

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑ



**ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ
ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ**

**στην
ΝΑΥΤΙΛΙΑ**

**ΖΗΤΗΜΑΤΑ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗΣ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ
ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ
ΣΥΓΚΡΙΤΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΟΥ ΚΟΣΤΟΥΣ
TRAMP ΚΑΙ LINER ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ**

Τριανταφυλλιά Αραμπατζή

MN13005

Διπλωματική Εργασία

που υποβλήθηκε στο Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών του Πανεπιστημίου Πειραιώς ως μέρος των απαιτήσεων για την απόκτηση του Μεταπτυχιακού Διπλώματος Ειδίκευσης στην Ναυτιλία

Πειραιάς
Απρίλιος 2018

ZΗΤΗΜΑΤΑ COPYRIGHT

«Το άτομο το οποίο εκπονεί την Διπλωματική Εργασία φέρει ολόκληρη την ευθύνη προσδιορισμού της δίκαιης χρήσης του υλικού, η οποία ορίζεται στην βάση των εξής παραγόντων: του σκοπού και χαρακτήρα της χρήσης (εμπορικός, μη κερδοσκοπικός ή εκπαιδευτικός), της φύσης του υλικού, που χρησιμοποιεί (τμήμα του κειμένου, πίνακες, σχήματα, εικόνες ή χάρτες), του ποσοστού και της σημαντικότητας του τμήματος, που χρησιμοποιεί σε σχέση με το όλο κείμενο υπό copyright, και των πιθανών συνεπειών της χρήσης αυτής στην αγορά ή στη γενικότερη αξία του υπό copyright κειμένου».

ΤΡΙΜΕΛΗΣ ΕΞΕΤΑΣΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Η παρούσα Διπλωματική Εργασία εγκρίθηκε ομόφωνα από την Τριμελή Εξεταστική Επιτροπή που ορίστηκε από τη ΓΣΕΣ του Τμήματος Ναυτιλιακών Σπουδών

Πανεπιστημίου Πειραιώς σύμφωνα με τον Κανονισμό Λειτουργίας του Προγράμματος Μεταπτυχιακών Σπουδών στην Ναυτιλία.

Τα μέλη της Επιτροπής ήταν:

- Θεόδωρος Πελαγίδης (Επιβλέπων)

- Γεώργιος Βλάχος

- Άγγελος Παντουβάκης

Η έγκριση της Διπλωματικής Εργασίας από το Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών του

Πανεπιστημίου Πειραιώς δεν υποδηλώνει αποδοχή των γνώμων του συγγραφέα

ΠΡΟΛΟΓΟΣ & ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ

Θα ήθελα να ευχαριστήσω ιδιαίτερω τον επιβλέποντα καθηγητή μου κο Θεόδωρο Πελαγίδη για την πολύτιμη αρωγή και καθοδήγηση του, καθ' όλη την διάρκεια εκπόνησης της διπλωματικής μου, καθώς επίσης θα ήθελα να ευχαριστήσω θερμά και τα υπόλοιπα μέλη της εξεταστικής επιτροπής για την έμπρακτη υποστήριξη τους στην εν λόγω διπλωματική εργασία.

Επίσης θα ήθελα να εκφράσω την απεριόριστη ευγνωμοσύνη μου, στους γονείς μου - αυτούς τους αφανείς ήρωες- που με υπέμειναν και με στήριζαν τόσο κατά την διάρκεια των σπουδών μου καθώς και όλο το διάστημα εκπόνησης της διπλωματικής μου εργασίας.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΖΗΤΗΜΑΤΑ COPYRIGHT	i
ΤΡΙΜΕΛΗΣ ΕΞΕΤΑΣΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ	ii
ΠΡΟΛΟΓΟΣ & ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ	iii
ΠΕΡΙΛΗΨΗ	vi
ABSTRACT	vi
ΕΙΣΑΓΩΓΗ	1
Α. Η ελληνική ναυτιλία σε αριθμούς	2
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1: ΤΟ ΝΕΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ	4
1.1 ΜΕΤΑΒΟΛΕΣ ΠΡΟΣΦΟΡΑΣ ΚΑΙ ΖΗΤΗΣΗΣ	4
1.1.1 ΝΑΥΠΗΓΗΣΗ & ΝΕΕΣ ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΕΣ ΠΛΟΙΩΝ	6
1.1.2 ΔΙΑΛΥΣΗ ΠΛΟΙΩΝ	6
1.1.3 ΝΕΑ ΜΟΝΤΕΛΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ	7
1.1.4 ΔΙΕΘΝΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗ ΓΙΑ ΤΟΝ ΕΛΕΓΧΟ ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΕΡΜΑΤΟΣ ΚΑΙ ΤΩΝ ΙΖΗΜΑΤΩΝ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ	9
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2 ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΦΟΡΤΙΩΝ.....	10
2.1 ΔΙΑΚΡΙΣΗ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΜΕ ΒΑΣΗ ΤΟ ΜΕΤΑΦΕΡΟΜΕΝΟ ΦΟΡΤΙΟ	10
2.1.1 Η ΕΛΕΥΘΕΡΗ ΦΟΡΤΗΓΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑ- (TRAMP).....	11
2.1.2 ΤΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΗΣ TRAMP ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ	12
2.1.3 ΖΗΤΗΣΗ ΚΑΙ ΠΡΟΣΦΟΡΑ ΣΤΗΝ TRAMP ΝΑΥΤΙΛΙΑ	13
2.1.3.2 Το καθεστώς που επικρατεί στην tramp ναυτιλία	14
2.1.3.3 Ο ρόλος της προσφοράς στην tramp ναυτιλία.....	16
2.1.3.4. Οι Τύποι Πλοίων στην Tramp Ναυτιλία	17
2.1.3.5 Οι συνθήκες αγοράς που επικρατούν στην tramp ναυτιλία.....	20
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3 ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ LINER	25
3.1 Η ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΤΑΚΤΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ	25
3.1.1 ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΓΡΑΜΜΩΝ.....	27
3.1.2 ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΣ ΣΤΗΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΤΑΚΤΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ	29
3.1.3 ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΠΛΟΙΩΝ ΣΤΗ LINER ΝΑΥΤΙΛΙΑ	30
3.1.4 TOP 30 BIGGEST OPERATORS ΤΑΚΤΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ	32
3.1.5 ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΣΥΜΜΑΧΙΕΣ.....	33
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4: ΟΙ ΝΑΥΛΟΙ ΣΤΗΝ ΕΛΕΥΘΕΡΗ ΦΟΡΤΗΓΟ ΝΑΥΤΙΛΙΑ	35
4.1 ΟΙ ΝΑΥΛΟΙ ΣΤΗΝ TRAMP ΝΑΥΤΙΛΙΑ	35
4.1.1 Ναύλωση κατά ταξίδι.....	36
4.1.2. Χρονοναύλωση (Time Chartering).....	37
4.1.3 Ναύλωση πλοίου γυμνού (Bareboat chartering ή Chartering by demise)	38
4.1.4 Συμβόλαιο εργολαβικής εκμίσθωσης.....	39

4.1.5 Ναύλωση συνεχόμενων ταξιδιών (Consecutive voyages)	40
4.1.6 Time Trip Chartering.....	40
4.1.7. Parceling.....	40
4.1.8 Project Cargoes.....	41
4.1.9 Joint Ventures.....	41
4.1.10 Shipping Pools.....	41
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5: ΔΙΑΦΟΡΕΣ ΣΤΑ ΓΝΩΡΙΣΜΑΤΑ TRAMP-LINER	43
5.1 ΔΙΑΦΟΡΕΣ TRAMP & LINER ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ	43
5.1.1 Δαπάνες κεφαλαίου	45
5.1.2 Λειτουργικές Δαπάνες.....	46
5.1.3 Μισθολόγιο πληρώματος.....	46
5.1.4 Διοικητικές δαπάνες.....	47
5.1.5.Λιμενικά έξοδα.....	47
5.1.6 Έξοδα καυσίμων	48
5.1.7 Σταθερό – Μεταβλητό Κόστος	48
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6 CASE STUDY ΣΥΓΚΡΙΣΗΣ 2 ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ (MAERSK-TEEKAY Co).....	50
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7 ΤΕΛΙΚΟ ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ	53
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....	55

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ

Πίνακας 1.1: Ποσότητες μεταφερόμενων τόνων φορτίου από το 1985-2016.....	6
Πίνακας 1.2: Παραγγελίες και Παραδόσεις Νεότευκτων Πλοίων από το 2005-2017.....	9
Πίνακας 1.3 Το προφίλ της αγοράς της ελεύθερης φορτηγού ναυτιλίας.....	23
Πίνακας 1.4 Τύποι πλοίων & φορτίων της ελεύθερης φορτηγού ναυτιλίας.....	24
Πίνακας 1.5 Teekay Corporation Consolidated Statement of Income 2016 (unaudited)	48
Πίνακας 1.6 Teekay Corporation Consolidated Statement of Income 2016 (unaudited)	49
Πίνακας 1.7 Λειτουργικά έξοδα Maersk Line, 2016.....	50
Πίνακας 1.8 Σύγκριση κόστους ταξιδιού Triple E 18.000 TEU (Maersk Line) με πλοίο 13.000 TEU.....	51

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΕΙΚΟΝΩΝ

Εικόνα 1 Μεταφορικό Σύστημα Τακτικών Γραμμών.....	27
---	----

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Σκοπός αυτής της διπλωματικής εργασίας είναι η ανάδειξη και σύγκριση του κόστους των ναυτιλιακών εταιρειών που δραστηριοποιούνται στον χώρο της ελεύθερης φορτηγού ναυτιλίας (tramp) και της ναυτιλίας τακτικών γραμμών (liner). Αναλυτικότερα, γίνεται περιγραφή των χαρακτηριστικών αυτών των ειδών ναυτιλιακών εταιρειών, τα κόστη με τα οποία συντίθενται, επίσης γίνεται και αναφορά των συνθηκών που επικρατούν και τέλος ακολουθεί case study συγκριτικής ανάλυσης των λειτουργικών εξόδων 2 liner εταιρειών και προσπαθούμε μέσα από την σύγκριση να κατανοήσουμε πόσο επηρεάζει τα συγκεκριμένα κόστη το μέγεθος και η τεχνογνωσία της κάθε εταιρείας.

Λέξεις-κλειδιά: tramp, liner, ελεύθερη φορτηγός ναυτιλία, ναυτιλία τακτικών γραμμών, κόστη, φορτία.

ABSTRACT

The purpose of this diploma thesis is to highlight and compare and contrast the costs of the shipping companies operating in the tramp and liner shipping industry. More specifically, this thesis contains an analytical description of traits that summarize each shipping industry, their operating costs, description of prevailing conditions and finally a case study of a comparative analysis of the operating expenses of liner companies in a way to inspect whether the size or know-how of both companies affects the particular costs.

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Το θέμα της παρούσας εργασίας είναι: «Ζητήματα στρατηγικής των ναυτιλιακών επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται στην ελεύθερη φορτηγό ναυτιλία καθώς και η σύγκριση του κόστους tramp και liner ναυτιλίας».

Λόγω της έντονης οικονομικής κρίσης και ανάγκης από πλευράς εταιρειών για άντληση κεφαλαίου, βλέπουμε πολλές εταιρείες κυρίως από τον χώρο των liner να καταφεύγουν σε trust funds ή συνεργασίες και συγχωνεύσεις για να μπορέσουν να επενδύσουν κεφάλαια ή να μειώσουν τα τρέχοντα κόστη τους. Στον αντίποδα, λοιπόν έχουμε τις tramp κυρίως οικογενειακές εταιρείες, οι οποίες τα τελευταία χρόνια βιώνουν ένα εφιαλτικό σκηνικό, καθώς η σημερινή εποχή προτάσσει πιο «εκσυγχρονισμένες» μεθόδους επιβίωσης. Μήπως αυτό σημάνει και το τέλος των tramp εταιρειών; Μήπως αυτές οι οικογενειακές επιχειρήσεις αντικατασταθούν από συνεργασίες, συγχωνεύσεις και σε ένα πιο πολυεθνικό μοντέλο από τα παραδοσιακά;

Σκοπός της διπλωματικής εργασίας είναι στο να μπορέσει να αποδώσει αναλυτικά και περιγραφικά την δομή των ναυτιλιακών επιχειρήσεων σε ελεύθερη φορτηγό και τακτικών γραμμών ναυτιλία αντίστοιχα καθώς και ν' αναδείξει την διαφορά φιλοσοφίας που επικρατεί στον τρόπο διοίκησης των δύο ναυτιλιακών εταιρειών που δραστηριοποιούνται σε διαφορετικό χώρο της ναυτιλίας με βάση το κόστος. Αυτό γίνεται η προσπάθεια να επιτευχθεί μέσω της παρουσίασης του τρόπου λειτουργίας των ναυτιλιακών εταιρειών και της ανάλυσης των χαρακτηριστικών σε καθέναν τύπο. Παράλληλα θα δοθεί βαρύτητα στην σύνθεση του κόστους (κόστος κεφαλαίου, λειτουργικές δαπάνες, κόστος ταξιδιού).

Συγκεκριμένα στο 1ο Κεφάλαιο γίνεται μία συνοπτική ανάλυση του νέου περιβάλλοντος της ναυτιλίας ζητημάτων όπως οι διαλύσεις πλοίων, οι παραγγελίες σε νεότευκτα, η άντληση κεφαλαίου από ξένα funds. Στο 2^ο Κεφάλαιο, αρχικά διακρίνουμε την ναυτιλιακή αγορά ανά φορτίο και συνθέτουμε αναλυτικά το προφίλ μιας tramp ναυτιλιακής εταιρείας, επίσης στο συγκεκριμένο κεφάλαιο παρουσιάζουμε αναλυτικά τα γνωρίσματα αυτών των εταιρειών, τα πλοία που χρησιμοποιούν. Στο 3^ο Κεφάλαιο, περιγράφουμε αναλυτικά την δομή και τα γνωρίσματα μιας liner εταιρείας, τον ανταγωνισμό που επικρατεί, τις κατηγορίες πλοίων καθώς και τις ναυτιλιακές Συμμαχίες. Στο 4^ο και 5^ο κεφάλαιο αναλύουμε τα είδη των ναυλοσυμφώνων και αναλύουμε τα κόστη τα οποία απασχολούν τις 2 εταιρείες.

Τέλος στο 6^ο Κεφάλαιο φέρουμε στο μικροσκόπιο την ανάλυση του κόστους του ταξιδιού για 2 ναυτιλιακές επιχειρήσεις και στο 7^ο κεφάλαιο, παρουσιάζουμε τα συμπεράσματά μας.

A. Η ελληνική ναυτιλία σε αριθμούς

Η ναυτιλία είναι ένας τομέας συνυφασμένος με το ελληνικό DNA ήδη από την αρχαιότητα και όπως φαίνεται και από τα σημερινά στατιστικά στοιχεία, ο δεσμός αυτός δύσκολα θα σπάσει.

Σύμφωνα με το Review of Maritime Transport η Ελλάδα παραμένει η χώρα με τις περισσότερες κατοχές σε πλοία που συνιστά ένα ποσοστό μεγαλύτερο του 16% του παγκόσμιου στόλου¹. Η ελληνική ναυτιλία κατόρθωσε μέσα από πολιτικές και κοινωνικές αντιξοότητες να κρατήσει τα «σκήπτρα» της αυξάνοντας μάλιστα, τα ποσοστά της σε περίπου 20% της παγκόσμιας χωρητικότητας σε deadweight και σχεδόν 50% του κοινοτικού στόλου, σύμφωνα με την ετήσια Έκθεση Ελλήνων Εφοπλιστών για το 2015-2016².

Σύμφωνα με μελέτες που πραγματοποιήθηκαν από το Boston Consulting Group (BCG (2013), η ελληνική ναυτιλία συνεισφέρει άνω του 7% του Ακαθάριστου Εθνικού Προϊόντος (ΑΕΠ), και παρέχει απασχόληση σε 165.000 άτομα που αντιπροσωπεύει το 3,5% της συνολικής απασχόλησης της χώρας για το 2012-13³.

Η ετήσια Έκθεση της Ένωσης Εφοπλιστών αναφέρει πως παρά το ασταθές περιβάλλον που κυριαρχεί αυτή την στιγμή στην Ελλάδα λόγω κρίσης, η ελληνική ναυτιλία διατηρεί ακόμη το προβάδισμα. Οι αριθμοί μιλούν από μόνοι τους: ⁴Ο ελληνικός στόλος για το 2015 ανέρχεται σε 4.585 πλοία (πλοία άνω των 1.000 gt), χωρητικότητας 341,17 εκατομμυρίων τόνων deadweight (dwt) που αντιπροσωπεύει το 19,63% του παγκόσμιου στόλου σε dwt και το 49,96% του στόλου της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Για το 2015, η ελληνική σημαία κατείχε την έβδομη θέση διεθνώς και την δεύτερη στην Ε.Ε (σε dwt), συγκεκριμένα ο ελληνόκτητος στόλος ελέγχει το 30,14% του παγκόσμιου στόλου δεξαμενοπλοίων, το 21,18% του παγκόσμιου στόλου φορτηγών πλοίων χύδην φορτίων και το 16,61% του παγκόσμιου στόλου πλοίων μεταφοράς χημικών και παράγωγων προϊόντων πετρελαίου. Τα στοιχεία για το 2015 αναφέρουν ότι οι παραγγελίες νεότευκτων πλοίων ανήλθαν σε 407 πλοία (άνω των 1.000 gt), αντιπροσωπεύοντας 44,83 εκατομμύρια dwt σε σύνολο 3.507 παραγγελιών με χωρητικότητα 260,35 εκατομμύρια dwt νέων πλοίων μέχρι το τέλος του 2015. Τα 221 από τα υπό παραγγελία πλοία αφορούσαν δεξαμενόπλοια ενώ μέσα σε αυτά συμπεριλαμβάνονται και 63 πλοία μεταφοράς υγροποιημένου αερίου LNG/LPG, 153 πλοία μεταφοράς χύδην φορτίων, 30 πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων και 3 άλλα σκάφη.

¹ Review of Maritime Transport (2015) UNCTAD, chapter 2-STRUCTURE, OWNERSHIP AND REGISTRATION OF THE WORLD FLEET pg 35

² Annual Report της Ένωσης Εφοπλιστών (2016), Εισαγωγικό Σημείωμα του κου Θ. Βενιάμη

³ Impact Assessment of the Shipping Cluster on the Greek Economy & Society, Boston Consulting Group <http://www.naftemporiki.gr/cmsutils/downloadpdf.aspx?id=715746>

⁴ Annual Report της Ένωσης Εφοπλιστών (2016), σελ. 6

Η υπερπροσφορά χωρητικότητας και η αδυναμία χρηματοδότησης των ναυτιλιακών εταιρειών από τις μεγάλες τράπεζες έχει αποθαρρύνει τους εφοπλιστές ώστε να μην προβαίνουν σε παραγγελίες νεότευκτων πλοίων κάτι που είναι ιδιαίτερα ορατό μέσα στο πρώτο επτάμηνο του 2016⁵. Σύμφωνα με τα στοιχεία που συγκεντρώνει ο ναυλομεσιτικός οίκος Clarkson, το πρώτο επτάμηνο του 2016 τοποθετήθηκαν παραγγελίες για 256 πλοία συνολικής μεταφορικής ικανότητας 21 εκατ. dwt (7,2 εκατ. gt), μειωμένες κατά 67% σε σύγκριση με το πρώτο επτάμηνο του 2015. Οι Έλληνες εφοπλιστές ακολουθώντας το ρεύμα της «εποχής» απέχουν από τις παραγγελίες νεότευκτων πλοίων καθώς οι τιμές των μεταχειρισμένων έχουν μειωθεί περισσότερο από αυτές των νεότευκτων, με αποτέλεσμα να θεωρούνται πιο προσοδοφόρα επένδυση. ⁶Στοιχεία που λάβαμε από άρθρο που δημοσιεύθηκε στις 14/10/2016 στα «Ναυτικά Χρονικά», αναφέρουν για τις αγοραπωλησίες που πραγματοποιήθηκαν την πρώτη εβδομάδα του Οκτωβρίου για το 2016, οι οποίες και παρατίθενται παρακάτω:

Στα πλοία ξηρού φορτίου έγιναν οι ακόλουθες πράξεις:

Στα Kamsarmax και Panamax, το ‘TEN MARU’ 82.687 DWT (2008 – Tsuneishi Zosen), πουλήθηκε στα \$ 11,2 εκ., το ‘CEMTEX SINCERITY’ 80.531 DWT (1999 – CSBC) πουλήθηκε στα \$ 3,8 εκ., το ‘JIN RUI’ 76.583 DWT (2009 – Imabari Marugame) πουλήθηκε στα \$ 10,6 εκ. και το ‘THEOFANO’ 76.015 DWT (2002 – Tsuneishi Zosen) αγοράστηκε από Έλληνες σε δημοπρασία στα \$ 4,5 εκ.

Στα Supramax και Handymax, το ‘FANTASY STAR’ 56.029 DWT (2005 – Mitsui) χωρίς Grabs, πουλήθηκε στα \$ 8,3 εκ. και το ‘C. FRIEND’ 45.675 DWT (2007 – Tsuneishi) πουλήθηκε στα \$ 2,6 εκ.

Στα Handysize, το ‘APELLIS’ 33.261 DWT (2010 – Orient) αγοράστηκε από Έλληνες σε auction στο Hong Kong στα \$ 7,2 εκ. περίπου.

Στον τομέα των tankers έγιναν οι ακόλουθες πράξεις:

Στα Aframax, το ‘LION CITY RIVER’ 105.865 DWT (2007 – Namura) πουλήθηκε σε Έλληνες στα \$ 21 εκ.

Στα MRs, το ‘STENA IMAGE’ 49.750 DWT (2015 – Guangzhou) IMO III, 18 Segregations και Nitrogen Based Inert Gas System, πουλήθηκε με 8 χρόνια Bare Boat στα \$ 37,5 εκ.

⁵ <http://www.naftemporiki.gr/finance/story/1139010/bouliazoun-oi-nees-paraggelies-neoteukton-ploion>

⁶ <http://www.naftikachronika.gr/2016/10/14/agorapolisies-ploion-oloklirotiki-apochi-ton-neon-parangelion/>

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1: ΤΟ ΝΕΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Οι αλλαγές που έχουν πραγματοποιηθεί στον χώρο της ναυτιλίας και της θαλάσσιας μεταφοράς, ώθησαν τις ναυτιλιακές εταιρείες στο να χαράξουν νέες στρατηγικές και πολιτικές. Αυτό είχε και ως άμεση συνέπεια την αλλαγή του κόστους λειτουργίας των πλοίων, των logistics καθώς και μεταβολή στις αλυσίδες εφοδιασμού. Επίσης μεγάλο ρόλο στην αλλαγή του σκηνικού οφείλεται και στην εκβιομηχάνιση των αναπτυσσόμενων χωρών οι οποίες πλέον στρέφονται στο εξαγωγικό εμπόριο όπως η Βραζιλία, η Αργεντινή, το Μεξικό ή ακόμη και χώρες της Αφρικής, με αποτέλεσμα να διαμορφώνονται νέες θαλάσσιες οδοί εντάσσοντας περιοχές που ενώ παλαιότερα χαρακτηρίζονταν αδιάφορες πλέον θεωρούνται περιοχές με μεγάλη ζήτηση χωρητικότητας και υψηλότερα ναύλα.

Παρακάτω παρατίθενται όλες οι αλλαγές που συνέθεσαν το τοπίο της ναυτιλίας σήμερα:

1.1 ΜΕΤΑΒΟΛΕΣ ΠΡΟΣΦΟΡΑΣ ΚΑΙ ΖΗΤΗΣΗΣ

Πριν το 2008 όπου και ξέσπασε η παγκόσμια χρηματοοικονομική κρίση, οι θαλάσσιες μεταφορές αναπτύχθηκαν ιδιαίτερα λόγω των αυξανόμενων ρυθμών ανάπτυξης των αναπτυσσόμενων οικονομιών όπως είναι η Κίνα, η Ρωσία, η Ινδία και η Βραζιλία (οι λεγόμενες BRIC) ⁷. Η παγκοσμιοποιημένη αγορά και η άνθηση της οικονομίας των αναπτυσσόμενων χωρών επηρέασε σημαντικά την προσφορά και την ζήτηση των θαλάσσιων μεταφορών και υπηρεσιών τους. Ειδικότερα η οικονομία της Κίνας διαδραμάτισε σημαντικό ρόλο στην ανάπτυξη της αγοράς των χύδην φορτίων όπως είναι το πετρέλαιο, ο άνθρακας, τα σιδηρομεταλλεύματα και κατά συνέπεια στην ταχέως αυξανόμενη ζήτηση για την θαλάσσια μεταφορά τους. Για την περίοδο λοιπόν από το 2003-Ιούνιο 2008 λόγω της αυξανόμενης ζήτησης για πρώτες ύλες και σιδηρομεταλλεύματα παρατηρήθηκε τεράστια αύξηση τόσο στους ναύλους μεταφοράς όσο και στην αύξηση της μέσης χωρητικότητας των πλοίων. ⁸ Ωστόσο το μέγεθος του θαλάσσιου εμπορίου έχει αρχίσει σταδιακά να μειώνεται, για το 2015 παρατηρήθηκε αύξηση 2% που ισοδυναμεί σε 10,7 δισεκατομμύρια τόνους, αύξηση όμως που είναι συγκριτικά μικρότερη από την μέση αύξηση 4,9% που είχε παρατηρηθεί μεταξύ του 2010-2014. Η αγορά σιδηρομεταλλεύματος για το 2015 έχει συρρικνωθεί κατά 0,1% και πολλοί συσχετίζουν την συγκεκριμένη μείωση με την κατάσταση της οικονομίας της Κίνας. Αξίζει εδώ ν' αναφέρουμε ότι ο ρυθμός ανάπτυξης του κατά κεφαλήν προϊόντος της Κίνας περιορίστηκε στο 6,9%, ο χαμηλότερος ρυθμός που είχε εδώ και 25 χρόνια.

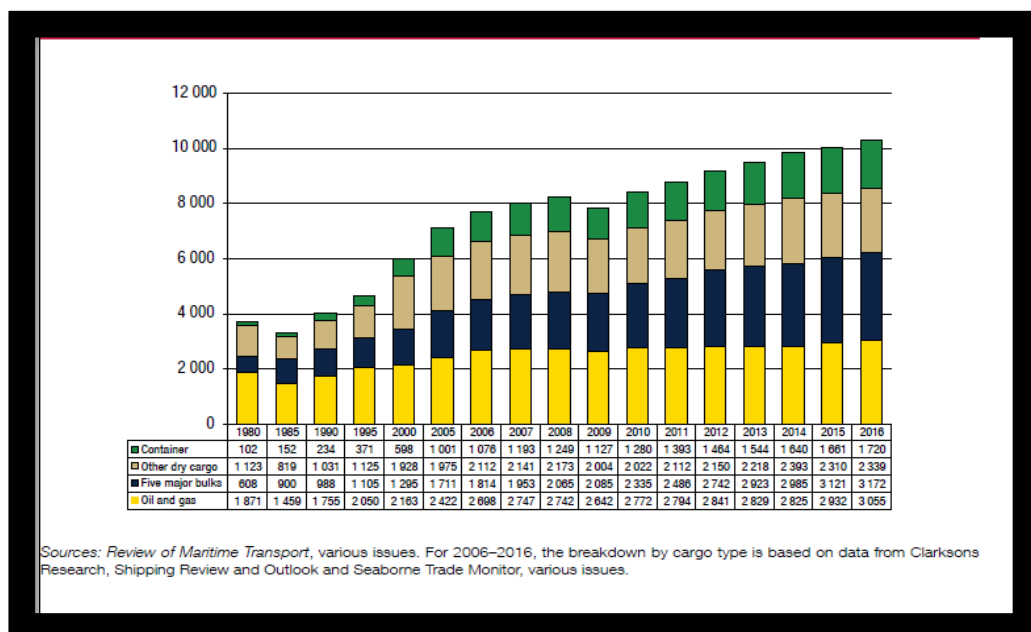
⁷ Βλάχος Γ. (2011) «Ναυτιλιακή Οικονομία», Κεφ. 1.7 σελ. 52-53 Εκδ. Αθ. Σταμούλης

⁸ Clarksons Research (2016) Shipping Review Outlook pg. 7-10

Το μοντέλο προσφοράς και ζήτησης στις θαλάσσιες μεταφορές έχει ριζικά μεταβληθεί με τα χρόνια. Οι αλλαγές αφορούν στην εξελισσόμενη ανάπτυξη υπηρεσιών logistics που προσανατολίζονται όλοι οι ναυτιλιακοί κολοσσοί για την ταχύτερη φορτοεκφόρτωση των προϊόντων, την χρήση εμπορευματοκιβωτίων σε κάθε είδους μεταφορές πλην των θαλάσσιων, στην απελευθέρωση του εμπορίου από τον αυστηρό κυβερνητικό έλεγχο, αλλά και στην ολοένα αυξανόμενη εισχώρηση του ιδιωτικού τομέα στο κομμάτι των μεταφορών τόσο για στρατηγικούς όσο και για γεωπολιτικούς λόγους.

Οι αναδυόμενες οικονομίες επίσης παίζουν έναν ιδιαίτερο και ξεχωριστό ρόλο στην διαμόρφωση του παγκόσμιου εμπορίου και κυρίως θα διαδραματίσουν ακόμα μεγαλύτερο στα χρόνια που έπονται. Ειδικότερα το ποσοστό των εξαγωγών που καταλαμβάνουν οι αναπτυσσόμενες χώρες σε παγκόσμιο επίπεδο για το 2014 ανέρχεται σε 45% (32% το 2000), ενώ από πλευράς εισαγωγών καλύπτουν το 42,9% (28,9% για το 2000). Τα σκήπτρα ωστόσο κρατούν ακόμα οι ανεπτυγμένες οικονομίες με ποσοστά εισαγωγών 51,1% και 54,9% αντίστοιχα, η συμβολή όμως των ανεπτυγμένων οικονομιών αρχίζει να φθίνει και πλέον είναι σίγουρο ότι την τάση του παγκοσμίου εμπορίου αλλά και των θαλάσσιων μεταφορών θα ρυθμίζουν οι αναδυόμενες οικονομίες στα επερχόμενα χρόνια. Σύμφωνα με το Review of Maritime Transport για το 2017, το παγκόσμιο θαλάσσιο εμπόριο, παρόλο που αυξήθηκε 2,6% συγκριτικά με το 1,8% αύξηση που είχε το 2015, η αύξηση του είναι στα χαμηλότερα ιστορικά επίπεδα κάτω από 3% αναμενόμενης αύξησης όπως είθισται τις τελευταίες 4 δεκαετίες.

Πίνακας 1.1: Ποσότητες μεταφερόμενων τόνων φορτίου από το 1985-2016



1.1.1 ΝΑΥΠΗΓΗΣΗ & ΝΕΕΣ ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΕΣ ΠΛΟΙΩΝ

Οι εταιρείες ναυπήγησης και διάλυσης πλοίων αυτούς τους χαλεπούς καιρούς της παγκόσμιας κρίσης ηγούνται στον ρόλο του ρυθμιστή της ανισορροπίας στην ναυτιλιακή βιομηχανία. Συγκεκριμένα, οι παραγγελίες για την κατασκευή νέων πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων χύδην φορτίου και δεξαμενόπλοιων, ήδη από το 2016 και έπειτα έχουν αρχίσει να μειώνονται αισθητά. Μία τέτοια κίνηση ωστόσο κάθε άλλο παρά πανάκεια μπορεί να χαρακτηριστεί καθώς μακροπρόθεσμα θα αποτελέσει αιτία μεγαλύτερων δεινών στο ζήτημα της ναυπήγησης των πλοίων. Έχοντας ως γνώμονα του χρονικού χάσματος μεταξύ της ανάληψης μιας παραγγελίας μέχρι το στάδιο υλοποίησης και τελικά παράδοσης της, το οποίο εντάσσεται περίπου στα 2 χρόνια, ναυπηγεία σε χώρες όπως Κίνα, Ιαπωνία και Ν. Κορέα βλέπουν τα έσοδα τους να μειώνονται σε μόνιμη βάση αντίθετα με αντίστοιχα ευρωπαϊκά ναυπηγεία που εξειδικεύονται στην κατασκευή κρουαζιερόπλοιων όπου καταγράφουν ανοδική πορεία καθώς δέχονται πολλές παραγγελίες για κρουαζιερόπλοια.

Αξίζει ν' αναφέρουμε ότι η γερμανική εταιρεία ναυπηγείων Meyer Werft έχει αυτήν την στιγμή συνολικές παραγγελίες κρουαζιερόπλοιων που φτάνουν τα 17 δις δολάρια με όγκο εργασιών να εκτείνεται σε χρονικό ορίζοντα μέχρι και το 2023. Αντίστοιχα ο ιταλικός οίκος Ficantieri έχει υπό παραγγελία 22 κρουαζιερόπλοια με τζίρο που φτάνει τα 17 δις δολάρια επίσης, καθώς και τον γαλλικό όμιλο STX ο οποίος διαθέτει μια λίστα παραγγελιών που φτάνει τα 11 δις δολάρια.

⁹Για το 2016, το μεγαλύτερο ποσοστό νεότευκτων πλοίων προήλθε από 3 χώρες συγκεκριμένα: Νότιος Κορέα, Ιαπωνία και Κίνα. Η Κίνα κατείχε την μερίδα του λέοντος σε παραγγελίες dry bulk & general cargo, η Κορέα είναι δυνατότερη στον τομέα των containers, των gas carriers και των oil tankers και η Ιαπωνία στα built oil tankers και τα dry bulk carriers.

1.1.2 ΔΙΑΛΥΣΗ ΠΛΟΙΩΝ

Το 2016, 4 ήταν οι χώρες που έπαιξαν ρόλο στην διάλυση των πλοίων: η Ινδία, το Μπαγκλαντές, το Πακιστάν και η Κίνα, το ποσοστό συμμετοχής και των τεσσάρων χωρών έφτασε το 94,9% το 2016. ¹⁰Σύμφωνα με στατιστικά στοιχεία της Braemar ACM πάνω από 200 container ships οδηγήθηκαν σε διάλυση τα οποία ξεπέρασαν την χωρητικότητα των 700.000 TEUs, σε σύγκριση με το αντίστοιχο ποσό των 185.000 το 2015, μεγάλο μέρος της οποίας προήλθε από σχετικά νέα πλοία.

⁹ Review of Maritime Transport 2017-UNCTAD

¹⁰ Safety and Shipping Review 2017-Allianz Global Corporate & https://www.agcs.allianz.com/assets/PDFs/Reports/AGCS_Safety_Shipping_Review_2017.pdf

Εξωτερικοί παράγοντες όπως η επέκταση της διώρυγας του Παναμά, οδήγησε σε υπεραφθονία πλοίων τύπου Panamax και το πλεόνασμα των οποίων αδυνατούσε να υποφέρει οικονομικά η αγορά με αποτέλεσμα ακόμα και πλοία στην εξωφρενική ηλικία των 7 ετών να οδηγηθούν σε διάλυση. Χαρακτηριστικό παράδειγμα τέτοιας περίπτωσης είναι το Hammonia Grenada το οποίο στις αρχές του 2017 πωλήθηκε για scrap στην τιμή των 5,5 εκ. \$ έναντι των 60 εκ. \$ που κόστιζε το 2010 όταν φτιάχτηκε.

¹¹Καθίσταται φανερό λοιπόν ότι ο τομέας διάλυσης των πλοίων αφορά σε χώρες χαμηλού κόστους εργασίας καθώς η διαδικασία αφορά υψηλής εντάσεως εργασίας. Η μονάδα άφορτου εκτοπίσματος (Lightship displacement tonnage, LDT) είναι η πιο διαδεδομένη μονάδα μέτρησης στην διαδικασία διάλυσης πλοίων. Η τιμή στην οποία πωλείται ένα πλοίο υπολογίζεται με βάση το άφορτο εκτόπισμα, με αυτόν τον τρόπο εκτιμάται και το ποια υλικά του πλοίου θα είναι χρήσιμα μετά την διάλυση. Σύμφωνα με τον Knapp et al. (2008) τα έσοδα και κατ' επέκταση και τα υψηλά ναύλα παίζουν αρνητικό ρόλο στην απόφαση του πλοιοκτήτη να στείλει το πλοίο του για διάλυση. Έτσι σε αυτήν την περίπτωση έχουμε πλοία τα οποία είναι παλιά και απαρχαιωμένα να συνεχίζουν να πλέουν στις θάλασσες καθώς είναι κερδοφόρα για τον πλοιοκτήτη.

Από την αντίθετη πλευρά, η τιμή του scrap καθορίζει και την απόφαση του να πωλήσει κάποιος το πλοίο του για scrap. Οι τιμές του scrap έχουν άμεση σύνδεση με την ζήτηση για scrap χάλυβα. Αυτή η σχέση είναι αποτέλεσμα του φαινομένου της χρήσης του scrap χάλυβα κατά την διαδικασία παραγωγής σιδήρου (World Coal Association, 2016) εξίσου σημαντικό είναι ότι λόγω της διαφοράς της τιμής το scrap χάλυβα αποτελεί μία εναλλακτική πηγή σιδηρομεταλλεύματος. Δεν είναι τυχαίο ότι οι μεγαλύτεροι παραγωγοί σιδηρού είναι η Κίνα με ποσοστό 48% της παγκόσμιας παραγωγής σιδήρου το 2015. (Worldsteel Association, 2016). Εκτός από την Κίνα και άλλη χώρα δραστήρια τόσο στον χώρο παραγωγής σιδήρου όσο και στον τομέα διάλυσης των πλοίων είναι και η Ινδία, με αποτέλεσμα να γεννάται εύκολα το συμπέρασμα ότι ο scrap χάλυβας που προκύπτει από την διάλυση των πλοίων καταναλώνεται τοπικά.

1.1.3 ΝΕΑ ΜΟΝΤΕΛΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ

Λόγω της επικείμενης κρίσης των τελευταίων ετών, το τοπίο στο χρηματοδοτικό πεδίο της ναυτιλίας έχει αλλάξει άρδην; μεγάλος αριθμός τραπεζών που κάποτε αποτελούσαν βασικό πυλώνα χρηματοδότησης των ναυτιλιακών (Βρετανικές & Γερμανικές κυρίως) έχουν

¹¹ Ship demolition activity: A monetary flow process approach
Thanasis Karlis, Dionysios Polemis
<https://pdfs.semanticscholar.org/7200/9710d5de3a4ea277197156d718259df3e483.pdf>

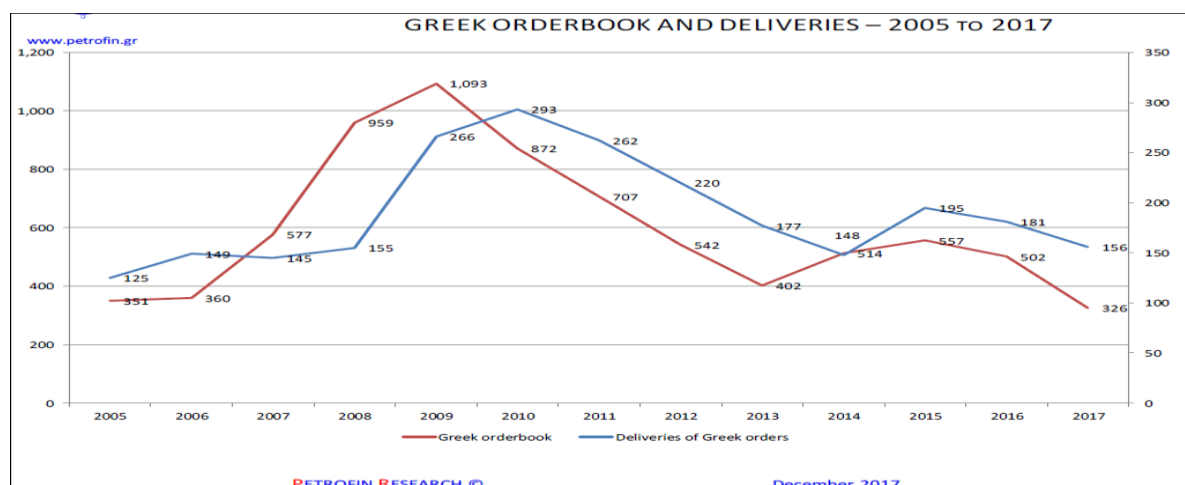
αποτραβηχτεί από την ναυτιλιακή χρηματοδότηση προσπαθώντας να εκκαθαρίσουν μεγάλο μέρος του χαρτοφυλακίου τους,

Η αδυναμία των τραπεζών να παράσχουν χρηματοδοτική ενίσχυση των επενδυτικών δραστηριοτήτων των ναυτιλιακών αγορών, ανάγκασαν τις ναυτιλιακές να στραφούν στα equity & trust funds για την οικονομική ενίσχυση τους.

¹²Το ποσοστό μεγέθους του ελληνικού στόλου στην παγκόσμια κατάταξη έχει αυξηθεί από 16,36% που ήταν το 2016 στο 16,72% (Στοιχεία του UNCTAD Δεκέμβριος 2017), αντίστοιχα ποσοστά 16,05% για το 2015 και 15,41% το 2014. Τα μέσα χρηματοδότησης στα οποία έχουν στραφεί μικροί και μεσαίοι πλοιοκτήτες ποικίλλουν από: α) ιδιωτικά κεφάλαια β) ιδιωτικά επενδυτικά κεφάλαια γ) leasing (χρηματοδοτική μίσθωση) δ)νάυλωση γυμνού πλοίου (4-6 χρόνια).

Το επικείμενο order book για τις ελληνικές παραγγελίες νεότευκτων αποτελείται από περίπου 320 πλοία με την τάση ν' αποτυπώνεται στο παρακάτω διάγραμμα. Όπως αναφέρει και η Petrofin Research, οι Έλληνες πλοιοκτήτες ωθούμενοι από την σχετικά φτωχή αγορά και τις χαμηλές τιμές προτίμησαν να επενδύσουν σε αγορές μεταχειρισμένων αλλά νέων ηλικιακά πλοίων (second hand) προς ενίσχυση του στόλου τους. Είναι απόλυτα λογικό ότι η επένδυση στην αγορά μεταχειρισμένων πλοίων από την επένδυση σε ένα νεότευκτο πλοίο είναι πιο επικερδής σαν δραστηριότητα με λιγότερο επωμίζον κόστος και αυτό φαίνεται και από την ποσοστιαία αύξηση του 30% στην κατοχή μεταχειρισμένων πλοίων (από 200 στα 260 σε σύγκριση με πέρσι).

Πίνακας 1.2: Παραγγελίες και Παραδόσεις Νεότευκτων Πλοίων από το 2005-2017



Πηγή: Petrofin Research, Δεκέμβριος 2017

¹² 2017-Research and Analysis: Greek Shipping Companies 1st Part of 2017 Petrofin Research <http://www.petrofin.gr/Upload/1stPart-2017-PetrofinResearch-GreekShippingCompanies.pdf>

1.1.4 ΔΙΕΘΝΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗ ΓΙΑ ΤΟΝ ΕΛΕΓΧΟ ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΕΡΜΑΤΟΣ ΚΑΙ ΤΩΝ ΙΖΗΜΑΤΩΝ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ

¹³Μέσα στις διάφορες εξελίξεις, έρχεται να προστεθεί και η ισχύς ήδη από τις 8 Σεπτεμβρίου του 2017 η Διεθνής Σύμβαση για τον Έλεγχο και την Διαχείριση του έρματος και ιζημάτων του πλοίου (International Convention for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments (BWM Convention) του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού κατόπιν επικύρωσης της ίδιας και από την Φινλανδία.

Αυτό είναι ένα ιδιαίτερα σημαντικό θέμα για την ναυτιλία, καθώς πάνω από 50.000 πλοία θα κληθούν να εγκαταστήσουν ένα σύστημα διαχείρισης θαλάσσιου έρματος (Ballast Water Management-BWMS) του οποίου ο μηχανισμός θα ξεπεράσει σε κόστος τα 1-5 εκατομμύρια δολάρια. Το περίπλοκο της υπόθεσης είναι ότι υπάρχει αμφιβολία στο κατά πόσο ο συγκεκριμένος εξοπλισμός BWMS θα είναι λειτουργικός αλλά και αποδεκτός από όλες τις ρυθμιστικές αρχές του πλανήτη και κυρίως των ΗΠΑ καθώς ο κανονισμός τους επιβάλλει όλα τα πλοία που απορρίπτουν θαλάσσιο έρμα στα νερά των ΗΠΑ, πρέπει να χρησιμοποιούν εξοπλισμό ο οποίος να είναι εγκεκριμένος από την αμερικανική ακτοφυλακή (USCG).

Ωστόσο καθώς κανένα σύστημα δεν έχει εγκριθεί από τις αμερικανικές αρχές και λαμβάνοντας υπόψιν ότι η μετασκευή του παγκόσμιου στόλου με συστήματα Διαχείρισης Θαλάσσιου Έρματος δεν θα επιτευχθεί τα προσεχή 5 χρόνια, η ΕΕΕ (Ενωση Ελλήνων Εφοπλιστών) προβλέπει μια παράταση της περιόδου προσαρμογής.

¹³ <http://www.naftemporiki.gr/finance/story/1145467/se-isxu-tithetai-i-sumbasi-gia-to-thalassio-erma>

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2 ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΦΟΡΤΙΩΝ

2.1 ΔΙΑΚΡΙΣΗ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΜΕ ΒΑΣΗ ΤΟ ΜΕΤΑΦΕΡΟΜΕΝΟ ΦΟΡΤΙΟ

Σύμφωνα με την προσέγγιση της ναυτιλιακής αγοράς κατά τον καθηγητή Martin Stopford, η αγορά χωρίζεται σε δύο επιμέρους τομείς: την αγορά γραμμών (liner shipping market) και την αγορά μεταφοράς χύδην φορτίων (bulk shipping market).

Εύλογα μπορούμε να συμπεράνουμε ότι το κάθε φορτίο χρήζει ανάλογης και ιδιαίτερης αντιμετώπισης, διαχείρισης, μεταφοράς και φορτοεκφόρτωσης. Υπάρχουν φορτία τα οποία μεταφέρονται με τακτικά δρομολόγια, ενώ άλλα χρειάζονται να μεταφέρονται συσκευασμένα με κούτες (εμπορευματοκιβώτια) ή παλέτες, ενώ κάποια άλλα χρειάζονται ειδικά μέσα για την φορτοεκφόρτωση τους.

Τα είδη των φορτίων διακρίνονται σε “bulk cargoes” (χύδην) και “general cargoes” (γενικά), ο διαχωρισμός τους οφείλεται στο γεγονός ότι τα μεν bulk αποτελούν παρτίδα φορτίου που δύναται να συμπληρώσει την χωρητικότητα ενός πλοίου ή ενός αμπαριού ενώ αντίθετα ένα φορτίο της περιγραφής “general” δεν είναι ικανό να συμπληρώσει από μόνο του την χωρητικότητα ενός πλοίου ή ενός αμπαριού, με αποτέλεσμα να μεταφέρεται μαζί με άλλες παρτίδες φορτίων.

14Οι κυριότερες κατηγορίες φορτίων είναι οι εξής:

Χύδην ξηρά φορτία: Τα κυριότερα φορτία της κατηγορίας αυτής είναι τα σιδηρομεταλλεύματα, τα δημητριακά, ο γαιάνθρακας, τα φωσφάτα, ο βωξίτης, η αλουμίνα, η αναλογία των οποίων ισούται με το ¼ περίπου του βάρους του διεθνούς θαλάσσιου εμπορίου. Επίσης υπάρχουν και τα δευτερεύοντα χύδην ξηρά φορτία όπως ο χάλυβας, το αλουμίνιο, η ζάχαρη και το τσιμέντο.

Χύδην υγρά φορτία: Η κυριότερη κατηγορία από πλευράς βάρους, αποτελεί το 1/2 του διεθνούς θαλάσσιου εμπορίου. Με τον όρο χύδην υγρά φορτία αναφερόμαστε στο κατά κύριο λόγο ακατέργαστο πετρέλαιο, στα προϊόντα διύλισης του πετρελαίου, όχι όμως τα υγραέρια. Χύδην υγρά φορτία επίσης είναι τα κρασιά, η μελάσα, προϊόντα χημικής επεξεργασίας πετρελαίου καθώς και τα χημικά απόβλητα αυτού.

Φορτία που απαιτούν ειδική μεταχείριση: Στην κατηγορία εντάσσεται το σύνολο των φορτίων τα οποία απαιτούν ειδική μεταχείριση κατά την μεταφορά, όταν η ανάγκη αυτή ικανοποιείται με τη διάθεση ειδικής κατασκευής πλοίων. Το σιδηρομετάλλευμα λ.χ. είναι ειδικό φορτίο στο μέτρο που απασχολεί τα ειδικά για τη μεταφορά του κατασκευαζόμενα πλοία σιδηρομεταλλευμάτων (ore carriers). Τα υγραέρια δημιουργούν την πλέον εξειδικευμένη και

¹⁴ Βλάχος Γ. (2011) «Ναυτιλιακή Οικονομία», Κεφ. 5.2 σελ. 430 Εκδ. Αθ. Σταμούλης

προηγμένης τεχνολογίας ζήτηση. Τα φορτία που απαιτούν ψύξη ανήκουν επίσης στην κατηγορία αυτή.

Για τα γενικά φορτία, δεν υπάρχει κάποια συγκεκριμένη δομή ώστε να μπορέσουμε να προσδιορίσουμε την περιγραφή τους. Οι κυριότερες κατηγορίες γενικών φορτίων είναι οι παρακάτω:

- **Μη μοναδοποιημένο γενικό φορτίο:** όπως είναι τα κιβώτια ή τα εξαρτήματα μηχανημάτων

- **Φορτία σε εμπορευματοκιβώτια:** Εδώ οι προδιαγραφές είναι προκαθορισμένες (8 πόδια πλάτος, 8,5 πόδια ύψος και 20,30 ή 40 πόδια μήκος)

- **Φορτία σε παλέτες**

- **Υγρά γενικά φορτία:** μεταφέρονται σε δεξαμενές, δοχεία ή βαρέλια

- **Κατεψυγμένα φορτία:** όπως φρούτα ή τρόφιμα τα οποία μεταφέρονται παγωμένα σε κατάλληλα πλοία-ψυγεία ή εμπορευματοκιβώτια-ψυγεία και τέλος

- **Βαριά και δυσκίνητα φορτία**

Η διάκριση της ναυτιλιακής αγοράς σε bulk market και liner market συντελείται με βάση το μέγεθος των μεταφερόμενων φορτίων. Τα χύδην φορτία λειτουργούν υπό καθεστώς λογικής «ένα πλοίο-ένα φορτίο», ενώ αντίθετα τα γενικά φορτία μεταφέρονται στην λογική των «κοινών μεταφορέων». Οι κυριότεροι τύποι πλοίων που συναντά κανείς στην αγορά χύδην φορτίων είναι τα δεξαμενόπλοια, τα πλοία χύδην ξηρού φορτίου, τα πλοία συνδυασμένων μεταφορών και τέλος τα πλοία μεταφοράς εξειδικευμένων φορτίων.

2.1.1 Η ΕΛΕΥΘΕΡΗ ΦΟΡΤΗΓΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑ- (TRAMP)

Δεν υπάρχει δόκιμος όρος ο οποίος θα μπορούσε να περιγράψει την αναφερθείσα κατηγορία και να την προσδιορίσει με ακρίβεια. Σε μια γενικότερη περιγραφή θα μπορούσαμε να εμβαθύνουμε στην έννοια του φορτηγού πλοίου και να εντοπίσουμε τα εξής:

Το Ελεύθερο Φορτηγό πλοίο εκτελεί ταξίδια όχι προκαθορισμένα από τον πλοιοκτήτη, αλλά ταξίδια που προορίζονται από τα ναυλοσύμφωνα, τα οποία συνάπτονται μεταξύ αυτού και του ναυλωτή. Η ελεύθερη φορτηγός ναυτιλία υπάρχει όπου υπάρχει ζήτηση των υπηρεσιών της, ενώ Ελεύθερο πλοίο είναι το πλοίο μη συγκεκριμένης κατασκευής, το οποίο εκτελεί ταξίδια στη βάση καθορισμένου ναυλοσυμφώνου, για τη μεταφορά οποιουδήποτε κατάλληλου φορτίου (συνήθως χύδην ομοειδούς) μεταξύ δύο λιμανιών και έναντι ναύλου.¹⁵ Τα πλοία που

¹⁵ Γ.Π. Βλάχος - Μ. Νικολαΐδης (1999), Βασικές Αρχές της Ναυτιλιακής Επιστήμης, Εκδόσεις Τζέι Τζέι Ελλάς, Πειραιάς, σελ. 413

δεν εκτελούν προγραμματισμένα τακτικά δρομολόγια μεταξύ προκαθορισμένων λιμανιών αλλά αντίθετα η απασχόληση τους ποικίλλει ανάλογα με τις απαιτήσεις της αγοράς, εμπίπτουν στην κατηγορία των πλοίων tramp.

2.1.2 ΤΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΗΣ TRAMP ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Τα κυριότερα χαρακτηριστικά γνωρίσματα που συναντάμε σε εταιρείες που ανήκουν στην παραπάνω κατηγορία αλλά και γενικά στην tramp αγορά είναι τα παρακάτω¹⁶:

- Δεν υπάρχει συγκεκριμένο, προκαθορισμένο και σταθερό δρομολόγιο προς εκτέλεση. Τα ελεύθερα πλοία ασχολούνται με τη μεταφορά οποιουδήποτε κατάλληλου φορτίου από το λιμάνι που προσφέρεται κάθε φορά προς οποιοδήποτε λιμάνι προορισμού όπως και τα δύο καθορίζονται από το ναυλοσύμφωνο.
- Το πλοίο ναυλώνεται για το σύνολο της μεταφορικής του ικανότητας, στην βάση ενός κάθε φορά ναυλοσυμφώνου.
- Το φορτίο είναι συνήθως κατά περίπτωση, χωρίς να αποκλείεται η φόρτωση περισσότερων από ένα φορτίο ή ακόμη και γενικού φορτίου, πάντοτε όμως στην βάση ενός ναυλοσυμφώνου.
- Την ευθύνη της εξεύρεσης του φορτίου την έχει ο φορτωτής, ο οποίος είναι υποχρεωμένος σε καταβολή του ναύλου για ολόκληρη την συμφωνημένη ποσότητα φορτίου, με την αφαίρεση μόνο των τυχών μη πραγματοποιηθέντων εξόδων, αυτών που αντιστοιχούν στην ποσότητα του φορτίου που δεν φορτώθηκε, λ.χ. έξοδα φόρτωσης, όταν αυτά βαρύνουν το πλοίο και καλύπτονται από τον ναύλο.
- Η (κατά μονάδα βάρους ή όγκου) αξία των μεταφερόμενων φορτίων είναι χαμηλή, ενώ η μεταφορά τους πραγματοποιείται κατά κανόνα, όχι προς άμεση κατανάλωση αλλά προς συντήρηση αποθεμάτων. Γι' αυτό σπάνια η μεταφορά έχει επείγοντα χαρακτήρα, που να προκαλεί την ανάγκη για την διάθεση μεγάλων ταχυτήτων.
- Η ζήτηση χωρητικότητας ελεύθερων φορτηγών υπόκειται σε εποχιακές και σε έκτακτες διακυμάνσεις που προκαλούν αστάθεια απασχόλησης, σε βαθμό που την εξωθούν να είναι ένα από τα θεμελιώδη χαρακτηριστικά της εκμετάλλευσης των ελεύθερων φορτηγών.
- Οι μεταφορές εκτελούνται κάτω από συνθήκες ανταγωνισμού, ενώ η προσφορά εξισορροπείται με την ζήτηση με μεταβολές στους ναύλους, οι οποίοι εμφανίζουν συνεχείς διακυμάνσεις.

¹⁶ Γ.Π. Βλάχος - Μ. Νικολαΐδης (1999), Βασικές Αρχές της Ναυτιλιακής Επιστήμης, Εκδόσεις Τζεί Τζεί Ελλάς, Πειραιάς, σελ. 42

- Η ζήτηση είναι ανελαστική, ενώ οι διακυμάνσεις των ναύλων ασκούν ελάχιστη επίδραση πάνω στο μέγεθος της ζήτησης χωρητικότητας κάθε φορά.
- Πολλές και μικρές ναυτιλιακές εταιρείες (ελληνικών συμφερόντων στην πλειοψηφία τους)
- Ευκολία εισόδου και εξόδου από την αγορά

2.1.3 ΖΗΤΗΣΗ ΚΑΙ ΠΡΟΣΦΟΡΑ ΣΤΗΝ TRAMP ΝΑΥΤΙΛΙΑ

2.1.3.1 Ζήτηση

Το κυριότερο χαρακτηριστικό της ζήτησης χωρητικότητας των θαλάσσιων μεταφορικών υπηρεσιών είναι η ανελαστικότητα που την διακατέχει.¹⁷ Ο λόγος που γίνεται αυτό, είναι η άμεση εξάρτηση του χαρακτήρα της με την παγκόσμια οικονομική δραστηριότητα και τις διακυμάνσεις που παρουσιάζει το διεθνές εμπόριο. Σε περιόδους άνθησης του παγκόσμιου εμπορίου, υπάρχει έντονη και αυξανόμενη ζήτηση χωρητικότητας, η οποία επηρεάζεται ελάχιστα έως καθόλου από τις τιμές των ναύλων, άλλες φορές πάλι οι τιμές των ναύλων προηγούνται της αύξησης της έντασης της ζήτησης. Από την άλλη πλευρά, όταν δηλαδή παρουσιάζεται μια χαλαρή στάση στο διεθνές εμπόριο, η μείωση των τιμών των ναύλων δεν ασκούν καμία επιρροή –ή εάν ασκούν αυτή είναι μηδαμινής έντασης-στην ζήτηση της χωρητικότητας, η οποία παραμένει σε χαμηλά επίπεδα και η αύξηση της δύναται να πραγματοποιηθεί μόνο με την ανάκαμψη του διεθνούς εμπορίου.

Η ζήτηση χωρητικότητας μεταβάλλεται βραχυχρόνια μεν, ανάλογα με τις φάσεις του οικονομικού κύκλου (κυκλικές διακυμάνσεις) ωστόσο, μακροχρόνια επηρεάζεται από τις τάσεις και διακυμάνσεις της παγκόσμιας οικονομίας, οι οποίες αφορούν κυρίως το βιοτικό επίπεδο του ανθρώπου καθώς και τα δημογραφικά του χαρακτηριστικά.

Οι φορείς της ζήτησης χωρητικότητας αποτελούνται από τα εξής χαρακτηριστικά:

- Η ζήτηση χωρητικότητας ελεύθερων φορτηγών πλοίων (tramps) είναι αρκετά ευαίσθητη, υπόκεινται σε κυκλικές, εποχιακές και έκτακτες διακυμάνσεις. Είναι άκρως ανελαστική. Αφορά τον αριθμό και τον όγκο των φορτίων. Κατανέμεται στον παγκόσμιο χώρο.

- Η ζήτηση χωρητικότητας πλοίων μεταφοράς χύδην φορτίων αφορά ορισμένα φορτία τα οποία είναι δυνατόν να μεταφερθούν χύδην (γαιάνθρακας, δημητριακά, μεταλλεύματα, φωσφάτα, βωξίτης κ.α.) και εμφανίζει αστάθεια. Αυτοί που ζητούν χωρητικότητα είναι πολύ ισχυροί και προτιμούν τις χρονοναυλώσεις για να εξασφαλίσουν σταθερότητα των μεταφερόμενων ποσοτήτων και του κόστους μεταφοράς. Η ζήτηση είναι έντονη, κυρίως από

¹⁷ Γ.Π. Βλάχος - Μ. Νικολαΐδης (1999), Βασικές Αρχές της Ναυτιλιακής Επιστήμης, Εκδόσεις Τζεί Τζεί Ελλάς, Πειραιάς, σελ. 431

κράτη ή από μεγάλους «Οίκους εξωτερικού εμπορίου» (Maisons de Commerce) που πραγματοποιούν εισαγωγές (λ.χ. δημητριακά). Η ζήτηση οδηγεί στην εξειδίκευση των τύπων των πλοίων (π.χ. ore carriers) και στην δημιουργία τύπων πλοίων πολλαπλής χρησιμότητας (ore/bulk/oil carriers ή O.B.O κ.α.)

• Η ζήτηση χωρητικότητας δεξαμενοπλοίων: Αυτοί που ζητούν χωρητικότητα είναι παγκόσμια λίγοι (ολιγοψώνιο) διότι είναι λίγες οι πετρελαιοπαραγωγικές χώρες και λίγες οι εταιρείες πετρελαιοειδών. Αυτοί που ζητούν χωρητικότητα, είναι ισχυροί και οι μεν εταιρείες πετρελαίων έχουν και διατηρούν δικούς τους στόλους, οι δε πετρελαιοπαραγωγικές χώρες στρέφονται σε κάποιο βαθμό και προς την δημιουργία δικών τους στόλων. Αυτοί που ζητούν χωρητικότητα επιδιώκουν την εξασφάλιση αυτής της χρονοαύλωσης, ειδικότερα σε περιόδους χαλαρότητας.

2.1.3.2 Το καθεστώς που επικρατεί στην tramp ναυτιλία

Η επιβίωση μιας εταιρείας που δραστηριοποιείται στον χώρο της tramp ναυτιλίας είναι εξαιρετικά δύσκολη για τους παρακάτω λόγους:

1. Πολλές φορές οι συνθήκες μεταφοράς, ο χρόνος διάρκειας καθώς και οι δαπάνες μεταφοράς, επηρεάζονται άμεσα από το μεταφερόμενο φορτίο, σε τέτοιο βαθμό που είναι απαραίτητη η γνώση για να δοθεί και η προσφερόμενη απασχόληση από πλευράς κόστους και χρόνου.
2. Καθώς η ναύλωση μπορεί ν' αφορά σ' εκτέλεση μεταφοράς μετά την πάροδο ορισμένου χρόνου ή να αφορά δρομολόγιο το οποίο πρέπει να εκτελεσθεί άμεσα, να αναφέρεται επίσης σε παραπάνω από 1 ταξίδια ή επίσης για ένα μεγάλο χρονικό διάστημα. Για κάθε μία από τις παραπάνω περιπτώσεις, θα πρέπει ο ναύλος ο οποίος θα συμφωνηθεί (ο οποίος συμφωνείται κατά τον χρόνο σύναψης της σύμβασης) ν' αντικατοπτρίζει και τις αναμενόμενες πιθανές εξελίξεις του ταξιδιού.
3. Λόγω του εντόνου χαρακτήρα της παγκοσμιοποιημένης ζήτησης χωρητικότητας θα πρέπει ο καταβαλλόμενος ναύλος για την ενέργεια μιας μεταφοράς να δύναται να καλύπτει το σύνολο των δαπανών, οι οποίες θα πραγματοποιηθούν στην διάρκεια του ταξιδιού. Για τη σωστή εκτίμηση των στοιχείων τα οποία θα συνθέτουν τις δαπάνες πραγματοποίησης της μεταφοράς, απαιτείται συνεχής και επίκαιρη πληροφόρηση (π.χ. για τις ευκολίες που διαθέτουν οι διάφοροι λιμένες, για την ημερήσια απόδοση τους κατά την φόρτωση ή εκφόρτωση), για το κόστος εκτέλεσης των εν λόγω εργασιών όταν το σχετικό κόστος βαρύνει το πλοίο και περιλαμβάνεται στον υπολογισμό του ναύλου και γενικά γνώση για το κόστος χρησιμοποίησης των λιμένων (π.χ. ύψος λιμένων). Επίσης απαιτείται γνώση για τις τιμές των καυσίμων και

εφοδίων, καθώς και για τις καιρικές συνθήκες που επικρατούν, ή για άλλα αίτια που μπορούν να προκαλέσουν καθυστερήσεις στην ολοκλήρωση της μεταφοράς, που συνεπάγονται αύξηση του κόστους και ανατροπή του προϋπολογισμού του ταξιδιού.

4. Λόγω της μεταβαλλόμενης σχέσης μεταξύ ζήτησης και προσφοράς είναι δυνατόν να δημιουργηθεί σχετική έλλειψη χωρητικότητας σε ορισμένους τομείς ή πλεόνασμα σε άλλους. Καθήκον της επιχείρησης είναι η έγκαιρη πρόγνωση γύρω από τομείς στους οποίους αναμένεται να υπάρξει σχετικά αυξημένη ζήτηση ώστε να προωθήσει πλοία της στους εν λόγω τομείς.

5. Επίσης απαιτείται κατάλληλη γνώση και κρίση σχετικά με θέματα χρόνου, τόπου και όρων ενέργειας των εργασιών της συνήθους συντήρησης του πλοίου ή του εφοδιασμού με καύσιμα και του προσδιορισμού της ποσότητας των καυσίμων που κάθε φορά θα παραλειφθούν, ανάλογα με την τιμή τους αφ' ενός και αφετέρου ανάλογα με τον κατά μονάδα φορτίου ναύλο.

6. Η ζήτηση χωρητικότητας είναι δευτερογενής και ασταθής. Η αστάθεια της ζήτησης κάνει την πρόγνωση δύσκολη και απαιτεί την ύπαρξη ικανότητας ταχείας προσαρμογής με τις εκάστοτε συνθήκες που δημιουργούνται.

7. Τέλος, σοβαρή δυσκολία υπάρχει σχετικά με την λήψη αποφάσεων για νέες επενδύσεις ή για εκποιήσεις κάποιων από τα υπάρχοντα πλοία μιας επιχείρησης. Οι δυσχέρειες απορρέουν από την αστάθεια των όρων απασχόλησης του κεφαλαίου.

Παρά την ύπαρξη των σημαντικών αυτών δυσχερειών, η ναυτιλία χύδην φορτίων και ιδιαίτερα η ναυτιλία χύδην ξηρού φορτίου που απαιτεί σχετικά μικρότερα κεφάλαια, για πολλούς λόγους εξακολουθεί ν' αποτελεί ο μάλλον πρόσφορος τομέας δράσης της μικρής ναυτιλιακής επιχείρησης. Είναι ο τομέας εκείνος μέσω του οποίου νέες οικονομικές μονάδες εισέρχονται στις θαλάσσιες μεταφορές. Αυτό συμβαίνει για τους εξής λόγους:

- Η επιχείρηση μπορεί να λειτουργήσει και μ' ένα μόνο πλοίο
- Το φορτηγό πλοίο γενικού και χύδην φορτίου είναι ο λιγότερο δαπανηρός τύπος πλοίου (ειδικότερα εάν δεν έχει εξοπλισμό φορτοεκφόρτωσης)
- Στις περισσότερες περιπτώσεις οι νέες επενδύσεις από μικρές επιχειρήσεις δεν αφορούν σε ναυπήγηση νέων πλοίων, αλλά σε αγορά εκποιούμενων φορτηγών και το αναγκαίο για την επένδυση κεφάλαιο περιορίζεται σε χαμηλά επίπεδα, προσιτά και στον μικρό σχετικά επενδυτή.

- Δεν απαιτείται επιχειρηματική οργάνωση στην περίπτωση της μικρής επιχείρησης. Η διαχείριση των πλοίων της ανατίθεται σε μεγαλύτερες ομοειδή επιχειρήσεις έναντι κάποιας αμοιβής.

- Εμπειρικές γνώσεις που αναφέρονται ιδίως στην λειτουργία και την συντήρηση των πλοίων και στην εφαρμογή των ναυλοσυμφώνων εμφανίζονται ως στοιχειωδώς επαρκείς για τους πλοιοκτήτες.

- Τόσο οι δυσχέρειες που συνδέονται με την διαχείριση των πλοίων χύδην φορτίου, όσο και οι παράγοντες οι οποίοι καθιστούν πρόσφορη την ναυτιλία χύδην φορτίου για την μικρή ναυτιλιακή επιχείρηση, δημιουργούν από κοινού ένα άλλο σημαντικό χαρακτηριστικό της επιχείρησης. Κάνουν την εκμετάλλευση των πλοίων χύδην φορτίου, ιδιαίτερα πρόσφορη για την προσωπική επιχείρηση, στην οποία κυριαρχεί ένας κύριος νους και έτσι εξασφαλίζεται ο αναγκαίος βαθμός ταχύτητας αλλά και αποφασιστικότητας στην αντιμετώπιση των εκάστοτε νέων καταστάσεων και αναγκών που προκύπτουν σε σχέση προς τις υποθέσεις της επιχείρησης.

2.1.3.3 Ο ρόλος της προσφοράς στην tramp ναυτιλία

¹⁸Η προσφορά χωρητικότητας των θαλάσσιων μεταφορικών υπηρεσιών στην tramp ναυτιλία εξαρτάται από τον συνολικό αριθμό των προσφερόμενων για μεταφορά πλοίων ανά κατηγορία. Γενικά μπορούμε να πούμε ότι η προσφορά ανταποκρίνεται κυρίως σε ορισμένες κατηγορίες πλοίων, ως προς τα ελεύθερα φορτηγά πλοία είναι ελαστική και με την αύξηση των ναύλων ακολουθεί μεγάλη προσφορά χωρητικότητας.

Όταν η προσφερόμενη ποσότητα χωρητικότητας ανταποκρίνεται στην ζητούμενη χωρητικότητα, γίνεται λόγος για ποσότητα και τιμή ισορροπίας, αλλά αυτό είναι σπάνιο στη ναυτιλιακή οικονομική, που άλλοτε παρατηρείται ανεπάρκεια της προσφοράς για κάλυψη της αυξημένης ζήτησης και άλλοτε υπερεπάρκεια και πλεονασμός της προσφοράς.

Στην δυναμική ναυτιλιακή οικονομία, βραχυχρόνια, η αυξημένη ζήτηση καλύπτεται με την επαναφορά των παροπλισμένων πλοίων και με την διατήρηση εν ενεργεία των υπερήλικων πλοίων, ενώ αυτή η ζήτηση οδηγεί σε αποφάσεις επεκτάσεως, δηλαδή παραγγελίες νέων πλοίων. Μακροχρόνια, το μέγεθος της προσφοράς επηρεάζεται από τις αποφάσεις των επιχειρήσεων, τις εξελίξεις στο διεθνές εμπόριο, από τις πραγματοποιούμενες προβλέψεις που αφορούν μελλοντικές συνθήκες ζήτησης κ.λπ. Αντίθετα, εάν η ζήτηση μειωθεί και παρατηρηθεί ναυτιλιακή ύφεση, η προσφορά συρρικνώνεται, τα πλοία που δεν βρίσκουν φορτία για μεταφορά παροπλίζονται, τα υπερήλικα πλοία οδηγούνται σε διάλυση και οι παραγγελίες για ναυπήγηση πλοίων μειώνεται μέχρι και μηδενίζεται.

¹⁸ Γ.Π. Βλάχος - Μ. Νικολαΐδης (1999), *Βασικές Αρχές της Ναυτιλιακής Επιστήμης*, Εκδόσεις Τζεί Τζεί Ελλάς, Πειραιάς, σελ. 432

2.1.3.4. Οι Τύποι Πλοίων στην Tramp Ναυτιλία

Οι τύποι των πλοίων στην ελεύθερη φορτηγό ναυτιλία διαχωρίζονται με βάση τον τύπο αγαθού που μεταφέρουν¹⁹. Ο βασικός τύπος πλοίων μεταφοράς των προϊόντων της tramp ναυτιλίας είναι τα φορτηγά πλοία (cargo ships). Φορτηγά χαρακτηρίζονται τα πλοία που μεταφέρουν κάθε είδος φορτίου και τα διακρίνουμε σε:

- Πλοία γενικού φορτίου
- Πλοία μεταφοράς σιδηρομεταλλευμάτων
- Bulk carriers
- Πλοία μικτού φορτίου

❖ **Πλοίο γενικού φορτίου ή γενικής χρήσης:** Είναι πλοία μεγέθους μέχρι 18.000 dwt, τα οποία παίζουν τον κυριότερο ρόλο του ελεύθερου φορτηγού πλοίου το οποίο απασχολείται σε μια ποικιλία μεταφορών εξαιτίας της ευελιξίας του μεγέθους και της διαρρύθμισής τους.

❖ **Πλοία μεταφοράς σιδηρομεταλλευμάτων:** Οι συνθήκες για την μεταφορά αυτών σήμερα απαιτούν πλοία μεγάλων μεγεθών και για μεγάλες αποστάσεις. Στις μεγάλες αποστάσεις ισχυροποιούνται τα πλεονεκτήματα των πλοίων μεγάλων μεγεθών (οικονομίες κλίμακας). Με την βοήθεια της τεχνολογίας και της συγκέντρωσης του εμπορίου κάτω από τον έλεγχο των σχετικά ολιγάριθμων μεγάλων συγκροτημάτων παραγωγής χάλυβα τα μεγέθη των πλοίων έφτασαν τους 250.000 dwt.

²⁰Φτάνοντας στη σημερινή δεκαετία, μπορούμε να ξεχωρίσουμε τα Bulk carriers πλέον σε κατηγορίες, σύμφωνα με την χωρητικότητά τους και τις δυνατότητες μεταφοράς εξειδικευμένων φορτίων, ως ακολούθως κατά σειρά μεγέθους:

❖ **VLBC (Very Large Bulk Carriers):** χωρητικότητας άνω των 200.000 dwt, τα οποία φτάνουν και τις 400.000 dwt, ειδικά στη μεταφορά χύδην σιδηρομεταλλεύματος και μόνον. Ο τύπος αυτός παρουσιάστηκε σχετικά πρόσφατα και μετά την ανάπτυξη της σιδηροβιομηχανίας στις χώρες της Άπω Ανατολής και ιδιαίτερα της Κίνας, της οποίας η ανάγκη εισαγωγής του εν λόγω μεταλλεύματος αγγίζει τα 700 εκατομμύρια τόνους το χρόνο. Οι κύριοι εξαγωγικοί οίκοι λοιπόν κατ' αρχάς μετασκέυασαν μεγάλα τάνκερ (VLCC's) και κατόπιν παρήγγειλαν νεότευκτα εξειδικευμένα πλοία αυτής της χωρητικότητας για την κάλυψη των συμβολαίων τους. Εδώ θα πρέπει να αναφέρουμε ότι ο αριθμός των πλοίων αυτής της

¹⁹ Ελ. Γεωργαντόπουλος - Γ.Π Βλάχος, (2003), *Ναυτιλιακή Οικονομική*, Εκδόσεις Τζέι & Τζέι Ελλάς, Πειραιάς, σελ 295-301

²⁰ Άρθρο του κου Γιάννη Παχούλη «Ιστορική αναδρομή των πλοίων χύδην φορτίων» σελ 36-40, *Ναυτικά Χρονικά*, Αρ. φύλλου 162 (2013)

κατηγορίας είναι περιορισμένος. Στην κατηγορία αυτή περιλαμβάνεται και ο τύπος Setouchmax, εξειδικευμένο πλοίο 205.000-210.000 dwt με μικρό για το μέγεθός του βύθισμα (16,10 μέτρα) και μήκος κάτω από 300 μέτρα, που του επιτρέπει τον ελλιμενισμό σε λιμένες του Setouch sea της Ιαπωνίας. Και αυτής της κατηγορίας τα πλοία δεν είναι πολλά σε αριθμό. Φυσικά τέτοιας χωρητικότητας πλοία δεν διαθέτουν τα ίδια μέσα φορτοεκφόρτωσης.

❖ **Capers ή Capesize:** γίγαντες και αυτοί των θαλάσσιων μεταφορών, με χωρητικότητα που αρχίζει από 120.000 dwt και αγγίζει τις 200.000. Όπως και η προηγούμενη κατηγορία, τα πλοία αυτά μεταφέρουν μόνο σιδηρομετάλλευμα ή σπανιότερα άνθρακα. Λόγω της χαμηλής αξίας των μεταφερόμενων φορτίων, ήταν επιβεβλημένη η μείωση του μεταφορικού κόστους, που οδήγησε στην κατασκευή του τύπου αυτών των πλοίων. Εδώ θα πρέπει ν' αναφερθεί ότι λόγω της αυξημένης ζήτησης, ιδιαίτερα την περασμένη δεκαετία, μεγάλος αριθμός Capers ήδη εξυπηρετεί τις μεταφορικές αυτές ανάγκες.

❖ **Panamax:** Μία από τις κυριότερες κατηγορίες των Bulk carriers. Τα πλοία αυτού του τύπου έχουν κατασκευαστεί με κριτήριο τη μεγαλύτερη κατά το δυνατόν χωρητικότητα, για την ασφαλή διέλευση της διώρυγας του Παναμά. Εκμεταλλεζόμενα το κανάλι αυτό, τα πλοία έχουν σημαντικότερη οικονομία πλεύσης από τον Ατλαντικό Ωκεανό προς την Άπω Ανατολή. Τα σύγχρονα μεγέθη των Panamax αρχίζουν πλέον από τα 65.000 dwt έως και τα Post Panamax των 93.000 dwt. Τα συνήθη εύχρηστα μεγέθη ποικίλλουν μεταξύ 70-85.000 dwt ανάλογα με την χρήση που προορίζονται. Και σε αυτήν την κατηγορία παρατηρούμε τεράστια αύξηση χωρητικότητας τις τελευταίες δεκαετίες, λόγω αυξημένης ζήτησης αυτών των μεγεθών ιδιαίτερα με την οικονομική ανάπτυξη της Κίνας, της Ινδίας και της νοτιοανατολικής Ασίας, αλλά και της οικονομικότερης εκμετάλλευσής τους (μίλι/τόνο μεταφερόμενων αγαθών). Τα πλοία της κατηγορίας αυτής έχουν αυξημένη δυνατότητα μεταφοράς προϊόντων από τις προηγούμενες κατηγορίες και ευρύτερο τομέα λιμένων που μπορούν να εξυπηρετήσουν. Η πλειονότητά τους δεν φέρει μέσα φορτοεκφόρτωσης, αν και υπάρχει μια τάση για κατασκευή Panamax με ίδια μέσα, τα οποία κυρίως χρησιμοποιούνται από λιμένες της ΝΑ Ασίας που δεν έχουν την απαιτούμενη υποδομή και μέσα. Η ανάπτυξη των Panamax προήλθε, στο παρελθόν κυρίως από την μεταφορά σιτηρών από τις Ηνωμένες Πολιτείες-Κόλπο του Μεξικού-στην Ιαπωνία. Αργότερα δε, επεκτάθηκε η χρήση των συγκεκριμένων πλοίων και στη μεταφορά άλλων προϊόντων, όπως άνθρακας, λιπάσματα, αγροτικά προϊόντα και φυσικά πρώτες ύλες. Υποκατηγορίες και σε αυτήν την κατηγορία υπάρχουν, όπως τα Kamsarmax, τα μεγαλύτερα σε χωρητικότητα πλοία, που μπορούν να φιλοξενηθούν στο λιμένα Port Kamsar (Equatorial Guinea) της Δυτικής Αφρικής με μήκος τα 229 μέτρα. Επίσης, τα Post Panamax, πλοία χωρητικότητας άνω των 90.000 dwt, ως επί το

πλείστων σύγχρονα κατασκευαστικά πλοία, νέα κατηγορία που καλύπτει το κενό μεταξύ των Baby capers και των κλασικών Panamax.

❖ **Supramax:** Η συγκεκριμένη κατηγορία θεωρείται και αυτή νέα κατηγορία πλοίων, χωρητικότητας 50-64.000 dwt. Πρόσφατα προστέθηκε η υποκατηγορία των Ultramax σε αυτόν τον τύπο, που περικλείει πλοία άνω των 60.000 dwt με όλα τα χαρακτηριστικά των Supramax, αλλά με μεγαλύτερη χωρητικότητα. Η ανάγκη ναυπηγήσεως αυτών των πλοίων προήλθε από την αυξημένη ζήτηση από το διεθνές εμπόριο για πλοία με μήκος κατά τι λιγότερο από 200 μέτρα, οικονομικά και με σύγχρονα μέσα φορτοεκφόρτωσης. Γενικά, τα Supramax θεωρούνται τα πλοία ευρείας χρήσης με τεράστια γκάμα φορτίων και λιμένων που μπορούν να εξυπηρετήσουν. Για τον λόγο αυτό, αποτελούν την κατηγορία με τις περισσότερες παραγγελίες την τελευταία δεκαετία. Η πλειονότητά τους είναι σύγχρονα πλοία με ιδιαίτερα χαρακτηριστικά, μήκος 190 μέτρα, που τους επιτρέπει να χρησιμοποιούν όλους τους γνωστούς εξαγωγικούς και εισαγωγικούς λιμένες. Μπορούν να μεταφέρουν την πλειονότητα των μεταφερόμενων χύδην φορτίων με ευκολία στην φορτοεκφόρτωση με τη χρήση ίδιων μέσων.

❖ **Handymax & Handy Bulk Carriers:** Πλοία με παρεμφερή χαρακτηριστικά με τα Supramax αλλά μικρότερης χωρητικότητας. Και αυτά έχουν τη δυνατότητα να μεταφέρουν σχεδόν το σύνολο των χύδην φορτίων σε όλα σχεδόν τα λιμάνια της υφηλίου. Θεωρούνται τα πλέον ευέλικτα πλοία από απόψεως πλοίων και φορτίων με χωρητικότητα από 20.000 έως και 48.000 dwt, διαθέτουν μέσα φορτοεκφόρτωσης και λόγω μειωμένου κόστους κτήσης και συντήρησης αποτελούν μαζί με τα Supramax την πλειονότητα των πλοίων μεταφοράς χύδην φορτίων. Λόγω μεγέθους, μπορούν ακόμη να μεταφέρουν και φορτία σε σάκους αλλά και έτοιμα προϊόντα, όπως ζάχαρη, τσιμέντα, σίδηρα και ξυλεία. Υπάρχουν δε εξειδικευμένες υποκατηγορίες, που μεταφέρουν πλην των χύδην φορτίων και κορμούς δέντρων (Logs), τα λεγόμενα Log carriers ή Loggers, με ιδιαίτερη σχεδίαση ευστάθειας για τη μεταφορά μεγάλης ποσότητας κορμών στο κατάστρωμα (deck) του πλοίου. Έχει παρατηρηθεί ότι τύπος αυτός των πλοίων είναι ο πλέον σταθερός σε οικονομική απόδοση, διότι συνήθως στην περίοδο των κρίσεων του παγκόσμιου εμπορίου και ως συνέπεια της ναυτιλίας, το μέγεθος των προς μεταφορά φορτίων είναι μικρότερο, ευνοώντας την κατηγορία αυτή.

❖ **Singledeckers:** Τα μικρότερα bulk carriers με χωρητικότητα μεταξύ 5.000 και 19.000 dwt, που έχουν και αυτά συναφή χαρακτηριστικά με τα προαναφερθέντα Handies, αλλά με μικρότερη χωρητικότητα, είναι και αυτά με αρκετές εξειδικεύσεις πλοία με τεράστια γκάμα προς μεταφορά φορτίων και με την ιδιότητα, στις μικρότερες ιδιαίτερα χωρητικότητες, να εξυπηρετούν τοπικές μεταφορές όπως ενδομεσογειακά, Βαλτική, νοτιοανατολική Ασία, Κόλπος του Μεξικού βοηθώντας το τοπικό εμπόριο και την ανάπτυξη. Στην πλειονότητα τους,

διαθέτουν ίδια μέσα φορτοεκφόρτωσης και βεβαίως τα μεγαλύτερα σε μέγεθος εκτελούν παγκόσμιους πλόες όπως και οι άλλες κατηγορίες των Bulk carriers.

❖ **Πλοία μικτού φορτίου:** Ως πλοία μικτού φορτίου χαρακτηρίζονται αυτά που από την κατασκευή τους είναι ικανά, να απασχολούνται εναλλακτικά στις μεταφορές χύδην υγρών και χύδην ξηρών φορτίων. Τα μεγέθη τους είναι κατά το πλείστον άνω των 100.000 dwt ενώ ουσιαστικά δεν κατασκευάζονται πλοία μικτού φορτίου μεγέθους μικρότερο των 50.000 dwt. Ο ουσιαστικός λόγος για την κατασκευή των combined carriers ήταν η αποφυγή των ταξιδιών υπό έρμα.

Στο σημείο αυτό θ' αναφερθούμε και πλοία χύδην υγρού φορτίου και στους τύπους τους οποίους συναντάμε και τους οποίους διακρίνουμε ανάλογα με το είδος του φορτίου τους. Στην περίπτωση των πλοίων χύδην υγρού φορτίου, εννοούμε συνήθως τα πλοία που μεταφέρουν είτε πετρέλαιο, είτε τα υποπροϊόντα του, χωρίς όμως αυτό να είναι και απόλυτα δεσμευτικό. Τα πλοία χύδην υγρού φορτίου μεταφέρουν εκτός από πετρελαιοειδή προϊόντα και υγροποιημένο αέριο, χημικά και κάθε είδους υγρό φορτίο. Επίσης τα πλοία αυτά μεταφέρουν φορτία, όπως το οξυγόνο, το άζωτο, το διοξείδιο του άνθρακα, το αργό, τα μείγματα αργού και το ακετυλένιο, τα οποία παρέχονται σε φιάλες και είναι σε υγροποιημένη μορφή τα οποία φορτία χρησιμοποιούνται σε πλήθος βιομηχανικών και μεταποιητικών εφαρμογών. Οι κυριότεροι τύποι πλοίων μεταφοράς υγρού χύδην φορτίου είναι οι εξής:

Δεξαμενόπλοιο (Tanker) είναι ένα πλοίο που έχει σχεδιαστεί για να μεταφέρει υγρά φορτία χύδην. Το μέγεθος τους ξεκινά από μερικές εκατοντάδες τόνους, τα οποία εξυπηρετούν μικρά λιμάνια, ως βοηθητικά λιμένας ή ναυστάθμου και φτάνουν μέχρι μερικές εκατοντάδες χιλιάδες τόνους, τα οποία χρησιμοποιούνται για μεταφορές μεγάλων ποσοτήτων σε μεγάλες αποστάσεις. Τα δεξαμενόπλοια περιλαμβάνουν δύο τύπους πλοίων τα πλοία:

A) LPG carriers: που μεταφέρουν υγροποιημένο αέριο πετρελαίου (Liquefied Petroleum Gases). Τα πλοία LPG μεταφέρουν συνήθως προπάνιο, βουτάνιο, προπυλένιο και άνυδρη αμμωνία.

B) LNG carriers: πλοία που μεταφέρουν υγροποιημένο φυσικό αέριο (Liquefied Natural Gases) που πλέον γνωρίζουν μεγάλο ενδιαφέρον καθώς το φυσικό αέριο αποτελεί ένα από τα πλέον καθαρά ορυκτά καύσιμα.

2.1.3.5 Οι συνθήκες αγοράς που επικρατούν στην tramp ναυτιλία

Όπως αναφέρθηκε στην προηγούμενη ενότητα, οι τύποι πλοίων που ανήκουν στην tramp ναυτιλία είναι τα bulk carriers, τα δεξαμενόπλοια αργού πετρελαίου και προϊόντων πετρελαίου, τα χημικά tankers, τα LPG και τα LNG, χωρίς να είναι απαραίτητο ότι κάποιος απ' τους

προαναφερόμενους τύπους πλοίων δεν συναντώνται στην ναυτιλία τακτικών γραμμών, ωστόσο αυτό συμβαίνει σε εξαιρετικά σπάνιες περιπτώσεις και είναι σπάνιο.

Σχετικά με τα πλοία ξηρού φορτίου και τα ποσοστά πλοιοκτησίας, δεν υπάρχει μεγάλη συγκέντρωση πλοίων, με τις είκοσι μεγαλύτερες εταιρείες να κατέχουν το 25% του παγκόσμιου στόλου των bulk carriers. Η ζήτηση για πλοία ξηρού φορτίου διαφέρει ανάλογα τους παραγωγούς των προϊόντων και των εμπόρων. Η εικόνα διαφέρει ανάλογα τα φορτία, με την αγορά του σιδηρομεταλλεύματος να είναι συγκεντρωμένη σε λίγους «παίκτες» σε Αυστραλία και Βραζιλία σε αντίθεση με την αγορά των σιτηρών και του άνθρακα που είναι πιο μοιρασμένη. Καθοριστικό παράγοντα στην πορεία του συγκεκριμένου κλάδου έπαιξε η Κίνα, λόγω της βιομηχανίας της και της αύξησης των αναγκών της σε χάλυβα. Ενδεικτικά, το 2014, οι εισαγωγές σιδηρομεταλλεύματος της Κίνας άγγιζαν το 70% των συνολικών εισαγωγών σιδηρομεταλλεύματος παγκοσμίως εκείνου του έτους. Παράλληλα, υπάρχουν αρκετά pool τα οποία εξυπηρετούν τους ναυλωτές. Τελευταίο μεγάλο pool που δημιουργήθηκε είναι το Capesize pool το οποίο αποτελείται από 220 πλοία, το πρώτο μετά το κλείσιμο του τελευταίου Capesize pool το 2002²¹.

Ο κλάδος των tanker που μεταφέρουν αργό πετρέλαιο αποτελείται από 1.838 δεξαμενόπλοια με το μικρότερο χωρητικότητας 60.000 dwt και το μεγαλύτερο 450.000 dwt. Η ζήτηση για δεξαμενόπλοια καθορίζεται κυρίως απ' τις μεγάλες πετρελαϊκές εταιρείες. Διαχρονικά, οι πετρελαϊκές εταιρείες είχαν υπό την κατοχή τους μεγάλο μέρος του παγκόσμιου στόλου των tanker αν και τα τελευταία χρόνια κατέχουν μόνο το 9%. Η πλειοψηφία του στόλου ανήκει σε ιδιωτικές ναυτιλιακές εταιρείες με τις κορυφαίες είκοσι να κατέχουν το 45% του παγκόσμιου στόλου δεξαμενοπλοίων.

Τα δεξαμενόπλοια προϊόντων πετρελαίου μεταφέρουν ένα εύρος φορτίων, από ντίζελ και κηροζίνη μέχρι μαζούτ και φυτικά έλαια. Η ιδιαιτερότητα αυτού του τύπου πλοίων είναι ότι αν μεταφέρουν ένα συγκεκριμένο είδος προϊόντος πετρελαίου δύσκολα μπορεί να μεταφέρει άλλο προϊόν λόγω των ιδιαιτεροτήτων των φορτίων. Η πλοιοκτησία του συγκεκριμένου τύπου πλοίων ποικίλλει αφού 2.856 εταιρείες κατέχουν συνολικά 7.621 tanker. Οι κορυφαίες είκοσι έχουν στην κατοχή τους το 28% του συνολικού στόλου των δεξαμενοπλοίων.

Σχετικά με τον κλάδο των χημικών δεξαμενοπλοίων, τα πλοία του μεταφέρουν μεγάλο εύρος φορτίων, όπως από τα λεγόμενα «εύκολα χημικά», αρωματικά, μέχρι τα αρκετά εξειδικευμένα όπως ανόργανα οξέα που απαιτούν ανοξείδωτες δεξαμενές από ατσάλι. Οι περισσότεροι πλοιοκτήτες των χημικών δεξαμενοπλοίων λειτουργούν τα πλοία τους με

²¹ <http://www.hellenicshippingnews.com/tramp-shipping-its-profile-in-todays-markets/>

πρότυπα liner καθώς συνάπτουν συμβόλαια τύπου COA (Contract of Affreightment) με τους βασικούς ναυλωτές να είναι λίγοι στον αριθμό. Η λειτουργία και φόρτωση ενός χημικού δεξαμενόπλοιου είναι αρκετά σύνθετη και απαιτεί ιδιαίτερες δεξιότητες και χειρισμούς για να επιτευχθούν υψηλά επίπεδα απόδοσης, καθώς το πλοίο μπορεί να δεχθεί διαφορετικούς τύπους χημικών τα οποία φορτώνονται σε 30-40 δεξαμενές με ξεχωριστά συστήματα φόρτωσης. Το LPG (Liquefied Petroleum Gas) δηλαδή το υγροποιημένο αέριο πετρελαίου είναι το γενικό όνομα που έχει δοθεί στο αέριο, προπάνιο και βουτάνιο. Επίσης, πολλά LPG πλοία μπορούν να μεταφέρουν αμμωνία και πετροχημικά αέρια όπως αιθυλένιο, προπυλένιο, βουταδιένιο. Κύριος εξαγωγέας LPG είναι οι Ηνωμένες Πολιτείες και ο σημαντικότερος εισαγωγέας οι Ασιατικές χώρες. Το 2014, η συνολική διακίνηση του LPG έφτασε τους 69 εκατομμύρια τόνους απ' τα οποία τα 42 εισήχθησαν στις Ασιατικές χώρες. Ο LPG στόλος αριθμούσε 1.282 πλοία, 22,6 εκατομμυρίων κυβικών μέτρων, τον Φεβρουάριο του 2015. Με δεδομένη την κατάσταση στον χώρο, η αγορά νεότευκτων πλοίων είναι πολύ ενεργή.

Το χαρακτηριστικό των LNG πλοίων είναι ότι είναι πολύ εξειδικευμένα τεχνολογικά πλοία με ακριβό κόστος κατασκευής. Επίσης, τα πλεονάσματα φυσικού αερίου βρίσκονται σε απομακρυσμένες και λιγότερο ανεπτυγμένες περιοχές γεγονός που επιδεινώνει την δυσκολία μεταφοράς του φυσικού αερίου. Η μεταφορά, διαχείριση και αποθήκευση του φυσικού αερίου απαιτεί συγκεκριμένες και προκαθορισμένες διαδικασίες έτσι ώστε να είναι ασφαλής η μετακίνηση του. Τα εμπλεκόμενα μέρη στην LNG αγορά, διαχρονικά, συνάπτουν μακροχρόνια συμβόλαια άνω των 20 ετών. Λόγω της ακριβής κατασκευής των πλοίων, η χρηματοδότηση της κατασκευής τους απαιτεί μακροχρόνιες εγγυήσεις από την πλευρά των πλοιοκτητών.

Όπως, στον κλάδο των χημικών δεξαμενοπλοίων έτσι και τα LNG λειτουργούν σε πρότυπα ναυτιλίας τακτικών γραμμών καθώς τα συμβόλαια είναι προκαθορισμένα, όπως επίσης προκαθορισμένα είναι και τα εξειδικευμένα λιμάνια εισαγωγής των πλοίων με την ποσότητα του μεταφερόμενου φορτίου να είναι προσυμφωνημένη.

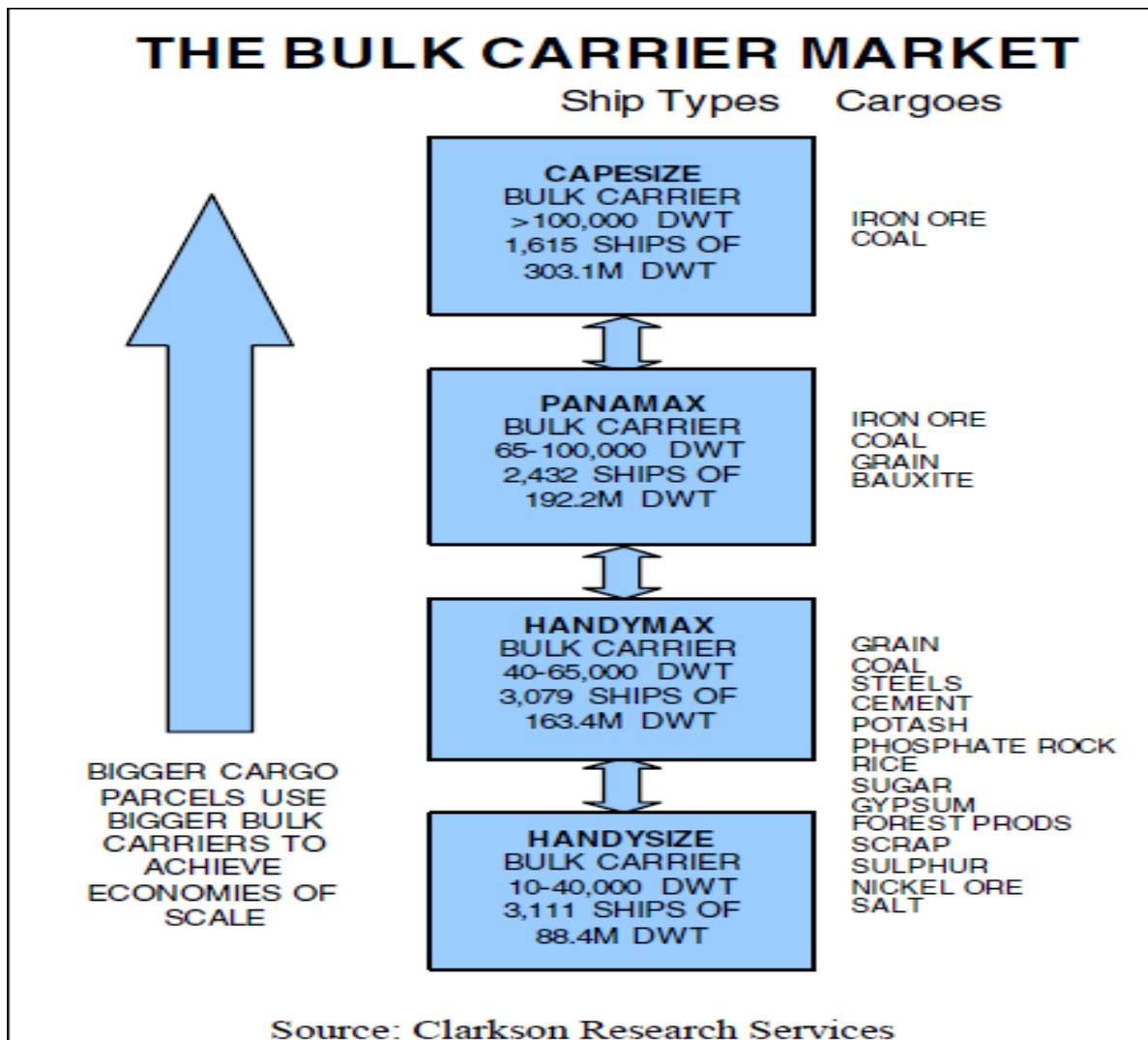
Τέλος, ο παρακάτω πίνακας (Πίνακας 1.3) δίνει μία εικόνα της αγοράς της ελεύθερης ναυτιλίας, καθώς και μια συνοπτική ανάλυση των συνθηκών εισόδου στην συγκεκριμένη αγορά αλλά και οι τύποι φορτίων και ναυλοσυμφώνων που χρησιμοποιούνται.

Πίνακας 1.3 Το προφίλ της αγοράς της ελεύθερης φορτηγού ναυτιλίας

A2.1 Bulk carrier Market Profile								
	World				EU-28			
	No.	m. Dwt	m. GT	No. Owners	No.	m. Dwt	m. GT	No. Owners
Fleet (Feb-2015)	10,373	761.3	420.5	1,723	3,154	229.9	126.4	551
Orderbook (Feb-2015)	1,954	162.7	89.5	305	660	56.1	30.8	109
O'book as % of fleet	18.8%	21.4%	21.3%	17.7%	20.9%	24.4%	24.4%	19.8%
Top 20 Owners' Fleet (Feb-2015)	1,759	193.8	103.9	20	720	77.8	41.3	20
% of fleet	17.0%	25.5%	24.7%	1.2%	22.8%	33.9%	32.7%	3.6%
Ownership Type (Feb-2015)								
Independent Private	6,611	463.7	257.0	1,439	2,663	192.6	105.9	520
Public Listed	2,328	193.0	105.5	112	348	30.2	16.2	20
State Interests	951	59.7	33.7	98	91	3.4	2.1	3
Cargo Interests	306	30.8	16.6	41	14	1.5	0.8	2
Financial	90	6.7	3.7	16	38	2.3	1.3	6
Oil Company	49	4.0	2.2	4				
Other	38	3.4	1.8	13				
NB Contracts (2014)	695	60.6	33.3					
% of fleet	6.7%	8.0%	7.9%					
S/H Sales (2014)	405	29.0	15.9					
% of fleet	3.9%	3.8%	3.8%					
Entry Conditions. Relatively easy. Vary between the major commodities. Pooling arrangements and high asset costs in the large vessel sectors exist.								
Type of Cargo, Charters. COAs, period charters and spot chartering all widely used.								

Source: Clarkson Research, February 2015. Includes vessels in excess of 10,000 dwt

Πίνακας 1.4 Τύποι πλοίων & φορτίων της ελεύθερης φορτηγού ναυτιλίας



ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3 ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ LINER

3.1 Η ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΤΑΚΤΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ

Προτού γίνει η ανάλυση των χαρακτηριστικών της ναυτιλίας γραμμών, κρίνεται αναγκαίο να δοθεί ένας επαρκής προσδιορισμός του σχετικού ορισμού. Η παροχή υπηρεσιών στα πλαίσια τακτικών γραμμών περιλαμβάνουν την ύπαρξη ενός αριθμού πλοίων, που βρίσκονται κάτω από όμοια πλοιοκτησία ή εταιρεία διαχείρισης, τα οποία και προσφέρουν συγκεκριμένες υπηρεσίες, σε τακτά χρονικά διαστήματα μεταξύ των λιμένων.

Η έννοια της ναυτιλίας τακτικών γραμμών εισήχθη την δεκαετία του 1960 με τη χρήση των εμπορευματοκιβωτίων (containerization) μεταξύ των Ηνωμένων Πολιτειών και της Ευρώπης και το οποίο εξαπλώθηκε στο παγκόσμιο εμπόριο. Η ανάπτυξη του εμπορίου σε παγκόσμια κλίμακα και ο διαρκώς αυξανόμενος όγκος του εμπορίου μεταξύ δύο ή και περισσότερων γεωγραφικών τόπων δικαιολογεί την ύπαρξη και την ανάπτυξη μιας τακτικής γραμμής σύνδεσης και εξυπηρέτησης των δύο αυτών τόπων. Το 1994 αποτέλεσε μια χρονιά-σταθμό για την ναυτιλία τακτικών γραμμών καθώς ο όγκος του παγκοσμίου εμπορίου προϊόντων που προέρχονταν από μεταποίηση, αυξήθηκε σημαντικά και πραγματοποιήθηκε μια στροφή στα εμπορευματοκιβώτια.

Επιπλέον, οι εξελίξεις στον κλάδο τα τελευταία χρόνια (μείωση του χρόνου αναμονής στα λιμάνια, πιο αξιόπιστα συστήματα) επιτρέπουν στους μεταφορείς την παραγγελία και την απόκτηση μεγαλύτερων πλοίων, η ύπαρξη των οποίων προσφέρει οικονομίες κλίμακας και μειώνει σημαντικά τα μεταφορικά κόστη. Έτσι σήμερα, συναντάμε containership χωρητικότητας έως και 18,000 TEU. Τα πλοία γραμμών εκτελούν μεταφορές φορτίων σε τακτά χρονικά διαστήματα με σταθερή συχνότητα και κανονικότητα δρομολογίων, μεταξύ σταθερών λιμανιών παρέχοντας έτσι τη δυνατότητα στους εισαγωγείς και εξαγωγείς να σχεδιάσουν τη δική τους στρατηγική αγοράς και πωλήσεων. Συνεπώς, πρόκειται για βασικά στοιχεία που προσδίδουν στην αγορά μία έντονη μορφή ολιγοπωλίου.

Η ναυτιλία τακτικών γραμμών αναφέρεται στις τακτικές υπηρεσίες θαλάσσιας μεταφοράς μεταξύ συγκεκριμένων λιμανιών. Οι μεταφορές αυτές έχουν συνήθως συχνές προσεγγίσεις πλοίων σε συγκεκριμένα λιμάνια. Ως ναυτιλία γραμμών θεωρείται η ύπαρξη μιας τακτικής γραμμής ανάμεσα σε συγκεκριμένα λιμάνια με σταθερή συχνότητα και τακτικότητα δρομολογίων. Το πρόγραμμα των δρομολογίων αυτών είναι προκαθορισμένο και οι αναχωρήσεις των πλοίων προαναγγέλλονται. Ο μεταφορέας στην περίπτωση αυτή θεωρείται «κοινός μεταφορέας» (common carrier) και είναι υποχρεωμένος να δεχτεί οποιοδήποτε φορτίο με την προϋπόθεση πως υπάρχει ο διαθέσιμος χώρος πάνω στο πλοίο και το φορτίο αυτό δεν καθιστά το πλοίο αναξίοπλοο.

Επιπλέον μέσω της χρήσης εμπορευματοκιβωτίων στις θαλάσσιες μεταφορές προσδίδεται ομοιογένεια προσφερόμενου προϊόντος στον κλάδο (Batz, 2014, σελ.505). Τα προϊόντα που

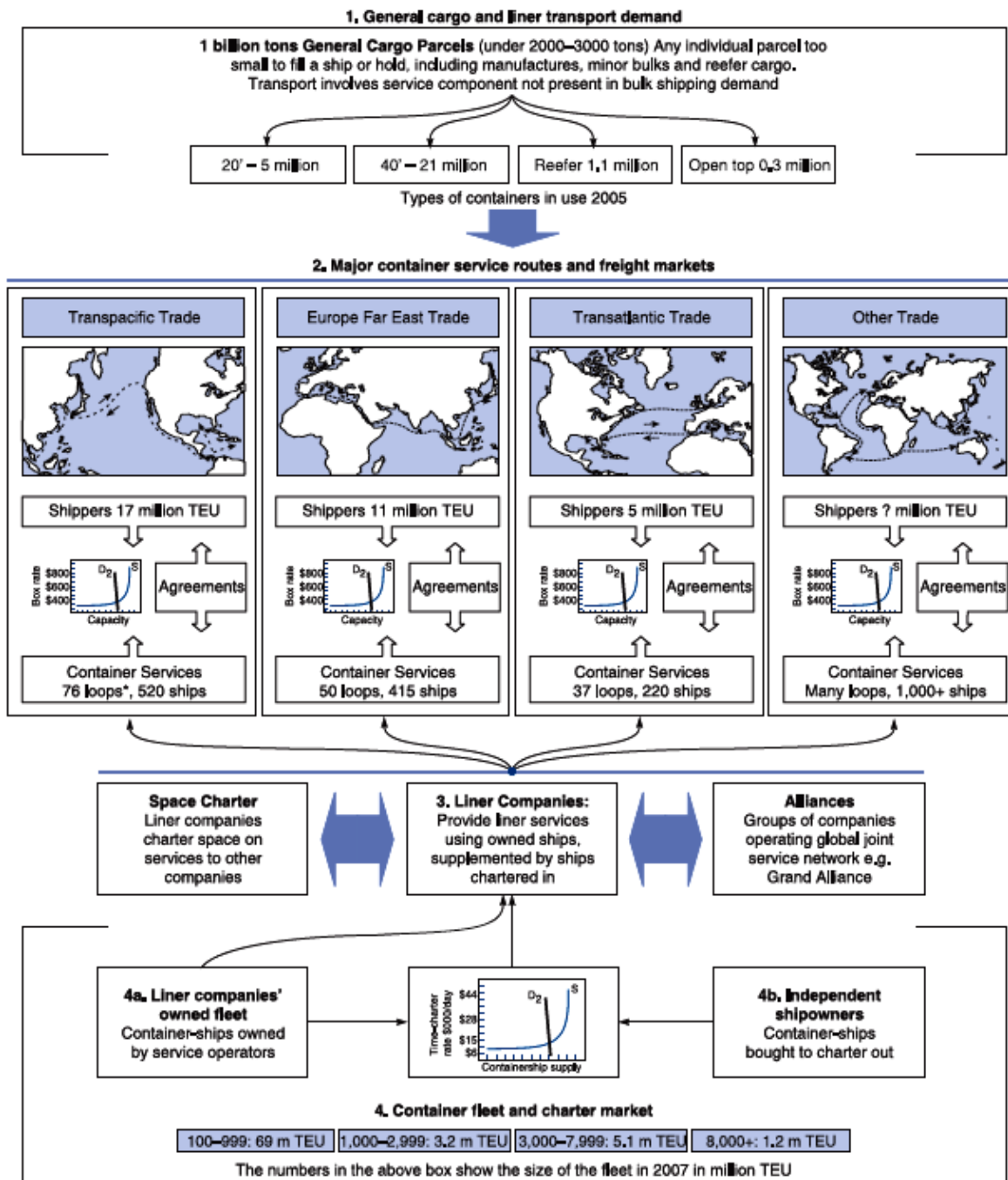
διακινούνται μέσω των θαλάσσιων μεταφορών τακτικών γραμμών είναι συνήθως τελικά ή ημιτελή προϊόντα και έχουν σχετικά μεγάλη αξία, ενώ συχνά αναφέρονται ως γενικό φορτίο (general cargo).

Τα πλοία γραμμών εκτελούν μεταφορές φορτίων σε τακτά χρονικά διαστήματα με σταθερή συχνότητα και κανονικότητα δρομολογίων, μεταξύ σταθερών λιμανιών παρέχοντας έτσι τη δυνατότητα στους εισαγωγείς και εξαγωγείς να σχεδιάσουν τη δική τους στρατηγική αγοράς και πωλήσεων. Συνεπώς, πρόκειται για βασικά στοιχεία που προσδίδουν στην αγορά μία έντονη μορφή ολιγοπωλίου.

Το παρακάτω σχεδιάγραμμα (Εικόνα.1) βοηθά στο να κατανοήσουμε το μεταφορικό σύστημα τακτικών γραμμών παραθέτοντας τα τέσσερα βασικά κομμάτια του συστήματος και το πώς συνδέονται αυτά μεταξύ τους. Τα τέσσερα βασικά στοιχεία του συστήματος είναι τα φορτία, οι υπηρεσίες, οι liner εταιρείες και ο παγκόσμιος στόλος.

Ξεκινώντας απ' την κορυφή του σχεδιαγράμματος, τα γενικού φορτίου εμπορεύματα είναι αυτά που προκαλούν τη ζήτηση των υπηρεσιών τακτικών γραμμών, ωστόσο η άνοδος της εμπορευματοκιβωτιοποίησης ήταν αυτή που είχε ως βασικές συνέπειες: την ζήτηση μεταφοράς, τις οικονομίες κλίμακας και την διαφοροποίηση του προϊόντος. Αρχικά, η χρήση μεγαλύτερων πλοίων με βελτιωμένα συστήματα χειρισμού φορτίων σημαίνει ότι τα μικρά χύδην φορτία αλλά και τα εξειδικευμένα φορτία αποτελούν πιθανοί στόχοι για την αγορά των εμπορευματοκιβωτίων και δεύτερον τα Ε/Κ παρόλο που έχουν την ίδια εμφάνιση, το περιεχόμενό τους διατηρεί τα χαρακτηριστικά της ζήτησης του. Πιο συγκεκριμένα, τα υψηλής αξίας και άμεσης παράδοσης φορτία έχουν διαφορετικό προφίλ ζήτησης από τα χαμηλής αξίας χύδην εμπορεύματα.

Εικόνα 1 Μεταφορικό Σύστημα Τακτικών Γραμμών



Πηγή: Martin Stopford (2009), Maritime Economics, 3rd Edition, Routledge London, p. 513

3.1.1 ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΑΣ ΓΡΑΜΜΩΝ

Προκειμένου να κατανοήσουμε καλύτερα την ελεύθερη ναυτιλία θα αναλύσουμε τα κύρια χαρακτηριστικά της ναυτιλίας γραμμών και αυτό που την διαφοροποιεί από την ναυτιλία

tramp. Ξεκινώντας από το βασικότερο αυτών, πρέπει να αναφερθεί πως στην ναυτιλία γραμμών το πρόγραμμα των δρομολογίων και οι αναχωρήσεις των πλοίων είναι προκαθορισμένα. Στην ναυτιλία γραμμών το πλοίο προσεγγίζει συχνά συγκεκριμένα λιμάνια, ενώ το επίπεδο του ναύλου είναι προκαθορισμένο.

Ανεξάρτητα εάν το πλοίο είναι πλήρως φορτωμένο ή όχι πρέπει να αναχωρήσει συγκεκριμένη ώρα. Οι θαλάσσιες μεταφορές τακτικών γραμμών προσφέρουν παγκόσμια κάλυψη και αυτό προϋποθέτει την ύπαρξη των κατάλληλων υποδομών. Έτσι γίνεται σαφές πως ένα ακόμη χαρακτηριστικό της ναυτιλίας γραμμών είναι το υψηλό σταθερό κόστος για τη λειτουργία του πλοίου και το χαμηλό μεταβλητό κόστος κατά την μεταφορά μιας επιπλέον μονάδας, καθώς περιλαμβάνει το κόστος αποθήκευσης που προστίθεται στο κόστος μεταφοράς.

Ένα ακόμα χαρακτηριστικό της ναυτιλίας τακτικών γραμμών είναι τα σύνθετα και μεγάλα δίκτυα διακίνησης που κάνουν χρήση βιοτεχνικών και βιομηχανικών χώρων. Ενώ η οργάνωση και η λειτουργία των εγκαταστάσεων απαιτεί σημαντική επένδυση κεφαλαίου. Επιπλέον ιδιαιτερότητες παρουσιάζει και η ναυπήγηση των πλοίων τακτικών γραμμών καθώς εκτός από την αυξημένη ταχύτητα σε σχέση με τα υπόλοιπα μέσα μεταφοράς είναι εξαιρετικά σημαντικό να υπάρχει μεγάλη χωρητικότητα και να είναι εξοπλισμένα με όσο το δυνατόν πιο εξελιγμένα μέσα.

Επιπλέον η ζήτηση στην ναυτιλία γραμμών ποικίλει ανάλογα με το είδος του πλοίου και το δρομολόγιο ενώ επίσης διαφοροποιείται ανάλογα με την εποχικότητα, ωστόσο δεν παρουσιάζει μεγάλες διακυμάνσεις και θεωρείται ανελαστική. Οι παράγοντες που επηρεάζουν τη ζήτηση στις μεταφορές τακτικών γραμμών ποικίλλουν.

Ενδεικτικά μπορεί να γίνει αναφορά στο επίπεδο του ναύλου που περιλαμβάνει τη μεταφορά ως το λιμάνι του προορισμού αλλά και όλα τα επιπρόσθετα κόστη που προκύπτουν κατά τη μεταφορά. Η συχνότητα των δρομολογίων αποτελεί έναν ακόμα παράγοντα που επηρεάζει τη ζήτηση των μεταφορών τακτικών γραμμών, ενώ η αξιοπιστία η ταχύτητα της μεταφοράς ειδικότερα σε φορτία μεγάλης αξίας και ο επαγγελματισμός του μεταφορέα αποτελούν ένα ακόμα κριτήριο που επηρεάζει τη ζήτηση των υπηρεσιών τακτικών γραμμών (Rowbotham, 2014 σελ.155). Όπως αναφέρθηκε ήδη, η σταθερή ζήτηση καθώς και η ομογένεια του προϊόντος αλλά και ο προκαθορισμένος ναύλος προκαλούν έντονο ανταγωνισμό μεταξύ των επιχειρήσεων του κλάδου, που εστιάζει κυρίως σε διαφορετικά πεδία εκτός της τιμής, όπως είναι η βελτίωση της ποιότητας των υπηρεσιών. Ούτως ή άλλως το υψηλό σταθερό κόστος στον κλάδο καθιστά τον ανταγωνισμό των τιμών επιζήμιο. Από όλα τα παραπάνω γίνεται σαφές πως η ζήτηση κυρίως εξαρτάται από την μεταφορική υπηρεσία. Ωστόσο η ύπαρξη των

παραπάνω στοιχείων καθιστούν δύσκολη την εφαρμογή μεμονωμένων στρατηγικών από ορισμένους μεταφορείς και την διαφοροποίηση τους από την πολιτική της αγοράς.

Ένα ακόμα χαρακτηριστικό της ναυτιλίας γραμμών είναι η ύπαρξη πολλών εκναυλωτών. Συγκεκριμένα τα φορτία ανήκουν σε πολλούς ναυλωτές που ενοικιάζουν διαθέσιμο χώρο πάνω στο πλοίο. Το γεγονός πως ο κάθε ναυλωτής υποναυλώνει ένα συγκεκριμένο χώρο, δεν του δίνει ιδιαίτερη διαπραγματευτική ικανότητα πάνω στην τιμή, δεδομένου βέβαια πως η τιμή στην ναυτιλία τακτικών γραμμών είναι προκαθορισμένη.

3.1.2 ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΣ ΣΤΗΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΤΑΚΤΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ

Η ναυτιλία τακτικών γραμμών χαρακτηρίζεται συχνά ως μια ολιγοπωλιακή αγορά. Ο χαρακτηρισμός αυτός συνίσταται σε τρία βασικά χαρακτηριστικά. Αφενός δεν υπάρχουν πολλοί μεταφορείς, ενώ ο τρόπος οργάνωσής τους έχει πολλές ομοιότητες. Με αυτό τον τρόπο δημιουργούνται συνθήκες για την συνένωσή τους και η ναυτιλία τακτικών γραμμών τείνει να γίνει περισσότερο μονοπωλιακή.

Το προϊόν θεωρείται πως έχει ομοιογένεια, καθώς πρόκειται για την μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων ενώ η είσοδος νέων μελών στον κλάδο κρίνεται δύσκολη καθώς οι ενώσεις των μεταφορέων, δεν δέχονται εύκολα νέα μέλη. Η τιμή της προσφερόμενης υπηρεσίας καθορίζεται από μια κοινή πολιτική μέσα στην συνένωση αυτή, ενώ συνήθως τα μέλη νεοεισερχόμενα ή μη που επιδιώκουν ανταγωνισμό τιμών, δέχονται σκληρό ανταγωνισμό. Έτσι μέσα στα πλαίσια αυτής της σχεδόν μονοπωλιακής αγοράς όπως αυτή διαμορφώνεται μέσα από τις ενώσεις των μεταφορέων, ο ανταγωνισμός συνίσταται σε έναν πόλεμο τιμών σε έναν μεταφορέα που μπαίνει στην αγορά, με την μείωση της τιμής, ώστε ο νεοεισερχόμενος στον κλάδο να χάσει σημαντικά κεφάλαια και στην συνέχεια να αποχωρήσει, τα καρτέλ επιτυγχάνουν τη διατήρηση του μεριδίου αγοράς τους. Ο ανταγωνισμός στην ναυτιλία τακτικών γραμμών ξεκινά αφενός με την συγκέντρωση της χωρητικότητας των πλοίων σε λίγους μεταφορείς, ενώ αντίθετα η ζήτηση διασπείρεται σε πολλούς ναυλωτές³.

Στο σημείο αυτό πρέπει να γίνει ειδική αναφορά στις ναυτιλιακές συνδιασκέψεις (shipping conference). Οι ναυτιλιακές συνδιασκέψεις αποτελούν ενώσεις των μεταφορέων που παρέχουν υπηρεσίες τακτικών γραμμών και ο σκοπός της δημιουργίας των συνδιασκέψεων είναι ο έλεγχος του εμπορίου σε κάποιες συγκεκριμένες διαδρομές. Εκτός των άλλων, ένας σημαντικός ρόλος της δημιουργίας συνδιασκέψεων είναι να προστατευτούν τα μέλη τους από τον εξωτερικό ανταγωνισμό. Προς την κατεύθυνση αυτή λοιπόν, καθιερώνουν συγκεκριμένη τιμολογιακή πολιτική για τα μέλη τους, καθορίζοντας το επίπεδο για μια κατώτατη τιμή. Ωστόσο δεν είναι λίγες οι φορές που τα καρτέλ αυτά έχουν κατηγορηθεί για κατάχρηση

ανταγωνισμού. Επίσης σήμερα θεωρείται πως η δημιουργία αυτών των ενώσεων, δε δίνει στον κλάδο την δυνατότητα να αφουγκραστεί τις ανάγκες των καταναλωτών και να ανταποκριθεί σε αυτές (Bichou et al, 2014 σελ.139). Αυτό συμβαίνει επειδή, με τον έλεγχο που ασκούν οι ενώσεις αυτές, περιορίζεται σημαντικά η ελευθερία του εμπορίου, η τιμολογιακή τους πολιτική οδηγεί σε ένα πληθωριστικό φαινόμενο στην διαμόρφωση των τιμών της μεταφερόμενης υπηρεσίας και έτσι δημιουργούνται μονοπώλια.

Η δημιουργία συμμαχιών στην ναυτιλία τακτικών γραμμών έχει αρκετά πλεονεκτήματα. Καταρχάς μέσω των συνδιασκέψεων δίνεται η δυνατότητα στους μεταφορείς να έχουν πρόσβαση σε διαφορετικά δρομολόγια, χωρίς να χρειάζεται να επενδύσουν για την απόκτηση νέων πλοίων, μειώνοντας έτσι το ρίσκο της επένδυσης (Grammenos, 2010 σελ.435). Ωστόσο το κυριότερο πλεονέκτημα της δημιουργίας συνδιασκέψεων είναι η τεράστια διαπραγματευτική δύναμη που δίνεται στους μεταφορείς απέναντι στους ναυλωτές, με τις τεχνικές που εφαρμόζουν στις συνδιασκέψεις για την μείωση των τιμών σε επίπεδα έτσι ώστε να διασφαλίζεται το συμφέρον τους. Έτσι λοιπόν γίνεται σαφές πως η εφαρμογή ενός κοινού ναυτολογίου επιτρέπει στις επιχειρήσεις να επιτυγχάνουν ένα ελάχιστο περιθώριο κέρδους, μέσω της διαμόρφωσης ενός κατώτερου επιπέδου ναύλων το οποίο όμως σε κάθε περίπτωση είναι υψηλότερο από αυτό που θα ίσχυε σε περίπτωση ανταγωνισμού. Επίσης πέρα από την εφαρμογή ενός κοινού ναυτολογίου, οι συνδιασκέψεις ενδέχεται να επιβάλλουν σε μέλη τους και τον περιορισμό της χωρητικότητας προκειμένου να μοιραστεί η προσφορά μεταξύ των μελών τους. Επιπλέον μέσω των διασκέψεων εξασφαλίζεται συχνότητα και τακτικότητα στις προσφερόμενες υπηρεσίες, επομένως αυτό δημιουργεί κλίμα εμπιστοσύνης στους φορτωτές. Ανάμεσα στα μειονεκτήματα των διασκέψεων μπορούμε να διακρίνουμε τα εξής: Αφενός υπάρχει έντονη κριτική για την προσπάθεια δημιουργίας μονοπωλιακής αγοράς, μέσω αυτής της μονομερούς επιβολής ενός ενιαίου νηολογίου, ενώ η εξάλειψη του στοιχείου του ανταγωνισμού μπορεί να οδηγήσει στην χειροτέρευση της ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών.

3.1.3 ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΠΛΟΙΩΝ ΣΤΗ LINER ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Οι κυριότεροι τύποι πλοίων στην αγορά γραμμών είναι οι εξής:

α) Τα πλοία εμπορευματοκιβωτίων (container vessels): Τα πλοία που μεταφέρουν εμπορευματοκιβώτια προέκυψαν ως μια προσπάθεια να μεταφερθούν φορτία γενικού φορτίου μέσα σε εμπορευματοκιβώτια. Η ιδιαιτερότητα αυτή προσδίδει σε αυτόν τον τύπο μεταφοράς, ασφάλεια και ταχύτητα. Ως εκ τούτου απαιτείται ένας ειδικά διαμορφωμένος χώρος ώστε να μπορούν τα φορτία να φορτώνονται με ασφάλεια και τάξη. Η χρήση των εμπορευματοκιβωτίων

αποτελέσει μια επανάσταση για τις μεταφορές. Για την ασφαλή φορτοεκφόρτωση τους η κατασκευή του πλοίου παρουσιάζει κάποιες ιδιαιτερότητες. Αφενός η διαμόρφωση των αμπαριών είναι τέτοια που να διευκολύνει τη στοίβαση των εμπορευματοκιβωτίων ενώ η διαμόρφωση των αμπαριών μοιάζει πολύ με κυψέλη ενώ διαθέτουν μεγάλο αριθμό αμπαριών και οι διαστάσεις του είναι τέτοιες, έτσι ώστε να χωράνε εύκολα τα εμπορευματοκιβώτια. Επιπλέον τα container ships έχουν την ιδιαιτερότητα να μπορούν να φορτώνουν εμπορευματοκιβώτια και στο κατάστρωμα (deck). Το πλοίο έχει δικό του σύστημα φορτοεκφόρτωσης, πιο συγκεκριμένα, διαθέτει γερανούς που έχουν την δυνατότητα να κινούνται πάνω από κάθε φορτίο.

β) Τα πλοία πολλαπλών χρήσεων (multi-purpose vessels): Τα πλοία πολλαπλών χρήσεων, μπορούν να μεταφέρουν έναν μεγάλο αριθμό φορτίων, τα οποία μπορεί να είναι ξυλεία, ασάλι σιδηρομετάλλευμα, ακόμα και χύδην φορτία. Τα μεγαλύτερα σε μέγεθος πλοία έχουν την δυνατότητα να μεταφέρουν πολλά διαφορετικά φορτία στο ίδιο ταξίδι. Η δυνατότητα αυτή κάνει τα πλοία περισσότερο οικονομικά. Επιπλέον έχει όλα τα μέσα που απαιτούνται για την φορτοεκφόρτωση βαριών φορτίων, ενώ έχουν επίσης τη δυνατότητα να φορτώνουν και τυποποιημένα φορτία. Σε ότι αφορά τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά τους τα πλοία αυτά έχουν αμπάρια διαμορφωμένα έτσι ώστε να επιτρέπεται η αυτό-στοίβαση των φορτίων μέσα σε αυτά. Επίσης διακρίνονται για την υψηλή τους ταχύτητα, ενώ η κύρια ιδιαιτερότητα τους είναι η μεταφορά χύδην φορτίου στα αμπάρια τους αλλά και η δυνατότητα μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, στο αμπάρια ή στο κατάστρωμα.

γ) τα πλοία Ro-Ro (Roll-on/Roll-off) ή Lo-Lo (Lift-on/Lift-off): Τα πλοία της κατηγορίας αυτής είναι κλειστού τύπου με ειδική διαμόρφωση έτσι ώστε να μεταφέρονται με ασφάλεια οχήματα τα οποία μεταφέρουν μέσα εμπορεύματα. Υφίστανται σημαντικό ανταγωνισμό από τα πλοία εμπορευματοκιβωτίων, ωστόσο παρουσιάζουν σημαντικές διαφοροποιήσεις από αυτά. Το φορτίο όπως περιγράφει και ο όρος, φορτοεκφορτώνεται χρησιμοποιώντας την κύλιση (roll) των οχημάτων. Το πλοία αυτά διαθέτουν δύο καταστρώματα, τα οποία συνδέονται συχνά με ράμπες. Ενώ λόγω των μέσων που χρησιμοποιούν χρειάζονται μόλις το 1/5 του χρόνου που χρειάζεται ένα πλοίο εμπορευματοκιβωτίων αντίστοιχου μεγέθους για να πραγματοποιήσουν την φορτοεκφόρτωση. Τα πλοία αυτά έχουν τη δυνατότητα να φορτώνουν οχήματα κάθε τύπου ενώ παράλληλα έχουν την δυνατότητα να φορτώνουν και εμπορευματοκιβώτια.

Στην κατηγορία των Lo-Lo ανήκουν τα πλοία τα οποία μεταφέρουν φορτία που δεν μπορούν να μεταφέρουν τα πλοία εμπορευματοκιβωτίων ή τα πλοία Ro/Ro λόγω του μεγάλου μεγέθους τους και είναι σημαντικό να αναφερθεί πως χρησιμοποιούν τα μέσα φορτοεκφόρτωσης τα οποία βρίσκονται στη στεριά. Ένα τέτοιου τύπου πλοίου μπορεί να φορτώσει ή να εκφορτώσει το φορτίο

του είτε χρησιμοποιώντας κύλιση για τα φορτία που βρίσκονται στα αμπάρια του, ενώ χρησιμοποιεί τους γερανούς του λιμανιού για τα φορτία που στοιβάζονται στο κατάστρωμα.

3.1.4 TOP 30 BIGGEST OPERATORS ΤΑΚΤΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ

Στον παρακάτω πίνακα (Πίνακας 1.5) παρουσιάζονται συνοπτικά οι 30 μεγαλύτεροι διαχειριστές πλοίων τακτικών γραμμών. Οι 3 μεγαλύτεροι operators, δηλαδή οι εταιρείες που διαχειρίζονται πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων κατέχουν περίπου το 42% της συνολικής παγκόσμιας container μεταφορικής ικανότητας.

Πίνακας 1.5 Top 30 εταιρείες liner shipping

Rank, company	End-2015		End-2016		May 2017				
	Number of ships	Capacity	Number of ships	Capacity	Number or ships	Capacity	Market share (percentage)	Average vessel size	
1	Maersk	629	3 103 266	655	3 323 064	621	3 201 871	16.0	5 156
2	Mediterranean Shipping Company	487	2 734 409	458	2 802 830	469	2 935 464	14.6	6 259
3	CMA-CGM	553	2 449 350	460	2 227 600	441	2 220 474	11.1	5 035
4	China Ocean Shipping (Group) Company	285	1 616 462	254	1 508 207	277	1 603 341	8.0	5 788
5	Hapag-Lloyd	187	999 950	171	987 892	180	1 038 483	5.2	5 769
6	Evergreen	197	955 108	188	990 792	186	995 147	5.0	5 350
7	Orient Overseas Container Line	111	583 969	101	594 550	107	666 558	3.3	6 230
8	Hamburg-Süd	138	670 029	127	638 906	116	594 008	3.0	5 121
9	Yang Ming	101	543 772	101	584 839	100	588 389	2.9	5 884
10	United Arab Shipping Company	51	452 510	59	565 433	56	546 220	2.7	9 754
11	Nippon Yusen Kaisha	101	493 443	95	498 076	97	538 754	2.7	5 554
12	Mitsui Osaka Shosen Kaisha Lines	99	549 987	78	467 389	82	515 880	2.6	6 291
13	Hundai Merchant Marine	56	384 403	67	455 841	69	458 247	2.3	6 641
14	Kawasaki Kisen Kaisha Limited – K Line	71	397 557	63	351 890	64	363 019	1.8	5 672
15	Pacific International Lines	134	336 327	132	360 939	132	361 752	1.8	2 741
16	Zim Integrated Shipping Services	88	381 780	80	359 945	69	307 934	1.5	4 463
17	Wan Hai Lines	93	223 374	94	235 596	96	248 880	1.2	2 593
18	X-Press Feeders	78	122 504	102	160 184	92	145 454	0.7	1 581
19	Republic of Korea Marine Transport Company	67	114 833	75	150 386	72	140 365	0.7	1 950
20	Shandong International Transportation Corporation	76	98 572	75	92 043	75	100 195	0.5	1 336
21	Islamic Republic of Iran Shipping Lines	27	92 674	27	92 674	26	89 374	0.4	3 437
22	Arkas Container Transport	45	67 243	46	82 491	48	86 157	0.4	1 795
23	TS Lines	44	91 308	40	86 131	38	74 188	0.4	1 952
24	Simatech Shipping	20	55 984	22	62 816	25	70 602	0.4	2 824
25	Sinokor Merchant Marine	36	45 121	39	55 269	42	59 533	0.3	1 417
26	Transworld Group of Companies	24	40 256	31	52 856	33	57 588	0.3	1 745
27	Emirates Shipping Line	9	41 611	8	38 431	9	48 450	0.2	5 383
28	Regional Container Lines	30	54 771	26	51 631	24	47 782	0.2	1 991
29	China Merchants Group	29	37 238	27	32 208	34	46 181	0.2	1 358
30	Unifeeder	42	44 653	41	45 211	40	43 914	0.2	1 098

²²Επίσης, οι 3 μεγαλύτερες εταιρείες εδρεύουν στην Ευρώπη (Δανία, Ελβετία και Γαλλία) ενώ

²² <http://www.icontainers.com/us/2017/03/21/new-shipping-alliances-what-you-need-to-know/>

οι υπόλοιποι απ' τους 20 μεγαλύτερους εδρεύουν στην Ασία και 1 εταιρεία στην Νότια Αμερική [Compañía Sudamericana de Vapores (CSAV)] η έδρα της οποίας βρίσκεται στο Σαντιάγο. Η συγκεκριμένη εταιρεία πρόσφατα συγχωνεύτηκε με την Harag Lloyd η οποία εδρεύει στην Γερμανία. Παράλληλα, είναι σημαντικό να αναφέρουμε ότι ο μισός στόλος των εταιρειών διαχείρισης πλοίων εμπορευματοκιβωτίων δεν ανήκει στις ίδιες τις εταιρείες αλλά σε πλοιοκτήτες οι οποίοι ναυλώνουν μακροχρόνια τα πλοία στους συγκεκριμένους operators.

Ένα χαρακτηριστικό της αγοράς τακτικών γραμμών είναι ο συγκεντρωτισμός και οι πρόσφατες συγχωνεύσεις της CSAV με την Harag Lloyd και της Compañía Chilena de Navegación Interoceánica με την Hamburg Süd, ενισχύουν το γεγονός αυτό. Στις αρχές του 2015, οι κορυφαίες δέκα εταιρείες διαχειριζόταν πάνω απ' το 61% του παγκόσμιου container στόλου ενώ οι κορυφαίες είκοσι διαχειριζόταν περίπου το 83% της συνολικής χωρητικότητας. Οι εταιρείες με πλοία υπό παραγγελία, επενδύουν σε μεγάλης χωρητικότητας βαπόρια καθώς ο μέσος όρος χωρητικότητας των υπό παραγγελία πλοίων είναι μεγαλύτερος από τον υφιστάμενο μέσο όρο μεταφορικής ικανότητας των πλοίων.

Στην προσπάθεια να επιτευχθούν οικονομίες κλίμακας με την παραγγελία νεότευκτων πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων μεγαλύτερης χωρητικότητας αυξάνεται η πιθανότητα υπερπροσφοράς πλοίων στην αγορά με ότι αυτό συνεπάγεται. Ενδεικτικό είναι το γεγονός ότι ο μέσος όρος χωρητικότητας των υπό παραγγελία πλοίων των 15 μεγαλύτερων εταιρειών είναι πάνω από 10.000 TEUs, την στιγμή που ο μέσος όρος χωρητικότητας του τρέχοντος στόλου των μεγάλων εταιρειών είναι περίπου ο μισός. Λίγες μόνο εταιρείες, μικρότερου μεγέθους των πρώτων 20, τοποθέτησαν παραγγελίες μικρότερων πλοίων.

Η ανάγκη για αντιμετώπιση της υπερπροσφοράς πλοίων έχει ως αποτέλεσμα την συχνότερη και ευρύτερη συνεργασία των μεγάλων εταιρειών διαχείρισης εμπορευματοκιβωτίων έτσι ώστε να παρέχει ομοιογενείς υπηρεσίες. Το μειονέκτημα της συγκεκριμένης βιομηχανίας είναι η αδυναμία διαφοροποίησης της προσφερόμενης υπηρεσίας διότι η θαλάσσια μεταφορά Ε/Κ είναι μία αρκετά τυποποιημένη υπηρεσία που δεν επιδέχεται περεταίρω διαφοροποιήσεις στην ποιότητα.

3.1.5 ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΣΥΜΜΑΧΙΕΣ

²³ Όπως έχουμε δει έμπρακτα, υπάρχουν πολλές περιπτώσεις εταιρειών όπως είναι οι εφοδιαστικές αλυσίδες, οι εταιρείες που δραστηριοποιούνται στον χώρο των μεταφορών και τηλεπικοινωνιών, οι οποίες προστρέχουν σε συνεργασίες και συντεχνίες με σκοπό την βελτίωση της απόδοσης τους αλλά και την διατήρηση της επιβίωσης τους.

²³ P. M. Panayides – R. Wiedmer, (2011), Strategic Alliances in Container Liner Shipping, Research in Transportation Economics, Elsevier

Οι προσπάθειες συνεργασιών στον χώρο της ναυτιλίας ξεκίνησαν στις αρχές της δεκαετίας του 1990 με τις εταιρείες τακτικών γραμμών Sea-Land και Maersk να μοιράζονται πλοία στις γραμμές του Ειρηνικού και Ατλαντικού. Απ' την δεκαετία του 1990 και έπειτα οι συμμαχίες έγιναν ευρέως διαδεδομένες στους θαλάσσιους μεταφορείς. Σύμφωνα με μελέτες της προηγούμενης δεκαετίας, στο άμεσο μέλλον οι δέκα μεγαλύτεροι μεταφορείς θα ελέγχουν το 80% του παγκόσμιου διακινούμενου εμπορίου Ε/Κ. Σήμερα, στην αγορά των τακτικών γραμμών κυριαρχούν τρεις συμμαχίες. Η 2M Alliance που αποτελείται από την Maersk και MSC, η The Alliance που απαρτίζεται από τις NYK, MOL, K Line, Yang Ming, Hapag-Lloyd και η Ocean Alliance που αποτελείται από τις CMA CGM, Evergreen, OOCL, COSCO Shipping. Οι συγκεκριμένες τρεις συμμαχίες αντιπροσωπεύουν το 77.2% της παγκόσμιας χωρητικότητας Ε/Κ και το 96% του συνόλου των δρομολογίων Ανατολής-Δύσης. Η Ocean Alliance προσφέρει τις περισσότερες υπηρεσίες με 40 κυκλικά δρομολόγια. Ακολουθεί η The Alliance με 32 υπηρεσίες και η 2M με 25. Μάλιστα, οι συμμαχίες: The Alliance και Ocean Alliance θα συμπεριλάβουν άλλα 11 εβδομαδιαία δρομολόγια μεταξύ Ασίας- Βόρειας Ευρώπης, η συμμαχία 2M αύξησε επίσης τα δρομολόγια της στην συγκεκριμένη εμπορική γραμμή από 5 σε 6 για να μπορέσει να καλύψει τις επιπρόσθετες ανάγκες που έχουν προκύψει μετά την σύναψη συμφωνίας με την HMM. Σύμφωνα με αναφορά της Drewry, η συμμαχία Ocean Alliance κατέχει το μεγαλύτερο ποσοστό δρομολογίων στην γραμμή Ασία – Μέση Ανατολή/Ερυθρά Θάλασσα προσφέροντας επτά δρομολόγια σε αντίθεση με την συμμαχία The Alliance που προσφέρει ένα δρομολόγιο και η 2M κανένα. Σχετικά με την εμπορική γραμμή Ασία – Δυτικές Ακτές Ηνωμένων Πολιτειών, η Ocean Alliance διαθέτει δεκατρία δρομολόγια, η The Alliance έντεκα και η 2M μόλις πέντε.

Η σημερινή οικονομική κατάσταση και οι συνθήκες του παγκόσμιου εμπορίου, έχουν εξωθήσει τις εταιρείες των τακτικών γραμμών σε στρατηγικές για σχηματισμό συντεχνιών. Επίσης, η κάθε εταιρεία που δραστηριοποιείται σε υπηρεσίες τακτικών γραμμών, για να μπορέσει να καταπολεμήσει τον ανταγωνισμό προσφέρει ποιότητα στις παρεχόμενες υπηρεσίες της, στοχεύοντας κυρίως σε χαμηλότερους χρόνους ταξιδιού, υψηλότερη συχνότητα δρομολογίων σε συνδυασμό πάντα με ανταγωνιστικές τιμές.

Το κίνητρο, όμως που οδήγησε τις συγκεκριμένες εταιρείες να παραμερίσουν τις παραδοσιακές πρακτικές τους και να στραφούν σε διαδικασίες pooling, συντεχνιών, συνεργασιών & συγχωνεύσεων, θ' αναλυθεί περαιτέρω στις επόμενες παραγράφους.

- Κάθε εταιρεία που δραστηριοποιείται στην ναυτιλία τακτικών γραμμών όπως και για κάθε άλλη βιομηχανία εντάσεως κεφαλαίου, είναι αρκετά κοστοβόρο να διαθέτει ιδιόκτητο

πλοίο. Εάν υπολογίσουμε ότι το κόστος κεφαλαίου αγγίζει τα 20.000/ TEU για ένα μεσαίου μεγέθους πλοίο μεταφοράς Ε/Κ με 8.000 TEU χωρητικότητα. Εάν λοιπόν κανείς σκεφτεί ότι στον συγκεκριμένο χώρο υπάρχει χαμηλή σχετικά διαφοροποίηση των παρεχόμενων υπηρεσιών, είναι απολύτως λογικό οι μεταφορείς να συνεργάζονται και να προχωρούν σε σχηματισμό συμμαχιών με σκοπό την μείωση των εξόδων κεφαλαίου.

- Τα μεγαλύτερα πλοία προσφέρουν οικονομίες κλίμακας καθώς το κόστος κατασκευής ανά μονάδα, τα λειτουργικά έξοδα όπως και οι δαπάνες συντήρησης μειώνονται, καθώς αυξάνεται το μέγεθος του στόλου. Πολλές φορές μέχρι το πλοίο να φτάσει στον τόπο φόρτωσης, ταξιδεύει άφορτο, οι συντεχνίες βοηθάνε στην ξεπέραση του προβλήματος αυτού, καθώς καλύπτουν ανάγκες πολλών μεταφορέων ταυτόχρονα και έτσι γίνεται καλύτερη αξιοποίηση του χώρου των πλοίων.

- Η καλή συχνότητα της υπηρεσίας είναι σημαντική για έναν μεταφορέα γιατί έτσι αποκτά μεγαλύτερο μερίδιο αγοράς. Το «πάνω στην ώρα (just in time)» σύστημα εκτέλεσης δρομολογίων εφαρμόζεται από πολλές εταιρείες οι οποίες απαιτούν έγκαιρες και συχνές μεταφορικές υπηρεσίες. Συνεπώς, οι περισσότερες εταιρείες έχουν τουλάχιστον μία εβδομαδιαία αναχώρηση από κάθε λιμάνι που είναι μέρος τακτικού δρομολογίου. Ωστόσο, αυτό απαιτεί μεγάλη δέσμευση μέρος του στόλου ενός μεταφορέα. Η ομαδοποίηση πλοίων για τον σχηματισμό στρατηγικών συμμαχιών επιτρέπει στους μεταφορείς να ομαδοποιήσουν πλοία με παρόμοια χαρακτηριστικά, ανεξάρτητων ιδιοκτητών προσφέροντας την ίδια υπηρεσία κάθε βδομάδα σε από κοινού δρομολόγια παρατάσσοντας συμβατά πλοία σε μία εμπορική γραμμή.

- Ένα άλλο κίνητρο που παροτρύνει τον σχηματισμό συντεχνιών, είναι και το “transshipment” (μεταφόρτωση), η οποία έχει τον κυρίαρχο ρόλο στην ενίσχυση των παγκόσμιων αγορών. Σε περιπτώσεις όπου 2 μεταφορείς εκτελούν δύο διαφορετικά κυκλικά δρομολόγια και πρέπει να πάνε ο ένας από το λιμάνι Α στο λιμάνι Β και ο άλλος από το λιμάνι Β στο λιμάνι Γ, μπορούν να συνάψουν μια συνεργασία και να χρησιμοποιήσουν ως ενδιάμεσο το λιμάνι Β και να μεταφέρουν τα φορτία από το Α στο Γ. Με αυτόν τον τρόπο, οι μεταφορείς αυξάνουν την εμβέλεια τους στην αγορά, χωρίς να χρειαστεί ν’ αυξήσουν τον στόλο τους.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4: ΟΙ ΝΑΥΛΟΙ ΣΤΗΝ ΕΛΕΥΘΕΡΗ ΦΟΡΤΗΓΟ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

4.1 ΟΙ ΝΑΥΛΟΙ ΣΤΗΝ TRAMP ΝΑΥΤΙΛΙΑ

²⁴Η ανάγκη για ναύλωση κάποιου πλοίου ξεκινά από τη στιγμή που ο ναυλωτής έχει την πρόθεση να μεταφέρει μεγάλες ποσότητες από ένα ή περισσότερα φορτία στον τόπο που έχει

²⁴ Γ.Π Βλάχος-Ε. Ψόχου, (2011), *Ναυλώσεις*, Εκδόσεις Αθ. Σταμούλης, Αθήνα, σελ 179-180

συμφωνήσει με τον αγοραστή, σε κάποια προκαθορισμένη χρονική στιγμή και δεν είναι δυνατόν να εξυπηρετηθεί από τις υπηρεσίες που παρέχουν τα πλοία τακτικών γραμμών (liner), καθώς αυτά είναι σε θέση να μεταφέρουν μόνο σχετικά περιορισμένες ποσότητες, ειδικά συσκευασμένες και σε αυστηρά προκαθορισμένα λιμάνια.

Από την πλευρά της ναυτιλιακής επιχείρησης οι ναυλώσεις αποτελούν τη σημαντικότερη δραστηριότητα και έχουν πρωταρχική σημασία, καθώς από αυτές προκύπτουν τα κύρια έσοδα της επιχείρησης. Οι ναυλώσεις, με άλλα λόγια, αντιπροσωπεύουν τις πωλήσεις των επιχειρήσεων, και το προϊόν πώλησης είναι ο χώρος του πλοίου που ενοικιάζεται, δηλ. η υπηρεσία που παρέχει το θαλάσσιο μεταφορικό μέσο. Όπως είναι προφανές, οι ναυλώσεις όχι μόνον καθορίζουν σε ορισμένη ποσότητα, ποιότητα και τιμή πολλές άλλες μεταβλητές της επιχειρήσεως (λ.χ. έσοδα, κέρδος, παρακράτηση κερδών για επενδύσεις), αλλά ακόμα και την επιβίωση και επιτυχία της επιχείρησης. Σκοπός κάθε ναυτιλιακής επιχείρησης είναι η επικερδής ναύλωση του πλοίου ή των πλοίων της, για όσο το δυνατόν μεγαλύτερα χρονικά διαστήματα. Κι ακόμα, οι ναυλώσεις σε επίπεδο ναύλων κοντά ή πιο ψηλά απ' αυτά που επικρατούν στη διεθνή αγορά και τα οποία καθορίζονται από την προσφορά και την ζήτηση ναυτιλιακών υπηρεσιών. Τέλος, κάθε ναυτιλιακή επιχείρηση προσπαθεί να πραγματοποιήσει ναυλώσεις με όσο το δυνατόν μικρότερες προμήθειες.

Τα κυριότερα είδη ναυλώσεων είναι:

1. Ναύλωση κατά ταξίδι (Voyage Charter)
2. Χρονοναύλωση (Time Chartering)
3. Ναύλωση πλοίου γυμνού (Bareboat chartering ή Chartering by demise)
4. Ναύλωση συνεχόμενων ταξιδιών (Consecutive voyage)
5. Συμβόλαιο εργολαβικής εκμίσθωσης (Contract of affreightment)
6. Trip time chartering

4.1.1 Ναύλωση κατά ταξίδι

Στην ναύλωση κατά ταξίδι το πλοίο χρησιμοποιείται για την μεταφορά ενός συγκεκριμένου φορτίου από ένα συγκεκριμένο λιμάνι ή περιοχή, σε ένα προκαθορισμένο προορισμό ή γεωγραφική περιοχή. Ο πλοιοκτήτης σε αντάλλαγμα για τις υπηρεσίες που παρέχει και για την μεταφορά και την φορτοεκφόρτωση του φορτίου αμείβεται με χρηματική αμοιβή που ονομάζεται ναύλος, ο οποίος συναρτάται με την ποσότητα του φορτίου, που πρόκειται να μεταφερθεί (USD/τόνο φορτίου), είτε είναι κατ' αποκοπή. Ο χρόνος που ο ναυλωτής έχει στη διάθεση του για την φόρτωση και την εκφόρτωση του πλοίου (laytime) καθορίζεται εκ των προτέρων και αν τον υπερβεί, πληρώνει επισταλίες (demurrages) για κάθε επιπλέον μέρα. Η διάκριση αυτή των χρηματικών υποχρεώσεων του ναυλωτή προς τον

πλοιοκτήτη είναι μία απεικόνιση της βασικής ιδέα ότι στην ναύλωση κατά ταξίδι, αφενός ο πλοιοκτήτης καθίσταται υπεύθυνος (ή μερικώς υπεύθυνος) για καθυστέρηση σχετιζόμενη με την μεταφορά, αφετέρου δε ο ναυλωτής είναι υπεύθυνος (ή μερικώς υπεύθυνος) για καθυστέρηση σχετιζόμενη με την φορτοεκφόρτωση. Θα πρέπει να τονιστεί ότι ένα βασικό στοιχείο της εν λόγω ναύλωσης είναι ο καθορισμός του πλοίου, που πρόκειται να τεθεί στη διάθεση του ναυλωτή. Βέβαια υπάρχει η δυνατότητα να μην κατονομαστεί το ακριβές πλοίο, κατά τη στιγμή της υπογραφής του εν λόγω συμβολαίου, αλλά απλά να οριστεί ο τύπος του πλοίου, προσφέροντας στον πλοιοκτήτη την ευχέρεια στον πλοιοκτήτη να καθορίσει το πλοίο αργότερα, ή ακόμα και να το αντικαταστήσει. Αν δεν εμφανιστεί μέχρι την τελευταία μέρα (canceling date) αυτού του διαστήματος, υπάρχει ρήξη του συμβολαίου, γεγονός που παρέχει στον ναυλωτή το δικαίωμα να ακυρώσει τη ναύλωση και να μην δεχτεί το πλοίο στη συγκεκριμένη μορφή ναύλωσης, ο πλοιοκτήτης είναι υπεύθυνος για τα έξοδα λειτουργίας ή τα τρέχοντα έξοδα του πλοίου (running or operating expenses), που περιλαμβάνουν τους μισθούς και τα έξοδα του πληρώματος, την αγορά εφοδίων και τροφίμων κλπ., καθώς επίσης τα έξοδα λιμένων (port charges), τα φαρικά (light dues), τα ειδικά ασφάλιστρα για το ταξίδι (special voyage insurance), τα καύσιμα ταξιδιού (bunker fuel supply) κ.ο.κ. Επομένως, οι κίνδυνοι από τυχόν ανατιμήσεις στις τιμές των καυσίμων βαρύνουν τον πλοιοκτήτη και αυτός είναι που θα πρέπει να παράσχει τα αναγκαία κεφάλαια, για να πληρωθούν τα λιμενικά έξοδα ενώ το πλοίο ταξιδεύει, καθώς σε πολλές περιπτώσεις ο ναύλος μπορεί να καταβληθεί, όταν το ταξίδι έχει ολοκληρωθεί και γίνεται η εκφόρτωση.

4.1.2. Χρονοναύλωση (Time Chartering)

²⁵ Η συγκεκριμένη μορφή ναύλωσης υφίσταται από την στιγμή που ένας ναυλωτής ενοικιάζει κάποιο πλοίο για μία συνεχή χρονική περίοδο. Ο πλοιοκτήτης εξακολουθεί να διαχειρίζεται το πλοίο του, αλλά αντί να εισπράττει ναύλο, ανταμείβεται ανά τακτά χρονικά διαστήματα μηνιαία ή δεκαπενθήμερα, προκαταβολικά, με κάποιο προκαθορισμένο ενοίκιο. Ο ναυλωτής αναλαμβάνει τον επιχειρησιακό έλεγχο του πλοίου, όπως και τα λειτουργικά έξοδα αυτού, ενώ ο πλοιοκτήτης λειτουργεί κάτω από τις εντολές του χρονοναυλωτή, δεδομένου ότι αυτές βρίσκονται μέσα στα πλαίσια των συμφωνημένων όρων του συμβολαίου μεταξύ του πλοιοκτήτη και του ναυλωτή.

²⁵ Ελ. Γεωργαντόπουλος - Γ.Π Βλάχος, (2003), Ναυτιλιακή Οικονομική, Εκδόσεις Τζέι & Τζέι Ελλάς, Πειραιάς, σελ 705-708,710-712

Συγκεκριμένα, οι πλοιοκτήτες υποχρεώνονται να πληρώσουν για την ασφάλεια του πλοίου, τα λιπαντικά και για όλες τις προμήθειες που αφορούν στις καμπίνες, το κατάστρωμα, το μηχανοστάσιο και όλα τα άλλα απαιτούμενα εφόδια, όπου περιλαμβάνεται και το νερό του λέβητα. Επίσης θα πρέπει να καλύπτει τους μισθούς του πληρώματος και τα διάφορα έξοδα που διαπράττουν κατά την διάρκεια του ταξιδιού, αλλά και την εκφόρτωση του πλοίου. Ο πλοιοκτήτης θα πρέπει να αναλάβει τη διατήρηση της τάξης, που ήδη φέρει το πλοίο και να διατηρεί τα μηχανήματα και τον εξοπλισμό σε ικανοποιητική κατάσταση καθ' όλη τη διάρκεια της ναύλωσης.

4.1.3 Ναύλωση πλοίου γυμνού (Bareboat chartering ή Chartering by demise)

Η συγκεκριμένη μορφή ναύλωσης πρόκειται για ένα είδος απασχόλησης κάποιου πλοίου σε περίοδο όπου ο πλοιοκτήτης ναυλώνει το πλοίο του σε κάποιο ναυλωτή, ο οποίος και αναλαμβάνει όλες τις υποχρεώσεις του πλοίου, διοικεί το πλοίο σαν πλοιοκτήτης του, αναλαμβάνοντας τόσο τις υπευθυνότητες του χρονοναυλωτή όσο και του πλοιοκτήτη. Σε αντάλλαγμα ο πλοιοκτήτης δέχεται μία χαμηλότερη ανταμοιβή, ως ενοίκιο, ανάλογη με τις μειωμένες ευθύνες και τους κινδύνους που έχει υπό τη νέα ναύλωση. Ο ναυλωτής γίνεται προσωρινός διαχειριστής του πλοίου, δηλαδή διαχειρίζεται, επανδρώνει και ναυλώνει το πλοίο σαν να ήτα πλοιοκτήτης. Από την πλευρά του ο πλοιοκτήτης ασχολείται με τα ασφαλιστικά ζητήματα του πλοίου. Με αυστηρό καθορισμό, η ναύλωση demise (παραχώρηση) μπορεί να διαφέρει από το bareboat chartering στο ότι μπορεί να συμφωνηθεί ανάμεσα στα μέρη, ότι ο πλοιοκτήτης θα παρέχει τον πλοίαρχο και το πλήρωμα και πιθανώς, θα οργανώνει την ασφάλιση του πλοίου.

Είναι προφανές το γεγονός, ότι η κατάσταση στην οποία θα βρίσκεται το πλοίο κατά την επαναπαράδοση στον πλοιοκτήτη είναι ιδιαίτερο κρίσιμο στοιχείο της ναύλωσης του γυμνού πλοίου και γι' αυτό τον λόγο, γίνονται λεπτομερείς επιθεωρήσεις τόσο κατά την παράδοση, όσο και κατά την επαναπαράδοση, ενώ αυστηροί όροι που αφορούν στη συντήρηση και στην διατήρηση του πλοίου ενσωματώνονται στο κείμενο της συμφωνίας.

Οι demise και bare-boating ναυλώσεις είναι στην πραγματικότητα χρηματοοικονομικά εργαλεία, σχεδιασμένα να παρέχουν τη δυνατότητα στους επενδυτές να αγοράζουν πλοία, αφήνοντας την διαχείριση και την διοίκηση τους σε ναυλωτές, οι οποίοι και είναι αρκετά ειδικευμένοι σε θέματα εμπορικά. Με αυτόν τον τρόπο, οι ναυλωτές γίνονται ουσιαστικά πλοιοκτήτες, χωρίς όμως να είναι αναγκασμένοι να χρηματοδοτούν τέτοιες αγορές από δικά τους κεφάλαια. Ωστόσο, ο συγκεκριμένος τύπος ναύλωσης δεν συναντάται τα τελευταία χρόνια, όπως παλιά, αλλά χρησιμοποιείται για να καλύψει τις ανάγκες του εμπορίου μεταξύ κοντινών ευρωπαϊκών κρατών.

4.1.4 Συμβόλαιο εργολαβικής εκμίσθωσης

Η συγκεκριμένη μορφή ναύλωσης αποτελεί μία συμφωνία μεταφοράς, όπου ένας έμπορος αναλαμβάνει να μεταφέρει μία δεδομένη ποσότητα φορτίου ανάμεσα σε προκαθορισμένα λιμάνια, πάνω σε συγκεκριμένους όρους ναύλωσης ανά ταξίδι, για κάθε ταξίδι. Ο έμπορος μπορεί να χρησιμοποιήσει τα δικά του πλοία ή να ναυλώσει πλοία τρίτων, με σκοπό να πραγματοποιήσει τις υποχρεώσεις του συμβολαίου.

Το πλεονέκτημα που παρέχει στον πλοιοκτήτη μίας τέτοιας μορφής συμβολαίου είναι η εξασφάλιση της διαρκούς απασχόλησης των πλοίων του καθ' όλη τη διάρκεια του, γεγονός μεγάλης σημασίας ιδιαίτερα αν ο πλοιοκτήτης υπολογίζει ότι η αγορά των ναύλων θα ακολουθήσει καθοδική πορεία. Ο πλοιοκτήτης από την πλευρά του, αμείβεται σύμφωνα με την χωρητικότητα του πλοίου ή την ποσότητα του φορτίου που θα κληθεί να μεταφέρει, ενώ θα πρέπει να εξασφαλίζει εκείνα τα πλοία που απαιτούνται για να μεταφερθούν τα συγκεκριμένα αγαθά. Οι operators (διαχειριστές φορτίων, δηλ. αυτοί που συγκεντρώνουν δικά τους ή ξένα φορτία και τα μεταφέρουν με ένα ή περισσότερα πλοία) σε μία παρόμοια ναυλαγορά έχουν επίσης οφέλη, καθώς έχουν τη δυνατότητα να ναυλώσουν πλοία με χαμηλότερο ναύλο από αυτό που θα εισπράξουν από τους αρχικούς ναυλωτές (head charterers).

Οικονομικό όφελος είναι δυνατό να αποκτήσουν και οι ναυλωτές, σε περίπτωση που οι τιμές της ναυλαγοράς αυξάνονται και εκείνοι έχουν δεσμεύσει πλοιοκτήτες στο συμβόλαιο τους, με την προϋπόθεση πάντα ότι οι τελευταίοι θα βρουν κάποια πρόφαση να αποτραβηχτούν, αλλά θα ολοκληρώσουν την συμφωνία μέχρι το τέλος. Ακόμα και σε περίπτωση που η αγορά παραμένει σε αυτά τα επίπεδα ή μετακινηθεί προς τα κάτω, δηλαδή ενάντια στα συμφέροντα του ναυλωτή, τουλάχιστον εκείνος έχει επιτύχει να ξεπεράσει την ανασφάλεια και την αστάθεια που μπορεί να ενυπάρχει στην αγορά ακινήτων με την σταθερότητα των ναύλων, οπότε έχει τον χρόνο να δώσει μεγαλύτερη έμφαση στην ανάπτυξη και στην προώθηση των εμπορικών του δραστηριοτήτων.

Σχετικά με τα κόστη, στη ναύλωση ανά ταξίδι ο πλοιοκτήτης αναλαμβάνει το σύνολο των εξόδων όπως έξοδα κεφαλαίου, λειτουργικά έξοδα και έξοδα ταξιδιού (λιμενικά έξοδα και καύσιμα). Στην χρονοναύλωση ο πλοιοκτήτης αναλαμβάνει το κόστος κεφαλαίου και τα λειτουργικά έξοδα με τον ναυλωτή να αναλαμβάνει τα λιμενικά έξοδα και τα καύσιμα που θα καταναλώσει κατά τη διάρκεια του ταξιδιού. Ενώ στην ναύλωση γυμνού πλοίου ο πλοιοκτήτης αναλαμβάνει μόνο το κόστος κεφαλαίου με τα υπόλοιπα έξοδα να τα επωμίζεται ο ναυλωτής.

4.1.5 Ναύλωση συνεχόμενων ταξιδιών (Consecutive voyages)

Είναι η περίπτωση της ναύλωσης ενός πλοίου για μία σειρά ταξιδιών, όπου κάθε ταξίδι θεωρείται ανεξάρτητο δηλαδή μία ξεχωριστή υποχρέωση, που διέπονται από το ίδιο ναυλοσύμφωνο. Κάθε ταξίδι υπολογίζεται χωριστά και ο καθορισμός του ναύλου, όπως και των ημερών της επιτρεπόμενης διάρκειας παραμονής του πλοίου στο λιμάνι για φορτοεκφόρτωση, συνυπολογίζονται με βάση αυτό το συγκεκριμένο ταξίδι.

4.1.6 Time Trip Chartering

Πρόκειται για εκείνη τη ναύλωση που φέρει στοιχεία, τόσο από τη ναύλωση ανά ταξίδι, καθώς έχει την διάρκεια ενός ταξιδιού, όσο και από την χρονοναύλωση, γιατί τα συμβαλλόμενα μέρη έχουν τους ρόλους και τις ευθύνες που συναντάμε σε χρονοναύλωση. Το trip time chartering μπορεί να θεωρηθεί απλοποιημένα κάτι συντομότερο από την χρονοναύλωση. Το ύψος του ναύλου που αφορά τα trip charters σχετίζεται περισσότερο με την spot αγορά, δηλαδή με τις τιμές που επικρατούν στην παρούσα αγορά και δεν ακολουθεί τα χαμηλότερα επίπεδα των χρονοναυλώσεων, οι οποίες καθώς εξασφαλίζουν στο πλοίο απασχόληση για μεγάλο χρονικό διάστημα δεν ακολουθούν το ύψος των ναύλων της spot αγοράς. Το ενοίκιο καταβάλλεται με τον ίδιο τρόπο με αυτόν της χρονοναύλωσης, παρόλο που ιδιαίτερες διευθετήσεις μπορεί να γίνουν αναφορικά με τις πληρωμές για καύσιμα που παραμένουν πάνω στο πλοίο, κατά την έναρξη και την ολοκλήρωση του ταξιδιού και τα παραλαμβάνει κάθε μέρος, ιδιαίτερα αν η διάρκεια του ταξιδιού είναι μικρή. Χρησιμοποιούνται τα ίδια ναυλοσύμφωνα, όπως και στην απασχόληση σε περίοδο.

Δευτερεύουσες μορφές ναύλωσης

²⁶Εκτός από τις κύριες μορφές ναύλωσης, υπάρχουν και κάποιες δευτερεύουσες οι οποίες αποτελούν την βάση για μεγάλο αριθμό ναυλώσεων και γι' αυτό το λόγο αξίζει να γίνει αναφορά και σε αυτές.

4.1.7. Parceling

Στην ναυτιλία των χύδην ξηρών φορτίων, όσο πιο μικρή είναι η ποσότητα ενός φορτίου που πρόκειται να μεταφερθεί, τόσο υψηλότερος θα είναι ο ναύλος που θα απαιτηθεί από τον εκάστοτε πλοιοκτήτη. Αναγνωρίζοντας το γεγονός αυτό, κάποιοι operators ειδικεύονται στην μεταφορά μικρών φορτίων διαφορετικών αγαθών, τα οποία συγκεντρώνουν και μεταφέρουν μαζί στο ίδιο πλοίο, από ένα ή περισσότερα λιμάνια μια περιοχής. Τέτοιο εμπόριο (parceling) γίνεται κυρίως με διαφόρους τύπους σιδηρών, τα οποία μεταφέρονται από λιμάνια της Μαύρης

²⁶ Ελ. Γεωργαντόπουλος - Γ.Π Βλάχος, (2003), Ναυτιλιακή Οικονομική, Εκδόσεις Τζέι & Τζέι Ελλάς, Πειραιάς, σελ 712-714

Θάλασσας προς την Άπω Ανατολή, αλλά και με διάφορα αγαθά που εξάγονται από την Αυστραλία σε προορισμούς στην Άπω Ανατολή. Κατά την διάρκεια των διαπραγματεύσεων, ο operator δεν προσπαθεί μόνο να εξασφαλίσει τον υψηλότερο δυνατό ναύλο, αλλά και να πετύχει όσο πιο μεγάλο εύρος ημερών μεταξύ των οποίων μπορούν να φορτώσουν το κάθε φορτίο. Επίσης, απαραίτητη είναι και η ύπαρξη μεγάλης ποικιλίας αναφορικά με τα υπόλοιπα φορτία που μπορούν να φορτωθούν, ούτως ώστε να υπάρξει ευελιξία κατά την επιλογή του κατάλληλου πλοίου και να αποφεύγονται οι περιορισμοί, που πολλές φορές μπορεί να οδηγούν ακόμα και στην ναύλωση ασύμφορου οικονομικά πλοίου. Όταν βρεθεί το κατάλληλο πλοίο, οι operators βασίζονται συνήθως στην πείρα τους, για να το ναυλώσουν σε κόστος που δε θα ξεπερνά το ναύλο που αναμένεται να πάρουν από τους ναυλωτές των διαφόρων φορτίων.

4.1.8 Project Cargoes

Πρόκειται για ένα εξειδικευμένο τύπο joint venture/contract of affreightment, που συναντάται στην αγορά των φορτίων με εξαιρετικά μεγάλο όγκο και βάρος, τα οποία μεταφέρονται κυρίως από πλοία τα οποία διαθέτουν γερανούς υψηλής ανυψωτικής ικανότητας. Σε αυτές τις περιπτώσεις, ένας ειδικός στα ναυτιλιακά θέματα αναλαμβάνει την ευθύνη για την μεταφορά τόσο μικρών, όσο και μεγάλων προπαρασκευασμένων οικοδομημάτων, κατασκευαστικού εξοπλισμού και ακατέργαστων υλικών μαζί με ογκώδη αντικείμενα, όπως μηχανήματα στον τόπο προορισμού τους. Σχετικό παράδειγμα είναι η μεταφορά υλικών και εξοπλισμού για την κατασκευή ενός εργοστασίου παραγωγής τσιμέντου σε ένα αναπτυσσόμενο κράτος.

4.1.9 Joint Ventures

Joint ventures ή αλλιώς κοινή επιχείρηση είναι εκείνη η συμφωνία μεταξύ αυτών που ελέγχουν φορτία και εκείνων που ελέγχουν πλοία, όπου τα κέρδη και οι ζημιές, τόσο αναφορικά με το ναύλο, όσο και με την παραγωγή ή την αγορά ή την πώληση των αγαθών που εμπλέκονται, θα κατανέμονται μεταξύ των εταίρων, ανάλογα με την συμμετοχή τους. Αυτές οι συνεργασίες μπορεί να είναι ιδιαίτερα απλές και μικρής διάρκειας πιθανώς για ένα περιστασιακό φορτίο, ή μπορεί να είναι μεγάλης σημασίας, όπου περιλαμβάνονται οι αμοιβαίες εξορύξεις στα αποθέματα ορυχείων σε κράτη του Τρίτου Κόσμου, η κατασκευή και η διοίκηση λιμανιών, η προώθηση προϊόντων, όπως και η εκπαίδευση προσωπικού για κάθε τομέα της όλης κατασκευής.

4.1.10 Shipping Pools

Αυτός ο όρος αφορά ένα group πλοιοκτητών, οι οποίοι συνενώνονται με σκοπό να προωθήσουν τα πλοία τους και συνεργαζόμενοι να πετύχουν την καλύτερη διαχείριση και

αποτελεσματικότητα των στόλων τους. Τέτοιες συνεργασίες είναι δυνατόν να οδηγήσουν σε εκτεταμένα συμβόλαια εργολαβικής μεταφοράς και joint venture με άλλα εξωτερικά groups, γεγονός που αποτελεί τον πιο συχνό τύπο λειτουργίας που αφορά συγκεκριμένα αγαθά ή εμπόριο όπου πολλοί ναυλωτές μπορούν να εμπλακούν σε συμβόλαια με το pool. Το εισόδημα του συνασπισμού συγκεντρώνεται και αφού αφαιρεθούν τα τρέχοντα έξοδα, κατανέμεται στα μέλη με κριτήριο το «weighting system». Συχνά, η είσοδος στον συνασπισμό, ενός πλοιοκτήτη με μικρή ή χωρίς προηγούμενη ναυτιλιακή εμπειρία εγκυμονεί πολλούς κινδύνους για έναν καλά διοικούμενο συνασπισμό.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5: ΔΙΑΦΟΡΕΣ ΣΤΑ ΓΝΩΡΙΣΜΑΤΑ TRAMP-LINER

5.1 ΔΙΑΦΟΡΕΣ TRAMP & LINER ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ

Προτού προχωρήσουμε σε ανάλυση το κόστους της ελεύθερης φορτηγού ναυτιλίας και της ναυτιλίας των τακτικών γραμμών, θα υπενθυμίσουμε τι σημαίνουν αυτές οι δύο έννοιες: Τακτική θαλάσσια υπηρεσία είναι η υπηρεσία που προσφέρεται από έναν πλοιοκτήτη ή ομάδα πλοιοκτητών, χαρακτηρίζεται από μία κανονικότητα διότι εκτελείται σε προκαθορισμένα θαλάσσια δρομολόγια με τακτικές προσεγγίσεις συγκεκριμένων λιμανιών σε προγραμματισμένη συχνότητα και προσυμφωνημένα επίπεδα ναύλων. Ο πλοιοκτήτης είναι υποχρεωμένος να αποδέχεται οποιοδήποτε φορτίο ζητάει μεταφορά, υπό την προϋπόθεση ότι υπάρχει διαθέσιμη χωρητικότητα και το προς μεταφορά φορτίο δεν καθιστά το πλοίο αναξιόπλοο.

Αντιθέτως, ελεύθερη μεταφορική υπηρεσία είναι αυτή που προσφέρεται από έναν πλοιοκτήτη ή από κοινοπραξία πλοιοκτητών χρησιμοποιώντας πλοία τα οποία δραστηριοποιούνται ανά τον κόσμο, μεταφέρουν φορτίο ανάλογα την ζήτηση της εποχής (spot αγορά), απασχολούνται χωρίς τακτικό προγραμματισμό ενώ ο ναύλος προκύπτει από την διαπραγμάτευση που θα υπάρξει μεταξύ πλοιοκτήτη και φορτωτή.

Οι διαφορές λοιπόν που είναι εύλογα διακριτές μεταξύ των δύο εταιρειών είναι οι παρακάτω:

- η απασχόληση των πλοίων και οι αναχωρήσεις για τα πλοία τακτικών γραμμών είναι προγραμματισμένες, ενώ τα δρομολόγια των πλοίων tramp ποικίλουν ανάλογα με την ζήτηση της θαλάσσιας μεταφοράς
- η φύση του φορτίου: Τα φορτία της tramp ναυτιλίας συνήθως περιλαμβάνουν μεγάλες παρτίδες χύδην φορτίων, χαμηλής αξίας συνήθως, τα οποία υφίστανται επεξεργασία πριν προωθηθούν στον τελικό καταναλωτή. Αντιθέτως, τα φορτία της liner είναι συνήθως μοναδοποιημένες παρτίδες υψηλής αξίας τα οποία είναι έτοιμα προϊόντα.
- ο τρόπος μεταφοράς: Στην tramp μεταφέρονται ως χύδην φορτία ενώ στην liner ως μοναδοποιημένα φορτία (container, παλέτες)
- ο ναύλος: Στις τακτικές γραμμές συνήθως παραμένει σταθερός για μεγάλο χρονικό διάστημα βάση των ναυτολογίων σε αντίθεση με την ελεύθερη φορτηγό ναυτιλία όπου ο ναύλος καθορίζεται βάση διαπραγμάτευσης μεταξύ πλοιοκτήτη – φορτωτή ανάλογα με την ζήτηση και την προσφορά πλοίων.
- τα συμβόλαια μεταφοράς: Στην liner χρησιμοποιείται η φορτωτική ενώ στην tramp το ναυλοσύμφωνο.

- η μορφή της αγοράς: Στην liner επικρατούν συνθήκες ολιγοπωλιακού ανταγωνισμού σε αντίθεση με την tramp που επικρατεί ελεύθερος ανταγωνισμός

- τύπος πλοίων: Στις τακτικές γραμμές χρησιμοποιούνται σύγχρονα και γρήγορα πλοία εμπορευματοκιβωτίων καθώς απαιτείται όσο το δυνατό ταχύτερη παράδοση των φορτίων στα τακτικά δρομολόγια της liner ενώ στην ελεύθερη ναυτιλία χρησιμοποιούνται πιο αργά πλοία καθώς τα πλοία κινούνται με χαμηλότερες ταχύτητες σε σχέση με την liner.

- υποδομή ξηράς. Η liner ναυτιλία χρειάζεται έμπειρη ανώτατη διοίκηση προκειμένου να λειτουργήσει σωστά, όπως και μεγάλη, ακριβή και πολύπλοκη υποδομή στη στεριά λόγω της ιδιαίτερης διαχείρισης που χρειάζονται τα εμπορευματοκιβώτια. Η tramp ναυτιλία απαιτεί ιδιαίτερα εξειδικευμένο προσωπικό σε όλες τις βαθμίδες αλλά μικρότερη υποδομή στην στεριά.

- εύρεση φορτίου. Στα πλοία γραμμών γίνεται μέσω αγγελιών και δημοσιεύσεων στον τοπικό τύπο, μέσω του προσωπικού αναζήτησης φορτίων και των πρακτόρων των κάθε εμπορικών γραμμών. Αντίθετα, στην tramp ναυτιλία γίνεται μέσω εξειδικευμένων ναυλομεσιτών οι οποίοι ειδικεύονται συνήθως βάση φορτίου.

Παρακάτω θα προσπαθήσουμε να εστιάσουμε την προσοχή μας στο πως οι δύο αυτές εταιρείες, έχοντας γνώση ότι δεν μπορούν να επενδύσουν στην μεγιστοποίηση των κερδών τους, αλλά αντίθετα στη μείωση του κόστους εκμετάλλευσης για να έχουν καλύτερα οικονομικά αποτελέσματα. Η μεν εταιρεία που δραστηριοποιείται στον χώρο της ελεύθερης φορτηγού ναυτιλίας προσφέρει τις υπηρεσίες της βάσει ναυλοσυμφώνου και το επίπεδο των ναύλων που εκάστοτε συμφωνούνται είναι άμεσα συνυφασμένο με την προσφορά και την ζήτηση του παγκόσμιου εμπορίου, οι δε liner προσφέρει τις υπηρεσίες της βάση ενός ναυτολογίου που προκαθορίζεται από το σύνολο των εταιρειών.

Για να μπορέσουμε να αναλύσουμε το θέμα του κόστους εκμετάλλευσης, θα το κατακερματίσουμε σε 3 βασικές υποομάδες:

- **Δαπάνες Κεφαλαίου**
- **Λειτουργικές Δαπάνες**
- **Δαπάνες Ταξιδιού**

5.1.1 Δαπάνες κεφαλαίου

²⁷Οι δαπάνες κεφαλαίου αποτελούν σταθερό κόστος για την ναυτιλιακή μονάδα και εξαρτώνται από τον τρόπο χρηματοδότησης του πλοίου, δηλαδή εάν χρηματοδοτήθηκε με ίδια κεφάλαια, με ξένα κεφάλαια ή με συνδυασμό και των δύο.

Το κεφάλαιο που απαιτείται για την απόκτηση νεότευκτου ή μεταχειρισμένου πλοίου είναι ιδιαίτερα υψηλό και συνήθως κατέχει το υψηλότερο ποσοστό έναντι των άλλων κατηγοριών κόστους. Γι' αυτούς τους λόγους, η επιβάρυνση για την απόσβεση του επενδυμένου κεφαλαίου, από κοινού με τον τόκο, συνιστούν το σπουδαιότερο στοιχείο του συνολικού κόστους. Το ύψος της ετήσιας επιβάρυνσης εξαρτάται από τα χρονικά όρια, μέσα στα οποία επιδιώκεται από την ναυτιλιακή επιχείρηση ή επιτρέπεται κατ' ανώτατο όριο από την φορολογική νομοθεσία, να γίνει η απόσβεση του επενδυμένου κεφαλαίου. Οι τραπεζικές και ναυπηγικές χρηματοδοτήσεις προς την ναυτιλία έχουν συνήθως διάρκεια έξι έως οκτώ έτη. Οι περισσότερες ναυτιλιακές μονάδες εξισώνουν την διάρκεια των δανειακών υποχρεώσεων τους με τον χρόνο απόσβεσης των ενεργούμενων επενδύσεων. Μιας και αναφερθήκαμε στο κόστος κεφαλαίου, αξίζει να τονιστεί η τιμή ναυπήγησης των πλοίων και από ποιους παράγοντες επηρεάζεται. Σε περίπτωση τέλει ανταγωνισμού στην ναυπηγική βιομηχανία, οι τιμές ναυπήγησης για όμοια πλοία, όμοιων σε χαρακτηριστικά κατασκευής, μέγεθος, είδος μηχανής κλπ, θα όφειλαν να είναι ίσες, συνδυαζόμενες με κάποια σχετική ισορροπία μεταξύ της ζήτησης και της προσφοράς ναυπηγικών σχαρών και προς ταυτόσημους όρους χρηματοδότησης της ναυπήγησης των πλοίων, ιδίως σε ότι αφορά την αποπληρωμή του ναυπηγικού κόστους. Κάτω από αυτές τις συνθήκες, διαφοροποίηση του κόστους σε ίσου μεγέθους πλοία, θα υπήρχε μόνο ως συνέπεια της μεταβολής των κύριων χαρακτηριστικών κατασκευής π.χ. εξοπλισμού σε μέσα φορτοεκφόρτωσης, ειδικής εσωτερικής διαρρύθμισης των κυτών (αμπαριών), χρησιμοποίησης διαφορετικού τύπου ή διαφορετικής ιπποδύναμης μηχανών. Οι μεταβολές αυτές θα ήταν δυνατόν να προκαλούν είτε μείωση του κόστους ναυπήγησης, είτε αύξησή του. Ο πλοιοκτήτης περιορίζοντας π.χ. την ιπποδύναμη της μηχανής και την ταχύτητα του πλοίου, θα υπολόγιζε ότι τα μειονεκτήματα από την μειωμένη ταχύτητα θα μπορούσαν να αντισταθμιστούν:

- Με τον περιορισμό του κεφαλαίου που προορίζεται προς απόσβεση και εξυπηρέτηση
- Με τον περιορισμό της ωριαίας κατανάλωσης καύσιμης ύλης, καθώς και της σχετικής δαπάνης και ενδεχομένως και με τον περιορισμό του πληρώματος στο μηχανοστάσιο.

²⁷ Γ.Π Βλάχος, (2011), Ναυτιλιακή Οικονομία, Εκδόσεις Αθ. Σταμούλης, Αθήνα, σελ. 90-92

- Με την αύξηση της μεταφορικής ικανότητας του πλοίου ως συνέπεια της μείωσης της ποσότητας των καυσίμων, που παραλαμβάνονται για κάθε ταξίδι και της μείωσης του χώρου που διατίθεται για το πλήρωμα.
- Με το σύνολο των μεταβολών αυτών μειώνεται το κόστος παραγωγής των μεταφορικών υπηρεσιών του πλοίου και αυξάνεται η ανταγωνιστική του θέση στην αγορά. Η συγκεκριμένη ρύθμιση μπορεί να είναι συμφέρουσα όταν το πλοίο προσβλέπει στην εξυπηρέτηση μεταφορών, στις οποίες το χαμηλό μεταφορικό κόστος είναι περισσότερο σημαντικό από τη μεγαλύτερη ταχύτητα

5.1.2 Λειτουργικές Δαπάνες

Οι λειτουργικές δαπάνες ενός πλοίου είναι τα έξοδα που επιβαρύνουν τον πλοιοκτήτη είτε το πλοίο βρίσκεται σε κίνηση, είτε παραμένει σε κάποιο λιμάνι προς φόρτωση – εκφόρτωση και θεωρείται το σταθερό κομμάτι των εξόδων του πλοίου. Οι βασικοί παράγοντες που συνθέτουν το λειτουργικό κόστος της ναυτιλιακής επιχείρησης ταξινομούνται σε ορισμένες υποκατηγορίες κόστους:

5.1.3 Μισθολόγιο πληρώματος

Η συγκεκριμένη κατηγορία κόστους αφορά όλα τα έξοδα που σχετίζονται με τις δαπάνες επάνδρωσης του πλοίου. Στην συγκεκριμένη ομάδα κόστους περιλαμβάνονται η μισθοδοσία, οι αποζημιώσεις για υπερωριακή απασχόληση, οι εισφορές για κοινωνική ασφάλιση του πληρώματος και άλλες σχετικές δαπάνες. Το επίπεδο των δαπανών επάνδρωσης διαφοροποιείται μεταξύ πλοίων διαφορετικών σημαιών. Όταν το πλοίο είναι νηολογημένο με «σημαία ευκολίας» το επίπεδο μισθών είναι συγκριτικά χαμηλό, οι ώρες εργασίας των πληρωμάτων είναι αυξημένες, οι αποζημιώσεις για υπερωριακή εργασία είναι χαμηλές ενώ οι επιβαρύνσεις του πλοιοκτήτη για την κοινωνική ασφάλιση των πληρωμάτων είναι περιορισμένες. Συνεπώς δημιουργείται ανταγωνιστικό πλεονέκτημα για τις ναυτιλιακές μονάδες που δρουν κάτω απ' την σημαία αυτή έναντι ομοειδών επιχειρήσεων υπό σημαίες άλλων χωρών.

Ο ρόλος του κόστους επάνδρωσης στην διαμόρφωση του συνολικού λειτουργικού κόστους των ναυτιλιακών μονάδων τείνει να εξασθενεί όσο τα μεγέθη των πλοίων αυξάνουν και η αυτοματοποίηση των λειτουργιών πάνω στα πλοία διευρύνεται. Αυτές οι εξελίξεις τείνουν να περιορίζουν τον αριθμό των μελών του πληρώματος που έχει ως αποτέλεσμα να μειώνονται οι αμοιβές των πληρωμάτων και κατά συνέπεια να μειώνεται το ποσοστό

συμμετοχής των δαπανών επάνδρωσης στο συνολικό κόστος παραγωγής των μεταφορικών υπηρεσιών του πλοίου.

Σχετικά με την ανάλυση μας, τόσο στην tramp όσο και στην liner ναυτιλία οι δαπάνες επάνδρωσης καταλαμβάνουν μεγάλο ποσοστό του λειτουργικού κόστους. Ωστόσο, στην ναυτιλία τακτικών γραμμών το κόστος επάνδρωσης καταλαμβάνει υψηλότερο ποσοστό καθότι γίνεται πιο περιορισμένη χρήση «σημαιών ευκολίας» άρα και οι μισθοί των πληρωμάτων είναι υψηλότεροι. Παράλληλα, τα πλοία τακτικών γραμμών χρησιμοποιούν υψηλή τεχνολογία που μόνο εξειδικευμένο και υψηλά αμειβόμενο προσωπικό μπορεί να διαχειρισθεί.

5.1.4 Διοικητικές δαπάνες

Στην συγκεκριμένη κατηγορία συμπεριλαμβάνονται τα έξοδα της επιχείρησης προκειμένου να καλυφθούν οι ανάγκες της σε προσωπικό ξηράς όπως λογιστήριο, γραμματεία, ενοίκιο και έξοδα γραφείου, τηλεπικοινωνίες κτλ αλλά και οι αναγκαίες επισκέψεις αρχιπλοιάρχων και αρχιμηχανικών στα πλοία. Υπολογίζεται μία επίσκεψη αρχιπλοιάρχου ή αρχιμηχανικού ανά μήνα ανά πλοίο, για την όσο το δυνατόν πιο εύρυθμη λειτουργία και συνεργασία πλοίου – γραφείου. Το προσωπικό ξηράς εξαρτάται από το μέγεθος αλλά και τον αριθμό των πλοίων της επιχείρησης αλλά και από τον τρόπο και τα μέσα διοίκησης (μηχανοργάνωση, γραφειοκρατικές διαδικασίες, κτλ)

Στην περίπτωση των εταιρειών τακτικών γραμμών, οι δαπάνες διοίκησης δεν μπορούν να ελαττωθούν εύκολα. Αντίθετα, στην ελεύθερη φορηγό ναυτιλία οι συγκεκριμένες δαπάνες καταλαμβάνουν μικρό ποσοστό στο συνολικό λειτουργικό κόστος της επιχείρησης άρα μπορεί να συμπιεστεί πιο εύκολα σε περίπτωση ανάγκης. Γενικότερα, οι ναυτιλιακές μονάδες με καλύτερη και πιο δομημένη μηχανοργάνωση αλλά και λιγότερες γραφειοκρατικές διαδικασίες μπορούν επιτυγχάνουν χαμηλότερα διοικητικά κόστη άρα και χαμηλότερα λειτουργικά έξοδα.

5.1.5. Λιμενικά έξοδα

Τα έξοδα λιμένων αντιπροσωπεύουν ένα σημαντικό μέρος του κόστους ταξιδιού του πλοίου και περιλαμβάνουν πολλές απ' τις επιβαρύνσεις που επιβάλλονται απ' το λιμάνι στο πλοίο και το φορτίο για την χρήση των εγκαταστάσεων και των υπηρεσιών αυτού. Τα λιμενικά έξοδα υπολογίζονται βάση του βάρους και του όγκου του φορτίου καθώς και του συνολικού βάρους του πλοίου και εμπεριέχουν κόστη όπως έξοδα φορτοεκφόρτωσης, έξοδα στοιβασίας και ρυμουλκών. Στην ναυτιλία τακτικών γραμμών παρατηρείται περισσότερος χρόνος φορτοεκφόρτωσης φορτίων λόγω της ιδιαιτερότητας χειρισμού των containers, το οποίο συνεπάγεται υψηλότερα λιμενικά έξοδα σε σχέση με τα περισσότερα φορτία της ελεύθερης φορηγού ναυτιλίας.

5.1.6 Έξοδα καυσίμων

Το κόστος των καυσίμων εξαρτάται από τον αριθμό ταξιδιών που θα εκτελέσει το πλοίο. Ειδικότερα, όμως, εξαρτάται από την τιμή πετρελαίου αλλά και από την μέση κατανάλωση καυσίμου του πλοίου. Τα τελευταία χρόνια, τα πλοία ναυπηγούνται με τέτοιο σχέδιο σκαριού έτσι ώστε να έχουν τις λιγότερες δυνατές απώλειες λόγω τριβής στο νερό, ενώ χρησιμοποιούν αποδοτικές μηχανές τελευταίας τεχνολογίας με σκοπό την επίτευξη της λιγότερο δυνατής κατανάλωσης.

Στην ναυτιλία τακτικών γραμμών, λόγω του ότι τα δρομολόγια της είναι προγραμματισμένα αρκετό διάστημα ωρρίτερα, είναι πιο εφικτό να γίνει ένας υπολογισμός των καυσίμων και των λιπαντικών που θα καταναλωθούν. Γι' αυτό τον λόγο αυτό το κομμάτι των εξόδων θεωρείται σταθερό στην περίπτωση της liner, καθότι είναι προκαθορισμένο το κόστος, άρα και προβλέψιμο σε αντίθεση με την tramp που ο υπολογισμός της δαπάνης των καυσίμων είναι πιο σύνθετη διαδικασία. Παράλληλα, έχοντας ως δεδομένο ότι η κατανάλωση καυσίμων είναι ανάλογη με την ταχύτητα, στην ναυτιλία γραμμών η κατανάλωση καυσίμων είναι υψηλότερη απ' αυτήν της ελεύθερης φορτηγού ναυτιλίας καθώς η ταχύτητα που ταξιδεύουν τα πλοία είναι επίσης υψηλή λόγω της αναγκαιότητας ταχείας παράδοσης των φορτίων. Ενδεικτικά, όταν ένα μεσαίου μεγέθους bulk carrier πλοίο ταξιδεύει με 14 κόμβους, το αντίστοιχο containership ταξιδεύει με 23 κόμβους.ελεύθερης φορτηγού ναυτιλίας.

5.1.7 Σταθερό – Μεταβλητό Κόστος

²⁸Στην περίπτωση της tramp ναυτιλίας το σημαντικότερο τμήμα των δαπανών αφορά σε μεταβλητές δαπάνες, δηλαδή άμεσα εξαρτώμενες από το μέγεθος της παραγωγικής διαδικασίας, και αυτό οφείλεται στα χαρακτηριστικά του συγκεκριμένου μοντέλου διοίκησης της ναυτιλιακής μονάδας. Πιο συγκεκριμένα, όταν η ναυτιλιακή μονάδα λειτουργεί τα πλοία της σε ναύλωση ανά ταξίδι, το μεγαλύτερο ποσοστό κόστους είναι μεταβλητό ενώ όταν τα λειτουργεί σε χρονοναύλωση το μεγαλύτερο ποσοστό είναι σταθερό διότι μεγάλο μέρος των εξόδων έχει την δυνατότητα να το προβλέψει και να το προϋπολογίσει. Παράλληλα, η συμμετοχή του σταθερού κόστους στο συνολικό είναι μικρότερη στην περίπτωση πλοίων μεταφοράς χύδην φορτίου και αυτό συμβαίνει διότι υπεύθυνος για την συμπλήρωση της μεταφορικής ικανότητας των πλοίων είναι ο φορτωτής και δεν απαιτείται ορισμένη οργάνωση για την παροχή των παραπάνω υπηρεσιών.

Αντίθετα, στην περίπτωση της liner ναυτιλίας, το μεγαλύτερο τμήμα των εξόδων αφορά σε σταθερές δαπάνες, οι οποίες παραμένουν αμετάβλητες και είναι ανεξάρτητες του μεγέθους

²⁸ Γ.Π Βλάχος, (2011), Ναυτιλιακή Οικονομία, Εκδόσεις Αθ. Σταμούλης, Αθήνα, σελ. 62-63

του παραγόμενου έργου κάτω από συγκεκριμένη οργάνωση και συγκεκριμένο μέγεθος της οικονομικής μονάδας. Το γεγονός ότι το μεγαλύτερο ποσοστό του συνολικού κόστους είναι σταθερό οφείλεται στο ότι το σύνολο των δρομολογίων είναι προγραμματισμένο και προκαθορισμένο συνεπώς μπορεί να προϋπολογιστεί και να ενταχθεί στο κομμάτι των σταθερών εξόδων. Δαπάνες που στην περίπτωση της ελεύθερης φορτηγού ναυτιλίας θεωρούνται μεταβλητές, στην ναυτιλία τακτικών γραμμών, λόγω των αναγκών για διατήρηση της συχνότητας, της τακτικότητας και της επάρκειας λογίζονται ως σταθερές. Επίσης, η παροχή υπηρεσιών από τα πλοία τακτικών γραμμών προϋποθέτει την ύπαρξη οργάνωσης, ιδιαίτερα για την αναζήτηση φορτίων, γιατί υπεύθυνος για την συμπλήρωση της μεταφορικής ικανότητας του πλοίου, προκειμένου αυτό να πραγματοποιήσει το προγραμματισμένο του δρομολόγιο, είναι ο μεταφορέας. Αυτή η οργάνωση συμβάλλει στην αύξηση του σταθερού κόστους σε σχέση με το μεταβλητό.

Τέλος, η συμμετοχή του σταθερού κόστους στο συνολικό αυξάνει παράλληλα με την ένταση κεφαλαίου που χαρακτηρίζει μία επένδυση, όταν αυτή αφορά πλοία με ενσωματωμένη σύγχρονη τεχνολογία σε σχέση με τα λιγότερο προηγμένα τεχνολογικά. Γι' αυτόν το λόγο οι liner εταιρείες, λόγω των τεχνολογικά σύγχρονων και ακριβής κατασκευής πλοίων, θεωρούνται εταιρείες εντάσεως κεφαλαίου.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6 CASE STUDY ΣΥΓΚΡΙΣΗΣ 2 ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ (MAERSK-TEEKAY Co)

²⁹Η Maersk Line είναι η πρώτη μεγαλύτερη liner εταιρεία παγκοσμίως με το συνολικό της στόλο να ξεπερνά τα 630 πλοία, ενώ απασχολεί 33.000 εργαζομένους παγκοσμίως.

³⁰ Η Teekay Corporation (Teekay), είναι μεταφορέας αργού πετρελαίου και φυσικού αερίου. Επίσης, προσφέρει υπεράκτια (offshore) παραγωγή πετρελαίου, όπως και υπηρεσίες αποθήκευσης και εκφόρτωσης πετρελαίου κυρίως με μακροπρόθεσμα και με προσυμφωνημένη τιμή συμβόλαια. Η εταιρεία δραστηριοποιείται, επίσης, στον κλάδο του υγροποιημένου φυσικού αερίου (LNG) και υγροποιημένου αερίου πετρελαίου (LPG) μέσω της θυγατρικής της Teekay LNG, και στον κλάδο της υπεράκτιας παραγωγής πετρελαίου μέσω της θυγατρικής της Teekay Offshore. Ο στόλος της αριθμείται στα 199 πλοία με τα 168 πλοία να είναι ιδιόκτητα. Οποιαδήποτε σύγκριση μεταξύ των δύο εταιρειών θα ήταν αδόκιμη καθώς δραστηριοποιούνται σε διαφορετικούς κλάδους, η μεν Maersk Line δραστηριοποιείται στον κλάδο της μεταφοράς E/K, η δε Teekay στον κλάδο της μεταφοράς πετρελαίου, φυσικού αερίου και offshore παραγωγής πετρελαίου. Παράλληλα, μία σύγκριση μεταξύ των δύο εταιρειών δε θα ήταν λογική καθώς έχουν μεγάλη διαφορά στον αριθμό των υπό διαχείριση πλοίων, στον κύκλο εργασιών τους και στα οικονομικά τους μεγέθη γενικότερα. Ωστόσο, θα γίνει μία προσπάθεια σύγκρισης των δύο εταιρειών όσον αφορά τα λειτουργικά τους έξοδα και το κόστος ταξιδιού και τι ποσοστό καταλαμβάνουν στο συνολικό τους κόστος.

Λειτουργικά Έξοδα:

Πίνακας 1.5 Teekay Corporation Consolidated Statement of Income 2016 (unaudited)

Teekay Corporation					
Summary Consolidated Statements of Income					
(in thousands of U.S. dollars, except share and per share data)					
	Three Months Ended			Year Ended	
	December 31, 2016	September 30, 2016	December 31, 2015	December 31, 2016	December 31, 2015
	(unaudited)	(unaudited)	(unaudited)	(unaudited)	(unaudited)
Revenues ⁽¹⁾	552,203	547,639	700,106	2,328,569	2,450,382
Voyage expenses	(41,237)	(37,213)	(36,292)	(138,339)	(115,787)
Vessel operating expenses	(199,352)	(204,156)	(244,810)	(825,024)	(844,039)
Time-charter hire expense	(38,418)	(33,810)	(40,267)	(150,145)	(138,548)
Depreciation and amortization	(144,901)	(141,688)	(137,785)	(571,825)	(509,500)
General and administrative expenses	(26,999)	(30,052)	(32,478)	(119,889)	(133,184)
Write-down of vessels and equipment ⁽²⁾	(2,146)	-	(51,748)	(45,796)	(66,086)
Net loss on sale of vessels, equipment and other operating assets	(12,038)	(7,838)	(4,074)	(66,450)	(4,089)
Restructuring charges ⁽¹⁾	(3,890)	(3,117)	(1,639)	(26,811)	(14,017)

Πηγή: Teekay Corporation Reports Fourth Quarter and Annual 2016 Results

²⁹ <https://www.maerskline.com/about/profile>

³⁰ <http://www.reuters.com/finance/stocks/companyProfile?rpc=66&symbol=TK>

Στον παραπάνω πίνακα παρουσιάζεται η ανάλυση του λειτουργικού κόστους και του κόστους ταξιδιού. Το μεγαλύτερο ποσοστό καταλαμβάνουν τα λειτουργικά έξοδα, ακολουθούν τα έξοδα για χρονονάυωση και τέλος τα έξοδα ταξιδιού τα οποία περιλαμβάνουν έξοδα καυσίμων, λιμενικά έξοδα και έξοδα διέλευσης διωρύγων. Τέλος, τα χαμηλότερα έξοδα είναι τα έξοδα διοίκησης.

Πίνακας 1.6 Teekay Corporation Consolidated Statement of Income 2016 (unaudited)

	Three Months Ended			Year Ended	
	December 31, 2016 (unaudited)	September 30, 2016 (unaudited)	December 31, 2015 (unaudited)	December 31, 2016 (unaudited)	December 31, 2015 (unaudited)
Revenues ⁽¹⁾	552,203	547,639	700,106	2,328,569	2,450,382
Voyage expenses	(41,237)	(37,213)	(36,292)	(138,339)	(115,787)
Vessel operating expenses	(199,352)	(204,156)	(244,810)	(825,024)	(844,039)
Time-charter hire expense	(38,418)	(33,810)	(40,267)	(150,145)	(138,548)
Depreciation and amortization	(144,901)	(141,688)	(137,785)	(571,825)	(509,500)
General and administrative expenses	(26,999)	(30,052)	(32,478)	(119,889)	(133,184)
Write-down of vessels and equipment ⁽²⁾	(2,146)	—	(51,748)	(45,796)	(66,086)
Net loss on sale of vessels, equipment and other operating assets	(12,038)	(7,838)	(4,074)	(66,450)	(4,089)
Restructuring charges ⁽¹⁾	(3,890)	(3,117)	(1,639)	(26,811)	(14,017)
Income from vessel operations	83,222	89,765	151,013	384,290	625,132
Interest expense	(69,018)	(68,490)	(66,285)	(282,966)	(242,469)
Interest income	1,314	1,143	1,098	4,821	5,988
Realized and unrealized gain (loss) on derivative instruments ⁽³⁾	131,876	29,926	27,101	(35,091)	(102,200)
Equity income ⁽⁴⁾	11,933	21,070	27,226	85,639	102,871
Income tax (expense) recovery	(22,102)	133	18,974	(24,468)	16,767
Foreign exchange gain (loss)	13,007	6,116	2,117	(6,548)	(2,195)
Other (loss) income – net ⁽⁵⁾	(18,207)	480	1,744	(39,013)	1,566
Net income	132,025	80,143	162,988	86,664	405,460
Less: Net income attributable to non-controlling interests	(134,686)	(74,071)	(124,750)	(209,846)	(323,309)
Net (loss) income attributable to shareholders of Teekay Corporation	(2,661)	6,072	38,238	(123,182)	82,151

Πηγή: Teekay Corporation Reports Fourth Quarter and Annual 2016 Results

Πίνακας 1.7 Λειτουργικά έξοδα Maersk Line, 2016

	2016	2015
Costs of goods sold	566	470
Bunker costs	2,156	2,987
Terminal costs	5,211	4,885
Intermodal costs	2,870	2,818
Port costs	1,859	1,858
Rent and lease costs	2,590	2,931
Exploration costs	223	423
Staff costs	5,237	5,525
Other	7,986	9,368
Total operating costs	28,698	31,265

Πηγή: Maersk Annual Report 2016

Πίνακας 1.8 Σύγκριση κόστους ταξιδιού Triple E 18.000 TEU (Maersk Line) με πλοίο 13.000 TEU

	18,270 teu at 20.0 knots WB and 14.6 knots EB	13,100 teu at 20.0 knots WB and 14.6 knots EB
Average distance WB (nm)	11,500	11,500
Transit time WB (days)	24.0	24.0
Average distance EB (nm)	11,500	11,500
Transit time EB (days)	32.8	32.8
Total fuel cost (excluding diesel) \$	4,336,248	4,742,105
Total IFO Fuel (WB) \$/teu carried	209	322
Total IFO Fuel cost (EB) \$/teu carried	231	348
Total IFO Fuel cost (WB+EB) \$/teu carried	218	333
Ship operating costs/day (\$)	18,000	14,500
WB voyage time (days)	42	42
WB ship operating costs (\$)	756,000	609,000
WB ship operating costs per teu(\$)	64	72
EB voyage time (days)	42	42
EB ship operating costs (\$)	756,000	609,000
EB ship operating costs per teu (\$)	94	106
Total ship operating cost (WB+EB)	1,512,000	1,218,000
Total ship operating cost (WB+EB) \$/teu carried	76	85
Total WB IFO Fuel and ship operating cost/teu carried	273	394
Total EB IFO Fuel and ship operating cost/teu carried	326	454
Total IFO Fuel and ship operating cost (WB+EB) \$/teu carried	294	418

Πηγή: Drewry Shipping Consultants

³¹Η βασική διαφορά των 2 εταιρειών είναι ότι η Maersk Line με την χρήση των Triple E ships και επενδύοντας σε οικονομίες κλίμακας -με την είσοδο των triple E στην αγορά- ήδη από το 2013 έχει πετύχει μειώσεις κόστους όπως αυτά της εργασίας, κόστη ασφαλίσεων, κόστη καυσίμων και λιπαντικών. Ο παραπάνω πίνακας αφορά μία μελέτη της Drewry shipping consultants, για σύγκριση κόστους των αρχικών triple E της εταιρείας Maersk 18.000 TEU μ' ένα πλοίο των 13.000 TEUs.

³¹ <http://www.scdigest.com/ontarget/13-09-12-1.php?cid=7401>

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7 ΤΕΛΙΚΟ ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ

Τα τελευταία δεκαπέντε χρόνια παρατηρείται ολοένα και μεγαλύτερη αύξηση στον όγκο διακινούμενου εμπορίου μέσω θάλασσας με ποσοστό που αγγίζει το 70% και ως απόρροια αυτού, είναι λογικό να έχουν αλλάξει και οι απαιτήσεις προς τους θαλάσσιους διαμεταφορείς και να έχουν αυξηθεί και οι υποχρεώσεις των ιδίων. Με το πέρασμα του χρόνου οι συνθήκες και οι εξελίξεις στην παγκόσμια ναυτιλία οδήγησαν στην ανάγκη δημιουργίας δύο διαφορετικών μοντέλων διοίκησης ναυτιλιακών εταιρειών, το μοντέλο των τακτικών γραμμών ναυτιλίας και αυτό της ελεύθερης ναυτιλίας. Ο διαχωρισμός σε tramp και liner ναυτιλία δεν σχετίζεται μόνο με τους δύο τύπους ναυτιλίας, όπου μεταφέρονται διαφορετικοί τύποι φορτίων αλλά σχετίζεται και με τους δύο διαφορετικούς τύπους διοίκησης ναυτιλιακών εταιρειών και την διαφορετική φιλοσοφία ή θα μπορούσαμε να πούμε και οπτική της καθεμίας, αναλόγως του χώρου που βαδίζει.. Υπάρχουν όμως και περιπτώσεις που οι δύο φιλοσοφίες συνυπάρχουν και έτσι βλέπουμε με έκπληξη liner μοντέλα διοίκησης σε εταιρείες μεταφοράς χύδην φορτίων ή και το αντίστροφο. Αυτό οφείλεται κυρίως στο γεγονός ότι λόγω του μεγέθους αυτών των εταιρειών και του πελατολογίου τους, υποχρεώνονται να εξυπηρετούν αφενός μεγάλους όγκους εμπορευμάτων και αφετέρου να τηρούν την συχνότητα και την τακτικότητα των δρομολογίων τους, σχεδόν με θρησκευτική ευλάβεια, παρόλο που ο τύπος του μεταφερόμενου φορτίου μεταφέρεται συνήθως με ελεύθερα πλοία (χαρ/κο της tramp ναυτιλίας).

Για να απαντήσουμε και στο αρχικό ερώτημα της συγκεκριμένης εργασίας, στο κατά πόσο μπορούν να διατηρήσουν το προφίλ τους, το πατροπαράδοτο και ίσως και οικογενειακό, αυτές οι tramp εταιρείες, η απάντηση δεν θα είναι μονολεκτικού τύπου. Λόγω και των δεδομένων που αλλάζουν στο παγκόσμιο εμπόριο, και μέχρι να επανέλθει εξισορρόπηση στην εικόνα του παγκόσμιου εμπορίου, τόσο οι liner όσο και tramp εταιρείες, θ' αμφιταλαντεύονται στην χρήση ή μη εκσυγχρονισμένων μέσων για να προσελκύσουν το πελατολόγιο τους και να το διατηρήσουν (κυρίως οι tramp).

Παράλληλα, είναι ανάγκη να τονιστεί ότι δεν ξεχωρίζει κάποιο μοντέλο διοίκησης ως καλύτερο ή χειρότερο αλλά επιλέγεται το καταλληλότερο μοντέλο διοίκησης ανάλογα την περίπτωση, τις συνθήκες που επικρατούν εκείνη την χρονική περίοδο στην αγορά αλλά και την αγορά που απευθύνεται και αναμένεται να δραστηριοποιηθεί ο κάθε ενδιαφερόμενος. Δηλαδή, ανάλογα με το μοντέλο διοίκησης που θα επιλέξει να ακολουθήσει η κάθε εταιρεία, θα πρέπει να δοθεί και η ανάλογη βαρύτητα σε λειτουργικά ζητήματα όπως την στελέχωση της εταιρείας και την επάνδρωση του στόλου της, την διάρθρωση του στόλου της, την σχεδίαση του δικτύου μεταφορών ακόμα και την ταχύτητα πλεύσης των πλοίων της (slow steaming).

Εν κατακλείδι, στην παρούσα εργασία πραγματοποιήθηκε η ανάλυση του κόστους δύο ναυτιλιακών επιχειρήσεων προερχόμενες από διαφορετικούς ναυτιλιακούς χώρους, με κοινό όμως τερματισμό, που δεν είναι άλλος από την παροχή θαλάσσιων μεταφορικών υπηρεσιών με το μικρότερο δυνατό κόστος και την μέγιστη δυνατή απόδοση.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Ελληνική

- Γ.Π. Βλάχος - Μ. Νικολαΐδης (1999), Βασικές Αρχές της Ναυτιλιακής Επιστήμης, Εκδόσεις Τζέι Ελλάς, Πειραιάς
- Ελ. Γεωργαντόπουλος - Γ.Π Βλάχος, (2003), Ναυτιλιακή Οικονομική, Εκδόσεις Τζέι & Τζέι Ελλάς, Πειραιάς
- Γ.Π. Βλάχος (2007), Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική, Εκδόσεις Αθ. Σταμούλης, Αθήνα
- Ευάγγελος Σαμπράκος, (2008), Ο Τομέας των Μεταφορών & Οι Συνδυασμένες Εμπορευματικές Μεταφορές, Εκδόσεις Αθ. Σταμούλης, Αθήνα
- Γ.Π Βλάχος, (2011), Ναυτιλιακή Οικονομία, Εκδόσεις Αθ. Σταμούλης, Αθήνα
- Annual Report της Ένωσης Εφοπλιστών (2016), Εισαγωγικό Σημείωμα του κου Θ. Βενιάμη

Ξένη

- R Agarwal – Ö. Ergun, (2010), Network design and allocation mechanisms for carrier alliances in liner shipping, Operation Research, Informs
- Alan E. Branch (1977), The Elements of Shipping, Chapman and Hall, London
- American ship finance, New York Hilton, April 22-23, 1974, Seatrade conferences
- A.P Moller Maersk A/S Annual Report 2016
- Clarkson Research Studies, Capesize Quality Survey (1993)
- Clarksons Research, (2015), Shipping Intelligence Network – Timeseries
- Clarkson Research Services Limited (March 2015), The Tramp Shipping Market
- CMA CGM S.A, Statutory Auditors' report on the consolidated financial statements, 2016
- M. Christiansen, (2007), Maritime Transportation (Chapter 4), Elsevier B.V.
- European Journal of Operational Research (2013), Ship routing and scheduling in the new millennium

- P. M. Panayides – R. Wiedmer, (2011), Strategic Alliances in Container Liner Shipping, Research in Transportation Economics, Elsevier
- Maersk Sustainability Report, 2014
- Martin Stopford (2009) Maritime Economics, 3rd Edition, Routledge London
- Edward F. Stevens (1976), Shipping Practice, 9th Edition, Pitman Publishing, London
- Papers – Reports – Περιοδικά
- Teekay Corporation Reports and Annual 2016 Results
- Transportation Science, February 2004, Ship Routing and Scheduling: Status and Perspectives, Informs
- UNCTAD (1975), United Nations conference of plenipotentiaries on a code of conduct for liner conferences Volume II, Final Act (including the Convention and resolutions) and tonnage requirements, New York
- UNCTAD (2015), Review of Maritime Transport, New York and Geneva
- UNCTAD secretariat, based on Drewry Shipping Insight, various issues
- UNCTAD secretariat, based on data from Clarksons Research Container Intelligence Monthly, various issues
- UNCTAD (2016), Review of Maritime Transport, New York and Geneva

Διαδικτυακοί Τόποι

- <http://www.e-nautilia.gr>
- <http://www.hellenicshippingnews.com>
- <http://www.investopedia.com>
- <http://www.lloydslistintelligence.com>
- <http://www.naftemporiki.gr>
- <https://www.bloomberg.com>

- <http://www.mononews.gr>
- <http://www.joc.com/>
- <http://www.naftikachronika.gr>
- <http://www.pfri.uniri.hr>
- <http://www.cma-cgm.com>
- <http://www.reuters.com>
- <http://www.icontainers.com>