

Πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων: Μισός αιώνας παρουσίας¹

Παναγιώτης Τσιλιγγίρης²
Χαρίλαος Ν. Ψαραύτης³

Στις 26 Απριλίου 1956, το Ideal-X, το πρώτο πλοίο που μετέφερε εμπορευματοκιβώτια, απέπλευσε από το λιμάνι του Newark (ΗΠΑ). Το Ideal-X μετέφερε, εκτός από συμβατικό υγρό φορτίο, 58 εμπορευματοκιβώτια (E/K) 35-ποδών έκαστο. Ουσιαστικά επρόκειτο για ένα μετασκευασμένο τάνκερ, του οποίου την ιδέα είχε συλλάβει ο τότε μεγαλοπαράγοντας χερσαίων μεταφορών στις Η.Π.Α. και αργότερα ιδρυτής της Sea Land, Malcom McLean (1914-2001). Αρχικός σκοπός του McLean, ο οποίος είχε ξεκινήσει σαν φορτηγατζής, ήταν η χρησιμοποίηση των εμπορευματοκιβωτίων για να μειώσει το κόστος φορτοεκφόρτωσης. Στην πραγματικότητα, ο πρώην οδηγός φορτηγών κατάφερε να ανατρέψει το *modus operandi* της ναυτιλιακής αγοράς τακτικών γραμμών (liners).

Σήμερα, ύστερα από 50 χρόνια εξέλιξης των πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, τα containerships πρωταγωνιστούν στην παγκόσμια ναυτιλιακή σκηνή. Οι θαλάσσιοι μεταφορείς containers και οι τερματικοί σταθμοί εμπορευματοκιβωτίων, οι δυο σημαντικότεροι παράγοντες της συγκεκριμένης βιομηχανίας, παρουσιάζουν αξιοσημείωτη ανάπτυξη τις τελευταίες δεκαετίες. Σύμφωνα με στοιχεία των Ηνωμένων Εθνών (UNCTAD, 2004), η χωρητικότητα του στόλου πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων παγκοσμίως αυξήθηκε κατά 727% την περίοδο 1980-2003. Κατά την ίδια περίοδο, η χωρητικότητα του παγκοσμίου στόλου αυξήθηκε κατά 25%. Ανάλογη αύξηση παρουσιάζουν οι κινήσεις εμπορευματοκιβωτίων στα λιμάνια. Ενδεικτικά, το παγκόσμιο throughput εμπορευματοκιβωτίων σε λιμένες το 2002 ανήλθε στα 266.3 Twenty-Foot Equivalent Units (TEUs), αυξανόμενο κατά 22.5 εκ. TEUs ή 9.2% πιο πάνω από το 2001. Αυτή η σημαντική αύξηση της κίνησης εμπορευματοκιβωτίων αναμένεται να συνεχιστεί στο εγγύς μέλλον. Σύμφωνα με στοιχεία του Διεθνούς Εμπορικού Επιμελητηρίου (ICC, 2005), το παγκόσμιο throughput εμπορευματοκιβωτίων στους λιμένες αναμένεται να αυξάνεται με ρυθμό περί το 10% ετησίως. Μάλιστα, σε συγκεκριμένες αγορές η ανάπτυξη αναμένεται να είναι μεγαλύτερη. Συγκεκριμένα και χωρίς να στεκόμαστε στην περίπτωση της Κίνας, οι κινήσεις εμπορευματοκιβωτίων στις αγορές του Ειρηνικού και της Ρωσίας αναμένεται να αυξηθούν ετησίως κατά 10-12% και 15-20%, αντιστοίχως. Αλλά και πέρα από τον μικρόκοσμο της ναυτιλίας, η μέθοδος μεταφοράς με κοντέινερ (containerization) υπήρξε καταλύτης της παγκοσμιοποίησης του εμπορίου, καθώς επιτάχυνε την μεταφορά των αγαθών, μείωσε το συνολικό κόστος μεταφοράς και παρείχε αυξημένη προστασία από ανεπιθύμητες ενέργειες.

Η αγορά μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων δια θαλάσσης έχει χαρακτηριστικά παρόμοια με αυτά της «μητρικής» της ναυλαγοράς liner ή, αλλιώς, τακτικών γραμμών. Η ναυλαγορά liner, στην οποία συγκαταλέγονται και άλλες θαλάσσιες μεταφορές τακτικής συχνότητας υπηρεσίας όπως η επιβατηγός ναυτιλία και τα πλοία Ro Ro, παρουσιάζει

¹ ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ, Απρίλιος 2007.

² Υποψήφιος Διδάκτορας, Εργαστήριο Θαλασσίων Μεταφορών ΕΜΠ

³ Καθηγητής, Εργαστήριο Θαλασσίων Μεταφορών ΕΜΠ

σημαντικές διαφορές από την ναυλαγορά tramp ή charter. Στην ναυλαγορά liner, τα πλοία προσφέρουν δρομολόγια με προκαθορισμένη την συχνότητα υπηρεσίας και την αλληλουχία λιμένων σε κάθε διαδρομή, μεταφέρουν μοναδοποιημένο φορτίο σχετικά υψηλής αξίας, ενώ πλέουν μισογεμάτα στα διάφορα σκέλη του ταξιδιού. Ιστορικά, στην ναυλαγορά liner οι εταιρίες είναι οργανωμένες σε κοινοπραξίες (cartels) με κάθε μέλος να χρεώνει ομοιόμορφους ναύλους, οι οποίοι συχνά είναι αρκετά υψηλοί («χρέωση όσο σηκώνει» – “charge what the traffic can bear”). Η κοινοπραξία λαμβάνει ομαδικά μέτρα για να αντιμετωπίσει τον εξωτερικό ανταγωνισμό, ενώ εσωτερικοί κανονισμοί σκοπεύουν να περιορίσουν τον ανταγωνισμό εκ των έσω. Ο ανταγωνισμός μεταξύ εταιριών containerships συνήθως περιορίζεται στην ποιότητα υπηρεσίας (πλοίο, συχνότητα υπηρεσίας, κ.ά.) παρά αφορά πόλεμο ναύλων.

Στην καθημερινή τους πρακτική, οι ναυτιλιακές εταιρίες μεταφοράς E/K αντιμετωπίζουν μια πληθώρα προβλημάτων απόφασης στρατηγικού, τακτικού ή επιχειρησιακού χαρακτήρα. Μολαταύτα, οι ναυτιλιακές εταιρίες αντιμετωπίζουν συχνά όμοια προβλήματα διοίκησης, καθώς όλες έχουν εν τέλει κοινό στόχο: την βέλτιστη εκμετάλλευση των στόλων τους. Άλλωστε, κάθε πλοίο αποτελεί επένδυση πολλών εκ. €, με καθημερινά λειτουργικά έξοδα συχνά δεκάδων χιλ. €. Συνεπώς, η βελτιστοποίηση στην αξιοποίηση του στόλου οδηγεί σε σημαντικά οφέλη.

Στην διάρκεια του μισού αιώνα παρουσίας των containerships επήλθαν σημαντικές αλλαγές στην αγορά των θαλάσσιων μεταφορέων E/K, κυρίως όσον αφορά το μέγεθος το πλοίων και τον ανταγωνισμό.

- Μέγεθος containerships: Το σημερινό μεγαλύτερο πλοίο μεταφοράς E/K (το Emma Maersk, επίσημης χωρητικότητας 11.000 TEUs, αλλά ανεπίσημης ίσως παρά πάνω) μπορεί να μεταφέρει περίπου 190 φορές περισσότερα εμπορευματοκιβώτια από ότι το Ideal-X. Αυτή η αύξηση του μεγέθους κινήθηκε από την μείωση κόστους ανά E/K (κυρίως εν πλω) και απορρέει από οικονομίες κλίμακας σε κόστη κεφαλαίου και λειτουργικά κόστη (κόστη πληρώματος, εφοδιασμού, κατανάλωσης). Αντιθέτως, ανοικονομίες κλίμακας μπορεί να προκύψουν στα λιμάνια, καθώς η υποδομή τους (γερανοί, χώρος αποθήκευσης, κλπ) δεν είναι έτοιμη να εξυπηρετήσει τα πλοία αυτά με αποδοτικό τρόπο.
- Ανταγωνισμός: Τις τελευταίες δεκαετίες έχει παρατηρηθεί η είσοδος ανεξάρτητων εταιριών (εκτός κοινοπραξίας) στην αγορά. Επίσης, σύγχρονες μεγάλες εταιρίες liners, που αρχικά ήταν οργανωμένες σε κοινοπραξίες, αποσχίστηκαν από τις κοινοπραξίες και έγιναν ανεξάρτητες (βλ., Maersk, Evergreen). Παρά το όποιο ρεύμα ανταγωνισμού, η αγορά containerships παρουσιάζει μια αξιοσημείωτη συγκέντρωση, με τις 10 μεγαλύτερες εταιρίες να κατέχουν το 60% της αγοράς.

Παρά τα –δίχως άλλο- ανθηρά οικονομικά οφέλη που συνεπάγεται αυτή η ραγδαία άνοδος των όγκων φορτίου E/K, η αγορά μεταφοράς E/K δεν είναι απαλλαγμένη από επιχειρησιακά προβλήματα. Τα βασικότερα από αυτά τα προβλήματα είναι τα ακόλουθα:

- Ανισορροπία εμπορικών ροών, κυρίως από και προς Κινά.
- Παρατεταμένος χρόνος αναμονής πριν την πρόσδεση πλοίων στην προκυμαία.
- Μη ικανοποιητική παραγωγικότητα τερματικών σταθμών E/K.
- Συμφόρηση στις πύλες εισόδου/εξόδου φορτηγών στους λιμένες.

- Χρονοβόρες διαδικασίες επιθεώρησης των Ε/Κ λόγω security.
- Προβλήματα συντονισμού ενεργειών ανάμεσα σε διαφορετικούς παίκτες.

Επίσης, υπάρχουν κάποια στοιχεία που μας κάνουν να είμαστε σκεπτικοί όσον αφορά τη διατήρηση του φρενήρη ρυθμού ανάπτυξης της αγοράς Ε/Κ. Πρώτον, σύμφωνα με στοιχεία του Containerisation International και του The Economist (2007), τα ναύλα το τελευταίο τέταρτο του 2006 μειώθηκαν κατά 8% συγκρινόμενα με ένα χρόνο πριν, καθώς η προσφορά μεταφορικής ικανότητας αυξήθηκε και η αύξηση ζήτησης επιβραδύνθηκε από 13% σε 11% αυτόν τον χρόνο. Δεύτερον, το tonnage επί παραγγελία αντιστοιχεί περίπου στο μισό του υπάρχοντος στόλου, ένας λόγος που ιστορικά ήταν γύρω στο 30%. Τρίτον, από την στιγμή που σημαντικό μέρος του υπάρχοντος στόλου είναι μοντέρνος, δεν υπάρχουν κίνητρα για να προχωρήσει κάποιος σε scrapping των containerships. Τα παραπάνω είναι ίσως δείγματα μίας αγοράς που οδεύει προς υπερπλήρωση.

Πιστεύουμε ότι τα ακόλουθα ζητήματα θα μας απασχολήσουν την επόμενη δεκαετία:

1. Η συγκέντρωση θα αυξηθεί. Μελέτη της IBM Business Consulting Services (2005) προδικάζει ότι σε λίγα χρόνια οι μεγαλύτεροι 10 παίκτες θα ελέγχουν το 80% της αγοράς, οι επόμενοι 20 θα έχουν 15%, ενώ όλοι οι υπόλοιποι το υπολειπόμενο 5%.
2. Τα καρτέλ που μεταφέρουν Ε/Κ θα περιορισθούν. Με ιδιαίτερο ενδιαφέρον αναμένονται οι εξελίξεις στο θέμα εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Τον Οκτώβριο του 2008, θα ανακληθεί ο κανονισμός 4056/86 που αφορά την εξαίρεση της ναυλαγοράς liner από το αντιτράστ μπλοκ, που επέτρεπε στους liners να καθορίζουν τους ναύλους. Η άρση του 4056/86 αφορά τόσο μεταφορείς που δραστηριοποιούνται από και προς την Ε.Ε. είτε ανήκουν σε χώρες της Ε.Ε. είτε όχι. Συνεπώς, αναμένεται να έχουμε πιο ανοικτή και ανταγωνιστική αγορά.
3. Container security. Ήδη είμαστε μάρτυρες πρωτοβουλιών (κυρίως από την μεριά των Η.Π.Α.) για την αύξηση της ασφάλειας των εμπορευματοκιβωτίων. Μετά τα γεγονότα της 11^{ης} Σεπτεμβρίου, πολλοί θεωρούν τις δεκάδες εκατομμύρια Ε/Κ που διακινούνται ανά το κόσμο τρωτά σημεία για τρομοκρατικές ή άλλες ανεπιθύμητες ενέργειες. Εν τούτοις, αύξηση στον αριθμό των επιθεωρημένων Ε/Κ θα σήμαινε χαοτικές καθυστερήσεις στα λιμάνια. Κρίσιμο ρόλο εδώ αναμένεται να έχουν ανερχόμενες τεχνολογίες, όπως το Radio Frequency Identification (RFID). Το Εργαστήριο Θαλασσίων Μεταφορών του ΕΜΠ συμμετέχει στο νέο ερευνητικό πρόγραμμα CHINOS που διερευνά την χρήση τεχνολογίας RFID στα Ε/Κ και προκαταρκτικά αποτελέσματα δείχνουν ότι μπορεί να προσφέρει αυξημένη ασφάλεια από ανεπιθύμητες ενέργειες και πιο γρήγορες διαδικασίες.
4. Τα πλοία θα συνεχίσουν να μεγαλώνουν, αλλά μέχρι που; Καταλύτες στην περαιτέρω αύξηση του μεγέθους των πλοίων είναι τα τρέχοντα προγράμματα διεύρυνσης του Καναλιού του Παναμά και της Διώρυγας του Σουέζ. Μάλιστα, υπάρχουν ήδη μελέτες που δείχνουν ότι πλοία 18000 TEUs μπορούν να κατασκευαστούν από τεχνικής πλευράς και να προσφέρουν πλεονεκτήματα από χρηματοοικονομική σκοπιά. Βέβαια, τα post-Malaccamax containerships μάλλον

θα «προσαράξουν» στα απαγορευτικά κόστη αναβάθμισης της λιμενικής υποδομής, μια και θα απαιτούνται ειδικά λιμάνια για αυτά.

Γεγονός είναι ότι η αγορά θαλάσσιων μεταφορέων Ε/Κ είναι ένας από τους λίγους τομείς της εμπορικής ναυτιλίας όπου οι Έλληνες δεν κατέχουν σημαντικό μερίδιο, ή, καλύτερα, δεν κατέχουν τόσο υψηλό μερίδιο όσο στις ναυλαγορές των tankers ή bulkers. Σύμφωνα με την Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών (2006), τα pure containerships συνιστούν μόλις το 3.76% του συνολικού DWT του στόλου ελληνικών συμφερόντων. Υπάρχουν εταιρίες όπως η Danaos και η Costamare που υλοποιούν με επιτυχία μεγαλεπήβολα προγράμματα ανανέωσης του στόλου τους σε πλοία Ε/Κ, αλλά οι εταιρίες αυτές δεν είναι container operators, απλώς ναυλώνουν τα πλοία τους στις μεγάλες εταιρίες μεταφοράς Ε/Κ. Η μόνη Ελληνική εταιρία μεταφοράς Ε/Κ τα τελευταία χρόνια ήταν η Sarlis Container Services, με παρουσία στη Μεσόγειο, αλλά αυτή δυστυχώς κήρυξε πτώχευση το 2005.