



ΓΕΩΠΟΝΙΚΟ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΑΘΗΝΩΝ
AGRICULTURAL UNIVERSITY OF ATHENS



Ναυτιλία και Logistics

Ο ρόλος της ναυτιλίας στις διεθνείς εφοδιαστικές αλυσίδες

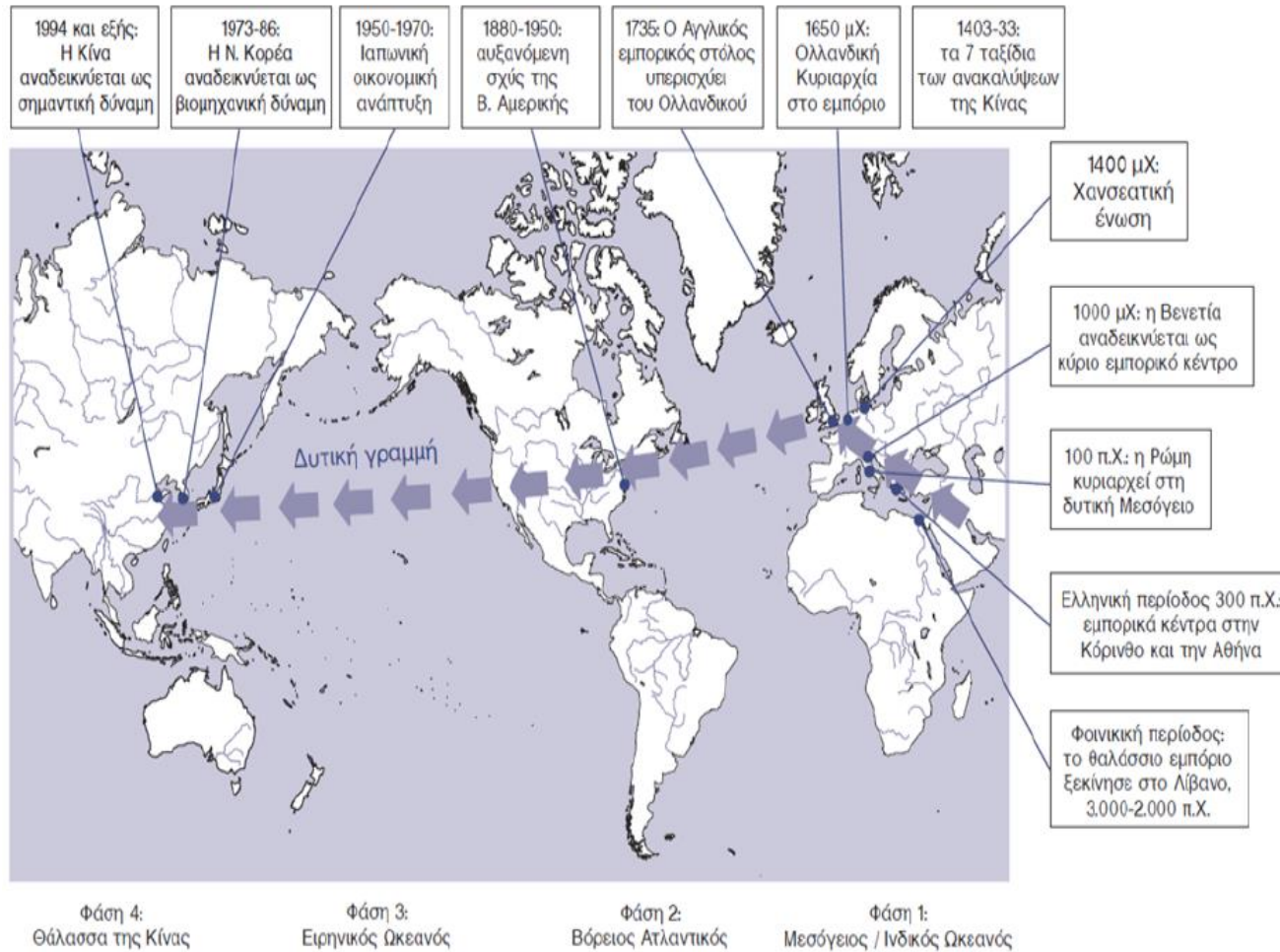
Θαλάσσιες Μεταφορές και Παγκόσμια Οικονομία

- ▶ Η ναυτιλία διαδραματίζει έναν κεντρικό ρόλο στην παγκόσμια οικονομία, και η ιστορία της που εκτείνεται σε 5.000 χρόνια παρέχει στους οικονομολόγους της ναυτιλίας μια επαρκώς τεκμηριωμένη οπτική για τον τρόπο με τον οποίο έχουν εξελιχθεί οι οικονομικοί μηχανισμοί και οι θεσμοί του κλάδου.
- ▶ Αναλύοντας τα οικονομικά της ναυτιλίας, ανακαλύπτουμε ότι ο σύγχρονος κόσμος του εμπορίου έχει διαμορφωθεί κατά τη διάρκεια πολλών αιώνων. Η ιστορία μας αποκαλύπτει επίσης ότι το περιφερειακό κέντρο του θαλάσσιου εμπορίου μετακινείται διαρκώς, ακολουθώντας μια πορεία από την ανατολή προς τη δύση, γνωστή ως "δυτική γραμμή". Εξετάζοντας το εμπόριο στον Ατλαντικό και τον Ειρηνικό Ωκεανό, μπορούμε να διακρίνουμε την τρέχουσα θέση της "δυτικής γραμμής".

Η «Δυτική Γραμμή» - Westline I

- ▶ Ο Winston Churchill είπε: “Όσο περισσότερο κοιτάω το παρελθόν τόσο περισσότερο μπορώ να δω μπροστά”.
- ▶ Η εξέλιξη της θαλάσσιας μεταφοράς είναι ένας δρόμος που μπορούμε ακόμη και να χαρτογραφήσουμε σε έναν χάρτη. Επί πεντέμισι χιλιάδες χρόνια, είτε από τύχη είτε από κάποιον βαθύτερα κρυμμένο οικονομικό παράγοντα, το εμπορικό κέντρο του θαλάσσιου εμπορίου έχει μετακινηθεί προς τα δυτικά.

Η «Δυτική Γραμμή» - Westline I



Η «Δυτική Γραμμή» -Westline I

- ▶ 1^η Φάση: Η «Δυτική Γραμμή» ξεκίνησε στη Μεσοποταμία το 3000 π.Χ. και εξελίχθηκε στη Τύρο στην ανατολική Μεσόγειο, στη συνέχεια στη Ρόδο, στην ελληνική ενδοχώρα και στη Ρώμη.
- ▶ 2^η Φάση: Πριν χίλια χρόνια, η Βενετία (και σύντομα μετά η Γένοβα) έγιναν τα σταυροδρόμια του εμπορίου μεταξύ της Μεσογείου και των αναδυόμενων κέντρων στο δυτικο-βορειοευρωπαϊκό χώρο, όπως η Κολωνία, η Βρυξέλλες, η Αμβέρσα και το Άμστερνταμ.

Η «Δυτική Γραμμή» -Westline I

- ▶ 3^η Φάση: Ταυτόχρονα οι Χανσεατικές πόλεις άνοιξαν εμπορικούς δεσμούς με τη Βαλτική και τη Ρωσία. Τα δύο ρεύματα συνενώθηκαν στο Άμστερνταμ το δέκατο έβδομο αιώνα και στο Λονδίνο το δέκατο όγδοο. Το δέκατο ένατο αιώνα τα ατμόπλοια μετέφεραν τη Δυτική Γραμμή στην απέναντι πλευρά του Ατλαντικού και η Βόρεια Αμερική έγινε ένα ηγετικό κέντρο.
- ▶ 4^η Φάση. Τέλος, τον εικοστό αιώνα, το εμπόριο έκανε άλλο ένα γιγάντιο βήμα στα δυτικά, μέσω του Ειρηνικού ωκεανού και η Ιαπωνία, η Νότια Κορέα, η Κίνα και η Ινδία σήκωσαν τη σκυτάλη της ανάπτυξης.

Η Αλλαγή της Εμπορικής Ναυτιλίας (1833-1950)

- ▶ Τον δέκατο ένατο αιώνα η ναυτιλία άλλαξε περισσότερο από ότι τις προηγούμενες δύο χιλιετίες.
- ▶ Τα πλοία ήταν μεγαλύτερα, με καλύτερα πανιά και οι τεχνικές πλοήγησης είχαν βελτιωθεί.
- ▶ Η αλλαγή αυτή ήταν μέρος της βιομηχανικής επανάστασης που έλαβε χώρα στη Μεγάλη Βρετανία και την Ευρώπη εκείνη την εποχή.
 - Με την αύξηση της βιομηχανικής παραγωγής, ήταν αδύνατη η εσωτερική κατανάλωση του συνόλου των παραγομένων προϊόντων, με αποτέλεσμα το εμπόριο να καταστεί αναπόσπαστο τμήμα της νέας βιομηχανικής κοινωνίας.

Η Αλλαγή της Εμπορικής Ναυτιλίας (1833-1950)

- ▶ Οι σημαντικότεροι παράγοντες αυτής της αλλαγής είναι:
 1. Οι ατμομηχανές που απελευθέρωσαν τα πλοία από την εξάρτησή τους από τον άνεμο.
 2. Τα σιδερένια σκαριά που επέτρεψαν την αποτελεσματικότερη προστασία του φορτίου και την κατασκευή πλοίων μεγαλύτερης χωρητικότητας.
 3. Οι προπέλες που ως μηχανισμοί κατέστησαν τα εμπορικά πλοία περισσότερο αξιόπλοα.
 4. Το ευρύ υποθαλάσσιο δίκτυο καλωδίων που επέτρεψε στους εμπόρους και τους πλοιοκτήτες να επικοινωνούν σε όλη την υφήλιο.

Η Αλλαγή της Εμπορικής Ναυτιλίας (1833-1950)

- ▶ Το θαλάσσιο εμπόριο αυξήθηκε από 20 εκατομμύρια τόνους το 1840 σε 140 εκατομμύρια τόνους το 1887, κατά μέσο όρο 4,2% ετησίως.
- ▶ Οι συναλλαγές με τη Βαλτική και τη Μεσόγειο αντικαταστάθηκαν από συναλλαγές μεγάλων αποστάσεων με τη Βόρεια Αμερική, τη Νότια Αμερική και την Αυστραλία.
- ▶ Πρώτη φορά εμφανίστηκαν στην αγορά βιομηχανικά φορτία σε πολύ μεγάλες ποσότητες, με σημαντικότερο το εμπόριο άνθρακα (κάρβουνο).
- ▶ Το κάρβουνο πλέον χρησιμοποιούταν και ως καύσιμο για τα ατμόπλοια, εκτός από οικιακό καύσιμο.

	1840	1887	1950	1960	1975 (1)	2005
Crude oil		2,700	182,000	456,000	1,367,000	1,885,000
Products		n.a.	n.a.	n.a.	253,700	671,000
Liquefied gas					21	179,000
Total oil		2,700	216,000	456,000	1,620,700	2,556,000
Iron ore				101,139	291,918	661,000
Coal	1,400	49,300		46,188	127,368	680,000
Grain	1,900	19,200		46,126	137,202	206,000
Bauxite and alumina				15,961	41,187	68,000
Phosphate				18,134	37,576	31,000
Total				227,548	635,251	1,646,000
Iron and steel	1,100	11,800			55,000	226,000
Timber	4,100	12,100			77,500	170,000
Sugar	700	4,400			17,291	48,000
Salt	800	1,300			8,700	24,000
Cotton	400	1,800			2,315	7,800
Wool	20	350			1,200	
Jute		600			450	382
Meat		700			3,200	26,640
Coffee	200	600			3,134	5,080
Wine	200	1,400			1,217	
Other	9,180	33,750	334,000	426,452	646,042	2,412,098
Total seaborne trade	20,000	137,300	550,000	1,110,000	3,072,000	7,122,000
% increase since previous period		4.2%	2.2%	7.3%	7.0%	2.8%

Εμπορεύματα που μεταφέρθηκαν
μέσω θαλάσσης σε χιλιάδες τόνους

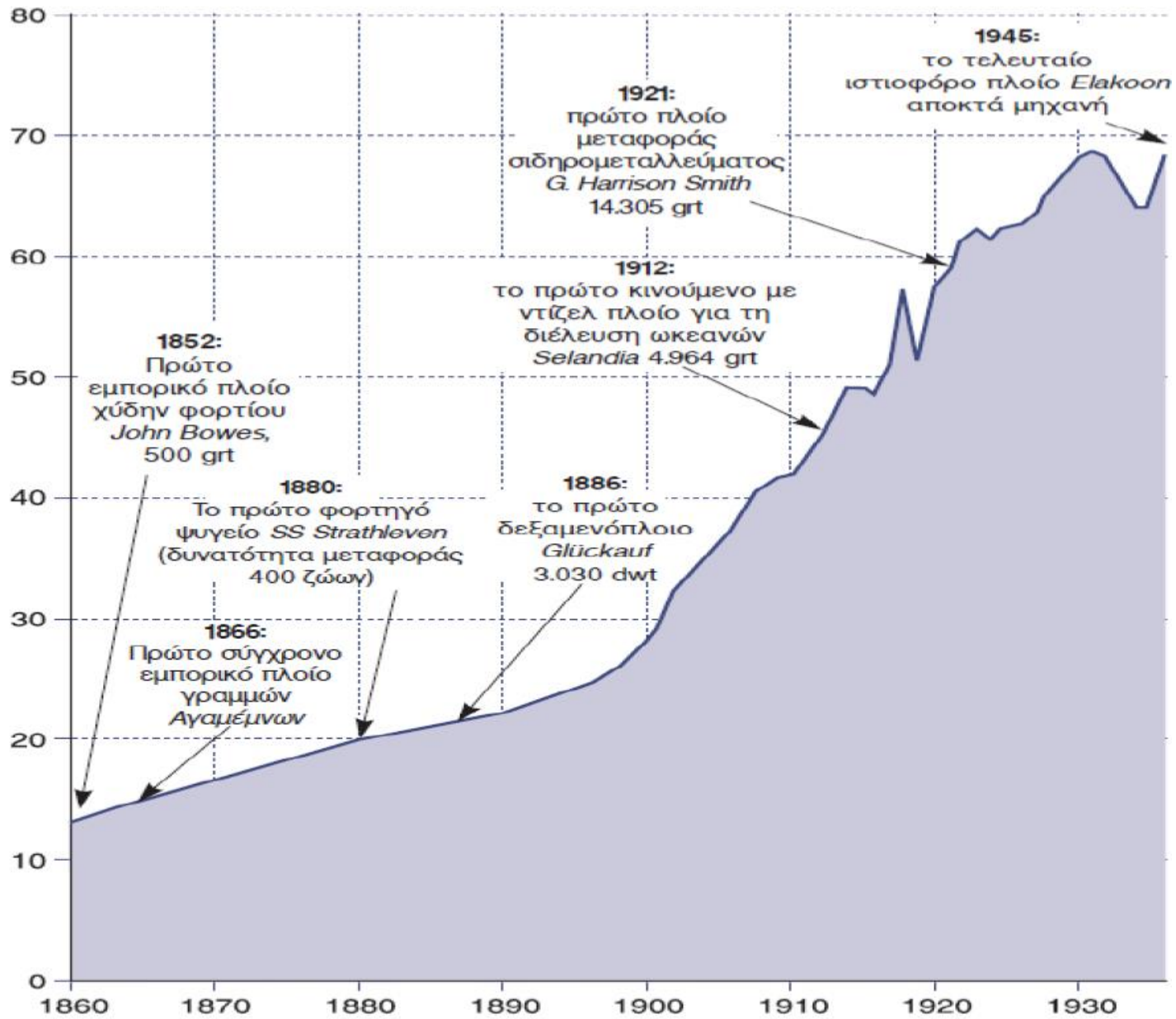
Η Αλλαγή της Εμπορικής Ναυτιλίας (1833-1950)

- ▶ Αναπτύχθηκε και η επιβατική κίνηση, εκτός από το εμπόριο, όπως επίσης και η υπηρεσία του ταχυδρομείου. Αυτό επέφερε εμπορική πίεση για επιτάχυνση αυτών των υπηρεσιών.
- ▶ Η μεταφορά των επιβατών αυξήθηκε λόγω της μετανάστευσης από την Ευρώπη προς τις ΗΠΑ και την Αυστραλία.
 - ▶ Μεταξύ 1825 και 1835 - 32.000 ετησίως
 - ▶ Μεταξύ 1836 και 1845 - 71.000 ετησίως
 - ▶ Μεταξύ 1845 και 1854 - 250.000 ετησίως

Σχεδιαστικές Καινοτομίες

- ▶ Στη διάρκεια του δέκατου ένατου αιώνα η τεχνολογία των ατμόπλοιων βελτιώθηκε με γρήγορους ρυθμούς.
- ▶ Στο πρώτο μισό του αιώνα, τα πανιά καθόριζαν τον ρυθμό και ο ανταγωνισμός μεταξύ των ναυπηγείων στη Βρετανία και τις Ηνωμένες Πολιτείες δημιούργησε μερικά από τα πιο αποτελεσματικά ιστιοφόρα που κατασκευάστηκαν ποτέ.
- ▶ Μέχρι το 1850 τα νεοσύστατα ατμόπλοια δεν μπορούσαν να ανταγωνιστούν τα ιστιοφόρα διότι οι κινητήρες ήταν αναποτελεσματικοί.
- ▶ Το 1875 οι ατμομηχανές έγιναν αποτελεσματικότερες και τα ατμόπλοια έγιναν ικανά να ανταγωνιστούν τα ιστιοφόρα.

Εκατομύρια ακάθαρτων τόνων



Σχεδιαστικές Καινοτομίες

Η Επανάσταση στις Ναυτιλιακές Επικοινωνίες

- ▶ Εξίσου σημαντική για την εξέλιξη της ναυτιλιακής βιομηχανίας τον 19^ο αιώνα ήταν η υποθαλάσσια καλωδίωση που συνέδεε τις ηπείρους.
- ▶ Μέχρι τη δεκαετία του 1860, η επικοινωνία πραγματοποιούνταν μέσω αλληλογραφίας, ενώ ελάχιστα μαθαίνονταν για την τύχη ενός πλοίου μέχρι την επιστροφή του, με το μεγαλύτερο βάρος για τη διεκπεραίωση των τρεχόντων ζητημάτων να πέφτει στις πλάτες του «υπεύθυνου φορτίου» ή του καπετάνιου. Τα καράβια μπορούσαν να περιμένουν εβδομάδες μέχρι να βρουν φορτίο για την επιστροφή.
- ▶ Οι επιχειρήσεις χρειάζονταν καλύτερες πληροφορίες για τη διαθεσιμότητα των πλοίων και των φορτίων και γι' αυτό επενδύσανε αρκετά για να το πετύχουν.

Η Επανάσταση στις Ναυτιλιακές Επικοινωνίες

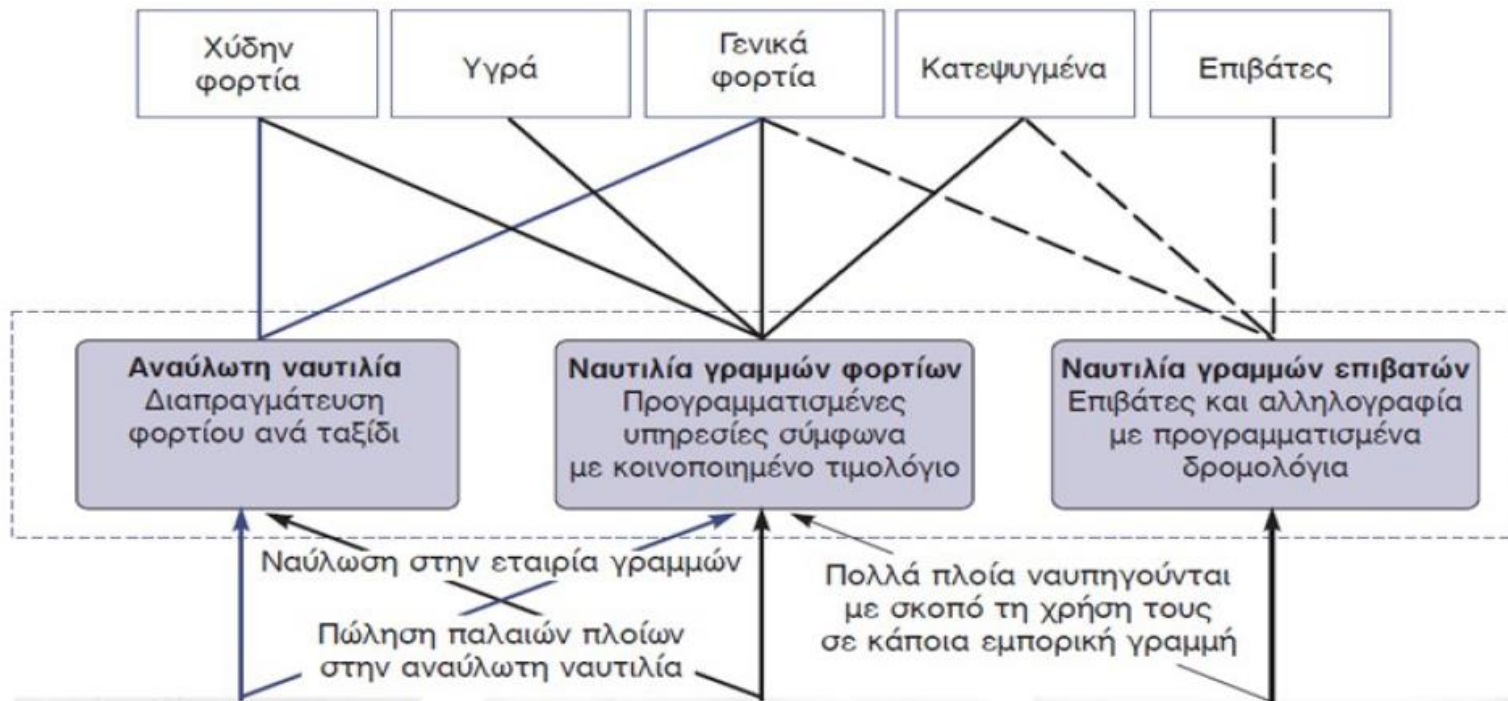
- ▶ Το 1855 το πρώτο καλώδιο τοποθετήθηκε αλλά μετά από 40 ημέρες σταμάτησε να λειτουργεί, αλλά έδειξε τι μπορούσε να γίνει.
- ▶ Το 1866 πραγματοποιήθηκε η πρώτη επιτυχής πόντιση καλωδίου στον Ατλαντικό ωκεανό από το πλοίο Great Eastern και μέσα σε μια δεκαετία, ένα δίκτυο καλωδίων ένωνε τις μεγαλύτερες πόλεις του κόσμου, ενώ ως το 1897 είχαν ποντιστεί καλώδια συνολικού μήκους 162.000 ναυτικών μιλίων, με το Λονδίνο να βρίσκεται στην καρδιά του δικτύου. Το δίκτυο αυτό επικοινωνιών μεταμόρφωσε το ναυτιλιακό κλάδο, αφού για πρώτη φορά επέτρεψε το σχεδιασμό της μεταφοράς εμπορευμάτων.

Οι Κατηγορίες της Ναυτιλίας

- ▶ Τα ατμόπλοια και η επανάσταση στις επικοινωνίες διαμόρφωσαν ένα νέο και πιο εξελιγμένο σύστημα ναυτιλίας.
- ▶ Με την αύξηση του εμπορικού όγκου, αυξανόταν και η πολυπλοκότητα των λειτουργιών μεταφοράς. Η ναυτιλία διαμορφώθηκε σταδιακά σε τρεις κύριες κατηγορίες:
 - Τη ναυτιλία γραμμών: Τα πλοία ακολουθούν προκαθορισμένα δρομολόγια και χρονοδιαγράμματα
 - Τη ναυτιλία μεταφοράς επιβατών σε τακτική βάση
 - Την αναύλωτη (tramp) ναυτιλία: Τα πλοία δεν ακολουθούν σταθερή δρομολόγηση ή πρόγραμμα

Οι Κατηγορίες της Ναυτιλίας

- ▶ Τα επιβατικά πλοία κατασκευάστηκαν έτσι ώστε να εξοπλίζονται με εγκαταστάσεις για τους επιβάτες και ήταν σχετικά γρήγορα, λειτουργώντας με ένα δημοσιευμένο πρόγραμμα.
- ▶ Τα πλοία για τη μεταφορά φορτίων λειτουργούσαν με χρονοδιαγράμματα και συχνά σχεδιάζονταν για συγκεκριμένες διαδρομές. Συνήθως είχαν πολλά καταστρώματα για να μπορούν να φορτοεκφορτώνουν σε πολλά λιμάνια.
- ▶ Τα αναύλωτα πλοία μετέφεραν μαζικά φορτία όπως άνθρακας και σιτηρά κατά τη διάρκεια κάθε ταξιδιού. Συνήθως είχαν βασικό σχεδιασμό με ένα μεσαίο κατάστρωμα.



Βασικός σχεδιασμός πλοίων αναύλωτης ναυτιλίας: διπλό κατάστρωμα, γερανός και οικονομικές ταχύτητες, π.χ. 10 κόμβοι



Πλοίο γραμμών μεταφοράς φορτίων: πολλαπλά καταστρώματα, βαθιές δεξαμενές, ανελκυστήρας βαρών, ψυγείο, κουκέτες επιβατών, κ.τ.λ. Πιο γρήγορο από πλοίο αναύλωτης ναυτιλίας, π.χ. 12 κόμβοι



Πλοίο γραμμών μεταφοράς επιβατών: σχεδιασμένο κατά βάση για επιβάτες και αλληλογραφία με κάποια χωρητικότητα φορτίων. Το γρηγορότερο όλων: π.χ. 16 με 25 κόμβοι

Υπηρεσίες Επιβατικών Γραμμών (Passenger Liner Services)

- ▶ Μόλις έγιναν διαθέσιμα και αξιόπιστα τα ατμόπλοια, οι μετακινήσεις μεταξύ περιοχών έγιναν πιο διαχειρίσιμες και ένα δίκτυο υπηρεσιών επιβατικών γραμμών αναπτύχθηκε γρήγορα.

	Gross tons	Built	Speed knots	Coal tons/day	Capacity		
					Cargo	Passengers	Bunkers
<i>Britannia</i>	1,139	1840	8	38	225	90	640
<i>Persia</i>	3,300	1855	13	150	1,100	180	1,640
<i>Java</i>	2,697	1865	13	85	1,100	160	1,100
<i>Bothnia</i>	4,556	1874	13	63	3,000	340	940

Μεταφορά Φορτίων (The Cargo Liner Services)

- ▶ Από το 1870 και έπειτα, ένα δίκτυο γραμμών μεταφορών εξαπλώθηκε σε όλο τον κόσμο, ειδικά μεταξύ της Ευρώπης και των αποικιών της, εξυπηρετούμενο από μια νέα γενιά ατμοπλοϊκών πλοίων.
- ▶ Ήταν λιγότερο περίτεχνα και πιο αργά από τα επιβατικά.
- ▶ Μέχρι το 1950 οι νέες εταιρείες ήταν εξαιρετικά οργανωμένες με γραφεία ή πρακτορεία στα λιμάνια που εξυπηρετούσαν.
- ▶ Το προσωπικό σχεδίαζε και καθοδηγούσε στόλους από εκατοντάδες πλοία.
- ▶ Η ναυτιλία έγινε ένα σεβαστό επάγγελμα.

Αναύλωτη Ναυτιλία (Tramp Shipping)

- ▶ Οι ναυτιλιακές εταιρείες που δραστηριοποιούνταν σε αυτή την αγορά διέφεραν αρκετά από εκείνες που είχαν εξειδικευτεί στη ναυτιλία γραμμών, αν και υπήρχαν περιπτώσεις επικάλυψης. Η πλειονότητα των δραστηριοποιήσεων στον τομέα της αναύλωτης ναυτιλίας πραγματοποιούνταν από μικρές εταιρείες βασιζόμενες σε υπεργολαβίες για διάφορες εξειδικευμένες εργασίες.
- ▶ Παρά το γεγονός ότι οι Βρετανοί ήταν αρχικά οι μεγαλύτεροι ιδιοκτήτες αναύλωτων πλοίων, προς το τέλος του 19^{ου} αιώνα οι Έλληνες ναυλωτές άρχισαν να ιδρύουν γραφεία στο Λονδίνο. Σύντομα έγιναν σημαντικό μέρος του διεθνούς σκηνικού της αναύλωτης ναυτιλίας.

Αναύλωτη Ναυτιλία (Tramp Shipping)

- ▶ Μέχρι το 1935 ο άνθρακας και το σιτάρι αποτελούσαν τα δύο τρίτα του συνολικού φορτίου μεταφοράς, με το ξύλο, τα μέταλλα, τα λιπάσματα και τη ζάχαρη να αποτελούν το υπόλοιπο φορτίο.

Cargo	Voyages	Cargo tons
Coal and coke	1,873	12,590,000
Grain	1,200	8,980,000
Grain and timber	105	890,000
Timber	196	1,345,000
Timber and other cargo	19	110,000
Ore	398	2,830,000
Fertilizers	207	1,535,000
Sugar	204	1,425,000
Other cargoes	610	3,785,000
Totals	4,812	33,490,000

Κανονισμοί της Ναυτιλίας

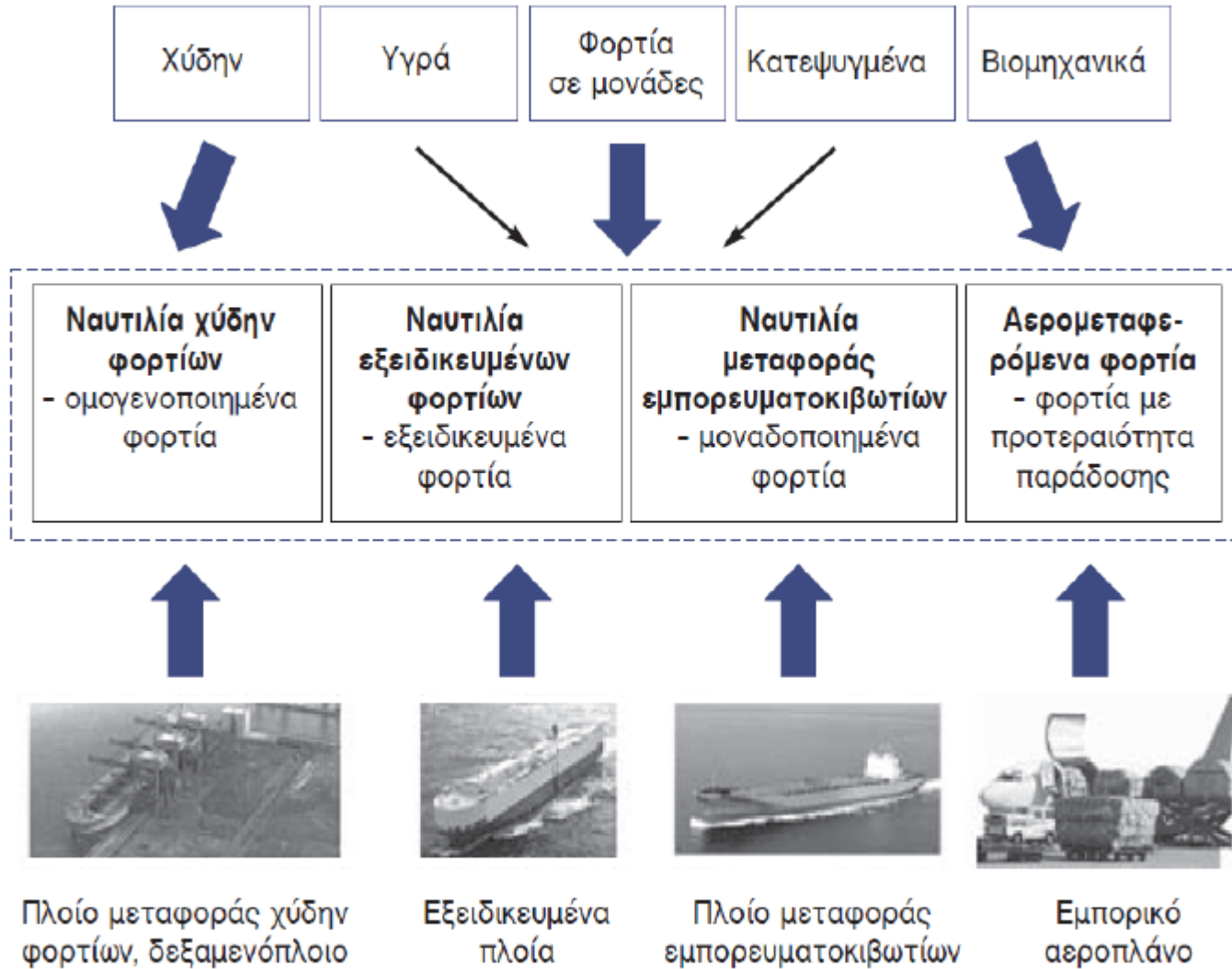
- ▶ Τον 18^ο αιώνα, η αγορά ασφαλίσεων του Λονδίνου ανέπτυξε ένα σύστημα για να ελέγχει αν τα πλοία που ασφάλιζε ήταν καλά κατασκευασμένα και σε καλή κατάσταση.
- ▶ Στις αρχές του 19^{ου} αιώνα, το Lloyd's Register που είχε ξεκινήσει ως μητρώο καταγραφής πλοίων. Ξεκίνησε να θέτει πρότυπα για τα πλοία και να εκδίδει πιστοποιητικά ταξινόμησης.
- ▶ Κάθε νέο πλοίο έπρεπε να υποστεί “έναν έλεγχο κατά την κατασκευή”, που σημαίνει ότι η πρόοδος κατασκευής, σε διάφορα στάδια, ελεγχόταν στενά τουλάχιστον τρεις φορές.
- ▶ Το 1855 καθορίστηκαν οι κανόνες για τα σιδηρόπλοια και δημιουργήθηκαν επιτροπές για τον καθορισμό των προτύπων κατασκευής νέων πλοίων.

Κανονισμοί της Ναυτιλίας

- ▶ Ακολούθησαν και άλλες χώρες που δημιούργησαν ενώσεις ταξινόμησης και μέχρι τα τέλη του 19^{ου} αιώνα είχε δημιουργηθεί το τεχνικό κανονιστικό πλαίσιο του κλάδου.
- ▶ Στους κανονισμούς της ναυτιλίας εμπλέκονταν οι κυβερνήσεις και κυρίως η Βρετανική κυβέρνηση.
 - Νόμος του 1854: Νομικό πλαίσιο για το μητρώο των πλοίων, τη μέτρηση τόνων, τον έλεγχο των πλοίων και του εξοπλισμού, τη μεταφορά επικίνδυνων αγαθών, την ασφάλεια και την αξιοπλοΐα των πλοίων, την προστασία των ναυτών και τον έλεγχο των προμηθειών.
 - Χρησιμοποιήθηκε από πολλές χώρες για τη θέσπιση του δικού τους ναυτιλιακού δικαίου.

Αερομεταφορές, Εμπορευματοκιβώτια και Χύδην Φορτία (1950 - 2006)

- ▶ Μέχρι το 1950 το σύστημα της ναυτιλίας γραμμών και αναύλωτης ναυτιλίας είχε λειτουργήσει με επιτυχία. Όμως ως συστήματα εντάσεως εργασίας δυσκολεύτηκαν να συμβαδίσουν με την άνθηση της μεταπολεμικής οικονομίας.
- ▶ Υπήρξε αντικατάσταση του ακριβού εργατικού δυναμικού με φθηνότερο κεφαλαιουχικό εξοπλισμό και αύξηση του μεγέθους των μεταφορικών εργασιών για την αξιοποίηση των οικονομιών κλίμακας.
 - Ως αποτέλεσμα, 30 χρόνια αργότερα δεν έμεινε τίποτα από τη συντηρητική ναυτιλιακή βιομηχανία που έπλευσε με σιγουριά τη δεκαετία του 1950.



Το σύστημα μεταφοράς χύδην φορτίων και εμπορευματοκιβωτίων μετά το 1950

Αερομεταφορές, Εμπορευματοκιβώτια και Χύδην Φορτία (1950 - 2006)

- ▶ Χύδην φορτία μεταφέρονταν πλέον από ένα στόλο μεγάλων πλοίων μεταφοράς μεταξύ τερματικών σταθμών που είχαν αυτοματοποιήσει τη διακίνηση φορτίου.
- ▶ Πολυσύχναστα λιμάνια με μίλια αποβάθρες αντικαταστάθηκαν από τερματικούς σταθμούς που διακινούσαν τα φορτία σε ώρες.
- ▶ Οι ναυτιλιακές εταιρείες αντικαταστάθηκαν από ανεξάρτητους πλοιοκτήτες.
- ▶ Οι αεροπορικές εταιρείες ανέλαβαν τις μεταφορές των επιβατών.

Ανάπτυξη του Θαλάσσιου Εμπορίου (1950-2005)

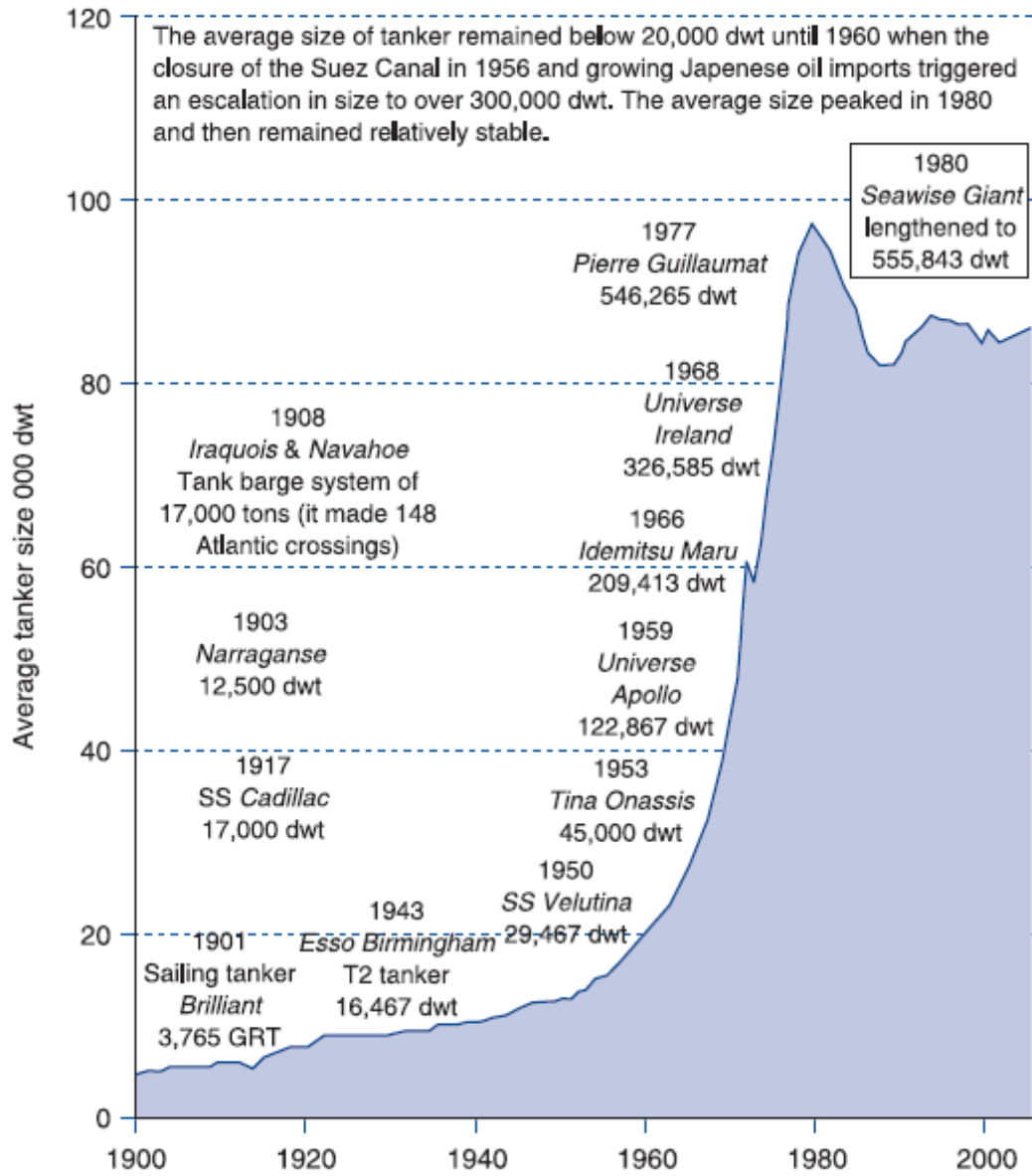
- ▶ Αύξηση θαλάσσιου εμπορίου: Αύξηση εισαγωγών από 500 εκατομμύρια τόνους το 1950 σε 7 δισεκατομμύρια τόνους το 2005.
 - 1950: Η ανάπτυξη προήλθε από την Ευρώπη και την Ιαπωνία και κυρίως με τη μεταφορά χάλυβα και αλουμίνιο.
 - 1960: Ανοδική τάση εισαγωγών λόγω της μετάβασης από εγχώριες σε εισαγόμενες πηγές βασικών πρώτων υλών όπως σίδηρο, κάρβουνο και πετρέλαιο.
 - 1970: Η ευρωπαϊκή αγορά ωρίμαζε και η ζήτηση για αγαθά πρώτων υλών όπως ο χάλυβας, το αλουμίνιο και ηλεκτρική ενέργεια σταθεροποιήθηκε.
 - 1965 - 1972: Η Ιαπωνία κατασκεύαζε τα μισά πλοία του κόσμου και έλεγχε το μεγαλύτερο στόλο εμπορικής ναυτιλίας στον κόσμο.

Ανάπτυξη του Θαλάσσιου Εμπορίου (1950-2005)

- ▶ Αύξηση θαλάσσιου εμπορίου: Αύξηση εισαγωγών από 500 εκατομμύρια τόνους το 1950 σε 7 δισεκατομμύρια τόνους το 2005.
 - 1980: Η Κινεζική οικονομία άνοιξε τις πόρτες της στον καπιταλισμό και το εμπόριο. Αυτό έγινε μετά από δύο δεκαετίες απομόνωσης και περιορισμένης επαφής με τη Δύση.
 - Ακολούθησε μια περίοδος σημαντικής οικονομικής ανάπτυξης, σε συνδυασμό με μια κίνηση προς ένα δυτικοποιημένο καπιταλιστικό οικονομικό σύστημα.

Η «Βιομηχανική Επανάσταση» της Ναυτιλίας

- ▶ Μέχρι τις αρχές του 1950 το εμπόριο πετρελαίου ήταν αρκετά μικρό και αποστέλλονταν με μικρά δεξαμενόπλοια.
- ▶ Οι αγορές μεγάλωναν και η στρατηγική μεταφοράς έπρεπε να αλλάξει με τη χρήση μεγαλύτερων πλοίων.
- ▶ Για τη νέα γενιά των πλοίων μεταφοράς οι περιορισμοί ήταν το μέγεθος και η ποσότητα των μεταφερόμενων προϊόντων όπως επίσης και το βάθος του νερού στους τερματικούς σταθμούς.
- ▶ Με τις επενδύσεις σε μεγαλύτερα πλοία και γρηγορότερα συστήματα διακίνησης ήταν φθηνότερη η εισαγωγή πρώτων υλών από τη θάλασσα.



Η αύξηση μεγέθους του πλοίου πιθανώς μείωσε το κόστος μεταφοράς ανά μονάδα προϊόντος κατά τουλάχιστον 75%

Αναπτύχθηκαν καινούριοι τύποι πλοίων: εμπορικά χύδην φορτίου, μεγάλα δεξαμενόπλοια, δεξαμενόπλοια μεταφοράς υγροποιημένου φυσικού αερίου, δεξαμενόπλοια μεταφοράς χημικών, πλοία μεταφοράς οχημάτων, πλοία μεταφοράς ξυλείας και πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων.

Η «Βιομηχανική Επανάσταση» της Ναυτιλίας

- ▶ Τη δεκαετία του 1970 οι σταθμοί εργασίας επέτρεπαν την αποστολή μηνυμάτων με φαξ από τον χρήστη και παρείχαν πρόσβαση σε βάσεις δεδομένων για τη θέση του πλοίου, λεπτομέρειες για το πλοίο και προγράμματα εκτίμησης ταξιδιού.
- ▶ Τη δεκαετία του 1980 εμφανίστηκαν τα δίκτυα των υπολογιστών και έκαναν τη χρήση αυτών των σταθμών οικονομικότερη και την επικοινωνία ευκολότερη.

Η Αλλαγή των Ναυτιλιακών Οργανισμών

- ▶ Με την αλλαγή της Ναυτιλιακής Βιομηχανίας άλλαξαν και οι εταιρείες που την απάρτιζαν.
- ▶ Από τις 10 κορυφαίες εταιρίες ναυτιλίας γραμμών του Ηνωμένου Βασιλείου το 1960, καμία δεν παρέμεινε 50 χρόνια αργότερα. Το ίδιο συνέβη και με της εταιρείες αναύλωτης (tramp) ναυτιλίας.
- ▶ Οι ανεξάρτητοι πλοιοκτήτες της νέας γενιάς ήταν απόγονοι των πλοιοκτητών των εταιρειών αναύλωτης ναυτιλίας με τη συνεργασία με μια νέα γενιά επιχειρηματιών όπως ο Ωνάσης, ο Νιάρχος και Τουνγκ που είδαν ως ευκαιρία επένδυσης την ναυτιλία.
- ▶ Οι πλοιοκτήτες διαπίστωσαν ότι οι νέοι πελάτες τους ήταν πλέον οι πολυεθνικές εταιρείες πετρελαίου, τα χαλυβουργεία, οι παραγωγοί αλουμινίου κτλ.

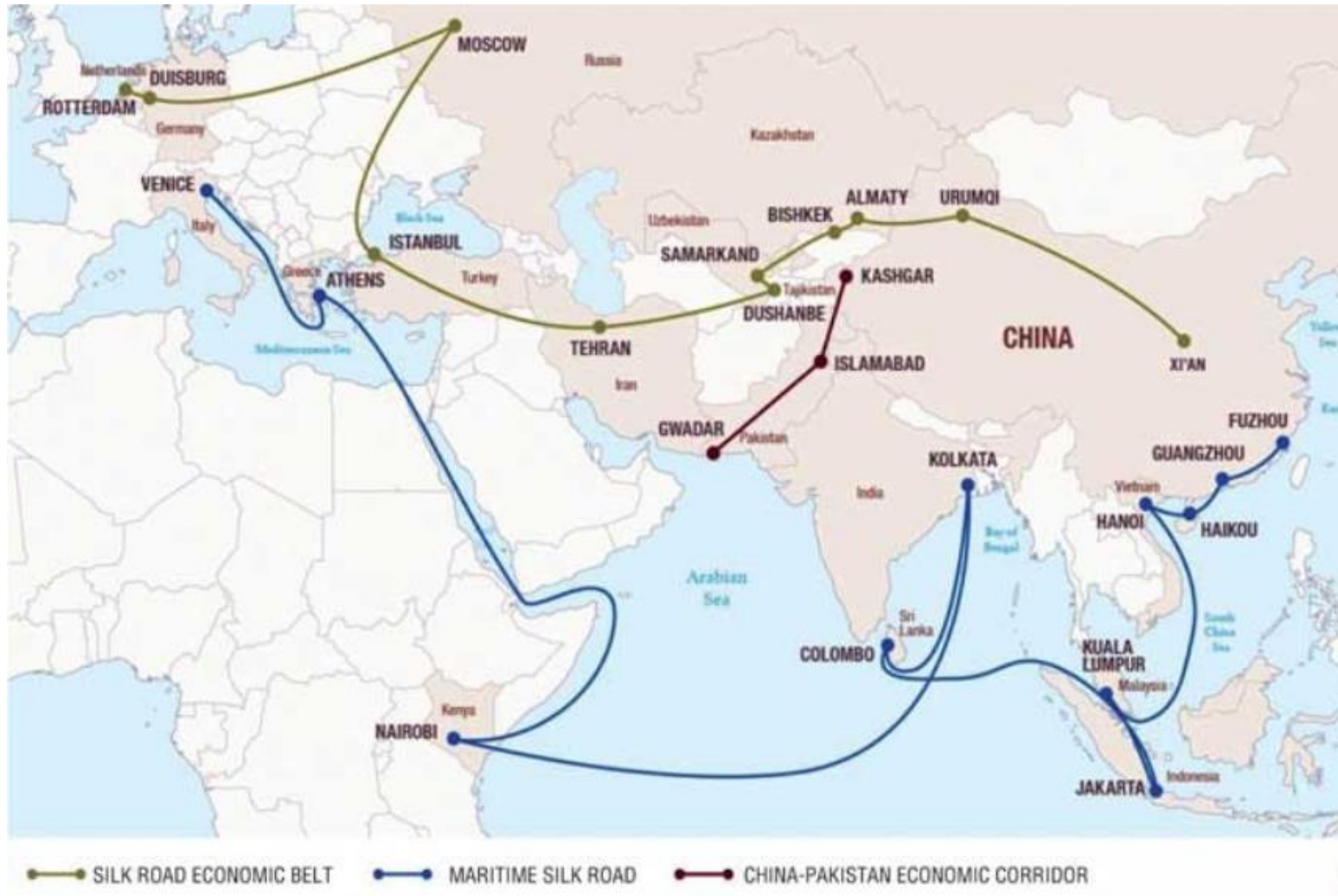
Η Αλλαγή των Ναυτιλιακών Οργανισμών

- ▶ Χρησιμοποιώντας χρονοαύλωση από τις πολυεθνικές ως ασφάλεια για την εξεύρεση χρηματοδότησης, δημιούργησαν γρήγορα τους στόλους των δεξαμενόπλοιων, των πλοίων μεταφοράς χύδην φορτίου και των εξειδικευμένων πλοίων που χρειάζονταν.
- ▶ Οι ναυτιλιακές εταιρείες μετατράπηκαν από υψηλού προφίλ πυλώνες αυτοκρατορικής αξιοπρέπειας σε έντονα ιδιωτικές επιχειρήσεις που διοικούνται από επιχειρηματίες.

Οι Θαλάσσιες Μεταφορές τον 21^ο Αιώνα

- ▶ Η Κίνα το 2013 ξεκίνησε το επιχείρημα «Belt and Road Initiative» το οποίο είναι ένα μεγάλο σχέδιο που περιλαμβάνει 65 χώρες και δίνει έμφαση στη συνδεσιμότητα των μεταφορών και την οικονομική συνεργασία μεταξύ των εμπλεκόμενων χωρών.
 - Ουσιαστικά είναι ένας νέος θαλάσσιος δρόμος του μεταξιού που περιλαμβάνει την Κίνα, την ανατολική, νότια και κεντρική Ασία όπως και μέρη της Ευρώπης.
 - Στόχος η ενίσχυση του εμπορίου και η ανάπτυξη της εφοδιαστικής.

Οι Θαλάσσιες Μεταφορές τον 21^ο Αιώνα



Οι Θαλάσσιες Μεταφορές τον 21^ο Αιώνα

- ▶ Οι προτεινόμενοι εμπορικοί διάδρομοι και ζώνες που περιλαμβάνονται σε αυτό το εγχείρημα έχουν διαφορετικές μεταφορικές εγκαταστάσεις και περιβάλλοντα logistics.
- ▶ Καθώς το ναυτιλιακό δίκτυο και η συνδεσιμότητα αναπτύσσονται περαιτέρω κατά μήκος του νέου Maritime Silk Road, θα υπάρχει αυξανόμενη ζήτηση για νέες ναυτιλιακές συνδέσεις και λιμενικές συνδέσεις, έτσι ώστε να εκδηλωθούν νέες εμπορικές ευκαιρίες για τη ναυτιλιακή και λιμενική βιομηχανία.
- ▶ Τα λιμάνια κατά μήκος του νέου Θαλάσσιου Δρόμου του Μεταξιού αναμένεται να δουν σημαντικές δυνατότητες μελλοντικής ανάπτυξης.

Οι Θαλάσσιες Μεταφορές τον 21^ο Αιώνα

- ▶ Σημαντική διάσταση είναι η απόδοση των logistics. Αυτό περιλαμβάνει την εσωτερική προσβασιμότητα των παράκτιων περιοχών, τις υποδομές μεταφορών και την επικοινωνία.
- ▶ Ορισμένες χώρες που βρίσκονται στο θαλάσσιο δρόμο του μεταξιού έχουν χαμηλά επίπεδα στις αποδόσεις logistics και υπάρχουν περιθώρια βελτίωσης.
- ▶ Οι υπεύθυνοι θα πρέπει να δώσουν προτεραιότητα σε επενδυτικά έργα σε διάφορους τομείς logistics.
- ▶ Ο νέος Θαλάσσιος Δρόμος του Μεταξιού αναμένεται να ασκήσει πολυδιάστατες επιπτώσεις στη διαχείριση και τη πρακτική των μεταφορών μακροπρόθεσμα.

Επικοινωνία

E-mail: ioaparachr@hotmail.com