



Οικονομική των Μεταφορών

Ενότητα 13: Ζήτηση και Προσφορά για Θαλάσσιες Μεταφορικές Υπηρεσίες

Σωκράτης Μπάσμπας
Τμήμα Αγρονόμων & Τοπογράφων Μηχανικών



Ευρωπαϊκή Ένωση
Ευρωπαϊκό Κοινωνικό Ταμείο

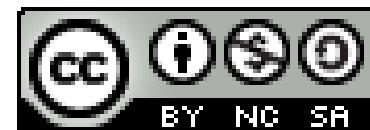


ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΠΑΙΔΕΙΑΣ & ΘΡΗΣΚΕΥΜΑΤΩΝ, ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΥ & ΑΘΛΗΤΙΣΜΟΥ
ΕΙΔΙΚΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ

Με τη συγχρηματοδότηση της Ελλάδας και της Ευρωπαϊκής Ένωσης



ΕΣΠΑ
2007-2013
πρόγραμμα για την ανάπτυξη
ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΩΝΙΚΟ ΤΑΜΕΙΟ



Άδειες Χρήσης

1. Το παρόν εκπαιδευτικό υλικό υπόκειται σε άδειες χρήσης Creative Commons.
2. Για εκπαιδευτικό υλικό, όπως εικόνες, που υπόκειται σε άλλου τύπου άδειας χρήσης, η άδεια χρήσης αναφέρεται ρητώς.



Χρηματοδότηση

- Το παρόν εκπαιδευτικό υλικό έχει αναπτυχθεί στα πλαίσια του εκπαιδευτικού έργου του διδάσκοντα.
- Το έργο «Ανοικτά Ακαδημαϊκά Μαθήματα στο Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης» έχει χρηματοδοτήσει μόνο την αναδιαμόρφωση του εκπαιδευτικού υλικού.
- Το έργο υλοποιείται στο πλαίσιο του Επιχειρησιακού Προγράμματος «Εκπαίδευση και Δια Βίου Μάθηση» και συγχρηματοδοτείται από την Ευρωπαϊκή Ένωση (Ευρωπαϊκό Κοινωνικό Ταμείο) και από εθνικούς πόρους.



Περιεχόμενα ενότητας (1/2)

1. Εισαγωγικές παρατηρήσεις.
2. Προσδιοριστικοί παράγοντες της ζήτησης για θαλάσσιες μεταφορικές υπηρεσίες.
3. Χαρακτηριστικά της ζήτησης για θαλάσσιες μεταφορές.
4. Χαρακτηριστικά της ναυτιλιακής αγοράς.
5. Η ελεύθερη ναυτιλία.
6. Η ναυτιλία γραμμών.



Περιεχόμενα ενότητας (2/2)

7. Η ναυτιλία μικρών αποστάσεων.
8. Η επιβατηγός ναυτιλία.
9. Ο παγκόσμιος χαρακτήρας της ναυτιλιακής βιομηχανίας.



Σκοποί ενότητας

Η ενότητα εισάγει τον ενδιαφερόμενο/ η σε θέματα που αφορούν σε:

- i. Ζήτηση για θαλάσσιες μεταφορικές υπηρεσίες.
- ii. Προσδιοριστικοί παράγοντες της ζήτησης για θαλάσσιες μεταφορικές υπηρεσίες.
- iii. Χαρακτηριστικά της ζήτησης για θαλάσσιες μεταφορές.
- iv. Χαρακτηριστικά της ναυτιλιακής αγοράς.
- v. Η ναυτιλία γραμμών.
- vi. Η ναυτιλία μικρών αποστάσεων.
- vii. Η επιβατηγός ναυτιλία.
- viii. Η «κεκαμένη» καμπύλης ζήτησης.





ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΕΙΟ
ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ
ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ

ΑΝΟΙΧΤΑ
ΑΚΑΔΗΜΑΙΚΑ
ΜΑΘΗΜΑΤΑ



Εισαγωγή στο Μάθημα Οικονομική των Μεταφορών

Εισαγωγικές παρατηρήσεις (1/3)

- Η ζήτηση για θαλάσσιες μεταφορικές υπηρεσίες αναφέρεται στην ποσότητα της υπηρεσίας που είναι διατεθειμένος ο καταναλωτής να αγοράσει για κάθε διαφορετική τιμή και κατά τη διάρκεια μιας δεδομένης χρονικής περιόδου.
- Έτσι λοιπόν η ζήτηση χωρητικότητας εκφράζεται με την ποσότητα του φορτίου που πρόκειται να μεταφερθεί ή με τον αριθμό των επιβατών που πρόκειται να διακινηθούν από ένα συγκεκριμένο σημείο προέλευσης σε κάποιο άλλο συγκεκριμένο σημείο προορισμού.
- Η ζήτηση για θαλάσσιες εμπορευματικές μεταφορές εκφράζεται από τους φορτωτές (shippers) δηλαδή τις επιχειρήσεις παραγωγής/εμπορίας αγαθών και τους παραλήπτες αυτών (consignees).



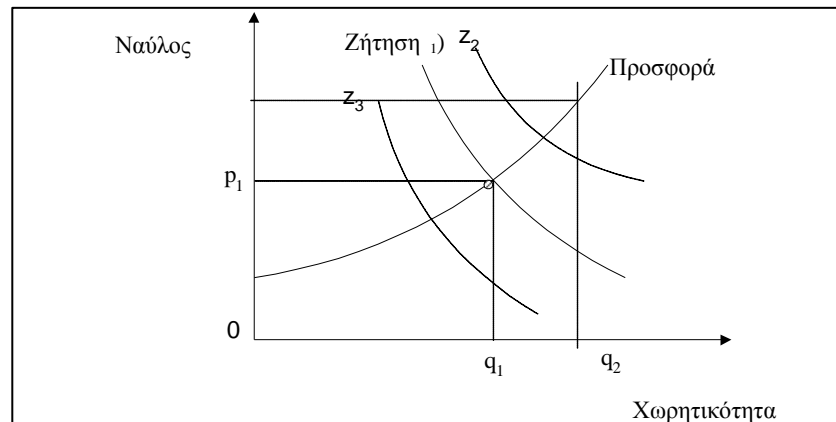
Εισαγωγικές παρατηρήσεις (2/3)

- Στις θαλάσσιες επιβατικές μεταφορές η ζήτηση εκφράζεται από τους επιβάτες που επιθυμούν να διακινηθούν μέσω επιβατηγών πλοίων (κρουαζιερόπλοια, ακτοπλοΐα).
- Κάνοντας την υπόθεση ότι στην ναυτιλιακή αγορά κυριαρχεί ο ελεύθερος ανταγωνισμός, η προσφορά και η ζήτηση για θαλάσσιες υπηρεσίες καθορίζεται κύρια από το μηχανισμό της αγοράς σε βραχυπρόθεσμο επίπεδο, ενώ στη μακροχρόνια περίοδο από την κατασκευή και απόσυρση των πλοίων.
- Ο μηχανισμός καθορισμού του ναύλου παρουσιάζεται για διάφορα επίπεδα ζήτησης στο Σχήμα 1.
- Σε βραχυπρόθεσμο επίπεδο όσο και να αυξηθεί η ζήτηση δεν μπορεί να ξεπεράσει το ανώτατο όριο προσφοράς, το οποίο εκφράζει το σύνολο του στόλου.



Εισαγωγικές παρατηρήσεις (3/3)

- Στο σημείο εκείνο όπου τέμνονται οι καμπύλες ζήτησης και προσφοράς έχουμε ισορροπία και διαμορφώνεται το επίπεδο ναύλου (p_1) και η προσφερόμενη χωρητικότητα (q_1) ισορροπίας.
- Στην περίπτωση εκείνη όπου η καμπύλη αγοράς είναι η Z_1 , η διαφορά $q_1 - q_2$ δίνει την ποσότητα εκείνη του στόλου η οποία δεν χρησιμοποιείται.
- Η καμπύλη προσφοράς δείχνει ότι η προσφορά πλοίων εξαφανίζεται πριν ο ναύλος φτάσει σε επίπεδο μηδενικό, εξαιτίας του ότι τα πλοία σε γενικές γραμμές μένουν εκτός δραστηριότητας όταν οι ναύλοι δεν εξασφαλίζουν ένα ελάχιστο επίπεδο, το οποίο συνήθως είναι ίσο με εκείνο των λειτουργικών εξόδων.



Σχήμα 1: Προσφορά και ζήτηση χωρητικότητας στη ναυτιλία

(Διάγραμμα 13.1 – Ε. Σαμπράκος «Εισαγωγή στην Οικονομική των Μεταφορών»)

Προσδιοριστικοί παράγοντες της ζήτησης για θαλάσσιες μεταφορικές υπηρεσίες (1/6)

- Σε γενικές γραμμές, η ζήτηση για θαλάσσιες μεταφορικές υπηρεσίες επηρεάζεται από τους παράγοντες εκείνους που επηρεάζουν γενικότερα τη ζήτηση για μεταφορές ανεξαρτήτως μεταφορικού μέσου.
- Η τιμή του ναύλου επηρεάζει αντίστροφα τη ζητούμενη ποσότητα μεταφορικής χωρητικότητας καθώς όσο αυξάνεται οδηγεί σε μείωση της ζητούμενης ποσότητας και αντίστροφα.
- Πρόσθετοι παράγοντες είναι η τιμή των υποκατάστατων μεταφορικών υπηρεσιών, η οποία αν αυξηθεί οδηγεί σε αύξηση της ζήτησης για θαλάσσιες υπηρεσίες και η ύπαρξη άλλων διαθέσιμων εναλλακτικών μέσων μεταφοράς, τα οποία ενδέχεται να μειώσουν τη ζήτηση για θαλάσσιες μεταφορές.



Προσδιοριστικοί παράγοντες της ζήτησης για θαλάσσιες μεταφορικές υπηρεσίες (2/6)

- Το μέγεθος του πληθυσμού όσο αυξάνεται δημιουργεί μεγαλύτερη ζήτηση για κατανάλωση και άρα για παραγωγή και μεταφορά αγαθών.
- Η απόσταση που πρόκειται να διανυθεί επηρεάζει τη ζήτηση καθώς όσο μεγαλύτερη είναι τόσο δημιουργεί ανάγκη για χρήση περισσότερων μέσων και άρα αυξάνει τη ζήτηση για χωρητικότητα.
- Ο όγκος του φορτίου κατά μονάδα βάρους του, όπου στις θαλάσσιες μεταφορές τα φορτία διακρίνονται σε «βαριά» (φορτία με όγκο έως 40 κυβικά πόδια/τόνο) και «ελαφρά» (φορτία με όγκο μεγαλύτερο των 40 κυβικά ποδιών/τόνο), με τη σχέση μεγέθους / βάρος να καλείται «συντελεστής στοιβασίας» και να σχετίζεται άμεσα με την μεταφορική ικανότητα των πλοίων, αποτελεί πρόσθετο παράγοντα.



Προσδιοριστικοί παράγοντες της ζήτησης για θαλάσσιες μεταφορικές υπηρεσίες (3/6)

- Το μέγεθος της ζήτησης επηρεάζεται και από τα χαρακτηριστικά του φορτίου, τα οποία προκαλούν δυσχέρειες και ενδεχομένως καθυστέρηση στην φορτοεκφόρτωση, τη στοιβασία και τελικά απώλεια χώρου και χρόνο όπως είναι το σχήμα τους.
- Πρόσθετος παράγοντας είναι η περιοδικότητα των μεταφορών, η οποία έχει ως αποτέλεσμα η ζήτηση να αυξάνεται σε συγκεκριμένες χρονικές περιόδους και σε συγκεκριμένες γεωγραφικές περιοχές και η δασμολογική πολιτική διαφόρων χωρών, η οποία μπορεί να ενθαρρύνει ή να αποθαρρύνει την μεταφορά από και προς αυτές.



Προσδιοριστικοί παράγοντες της ζήτησης για θαλάσσιες μεταφορικές υπηρεσίες (4/6)

- Στην περίπτωση της επιβατικής κίνησης δεν θα πρέπει να παραληφθούν οι απαιτήσεις των επιβατών, για άνεση, πολυτέλεια και γενικότερα παρεχόμενες υπηρεσίες εν πλω, οι οποίες επηρεάζουν τη ζήτηση για επιβατικές θαλάσσιες μεταφορικές υπηρεσίες.
- Ενώ οι παραπάνω παράγοντες επηρεάζουν το μέγεθος της ζήτησης για μεταφορικές υπηρεσίες, υφίστανται μια σειρά από παράγοντες, οι οποίοι επηρεάζουν κυρίως τη μορφή της ζήτησης.
- Η φυσική κατάσταση των φορτίων αποτελεί παράγοντα που επηρεάζει την μορφή της ζήτησης.



Προσδιοριστικοί παράγοντες της ζήτησης για θαλάσσιες μεταφορικές υπηρεσίες (5/6)

- Πρόσθετο κριτήριο κατηγοριοποίησης των φορτίων είναι το επίπεδο της επεξεργασίας τους, όπου τα φορτία χωρίζονται σε αγαθά πρωτογενούς παραγωγής και προϊόντα μεταποίησης.
- Στην πρώτη κατηγορία περιλαμβάνονται κυρίως τα γεωργικά προϊόντα, τα ακατέργαστα ορυκτά (πετρέλαιο, άνθρακας, σιδηρομετάλλευμα κλπ.), τα δασικά προϊόντα και οι πρώτες ύλες. Στη δεύτερη εντάσσονται τα ημι-κατεργασμένα και κατεργασμένα προϊόντα.
- Η μεταφορά των φορτίων ικανοποιείται από συγκεκριμένες κατηγορίες πλοίων επηρεάζοντας αντίστοιχα τη ζήτηση για χωρητικότητα.



Προσδιοριστικοί παράγοντες της ζήτησης για θαλάσσιες μεταφορικές υπηρεσίες (6/6)

- Ο τρόπος συσκευασίας (χύδην ή συσκευασμένα φορτία) και στοιβασίας τους επίσης επηρεάζει τη ζήτηση καθώς επηρεάζει το χρόνο φορτοεκφόρτωσης, την εσωτερική κατασκευή και διαρρύθμιση των πλοίων και τις απαιτήσεις για εξοπλισμό εντός του πλοίου.
- Όσον αφορά τις επιβατικές μεταφορές, η τάση των επιβατών να ταξιδεύουν με το αυτοκίνητό τους δημιούργησε την ανάγκη για την εξέλιξη των επιβατηγών – οχηματαγωγών πλοίων.



Χαρακτηριστικά της ζήτησης για θαλάσσιες μεταφορές (1/5)

- Η ζήτηση για θαλάσσιες μεταφορικές υπηρεσίες παρουσιάζει τρία βασικά χαρακτηριστικά, αυτό της παράγωγου ζήτησης, της αστάθειας και της συλλογικότητας.
- Η ζήτηση για μεταφορικές υπηρεσίες είναι παράγωγος με την έννοια ότι η μεταφορά τόσο των αγαθών όσο και φορτίων δεν αποτελεί αυτόνομη οικονομική δραστηριότητα.
- Αποτέλεσμα τούτου είναι οι μεταφορείς να έχουν περιορισμένη δυνατότητα επηρεασμού της ζήτησης για μεταφορά.
- Η τελευταία πάντως δεν πρέπει να παραβλέψουμε ότι σχετίζεται άμεσα με την ύπαρξη κατάλληλης υποδομής και ότι αναπτύσσεται όταν υπάρχουν κατάλληλες και ποιοτικές μεταφορικές συνδέσεις.



Χαρακτηριστικά της ζήτησης για θαλάσσιες μεταφορές (2/5)

- Το δεύτερο βασικό χαρακτηριστικό της ζήτησης είναι η αστάθεια που αυτή παρουσιάζει και που απορρέει κυρίως από τον χαρακτήρα της ως παράγωγο.
- Είναι συνεπώς εύλογο ότι οι οικονομικοί κύκλοι και τα πολιτικοοικονομικά δεδομένα επηρεάζουν το εμπόριο αγαθών και τη μετακίνηση προσώπων και κατά συνέπεια τη ζήτηση για μεταφορικές υπηρεσίες είτε στο σύνολό της είτε σε συγκεκριμένους κλάδους.
- Ειδικότερα η ζήτηση για θαλάσσιες εμπορευματικές μεταφορές παρουσιάζει δύο επιπλέον χαρακτηριστικά που αφορούν τον ανταγωνισμό με τα άλλα μεταφορικά μέσα και την σύνθεσή της.



Χαρακτηριστικά της ζήτησης για θαλάσσιες μεταφορές (3/5)

- Οι εμπορευματικές μεταφορές δια θαλάσσης παρουσιάζουν χαμηλό βαθμό υποκατάστασης από τους υπόλοιπους τρόπους μεταφοράς.
- Αυτό προκύπτει κυρίως από τα πλεονεκτήματα της θαλάσσιας μεταφοράς από άποψη κόστους, γεωγραφικής κάλυψης και εξωτερικών επιδράσεων.
- Η θαλάσσια μεταφορά μπορεί να ανταγωνιστεί την χερσαία μόνο στην περίπτωση μικρών αποστάσεων.
- Τα τελευταία χρόνια προώθηση δίδεται στην ανάπτυξη της θαλάσσιας σύνδεσης μέσω της Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων στα πλαίσια της αειφορίας και βιώσιμης κινητικότητας.



Χαρακτηριστικά της ζήτησης για θαλάσσιες μεταφορές (4/5)

- Στις υπερπόντιες μεταφορές υπερισχύει η ποντοπόρος ναυτιλία έναντι του βασικού ανταγωνιστή του αεροπλάνου, τουλάχιστον όσον αφορά την εμπορευματική μεταφορά, κυρίως εξαιτίας του υψηλού κόστους μεταφοράς (εξαίρεση αποτελούν τα προϊόντα μεγάλης αξίας).
- Το δεύτερο χαρακτηριστικό είναι ο σύνθετος χαρακτήρας της ζήτησης για θαλάσσια μεταφορικά μέσα με την έννοια ότι αυτά δεν χρησιμοποιούνται μόνον για τη μεταφορά μίας και μόνο κατηγορίας φορτίου.
- Στις περισσότερες περιπτώσεις τα πλοία μεταφέρουν διάφορα φορτία εφόσον βέβαια το επιτρέπουν τα χαρακτηριστικά του πλοίου.



Χαρακτηριστικά της ζήτησης για θαλάσσιες μεταφορές (5/5)

- Όσον αφορά την επιβατική ζήτηση για θαλάσσιες μεταφορές, πέρα του ότι είναι παράγωγος και ασταθής ανάλογα με τις οικονομικές και πολιτικές εξελίξεις και συγκυρίες παρουσιάζει τα τελευταία χρόνια και ένα πρόσθετο χαρακτηριστικό.
- Αυτό έχει να κάνει με την ποιότητα της μεταφορικής υπηρεσίας σε θέματα ταχύτητας, άνεσης και ασφάλειας.
- Η ζήτηση για θαλάσσιες μεταφορές παρουσιάζει χαρακτήρα συλλογικό.
- Η ζήτηση για ένα προϊόν ή για μία ομάδα προϊόντων αφορά όχι μόνο το εν λόγω φορτίο αλλά περισσότερα ομοειδή φορτία σε οποιαδήποτε μορφή.
- Αντίστοιχα ισχύει και για τις επιβατικές μεταφορές.



Χαρακτηριστικά της ναυτιλιακής αγοράς (1/3)

- Ο κλάδος των μεταφορών ο οποίος ασχολείται με τη μεταφορά των αγαθών δια θαλάσσης, αποτελεί ως γνωστόν τον τομέα της Εμπορικής Ναυτιλίας.
- Η μορφή αυτή της αγοράς είναι ιδιαίτερη, καθώς όπως αναφέρθηκε δεν έχει έναν ενιαίο χαρακτήρα, αλλά αποτελείται από διαφορετικές επιμέρους αγορές, οι οποίες διαφοροποιούνται ανάλογα με τη φύση και τον τύπο του εκάστοτε φορτίου, από τον τύπο του πλοίου, από τη γεωγραφική διάρθρωση της εξυπηρετούμενης κάθε φορά αγοράς αλλά κυρίως τις οικονομικές συγκυρίες και το παγκόσμιο εμπόριο.
- Η Ναυτιλία αποτελεί πράγματι μία ιδιαίτερη περίπτωση αγοράς, καθώς διαιρείται σε επιμέρους τομείς, με σαφείς οικονομικές και εμπορικές διακρίσεις μεταξύ τους.



Χαρακτηριστικά της ναυτιλιακής αγοράς (2/3)

- Η ναυτιλία μπορεί συγχρόνως να χαρακτηριστεί και ως μία κατά κάποιο τρόπο ενιαία βιομηχανία προσφοράς θαλάσσιων μεταφορικών υπηρεσιών.
- Το συμπέρασμα αυτό, τεκμηριώνεται από το γεγονός πως ενώ η ναυτιλία συγκοινωνιακού χαρακτήρα και η ναυτιλία των ελεύθερων φορτηγών πλοίων διαφέρουν ουσιαστικά, παρατηρείται πολλές φορές μία σύγκλιση.
- Για παράδειγμα, η liner ναυτιλία πολλές φορές διεισδύει στη μεταφορά χύδην φορτίων, ενώ γενικότερα, σε περιπτώσεις ύφεσης της ναυλαγοράς, οι πλοιοκτήτες έχουν τη δυνατότητα να επιλέξουν για τον τρόπο με τον οποίο θα απασχολήσουν τα πλοία τους, μεταπηδώντας από τη μία μορφή αγοράς στην άλλη.



Χαρακτηριστικά της ναυτιλιακής αγοράς (3/3)

- Είναι πολύ σημαντικό να υπογραμμιστεί ο παγκόσμιος χαρακτήρας της ναυτιλιακής βιομηχανίας.
- Οι οικονομικές, κοινωνικές και πολιτικές εξελίξεις σε εθνικό αλλά και παγκόσμιο επίπεδο, είναι καθοριστικής σημασίας παράγοντας επίδρασης.
- Οι οικονομικές, κοινωνικές και πολιτικές εξελίξεις σε εθνικό και παγκόσμιο επίπεδο αποτελούν καθοριστικής σημασίας παράγοντες επιδράσεως.



Η ελεύθερη ναυτιλία (1/7)

- Ο διαχωρισμός αυτός, προκύπτει κυρίως από το γεγονός πως τα διακινούμενα φορτία, χαρακτηρίζονται από πληθώρα διαφοροποιήσεων στα βασικά χαρακτηριστικά τους, καθώς και στις απαιτήσεις χειρισμού τους.
- Έτσι λοιπόν, το κάθε φορτίο, λόγω των διαφορετικών ευκαιριών που έχει για χρήση, μπορεί να μεταφέρεται συσκευασμένο ή μη, μπορεί να μεταφέρεται σε χύδην μορφή, ή σε άλλες περιπτώσεις να απαιτείται συχνότητα και τακτικότητα στα δρομολόγια της μεταφοράς του.
- Ανάλογα λοιπόν με τους παραπάνω παράγοντες, η ναυτιλιακή βιομηχανία χωρίζεται σε δύο μεγάλες αγορές.
- Στην αγορά των Ελεύθερων Φορτηγών Πλοίων (Tramp Shipping), και στην αγορά των Πλοίων Τακτικών Γραμμών (Liner Shipping).



Η ελεύθερη ναυτιλία (2/7)

- Η διαφοροποίηση των δύο αυτών μορφών αγοράς, είναι αρκετά έντονη, και εκτείνεται σε κάθε επίπεδο οργάνωσης και δραστηριότητάς τους, από τον τρόπο οργάνωσης των εταιρειών μέχρι τον τρόπο λειτουργίας και εκμετάλλευσης των πλοίων.
- Οι δύο αυτές αγορές είναι τόσο διαφορετικές, ώστε συχνά γίνεται αναφορά για δύο ξεχωριστές βιομηχανίες.
- Στη ναυτιλία των *ελεύθερων φορτηγών πλοίων*, δύο είναι τα κυριότερα χαρακτηριστικά:
 - η αγορά λειτουργεί ανταγωνιστικά, και οι τιμές των ναύλων διαμορφώνονται από τις δυνάμεις της προσφοράς και της ζήτησης και
 - τα φορτία που διακινούνται είναι κυρίως χύδην φορτία (ξηρά ή υγρά).



Η ελεύθερη ναυτιλία (3/7)

- Τα χύδην φορτία που διακινούνται μέσω των ελεύθερων φορτηγών πλοίων, αποτελούνται από προϊόντα όπως είναι τα δημητριακά, η ζάχαρη, τα σιδηρομεταλλεύματα, κ.λπ.
- Τα φορτία αυτά, λόγω της φύσης τους, μεταφέρονται σε πολύ μεγάλες ποσότητες, ικανές να συμπληρώσουν τη χωρητικότητα ολόκληρου του πλοίου.
- Η ζήτηση χωρητικότητας για τα χύδην φορτία είναι ως επί τω πλείστον ανελαστική ως προς τις μεταβολές των ναύλων, γεγονός λογικό, αφού τα χύδην φορτία στην πλειοψηφία τους αποτελούν αγαθά πρώτης ανάγκης.



Η ελεύθερη ναυτιλία (4/7)

- Η ζήτηση για τα κυριότερα χύδην φορτία λαμβάνει πολύ υψηλά μεγέθη, ενώ πολλές φορές υπόκειται σε διακυμάνσεις, οφειλόμενες στις διεθνείς πολιτικές και οικονομικές συγκυρίες.
- Χαρακτηριστικό παράδειγμα, είναι η διακύμανση στη ζήτηση πετρελαίου, που προέρχεται από τις μεταβολές στην τιμή του, και το οποίο αποτελεί ένα από τα σημαντικότερα χύδην φορτία.
- Στα χύδην υγρά φορτία (liquid bulks) το μέγεθος κάθε παρτίδας κυμαίνεται από 1.000 τόνους, έως και 500 χιλ. τόνους.
- Τα υγρά φορτία μεταφέρονται χύμα, αποθηκεύονται σε δεξαμενές, ενώ ο χειρισμός τους γίνεται με αντλίες.



Η ελεύθερη ναυτιλία (5/7)

- Σε αυτή την κατηγορία, το πετρέλαιο -αργό και παράγωγα αυτού-, καταλαμβάνουν το μεγαλύτερο μέρος από πλευράς ζήτησης χωρητικότητας, ενώ παράλληλα δεν απαιτούν ειδικές απαιτήσεις χειρισμού, σε αντίθεση με άλλα χύδην υγρά φορτία, όπως είναι για παράδειγμα τα χημικά.
- Τα 5 κύρια χύδην ξηρά φορτία (five major bulks) αφορούν στο σιδηρομετάλλευμα, τα σιτηρά, τον άνθρακα, τα φωσφάτα και το βωξίτη.
- Τα φορτία αυτά έχουν συντελεστή στοιβασίας από 20 έως 55 κυβικά πόδια ανά τόνο.



Η ελεύθερη ναυτιλία (6/7)

- Η αγορά των ελεύθερων φορτηγών πλοίων όπως προαναφέρθηκε, χαρακτηρίζεται από το γεγονός ότι λαμβάνει χώρα κάτω από συνθήκες πλήρους ανταγωνισμού, γεγονός που σημαίνει πως οι δυνάμεις της προσφοράς και της ζήτησης δημιουργούν την ισορροπία στην αγορά, και καθορίζουν τις εκάστοτε τιμές των ναύλων.
- Ο πλοιοκτήτης λοιπόν, δεν έχει παρά να επιλέξει ανάμεσα στο να ναυλώσει το πλοίο του σύμφωνα με τα επίπεδα εκείνα στα οποία κυμαίνεται η ναυλαγορά, ή, να το παροπλίσει -σε περιόδους ύφεσης-, περιμένοντας την αγορά να ανακάμψει.
- Σε κάθε περίπτωση, τον πλοιοκτήτη τον συμφέρει να αποδέχεται ναύλους οι οποίοι του καλύπτουν το μεταβλητό του κόστος.



Η ελεύθερη ναυτιλία (7/7)

- Το μέγεθος της προσφοράς, αφορά τη χωρητικότητα ενός πλοίου.
- Στην περίπτωση των ελεύθερων φορτηγών πλοίων, λόγω της φύσης των μεταφερόμενων φορτίων και του μεγέθους της ζήτησης αυτών, η προσφορά αφορά το σύνολο της χωρητικότητας ενός πλοίου, βάσει ενός προκαθορισμένου κάθε φορά ναυλοσυμφώνου.
- Καθώς η αγορά διακρίνεται από συνθήκες ανταγωνισμού, στην προσφορά χωρητικότητας των χύδην φορτίων, μπορούμε να διακρίνουμε τα εξής:
 - Οι ναυτιλιακές μονάδες που δραστηριοποιούνται σε αυτή την αγορά είναι πολυάριθμες, και διασπαρμένες σε ολόκληρη την υφήλιο.
 - Για τα περισσότερα χύδην φορτία δεν απαιτούνται ιδιαίτερες συνθήκες και φροντίδα για τη μεταφορά τους, οπότε ο όγκος της προσφοράς χωρητικότητας εξαρτάται από άλλα ποιοτικά χαρακτηριστικά, όπως είναι για παράδειγμα η ταχύτητα.
 - Οι ναύλοι εμφανίζουν συνεχείς μεταβολές, έτσι ώστε να επιτυγχάνεται κάθε φορά η ισορροπία μεταξύ προσφοράς και ζήτησης.
 - Λόγω του ανταγωνιστικού χαρακτήρα της αγοράς, η προσφορά χωρητικότητας πολλές φορές διακρίνεται από μεταβολές, ακολουθώντας αυτές της ζήτησης, οι οποίες οφείλονται στις κυκλικές διακυμάνσεις της παγκόσμιας οικονομίας, στην εμπορική πολιτική των διαφόρων κυβερνήσεων, κ.λπ.



Η ναυτιλία γραμμών (1/10)

- Τα πλοία που δραστηριοποιούνται στην αγορά τακτικών γραμμών, απασχολούνται με τη μεταφορά των γενικών φορτίων.
- Το γεγονός όμως αυτό, δεν αποκλείει την περίπτωση να μεταφέρονται ενίοτε και μικρές ποσότητες χύδην φορτίων.
- Τα γενικά φορτία αποτελούν προϊόντα της βιομηχανίας και της βιοτεχνίας, έχουν υψηλό κόστος, και οι ποσότητες που μεταφέρονται είναι μικρές σε σχέση με εκείνες που μεταφέρονται στην περίπτωση των χύδην φορτίων, επομένως δεν επαρκούν για την συμπλήρωση της χωρητικότητας ενός πλοίου.
- Στη ναυτιλία γραμμών, ο μεταφορέας αναλαμβάνει να πραγματοποιήσει τακτικές υπηρεσίες μεταφοράς, από και προς σε καθορισμένα λιμάνια, βάσει συνήθως συγκεκριμένου προγράμματος αναχωρήσεων.



Η ναυτιλία γραμμών (2/10)

- Σε αυτό το σημείο πρέπει να διευκρινιστεί πως όταν αναφερόμαστε σε προγραμματισμένους πλόες και στα τακτικά δρομολόγια που εκτελούν τα πλοία γραμμών, δεν σημαίνει απαραίτητα ένα συγκεκριμένο πρόγραμμα αναχωρήσεων και αφίξεων το οποίο τηρείται με αυστηρότητα.
- Υπάρχει κάποια ελαστικότητα στο πρόγραμμα αυτό, το οποίο εξαρτάται από την κίνηση των εμπορευμάτων.
- Τα προαναγγελθέντα πάντως δρομολόγια οφείλουν να πραγματοποιηθούν, ειδικότερα δε όταν πρόκειται για επιχειρήσεις μεγάλου μεγέθους και υψηλού κύρους.



Η ναυτιλία γραμμών (3/10)

- Η μεταφορά των γενικών φορτίων, διακρίνεται από συχνές και τακτικές δρομολογιακές απαιτήσεις.
- Τα πλοία που απασχολούνται σε αυτή την αγορά, οφείλουν να διαθέτουν ιδιαίτερα τεχνικά χαρακτηριστικά, καθώς τα φορτία αυτά απαιτούν ειδικές εγκαταστάσεις για την φορτο-εκφόρτωσή τους, αλλά και πολλές φορές κατά τη διάρκεια της παραμονής τους στο πλοίο.
- Τα γενικά φορτία παρουσιάζουν τεράστια ποικιλία.
- Λόγω της τεράστιας αυτής διαφοροποίησης, είναι λογικό πως θα διαθέτουν και τελείως διαφορετικά φυσικά χαρακτηριστικά.
- Κάποια εμπορεύματα μπορεί να είναι πολύ ογκώδη, άλλα μπορεί να χρήζουν ειδικής μεταχείρισης, ενώ άλλων η μεταφορά μπορεί να ενέχει κάποιο βαθμό επικινδυνότητας.



Η ναυτιλία γραμμών (4/10)

- Τα γενικά φορτία της ναυτιλίας συγκοινωνιακού χαρακτήρα, μπορούν να διαχωριστούν ως εξής, ανάλογα με τα φυσικά τους χαρακτηριστικά :
 - Φορτία Ψύξεως και Καταψύξεως.
 - Φορτία Ελεγχόμενης Θερμοκρασίας.
 - Μοναδοποιημένα Φορτία.
 - Ειδικά Φορτία.
- Στις γραμμές συγκοινωνιακού χαρακτήρα, συναντάμε δύο κυρίως τύπους πλοίων, τα κλασικά φορτηγά πλοία γενικού φορτίου (general cargo) και τα νεότερα και ευρέως χρησιμοποιούμενα container-ships τακτικών δρομολογίων.



Η ναυτιλία γραμμών (5/10)

- Ευρεία εφαρμογή συναντά η μοναδοποίηση των φορτίων (unitization), κατά την οποία τα φορτία ομαδοποιούνται σε ομοιόμορφες μονάδες, και φορτώνονται στο πλοίο με τη βοήθεια γερανών, τους οποίους διαθέτει το ίδιο το πλοίο.
- Μορφές μοναδοποίησης υπάρχουν πολλές, ανάλογα με τη φύση του φορτίου που κάθε φορά μεταφέρεται.
- Οι σημαντικότερες, μπορούμε να πούμε πως είναι:
 - Παλέτες.
 - Μπάλες Φορτίου.
 - Εμπορευματοκιβώτια (containers).



Η ναυτιλία γραμμών (6/10)

- Ολοένα και περισσότερο, παρατηρείται η τάση για αντικατάσταση των κλασικών φορτηγών πλοίων γενικού φορτίου με τα containerships.
- Αυτό οφείλεται σε πολλούς λόγους, οι οποίοι έχουν να κάνουν με εξοικονόμηση κόστους κυρίως, αλλά και με θέματα διευκόλυνσης των μεταφορών και της φορτοεκφόρτωσης.
- Υπάρχουν επίσης και πλοία εμπορευματοκιβωτίων και αυτοκινήτων, τα γνωστά “Ro-Ro” (Roll-on, Roll-off).
- Ιδιαίτερο χαρακτηριστικό τους, είναι πως χρησιμοποιούν συστήματα κεκλιμένων ραμπών για την ευκολότερη διαχείριση του φορτίου, ενώ παράλληλα αναπτύσσουν πολύ υψηλές ταχύτητες.



Η ναυτιλία γραμμών (7/10)

- Όσον αφορά τα συμβατικά φορτηγά πλοία, αυτά διακρίνονται από το σοβαρό μειονέκτημα πως λόγω της αδυναμίας τους για παραλαβή μοναδοποιημένων φορτίων, χρειάζονται πολύ περισσότερο χρόνο παραμονής στους λιμένες.
- Η είσοδος των containerships με τα κατάλληλα συστήματα φορτοεκφόρτωσης και τους ειδικά διαμορφωμένους χώρους στοιβασίας των εμπορευμάτων, δημιουργεί κατάλληλες και ευνοϊκές συνθήκες για μείωση του κόστους ταξιδιού σε σχέση με τα συμβατικά φορτηγά πλοία που χρησιμοποιούνται στις θαλάσσιες υπηρεσίες συγκοινωνιακού χαρακτήρα.



Η ναυτιλία γραμμών (8/10)

- Στη ναυτιλία γραμμών, θα μπορούσαμε να πούμε πως σε γενικές γραμμές, δύο είναι οι κύριοι τύποι δρομολογίων που εκτελούνται.
- Υπάρχουν λοιπόν τα ποντοπόρα δρομολόγια (*deep sea liner services*), τα οποία εξυπηρετούν τις κυριότερες εμπορικές διαδρομές παγκοσμίως, όπως για παράδειγμα η σύνδεση Ευρωπαϊκών λιμένων με εκείνους της Άπω Ανατολής ενώ παράλληλα, υπάρχουν τα δρομολόγια μεταξύ λιμένων μικρότερης εμπορικής κίνησης (*feeder services*), μέσα δηλαδή σε μία συγκεκριμένη γεωγραφική περιοχή, όπως είναι για παράδειγμα η Μεσόγειος.
- Υποστηρίζεται ευρέως η παραδοχή, πως δίχως την ύπαρξη των διεθνών θαλάσσιων μεταφορικών υπηρεσιών συγκοινωνιακού χαρακτήρα, η διεθνής συναλλακτική οικονομία δεν θα μπορούσε να διεξαχθεί.



Η ναυτιλία γραμμών (9/10)

- Όπως έχει προαναφερθεί, κύριο αντικείμενο μεταφοράς των πλοίων γραμμών, είναι βασικά έτοιμα προϊόντα των κλάδων βιομηχανίας και βιοτεχνίας.
- Μπορούμε λοιπόν βάσει αυτού του χαρακτηριστικού να αναφερθούμε στους βασικούς λιμένες που εξυπηρετούνται από τα πλοία γραμμών.
- Τα κυριότερα δρομολόγια της ναυτιλίας γραμμών, διεξάγονται μεταξύ των λιμένων της Β. Αμερικής, της Δυτικής και Νοτίου Ευρώπης, καθώς και της Ιαπωνίας.
- Η διάρθρωση της αγοράς πλοίων γραμμών είναι καθαρά ολιγοπωλιακού χαρακτήρα, σε αντίθεση με την αγορά των ελεύθερων φορτηγών πλοίων, ενώ βάσει των δεδομένων που επικρατούν στην πράξη, λόγω δηλαδή των μορφών συνεργασίας που υπάρχουν, τείνει να γίνει μονοπωλιακή.



Η ναυτιλία γραμμών (10/10)

- Οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις, οργανώνονται κατά βάση στις λεγόμενες συνδιασκέψεις (shipping conferences,) μέσω των οποίων προσπαθούν να κατευθύνουν προς όφελός τους όρους και τις συνθήκες διεξαγωγής των μεταφορικών υπηρεσιών που παρέχουν, και μάλιστα με επιτυχία.
- Οι συνθήκες οι οποίες επικρατούν στην αγορά τακτικών γραμμών, ευνοούν τη δημιουργία του ιδιαίτερου αυτού τρόπου λειτουργίας της.
- Ο αριθμός δηλαδή των μεταφορέων ο οποίος είναι μικρός, ενώ παράλληλα έχει πολλές ομοιότητες ως προς την οργάνωση, δημιουργεί ευνοϊκές συνθήκες για συνένωση αυτών ως προς τον έλεγχο της αγοράς.



Η ναυτιλία μικρών αποστάσεων (1/6)

Σύμφωνα με τα σημερινή επικρατούσα αντίληψη και όπως προτείνεται από την Ευρωπαϊκή Ένωση, η ναυτιλία μικρών αποστάσεων μπορεί να ορισθεί ως ακολούθως:

«Ναυτιλία μικρών αποστάσεων είναι η μεταφορά εμπορευμάτων και επιβατών μέσω θαλάσσης, μεταξύ λιμένων που βρίσκονται στην γεωγραφική περιοχή της Ευρώπης ή μεταξύ ευρωπαϊκών λιμένων και λιμένων που βρίσκονται σε τρίτες χώρες, οι οποίες έχουν ακτογραμμή που περιβάλλεται από θάλασσα που συνορεύει με την Ευρώπη».



Η ναυτιλία μικρών αποστάσεων (2/6)

- Σύμφωνα λοιπόν με τον ορισμό αυτό, η ναυτιλία μικρών αποστάσεων περιλαμβάνει την εσωτερική και διεθνή θαλάσσια μεταφορά, μέσα στην οποία υπάγονται και οι υπηρεσίες συλλογής (feeder services) κατά μήκος των ακτών προς και από τα νησιά, τα ποτάμια και τις λίμνες.
- Η έννοια της ναυτιλίας μικρών αποστάσεων εκτείνεται στην θαλάσσια μεταφορά μεταξύ των κρατών μελών της Ε.Ε. και της Νορβηγίας και Ισλανδίας και άλλων κρατών της Βαλτικής, της Μαύρης Θάλασσας και της Μεσογείου.
- Η Ευρωπαϊκή ναυτιλία μικρών αποστάσεων παρουσιάζει σημαντική ποικιλία και στην ευρύτερη σημασία της συνδυάζει δραστηριότητες ανόμοιες.



Η ναυτιλία μικρών αποστάσεων (3/6)

- Σύμφωνα με υπολογισμούς τουλάχιστον 6.000 πλοία χρησιμοποιούνται σε περιφερειακές δραστηριότητες από την Σκανδιναβία μέχρι την Ανατολική Ευρώπη και τη Μεσόγειο.
- Ο καθορισμός του τύπου των πλοίων που δραστηριοποιούνται στο χώρο αυτό διαφέρει ανάλογα με τον χώρο δραστηριοποίησης του πλοίου, το είδος του εμπορεύματος και το μέγεθος της αποστολής.
- Σύμφωνα με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή η Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων αποτελεί μέσο φιλικό για το περιβάλλον, το οποίο συμβάλλει στην βιωσιμότητα των μεταφορών, ενισχύει την Κοινοτική συνοχή και συμβάλλει στην αύξηση της αποδοτικότητας του μεταφορικού συστήματος της Ε.Ε.
- Βασική προτεραιότητα της Ε.Ε. είναι η ανάπτυξη της ΝΜΑ σε ένα δυναμικό κομμάτι και βιώσιμη πρακτική στην αλυσίδα συνδυασμένων μεταφορών από πόρτα σε πόρτα σε όλες τις περιοχές της κοινότητας.



Η ναυτιλία μικρών αποστάσεων (4/6)

- Η προώθηση της ΝΜΑ σε όλα τα επίπεδα, όπως είναι η μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων και χύδην φορτίων αποτελεί συνεχή διαδικασία, η οποία πρέπει να επιταχυνθεί με βραχυπρόθεσμες, μεσοπρόθεσμες και μακροπρόθεσμες ενέργειες, σε συμφωνία με τους νόμους της Κοινότητας μεταξύ άλλων συμφωνιών, σχετικά με το θαλάσσιο Cabotage.
- Η Ε.Ε. υποστηρίζει ότι οι ίδιες οι επιχειρήσεις οφείλουν να αναπτύξουν την Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων και ότι το Συμβούλιο, τα κράτη μέλη και η Κοινότητα έχουν σημαντικό ρόλο να διαδραματίσουν.
- Η Ε.Ε. στα πλαίσια της στρατηγικής για την ολοκλήρωση του περιβάλλοντος και αειφόρου ανάπτυξης στην μεταφορική πολιτική, προτείνει την ανάγκη για προώθηση της Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων με έμφαση στην απομάκρυνση των εμποδίων για την ανάπτυξή του σαν ένα περιβαλλοντικά φιλικό μέσο.



Η ναυτιλία μικρών αποστάσεων (5/6)

- Κρίνεται σημαντική η εύρεση πρακτικών λύσεων για την αντιμετώπιση των υπαρχόντων προβλημάτων που εμποδίζουν την ανάπτυξη της Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων και σε αυτό το επίπεδο την έμφαση σε συγκεκριμένους τομείς ενέργειας και πιο συγκεκριμένα:
 - Βελτίωση της αποδοτικότητας των σημείων φόρτωσης και εκφόρτωσης εμπορευμάτων στην αλυσίδα της εφοδιαστικής αλυσίδας οργανώνοντας πιο αποδοτικά τις διοικητικές διαδικασίες και την ανάπτυξη υπηρεσιών και τεχνικών υποδομών.
 - Προώθηση των λύσεων συσκευασίας από πόρτα σε πόρτα με ολοκληρωμένες εγκαταστάσεις, όπως είναι τα συστήματα ενός και μόνου σημείου επαφής (one-shop stops), με την συνεργασία μεταξύ των διαφόρων μέσων μεταφοράς και των εμπλεκόμενων φορέων που παρεμβάλλονται στη διαχείριση της εφοδιαστικής αλυσίδας, με την εφαρμογή των καλύτερων πρακτικών μέσω της εξέτασης μέτρων όπως είναι η συγκριτική αξιολόγηση (benchmarking) και η δημιουργία δεικτών επίδοσης, με την συλλογή και διασπορά στοιχείων και πληροφόρησης για τη ΝΜΑ και μέσω της συνεργασίας στα πλαίσια στρογγυλών τραπεζών και των σημείων ενδιαφέροντος των κρατών μελών και άλλων πρωτοβουλιών για την προώθηση της ΝΜΑ, όπως τα εθνικά γραφεία πληροφόρησης στα κράτη μέλη.



Η ναυτιλία μικρών αποστάσεων (6/6)

- Δημιουργία και έλεγχο νέων ευκαιριών στην αγορά και σε θέματα τεχνικά για την ΝΜΑ, ακόμα και για μικρότερες αποστάσεις σε σχέση με τη μέση απόσταση, με την προώθηση της έρευνας και τεχνολογίας, κυρίως όσον αφορά τις χερσαίες εγκαταστάσεις, τις τεχνολογίες πληροφορίας και τα πλοία που χρησιμοποιούνται στη ΝΜΑ.
- Δημιουργία ίσων όρων ανταγωνισμού μέσω της προώθησης θεμάτων δίκαιης και αποδοτικής τιμολόγησης της υποδομής.



Η επιβατηγός ναυτιλία (1/6)

- Η επιβατηγός ναυτιλία, είναι ουσιαστικά παρόμοια με την ναυτιλία φορτηγών πλοίων τακτικών γραμμών.
- Η βασική διαφορά τους είναι βέβαια πως στην πρώτη περίπτωση πρόκειται για μεταφορές φυσικών προσώπων, και στη δεύτερη για μεταφορές εμπορευμάτων.
- Η επιβατηγός ναυτιλία, όπως και η liner, αφορά προκαθορισμένα και τακτικά δρομολόγια μεταξύ λιμένων.
- Στη ναυτιλία γραμμών τα δρομολόγια εκτελούνται βέβαια πάνω σε μία προκαθορισμένη βάση, αλλά το πρόγραμμα αναχωρήσεων-αφίξεων δε είναι τόσο αυστηρό, σε αντίθεση με την επιβατηγό ναυτιλία, στην οποία η αυστηρή τήρηση των δρομολογίων είναι μείζονος σημασίας.



Η επιβατηγός ναυτιλία (2/6)

- Το κόστος επένδυσης της επιβατηγού ναυτιλίας είναι επίσης αρκετά αυξημένο σε σχέση με τη ναυτιλία πλοίων γραμμών.
- Είναι κατανοητό, πως όταν πρόκειται για μεταφορές προσώπων, οι επενδύσεις σε εγκαταστάσεις που θα χρειαστεί να γίνουν σε ένα πλοίο, είναι βέβαια πολύ περισσότερες από εκείνες που απαιτεί η μεταφορά γενικών φορτίων της ναυτιλίας γραμμών.
- Για τη μεταφορά επιβατών, απαιτείται η ειδική διαμόρφωση των χώρων ενός πλοίου, όπως είναι για παράδειγμα οι καμπίνες, οι χώροι αναμονής, τα εστιατόρια, ενώ σε πολλές περιπτώσεις, όταν πρόκειται για ειδικού τύπου πλοία όπως είναι τα κρουαζιερόπλοια, απαιτείται η κατασκευή ιδιαίτερων χώρων, όπως για παράδειγμα πισίνες, κέντρα νυχτερινής διασκέδασης κ.λπ.



Η επιβατηγός ναυτιλία (3/6)

- Όσο αυξάνονται αυτές οι παροχές, τόσο αυξάνεται το προσωπικό που θα πρέπει να διαθέτει το πλοίο, και βέβαια όσο πιο πολυτελές και μεγάλο είναι το πλοίο, τόσο περισσότερο και πιο εξειδικευμένο θα πρέπει να είναι το προσωπικό που διαθέτει.
- Σε σχέση με το στοιχείο του κόστους και επειδή το μεγαλύτερο μέρος αυτού είναι σταθερό, δεν επηρεάζεται δηλαδή από τον αριθμό των επιβατών που θα μεταφερθούν, καθίσταται σαφές πως για να καλυφθεί αυτό για κάθε ταξίδι, θα πρέπει να επιτευχθεί η μέγιστη δυνατή πληρότητα.
- Η επιλογή των δρομολογίων και η δραστηριοποίηση του πλοίου σε αυτά, θα πρέπει να αποτελούν αποφάσεις πολύ προσεκτικές, προκειμένου να εξασφαλίζεται πάντα ο μέγιστος δυνατός αριθμός επιβατών, ούτως ώστε να καθίσταται δυνατή η κάλυψη του κόστους.



Η επιβατηγός ναυτιλία (4/6)

- Η ζήτηση για μεταφορές ατόμων μέσω θαλάσσης, προκύπτει κυρίως από τους παρακάτω λόγους:
 - Μετακινήσεις επιβατών για μεταναστευτικούς λόγους.
 - Μετακινήσεις επιβατών για επαγγελματικούς και άλλους λόγους.
 - Μετακινήσεις επιβατών για καθαρά τουριστικούς λόγους.
- Η ανάπτυξη του δικτύου των υπερωκεάνιων μεταφορών, οφείλει τη ύπαρξη και ανάπτυξή του στα μεταναστευτικά ρεύματα, τα οποία προέρχονταν από τις περιοχές της Ευρώπης, (κυρίως της Βορειοδυτικής και Νοτίου) και κατευθύνονταν προς τις Η.Π.Α.. Τα μεταναστευτικά αυτά ρεύματα, έφτασαν στο απόγειο της ανάπτυξής τους, την τελευταία κυρίως δεκαετία πριν την έναρξη του β' παγκοσμίου πολέμου, αλλά και την πρώτη μετά τη λήξη του.



Η επιβατηγός ναυτιλία (5/6)

- Στις αρχές όμως της δεκαετίας του '70, γινόταν πλέον σαφές πως είχε φτάσει πλέον το τέλος για τις υπερωκεάνιες μεταφορές. Ο ανταγωνισμός του αεροπλάνου ήταν πλέον συντριπτικός, γεγονός που, σε συνδυασμό με την πετρελαϊκή κρίση του 1974, οδήγησε σε δραματικό περιορισμό τις υπερωκεάνιες γραμμές.
- Το θέμα του τουρισμού είναι σημαντικός παράγοντας ζήτησης μεταφορικών υπηρεσιών από μεμονωμένα άτομα, και οργανωμένες ομάδες αυτών.
- Τους καλοκαιρινούς ιδιαίτερα μήνες, το πλοίο καταρχήν προτιμάται για τη μεταφορά τουριστών σε νησιά.



Η επιβατηγός ναυτιλία (6/6)

- Σε αυτές τις περιπτώσεις, ο ναύλος που προσφέρεται είναι ιδιαίτερα ανταγωνιστικός, καθώς η πλειοψηφία των επιβατών δεν ενδιαφέρεται για ιδιαίτερες ανέσεις και ευκολίες που προσφέρονται κατά τη διάρκεια του ταξιδιού.



Η 'κεκαμένη' καμπύλη ζήτησης (1/8)

- Υφίστανται περιπτώσεις όπου η αγορά θαλάσσιων μεταφορικών υπηρεσιών δεν ακολουθεί το υπόδειγμα του ελεύθερου ανταγωνισμού αλλά λειτουργεί ολιγοπωλιακά.
- Αυτό σημαίνει ότι στην αγορά δραστηριοποιείται ένας σχετικά μικρός αριθμός ναυτιλιακών εταιρειών, οι οποίες αλληλεξαρτώνται όσον αφορά τη λήψη αποφάσεων σε θέματα τιμολογιακής πολιτικής αλλά και σε θέματα προσέλκυσης πελατών (εκπτώσεις, προσφορές κ.λπ.).
- Το προϊόν που παρέχουν οι επιχειρήσεις μπορεί να χαρακτηριστεί ως διαφοροποιημένο (περίπτωση διαφοροποιημένου ολιγοπωλίου) όχι τόσο από άποψη της τιμής – στον ελεύθερο ανταγωνισμό η τιμή αποτελεί κυρίαρχο προσδιοριστικό παράγοντα της ζήτησης – αλλά από άποψη ποιότητας υπηρεσίας σε θέματα ταχύτητας, χρόνου μετακίνησης, ωραρίων αφιξοαναχωρήσεων ή άνεσης στην περίπτωση επιβατικών μεταφορών με στόχο την διεύρυνση του μεριδίου της αγοράς τους.



Η 'κεκαμένη' καμπύλη ζήτησης (2/8)

- Η καμπύλη ζήτησης σε τέτοιες περιπτώσεις μπορεί να ερμηνευτεί από το Υπόδειγμα της Κεκαμένης καμπύλη ζήτησης, το οποίο περιγράφει μια περίπτωση κατά την οποία ενώ ανεπίσημα δεν υπάρχει καμιά συνεργασία μεταξύ των ολιγοπωλητών, στην πραγματικότητα ακολουθούν μια συγκεκριμένη πολιτική στην διαμόρφωση της τιμής του προϊόντος τους (βλέπε **Σχήμα 2**).
- Οι υποθέσεις στις οποίες στηρίζεται το υπόδειγμα είναι οι εξής:
 1. Υπάρχει σταθερότητα της τιμής του προϊόντος στην αγορά, που προκύπτει από το γεγονός ότι όλες οι ολιγοπωλιακές επιχειρήσεις του κλάδου συνειδητοποιούν ότι ένας έντονος ανταγωνισμός τιμών θα είχε καταστρεπτικά αποτελέσματα για όλους. Επομένως δέχονται μια σταθερότητα της τιμής του προϊόντος και ο ανταγωνισμός μεταφέρεται σε άλλους τομείς όπως είναι η ποιότητα της παρεχόμενης υπηρεσίας, τα εκπαιδευτικά πακέτα κ.ά.

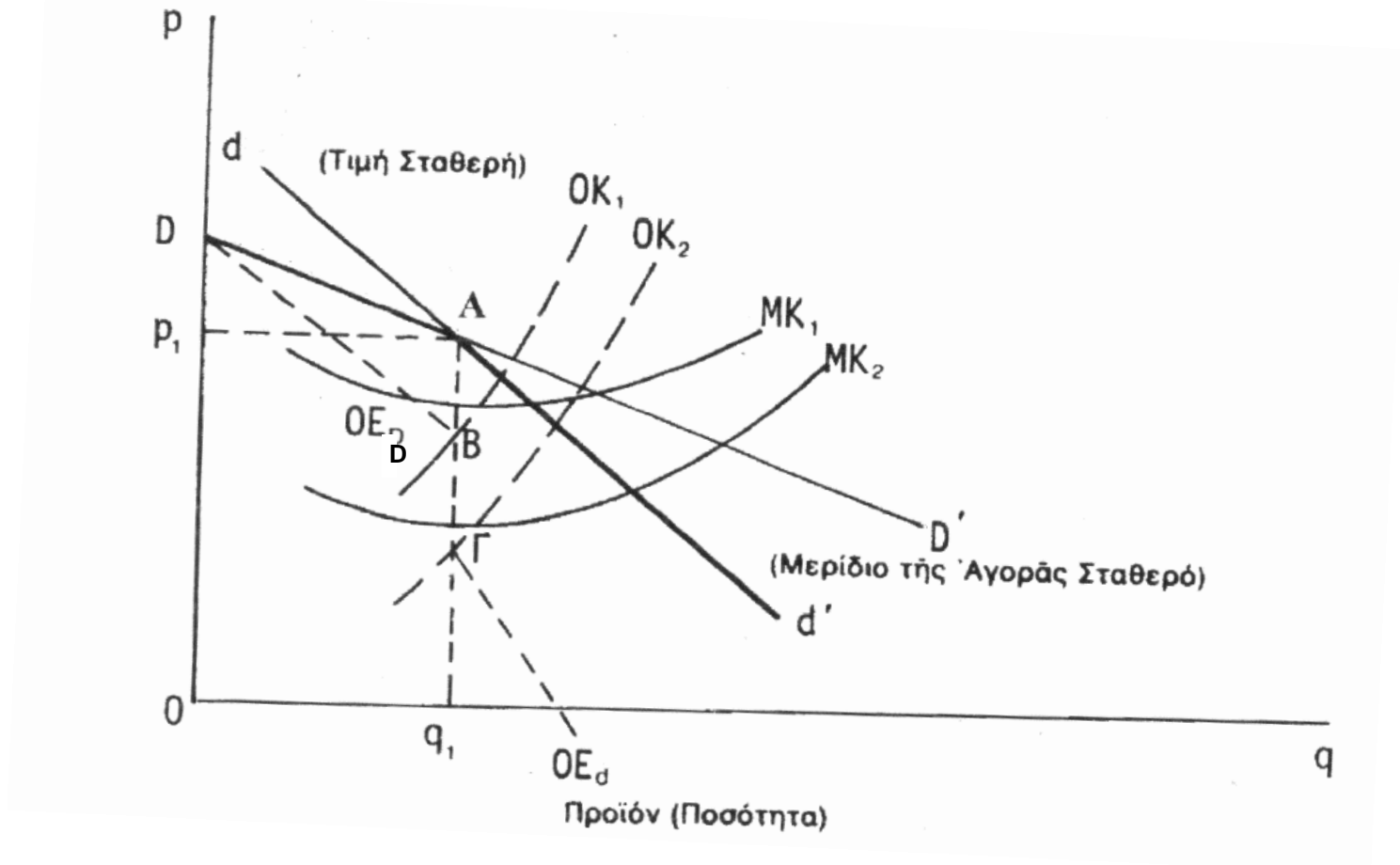


Η 'κεκαμένη' καμπύλη ζήτησης (3/8)

2. Όταν μια επιχείρηση μειώσει την τιμή του προϊόντος, τότε οι υπόλοιπες ολιγοπωλιακές επιχειρήσεις θα την ακολουθήσουν. Ο κάθε ολιγοπωλητής μη θέλοντας να χάσει το μερίδιο της αγοράς που κατέχει, όταν ένας ανταγωνιστής μειώσει τις τιμές του, θα προχωρήσει και αυτός σε μείωση της τιμής της αντίστοιχης μεταφορικής υπηρεσίας.
3. Όταν μια επιχείρηση αυξήσει την τιμή του προϊόντος, τότε καμία από τις υπόλοιπες ολιγοπωλιακές επιχειρήσεις δεν θα την ακολουθήσει. Ο ολιγοπωλητής δεν θα ακολουθήσει τον ανταγωνιστή του σε μια αύξηση της τιμής του προϊόντος με την σκέψη ότι διατηρώντας την ίδια τιμή θα αυξήσει το μερίδιο της αγοράς του από το μερίδιο των πελατών του ολιγοπωλητή ο οποίος αύξησε τις τιμές του.



Η 'κεκαμμένη' καμπύλη ζήτησης (4/8)



Σχήμα 2: Η Κεκαμμένη Καμπύλη Ζήτησης
(Διάγραμμα 13.2 – Ε. Σαμπράκος «Εισαγωγή στην Οικονομική των Μεταφορών»)



Η 'κεκαμμένη' καμπύλη ζήτησης (5/8)

- Η καμπύλη ζήτησης DAd' είναι κεκαμμένη στο σημείο A στην τιμή p_1 και ποσότητα q_1 .
- Εάν μία ναυτιλιακή επιχείρηση στην ολιγοπωλιακή αυτή αγορά Ελλάδας - Ιταλίας θελήσει να μειώσει την τιμή των παρεχομένων υπηρεσιών της τότε η καμπύλη ζήτησής της θα είναι λιγότερο ελαστική αφού και οι άλλες ανταγωνίστριες ναυτιλιακές επιχειρήσεις θα μειώσουν παράλληλα με αυτήν την τιμή τους (δεύτερη υπόθεση του υποδείγματος).
- Επομένως η ζητούμενη μεταφορική υπηρεσία για την πρώτη επιχείρηση θα αυξηθεί από την μείωση της τιμής την οποία έθεσε αλλά όχι τόσο όσο αν δεν την μείωναν και οι ανταγωνίστριες της.
- Αν οι άλλες επιχειρήσεις δεν αντιδρούσαν μειώνοντας την τιμή τους κατά τον προηγούμενο αναφερθέντα τρόπο τότε η καμπύλη ζήτησης θα ήταν η DAD' , για εκείνη που μειώνει την τιμή, σε τιμές κάτω από την p_1 . Τώρα όμως από το σημείο A και κάτω, ακολουθεί την καμπύλη dAd' , όπου αυτή είναι πιο ανελαστική σε σχέση με την DAD' .



Η 'κεκαμένη' καμπύλη ζήτησης (6/8)

- Το αντίθετο συμβαίνει στην περίπτωση που αυξηθεί η τιμή της μεταφορικής υπηρεσίας από μία ναυτιλιακή επιχείρηση.
- Οι άλλες επιχειρήσεις δεν θα την ακολουθήσουν (τρίτη υπόθεση), επομένως η καμπύλη ζήτησης θα είναι περισσότερο ελαστική σε σχέση με πριν αφού η μείωση της ζητούμενης ποσότητας, ύστερα από την αύξηση της τιμής, θα είναι μεγαλύτερη από την μεταβολή της ζητούμενης ποσότητας ύστερα από μια μείωση της τιμής. Επομένως η καμπύλη ζήτησης πάνω από την τιμή p_1 θα είναι η DAD' .
- Συμπεραίνουμε λοιπόν ότι για τιμές μεγαλύτερες από την p_1 , η ατομική καμπύλη ζήτησης θα είναι η DA και για τιμές μικρότερες αυτής η καμπύλη Ad' . Στο σημείο A η καμπύλη ζήτησης εμφανίζει μια καμπή και η τελική καμπύλη ζήτησης είναι η Dad' .



Η 'κεκαμένη' καμπύλη ζήτησης (7/8)

- Η καμπύλη ζήτησης επομένως μιας ναυτιλιακής επιχείρησης που δραστηριοποιείται στη γραμμή Ελλάδα - Ιταλία αποτελείται από δύο τμήματα το DA και το Ad'.
- Ομοίως για κάθε τμήμα της κεκαμένης αυτής καμπύλης αντιστοιχούν δύο διαφορετικές καμπύλες οριακού κόστους και οριακού εσόδου, αντίστοιχα OK_1, OK_2 και OE_D, OE_d .
- Τα σημεία Β και Γ είναι αντίστοιχα η τομή των καμπυλών Οριακού Εσόδου και Οριακού Κόστους των δύο τμημάτων αντιστοίχως της κεκαμένης καμπύλης ζήτησης.



Η 'κεκαμένη' καμπύλη ζήτησης (8/8)

- Σε κάθε μία από τις δύο αυτές περιπτώσεις και μόνον όπως μπορούμε να παρατηρήσουμε από το διάγραμμα, η ναυτιλιακή επιχείρηση έχει το άριστο επίπεδο παραγωγής της καθόσον $OE = OK$.
- Επειδή ο ολιγοπωλητής έχει μεγιστοποίηση των εσόδων του όταν $OK=OE$ και αυτό ισχύει μόνον όταν βρίσκεται στα σημεία Β,Γ σημαίνει ότι δεν έχει να κερδίσει τίποτα από την μείωση ή την αύξηση της τιμής της προσφερόμενης υπηρεσίας.
- Συνεπώς η τιμή των προσφερομένων μεταφορικών υπηρεσιών στην εν λόγω αγορά διατηρείται σταθερή.



Ο παγκόσμιος χαρακτήρας της ναυτιλιακής βιομηχανίας (1/7)

- Καθώς η παγκόσμια οικονομία αναπτύσσεται με ραγδαίους ρυθμούς, συνακολούθως εξελίσσεται και το παγκόσμιο εμπόριο και αντίστροφα.
- Είναι γνωστό δε, πως το θαλάσσιο εμπόριο αντιπροσωπεύει το μεγαλύτερο μέρος του διεθνούς εμπορίου, καθώς είναι δυνατή η μαζική διακίνηση τεραστίων ποσοτήτων από αγαθά, όπως είναι για παράδειγμα τα χύδην φορτία.
- Ειδικότερα, σύμφωνα με την έκθεση της UNCTAD διαπιστώνεται μικρή αύξηση στο διεθνές θαλάσσιο εμπόριο κατά 4% μεταξύ των ετών 2010-2011 (από 7% κατά την προηγούμενη περίοδο).
- Την ίδια περίοδο το παγκόσμιο εμπόριο αυξήθηκε μόλις κατά 5,9% (από 13,9%), το Παγκόσμιο ΑΕΠ κατά 2,7 (από 4,1%) και ο δείκτης βιομηχανικής παραγωγικότητας κατά 2,1% (από 8,5%).



Ο παγκόσμιος χαρακτήρας της ναυτιλιακής βιομηχανίας (2/7)

- Η μείωση των ρυθμών ανάπτυξης αποδίδεται στην παγκόσμια οικονομική αβεβαιότητα που περιόρισε τον αριθμό των εισαγωγών και εξαγωγών.
- Στο θαλάσσιο εμπόριο φορτίων διαφαίνεται μια σταθερή ανοδική τάση από το 2009 και μετά, η οποία όμως μειώνεται σε ρυθμό.
- Η ναυτιλιακή αγορά αποτελεί αποδέκτη της παγκόσμιας οικονομικής δράσης στο θαλάσσιο εμπόριο και συνεπώς επηρεάζεται από τις διακυμάνσεις που αυτή παρουσιάζει.
- Ο παράγωγος χαρακτήρας της ζήτησης για θαλάσσιες μεταφορές έχει ως αποτέλεσμα τον εμπορικό κύκλο να τον διαδέχεται ο λεγόμενος ναυτιλιακός κύκλος (με μία σχετική χρονική υστέρηση) και κατά συνέπεια να παρατηρούνται κυκλικές διακυμάνσεις στην ναυτιλιακή αγορά.



Ο παγκόσμιος χαρακτήρας της ναυτιλιακής βιομηχανίας (3/7)

- Το επίπεδο των ναύλων αποτελεί το βασικό αλλά όχι το μοναδικό κριτήριο για την παρακολούθηση των διακυμάνσεων στην ναυτιλιακή βιομηχανία.
- Οι κύριοι συντελεστές των ναυτιλιακών κύκλων είναι η προσφορά και η ζήτηση χωρητικότητας.
- Όταν η προσφορά πλοίων είναι μικρή σε σχέση με τη ζήτηση, οι πλοιοκτήτες ανταμείβονται με υψηλούς ναύλους και συνεπώς κέρδη.
- Η πορεία αυτή ανακόπτεται με την παραγγελία και την παράδοση νέων πλοίων, οπότε αυξάνεται ο διαθέσιμος στόλος.



Ο παγκόσμιος χαρακτήρας της ναυτιλιακής βιομηχανίας (4/7)

- Η αύξηση της διαθέσιμης χωρητικότητας οδηγεί σε πλεόνασμα προσφοράς οπότε το επίπεδο των ναύλων πιέζεται προς τα κάτω.
- Η μείωση των ναύλων οδηγεί σε μείωση των κερδών και της ρευστότητας των πλοιοκτητών.
- Αδύναμοι να καλύψουν τα κόστη τους οι πλοιοκτήτες προχωρούν σε πωλήσεις, παροπλισμό και διάλυση των πλοίων τους.
- Συνεπώς η προσφερόμενη χωρητικότητα μειώνεται, οι ναύλοι αυξάνονται και ένας νέος κύκλος ξεκινά.



Ο παγκόσμιος χαρακτήρας της ναυτιλιακής βιομηχανίας (5/7)

- Η προσφορά χωρητικότητας επηρεάζεται από μία σειρά παράγοντες όπως είναι:
 - η ψυχολογία των πλοιοκτητών,
 - το επίπεδο του ναύλου (υφισταμένου και προσδοκώμενου),
 - η επενδυτική τους πολιτική,
 - οι πηγές χρηματοδότησης των επενδυτικών αποφάσεων,
 - η ναυπηγική δυναμικότητα,
 - οι πολιτικές των κρατών για τη ναυτιλιακή και τη ναυπηγική βιομηχανία κ.λπ.



Ο παγκόσμιος χαρακτήρας της ναυτιλιακής βιομηχανίας (6/7)

- Η ζήτηση χωρητικότητας διαμορφώνεται ανάλογα με:
 - τη βιομηχανική παραγωγή,
 - το βαθμό προαγωγής της θαλάσσιας εκτέλεσης του εμπορίου,
 - την τιμή του πετρελαίου και
 - την ευρύτερη πολιτική που ακολουθείται κ.α.
- Πλέον των οικονομικών αυτών παραγόντων εντοπίζονται και μία σειρά από εξωγενείς παράγοντες όπως είναι οι πολεμικές συρράξεις, οι καταστροφές προϊόντων, οι απεργίες, οι συμφορήσεις λιμένων, οι απεργίες εργατών κ.λπ.



Ο παγκόσμιος χαρακτήρας της ναυτιλιακής βιομηχανίας (7/7)

- Σύμφωνα με στατιστικά στοιχεία τα ελεύθερα φορτηγά πλοία μεταφοράς ξηρών φορτίων και τα δεξαμενόπλοια υπόκεινται στις μεγαλύτερες διακυμάνσεις.
- Αντίθετα, στην ναυτιλία γραμμών οι διακυμάνσεις είναι λιγότερο έντονες γεγονός που οφείλεται στην ολιγοπωλιακή διάρθρωση της αγοράς και κατά συνέπεια στον έλεγχο των τιμών.
- Στην αγορά αυτή ενδεικτικός παράγοντας κρίσης αποτελεί ο συντελεστής φόρτωσης των πλοίων, ο οποίος σε περιόδους οικονομικής κρίσης είναι μειωμένος.
- Επίσης, πρέπει να σημειωθεί ότι οι διακυμάνσεις δεν είναι της ίδιας έντασης ούτε παρατηρούνται στις ίδιες χρονικές περιόδους σε όλες τις ναυλαγορές.



Βιβλιογραφία

Ε. Σαμπράκος «Εισαγωγή στην Οικονομική των Μεταφορών», Καθηγητής Πανεπιστημίου Πειραιώς, Γ Έκδοση, ISBN: 978-960-9356-81-7, Αθήνα 2013.





Τέλος Ενότητας

Επεξεργασία: Ευστάθιος Μπουχουράς
Θεσσαλονίκη, Εαρινό Εξάμηνο 2013-2014



Ευρωπαϊκή Ένωση
Ευρωπαϊκό Κοινωνικό Ταμείο



ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΠΑΙΔΕΙΑΣ & ΘΡΗΣΚΕΥΜΑΤΩΝ, ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΥ & ΑΘΛΗΤΙΣΜΟΥ
ΕΙΔΙΚΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ

Με τη συγχρηματοδότηση της Ελλάδας και της Ευρωπαϊκής Ένωσης

