

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑ



ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

ΣΤΗ

ΝΑΥΤΙΛΙΑ

**ΔΙΑΦΟΡΟΠΟΙΗΣΗ ΤΩΝ ΟΡΩΝ ΤΩΝ
ΝΑΥΛΟΣΥΜΦΩΝΩΝ ΣΕ ΣΧΕΣΗ ΜΕ ΤΙΣ ΦΑΣΕΙΣ
ΤΟΥ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΥ ΚΥΚΛΟΥ**

Σπίνος Αλέξανδρος

Διπλωματική Εργασία

που υποβλήθηκε στο Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών

του Πανεπιστημίου Πειραιώς ως μέρος των απαιτήσεων για

απόκτηση του Μεταπτυχιακού Διπλώματος Ειδίκευσης στην Ναυτιλία

Πειραιάς

Φεβρουάριος 2011

Δήλωση Αuthenticότητας / Ζητήματα 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.

Υπογραφή

Σπίνος Αλέξανδρος Φεβρουάριος 2011

Σελίδα Τριμελούς Εξεταστικής Επιτροπής

Η παρούσα Διπλωματική Εργασία εγκρίθηκε ομόφωνα από την Τριμελή Εξεταστική Επιτροπή που ορίσθηκε από τη ΓΣΕΣ του Τμήματος Ναυτιλιακών Σπουδών Πανεπιστημίου Πειραιώς σύμφωνα με τον Κανονισμό Λειτουργίας του Προγράμματος Μεταπτυχιακών Σπουδών στη Ναυτιλία.

Τα μέλη της Επιτροπής ήταν:

- Γκιζιάκης Κ. (Επιβλέπων)
- Θεοδωρόπουλος Σ.
- Βαλμά Ε.

Η έγκριση της Διπλωματικής Εργασίας από το Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών του Πανεπιστημίου Πειραιώς δεν υποδηλώνει αποδοχή των γνώμων του συγγραφέα.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

| | Σελίδα |
|---|-----------|
| Κατάλογος Διαγραμμάτων | 7 |
| Περίληψη | 7 |
| Abstract | 8 |
| Λέξεις – Κλειδιά | 8 |
| Εισαγωγή | 9 |
| Βιβλιογραφική ανασκόπηση | 11 |
| Κεφάλαιο 1:Οικονομικοί κύκλοι της ναυτιλίας | 12 |
| 1.1 Οικονομικές διακυμάνσεις και οικονομικοί κύκλοι | 13 |
| 1.2 Θεωρητική προσέγγιση οικονομικών και ναυτιλιακών κύκλων | 16 |
| 1.3 Χαρακτηριστικά γνωρίσματα ναυτιλιακών κύκλων | 19 |
| 1.3.1 Σταδία ναυτιλιακού κύκλου | 20 |
| 1.4 Ιστορική αναδρομή ναυτιλιακών κύκλων | 25 |
| 1.4.1 Το φαινόμενο της κίνας 2000-2010 | 29 |
| 1.4.2 Η τραπεζική κρίση και η ναυτιλία (2008 – 2009) | 31 |
| Κεφάλαιο 2 : Ναύλωση | 34 |
| 2.1 Κυριότερες μορφές ναύλωσης | 34 |
| 2.2 Η διαδικασία της ναύλωσης | 39 |
| 2.3 Ναυλοσύμφωνα | 43 |
| 2.4 Ναυλοδείκτης BDI (Baltic dry index) | 47 |
| Κεφάλαιο 3 : Μεθοδολογία | 48 |
| Κεφάλαιο 4 : Ανάλυση | 50 |
| 4.1 Διαφοροποίηση όρων στην χρονοναύλωση | 53 |
| 4.1.1 Παράδοση πλοίου στον ναυλωτή (DOP, APS) | 53 |
| 4.1.2 Προσδιορισμός φύσης του φορτίου (only permitted cargo and intended cargo) | 54 |
| 4.1.3 Επαναπαράδοση πλοίου | 54 |

| | |
|--|----|
| 4.1.4 Επιλογή διαδρομής φόρτωσης και εκφόρτωσης (<i>route and intended route</i>) | 55 |
| 4.1.5 Πληρωμή και ο χρόνος εκτέλεσης της | 56 |
| 4.1.6 Όρος πληρωμής πετρελαίων (<i>bunker clause</i>) | 57 |
| 4.1.7 Έξοδα ναυλωτών στο πλοίο (<i>entertaining-cabling –victualing</i>) | 57 |
| 4.1.8 Χρέωση πλοιοκτήτη για έξοδα ανά λιμάνι | 58 |
| 4.1.9 Επιπρόσθετη πληρωμή για το ταξίδι χωρίς φορτίο (<i>Ballast bonus</i>) | 58 |
| 4.1.10 Αποδοχή ναύλωσης από τα εμπλεκόμενα μέλη (<i>subjects</i>) | 59 |
| 4.1.11 Χρέωση ναυλωτών για τον καθαρισμό των αμπαριών (<i>in lew of hold cleaning</i>) | 61 |
| 4.2 Διαφοροποίηση όρων στην ναύλωση ταξιδιού | 61 |
| 4.2.1 Ποσότητα φορτίου (<i>MOLOO, MOLCO</i>) | 61 |
| 4.2.2 Αριθμός από προβλήτες που θα επισκεφτεί το πλοίο | 63 |
| 4.2.3 Επιλογή λιμένων φόρτωσης και εκφόρτωσης | 63 |
| 4.2.4 Καταλληλότητα λιμένων φόρτωσης και εκφόρτωσης να δεχτούν το πλοίο | 64 |
| 4.2.5 Έξοδα φόρτωσης εκφόρτωσης στοιβασίας και επίστρωσης (<i>FIO, FIOST</i>) | 64 |
| 4.2.6 Πληρωμή και ο χρόνος εκτέλεσης της | 65 |
| 4.2.7 Πλους πλοίου με την βοήθεια παγοθραυστικού | 65 |
| 4.2.8 Φόρτωση και εκφόρτωση από την προβλήτα ή το αγκυροβόλιο | 66 |
| 4.2.9 Επιλογή ναυτιλιακού πράκτορα | 67 |
| 4.2.10 w/w/w (<i>whether in berth or not / whether free pratique or not / whether custom cleared or not</i>) | 67 |

| | |
|---|-----------|
| 4.1.11 Γεωγραφική επιλογή λιμανιών σε σχέση με την διαδρομή (Ports and rotation in charterers/owners) option) | 70 |
| 4.1.12 Ο υπολογισμός του χρόνου φόρτωσης και εκφόρτωσης και η χρήση των όρων SHINC και SHEX | 70 |
| 4.1.13 Η μέτρηση του χρόνου φόρτωσης και εκφόρτωσης και η χρήση των όρων unless used και if used time not to count | 72 |
| 4.1.14 Συμψηφισμός του χρόνου φόρτωσης και εκφόρτωσης (non reversible or reversible lay time) | 73 |
| 4.1.15 Ο ρυθμός φόρτωσης (loading rate) και ο ρυθμός εκφόρτωσης (discharging rate) | 73 |
| Κεφάλαιο 5 : Συμπεράσματα | 74 |
| Βιβλιογραφία | 77 |
| Παραρτήματα | 79 |

Διάγραμμα 1: Τα είδη των οικονομικών διακυμάνσεων (σελίδα 12)

Διάγραμμα 2: Τα Τέσσερα στάδια του οικονομικού κύκλου (σελίδα 13)

Διάγραμμα 3:Κυκλος μακράς διάρκειας του M. Hampton (Long Shipping Cycles, LSC) (σελίδα 15)

Διάγραμμα 4:Οι κύκλοι μακράς διάρκειας των πλοίων χύδην ξηρού φορτίου (σελίδα 16)

Διάγραμμα 5:Τα στάδια του οικονομικού κύκλου της ναυτιλίας (σελίδα 19)

Διάγραμμα 6:Δεικτης BDI κατά την περίοδο 1999-2009 (σελίδα 49)

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Η παρούσα εργασία είναι αποτέλεσμα της έρευνας που πραγματοποιήθηκε στα πλαίσια της διπλωματικής εργασίας του μεταπτυχιακού διπλώματος ειδίκευσης στην ναυτιλία. Απώτερος σκοπός της ήταν η διαπίστωση μιας πιθανής σχέσης μεταξύ των σταδίων του οικονομικού κύκλου της ναυτιλίας και των όρων που συμφωνούνται κατά την διαπραγμάτευση μιας ναύλωσης και αποτυπώνονται πάνω στα ναυλοσύμφωνα. Από την μια πλευρά ο οικονομικός κύκλος είναι ο κινητήριο μοχλός της ναυτιλίας ξηρού φορτίου αφού την προσαρμόζει στις απαιτήσεις που προκύπτουν από την σχέση ζήτησης και προσφοράς. Κάτι τέτοιο γίνεται αντιληπτό και από την ιστορική ανάδρομη στους κύκλους που έχουν πραγματοποιηθεί μέχρι σήμερα. Από την άλλη πλευρά η ναύλωση μπορεί να χαρακτηριστεί ως η πιο νευραλγική διαδικασία μέσα στην αγορά. Μέσα από τις διαπραγματεύσεις που γίνονται για την επίτευξη της αλλά και με το τελικό αποτέλεσμα το οποίο είναι το ναυλοσύμφωνο είναι δυνατό να παρατηρηθεί η διαρκής αναπροσαρμογή των επιλογών του πλοιοκτήτη και του ναυλωτή. Οι επιλογές αυτές δεν είναι σταθερές αφού υπόκεινται σε διακυμάνσεις οι οποίες είναι αποτέλεσμα της κατάστασης που επικρατεί στην αγορά. Κατά συνέπεια αποτελούν παράγωγο της κίνησης του ναυτιλιακού κύκλου.

Abstract

The present thesis is result of the research that was made in the frames of diplomatic work for the postgraduate diploma of specialization in shipping. Her final aim was the ascertainment of a likely relation between the stages of economic circle of shipping and the terms that are agreed at the negotiation of chartering and are impressed on the charter parties. From the one side the economic circle is the motive lever of dry bulk shipping because he adapts shipping market in the requirements that result from the relation of demand and offer. Such relationship becomes perceptible from the historical retrograde in the circles that have been realized up to today. On the other hand chartering can be characterized as the most unstable process in the market. Through the negotiations that become for her achievement but also with the final result that is the charter party it is possible to observe the permanent readjustment of choices of ship-owner and charterer. These choices are not constants after being in fluctuations that are result of the aspect that prevails in the market. In consequence they constitute derivative of shipping circle movements.

ΛΕΞΕΙΣ – ΚΛΕΙΔΙΑ

Οικονομικός κύκλος
Όροι ναυλοσυμφώνων
Ναυλοσύμφωνα
Χρονοναύλωση
Ναύλωση ανά ταξίδι

Εισαγωγή

Το θέμα της συγκεκριμένης διπλωματικής εργασίας είναι «οι διαφοροποιήσεις των ναυλοσυμφώνων ανάλογα με το στάδιο του ναυτιλιακού κύκλου». Πιο αναλυτικά γίνεται μια προσπάθεια για να διευκρινιστεί το κατά πόσο το κάθε στάδιο του ναυτιλιακού κύκλου (ύφεση, ανάπτυξη, κορύφωση, κατάρρευση) επηρεάζει τα τεχνικά χαρακτηριστικά μιας ναύλωσης. Μια τέτοια επιρροή θα μπορούσε να είναι ορατή από τα ναυλοσύμφωνα που χρησιμοποιήθηκαν για την τυπική επικύρωση της ναύλωσης και ειδικότερα μέσα από τους όρους των ναυλοσυμφώνων. Οι τελευταίοι ρυθμίζουν κάθε λεπτομέρεια της συμφωνίας για μεταφορά φορτίου μεταξύ του πλοιοκτήτη και του ναυλωτή. Ένας όρος ο οποίος θα μπορούσε να είναι ευνοϊκά διατυπωμένος για τον πλοιοκτήτη στην φάση της κορύφωσης του ναυτιλιακού κύκλου θα μπορούσε να λειτουργεί εναντίον του στην φάση της ύφεσης ή της κατάρρευσης. Μια τέτοια σχέση ανάμεσα στο ναυτιλιακό κύκλο και στα επιμέρους χαρακτηριστικά μιας ναύλωσης φαίνεται λογική. Ο ναυτιλιακός κύκλος είναι αυτός ο οποίος φέρνει σε ισορροπία την αγορά ρυθμίζοντας την πρόσφορα μεταφορικής ικανότητας και τα επίπεδα των ναύλων βάσει της ζήτησης που υπάρχει για χωρητικότητα. Αποτελεί την σφυγμομέτρηση της ναυτιλιακής αγοράς μέσα από την οποία δημιουργείται η ροή χρήματος, αυξάνονται οι επενδύσεις και τα επίπεδα του ανταγωνισμού. Από μια άλλη οπτική γωνιά οι οροί των ναυλοσυμφώνων αποτελούν προϊόν διαπραγμάτευσης της ναύλωσης. Κάποιοι από τους όρους αυτούς είναι σημαντικοί τόσο και για τον πλοιοκτήτη όσο και για τον ναυλωτή αρά αποτελούν και σημείο προστριβής μεταξύ τους κατά την διαπραγμάτευση της ναύλωσης η οποία δεν έχει σαν αποκλειστικό σκοπό την εξασφάλιση ενός υψηλού ή χαμηλού ναύλου ανάλογα με την πλευρά των διαπραγματεύσεων. Με αυτό τον τρόπο θα ήταν φυσικό να δούμε όρους των ναυλοσυμφώνων να μην είναι διατυπωμένοι με τον τρόπο που υποδεικνύει το επίπεδο της αγοράς της συγκεκριμένης περιόδου. Αυτό θα μπορούσε να συμβεί γιατί η ναύλωση ενός πλοίου μπορεί να υποτάσσεται στον νομό της προσφοράς και της ζήτησης άλλα κάθε ναύλωση έχει εξεζητημένα χαρακτηριστικά τα οποία θα μπορούσαν να επιφέρουν μια ανισορροπία μεταξύ του επιπέδου της αγοράς και της τελικής συμφωνίας. Είναι το τελικό αποτέλεσμα της διαπραγμάτευσης μια ναύλωσης αποκλειστικό προϊόν της επιρροής του ναυτιλιακού κύκλου? Θα μπορούσαν ανεξάρτητοι παράγοντες όπως ικανοί ναυλομεσίτες ή τυχαίες συγκύριες να επηρεάσουν μια ναύλωση σε μεγαλύτερο βαθμό απ ό τι τα ίδια τα επίπεδα της αγοράς? Ποιο είναι το μέγεθος της επιρροής του ναυτιλιακού κύκλου στην συμφωνία των

ορών των ναυλοσυμφώνων από την στιγμή που και άλλοι παράγοντες επιδρούν κατά την διάρκεια της διαπραγμάτευσης. Για την απάντηση των παραπάνω ερωτημάτων και για την εκπλήρωση του γενικού σκοπού της εργασίας έγινε μια περιγραφική έρευνα. << Οι περιγραφικές έρευνες έχουν ως σκοπό τον προσδιορισμό και την εκτίμηση των χαρακτηριστικών μιας δεδομένης κατάστασης>> (Λήνα Τσακίρη). Η πηγή των δεδομένων για την έρευνα που διεκπεραιώθηκε είναι ναυλοσύμφωνα που είχαν συμφωνηθεί και υπογράφει από πλοιοκτήτες και ναυλωτές κατά το παρελθόν. Τα ναυλοσύμφωνα αυτά ήταν τόσο για την μεταφορά χυδην ξηρού φορτίου για ναύλωση ανά ταξίδι (gencon) όσο και για την μεταφορά ίδιου τύπου φορτίου με χρονοναύλωση (nypre). Η επιλογή τους δεν έγινε σε τυχαίες χρονολογικές περιόδους γιατί αυτό δεν θα ευνοούσε την πορεία της έρευνας. Μια επιλογή ναυλοσυμφώνων σε χρονικές περιόδους που συμπίπτουν με τα στάδια της κατάρρευσης και της ανάπτυξης θα μπορούσαν να επιφέρουν όρους που δεν παρουσιάζουν μεγάλη διαφοροποίηση μεταξύ τους. Για τον λόγο αυτό επιλέχθηκαν ναυλοσύμφωνα τα όποια συμπίπτουν με περιόδους ύφεσης και κορύφωσης του ναυτιλιακού κύκλου. Έτσι δίνεται η δυνατότητα μελέτης της διαφοροποίησης των όρων των ναυλοσυμφώνων σε ακραίες στιγμές για την βιομηχανία της ναυτιλίας. Η διαφοροποίηση αυτή θα είναι πιο ορατή σε τέτοιες περιόδους παρά σε περιόδους που τα επίπεδα της αγοράς δεν ευνοούν κανέναν από τους εμπλεκόμενους στην διαπραγμάτευση μιας ναύλωσης. Η διπλωματική εργασία αποτελείται από πέντε κεφάλαια. Στο πρώτο κεφάλαιο γίνεται μια ανάλυση για τους ναυτιλιακούς κύκλους, θέματα όπως η σπουδαιότητα τους, οι θεωρίες που έχουν δημιουργηθεί για αυτούς, η ιστορική τους ανάδρομη και τα χαρακτηριστικά τους αποσαφηνίζονται στο συγκεκριμένο κεφάλαιο. Το δεύτερο κεφάλαιο πραγματευτεί τους όρους της ναύλωσης και των μορφών αυτής, την διαδικασία της ναύλωσης, τα ναυλοσύμφωνα και τον δείκτη bdi της ναυλαγοράς του ξηρού φορτίου. Στο τρίτο κεφάλαιο αναλύεται η μεθοδολογία που επιλέχθηκε για την περάτωση της έρευνας. Στο τέταρτο κεφάλαιο γίνεται η παρουσίαση των αποτελεσμάτων της έρευνας από την ανάλυση των ναυλοσυμφώνων. Τέλος στο πέμπτο κεφάλαιο γίνεται η διεξαγωγή συμπερασμάτων μέσα από τα αποτελέσματα της ανάλυσης.

Βιβλιογραφική ανασκόπηση

Ο απώτερος σκοπός της εργασίας, η αποσαφήνιση της επιρροής του ναυτιλιακού κύκλου στα ναυλοσύμφωνα και στους όρους που αυτά περιέχουν, είναι ένα θέμα το οποίο δεν έχει μελετηθεί και καταγράφει μέχρι τώρα σε κάποιο επιστημονικό άρθρο, έρευνα ή βιβλιογραφία. Για τον λόγο αυτό η επιλογή διεξαγωγής μιας περιγραφικής έρευνας ήταν η μόνη λύση για την διεξαγωγή συμπερασμάτων. Ωστόσο τα εργαλεία τα οποία χρησιμοποιούνται στο κομμάτι της έρευνας είναι έννοιες και όροι οι οποίοι έχουν αναλυθεί σε θεωρητικό και εμπειρικό πλαίσιο με τρόπο διεξοδικό. Η πλειοψηφία των πτυχών τους είναι γνωστή στον κόσμο της ναυτιλίας. Το κεφάλαιο της εργασίας που σχετίζεται με το θεωρητικό πλαίσιο των κύκλων της ναυτιλίας είναι ένα αντικείμενο το οποίο έχει μελετηθεί κατά καιρούς από έναν μεγάλο αριθμό οικονομολόγων που ασχολούνται με την αγορά της ναυτιλίας. Ο M.J. Hampton, ο M.Stopford, ο Fayle και ο Cafley είναι οικονομολόγοι οι οποίοι έχουν ασχοληθεί τόσο με τους ίδιους τους κύκλους της ναυτιλίας και τα χαρακτηριστικά τους όσο και με τις αιτίες δημιουργίας τους. Η συνέχεια του θεωρητικού μέρους της εργασίας πραγματεύεται τις έννοιες της ναύλωσης και της διαδικασίας διαπραγμάτευσης της, των ναυλοσυμφώνων και του ναυλοδείκτης ξηρού φορτίου BDI. Πηγές για το συγκεκριμένο μέρος της εργασίας ήταν βιβλιογραφία από τους Lars Gorton, Rolf Ihre, Arne Sandervan, K.Γκιζιακη, Γ. Βλαχο και Α.Γουλιελμο. Για το ερευνητικό μέρος της εργασίας χρήσιμες πληροφορίες έδωσαν ορισμένοι ενεργοί ναυλομεσίτες. Άξιο αναφοράς είναι το γεγονός της αμφισβήτησης της επιρροής του ναυτιλιακού κύκλου στα ναυλοσύμφωνα και στους όρους τους από κάποιους ναυλομεσίτες. Όπως ισχυριστήκαν το τελικό αποτέλεσμα μιας ναύλωσης είναι περισσότερο προϊόν διαπραγμάτευσης και συγκυριών μιας δεδομένης χρονικής στιγμής τις οποίες εκμεταλλεύεται η μια ή η άλλη πλευρά παρά επιρροή κάποιου σταδίου του κύκλου της ναυτιλίας όπως η ύφεση ή η κορύφωση. Η παραπάνω αμφισβήτηση δεν υφίσταται παρ' όλα αυτά για το ύψος του ναύλου με το οποίο γίνεται η ναύλωση.

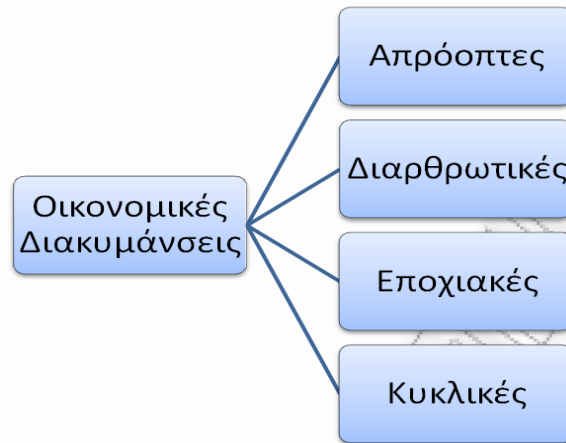
Οικονομικοί κύκλοι της ναυτιλίας

Ένα σημαντικό κομμάτι της ναυτιλίας είναι οι οικονομικοί κύκλοι μέσα στους οποίους αναπτύσσει την δράση της. Οι οικονομικοί κύκλοι είναι ένα φαινόμενο το οποίο χρίζει μεγάλης εξέτασης εξαιτίας της σπουδαιότητας του. Εύκολα μπορεί να αντιληφθεί κάποιος το γιατί αν παρατηρήσει τα ποσά τα οποία διακυβεύονται στην συγκεκριμένη βιομηχανία τόσο από την μεριά των ναυλωτών όσο και από την μεριά των εκναυλωτών. Αποφάσεις στρατηγικής σημασίας λαμβάνονται με βάση τις προβλέψεις για τους συγκεκριμένους κύκλους από όλα τα συμβαλλόμενα μέρη στην αγορά των μεταφορών. Πχ ένας πλοιοκτήτης με βάση τις προβλέψεις που έχουν γίνει για την πορεία του οικονομικού κύκλου μπορεί να προχωρήσει στην αγορά ενός νέου πλοίου. Ένας ναυλωτής μπορεί να επισπεύσει ή να καθυστερήσει την μεταφορά ενός αγαθού αν η φύση του το επιτρέπει. Και τα δύο παραδείγματα είναι μεγάλης επενδυτικής σημασίας και παρόμοιες αποφάσεις μπορεί να έχουν μεγάλο κόστος και ρίσκο. Το ρίσκο αυτό αποτελεί και τον ναυτιλιακό κίνδυνο ο οποίος σχετίζεται με την ευθύνη λήψης αποφάσεων σε θέματα που αφορούν μεγάλες κεφαλαιακές επενδύσεις όπως η κατασκευή ενός πλοίου ή η διάλυση του. Όπως γίνεται αντιληπτό ο ρόλος των οικονομικών κύκλων της ναυτιλίας είναι μείζονος σημασίας τόσο για τους ναυλωτές όσο και για τους πλοιοκτήτες αφού βάση της πορείας του και των προβλέψεων που γίνονται και την πιθανή εξέλιξη του λαμβάνονται αποφάσεις στρατηγικής σημασίας. Οι κύκλοι αυτοί αποτελούν εν μέρει παράγωγο των κύκλων της οικονομίας του διεθνούς εμπορίου όπως και η ίδια η ζήτηση για μεταφορά είναι παραγωγός ζήτηση. Αν και πολλές φορές οι κύκλοι επηρεάζονται από τις επιλογές των ίδιων των πλοιοκτητών. Πχ αν αυξηθεί υπερβολικά η πρόσφορα σε σχέση με την ζήτηση η τιμή του ναύλου θα μειωθεί και ο ναυτιλιακός κύκλος θα επηρεαστεί. Άξιο αναφοράς είναι ότι οι ναυτιλιακοί κύκλοι στην ουσία ρυθμίζουν την αγορά μέσω της εισαγωγής νέων πλοίων και την απομάκρυνση των παλαιότερων ανάλογα με τα χαρακτηριστικά που η ίδια έχει πάρει σε συγκεκριμένη χρονική περίοδο.

1.1 Οικονομικές διακυμάνσεις και οικονομικοί κύκλοι

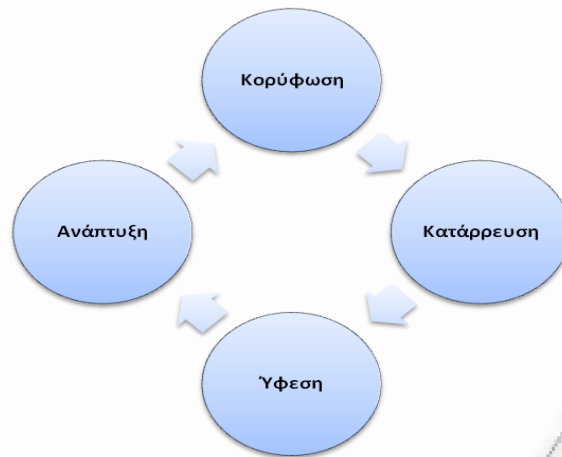
Με την χρήση του όρου οικονομικές διακυμάνσεις νοούνται κατά κύριο λόγο οι περιοδικές ή αλλιώς ρυθμικές και ασύμμετρες μεταβολές οι οποίες συμβαίνουν σε μια οικονομική δραστηριότητα (πχ τιμές , άλλες οικονομικές μεταβλητές). Ωστόσο η περιοδικότητα είναι ένα χαρακτηριστικό το οποίο δεν είναι απαραίτητα δεδομένο. Μια οικονομική δραστηριότητα αποτελείται από το σύνολο της παράγωγης των αγαθών και υπηρεσιών ή διαφορετικά το πραγματικό εισόδημα μιας οικονομίας το οποίο υποδεικνύει και την συνολική απασχόληση. Οι οικονομικές διακυμάνσεις μπορούν να έχουν πολλά γενεσιουργά αίτια όμως ανεξάρτητα από τα αίτια δημιουργίας τους μπορούν να κατηγοριοποιηθούν σε πέντε βασικές ομάδες. Οι ομάδες αυτές είναι :

- Απρόοπτες ή τυχαίες διακυμάνσεις οι οποίες μπορούν να προκληθούν από φυσικές καταστροφές (φυσικά αίτια), νέες μορφές ενεργείας, νέες πρώτες ύλες , καινοτομία στην τεχνολογία (τεχνικά αίτια) ή από κάποιον πόλεμο και πολιτική αναταραχή (πολιτικά αίτια).
- Τις διακυμάνσεις στην δομή μιας οικονομίας (διαρθρωτικές διακυμάνσεις) οι οποίες σχετίζονται με γεγονότα όπως η αναδιάρθρωση , η πτώχευση , η μεγέθυνση ή η εκβιομηχάνιση μιας οικονομίας.
- Εποχιακές διακυμάνσεις κατά τις οποίες οι μεταβολές στα ποιοτικά και ποσοτικά χαρακτηριστικά μια οικονομίας λαμβάνουν χώρο ανά τακτές εναλλασσόμενες χρονικές περιόδους (πχ αύξηση ή μείωση της ζήτησης ενός αγαθού εξαιτίας της μετάβασης σε θερινούς μήνες του χρόνου).
- Κυκλικές διακυμάνσεις κατά τις οποίες οι μεταβολές διαδέχονται η μια την άλλη με τρόπο τέτοιο ο οποίος δίνει μια κυκλική έννοια στην διαδικασία. Με βάση αυτές τις διακυμάνσεις χαρακτηρίζουμε την παγκόσμια παράγωγη σαν κύκλο εμπορίου ή κύκλο εμπορικών εργασιών.(Γουλιέλμος Α.Μ. 1998)



Διάγραμμα 1: Τα είδη των οικονομικών διακυμάνσεων
Πηγή : Σπίνος Αλέξανδρος

Σχετικά με τις κυκλικές διακυμάνσεις υπάρχει η άποψη κατά την οποία ένας κύκλος χωρίζεται σε δυο στάδια αυτό της ανοδικής πορείας και αυτό της καθοδικής. Μια άλλη άποψη αναλύει σε μεγαλύτερο βαθμό έναν κύκλο τον οποίο και χωρίζει σε τέσσερα στάδια αυτά της κορύφωσης, της κατάρρευσης, της ύφεσης και της ανάπτυξης της οικονομίας τα οποία εναλλάσσονται διαδοχικά το ένα το άλλο. (Γουλιέλμος Α.Μ. 1998)



Διάγραμμα 2: Τα Τέσσερα στάδια του οικονομικού κύκλου

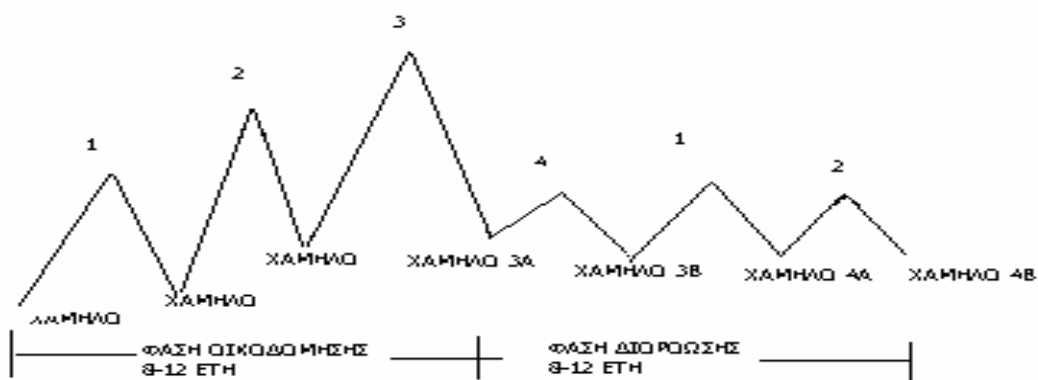
Πηγή: Σπίνος Αλέξανδρος

Το παραπάνω μοτίβο είναι η βάση για κάθε κλάδο της οικονομίας ο οποίος έχει και τον δικό του κύκλο. Οι συνέπειες που επιφέρει το κάθε στάδιο μπορεί να είναι διαφορετικές από κλάδο σε κλάδο όπως επίσης διαφορετική είναι και η συχνότητα εναλλαγής τους και η διάρκεια τους αλλά θεωρείται δεδομένη η παρουσία του ενός σταδίου μετά από ένα άλλο. Η ζήτηση για μεταφορά αγαθών είναι παράγωγος αφού προϋποθέτει την ζήτηση για τα ίδια τα αγαθά. Η παραπάνω διαπίστωση μας οδηγεί στο συμπέρασμα της επιρροής που εφαρμόζει ένας οικονομικός κύκλος στον αντίστοιχο ναυτιλιακό. Η πορεία ενός ναυτιλιακού κύκλου από μια φάση του σε μια άλλη μπορεί να καθυστερήσει ή να επιταχυνθεί από αιτίες εξωγενείς προς την ναυτιλιακή βιομηχανία. Τέτοιες αιτίες μπορεί να είναι πολιτικές (πόλεμος μικρής ή μεγάλης κλίμακας), φυσικές (καταστροφές από έναν σεισμό ή από κάποια θεομηνία), τεχνολογικές (τεχνολογική απαξίωση του ατμού). Η κυκλική διακύμανση στην τιμή των ναύλων ακολουθεί με τρόπο αντίστοιχο την κυκλική διακύμανση της ίδιας της οικονομίας. Η παραπάνω αρχή είναι αποδεκτή από την πλειοψηφία των ναυτιλιακών οικονομολόγων. Ωστόσο ο ναυτιλιακός κύκλος έκτος από την επιρροή την οποία δέχεται από τον εμπορικό κύκλο ο οποίος λειτουργεί καταλυτικά για την πορεία του πρώτου έχει και εσωτερικούς παράγοντες που ρυθμίζουν την εξέλιξη του. Ένας ναυτιλιακός κύκλος στην ουσία αποτυπώνει την σχέση μεταξύ ζήτησης και προσφοράς, και την πίεση που ασκεί η ίδια η οικονομία για να επέλθει ισορροπία στην σχέση αυτή. Από την μια πλευρά η πρόσφορα χωρητικότητας λειτουργεί κάτω από την επιρροή παραγόντων όπως τις επενδύσεις των εφοπλιστών, τα επίπεδα των ναύλων, τις προβλέψεις, την

οικονομική ρευστότητα που υπάρχει στην ναυτιλιακή αγορά, τους ρυθμούς παροπλισμών και διαλύσεων των πλοίων και την πολιτική που εφαρμόζουν φορείς κυβερνητικοί και τραπεζικοί. Από την άλλη πλευρά η ζήτηση χωρητικότητας λειτουργεί κάτω από τις πιέσεις που ασκούν η αυξομείωση του θαλασσιού εμπορίου, της βιομηχανικής παράγωγης, της τιμής του πετρελαίου, το ύψος των τραπεζικών επιτοκίων και του πληθωρισμού όπως επίσης και τους ρυθμούς ανάπτυξης της παγκόσμιας οικονομίας. (Γκιζιάκης Κ 2002, Βλάχος Γ.Π., Νικολαΐδης 1999)

1.2 Θεωρητική προσέγγιση οικονομικών και ναυτιλιακών κύκλων

Τις κυκλικές διακυμάνσεις έχουν κατά καιρούς προσεγγίσει αρκετοί οικονομολόγοι (Kitchin, Juglar, Labrousse, Kuznets, Kongratieff) . Έτσι έχουμε αρκετές προσπάθειες για την ανάλυση και την ταξινόμηση των οικονομικών κύκλων. Η ταξινόμηση αυτή γίνεται συνήθως με βάση την χρονική τους διάρκεια. Άλλοι οικονομολόγοι εστίασαν το ενδιαφέρον τους στις αιτίες δημιουργίας των οικονομικών κύκλων και στα χαρακτηριστικά τα οποία αυτοί έχουν (Fayle, Cafley). Οι πιο βασικές επιστημονικές προσεγγίσεις των ναυτιλιακών κύκλων με βάση την διάρκεια τους είναι αυτές των : N.Kongratieff του οποίου οι κύκλοι είναι μακράς διάρκειας περίπου 50 ετών και έχουν σαν κινητήριο μοχλό την τεχνολογική εξέλιξη βάση του J.A.Schumpeter. Ο τελευταίος συνδύασε την πορεία των κύκλων του N.Kongratieff με περιστάσεις όπως την γενικευμένη χρήση της ατμομηχανής , στην ανάπτυξη του σιδηροδρόμου και στην εμφάνιση του αυτοκινήτου και του ηλεκτρισμού. Την άποψη αυτή ασπάζεται και ο M.Stopford ο οποίος ωστόσο επισημαίνει ότι η παρουσία τέτοιων κύκλων μεγάλης διάρκειας είναι αδύνατον να γίνει ορατή στην καθημερινή ζωή και τα δεδομένα για την ανάλυση τόσο μεγάλων κύκλων είναι αμφισβητήσιμα. Στην συνέχεια υπάρχουν οι κύκλοι του M. Hampton οι οποίοι χωρίζονται σε μικρή διάρκεια (3-5 έτη) και μεσαία (15-20). Ο Hampton συνδύασε την ψυχολογία της αγοράς με τους κύκλους διαφόρων διαρκειών και έκανε ακριβείς μακροπρόθεσμες προβλέψεις των ναύλων. Ένας κύκλος με διάρκεια 20 ετών στην ευρύτερη οικονομία υπάρχει με την ονομασία «κύκλος του Kuznets». Ο Hampton καθόρισε και για την ναυτιλία παρόμοιους κύκλους διάρκειας 20 ετών τους οποίους ονόμασε μακρούς ναυτιλιακούς κύκλους (Long Shipping Cycles, LSC). (Γκιζιάκης, Παπαδόπουλος, Πλωμαρίτου, 2002).



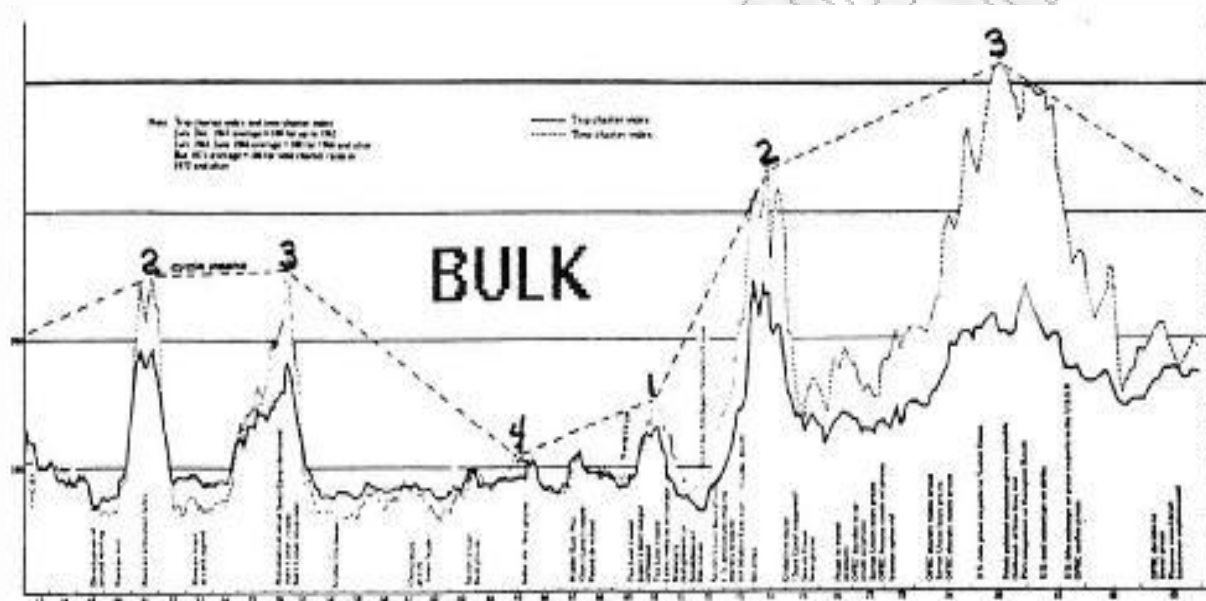
Κύκλος μακράς διάρκειας του M. Hampton (Long Shipping Cycles, LSC)

Διάγραμμα 3

Πηγή: M. Hampton, 1990

Ένας κύκλος τέτοιου είδους χωρίζεται σε δυο στάδια. Το στάδιο της οικοδόμησης (Build-up phase) με διάρκεια 8-12 έτη και το στάδιο της διόρθωσης (Correction phase) με διάρκεια 8-12 έτη. Το στάδιο της οικοδόμησης χωρίζεται σε τρεις μικρότερους διαδοχικούς κύκλους κατά τους οποίους η κορυφή του επόμενου είναι πάντα υψηλότερη από τον προηγούμενο. Το στάδιο της διόρθωσης μπορεί να αποτελείται από τρεις μικρότερους κύκλους 3-4 ετών μπορεί όμως να αποτελείται και από μόνο έναν. Οι κύκλοι κατά το στάδιο της διόρθωσης είναι δυσδιάκριτοι με αποτέλεσμα την αδυναμία προσδιορισμού τους με ακρίβεια. Κατά την μελέτη των κύκλων ο Hampton κατέληξε σε κάποια κοινά χαρακτηριστικά που είχαν οι κορυφές του κάθε σταδίου. Έτσι κατά την διάρκεια της οικοδόμησης ο Hampton παρατήρησε αύξηση των ναύλων, παραγγελίες ειδικευμένων τύπων πλοίων, νεοεισερχομένους παίκτες στην ναυτιλία και θετικά σχόλια από τον τύπο, ρευστότητα των εφοπλιστών οι οποίοι κινούνται προς επενδύσεις, οι τράπεζες παρέχουν δάνεια με σχετική ευκολία και τέλος η ναυπηγική δραστηριότητα αυξάνεται. Στην συνέχεια όμως αιτίες οι οποίες οδήγησαν στην αύξηση του επίπεδου των ναύλων παύουν να ισχύουν (κλείσιμο καναλιού Σουέζ, πτώση της τιμής του πετρελαίου) και κατά την χρονική στιγμή που το στάδιο της οικοδόμησης φτάνει στα ανωτέρα

δυνατά επίπεδα δημιουργείται πλεονασματική πρόσφορα. Έτσι ο κύκλος περνά στο στάδιο της διόρθωσης κατά το οποίο οι τιμές των πλοίων και τα επίπεδα των ναύλων μειώνονται, οι ρυθμοί διαλύσεων αυξάνονται, επικρατεί απαισιοδοξία στον τύπο, οι εφοπλιστές είναι απρόθυμοι να επενδύσουν, οι τράπεζες δεν παρέχουν δάνεια με την ίδια ευκολία και τέλος τα ναυπηγεία μειώνουν την παράγωγή τους σε μεγάλο βαθμό. (Hampton M.J.(1990), « Long and short shipping cycles, the rhythms and psychology of shipping markets »,Second edition, Cambridge Academy of Transport)



Κύκλος μακράς διάρκειας των πλοίων χύδην ξηρού φορτίου

Διάγραμμα 4

Πηγή: M. Hampton, 1990

Ο M. Stopford προσπαθώντας να δώσει την δική του ερμηνεία για το φαινόμενο των κύκλων της ναυτιλίας κατέληξε στα έξης συμπεράσματα: (1) ο ναυτιλιακός κύκλος είναι ένας μηχανισμός ο οποίος προσπαθεί να φέρει σε ισορροπία την πρόσφορα και την ζήτηση χωρητικότητας, (2) ένας πλήρης κύκλος αποτελείται από τέσσερα στάδια την ύφεση, την ανάκαμψη, την κορύφωση, και την πτώση. Σε αυτό το σημείο θα πρέπει να επισημανθεί ότι ο Shumpeter J.A. κατέληξε στην ίδια παρατήρηση επεξεργαζόμενος στοιχεία από μελέτες που έγιναν πάνω στους κύκλους από τους Kitchin, Juglar, Labrousse, Kuznets και Kondratieff. (3) Ο

Stopford παρατήρησε επίσης ότι δεν υπάρχει μια σταθερή συχνότητα εμφάνισης και ολοκλήρωσης ενός σταδίου και τέλος (4) ισχυρίζεται ότι είναι αδύνατη η πρόβλεψη της εικόνας που θα έχει ένας μελλοντικός κύκλος αφού το στάδιο της ανάκαμψης μπορεί να μην προχωρήσει, μια πιθανή πτώση μπορεί να αποφευχθεί, μια ύφεση ή μια κορυφή μπορεί να κρατήσει μήνες όσο και χρονιά. Άλλες φορές η αγορά μπορεί να μείνει στάσιμη μεταξύ του σταδίου της ύφεσης και της ανάκαμψης. (Stopford M., (1997), «Maritime Economics», Routledge)

1.3 Χαρακτηριστικά γνωρίσματα ναυτιλιακών κύκλων

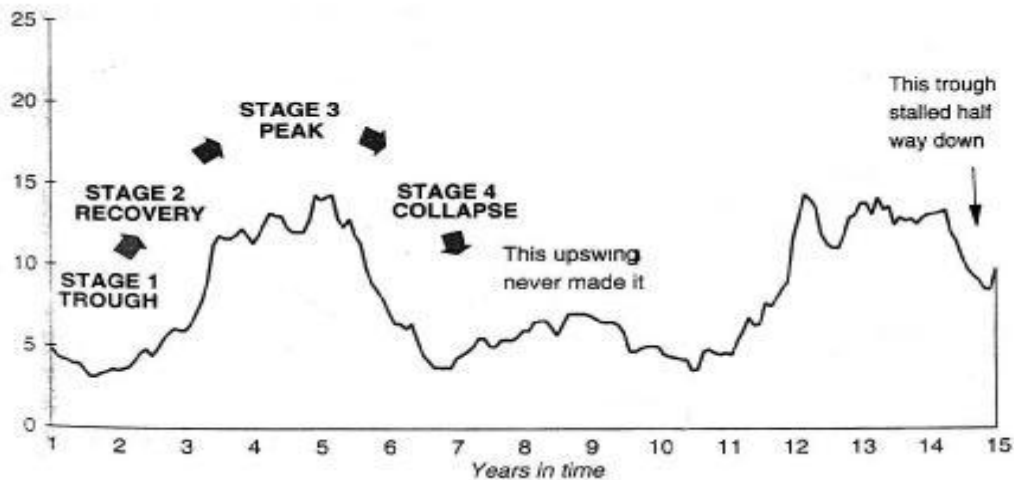
Οι ναυτιλιακοί κύκλοι αποτελούν απορροή των κύκλων της διεθνούς οικονομίας. Η παραπάνω διαπίστωση βασίζεται στο γεγονός της φύσης της ζήτησης για μεταφορική ικανότητα. Η ζήτηση αυτή είναι παράγωγος. Χωρίς την ύπαρξη ζήτησης για τα ίδια τα φόρτια δεν θα υπήρχε και η ζήτηση για την μεταφορά τους. Κατά συνέπεια η οικονομία της ναυτιλίας και οι διακυμάνσεις τις οι οποίες αποτυπώνονται στους κύκλους τις βρίσκονται σε πλήρη εξάρτηση με τις διακυμάνσεις και την γενικότερη πορεία της διεθνούς οικονομίας. οι οικονομικοί κύκλοι γενικότερα όπως και οι ναυτιλιακοί δεν χαρακτηρίζονται από την κανονικότητα και την συχνότητα στις εμφανίσεις τους. Η εμφάνιση ενός σταδίου τους και η ολοκλήρωση του δεν γίνεται σε συγκεκριμένο χρονικό διάστημα. Είναι στατιστικά αβέβαιοι ως προς την συχνότητα και την περιοδικότητα τους. Παρ όλα αυτά η διαδοχική επανάληψη τους θεωρείται δεδομένη ανεξάρτητα από την γενεσιουργό αιτία του κάθε κύκλου. Η δομή που κατέχουν είναι πάντα σταθερή αφού τα τέσσερα ίδια στάδια εναλλάσσονται το ένα το άλλο. Τα επιμέρους χαρακτηριστικά τους ωστόσο δεν είναι σχεδόν ποτέ ίδια ούτε ποσοτικά ούτε ποιοτικά. Εξαιτίας της φύσης τους και του τρόπου με τον οποίο δημιουργούνται και εξελίσσονται αδύνατη είναι η πρόβλεψη τόσο των ιδίων των κύκλων όσο και της διάρκειας των επιμέρους σταδίων τους. Παρατηρώντας την ιστορική εξέλιξη των κύκλων διαπιστώνεται ότι η εμφάνιση κάθε κύκλου συνδυάζεται με κάποιο σημαντικό γεγονός. Τέτοιου είδους γεγονότα μπορεί να είναι καθαρά οικονομικής φύσης μπορεί όμως και να είναι πολιτικής ή και τεχνολογικής. Παραδείγματα τέτοιων γεγονότων τα οποία έκαναν την εμφάνιση τους και παράλληλα με αυτά εμφανίστηκε

έναν κύκλο είναι οι πετρελαϊκές κρίσεις, ο πόλεμος ή τεχνολογική απαξίωση του ατμού. Οι ναυτιλιακοί κύκλοι μπορούν να διαχωριστούν σε βραχείας και μακράς διάρκειας. Σχετικά με τους κύκλους βραχείας διάρκειας όλες οι αναλύσεις που έχουν γίνει τους περιγράφουν σαν έναν οργανισμό ο οποίος εξομαλύνει τις ανισοροπίες που υπάρχουν ανάμεσα στην πρόσφορα και στην ζήτηση μεταφορικής ικανότητας. Όταν η πρόσφορα μεταφορικής ικανότητας είναι μικρή η ανάγκη για την μεταφορά αγαθών αποδίδει στους πλοιοκτήτες υψηλούς ναύλους οι οποίοι σκεπτόμενοι κερδοσκοπικά προσχωρούν στην κατασκευή νέων πλοίων. (Γκιζιάκης, Παπαδόπουλος, Πλωμαρίτου 2002, Βλάχος Γ.Π., Νικολαΐδης 1999).

Με αυτόν τον τρόπο δημιουργείται πλεονασματική πρόσφορα ο ναύλος μειώνεται σταδιακά και η αδυναμία συντήρησης του στόλου τους αναγκάζει τους πλοιοκτήτες να παροπλίσουν κάποια από τα πλοία τους ή ακόμα και να διαλύσουν τα πλοία μεγαλύτερης ηλικίας. Με αυτήν την οπτική γωνία οι κύκλοι της ναυτιλίας δεν έχουν μια σταθερή περιοδικότητα και συχνότητα άπλα διαρκούν τόσο ώστε η αγορά να έρχεται σε κατάσταση ισοροπίας. Ένας άλλος παράγοντας ο οποίος κάνει την περιοδικότητα και την συχνότητα των κύκλων ακανόνιστη είναι ότι επηρεάζονται από την μεταβλητή της ψυχολογίας του πλήθους. Με τον όρο πλήθος χαρακτηρίζουμε τον αριθμό των ατόμων που δραστηριοποιούνται στην ίδια την αγορά και λαμβάνουν επιχειρηματικές αποφάσεις. Ο συνδυασμός αυτών των αποφάσεων και η εξάρτηση που μπορεί να έχουν μεταξύ τους επηρεάζει σε μεγάλο βαθμό την εξέλιξη ενός κύκλου ή την δημιουργία ενός νέου. (Γκιζιάκης, Παπαδόπουλος, Πλωμαρίτου 2002, Βλάχος Γ.Π., Νικολαΐδης 1999).

1.3.1 Σταδία ναυτιλιακού κύκλου

Πιο σημαντική από οικονομική άποψη είναι η μελέτη των κύκλων βραχείας διάρκειας. Οι συγκεκριμένοι κύκλοι χωρίζονται σε τέσσερα στάδια αυτά της ύφεσης (ή χαμηλό), της ανάκαμψης, της κορύφωσης (ή υψηλό) και της κατάρρευσης. Κάθε στάδιο έχει τα δικά του ξεχωριστά χαρακτηριστικά την δική του διάρκεια και το ένα εναλλάσσεται διαδοχικά το άλλο.



Τα στάδια στον κύκλο της αγοράς χυδην ξηρού φορτίου
Διάγραμμα 5
(ΠΗΓΗ: M. STOPFORD, 1997)

Πιο αναλυτικά:

Φάση 1: ύφεση (trough)

Τρία είναι τα κυρία χαρακτηριστικά στοιχεία αυτής της περιόδου. Το πρώτο είναι η ύπαρξη πλεονάζουσας χωρητικότητας πράγμα που φαίνεται από την συσσώρευση των πλοίων στα σημεία φόρτωσης, την χρήση οικονομικής ταχύτητας για την εξοικονόμηση καυσίμων. Το δεύτερο είναι η πτώση της τιμής των ναύλων στα επίπεδα τα οποία καλύπτουν το λειτουργικό κόστος των πλοίων. Το τρίτο στοιχείο είναι η σκληρή πιστωτική πολιτική που εφαρμόζουν οι τράπεζες στους πλοιοκτήτες οι οποίοι τελικά αντιμετωπίζουν προβλήματα ρευστότητας και αναγκάζονται να πουλήσουν τα πλοία τους σε πολύ χαμηλές τιμές αφού οι αγοραστές είναι λίγοι και η ζήτηση μειωμένη. Πολλά πλοία μεγάλης ηλικίας έχουν πλέον τόσο χαμηλή τιμή που φτάνει τα επίπεδα του scrap με αποτέλεσμα να οδηγούνται στον παροπλισμό, στην χρήση τους σαν αποθηκευτικό χώρο και εν τέλει στην διάλυση τους για την παράγωγή scrap. (Βλάχος Γ.Π, Νικολαΐδης 1999).

Φάση 2: ανάκαμψη (recovery)

Στο συγκεκριμένο στάδιο του κύκλου η σχέση μεταξύ προσφοράς και ζήτησης τείνει προς την ισορροπία. Μια σειρά από ενδείξεις δείχνουν την τάση αυτή. Οι ενδείξεις αυτές είναι η αύξηση των ναύλων σε μεγαλύτερα επίπεδα από αυτά του λειτουργικού κόστους του πλοίου όπως ήταν δηλαδή στην φάση της ύφεσης. Επίσης ο αριθμός των παροπλισμένων πλοίων σταδιακά μειώνεται. Υπάρχει μια ευμετάβλητη ατμόσφαιρα στην αγορά κατά την διάρκεια αυτής της περιόδου. Η αισιοδοξία και η αμφιβολία εναλλάσσονται αφού δεν είναι δεδομένη η ανάκαμψη της αγοράς. Πολλές φορές γίνονται λάθος εκτιμήσεις από κάποιες ενδείξεις ανάκαμψης της αγοράς οι οποίες όμως δεν είναι πραγματικές. Όσο όμως η ρευστότητα αυξάνεται η ψυχολογία της αγοράς αρχίζει και γίνεται σταθερή. (Βλάχος Γ.Π, Νικολαΐδης 1999).

Φάση 3: κορύφωση (peak)

Η πορεία του κύκλου έχει φτάσει στο ζενίθ της. Όλη η προσφερόμενη μεταφορική ικανότητα έχει απορροφηθεί από την αγορά και επέρχεται η ισορροπία μεταξύ της ζήτησης και της προσφοράς. Οι ναύλοι έχουν φτάσει στα ανωτέρα επίπεδα τιμών, αρκετές φορές μεγαλύτεροι από το λειτουργικό κόστος των πλοίων. Η διάρκεια της κορύφωσης μπορεί να είναι είτε μερικών μηνών είτε χρονών. Κατά την κορύφωση δεν υπάρχουν παρά μόνο ελάχιστα παροπλισμένα πλοία ενώ αυτά που λειτουργούν χρησιμοποιούν την μέγιστη ταχύτητα που μπορούν να αναπτύξουν ανεξάρτητα από το αυξημένο κόστος που θα προκύψει από την κατανάλωση πετρελαίου. Οι τιμές των πλοίων αυξάνουν με μεγάλη πρόοδο και σε ορισμένες περιπτώσεις ένα μεταχειρισμένο πλοίο μικρής σχετικά ηλικίας το οποίο όμως είναι και έτοιμο για παράδοση και λειτουργεί είναι πιο ακριβό από ένα πλοίο το οποίο θα παραγγελθεί σε κάποιο ναυπηγείο για να το κατασκευάσει. Η κατασκευή ενός νέου πλοίου θα χρειαστεί ένα αρκετά μεγάλο χρονικό διάστημα ανάλογα με την λίστα παραγγελιών του ναυπηγείου και έτσι ο πλοιοκτήτης θα στραφεί στην λύση του μεταχειρισμένου έτσι ώστε να ρίξει την νέα μεταφορική ικανότητα του στην αγορά. Παρ όλα αυτά δεν είναι λίγες οι παραγγελίες νέων πλοίων ο ρυθμός

των οποίων αυξάνεται με αργούς ρυθμούς στην αρχή και με πολλή γρηγορότερους στην συνέχεια. (Βλάχος Γ.Π, Νικολαΐδης 1999).

Φάση 4: κατάρρευση (collapse)

Μετά την έντονη δραστηριότητα η οποία επικρατεί στην φάση της κορύφωσης επέρχεται η κατάρρευση. Κατά την διάρκεια της κατάρρευσης η προσφερόμενη μεταφορική ικανότητα ξεπερνά την ζήτηση. Πλοιοκτήτες αναγκάζονται και ακινητοποιούν τα πλοία τους σε μεγάλα λιμάνια, οι ναύλοι αρχίζουν και μειώνονται, οι ταχύτητα των πλοίων ξαναγίνεται <<οικονομική>> έτσι ώστε να μειωθεί το κόστος . Μπορεί η φάση της κατάρρευσης να έχει σαν έμμεσες αίτιες την πορεία του οικονομικού κύκλου του διεθνούς εμπορίου γενικότερα και την υπερβολική αύξηση της προσφοράς αλλά μια άλλη αιτία η οποία επιδεινώνει σε μεγάλο βαθμό την κατάσταση της αγοράς είναι η ψυχολογία των μελών της η οποία ξαναγίνεται αβέβαιη ή απαισιόδοξη. (Βλάχος Γ.Π, Νικολαΐδης 1999).

Ένα ενδιαφέρον στοιχείο προς έρευνα εκτός από τα στάδια των ναυτιλιακών κύκλων και τα χαρακτηριστικά τους είναι η παρακολούθηση της συχνότητας, της περιοδικότητας και της μεταβλητότητας τους. Σχετικά με την συχνότητα μπορεί κάποιος να ισχυριστεί με ευκολία ότι δεν υπάρχει μια σταθερά. Οι κύκλοι εμφανίζονται και ολοκληρώνονται με ένα ακανόνιστο τρόπο ο οποίος είναι συνάρτηση μιας σειράς μεταβλητών πολύ ξεχωριστών και ανόμοιων από μια χρονική περίοδο σε μια άλλη. Τα μονά κοινά στοιχεία που έχουν οι κύκλοι της ναυτιλίας μεταξύ τους είναι τα χαρακτηριστικά τα οποία προσδίδουν στην αγορά κατά την αρχή την μέση και το τέλος τους. Η διάρκεια των κύκλων είναι επίσης ένα ζήτημα το οποίο δεν μπορεί να απαντηθεί με σχετική άνεση. Μια γενική παρατήρηση του μέσου ορού της διάρκειας των κύκλων θα έδειχνε ένα χρονικό εύρος 7 ετών αλλά η ιστορική αναδρομή δείχνει ότι υπάρχουν πολλές αποκλίσεις από τον συγκεκριμένο μέσο όρο. Κάποιοι κύκλοι είχαν διάρκεια 9 χρόνια κάποιοι άλλοι 5 και άλλοι 6. Οι αποκλίσεις αυτές είναι πολύ σημαντικές αν αναλογιστεί κανείς το ύψος της επένδυσης με την απόκτηση και λειτούργει ενός πλοίου. Κατά συνέπεια δεν μπορεί κάποιος να προβλέψει την διάρκεια των κύκλων με ακρίβεια και να εξάγει κρίσιμες αποφάσεις

βάση αυτών των προβλέψεων. Η μεταβλητότητα των ναυτιλιακών κύκλων στην ουσία είναι το ποσοστό της μεταβολής των ναύλων ανά έτος. Βάση έρευνας αποδεικνύεται ότι με το πέρασμα των χρόνων η εξέλιξη των ναύλων από χαμηλά σε υψηλό επίπεδα έχει γίνει ασταθείς και ευμετάβλητη κατά συνέπεια δύσκολα προβλέψιμη. Βάση στατιστικών στοιχείων που υπάρχουν από την μεταπολεμική περίοδο μέχρι σήμερα γίνεται σαφές ότι προσπάθειες για πρόβλεψη της πορείας των ναύλων είναι ανέφικτη αφού οι πιθανότητες να έχουμε μια αύξηση των τιμών των ναύλων κατά ένα ποσοστό της τάξης του 100% είναι όσες με την πιθανότητες να έχουμε μείωση των τιμών των ναύλων κατά ένα ποσοστό της τάξης του 50%.

Αν θέλαμε να συγκεντρώσουμε τα βασικά συμπεράσματα που μπορεί κάποιος να βγάλει από την μελέτη των οικονομικών κύκλων της ναυτιλίας θα λέγαμε ότι είναι τα παρακάτω:

- Η ουσιαστική και τυπική αιτία δημιουργίας των κύκλων είναι η αλληλεπίδραση μεταξύ της προσφερόμενης μεταφορικής ικανότητας και της ζήτησης που αυτή έχει στην ναυτιλιακή αγορά.
- Ένας ναυτιλιακός κύκλος χωρίζεται σε τέσσερα διαδοχικά στάδια, την ύφεση, την ανάκαμψη, την κορύφωση και την κατάρρευση. Κάθε ένα από αυτά τα στάδια προσδίδει και διαφορετικά χαρακτηριστικά στην αγορά.
- Η συχνότητα, η περιοδικότητα και η μεταβλητότητα των ναυτιλιακών κύκλων δεν είναι σταθερές πάνω στις όποιες μπορούμε να βασιστούμε και να ανατρέξουμε για μια επιχειρηματική απόφαση.
- Δεν υπάρχει κάποιος τρόπος πρόβλεψης της εξέλιξης ενός κύκλου. Τα στάδια του είναι τόσο ευμετάβλητα και αναστρέψιμα που κάθε απόπειρα πρόβλεψης θα ήταν κατά πασα πιθανότητα αποτυχημένη. Στην περίπτωση που ήταν επιτυχημένη θα ήταν έπαιζε μεγαλύτερο ρόλο ο παράγοντας τύχη παρά η εμπειρία και η γνώση στο συγκεκριμένο θέμα.

Οι ναυτιλιακοί κύκλοι είναι στην ουσία παράγωγα των κύκλων της οικονομίας του διεθνούς εμπορίου αφού τους ακολουθούν χρονικά. Η ίδια όμως η λειτουργία της ναυτιλιακής βιομηχανίας επιδρά με έναν τρόπο εξίσου σημαντικό στην δημιουργία και στη εξέλιξη ενός κύκλου. (Γκιζιάκης, Παπαδόπουλος, Πλωμαρίτου 2002, Βλάχος Γ.Π., Νικολαΐδης 1999).

1.4 Ιστορική αναδρομή ναυτιλιακών κύκλων

Από το 1869 μέχρι σήμερα η ναυτιλιακή αγορά παρουσίασε δεκατέσσερις κύκλους και έναν επιπλέον τον οποίο διανύουμε σήμερα. Παρακάτω θα γίνει μια αναφορά των κύκλων που εμφανιστήκαν από την μεταπολεμική περίοδο μέχρι σήμερα (1945-2010) παρουσιάζοντας τις αίτιες που τους δημιούργησαν και τα χαρακτηριστικά που προσέδωσαν στην αγορά. Η χρονική περίοδος 1945-2000 εμπεριέχει εννέα ναυτιλιακούς κύκλους με μέσο όρο διάρκειας τα 6.6 χρόνια. Ενώ υπάρχει μια ομοιότητα στην χρονική περίοδο που εμφανίζονταν ανεξάρτητα με το είδος της αγοράς (Χύδην υγρό, Χύδην ξηρό). Τα ποιοτικά χαρακτηριστικά τους είναι εντελώς διαφορετικά και αυτό οφείλεται στις διαφορετικές μεταβλητές που οδήγησαν στην δημιουργία των κύκλων από αγορά σε αγορά. Πριν γίνει η αναφορά για τους συγκεκριμένους κύκλους θα πρέπει να πούμε ότι κατά τη συγκεκριμένη περίοδο η τεχνολογία έκανε μεγάλα βήματα μπροστά και αυτό βοήθησε στην κατασκευή μεγαλύτερων πλοίων αλλά και στην εξειδίκευση τους. Επιπλέον η τεχνολογική πρόοδος βοήθησε στην ανακάλυψη των μη επανδρωμένων μηχανοστασίων, της ναυσιπλοΐας μέσω δορυφόρου, τις πιο αποδοτικές πετραιλομηχανες και νέους τρόπους διαχείρισης του φορτιού. Σημαντική παρατήρηση είναι επίσης η πολιτική και στρατιωτική αστάθεια που επικρατούσε κατά τις πρώτες τουλάχιστον δεκαετίες με περιστατικά όπως ο πόλεμος της Κορέας (1951), το κλείσιμο των στενών του Σουέζ από τα αραβικά κράτη (1967), η ψυχροπολεμική περίοδος (1945-1991), η πτώση της σοβιετικής ένωσης (1991) και ο πόλεμος του κόλπου (1990-1991). (Γκιζιάκης, Παπαδόπουλος, Πλωμαρίτου 2002).

- Κύκλος 1945-1951 : Κατά την πρώτη σχεδόν μεταπολεμική δεκαετία παρουσιάστηκε μια ζήτηση για μεταφορική ικανότητα η οποία ξεπερνούσε κατά πολύ την πρόσφορα εκείνης της περιόδου. Αποτέλεσμα αυτής της σχέσης προσφοράς και ζήτησης ήταν η εκτίναξη των ναύλων σε πολύ υψηλό επίπεδα μέχρι το 1946. Το στάδιο της κατάρρευσης άρχισε να εμφανίζεται όχι τόσο απότομα το 1947 και το 1949 παρουσιάστηκαν τα σημάδια της ύφεσης με τους ναύλους να φτάνουν τα κατώτερα επίπεδα τιμών και την ύπαρξη

πλεονάζουσας χωρητικότητας. Από το στάσιμο 1950 μέχρι το 1951 άρχισε ξανά μια ανοδική με αργούς ρυθμούς πορεία στην αγορά των ναύλων.

- Κύκλος 1951-1957 : Το 1951 ήταν το έτος που ξέσπασε ο πόλεμος της Κορέας. Ο πόλεμος αυτός προκάλεσε πανικό ο οποίος οδήγησε σε δημιουργία αποθεμάτων από τα κράτη που είχαν νωπές μήνες από τον δεύτερο παγκόσμιο πόλεμο. Το θαλάσσιο εμπόριο αυξήθηκε κατά 16% προκαλώντας την αλματώδη έκρηξη των ναύλων. Η κατάσταση αυτή κράτησε μονό ένα χρόνο αφού το 1952 οι ναύλοι έπεσαν κατά ένα ποσοστό της τάξης του 70%. Το 1953 το παροπλισμένο τονάζ αυξήθηκε σημαντικά ύστερα από περιορισμούς εισαγωγών που έλαβαν κάποια κράτη. Το 1954 όμως η κατάσταση στην ναυτιλία βελτιώθηκε σημαντικά με τους ναύλους να αυξάνονται ως και 30%. Η τάση αυτή συνεχιστικέ και τα επόμενα έτη με αποκορύφωση την περίοδο του κλείσιμου των στενών του Σουέζ το 1956 που οι ναύλοι είχαν πολύ μεγάλη αύξηση.
- Κύκλος 1957-1966 : Αν και όλα τα στοιχεία έδειχναν μια καλή περίοδο για την ναυτιλιακή αγορά όλες οι προβλέψεις διαψευστήκαν αφού ακολούθησε μια δεκαετής κρίση που τέλειωσε με το δεύτερο κλείσιμο των στενών τους Σουέζ το 1967. Η περίοδος αυτή παρουσίαζε πολύ χαμηλούς ναύλους και προσφερόμενη μεταφορική ικανότητα πολύ μεγαλύτερη της ζήτησης. Κατά το δεύτερο μισό της δεκαετίας η κατάσταση άλλαξε αλλά αυτό δεν επέφερε ικανοποιητικά κέρδη στους πλοιοκτήτες. Τις μεγαλύτερες ζημιές υπέστησαν οι πλοιοκτήτες με δραστηριότητα στην ελεύθερη αγορά.
- Κύκλος 1966-1957 : Όπως αναφέραμε και πιο πάνω το δεύτερο κλείσιμο των στενών του Σουέζ συνέπεια του πολέμου των έξι ημερών ανάμεσα στο Ισραήλ και την Αίγυπτο λειτούργησε θετικά για τις ναυλαγορές. Στην αγορά δεξαμενόπλοιων σημειωθήκαν τρεις διαδοχικές κορυφώσεις ναύλων αφού το πετρέλαιο ήταν το σημαντικότερο φορτίο που διέσχιζε τα στενά του Σουέζ και το κλείσιμο τους είχε μεγάλη επίδραση στην αγορά του. Η αγορά ξηρού φορτιού επωφελήθηκε και αυτή από την κατάσταση που διαδραματιζόταν αλλά με έμμεσο τρόπο και όχι σε τόσο μεγάλο ποσοστό σαν αυτό της αγοράς υγρού φορτιού. Η αύξηση της μεταφορά πετρελαίου προκάλεσε και την αύξηση της μεταφοράς σιδηρομεταλλεύματος. Η γενικότερη πορεία του συγκεκριμένου κύκλου

μέχρι και το 1957 ήταν πολύ θετική για τους πλοιοκτήτες αφού αποκόμισαν πολλά κέρδη τόσο στην μεταφορά υγρού φορτιού όσο και στην μεταφορά ξηρού. Η ευρύτερη οικονομική ανάπτυξη των κρατών και η τάση για δημιουργία αποθεμάτων βοήθησε στο να διατηρηθεί αυτή η ευημερία μέχρι το τέλος του κύκλου.

- Κύκλος 1975-1988 : Ο συγκεκριμένος κύκλος είχε μεγαλύτερο αντίκτυπο στην αγορά των δεξαμενόπλοιων. Ο πόλεμος του Yom Kippur οδήγησε την αγορά σε μια κρίση που κράτησε μέχρι το 1988. Άλλοι τρεις παράγοντες έπαιξαν έναν ρολό στην έκταση της συγκεκριμένης κρίσης. Οι παράγοντες αυτοί ήταν: 1) η υπερπροσφορά δεξαμενόπλοιων αποτέλεσμα των κερδοσκοπικών επενδύσεων του 1970, 2) η ναυπηγική τεχνολογία έδινε πλέον την δυνατότητα κατασκευής μεγαλύτερων πλοίων τα οποία κάλυπταν την ζήτηση για νέα πλοία, 3) οι αυξήσεις στην τιμή του πετρελαίου προκάλεσαν μείωση της ζήτησης για την εισαγωγή του.
- Κύκλος 1975-1980 : Στις αρχές του 1975 η αγορά spot μπήκε σε μια περίοδο ύφεσης η οποία και διατηρήθηκε μέχρι το 1978. Αν και υπήρχαν κάποιες εποχιακές ανοδικές διακυμάνσεις οι τιμές των ναύλων δεν ήταν ικανοποιητικές για τους πλοιοκτήτες οι οποίοι από το 1977 άρχισαν να έχουν προβλήματα ρευστότητας. Το 1978 άρχισε μια ανοδική πορεία για την αγορά η οποία αποτυπώνεται με μια αύξηση των ναύλων έως και 30%. Η ανοδική αυτή πορεία κράτησε και το 1979. Ένας σημαντικός λόγος για αυτήν την εξέλιξη ήταν η μεγάλη βελτίωση στα θεμελιώδη μεγέθη της αγοράς.
- Κύκλος 1980-1988 : Από το 1980 μέχρι και 1981 υπήρχε αυξητική τάση στις αγορές ξηρού φορτιού. η τάση αυτή άλλαξε από τον Μάρτιο του 1981, ενώ το 1982 υπήρξε μείωση των ναύλων στο μισό, αφού υπήρχε πτώση στις τιμές του πετρελαίου, στασιμότητα στο εμπόριο του άνθρακα και μείωση της συμφόρησης στα λιμάνια. Οι μεταβλητές αυτές μείωσαν τα επίπεδα των τιμών των ναύλων μέχρι και το 1984. Υπήρχαν προσδοκίες ότι το 1984 η εικόνα αυτή θα αντιστρεφόταν αλλά ο μεγάλος αριθμός νεότευκτων πλοίων και η σχετικά μικρή ζήτηση οδήγησαν σε μικρή αύξηση των

ναύλων ξηρού φορτιού. Συχνό φαινόμενο εκείνης της περιόδου ήταν οι κατασχέσεις πλοίων από τις τράπεζες οι οποίες εφάρμοζαν σκληρή πιστωτική πολιτική όπως επίσης και οι πώλησης πλοίων σε πολύ χαμηλές τιμές. Η αγορά έφτασε στα χαμηλότερα δυνατά επίπεδα το 1986.

- Κύκλος 1989-1996 : Το 1989 ήταν μια χρόνια η οποία ξεκίνησε καλά τόσο για την αγορά υγρού όσο και για την αγορά ξηρού φορτιού. Τα επόμενα χρόνια όμως οι αγορές ακλούθησαν εντελώς διαφορετικές πορείες εξαιτίας της στάσης των επενδυτών. Στην αγορά χυδην υγρών η ανοδική πορεία των ναύλων προκάλεσε μια σειρά παραγγελιών για κατασκευή νέων πλοίων. Η κίνηση αυτή βασίστηκε σε τρεις εξελίξεις τις οποίες οι πλοιοκτήτες θεωρούσαν δεδομένες. Η πρώτη εξέλιξη την οποία περίμεναν οι πλοιοκτήτες ήταν η διάλυση των πλοίων του στόλου με ηλικία 20 ετών και άνω. Η δεύτερη εξέλιξη σχετιζόταν με την αδυναμία των ναυπηγιών να καλύψουν το έλλειμμα μεταφορικής ικανότητας απόρροια της διάλυσης των παλαιών πλοίων. Τέλος τρίτη αναμενόμενη εξέλιξη ήταν η αύξηση ζήτησης δεξαμενόπλοιων εξαιτίας της αύξησης της ζήτησης του πετρελαίου. Δυστυχώς καμιά από αυτές τις τρεις εξελίξεις δεν πραγματοποιήθηκε και η εισαγωγή επιπλέον μεταφορικής ικανότητας προκάλεσε την ύφεση στην αγορά του χυδην υγρού. Στην αγορά του χυδην ξηρού η αγορά ακολούθησε διαφορετική πορεία. Είναι μια από τις λίγες φορές που ένας ναυτιλιακός κύκλος δεν φαίνεται ξεκάθαρα. Μια αύξηση των ναύλων προκάλεσε την αύξηση του τονάζ που εισήρθε στην αγορά. Το τονάζ αυτό απορροφήθηκε και τα κέρδη για τους πλοιοκτήτες αυξήθηκαν. Η αύξηση των κερδών όμως πυροδότησε μια νέα σειρά από παραγγελίες πλοίων οι οποίες όμως οδήγησαν τελικά την αγορά σε ύφεση.
- Κύκλος 1995-2000 : Από το 1995 η μετριοπαθής δραστηριότητα των πλοιοκτητών στην bulk ναυτιλία σταμάτησε. Αυτό μπορεί να ισχυριστεί κανείς αν παρατηρήσει ότι την αύξηση του συνολικού dwt από 4 εκατομμύρια σε περίπου 20. Η αισιόδοξη αυτή επενδυτική πολιτική κορυφώθηκε το 1999 όταν εξαιτίας των χαμηλών τιμών ναυπήγησης πλοίων οι πλοιοκτήτες άρχισαν μια νέα σειρά παραγγελιών. Με αυτήν την

κίνηση υπολόγιζαν ότι θα παραλάβουν τα πλοία σε μια υψηλή στροφή της αγοράς πάνω στον οικονομικό κύκλο. Το 2000 η ανάκαμψη των ναύλων ήταν πραγματικότητα αλλά εξαιτίας της αύξησης της μεταφορικής ικανότητας από αυτές τις παραγγελίες πλοίων δεν ήταν τόσο ικανοποιητική. Στην αντίπερα όχθη η αγορά δεξαμενόπλοιων γνώρισε μέρες με πολλή μεγάλους ναύλους και υψηλό κέρδη για τους πλοιοκτήτες. (Γκιζιάκης, Παπαδόπουλος, Πλωμαρίτου 2002).

1.4.1 Το φαινόμενο της κίνας 2000-2010

Η ναυτιλία όπως έχει ήδη επισημανθεί είναι παράγωγο προϊόν και εξαρτάται από την διεθνή ζήτηση για αγαθά. Το εμπόριο κατά συνέπεια και οι διακυμάνσεις του την επηρεάζουν σε άμεσο βαθμό. Μέχρι σήμερα έχει βιώσει πάρα πολλές μεταστροφές στην πορεία της εξαιτίας αυτής της σχέσης. Μια από τις πιο σημαντικές επιρροές που έχει δεχτεί η βιομηχανία της ναυτιλίας μέχρι σήμερα είναι αυτή που προκλήθηκε από την ανάπτυξη της λαϊκής δημοκρατίας της κίνας. Η επιρροή αυτή είναι γνωστή με τον ορό το φαινόμενο της κίνας (the china effect). Με τον ορό αυτό αναφερόμαστε στην επιρροή που άσκησε η κινά σε παγκόσμιο επίπεδο με την ανάπτυξη της. Από το 2000 μέχρι σήμερα η κινά έχει αύξηση σε τέτοιο βαθμό τον ρυθμό ανάπτυξης της που χαρακτηρίζεται ως η ταχύτερα αναπτυσσόμενη οικονομία στον κόσμο. Είναι ο μεγαλύτερος εισαγωγέας πρώτων υλών (άνθρακας, σιδηρομέταλλευμα) με σκοπό την ικανοποίηση της ακόρεστης βιομηχανικής παράγωγής της. Ένα τέτοιο γεγονός δεν θα μπορούσε να αφήσει ανεπηρέαστη την ναυτιλιακή βιομηχανία η οποία καλύπτει την μεταφορική της ικανότητα με ένα ποσοστό της τάξης του 40% αποκλειστικά και μονό με την κάλυψη των αναγκών της κίνας. Ένα τέτοιο γεγονός όμως καθιστά την ναυτιλία εξαρτημένη από την εκάστοτε πολιτική της κίνας σχετικά με την ανάπτυξη. Ο δείκτης χυδην ξηρού φορτίου αυτήν την περίοδο κινείται με πορεία χαραγμένη κατά κύριο λόγο από την ζήτηση της κίνας για πρώτες ύλες. Κάθε φορά που η ζήτηση της αυξάνεται ο δείκτης εκτοξεύεται ενώ όταν κορεστεί η ζήτηση αυτή ο δείκτης πέφτει απότομα δημιουργώντας αίσθημα ανασφάλειας. Ωστόσο μέχρι την σημερινή χρονική περίοδο η ναυτιλία δεν έχει πληγεί από ένα τέτοιο σενάριο αφού η ζήτηση

ανεξάρτητα από τις αυξομειώσεις που παρουσιάζει παραμένει ικανοποιητική . Η κινά συνεχίζει να αναπτύσσεται ανεξάρτητα από την κρίση που βιώνει ο υπόλοιπος κόσμος. Αυτό συμβαίνει γιατί η κινά αποτελεί από μόνη της μια τεραστία αγορά με αποτέλεσμα η οικονομία της να στηρίζεται σε μεγάλο βαθμό από την εσωτερική ζήτηση. Η μείωση των διεθνών εξαγωγών της δείχνει να μην επηρεάζει την συνολική της πορεία αφού κατά το 2^ο εξάμηνο του 2009 η κινά αύξησε το ΑΕΠ της κατά 8% από την αντίστοιχη περίοδο ένα χρόνο πριν. Έτσι παρατηρούμε ότι η κινά διαχειρίζεται με ικανοποιητικό τρόπο την άνθηση στην οποία έχει περιέλθει η οικονομία της. Ο μονός φόβος που υπάρχει από τις διεθνείς αγορές είναι η μείωση του ρυθμού ανάπτυξης της. Ένα γεγονός τέτοιου είδους θα ήταν μοιραίο για την ναυτιλία η οποία θα έμπαινε σε μια μακρά περίοδο ύφεσης. Για να γίνει αντιληπτή η επιρροή της κίνας στην ναυτιλία αξίζει να σημειωθούν επί μέρους στοιχεία της περιόδου που αναφέρεται το συγκεκριμένο κεφάλαιο. Κατά το έτος 2000 με μια οικονομική ανάπτυξη της τάξης του 4,7% οδήγησε στην ανάπτυξη του θαλασσιού φορτίου κατά 6%. (Ηλιοπούλου Καλλιόπη 2004, Κοριτσίδου Βασιλική 2009)

Το 2001 οι μεταφορικές αποστάσεις για τον άνθρακα μειώθηκαν με αποτέλεσμα την μείωση της ζήτησης για μεταφορά κατά 1%. Αυτό το γεγονός σε συνδυασμό με την αύξηση του παγκοσμίου στόλου κατά 4% επέφερε την μείωση του ρυθμού χρησιμότητας των πλοίων σε ένα επίπεδο του 85%. Το 2002 σημειώνεται υψηλότερη ζήτηση για σιδηρομετάλλευμα και άνθρακα. Έτσι η συνολική ζήτηση χωρητικότητας αυξήθηκε κατά 2,6%. Το 2003 η αυξημένη ζήτηση και οι συμφορήσεις στα λιμάνια της κίνας οδήγησαν σε περεταίρω αύξηση της ζήτησης κατά 11% και τον ρυθμό χρησιμότητας να φτάνει το 93%. Το 2009 οι διακυμάνσεις που προκλήθηκαν ήταν αποτέλεσμα της ζήτησης της για άνθρακα και σιδηρομετάλλευμα. Η εκτόξευση των ναύλων ήταν αναμενόμενη. Το 2004-2005 η ανάπτυξη της βιομηχανίας της κίνας ανεβαίνει κατά το ποσοστό ρεκόρ 16% μέχρι τον Μάρτιο του 2005. Επίσης κατά το 2009 κινέζοι πλοιοκτήτες προέβηκαν σε αγορές υπερήλικων πλοίων με σκοπό την κάλυψη της ζήτησης. Η αύξηση του αριθμού πλοίων του παγκοσμίου στόλου δημιουργεί συμφορήσεις στα λιμάνια για πλοία capesize με αποτέλεσμα οι ναυλωτές να μοιράζουν τα φόρτια τους και να στρέφονται σε panamax. Με αυτό τον τρόπο οι ναύλοι αυξήθηκαν εκ νέου. Το 2010 ήταν μια χρονιά κατά την οποία η κινά επένδυσε περίπου 400 δισεκατομμύρια δολάρια σε έργα υποδομής όπως δρόμους,

αεροδρόμια και συστήματα ύδρευσης ενώ στα ναυπηγεία η λίστα για κατασκευή νέων πλοίων ήταν γεμάτη. (Ηλιοπούλου Καλλιόπη 2004, Κοριτσιδου Βασιλική 2009)

1.4.2 Η τραπεζική κρίση και η ναυτιλία (2008 – 2009)

Η διετία 2008 – 2009 είναι μια από τις πλέον ιδιαίτερες περιπτώσεις μετάβασης από την μια φάση του ναυτιλιακού κύκλου σε μια άλλη. Επί πέντε συναπτά έτη μέχρι το τρίτο τρίμηνο του 2008 η βιομηχανία της ναυτιλίας γνώρισε στιγμές ιδιαίτερα ευνοϊκές. Οι ναύλοι βρίσκονταν σε πολύ ψηλά επίπεδα, τα κέρδη ήταν μεγάλα και τα ναυπηγεία έπρεπε να διεκπεραιώσουν την κατασκευή ενός μεγάλου αριθμού πλοίων υπό παραγγελία. Η οικονομική άνθηση του κλάδου οφειλόταν κυρίως στην παγκόσμια οικονομική ανάπτυξη, στις αναδυόμενες αγορές της Ασίας (όπως αυτή της Κινάς) οι οποίες παρουσίαζαν μια ακόρεστη ζήτηση για πρώτες ύλες και τέλος στην έλλειψη χωρητικότητας για να καλύψει την συγκεκριμένη ζήτηση. Όμως όπως αναφέρθηκε και παραπάνω η ζήτηση για μεταφορά είναι παράγωγος και μια πιθανή κρίση σε άλλους κλάδους την παγκόσμιας οικονομίας θα επηρεάσει και τον κλάδο της ναυτιλίας. Μια τέτοια κρίση βίωσε η αγορά κατά το τρίτο τρίμηνο του 2008 και το αντίκτυπο της στην ναυτιλία ήταν πρωτόγνωρο. Η κρίση στην αρχή εμφανίστηκε στο παγκόσμιο χρηματοπιστωτικό σύστημα και έπληξε τις τράπεζες με τόσο ισχυρό τρόπο που προκάλεσε σχεδόν την παράλυση του εμπορίου, την έλλειψη ρευστότητας τόσο από τις επιχειρήσεις όσο και από τις τράπεζες, την ελαχιστοποίηση των επενδύσεων αλλά και την αδυναμία για επιπλέον χρηματοδότηση οποιασδήποτε ναυτιλιακής δραστηριότητας. Όλα αυτά τα χαρακτηριστικά και οι συνδυασμένη παρουσία τους οδήγησαν στην πλήρη κατάρρευση της βιομηχανικής ζήτησης κυρίως και της καταναλωτικής σε δεύτερο ρολό με αποτέλεσμα μια παγκόσμια ύφεση της οποίας τα σημάδια αποτυπώθηκαν στην αγορά μέχρι και σήμερα. Η έλλειψη ρευστότητας οδήγησε σε δραματική μείωση της κατανάλωσης πράγμα το οποίο επηρέασε την παράγωγή. Η μείωση της παράγωγης οδήγησε στην μείωση της ζήτησης για παραγωγικούς συντελεστές (άνθρακας , σιδηρομετάλλευμα , ξυλεία) που αυτόματα σημαίνει μείωση της ζήτησης για μεταφορά φορτίων και κατά συνέπεια μια γενική πτώση στην αγορά των ναύλων. Μια τέτοια αλυσιδωτή αντίδραση επηρέασε βαθιά την ναυτιλία τη συγκεκριμένη περίοδο. Η κατακόρυφη πτώση των ναύλων , των τιμών των πλοίων και οι ακυρώσεις των παραγγελιών ήταν μόνο οι πρώτες συνέπειες της

συγκεκριμένης κρίσης. Πλοία παροπλισμένα ή στην ουρά αναμονής για εύρεση φορτίου σε μεγάλα λιμάνια ήταν μια εικόνα σταθερή και σε πλήρη αντίθεση με την κατάσταση που επικρατούσε πριν λίγους μόνο μήνες. Τέλος διαλύσεις πλοίων μεγάλης ηλικίας και πτώχευση εταιρειών που δεν μπορούσαν να ανταπεξέλθουν οικονομικά (δεν μπορούσαν να καλύψουν το λειτουργικό τους κόστος) ήταν στοιχεία εκείνης της περιόδου. Πρέπει να σημειωθεί ότι πλήγηκαν όλοι οι κλάδοι της ναυτιλίας χωρίς εξαίρεση αφού η αγορά χύδην υγρού , η αγορά χύδην ξηρού και η αγορά εμπορευματοκιβωτίων χτυπήθηκε με την ίδια ακριβώς ένταση. Η κατάσταση που δημιουργήθηκε την συγκεκριμένη χρονική περίοδο επιδείνωσε το γεγονός της μεγάλης σειράς παραγγελιών νέων πλοίων στην όποια προέβηκαν οι πλοιοκτήτες. Με βάση την εικόνα της αγοράς οι πλοιοκτήτες προχώρησαν σε μια σειρά από μεγάλο μεγέθους παραγγελίες πλοίων η όποια θα έμπαινε στη αγορά ναύλων με την παράδοση τους μέσα στην τριετία 2009 – 2011. Το μέγεθος της χωρητικότητας των υπό κατασκευή πλοίων άγγιζε το 63 % της διαθέσιμης χωρητικότητας του παγκοσμίου στόλου στα τέλη του 2008. Η πτωτική πορεία των ναύλων το 2008 ανήλθε στο 97 % για την αγορά χύδην ξηρού φορτίου το 66 % για την αγορά χύδην υγρού και το 64 % για την αγορά εμπορευματοκιβωτίων σε σχέση με τα επίπεδα των ναύλων τον προηγούμενο χρόνο (2007). Στα τέλη του 2008 η συνολική χωρητικότητα χύδην ξηρού φορτίου υπό κατασκευή αποτελούσε το 50 % της χωρητικότητας που βρισκόταν ειδή στη αγορά για την κάλυψη της ζήτησης. Αναλυτικότερα η χωρητικότητα υπό κατασκευή έφτασε τα 288,4 εκατ. dwt ή 3375 πλοία όταν την ίδια στιγμή ο παγκόσμιος στόλος είχε στο δυναμικό του 421,9 εκατ. dwt ή 6985 πλοία. Επίσης ο μέσος Όρος ηλικίας του παγκοσμίου στόλου μέσα σε ένα χρονικό διάστημα ενός χρόνου μειώθηκε κατά ένα έτος από τα 14,4 έτη στα 13,4. Στα μέσα του Σεπτεμβρίου του 2008 η πτώση στις παραγγελίες πλοίων έφτασε το 52 % ενώ 2 μήνες αργότερα τον Νοέμβριο του 2008 δεν σταμάτησαν απλώς οι παραγγελίες πλοίων αλλά ακυρώθηκε μεγάλος αριθμός πλοίων που βρίσκονταν ειδή υπό παραγγελία και είχαν προπληρωθεί κατά ένα μέρος. Επίσης πλοία μεγάλης ηλικίας τα όποια οι πλοιοκτήτες εκμεταλλεύονταν κατά την περίοδο της μεγάλης άνθησης της αγοράς διαλυθήκαν στην αγορά scrap. Τέτοιες κινήσεις βοήθησαν στην επίτευξη ισορροπίας μεταξύ της ζήτησης και προσφοράς για μεταφορική ικανότητα. Η πτωτική πορεία των ναύλων εκείνη την περίοδο αποτυπώνεται στον δείκτη Baltic dry index αφού από το ιστορικό υψηλό επίπεδο των 11793 μονάδων που έφτασε ο δείκτης το Μάιο του 2008 τον Δεκέμβριο του 2008 άγγιξε το επίπεδο των 663 μονάδων. Μια τέτοια πτώση

αποτελεί στην ουσία αποτύπωμα της μείωσης του ρυθμού ανάπτυξης της οικονομίας , την μείωση του εμπορίου που με την σειρά του θα επιφέρει μείωση της παράγωγης άρα και της ζήτησης για παραγωγικούς συντελεστές όπως η μείωση στην ζήτηση για σιδηρομετάλλευμα που πραγματοποίησε η κίνα την συγκεκριμένη χρονική περίοδο. Πρέπει να σημειωθεί ότι η ύφεση σε συνδυασμό με την εισαγωγή καινούργιων πλοίων στην αγορά των ναύλων επηρέασε και τις αγορές των μεταχειρισμένων πλοίων αλλά και τις αγοραπωλησίες των υπό ναυπήγηση πλοίων (resales). Οι παραγγελίες πλοίων στα ναυπηγεία της κίνας και της Κορέας άγγιξαν επίπεδα ρεκόρ αυτό όμως είχε σαν αποτέλεσμα την αύξηση των τιμών των πρώτων υλών, την αύξηση των τιμών κατασκευής και την καθυστέρηση στην παράδοση τεχνικού εξοπλισμού. Καθυστερήσεις στην παραδίδοι των πλοίων ή ακύρωση παραγγελιών θα επιφέρουν και οι αυστηρότεροι οροί για την χρηματοδότηση νέων κατασκευών εξαιτίας της χρηματοπιστωτικής κρίσης. Η πτώση των ναύλων επιφέρει την έλλειψη ρευστότητας με αποτέλεσμα οι τράπεζες να είναι πιο διστακτικές στην εκχώρηση δάνειων στους εφοπλιστές με σκοπό την κατασκευή ενός νέου πλοίου. Η εικόνα της αγοράς ωστόσο βελτιώθηκε κατά το 2^ο τρίμηνο του 2009 λόγω της αύξησης της ζήτησης παραγωγικών συντελεστών στη κίνα, τις συμφορήσεις στα λιμάνια της αλλά και την μείωση των νέων πλοίων που εισχώρησαν στην αγορά. Η αγορά των ναύλων άρχισε να επανακάμπτει με τον δείκτη Baltic dry index να ξεπερνά τις 4000 μονάδες από τις 663 του Δεκεμβρίου του 2008 που ήταν και ιστορικό χαμηλό. Επίσης αυξήθηκε η αγοραπωλησία πλοίων χύδην ξηρού φορτίου όπως και τη τιμή εξαιτίας της αύξησης της ζήτησης για μεταφορά. Το πλέον αξιοσημείωτο στοιχείο στην διετία αυτή είναι η ένταση και ο ρυθμός με τον οποίο ο ναυτιλιακός κύκλος πέρασε από την μια φάση στην άλλη και το ποσό πιο έντονες ήταν οι συνέπειες αυτής της κίνησης από αντίστοιχες του παρελθόντος (<http://www.naftemporiki.gr> , Κοριτσίδου Βασιλική 2009)

Κεφάλαιο 2 : Ναύλωση

Με τον όρο ναύλωση νοείται η μίσθωση της μεταφορικής ικανότητας ενός πλοίου για συγκεκριμένο χρονικό διάστημα, στην ουσία πηγάζει από την ανάγκη του ναυλωτή για μεταφορά αγαθών. Η μεταφορά αυτή λοιπόν αφορά φορτίο μεγάλης ποσότητας σε προκαθορισμένη χρονική στιγμή και διαδρομή. Τέτοια μεταφορά δεν μπορεί να γίνει από πλοία τακτικών γραμμών αφού αυτά δεν έχουν την δυνατότητα μεταφοράς μεγάλης ποσότητας ομογενοποιημένου φορτίου και τα δρομολόγια τους τηρούνται αυστηρά σε προκαθορισμένα λιμάνια. (Βλάχος 1999)

Για μια ναυτιλιακή επιχείρηση η ναύλωση αποτελεί την σημαντικότερη δραστηριότητα αφού με την πραγματοποίηση της και με την εξασφάλιση ενός καλού ναύλου η επιχείρηση εξασφαλίζει τα έσοδα της και το πιθανό της κέρδος. Συνεπώς η ναύλωση αποτελεί μια πώληση μεταφορικής ικανότητας ή αλλιώς μια υπηρεσία την οποία διαπραγματεύονται ο ναυλωτής και ο εκναυλωτής. Σκοπός κάθε ναυτιλιακής επιχείρησης είναι η ναύλωση του πλοίου της με όσο το δυνατόν μεγαλύτερο ναύλο αλλά και για όσο το δυνατόν μεγαλύτερο διάστημα με όρους οι οποίοι την συμφέρουν. Από την άλλη πλευρά ο ναυλωτής προσπαθεί να μεταφέρει το φορτίο του με ακριβώς αντίθετα χαρακτηριστικά από αυτά που επιθυμεί ο πλοιοκτήτης για την επίτευξη της συμφωνίας. Η τελική συμφωνία παρ όλα αυτά θα κλειστεί βάση του νομού της αγοράς (πρόσφορα και ζήτηση) ο οποίος στην ουσία είναι και ο ρυθμιστής της ελεύθερης φορτηγού ναυτιλίας και της αγοράς των ναύλων. (Γκιζιάκης Κ., Παπαδόπουλος Α.Ι., Πλωμαρίτου, 2002).

2.1 Κυριότερες μορφές ναύλωσης

Οι κυριότερες μορφές ναύλωσης τις οποίες μπορούμε να παρατηρήσουμε στην αγορά σήμερα είναι : η ναύλωση κατά ταξίδι (voyage charter) , η χρονοναύλωση (time charter) , η ναύλωση γυμνού πλοίου (bare boat charter) , η ναύλωση συνεχόμενων ταξιδιών (consecutive

voyage charter), το συμβόλαιο εργολαβικής μεταφοράς (contract of affreightment) και η χρονοναύλωση ενός ταξιδιού (time charter trip). Κάθε ένα από αυτά τα είδη ναύλωσης έχει διαφορετικά χαρακτηριστικά και επιλέγεται ανάλογα με την περίπτωση. Στην συνέχεια θα γίνει μια επιμέρους ανάλυση των ειδών της ναύλωσης αλλά και των χαρακτηριστικών τους.

- Ναύλωση ανά ταξίδι (voyage charter) : με αυτό το είδος της ναύλωσης το πλοίο μισθώνεται για ένα και μόνο ταξίδι. Ο πελάτης ονομάζεται ναυλωτής ταξιδιού και το μίσθωμα ναύλος. Αυτό το είδος ναύλωσης είναι το πλέον συνηθισμένο στην ελεύθερη αγορά. Ο ναυλωτής είναι είτε ο ιδιοκτήτης του φορτίου είτε κάποιος ο οποίος το κάνει κατόπιν εντολής του. Ο πλοιοκτήτης οφείλει να μεταφέρει μια ποσότητα φορτίου από ένα μέρος σε ένα άλλο μέσα σε ένα συγκεκριμένο χρονικό διάστημα. Ο πλοιοκτήτης επίσης αναλαμβάνει την λειτουργική διαχείριση του πλοίου και είναι υπεύθυνος για όλα τα έξοδα που θα προκύψουν από αυτήν. Τα έξοδα του ναυλωτή είναι αυτά που σχετίζονται με την μεταφορά του φορτίου. Τα έξοδα φόρτωσης και εκφόρτωσης επιμερίζονται μεταξύ ναυλωτή και πλοιοκτήτη ανάλογα με την συμφωνία που έχουν κάνει. Όταν κάποιος αναλαμβάνει αυτήν την διαδικασία είναι και υπεύθυνος για την χρονική διάρκεια κατά την οποία θα εκτελεστεί όπως επίσης θα έχει την ευθύνη για την οποιαδήποτε ζημιά που θα προκύψει στο φορτίο. Οι υποχρεώσεις των συμβαλλόμενων μερών καταγράφονται στο συμβόλαιο όπως επίσης και πληροφορίες που έχουν σχέση τόσο με τον πλοιοκτήτη όσο και με τον ναυλωτή. Όλη η διαδικασία της μεταφοράς και της διαχείρισης του φορτίου αναγράφεται με την μορφή όρων πάνω στο συμβόλαιο μεταφοράς. Εκτός από την αναλυτική καταγραφή των ευθυνών που έχει ο πλοιοκτήτης και ο ναυλωτής ορίζεται και η μέθοδος με την οποία θα επιλυθεί οποιαδήποτε διαφωνία που θα προκύψει κατά την εκτέλεση των όρων αυτών. (Γκιζιάκης, Παπαδόπουλος, Πλωμαρίτου 2002, Lars Gorton, Rolf Ihre 2009)
- Χρονοναύλωση (time charter): πρόκειται για μια από τις πιο διαδεδομένες μορφές ναύλωσης μαζί με την ναύλωση ταξιδιού. Κατά την διάρκεια αυτής της ναύλωσης ο εκναυλωτής ύστερα από συμφωνία με τον ναυλωτή μισθώνει το πλοίο του για συγκεκριμένο χρόνο έναντι αμοιβής η οποία ονομάζεται <<hire>>. Υπάρχουν τρεις υποκατηγορίες του συγκεκριμένου ίδιου ναύλωσης. Η χρονοναύλωση ταξιδιού, η

χρονοναύλωση κυκλικού ταξιδιού και η περιοδική χρονοναύλωση. Η διάκριση αυτή γίνεται με βάση τον χρόνο και τον τόπο της παράδοσης που αναφέρεται στην συμφωνία. Η ουσιαστική διάφορα της χρονοναύλωσης ταξιδιού με την ναύλωση ανά ταξίδι είναι ότι ο πλοιοκτήτης εισπράττει μια αμοιβή για την εκμετάλλευση του πλοίου από τον ναυλωτή ανά ημέρα και όχι για το φορτίο το οποίο μεταφέρει. Η χρονοναύλωση κυκλικού ταξιδιού στην ουσία αποτελεί ένα δρομολόγιο κατά το οποίο το πλοίο ξεκάνει και τελειώνει το ταξίδι από το ίδιο σημείο με έναν ή περισσότερους ενδιάμεσους σταθμούς. Η περιοδική χρονοναύλωση αποτελεί και την ουσιαστική μορφή χρονοναύλωσης κατά την οποία το πλοίο ναυλώνεται για μια συγκεκριμένη χρονική περίοδο και μια συγκεκριμένη γεωγραφική περιοχή στην οποία θα εκτελεί διαδρομές. Η επαναπαράδοση του πλοίου στον πλοιοκτήτη γίνεται στην συγκεκριμένη γεωγραφική περιοχή και η χρονική διάρκεια αυτού του είδους ναύλωσης μπορεί να κρατήσει από μερικές ημέρες έως και κάποια χρονιά. (Γκιζιάκης, Παπαδόπουλος, Πλωμαρίτου 2002, Lars Gorton, Rolf Ihre 2009)

- Ναύλωση γυμνού πλοίου (bare boat charter): κατά το συγκεκριμένο είδος ναύλωσης ο ναυλωτής είναι υπεύθυνος για την λειτουργική διαχείριση του πλοίου. Ο πλοιοκτήτης θα δώσει το πλοίο του στον ναυλωτή <<γυμνό>> για ένα μεγάλο χρονικό διάστημα έναντι αμοιβής. Ο ναυλωτής σε αυτήν την περίπτωση γίνεται ουσιαστικά <<ιδιοκτήτης>> του πλοίου αφού στην ουσία δε γίνεται μια ναύλωση για την μεταφορά κάποιου φορτίου αλλά μια μίσθωση πλοίου για εμπορική εκμετάλλευση. Ο ναυλωτής μπορεί να διαχειριστεί το πλοίο με όποιον τρόπο ο ίδιος επιθυμεί αλλά δεν μπορεί να το πουλήσει ή να το υποθήκευσει. Τέτοιου είδους ναύλωση επιλέγουν άτομα τα οποία έχουν στην ιδιοκτησία τους ένα πλοίο αλλά δεν έχουν την τεχνογνωσία που απαιτείται για να δραστηριοποιηθούν στην αγορά. Από την άλλη πλευρά άτομα με εμπειρία και γνώση της αγοράς αλλά χωρίς το απαραίτητο κεφάλαιο δρύνουν της ευκαιρίας. (Γκιζιάκης, Παπαδόπουλος, Πλωμαρίτου 2002, Lars Gorton, Rolf Ihre 2009)

- Ναύλωση πολλαπλών ταξιδιών (consecutive voyages charter): ο ναυλωτής έρχεται σε συμφωνία με τον πλοιοκτήτη για την μίσθωση ενός πλοίου με σκοπό την πραγματοποίηση ενός ή περισσότερων ταξιδιών έναντι ναύλου. Οι όροι της ναύλωσης είναι ίδιοι με την ναύλωση ανά ταξίδι και ο ναύλος αποδίδεται ύστερα από την ολοκλήρωση του κάθε ταξιδιού. (Γκιζιάκης, Παπαδόπουλος, Πλωμαρίτου 2002, Lars Gorton, Rolf Ihre 2009)
- Ναύλωση εργολαβικής μεταφοράς (contract of affreightment): κατά την διάρκεια αυτού του είδους ναύλωσης ο πλοιοκτήτης δεσμεύεται έναντι του να ναυλωτή να μεταφέρει προκαθορισμένη ποσότητα φορτίου για μεγάλη χρονική διάρκεια. Η μεταφορά του φορτίου αυτού θα γίνεται ανάμεσα σε προκαθορισμένα λιμάνια σε προσυμφωνημένη χρονική στιγμή με πλοία τα οποία θα επιλέγονται από τον πλοιοκτήτη. Πρόκειται για ένα νέο τύπο ναύλωσης ο οποίος προσανατολίζεται στην μεταφορά εξειδικευμένου ομογενούς φορτίου σε μεγάλες ποσότητες και για μεγάλο χρονικό διάστημα. Το πλοίο το οποίο θα μεταφέρει το φορτίο δεν είναι κάτι το οποίο απασχολεί τον ναυλωτή ο οποίος ενδιαφέρεται κυρίως για την μεταφορά του φορτίου με ασφαλή τρόπο την συμφωνημένη χρονική περίοδο. Αν ένα πλοίο το οποίο είναι επιλογή του πλοιοκτήτη δεν γίνεται να εκτελέσει την διαδρομή η συμφωνία δεν παύει να ισχύει. Η μεταφορά γίνεται με άλλο πλοίο βάση των ορών της αρχικής συμφωνίας. Τέτοιου είδους ναύλωση γίνεται και στην ελεύθερη αγορά αλλά και στην αγορά της ναυτιλιακής γραμμών. Πολλές φορές πλοία μισθώνονται από ναυτιλιακές εταιρείες με μοναδικό σκοπό την μεταφορά φορτίων με αυτήν την μορφή ναύλωσης. Οι όροι αυτού του είδους ναύλωσης είναι μια μίξη της ναύλωσης ανά ταξίδι και της χρονοναύλωσης. (Γκιζιάκης, Παπαδόπουλος, Πλωμαρίτου 2002, Lars Gorton, Rolf Ihre 2009)
- Χρονοναύλωση ενός ταξιδιού (time charter trip): Τέτοιου είδους ναυλώσεις περιέχουν στοιχεία τόσο από την ναύλωση ταξιδιού όσο και από την χρονοναύλωση. Έχουν την

διάρκεια ενός ταξιδιού αλλά τα δικαιώματα και οι υποχρεώσεις των δυο πλευρών μοιάζουν με αυτά της χρονοναύλωσης. Στην ουσία αποτελεί μια χρονοναύλωση με μικρότερη διάρκεια κατά την οποία το μίσθωμα δεν είναι τόσο χαμηλό όσο αυτό μιας κανονικής χρονοναύλωσης αλλά προσεγγίζει τον ναύλο της ναύλωσης ανά ταξίδι. Το μίσθωμα δίνεται στον εκναυλωτή με τρόπο παρόμοιο της χρονοναύλωσης ενώ λεπτομέρειες της συγκεκριμένης ναύλωσης όπως καύσιμα τα οποία παραμένουν στο πλοίο με το πέρας της μίσθωσης επιλύονται με ανάλογες διευθετήσεις. (Γκιζιάκης, Παπαδόπουλος, Πλωμαρίτου 2002, Lars Gorton, Rolf Ihre 2009)

Άλλες μορφές ναύλωσης

Πέραν των συνηθισμένων μορφών ναύλωσης υπάρχει και μια σειρά από δευτερεύουσες όπως :

- Η μεταφορά φορτίων σε μικροπαρτίδες κατά την οποία όσο μειώνεται η ποσότητα του φορτίου θα αυξάνεται ο ναύλος που θα ζητήσει ο πλοιοκτήτης. Με βάση την παραπάνω λογική ο πλοιοκτήτης προσπαθεί να ωφεληθεί στο μέγιστο από την παραπάνω διαδικασία και αναλαμβάνει την μεταφορά τέτοιου είδους φορτίων από διαφορετικούς ναυλωτές και πολλές φορές από διαφορετικά λιμάνια της ευρύτερης περιοχής. Η συγκεκριμένη διαδικασία ονομάζεται *parceling*. (Βλάχος Γ.Π., Νικολαΐδης 1999)
- Μεταφορά φορτίων με μεγάλο όγκο (*project cargoes*). Σύμφωνα με την ονομασία του τέτοιου είδους ναύλωση χρησιμοποιείται σε φόρτια με μεγάλο όγκο και βάρος από πλοία τα οποία διαθέτουν τον απαραίτητο εξοπλισμό για την διαχείριση του φορτίου όπως γερανούς μεγάλης ανυψωτικής ικανότητας. Φόρτια τέτοιου είδους είναι οχήματα και μηχανήματα που θα αποτελέσουν τον εξοπλισμό κάποιας βιομηχανικής μονάδας. (Βλάχος Γ.Π., Νικολαΐδης 1999)
- Συνεργασίες (*Joint ventures*) οι οποίες αποτελούν μια συμφωνία μεταξύ των κυριών των πλοίων και των φορτίων ώστε η εκμετάλλευσή τους να γίνεται από κοινού. Κέρδη ή ζημιές και από τις δυο πλευρές επιμερίζονται και στις δυο πλευρές. Τέτοιου είδους συνεργασίες έχουν διάρκεια που μπορεί να κυμαίνεται από μικρή σε μεγάλη

χρονική περίοδο ανάλογα με το μέγεθος της συμφωνίας. (Βλάχος Γ.Π., Νικολαΐδης 1999)

- Κοινοπραξίες (shipping pools). Μια κοινοπραξία αποτελείται από μια ομάδα πλοιοκτητών η οποία δημιουργήθηκε με σκοπό την από κοινού προώθηση και διαχείριση των επιμέρους στολών. Η παραπάνω σύμπραξη οφείλεται στο γεγονός ότι ένας πλοιοκτήτης δεν έχει την ίδια δύναμη την οποία θα διαθέτει μια πιθανή κοινοπραξία. Τα κέρδη τα οποία δημιουργούνται κατανέμονται στα μέλη της κοινοπραξίας αφού από αυτά έχουν αφαιρεθεί τα τρέχοντα έξοδα και μετά την ανάλυση των χαρακτηριστικών του κάθε πλοίου ξεχωριστά. Η διαδικασία αυτή ονομάζεται (weighting system). (Βλάχος Γ.Π., Νικολαΐδης 1999)

2.2 Η διαδικασία της ναύλωσης

Η διαδικασία της ναύλωσης αποτελεί μια σειρά από πολύπλοκες διαπραγματεύσεις ανάμεσα στον πλοιοκτήτη και τον ναυλωτή είτε με την απευθείας επικοινωνία τους είτε μέσω ενός ναυλομεσίτη. Τέτοιου είδους διαπραγματεύσεις γίνονται είτε γραπτά είτε προφορικά χωρίς κάποια επίσημη φόρμα διαπραγμάτευσης. Στο τέλος της διαπραγμάτευσης τα συμφωνηθέντα επιμέρους στοιχεία της θα καταγράφουν επίσημα στο συμβόλαιο το οποίο ονομάζουμε ναυλοσύμφωνο. Πριν όμως η διαπραγμάτευση φτάσει στην τυπική καταγραφή των ορών της συμφωνίας μια σειρά από ενέργειες διαδέχονται η μια την άλλη. (Βλάχος Γ.Π., Νικολαΐδης 1999)

1. ORDERS

Με τον συγκεκριμένο όρο αναφερόμαστε στην ζήτηση για μια συγκεκριμένη μεταφορά φορτίου όταν αυτή βγαίνει στην αγορά των ναύλων για πρώτη φορά. Αναλυτικότερα ένα order περιέχει πλήρη περιγραφή για το είδος του φορτίου, την ποσότητα του, τα λιμάνια φορτοεκφόρτωσης καθώς επίσης και τις ημερομηνίες μέσα

στις οποίες θα πρέπει να εκτελεστεί η φόρτωση, ο αριθμός των ημερών της εκφόρτωσης αλλά και τις προμήθειες που οφείλονται στους ναυλομεσίτες που παίρνουν μέρος στην διαπραγμάτευση της συμφωνίας. Τα orders ξεκινάνε από τον ναυλωτή και μέσω των ναυλομεσιτών καταλήγουν σε μια σειρά από πλοιοκτήτες έτσι ώστε να εξετάσουν το κατά πόσο μπορούν να αναλάβουν το έργο της μεταφοράς του φορτίου. Ένα order μπορεί να αποστέλλεται σε ένα περιορισμένο αριθμό πλοιοκτητών και χαρακτηρίζεται εμπιστευτικό. (Βλάχος 2000). Στην πλειοψηφία όμως των περιπτώσεων αποστέλλεται σε ολόκληρη την αγορά έτσι ώστε να υπάρχει μεγαλύτερη πιθανότητα να λάβει ο ναυλωτής μια καλή πρόσφορα πάντα με βάση τα επίπεδα των ναύλων της περιόδου. Ορισμένες φορές ένας ναυλωτής μπορεί να μην έχει προβεί στην αγορά ή την πώληση του φορτίου εντούτοις να κοινοποιεί το order. Αυτό συμβαίνει έτσι ώστε να γίνει αντιληπτό το ενδιαφέρον των πλοιοκτητών αλλά και το επίπεδο των ναύλων. (Βλάχος Γ.Π., Νικολαΐδης 1999)

2. INDICATIONS

Ο συγκεκριμένος ορός αποτελεί την ανεπίσημη πρόσφορα που γίνεται από τον εκναυλωτή στον ναυλωτή. Παρουσιάζει όλες τις επιμέρους λεπτομέρειες της προσφοράς του πλοιοκτήτη χωρίς την παρουσία κάποιας ημερομηνίας λήξης. Τα indications δεν έχουν δεσμευτικό χαρακτήρα ούτε για τον πλοιοκτήτη ούτε για τον ναυλωτή αλλά υποδεικνύουν τις απαιτήσεις του πρώτου έτσι ώστε να αναλάβει την μεταφορά του φορτίου. (Βλάχος Γ.Π., Νικολαΐδης 1999)

3. OFFERS

Το αμέσως επόμενο βήμα στην διαδικασία της διαπραγμάτευσης της ναύλωσης είναι μια πρόσφορα η οποία στην ουσία αποτελεί μια ολοκληρωμένη πρόταση ανεξάρτητα από ποια πλευρά γίνεται. Είναι η πρώτη επίσημη προσέγγιση του πλοιοκτήτη στον ναυλωτή ή και το αντίστροφο. περιέχει την αναλυτική περιγραφή των ορών της ναύλωσης. Σημαντικά στοιχεία της υποδεικνύονται και διαπραγματεύονται από την

μια πλευρά στην άλλη. Ο πλοιοκτήτης κατονομάζει το πλοίο το οποίο προορίζει για την μεταφορά καθώς και τεχνικά χαρακτηριστικά του όπως η μεταφορική του ικανότητα, η ηλικία του, η ταχύτητα του ή οι γερανοί που διαθέτει το πλοίο. Σημαντική είναι η αναφορά που γίνεται από τον πλοιοκτήτη για το ύψος του ναύλου που επιθυμεί. Όταν μια παρόμοια ναύλωση έχει συμφωνηθεί και κατά το παρελθόν η διαδικασία της καινούργιας είναι πιο απλή σε αντίθεση με μια ναύλωση η οποία παρουσιάζει στοιχεία τα οποία συναντώνται για πρώτη φορά τουλάχιστον σε μια από τις δυο πλευρές. Την ναύλωση επηρεάζουν η συνολική πρόσφορα πλοίων στην ευρύτερη περιοχή αλλά και οι τάσεις της αγοράς την συγκεκριμένη περίοδο. Επί μέρους στοιχεία όπως τα λιμάνια φόρτωσης και εκφόρτωσης γίνονται αντικείμενο διαπραγμάτευσης αφού η μεταξύ τους απόσταση αποτελεί πηγή κόστους για τον πλοιοκτήτη. Επίσης ρυθμοί φορτοεκφόρτωσης, κόστος σταλιών και επισταλιών και προμήθειες των ναυλομεσιτών που συμμετέχουν στην ναύλωση βρίσκονται υπό διαπραγμάτευση. Στην περίπτωση της χρονοναύλωσης υπάρχουν κάποια επί πλέον στοιχεία τα οποία εξετάζονται διεξοδικά όπως η τοποθεσία παράδοσης και αναπαραγωγής του πλοίου, η διάρκεια του ταξιδιού και το ballast bonus το οποίο θα δοθεί στον πλοιοκτήτη. Όροι οι οποίοι έχουν συμφωνηθεί δεν επαναφέρονται στο τραπέζι των διαπραγματεύσεων αφού αυτό έχει σαν βάση την διαδικασία του accept / except. Ένας πλοιοκτήτης δεν πραγματοποιεί παράλληλα offer σε πολλούς ναυλωτές για το ίδιο πλοίο. Αυτό συμβαίνει γιατί το πλοίο θα αδυνατεί να εκτελέσει την υπηρεσία του στην περίπτωση που ναυλωνόταν για παραπάνω από μια μεταφορές. Κάτι τέτοιο θα μπορούσε να επιφέρει στον πλοιοκτήτη δικαστικές διαμάχες, αποζημιώσεις αλλά και μείωση του εμπορικού του κυρούς στην αγορά. Το πλοίο επαναπροσφέρεται στην αγορά των ναύλων όταν η προηγούμενη διαπραγμάτευση ναύλωσης αποκτήσει αρνητική κατάληξη και η πρόσφορα του πλοιοκτήτη λήξει. Η πρόσφορα δεν έχει κάποια σταθερή χρονική διάρκεια αλλά εξαρτάται από τα επίπεδα της αγοράς των ναύλων. Σε άσχημες περιόδους της αγοράς ένας πλοιοκτήτης θα περιμένει για πολύ περισσότερο χρονικό διάστημα την έκβαση μιας προσφοράς που έχει κάνει απ' ό,τι μια περίοδο όπου η αγορά είναι καλή για αυτόν. Αυτό συμβαίνει γιατί την περίοδο που η αγορά δεν είναι καλή για τον πλοιοκτήτη η πιθανότητα

εύρεσης σε σύντομο χρονικό διάστημα ενός νέου ναυλωτή με Όρους που θα ικανοποιείται ο πλοιοκτήτης είναι μικρή. Στην περίπτωση που η αγορά είναι καλή κάτι τέτοιο είναι πιθανό με αποτέλεσμα ο πλοιοκτήτης να μην περιμένει για μεγάλο διάστημα την απάντηση του ναυλωτή. (Βλάχος Γ.Π., Νικολαΐδης 1999)

4. COUNTEROFFERS

Από στιγμή που η πρόσφορα σταλεί από τον πλοιοκτήτη στον ναυλωτή (συναντάμε και την αντίστροφη διαδικασία αλλά πιο σπάνια) ξεκάνει το στάδιο της αντιπροσφοράς ή counter offer το οποίο λειτουργεί στην λογική του accept / except που αναφέρεται παραπάνω. Σε μια αντιπροσφορά επαναδιατυπώνονται και διαπραγματεύονται εκ νέου οι όροι της αρχικής προσφοράς οι οποίοι δεν γίνονται δεκτοί σε τουλάχιστον ένα από τα συμβαλλόμενα μελή. Δεν είναι σπάνιο το φαινόμενο κατά το οποίο μια πρόσφορα απορρίπτεται εξ' ολοκλήρου και επαναπροσφέρεται μια καινούργια. Τα πλέον συνηθισμένα στοιχεία μιας ναύλωσης τα οποία βρίσκονται στο επίκεντρο της διαπραγμάτευσης και κατά συνέπεια αντικείμενο των αντιπροσφορών είναι ο ναύλος, οι ημερομηνίες φόρτωσης του πλοίου με το φορτίο, η αποζημίωση του πλοιοκτήτη και του ναυλωτή σε περίπτωση σταλίας ή επισταλίας, τα ασφάλιστρα και η επαναπαραδοση του πλοίου στην περίπτωση που υπάρχει χρονοναύλωση. Όταν οι βασικοί όροι της ναύλωσης συμφωνηθούν δύσκολα αυτή ακυρώνεται αφού για διαφωνίες σε όρους με μειωμένη σημασία δεν δίνεται τόσο μεγάλη βάση και υπάρχει η θέληση και από τις δυο πλευρές να τις προσπεράσουν. Το ναυτιλιακό δίκαιο των Η.Π.Α δεν επιτρέπει την ακύρωση μιας ναύλωσης μονομερώς στην περίπτωση που υπάρχει διαφωνία για κάποιον δευτερεύοντα όρο. Αντίθετα η ακύρωση θα πρέπει να γίνει και από τα δυο συμβαλλόμενα μελή. Σε μια διαφορετική λογική το βρετανικό δίκαιο θεωρεί μια ναύλωση οριστική και δεσμευτική από την στιγμή και μόνο που όλοι οι όροι βασικοί και δευτερεύοντες συμφωνηθούν μεταξύ του πλοιοκτήτη και του ναυλωτή. (Βλάχος Γ.Π., Νικολαΐδης 1999)

2.3 Ναυλοσύμφωνα

Κατά την διαπραγμάτευση μια ναύλωσης μια σειρά από προφορικές συμφωνίες καθορίζουν όρους και επιμέρους στοιχεία της μεταφοράς του φορτίου. Ανεξάρτητα από την σημαντικότητα κάθε όρου που συμφωνείται η προφορική του αποδοχή θεωρείται δεσμευτική. Ωστόσο δεν παύει να υπάρχει η ανάγκη για μια έντυπη καταγραφή της συμφωνίας η οποία θα μπορεί να λειτουργήσει σαν αποδεικτικό στοιχείο αν δημιουργηθεί η οποιαδήποτε προστριβή μεταξύ του ναυλωτή και του πλοιοκτήτη.

Όταν ένας πλοιοκτήτης διαθέτει την μεταφορική του ικανότητα στην αγορά γραμμών τότε η έντυπη μορφή της συμφωνίας είναι η φορτωτική (bill of lading) και το σημείωμα κράτησης (booking note).

Όταν ο πλοιοκτήτης απασχολεί τα πλοία του στην ελεύθερη αγορά η γραπτή υπόσχεση του για ναύλωση της μεταφορικής ικανότητας που διαθέτει έναντι αμοιβής παίρνει την μορφή του ναυλοσύμφωνου.

Η ύπαρξη της φορτωτικής εξακολουθεί να υφίσταται, μάλιστα επιδιώκεται από τον πλοιοκτήτη να εκδίδεται βάση των ορών που απαγορεύθηκαν στο ναυλοσύμφωνο.

Η ουσιαστική διάφορα έγκειται στο γεγονός του ότι στην αγορά γραμμών η φορτωτική αποτελεί το βασικό συμβόλαιο μεταφοράς ενώ στην ελεύθερη αγορά αυτόν τον ρόλο τον αναλαμβάνει το ναυλοσύμφωνο.

Όπως αναφέρεται παραπάνω η γραπτή μορφή της συμφωνίας του πλοιοκτήτη με τον ναυλωτή για ναύλωση κάποιου πλοίου στην ελεύθερη αγορά είναι το ναυλοσύμφωνο. Η σύνταξη του ναυλοσύμφωνου υφίσταται ανεξάρτητα από το είδος της ναύλωσης (ναύλωση ανά ταξίδι ή χρονοναύλωση κτλ.)

Οι όροι που καταγράφονται σε ένα ναυλοσύμφωνο είναι προϊόν διαπραγμάτευσης μεταξύ του πλοιοκτήτη και του ναυλωτή με την συνδρομή ενός ή περισσότερων ναυλομεσιτών. « Η συμφωνία της ναύλωσης είναι έγκυρη με οποίο τρόπο και αν έχει διατυπωθεί αρκεί να προβλέπει μετρά επίλυσης του κάθε ζητήματος που μπορεί να προκύψει κατά την εκτέλεση της. Έτσι δεν αποκλείεται η συμφωνία να εκφράζεται σε ένα κοινό φύλλο χαρτιού, σε μια επιστολή ή σε ένα τηλεγράφημα». (Γκιζιάκης, Παπαδόπουλος, Πλωμαρίτου 2002)

Συνηθισμένη πρακτική είναι η χρήση έτοιμων (τυποποιημένων) ναυλοσυμφώνων τα οποία όμως στην συντριπτική τους πλειοψηφία αποτελούν την βάση για την διαπραγμάτευση μιας ναύλωσης. Στα σημεία στα οποία κρίνεται σκόπιμο γίνονται αλλαγές, τροποποιήσεις ή διαγραφές. Συνηθίζεται επίσης η επισύναψη επιπρόσθετων όρων, αυτό συμβαίνει γιατί κάθε ναύλωση έχει ιδιαίτερες απαιτήσεις και κατά συνέπεια διαφορετικό τρόπο προσέγγισης.

Μέσα από την χρήση των προτυποποιημένων ναυλοσυμφώνων μια σειρά από όρους οι οποίοι δεν αλλάζουν συχνά από μια ναύλωση σε μια άλλη, τυποποιούνται. Με αυτό τον τρόπο τα συμβαλλόμενα μελή στην διαπραγμάτευση μιας ναύλωσης προσπερνούν γρήγορα αυτούς τους όρους κερδίζοντας χρόνο που μπορεί να αποβεί πολύτιμος.

Η δημιουργία ενός ναυλοσύμφωνου από μηδενική βάση θα αποτελούσε μια ιδιαίτερα χρονοβόρα διαδικασία. Μια πρακτική η οποία επίσης συνηθίζεται κατά την διαπραγμάτευση μιας ναύλωσης εφαρμόζεται όταν δε χρησιμοποιείται μια απλή λεύκη φόρμα ενός προσωποποιημένου ναυλοσύμφωνου αλλά ένα ναυλοσύμφωνο από προηγούμενη ναύλωση στην οποία είχε προβεί ο πλοιοκτήτης ή ο ναυλωτής. Με αυτόν τον τρόπο αλλάζουν μόνο οι κύριοι όροι του ναυλοσύμφωνου ενώ οι δευτερεύοντες όροι παραμένουν αμετάβλητοι.

Η παραπάνω διαδικασία δεν αποτελεί μόνο μια εξοικονόμηση χρόνου αλλά και μια απόδειξη που παρέχεται από την μια πλευρά των διαπραγματεύσεων στην άλλη ότι αυτό που επιζητεί έχει συμβεί και στο παρελθόν. (Γκιζιάκης, Παπαδόπουλος, Πλωμαρίτου 2002)

Η πρακτική της χρήσης έτοιμων ναυλοσυμφώνων παρέχει μια σειρά από πλεονεκτήματα σε όλα τα συμβαλλόμενα μέρη της διαπραγμάτευσης της ναύλωσης. Τα πλεονεκτήματα αυτά είναι :

- Τα τυποποιημένα ναυλοσύμφωνα έχουν όρους οι οποίοι είναι γνωστοί στους ενδιαφερομένους εκ των πρότερων έτσι αποφεύγεται η πιθανότητα κάποιου

λάθους το οποίο θα δημιουργούσε πρόβλημα στην εκτέλεση της ναύλωσης. Επίσης ο χρόνος για την διαπραγμάτευση της ναύλωσης μειώνεται αισθητά.

- Η δημιουργία αυτών των ναυλοσυμφώνων έγινε με τέτοιο τρόπο ώστε να είναι βολικά στην χρήση τους.
- Η διεθνής αποδοχή τους δημιουργεί ομοιομορφία κατά την εφαρμογή και την ερμηνεία του νόμου από τα δικαστήρια.
- Οι επιτροπές που προέβησαν στην δημιουργία των ναυλοσυμφώνων εξέτασαν τα συμφέροντα και των 2 πλευρών (πλοιοκτήτη και ναυλωτή) και με αμεροληψία συνέταξαν όρους δικαίους οι οποίοι καταμερίζουν σωστά τόσο τα δικαιώματα όσο και τις υποχρεώσεις των συμβαλλόμενων μερών.

Πηγή προέλευσης των ναυλοσυμφώνων είναι είτε διεθνείς ή εθνικοί οργανισμοί είτε ανεξάρτητες εμπορικές εταιρείες μεγάλου κυρούς. (Γκιζιάκης, Παπαδόπουλος, Πλωμαρίτου 2002)

Επιγραμματικά οι κυριότεροι οργανισμοί έκδοσης ναυλοσυμφώνων είναι οι παρακάτω:

- BIMCO (BALTIC AND INTERNATIONAL MARITIME COUNCIL) / ΒΑΛΤΙΚΟ ΚΑΙ ΔΙΕΘΝΕΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ.
- ASBA (ASSOCIATION OF SHIPBROKERS AND AGENTS)/ ΕΝΩΣΗ ΝΑΥΛΟΜΕΣΙΤΩΝ ΚΑΙ ΠΡΑΚΤΟΡΩΝ ΤΩΝ ΗΠΑ.
- FONASBA (FEDERATION OF NATIONAL ASSOCIATION OF SHIPBROKERS AND AGENTS) / ΟΜΟΣΠΟΝΔΙΑ ΕΘΝΙΚΩΝ ΕΝΩΣΕΩΝ ΝΑΥΛΟΜΕΣΙΤΩΝ ΚΑΙ ΠΡΑΚΤΟΡΩΝ.

- UK CHAMBER OF SHIPPING /ΒΡΕΤΑΝΙΚΟ ΝΑΥΤΙΚΟ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟ.

- JAPANESE SHIPING EXCHANGE / ΙΑΠΩΝΙΚΟ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟ ΧΡΗΜΑΤΙΣΤΗΡΙΟ.

Κάποια από τα τυποποιημένα ναυλοσύμφωνα θεωρούνται επίσημα. Για να συμβεί αυτό θα πρέπει να έχουν επιθεωρηθεί από οργανισμούς διεθνούς κυρους και να έχουν κριθεί αξιόπιστα. Οργανισμοί όπως η Bimco ασχολούνται με την παραπάνω διαδικασία και προς όφελος όλων των «παικτών» της ναυτιλίας δημιουργούν και αναθεωρούν ειδή υπάρχοντα ναυλοσύμφωνα. Επίσης η Bimco έχει προβεί στην δημιουργία μιας λίστας η οποία παρέχει όλα τα εγκεκριμένα ναυλοσύμφωνα τα οποία και διαχωρίζει σε συμφωνημένα ναυλοσύμφωνα (agreed charter party), αποδεκτά ναυλοσύμφωνα (adopted charter party) και προτεινόμενα ναυλοσύμφωνα (recommended charter party). (Γκιζιάκης, Παπαδόπουλος, Πλωμαρίτου 2002)

Τα τυποποιημένα ναυλοσύμφωνα μπορεί να εξειδικεύονται σε σταθερές εμπορικές διαδρομές, συγκεκριμένα φορτία ή είδος ναύλωσης. Ανάλογα με το είδος της ναύλωσης συναντάμε τα έξης ναυλοσύμφωνα :

- Ναυλοσύμφωνο ταξιδιού
- Ναυλοσύμφωνο χρονοναύλωσης
- Ναυλοσύμφωνο γυμνού πλοίου
- Συμβόλαια εργολαβικής μεταφοράς
- Ναυλοσύμφωνο συνεχών ταξιδιών

Σχετικά με το είδος του φορτίου συναντάμε ναυλοσύμφωνα μεταφοράς :

- Πετρελαίου
- Γαϊάνθρακα
- Μεταλλευμάτων

- Σιτηρών
- Ξυλείας
- Ρυζιού
- Τσιμέντου
- Λίθων

(Γκιζιάκης, Παπαδόπουλος, Πλωμαρίτου 2002)

2.4 Ναυλοδείκτης BDI (Baltic dry index)

Ο ναυλοδείκτης BDI είναι ένας από τους δείκτες οι οποίοι αποτελούν τα εργαλεία ανάλυσης και απεικόνισης της αγοράς των ναύλων από τους ναυτιλιακούς οικονομολόγους, του εφοπλιστές, τους ναυλωτές και τους ναυλομεσίτες. Με την χρήση των δεδομένων που λαμβάνουμε από αυτούς βγάζουμε συμπεράσματα για τις μεταβολές των ναύλων σε ημερήσια βάση αλλά και για μεγαλύτερες χρονικές περιόδους. Επίσης μέσα από τους ναυλοδείκτες είναι εφικτή μια σύγκριση της κατάστασης της αγοράς που επικρατεί σήμερα με παλαιότερες χρονικές περιόδους. (Evans, Marlow, 1990) Οι ναυλοδείκτες διαφοροποιούνται ανάλογα με το είδος την ναυτιλιακής αγοράς. Στο συγκεκριμένο κεφάλαιο της εργασίας θα αναφερθούμε στον δείκτη BDI αφού αυτός ενε ένα από τα εργαλεία μέσα από το οποία θα προσπαθήσουμε να αποσαφηνίσουμε το ερώτημα που διαπραγματεύεται η εργασία. Για να εντοπίσει κάποιος τις ρίζες του συγκεκριμένου δείκτη θα πρέπει να ανατρέξει στο έτος 1744 σε ένα καφενείο του Λονδίνου. Κάθε εργάσιμη ημέρα ο δείκτης ενημερώνεται από ενεργούς ναυλομεσίτες ανά τον κόσμο για το κόστος της μεταφοράς χυδην ξηρού φορτίου από διαφορές διαδρομές σε ένα πλήθος προορισμών (πχ 100000 τόνους σιδηρομεταλλεύματος από το San Francisco στο Hong Kong). Ο γενικός δείκτης κατασκευάζεται από το μέσο ορό επιμέρους δεικτών εξειδικευμένων σε κάθε είδος πλοίου που μεταφέρει ξηρό φορτίο (supramax, panamax, capesize). Ο δείκτης χρησιμοποιεί το δολάριο των ΗΠΑ και επηρεάζεται από μεταβολές στην αξία του. Πιο

αναλυτικά ο δείκτης BDI προσπαθεί καθημερινά να εξακριβώσει την σχέση που υπάρχει μεταξύ της προσφερόμενης μεταφορικής ικανότητας του παγκοσμίου στόλου και της ζήτησης που υπάρχει την ίδια χρονική στιγμή για μεταφορά αγαθών αρά και για χωρητικότητα. Επειδή ο BDI ασχολείται με την μεταφορά χυδην ξηρού φορτίου αποτελεί και δείκτη ανάπτυξης της διεθνούς οικονομίας ή κάποιας άλλης τοπικής αγοράς. Αυτό συμβαίνει γιατί κατά κύριο λόγο τα φορτία που μεταφέρονται με τον συγκεκριμένο τρόπο είναι παραγωγικοί συντελεστές για έργα ανάπτυξης και υποδομής ή για την χρήση τους από βιομηχανίες μεγάλου μεγέθους. Έτσι μέσα από τον BDI μπορούμε να διακρίνουμε την μεγάθυμη ή τον μαρασμό μια οικονομίας. Το πιο σημαντικό στοιχείο για την συγκεκριμένη εργασία είναι ότι ο BDI δίνει την δυνατότητα να διακρίνει κάποιος την ύπαρξη των ναυτιλιακών κύκλων και να αναλύσει με αυτόν τρόπο γεγονότα μια συγκεκριμένης περιόδου με μεγαλύτερη ευκολία. (Γκιζιάκης, Παπαδόπουλος, Πλωμαρίτου 2002, <http://www.wikipedia.org>)

Κεφάλαιο 3 : Μεθοδολογία

Με απώτερο σκοπό την διεξαγωγή συμπερασμάτων σχετικά με την σχέση επιρροής των κύκλων της ναυτιλίας στην διαπραγμάτευση μιας ναύλωσης και στους ορούς που δημιουργούνται με την ολοκλήρωση της συμφωνίας έγινε μια περιγραφική έρευνα. Η επιλογή αυτού του είδους μεθοδολογίας έγινε γιατί με βάση αυτήν προσδιορίζονται και εκτιμούνται τα χαρακτηριστικά μιας πεπερασμένης και δεδομένης κατάστασης. Δεν ισχύει το ίδιο γεγονός με τις διερευνητικές και πειραματικές έρευνες οι οποίες έχουν σαν στόχο την ανακάλυψη και στηρίζονται στο πείραμα και την υψηλή εμπειρία (Λ. Τσακίρη). Για την διεξαγωγή της έρευνας θα χρησιμοποιήσουμε σαν βασικό εργαλείο την εικόνα της αγοράς ξηρού φορτίου κατά την περίοδο 2000-2008. Από την εικόνα αυτή θα προσδιορίσουμε στιγμές που η αγορά ήταν σε χαμηλά επίπεδα πιο συγκεκριμένα σε μια περίοδο ύφεσης του ναυτιλιακού κύκλου, και στιγμές κατά τις οποίες η αγορά βρισκόταν σε υψηλό επίπεδο δηλαδή στο στάδιο της κορύφωσης του ναυτιλιακού κύκλου. Για την απεικόνιση της αγοράς εκείνης της περιόδου θα χρησιμοποιήσουμε τον δείκτη Baltic dry index. Βάση του ναυλοδείκτη η πορεία της αγοράς αποτυπώνεται μέσω του ύψους των ναύλων σε δεδομένες χρονικές στιγμές. Στην συνέχεια μέσα από την αγορά του χυδην ξηρού φορτίου θα επιλέξουμε σαν δείγμα ναυλοσύμφωνα των δυο βασικών μορφών

ναύλωσης, της ναύλωσης ανά ταξίδι και της χρονοναύλωσης. Τα ναυλοσύμφωνα αυτά θα πρέπει να ταυτίζονται ημερολογιακά με τις περιόδους ύφεσης και κορύφωσης της αγοράς. Μέσω αυτής της ταύτισης θα μπορέσουμε να συγκρίνουμε τους όρους που περιέχουν ανάλογα με την περίοδο που συντάθηκαν. Τα ναυλοσύμφωνα που επιλέχθηκαν είναι τύπου *gencon* για την ναύλωση ανά ταξίδι και *nyre* για την χρονοναύλωση. Ένας αριθμός από πέντε ναυλοσύμφωνα για το κάθε είδος ναύλωση δίνουν την δυνατότητα ανάπτυξης της έρευνας σε ένα πλαίσιο το οποίο καλύπτει τρεις περιόδους ύφεσης και δυο περιόδους κορύφωσης ανά μορφή ναύλωσης. Μια πιθανή διαφοροποίηση των ορών των ναυλοσυμφώνων που ταυτίζονται χρονολογικά με την περίοδο της ύφεσης σε σχέση με τους ορούς των ναυλοσυμφώνων σε περίοδο κορύφωσης θα μπορούσε να οφείλεται στην επιρροή που έχει η κατάσταση της αγοράς στην διαπραγμάτευση της ναύλωσης και στον διακανονισμό των λεπτομερειών αυτής. Στο σημείο αυτό θα πρέπει να τονισθεί ότι η επιλογή των ναυλοσυμφώνων σε τυχαία χρονολογική περίοδο η οποία θα μπορούσε να συμπίπτει με τα στάδια της κατάρρευσης και της ανάπτυξης του ναυτιλιακού κύκλου δεν θα ευνοούσε την έρευνα ως προς την διεξαγωγή συμπερασμάτων. Αυτό συμβαίνει διότι μπορεί σαν στάδια του ναυτιλιακού κύκλου να είναι τελείως διαφορετικά και ως προς τα χαρακτηριστικά τους και ως προς την διαδοχή μεταξύ τους άλλα οι οροί ναυλοσυμφώνων που συντάθηκαν σε αυτές τις περιόδους θα μπορούσαν να συμπίπτουν με τον ίδιο τρόπο που συμπίπτουν και οι ναύλοι. Αν πάρουμε σαν παράδειγμα δυο χρονολογικές περιόδους των σταδίων της κατάρρευσης και της ανάπτυξης θα παρατηρήσουμε ότι το επίπεδο των ναύλων είναι στο ίδιο σημείο. Την 01/03/2007 η αγορά είχε την γνωστή ανοδική πορεία η οποία κατέληξε στο ιστορικό υψηλό των 11793 μονάδων. Την ημερομηνία αυτή ο δείκτης BDI βρισκόταν στις 4818 μονάδες. Μερικούς μήνες αργότερα στις 17/09/2008 η αγορά βρισκόταν καθηλωμένη σε μια κατάρρευση η οποία είχε σαν αποτέλεσμα την ύφεση με το ιστορικό χαμηλό των 666 μονάδων. Την συγκεκριμένη ημερομηνία ο ναυλοδείκτης ήταν στο επίπεδο των 4856 μονάδων. Οι δυο αυτές ημερομηνίες βρίσκονται σε ένα τελείως διαφορετικό στάδιο της αγοράς και ο όμως τα επίπεδα των ναύλων ταυτίζονται. Με την ίδια λογική θα μπορούσαν και άλλοι όροι των ναυλοσυμφώνων να βρίσκονται στην ίδια κατάσταση και να είναι ίδιοι μεταξύ τους ανεξάρτητα της διαφορετικότητας του σταδίου στο οποίο βρίσκονταν. Επίσης κατά το στάδιο της ανάπτυξης και της κατάρρευσης η τελική συμφωνία θα μπορούσε να έχει επηρεαστεί περισσότερο από την διαπραγμάτευση της ναύλωσης παρά από τα επίπεδα της αγοράς. Τα δυο συγκεκριμένα στάδια

δεν ευνοούν φανερά ούτε τον πλοιοκτήτη ούτε τον ναυλωτή. Έτσι η διαφοροποίηση των όρων των ναυλοσυμφώνων θα είναι ορατή σε μεγαλύτερο βαθμό σε περιόδους που είναι ακραίες για τους εμπλεκόμενους της αγοράς.

Κεφάλαιο 4 : Ανάλυση

Με βάση την μεθοδολογία επιλεχτήκαν πέντε ναυλοσύμφωνα τύπου gencon και nypre ανά είδος ναύλωσης. Η επιλογή αυτή έγινε γιατί τα συγκεκριμένα τυποποιημένα ναυλοσύμφωνα είναι τα πλέον διαδομένα για την μεταφορά χυδην ξηρού φορτίου ανάλογα είτε σε ναύλωση ανά ταξίδι είτε σε χρονοναύλωση. Πηγή εύρεσης των ναυλοσυμφώνων ήταν ναυλομεσίτες που δραστηριοποιούνται ενεργά στην αγορά των ναύλων. Οι ημερομηνίες που διεκπεραιώθηκαν οι συμφωνίες για τις χρονοναυλώσεις και τις ναυλώσεις ανά ταξίδι συνέπιπταν με τρεις περιόδους ύφεσης του ναυτιλιακού κύκλου και δυο περιόδους κορύφωσης. Ο δείκτης BDI για τις συγκεκριμένες περιόδους υποδεικνύει και την κατάσταση της αγοράς.

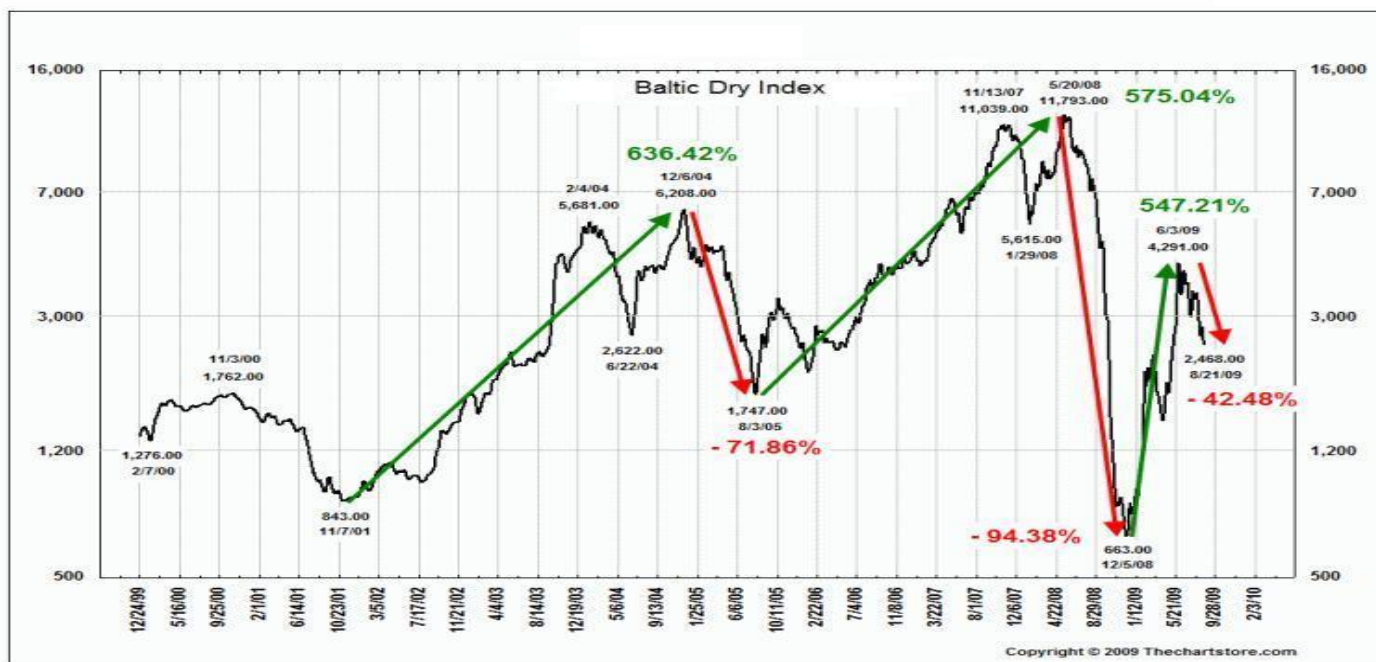
Ναυλοσύμφωνα Nypre

| ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ | ΤΙΜΗ ΔΕΙΚΤΗ BDI | ΣΤΑΔΙΟ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΥ ΚΥΚΛΟΥ |
|----------------|-----------------|---------------------------|
| 27 / 03 / 2002 | 1082 | Ύφεση |
| 4 / 8 / 2004 | 4205 | Κορύφωση |
| 5 / 8 / 2005 | 1819 | Ύφεση |
| 9 / 5 / 2008 | 10237 | Κορύφωση |
| 11 / 11 / 2008 | 818 | Ύφεση |

Ναυλοσύμφωνα Gencon

| ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ | ΤΙΜΗ ΔΕΙΚΤΗ BDI | ΣΤΑΔΙΟ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΥ ΚΥΚΛΟΥ |
|----------------|-----------------|---------------------------|
| 12 / 10 / 2001 | 893 | Υφεση |
| 23 / 5 / 2003 | 2272 | Κορύφωση |
| 20 / 7 / 2005 | 2201 | Υφεση |
| 4 / 10 / 2007 | 9513 | Κορύφωση |
| 10 / 11 / 2008 | 820 | Υφεση |

Η κατάσταση της αγοράς σε κάθε ημερομηνία επιλογής ναυλοσυμφώνων μπορεί να αποτυπωθεί καλύτερα μέσα από το παρακάτω διάγραμμα.



ΔΕΙΚΤΗΣ BDI ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΠΕΡΙΟΔΟ 1999-2009
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 6
ΠΗΓΗ: THECHARTSTORE.COM

Με εξαίρεση την ναύλωση ανά ταξίδι που εκτελέστηκε στις 20 / 7 / 2005 η οποία δεν μπορεί να χαρακτηριστεί ως μια κλασική περίοδος ύφεσης εξαιτίας της μικρής διάρκειας της όλες οι άλλες ναυλώσεις ταξιδιού και χρονοναυλώσεις συμπίπτουν με ακρίβεια στις περιόδους ύφεσης και κορύφωσης του ναυτιλιακού κύκλου αντίστοιχα. Με βάση αυτές τις χρονικές περιόδους έγινε η σύγκριση των όρων των ναυλοσυμφώνων. Στην συνέχεια της ανάλυσης ακολουθούν δυο επιμέρους κεφάλαια στα οποία χωρίζονται οι δυο μορφές ναύλωσης. Γίνεται μια επιγραμματική παρουσίαση της κάθε ναύλωσης ξεχωριστά και παρουσιάζονται αναλυτικά οι όροι οι οποίοι διαφοροποιούνται ανάλογα με το στάδιο του ναυτιλιακού κύκλου στα ναυλοσύμφωνα. Επίσης παρουσιάζονται κάποιοι όροι οι οποίοι δεν βρίσκονται στα ναυλοσύμφωνα αλλά ναυλομεσίτες οι οποίοι προσφέρθηκαν να τα δώσουν σαν πηγή για την εργασία θεώρησαν ότι εντάσσονται στο θέμα της εργασίας.

Για την ναύλωση ταξιδιού υπάρχουν τρία ναυλοσύμφωνα σε περίοδο ύφεσης και δυο ναυλοσύμφωνα σε περίοδο κορύφωσης. Τα ναυλοσύμφωνα αυτά είναι :

- 10/11/08 : μεταφορά τσιμέντου από το Setubal της Πορτογαλίας στην πρωτεύουσα της Μαυριτανίας Nouakchott. (περίοδος ύφεσης, δείκτης bdi : 893)
- 04/10/07 : μεταφορά νιτρικής αμμωνίας από το Nikolayev της Ουκρανίας στο Yarimca ή στο Tekirdag της Τουρκίας. (περίοδος κορύφωσης, δείκτης bdi : 9513)
- 20/07/05 : μεταφορά ατσαλιού από το Hereke της Τουρκίας στο Port Said της Αιγύπτου. (περίοδος ύφεσης, δείκτης bdi : 2201)
- 23/5/03 : μεταφορά νιτρικής αμμωνίας από την Costanza της Ρουμανίας στο Πόρτο λάγος της Ξάνθης. (περίοδος κορύφωσης, δείκτης bdi :2272)
- 12/11/01 : μεταφορά ατσάλινων πλακιδίων από την Θεσσαλονίκη στο Livorno της Ιταλίας. (περίοδος ύφεσης, δείκτης bdi : 893)

Στην συνέχεια για την χρονοναύλωση έχουν επιδεχθεί ναυλοσύμφωνα με την ίδια αναλογία όπως αυτά της ναύλωσης ανά ταξίδι. Πιο αναλυτικά :

- 11/11/08 : μεταφορά άνθρακα (coal) για ένα time charter trip με διαδρομές οι οποίες θα έχουν σαν προορισμό τις χώρες της Ινδίας και του Πακιστάν. (περίοδος ύφεσης, δείκτης bdi : 818)
- 09/05/08 : χρονοναύλωση πλοίου διάρκειας από 25 έως 35 ημερών. Οι χώρες που θα επισκεφτεί το πλοίο είναι αποκλειστικά η Ιαπωνία και τα ηνωμένα αραβικά εμιράτα. Το φορτίο θα είναι παράγωγα από την τήξη μετάλλων. (περίοδος κορύφωσης, δείκτης bdi :10237)
- 05/08/05 : μεταφορά ρυζιού και άλλων προϊόντων με για ένα time charter trip και προορισμό λιμάνια της δυτικής Αφρικής με εξαίρεση το Lagos της Νιγηρίας. (περίοδος ύφεσης, δείκτης bdi : 1819)

- 04/08/04 : χρονοναύλωση διάρκειας τριάντα ημερών για την μεταφορά σιδηρού από λιμάνια της Ινδίας σε λιμάνια της Κίνας. (περίοδος κορύφωσης, δείκτης bdi : 4205)
- 27/3/02 : μεταφορά άνθρακα (non oily) για ένα time charter trip διάρκειας από 40 έως 60 μέρες με πιθανό προορισμό (intended route) από το new castle Magellan sea στην Βραζιλία . (περίοδος ύφεσης, δείκτης bdi : 1082)

4.1 Διαφοροποίηση όρων στην χρονοναύλωση

4.1.1 Παράδοση πλοίου στον ναυλωτή (DOP, APS)

Όταν η αγορά είναι ευνοϊκή για τον πλοιοκτήτη τότε το κόστος της διαδρομής του πλοίου από το σημείο (γεωγραφική περιοχή) που βρίσκεται στο λιμάνι φόρτωσης το αναλαμβάνει ο ναυλωτής. Η υποχρέωση αυτή αναγράφεται στο ναυλοσύμφωνο π/ρ με τον όρο dop (dropping outward pilot). Στην αντίθετη περίπτωση κατά την οποία η περίοδος της αγοράς είναι ευνοϊκή για τον ναυλωτή τότε το κόστος της διαδρομής του πλοίου στο λιμάνι φόρτωσης το αναλαμβάνει ο πλοιοκτήτης και ο όρος που το πιστοποιεί στο ναυλοσύμφωνο είναι ο aps (arrival pilot station). Στην δεύτερη περίπτωση εμπλέκεται άμεσα και ο όρος lay can αφού στην περίπτωση που ο πλοιοκτήτης αναλάβει την μεταφορά του πλοίου από το σημείο που βρίσκεται κατά την σύναψη της συμφωνίας μέχρι το λιμάνι φόρτωσης αναλαμβάνει και το ρίσκο της έγκαιρης μετάβασης του βάσει του χρονοδιαγράμματος το οποίο υπάρχει στο ναυλοσύμφωνο. Στην περίπτωση που δεν τα καταφέρει ο ναυλωτής θα έχει την δυνατότητα να ακυρώσει την ναύλωση με κάθε συνέπεια που μπορεί να προκαλέσει αυτή.

4.1.2 Προσδιορισμός φύσης του φορτίου (only permitted cargo and intended cargo)

Μια ακόμα ενδιαφέρουσα διαφοροποίηση την οποία συναντάμε ανάλογα με την δυναμική της αγοράς είναι η συμφωνία για την φύση του φορτίου. Όταν η αγορά βρίσκεται σε καλά επίπεδα για τον πλοιοκτήτη συναντάμε τον όρο only cargo permitted με τον οποίο ο πλοιοκτήτης περιορίζει στο μέγιστο βαθμό το είδος του φορτίου το οποίο μπορεί να μεταφέρει ο ναυλωτής. Ενώ σε μια περίοδο η οποία δεν είναι καλή για τον πλοιοκτήτη ο όρος only cargo permitted μετατρέπεται στον όρο intended cargo. Η χρήση αυτών των όρων έγκειται στο γεγονός

της ύπαρξης φορτίων τα όποια ίσως να μην είναι επιθυμητά από τους πλοιοκτήτες αφού είτε είναι ικανά να βλάψουν το πλοίο κατά την μεταφορά τους είτε (ισχύει μόνο για την ναύλωση σε ταξίδι) λόγω της φυσικής τους ιδιότητας δεν μπορούν καλύψουν την συνολική μεταφορική ικανότητα του πλοίου με αποτέλεσμα ο πλοιοκτήτης να μην μεγιστοποιεί την απόδοση της μεταφοράς.

4.1.3 Επαναπαράδοση πλοίου

Η επαναπαράδοση του πλοίου και ειδικότερα το μέρος στο οποίο θα γίνει αυτή είναι ένα ζήτημα το οποίο τυγχάνει διαφοροποιήσεων ανάλογα με το στάδιο του ναυτιλιακού κύκλου. Με την λήξη της χρονοναύλωσης ο ναυλωτής οφείλει να παραδώσει το πλοίο στον πλοιοκτήτη. Το μέρος που θα επαναπαραδοθεί το πλοίο είναι θέμα το οποίο απασχολεί τον πλοιοκτήτη αφού από την μια πλευρά του δίνεται η δυνατότητα να προωθήσει την διαδικασία ναύλωσης του στην περιοχή στην οποία θα γίνει η παράδοση και από την άλλη πλευρά απασχολεί τον ναυλωτή έτσι ώστε να επιλέξει μια περιοχή η οποία θα είναι πιο κοντά στο τελευταίο λιμάνι το οποίο θα επισκεφτεί το πλοίο κατά την περίοδο που το εκμεταλλεύεται. Σε μια περίοδο κατά την οποία η αγορά δεν είναι σε υψηλό επίπεδα μπορεί ο ναυλωτής να ζητήσει την επαναπαραδοση του πλοίου σε μια ευρύτερη γεωγραφική περιοχή αυτό όμως ίσως να μην ευνοεί τον πλοιοκτήτη διότι λόγω του μεγάλου εύρους της περιοχής δεν θα γνωρίζει εκ των προτέρων που να στρέψει την προσοχή του για την αναζήτηση μιας νέας ναύλωσης. Κατά την περίοδο την οποία η αγορά είναι καλή ο πλοιοκτήτης έχει την δυνατότητα να περιορίσει σε μεγαλύτερο βαθμό το σημείο στο οποίο θα γίνει η επαναπαραδοση. Αυτό έχει ακόμα μεγαλύτερη σημασία από την στιγμή που ο πλοιοκτήτης μπορεί να επιλέξει μια περιοχή η οποία να του δίνει μεγαλύτερες πιθανότητες εύρεσης ναύλου έτσι ώστε να γλιτώσει μια πιθανή διαδρομή με κενό φορτίο για μια ναύλωση η οποία θα βρίσκεται αρκετά μακριά από το σημείο επαναπαράδοσης του πλοίου της προηγούμενης ναύλωσης. Επίσης με την χρήση του όρου *dlosp* (*dropping last outward sea pilot*) ο πλοιοκτήτης έχει την δυνατότητα να αποφύγει την επαναπαράδοση του πλοίου μέσα σε κάποιο ποτάμι ή σε κάποια λιμνοθάλασσα. Ο πλους μέσα από τέτοιες περιοχές είναι εξαιρετικά χρονοβόρος. Έτσι ο πλοιοκτήτης προσπαθεί να παραλάβει το πλοίο του έξω από τέτοιες περιοχές έτσι ώστε και να κερδίσει παραπάνω μίσθωμα αλλά και να αποφύγει ο ίδιος αυτήν την διαδικασία η οποία θα επιφέρει και περισσότερα έξοδα.

4.1.4 Επιλογή διαδρομής φόρτωσης και εκφόρτωσης (route and intended route)

Ένα ακόμα ενδιαφέρον στοιχείο το οποίο διαφοροποιείται ανάλογα με την περίοδο της αγοράς είναι η διαδρομή την οποία θα εκτελέσει το πλοίο για την μεταφορά του φορτίου. Η διαδρομή αυτή είναι προϊόν διαπραγμάτευσης από τις δυο πλευρές. Υπάρχουν διαδρομές οι οποίες δεν είναι επιθυμητές από τον πλοιοκτήτη γιατί ενδέχεται να θέσουν σε κίνδυνο την ασφάλεια του πλοίου. Αυτό μπορεί να συμβεί είτε από κάποιο περιστατικό πειρατείας είτε από περιοχές οι οποίες παρουσιάζουν καιρικά φαινόμενα επικίνδυνα για την ασφάλεια του πλοίου και του πληρώματος. Οι ναυλωτές ωστόσο μπορεί να επιλέξουν τέτοιους είδους διαδρομές με την προοπτική αποφυγής κόστους κατά την χρονονάυλωση. Έτσι σε μια περίοδο ύφεσης παρατηρούμε πιο συχνά τον όρο intended route ο οποίος δεν προσδιορίζει σε απόλυτο βαθμό την διαδρομή που θα ακολουθητέε το πλοίο. Σε μια περίοδο κατά την οποία η αγορά βρίσκεται σε στάδιο κορύφωσης ο πλοιοκτήτης μπορεί με μεγαλύτερη άνεση να απαιτήσει την τήρηση ενός δρομολογίου με αυστηρότερα κριτήρια και απώτερο σκοπό την ασφάλεια του πλοίου. Ο προορισμός όμως είναι και αυτός ένα θέμα το οποίο τυγχάνει διαπραγμάτευσης αφού μπορεί τα λιμάνια φόρτωσης και εκφόρτωσης να παρουσιάζουν τα ίδια ακριβώς προβλήματα τα οποία παρουσιάζει η διαδρομή την οποία θα ακολουθήσει το πλοίο. Περιοχές με μεγάλο αριθμό κρουσμάτων πειρατείας ή περιοχές οι οποίες κλείνουν συχνά από πάγους στο βόρειο ημισφαίριο κυρίως μπορούν να επιφέρουν ζημιά στο πλοίο. Τέτοιες περιοχές ο πλοιοκτήτης προσπαθεί να τις αποφύγει. Αυτό μπορεί να το επιτύχει με μεγαλύτερη ευκολία σε περιόδους οι οποίες είναι ευνοϊκές για αυτόν. Σε μια περίοδο όμως που η ναύλωση ενός πλοίου είναι δύσκολη μπορεί τελικά να ενδώσει στις επιθυμίες των ναυλωτών. Επίσης λιμάνια ή διαδρομές προς αυτά που μπορεί να βρίσκονται μέσα σε κάποιο ποτάμι ή λιμνοθάλασσα πολλές φορές αποφεύγονται από τον πλοιοκτήτη. Οι όροι AAAA (always accessible always afloat), και WIWL (within warranty limits) είναι ο όροι ο οποίος προσπαθούν να εξασφαλίσουν την ασφάλεια του πλοίου τόσο για την διάρκεια την διαδρομής όσο και για την χρονική περίοδο που βρίσκεται μέσα στο λιμάνι.

4.1.5 Πληρωμή και ο χρόνος εκτέλεσης της

Ο τρόπος πληρωμής δεν είναι τόσο μεγάλο αντικείμενο διαπραγμάτευσης από την άποψη ότι είναι σταθερός ανεξάρτητα από την κατάσταση της αγοράς ωστόσο η χρονική περίοδος κατά την οποία θα καταβληθεί το μίσθωμα για την χρονοναύλωση είναι αντικείμενο το οποίο μπορεί να δημιουργήσει προστριβές ανάμεσα στον πλοιοκτήτη και τον ναυλωτή και να προσαρμόζεται ανάλογα με την περίοδο της αγοράς. Οι καταβολές μισθώματος είναι κατά βάση χρονικά σταθερές ανεξάρτητα από την περίοδο. Εξαιρέση όμως αποτελεί η καταβολή του πρώτου μισθώματος του οποίου ο χρόνος καταβολής μεταβάλλεται. Σε μια καλή περίοδο για τον πλοιοκτήτη η καταβολή του πρώτου μισθώματος μπορεί να γίνεται σε μικρότερο χρονικό διάστημα απ ότι σε μια περίοδο κατά την οποία ο ναυλωτής έχει την δυνατότητα να την καθυστερήσει.

4.1.6 Όρος πληρωμής πετρελαίων (bunker clause)

Σε μια χρονοναύλωση ο όρος ο οποίος διευθετεί την τροφοδοσία του πλοίου με καύσιμο είναι ένας από τους πλέον βασικούς (bunker clause). Ο ναυλωτής έχει την πλήρη ευθύνη για την εύρεση και αγορά καυσίμου κατά την παράδοση του πλοίου και ο πλοιοκτήτης οφείλει να πληρώσει το καύσιμο το οποίο έχει απομείνει στο πλοίο κατά την επαναπαραδοση του. Δεν είναι σπάνιο φαινόμενο όμως ο ναυλωτής να επιθυμεί να παραλάβει το πλοίο γεμάτο από καύσιμα. Αυτή είναι μια διαδικασία την οποία ο πλοιοκτήτης εκτελεί με σκοπό την ναύλωση του πλοίου του. Σε μια περίοδο κατά την οποία η αγορά είναι ευνοϊκή για τον πλοιοκτήτη το πλοίο θα προμηθευτεί τα καύσιμα και ο ναυλωτής θα πρέπει να καταβάλει το ποσό που δόθηκε για αυτά μαζί με την πληρωμή του πρώτου μισθώματος. Στην συνέχεια η χρονοναύλωση θα ξεκινήσει και όταν αυτή τελειώσει θα αφαιρεθεί από το τελευταίο μίσθωμα η χρηματική αξία του πετρελαίου το οποίο έχει απομείνει στο πλοίο και θα το εκμεταλλευτεί ο πλοιοκτήτης στην επομένη

ναύλωση. Στην αντίθετη περίπτωση κατά την οποία η αγορά δεν είναι καλή με την χρήση του όρου *estimated consumable bankers* ο ναυλωτής προϋπολογίζει την απαιτούμενη ποσότητα πετρελαίου την οποία θα χρειαστεί το πλοίο για να εκτελέσει την ναύλωση και καταβάλει εξ αρχής το ποσό αυτό στον πλοιοκτήτη. Το μειονέκτημα στην συγκεκριμένη περίπτωση έγκειται στο γεγονός ότι ο πλοιοκτήτης θα προτιμούσε να παραλάβει το πλοίο γεμάτο από καύσιμα έτσι ώστε να το παραδώσει αμέσως στον επόμενο ναυλωτή. Κάτι τέτοιο μπορεί να το επιτύχει μόνο σε μια περίοδο κορύφωσης στην αγορά γιατί στην ουσία αυξάνει τον συνολικό χρόνο χρονοναύλωσης του πλοίου με αποτέλεσμα ο ναυλωτής να πρέπει να καταβάλει και μεγαλύτερο μίσθωμα.

4.1.7 Έξοδα ναυλωτών στο πλοίο (*entertaining-cablling –victualing*)

Οι ναυλωτές πολλές φορές πραγματοποιούν ορισμένα έξοδα κατά την διάρκεια παραμονής του πλοίου στο λιμάνι φόρτωσης ή εκφόρτωσης. Τα έξοδα αυτά χαρακτηρίζονται στα ναυλοσύμφωνα με τον όρο *entertaining-cablling –victualing*. Τέτοιου είδους έξοδα μπορεί να είναι η χρήση του τηλέφωνα από τους ναυλωτές ή από εκπροσώπους τους ή ένα γεύμα πάνω στο πλοίο μεταξύ των αγοραστών και των πωλητών του φορτίου. Αυτά τα έξοδα μπορεί να τα χρεωθεί ο πλοιοκτήτης ή ο ναυλωτής ανάλογα με την κατάσταση που επικρατεί στην αγορά. Σε μια περίοδο που η αγορά είναι καλή για τον πλοιοκτήτη τέτοια έξοδα θα τα αναλάβει ο ναυλωτής. Σε μια περίοδο όμως που ο πλοιοκτήτης δυσκολεύεται να ναυλώσει το πλοίο μπορεί να επωμιστεί αυτά τα έξοδα προκειμένου να επιτύχει μια ναύλωση.

4.1.8 Χρέωση πλοιοκτήτη για έξοδα ανά λιμάνι

Σε μια χρονοναύλωση ο ναυλωτής έχει την δυνατότητα να κατευθύνει το πλοίο σε ένα, δυο ή περισσότερα λιμάνια. Σε κάθε λιμάνι το πλήρωμα του πλοίου και το ίδιο το πλοίο ενδέχεται να δημιουργήσουν κάποια έξοδα. Ο πράκτορας που θα αναλάβει να ικανοποιήσει αυτές τις ανάγκες είναι του ναυλωτή. Έτσι πολλές φορές ο ναυλωτής ζητεί προκαταβολικά από τον πλοιοκτήτη ένα πόσο το οποίο προσδιορίζεται στο ναυλοσύμφωνο για κάθε λιμάνι στο οποίο αγκυροβολεί το πλοίο. Σε μια καλή περίοδο για τον πλοιοκτήτη ένας τέτοιος ορός δεν γίνεται

δεκτός και πληρώνονται μονό τα έξοδα τα όποια πραγματικά δημιουργούνται. Σε μια άσχημη περίοδο όμως ο πλοιοκτήτης είναι αναγκασμένος να δεχτεί την προκαταβολική αμοιβή στον ναυλωτή για τα πιθανά έξοδα που μπορεί να προκαλέσει το πλοίο ή το πλήρωμα.

4.1.9 Επιπρόσθετη πληρωμή για το ταξίδι χωρίς φορτίο (Ballast bonus)

Ένας από τους πλέον γνωστούς όρους που συναντάμε σε μια χρονοναύλωση είναι το ballast bonus. Πρόκειται για μια αμοιβή η όποια δίνεται σε ορισμένες ναυλώσεις στον πλοιοκτήτη για να κάνει ένα σχετικά μεγάλο ταξίδι προς το λιμάνι φόρτωσης χωρίς να μεταφέρει άλλο φορτίο το πλοίο του. Το πόσο αυτό δίνεται για να καλύψει εν μέρη το κόστος μεταφοράς του πλοίου χωρίς φορτίο στο λιμάνι φόρτωσης που επιθυμεί ο ναυλωτής. Ο συγκεκριμένος όρος είναι ένας από αυτούς που δέχονται την μεγαλύτερη επιρροή από τις διακυμάνσεις της αγοράς. Όταν η αγορά βρίσκεται σε επίπεδα κορύφωσης τότε όπως αναφέρεται και παραπάνω ο πλοιοκτήτης θα αποκομίσει και το μεγαλύτερο δυνατό κέρδος αφού ο προηγούμενος ναυλωτής θα πρέπει να του παραδώσει το πλοίο στο σημείο που θα γίνει η καινούργια ναύλωση (DOP). Στην εντελώς αντίθετη περίπτωση ο πλοιοκτήτης θα αναγκαστεί να μεταφέρει με δικά του έξοδα το πλοίο στο σημείο αυτό(APS). Όμως σε μια περίοδο κατά την όποια η αγορά είναι πιο ευέλικτη παρουσιάζεται το ballast bonus το ύψος του οποίου επηρεάζεται από τις μεταβολές που αυτή υφίσταται αλλά και από τυχαία περιστατικά (μπορεί κάποιο πλοίο να είναι το μοναδικό διαθέσιμο στην ευρύτερη περιοχή και έτσι να αποκομίσει μεγαλύτερη αμοιβή από αυτήν που θα όριζε η αγορά. Στην ουσία το ballast bonus ανεξάρτητα από το ύψος του αποτελεί μια ενδιάμεση οδός ανάμεσα στους όρους DOP και APS.

4.1.10 Αποδοχή ναύλωσης από τα εμπλεκόμενα μέλη (subjects)

Ένα από τα κρίσιμα σημεία σε μια ναύλωση είναι αυτό κατά το όποιο όλα τα main terms έχουν συμφωνηθεί κατά την διαπραγμάτευση του ναυλοσύμφωνου και πλέον πρέπει να δοθεί μια οριστική απάντηση από την μεριά του ναυλωτή για το κατά πόσο η ναύλωση θα πραγματοποιηθεί. Η οριστική αυτή απάντηση όμως αποτελεί συνάρτηση πολλών καταφάσεων σχετικά με την ναύλωση. Αυτό σημαίνει ότι για να εγκριθεί η ναύλωση και τελικά να

πραγματοποιηθεί θα πρέπει να συμφωνήσουν όλοι όσοι εμπλέκονται στην αγοραπωλησία του φορτίου. Σε μια τέτοια εμπορική κίνηση εμπλέκονται ο πωλητής του φορτίου, ο αγοραστής του φορτίου, και τράπεζες οι οποίες χρηματοδοτούν την αγοραπωλησία και τέλος άτομα τα οποία είναι υπεύθυνα για την μεταφορά του φορτίου από τον πωλητή στον αγοραστή όπως οι φορτωτές και οι εκφορτωτές. Κάθε κρίκος από την συγκεκριμένη αλυσίδα θα πρέπει να δώσει μια θετική απάντηση έτσι ώστε η διαπραγμάτευση της ναύλωσης να έχει θετική έκβαση. Η διαδικασία αυτή συναντάται στα ναυλοσύμφωνα με τον όρο subs ή subjects approval . Αυτό συμβαίνει γιατί όλοι αυτοί οι ενδιαφερόμενοι προσπαθούν να ελέγξουν τις συνιστώσες της μεταφοράς οι οποίες τους επηρεάζουν και τελικά σχετίζονται με τα συμφέροντα τους. Τα συμφέροντα αυτά δεν σημαίνει ότι ταυτίζονται για όλους τους εμπλεκόμενους της αγοραπωλησίας. Μια διαδικασία η οποία θα μπορούσε να εξηγήσει το παραπάνω γεγονός είναι η επιλογή λιμένα φόρτωσης η εκφόρτωσης. Μέσα στην διαπραγμάτευση της ναύλωσης πρέπει να συμφωνηθούν τα λιμάνια φόρτωσης και εκφόρτωσης. Ναυλωτής και πλοιοκτήτης πρέπει να εξετάσουν το κατά πόσο το πλοίο το οποίο καλείται να εκτελέσει την ναύλωση είναι ικανό να εισέρθει και να εξέλθει από το λιμάνι. Είναι πιθανό το λιμάνι παράδοσης για τον αγοραστή και το λιμάνι αποστολής για τον πωλητή να βρίσκεται σε τέτοια απόσταση που να του δημιουργεί μεγαλύτερο κόστος το οποίο θέλει να αποφύγει και άρα θα φέρει αντιρρήσεις. Επίσης μπορεί να εκφραστούν αμφιβολίες με την ικανότητα του πλοίου να διαχειριστεί το φορτίο χωρίς να το βλάψει. Τέτοιες ενστάσεις μπορεί να προκύψουν και σε συνδυασμό με το γεγονός της ωρολογιακής διαφοράς των χώρων που μπορεί να υπάρχει μεταξύ των άμεσα εμπλεκόμενων το συγκεκριμένο σημείο της ναύλωσης μπορεί να διαρκέσει αρκετά. Το πλοίο όμως θα μπορούσε να βρει μια άλλη δουλειά πράγμα που δεν γίνεται γιατί είναι δεσμευμένο. Ο χρόνος αναμονής του πλοιοκτήτη είναι ένας παράγοντας που ορίζεται στο ναυλοσύμφωνο και επηρεάζεται έμμεσα από την κατάσταση στην οποία βρίσκεται η αγορά. Σε μια άσχημη περίοδο ο πλοιοκτήτης θα αναγκαστεί να περιμένει για αρκετό καιρό την απάντηση στην τελική πρόσφορα την οποία έχει κάνει. Αυτό γίνεται γιατί η αγορά σε περιόδους ύφεσης δεν του προσφέρει την δυνατότητα εύρεσης μιας εναλλακτικής η οποία θα είχε θετικό αποτέλεσμα σε σύντομο χρονικό διάστημα ώστε να μην μένει το πλοίο χωρίς φορτίο και να μην επιβαρύνεται ο πλοιοκτήτης με το κόστος λειτουργίας χωρίς έσοδα. Στην αντίθετη περίπτωση κατά την οποία η αγορά βρίσκεται σε πολύ υψηλό επίπεδο ο πλοιοκτήτης δεν πρόκειται να περιμένει για αρκετό διάστημα την απάντηση

του ναυλωτή και για αυτό ορίζει ένα πολύ μικρό χρονικό περιθώριο μέσα στο οποίο θα πρέπει να λάβει την απάντηση. Αυτό συμβαίνει γιατί ο πλοιοκτήτης θα μπορέσει εύκολα να βρει ένα άλλο φορτίο για το πλοίο του. Επίσης σε μια καλή περίοδο για αυτόν δεν είναι διατεθειμένος να χάσει έστω και μια μέρα ενός πολύ ψηλού μισθώματος. Αν έπραττε έτσι σε όλη την διάρκεια κατά την οποία οι ναύλοι βρίσκονται σε υψηλό επίπεδα θα είχε χάσει ένα αρκετά μεγάλο χρηματικό πόσο.

4.1.11 Χρέωση ναυλωτών για τον καθαρισμό των αμπαριών (in lew of hold cleaning)

Στην χρονοναύλωση ενός πλοίου κατά την διάρκεια της επαναπαράδοσης του ο ναυλωτής είναι υποχρεωμένος να το επιστρέψει στον πλοιοκτήτη στην κατάσταση που βρισκόταν όταν του παραδόθηκε. Στα πλαίσια αυτής της υποχρέωσης τα αμπάρια του πλοίου θα πρέπει να είναι τελείως άδεια και καθαρά. Τον καθαρισμό των αμπαριών θα μπορούσε να τον αναλάβει ο ναυλωτής βρίσκοντας ένα αρμόδιο συνεργείο στο λιμάνι επαναπαράδοσης του πλοίου. Η διαδικασία αυτή δεν θα είχε μεγάλο κόστος όμως τελικά ο ναυλωτής προτιμάει να δώσει ένα μεγαλύτερο πόσο στον πλοιοκτήτη για να προβεί ο ίδιος στον καθαρισμό των αμπαριών. Το πόσο αυτό ορίζεται στο ναυλοσύμφωνο με τον όρο in lew of hold cleaning. Ο ναυλωτής επιλέγει αυτήν την τακτική γιατί αν δεχόταν να καθαρίσει ο ίδιος τα αμπάρια του πλοίου ο χρόνος ο οποίος θα περνούσε μέχρι να καθαριστούν και να επαναπαραδοθεί το πλοίο στον πλοιοκτήτη θα υπολογιζόταν από τον τελευταίο στην καταβολή του μισθώματος.

Καθυστέρηση στον καθαρισμό των αμπαριών για τον έκαστο λόγο θα ανάγκαζε τον ναυλωτή να καταβάλει ένα πόσο το οποίο θα ήταν πολλαπλάσιο του πόσου το οποίο δίνει στον πλοιοκτήτη. Το πόσο το οποίο δίνεται στον πλοιοκτήτη για τον καθαρισμό των αμπαριών επηρεάζεται έμμεσα από την κάστας της αγοράς. Όσο πιο καλή είναι η εικόνα της τόσο πιο πολλά χρήματα θα αναγκαστεί να δώσει ο ναυλωτής στον πλοιοκτήτη. Το αντίθετο θα ισχύει στην περίπτωση κατά την οποία η αγορά δεν είναι σε καλά επίπεδα. Σε μια τέτοια περίοδο το πόσο που θα λάβει ο πλοιοκτήτης θα είναι μικρό.

4.2 Διαφοροποίηση όρων στην ναύλωση ταξιδιού

4.2.1 Ποσότητα φορτίου (More Or Less Owners Option, More Or Less Charterers Option)

Ένα γεγονός το οποίο συμβαίνει σε αρκετές προσπάθειες ναύλωσης είναι η μη συμβατότητα της χωρητικότητας του φορτίου με την χωρητικότητα του πλοίου. Κάθε πλοίο έχει μια συγκεκριμένη δυνατότητα σχετική με το φορτίο που μπορεί να μεταφέρει. Την δυνατότητα αυτή προσπαθεί να εκμεταλλευτεί στο μέγιστο ο κάθε πλοιοκτήτης αφού η αμοιβή του στην ναύλωση ανά ταξίδι είναι ένας συνδυασμός απόστασης και μεταφερόμενου βάρους επί της τιμής. Έτσι ο πλοιοκτήτης προσπαθεί να μεγιστοποιήσει το κέρδος που λαμβάνει από την μεταφορά προσπαθώντας να γεμίσει τα αμπάρια του πλοίου αντί να μεταφέρει κάποιο μικρότερο φορτίο. Στην περίπτωση κατά την οποία η αγορά βρίσκεται σε κατάσταση ύφεσης ένας πλοιοκτήτης θα αναγκαστεί να δεχτεί μια ποσότητα φορτίου η οποία δεν καλύπτει την μεταφορική ικανότητα του πλοίου του. Τέτοιες μειώσεις θα τις δέχεται μέχρι το σημείο κατά το οποίο ο ναύλος δεν θα καλύπτει τα λειτουργικά του έξοδα. Στην αντίθετη περίπτωση κατά την οποία η κορύφωση επικρατεί στην αγορά και οι ναύλοι βρίσκονται σε υψηλό επίπεδα δεν θα δεχτεί μια ναύλωση με την παραπάνω λογική αφού η εύρεση ενός φορτίου που θα μεγιστοποιούσε το κέρδος θα ήταν εύκολη. Έτσι οι όροι More Or Less Owners Option και More Or Less Charterers Option έχουν εισέρθει στα ναυλοσύμφωνα για ναύλωση ανά ταξίδι για να ρυθμίσουν το παραπάνω φαινόμενο. Ένα ποσοστό φορτίου μπορεί να προστεθεί ή να μειωθεί σε μια ναύλωση ανάλογα με τις επιθυμίες του πλοιοκτήτη ή του ναυλωτή. Έτσι με τον όρο More Or Less Owners Option ο πλοιοκτήτης έχει την δυνατότητα να αυξομειώσει την ποσότητα του

φορτίου που μπορεί να μεταφέρει και με τον More Or Less Charterers Option ο ναυλωτής μπορεί να προβεί στην αντίστοιχη διαδικασία. Με έναν τέτοιο όρο ο πλοιοκτήτης θα εξασφαλίσει την μεγιστοποίηση του ναύλου που θα λάβει αφού ακόμα και αν ο ναυλωτής δεν είναι ικανός να βρει την απαιτούμενη ποσότητα φορτίου που χρειάζεται γιατί τελικά ο ναυλωτής θα πληρώσει και για αυτήν την ποσότητα. Ο ναύλος αυτός ονομάζεται νεκρός ναύλος dead freight και αποδίδεται στον πλοιοκτήτη στην περίπτωση που υπάρξει περιστατικό παρόμοιο με το παραπάνω. Επίσης στην περίπτωση που μειώσει το τελικό φορτίο εξαιτίας της αδυναμίας του πλοίου να μεταφέρει την ποσότητα που ο ναυλωτής απαιτεί μπορεί να γλυτώσει από νομικές κυρώσεις εναντίον του. Στην περίπτωση κατά την οποία ο ναυλωτής είναι σε θέση να αυξομειώσει την ποσότητα του φορτίου που τελικά θα μεταφέρει δεν θα έχει παρόμοιο πρόβλημα και στην περίπτωση κατά την οποία η ποσότητα του φορτίου του είναι μεγαλύτερη από αυτήν που χωράει το πλοίο τότε θα μπορεί να κινηθεί νομικά εναντίον του πλοιοκτήτη.

4.2.2 Αριθμός από προβλήτες που θα επισκεφτεί το πλοίο

Ο αριθμός από τις προβλήτες που θα επισκεφτεί ένα πλοίο σε ένα λιμάνι φόρτωσης ή εκφόρτωσης είναι ένα ζήτημα το οποίο επηρεάζεται άμεσα από την κατάσταση που επικρατεί στην αγορά. Ο πλοιοκτήτης δεν επιθυμεί την προσέγγιση πολλών προβλητών σε αντίθεση με τον ναυλωτή που θα μπορούσε να εξυπηρετήσει τα συμφέροντα του μια διαδικασία τέτοιου είδους. Ο λόγος για τον οποίο ο πλοιοκτήτης δεν επιθυμεί την παραπάνω δραστηριότητα είναι ότι το πλοίο του θα δημιουργήσει μια σειρά από έξοδα τα οποία θα πρέπει να καλύψει ο ίδιος. Τέτοια έξοδα είναι τα έξοδα ρυμούλκησης. Επιπλέον στην περίπτωση κατά την οποία μια τέτοια διαδικασία θα αποτελέσει χρονική καθυστέρηση για την φόρτωση ή την εκφόρτωση του πλοίου και δεν υπολογιστεί στον χρόνο lay time τον οποίο διαθέτει ο ναυλωτής τότε το πλοίο του θα παραμείνει για περισσότερο χρόνο στο λιμάνι πράγμα που ο πλοιοκτήτης δεν θα δεχόταν σε μια περίοδο που θα μπορούσε να αποκομίσει έναν πολύ υψηλό ναύλο από μια καινούργια ναύλωση. Κατά συνέπεια σε μια περίοδο ύφεσης για την ναυτιλία ο πλοιοκτήτης θα αποδεχτεί το πλοίο

του να διαχειριστεί φορτίο από περισσότερες προβλήτες ενός λιμένα και θα επωμιστεί το συνολικό κόστος. Σε ένα στάδιο κορύφωσης του ναυτιλιακού κύκλου ο πλοιοκτήτης θα μπορέσει να επιβάλει την βούληση του και το πλοίο να επισκεφτεί τις κατά το δυνατόν λιγότερες προβλήτες σε ένα λιμάνι.

4.2.3 Επιλογή λιμένων φόρτωσης και εκφόρτωσης

Η επιλογή λιμένων που θα γίνει η φόρτωση και η εκφόρτωση είναι θέμα με το οποίο ασχολούνται τα ναυλοσύμφωνα και επηρεάζεται από την κατάσταση της αγοράς. Πολλά λιμάνια δεν είναι επιθυμητά από τους πλοιοκτήτες. Βασικοί λόγοι για τους οποίους δεν είναι επιθυμητά είναι τα αυξημένα λιμενικά έξοδα τα οποία μπορεί να έχει ένα λιμάνι αλλά κυρίως η συμφόρηση που υπάρχει σε αυτό. Με την συμφόρηση ένας πλοιοκτήτης θα αναγκαστεί να περιμένει αρκετές μέρες μέχρι να ξεφορτώσει το πλοίο του έτσι ώστε να προσπαθήσει να το ναυλώσει ξανά. Σε μια περίοδο κατά την οποία η αγορά είναι σε άσχημη κατάσταση ένας πλοιοκτήτης θα δεχτεί με μεγαλύτερη ευκολία τα αποτελέσματα της συμφόρησης αφού δεν θα ήταν εύκολο να ναυλώσει το πλοίο του σχετικά σύντομα. Σε μια περίοδο όμως κατά την οποία η αγορά είναι σε έξαρση τότε ο πλοιοκτήτης δεν θα δεχτεί τέτοιου είδους λιμάνια αφού θα χάσει μέρες κατά τις οποίες θα μπορούσε να αποκομίσει έναν σεβαστό ναύλο από μια άλλη ναύλωση. Υπάρχει περίπτωση μέσα στο ναυλοσύμφωνο να συναντήσουμε τον όρο limited d/ac (limited disbursements accounts) με την χρήση του οποίου ο πλοιοκτήτης λαμβάνει ένα πόσο προκειμένου να δεχτεί να επισκεφτεί το πλοίο του ένα λιμάνι μεγάλη συμφόρηση. Επίσης κατά την καλή περίοδο της αγοράς υπάρχει περίπτωση να καλύπτεται μέρος του κόστους των λιμενικών εξόδων όταν αυτά είναι υψηλά.

4.2.4 Καταλληλότητα λιμένων φόρτωσης και εκφόρτωσης να δεχτούν το πλοίο

Ένα ακόμα ζήτημα το οποίο σχετίζεται με τα λιμάνια αναφέρεται στα ναυλοσύμφωνα και επηρεάζεται από την φάση του οικονομικού κύκλου και την κατάσταση της αγοράς είναι η πιστοποίηση της ικανότητας του λιμανιού να δεχτεί το πλοίο και το ποιος αναλαμβάνει την ευθύνη για την πιστοποίηση αυτή. Σε μια περίοδο ύφεσης η πιστοποίηση γίνεται από τον πλοιοκτήτη ενώ σε μια περίοδο κατά την οποία η αγορά είναι σε στάδιο κορύφωσης η πιστοποίηση γίνεται από τον ναυλωτή ο οποίος αναλαμβάνει και την ευθύνη.

4.2.5 Έξοδα φόρτωσης εκφόρτωσης στοιβασίας και επίστρωσης (FIO, FIOST)

Ένα από τα πλέον διαπραγματεύσιμα ζητήματα που προκύπτουν μέσα σε ένα ναυλοσύμφωνο είναι το ποιος αναλαμβάνει τα έξοδα στοιβασίας και χαπαρίσματος του φορτίου. Για την διευθέτηση της διαδικασίας αυτής υπάρχουν μια σειρά από όροι οι οποίοι μεταφέρουν την ευθύνη από το ένα μέλος της ναύλωσης στο άλλο. Οι πιο διαδεδομένοι από αυτούς τους όρους είναι : FIOS (free in/out plus stowage costs), FIOST (free in/out including stowage and trimming costs). Με αυτό τον τρόπο άλλες φορές ένας ναυλωτής μπορεί να αναλάβει μόνος το κόστος φόρτωσης και της εκφόρτωσης fio, άλλες φορές αναλαμβάνει επιπλέον το κόστος της στοιβασίας ενώ άλλες φορές και το κόστος του χαπαρίσματος. Όταν η αγορά βρίσκεται στο στάδιο της ύφεσης ο ναυλωτής επιβαρύνεται συνήθως με το κόστος της φόρτωσης και της εκφόρτωσης ενώ σε μια περίοδο ευνοϊκή για τον πλοιοκτήτη ο ναυλωτής μπορεί να αναλάβει και τα έξοδα στοιβασίας και χαπαρίσματος. Στο σημείο αυτό θα πρέπει να επισημανθεί ότι κατά την πλειοψηφία των περιπτώσεων των όποιων ο ναυλωτής αναλαμβάνει κόστη στοιβασίας ή χαπαρίσματος δεν τις εκτελεί ο ίδιος άλλα πληρώνει τον πλοιοκτήτη για αυτές. Αν ο ναυλωτής προσπαθήσει να κάνει τέτοιες εργασίες από μόνος του υπάρχει η πιθανότητα εξαιτίας της απειρίας του να αργήσει να βρει τα κατάλληλα συνεργεία με αποτέλεσμα να καθυστερήσει η διαδικασία. Αυτό μπορεί να επιφέρει την καταβολή σταλίων στον πλοιοκτήτη. Έτσι ο ναυλωτής καταβάλλει ένα πόσο στον πλοιοκτήτη που είναι προσυμφωνημένο και την εργασία αυτή την αναλαμβάνει ο πλοιοκτήτης ο οποίος έχει την εμπειρία και τα μέσα να εκτελέσει την διαδικασία με ευκολότερο τρόπο.

4.2.6 Πληρωμή και ο χρόνος εκτέλεσης της

Όπως και στην χρονοναύλωση έτσι και στην χρονοναύλωση τρόπος με τον οποίο γίνεται η χρηματική συναλλαγή δεν αλλάζει ούτε επηρεάζεται από την κατάσταση που επικρατεί στην αγορά. Το ποτέ θα καταβληθεί ο ναύλος όμως είναι ένα ευμετάβλητο ζήτημα στο οποίο ασκεί

επιρροή η εικόνα της αγοράς. Σε μια καλή περίοδο για την αγορά ο ναυλωτής θα καταβάλει τον ναύλο με πολύ γρηγορότερους ρυθμούς από ότι σε μια περίοδο η οποία δεν είναι καλή για τους πλοιοκτήτες. Πιο συγκεκριμένα σε μια ευνοϊκή περίοδο για τον πλοιοκτήτη ο ναύλος θα καταβληθεί προκαταβολικά πριν την παράδοση της φορτωτικής στους ναυλωτές ενώ στην αντίθετη περίπτωση η καταβολή θα γίνει μετά την παράδοση της. Μέσα στα ναυλοσύμφωνο η χρονική στιγμή κατά την οποία θα αποδοθεί ο ναύλος ορίζεται από την φράση payable within (αριθμός ημερών) banking days.

4.2.7 Πλους πλοίου με την βοήθεια παγοθραυστικού

Στους ευμετάβλητους όρους της χρονοναύλωσης παρατηρήσαμε ότι η διαδρομή που θα ακολουθήσει το πλοίο και τα λιμάνια φόρτωσης και εκφόρτωσης αποτελούν ένα σημαντικό μέρος της διαπραγμάτευσης. Ο λόγος είναι από την μια πλευρά το συμφέρον του ναυλωτή και από την άλλη η ασφάλεια του πλοίου του πλοιοκτήτη. Στην χρονοναύλωση δεν μπορούμε να συναντήσουμε παρόμοια προστριβή μεταξύ ναυλωτών και πλοιοκτητών αφού η διαδρομή είναι επιλογή του πλοιοκτήτη. Με αυτόν τον τρόπο δίνεται η δυνατότητα στον πλοιοκτήτη να μην προβεί στην ναύλωση του πλοίου. Υπάρχει μια παράμετρος όμως η οποία έχει μια συνάφεια με τα προβλήματα που μπορεί να συναντήσει κάποιος στην χρονοναύλωση. Η πιθανότητα το πλοίο να ακολουθήσει ένα παγοθραυστικό πλοίο είναι ένα θέμα το οποίο τίθεται υπό διαπραγμάτευση στην ναύλωση ανά ταξίδι και επηρεάζεται από τα επίπεδα της αγορά με τρόπο παρόμοιο με αυτόν της χρονοναύλωσης. Από την στιγμή που θα κλειστεί μια ναύλωση μέχρι την στιγμή που το πλοίο θα προσεγγίσει ένα από τα λιμάνια της ναύλωσης ή θα προσπαθήσει να εξέλθει από αυτό παίρνει ένα αρκετά μεγάλο χρονικό διάστημα. Στο διάστημα αυτό υπάρχουν περιοχές οι οποίες μπορούν να υποστούν μεγάλες αλλαγές στις κλιματολογικές συνθήκες. Έτσι μια περιοχή στο βόρειο ημισφαίριο υπάρχει η πιθανότητα να είχε καλές καιρικές συνθήκες όταν συμφωνήθηκε η ναύλωση αλλά όταν την προσέγγισε το πλοίο να υπήρχε πάγος που θα ακινητοποιούσε το πλοίο. Σε αυτές τις περιπτώσεις τα πλοία τα οποία έχουν ακινητοποιηθεί σχηματίζουν μια νηοπομπή σε ευθεία γραμμή και ακολουθούν κάποιο παγοθραυστικό είτε εκτός είτε εντός του λιμένα. Η διαδικασία αυτή μπορεί να βάζει σε κίνηση τα πλοία αλλά δεν είναι ασφαλής αφού κατά την πρόσκρουση του παγοθραυστικού με την κύρια μάζα του πάγου μικρότερα κομμάτια αποκολλούνται και ακολουθούν την πορεία που σχηματίζουν τα απόνερα

του πλοίου. Τα κομμάτια αυτά είναι ικανά να προκαλέσουν ζημιά στο πλοίο του πλοιοκτήτη και αφενός να του προκαλέσουν ένα μεγάλο κόστος και αφετέρου να ακινητοποιήσουν το πλοίο μέχρι να επισκευαστεί. Έτσι σε μια περίοδο κατά την οποία η εύρεση του ναύλου θα είναι σχετικά εύκολη για τον πλοιοκτήτη δεν πρόκειται να δεχτεί ποτέ έναν ορό ο οποίος θα τον υποχρεώνει να συνεχίσει την πορεία του το πλοίο με την βοήθεια του παγοθραυστικού. Στην αντίθετη περίπτωση τα επίπεδα της αγοράς βρίσκονται σε κατάσταση ύφεσης μια αποδοχή του πλοιοκτήτη σε έναν τέτοιο ορό δεν είναι απίθανη ανεξάρτητα από το ρίσκο στο οποίο βάζει την ασφάλεια του πλοίου του.

4.2.8 Φόρτωση και εκφόρτωση από την προβλήτα ή το αγκυροβόλιο

Μια επιπλέον διαφοροποίηση όρων σχετική με τα λιμάνια φόρτωσης και εκφόρτωσης και την ασφάλεια του πλοίου είναι το κατά πόσο το πλοίο θα εκτελέσει τις παραπάνω διαδικασίες από την προβλήτα του λιμανιού ή από κάποιο αγκυροβόλιο. Κάποτε τα πλοία ήταν δεδομένο ότι θα εκτελέσουν αυτές τις διαδικασίες από την προβλήτα του λιμανιού. Σήμερα όμως με την χρήση ειδικών μέσων όπως σύγχρονη τεχνολογία για την φόρτωση και την εκφόρτωση και εξειδικευμένα μικρότερα πλοία τα οποία ελέγχουν και κινούν το πλοίο προς την σωστή κατεύθυνση είναι δυνατή η φόρτωση και η εκφόρτωση του πλοίου από το αγκυροβόλιο του λιμανιού. Αυτή η διαδικασία ωστόσο δεν παρέχει την ίδια ασφάλεια στο πλοίο απ ότι αν έκανε τις ίδιες εργασίες στην προβλήτα του λιμανιού. Πέραν αυτού υπάρχει και η δυνατότητα δημιουργίας παραπάνω κόστους στον πλοιοκτήτη αν έχει αναλάβει ο ίδιος τις διαδικασίες στοιβασίας ή χαπαρίσματος. Η διαδικασίες αυτές θα γινόντουσαν με λιγότερα χρήματα και μέσα στην προβλήτα το λιμανιού απ ότι στο αγκυροβόλιο. Για αυτούς τους λόγους ένας πλοιοκτήτης θα προτιμήσει να αποφύγει μια ναύλωση η οποία θα έχει τέτοιες εξεζητημένες απαιτήσεις σε μια περίοδο κατά την οποία η εξεύρεση ναύλου είναι εύκολη για εκείνον ενώ θα αναγκαστεί να την δεχτεί σε μια περίοδο ύφεσης για την ναυτιλία.

4.2.9 Επιλογή ναυτιλιακού πράκτορα

Κάθε πλοιοκτήτης και κάθε ναυλωτής έχει έναν ατζέντη στα λιμάνια στα οποία έχουν τον μεγαλύτερο κύκλο εργασιών. Ο ατζέντης είναι υπεύθυνος για την διευθέτηση μια ευρείας κλίμακας ζητημάτων. Σε μια ναύλωση όμως μπορεί να κινηθεί με έμμεσο τρόπο υπέρ του

εργοδότη με θεμιτά και αθέμιτα μέσα. Με βάση την παραπάνω δράση και λογική ο κάθε ένας από τους εμπλεκόμενους της ναύλωσης προσπαθεί να επιλέξει τον δικό του ατζέντη για την εκτέλεση των απαραίτητων εργασιών. Ο πλοιοκτήτης θα καταφέρει να επιλέξει τον ατζέντη την περίοδο κατά την οποία η αγορά είναι σε πολύ ψηλά επίπεδα και ο ναυτιλιακός κύκλος βρίσκεται στο στάδιο της κορύφωσης. Στην αντίθετη περίπτωση που η αγορά βρίσκεται σε επίπεδα ύφεσης ο ναυλωτής είναι αυτός που τελικά θα επιλέξει τον ατζέντη της αρέσκειας του χωρίς αυτό να σημαίνει εκ των προτέρων ότι θα προσπαθήσει να επηρεάσει την πορεία της ναύλωσης.

4.2.10 w/w/w (whether in berth or not / whether free pratique or not / whether custom cleared or not)

Από την στιγμή που το πλοίο θα φτάσει έγκαιρα στο προορισμό φόρτωσης μέσα στα πλαίσια του lay can το οποίο είναι ο ύστατος χρόνος κατά τον οποίο θα πρέπει να προσεγγίσει το λιμάνι φόρτωσης πρέπει να ξεκινήσει το lay time. Όπως το lay can εγκυμονεί κινδύνους για τον πλοιοκτήτη (ακυρώνεται η ναύλωση και ο ναυλωτής μπορεί να κινηθεί νομικά εναντίον του πλοιοκτήτη) έτσι και το lay time εμπεριέχει ρίσκο για τον ναυλωτή. Με τον όρο αυτό προσδιορίζεται ο χρόνος μέσα στον οποίο ο ναυλωτής θα πρέπει να φορτώσει ή να εκφορτώσει το φορτίο του. Ο χρόνος του lay time μπορεί να εκφράζεται με διαφορετικούς τρόπους κάθε φορά αλλά η υπέρβαση του θα επιφέρει σταλίες στον ναυλωτή τις οποίες θα πρέπει να καταβάλει στον πλοιοκτήτη. Στην αντίθετη περίπτωση ο πλοιοκτήτης θα πρέπει να καταβάλει επισταλίες στον ναυλωτή. Το μείζον θέμα όμως το οποίο απασχολεί σε μια ναύλωση και επηρεάζεται σε μεγάλο βαθμό από την κατάσταση που επικρατεί στην αγορά είναι το ποτέ αρχίζει να μετράει το lay time. Για να αρχίσει να μετράει ο χρόνος του lay time θα πρέπει να εκπληρωθούν ορισμένες διαδικασίες από την πλευρά του πλοιοκτήτη. Πρώτη προϋπόθεση είναι το πλοίο να είναι arrived ship. Αυτός ο όρος σχετίζεται με την γεωγραφική θέση του πλοίου κατά την στιγμή άφιξης του στην τοποθεσία φόρτωσης. Άλλες φορές για να θεωρηθεί το πλοίο arrived θα πρέπει να βρίσκεται στην προβλήτα (berth) του λιμανιού και άλλες φορές να είναι μέσα στα γεωγραφικά όρια του λιμανιού. Για αυτό τον λόγο έχουν δημιουργηθεί δυο όροι ανάλογα με τους οποίους ορίζεται το κατά πόσο το πλοίο έχει όντως φτάσει στο λιμάνι. Ο όρος

berth charter party υποδηλώνει ότι το πλοίο θα πρέπει να βρίσκεται στην προβλήτα του λιμανιού σε αντίθεση με το port charter party κατά το οποίο αρκεί το πλοίο να έχει φτάσει στα γεωγραφικά όρια του λιμανιού έτσι ώστε να ξεκινήσει να μετράει ο χρόνος του lay time. Όπως γίνεται αντιληπτό ο πλοιοκτήτης επιθυμεί τον δεύτερο όρο με σκοπό να μειώσει το χρόνο lay cap που διαθέτει. Από την άλλη πλευρά ο ναυλωτής επιθυμεί την πρώτη εκδοχή με το πλοίο να πρέπει να φτάσει στη προβλήτα του λιμανιού έτσι ώστε να έχει την δυνατότητα να προετοιμάσει με σωστό τρόπο την διαδικασία της φόρτωσης μειώνοντας το ρίσκο να καταβάλει σταλίες στον πλοιοκτήτη και αυξάνοντας την πιθανότητα να καρπωθεί κάποια πιθανή επισταλία. Η επιλογή ενός από τους δυο ορούς επηρεάζεται σε μεγάλο βαθμό από την εικόνα της αγοράς αφού σε άσχημη περίοδο ο ναυλωτής θα μπορεί να επιβάλει την βούληση του και να ισχύει ο όρος berth charter party στο ναυλοσύμφωνο, ενώ στην αντίθετη περίπτωση σε μια καλή περίοδο με υψηλούς ναύλους και μεγάλη ζήτηση για μεταφορική ικανότητα ένας πλοιοκτήτης θα μπορεί να επιτύχει την χρήση του ορού port charter party επιτυγχάνοντας να θεωρηθεί το πλοίο του arrived ακόμα και αν βρίσκεται αρκετά μίλια μακριά από την προβλήτα αρκεί να είναι μέσα στα γεωγραφικά όρια του λιμανιού. Αλλά δεν είναι μόνο αυτή η προϋπόθεση για την έναρξη του lay time η οποία επηρεάζεται από την αγορά. Επιπλέον υποχρέωση του πλοιοκτήτη είναι να έχει στείλει την επιστολή ετοιμότητας (notice of readiness) η οποία θα πρέπει να είναι έγκυρη. Μέσα από αυτήν την επιστολή ο πλοιοκτήτης δηλώνει ότι το πλοίο του είναι έτοιμο να δεχτεί το φορτίο του ναυλωτή από την στιγμή που υπάρχει διαθέσιμη προβλήτα. Για να είναι όμως έγκυρο το notice of readiness θα πρέπει το πλοίο εκτός από την ικανότητα του να διαχειριστεί το φορτίο (φυσική ετοιμότητα) να έχει και νομική ικανότητα. Η νομική ικανότητα εμπεριέχει κάποια κριτήρια τα οποία θέτουν οι λιμενικές αρχές κάθε λιμανιού και σχετίζονται με θέματα υγειονομικά και τελωνειακά. Έτσι το πλοίο πρέπει να έχει πάρει το λεγόμενο πιστοποιητικό ελευθεροκοινωνίας από τους αρμοδίους φορείς του λιμανιού. Αυτή η διαδικασία μπορεί να πάρει αρκετό καιρό ανάλογα με την συμφόρηση που το λιμάνι παρουσιάζει ή από το κατά πόσο το πλοίο έχει προσεγγίσει λιμάνι σε ημέρες αργίας ή απεργίας. Εδώ πρέπει να σημειώσουμε και το ότι η συμφόρηση μπορεί να επηρεάσει και ένα berth charter party αφού εξαιτίας της συμφόρησης το πλοίο δεν θα μπορεί να δέσει σε κάποια προβλήτα ανεξάρτητα από το ότι είναι διαθέσιμο στους ναυλωτές για άμεση εκμετάλλευση. Για όλους αυτούς τους λόγους έχει δημιουργηθεί ο όρος w/ w/w/w (whether in port or not/whether in berth or not / whether free

pratique or not / whether custom cleared or not). Με την χρήση του ορού αυτού ο πλοιοκτήτης εξασφαλίζει ότι ο χρόνος Lay time θα ξεκινήσει να μετράει από την ώρα που το πλοίο θα έχει φτάσει στο λιμάνι ανεξάρτητα από το αν θα υπάρξουν καθυστερήσεις για τις όποιες δεν ευθύνεται ο ίδιος. Έτσι ακόμα και αν δεν έχει δοθεί η αδεία από το τελωνείο ή από την υγειονομική υπηρεσία ή το πλοίο δεν έχει δέσει σε κάποια προβλήτα λόγω της συμφοράς ο χρόνος του lay time ξεκινά να μετράει. Ο όρος αυτός είναι σύνθετος αφού δεν είναι αναγκαστικό να συμφωνηθούν όλοι οι όροι μέσα στην διαπραγμάτευση της ναύλωσης. Μπορεί να γίνει δεκτός και ένας από αυτούς τους ορούς μεμονωμένα. Ανάλογα με τα επίπεδα της αγοράς όμως μπορεί να συμφωνηθούν όλοι οι όροι ή κανένας. Αν η αγορά βρίσκεται σε περίοδο ύφεσης μπορεί να μην γίνουν δεκτοί όλοι οι όροι με εξαίρεση τον ορό wibon. Αν η αγορά είναι σε επίπεδα κορύφωσης όλοι οι όροι μπορούν να γίνουν αποδεκτοί από την πλευρά του ναυλωτή.

4.2.11 Γεωγραφική επιλογή λιμανιών σε σχέση με την διαδρομή (Ports and rotation in (charterers/owners) option)

Σε μια ναύλωση ανά ταξίδι υπάρχει η πιθανότητα να μην είναι μόνο δυο τα λιμάνια τα οποία θα επισκεφτεί το πλοίο. Σε περίπτωση που τα λιμάνια της εκφόρτωσης του φορτίου είναι παραπάνω από ένα υπάρχει πιθανότητα προστριβής μεταξύ του πλοιοκτήτη και του ναυλωτή. Ο λόγος είναι ότι δεν έχουν όλα τα λιμάνια την ίδια ζήτηση για μεταφορά φορτίου. Έτσι μπορεί τον ναυλωτή να τον βολεύει να κάνει την εκφόρτωση με τέτοιο τρόπο οπου το πλοίο να καταλήξει σε λιμάνι που δεν θα είναι εύκολη μια καινούργια ναύλωση. Επίσης στο στάδιο της φόρτωσης μια ανορθόδοξη επιλογή λιμανιών με σχετικά μεγάλη απόσταση μεταξύ τους θα ανάγκαζε τον πλοιοκτήτη να καταναλώσει μεγαλύτερη ποσότητα πετρελαίου από αυτήν που κατανάλωνε έτσι και μείωνε την απόσταση την οποία θα έπρεπε να καλύψει. Μέσα στο

ναυλοσύμφωνο υπάρχει όρος ο οποίος ρυθμίζει το ποιος θα αποφασίσει την διαδρομή από το ένα λιμάνι στο άλλο. Πιο συγκεκριμένα με την χρήση του όρου ports and rotation in (charterers/owners) option υποδεικνύεται ποιος θα κάνει την επιλογή. Σε μια αγορά με τα χαρακτηριστικά της ύφεσης ο ναυλωτής είναι αυτός που θα κάνει την τελική επιλογή ενώ αντίθετα σε μια περίοδο κορύφωσης θα το κάνει ο πλοιοκτήτης επίσης πρέπει να σημειώσουμε ότι κατά την διάρκεια του σταδίου της κορύφωσης ο πλοιοκτήτης δεν θα δεχόταν να στείλει το πλοίο του σε λιμάνι που θα δυσκολευόταν να το ναυλώσει εκ νέου σε σύντομο χρονικό διάστημα. Με αυτό τον τρόπο θα έχανε ένα μεγάλο ναύλο.

4.2.12 Ο υπολογισμός του χρόνου φόρτωσης και εκφόρτωσης και η χρήση των όρων SHINC και SHEX

Δυο όροι οι όποιοι σχετίζονται με άμεσο τρόπο με την κατάσταση της αγοράς είναι οι SHINC και SHEX. Με την χρήση του ορού SHINC (Sundays holidays included) ο χρόνος κατά τον οποίο δεν μπορούν εκτελεστούν εργασίες φόρτωσης και εκφόρτωσης υπολογίζεται στον χρόνο lay time που διαθέτει ο ναυλωτής για να ολοκληρώσει τις εργασίες αυτές. Είναι φανερό ότι ο όρος αυτός ευνοεί τον πλοιοκτήτη και η χρήση του γίνεται όταν η αγορά είναι σε επίπεδα κορύφωσης. Με την χρήση του όρου ο πλοιοκτήτης αυξάνει τις πιθανότητες να αποκομίσει σταλίες από τον ναυλωτή ή να τον αναγκάσει να τελειώσει τις εργασίες της φόρτωσης ή της εκφόρτωσης πιο νωρίς από την ημέρα που θα υπάρχει εορτή ή αργία. Έτσι η ναύλωση θα ολοκληρωθεί πιο νωρίς και ο πλοιοκτήτης θα έχει το πλοίο του διαθέσιμο πιο γρήγορα για μια νέα ναύλωση. Από την άλλη πλευρά ο όρος SHEX (Sundays holidays excluded) αφαιρεί από τον χρόνο του lay time το διάστημα κατά το οποίο δεν μπορούν να γίνουν εργασίες εξαιτίας εορτών ή αργίας. Ο συγκεκριμένος όρος ευνοεί τον ναυλωτή γιατί τον βοηθά να μειώσει το ρίσκο της σταλίας που μπορεί να δημιουργήσει και να καταβάλει στον πλοιοκτήτη. Ο όρος shex μπαίνει στα ναυλοσύμφωνα όταν η αγορά βρίσκεται στο στάδιο της ύφεσης και οι ναυλωτές έχουν μεγαλύτερη διαπραγματευτική δύναμη.

Τρόπος υπολογισμού του χρόνου του SHEX

Μια άλλη παράμετρος σχετική με την χρήση του όρου SHEX σχετίζεται με το γεγονός ότι η χρήση του δεν αποφέρει το ίδιο χρονικό όφελος στον ναυλωτή ανάλογα με την κατάσταση η οποία επικρατεί στην αγορά. Αν πάρουμε για παράδειγμα μια ναύλωση κατά την οποία έχει συμφωνηθεί ότι η φόρτωση του πλοίου θα πρέπει να γίνει μέσα σε εικοσιτέσσερις ώρες με προϋπόθεση την χρήση του ορού SXEC. Στην συνέχεια ας υποθέσουμε ότι το πλοίο έφτανε έγκαιρα στον προορισμό φόρτωσης με την επομένη μέρα να εμπίπτει στον ορό SHEX αφού θα υπάρχει είτε κάποια αργία είτε κάποια εορτή. Ο τρόπος με τον οποίο θα υπολογιστεί ο χρόνος μπορεί να είναι τελείως διαφορετικός ανάμεσα σε δυο περιόδους στις οποίες επικρατεί η ύφεση στην μια και η κορύφωση στην άλλη. Αν η ναύλωση γινόταν σε περίοδο ύφεσης τότε ο χρόνος του shex θα ήταν μεγαλύτερος από εικοσιτέσσερις ώρες αφού θα υπολογιζόταν σε αυτόν η μια μέρα κατά την οποία δεν θα γινόντουσαν εργασίες εξαιτίας της εορτής ή της αργίας αλλά θα μπορούσε να προστεθεί και ο χρόνος της προηγούμενης μέρας κατά τον οποίο δεν γίνονται φορτώσεις και εκφορτώσεις εξαιτίας της λήξης του ωραρίου εργασίας. Έτσι από την μια ωρολογιακή μέρα που αναγράφεται σαν όρος στο shex τελικά ο χρόνος αυξάνεται κατά πολύ περισσότερο χωρίς να υπολογίζεται στον χρόνο Lay time τον οποίο διαθέτει ο πλοιοκτήτης για να εκτελέσει της διαδικασία της φόρτωσης. Αν η ναύλωση γινόταν σε μια περίοδο κορύφωσης για την αγορά των ναύλων τότε ο χρόνος του shex θα υπολογιζόταν με πολύ διαφορετικό τρόπο. Το shex θα υπολογιζόταν αυστηρά και μόνο για τις εικοσιτέσσερις ώρες που διαρκεί η αργία. Ο υπόλοιπος χρόνος μέχρι να έρθει η ημέρα εκείνη θα υπολογιζόταν κανονικά στο lay time. Αυτό θα είχε σαν αποτέλεσμα όμως να περάσουν αρκετές ώρες από τις εικοσιτέσσερις και όταν η ημέρα που θα υπολογιζόταν στο shex κανονικά πέρανε τότε ο χρόνος που θα απέμενε στον ναυλωτή για να ολοκληρώσει την ναύλωση θα ήταν λίγες. Με αυτόν τον τρόπο η δημιουργία και η καταβολή σταλιάς στον πλοιοκτήτη θα ήταν πολύ πιθανή. Η συγκεκριμένη υπόθεση μπορεί να συμβεί σε κάποιες ναυλώσεις προϋποθέτει όμως την χρήση του ορού σε shex σε περίοδο κορύφωσης κατά την οποία ο πλοιοκτήτης δύσκολα θα την έκανε δέκτη. Η προτεραιότητα του θα ήταν να επιβάλει στον ναυλωτή τον ορό shinc κατά τον οποίο θα υπολογιζόταν ολόκληρο η μέρα της αργίας στο χρόνο lay time που διαθέτει ο ναυλωτής για να ολοκληρώσει την φόρτωση. Ίσως να χρησιμοποιείται με τέτοιο τρόπο ο όρος όταν δεν είναι δυνατή η χρήση του ορού shinc

σε μια ναύλωση. Ο πλοιοκτήτης θα τον προσαρμόζει με τέτοιο τρόπο ώστε να βγαίνει εν μέρη κερδισμένος.

4.2.13 Η μέτρηση του χρόνου φόρτωσης και εκφόρτωσης και η χρήση των όρων unless used και if used time not to count

Η χρήση των όρων unless used και if used time not to count είναι κάτω από την άμεση επιρροή της εικόνας της αγοράς. Οι όροι αυτοί έρχονται να πλαισιώσουν έναν άλλον ορό τον shex (Sundays holidays excluded) ή Fhex (Fridays holidays excluded) όταν πρόκειται για μουσουλμανικό κράτος. Βάση του όρου Shex ο χρόνος κατά τον οποίο δεν γίνονται εργασίες φόρτωσης και εκφόρτωσης λόγω αργιών και εορτών δεν υπολογίζεται στον χρόνο που έχει ο ναυλωτής για να εκτελέσει τις εργασίες αυτές (lay time). Στην περίπτωση που ισχύει ο όρος Shex και τελικά γίνουν εργασίες στον χρόνο που δεν υπολογίζεται στο lay time ο πλοιοκτήτης από την μια πλευρά επιθυμεί να υπολογιστούν στον χρόνο αυτό και ο ναυλωτής επιθυμεί να μην υπολογιστούν. Ο όρος unless used υποδηλώνει πως ο χρόνος κατά τον οποίο έγιναν εργασίες παρά την χρήση του shex στον ναυλοσύμφωνο υπολογίζεται κανονικά στο lay time που διαθέτει ο ναυλωτής για να ολοκληρώσει την φόρτωση ή την εκφόρτωση. Ο όρος if used time not to count από την άλλη πλευρά κινητέ υπέρ του ναυλωτή αφού θεωρεί μη υπολογίσιμο τον χρόνο που έγιναν εργασίες κατά την διάρκεια του shex. Από την μια πλευρά ο πρώτος όρος ενεργοποιείται σε περιόδους κατά τις οποίες ο πλοιοκτήτης έχει μεγαλύτερη δύναμη κατά την διαπραγμάτευση της ναύλωσης και ο δεύτερο όρος χρησιμοποιείται σε περιόδους ύφεσης κατά τις οποίες ο ναυλωτής έχει μεγαλύτερη δυνατότητα να τον επιβάλει.

4.2.14 Συμψηφισμός του χρόνου φόρτωσης και εκφόρτωσης (non reversible or reversible lay time)

Ένα επίσης στοιχείο το οποίο επηρεάζεται από την κατάσταση της αγοράς κατά την διαπραγμάτευση μιας ναύλωσης είναι ο συμψηφισμός του χρόνου του lay time της φόρτωσης και της εκφόρτωσης. Υπάρχει δυνατότητα ο χρόνος αυτός να συμψηφιστεί και αν σε ένα από τα δυο στάδια ο ναυλωτής χρειαστεί παραπάνω χρόνο και στο άλλο λιγότερο τότε βάση του

συμψηφισμού δεν θα χρειαστεί να καταβάλει σταλίες στον πλοιοκτήτη. Όταν ο συμψηφισμός έχει ενεργοποιηθεί στην συμφωνία τότε στο ναυλοσύμφωνο τοποθετείται ο όρος reversible και στην αντίθετη περίπτωση μπαίνει ο όρος non reversible. Όταν βρισκόμαστε σε μια περίοδο κορύφωσης ο πλοιοκτήτης θα επιβάλει τον όρο non reversible με σκοπό να εισπράξει κάποια πιθανή σταλία την οποία θα κάνει ο ναυλωτής. Στην αντίθετη περίπτωση που η αγορά βρίσκεται σε ύφεση ο ναυλωτής θα μπορέσει να τοποθετήσει τον όρο reversible με σκοπό να μειώσει την πιθανότητα δημιουργίας σταλίας.

4.2.15 Ο ρυθμός φόρτωσης (loading rate) και ο ρυθμός εκφόρτωσης (discharging rate)

Ο ρυθμός φόρτωσης (loading rate) και ο ρυθμός εκφόρτωσης (discharging rate) επηρεάζεται και αυτός με την σειρά του από την κατάσταση της αγοράς. Η ίδια επιρροή ασκείται στο μέγεθος το οποίο θα πάρει η σταλία (demurrage) και η επισταλία (dispatch). Σε μια περίοδο όπου ο ναυτιλιακός κύκλος βρίσκεται στα επίπεδα της κορύφωσης ο πλοιοκτήτης θα προσπαθήσει να αυξήσει τον ρυθμό της φόρτωσης και της εκφόρτωσης. Ο ναυλωτής θα έχει λιγότερες μέρες (lay time days) για να ολοκληρώσει την ναύλωση. Με αυτό τον τρόπο αυξάνονται οι πιθανότητες για μια σταλία από την μεριά του ναυλωτή. Παράλληλα θα αυξήσει το πόσο που θα πρέπει να του καταθέσει ο ναυλωτής για κάθε μέρα πιθανής σταλίας για να μεγιστοποιήσει το κέρδος του. Στην διάρκεια του σταδίου της ύφεσης στον ναυτιλιακό κύκλο ο ρυθμός φόρτωσης θα μειωθεί με αποτέλεσμα ο ναυλωτής να έχει μεγαλύτερο διάστημα στην διάθεση του για να ολοκληρώσει την φόρτωση και την εκφόρτωση. Παράλληλα το πόσο το οποίο θα δώσει στον πλοιοκτήτη σε μια πιθανή σταλία θα μειωθεί. Η αύξηση και η μείωση του πόσου της σταλίας μπορεί να δικαιολογηθεί και κάτω από ένα διαφορετικό πρίσμα. Όσο τα επίπεδα της αγοράς είναι υψηλό και ο ναυτιλιακός κύκλος είναι στο στάδιο της κορύφωσης το ύψος της τιμής των ναύλων θα είναι μεγάλο. Έτσι ο πλοιοκτήτης αυξάνοντας το πόσο το οποίο θα λάβει από την σταλία δεν κινείται μονό με σκοπό να κερδίσει κάποια παραπάνω χρήματα από τον ναυλωτή αλλά να καλύψει και χαμένο έδαφος από την καθυστέρηση που θα το προκαλέσει η σταλία. Αν η σταλία κρατήσει για κάποιες μέρες τότε στην ουσία ο πλοιοκτήτης μπορεί να βγει ζημιωμένος αφού μια νέα ναύλωση του πλοίου του θα του είχε αποφέρει ένα μεγαλύτερο πόσο από αυτό που θα πάρει από την σταλία. Στην ίδια λογική την περίοδο κατά την οποία επικρατεί ύφεση στην αγορά δεν δικαιολογείται μια υψηλή σταλία αφού η πιθανότητα εύρεσης ενός νέου

φορτίου σε μικρό διάστημα είναι μικρή. Ακόμα όμως και αν η νέα ναύλωση ήταν εφικτή το ύψος του ναύλου το οποίο θα εισπράξει δεν θα είναι τόσο μεγάλο ώστε να δικαιολογήσει και μεγάλη σταλία.

Κεφάλαιο 5 : Συμπεράσματα

Στόχος της εργασίας ήταν η διερεύνηση μια πιθανής επιρροής που έχει ο ναυτιλιακός κύκλος στην διαφοροποίηση των όρων των ναυλοσυμφώνων της χρονοναύλωσης και της ναύλωσης ταξιδιού. Η έρευνα που πραγματοποιήθηκε μέσα από τον έλεγχο των όρων ναυλοσυμφώνων τα οποία εκτελεστήκαν σε περιόδους ύφεσης και κορύφωσης του ναυτιλιακού κύκλου αποδεικνύουν μια τέτοια σχέση. Και τα δυο είδη ναύλωσης παρουσιάζουν διαφοροποίηση στους όρους ανάλογα με το στάδιο στο οποίο βρίσκεται ο ναυτιλιακός κύκλος. Οι όροι οι οποίοι διαφοροποιούνται ανάλογα με το στάδιο του κύκλου μπορούμε να πούμε ότι ομαδοποιούνται και σχηματίζουν κάποιες ευρύτερες κατηγορίες. Οι βασικότερες κατηγορίες που σχηματίζονται είναι τρεις. Οι όροι που μπορούν να χαρακτηριστούν καθαρά οικονομικοί ανήκουν στην πρώτη κατηγορία. Στην συνεχεία έχουμε όρους οι οποίοι σχετίζονται κυρίως με την ασφάλεια του πλοίου και του πληρώματος. Τέλος υπάρχει μια μικρότερη κατηγορία η οποία περιέχει όρους οι οποίοι σχετίζονται με την στρατηγική που ακολουθεί ο πλοιοκτήτης σχετικά με την ναύλωση του πλοίου του και τις επιλογές που κάνει για να την προωθήσει. Στην κατηγορία με τους οικονομικούς όρους εμπεριέχονται διάφορων μεγεθών και ουσίας όροι. Στην χρονοναύλωση υπάρχουν όροι όπως το ballast bonus , η παράδοση του πλοίου στον ναυλωτή, η πληρωμή και ο χρόνος εκτέλεσης της , το bunker clause, τα έξοδα των ναυλωτών στο πλοίο, η πληρωμή των εξόδων του πλοίου και του πληρώματος σε κάθε λιμάνι και ο καθαρισμός των αμπαριών. Οι όροι αυτοί ανεξάρτητα από το μέγεθος του πόσου με το οποίο ασχολούνται διαφοροποιούνται με εμφανή τρόπο ανάλογα με την κατάσταση που επικρατεί στην αγορά. Επίσης όροι οι σαν το ballast bonus τους όρους σχετικά με τα πετρέλαια που θα καταναλώσει το

πλοίο μπορούν να χαρακτηριστούν ως ιδιαίτερα σημαντικοί. Στην ίδια κατηγορία η ναύλωση ανά ταξίδι περιέχει όρους όπως η ποσότητα του φορτίου που θα μεταφέρει το πλοίο (More Or Less Owners Option, More Or Less Charterers Option), οι όροι FIO και FIOST μέσα από τους οποίους καθορίζεται το ποιος αναλαμβάνει τα έξοδα της φόρτωσης, της εκφόρτωσης, της στοιβασίας και του χαπαρίσματος. Το ποτέ αρχίζει να μέτριοι ο χρόνος του Lay time, η χρήση των όρων SHINC, SHEX, unless used και if used time not to count, ο συμψηφισμός του χρόνου φόρτωσης και εκφόρτωσης αλλά και ο ρυθμός που αυτές γίνονται όπως και ο τρόπος με τον οποίο υπολογίζουμε τον του χρόνο του SHEX ανήκουν σε αυτήν την κατηγορία. Στην συνέχεια η κατηγορία που σχετίζεται με την ασφάλεια του πλοίου εμπεριέχει όρους που τόσο στην ναύλωση ανά ταξίδι όσο και στην χρονοναύλωση γίνονται δεκτοί μόνο σε περιόδους κατά τις οποίες η αγορά βρίσκεται σε πολύ χαμηλά επίπεδα. Οι όροι αυτοί ταυτίζονται στην πλειοψηφία τους και για τα δυο είδη ναύλωσης. Κάποιοι από αυτούς τους όρους που συναντήσαμε στην ανάλυση είναι η φύση του φορτίου (only permitted cargo and intended cargo), η διαδρομή χρονοναύλωσης (route and intended route), η επιλογή των περιοχών που θα δραστηριοποιηθεί το πλοίο στην ναύλωση ανά ταξίδι, ο Πλους του πλοίου με την βοήθεια παγοθραυστικού, η ικανότητα λιμένων φόρτωσης και εκφόρτωσης να δεχτούν το πλοίο και η επιλογή φόρτωσης και εκφόρτωσης από την προβλήτα ή το αγκυροβόλιο. Τέλος στην τελευταία κατηγορία η οποία σχετίζεται την στρατηγική που ακόλουθη ο πλοιοκτήτης σχετικά με την αξιοποίηση του πλοίου του. Μέσα από αυτούς τους όρους ο πλοιοκτήτης αφενός καθορίζει το καθεστώς με το οποίο θα πραγματοποιήσει μια ναύλωση αλλά και την μελλοντική ναύλωση που θα κάνει το πλοίο του με την λήξη της προηγούμενης. Σε αυτήν την κατηγορία εντάσσονται όροι όπως η επαναπαραδοση του πλοίου στην χρονοναύλωση, τα χρονικά όρια που δίνονται για την επικύρωση μια ναύλωσης, η επιλογή λιμένων με συμφόρηση ή όχι και τέλος η επιλογή ναυτλιακού πράκτορα.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- Βλάχος Γ.Π., Νικολαΐδης Μ., *Βασικές Αρχές της Ναυτιλιακής Επιστήμης*, Τόμος Α΄, Εκδόσεις Τζέι & Τζέι Ελλάς, Δεκέμβριος 1999.
- Βλάχος Γ.Π., *Ν.Ε.Β.: Διεθνής Ναυπηγική Πολιτική & Στρατηγική Ναυπηγείων & Επισκευαστικών Μονάδων*, εκδόσεις J&J Ελλάς, Πειραιάς, 2004.
- Γεωργαντόπουλος Ελ., Βλάχος Γ.Π., *Ναυτιλιακή Οικονομική*, δεύτερη έκδοση, εκδόσεις J&J Ελλάς, Πειραιάς 2003.
- Γκιζιάκης Κ., Παπαδόπουλος Α.Ι., Πλωμαρίτου Ε.Η., *Εισαγωγή στις Ναυλώσεις*, εκδόσεις Αθ. Σταμούλης, Αθήνα 2002.
- Γουλιέλμος Αλ., (εκδότης), *Επιστημονική Επετηρίδα*, τιμητικός τόμος για τον ομότιμο καθηγητή τμήματος ναυτιλιακών σπουδών Βασίλειο Ν. Μεταξά, άρθρο Κ. Giziakis, *Forecasting the freight index for bulk carriers*, Πανεπιστήμιο Πειραιώς, Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών, Πειραιάς 1997.
- Γουλιέλμος Αλ., *Λειτουργική Διαχείριση Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων*, εκδόσεις Σταμούλης, Αθήνα-Πειραιάς, 2001.

ΞΕΝΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- Hampton M.J.(1990), «Long and short shipping cycles, the rhythms and psychology of shipping markets», Second edition, Cambridge Academy of Transport, Cambridge
- Stopford M., (1997), «Maritime Economics», Routledge
- Lars Gorton , Rolf Ihre ,Arne Sandevrn , Patrick Hillenius «Shipbroking and Chartering Practice: Seventh Edition (Business of Shipping) », 7th edition

ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΕΣ ΠΗΓΕΣ ΚΑΙ ΑΚΑΔΗΜΑΙΚΕΣ ΕΡΓΑΣΙΕΣ

- <http://monsoonmaritimeservices.blogspot.com/2007/11/shipping-cycles-frommaritime>
- <http://www.naftemporiki.gr>
- <http://www.marineews.gr>
- <http://www.greekshippingnews.gr>

- <http://www.argostypoumonitor.gr>
- Ευτυχία Συριοπούλου, διδακτορική διατριβή « Προσδιορισμός εργαλείων υποστήριξης της απόφασης για ορθή χρονική τοποθέτηση επενδύσεων από τον ναυτιλιακό επιχειρηματία» 2006.
- Ηλιοπούλου Καλλιόπη « Ο ρόλος της λαϊκής δημοκρατίας της κίνας στο παγκόσμιο θαλάσσιο εμπόριο και τη ναυτιλία » 2004.
- Κοριτσίδου Βασιλική « Ανάλυση ναυτιλιακών κύκλων θεωρητική και εμπειρική» 2009.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ

Σαν παραρτήματα παρουσιάζονται τα ναυλοσύμφωνα που χρησιμοποιήθηκαν στην έρευνα από την επόμενη σελίδα.