



Τμήμα
Διαχείρισης
Λιμένων &
Ναυτιλίας
ΕΚΠΑ



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
Εθνικό και Καποδιστριακό
Πανεπιστήμιο Αθηνών



Q4 2023

ΑΝΑΛΥΣΗ

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΑΓΟΡΩΝ

Τμήμα Διαχείρισης Λιμένων και Ναυτιλίας
Εθνικό και Καποδιστριακό Πανεπιστήμιο Αθηνών

Συγγραφική Ομάδα

Επιβλέπων:

Δρ. Μιχάλης Τσατσαρώνης

Ομάδα Tankers

Editor: Σαραντοπούλου Κωνσταντίνα

Αθανασία-Μαρία Βενιανάκη

Έλενα Κιοσέ

Καλλιόπη Ζωντανού

Μαρία Τσια

Παναγιώτα Μπάρλα

Ομάδα LNG/LPG

Editor: Κατσαβός Γεώργιος

Αριέττα Ντίνη

Δημήτριος Κάρλος

Καλλιόπη Ζύφκου

Μανώλης Παπαδάκης

Μάριος Σπηλιάς

Νέστωρ Πόχας

Νικόλαος Ντεμιράι

Ομάδα Containers

Editor: Δημήτρης Στρατικόπουλος

Ανθή Παπουτσή

Γιώργος Παπαδόπουλος

Παναγιώτα Κακαρνιά

Παναγιώτης Τσιούμας

Σταυρούλα Μειμέτη

Υακίνθη Κατσικάρη

Φαίη Νομικού

Ομάδα Dry Bulk

Editor: Δούκουρη Πηνελόπη

Ερμολέσκο Αλεξάντρ

Κοσμετάτος Φίλιππος

Μίλο Ελεωνόρα

Τόντρι Ντανιέλα

Τσάλα Αλεξάνδρα

Ομάδα Capital Markets

Editor: Χριστίνα Λατίνου

Δημήτρης Νότης

Κασσιανή Παπαδοπούλου

Νικόλαος Μανιάτης

Τμήμα
Διαχείρισης
Λιμένων &
Ναυτιλίας
ΕΚΠΑ

Επιμέλεια Έκδοσης: Μάρθα Γκορίλα

Περιεχόμενα

CONTENTS

TANKER MARKET	4
ΣΗΜΑΝΤΙΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ	4
ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ	4
ΝΕΟΤΕΥΚΤΑ & ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΕΣ	5
ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ	7
LNG/LPG Market	8
ΣΗΜΑΝΤΙΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ	8
ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ	9
ΝΕΟΤΕΥΚΤΑ & ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΕΣ	11
CONTAINER MARKET	12
ΣΗΜΑΝΤΙΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ	12
ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ	12
ΝΕΟΤΕΥΚΤΑ & ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΕΣ	13
ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ	13
DRY BULK MARKET	15
ΣΗΜΑΝΤΙΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ	15
ΝΑΥΛΟΙ	15
ΝΕΟΤΕΥΚΤΑ & ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΕΣ	16
ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ	16
CAPITAL MARKETS	17
DRY BULK	17
TANKERS	17
CONTAINERS	17
ΕΚΤΙΜΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΟ 2024	18

Τμήμα
 Διαχείρισης
 Λιμένων &
 Ναυτιλίας
 ΕΚΠΑ

TANKER MARKET

ΣΗΜΑΝΤΙΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ

Ο μήνας Οκτώβριος σημείωσε ρεκόρ για την αγορά δεξαμενόπλοιων. Από το 2024, αναμένεται αύξηση στη μεταφορά του κόστους καυσίμων προϊόντων προς την Ευρώπη και άλλες χώρες λόγω της ανόδου των τελών διέλευσης των πλοίων από τη Διώρυγα του Σουέζ. Συγκεκριμένα θα αυξηθούν κατά 15% από τα μέσα Γενάρη για τα δεξαμενόπλοια μεταφοράς αργού πετρελαίου, προϊόντων πετρελαίου, υγροποιημένου φυσικού αερίου κ.α. Βάσει δεδομένων που παρουσιάζει η ναυλομεσιτική Braemar, οι ναύλοι των Crude Tankers σε συμβόλαια χρονοναύλωσης μεγάλης διάρκειας παρουσιάζουν άνοδο ανεξαρτήτως μεγέθους πλοίου και διάρκειας συμβολαίου. Σύμφωνα με τον ναυλομεσίτη Xclusiv, η αγορά δεξαμενόπλοιων θα συνεχίσει να έχει μια θετική αίσθηση στο επικείμενο μέλλον.

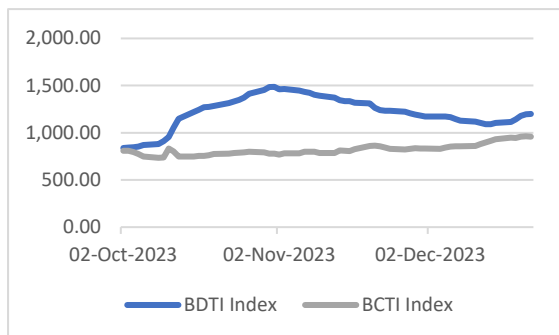
Οι προοπτικές για τα Tankers παραμένουν σταθερές τον Νοέμβριο, ενώ ευνοϊκή είναι και η προοπτική τους για το έτος 2024 σε όλα τα υπομήματα, παρά την γενικά χαμηλή παγκόσμια οικονομική ανάπτυξη. Αναλυτικότερα, τα VLCC βρίσκονται σε αίσια θέση, καθώς οι ΗΠΑ και η Βραζιλία αυξάνουν τον όγκο των εξαγωγών τους σε μεγάλες αποστάσεις. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα, οι όγκοι της ζήτησης να αυξηθούν κατά 4% το 2023 σε σύγκριση με τους δέκα πρώτους μήνες του 2022. Σήμερα, οι όγκοι του θαλάσσιου εμπορίου είναι 2% πάνω από τα επίπεδα του 2019. Το 2023 η ζήτηση αυξήθηκε κατά 6%. Ωστόσο η χρησιμότητα των Tankers αναμένεται να φτάσει σε νέα υψηλά επίπεδα το 2024, πάνω από τα ήδη σταθερά επίπεδα τόσο του 2022 όσο και του 2023. Τέλος, η εργολαβική δραστηριότητα ανήλθε σε 11,4 εκατομμύρια dwt (3% του στόλου) στο πρώτο δεκάμηνο του 2023 σε αντίθεση με τα 2,5 εκατομμύρια dwt την ίδια περίοδο το 2022.

Αρχές Δεκεμβρίου, το δεξαμενόπλοιο χημικών STRINDA που δέχτηκε επίθεση στα ανοικτά των ακτών της Υεμένης, είχε προταθεί από ναυλωτές για ένα φορτίο από το Ισραηλινό λιμάνι Ashdod τον Ιανουάριο του 2024, δήλωσε η ναυτιλιακή εταιρεία Mowinckel. Πολλαπλές επιθέσεις πλοίων σημειώθηκαν στην Ερυθρά Θάλασσα, όπως αναφέρθηκε στις 14 Δεκεμβρίου. Το ενδιαφέρον προς την αμμωνία φαίνεται πως στρέφει η Maersk Tankers, η οποία τοποθέτησε παραγγελία που αφορά ναυπήγηση έως και δέκα Very Large Ammonia Carriers (VLAC).

ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Ανοδικές είναι οι τάσεις που καταγράφονται στους ναύλους των Tankers από την έναρξη της σύγκρουσης μεταξύ Ισραήλ και Παλαιστίνης. Ειδικότερα, δημοσίευμα της Bloomberg κάνει λόγο για αύξηση του κόστους μεταφοράς πετρελαίου σχεδόν σε όλα τα κύρια routes της αγοράς. Λαμβάνοντας υπόψη 16 κύρια routes στον κόσμο, ο μέσος όρος των ναύλων σημείωσε άνοδο της τάξεως του 50% από τις 9 έως και τις 16 Οκτωβρίου. Ενώ οι ναύλοι υποχώρησαν γρήγορα, οι μέσες τιμές dirty ναύλων υπερδιπλασιάστηκαν και ήταν σημαντικά υψηλότερες σε ετήσια βάση. Οι ναύλοι clean αυξήθηκαν επίσης, καθώς ορισμένα clean πλοία επαναχρησιμοποιήθηκαν για να μεταφέρουν dirty εμπορεύματα, με αποτέλεσμα μια χαμηλότερη αλλά και πάλι σημαντική αύξηση, κατά μέσο όρο, στους clean ναύλους. Σύμφωνα με τους Clarksons, στις 8 Οκτωβρίου 2023, η ναύλωση ενός Tankers μεγέθους Suezmax κόστιζε περίπου 27.757 δολάρια την ημέρα, ενώ μία εβδομάδα μετά την έναρξη των εχθροπραξιών το κόστος αυξήθηκε κατά 57.3%, και ανήλθε σε 43.673 δολάρια την ημέρα. Στις 29 του μήνα είχε φτάσει, μεσοσταθμικά, στα 73.634 δολάρια την ημέρα. Ανάλογη θεαματική πορεία είχαν και οι ναύλοι

στα μικρότερα πλοία τύπου Aframax. Ωστόσο, μικρότερες ήταν οι αυξήσεις για τα VLCC.



Τόσο οι ναύλοι όσο και οι τιμές των μεταχειρισμένων για τα Tankers έχουν δείξει σταθερότητα σε υψηλά επίπεδα. Ταυτόχρονα, στα όρια των 25.000 δολαρίων την ημέρα διαμορφώθηκε ο διατομεακός δείκτης των Clarksons για τα έσοδα των εμπορικών πλοίων, από τον περασμένο Νοέμβριο μέχρι και τις αρχές του φετινού Νοεμβρίου. Όσον αφορά τα clean Tankers, ο δείκτης BCTI είναι μειωμένος κατά 35% σε ετήσια βάση και διαμορφώνεται στις 794 μονάδες βάσει της Star Asia. Οι ναύλοι των LR1 Tankers ανέρχονται σε 31.250 δολάρια την ημέρα, μειωμένοι κατά 16% σε ετήσια βάση, ενώ εκείνοι των MR Tankers στα 26.000 δολάρια την ημέρα, μειωμένοι κατά 5% σε ετήσια βάση.

Η χρονιά τελειώνει με τις δυτικές τιμές να έχουν απογειωθεί, ενώ οι ανατολικές διαδρομές να είναι πιο αθόρυβες. Φαίνεται ότι το μεγαλύτερο μέρος ενδιαφέροντος συγκεντρώθηκε στα ανατολικά του Σουέζ.

ΝΕΟΤΕΥΚΤΑ & ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΕΣ

Η πλοιοκτήτρια Αγγελική Φράγκου θα εξαγοράσει το υπόλοιπο των μετοχών της Navios Maritime Holdings, έχοντας έτσι μια εισηγμένη εταιρεία στο αμερικάνικο χρηματιστήριο με στόλο 177 πλοίων, Tankers, Bulkers και Containers. Τα τελευταία χρόνια γίνονται παραγγελίες πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, όμως την τελευταία διετία καταγράφονται αυξημένες συμφωνίες

και για ναυπηγήσεις δεξαμενόπλοιων. Ειδικότερα, από τον Σεπτέμβριο του 2021 έως και τον Σεπτέμβριο του 2023 το orderbook στα LR2 Tankers έχει εκτοξευθεί κατά 132%. Τα Suezmax και MR βρίσκονται και τα δύο στο 9% του στόλου κατά παραγγελία έναντι 3% και 6% αντίστοιχα στην αρχή του έτους (με βάση τον αριθμό των πλοίων) με παράδοση 2025-2026. Τα VLCC παραμένουν χαμηλά. Η αγορά μπορεί να απορροφήσει αρκετές παραγγελίες όσο ο μέσος όρος ηλικίας των πλοίων του στόλου των tankers είναι υψηλός. Οι τιμές έχουν πέσει τους τελευταίους 12 μήνες αλλά σήμερα εξακολουθούν να βρίσκονται περίπου στο 27% πάνω από τον μέσο όρο της δεκαετίας.

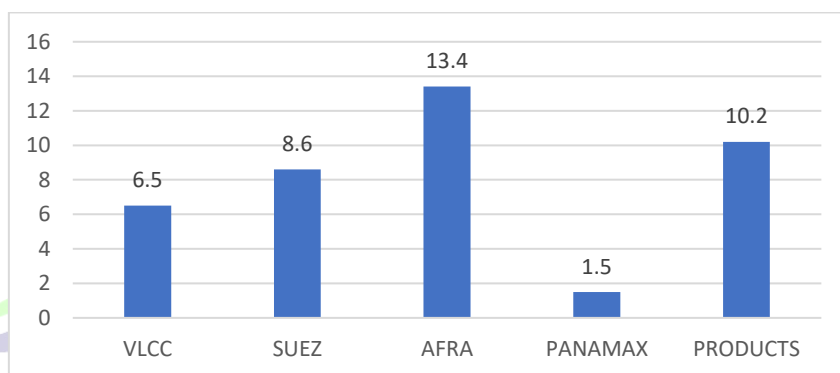
Τον Νοέμβριο, οι τιμές των νεότευκτων καταγράφονται επίσης υψηλά. Ακόμη, οι προβλέψεις του ΔΟΕ (Διεθνής Οργανισμός Ενέργειας) για την αγορά των Tankers είναι πολύ ενθαρρυντικές, καθώς προβλέπουν αύξηση στα τονομύλια σχεδόν 20% έως και το 2030 με βάση τα τρέχοντα επίπεδα. Βάσει της Advanced Shipping & Trading, τουλάχιστον τέσσερα Tankers αποκτήθηκαν στις αρχές του μήνα από Έλληνες πλοιοκτήτες. Οι συμφωνίες ναυπήγησης υπερδεξαμενόπλοιων (VLCC) εκτοξεύθηκαν, με τους Έλληνες πλοιοκτήτες να είναι υπεύθυνοι για το ένα τρίτο αυτών (συνολικά 30,43% των συμφωνιών). Ωστόσο, πρωταγωνιστικός είναι και ο ρόλος των Ηνωμένων Πολιτειών στις παγκόσμιες αγορές δεξαμενόπλοιων, εφόσον αποτελούν τον μεγαλύτερο εισαγωγέα και εξαγωγέα τόσο προϊόντων όσο και αργού πετρελαίου. Σχετικά με το βιβλίο παραγγελιών, 19 εκατομμύρια dwt είναι υπό παραγγελία υποδηλώνοντας 39% αύξηση τους τελευταίους έξι μήνες. Αυτό αντιπροσωπεύει το 4% του συνολικού στόλου. Οι ιδιοκτήτες ήταν λιγότερο ενεργοί στην αγορά S&P δεξαμενόπλοιων αργού, με συνολική αγοραία αξία 10 δισεκατομμυρίων δολαρίων, 80% υψηλότερα από τον μέσο όρο της περιόδου 2017-21.

Τον Δεκέμβριο, οι παραγγελίες δεξαμενόπλοιων αυξήθηκαν, αλλά η προσφορά αναμένεται να παραμείνει χαμηλή συγκριτικά με τη ζήτηση. Η Scorpio Tankers αγόρασε 13 ακόμη πλοία, καθώς οι τιμές spot αυξάνονται. Η Bernhard Schulte επεκτείνει το χαρτοφυλάκιο του στόλου της και ανακοινώνει την παραγγελία του πρώτου δεξαμενόπλοιου CO2. Η Performance Shipping Inc. ανακοίνωσε την υπογραφή δύο ναυπηγικών συμβάσεων για την κατασκευή δύο πλοίων LR2 Aframax 114.000 dwt LNG-

ready πετρελαιοφόρων. Αναμένεται να παραδοθούν τον Ιανουάριο-Απρίλιο του 2026. Ακόμη, αξιοσημείωτο είναι το γεγονός ότι τα φορτία VLCC παρέμειναν τελικά σε θετικό έδαφος για 12 ολόκληρους μήνες, με καθόλου ομαλή διαδρομή. Η Performance Shipping επεκτείνει το βιβλίο παραγγελιών δεξαμενόπλοιων με κινεζικό ζεύγος LR2. Η ναυλομεσιτική Allied, αναφέρει αγοραπωλησίες για 11 Supramaxes και 13 MR tankers. Το 72% της δραστηριότητας στις αγορές Tankers αφορούσε MRs.

Ακολουθεί διαγραμματική απεικόνιση των παραπάνω (Διάγραμμα 1) και Πίνακας (1) με αναλυτική αναφορά του orderbook των tankers.

Διάγραμμα 1 – Tankers Newbuildings Orders



Source: Hellenic Shipping News

Πίνακας 1 - Tanker Orderbook

	m. Dwt 2023	2024	2025+	Total No. Ships
VLCC	1.2	0.3	5.0	21
SUEZ	0.2	1.3	7.2	55
AFRA	0.7	3.7	9.1	117
PANAM	0.1	0.0	1.4	20
MR	0.8	3.0	6.4	281
TOTAL	3.0	8.2	29.1	494

Source: Hellenic Shipping News

Πίνακας 2 - Tanker Orderbook Results on November 2023

	m. Dwt 2023	2024	2025+	Total No. Ships
VLCC	0,6	0,9	5,9	24
SUEZMAX	0,2	1,3	7,7	58
AFRAMAX	0,5	3,8	9,8	122
PANAMAX	0,1	0,1	1,4	20
MR	0,4	3,3	6,6	282
TOTAL	1,7	9,3	31,3	506

Source: Hellenic Shipping News

Μέσα στο 2023 οι Έλληνες πλοιοκτήτες έχουν κατά 53% περισσότερες παραγγελίες σε σχέση με πέρυσι (το 35% αφορά δεξαμενόπλοια).

ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ

Αξιοσημείωτο ήταν το γεγονός πως το πρώτο δεκάμηνο του 2023 δεν σημειώθηκαν δεξαμενόπλοια που κατεδαφίστηκαν, γεγονός που δεν έχει ξαναγίνει. Η περιορισμένη έως μηδενική διάλυση παλαιών πλοίων αντικατοπτρίζει μια ισχυρή αγορά.

Τμήμα
Διαχείρισης
Λιμένων &
Ναυτιλίας
ΕΚΠΑ

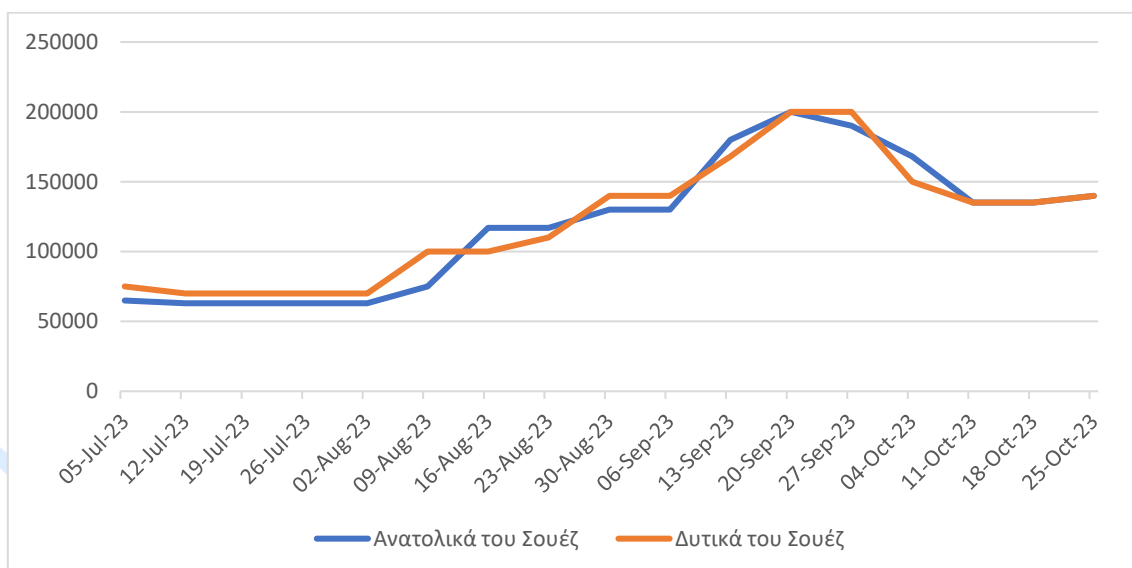
LNG/LPG MARKET

ΣΗΜΑΝΤΙΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ

Κατά το μήνα Οκτώβριο, ανακοινώθηκαν πολλά νέα εγχειρήματα, που αφορούν το LNG, από τον Καναδά, καθώς η Ασία στοχεύει στην συγκεκριμένη αγορά επίσης. Από το 2024, προγραμματίζεται ο πρώτος ανεφοδιασμός πλοίων με το καύσιμο LNG, στο Κανάλι του Παναμά. Οι χώρες Ιταλία και Κατάρ συνδέθηκαν, μέσω της σύμβασης των κολοσσών Eni και QatarEnergy διάρκειας 27

ετών, για την προμήθεια υγροποιημένου φυσικού αερίου. Η εταιρεία παροχής φυσικού αερίου Singapore LNG ανέλαβε την αναβάθμιση του 2ου τερματικού σταθμού LNG της χώρας. Το παρακάτω Διάγραμμα παρουσιάζει την πορεία των LNG ναύλων, για τις ναυλώσεις κατά ταξίδι, από τις αρχές Ιουλίου μέχρι το τέλος Οκτωβρίου (Περίοδος συλλογής δεδομένων: 4 μήνες). Παρατηρείται εμφανής μείωση, η οποία αγγίζει το ποσοστό του 11,5% ανατολικά και 25% δυτικά του Σουέζ.

Διάγραμμα 2 - Πορεία LNG ναύλων για τις ναυλώσεις κατά ταξίδι



Πηγή: Bloomberg

Άνοδος έως και 7,1% σημείωσε η τιμή του φυσικού αερίου, στην αρχή του μήνα Νοεμβρίου και 30% από την έναρξη των συγκρούσεων Ισραήλ-Χαμάς. Έντονη ανησυχία υπάρχει για την επίτευξη του στόχου των μηδενικών εκπομπών ρύπων μέχρι το 2050 από την Ευρωπαϊκή, έπειτα από τις συμφωνίες μεταξύ Κατάρ και Ευρωπαϊκών ενεργειακών ομίλων. Πιθανή θεωρείται και η απαγόρευση διέλευσης μεγάλων πλοίων μεταφοράς LNG και LPG από το Κανάλι του Παναμά, την επόμενη χρονιά. Πολύ κοντά σε

ρεκόρ εξαγωγών βρίσκονται οι ΗΠΑ, με 95 εκ. τόνους το 2022 και πρόβλεψη για 115 εκ. τόνους το 2024. Όπως φαίνεται στον παρακάτω Πίνακα (3), οι Αυστραλία και ΗΠΑ αποτελούν χώρες-πρωταγωνιστές στις εξαγωγές φυσικού αερίου δια θαλάσσης. Παράλληλα, η Κίνα, η Ιαπωνία και η Νότια Κορέα είναι οι κύριοι προορισμοί. Πιο συγκεκριμένα, εντός του μήνα Νοεμβρίου, μεταφέρθηκαν σχεδόν 30 εκατ. κυβικά μέτρα LNG, μέσω θαλάσσιων μεταφορών.

Πίνακας 3 - Πρωταγωνιστές μεταφοράς LNG

Από	Προς	Τονομλία (δισ.)	Κυβικά Μέτρα (εκατ.)
Αυστραλία	Κίνα	21,44	6,76
Αυστραλία	Ιαπωνία	19,83	5,81
ΗΠΑ	Γαλλία	13,10	3,09
ΗΠΑ	Ιαπωνία	10,87	1,8
ΗΠΑ	Νότια Κορέα	10,72	1,57
ΗΠΑ	Ολλανδία	9,51	2,42
Αυστραλία	Νότια Κορέα	8,03	2,83
Κατάρ	Ταϊβάν	7,69	2,02
ΗΠΑ	Ηνωμένο Βασίλειο	7,69	2,02
Ρωσία	Κίνα	6,27	1,34
Σύνολο		115,15	29,66

Πηγή: *Naftika Chronika*

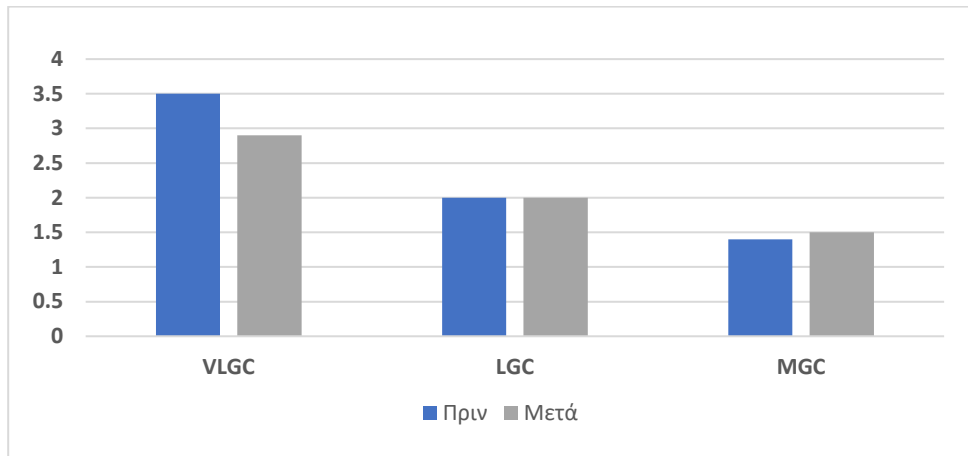
Οι εταιρείες κοινής ωφέλειας της Ιαπωνίας ζήτησαν την εισαγωγή περισσότερων ποσοτήτων LNG, καθώς η έκρυθμη γεωπολιτική κατάσταση προκαλεί έντονους προβληματισμούς. Ο Υπουργός Οικονομικών του Κατάρ εκτιμά ότι η χώρα θα αντιπροσωπεύει το 40% των προμηθειών LNG, έως το 2029. Η εκτίμηση αυτή ενισχύεται και από το εγχείρημα "National Qatar Vision 2030", μέσω του οποίου το Κατάρ θέλει να αυξήσει την εξαγωγική του δύναμη κατά 63%. Στις 17 Δεκεμβρίου, κατά την προτελευταία εβδομάδα του 2023, κατέπλευσε στο αγκυροβόλιο του λιμένα της Αλεξανδρούπολης το FSRU (Floating Storage Regasification Unit - Πλωτή Μονάδα Αποθήκευσης και Επαναεριοποίησης Φυσικού Αερίου), εγχείρημα το οποίο στοχεύει στο να καταστήσει την Ελλάδα ως πύλη ενέργειας για τα Βαλκάνια. Ολοκληρώθηκε και επίσης η συμφωνία της Capital Product Partners L.P, συμφερόντων του εφοπλιστή Βαγγέλη Μαρινάκη, με τις Capital

Maritime & Trading Corp. και Capital GP L.L.C., η οποία προβλέπει την απόκτηση 11 νέων πλοίων μεταφοράς LNG, συνολικής αξίας 3,13 δις. Δολαρίων. Πρόκειται για 11 «υποσυμφωνίες», αγοράς του 100% των μετοχών κάθε εταιρείας αυτών των πλοίων. Η Ιαπωνική ναυτιλιακή NYK (Nippon Yusen Kaisha) υπέγραψε χρονοναύλωση 23 ετών με τον Κινεζικό ενεργειακό κολοσσό Sinopec.

ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Στην 3η εβδομάδα του Οκτωβρίου, προκλήθηκαν μεταβολές στους μηνιαίους ναύλους των LPG πλοίων, όπως αυτές παρουσιάζονται στο παρακάτω. Πιο συγκεκριμένα, παρατηρείται μείωση κατά 17,1% στα Very Large Gas Carriers, σταθερότητα στα Large Gas Carriers και αύξηση κατά 7,1% στα Medium Gas Carriers (Διάγραμμα 3).

Διάγραμμα 3 – Μεταβολές Ναύλων LPG (\$/Millions)

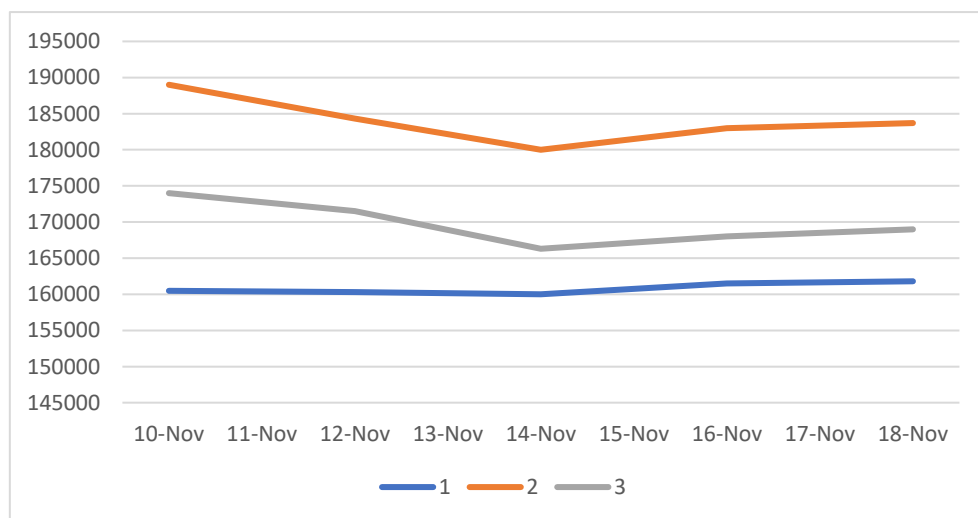


Πηγή: Fearnly Weekly Report

Τη 2η εβδομάδα του Νοεμβρίου, οι ναύλοι για τα LNG Carriers αυξήθηκαν στα 200.000\$/ημέρα, στις ναυλώσεις κατά ταξίδι. Οι επανειλημμένες καθυστερήσεις, λόγω συμφορήσεων στο Κανάλι του Παναμά, αύξησαν τους ναύλους των VLGC, στο ιστορικό ποσό των 138.000\$/ημέρα. Παράλληλα, η αγορά των LNG Carriers παρουσίασε σταθερότητα όσον αφορά τις βασικές διαδρομές όπως φαίνονται στο Διάγραμμα 4:

- Αυστραλία -> Ιαπωνία (Γραμμή 1)
- Ακτή του Κόλπου (ΗΠΑ) -> Ιαπωνία (Γραμμή 2)
- Ακτή του Κόλπου (ΗΠΑ) -> Ηνωμένο Βασίλειο (Γραμμή 3)

Διάγραμμα 4 - Μεταβολές Ναύλων LNG (\$/ημέρα)

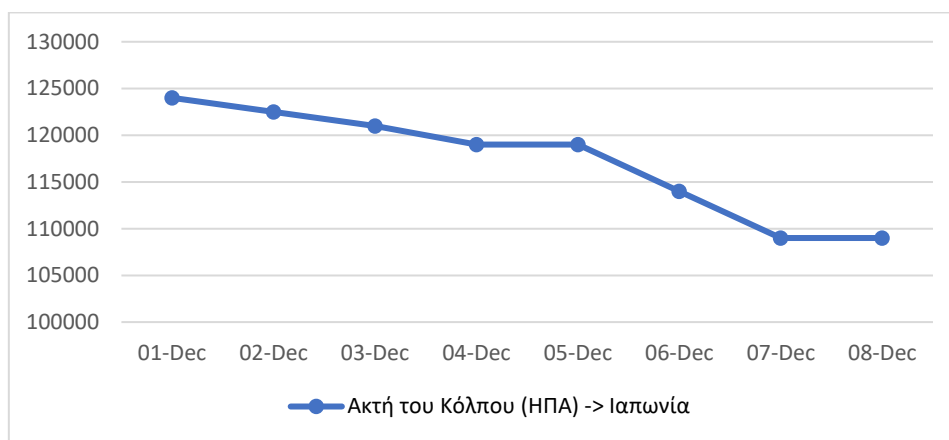


Πηγή: Eikon Refinitiv

Εμφανής πτώση στις τιμές των ναύλων των LNG Carriers, δυτικά της Διώρυγας του Σουέζ, καταγράφηκε μεταξύ της 1ης και της 2ης εβδομάδας του μήνα Δεκεμβρίου. Οι τιμές διαμορφώθηκαν στα 105.000\$/ημέρα με τη μείωση να φτάνει στο 27,5%. Ανατολικά της Διώρυγας, σημειώθηκε επίσης πτώση, με τις τιμές να φτάνουν τα 75.000\$/ημέρα, μειωμένες κατά 28,5%. Στην κατηγορία των

LPG Carriers δεν σημειώθηκε κάποια ιδιαίτερη μεταβολή. Το Διάγραμμα 5 απεικονίζει την πτώση των τιμών των ναύλων, που σημειώθηκαν, εξίσου, στην αρχή του μήνα Δεκεμβρίου, για τη βασική διαδρομή: Ακτή του Κόλπου (ΗΠΑ) -> Ιαπωνία, η οποία οφείλεται στις συνεχείς καθυστερήσεις στο Κανάλι του Παναμά.

Διάγραμμα 5 - Ναύλοι διαδρομής Ακτή του Κόλπου (ΗΠΑ) -> Ιαπωνία (\$/τόνος)



Πηγή: Eikon Refinitiv

ΝΕΟΤΕΥΚΤΑ & ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΕΣ

Η εταιρεία James Fisher προχώρησε στην παραγγελία 2 (με το δικαίωμα παραγγελίας για ακόμη 2) νεότευκτων πλοίων LNG, διπλού καυσίμου. Τα Κορεάτικα ναυπηγεία σύναψαν συμφωνία με το Κατάρ για την παραγγελία 17 νέων LNG carriers, εφαρμόζοντας το εγχείρημα Qatar National Vision 2030. Η S&P Global παρουσίασε για πρώτη φορά ένα δείκτη εκτίμησης τιμών, για την αγορά των LNG στη Νοτιοανατολική Ασία.

Τον Νοέμβριο, σε ακόμη μία παραγγελία προς τα Κορεάτικα ναυπηγεία Samsung Heavy Industries προχώρησε η QatarEnergy, δηλώνοντας τα πρώτα 6 από τα συνολικά 19 νέα LNG πλοία, τα οποία συμπεριλαμβάνονται στη

Φάση 2 του Qatar National Vision 2030. Η ελληνόκτητη Evalend διπλασίασε το orderbook των LNG Carriers, συνολικού κόστους 530 εκ. δολαρίων. Η εταιρεία Capital Product Tankers, συμφερόντων του κ. Βαγγέλη Μαρινάκη, προχώρησε σε συμφωνία παραγγελίας 11 νεότευκτων πλοίων LNG, κόστους 3,13 δις. δολαρίων.

Τον Δεκέμβριο, η Dynagas, συμφερόντων του εφοπλιστή Γ. Προκοπίου, γνωστοποίησε την παράδοση του νεότευκτου LNGC Carrier "Clean Destiny", κίνηση η οποία συνδέεται με τις εξαγωγικές προθέσεις του Κατάρ για τα επόμενα χρόνια. Η Νορβηγική Awilco LNG προχωρά ταχύτατα στην επαναγορά των Wilforce και Wilpride Carriers (156.000 dwt), τα οποία σκοπεύει να μεταπωλήσει.

CONTAINER MARKET

ΣΗΜΑΝΤΙΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ

Μήνας συνεχόμενης πτώσης χαρακτηρίστηκε ο Οκτώβρης ως αναφορά τις τιμές των ναύλων καθώς συνεχίστηκε η τάση μείωσης της τιμές του ταξιδιού, ακολουθώντας της πορεία του προηγούμενου μήνα. Παρά την τάση των τιμών, φωτιά πήραν για άλλον ένα μήνα η υπογραφές των πλοιοκτητών για την εισαγωγή νέων εμπορευματοκιβωτίων στην αγορά. Σε πτώση επίσης οι αγοραπωλησίες και η ανακύκλωση στην αγορά.

Μήνας αναπροσαρμογής, λόγω των διακυμάνσεων, χαρακτηρίστηκε ο Νοέμβριος. Αυξητική τάση στις τιμές παρουσιάζεται από την πρώτη ημέρα του μήνα, αντανακλώντας τους δυο προηγούμενους μήνες, στα περισσότερα δρομολόγια αλλά κυρίως σε ταξίδια Βόρειας Ευρώπης-Νότιας Αμερικής. Συνεχίστηκαν οι αγορές νέων πλοίων με δυνατότητα διπλού καυσίμου, κυρίως αμμωνίας και υδρογόνου. Σε αντίθεση στην αγορά διαλύσεων σημειώθηκε αδράνεια.

Ο Δεκέμβριος κατέληξε με πολλές διακυμάνσεις τόσο στις αγοραπωλησίες όσο και στα νεότευκτα πλοία. Οι τιμές των ναύλων στο τέλος του χρόνου, έφτασαν τις αντίστοιχες του 2019 αποτελώντας ρεκόρ. Οι παραγγελίες νέων πλοίων στην αγορά μειώθηκαν σε αντίθεση με τις αγοραπωλησίες οι οποίες παρουσίασαν έντονη δραστηριότητα λίγο πριν το 2024 ενώ οι διαλύσεις παρέμειναν σε χαμηλά επίπεδα.

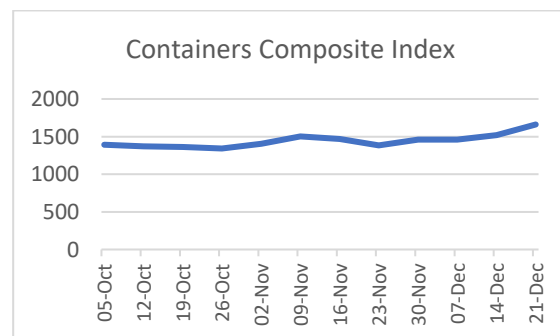
ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Πτωτική παρέμεινε, κατά την διάρκεια του Οκτωβρίου, η τάση της τιμής των ναύλων σε συνέχεια των δυο προηγούμενων μηνών. Την εβδομάδα πέρας της 5η Οκτωβρίου και της 12η Οκτωβρίου, αντίστοιχα, ο σχετικός δείκτης της Drewry, WCI (World Containers Index), διαμορφώθηκε στα \$1.389,5/FEU και

\$1.369,06/FEU. Σε εκ νέου πτώση βρέθηκαν οι ναύλοι των Containerships με τον ίδιο δείκτη να καταγράφει μείωση και να διαμορφώνεται στα \$1.342/FEU. Μετά από ένα δίμηνο αλλεπάλληλων πτώσεων, η ναυλαγορά των Containerships εμφάνισε σημάδια σταθερότητας τα οποία δεν κράτησαν για πολύ και ο δείκτης παρουσίασε ξανά πτωτική τάση φτάνοντας στην τιμή των \$1.342/FEU, ακουμπώντας τιμές του 2019.

Ανοδική πορεία κατέγραψαν οι ναύλοι στη Spot αγορά των Containerships την πρώτη εβδομάδα του Νοεμβρίου, με τα «βλέμματα» να εστιάζουν στην διαδρομή μεταξύ Σαγκάης και Λος Άντζελες. Ειδικότερα, οι ναύλοι στην εν λόγω διαδρομή ανήλθαν σε περίπου \$2.175/FEU ενώ ο WCI διαμορφώθηκε στα \$1.504/FEU. Πτωτικές φάνηκαν οι τάσεις που κατεγράφησαν στις τακτικές γραμμές μετά από πτώση της τάξεως του 6%. Την τελευταία εβδομάδα του Νοεμβρίου παρουσιάστηκε μια γενική σταθερότητα στη αγορά με μια πολύ μικρή αύξηση της τιμής των ταξιδιών.

Ανοδικές κατέληξαν οι τάσεις στη ναυλαγορά των ενόψει Χριστουγέννων με τις τιμές να ανέρχονται στα \$1.521/FEU. Η μεγάλη ζήτηση των εορταστικών ημερών προκάλεσε αύξηση των ναύλων κατά 9 % και την τιμή να φτάνει \$ 1.661 ανά εμπορευματοκιβώτιο 40 ποδιών.



Οι παγκόσμιες οικονομικές προοπτικές εξακολουθούν να αμφισβητούνται. Η οικονομική ανάπτυξη αναμένεται, βάσει των προβολών, να μειωθεί από 3,5% το 2022 σε 3,0% το 2023 και το 2024 (χαμηλότερη από

τον ιστορικό μέσο όρο του 3,8% κατά την περίοδο 2000-2019). Ο παγκόσμιος πληθωρισμός αναμένεται να παραμείνει υψηλός στο 6,9% το 2023 και στο 5,8% το 2024. Ο συνδυασμός αυτών των παραγόντων θα έχει αντίκτυπο στη ζήτηση για εμπορεύματα σε εμπορευματοκιβώτια βραχυπρόθεσμα έως μεσοπρόθεσμα. Παρόλα αυτά η κρίση στην Ερυθρά Θάλασσα και η αύξηση των τονομιλίων λόγω της παράκαμψης της διώρυγας του Σουέζ δίνει μια σημαντική ώθηση στην αγορά των εμπορευματοκιβωτίων.

ΝΕΟΤΕΥΚΤΑ & ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΕΣ

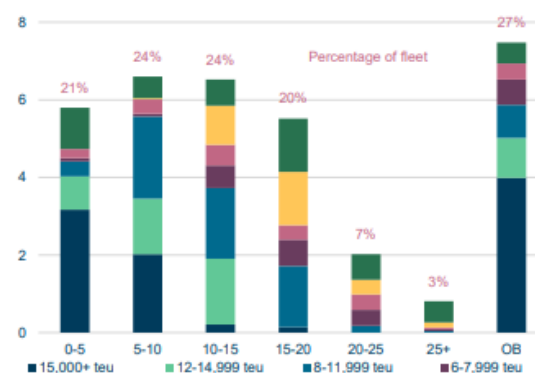
Η αγορά εμπορευματοκιβωτίων αναμένεται να πληγεί από πλεονάζουσα παραγωγική ικανότητα τα επόμενα χρόνια, καθώς επιδεινώνεται το ισοζύγιο προσφοράς-ζήτησης. Αυτό μπορεί να αυξήσει τη συγκέντρωση περιουσιακών στοιχείων προς τους φορείς εκμετάλλευσης τακτικών γραμμών.

Η συνεχιζόμενη μείωση των κερδών δεν εμπόδισε τους πλοιοκτήτες να παραγγείλουν νέα πλοία. Η δραστηριότητα σύναψης συμβάσεων το 2023 καθοδηγείται από παραγγελίες για πλοία διπλού καυσίμου, τα οποία αντιπροσωπεύουν το 80% των συνολικών παραγγελιών. Είναι εντυπωσιακό ότι 902 πλοία βρίσκονται επί του παρόντος υπό παραγγελία, τα οποία αναμένεται να αυξήσουν την ικανότητα μεταφοράς φορτίου του στόλου κατά περίπου 10% ετησίως το 2023 και το 2024 και 6% το 2025, πριν από τη διάλυση. Η αγορά εμπορευματοκιβωτίων δεν έχει βιώσει τόσο υψηλή αύξηση του στόλου από το 2010.

Περίπου το 70% του βιβλίου παραγγελιών έχει τοποθετηθεί από τους δέκα κορυφαίους πλοιοκτήτες, εκ των οποίων σημαντικό μερίδιο είναι πλοία διπλού καυσίμου. Αυτό

μπορεί να πιέσει άλλους πλοιοκτήτες που δεν έχουν ξεκινήσει την ανανέωση των στόλων τους. Από τους στόλους άλλων γκρουπ πλοιοκτητών, τα πλοία άνω των 15 ετών αντιπροσωπεύουν το 34% (28% για τους δέκα κορυφαίους πλοιοκτήτες), ενώ το βιβλίο παραγγελιών ισοδυναμεί με 18%. Το μερίδιο είναι ακόμη χαμηλότερο όταν εξετάζονται οι παραγγελίες για πλοία διπλού καυσίμου (4%).

Age distribution of fleet (million teu)



Η ζήτηση για μεταχειρισμένα παρουσίασε πρωτοφανή αύξηση το 2021 και το 2022, καθώς οι εταιρείες προσπάθησαν να επωφεληθούν από τους υψηλούς ναύλους. Ο δείκτης κύκλου εργασιών για την αγορά εμπορευματοκιβωτίων έφτασε στο ιστορικό υψηλό του 7,4%. Η κατάρρευση των ναύλων λόγω της ασθενούς ζήτησης σε συνδυασμό με τη μαζική εισροή νέων και φιλικών προς το περιβάλλον πλοίων ήταν αναμενόμενο ότι θα οδηγούσε σε αδράνεια της αγοράς μεταχειρισμένων. Ωστόσο, αν και η δραστηριότητα του S&P έχει υποχωρήσει από τα υψηλά ρεκόρ του 2021, ο δείκτης κύκλου εργασιών από τον Οκτώβριο του 2023 παραμένει στην ιστορική διάμεση τιμή περίπου 2,8%.

ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ

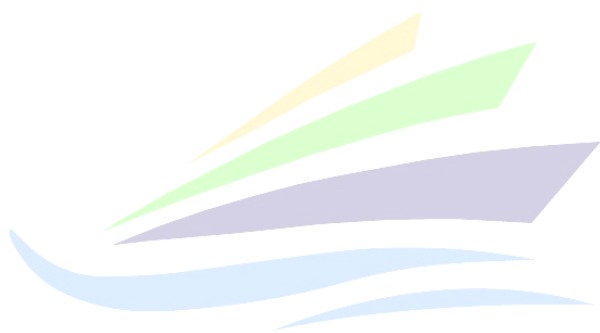
Η δραστηριότητα διαλύσεων αυξήθηκε σημαντικά το 2023, ενώ ήταν σχεδόν ανύπαρκτη το 2022. Παρόλο που οι διαλύσεις

Q4 2023

έχουν αυξηθεί, παραμένοντας όμως σε πολύ χαμηλά επίπεδα, με περίπου το 0,4% του στόλου να έχει διαλυθεί μέχρι στιγμής το 2023.

ΑΝΑΛΥΣΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΑΓΟΡΩΝ

Κυρίως μικρά και πολύ παλιά πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων έχουν οδηγηθεί σε διάλυση.



Τμήμα
Διαχείρισης
Λιμένων &
Ναυτιλίας
ΕΚΠΑ

DRY BULK MARKET

ΣΗΜΑΝΤΙΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ

Οι παραγωγοί αγροτικών προϊόντων στην Ουκρανία λένε ότι ένας νέος διάδρομος της Μαύρης Θάλασσας θα μπορούσε να επιτρέψει εξαγωγές έως και 2,5 εκατομμυρίων μετρικών τόνων τροφίμων το μήνα.

Η ζήτηση άνθρακα της Ινδίας έχει τη δυνατότητα να γίνει η νέα «ζήτηση σιδηρομεταλλεύματος της Κίνας», δημιουργώντας σημαντική ζήτηση για πλοία χύδην ξηρού φορτίου.

Οι τιμές του σιδήρου συνέχισαν να αυξάνονται και αυτό το τρίμηνο κυρίως λόγω της αυξανόμενης ζήτησης επηρεάζοντας και την ναυλαγορά.

Ανησυχίες έχουν προκύψει για τον πιθανό περιορισμό της παραγωγής χάλυβα λόγω της επιδείνωσης της ποιότητας του αέρα στη βόρεια Κίνα, που μπορεί να επηρεάσει τη ζήτηση.

Οι εισαγωγές σιδήρου της Κίνας μειώθηκαν κατά 1,8% με βάση τον Νοέμβριο αλλά αντιθέτως, το 2023 παρουσίασαν αθροιστικά αύξηση σε σχέση με το 2022.

Η Κίνα κρατά σε υψηλά επίπεδα την ναυλαγορά των dry bulk καθώς διότι αυξάνει συνεχώς τις εισαγωγές θερμικού άνθρακα οι οποίες κινούνται μεταξύ 103 - 105 εκατ. τόνων. Το παγκόσμιο εμπόριο άνθρακα πλέον έχει επιστρέψει πλήρως στα προ Covid-19 επίπεδα.

Από τον Ιανουάριο του 2024, τα EU ETS θα επεκταθούν σταδιακά ώστε να καλύψουν τον τομέα της ναυτιλίας. Αυτό θα μπορούσε να συνεπάγεται σημαντικό κόστος για τα πλοία που εκτελούν εμπορικές συναλλαγές προς, από και μεταξύ λιμένων της ΕΕ. Δεδομένου ότι η ρύθμιση είναι περιφερειακή, ενδέχεται να

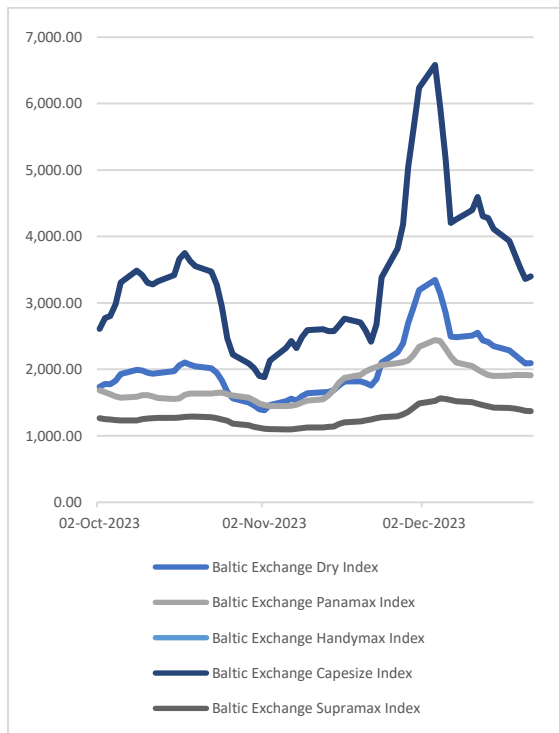
δούμε ναυτιλιακές εταιρείες να μετατοπίζουν νεότερα πλοία σε διαδρομές από/προς και μεταξύ λιμένων της ΕΕ ενώ παλαιότερα πλοία θα δραστηριοποιούνται σε άλλες περιοχές. Το 2022, 334 μεμονωμένα πλοία ξηρού φορτίου χύδην ηλικίας άνω των 20 ετών είτε φορτώθηκαν είτε εκφορτώθηκαν στην ΕΕ. Αυτό μπορεί να αυξήσει την αναποτελεσματικότητα του στόλου και να μειώσει την ενεργό προσφορά.

ΝΑΥΛΟΙ

Η παγκόσμια ζήτηση άνθρακα έφτασε σε υψηλό όλων των εποχών το 2022. Η ζήτηση αναμένεται να παραμείνει υψηλή το 2023 και το 2024, λόγω του τομέα παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας στην Κίνα και την Ινδία (και οι δύο χώρες αντιπροσωπεύουν το 70% της παγκόσμιας ζήτησης). Η κατανάλωση άνθρακα σε αυτές τις δύο χώρες προβλέπεται να αυξηθεί κατά περίπου 2,5% ετησίως έως το 2024, ενώ η εγχώρια παραγωγή θα παραμείνει σχετικά σταθερή. Η πρόσθετη ζήτηση πιθανότατα θα καλυφθεί από τις θαλάσσιες εισαγωγές από την Ινδονησία (μικρές αποστάσεις) και την Αυστραλία (μακρινές αποστάσεις). Ωστόσο, η μικρότερη εγχώρια ζήτηση άνθρακα στις ΗΠΑ μπορεί να ενθαρρύνει τους παραγωγούς των ΗΠΑ να εξάγουν περισσότερο, προσθέτοντας σημαντικά στη συνολική αύξηση των τονομιλίων. Το παγκόσμιο θαλάσσιο εμπόριο άνθρακα προβλέπεται επί του παρόντος να αυξηθεί κατά περίπου 3,0% ετησίως κατά την περίοδο 2022-24. Αυτό θα ωφελήσει κυρίως τα Panamax και τα μικρότερα Capesize, καθώς καλύπτουν περίπου το 75% του θαλάσσιου εμπορίου.

Οι εξαγωγές σιτηρών από τη Νότια Αμερική έχουν εκτοξευθεί στα ύψη τα τελευταία χρόνια, λόγω των υψηλότερων αποδόσεων και της καλλιέργειας αρόσιμης γης. Συγκεκριμένα, η παραγωγή σόγιας έχει αυξηθεί στη Βραζιλία, με ποσότητες ρεκόρ που

αποστέλλονται στην Κίνα. Αυτή η τάση αναμένεται να συνεχιστεί, γεγονός που πιθανότατα θα ενισχύσει τις εξαγωγές σιτηρών από την περιοχή. Οι τρέχουσες εκτιμήσεις δείχνουν ότι οι εξαγωγές σιτηρών από τη Νότια Αμερική θα είναι υψηλότερες από εκείνες από άλλες περιοχές και θα αυξηθούν κατά περίπου 2% ετησίως έως το 2025 - αυξάνοντας περαιτέρω τη ζήτηση για πλοία Handymax και Panamax.



ΝΕΟΤΕΥΚΤΑ & ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΕΣ

Το τρέχον βιβλίο παραγγελιών παραμένει στο ιστορικό χαμηλό του 8% του στόλου, γεγονός που θα περιορίσει την ανάπτυξη του στόλου τα επόμενα χρόνια. Ο στόλος αναμένεται να επεκταθεί κατά 3,3% το 2023, κυρίως λόγω του τμήματος Capesize. Οι

προγραμματισμένες παραδόσεις πλοίων Handymax και Panamax το 2024 και το 2025 θα επεκτείνουν τον στόλο πριν διαλυθούν περαιτέρω κατά 3,2% και 2,5%, αντίστοιχα. Οι επερχόμενοι προγραμματισμένοι δεξαμενισμοί και μετασκευές (retrofit scrubbers etc.) ενδέχεται περιοδικά να αντισταθμίσουν την αύξηση του στόλου κατά περισσότερο από 1,0% το 2023 και το 2024 και 2,0% το 2025.

Οι τιμές των νεότερων μεταχειρισμένων τόνων ήταν αρκετά σταθερές, ενώ οι τιμές για πλοία ηλικίας άνω των δέκα ετών μειώθηκαν, ωθώντας τους δείκτες τιμής προς κέρδη εντός του 40% που έχει να παρατηρηθεί από το 2000. Οι τιμές των νεότευκτων πλοίων είναι επίσης πολύ υψηλές, αλλά οι τιμές έχουν διευθετηθεί κατά κύριο λόγο από μικρό αριθμό παραγγελιών σε μικρό αριθμό ναυπηγείων κορυφαίας βαθμίδας.

Περίπου 28 εκατομμύρια dwt προστέθηκαν στον στόλο (2,9% του στόλου) τους πρώτους δέκα μήνες του 2023, σε σύγκριση με 26 εκατομμύρια dwt την ίδια περίοδο το 2022. Ενώ 9 εκατομμύρια dwt παραδόθηκαν το τελευταίο τρίμηνο του 2023.

ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ

Οι διαλύσεις στην αγορά των Dry Bulk έχουν αυξηθεί το 2023, με 5 εκατομμύρια dwt να έχουν διαλυθεί μέχρι τον Δεκέμβριο (0,5% του στόλου). Πρόκειται για αύξηση 40% σε σύγκριση με την ίδια περίοδο πέρυσι (αν και από πολύ χαμηλά επίπεδα).

CAPITAL MARKETS

DRY BULK

DRY BULK Stocks	OCT 22	OCT 23	Change Rate Oct	NO V 22	NO V 23	Change Rate Nov	DEC 22	DEC 23	Change Rate Dec
Star bulk Carriers Corp.	11.85	10.71	-9.62	11.58	10.53	-9.07%	10.53	10.66	1.23%
Golden Ocean Group Limited	8.5	7.87	-7.41%	8.88	8.02	-9.68%	8.7	9.1	4.60%
Navios Maritime Partners	25.36	22.65	-10.69%	25.95	22.99	-11.41%	25.03	26.6	6.27%
Eagle Bulk Shipping	48.45	42.32	-12.65%	51.88	42.56	-17.96%	50.15	50.44	0.58%
Genko Shipping & Trading	13.73	14.06	2.40%	14.83	14.10	-4.92%	14.87	15.32	3.03%
Safe Bulkers	2.65	3.27	23.40%	2.85	3.44	20.70%	2.81	3.88	38%

TANKERS

Tankers Stocks	OCT 22	OCT 23	Change Rate Oct.	NOV 22	NOV 23	Change Rate Nov.	DEC 22	DEC 23	Change Rate Dec.
Frontline	12.56	22.25	75.15%	13.83	19.82	43.31%	12.14	21.47	76.85%
Euronav	17.83	18.08	1.40%	19.39	17.96	-7.37%	16.14	17.72	9.79%
Scorpio Tankers	47.94	56.15	17.1	50.9	54.22	6.52%	53.43	64.57	20.85%
International Seaways	42.01	48.09	14.47%	43.08	45.64	5.94%	37.02	48.25	30.33%
DHT Holdings	8.91	11.12	24.80%	10.13	9.96	-1.68%	8.88	10.49	18.13%

CONTAINERS

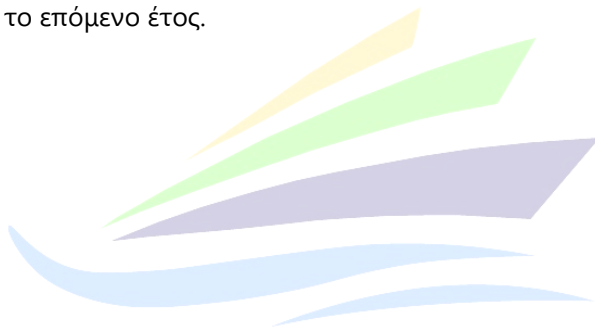
Containers Stocks	Oct 22	Oct 23	Change Rate Oct.	Nov 22	Nov 23	Change Rate Nov.	Dec 22	Dec 23	Change Rate Dec.
Matson, Inc.	69.21	89.12	28.78%	66.91	92.24	37.86%	62.09	110.53	78.02%
Costamare Inc.	9.36	9.31	-0.53%	9.68	9.48	-2.07%	9.42	10.49	11.36%
Danaos Corporation	57.44	66.08	15.03%	57.42	68.3	18.95%	54.86	72.4	31.97%
Box Ships Inc.	0.0002	0.0001	-46.15%	0.00	0.00	0.00%	0.00	0.00	0.00%
AP Moeller-Maersk	1875.52	1705.00	-9.09%	2063.00	1581	-23.36%	2203	1675	-23.97%
ZIM Integrated Shipping Services Ltd.	24.34	8.83	-63.72%	23.03	7.37	-68.00%	19.09	8.84	-53.69%

ΕΚΤΙΜΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΟ 2024

Tankers: Σύμφωνα με την S&P Global, τόσο οι αγορές αργού πετρελαίου όσο και οι αγορές δεξαμενόπλοιων καθαρών προϊόντων θα δουν πιθανότατα ανοδική πορεία το 2024, λόγω της αύξησης του όγκου φορτίου και της παγκόσμιας δυναμικής προσφοράς-ζήτησης του πετρελαίου. Η BIMCO στην Επισκόπηση της αγοράς δεξαμενόπλοιων ανέφερε πως προβλέπεται η αύξηση του φορτίου στα δεξαμενόπλοια μέσα στο 2024, να είναι της τάξης 3%-4% και στη συνέχεια 0,5%-1,5% το 2025.

Dry Bulk Carriers: Στο βασικό σενάριο της Hellenic Shipping News, αναμένεται ότι ο παγκόσμιος όγκος ξηρού φορτίου χύδην θα αυξηθεί μεταξύ 1% και 2% το 2024. Αναμένεται επίσης, ότι οι αποστολές μικρού όγκου θα αυξηθούν μεταξύ 2% και 4% το 2024. Από το δεύτερο εξάμηνο του 2022, οι αποστολές μικρού όγκου δέχονται πιέσεις από τις ασθενέστερες παγκόσμιες οικονομικές συνθήκες. Τους τελευταίους μήνες του 2023, ωστόσο, οι όγκοι έχουν αρχίσει να ενισχύονται.

Containerships: Συνολικά, οι ερευνητές που συμμετείχαν σε έρευνα που επιτελέστηκε, εκφράζουν αισιοδοξία όσον αφορά την προοπτική ανάπτυξης της παγκόσμιας ναυτιλίας εμπορευματοκιβωτίων για το έτος 2024 σε σύγκριση με το 2023. Πιο συγκεκριμένα, το 74% των συμμετεχόντων εκφράζει αισιοδοξία για την ανάπτυξη του τομέα, ενώ το 20% προβλέπει σταθερότητα και μόνο το 6% προβλέπει μείωση. Αυτή η αισιόδοξη προοπτική αντικατοπτρίζει την εμπιστοσύνη που επιδεικνύουν οι ερωτηθέντες στην εξέλιξη του κλάδου, υποδεικνύοντας θετικές τάσεις για την παγκόσμια ναυτιλία το επόμενο έτος.



Τμήμα
Διαχείρισης
Λιμένων &
Ναυτιλίας
ΕΚΠΑ