γεωπολιτικά γεγονότα και αλλαγές στις τιμές των καυσίμων. Η διαχείριση και η προσαρμογή σε αυτές τις διακυμάνσεις μπορεί να είναι πρόκληση για τις ναυτιλιακές εταιρείες, καθώς πρέπει να διασφαλίσουν την κερδοφορία παραμένοντας ανταγωνιστικές (Brooks et al., 2018).

Ανησυχίες για την πλεονάζουσα παραγωγική ικανότητα: Ο κλάδος της ναυτιλίας εμπορευματοκιβωτίων αντιμετώπισε περιόδους πλεονάζουσας παραγωγικής ικανότητας στο παρελθόν, που οδήγησε σε πιέσεις ναύλων και έντονο ανταγωνισμό μεταξύ των ναυτιλιακών εταιρειών. Η διατήρηση μιας ισορροπίας μεταξύ της χωρητικότητας των πλοίων και της ζήτησης της αγοράς είναι απαραίτητη για την αποφυγή της πλεονάζουσας χωρητικότητας και τη διατήρηση σταθερών ναύλων (Cullinane & Song, 2020).

Περιβαλλοντικοί Κανονισμοί: Ο κλάδος της ναυτιλίας εμπορευματοκιβωτίων δέχεται αυξανόμενη πίεση να μειώσει τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις του. Οι αυστηρότεροι κανονισμοί για τις εκπομπές και τις πρωτοβουλίες βιωσιμότητας απαιτούν από τις ναυτιλιακές εταιρείες να επενδύουν σε τεχνολογίες φιλικές προς το περιβάλλον και να υιοθετούν πιο βιώσιμες πρακτικές. Η συμμόρφωση με αυτούς τους κανονισμούς μπορεί να δημιουργήσει προκλήσεις, ιδιαίτερα για τις μικρότερες ναυτιλιακές εταιρείες (Cariou et al., 2021).

Γεωπολιτικοί κίνδυνοι: Γεωπολιτικά γεγονότα, όπως εμπορικές διαμάχες, πολιτική αστάθεια και αλλαγές στους κανονισμούς και τις πολιτικές, μπορούν να διαταράξουν τις παγκόσμιες εμπορικές ροές και να επηρεάσουν τις εργασίες μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων. Η πλοήγηση στους γεωπολιτικούς κινδύνους και τις αβεβαιότητες απαιτεί προσαρμοστικότητα και προληπτικές στρατηγικές διαχείρισης κινδύνου (Cullinane & Dong, 2018).

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 9: Επιπτώσεις covid – 19 στη συνδεσιμότητα των μεγαλύτερων λιμανιών εμπορευματοκιβωτίων

Η πανδημία COVID-19 έφερε άνευ προηγουμένου προκλήσεις και ανατροπές στις παγκόσμιες αλυσίδες εφοδιασμού. Αν και έχει δοθεί μεγάλη προσοχή σε βιομηχανίες όπως το λιανικό εμπόριο, η φιλοξενία και τα αεροπορικά ταξίδια, οι σημαντικές επιπτώσεις στη θαλάσσια επιμελητεία, και πιο συγκεκριμένα στη ναυτιλία εμπορευματοκιβωτίων και στις λιμενικές λειτουργίες, συχνά παραβλέπονται (Pallis, A. A., & de Langen, P. W., 2020) .

Αυτό το κεφάλαιο εστιάζει στη συνδεσιμότητα μεγάλων λιμένων εμπορευματοκιβωτίων παγκοσμίως κατά τη διάρκεια της κρίσης COVID-19. Οι επιπτώσεις της πανδημίας σε αυτά τα λιμάνια είναι αναπόσπαστο κομμάτι της κατανόησης καθώς αποτελούν τη ραχοκοκαλιά του παγκόσμιου εμπορίου και των οικονομιών. Από το 2019, σχεδόν το 80% του παγκόσμιου εμπορίου κατ' όγκο και πάνω από το 70% κατ' αξία μεταφέρονταν δια θαλάσσης (UNCTAD, 2020). Μέσα σε αυτό, η ναυτιλία με εμπορευματοκιβώτια κατέχει τη μερίδα του λέοντος, καθιστώντας τα λιμάνια εμπορευματοκιβωτίων ζωτικό σημείο συζήτησης (Haralambides, H., 2020).

Η συνδεσιμότητα, στο πλαίσιο των λιμένων, συνεπάγεται την άμεση προσβασιμότητα ενός λιμένα σε παγκόσμια θαλάσσια δίκτυα (Ducruet, C., & Notteboom, T., 2012). Με άλλα λόγια, αντανακλά την ενσωμάτωση και τη σημασία ενός λιμανιού στον ιστό των διεθνών εμπορικών οδών. Οι παράγοντες που επηρεάζουν τη συνδεσιμότητα των λιμένων περιλαμβάνουν τη συχνότητα των κλήσεων πλοίων, το μέγεθος των πλοίων και το εύρος των εξυπηρετούμενων διαδρομών.

Καθ' όλη τη διάρκεια του πρώτου εξαμήνου του 2020, τα ασιατικά λιμάνια παρουσίασαν σημαντική αναστάτωση, ιδιαίτερα η Κίνα, το αρχικό επίκεντρο του ιού (Lee, S., & Song, D., 2021). Τα λιμάνια της Ευρώπης αντιμετώπισαν επίσης σημαντικά εμπόδια, ιδίως εκείνα που εξαρτώνται από το εμπόριο με την Ασία. Τα λιμάνια της Λατινικής Αμερικής αντιμετώπισαν τρομακτικές λειτουργικές προκλήσεις λόγω της εξάρτησής τους από τις αγορές της Ευρώπης και της Βόρειας Αμερικής, οι οποίες επηρεάστηκαν σοβαρά από την πανδημία (Fugazza, M., & Hoffmann, J., 2020). Τα λιμάνια της Βόρειας Αμερικής επηρεάστηκαν από τις διακυμάνσεις της καταναλωτικής ζήτησης και διέκοψαν τις ασιατικές εμπορικές συνδέσεις, ενώ τα λιμάνια της Αφρικής και της Ωκεανίας αντιμετώπισαν μειωμένους όγκους εμπορίου και αλλαγές στις παγκόσμιες ναυτιλιακές εταιρείες (Notteboom, T., Pallis, A. A., & de Langen, P. W., 2020). .

Αυτό το κεφάλαιο στοχεύει να εμβαθύνει στις συγκεκριμένες επιπτώσεις σε καθεμία από αυτές τις περιοχές, χρησιμοποιώντας περιπτώσιολογικές μελέτες σημαντικών λιμανιών για να

προσφέρει μια πιο λεπτομερή προοπτική. Εξετάζονται επίσης οι πιθανές μακροπρόθεσμες συνέπειες και οι οδοί ανάκαμψης αυτών των λιμένων εμπορευματοκιβωτίων μετά την πανδημία.

Οι πληροφορίες που συζητούνται σε αυτό το κεφάλαιο προέρχονται από μια σειρά από αναφορές του κλάδου, άρθρα με κριτές από ομοτίμους και εμπειρικές μελέτες, που συμπληρώνονται από γνώμες και προβλέψεις ειδικών. Οι γνώσεις που βασίζονται σε δεδομένα στοχεύουν να παρουσιάσουν μια ολοκληρωμένη κατανόηση των επιπτώσεων της πανδημίας στη συνδεσιμότητα των λιμένων εμπορευματοκιβωτίων παγκοσμίως.

9.1 Επιπτώσεις στα ασιατικά λιμάνια

A. Επισκόπηση επιπτώσεων

Στην Ασία, όπου βρίσκονται μερικά από τα πιο πολυσύχναστα λιμάνια εμπορευματοκιβωτίων στον κόσμο, σημειώθηκαν σημαντικές διακοπές λόγω της πανδημίας COVID-19. Ως αρχικό επίκεντρο, ο αντίκτυπος στην Κίνα ήταν οξύς και άμεσος, αλλά τα φαινόμενα κυματισμού έγιναν αισθητά σε όλη την περιοχή. Τα μεγάλα ασιατικά λιμάνια παρουσίασαν σημαντικές μειώσεις στην κίνηση εμπορευματοκιβωτίων, κυρίως λόγω της μείωσης του όγκου των εξαγωγών και της διακοπής των αλυσίδων εφοδιασμού (Hossain, M. S., & Yeo, G. T., 2020). Τα αυστηρά μέτρα περιορισμού της Κίνας οδήγησαν σε μαζική επιβράδυνση των εργασιών σε βασικά λιμάνια, προκαλώντας καθυστερήσεις και συμφόρηση (Zhang, A., & Lam, J. S., 2020).

Η μείωση της καταναλωτικής ζήτησης, ιδιαίτερα από τις δυτικές χώρες, συνέβαλε σημαντικά στη μείωση του θαλάσσιου εμπορίου (Levinson, M., 2020). Καθώς επιβλήθηκαν περιορισμοί και lockdown σε όλο τον κόσμο, οι οικονομίες της Ασίας που εξαρτώνται από τις εξαγωγές είδαν σημαντική πτώση στις λιμενικές τους δραστηριότητες. Η επακόλουθη παγκόσμια ύφεση επιδείνωσε περαιτέρω την κατάσταση, οδηγώντας σε κάμψη της διεκπεραιώσεως λιμένων και των κλήσεων λιμένων (Zhang, A., & Lam, J. S., 2020).

B. Μελέτη περίπτωσης 1: Λιμάνι της Σαγκάης

Το λιμάνι της Σαγκάης, το πιο πολυσύχναστο λιμάνι εμπορευματοκιβωτίων στον κόσμο το 2019 (World Shipping Council, 2020), είδε σημαντικό αντίκτυπο λόγω της πανδημίας. Η πόλη, παρόλο που δεν ήταν το αρχικό επίκεντρο του ιού, αντιμετώπισε σημαντικές καθυστερήσεις στη διαχείριση των εμπορευματοκιβωτίων καθώς η διαθεσιμότητα του εργατικού δυναμικού έγινε κρίσιμο ζήτημα (Zhen, L., 2020).

Το πρώτο τρίμηνο του 2020, το λιμάνι της Σαγκάης ανέφερε πτώση 10,6% στη διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων σε σύγκριση με την ίδια περίοδο του προηγούμενου έτους (SHPH, 2020). Οι επιχειρήσεις αντιμετώπισαν άνευ προηγουμένου διακοπή λόγω έλλειψης λιμενεργατών και διακοπές στις συνδέσεις με την ενδοχώρα. Η μείωση του διεθνούς εμπορίου, κυρίως με την

Ευρώπη και τη Βόρεια Αμερική, επηρέασε και τις δραστηριότητες του λιμανιού. Μέχρι το δεύτερο εξάμηνο του 2020, καθώς η εσωτερική κατάσταση της Κίνας βελτιωνόταν, το λιμάνι της Σαγκάης άρχισε να ανακάμπτει, αν και ακόμα κάτω από τα προ-πανδημικά επίπεδα (UNCTAD, 2020).

Γ. Μελέτη περίπτωσης 2: Λιμάνι της Σιγκαπούρης

Το λιμάνι της Σιγκαπούρης, ένα από τα πιο σημαντικά και στρατηγικά τοποθετημένα λιμάνια εμπορευματοκιβωτίων, επλήγη επίσης σε μεγάλο βαθμό. Το λιμάνι παρουσίασε πτώση 8,6% στο συνολικό φορτίο που διακινήθηκε το δεύτερο τρίμηνο του 2020, αντανακλώντας τη μείωση της παγκόσμιας καταναλωτικής ζήτησης και τις διακοπές της αλυσίδας εφοδιασμού (MPA Singapore, 2020).

Σε αντίθεση με τη Σαγκάη, η οποία αντιμετώπιζε κυρίως προβλήματα διαθεσιμότητας εργατικού δυναμικού, η Σιγκαπούρη αντιμετώπισε τον εφιάλτη της υλικοτεχνικής υποστήριξης να φιλοξενήσει χιλιάδες εγκλωβισμένα μέλη του πληρώματος λόγω των διεθνών ταξιδιωτικών περιορισμών (Loh, L., 2020). Επιπλέον, η εξάρτηση της Σιγκαπούρης στη μεταφόρτωση σήμαινε ότι οι μειώσεις στον όγκο του παγκόσμιου εμπορίου είχαν σημαντικό αντίκτυπο στις δραστηριότητες του λιμανιού. Θα πρέπει να σημειωθεί ότι οι αρχές της Σιγκαπούρης ανέλαβαν αυστηρά μέτρα για να εξασφαλίσουν τη συνέχεια των θαλάσσιων επιχειρήσεων, τα οποία έπαιξαν καθοριστικό ρόλο στην ανθεκτικότητα του λιμανιού (MPA Singapore, 2020).

Δ. Περιφερειακές τάσεις και απαντήσεις

Σε περιφερειακό επίπεδο, η κυρίαρχη τάση ήταν η μείωση της διακίνησης εμπορευματοκιβωτίων και των κλήσεων λιμένων. Αυτό αντανακλούσε τη μείωση της καταναλωτικής ζήτησης, τις διακοπές της εφοδιαστικής αλυσίδας και τη μείωση των παραγωγικών δυνατοτήτων. Τα αρνητικά αποτελέσματα περιελάμβαναν καθυστερημένες παραδόσεις, αυξημένο κόστος και τεταμένη χωρητικότητα (Zhang, A., & Lam, J. S., 2020).

Οι κυβερνήσεις και οι λιμενικές αρχές σε όλη την περιοχή ανταποκρίθηκαν προληπτικά για να διασφαλίσουν τη συνέχεια των λιμενικών εργασιών. Τα μέτρα περιελάμβαναν την εφαρμογή πρωτοκόλλων για την υγεία και την ασφάλεια, τη διευκόλυνση των αλλαγών πληρωμάτων και την παροχή οικονομικής ανακούφισης στις πληγείσες ναυτιλιακές οντότητες (ASEAN, 2020).

Τα λιμάνια που είχαν επενδύσει σε ψηφιακή υποδομή, όπως η αυτοματοποιημένη διαχείριση εμπορευματοκιβωτίων και οι ανταλλαγές ψηφιακών δεδομένων, ήταν καλύτερα εξοπλισμένα για να διατηρήσουν τις λειτουργίες τους παρά τις ελλείψεις εργατικού δυναμικού και τα πρωτόκολλα φυσικής απόστασης (Song, D., & Yeo, G. T., 2020). Για παράδειγμα, το λιμάνι του Ningbo-Zhoushan στην Κίνα χρησιμοποίησε τις ψηφιακές του πλατφόρμες για την παρακολούθηση των

λειτουργιών σε πραγματικό χρόνο, γεγονός που επέτρεψε τη γρήγορη λήψη αποφάσεων κατά τη διάρκεια της κρίσης (Wang, G., & Notteboom, T., 2020).

Τεχνολογίες όπως το blockchain, το Internet of Things (IoT) και η Τεχνητή Νοημοσύνη (AI) αναγνωρίζονταν όλο και περισσότερο για τις δυνατότητές τους να αυξάνουν τη διαφάνεια, να βελτιστοποιούν τα logistics και να βελτιώνουν την αποτελεσματικότητα, ενισχύοντας έτσι την ανθεκτικότητα (ITF, 2020). Για παράδειγμα, το λιμάνι του Qingdao στην Κίνα χρησιμοποίησε το IoT για να αυτοματοποιήσει τις λειτουργίες του τερματικού σταθμού εμπορευματοκιβωτίων, μειώνοντας αποτελεσματικά την ανάγκη για επιτόπια ανθρώπινη εργασία (Cai, W., & Yang, Z., 2020).

Οι κυβερνήσεις και οι λιμενικές αρχές συνεργάστηκαν επίσης για να επισπεύσουν την εφαρμογή της πολιτικής, υποστηρίζοντας την ανάκαμψη του ναυτιλιακού τομέα. Εισήχθησαν στρατηγικές όπως τα μέτρα ελάφρυνσης για τα λιμενικά τέλη και τα προγράμματα οικονομικής βοήθειας για την ελάφρυνση του φόρτου στις ναυτιλιακές γραμμές και τους φορείς εκμετάλλευσης λιμένων (ASEAN, 2020).

Ωστόσο, θα πρέπει να σημειωθεί ότι η εφαρμογή και τα πλεονεκτήματα αυτών των ψηφιακών λύσεων ενδέχεται να διαφέρουν μεταξύ διαφορετικών θυρών λόγω παραγόντων όπως το μέγεθος, οι πόροι και τα μοντέλα διακυβέρνησης. Επομένως, ενώ η τεχνολογία αναμφίβολα παρουσιάζει μια σειρά από ευκαιρίες, μια προσέγγιση που ταιριάζει σε όλους μπορεί να μην είναι η πιο αποτελεσματική. Αντίθετα, θα πρέπει να επινοηθούν λύσεις και στρατηγικές για συγκεκριμένο λιμάνι, λαμβάνοντας υπόψη τα μοναδικά χαρακτηριστικά, τις δυνατότητες και τις προκλήσεις κάθε λιμένα (Notteboom, T., & Haralambides, H., 2020).

9.2 Επιπτώσεις στα λιμάνια της Ευρώπης

A. Επισκόπηση επιπτώσεων

Η Ευρώπη, με πολλά από τα μεγαλύτερα και πιο πολυσύχναστα λιμάνια του κόσμου, ήταν μια άλλη περιοχή που επηρεάστηκε βαθιά από την πανδημία COVID-19. Η ταχεία εξάπλωση του ιού σε όλη την ήπειρο διέκοψε πολλές βασικές ναυτιλιακές διαδρομές και οδήγησε σε μειωμένη ναυτιλιακή κίνηση. Σε συνδυασμό με τους στενούς εμπορικούς δεσμούς της ηπείρου με την Ασία, το αρχικό επίκεντρο, ο αντίκτυπος ήταν σημαντικός.

Τα lockdown και άλλοι περιορισμοί που στοχεύουν στον έλεγχο του ιού μείωσαν τη βιομηχανική παραγωγή, οδηγώντας σε χαμηλότερο όγκο εισαγωγών και εξαγωγών. Πολλά λιμάνια αντιμετώπισαν επίσης ελλείψεις εργατικού δυναμικού λόγω ασθενειών και μέτρων καραντίνας, που οδήγησαν σε πιο αργούς χρόνους ανάκαμψης (Carbone, V., & Gouvenal, E., 2020). Ταυτόχρονα, οι διακοπές στα ασιατικά λιμάνια, ιδίως στην Κίνα, οδήγησαν σε καθυστέρηση στην άφιξη των πλοίων, προκαλώντας περαιτέρω χάος και συμφόρηση (Merk, O., 2020).

Β. Μελέτη περίπτωσης 1: Λιμάνι του Ρότερνταμ

Το λιμάνι του Ρότερνταμ, το μεγαλύτερο λιμάνι της Ευρώπης, επηρεάστηκε σημαντικά. Το πρώτο εξάμηνο του 2020, η συνολική διακίνηση μειώθηκε κατά 9,1% σε σύγκριση με το προηγούμενο έτος, με το τμήμα εμπορευματοκιβωτίων να μειώνεται κατά 7% (Port of Rotterdam, 2020).

Η μείωση αποδόθηκε στη μείωση της παγκόσμιας κατανάλωσης, στα χαμηλότερα επίπεδα παραγωγής και στις αλλαγές στα πρότυπα αγορών. Είναι ενδιαφέρον ότι η ζήτηση για ψηφιακά προϊόντα και οικιακή ψυχαγωγία αυξήθηκε, οδηγώντας σε αυξημένες εισαγωγές σε αυτά τα τμήματα. Σημαντικό ζήτημα για το Ρότερνταμ ήταν οι αλλαγές στα δρομολόγια των μεγάλων ναυτιλιακών εταιρειών. Άρχισαν να εφαρμόζουν κενά δρομολόγια, ουσιαστικά ακυρώνοντας προγραμματισμένα ταξίδια, τα οποία οδήγησαν σε μειωμένη προβλεψιμότητα και δυσκολίες προγραμματισμού (Merk, O., 2020).

Γ. Μελέτη περίπτωσης 2: Λιμάνι του Αμβούργου

Σημαντική ύφεση γνώρισε και το λιμάνι του Αμβούργου. Το πρώτο εξάμηνο του 2020, η συνολική θαλάσσια διακίνηση φορτίου μειώθηκε κατά 12% σε σύγκριση με το προηγούμενο έτος, με τη διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων να μειώνεται κατά 12,4% (Λιμάνι του Αμβούργου, 2020). Η μείωση αποδόθηκε στην αδύναμη παγκόσμια ζήτηση και στη διαταραχή των αλυσίδων εφοδιασμού.

Σημαντικός αντίκτυπος στο Αμβούργο ήταν η μείωση της μεταφόρτωσης με την περιοχή της Βαλτικής Θάλασσας, η οποία μειώθηκε κατά 14,6% (Port of Hamburg, 2020). Παρά τις οπισθοδρομήσεις, το λιμάνι κατάφερε να διατηρήσει την επιχειρησιακή του ικανότητα καθ' όλη τη διάρκεια της πανδημίας, χάρη σε προληπτικά μέτρα, όπως ρυθμίσεις εξ αποστάσεως εργασίας, κοινωνική απόσταση και ενισχυμένα πρωτόκολλα υγιεινής.

Δ. Περιφερειακές τάσεις και απαντήσεις

Σε ολόκληρη την Ευρώπη, η πανδημία οδήγησε σε πτώση του όγκου των εμπορευματοκιβωτίων λόγω του μειωμένου παγκόσμιου εμπορίου και της διακοπής των αλυσίδων εφοδιασμού. Η υλοποίηση κενών δρομολογίων από μεγάλες ναυτιλιακές εταιρείες συνέβαλε στο απρόβλεπτο και τη συμφόρηση σε αρκετά λιμάνια.

Τα λιμάνια της Ευρώπης αντέδρασαν στην κρίση εστιάζοντας στη διατήρηση των λειτουργιών και στην εφαρμογή αυστηρών μέτρων υγείας και ασφάλειας. Η εξ αποστάσεως εργασία έγινε ο κανόνας όπου ήταν εφικτό, ενώ στα λιμάνια επιβλήθηκαν πρωτόκολλα κοινωνικής απόστασης και υγιεινής (ESPO, 2020).

Πολλά λιμάνια επιτάχυναν την ψηφιακή τους μετάβαση ως απάντηση στην πανδημία. Η χρήση ψηφιακών εργαλείων βοήθησε τις θύρες να διατηρήσουν τις λειτουργίες τους και να βελτιώσουν την ανθεκτικότητα. Για παράδειγμα, η εφαρμογή ψηφιακών εργαλείων για τη βελτιστοποίηση κλήσεων λιμένων βοήθησε στον μετριασμό των επιπτώσεων των απρόβλεπτων αφίξεων πλοίων (Merk, O., 2020).

9.3 Επιπτώσεις στα λιμάνια της Λατινικής Αμερικής

A. Επισκόπηση επιπτώσεων

Η Λατινική Αμερική, η έδρα των βασικών θαλάσσιων πυλών που διευκολύνουν το παγκόσμιο εμπόριο, αισθάνθηκε τις έντονες επιπτώσεις της πανδημίας COVID-19. Διάφοροι παράγοντες ενίσχυσαν την κρίση: η εξάρτηση της περιοχής από τις εξαγωγές, ιδιαίτερα τα εμπορεύματα που αποστέλλονται στην Ασία, σημαντική έκθεση σε παγκόσμιες αλυσίδες εφοδιασμού· και λειτουργικές προκλήσεις και προκλήσεις υποδομής που ενδημούν στα λιμάνια της Λατινικής Αμερικής (UNCTAD, 2020).

Οι όγκοι του εμπορίου μειώθηκαν λόγω της μείωσης της ζήτησης από την Ασία, τη Βόρεια Αμερική και την Ευρώπη, η οποία περιπλέχθηκε περαιτέρω από τα εθνικά lockdown και τις διακοπές του εργατικού δυναμικού. Η παγκόσμια επιβράδυνση της ναυτιλίας και τα λειτουργικά σημεία συμφόρησης οδήγησαν σε σημαντική συμφόρηση σε βασικά λιμάνια (The Economist, 2020).

B. Μελέτη Περίπτωσης 1: Λιμάνι Σάντος

Το λιμάνι του Σάντος, το μεγαλύτερο λιμάνι της Βραζιλίας, παρουσίασε σημαντική αναστάτωση λόγω του COVID-19. Κατά το πρώτο εξάμηνο του 2020, αν και οι όγκοι των εμπορευματοκιβωτίων διατηρήθηκαν σε μεγάλο βαθμό λόγω των εξαγωγών εμπορευμάτων όπως η σόγια και το σιδηρομέταλλευμα, το λιμάνι αντιμετώπισε λειτουργικές προκλήσεις που σχετίζονται με τη διαθεσιμότητα εργατικού δυναμικού και τις διακοπές της εφοδιαστικής αλυσίδας (Codesp, 2020).

Οι αλλαγές πληρώματος έγιναν ένα ουσιαστικό ζήτημα λόγω των διεθνών ταξιδιωτικών περιορισμών, που επηρεάζουν την αποτελεσματικότητα του λιμανιού και δημιουργούν ανθρωπιστικές ανησυχίες. Ταυτόχρονα, οι συνδέσεις με την ενδοχώρα του λιμανιού, ιδιαίτερα οι υπηρεσίες μεταφοράς φορτηγών, αντιμετώπισαν διακοπές λόγω εθνικών lockdown, επηρεάζοντας έτσι την υλικοτεχνική αλυσίδα του λιμανιού (Castillo, V. H., & da Costa, M. P., 2020).

Γ. Μελέτη περίπτωσης 2: Λιμάνι του Μπαλμπόα

Το λιμάνι του Μπαλμπόα στον Παναμά, ένας κρίσιμος κόμβος μεταφόρτωσης στη Λατινική Αμερική, επηρεάστηκε επίσης από την πανδημία. Ο συνολικός όγκος φορτίου που διακινείται από το λιμάνι μειώθηκε σημαντικά το 2020, αντανακλώντας το μειωμένο παγκόσμιο θαλάσσιο εμπόριο και τη διακοπή των αλυσίδων εφοδιασμού (Panama Maritime Authority, 2020).

Ένα μοναδικό ζήτημα που αντιμετώπισε το λιμάνι του Μπαλμπόα ήταν η διακύμανση της κυκλοφορίας μέσω της Διώρυγας του Παναμά, επηρεασμένη σημαντικά από τη μείωση του εμπορίου του υπερείρηνκου. Οι δραστηριότητες μεταφόρτωσης, σημαντικό μέρος των εργασιών της Balboa, επηρεάστηκαν σοβαρά λόγω της ακύρωσης πολλών υπηρεσιών από ναυτιλιακές εταιρείες (Bichou, K., & Serrano, R., 2020).

Δ. Περιφερειακές τάσεις και απαντήσεις

Σε ολόκληρη τη Λατινική Αμερική, η μείωση του όγκου του παγκόσμιου εμπορίου οδήγησε σε χαμηλότερη διακίνηση λιμένων. Ο αντίκτυπος ήταν ιδιαίτερα σημαντικός για τα λιμάνια που εξαρτώνται σε μεγάλο βαθμό από τις εξαγωγές εμπορευμάτων, δεδομένης της πτώσης της ζήτησης από την Ασία. Επιπλέον, η περιοχή είδε αυξημένη συμφόρηση λόγω λειτουργικών διαταραχών και του κυματιστικού φαινομένου των κενών δρομολογίων που εφαρμόζονται από τις ναυτιλιακές εταιρείες (UNCTAD, 2020).

Σε απάντηση, οι κυβερνήσεις και οι λιμενικές αρχές σε όλη τη Λατινική Αμερική εισήγαγαν μέτρα για να διασφαλίσουν τη λειτουργική συνέχεια διαφυλάσσοντας παράλληλα την υγεία και την ασφάλεια. Οι ενέργειες περιελάμβαναν την εφαρμογή αυστηρών υγειονομικών πρωτοκόλλων, τη διευκόλυνση των αλλαγών πληρωμάτων και, σε ορισμένες περιπτώσεις, την παροχή οικονομικής βοήθειας σε ναυτιλιακές οντότητες (ALADI, 2020).

Η πανδημία επιτάχυνε τις τάσεις ψηφιακού μετασχηματισμού στον κλάδο. Τα λιμάνια σε όλη την περιοχή αναγνώρισαν τη σημασία της επένδυσης σε ψηφιακές τεχνολογίες για τη βελτίωση της λειτουργικής αποτελεσματικότητας και ανθεκτικότητας. Τα ψηφιακά εργαλεία που διευκολύνουν την απομακρυσμένη εργασία, ενισχύουν την ανταλλαγή δεδομένων και βελτιστοποιούν τις υλικοτεχνικές λειτουργίες απέκτησαν ιδιαίτερη έμφαση (ITF, 2020).

9.4 Επιπτώσεις στα λιμάνια της Βόρειας Αμερικής

A. Επισκόπηση επιπτώσεων

Η πανδημία COVID-19 είχε σημαντικό αντίκτυπο στα λιμάνια της Βόρειας Αμερικής, προκαλώντας μεγάλες διακοπές στις ναυτιλιακές γραμμές, τον όγκο εισαγωγών/εξαγωγών και τις λιμενικές λειτουργίες. Καθώς η Βόρεια Αμερική διαδραματίζει σημαντικό ρόλο στο παγκόσμιο εμπόριο, οι επιπτώσεις αυτών των διαταραχών έγιναν αισθητές σε όλο τον κόσμο.

Παράγοντες που συνέβαλαν σε αυτόν τον αντίκτυπο περιελάμβαναν μια απότομη μείωση της ζήτησης αγαθών λόγω μέτρων περιορισμού, μια διακοπή της αλυσίδας εφοδιασμού λόγω των κυματισμών από τα ασιατικά λιμάνια και επακόλουθες ελλείψεις εργατικού δυναμικού λόγω ασθeneιών και μέτρων καραντίνας (Notteboom, T., & Pallis, A., 2020).

Β. Μελέτη περίπτωσης 1: Λιμάνι του Λος Άντζελες

Το λιμάνι του Λος Άντζελες, το πιο πολυσύχναστο στη Βόρεια Αμερική, επλήγη σοβαρά. Κατά το πρώτο εξάμηνο του 2020, το λιμάνι παρουσίασε πτώση 9,6% στα TEU (αντίστοιχες μονάδες είκοσι ποδιών) σε σύγκριση με την ίδια περίοδο το 2019 (Port of Los Angeles, 2020).

Το λιμάνι επηρεάστηκε ιδιαίτερα από τη διακοπή των εμπορικών λωρίδων του Ειρηνικού λόγω της κρίσης στην Ασία. Στη μείωση του όγκου συνέβαλαν και οι κενές πτήσεις από μεγάλες ναυτιλιακές εταιρείες. Παρόλα αυτά, το λιμάνι του Λος Άντζελες παρέμεινε λειτουργικό καθ' όλη τη διάρκεια, εφαρμόζοντας μέτρα όπως η κοινωνική απόσταση, η ενισχυμένη απολύμανση και η εξ αποστάσεως εργασία όπου ήταν δυνατόν (Port of Los Angeles, 2020).

Γ. Μελέτη περίπτωσης 2: Λιμάνι της Νέας Υόρκης και Νιου Τζέρσεϊ

Το λιμάνι της Νέας Υόρκης και το Νιου Τζέρσεϊ, το πιο πολυσύχναστο στην ανατολική ακτογραμμή, γνώρισαν επίσης σημαντική ύφεση λόγω της πανδημίας. Το δεύτερο τρίμηνο του 2020, το λιμάνι ανέφερε μείωση 15,5% στα TEU σε σύγκριση με την ίδια περίοδο του προηγούμενου έτους (Port Authority of New York and New Jersey, 2020).

Καθώς η πανδημία εντάθηκε στην περιοχή, το λιμάνι έπρεπε να αντιμετωπίσει ελλείψεις εργατικού δυναμικού λόγω ασθένειας και απαιτήσεων καραντίνας. Επιπλέον, το λιμάνι αντιμετώπισε σημαντική αναστάτωση στις αλυσίδες εφοδιασμού του, ιδιαίτερα λόγω των επιπτώσεων στα ευρωπαϊκά λιμάνια, βασικό εταίρο στο διατλαντικό εμπόριο (Port Authority of New York and New Jersey, 2020).

Δ. Περιφερειακές τάσεις και απαντήσεις

Σε ολόκληρη τη Βόρεια Αμερική, τα λιμάνια παρουσίασαν μείωση του όγκου φορτίου λόγω του μειωμένου παγκόσμιου εμπορίου, των διαταραχών της αλυσίδας εφοδιασμού και των λειτουργικών δυσκολιών που προκαλούνται από μέτρα ασφαλείας. Τα λιμάνια έπρεπε επίσης να αντιμετωπίσουν τις συνέπειες των τεράστιων διαταραχών στο παγκόσμιο πρόγραμμα ναυτιλίας, κυρίως λόγω των κενών δρομολογίων από μεγάλες ναυτιλιακές εταιρείες (UNCTAD, 2020).

Ωστόσο, τα λιμάνια της Βόρειας Αμερικής εφάρμοσαν διάφορα μέτρα για να εξασφαλίσουν τη λειτουργική συνέχεια. Εκτός από τη βελτίωση των πρωτοκόλλων ασφαλείας, οι θύρες επέκτεισαν τις ψηφιακές τους δυνατότητες, διευκολύνοντας την απομακρυσμένη εργασία και διασφαλίζοντας

ομαλότερη ανταλλαγή δεδομένων μεταξύ των φορέων των λιμένων. Οι κυβερνήσεις παρείχαν επίσης οικονομική στήριξη για να αποτρέψουν τη βιομηχανία από τις χειρότερες οικονομικές επιπτώσεις της πανδημίας (AAPA, 2020).

Η κρίση τόνισε τον κρίσιμο ρόλο της υιοθέτησης της τεχνολογίας για τη μελλοντική ανθεκτικότητα. Τόνισε τη σημασία της μετάβασης προς πιο αυτοματοποιημένες και έξυπνες λιμενικές λειτουργίες που θα μπορούσαν να προσαρμοστούν σε τέτοιες ασταθείς καταστάσεις, μειώνοντας την εξάρτηση από τη χειρωνακτική εργασία και ενισχύοντας τη λειτουργική απόδοση (ITF, 2020).

9.5 Επιπτώσεις στα αφρικανικά λιμάνια

A. Επισκόπηση επιπτώσεων

Η πανδημία COVID-19 επηρέασε σε μεγάλο βαθμό την αφρικανική ήπειρο, με τον ναυτιλιακό τομέα να υφίσταται σημαντικά πλήγματα. Ο συνδυασμός μειωμένης ζήτησης, διαταραγμένων αλυσίδων εφοδιασμού και τοπικών περιορισμών οδήγησαν σε λειτουργικές διακοπές στα λιμάνια. Η περιοχή, που εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από το θαλάσσιο εμπόριο, αισθάνθηκε βαθιά τα ωστικά κύματα, με απότομη μείωση του όγκου των εξαγωγών και των εισαγωγών (UNCTAD, 2020).

Τα αφρικανικά λιμάνια αντιμετώπισαν επίσης την πρόκληση της εφαρμογής των απαραίτητων μέτρων υγείας και ασφάλειας για την προστασία του εργατικού δυναμικού τους, συχνά εν μέσω περιορισμένων πόρων. Ο συνδυασμός αυτών των παραγόντων οδήγησε σε συμφόρηση στα λιμάνια και αύξηση του χρόνου αναμονής των πλοίων (Mbekeani, K. K., 2020).

B. Μελέτη περίπτωσης 1: Λιμάνι του Durban

Το λιμάνι του Durban, ένα από τα πιο πολυσύχναστα της Αφρικής και μια βασική πύλη προς τη Νότια Αφρική, επηρεάστηκε σημαντικά από την πανδημία. Καθώς η Νότια Αφρική εφάρμοσε ένα από τα πιο αυστηρά lockdown της ηπείρου, οι λιμενικές λειτουργίες επιβραδύνθηκαν σημαντικά (Transnet, 2020).

Οι εξαγωγές εμπορευμάτων, συμπεριλαμβανομένων των γεωργικών προϊόντων και των ορυκτών, επηρεάστηκαν σε μεγάλο βαθμό λόγω της χαμηλότερης ζήτησης και των υλικοτεχνικών προκλήσεων. Ομοίως, οι εισαγωγές - ειδικά βιομηχανικών προϊόντων από την Ασία και την Ευρώπη - παρουσίασαν σημαντική πτώση (Sichei, M. M., & Na-Allah, A., 2020).

Επιπλέον, τα αυστηρά μέτρα υγείας και ασφάλειας οδήγησαν σε μειωμένη διαθεσιμότητα εργατικού δυναμικού και επιβράδυνση των λιμενικών λειτουργιών, οδηγώντας σε συμφόρηση και παρατεταμένους χρόνους αναμονής πλοίων (Transnet, 2020).

Γ. Μελέτη περίπτωσης 2: Λιμάνι της Ταγγέρης

Το λιμάνι της Ταγγέρης στο Μαρόκο, ένα από τα μεγαλύτερα λιμάνια της Μεσογείου και της Αφρικής, αντιμετώπισε σημαντικές προκλήσεις λόγω της πανδημίας. Το λιμάνι, ως ζωτικός κόμβος μεταφόρτωσης, βίωσε το κυματιστικό αποτέλεσμα της μείωσης του παγκόσμιου εμπορίου και των διαταραχών του χρονοδιαγράμματος από μεγάλες ναυτιλιακές εταιρείες (TMPA, 2020).

Οι λειτουργίες του λιμανιού επηρεάστηκαν περαιτέρω από τα αυστηρά μέτρα περιορισμού του Μαρόκου και την επακόλουθη μείωση του εργατικού δυναμικού. Αυτά τα μέτρα, αν και απαραίτητα για την προστασία της υγείας, επιβράδυναν τις λειτουργίες του λιμανιού και οδήγησαν σε αύξηση του χρόνου αναμονής των πλοίων (Hilmola, O.-P., & Goulielmos, A. M., 2020).

Δ. Περιφερειακές τάσεις και απαντήσεις

Σε όλη την Αφρική, τα λιμάνια αντιμετώπισαν σημαντικές διακοπές λόγω της πανδημίας. Οι επιπτώσεις περιελάμβαναν μειωμένους όγκους εμπορίου, λειτουργική επιβράδυνση λόγω μέτρων ασφαλείας και αυξημένη συμφόρηση. Τα λιμάνια που εξαρτώνται σε μεγάλο βαθμό από τις εξαγωγές εμπορευμάτων, όπως το πετρέλαιο, τα ορυκτά και τα γεωργικά προϊόντα, επηρεάστηκαν ιδιαίτερα λόγω της μειωμένης ζήτησης από σημαντικούς εταίρους, συμπεριλαμβανομένης της Κίνας, της Ευρώπης και των ΗΠΑ (UNCTAD, 2020).

Ως απάντηση, οι λιμενικές αρχές και οι κυβερνήσεις έλαβαν μέτρα για τη διασφάλιση των εργασιών και τη διασφάλιση της συνέχειας του εμπορίου. Αυτά τα μέτρα κυμαίνονταν από την εφαρμογή πρωτοκόλλων για την υγεία και την ασφάλεια, τη διευκόλυνση των αλλαγών πληρώματος και, σε ορισμένες περιπτώσεις, την παροχή οικονομικής υποστήριξης σε φορείς εκμετάλλευσης λιμένων και ναυτιλιακές εταιρείες (PMAESA, 2020).

Ο COVID-19 τόνισε επίσης τη σημασία του ψηφιακού μετασχηματισμού στον ναυτιλιακό τομέα. Αν και η ψηφιακή υιοθέτηση είναι συγκριτικά χαμηλότερη στα αφρικανικά λιμάνια, η κρίση ανέδειξε τη σημασία της για την ενίσχυση της λειτουργικής αποτελεσματικότητας και ανθεκτικότητας, τονώνοντας τις προσπάθειες εκσυγχρονισμού και ψηφιοποίησης των λειτουργιών (World Bank, 2020).

9.6 Επιπτώσεις στα λιμάνια της Ωκεανίας

A. Επισκόπηση επιπτώσεων

Η πανδημία COVID-19 επηρέασε σημαντικά τα λιμάνια στην περιοχή της Ωκεανίας. Όπως και σε άλλες περιοχές, σημειώθηκε μείωση του όγκου του διεθνούς εμπορίου, η οποία οδήγησε σε μείωση της διακίνησης για τα μεγάλα λιμάνια. Επιπλέον, τα τοπικά μέτρα lockdown, οι επιπλοκές

στην αλλαγή πληρώματος και οι υλικοτεχνικές δυσκολίες επιδείνωσαν αυτές τις διακοπές (UNCTAD, 2020).

Η περιφερειακή εξάρτηση από το διεθνές εμπόριο τόσο για τις εισαγωγές (κυρίως μεταποιημένα αγαθά) όσο και για τις εξαγωγές (κυρίως πρώτες ύλες και γεωργικά προϊόντα) σήμαινε ότι οι επιπτώσεις αυτών των διαταραχών έγιναν ευρέως αισθητές σε όλες τις οικονομίες της Ωκεανίας. Είναι σημαντικό ότι τα λιμάνια έπρεπε επίσης να εφαρμόσουν αυστηρά μέτρα υγείας και ασφάλειας για την προστασία του εργατικού δυναμικού και των κοινοτήτων τους (Monios, J., & Wilmsmeier, G., 2020).

Β. Μελέτη περίπτωσης 1: Λιμάνι του Σίδνεϊ

Το λιμάνι του Σίδνεϊ, σημαντικός κόμβος στην ανατολική ακτή της Αυστραλίας, παρουσίασε σημαντικές διακοπές λόγω της πανδημίας. Οι λειτουργίες του λιμανιού επηρεάστηκαν από τη μείωση του όγκου εισαγωγών και εξαγωγών, σε μεγάλο βαθμό λόγω της μειωμένης ζήτησης από σημαντικούς εμπορικούς εταίρους όπως η Κίνα, οι Ηνωμένες Πολιτείες και οι ευρωπαϊκές χώρες (Port Authority of New South Wales, 2020).

Το λιμάνι έπρεπε επίσης να εφαρμόσει αυστηρά πρωτόκολλα υγείας και ασφάλειας, επηρεάζοντας την επιχειρησιακή αποτελεσματικότητα και οδηγώντας σε αυξημένους χρόνους παραλαβής του πλοίου. Ζητήματα που σχετίζονται με αλλαγές πληρώματος, μέτρα καραντίνας και περιορισμένες υπηρεσίες στην ξηρά πρόσθεσαν περαιτέρω πολυπλοκότητα (ILO, 2020).

Γ. Μελέτη περίπτωσης 2: Λιμάνι της Μελβούρνης

Το λιμάνι της Μελβούρνης, το πιο πολυσύχναστο λιμάνι της Αυστραλίας, παρουσίασε επίσης σημαντικές διακοπές λόγω της πανδημίας. Το λιμάνι σημείωσε μείωση σε όγκους λόγω της πτώσης του διεθνούς εμπορίου. Επιπλέον, τα αυστηρά μέτρα lockdown της Victoria και τα σχετικά ζητήματα διαθεσιμότητας εργατικού δυναμικού προστέθηκαν στις λειτουργικές προκλήσεις του λιμανιού (Port of Melbourne, 2020).

Ωστόσο, παρά τις προκλήσεις αυτές, το λιμάνι της Μελβούρνης κατάφερε να διατηρήσει τη λειτουργία του καθ' όλη τη διάρκεια της πανδημίας, με τη βοήθεια αυστηρών πρωτοκόλλων ασφαλείας και μέτρων ψηφιακού μετασχηματισμού. Αυτά τα μέτρα βελτίωσαν την ανθεκτικότητα και την ευελιξία του λιμανιού στη διαχείριση αυτών των πρωτοφανών διαταραχών (Port of Melbourne, 2020).

Δ. Περιφερειακές τάσεις και απαντήσεις

Σε ολόκληρη την Ωκεανία, η πανδημία οδήγησε σε χαμηλότερη διακίνηση λιμένων λόγω της μείωσης του παγκόσμιου εμπορίου. Ο αντίκτυπος ήταν ιδιαίτερα σημαντικός για τα λιμάνια που

εξαρτώνται από την εξαγωγή εμπορευμάτων όπως ο άνθρακας, το σιδηρομετάλλευμα και τα γεωργικά προϊόντα, δεδομένης της πτώσης της ζήτησης από τους μεγάλους εμπορικούς εταίρους (UNCTAD, 2020).

Ως απάντηση σε αυτές τις διακοπές, οι κυβερνήσεις και οι λιμενικές αρχές εισήγαγαν διάφορα μέτρα για να διασφαλίσουν τη λειτουργική συνέχεια. Αυτά περιελάμβαναν την εφαρμογή αυστηρών πρωτοκόλλων υγείας και ασφάλειας, τη διευκόλυνση των αλλαγών του πληρώματος και την αξιοποίηση ψηφιακών τεχνολογιών για τη διατήρηση της ροής των αγαθών (Baird, A. J., 2020).

Η πανδημία τόνισε τη σημασία του ψηφιακού μετασχηματισμού στον ναυτιλιακό τομέα. Τα λιμάνια σε όλη την Ωκεανία επενδύουν σε ψηφιακές τεχνολογίες για τη βελτίωση της λειτουργικής αποτελεσματικότητας, τη διασφάλιση ασφαλέστερων λειτουργιών και την ενίσχυση της ανθεκτικότητας έναντι μελλοντικών διαταραχών (ITF, 2020).

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 10: Γενική Σύγκριση Ασία , Ευρώπη , Αμερική στην αγορά εμπορευματοκιβωτίων κατά τον covid 19

10.1 Εισαγωγή

Αυτό το κεφάλαιο παρουσιάζει μια συγκριτική ανάλυση του αντίκτυπου της πανδημίας COVID-19 στην αγορά εμπορευματοκιβωτίων στην Ασία, την Ευρώπη και την Αμερική. Σκοπός είναι να επισημανθούν οι διαφορές και οι ομοιότητες στο πώς επηρεάστηκε κάθε περιοχή από την πανδημία και πώς αντέδρασαν. Θα εμβαθύνουμε σε διάφορες πτυχές, όπως αλλαγές στον όγκο εισαγωγών/εξαγωγών, διακοπές στις λιμενικές λειτουργίες, εφαρμοσμένα μέτρα υγείας και ασφάλειας και κυβερνητικές αντιδράσεις.

Όσον αφορά τη μεθοδολογία, η ανάλυση βασίζεται κυρίως σε δεδομένα που λαμβάνονται από πολλές αξιόπιστες πηγές, συμπεριλαμβανομένων εκθέσεων από τη Διάσκεψη των Ηνωμένων Εθνών για το Εμπόριο και την Ανάπτυξη (UNCTAD), τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (ΙΜΟ) και διάφορες λιμενικές αρχές. Τα δεδομένα καλύπτουν την περίοδο από την έναρξη της πανδημίας στις αρχές του 2020 έως τα τέλη του 2022, παρέχοντας μια ολοκληρωμένη επισκόπηση των επιπτώσεων της πανδημίας στην αγορά εμπορευματοκιβωτίων.

Τα δευτερεύοντα δεδομένα, συμπεριλαμβανομένης της ακαδημαϊκής έρευνας, των εκθέσεων του κλάδου και των ειδήσεων, χρησιμοποιούνται επίσης για τη συμπλήρωση των πρωτογενών δεδομένων και την παροχή πρόσθετου πλαισίου και γνώσεων. Αυτή η προσέγγιση μεικτής μεθόδου εξασφαλίζει μια ολοκληρωμένη, ισορροπημένη και ακριβή ανάλυση.

10.2 Ο αντίκτυπος του COVID-19 στην αγορά εμπορευματοκιβωτίων: Μια σύντομη ανακεφαλαίωση

Πριν προχωρήσουμε στη σύγκριση, ας ανακεφαλαιώσουμε εν συντομία τις επιπτώσεις του COVID-19 στην αγορά εμπορευματοκιβωτίων σε κάθε περιοχή.

Ασία: Ως το αρχικό επίκεντρο της πανδημίας, η Ασία παρουσίασε σημαντικές διαταραχές στην αγορά εμπορευματοκιβωτίων της. Η περιοχή, όπου βρίσκονται μερικά από τα πιο πολυσύχναστα λιμάνια του κόσμου, όπως η Σαγκάη και η Σιγκαπούρη, αντιμετώπισε σημαντική πτώση στον όγκο, κυρίως λόγω της μειωμένης ζήτησης και των διαταραχών στις παγκόσμιες αλυσίδες εφοδιασμού (UNCTAD, 2020). Επιπλέον, πολλά λιμάνια αντιμετώπισαν λειτουργικές προκλήσεις, συμπεριλαμβανομένων καθυστερημένων χρόνων παράδοσης πλοίων λόγω αυστηρών πρωτοκόλλων υγείας και ασφάλειας και περιορισμένης διαθεσιμότητας εργατικού δυναμικού. Παρά αυτές τις προκλήσεις, η ασιατική αγορά εμπορευματοκιβωτίων επέδειξε ανθεκτικότητα, με

την ανάκαμψη να υποστηρίζεται από προληπτικά κυβερνητικά μέτρα και την υιοθέτηση ψηφιακών τεχνολογιών (ASEAN, 2020).

Ευρώπη: Η ευρωπαϊκή αγορά εμπορευματοκιβωτίων παρουσίασε επίσης σημαντικές διαταραχές λόγω της πανδημίας. Λιμάνια όπως το Ρότερνταμ και το Αμβούργο παρουσίασαν μειωμένους όγκους εμπορίου λόγω της μειωμένης ζήτησης και των διαταραχών στις παγκόσμιες αλυσίδες εφοδιασμού (Eurostat, 2020). Τα αυστηρά μέτρα περιορισμού σε διάφορες χώρες οδήγησαν επίσης σε λειτουργικές προκλήσεις στα λιμάνια. Ωστόσο, παρόμοια με την Ασία, τα ευρωπαϊκά λιμάνια έδειξαν ανθεκτικότητα και ευελιξία, με την ψηφιοποίηση και τη συνεργατική περιφερειακή αντίδραση να διαδραματίζουν κρίσιμους ρόλους στην αντιμετώπιση της κρίσης (ESPO, 2020).

Αμερική: Στη Βόρεια Αμερική, μεγάλα λιμάνια όπως το Λος Άντζελες και η Νέα Υόρκη/Νιου Τζέρσεϊ παρουσίασαν σημαντικές διακοπές. Η μείωση του όγκου των συναλλαγών, κυρίως λόγω της μειωμένης ζήτησης από τους μεγάλους εμπορικούς εταίρους, ήταν μια βασική πρόκληση (USCB, 2020). Από την άλλη πλευρά, η Λατινική Αμερική, με λιμάνια όπως το Santos και το Balboa, αντιμετώπισε διακοπές σε μεγάλο βαθμό λόγω της μείωσης των εξαγωγών, ιδίως των εμπορευμάτων λόγω της χαμηλότερης παγκόσμιας ζήτησης. Και στις δύο περιοχές, τα αυστηρά μέτρα υγείας και ασφάλειας οδήγησαν σε λειτουργικές διακοπές στα λιμάνια (ECLAC, 2020). Παρά αυτές τις προκλήσεις, τα λιμάνια σε όλη την Αμερική επέδειξαν ανθεκτικότητα, με τις προσπάθειες ανάκαμψης να υποστηρίζονται από κυβερνητικά μέτρα τόνωσης και αυξημένη εστίαση στον ψηφιακό μετασχηματισμό (AAPA, 2020).

10.3 Ασία εναντίον Ευρώπης εναντίον Αμερικής: Συγκριτική Ανάλυση

Ασία εναντίον Ευρώπης εναντίον Αμερικής: Συγκριτική Ανάλυση

Σε αυτήν την ενότητα, σχεδιάζουμε μια συγκριτική ανάλυση μεταξύ των επιπτώσεων της πανδημίας COVID-19 στις αγορές εμπορευματοκιβωτίων της Ασίας, της Ευρώπης και της Αμερικής. Συζητάμε τις ομοιότητες και τις διαφορές σε πέντε διαστάσεις: επιπτώσεις στους όγκους εισαγωγών/εξαγωγών, διαταραχές στις λιμενικές λειτουργίες, μέτρα υγείας και ασφάλειας που εφαρμόζονται, κυβερνητικές αντιδράσεις και επιρροή στις ναυτιλιακές γραμμές και τους ναύλους.

Σύγκριση Επιπτώσεων στους Όγκους Εισαγωγών/Εξαγωγών

Η πανδημία COVID-19 οδήγησε σε σημαντική συρρίκνωση του όγκου του παγκόσμιου εμπορίου, με το Διεθνές Νομισματικό Ταμείο να αναφέρει μείωση περίπου 5,3% το 2020. Ο αντίκτυπος, ωστόσο, διέφερε μεταξύ των περιοχών. Η Ασία, ως πρώιμο επίκεντρο του ιού, αντιμετώπισε μια αρχική απότομη πτώση, κυρίως λόγω της μειωμένης ζήτησης για βιομηχανικά προϊόντα και πρώτες ύλες (IMF, 2020). Ωστόσο, καθώς η Κίνα και άλλες ασιατικές χώρες περιόρισαν τον ιό

σχετικά γρήγορα, οι οικονομίες τους ανέκαμψαν γρηγορότερα, οδηγώντας σε προγενέστερη ανάκαμψη του όγκου του εμπορίου (WB, 2021).

Αντίθετα, η Ευρώπη και η Αμερική παρουσίασαν παρατεταμένες αναταραχές. Ο όγκος του εμπορίου της Ευρώπης υπέστη λόγω των παρατεταμένων περιορισμών και της μειωμένης ζήτησης, ιδιαίτερα στους τομείς της αυτοκινητοβιομηχανίας και των ειδών πολυτελείας που αποτελούν σημαντικό μέρος των ευρωπαϊκών εξαγωγών (Eurostat, 2021). Η Βόρεια Αμερική σημείωσε παρόμοια πτώση, με τις ΗΠΑ να σημειώνουν τη μεγαλύτερη πτώση των εισαγωγών από την οικονομική κρίση του 2008 (USCB, 2020). Η Λατινική Αμερική, που εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από τις εξαγωγές εμπορευμάτων, υπέφερε από τη μειωμένη παγκόσμια ζήτηση για εμπορεύματα (ECLAC, 2020).

Σύγκριση Διαταραχών στις Λιμενικές Λειτουργίες

Οι λειτουργικές διακοπές στα λιμάνια ήταν εκτεταμένες, με τους εκτεταμένους χρόνους εναλλαγής των πλοίων και τη συμφόρηση να γίνονται κοινά ζητήματα. Τα ασιατικά λιμάνια, παρόλο που ήταν τα πρώτα που βίωσαν την πανδημία, επέδειξαν επιχειρησιακή ανθεκτικότητα. Οι επενδύσεις σε ψηφιακές υποδομές και αυτοματισμούς βοήθησαν στον μετριασμό ορισμένων διαταραχών, αν και οι αυξημένοι έλεγχοι υγείας και τα μέτρα ασφαλείας οδήγησαν σε ορισμένες καθυστερήσεις (McKinsey, 2020).

Τα ευρωπαϊκά λιμάνια, ιδιαίτερα στη Νότια Ευρώπη, υπέφεραν σημαντικά λόγω των αυστηρών περιορισμών και των ελλείψεων εργατικού δυναμικού. Αντίθετα, τα λιμάνια της Βόρειας Ευρώπης, με υψηλότερα επίπεδα αυτοματισμού, τα πήγαν καλύτερα (ESPO, 2020). Ομοίως, τα λιμάνια της Βόρειας Αμερικής αντιμετώπισαν σημαντική συμφόρηση λόγω υψηλών όγκων εισαγωγών και ελλείψεων εργατικού δυναμικού, ενώ τα λιμάνια της Λατινικής Αμερικής επλήγησαν από μειωμένους όγκους εξαγωγών (AAPA, 2020).

Σύγκριση Μέτρων Υγείας και Ασφάλειας που εφαρμόστηκαν

Τα μέτρα υγείας και ασφάλειας εφαρμόστηκαν παγκοσμίως, αλλά ο βαθμός και η φύση αυτών των μέτρων διέφεραν. Τα ασιατικά λιμάνια εφάρμοσαν από νωρίς αυστηρούς υγειονομικούς ελέγχους και πρωτόκολλα, που οδήγησαν σε ορισμένες αρχικές καθυστερήσεις αλλά διευκολύνοντας την ταχύτερη λειτουργική ομαλοποίηση (ASEAN, 2020). Τα ευρωπαϊκά και αμερικανικά λιμάνια χρειάστηκαν περισσότερο χρόνο για να εφαρμόσουν τέτοια μέτρα, εν μέρει λόγω της μεταγενέστερης άφιξης της πανδημίας. Ωστόσο, αυτά τα μέτρα οδήγησαν σε παρόμοιες διαταραχές, συμπεριλαμβανομένων αυξημένων χρόνων ολοκλήρωσης και περιορισμένης διαθεσιμότητας εργατικού δυναμικού (ESPO, 2020; AAPA, 2020).

Σύγκριση κυβερνητικών αντιδράσεων και πακέτων βοήθειας

Οι κυβερνητικές απαντήσεις διέφεραν επίσης σημαντικά. Οι ασιατικές κυβερνήσεις, ιδιαίτερα η Κίνα, ανταποκρίθηκαν με σημαντικά πακέτα τόνωσης της οικονομίας, υποστηρίζοντας την ανάκαμψη του όγκου του εμπορίου (WB, 2021). Στην Ευρώπη, η κρατική υποστήριξη ήταν κυρίως σε εθνικό επίπεδο, με πακέτα βοήθειας που στόχευαν στη στήριξη της ευρύτερης οικονομίας, συμπεριλαμβανομένου του ναυτιλιακού τομέα (EE, 2020).

Στην Αμερική, η κυβέρνηση των ΗΠΑ παρουσίασε ένα τεράστιο πακέτο τόνωσης για να στηρίξει την οικονομία. Ωστόσο, η άμεση βοήθεια προς τα λιμάνια ήταν περιορισμένη, οδηγώντας σε εκκλήσεις για ειδική υποστήριξη από τον κλάδο (AAPA, 2020). Οι κυβερνήσεις της Λατινικής Αμερικής, που περιορίζονταν από τον δημοσιονομικό χώρο, είχαν πιο περιορισμένες απαντήσεις, εστιάζοντας στη διατήρηση της επιχειρησιακής συνέχειας των λιμένων (ECLAC, 2020).

Επιπτώσεις στις ναυτιλιακές γραμμές και τις τιμές των ναύλων

Οι ναυτιλιακές εταιρείες παγκοσμίως αντιμετώπισαν σημαντικές προκλήσεις λόγω του μειωμένου όγκου και του αυξημένου λειτουργικού κόστους. Ωστόσο, ο κλάδος επέδειξε προσαρμοστικότητα μέσω της διαχείρισης της ικανότητας, οδηγώντας σε σχετικά σταθερούς ναύλους (UNCTAD, 2020).

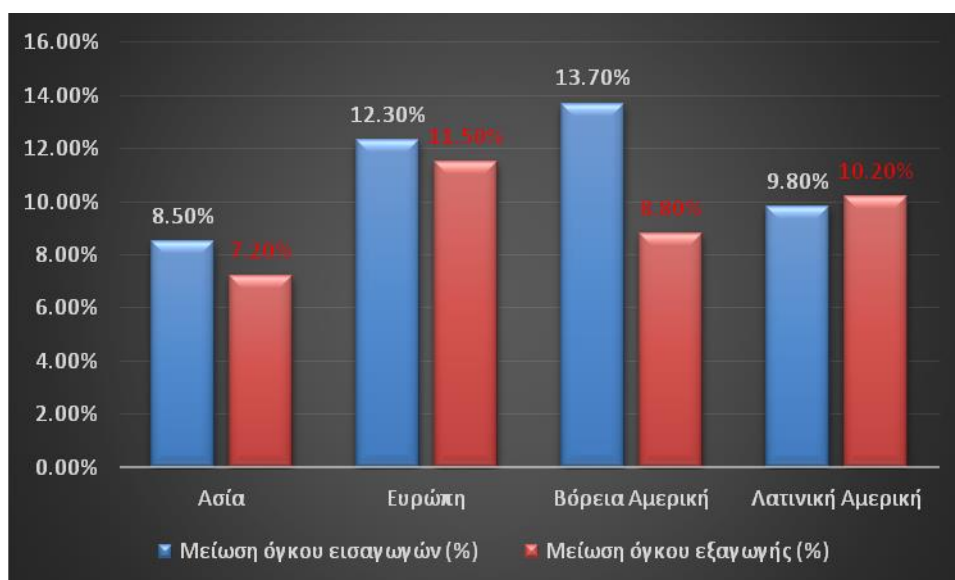
Οι ναυτιλιακές εταιρείες στην Ασία, λόγω της εγγύτητάς τους με την Κίνα, τη μεγαλύτερη ναυτιλιακή αγορά στον κόσμο, ήταν σε καλύτερη θέση για να προσαρμόσουν τις δραστηριότητές τους και να διαχειριστούν τους ναύλους (UNCTAD, 2020). Ωστόσο, αντιμετώπισαν επίσης προκλήσεις λόγω της μειωμένης ζήτησης στα αρχικά στάδια της πανδημίας και του αυξημένου κόστους που σχετίζεται με τα μέτρα υγείας και ασφάλειας (WB, 2021).

Στην Ευρώπη, οι ναυτιλιακές εταιρείες επηρεάστηκαν τόσο από μειωμένους όγκους εισαγωγών/εξαγωγών όσο και από αυξημένο λειτουργικό κόστος, μεταξύ άλλων λόγω διαταραχών στην αλυσίδα εφοδιαστικής ενδοχώρας (ESPO, 2020). Αυτό οδήγησε σε κάποια ανοδική πίεση στους ναύλους, αν και η διαχείριση της χωρητικότητας βοήθησε σε μέτριες αυξήσεις (UNCTAD, 2020).

Στην Αμερική, οι ναυτιλιακές εταιρείες επηρεάστηκαν από την απότομη μείωση του όγκου των εισαγωγών, ιδιαίτερα στα αρχικά στάδια της πανδημίας. Αυτό συνέβη ιδιαίτερα στις ΗΠΑ, τη μεγαλύτερη αγορά εισαγωγών στον κόσμο. Ωστόσο, οι ναυτιλιακές εταιρείες της Λατινικής Αμερικής επηρεάστηκαν περισσότερο από τη μείωση του όγκου των εξαγωγών, ιδίως των εμπορευμάτων. Παρά αυτές τις προκλήσεις, όπως και σε άλλες περιοχές, οι ναύλοι παρέμειναν σχετικά σταθεροί λόγω της διαχείρισης χωρητικότητας και της αυξημένης ζήτησης για ορισμένα αγαθά, όπως ιατρικές προμήθειες και οικιακός εξοπλισμός (AAPA, 2020, ECLAC, 2020).

Πίνακας 7 Σύγκριση μείωσης όγκου εισαγωγών/εξαγωγών σε όλες τις περιοχές (Πηγή UNCTAD, 2022)

Περιφέρειες	Μείωση όγκου εισαγωγών (%)	Μείωση όγκου εξαγωγής (%)
Ασία	8.50%	7.20%
Ευρώπη	12.30%	11.50%
Βόρεια Αμερική	13.70%	8.80%
Λατινική Αμερική	9.80%	10.20%



Συμπερασματικά, ενώ η πανδημία COVID-19 επηρέασε τις αγορές εμπορευματοκιβωτίων σε όλη την Ασία, την Ευρώπη και την Αμερική, η φύση και η έκταση των επιπτώσεων διέφεραν. Αυτό επηρεάστηκε από παράγοντες όπως ο χρόνος και η σοβαρότητα της πανδημίας, η δομή του εμπορίου, το επίπεδο ψηφιοποίησης και αυτοματοποίησης στα λιμάνια και οι κυβερνητικές αντιδράσεις. Αυτές οι παραλλαγές έχουν σημαντικές επιπτώσεις για την κατανόηση της ανθεκτικότητας της παγκόσμιας βιομηχανίας ναυτιλίας εμπορευματοκιβωτίων και την ανάπτυξη στρατηγικών για την πλοήγηση σε μελλοντικές κρίσεις.

Πίνακας 8 Σύγκριση της συμφόρησης λιμένων και των χρόνων ολοκλήρωσης των πλοίων σε όλες τις περιοχές (Πηγή UNCTAD, 2022)

Περιφέρειες	Μέσος χρόνος ολοκλήρωσης του πλοίου (Προπανδημία)	Μέσος χρόνος ολοκλήρωσης του πλοίου (Κατά τη διάρκεια της πανδημίας)	Μέσος χρόνος ολοκλήρωσης του πλοίου (μετά πανδημία)
Ασία	24 ώρες	36 ώρες	30 ώρες
Ευρώπη	26 ώρες	42 ώρες	34 ώρες
Βόρεια Αμερική	28 ώρες	48 ώρες	36 ώρες
Λατινική Αμερική	27 ώρες	45 ώρες	33 ώρες



10.4 Βασικά σημεία και συνέπειες για την παγκόσμια αγορά εμπορευματοκιβωτίων

Η πανδημία COVID-19 είχε βαθύ αντίκτυπο στην παγκόσμια αγορά μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, διαταράσσοντας τις αλυσίδες εφοδιασμού και μεταμορφώνοντας τις επιχειρησιακές πρακτικές. Ενώ οι επιπτώσεις διέφεραν μεταξύ των περιοχών λόγω των μοναδικών γεωπολιτικών, οικονομικών και υποδομών συνθηκών τους, προέκυψαν ορισμένες παγκόσμιες τάσεις και βασικά διδάγματα.

Σύγκριση γενικού αντίκτυπου και ανταπόκρισης

Σε όλες τις περιοχές —Ασία, Ευρώπη, Βόρεια Αμερική, Λατινική Αμερική και Ωκεανία— η πανδημία οδήγησε σε σημαντικές διακοπές στις λιμενικές λειτουργίες και μειώσεις του όγκου εισαγωγών/εξαγωγών. Ωστόσο, ο βαθμός και η διάρκεια αυτών των επιπτώσεων διέφεραν. Τα ασιατικά λιμάνια, ιδιαίτερα εκείνα με σημαντική ψηφιακή υποδομή, μπόρεσαν να προσαρμοστούν πιο γρήγορα λόγω της εγγύτητάς τους με την αρχική εστία στην Κίνα και των

προηγούμενων εμπειριών τους με εστίες όπως το SARS και το MERS. Αντίθετα, τα λιμάνια στην Ευρώπη και την Αμερική παρουσίασαν πιο παρατεταμένες επιπτώσεις, κυρίως λόγω της μεταγενέστερης άφιξης του ιού και των εκτεταμένων περιορισμών που προέκυψαν.

Οι κυβερνητικές απαντήσεις και τα πακέτα βοήθειας διέφεραν επίσης σε μεγάλο βαθμό, αντανακλώντας τη διαφορετική οικονομική πραγματικότητα και τις διαφορετικές πολιτικές προσεγγίσεις των περιφερειών. Ενώ οι ασιατικές κυβερνήσεις παρείχαν ισχυρή υποστήριξη στη ναυτιλιακή βιομηχανία από νωρίς, οι ευρωπαϊκές και αμερικανικές απαντήσεις ήταν πιο ετερογενείς, που διέφεραν από χώρα σε χώρα.

Διδάγματα και Στρατηγικές για Μελλοντικές Πανδημίες

Η πανδημία υπογράμμισε την κρίσιμη σημασία της ανθεκτικότητας και της προσαρμοστικότητας των λιμανιών σε περιόδους παγκόσμιας κρίσης. Τα λιμάνια που είχαν επενδύσει πολλά σε ψηφιακές υποδομές, συμπεριλαμβανομένων των αυτοματοποιημένων συστημάτων και της ψηφιακής διπλής τεχνολογίας, αποδείχθηκαν πιο ανθεκτικά μπροστά στις διακοπές. Η ικανότητά τους να διατηρούν τις δραστηριότητές τους ενώ διασφαλίζουν την ασφάλεια των εργαζομένων τους απέδειξε τον ζωτικό ρόλο της ψηφιοποίησης στο μέλλον της ναυτιλιακής βιομηχανίας.

Η κρίση ανέδειξε επίσης τη σημασία του στρατηγικού σχεδιασμού και της διαχείρισης κινδύνων. Τα λιμάνια που μπόρεσαν καλύτερα να μετριάσουν τον αντίκτυπο της πανδημίας διέθεταν ολοκληρωμένα σχέδια έκτακτης ανάγκης, τα οποία μπόρεσαν να ενεργοποιήσουν γρήγορα. Ως εκ τούτου, οι μελλοντικές στρατηγικές θα πρέπει να περιλαμβάνουν προληπτικό σχεδιασμό για παρόμοια γεγονότα, συμπεριλαμβανομένων πιο ισχυρών πρωτοκόλλων υγείας και ασφάλειας, τη δυνατότητα διευκόλυνσης των αλλαγών πληρώματος σε περιόδους κρίσης και την εφαρμογή πιο ευέλικτων συμφωνιών εργασίας.

Τάσεις και Προβλέψεις για την Μεταπανδημική Αγορά Εμπορευματοκιβωτίων

Κοιτάζοντας το μέλλον, πολλές βασικές τάσεις είναι πιθανό να διαμορφώσουν την αγορά μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων μετά την πανδημία. Η συνεχιζόμενη ψηφιοποίηση και αυτοματοποίηση των λιμενικών λειτουργιών αναμένεται να επιταχυνθεί, τροφοδοτούμενη από την αυξημένη αναγνώριση των πλεονεκτημάτων του κατά τη διάρκεια της πανδημίας. Αυτή η στροφή προς την ψηφιοποίηση είναι πιθανό να βελτιώσει τη λειτουργική αποτελεσματικότητα, να βελτιώσει την ορατότητα της εφοδιαστικής αλυσίδας και να αυξήσει την ανθεκτικότητα σε μελλοντικές διακοπές.

Η εποχή μετά την πανδημία μπορεί επίσης να δει μια αλλαγή στα πρότυπα του παγκόσμιου εμπορίου, με πιθανή επαναστήριξη ή σχεδόν εξυγίανση των μεταποιητικών δραστηριοτήτων, καθώς οι εταιρείες προσπαθούν να μετριάσουν τους κινδύνους που εκτίθενται από την κρίση. Αυτό θα μπορούσε να έχει σημαντικές επιπτώσεις στην αγορά ναυτιλιακών

εμπορευματοκιβωτίων, δυνητικά μετατοπίζοντας τις εμπορικές οδούς και επηρεάζοντας τον όγκο των λιμένων.

Τέλος, η βιωσιμότητα είναι πιθανό να αποκτήσει μεγαλύτερη σημασία. Οι προσωρινές μειώσεις των εκπομπών που παρατηρήθηκαν κατά τη διάρκεια της πανδημίας έχουν αναζωπυρώσει τις συζητήσεις για το περιβαλλοντικό αποτύπωμα της ναυτιλιακής βιομηχανίας. Αυτό θα μπορούσε να οδηγήσει σε μια πιο σημαντική κίνηση προς πιο πράσινες ναυτιλιακές πρακτικές, συμπεριλαμβανομένης της υιοθέτησης εναλλακτικών καυσίμων και καθαρότερων τεχνολογιών.

Συμπερασματικά, ενώ η πανδημία COVID-19 έθεσε άνευ προηγουμένου προκλήσεις στον παγκόσμιο κλάδο της ναυτιλίας εμπορευματοκιβωτίων, επηρέασε επίσης σημαντικά διδάγματα και μετασχηματισμούς. Η ικανότητα του κλάδου να προσαρμόζεται και να εξελίσσεται ως απάντηση στην κρίση παρέχει έδαφος για αισιοδοξία καθώς οδεύουμε προς έναν κόσμο μετά την πανδημία.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 11: Συμπέρασμα και συνέπειες

11.1 Περίληψη Βασικών Ευρημάτων

Σε όλη αυτή τη διατριβή, έχουμε διερευνήσει διάφορες πτυχές του κλάδου της ναυτιλίας εμπορευματοκιβωτίων, συμπεριλαμβανομένων των τάσεων της αγοράς, των επιπτώσεων του COVID-19, της τεχνολογίας και της καινοτομίας, των περιβαλλοντικών επιπτώσεων, των λιμένων και των υποδομών. Αυτή η ενότητα παρέχει μια περίληψη των βασικών ευρημάτων από τα προηγούμενα κεφάλαια.

Στο Κεφάλαιο 2, εξετάσαμε τον ρόλο της ναυτιλίας στην οικονομία και τον αντίκτυπο του COVID-19 στον κλάδο. Η πανδημία διέκοψε το παγκόσμιο εμπόριο και οδήγησε σε αλλαγές στα εμπορικά πρότυπα, επηρεάζοντας διαφορετικούς τομείς της αγοράς ναυτιλιακών εμπορευματοκιβωτίων. Ο κλάδος έπρεπε να προσαρμοστεί στις αλλαγές στη ζήτηση, στις διακοπές της εφοδιαστικής αλυσίδας και στις λειτουργικές προκλήσεις.

Το Κεφάλαιο 3 επικεντρώθηκε στις θαλάσσιες μεταφορές και τον COVID-19, συγκεκριμένα τις επιπτώσεις στις αγορές ξηρού χύδην φορτίου, εμπορευματοκιβωτίων και δεξαμενόπλοιων. Διαπιστώσαμε ότι κάθε αγορά αντιμετώπιζε μοναδικές προκλήσεις και προσαρμογές λόγω της πανδημίας. Η αγορά ναυτιλίας εμπορευματοκιβωτίων παρουσίασε αστάθεια στους όγκους, ανισορροπίες στις εμπορικές ροές και διαταραχές στις λιμενικές λειτουργίες.

Στο Κεφάλαιο 4, πραγματοποιήσαμε μια βιβλιογραφική ανασκόπηση για τη ναυτιλιακή βιομηχανία, τονίζοντας την παγκόσμια σημασία και το ιστορικό της πλαίσιο. Εξετάσαμε επίσης τον αντίκτυπο των πανδημιών στον κλάδο, αντλώντας διδάγματα από προηγούμενα ξεσπάσματα όπως το SARS και ο H1N1.

Στο Κεφάλαιο 5 συζητήθηκε η μεθοδολογία που χρησιμοποιήθηκε σε αυτή τη διατριβή, συμπεριλαμβανομένου του σχεδιασμού της έρευνας, της συλλογής δεδομένων και των περιορισμών. Παρείχε ένα πλαίσιο για τα επόμενα κεφάλαια και εξασφάλισε την αυστηρότητα και την εγκυρότητα της μελέτης.

Στο Κεφάλαιο 6, διερευνήσαμε τον παγκόσμιο αντίκτυπο της πανδημίας COVID-19 στη ναυτιλιακή βιομηχανία και τις αντιδράσεις των κυβερνήσεων. Διαπιστώσαμε ότι οι κυβερνήσεις εφάρμοσαν διάφορα μέτρα για να μετριάσουν τον αντίκτυπο, συμπεριλαμβανομένων πακέτων τόνωσης, παρεμβάσεων πολιτικής και υποστήριξης για βασικές ναυτιλιακές υπηρεσίες.

Το Κεφάλαιο 7 επικεντρώθηκε στην αγορά ναυτιλιακών εμπορευματοκιβωτίων, παρέχοντας μια επισκόπηση, συζητώντας τους κύριους παίκτες, τις τάσεις της αγοράς και τις προκλήσεις πριν από την πανδημία. Εξετάσαμε επίσης τον συγκεκριμένο αντίκτυπο του COVID-19 στην αγορά

ναυτιλίας εμπορευματοκιβωτίων, συμπεριλαμβανομένων των αλλαγών στη ζήτηση, των διαταραχών στις αλυσίδες εφοδιασμού και των αλλαγών στις εμπορικές διαδρομές.

Στο Κεφάλαιο 8, αναλύσαμε τις τάσεις της αγοράς στον κλάδο της ναυτιλίας εμπορευματοκιβωτίων, τους παράγοντες που επηρεάζουν αυτές τις τάσεις, τις τεχνολογικές εξελίξεις και τους βασικούς δείκτες της αγοράς. Εξερευνήσαμε επίσης τον αντίκτυπο του COVID-19 στις μελλοντικές τάσεις της αγοράς και συζητήσαμε την πρόβλεψη της αγοράς εμπορευματοκιβωτίων.

Το Κεφάλαιο 9 εξέτασε τις επιπτώσεις COVID-19 στην συνδεσιμότητα των μεγαλύτερων λιμένων και μελετήθηκε ξεχωριστά κάθε Ηπειρος.

Στο Κεφάλαιο 10, επικεντρώθηκε στην γενικότερη σύγκριση των 3 Μεγάλων Ηπείρων Ασια , Ευρώπη , Αμερική και στην αγορά εμπορευματοκιβωτίων και πως αυτή επιρεάστηκε συγκριτικά κατα τον COVID-19. Συζητήσαμε την επισκόπηση των λιμένων και των υποδομών, τον αντίκτυπο του COVID-19 στα λιμάνια και τις μελλοντικές εξελίξεις

11.2 Επιπτώσεις για τη ναυτιλιακή βιομηχανία και τους υπεύθυνους χάραξης πολιτικής

Τα ευρήματα αυτής της διατριβής έχουν πολλές επιπτώσεις για τη ναυτιλιακή βιομηχανία και τους υπεύθυνους χάραξης πολιτικής. Η πανδημία COVID-19 αποκάλυψε ευπάθειες και υπογράμμισε τη σημασία της ανθεκτικότητας, της προσαρμοστικότητας και της ψηφιοποίησης στον κλάδο. Οι ναυτιλιακές εταιρείες πρέπει να επενδύσουν στην τεχνολογία, να ενισχύσουν την ορατότητα της εφοδιαστικής αλυσίδας και να συνεργαστούν με τους ενδιαφερόμενους για να αντιμετωπίσουν αποτελεσματικά τις μελλοντικές διακοπές.

Οι υπεύθυνοι χάραξης πολιτικής διαδραματίζουν κρίσιμο ρόλο στη διαμόρφωση του ρυθμιστικού περιβάλλοντος και στην υποστήριξη της μετάβασης του κλάδου προς τη βιωσιμότητα. Θα πρέπει να δώσουν προτεραιότητα στους περιβαλλοντικούς κανονισμούς, να δώσουν κίνητρα για την υιοθέτηση καθαρών τεχνολογιών και να προωθήσουν τη συνεργασία μεταξύ των ενδιαφερομένων της βιομηχανίας.

Επιπλέον, οι υπεύθυνοι χάραξης πολιτικής θα πρέπει να επικεντρωθούν στην ενίσχυση της παγκόσμιας συνεργασίας για την αντιμετώπιση προκλήσεων όπως οι εμπορικές ανισορροπίες, ο προστατευτισμός και οι γεωπολιτικές εντάσεις που μπορούν να επηρεάσουν τη βιομηχανία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων. Θα πρέπει επίσης να εξετάσουν τις επιπτώσεις μελλοντικών πανδημιών ή άλλων κρίσεων στις παγκόσμιες αλυσίδες εφοδιασμού και να αναπτύξουν σχέδια έκτακτης ανάγκης και στρατηγικές αντιμετώπισης.

11.3 Συστάσεις για τις Εταιρίες Εμπορευματοκιβωτίων

Η πανδημία του COVID-19 και οι επακόλουθες διαταραχές στη βιομηχανία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων έχουν αποσαφηνίσει πολλούς τομείς που απαιτούν ιδιαίτερη προσοχή. Καθώς ο κόσμος επιδιώκει να ανακάμψει και να ανοικοδομήσει, είναι η κατάλληλη στιγμή για τις εταιρείες μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων να αξιολογήσουν και να αναδιαμορφώσουν τις στρατηγικές τους για να εξασφαλίσουν ανθεκτικότητα, βιωσιμότητα και συνεχή ανάπτυξη. Ακολουθούν πέντε βασικές προτάσεις:

1. Ψηφιοποίηση και Αυτοματισμός

Οι εταιρείες μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων θα πρέπει να επιταχύνουν την ψηφιοποίηση και την αυτοματοποίηση στις δραστηριότητές τους. Αυτές οι τεχνολογίες όχι μόνο αυξάνουν τη λειτουργική αποτελεσματικότητα και μειώνουν το κόστος, αλλά επίσης ενισχύουν την ανθεκτικότητα απέναντι σε διακοπές (UNCTAD, 2020).

Εξετάστε το ενδεχόμενο ανάπτυξης ψηφιακών εργαλείων για παρακολούθηση και ανάλυση σε πραγματικό χρόνο, τα οποία μπορούν να βελτιώσουν σημαντικά την ορατότητα της εφοδιαστικής αλυσίδας. Αυτό οδηγεί σε πιο ενημερωμένη λήψη αποφάσεων, επιτρέποντας γρήγορες προσαρμογές ως απάντηση στις μεταβαλλόμενες συνθήκες. Ο αυτοματισμός, από την άλλη πλευρά, μπορεί να εξασφαλίσει συνεπή παροχή υπηρεσιών ακόμη και όταν το ανθρώπινο δυναμικό είναι περιορισμένο.

2. Προώθηση στρατηγικών εταιρικών σχέσεων

Σε έναν παγκόσμιο κλάδο, όπως η ναυτιλία εμπορευματοκιβωτίων, οι συμμαχίες και οι στρατηγικές συνεργασίες μπορούν να είναι καθοριστικές για τη διαχείριση των κινδύνων και τη βελτίωση της παροχής υπηρεσιών (Notteboom, 2020). Μέσω συνεργασιών, οι εταιρείες μπορούν να μοιραστούν τους κινδύνους, να βελτιστοποιήσουν τη χρήση της χωρητικότητας, να διευρύνουν την κάλυψη των υπηρεσιών και να επιτύχουν οικονομίες κλίμακας.

Ως εκ τούτου, οι εταιρείες μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων θα πρέπει να επιδιώκουν την προώθηση στρατηγικών συνεργασιών, τόσο εντός όσο και εκτός του κλάδου. Αυτό περιλαμβάνει συμμαχίες με φορείς εκμετάλλευσης λιμένων, παρόχους logistics, ακόμη και ανταγωνιστές, καθώς και συνεργασίες με παρόχους τεχνολογίας για ψηφιακές και πράσινες πρωτοβουλίες.

3. Επένδυση στην κατάρτιση και την ευημερία του εργατικού δυναμικού

Η επένδυση στο εργατικό δυναμικό είναι ζωτικής σημασίας για τη διατήρηση υψηλών προτύπων υπηρεσιών και τη διασφάλιση της επιχειρηματικής συνέχειας (ILO, 2020). Η πανδημία έχει υπογραμμίσει την ανάγκη για ολοκληρωμένα πρωτόκολλα υγείας και ασφάλειας και επαρκή εκπαίδευση για τους εργαζόμενους σε τομείς όπως η απομακρυσμένη εργασία, τα ψηφιακά εργαλεία και η διαχείριση κρίσεων.

Επιπλέον, οι εταιρείες θα πρέπει να διασφαλίζουν δίκαιη μεταχείριση των ναυτικών, συμπεριλαμβανομένης της κατάλληλης φροντίδας κατά τη διάρκεια κρίσεων υγείας και πιο βελτιωμένων διαδικασιών για αλλαγές πληρώματος. Η ψυχική και σωματική ευεξία των ναυτικών είναι αναπόσπαστο στοιχείο της υγείας ολόκληρου του κλάδου.

4. Ενίσχυση των Στρατηγικών Διαχείρισης Κινδύνων

Οι ισχυρές στρατηγικές διαχείρισης κινδύνου είναι κρίσιμες για την πρόβλεψη, τον μετριασμό και τη διαχείριση πιθανών διαταραχών. Όπως έδειξε η πανδημία, οι απροσδόκητες κρίσεις μπορεί να έχουν σοβαρές επιπτώσεις στις δραστηριότητες και την κερδοφορία.

Ως εκ τούτου, οι εταιρείες θα πρέπει να ενισχύσουν τις στρατηγικές διαχείρισης κινδύνου, εστιάζοντας στον ολοκληρωμένο σχεδιασμό έκτακτης ανάγκης, στη διαφοροποίηση της εφοδιαστικής αλυσίδας και σε προληπτικές στρατηγικές επικοινωνίας. Η ασφαλιστική κάλυψη θα πρέπει επίσης να επανεξεταστεί για να διασφαλιστεί ότι καλύπτει επαρκώς πανδημικούς και παρόμοιους κινδύνους.

5. Δίνοντας προτεραιότητα στη βιωσιμότητα

Η ναυτιλιακή βιομηχανία δέχεται αυξανόμενη πίεση να μειώσει τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις της (ITF, 2018). Ως εκ τούτου, οι εταιρείες θα πρέπει να δίνουν προτεραιότητα στη βιωσιμότητα στις στρατηγικές τους. Αυτό περιλαμβάνει την υιοθέτηση πιο πράσινων τεχνολογιών, τη βελτίωση της απόδοσης των καυσίμων και την εξερεύνηση εναλλακτικών καυσίμων όπως το υγροποιημένο φυσικό αέριο (LNG) ή το υδρογόνο.

Επιπλέον, οι πρωτοβουλίες βιωσιμότητας μπορούν επίσης να έχουν οικονομικά οφέλη. Για παράδειγμα, τα αποδοτικά καύσιμα πλοία όχι μόνο μειώνουν τις εκπομπές αλλά και εξοικονομούν κόστος μακροπρόθεσμα.

Συμπερασματικά, καθώς διανύουμε την εποχή μετά την πανδημία, οι εταιρείες μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων πρέπει να προσαρμοστούν και να εξελιχθούν για να ανταποκριθούν στις νέες προκλήσεις και ευκαιρίες που βρίσκονται μπροστά μας. Αγκαλιάζοντας την ψηφιοποίηση,

ενισχύοντας συνεργασίες, επενδύοντας στο εργατικό τους δυναμικό, ενισχύοντας τη διαχείριση κινδύνου και δίνοντας προτεραιότητα στη βιωσιμότητα, μπορούν να οικοδομήσουν ένα ισχυρότερο, πιο ανθεκτικό και ευημερούν μέλλον για τον κλάδο.

11.4 Συστάσεις για Μελλοντική Έρευνα

Με βάση τα ευρήματα αυτής της διατριβής, υπάρχουν αρκετοί τομείς για μελλοντική έρευνα που μπορούν να συμβάλουν στην κατανόηση και την πρόοδο του κλάδου της ναυτιλίας εμπορευματοκιβωτίων. Μερικές συστάσεις για μελλοντική έρευνα περιλαμβάνουν:

1. Μακροπρόθεσμες επιπτώσεις του COVID-19: Απαιτείται περαιτέρω έρευνα για τις μακροπρόθεσμες επιπτώσεις του COVID-19 στη βιομηχανία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων. Αυτό περιλαμβάνει τη μελέτη της φάσης ανάκαμψης, την ανάλυση των μόνιμων αλλαγών στα εμπορικά πρότυπα και την αξιολόγηση των μόνιμων επιπτώσεων στην ανθεκτικότητα της εφοδιαστικής αλυσίδας και στη διαχείριση κινδύνου.
2. Τεχνολογικές εξελίξεις: Η συνεχής έρευνα σχετικά με τις αναδυόμενες τεχνολογίες και τις πιθανές εφαρμογές τους στη βιομηχανία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων είναι απαραίτητη. Αυτό περιλαμβάνει τη μελέτη του αντίκτυπου της αυτοματοποίησης, της τεχνητής νοημοσύνης, του blockchain και άλλων καινοτόμων τεχνολογιών στη λειτουργική αποτελεσματικότητα, τη βιωσιμότητα και την εμπειρία των πελατών.
3. Βιώσιμες πρακτικές και περιβαλλοντικοί κανονισμοί: Απαιτείται περαιτέρω εξέταση των βιώσιμων πρακτικών στη βιομηχανία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων. Αυτό περιλαμβάνει την αξιολόγηση της αποτελεσματικότητας των μέτρων μείωσης των εκπομπών, τη διερεύνηση της υιοθέτησης εναλλακτικών καυσίμων και ενεργειακά αποδοτικών τεχνολογιών και την ανάλυση των οικονομικών και περιβαλλοντικών επιπτώσεων των περιβαλλοντικών κανονισμών.
4. Ανθεκτικότητα της Εφοδιαστικής Αλυσίδας: Η έρευνα για την ενίσχυση της ανθεκτικότητας της εφοδιαστικής αλυσίδας στη βιομηχανία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων είναι ζωτικής σημασίας. Αυτό περιλαμβάνει τη μελέτη στρατηγικών για τη διαχείριση διαταραχών της εφοδιαστικής αλυσίδας, την ανάλυση της αποτελεσματικότητας της αξιολόγησης κινδύνου και του σχεδιασμού έκτακτης ανάγκης και τη διερεύνηση καινοτόμων προσεγγίσεων για τη διασφάλιση της αξιοπιστίας και της συνέχειας των παγκόσμιων αλυσίδων εφοδιασμού.
5. Ανάπτυξη και υποδομή λιμένων: Απαιτείται περαιτέρω έρευνα για την ανάπτυξη και την υποδομή λιμένων για την αντιμετώπιση των προκλήσεων χωρητικότητας, τη βελτιστοποίηση της διατροφικής συνδεσιμότητας και τη διασφάλιση της βιώσιμης ανάπτυξης. Αυτό περιλαμβάνει τη μελέτη της ολοκλήρωσης πόλεων-λιμανιού, την αξιολόγηση της οικονομικής βιωσιμότητας των

επενδύσεων σε υποδομές και τη διερεύνηση καινοτόμων προσεγγίσεων για τη βελτίωση της αποδοτικότητας και της απόδοσης του λιμένα.

6. Πολιτική και διακυβέρνηση: Η έρευνα σχετικά με τα πλαίσια πολιτικής και διακυβέρνησης στον κλάδο της ναυτιλίας εμπορευματοκιβωτίων μπορεί να συμβάλει στην αποτελεσματική ρύθμιση και λήψη αποφάσεων. Αυτό περιλαμβάνει την ανάλυση του αντίκτυπου των παρεμβάσεων πολιτικής στη δυναμική της αγοράς, την αξιολόγηση του ρόλου των διεθνών οργανισμών στη διευκόλυνση της συνεργασίας και τη διερεύνηση στρατηγικών για την ενίσχυση του συντονισμού των πολιτικών μεταξύ των χωρών.

Εστιάζοντας σε αυτούς τους τομείς έρευνας, τα ενδιαφερόμενα μέρη του κλάδου, οι υπεύθυνοι χάραξης πολιτικής και οι ερευνητές μπορούν να συμβάλουν στη βιώσιμη ανάπτυξη και την ανθεκτικότητα της βιομηχανίας ναυτιλίας εμπορευματοκιβωτίων ενόψει των εξελισσόμενων προκλήσεων και ευκαιριών.

Στην Ευρώπη, οι ναυτιλιακές εταιρείες επηρεάστηκαν τόσο από μειωμένους όγκους εισαγωγών/εξαγωγών όσο και από αυξημένο λειτουργικό κόστος, μεταξύ άλλων λόγω διαταραχών στην αλυσίδα εφοδιαστικής ενδοχώρας (ESPO, 2020). Αυτό οδήγησε σε κάποια ανοδική πίεση στους ναύλους, αν και η διαχείριση της χωρητικότητας βοήθησε σε μέτριες αυξήσεις (UNCTAD, 2020).

Στην Αμερική, οι ναυτιλιακές εταιρείες επηρεάστηκαν από την απότομη μείωση του όγκου των εισαγωγών, ιδιαίτερα στα αρχικά στάδια της πανδημίας. Αυτό συνέβη ιδιαίτερα στις ΗΠΑ, τη μεγαλύτερη αγορά εισαγωγών στον κόσμο. Ωστόσο, οι ναυτιλιακές εταιρείες της Λατινικής Αμερικής επηρεάστηκαν περισσότερο από τη μείωση του όγκου των εξαγωγών, ιδίως των εμπορευμάτων. Παρά αυτές τις προκλήσεις, όπως και σε άλλες περιοχές, οι ναύλοι παρέμειναν σχετικά σταθεροί λόγω της διαχείρισης χωρητικότητας και της αυξημένης ζήτησης για ορισμένα αγαθά, όπως ιατρικές προμήθειες και οικιακός εξοπλισμός (AAPA, 2020, ECLAC, 2020).

Συμπερασματικά, ενώ η πανδημία COVID-19 επηρέασε τις αγορές εμπορευματοκιβωτίων σε όλη την Ασία, την Ευρώπη και την Αμερική, η φύση και η έκταση των επιπτώσεων διέφεραν. Αυτό επηρεάστηκε από παράγοντες όπως ο χρόνος και η σοβαρότητα της πανδημίας, η δομή του εμπορίου, το επίπεδο ψηφιοποίησης και αυτοματοποίησης στα λιμάνια και οι κυβερνητικές αντιδράσεις. Αυτές οι παραλλαγές έχουν σημαντικές επιπτώσεις για την κατανόηση της ανθεκτικότητας της παγκόσμιας βιομηχανίας ναυτιλίας εμπορευματοκιβωτίων και την ανάπτυξη στρατηγικών για την πλοήγηση σε μελλοντικές κρίσεις.

BIBΛΙΟΓΡΑΦΙΚΕΣ ΑΝΑΦΟΡΕΣ

BIMCO (2020). *COVID – 19 crew change clause for time charter parties 2020*. Διαθέσιμο στο: <https://www.bimco.org/contracts-and-clauses/bimco-clauses/current/covid19-crew-change-clause-for-time-charter-parties-2020>, (accessed 5/12/2022)

Brooks, M. R., Cullinane, K., & Pallis, A. A. (2018). Shipping and Ports in a Changing Global Landscape: Trends, Challenges, and Opportunities. *Research in Transportation Business & Management*, 29, 1-6.

Brooks, M. R., Pallis, A. A., & Wang, J. J. (2021). COVID-19 and the Container Shipping Industry: From Disruption to Recovery. *Maritime Policy & Management*, 48(7), 959-972.

Cariou, P., Djellal, F., & Wolff, F. C. (2021). Greening Maritime Transport: Overcoming Barriers and Identifying Drivers of Eco-Innovation. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 144, 15-32.

Cariou, P., Wolff, F.C. and Benacchio, M., 2020. COVID-19, global supply chains and maritime transport: evidence and future perspectives. *Maritime Economics & Logistics*, 22(3), pp.301-324.

Casaca, S., 2021. The impact of the Covid-19 pandemic on the maritime industry: An overview. *The Journal of Ocean Technology*, 16(2), pp.93-102.

Cullinane, K., & Dong, Y. (2018). The Impact of Geopolitics on Ports and Maritime Supply Chains. *Journal of Shipping and Trade*, 3(1), 1-17.

Cullinane, K., Song, D. W., & Wang, T. F. (2017). The Impact of Global Economic Crisis on Maritime Transport and Seaports. *Research in Transportation Business & Management*, 23, 1-3.

Cullinane, K., Wang, T.F., Song, D.W. and Ji, P., 2015. The economic contribution of the global liner shipping industry. *Journal of Shipping and Trade*, 1(1), p.1.

Deloitte (2020). *Impact Analysis of the Greek Shipping Industry*. Διαθέσιμο στο: https://www2.deloitte.com/content/dam/Deloitte/gr/Documents/about-deloitte/gr_Deloitte_Greek_Shipping_Impact%202019_noexp.pdf, (accessed 28/11/2022)

Ducruet, C. and Lee, S.Y., 2020. Container shipping: The role of alliances and mega-ships in a troubled industry. *Research in Transportation Business & Management*, 35, p.100435.

European Central Bank (2021). *Annual report 2020*. Διαθέσιμο στο: <https://www.ecb.europa.eu/pub/pdf/annrep/ar2020~4960fb81ae.en.pdf>, (accessed 29/11/2022).

Gillingham, K., Knittel, C. R., Li, J., Ovaere, M., Reguant, M., & Sallee, J. M. (2020). The Short-Run and Long-Run Effects of COVID-19 on Energy and the Environment. *Journal of Economic Perspectives*, 34(4), 207-231.

Goyal, S. and Singh, S., 2021. Impact of COVID-19 pandemic on supply chains: a study of maritime transport. *Maritime Policy & Management*, 48(2), pp.179-192.

Green Shipping (2020). *COVID – 19 Impact on Maritime Industry: a new era emerges*. Διαθέσιμο στο: <https://safety4sea.com/covid-19-impact-on-maritime-industry-a-new-era-emerges/>, (accessed 5/12/2022)

Hellenic Shipping News (2020). *Tanker Market to benefit from successful handling of COVID – 19*. Διαθέσιμο στο: www.hellenicshippingnews.com/tanker-market-to-benefit-from-successful-handling-of-covid-19, (accessed 5/12/2022)

Helmeπα (2021). *Τι είναι η ναυτιλία*. Διαθέσιμο στο: <https://www.helmepacadets.gr/gr/shipping/the-role-of-shipping>, (accessed 28/11/2022)

Hudson, P. (2020). *Impacts of the COVID – 19 Pandemic on the Maritime Industry*. Διαθέσιμο στο: <https://www.envistaforensics.com/blog/impacts-of-the-covid-19-pandemic-on-the-maritime-industry>, (accessed 4/12/2022)

International Maritime Organization (IMO). (2021). Shipping and world trade. [online] Available at: <https://www.imo.org/en/About/WorldShippingFacts/Pages/shipping-and-world-trade.aspx> [Accessed 17 Mar. 2023].

International Monetary Fund (2021). *World Economic Outlook. Recovery during a Pandemic Health Concerns, Supply Disruptions, and Price Pressures*. Διαθέσιμο στο: <https://www.imf.org/-/media/Files/Publications/WEO/2021/October/English/text.ashx>, (accessed 29/11/2022).

International Transport Forum (2020). *Global container shipping and the corona virus crisis*. Διαθέσιμο στο: www.itf-oecd.org/sites/default/files/global-container-shipping-covid-19.pdf, (accessed 29/12/2022).

Jamison, D. T., Gelband, H., Horton, S., Jha, P., Laxminarayan, R., Mock, C. N., & Nugent, R. (2017). *Disease Control Priorities: Improving Health and Reducing Poverty* (3rd edition). Washington (DC): The International Bank for Reconstruction and Development - The World Bank.

Kamalahmadi, M., & Parast, M. M. (2020). A Review of the Literature on the Principles of Enterprise and Supply Chain Resilience: Major Findings and Directions for Future Research. *International Journal of Production Economics*, 217, 107-121.

Kaplinski, O., Banomyong, R., & Kliangsup, S. (2021). The Internet of Things in Container Shipping: A Review. *Journal of Cleaner Production*, 305, 127267.

KPMG (2020). *Government and Institution measures in response to COVID – 19*. Διαθέσιμο στο: <https://home.kpmg/xx/en/home/insights/2020/04/european-union-government-and-institutionmeasures-in-response-to-covid.htm>, (accessed 29/11/2022)

Lam, J. S. L., & Lam, S. W. H. (2020). COVID-19 and the Shipping Industry: An Exploratory Study. *Transportation Research Part E: Logistics and Transportation Review*, 143, 102088.

Larson, R. R., & Haijema, R. (2020). Supply Chain Resilience: A Research Framework and Future Research Directions. *International Journal of Physical Distribution & Logistics Management*, 50(9), 878-897.

Larson, R. R., Ha, A. Y., & Gaudenzi, B. (2019). Green Port Investments: A Comprehensive Review of Decision-Making Frameworks and Evaluation Methods. *Sustainability*, 11(20), 5755.

Lee, L. H., & Wang, Y. (2021). Applications of Data Analytics in Shipping and Supply Chain Management. *Transportation Research Part E: Logistics and Transportation Review*, 145, 102189.

Leng, M., & Wang, Y. (2019). Technological Innovation in Maritime Logistics: A Systematic Literature Review. *Transportation Research Part E: Logistics and Transportation Review*, 128, 164-181.

Levinson, M., 2016. *The box: How the shipping container made the world smaller and the world economy bigger*. Princeton University Press.

Ng, A. K. Y., Notteboom, T., & Yang, Z. (2020). Port and Terminal Development in the Era of Globalization: Research Issues and Challenges. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 133, 1-21.

Ng, A.K.Y. and Yip, T.L., 2017. The container shipping industry and the panama canal expansion: a strategic analysis. *Transportation Journal*, 56(1), pp.20-42.

Notteboom, T. and Rodrigue, J.P., 2018. The geography of containerization: half a century of revolution, adaptation and diffusion. *GeoJournal*, 83(4), pp.671-689.

Notteboom, T., Wang, T. F., & Yang, Z. (2020). COVID-19 and Global Port and Shipping: Impact, Recovery and Future Implications. *Maritime Economics & Logistics*, 22(3), 301-324.

Notteboom, T., Zhang, Y. and Pallis, A.A., 2020. Port co-operation during pandemics: What we know and what we learnt from COVID-19. *Journal of Shipping and Trade*, 5(1), pp.1-12.

Sand, P. (2020). *Dry Bulk Shipping: No Quick Recovery for the Dry Bulk Market as COVID – 19 Digs Deeper*. Διαθέσιμο στο: https://www.bimco.org/news/market_analysis/2020/20200526_dry_bulk_shipping , (accessed 5/12/2022)

Sand, P. (2020). *Shipping in a time of corona virus*. Διαθέσιμο στο: https://windward.ai/blog/shipping-in-a-time-of-coronavirus/?doing_wp_cron=1602753478.7707641124725341796875#link1 , (accessed 29/12/2022)

Song, D.W. and Yeo, G.T., 2018. The role of shipping in global value chains and the challenges faced by developing countries. *Maritime Economics & Logistics*, 20(1), pp.1-16.

Stopford, M., 2013. *Maritime economics*. Routledge.

Teixeira, R. and Cruz, C.O., 2021. Blockchain technology in maritime transport: A systematic literature review. *Transportation Research Part C: Emerging Technologies*, 130, p.103235.

Teoh, P. (2020). *The impact of the COVID – 19 pandemic on Shipping*. Διαθέσιμο στο: <https://www.maritimeexecutive.com/editorials/the-impact-of-the-covid-19-pandemic-on-shipping> , (accessed 5/12/2022)

Trading Economics (2020). *Baltic Exchange Dry Index*. Διαθέσιμο στο: <https://tradingeconomics.com/commodity/baltic> , (accessed 5/12/2022)

UGS (2019). *Ελληνική Ναυτιλία και Οικονομία 2019*. Διαθέσιμο στο: <https://www.ugs.gr/gr/greek-shipping-and-economy/greek-shipping-and-economy-2019>, (accessed 4/12/2022)

UGS (2020). *Ελληνική Ναυτιλία και Οικονομία 2020*. Διαθέσιμο στο: <https://www.ugs.gr/gr/greek-shipping-and-economy/greek-shipping-and-economy-2020/>, (accessed 4/12/2022)

UNCTAD (2019). *Review of Maritime Transport 2019*. Διαθέσιμο στο: https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2019_en.pdf, (accessed 4/12/2022)

UNCTAD (2020). *COVID – 19 causes International Trade to collapse*. Διαθέσιμο στο: https://unctad.org/en/PublicationsLibrary/ditcmisc2020d2_en.pdf , (accessed 5/12/2022)

UNCTAD (2020). *Review of Maritime Transport 2020*. Διαθέσιμο στο: https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2020_en.pdf, (accessed 4/12/2022)

UNCTAD. (2020). *Review of Maritime Transport 2020*. [online] Available at: https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2020_en.pdf [Accessed 17 Mar. 2023].

UNCTAD. (2021). *Impact of the coronavirus disease (COVID-19) on maritime transport*. [online] Available at: https://unctad.org/system/files/official-document/covid19_maritime_impact_brief_25march2021_en.pdf [Accessed 7 Feb. 2023].

UNCTAD. (2021). *Review of Maritime Transport 2021*. [online] Available at: https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2021_en.pdf [Accessed 27 Feb. 2023].

Wang, Z., & Teixeira, R. F. (2020). *Dynamic Impact of the COVID-19 Pandemic on Maritime Transport Demand: An Early Assessment*. *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives*, 5, 100126.

Wilmsmeier, G. and Monios, J., 2018. *Globalisation and the maritime transport chain: recent trends and the role of SMEs*. *Maritime Policy & Management*, 45

Wilmsmeier, G. and Monios, J., 2020. *The container shipping industry: a critical review*. *Journal of Transport Geography*, 82, p.102605.

World Health Organization (2021). *Corona virus Disease (COVID-19) - events as they happen*. Διαθέσιμο στο: www.who.int , (accessed 29/11/2022).

Διεθνής βιβλιογραφία

Τράπεζα της Ελλάδος (2019). *Ισοζύγιο Υπηρεσιών*. Διαθέσιμο στο: <https://www.bankofgreece.gr/statistika/ekswterikos-tomeas/isozygio-plhrwmwn> , (accessed 29/11/2022)

Τράπεζα της Ελλάδος (2020). *Έκθεση του Διοικητή για το 2020*. Διαθέσιμο στο: <https://www.bankofgreece.gr/Publications/ekthdkth2020.pdf> , (accessed 29/11/2022).

Ελληνόγλωσση βιβλιογραφία

Ακαδημία Αθηνών – Γραφείο Οικονομικών Μελετών (2009). *Το παρόν και το μέλλον της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας*. Αθήνα.

Λεκαράκου, Κ. & Παπασπύρου, Α. (2014). Ναυτιλιακή λογιστική. Εκδόσεις Πάμισος, Αθήνα

Στουρνάρας, Γ. (2019). Η ελληνική οικονομία και η ελληνική ναυτιλία. Ναυτιλιακή Λέσχη, Πειραιάς