

ΣΥΝΕΤΕΥΞΗ

ΓΙΑΝΝΗΣ ΠΛΑΚΙΩΤΑΚΗΣ

Υπουργός Ναυτιλίας
και Νησιωτικής Πολιτικής



«Μέτρα
για την
ενδυνάμωση
του εθνικού
υπολογίου»

ΘΕΜΑ



Maritime και εφοδιαστικές αλυσίδες

ΓΡΑΦΟΥΝ:

- ▶ Νικόλαος Ροδόπουλος
- ▶ Απόστολος Καμαρινάκης (ΟΛΕ Α.Ε.)
- ▶ Αντώνης Βενιέρης (ΔΝΑ)
- ▶ Χαράλαμπος Σημαντώνης (ΕΕΝΜΑ)
- ▶ Δρ. Σωτήρης Θεοφάνης (CITY College)
- ▶ Δρ. Μαρία Μποιϊλέ (Πανεπιστήμιο Πειραιώς)

ΕΞΤΡΑ



Very... smart Logistics

- ▶ Αμφίδρομη «ευφυΐα»
- ▶ Προτάσεις από 12 εταιρείες

"Europa patriam nostrum"

ELIKON
LOGISTICS



Τροίας 2, 15235 Βριλήσσια, Αθήνα
Τηλ. Κέντρο: 210 68.00.470
Fax: 210 68.00.476
e-mail: tpress@tpress.gr



ΚΩΔΙΚΟΣ: 215682

Διεθνείς ροές Στη ναυτιλία τακτικών γραμμών διακίνησης εμπορευματοκιβωτίων η πανδημία αναμφισβήτητα έχει δημιουργήσει μία ιδιαίτερα περίπλοκη κατάσταση, επηρεάζοντας «δομικά» χαρακτηριστικά του συγκεκριμένου κλάδου.

Άρθρο του δρ. Σωτήρη Θεοφάνη* και της δρ. Μαρίας Μπούλε**



Ιστορικά «υψηλά» και «χαμηλά» στη διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων

Η χρονική ανάλυση των επιπτώσεων της Covid-19 στη διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων μπορεί να διακριθεί σε δύο φάσεις:

► **ΠΡΩΤΗ ΦΑΣΗ Μάρτιος - Μάιος 2020:**

Οι ναυτιλιακές εταιρείες τακτικών γραμμών, έχοντας πολύ αβνητικές εμπειρίες από προηγούμενες κρίσεις (και από το σχετικό πόλεμο τιμών που είχαν εφαρμόσει για τη διατήρηση μεριδίων αγοράς, γεγονός που τις είχε οδηγήσει σε δεινή οικονομική κατάσταση), επιδόθηκαν στην τακτική της επιλεκτικής παράλειψης συγκεκριμένων δρομολογίων (blank sailings) στις κύριες οριζόντιες γραμμές.

Είναι χαρακτηριστικό ότι η εβδομαδι-

αία μεταφορική ικανότητα των γραμμών Ασίας - Β. Αμερικής (Ειρηνικού) μειώθηκε κατά 10,2% μεταξύ Φεβρουαρίου και Μαΐου 2020. Το πρώτο άμεσο αποτέλεσμα αυτής της τακτικής ήταν η δημιουργία ενός σοβαρότατου προβλήματος ισορροπίας / επαναποθέτησης κενών εμπορευματοκιβωτίων, κυρίως για τις εξαγωγές της Ν.Α. Ασίας προς τη Β. Αμερική και την Ευρώπη.

Είναι γνωστό ότι η δυναμική ισορροπία της διακίνησης / επαναποθέτησης των κενών εμπορευματοκιβωτίων είναι ιδιαίτερα ευαίσθητη. Το προαναφερθέν γεγονός οδήγησε σε σοβαρότατο πρόβλημα την ισορροπία της παγκόσμιας διακίνησης εμπορευματοκιβωτίων, με

σημαντικές επιπτώσεις τόσο στις λιμενικές όσο και στις χερσαίες τερματικές εγκαταστάσεις.

Θα αναρωτηθεί ασφαλώς κανείς πώς έγινε εφικτή αυτή η τακτική περιορισμού της παγκόσμιας ναυτιλιακής χωρητικότητας διακίνησης εμπορευματοκιβωτίων εν μέσω σκληρού ανταγωνισμού.

Η ναυτιλία τακτικών γραμμών έχει οδηγηθεί σε συνθήκες ισχυρότατης συγκέντρωσης κατά τη διάρκεια των τελευταίων ετών. Είναι χαρακτηριστικό ότι οι τρεις ναυτιλιακές συμμαχίες τακτικών γραμμών, δηλαδή οι «OCEAN Alliance», «THE Alliance» και «2M», τον Απρίλιο του 2021 είχαν μερίδια αγοράς που αντιστοιχούν στο 99,5%(!) των κύριων γραμ-



► Πού οδηγεί η εκτόξευση των ναυλίων μεταφοράς

Βάσει των στοιχείων που συγκεντρώνουν οι αναλυτές της δραστηριότητας των ναυτιλιακών εταιρειών τακτικών γραμμών, οι αυξήσεις των τιμών ναυλίων από χρόνο σε χρόνο («year over year» [YoY]) το Φεβρουάριο του 2021 σε σχέση με τον ίδιο μήνα του 2020 έχουν ανέλθει σε 98% (τιμές μέσου όρου), ενώ οι μηνιαίες μέσες αυξήσεις μεταξύ Φεβρουαρίου και Μαρτίου 2021 ανήλθαν σε 17%. Σε ορισμένες κατηγορίες μεταφορικής ικανότητας (π.χ. 8.500 TEU) οι αυξήσεις είναι ακόμα μεγαλύτερες. Εδώ, λοιπόν, βρίσκεται το «ζουμί» της όλης υπόθεσης: στο γεγονός ότι οι ναύλιοι μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων έχουν πλέον απογειωθεί. Ο SCFI (Shanghai Containerized Freight Index) έχει αυξηθεί κατά 242% σε ετήσια βάση (τον Απρίλιο του 2021 σε σχέση με τον ίδιο μήνα του 2020), και ακόμη αυξάνεται (7% μεταξύ πρώτης και δεύτερης εβδομάδας του Απριλίου 2021). Η ετήσια αύξηση είναι πολύ μεγαλύτερη για κάποιες περιοχές (π.χ. 404% για το λιμάνι αναφοράς της Μεσογείου και 478% για

το λιμάνι αναφοράς της Β. Ευρώπης). Κι όλα αυτά τη στιγμή που οι κόστος καυσίμων έχει μειωθεί την ίδια περίοδο. Μια σειρά από ουσιαστικά ερωτήματα προκύπτει λογικά:

1. Θα είχε διαμορφωθεί αυτή η κατάσταση χωρίς τη σημερινή συγκέντρωση μεταφορικής ικανότητας των ναυτιλιακών συμμαχιών τακτικών γραμμών;
2. Ποιες είναι οι επιπτώσεις αυτής της πραγματικότητας στην παγκόσμια οικονομία;
3. Μπορεί η σημερινή πραγματικότητα να είναι βιώσιμη σε μακροπρόθεσμη βάση; Ήρθε πραγματικά για να μείνει, όπως υποστηρίζουν κάποιοι;
4. Μπορεί να οδηγήσει –έστω μακροπρόθεσμα– τους μεγάλους κρατικούς καταναλωτές στην ανάπτυξη της περιφερειακής παραγωγικής δραστηριότητας (near sourcing); Πρόκειται για ερωτήματα που θα μας απασχολούν για καιρό, γιατί αφενός δεν είναι τα μοναδικά και, αφετέρου, η κατάσταση από την οποία προκύπτουν εξελίσσεται δυναμικά κάθε μέρα.

ρεί να αποδοθεί στην αλλαγή των καταναλωτικών συνθηκών στις δυτικές οικονομίες λόγω των περιορισμών μετακίνησης, στην εκτόξευση του όγκου της εφοδιαστικής αλυσίδας υγειονομικών προϊόντων κλπ.

Μεταφορική ικανότητα

Λπό άποψη ενίσχυσης της μεταφορικής ικανότητας των ναυτιλιακών εταιρειών τακτικών γραμμών, η εικόνα είναι αρκετά αντιφατική. Οι μεγάλοι παίχτες είναι μάλλον συντηρητικοί (Maersk -0,9%, MSC +2,4%, Cosco +3,3) σε σχέση με την αντίστοιχη περίοδο του έτους 2020, με εξαίρεση τη CMA CGM (+14,3%), σύμφωνα με στοιχεία του Alphaliner Απριλίου 2021.

Βέβαια, οι κύριες γραμμές Ανατολής - Δύσης συγκεντρώνουν τη «μερίδα του λέοντος» αυτής της ενίσχυσης, με αύξηση σε ετήσια βάση ως ακολούθως: Άπω Ανατολή - Ευρώπη +13,1%, Άπω Ανατολή - Β. Αμερική +42,4%, Ευρώπη - Β. Αμερική -3,3%. Αλλωστε, οι δύο πρώτες γραμμές συγκεντρώνουν το 40% της παγκόσμιας μεταφορικής ικανότητας.

Η κατάσταση αυτή συνοδεύτηκε με σημαντική συρρίκνωση του βιβλίου παραγγελιών (Orderbook) από τις ναυτιλιακές εταιρείες τακτικών γραμμών, με ιστορικό χαμηλό στο δεύτερο εξάμηνο του έτους 2020 (8%), ένα φαινόμενο που αρχίζει να «αναρριχτεί» α-

πό τον Ιανουάριο του 2021, με το ποσοστό να ανέρχεται σε 15% πλέον για το πρώτο τρίμηνο του έτους.

Ταυτόχρονα, λίγες ναυτιλιακές εταιρείες NVOO (Non Vessel Operating Owners) έχουν σημαντικό βιβλίο παραγγελιών (κυρίως Seaspan και Soel Kisen).

Παράλληλα, το ποσοστό χωρητικότητας κιβωτιοφόρων πλοίων σε ακινησία (Idle Capacity) βρίσκεται σε απόλυτο ιστορικό χαμηλό: Τον Απρίλιο 2021 ήταν μόλις 600.000 TEU, ενώ οι τιμές ναυλώσεων για όλες τις κατηγορίες κιβωτιοφόρων πλοίων βρίσκονται σε ιστορικά υψηλά. **LM**

μών Άπω Ανατολής - Ευρώπης και στο 89,93% των γραμμών Άπω Ανατολής - Β. Αμερικής.

Στις συνθήκες συγκέντρωσης αυτού του μεγέθους, ακόμη και ο ρόλος των ρυθμιστικών αρχών καθίσταται περιορισμένος. Η διαπίστωση αυτή, σε μεγάλο βαθμό, απαντά στο παραπάνω ερώτημα.

► **ΔΕΥΤΕΡΗ ΦΑΣΗ Ιουνίου 2020 μέχρι σήμερα:** Στο διάστημα αυτό σημειώθηκε απότομη αύξηση της ζήτησης ναυτιλιακών υπηρεσιών διακίνησης εμπορευματοκιβωτίων στις κύριες γραμμές εξυπηρέτησης, τόσο της Β. Αμερικής όσο και της Ευρώπης. Για παράδειγμα, το λιμάνι του Λος Άντζελες (φωτό) παρουσίασε αύξηση κίνησης ύψους 47% το Φεβρουάριο του 2021, σε σχέση με τον αντίστοιχο μήνα του 2020. Πρόκειται για το ιστορικά υψηλότερο επίπεδο διακίνησης.

Η ζήτηση που έχει παρατηρηθεί παγκοσμίως από τον περσινό Ιούνιο είναι γενικά η ιστορικά υψηλότερη, ιδιαίτερα στις κύριες οριζόντιες γραμμές, και μάλιστα συνεχίζεται. Η άνοδος αυτή μπο-

*Ο δρ. Σωτήρης Θεοφάνης είναι Professor of Practice and Programme Lead, MSc in Shipping & Port Management, CITY College, University of York Europe Campus (Θεσσαλονίκη), Non-Resident Affiliated Faculty, Center for Advanced Infrastructure & Transportation (CAIT), Rutgers University, New Jersey, HPA και Academic Director, Port Senior Management Programme, Galilee International Management Institute (GIMI), Nahalal, Ισραήλ.



**Η δρ. Μαρία Μποϊλέ είναι καθηγήτρια στο τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών, διευθύντρια Προγράμματος Μεταπτυχιακών Σπουδών στη Ναυτιλία, Πανεπιστήμιο Πειραιά, διευθύντρια του Τομέα Γ' στο Ινστιτούτο Βιώσιμης Κινητικότητας και Δικτύων Μεταφορών του Εθνικού Κέντρου Έρευνας και Τεχνολογικής Ανάπτυξης και Non-Resident Affiliated Faculty, Center for Advanced Infrastructure & Transportation (CAIT), Rutgers University, New Jersey, HPA.

