



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑ
ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ
Μεταπτυχιακό Πρόγραμμα Σπουδών στη Ναυτιλία

**SPOT PRICING, DRY VS WET,
IS THERE ANY BIAS?
THE SHIPOWNERS' PERSPECTIVE.**

**ΤΙΜΟΛΟΓΗΣΗ ΤΑΞΙΔΙΟΥ ΥΓΡΟΥ ΕΝΑΝΤΙ
ΞΗΡΟΥ ΦΟΡΤΙΟΥ:
ΥΠΑΡΧΕΙ ΣΑΦΗΣ ΠΡΟΤΙΜΗΣΗ;
Η ΘΕΣΗ ΤΩΝ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΩΝ**

Τζιμπιμπάκης Εμμανουήλ του Ευσταθίου

Διπλωματική Εργασία

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

Πειραιάς
Αυγουστός 2011

Δήλωση Αυθεντικότητας / Ζητήματα Copyright

Το άτομο το οποίο εκπονεί τη Διπλωματική Εργασία φέρει ολόκληρη την ευθύνη προσδιορισμού της δίκαιης χρήσης του υλικού, η οποία ορίζετε στη βάση των εξής παραγόντων: του σκοπου 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 όλο το κείμενο υπό Copyright, και των πιθανών συνεπειών της χρήσης αυτής στην αγορά ή στη γενικότερη αξία του υπό Copyright κειμένου.

Ο Συγγραφέας

.....
Τζιμπιμπάκης Εμμανουήλ του Ευσταθίου

Τριμελής Εξεταστική Επιτροπή

Η παρούσα Διπλωματική Εργασία εγκρίθηκε ομόφωνα από την Τριμελή Εξεταστική Επιτροπή που ορίστηκε από την ΓΣΕΣ του Τμήματος Ναυτιλιακών Σπουδών Πανεπιστημίου Πειραιώς σύμφωνα με τον Κανονισμό Λειτουργίας του προγράμματος Μεταπτυχιακών Σπουδών στην Ναυτιλία.

Τα μέλη της Επιτροπής ήταν :

Καθ. Ανδρέας Μερίκας (Επιβλέπων)

Καθ. Θεοδωρόπουλος Σωτήριος

Λεκτ. Βαλμά Ερασμία

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

ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Σε αυτό το σημείο θα ήθελα να ευχαριστήσω τον Πρόεδρο του Ναυτιλιακού Τμήματος καθ. Ανδρέα Μαρίκα για την αμέριστη βοήθεια και υποστήριξη του κατά τη διάρκεια των σπουδών μου και ιδιαιτέρως για την επίβλεψη της παρούσας.

Θα ήθελα επίσης να ευχαριστήσω:

Τον καθ. Θεοδωρόπουλο Σωτήρη και την Λεκ. Βαλμά Ερασμία για τη συμμετοχή τους στην επιτροπή.

Τους συνεργάτες μου στην εταιρεία για την υποστήριξη και συνδρομή τους στα δεδομένα της εργασίας.

Την οικογένεια μου και ιδιαιτέρως την σύζυγο μου Μαρία για την αμέριστη συμπαράσταση τους όλα αυτά τα χρόνια των σπουδών μου.

Αφιερώνεται με αγάπη στην οικογένεια μου
Μαρία, Αριάδνη, Νέστορα
Για την αμέριστη συμπαράστασή τους

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ

Πίνακας Περιεχομένων

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ	viii
ΠΕΡΙΛΗΨΗ.....	ix
ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	1
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1	3
ΛΙΓΑ ΛΟΓΙΑ ΓΙΑ ΤΙΣ ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ	3
1.1 Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ.....	4
1.2 ΔΙΑΧΩΡΙΣΜΟΣ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΑΓΟΡΑΣ.....	7
1.3 ΜΕΘΟΔΟΙ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗΣ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ	10
1.3.1 Voyage Charter.....	10
1.3.2 Time Charter	12
1.3.3 Bare boat charter.....	13
1.3.4 Contract of Afreightment	13
1.3.5 Joint Ventures	14
1.3.6 Shipping pools	14
1.3.7 Parceling	14
1.3.8 Project cargoes	15
1.4 ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΛΩΣΕΩΝ IN HOUSE ΚΑΙ COMPETITIVE BROKERS.....	15
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2	17
BDI ΚΑΙ WORLDSCALE ΟΙ ΒΑΣΙΚΟΙ ΔΕΙΚΤΕΣ ΤΩΝ ΞΗΡΩΝ ΚΑΙ ΥΓΡΩΝ ΦΟΡΤΙΩΝ ΑΝΤΙΣΤΟΙΧΑ.....	17
2.1 Η ΙΣΤΟΡΙΑ ΤΟΥ BALTIC EXCHANGE ΚΑΙ ΤΟΥ BDI	17
2.1.1 Η εισαγωγή του BFI και του BDI	19
2.1.2 Πώς υπολογίστηκε ο BFI.....	19
2.1.3 The Baltic Exchange σήμερα.....	22
2.1.4 Κατανοώντας το Δείκτη Baltic Dry	22
2.1.5 Γιατί οι επενδυτές μελετούν το Δείκτη Baltic Dry.....	23
2.1.6 Ερμηνεύοντας το Δείκτη Baltic Dry.....	24
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3	26
WORLD SCALE	26
3.1 ΙΣΤΟΡΙΑ ΤΟΥ ΔΕΙΚΤΗ	26
3.2 ΠΩΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΕΙ Ο ΔΕΙΚΤΗΣ.....	27
3.2.1 Πώς ορίζεται όμως ο δείκτης;.....	28
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4	31
4.1 ΛΙΓΑ ΛΟΓΙΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΦΟΡΤΩΣΗ ΕΝΟΣ ΠΛΟΙΟΥ ΧΥΔΗΝ ΞΗΡΟΥ ΚΑΙ ΥΓΡΟΥ ΦΟΡΤΙΟΥ.....	31
4.1.1 Φόρτωση ξηρού φορτίου.....	31
4.1.2 Φόρτωση υγρού φορτίου	36
4.2 ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΤΑΞΙΔΙΟΥ (VOYAGE ESTIMATING).....	38
4.3 ΔΙΑΦΟΡΟΠΟΙΗΣΗ ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΩΝ ΓΙΑ ΥΓΡΑ ΦΟΡΤΙΑ.....	60
4.4 ΥΠΟΔΕΙΓΜΑΤΑ ΓΙΑ ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΥΓΡΟΥ ΦΟΡΤΙΟΥ	62
ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ	69
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ	72
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ	74

1. Ορολογία και συντμήσεις	74
2. Βασικές κατηγορίες πλοίων.....	86
3. Προσφορά μισθολογίου από την εταιρεία Go Shipping and Management Inc. - Τμήμα Πληρωμάτων.....	88
4. Ενημερωτικό Δελτίο Αγοράς της εταιρείας Go Shipping and Management Inc.	89
5. Υποδείγματα Ναυλοσυμφώνων.	90
5.1 Υπόδειγμα Ναυλοσυμφώνου για Ταξίδι Υγρού φορτίου	90
5.2 Υπόδειγμα Ναυλοσυμφώνου μεταφοράς ξηρού φορτίου.....	112
5.3 Υπόδειγμα Ναυλοσυμφώνου Χρονοναύλωσης.....	113
5.4 Υπόδειγμα Ναυλοσυμφώνου Ναυλώσεως Γυμνού Πλοίου.....	114

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ

ΠΙΝΑΚΑΣ 1	ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΠΡΩΤΟΥ ΚΛΕΙΣΙΜΑΤΟΣ ΔΕΙΚΤΗ ΒΦΙ	ΣΕΛ. 20
ΠΙΝΑΚΑΣ 2	ΚΛΕΙΣΙΜΟ ΒΦΙ – ΠΗΓΗ LLOYDS LIST 29 ΟΚΤ. 1999	ΣΕΛ. 21
ΠΙΝΑΚΑΣ 3	Ο ΔΕΙΚΤΗΣ ΒΦΙ ΓΙΑ ΠΕΡΙΟΔΟ ΕΝΟΣ ΕΤΟΥΣ	ΣΕΛ. 25
ΠΙΝΑΚΑΣ 4	ΑΝΑΛΥΣΗ ΕΞΟΔΩΝ ΠΛΟΙΟΥ ΦΟΡΤΗΓΟΥ ΞΗΡΟΥ ΦΟΡΤΙΟΥ	ΣΕΛ. 50
ΠΙΝΑΚΑΣ 5	ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΦΟΡΤΙΟΥ ΚΑΙ ΚΑΘΑΡΟΥ ΚΕΡΔΟΥΣ	ΣΕΛ. 50
ΠΙΝΑΚΑΣ 6	ΗΜΕΡΗΣΙΑ ΕΞΟΔΑ ΦΟΡΤΗΓΟΥ ΠΛΟΙΟΥ	ΣΕΛ. 53
ΠΙΝΑΚΑΣ 7	ΕΞΟΔΑ ΤΑΞΙΔΙΟΥ ΦΟΡΤΗΓΟΥ ΠΛΟΙΟΥ	ΣΕΛ. 54
ΠΙΝΑΚΑΣ 8	ΕΞΟΔΑ ΤΑΞΙΔΙΟΥ ΦΟΡΤΗΓΟΥ ΠΛΟΙΟΥ	ΣΕΛ. 55
ΠΙΝΑΚΑΣ 9	ΗΜΕΡΗΣΙΑ ΕΞΟΔΑ ΦΟΡΤΗΓΟΥ ΠΛΟΙΟΥ	ΣΕΛ. 58
ΠΙΝΑΚΑΣ 10	ΗΜΕΡΗΣΙΑ ΕΞΟΔΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΟΥ	ΣΕΛ. 64

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Ανεξαρτήτως του είδους του φορτίου, οι πλοιοκτήτες πρέπει να υπολογίσουν το κόστος της μεταφοράς αυτού, η οποία αποτελεί άθροισμα του κόστους και του κέρδους.

Η άνοδος και η πτώση του Δείκτη BDI και της Κλίμακας Worldscale παρέχουν μια εικόνα της τάσης της παγκόσμιας αγοράς, κυρίως επειδή επικεντρώνονται στη ζήτηση πρώτων ύλων.

Η αγορά των δεξαμενοπλοίων είναι πιο οργανωμένη, ενώ η αγορά ξηρών φορτίων λόγω μεγάλης επιλογής φορτίων και περισσότερων ναυλωτών είναι πιο διευρυμένη.

Η παράθεση των υπολογισμών ταξιδιού μας δίνει τον τρόπο που ενεργούν οι πλοιοκτήτες.

ΛΕΞΕΙΣ ΚΛΕΙΔΙΑ: BDI, WORLDSCALE, Ναύλος

ABSTRACT

Irrespectively of the type of cargo, owners must calculate the cost of transport, which is a sum of the daily running costs plus profit.

The rise and fall of BDI and WORLDSCALE offer a view of the global market trends, mainly because they focus on the demand of raw materials.

The tankers' market is more organized, while the dry cargo market due to the great variety of different cargoes and large number of charterers is more expanded.

The presentation of the voyage estimations is showing us the way shipowners are acting in their trade.

KEYWORDS: BDI, WORLDSCALE, Freight

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η εργασία αυτή δημιουργήθηκε από την καθημερινή αντιμετώπιση προβλημάτων σύγκρισης των πραγματικών καταστάσεων που αντιμετωπίζουμε στην εταιρεία που διατηρούμε και δραστηριοποιείται στη διαχείριση αλλά και μεσιτεία ναύλων πλοίων τόσο ξηρού όσο και υγρού φορτίου.

Η δραστηριοποίηση, κυρίως σε κλειστές γεωγραφικές περιοχές, αλλά και τα είδη των πλοίων, άλλοτε μικρότερα άλλοτε παλαιότερα με τα πλοία που αναφέρονται στους δείκτες και στις κλίμακες, μας οδήγησε στην ανάγκη παρουσίασης του τρόπου που υπολογίζουμε καθημερινά τους ναύλους και τα ημερήσια ισοδύναμα που, στην πραγματικότητα, δεν ακολουθούν τα μοντέλα των δεικτών.

Ο τρόπος που έγινε η εργασία ήταν με την παρατήρηση και τη συλλογή πραγματικών δεδομένων και παράθεση αυτών.

Η όλη εργασία μας δείχνει τα -ίσως ακαδημαϊκά- κενά μιας αγοράς η οποία ορίζεται από την καθημερινή πρακτική.

Η δομή της εργασίας

Το πρώτο κεφάλαιο αναφέρεται στα σημαντικότερα χαρακτηριστικά της ναυτιλιακής αγοράς, στους δύο κυριότερους διαχωρισμούς της ναυτιλιακής βιομηχανίας (αγορά χύδην - αγορά γραμμών και αγορά υγρών - ξηρών φορτίων) και στις μεθόδους απασχόλησης ενός πλοίου.

Στο δεύτερο κεφάλαιο επιχειρείται μια επισκόπηση και ανάλυση του βασικού δείκτη των ξηρών φορτίων, BFI, ενώ στο τρίτο κεφάλαιο επιχειρείται μια επισκόπηση και ανάλυση της κλίμακας των υγρών φορτίων, WORLDSALE.

Στο τέταρτο κεφάλαιο αναλύεται η φόρτωση πλοίων ξηρού και υγρού φορτίου, περιγράφεται ο υπολογισμός εξόδων ταξιδιού και κέρδους και προσδιορίζονται οι κυριότερες διαφορές της μεταφοράς των δύο διαφορετικών ειδών φορτίων.

Τέλος στα συμπεράσματα παρατίθεται η ανάγκη για περαιτέρω έρευνα.

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΡΠΑΣ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1

ΛΙΓΑ ΛΟΓΙΑ ΓΙΑ ΤΙΣ ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

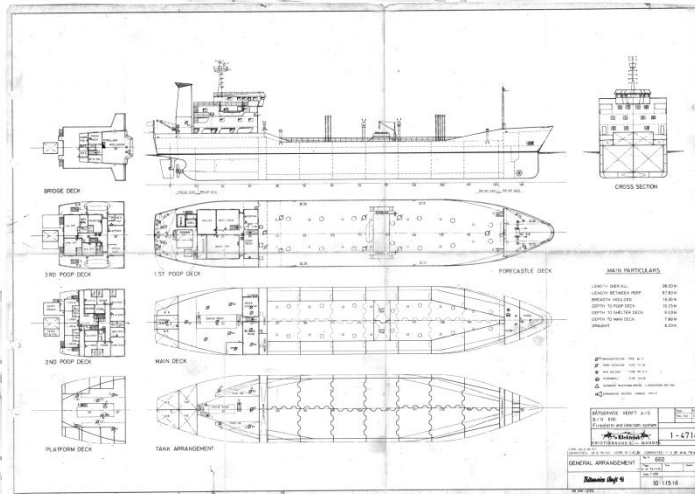
Αν και ο σκοπός της εργασίας δεν επικεντρώνεται στα εισαγωγικά των ναυλώσεων, κάποια σημεία θα πρέπει να παρατεθούν έτσι ώστε να γίνει ευκολότερη η προσέγγιση του θέματος .

Οι διαθαλάσσιες μεταφορές αποτελούν το μεγαλύτερο κομμάτι της μεταφορικής βιομηχανίας. Όλα ξεκινούν απο την ανάγκη της εκπλήρωσης ενός συμβολαίου πώλησης ενός προϊόντος, που δημιουργεί την ανάγκη για την μεταφορά αυτού.

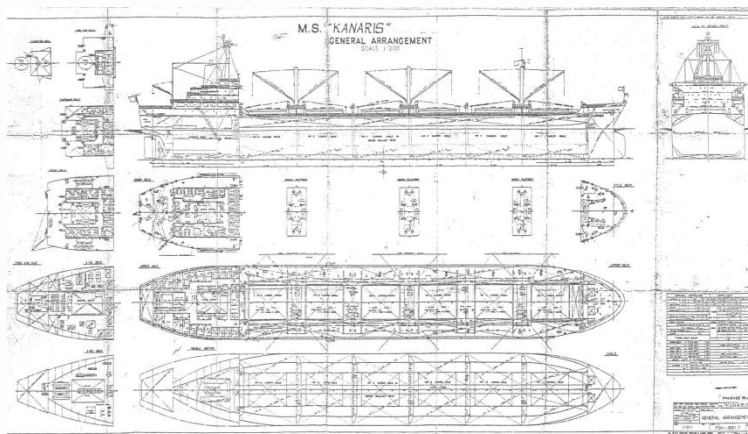
Τα προϊόντα που μεταφέρονται είναι πολλά και διαφορετικά, μπορούν όμως να περιοριστούν σε δύο μεγάλες κατηγορίες, τα υγρά και τα στερεά προϊόντα προς μεταφορά.

Τα υγρά μεταφέρονται με την βοήθεια δεξαμενοπλοίων (Σχ. 1).

Σχ. 1-GA –TANKER



και τα ξηρά με πλοία μεταφοράς ξηρών φορτίων (Σχ 2).



Σχ.2- Πλοίο μεταφοράς ξηρού φορτίου

Ανεξάρτητα με το αν η μεταφορά αφορά υγρά ή ξηρά φορτία, οι πλοιοκτήτες θα πρέπει να κάνουν μια προσφορά στους ναυλωτές για το κόστος της μεταφοράς. Το πραγματικό κόστος της μεταφοράς δεν είναι απλά ένα νούμερο αλλά αποτελεί υπολογισμό με βάση το πραγματικό κόστος και το κέρδος.

Πρίν όμως προχωρήσουμε στην ανάλυση των υπολογισμών, ας δούμε τις ναυλώσεις (πωλήσεις) γενικότερα.

1.1 Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Η ναυλαγορά αποτελείται από δύο βασικούς μετόχους: τον Εκναυλωτή (αυτόν που διαθέτει το πλοίο του προς ναύλωση) και τον Ναυλωτή (αυτόν που αναζητεί πλοίο προς ναύλωση). Τα δύο αυτά μέρη θα έρθουν σε μία συμφωνία μεταφοράς ενός αγαθού και θα υπογράψουν ένα ναυλοσύμφωνο.

Εμπλεκόμενα μέρη πλέον των αναφερομένων είναι και οι μεσίτες της εκάστοτε πλευράς που αναλαμβάνουν την εύρεση του πλοίου και φορτίου, τη διαπραγμάτευση των όρων και του κόστους μεταφοράς αλλά και τη σύνταξη του ναυλοσυμφώνου.

Οπώς όλα τα οικονομικά μοντέλα, έτσι και το οικονομικό μοντέλο της ναυτιλιακής αγοράς ξεκινάει με την Προσφορά και Ζήτηση Χωρητικότητας. Εδώ πρέπει να τονίσουμε ότι, παρ' όλη τη σπουδαιότητα και αναγκαιότητα των διαθαλασσίων

μεταφορών, η ναυτιλιακή αγορά γεννιέται από την ανάγκη της μεταφοράς ενός προϊόντος, είναι δηλαδή μια παράγωγος ζήτηση (ανάγκη).

Η ναυτιλιακή αγορά είναι μια πολύπλοκη βιομηχανία. Η δράση μιας ναυτιλιακής εταιρείας δεν περιορίζεται στα στενά γεωγραφικά όρια της χώρας που εδρεύει αλλά διαμέσω των πλοίων και των δεσμών της βρίσκεται ταυτόχρονα σε ένα διεθνές προσκήνιο με εμπλεκόμενα μέρη, φορτωτές, ναυλωτές, ασφαλιστές, ναυτιλιακούς πράκτορες, πλοιοκτήτες, διεθνής οργανισμούς, κυβερνήσεις και εμπόρους κάθε εθνικότητας.

Η ιδιαιτερότητα αυτή της ναυτιλιακής αγοράς να μην έχει σύνορα την κάνει ευάλωτη σε πολλούς διαφορετικούς παράγοντες. Ακαδημαϊκά και για να διαμορφώσουμε ένα οικονομικό μοντέλο χρησιμοποιούμε τις παρακάτω βασικές μεταβλητές:

Η ζήτηση για θαλάσσια μεταφορά αποτελείται από πέντε μεταβλητές:

- Παγκόσμια οικονομία
- Προϊόντα θαλασσίου εμπορίου
- Μέσος όγκος μεταφερόμενου φορτιού
- Εξωγενείς παράγοντες
- Κόστος μεταφοράς

Ενώ η προσφορά πλοίων εξαρτάται από:

- τα κέντρα λήψης αποφάσεων (decision makers)
- την παγκόσμια προσφορά χωρητικότητας
- τις παραδόσεις νεότευκτων πλοίων
- τις διαλύσεις παλαιότερων πλοίων και τις ακυρώσεις νεότευκτών
- τις προσδοκίες τιμών ναύλων

Από τα παραπάνω μπορούμε να καταλάβουμε πόσο ασταθείς και ευμετάβλητη είναι η ναυλαγορά, ενώ η παρατήρηση μας δείχνει ότι η αγορά μέσα στη διάρκεια ενός

οικονομικού έτους έχει τεράστιες αποκλίσεις που πολλές φορές (όπως το 2007) ξεπερνούν και το 30-40% .

Σημαντικό σε αυτή τη σύντομη αναφορά μας στην ναυλαγορά είναι να παρατηρήσουμε ότι οι οικονομικοί κύκλοι της ναυτιλίας δεν ακολουθούν τους οικονομικούς κύκλους της παγκόσμιας οικονομίας, αλλά συνήθως προηγούνται ή έπονται των τελευταίων.

Τα τελευταία χρόνια, εκτός της παρακολούθησης των μελλοντικών πωλήσεων (FUTURE CONTRACTS), οι οικονομικοί αναλυτές, παρακολουθούν και τους ναυτιλιακούς δείκτες προσπαθώντας να προβλέψουν την πιθανή ύφεση ή ανάκαμψη στην παγκόσμια αγορά. Εάν δηλαδή οι ναυτιλιακοί δείκτες (ιδιαίτερα BDI) δείχνουν άνοδο, τότε, επειδή μεταφέρονται πρώτες ύλες, μπορούμε να συμπεράνουμε ότι προς την γεωγραφική περιοχή που κινούνται οι πρώτες ύλες αυτές θα έχουμε οικονομική άνοδο. Το αντίθετο ισχύει εάν έχουμε πτώση. Φυσικά εδώ θα πρέπει να σημειώσουμε ότι αυτός ο τρόπος εξαγωγής συμπερασμάτων δεν είναι απόλυτος, γιατί ταυτόχρονα με την επικείμενη ύφεση μιας περιοχής μπορεί να υπάρχει κάποια αύξηση σε άλλη γεωγραφική περιοχή η οποία να εξισοροπήσει την επέρχουσα πτώση της ναυτιλιακής αγοράς.

Φυσικά, γίνεται κατανοητό, ότι το ίδιο μπορούμε να κατανοήσουμε και από την αύξηση ή μείωση αντίστοιχα της μεταφοράς σιδηρομεταλλευματος και κάρβουνου, κοιτώντας δηλαδή μόνο τους συγκεκριμένους δείκτες (BPI . BCI – PANAMAX AND CAPESIZE), που συνήθως αύξησή τους τείνει σε οικονομική ανάπτυξη και η πτώση τους το αντίθετο.

1.2 ΔΙΑΧΩΡΙΣΜΟΣ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΑΓΟΡΑΣ.

Γενικά θα πρέπει να γίνει κατανοητό ότι λόγω της πολυπλοκότητας της ναυτιλιακής βιομηχανίας μπορούμε πολυ εύκολα ανάλογα με τη σκοπιά από την οποία την ερευνούμε να τη χωρίσουμε σε διαφορές υποενότητες ή αγορές, π.χ. εάν την κοιτάξουμε από πλευράς αγοραπωλησιών, θα ορίζαμε τις αγορές ανάλογα με το είδος του πλοίου και το μεγεθός του, π.χ. RORO , ROPAX, CONTAINER , DRY CARGO κλπ. Ακολουθώντας αυτό το διαχωρισμό έχουμε (σύμφωνα με τον Stopford M.):

- Bulk and tween deck Carriers market
- Container vessels market
- Roro market
- Liner ship market
- Small ship market
- Specialized ship market.
- Product tanker market
- Chemical tanker market
- Liquid Petroleum Gas market
- Liquid Natural Gas market
- Ro/passenger market
- Cruisers market

Στην παρούσα εργασία θα κρατήσουμε μόνο τους εξής διαχωρισμούς που αποτελούν και τους κυριότερους ιδιαίτερα για την Ναυλαγορά:

Η αγορά χωρίζεται γενικά στην αγορά μεταφοράς χύδην φορτίων (bulk or tramp market) και στην αγορά γραμμών (liner ship market), είτε αναφερόμαστε στη μεταφορά υγρών φορτίων είτε στη μεταφορά ξηρών.

Η χύδην αγορά προσφέρει μεταφορές ενός φορτίου μέσω ενός πλοίου – «one ship – one cargo basis», το αγαθό δηλαδή που μεταφέρετε θα πρέπει να μπορεί να φορτωθεί και να καλύψει το λιγότερο ένα αμπάρι ενός πλοίου.

Τα συνήθη φορτία που μεταφέρονται χύδην είναι:

- σιδηρομέταλλευμα, σιτηρά, κάρβουνο, φωσφάτα, βωξίτες και σε μικρότερες παρτίδες προϊόντα αλουμινίου και σιδήρου, τσιμέντο, γύψος, ζάχαρη και αλάτι για τα ξηρά φορτία και

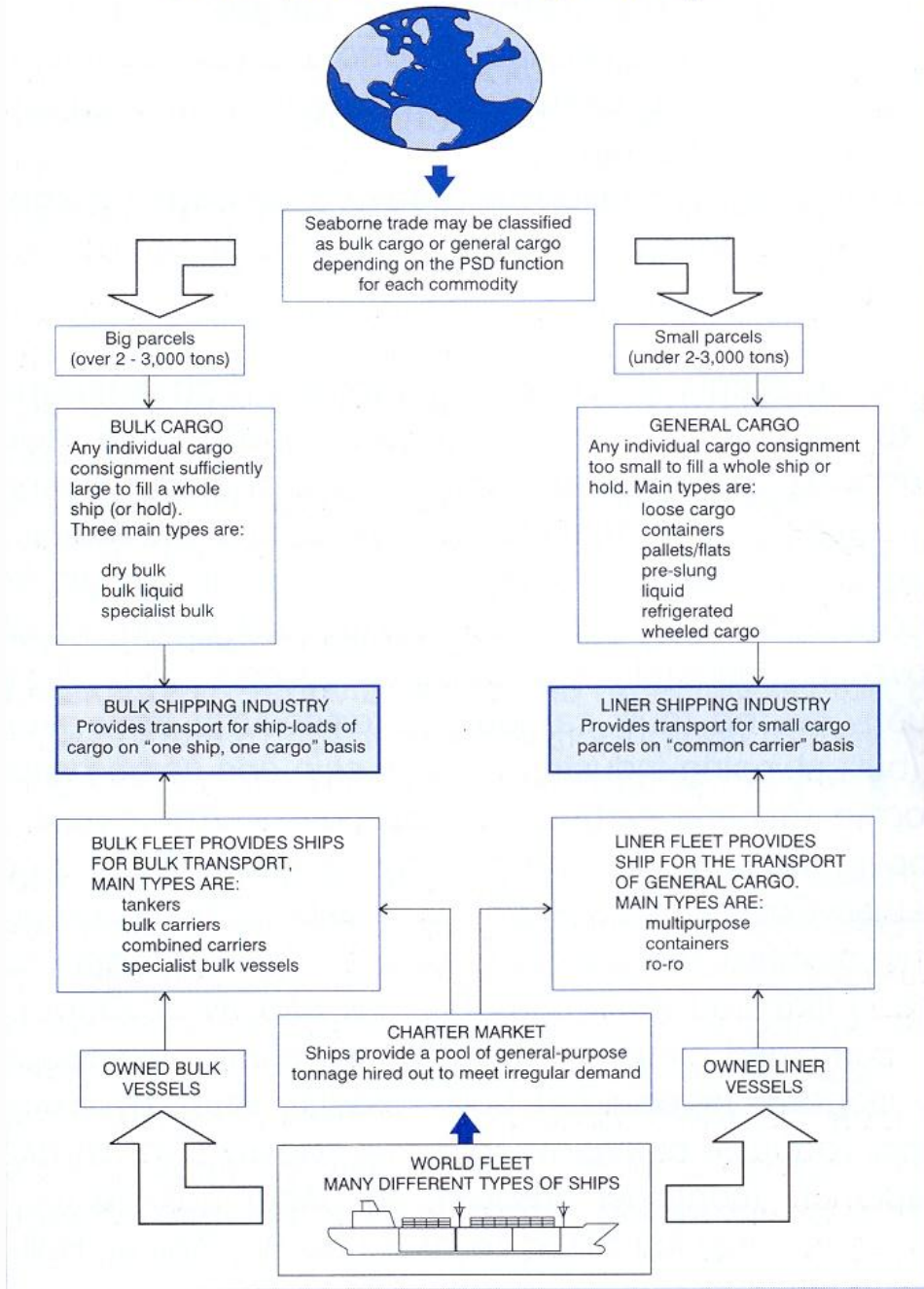
- πετρέλαιο, προϊόντα πετρελαίου, χημικά, γάλα, λάδι και κρασί για τα υγρά φορτία.

Τα περισσότερα φορτία που μεταφέρονται με τα πλοία γραμμών είναι:

container, παλλέτες, υγρά γενικού φορτίου σε μικρές ποσότητες (σε δεξαμενές, βαρέλια, και containers), προϊόντα ψυγείου, το/το φορτία (κυρίως αυτοκίνητα) και φυσικά, ευμεγέθει και επικίνδυνα φορτία (όπως φορτία για το στρατό ή μεγάλες κατασκευές).

Για τις ανάγκες της παρούσας εργασίας θα προτιμήσουμε να ασχοληθούμε με την αγορά tramp τόσο για την αγορά των ξήρων όσο και για την αγορά των υγρών φορτίων.

The transportation of bulk and general cargo



Σχ. 3 – Stopford M. – The transportation of bulk and general cargo.

1.3 ΜΕΘΟΔΟΙ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗΣ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

Η απασχόληση του πλοίου μπορεί να γίνει με διάφορες μορφές ναύλωσεις και είναι σημαντικό να μπορέσει ο πλοιοκτήτης ή ο διαχειριστής του πλοίου να προβλέψει την πιο κερδοφόρα ή την πιο ασφαλή για τη δεδομένη στιγμή.

Πριν όμως αναφερθούμε στην απόφαση ας δούμε τις μορφές απασχόλησης.

- Voyage Charter (Ναύλωση Ταξιδιού)
- Time Charter (Χρονοναύλωση)
- Bareboat Charter (Ναύλωση Γυμνού Πλοίου)
- Contracts of afreightment (Εργολαβική Μεταφορά)
- Joint ventures
- Shipping Pools
- Parceling
- Project cargoes

Αναλυτικότερα:

1.3.1 Voyage Charter

Πρόκειται για την πιο συνήθη απασχόληση ενός πλοίου. Το πλοίο ναυλώνεται για να εκτελέσει ένα ταξίδι μεταξύ του λιμένος φόρτωσης και του λιμένος εκφόρτωσης (οι λιμένες φόρτωσης και εκφόρτωσης μπορεί να είναι περισσότεροι του ενός).

Ο πλοιοκτήτης πληρώνεται ανά τόνο μεταφερόμενου φορτίου, ενώ τα χρήματα που λαμβάνει ονομάζονται «ναύλος».

Ο ναύλος περιλαμβάνει τα ημερήσια έξοδα του πλοίου και τα έξοδα ταξιδιού (κόστος καυσίμων, πρακτόρων, διελεύσεων)- Τα έξοδα αυτά αναλύονται παρακάτω.

Επί της ουσίας, ο πλοιοκτήτης “νοικιάζει” τον χώρο του πλοίου για την μεταφορά του αγαθού και παραμένει υπόχρεος μόνο για όλα τα έξοδα της διαθαλάσσιας μεταφοράς και, σπανιότερα σήμερα, για τη φόρτωση και εκφόρτωση του αγαθού.

Ο ναυλωτής στην περίπτωση της ναύλωσης ταξιδιού παραμένει υπεύθυνος για την παράδοση του φορτίου στο λιμένα φόρτωσης. Τις περισσότερες φορές πρέπει να οργανώσει τους φορτωτές για την φόρτωση και εκφόρτωση του φορτίου στο πλοίο και για την πληρωμή του ναύλου.

Ο πλοιοκτήτης ή διαχειριστής, στην περίπτωση αυτή, θα πρέπει εκτιμήσει διάφορους παράγοντες για να παρεί την απόφαση του, όπως:

Το χρόνο παραμονής στα λιμάνια,

Τα βυθίσματα του πλοίου για την ασφαλεί φόρτωση,

Εάν το λιμάνι εκφόρτωσης βρίσκεται σε περιοχή όπου μπορεί να βρεί εύκολα φορτίο, Το χρόνο παραμονής πλοίου άδειου,

Τις αποστάσεις, και τα πιθανά έξοδα πλέον των προβλεπομένων (Ειδικοί κανονισμοί στα λιμάνια προσέγγισης) κ.α.

Ο ναυλωτής, στην περίπτωση αυτή, πρέπει να εκτιμήσει εάν το πλοίο που του προσφέρεται καλυπτει:

Την ανάγκη του να φορτώσει τη συγκεκριμένη ποσότητα ολόκληρη και ασφαλώς,

Την ισχύ των ναυτιλιακών εγγράφων και αξιοπλοΐα του πλοίου,

Την ύπαρξη κάλυψης PNI και ποιο είναι αυτό,

Την αποδοχή της ηλικίας του πλοίου από την ασφαλιστική του εταιρεία και το δικό του PNI,

καθώς επίσης το να έχει το πλοίο συγκεκριμένες αποδοχές αφού, ιδιαίτερα για δεξαμενόπλοιο, τα τέρμιναλ μπορεί να μην το δεχθούν.

Εναλλακτικά, το πλοίο μπορεί να ναυλωθεί ως χρονοναύλωση ταξιδιού οπότε τότε: Ο πλοιοκτήτης αναλαμβάνει τα ημερήσια έξοδα του πλοίου και όλα τα υπόλοιπα έξοδα, ακόμα και τα πρακτοριακά και τα καύσιμα του πλοίου τα αναλαμβάνει ο ναυλωτής.

1.3.2 Time Charter

Η Χρονοναύλωση ενός πλοίου στην περίπτωση ενός αξιόλογου και αξιόπιστου ναυλωτή αποτελεί την ασφαλεστερή απασχόληση. Στην αντίθετη περίπτωση μπορεί να αποφέρει πολύ μεγάλα έξοδα και προβλήματα στους πλοιοκτήτες.

Συνήθως μια εταιρεία με ένα σχετικά μεγάλο αριθμό πλοίων κοιτάζει ένα μέρος του στόλου της να είναι χρονοναυλωμένο έτσι ώστε να κάνει HEDGING στον κίνδυνο απώλειας εσόδων, εάν ή αγορά SPOT αρχίσει να χάνει την δυνατότητα να καλύψει τα πλοία της.

Με ένα σώστο τρόπο διαμοιρασμού του στόλου της, μια εταιρεία μπορεί να εξασφαλίσει την επιβίωση της ακόμα και στις χειρότερες συνθήκες της αγοράς.

Επί της ουσίας, στη χρονοναύλωση ο πλοιοκτήτης “νοικιάζει” το χρόνο και το χώρο του πλοίου στον ναυλωτή.

Το πλοίο απασχολείται για μια περίοδο χρόνου όπου προσφέρει την χωρητικότητα του προς ναύλωση για τον «commercial owner» (εφοπλιστή). Αντί του ναύλου, ο πλοιοκτήτης λαμβάνει ένα ημερομίσθιο, το οποίο καλύπτει τα ημερήσια έξοδα του πλοίου, την απόσβεση της επένδυσης, και το κέρδος του.

Ο πλοιοκτήτης έχει την υποχρέωση, έναντι του ημερομισθίου, να διατηρεί το πλοίο αξιόπλοο, να το συντηρεί, να διαθέτει το κατάλληλο πλήρωμα, τα έγγραφα, την ασφάλεια, P&I, προμήθειες καθώς και τα λιπαντικά της μηχανής

Ο Ναυλωτής, έχει την υποχρέωση να πληρώνει το ημερήσιο τίμημα, τα καύσιμα και τα πρακτοριακά έξοδα του πλοίου.

Για το χρονικό διάστημα που το πλοίο είναι σε χρονοναύλωση ο πλοιοκτήτης δεν χρειάζεται να αναζητεί φορτίο για το πλοίο.

1.3.3 Bare boat charter

Στην περίπτωση της ναύλωσης αυτής, ο εκναυλωτής ή πλοιοκτήτης «νοικιάζει», έναντι ημερομισθίου, ολόκληρο το πλοίο χωρίς πλήρωμα για ένα χρονικό διάστημα, συνήθως μεγάλο (τρία – πέντε χρόνια).

Το ημερομίσθιο αυτό καλύπτει: Το κόστος απόσβεσης του πλοίου, το κέρδος του πλοιοκτήτη, καλύπτει την εγγραφή της πλοιοκτησίας, σε περίπτωση που συμφωνηθεί (Non Navigational Registration) και την ασφάλεια. Συνήθως όμως η ασφάλεια καλύπτεται από τον ναυλωτή.

Το ημερομίσθιο φθάνει στο 40% του ημερομισθίου μίας χρονοναύλωσης.

Ο ναυλωτής αναλαμβάνει να καλύψει όλες τις υποχρεώσεις του πλοίου και να εκμεταλευθεί πλήρως αυτό.

Η ναύλωση bareboat είναι και ένα είδος χρηματοοικονομικού εργαλείου, σχεδιασμένο να ωθήσει επενδυτές να αγοράσουν πλοία αφήνοντας την εμπορική διαχείριση σε πιο εξειδικευμένες εταιρείες.

1.3.4 Contract of Afreightment

Στην Εργολαβική Μεταφορά ο εκναυλωτής (Πλοιοκτήτης) αναλαμβάνει, έναντι ναύλου, τη μεταφορά μιας συγκεκριμένης ποσότητας σε προκαθορισμένα λιμάνια.

Η μέθοδος αυτή απασχόλησης του πλοίου μοιάζει με τη ναύλωση συνεχόμενων ταξιδιών, με τη διαφορά ότι στην περίπτωση της εργολαβικής μεταφοράς ο εκναυλωτής έχει την δυνατότητα αντικατάστασης ή υποκατάστασης του συμφωνημένου πλοίου.

Οι υποχρεώσεις ναυλωτή και εκναυλωτή παραμένουν οι ίδιες όπως και στη ναύλωση ταξιδιού.

1.3.5 Joint Ventures

Όταν μια πλοιοκτήτρια εταιρεία και μία εταιρεία διαχείρισης φορτίων συνεργάζονται, τα έσοδα και τα έξοδα μοιράζονται μεταξύ των συμβαλλόμενων.

1.3.6 Shipping pools

Ισώς από τις πιο ενδιαφέρουσες περιπτώσεις εκμετάλλευσης ενός πλοίου, ένα είδος joint venture: πλοιοκτήτες με όμοια (αδερφά) πλοία συνασπίζονται κάτω από ένα κοινό διαχειριστή. Ο Διαχειριστής χρησιμοποιεί τη συγκέντρωση αυτή για να κυριαρχήσει στην αγορά και να έχει δύναμη στις διαπραγματεύσεις συμβολαίων. Κύριος στόχος είναι το «κλείσιμο» εργολαβικών μεταφορών.

Η συγκέντρωση αυτή, αν διαχειριστεί σωστά, παρέχει κέρδος στους πλοιοκτήτες ακόμα και από τη μείωση των εξόδων διαχείρισης των πλοίων.

Ο τρόπος μερισμού των κερδών γίνεται μέσω μια προκαθορισμένης διαδικασίας πόντων (pools). Το Weighing System, όπως το ονομάζουμε, είναι και αυτό ένα θέμα μελέτης.

1.3.7 Parceling

Πολλές φορές τα φορτία δεν είναι αρκετά μεγάλα για να μεταφερθούν μόνα τους ή, καλύτερα, θα ήταν ανοικονόμητο να μεταφερθούν μόνα τους. Έτσι αρκετοί διαχειριστές

φορτίων κάνουν οργάνωση κα μεταφορά των μικρών αυτών φορτίων υπό μορφή δημιουργώντας «Γραμμή».

1.3.8 Project cargoes

Αντίθετα με την ανωτέρω περίπτωση, πολλές φορές τα φορτία που μεταφέρονται είναι υπερμεγέθη και πολύ μεγάλου βάρους, ώστε απαιτούν ειδική μεταφορά και διαχείριση. Η μεταφορά αυτών των φορτίων είναι, εκτός από δύσκολη, και πολύ ακριβή. Η είσοδος ενός πλοιοκτήτη ή διαχειριστή φορτίων στην αγορά αυτή είναι δύσκολη τόσο απο την έκταση κεφαλαίου που χρειάζεται όσο και για την ειδίκευση και τον ανταγωνισμό.

1.4 ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΛΩΣΕΩΝ IN HOUSE ΚΑΙ COMPETITIVE BROKERS

Οι ναυτιλιακές εταιρείες, είτε ασχολούνται με ξηρά φορτία είτε με υγρά, χωρίζονται σε διάφορα τμήματα για την καλύτερη λειτουργία τους. Ένα από αυτά είναι και το τμήμα ναυλώσεων.

Το τμήμα Ναυλώσεων επί της ουσίας είναι το τμήμα αυτό που ασχολείται με την εκμίσθωση του πλοίου. Είναι, αν το συγκρίνουμε με τις επιχειρήσεις των άλλων αγορών, το τμήμα πωλήσεων και διαφήμισης της εταιρείας με σκοπό την καλύτερη αξιοποίηση του Χρόνου και της Χωρητικότητας του/των πλοίου/πλοίων.

Το τμήμα αυτό στελεχώνεται από Brokers (inhouse Brokers), οι οποίοι με τη γνώση της αγοράς και διαμέσω των γνώριμών τους προσπαθούν να αξιοποιήσουν στο έπακρο το/τα πλοίο/πλοία της εταιρείας.

Σε περίπτωση που η εταιρεία είναι μικρή και η δημιουργία και συντήρηση ενός ξεχωριστού τμήματος ναυλώσεων αυξάνει τα λειτουργικά της έξοδα, τότε η εκμετάλλευση του πλοίου (συνήθως) δίνεται σε εξωτερικές εταιρείες (SHIPBROKING FIRMS - CHARTERING FIRMS - COMPETITIVE BROKERS), οι οποίες έναντι ποσοστιαίας αμοιβής επί του ναύλου / ημερομισθίου αναλαμβάνουν τη ναύλωση του πλοίου.

Η συνεργασία in-house brokers με competitive brokers είναι πολύ συχνή αφού συνήθως οι ανεξάρτητες εταιρείες ναυλωμεσιτίας προσφέρουν τα φορτία στις πλοιοκτήτριες εταιρείες.

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΡΑΙΑ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

BDI ΚΑΙ WORLDSCALE ΟΙ ΒΑΣΙΚΟΙ ΔΕΙΚΤΕΣ ΤΩΝ ΞΗΡΩΝ ΚΑΙ ΥΓΡΩΝ ΦΟΡΤΙΩΝ ΑΝΤΙΣΤΟΙΧΑ

2.1 Η ΙΣΤΟΡΙΑ ΤΟΥ BALTIC EXCHANGE ΚΑΙ ΤΟΥ BDI

Στον Αυτοπροσδιορισμό του το Baltic Exchange αναφέρει:

‘The Baltic Exchange is a membership organisation at the heart of the global maritime marketplace. We provide independent daily shipping market information; Maintain professional shipbroking standards and resolve disputes.’

Στη Ναυτιλία φαίνεται ότι όλα ξεκινάνε από ένα παλιό καφενείο. Όπως και οι Lloyds, έτσι και το Baltic Exchange βρίσκεται να ξεκινάει σε ένα μικρό καφενείο όπου συναντιούνταν έμποροι και καπετάνιοι (συνήθως εκείνη την εποχή και πλοιοκτήτες) στο Λονδίνο.

Ήταν όμως το 1823, δέκα χρόνια μετά την πρώτη μετακόμιση του καφενείου στο Antwerp Tavern, όπου αποφασίζεται να μπει ένα τέρμα στον τρόπο που η μέχρι τότε αγορά έπαιζε με τις τιμές των προϊόντων και το κόστος των μεταφορών. Οι «παλαιότεροι θαμώνες» θεσπίζουν τους πρώτους κανόνες συμμετοχής στις διαπραγματεύσεις και ακούγεται για πρώτη φορά το: MY WORD –MY BOND, η φράση που χαρακτήρισε και χαρακτηρίζει το BALTIC EXCHANGE. Όλες οι τότε διαπραγματεύσεις γίνονταν στο «πίσω δωμάτιο» και η συμμετοχή ήταν πολύ αυστηρή και μόνο εγκεκριμένα άτομα έπαιρναν μέρος.

Η αύξηση των συμμετεχόντων οδήγησε στη δημιουργία μιας εταιρείας, της Baltic Company Limited, η οποία αγοράζει το ιστορικό κτίριο στη Threadneedle Street, το

South Sea House. Νέοι κανόνες και νέα επιτροπή που απαρτίζεται απο 30 σύνεδρους εγκαινιάζουν το κτίριο το 1857.

Σχεδόν 40 χρόνια μετά, το London Shipping Exchange, γίνεται μέρος του Baltic Exchange.

Νέος αιώνας και νέες αλλαγές με την αγορά του ιστορικού κτιρίου, του ST. MARY AXE. Μέχρι τότε η Βρετανία ήταν ο κυρίαρχος του εμπορίου και του θαλασσιού εμπορίου και στα χρόνια που ακολούθησε το Baltic πέρασε χρυσές εποχές. Ο νέος αιώνας έφερε αλλαγές ακόμα και για την αγγλική αυτοκρατορία που μετά το τέλος του Α' Παγκοσμίου Πολέμου χάνει την κραταιά θέση της στις μεταφορές και στο εμπόριο .

Οι αέριες μεταφορές μπαίνουν στην αντίξεντα του Baltic Exchange μαζί με τα υποδείγματα συμβολαίων. Το σημαντικότερο ήταν η εισαγωγή του London Corn Trade Association's Futures στην αγορά του St Mary Axe.

Η οικονομική κρίση του 1929, οι προστατευτικές πολιτικές των κυβερνήσεων να αποτρέψουν την ύφεση αλλά και η μείωση του διεθνούς εμπορίου χτυπούν τόσο την ναυτιλιακή όσο και την εμπορική κοινότητα.

Η άνοδος της αγοράς αλλάζει το The Baltic Exchange και απο αγορά αγαθών γίνεται αγορά ναύλων και καθορίζει τις μεταφορές των ξηρών φορτίων. Ήταν το 1935, οπότε και οι Brokers του Baltic Exchange σταμάτησαν να στηρίζονται μονο στο Βρετανικό εμπορικό ναυτικό, μειώνοντας ακόμα περισσότερο τη σφαίρα δύναμης της Βρετανίας.

Με την έναρξη του Β' Παγκοσμίου Πολέμου και την δημιουργία του Βρετανικού Υπουργείου Ναυτιλίας ο ρόλος του Baltic μειώνεται και παραγκωνίζεται οπότε και η λειτουργία του διακόπτεται.

Στο Β' Παγκόσμιο Πόλεμο και με την επίταξη των εμπορικών πλοίων η αγορά των ναύλων γκρεμίζεται, οι κινήσεις των πλοίων προκαθορίζονται και καθορίζεται η ημερήσια αποζημίωση (τότε εμφανίζεται το time charter equivalent).

Το 1985 φέρνει ακόμα μια καινοτομία του Baltic Exchange με την εισαγωγή των Freight Futures. Ο δείκτης Baltic International Freight Futures Exchange (BIFFEX) παρουσιάζεται για πρώτη φορά.

2.1.1 Η εισαγωγή του BFI και του BDI

Σημαντικό δημιούργημα επίσης του Baltic Exchange ήταν ο πρώτος δείκτης της αγοράς ναύλων (BALTIC FREIGHT INDEX – BFI). Ο δείκτης υπολογιζότανε μέσα από ένα σταθμικό σύστημα υπολογισμού επιλεγμένων γραμμών, των οποίων τα πραγματικά κλεισίματα ή η εκτίμηση των ναυλομεσιτικών οίκων υπολογίζονταν με ένα ποσοστό αλλά και με την βαρύτητα της εκάστοτε διαδρομής.

Ο δείκτης αυτός το 1999 αντικαταστάθηκε από τον Baltic Dry Index, που αποτελεί το μέσο όρο τριών δεικτών (BHI – HANDYMAX INDEX , BPI – PANAMAX INDEX , BCI – CAPESIZE INDEX).

2.1.2 Πώς υπολογίστηκε ο BFI

Η λογική υπολογισμού ήταν απλή. Καθημερινά οι Brokers για να μπορέσουν να βγάλουν συμπέρασμα για την πορεία των ναύλων αλλά και για να συμβουλεύσουν τους πελάτες τους αναλύουν τα διάφορα «κλεισίματα» από διαφορετικές διαδρομές.

Την τακτική αυτή επικαλέστηκαν το 1985 και μέσω 13 διαδρομών και προκαθορισμένων ποσοστών και βάση των «κλεισίματων» στις 4 Ιανουαρίου 1985 ξεκίνησε η διαπραγμάτευση του δείκτη. Ο δείκτης ορίστηκε στις 1000 μονάδες.

Στην κάθε διαδρομή ορίστηκε ένα συντελεστής υπολογισμού που τον παραθέτουμε στον πίνακα 1.

ROUTE WEIGHTING	AVERAGE FREIGHT RATE	WEIGHTING FACTOR	CONTRIBUTION TO INDEX
1(20%)	9.078571	22,02989876	200
2(20%)	14.28571	14.00000420	200
3(15%)	9.225714	16.25890419	150
4(5%)	11.67142	4.28396887	50
5(5%)	20.67587	2.41827792	50
6(5%)	10.31428	4.84764811	50
7(5%)	5.778571	8.65265824	50
8(5%)	11.32142	4.1640713	50
9(5%)	13.14285	3.80434989	50
10(5%)	4.5000	11.11111111	50
11(5%)	16.41666	3.04568652	50
12(2,5%)	28,92857	0,86419757	25
13(2,5%)	13,54285	1,84599253	25
		BFI 04/01/1985	1000

ΠΙΝΑΚΑΣ 1 – ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΠΡΩΤΟΥ ΚΛΕΙΣΙΜΑΤΟΣ ΔΕΙΧΤΗ ΒΦΙ – ΓΚΙΖΙΑΚΗΣ Κ.Α.

Βάσει του πίνακα, και για να γίνει πιο κατανοητός, ορίσθηκε το 1985 αυθαίρετα ότι η πρώτη τιμή θα έπρεπε να είναι 1000 μονάδες, ορίσθηκε επίσης η βαρύτητα συμμετοχής της κάθε διαδρομής ποσοστιαία, π.χ. Νο.1 διαδρομή με ποσοστό 20%, στις 1000 μοναδες σημαίνει ότι πρόσφερε 200 μονάδες στον δείκτη. Το κλείσιμο τις ημέρα (μέρες τιμές) ήταν 9.078571 δολλάρια. Τις 200 μονάδες τις διαιρέσανε με το μέσο ναύλο και πήραν το συντελεστή βαρύτητας της διαδρομής στο δείκτη. Το ίδιο ακολούθησαν και για τις υπόλοιπες διαδρομές.

Ο δείκτης είναι ένα ζωντανό εργαλείο ο οποίος, όπως συμβαίνει και με το δείκτη του χρηματιστηρίου, αλλάζει ανάλογα με τις εποχές και τις αλλαγές της αγοράς. Έτσι ο δείκτης αυτός στο τελευταίο κλείσιμο το 1999 είχε σύνολο 10 θαλάσσιες διαδρομές και τελείως διαφορετικά ποσοστά στους υπολογισμούς (Πίνακας 2).

ROUTE	DESCRIPTION	WTNG	COMMODITY/TYPE OF CHARTER
1	US GULF – NORTH CONTINENT	10%	GRAIN
1A	TRANSATLANTIC ROUND	10%	TC
2	US GULF – JAPAN	10%	GRAIN
2A	US GULF – FAR EAST TIMECHARTER	10%	GRAIN, TC
3	US N. PASIFIC- JAPAN	10%	GRAIN
3A	TRANSPACIFIC ROUND	10%	TC
7	HAMPTON ROADS – ROTTERDAM	7,5%	COAL
9	FAR EAST TO NORTH PACIFIC – CONTINENT	10%	TC
14	TURABARAO- BEILUM & BAOSHAN	7,5%	IRON ORE
15	RICHARDS BAY – ROTTERDAM	7,5%	COAL

ΠΙΝΑΚΑΣ 2 – ΚΛΕΙΣΙΜΟ BFI – ΠΙΠΗ LLOYDS LIST 29 OKT. 1999

2.1.3 The Baltic Exchange σήμερα

Σήμερα το Βαλτικό Κέντρο δεν αποτελεί κέντρο διαπραγμάτευσης, αλλά στοχεύει στην παροχή πληροφοριών για την αγορά των ναύλων, την επίλυση διαφορών, τις εκδόσεις και φυσικά τους δείκτες της αγοράς.

2.1.4 Κατανοώντας το Δείκτη Baltic Dry

Οι επενδυτές πάντα ψάχνουν πρακτικές οικονομικές ενδείξεις που θα τους βοηθήσουν να λάβουν ενημερωμένες επενδυτικές αποφάσεις. Ο Peter Lynch, διάσημος διαχειριστής του Fidelity Magellan Fund, συνιστούσε να αναζητούμε τις πρακτικές ενδείξεις στον κόσμο γύρω μας, όπως για παράδειγμα ποια προϊόντα αγοράζουν οι φίλοι μας ή ποια μαγαζιά έχουν τον περισσότερο κόσμο. Ο Δείκτης Baltic Dry αποτελεί μία πρακτική οικονομική ένδειξη παγκόσμιας κλίμακας.

Ο Δείκτης Baltic Dry (BDI) είναι μία τάξη μεγέθους του κόστους μεταφοράς πρώτων υλών, όπως σίδηρο, χάλυβα, τσιμέντο, κάρβουνο κ.ο.κ. ανά τον κόσμο. Ο Δείκτης Baltic Dry καταρτίζεται καθημερινά από το The Baltic Exchange. Για την κατάρτιση του Δείκτη, τα μέλη του Baltic Exchange καλούν μεταφορείς ξηρού φορτίου ανά τον κόσμο για να μάθουν τις τιμές τους για 22 διαφορετικές θαλάσσιες διαδρομές ανά τον κόσμο. Μόλις συγκεντρώσουν αυτά τα στοιχεία, βγάζουν ένα μέσο όρο. Για να επιβεβαιώσουν ότι έχουν τη συνολική εικόνα όλης της ναυτιλιακής βιομηχανίας, όταν διαβάζουν τα διάφορα ναυτιλιακά έξοδα, τα μέλη του Baltic Exchange κοιτούν τα έξοδα για κάθε έναν από τους παρακάτω τύπους πλοίων:

- Capemax (10% του παγκόσμιου στόλου): πλοία με χωρητικότητα νεκρού φορτίου μεγαλύτερη των 100.000 - τόνων και είναι πολύ μεγάλα για να περάσουν από το κανάλι του Παναμά
- Panamax (19% του παγκόσμιου στόλου): πλοία με χωρητικότητα νεκρού φορτίου μεταξύ 60.000 και 80.000 τόνων και είναι τόσο μεγάλα ώστε μόλις που περνούν από το κανάλι του Παναμά
- Handymax ή Supramax (37% του παγκόσμιου στόλου): πλοία με χωρητικότητα νεκρού φορτίου μεταξύ 45.000 και 59.000 τόνων

- Handysize (34% του παγκόσμιου στόλου): πλοία με χωρητικότητα νεκρού φορτίου μεταξύ 15.000 και 35.000 τόνων.

2.1.5 Γιατί οι επενδυτές μελετούν το Δείκτη Baltic Dry

Ο Δείκτης Baltic Dry είναι προγνωστικός δείκτης που δίνει μια καθαρή εικόνα στην παγκόσμια ζήτηση εμπορευμάτων και πρώτων υλών. Το γεγονός ότι ο Δείκτης Baltic Dry επικεντρώνεται στις πρώτες ύλες είναι σημαντικό, γιατί η ζήτηση πρώτων υλών επιτρέπει να ρίξουμε μια ματιά στο μέλλον. Οι παραγωγοί αγοράζουν πρώτες ύλες όταν θέλουν να χτίσουν περισσότερα τελικά προϊόντα και υποδομές, όπως αυτοκίνητα, βαρέα μηχανήματα, δρόμους, κτίρια κ.ο.κ. Οι παραγωγοί σταματούν να αγοράζουν πρώτες ύλες όταν έχουν πλεόνασμα στις αποθήκες τους και σταματούν τα έργα υποδομών.

Η ζήτηση εμπορευμάτων και πρώτων υλών ανεβαίνει όταν οι παγκόσμιες οικονομίες ανθίζουν. Για τους επενδυτές, η γνώση ότι η παγκόσμια οικονομία αναπτύσσεται είναι χρήσιμη καθώς αυτό σημαίνει ότι οι τιμές των μετοχών και των εμπορευμάτων όπως και η αξία των εμπράγματων νομισμάτων πρέπει να ανεβαίνει. Αντιθέτως, η ζήτηση εμπορευμάτων και πρώτων υλών πέφτει όταν οι παγκόσμιες οικονομίες σταματούν να αναπτύσσονται ή περνούν κρίση. Για τους επενδυτές, η γνώση ότι η παγκόσμια οικονομία έχει σταματήσει να αναπτύσσεται είναι χρήσιμη καθώς αυτό σημαίνει ότι οι τιμές των μετοχών και των εμπορευμάτων όπως και η αξία των εμπράγματων νομισμάτων πρέπει να πέφτει.

Ο Δείκτης Baltic Dry είναι επίσης ένας σοβαρός δείκτης καθώς αποτελεί απλή, πραγματικού χρόνου ένδειξη που δύσκολα μπορεί να αποτελέσει αντικείμενο χειρισμού. Κάποιοι οικονομικοί δείκτες, όπως οι δείκτες τις ανεργίας, του πληθωρισμού και των τιμών του πετρελαίου, δύσκολα ερμηνεύονται, καθώς μπορούν να αποτελέσουν αντικείμενο χειρισμού ή επιρροής κυβερνήσεων, εκτιμητών και άλλων παραγόντων. Από την άλλη πλευρά, ο Δείκτης Baltic Dry δύσκολα μπορεί να επηρεαστεί καθώς καθορίζεται από ξεκάθαρες δυνάμεις προσφοράς και ζήτησης.

Η προσφορά που επηρεάζει το Δείκτη Baltic Dry είναι η προσφορά πλοίων διαθέσιμων να μεταφέρουν υλικά ανά τον κόσμο. Είναι δύσκολο να χειριστείς ή να νοθεύσεις αυτή την προσφορά, αφού περνούν χρόνια μέχρι να χτιστεί ένα νέο πλοίο που μπορεί να μπει στον παγκόσμιο στόλο για να αυξήσει την προσφορά και θα κόστιζε πολύ να αφήνεις πλοία χωρίς φορτίο σε μια προσπάθεια κάμψης της προσφοράς. Η ζήτηση που επηρεάζει το Δείκτη Baltic Dry είναι οι ζήτηση των αγοραστών εμπορευμάτων που χρειάζονται πρώτες ύλες για την παραγωγή. Είναι δύσκολο να χειριστείς ή να νοθεύσεις τη ζήτηση αφού υπολογίζεται εξ ολοκλήρου από αυτούς που έχουν ήδη παραγγείλει πρώτες ύλες. Κανείς δεν πρόκειται να πληρώσει για να κλείσει ένα Capemax χωρίς να σκοπεύει να το χρησιμοποιήσει.

2.1.6 Ερμηνεύοντας το Δείκτη Baltic Dry

Ο Δείκτης Baltic Dry ανεβαίνει σε αξία όταν η ζήτηση εμπορευμάτων και πρώτων υλών αυξάνει, ενώ μειώνεται σε αξία όταν η ζήτηση εμπορευμάτων και πρώτων υλών μειώνεται.

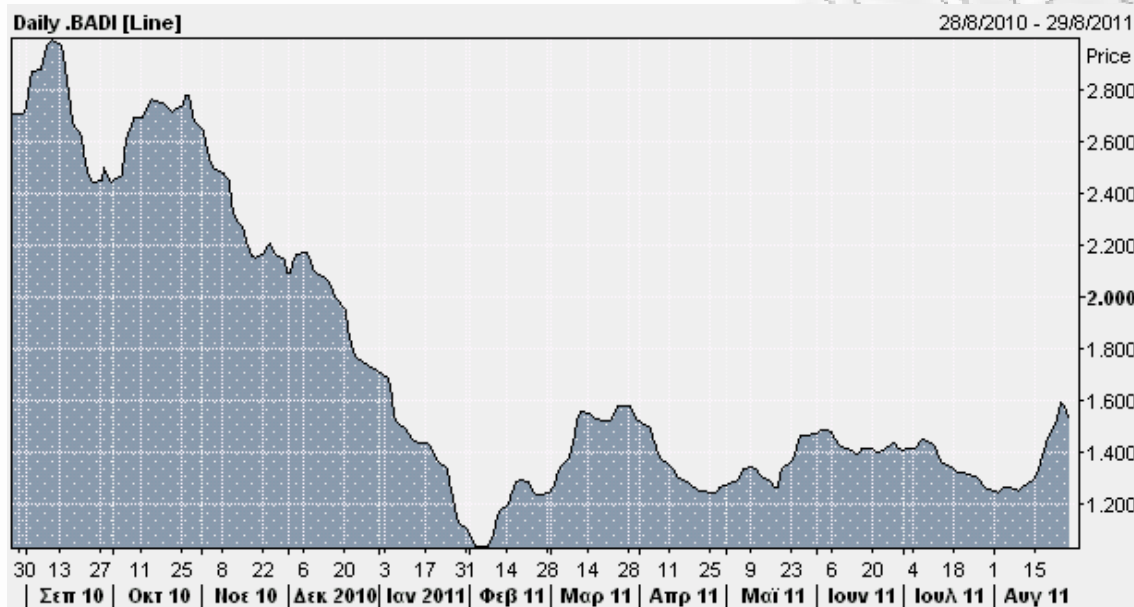
Τι σημαίνει η άνοδος του Δείκτη Baltic Dry:

- Οι παγκόσμιες οικονομίες αρχίζουν ή συνεχίζουν να αναπτύσσονται
- Οι εταιρείες αρχίζουν ή συνεχίζουν να αναπτύσσονται
- Οι τιμές των μετοχών πρέπει να αρχίζουν ή να συνεχίζουν να ανεβαίνουν σε αξία
- Οι τιμές των εμπορευμάτων πρέπει να αρχίζουν ή να συνεχίζουν να ανεβαίνουν σε αξία
- Οι τιμές των εμπράγματων νομισμάτων, όπως το καναδικό δολλάριο, το αυστραλιανό δολλάριο και το δολλάριο Νέας Ζηλανδίας, πρέπει να αρχίζουν ή να συνεχίζουν να ανεβαίνουν σε αξία

Τι σημαίνει η πτώση του Δείκτη Baltic Dry:

- Οι παγκόσμιες οικονομίες αρχίζουν ή συνεχίζουν να περνούν κρίση
- Οι εταιρείες αρχίζουν ή συνεχίζουν να περνούν κρίση
- Οι τιμές των μετοχών πρέπει να αρχίζουν ή να συνεχίζουν να πέφτουν σε αξία
- Οι τιμές των εμπορευμάτων πρέπει να αρχίζουν ή να συνεχίζουν να πέφτουν σε αξία

- Οι τιμές των εμπράγματων νομισμάτων, όπως το καναδικό δολλάριο, το αυστραλιανό δολλάριο και το δολλάριο Νέας Ζηλανδίας, πρέπει να αρχίζουν ή να συνεχίζουν να πέφτουν σε αξία.



ΠΙΝΑΚΑΣ 3 – Ο ΔΕΙΚΤΗΣ ΒΦΙ ΓΙΑ ΠΕΡΙΟΔΟ ΕΝΟΣ ΕΤΟΥΣ.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3

WORLD SCALE

3.1 ΙΣΤΟΡΙΑ ΤΟΥ ΔΕΙΚΤΗ

Η κλίμακα του WORLDSCALE ξεκίνησε διαφορετικά από τον BDI πριν από περίπου σαράντα χρόνια.

Κατά την διάρκεια του Β' παγκοσμίου πολέμου, οι κυβερνήσεις επίταξαν τα πλοία έναντι ημερομισθίου. Παρά την επίταξη, οι κυβερνήσεις έδιναν κατά καιρούς την άδεια σε μεγάλες πετρελαϊκές εταιρείες να χρησιμοποιούν δεξαμενόπλοια για ιδιωτικούς σκοπούς. Σ' αυτές τις περιπτώσεις οι εταιρείες πλήρωναν ναύλο στην κυβέρνηση, το ύψος του οποίου καθοριζόταν από το ταξίδι σύμφωνα με τις τιμές που είχε ορίσει η τελευταία. Οι τιμές αυτές είχαν υπολογιστεί ώστε το καθαρό κέρδος να είναι ίδιο για όλα τα ταξίδια. Έτσι γεννήθηκε η αρχή για τα δεξαμενόπλοια ότι οι Πλοιοκτήτες πρέπει να λαμβάνουν το ίδιο καθαρό κέρδος ανεξαρτήτως του ταξιδιού που πραγματοποίησαν.

Ο κυβερνητικός έλεγχος της ναυτιλίας συνεχίστηκε μέχρι το 1948 όπου πλέον ο τρόπος αυτός καθορισμού των τιμών για τα δεξαμενόπλοια είχε παγιωθεί. Από το 1952 μέχρι το 1962 εκδόθηκαν και άλλα «προγράμματα» τιμών από μη κυβερνητικούς οργανισμούς αυτή τη φορά. Χαρακτηριστικό παράδειγμα είναι το Intrascale στο Λονδίνο και το ATRS στη Νέα Υόρκη. Το 1969 εκδόθηκε μία κοινή μεταξύ Λονδίνου και Νέας Υόρκης κλίμακα με το όνομα «Worldwide Tanker Nominal Freight Scale» (Παγκόσμια Λίστα Ονομαστικής Τιμής Ναύλου Τάνκερ), ευρέως γνωστός με την κωδική ονομασία «Worldscale».

Κατά τη διάρκεια της χρήσης της, η Worldscale αναθεωρούνταν συχνά λόγω των αλλαγών σε πρακτοριακά έξοδα και τιμές πετρελαίου, αλλά το ημερομίσθιο των 1.800 δολλαρίων παρέμεινε σταθερό.

Το 1989 εκδόθηκε η Νέα Worldscale, η οποία –όπως και η Παλιά- αποτελεί κοινό έργο δύο μη κυβερνητικών οργανισμών, του Worldscale Association (London) Limited και του Worldscale Association (NYC) INC. Κάθε μία από αυτές τις εταιρείες τελεί υπό τη διαχείριση μιας Επιτροπής, τα μέλη της οποίας είναι έμπειροι broker από μεσιτικά γραφεία που ηγούνται στο χώρο των ναυλώσεων δεξαμενόπλοιων στο Λονδίνο και τη Νέα Υόρκη αντίστοιχα.

3.2 ΠΩΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΕΙ Ο ΔΕΙΚΤΗΣ

Όπως προαναφέραμε, ο δείκτης είναι ένα δημιούργημα μιας εποχής που προσπαθούσαν να θέσουν μια οργάνωση και μια τάξη σε θέματα δύσκολης διαχείρισης. Μέχρι τότε η διαπραγμάτευση μιας θαλάσσιας μεταφοράς γινότανε όπως γίνεται σήμερα στην αγορά ξηρών φορτίων. Για το κλείσιμο του ταξιδιού δηλαδή πληρωνόταν ναύλος, ήτοι χρηματική αποζημίωση ανά τόνο μεταφερόμενου φορτίου.

Στην ελεύθερη αγορά είναι κάτι που συνεχίζεται και σήμερα, αλλά σε μία περίοδο πολέμου και αταξίας είναι καλό καποιά βασικά και πολύτιμα θέματα να μπορούν να ορισθούν γρήγορα και εύκολα. Έτσι εμφανίστηκαν για πρώτη φορά οι λίστες ή όπως ήτανε γνωστά τα «scales».

Τελειώνοντας ο πόλεμος και κατά την διάρκεια της αναδόμησης, η βασική πηγή ενέργειας έπρεπε να ελέγχεται. Το πετρέλαιο και η μεταφορά του, όπως και οι μεταφορές κάρβουνου, σιδήρου και σιτηρών παρέμειναν υπό τον έλεγχο του Υπουργείου Ναυτιλίας της Αγγλίας και της Ναυτικής Επιτροπής των Ηνωμένων Πολιτειών της Αμερικής, ενώ τα «Tanker Scales» συνεχίζουν να χρησιμοποιούνται και γίνονται μέρος της αγοράς.

Στην αρχή κάθε έτους εκδίδονται οι κλίμακες με όλες της βασικές διαδρομές για είκοσι εννέα διαφορετικούς τύπου πλοίων. Πλέον οι κλίμακες περιέχουν περίπου 60,000 θαλάσσιες διαδρομές.

3.2.1 Πώς ορίζεται όμως ο δείκτης;

Το Σεπτέμβρη κάθε έτους οι εταιρείες που εκδίδουν το δείκτη στο Λονδίνο και την Νέα Υόρκη συλλέγουν τα πρακτοριακά κόστη ανα λιμένα, υπολογίζουν το μέσο όρο των τιμών των καυσίμων για τους τελευταίους 12 μήνες, όπως επίσης λαμβάνουν υπ' όψιν 30 και 24 ώρες αντίστοιχα καθυστέρηση για τα κανάλια του Σουέζ και του Παναμά.

Για να υπολογισθεί η βασική κλίμακα WS100 σε δολλάρια ΗΠΑ ανά τόνο φορτίου το ASSOCIATION λαμβάνει υπόψιν του ένα προκαθορισμένο δεξαμενόπλοιο με τα εξής χαρακτηριστικά:

1. Πλοίο: 75.000 DWT (τόνους νεκρού βάρους)
2. Μέση ταχύτητα: 14,5 κόμβους
3. Κατανάλωση: 55 MT βαρέως καυσίμου ανά ημέρα πλεύσης και 5 MT βαρέως καυσίμου στο λιμάνι
4. LAYTIME (επιτρεπόμενος χρόνος παραμονής στο λιμάνι): 4 μέρες
5. Κόστος καυσίμων: 467,48 δολλάρια ΗΠΑ (για το έτος 2011)
6. Ημερήσια βάση αποζημίωσης (TCE): 12.000 δολλάρια ΗΠΑ
7. Λιμενικά έξοδα και πρακτοριακά
8. Χρόνος διέλευσης καναλιών Παναμα και Σουεζ: 24 και 30 ώρες αντίστοιχα.

Με άλλα λόγια, οι τιμές του δείκτη δεν επηρεάζονται από το είδος του πλοίου, αλλά ο δείκτης καθορίζεται αποκλειστικά από το λιμάνι φόρτωσης και εκφόρτωσης καθώς και τη διαδρομή μεταξύ των δύο.

Ο δείκτης αυτός λαμβάνει υπ' όψιν του ένα πλήρες κυκλικό ταξίδι, μετρώντας το λιμάνι φόρτωσης, το ταξίδι στο λιμάνι εκφόρτωσης και ολοκλήρωση του ταξιδιού πίσω στο λιμάνι φόρτωσης.

Ο υπολογισμός αυτός γίνεται γιατί λόγω του είδους του φορτίου τα περισσότερα λιμάνια εκφόρτωσης ή οι γεωγραφικές περιοχές που δέχονται τα φορτία δεν έχουν εξαγωγές. Έτσι οι πλοιοκτήτες είναι αναγκασμένοι να γυρίζουν άφορτοι στο λιμάνι φόρτωσης για καινούριο φορτίο.

Σημείωση: στην αγορά ξηρών φορτίων, λόγω της μεγάλης επιλογής φορτίων, συνήθως δεν υπολογίζουμε κυκλικό ταξίδι εκτός και εάν γνωρίζουμε ότι στη γεωγραφική περιοχή που θα πάμε για ξεφόρτωση δεν υπάρχουν φορτία για το πλοίο μας.

Στα παραρτήματα παραθέτουμε όλα τα PREAMBLE (προοίμια) του ASSOCIATION.

Το αποτέλεσμα των ανωτέρω σε Δολλάρια Αμερικής ανά τόνο ορίζεται ως η βασική κλίμακα WS 100 της συγκεκριμένης διαδρομής, η οποία και μπαίνει στην κλίμακα / πίνακα (scale / schedule).

Η WS 100 της συγκεκριμένης διαδρομής και κάθε διαδρομής καλείται FLAT RATE και, όπως είπαμε, μπαίνει στον πίνακα. Στις μέρες μας, πέραν από την ετήσια έκδοση στους συνδρομητές, στέλνονται και ανανεώσεις κάθε φορά που η αγορά πιέζεται με σημαντικές αλλαγές στη ναυλαγορά.

Στο σημείο αυτό, πρέπει να σημειώσουμε ότι, όπως λέει και στον τίτλο του, ο δείκτης είναι ονομαστικός και όχι δεσμευτικός στη ναυλαγορά. Ο σκοπός του είναι να βοηθήσει στις διαπραγματεύσεις μεταξύ ναυλωτή και εκναυλωτή. Σχεδόν ποτέ, εκτός από τα θεωρητικά αυτά ταξίδια που χρησιμοποιούνται για τους υπολογισμούς, ο ναυλος δεν είναι στο FLAT RATE. Συνήθως η τιμή του ναύλου είναι ποσοστιαία μικρότερη ή μεγαλύτερη από την WS 100 του εκάστοτε ταξιδιού και αυτό γιατί η αγορά των ναυλών στην ελεύθερη αγορά ταξιδιών είναι γεμάτη ανακατατάξεις καθημερινά.

Έτσι, όταν ένα εκναυλωτής (πλοιοκτήτης ή διαχειριστής) κλείσει ένα ναύλο στην WS 50, αυτό σημαίνει ότι έχει κλείσει στο 50% του δείκτη για το συγκεκριμένο ταξίδι άρα, αν ο ναύλος ήταν 50 δολλάρια άνα τόνο στο flat rate, αυτός έχει κλείσει τιμή στα 25 δολλάρια.

Σε αντίθεση με την αγορά των ξηρών φορτίων, η αγορά των δεξαμενόπλοιων είναι πιο οργανωμένη, καθώς η κλίμακα WORLDSCALE καλύπτει ακόμα και τις σταλίες για τα είδη υποθετικών πλοίων που περιέχονται σε αυτήν.

Ο Δείκτης, επί της ουσίας, όπως φαίνεται και απο τα ανωτέρω, απευθύνεται κατά κύριο λόγο σε επαγγελματίες του χώρου (brokers, charterers, shipowners, buyers, traders, sellers, administrators) και είναι λιγότερο προσβάσιμος στο ευρύ κοινό και ιδιαίτερα σε επαγγελματίες που βρίσκονται εκτός της ναυτιλιακής αγοράς.

Η διαφορά μεταξύ της ναυλαγοράς ξηρών και της ναυλαγοράς υγρών φορτίων δεν έγκειται στον τρόπο που οργανώθηκε η αγορά των υγρών φορτίων, αλλά στην κάθ' εαυτό οργάνωσή της.

Η αγορά του πετρελαίου, κυριότερα, είναι μια αγορά συγκεκριμένων διαθαλάσσιων οδών και καθαρά ομοειδών φορτίων, τα οποία ελέγχονται από πολύ περιορισμένο αριθμό ναυλωτών, με τους μεγαλύτερους να ελέγχουν πλήρως την αγορά και να μπορούν να θέτουν κανόνες και όρους λειτουργίας, εν αντιθέση της αγοράς ξηρών φορτίων που αποτελείται απο πολλά και διαφορετικά φορτία με πολλούς και συχνά ασήμαντους ναυλωτές που δεν μπορούν να ορίσουν και να επηρεάσουν την αγορά.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4

4.1 ΛΙΓΑ ΛΟΓΙΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΦΟΡΤΩΣΗ ΕΝΟΣ ΠΛΟΙΟΥ ΧΥΔΗΝ ΞΗΡΟΥ ΚΑΙ ΥΓΡΟΥ ΦΟΡΤΙΟΥ.

4.1.1 Φόρτωση ξηρού φορτίου

Όπως ήδη έχουμε αναφέρει, όλα στην ναυτιλία ξεκινάνε με το συμβόλαιο πώλησης ενός αγαθού είτε αυτό ανήκει στα υγρά είτε στα ξηρά φορτία.

Μόλις ένα φορτίο πωληθεί, τότε ορίζεται η ημερομηνία φόρτωσης και το προϊόν μεταφέρεται σε αποθήκες κοντά στο χώρο που θα φορτωθεί.

Ο Ναυλωτής αναλαμβάνει αμέσως μετά την πώληση του προϊόντος και φροντίζει για την καθολική του μεταφορά, τη μεταφορά δηλαδή από τον τόπο παραγωγής στον τόπο φόρτωσης.

Ο Ναυλωτής δίνει την εντολή στον broker του, ο οποίος αναλαμβάνει να βρεί το κατάλληλο καράβι για τη συγκεκριμένη μεταφορά.

Ο τρόπος που το φορτίο περνάει στην αγορά:

- SAFAGA, EGYPTIAN RED SEA / SURABAYA
- 3 X 20.000 MT 5% MOLOO BULK QUARTZ
- APPROX SHIPMENT DATES 1Q 2011 / 2Q 2011 / 4Q 2011
- 3.500 MT PWWD FHEXUU / 3.500 PWWD SSEXUU
- 3,75%

USD MID 40'S PMT

Ο πλοιοκτήτης ή, καλύτερα, το τμήμα διαχείρισης της εταιρείας θα μελετήσει τη δυνατότητα μεταφοράς του εμπορεύματος και θα ελέγξει το συντελεστή στοιβασίας του

φορτίου για να υπολογίσει το φορτίο που μπορεί να μεταφέρει στο συγκεκριμένο βύθισμα.

Περισσότερα γι' αυτό θα αναφέρουμε στο επόμενο κεφάλαιο.

Παραθέτουμε ένα σύντομο recap (συγκέντρωση των όρων που έχουν γίνει αποδεκτοί) από ένα κλείσιμο στη Μέσογειο:

DATE : 24/08/20011

VESSEL : AS DESCRIBED HEREBELOW

M/V TAI KANG 37544.66 4x25t

Date of taking delivery: 1985-09-23

Classification society : CCS

draft(M) freeboard(MM) deadweight(MT) displacement (MT)

Lightship:

Summer draft: 11.248 4.40 37544.66 45344.66

Winter: 11.014 4.634 36501.66 44301.66

Tropical: 11.482 4.166 38592.98 46398.98

Fresh water: 11.50 4.148 37540.29 46340.29

FW tropical: 11.734 3.914 38568.33 46368.33

Winter north Atlantic: .000 0 .00 .00

Deadweight at 39'06" tropic fresh water draft(MT): .00

Length over all(M) : 186.2

.number 4/capacity of cranes :SWL25MTs

Dimensions of cargo hold

Compartment Hatchways dimension(M) Holds dimension(M) Capacity M3

	Length	breadth	length	Breadth	Depth	grain	Bale
1	16.0	13.6	25.8	19.2/27.3	14.0	8085	7864
2	16.8	13.6	26.7	27.3	14.0	10164	9998
3	16.0	13.6	24.0	27.3	14.0	9225	9054
4	16.8	13.6	26.7	27.3	14.0	10199	10034
5	16.8	13.6	26.7	27.3	14.0	9266	9118

=====
Total: 46939 46068

Speed/consumption/fuel engine

a.c/p speed/consumption loaded,and ballast:

About 12.1/13.3 kn on about 23.5MT/22.8MT/DAY ifo (180cst) and 1.8MT/DAY mgo
bss good weather condition, winds max beaufort force 4 and/or douglas sea state3

b. port consumption idle: 1.5MT/24HRS

port consumption working 8/24 hours: 2.5MT/24HRS

All details about without guarantee.

OWNERS: FALCON SHIPMANAGEMENT CO. – (IMO 5601897)– INSERT
ADDRESS

MANAGERS : PLS ADV – INSERT ADDRESS

FOR

CHARTERERS

GO SHIPMANAGEMENT INC.

5 SACHTOURI STR– GREECE

TEL : +302104294247

FAX : +302104294247

PIC : MR. MPAMPIS FILLIPIDIS

LAST FIXTURE : M/V ELENI K (IMO 7612668)

- THASOS ISLAND AND KAVALA – BEJAIA (ALGERIA) 1.1 GSPB AAA
BE
- CARGO QUANTITY 33000 MTS +/- 10% CHOP MARBLE CHIPS IN BULK
COMBINED WITH 650 CBM OF TIMBER, (NON IMO /NON
DANGEROUS/ALWAYS HARMLESS/NO NEED APP B)
- L/C 25-26 AUGUST 2011 WP AGW
- LOAD /DISCHARGE 8 TTL WWD OF 24 CONSEC HRS SSHEX (FRIDAY 5
PM /MON 8 AM) EIU/FSHEX (THURSDAY 12.00 – SUNDAY 08.00) EIU
- MARBLE CHIPS FREIGHT EURO 12- PER MT L/S/D FR CHRTS ACCNT

- TIMBER FREIGHT EURO 22 PER CBM L/S/D FR CHRSTS ACCNT – OWNERS OPTION UNDER/ON DECK
- IN CASE ON DECK LOADING, LOADING TO BE AS PER MASTERS INSTURCTIONS AND GUIDANCE , CARGO SHIPPED ON DECK TO BE ON SHIPPER’S/CHARTERER’S RISK , CARRIER NOT RESPONSIBLE FOR LOSS OR DAMAGE TO DECK CARGO WHATSOEVER.
- FREIGHT PAYABLE 100 PCT LESS COMM TO BE PAID FM CHRSTS DIRECTLY TO OWNERS NOM ACCOUNT W/I 3 BDAYS ADTER S/R BS/L MARKED FREIGHT PAYABLE AS PER C/P IN ANY CASE B.B.B.
- FREIGHT DEEMED AND EARNED VAOCLONL
- IF ORIGINAL B/L NOT TO BE IN DISCHARGE PORT UPON VSLS ARRIVAL , CHRSTS WILL ISSUE AN L.O.I OF OWNS STANDARD P&I WORDING DULY SIGNED AND STAMPTED.
- DEMS USD 15,000 PDPR/FD BE, IF ANY DEMM TO BE PAID BY CHRSTS W/I 7 BDAYS AFTER PRESENTATION OF RELEVANT DOCS BY FAX/EMAIL – SIGNED AND STAMPTED BY AGENTS /MASTER/OWNS.
- IF THE VESSEL FALLS ON DEMMURAGE THE RULE ‘ONCE ON DEMMURAGE ALWAYS ON DEMMURAGE’ TO APPLY
- CHARTS AGENTS AT BE
- CHRSTS AGENTS FEE KAVALA
- OWNERS AGENTS FEE THASOS / BEJAIA

AGENTS LOAD PORT :

KYRIAKOY SHIPPING AGENCY

Address: 8, Kountouriotou str, 65201,

KAVALA,

GREECE

TEL: 0030 2510 223649

0030 2510 231051

FAX: 0030 2510 830047

e-mail: info@kyriacoushippingagency.gr

<http://www.kyriacoushippingagency.gr/> (ALL DOCS ONLINE)

AGENTS DISCHARGE PORT:

Mr. Boualem BOUDEBZA

Mob +213 770 86 03 97

~~~~~

NOSA MARITIME Ltd.

Northern Shipping Agency

~~~~~

+213 7 70 86 03 97 Mobile

+213 7 70 95 44 56 Mobile

~~~~~

+213 34 21 23 93 Phone

+213 34 21 19 88 Fax

E-mail : nosa.maritime@wissal.dz - nosa.maritime@wissal.dz

Courriel adress : Box BP 713 RP Bejaia 06000 ALGERIA

Head office adress : Rampe du Port, Batiment B23, Appartement N°2, Bejaia

- IF ANY SHIFTING EXPENSES AND TIME TO BE ON CHRYS ACCNT BE
- SHORE CRANE CHRYS ACCNT BE / CHRYS HAVE THE OPTION TO USE SHIPS'S CRANE IF LOCAL AUTHORITIES AND REGULATION PERMIT.
- IF ANY DRAFT SURVEYS TO BE FR CHRYS ACCT AND TIME TO COUNT BE
- TAXES/DUES/WHARFAGE ON CGO FR CHRYS ACCNT RESPECTIVELY SHIPPERS/RECEIVERS BENDS
- CHRYS TO HV FREE USE OF ANY DNAGING/LASHING MATERIALS AS ON BOARD
- NOTICE WWWW (WIBON = WEATHER IN BERTH OR NOT) , WCCON = WEATHER CUSTOM CLEARED OR NOT) , (WIFFON = WEATHER IN FREE PRATIQUE ORE NOT), (WIPON =WEATHER IN PORT OR NOT)
- OFFICIAL WORKING HRS DURING WORKING DAYS: 08:00 HRS – 18:00HRS
- BIMCO ISM/ISPS CLAUSE TO APPLY
- ARB/GA IN LND ENGLISH LAW/NY ANTWERP 74 AMENDED 94 – IF ANY DISPUTE UPTO 50,000 USD SHALL CLAIMS PROCEDURE TO

APPLY IN LONDON, ENGLISH LAW TO APPLY ACCORDING TO LMAA WITH LATEST AMMENDMENTS.

- OWISE CLEAN GENCON C/P '94 WITH 2,5 % CIMM TTL HERE
- SUB STEM /SHIPPERS /RECEIVERS APPROVAL TO BE LIFTED UPON FIXING M/TERMS
- ALL NOTICES COMMUNICATIONS BETWEEN AGENTS – OWNERS TO BE

CC TO: GO SHIPPING AND MANAGEMENT INC.

MANOS TZIMPIMPAKIS

-AS BROKERS ONLY-

GO SHIPPING & MANAGEMENT Inc.

Tel: (0030) 210 429 4247

Fax: (0030) 210 429 4948

Mob: (0030) 697 453 9097

Chartering Dept: [chartering@go-shipping.com](mailto:chartering@go-shipping.com)

Web: [www.go-shipping.com](http://www.go-shipping.com)

skype: manos.tzimpimpakis

Κατόπιν της αποδοχής του παραπάνω recap, συντάσσεται το ναυλοσύμφωνο και υπογράφεται από τους συμβαλλόμενους.

Παραδείγματα συμβολαίων παρατίθενται στα παραρτήματα.

#### 4.1.2 Φόρτωση υγρού φορτίου

Όπως τονίζουμε πολύ συχνά σε αυτή την εργασία, η αγορά των υγρών φορτίων είναι πολύ πιο οργανωμένη από αυτή των ξηρών. Έτσι, λοιπόν, και η ναύλωση ενός δεξαμενόπλοιου δε θα μπορούσε να μην ακολουθεί και αυτή ένα είδος μεθοδικότητας: το φορτίο παράγεται και το διυλιστήριο, διαμέσω του τμήματος φορτώσεων, υπολογίζει το χρόνο που θα πρέπει να φορτωθεί το υπό παραγωγή ή παραχθέν προϊόν. Οι μεσίτες

της εταιρείας, μόλις πάρουν τη ζήτηση για μεταφορά, ζητούν πληροφορίες από το τμήμα του post fixture για το πότε ανοίγουν τα πλοία και αν κάποιο από αυτά βρίσκεται στην περιοχή που ζητάμε για φόρτωση, όπως και πότε θα είναι αυτό έτοιμο να δεχτεί φορτίο. Κατόπιν ζητάμε από το τμήμα διαχείρισης (Operation) να μας καθορίσει το πόσο φορτίο μπορεί να πάρει το πλοίο μας για το συγκεκριμένο ταξίδι. Και τέλος από το τμήμα Marine / Vetting ζητάμε να μας επιβεβαιώσουν ότι το πλοίο έχει τα απαιτούμενα approvals για το συγκεκριμένο ναυλωτή και διυλιστήριο.

Συνήθως το order βγαίνει με την εξής μορφή:

HELLENIC IN THE MARKET FOR:

SIDI - ASPROPYRGOS MIN 60KT IRANIAN LIGHT

20-21 JUNE (\*): INDICATIVE QTY FOR FRT CALCULATION PURPOSES,  
ACTUAL SHIPMENT ALWAYS CONSISTENT WITH 10.89M MAX ARRIVAL  
DRAFT AT DISCHPORT (FOR TRANSITING THE SALAMIS STRAIT)

BEST RGDS

Η προσφορά μας θα ήταν ως εξής :

- OWNS OFFER FIRM FOR REPLY 1245ATH TIME TDAY
- M/T SFAKIA (65,000 DWT BLT 2005)
- A/C HELLENIC PETROLEUM
- LOAD SIDI KERIR ALWAYS SP
- DISCHARGING MEGARA (DRAFT ALWAYS 10.89MTRS)
- MIN/MAX 60,000 MTS CHOP FC
- WS 137,5 MIN FLAT LPORT/ ELEFSIS
- DEM YSD 38,000 USDPDPR
- WSHTC
- OWISE AS PER HELLENIC TERMS SUB REVIEW
- END

Πρέπει εδώ να τονίσουμε ότι το φορτίο που περιγράψαμε έχει συντελεστή ειδικής πυκνότητας 0,86 άρα το πλοίο SFAKIA μπορεί να μεταφέρει 55,500 μετρικούς τόνους.

#### 4.2 ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΤΑΞΙΔΙΟΥ (VOYAGE ESTIMATING)

Ο υπολογισμός ταξιδιού είναι μια γνώση που οι περισσότεροι εμπλεκόμενοι στην αγορά των ναυλώσεων θα πρέπει να κατανοούν είτε πρόκειται για υπολογισμό μιας χρονοναύλωσης είτε πρόκειται για υπολογισμό ταξιδιού ξηρού φορτίου ή υγρού φορτίου.

Ο υπολογισμός ταξιδιού είναι εργαλείο που επιτρέπει στον πλοιοκτήτη να αποφασίσει εάν το ταξίδι είναι κερδοφόρο ή μη. Τον βοηθάει να συγκρίνει διαφορετικά ταξίδια έτσι ώστε να αποφασίσει ποιο να ακολουθήσει. Επίσης τον βοηθάει να δει τις διάφορες παραμέτρους ενός ταξιδιού καθώς και να παρατηρήσει πως επηρεάζουν τις οικονομικές ροές και τέλος βοηθάει στις διαπραγματεύσεις του ναύλου.

Σε αυτό το σημείο θα πρέπει να παρατηρήσουμε και να τονίσουμε ότι ο υπολογισμός ταξιδιού στο χαρτί τις περισσότερες φορές έχει αποκλίσεις από την πραγματική κοστολόγηση, γι' αυτό και είναι πάντα καλό στο τέλος του ταξιδιού να γίνεται μία σύγκριση της πραγματικής έκβασης και του θεωρητικού υπολογισμού για τη διαπίστωση των σημείων που παρατηρήθηκαν οι διαφορές.

Εκτός από το αποτέλεσμα του υπολογισμού θα πρέπει να λαμβάνουμε υπ' όψιν μας πάντα και: τη διάρκεια του ταξιδιού, το «repositioning» του πλοίου καθώς και την τάση της αγοράς.

Για να κάνουμε τον υπολογισμό είναι απαραίτητες βασικές γνώσεις ναυτιλιακής γεωγραφίας, έτσι ώστε να μπορέσουμε να διαπιστώσουμε τις αποστάσεις πρώτα από όλα και δεύτερον για την αξιολόγηση του ταξιδιού επιστροφής.



Φυσικά στις μέρες μας υπάρχουν πολλά διαδικτυακά προγράμματα τα οποία και μας υπολογίζουν τις αποστάσεις μεταξύ των λιμανιών και μας βοηθάνε για τον υπολογισμό του ταξιδιού.

Για την παρούσα εργασία χρησιμοποιήσαμε το πρόγραμμα NETPAS, που μπορούμε να το βρούμε στον ιστότοπο «www.netpas.net». Το πρόγραμμα αυτό προσφέρει δωρεάν στους εμπλεκόμενους του ναυτιλιακού χώρου.

### **Πως Υπολογίζουμε ένα ταξίδι, όμως;**

Επί της ουσίας, όταν αναφέρουμε υπολογισμό πρέπει ο νους μας να πηγαίνει πρώτα στο κόστος. Προτού δηλαδή δούμε ποιο είναι το κέρδος μας θα πρέπει να δούμε τι θα πρέπει να επενδύσουμε για να έχουμε κέρδος.

Ξεκινάμε τον υπολογισμό κάνοντας ένα γενικό πλάνο, το οποίο αρχίζει με την απόσταση από το σημείο που βρίσκετε το πλοίο μας τώρα και μέχρι το σημείο φόρτωσης. Στο σημείο αυτό ένα παράδειγμα θα ήταν πιο διαφωτιστικό:

Έστω ότι το πλοίο PORTO CAYO θα βρίσκετε στην Τυνησία στις 05/10 Σεπτεμβρίου 2011 ή, όπως συνήθως λέγεται, θα «ανοίξει», δηλαδή θα έχει ολοκληρώσει της υποχρεώσεις του και θα μπορεί να φορτώσει νέο φορτίο.

Οι μεσίτες τον πλοιοκτητών στέλνουν το πιο κάτω μήνυμα στους ενδιαφερόμενους.

WCUP? WE GOT HER @ SOUSSE 5/10 SEPT

MV PORTO CAYO

====

ST SDBC, FLAG LIBERIA

BUILT 1997, SHIKOKU, JAPAN

18,315 MT DWT ON 9.12M SSW

LOA/BM 148.17/22.80M

GRT/NRT 11,194/6784

4 HOHA, FOLDING HACVRS

GEAR: 3 X 30 MT SWL ELECTRIC CRANES

SPEED AND CONSUMPTION

AT SEA: ABT 13 KNOTS ON ABT 19L/18B MT IFO 380 CST NDAS ABT 12 KNOTS

ON ABT 17L/16B MT IFO 380 CST NDAS

IN PORT: IDLE: ABT 2.00 MT IFO 380 CST + ABT 1 MT GO

WW 12 HRS: ABT 4.00 MT IFO 380 CST + ABT 2 MT GO

ALL DETAILS ABT AND WOG

Το πλοίο είναι κατασκευής του 1997 και διαθέτει 18.315 μετρικούς τόνους νεκρού βάρους προς φόρτωση. Ο διαθέσιμος χώρος του είναι τέσσερα αμπάρια.

Το πλοίο καταναλώνει, όταν ταξιδεύει με ταχύτητα δώδεκα κόμβων, δεκαεφτά (17) τόνους βαρέως καυσίμου όταν είναι φορτωμένο και δεκαέξι (16) τόνους βαρέως καυσίμου άφορτο, ενώ εάν αυξήσει κατά ένα κόμβο την ταχύτητα του ή κατανάλωση πηγαίνει στους δεκαεννέα (19) και δεκαοχτώ (18) τόνους αντίστοιχα. Από τα στοιχεία αυτά βλέπουμε ότι, όταν είναι στη θάλασσα, δεν καταναλώνει καθόλου ναυτιλιακό ντίζελ.

Όταν το πλοίο είναι στο λιμάνι καταναλώνει δύο (2) τόνους βαρέως καυσίμου και ένα (1) τόνο ναυτιλιακού ντίζελ, ενώ όταν εργάζονται οι γερανοί του καταναλώνει τέσσερις (4) τόνους βαρέως καυσίμου και δύο (2) τόνους ναυτιλιακού ντίζελ.

Για να κάνουμε όμως τους υπολογισμούς μας δε χρειάζεται να ξέρουμε μόνο πόσο καύσιμο καταναλώνει αλλά και τα ημερήσια έξοδα του πλοίου, πόσο δηλαδή κοστίζει το πλοίο στον πλοιοκτήτη καθημερινά. Για το συγκεκριμένο πλοίο παραθέτουμε τον πιο κάτω υπολογισμό ημερήσιου κόστους:

#### **INCOME AND EXPENCES OPERATING STATEMENT PROJECTIONS**

|                                |  | DAILY<br>REVEN<br>UE | MONTHL<br>Y<br>REVENU<br>E | 1st YEAR<br>REVENUE |
|--------------------------------|--|----------------------|----------------------------|---------------------|
| CHARTER/FREIGHT REVENUE IN USD |  |                      |                            |                     |

|                                                 |              |                       |                      |
|-------------------------------------------------|--------------|-----------------------|----------------------|
| <b>NAME OF VESSEL: PORTO CAYO</b>               |              | <b>0.00</b>           | <b>0.00</b>          |
| <b>VESSEL OPERATING EXPENSES (USD)</b>          |              |                       |                      |
|                                                 |              | <b>DAILY SALARIES</b> | <b>MONTHLY</b>       |
|                                                 |              |                       | <b>ANNUALLY</b>      |
| <b>BRIDGE &amp; DECK SALARIES</b>               |              |                       |                      |
| Captain/Master                                  | 1.00         | 233.33                | 7000.00              |
| Staff Captain/Chief Mate                        | 1.00         | 150.00                | 4500.00              |
| 2nd Mate                                        | 1.00         | 83.33                 | 2500.00              |
| 3rd Mate                                        | 1.00         | 80.00                 | 2400.00              |
| Bosun                                           | 1.00         | 53.33                 | 1600.00              |
| Deck Crew AB                                    | 4.00         | 173.33                | 5200.00              |
| Deck Crew OS                                    | 1.00         | 46.67                 | 1400.00              |
|                                                 | <b>TOTAL</b> | <b>820.00</b>         | <b>24600.00</b>      |
| <b>ENGINE ROOM SALARIES</b>                     |              |                       |                      |
| Chief Engineer                                  | 1.00         | 233.33                | 7000.00              |
| Second Engineer                                 | 1.00         | 146.67                | 4400.00              |
| 3rd Engineer                                    | 1.00         | 83.33                 | 2500.00              |
| 4th Engineer                                    | 1.00         | 80.00                 | 2400.00              |
| Electrician                                     | 1.00         | 116.67                | 3500.00              |
| Oilers                                          | 0.00         | 0.00                  | 0.00                 |
| Wipers                                          | 3.00         | 86.67                 | 2600.00              |
|                                                 | <b>TOTAL</b> | <b>746.67</b>         | <b>22400.00</b>      |
| <b>STEWARDS DEPARTMENT SALARIES</b>             |              |                       |                      |
| Cook                                            | 1.00         | 53.33                 | 1600.00              |
| Messboy                                         | 2.00         | 73.33                 | 2200.00              |
| <b>TOTAL CREW :21</b>                           | <b>TOTAL</b> | <b>126.67</b>         | <b>3800.00</b>       |
| <b>CREW PAY RELATED BENEFITS &amp; EXPENSES</b> |              | <b>1693.33</b>        | <b>50800.00</b>      |
|                                                 |              | <b>OPER. EXPENS</b>   | <b>OPER. EXPENS.</b> |
| <b>CREW MAINTENANCE</b>                         |              |                       | <b>OPER. EXPENS.</b> |
| Food Provisions                                 |              | 168.00                | 5040.00              |
| Potable Water                                   |              | 40.00                 | 1200.00              |
|                                                 | <b>TOTAL</b> | <b>208.00</b>         | <b>6240.00</b>       |
| <b>VESSEL MAINTENANCE</b>                       |              |                       |                      |
| Bunkers                                         |              |                       | VSL ON T/C           |
| Lubricants                                      |              | 280.00                | 6100.00              |
| Engine Room Tools & Parts                       |              | 125.00                | 3500.00              |
| Repair & Maintenance                            |              | 125.00                | 3500.00              |
| Deck, Cabin & Engine Room Stores                |              | 100.00                | 3000.00              |
|                                                 | <b>TOTAL</b> | <b>630.00</b>         | <b>16100.00</b>      |
| <b>OTHER VESSEL EXPENSES</b>                    |              |                       |                      |
| Management & Administrative                     |              | 486.11                | 14583.33             |
| Capital Reserve for Dry Dock & SS               |              | 800.00                | 12500.00             |
| Vessel Insurance (HM,P+I,FDD)                   |              | 638.30                | 19150.00             |
| Registry/flag Expense                           |              | 52.50                 | 1575.00              |
| Crew Recruiting, Travel & Repatriation          |              | 110.00                | 3300.00              |
| Broker, Agent & Charterer Commissions           |              | 0.00                  | 22500.00             |
| Capital Return                                  |              | 1041.67               | 31250.00             |
|                                                 | <b>TOTAL</b> | <b>3128.58</b>        | <b>73608.33</b>      |
| <b>TOTAL VESSEL OPERATING EXPENSES (USD)</b>    |              | <b>5659.91</b>        | <b>169797.33</b>     |
|                                                 |              | <b>3</b>              | <b>2037568.00</b>    |

Τα ημερήσια έξοδα δηλαδή δεν είναι τίποτα άλλο από τα καθημερινά έξοδα που χρειάζεστε για να λειτουργήσει ένα πλοίο και συγκεκριμένα το άθροισμα των ακόλουθων εξόδων:

Έξοδα επάνδρωσης (Manning Expenses)

Προμήθειες και τρόφιμα για το πλοίο (Stores and Provisions)

Καθημερινή συντήρηση και επισκευές (Routine Repairs and Maintenance)

Ασφάλιση και Αυτασφάλιση (Insurance and P&I)

Έξοδα διαχείρισης (Administration expenses - τα οποία περιλαμβάνουν έξοδα νηολογίου και νηογνώμονα)

Σε αυτά καλό είναι πάντα να προσθέτουμε και το κεφάλαιο για τον επόμενο δεξαμενισμό αλλά και για τη θεωρητική απόδοση κεφαλαίου στο χρόνο.

Δηλαδή  $OC = M + SP + RM + I + AD + CDS + CR$

OC: OPERATING COSTS

M: MANNING

SP: STORES AND PROVISIONS

RM: REPAIRS AND MAINTENANCE

CDS: CAPITAL RESERVED FOR DD AND SS

CR: CAPITAL RETURN

Εφόσον τώρα ξέρουμε τα ημερήσια έξοδα του πλοίου, ας δούμε και τα έξοδα ταξιδιού:

Έξοδα ταξιδιού ονομάζουμε το κόστος που πρέπει να επενδύσουμε για να εκτελεστεί η μεταφορά αυτή. Τα έξοδα ταξιδιού περιλαμβάνουν τα πετρέλαια, τα πρακτοριακά έξοδα και αμοιβές, όπως και τα έξοδα διελεύσεως. Αυτά βαρύνουν του πλοιοκτήτες για όλα τα είδη φορτίων όταν πρόκειται για απασχόληση ταξιδιού.

Ας το δούμε αναλυτικά λαμβάνοντας ως βάση του παραδείγματος το πιο πάνω πλοίο.

Μας προσφέρεται το παρακάτω φορτίο για μεταφορά:

20/30,000 MTONS BULK COAL  
MARIUPOL OR THEODOSIA /FULL MARMARA  
8000/8000 SSHEX BE  
GENCON 5% TOTAL  
IDEAS USD 15

Η προσφορά είναι για πλήρες φορτίο κάρβουνου απο τη Μαριούπολη ή Θεοδοσία προς ένα λιμένα του Μαρμαρά. Μία τάξη μεγέθους του ναύλου είναι 5-7 δολάρια ΗΠΑ ανά τόνο.

Πριν δεχτούμε ή απορρίψουμε το φορτίο πρέπει να δούμε εάν είναι κερδοφόρο ή μη. Ας δούμε τις αποστάσεις στις οποίες χωρίζεται το ταξίδι μας:

Το πλοίο θα ανοίξει στην Τυνησία, στο λιμάνι της Σούσσε. Θα πρέπει λοιπόν το πλοίο να πλεύσει από την Σούσσε στην Μαριούπολη άφορτο για να παραλάβει το φορτίο. Η συνολική απόσταση είναι 1.720 ναυτικά μίλια ή 6 μέρες ταξιδιού συν μία ημέρα την καθυστέρηση για να περάσει τα στενά του Βοσπόρου (Για κάθε διαδρομή).

Σημειώνουμε στο πλάνο ταξιδιού ότι στην πορεία μας τα καλύτερα λιμάνια πετρέλευσης είναι ο Πειραιάς και η Κωνσταντινούπολη.

Εν συνεχεία έχουμε παραμονή στη φόρτωση, η οποία σύμφωνα με τους ρυθμούς που μας δόθηκαν είναι 2,5 μέρες.

Ο διάπλους από το λιμένα φόρτωσης προς το λιμένα εκφόρτωσης είναι 820 μίλια ή 3 μέρες με ταχύτητα 12 κόμβων.

Στο λιμάνι εκφόρτωσης θα παραμείνουμε, σύμφωνα με τους ρυθμούς φόρτωσης, 2,5 μέρες επίσης.

Άρα το σύνολο των ημερών στην θάλασσα έμφορτο και άφορτο είναι εννέα (9) μέρες.

Το σύνολο των ημερών στο λιμάνι είναι πέντε (5) και δύο (2) μέρες.

Άρα το σύνολο των καυσίμων που χρειαζόμαστε για τις ημέρες πλεύσης είναι 6 μέρες X 16 τόνους την ημέρα και 3 μέρες X 17 τόνους την ημέρα.

Κατά την διάρκεια παραμονής στο λιμάνι και στο Βόσπορο θα έχουμε έφτα (7) μέρες X 2 μετρικούς τόνους βαρέως καυσίμου και 7 τόνους ναυτιλιακό ντίζελ.

Κατά το χρόνο συγγραφής της παρούσας η τιμή του το πετρελαίου έχει ως εξής:

Ημερομηνία 26/08/2011

***Ενδεικτικές τιμές σε Δολλάρια ΗΠΑ ανά Μετρικό Τόνο***

| <b><u>PORTS</u></b> | <b><u>IFO 380</u></b> | <b><u>IFO 180</u></b> | <b><u>MDO</u></b> | <b><u>MGO</u></b> |
|---------------------|-----------------------|-----------------------|-------------------|-------------------|
| <b>Piraeus</b>      | 638.00                | 670.00                | 0.00              | 962.00            |
| <b>Hamburg</b>      | 629.00                | 658.00                | 0.00              | 954.00            |
| <b>Fujairah</b>     | 667.00                | 690.00                | 0.00              | 1065.00           |
| <b>Singapore</b>    | 660.00                | 668.00                | 910.00            | 920.00            |
| <b>Rotterdam</b>    | 633.00                | 660.00                | 0.00              | 950.00            |
| <b>Houston</b>      | 630.00                | 668.00                | 0.00              | 955.00            |
| <b>Los Angeles</b>  | 670.00                | 705.00                | 0.00              | 915.00            |

Άρα το κόστος μας σε πετρέλαια θα είναι :

IFO 380

6 μέρες X 16 τόνους : 96 μετρικούς τόνους

3 μέρες X 17 τόνους : 51 μετρικούς τόνους

7 ημέρες X 2 τόνους : 14 μετρικούς τόνους

Συνολικά : 161 μετρικούς τόνους

Το κόστος ανά τόνο είναι 638 δολάρια ΗΠΑ (στον Πειραιά ως πλησιέστερο λιμάνι πετρέλευσης).

**Άρα το κόστος μας είναι: 102.718 δολάρια ΗΠΑ**

MGO

7 μέρες X 1 μετρικό τόνο: 7 τόνοι

Το κόστος ανά τόνο είναι: 962 δολάρια ΗΠΑ (επίσης στον Πειραιά ως πλησιέστερο λιμάνι πετρέλευσης)

**Άρα σύνολο : 6.734 δολάρια ΗΠΑ**

Ένα ακόμα κόστος που πρέπει να υπολογίσουμε είναι τα πρακτοριακά έξοδα και αμοιβές.

Το κόστος διέλευσης του συγκεκριμένου πλοίου από το Βόσπορο ανέρχεται περίπου σε 2.800 δολάρια ΗΠΑ.

Στο λιμάνι φόρτωσης, επειδή τα λιμάνια της Ουκρανίας και Ρωσίας έχουν πολύ υψηλά έξοδα, έχουμε κόστος 57,000 δολάρια ΗΠΑ

Στο λιμάνι εκφόρτωσης, και σε πιο συμβατικό προορισμό, το κόστος ανέρχεται στα 18.700 δολάρια ΗΠΑ .

**Σύνολο πρακτοριακών εξόδων : 81.300 δολλάρια ΗΠΑ.**

Τό σύνολο ημερών απασχόλησης είναι: 16 μέρες

Το πλοίο μας έχει ημερήσια έξοδα όπως υπολογίσαμε πιο πάνω: 5.660 δολλάρια ΗΠΑ

**Άρα για τις ημέρες απασχόλησης θα έχουμε κόστος : 90,560 Δολλάρια ΗΠΑ.**

**Σύνολο κόστους : 281,312 δολλάρια ΗΠΑ**

Στα λιμάνια που αναφέρονται το πλοίο δεν έχει πρόβλήματα βυθισμάτων, οπότε θα έχει τη δυνατότητα να πάρει πλήρες φορτίο.

Στην υπό εξέταση περίπτωση, για να πάρει όσο δυνατόν περισσότερο φορτίο και επειδή το πλοίο θα κάνει σύντομο ταξίδι, θα προσπαθήσουμε να εκμεταλλευτούμε στο έπακρο τη δυνατότητα των πετρελαίων.

Το πλοίο τελειώνοντας από την Σούσσε θα έχει εναπομείναντα καύσιμα διακοσίων (200) τόνων βαρέως πετρελαίου και πενήντα (50) τόνων ναυτιλιακού ντίζελ.

Το φορτίο μας έχει συντελεστή στοιβασίας 1.27 (δηλαδή 1 μετρικός τόνος στοιβαζει 1.27 κυβικά μέτρα).

Το πλοίο PORTO CAYO, έχει BALE CAPACITY 122.337 κυβικά μέτρα, άρα το φόρτιο που μπορεί να μεταφέρει είναι 17.588 μετρικούς τόνους.

Το πλοίο μας έχει νεκρό βάρος (DWT) 18.315 μετρικούς τόνους. Νεκρό βάρος είναι το συνολικό βάρος που μπορεί να μεταφέρει ένα πλοίο συμπεριλαμβανομένου: Βάρους φορτίου, Βάρους καυσίμων, Βάρους εφοδίων και Νερού (είναι δηλαδή η διαφορά μεταξύ συνολικού εκτοπίσματος και εκτοπίσματος κατασκευής.)

Στο πλοίο αυτό για να βρούμε το καθαρό βάρος που μπορεί να μεταφέρει πρέπει να αφαιρέσουμε από το νεκρό βάρος τα εξής:



- Καύσιμα στο λιμάνι φόρτωσης.
- Βάρος Νερού στο λιμάνι φόρτωσης.
- Σταθερά βάρη

Το πλοίο μας στο Λιμάνι της Σούσσε έχει συνολικά 250 τόνους καύσιμα. Κατά την άφιξη του πλοίου στο Λιμάνι της φόρτωσης θα έχει 153 μετρικούς τόνους, με το πέρας της φόρτωσης θα έχουμε συνολικά καύσιμα 144 μετρικούς τόνους.

Στα πλοία αυτού του μεγέθους έχουμε σταθερά βάρη 150 μετρικούς τόνους.

Έστω ότι μετά τον απόπλου απο το λιμάνι φόρτωσης το πόσιμο νερό θα είναι 50 μετρικούς τόνους.

Αρά, όπως συνάγεται απο τα παραπάνω, η καθαρή μεταφορική ικανότητα του πλοίου μας θα είναι:

$$DWCC = 18.315 - 144 - 150 - 44 = 17.977$$

Άρα το πλοίο μας θα μπορέσει να πάρει το συνολικό φορτίο που του επιτρέπει ο χώρος των αμπαριών του δηλαδή 17.588 μετρικούς τόνους.

Τα έξοδα του πλοίου για την εκτέλεση του συγκεκριμένου ταξιδιού είδαμε ότι είναι 281.312 δόλλαρα ΗΠΑ. Αυτό είναι το λεγόμενο break even.

Ο ναύλος, όπως βλέπουμε, μας εχει δοθεί με τάξη μεγέθους τα 15 δολάρια ΗΠΑ, άρα το σύνολο των εσόδων που μπορεί να προσφέρει στο πλοίο ανέρχεται σε:

$$17.588 \text{ MT} \times 15 \text{ δολάρια ΗΠΑ} = 263.820 \text{ δολάρια ΗΠΑ}$$

Αφαιρούμε από αυτό το ποσό τις μεσιτικές αμοιβές και έχουμε συνολικό έσοδο ύψους 250.629 δολάρια ΗΠΑ.

Άρα το προσφερόμενο φορτίο δεν είναι ικανό να καλύψει της ανάγκες του πλοίου μας. Εφόσον ο ναυλός που προσφέρει δεν καλύπτει ούτε το break even point.

Από τον υπολογισμό ταξιδιού βρίσκουμε το βασικό κριτήριο αξιολόγησης της ναύλωσης: το ημερήσιο αποτέλεσμα.

Εάν απο αυτό αφαιρέσουμε τα σταθερά και μεταβλητά έξοδα (ημερήσια έξοδα και έξοδα ταξιδιού) το αποτέλεσμα θα μας δείξει εάν η ναύλωση είναι ζημιογόνα ή κερδοφόρα.

Άρα, στο παράδειγμα μας, αν αφαιρέσουμε τα έξοδα θα έχουμε: - 30,683 ή - 1,917 δολλάρια την ημέρα. Έαν η ναύλωση κλείσει στο ποσό που προσφέρεται τότε θα είναι ζημιογόνα.

Οι υπολογισμοί αυτοί μας βοηθούν να προσδιορίσουμε ένα σημαντικό στοιχείο: τον αντίστοιχο ναύλο χρονοναύλωσης (Time Charter Equivalent).

Ο υπολογισμός γίνεται όταν από το αποτέλεσμα υπολογισμού του ναυλου αφαιρέσουμε τα έξοδα ταξιδιού (το μεταβλητό κόστος).

Άρα στην περίπτωση μας θα είχαμε:

Κόστος ταξιδιού : 190.752 δολλάρια ΗΠΑ

Συνολικός Ναύλος συμπεριλαμβανομένων και των προμηθειών: 263.820 δολλάρια ΗΠΑ

Αποτέλεσμα με αφαίρεση μεταβλητού κόστους : 73,068 δολλάρια ΗΠΑ , δηλαδή 4,567 δολλάρια ΗΠΑ .

Αυτό αποτελεί το ισοδύναμο ναύλου χρονοναύλωσης που, όπως είπαμε, είναι μικρότερο από το ναύλο που χρειαζόμαστε για να εκτελέσουμε το ταξίδι.

Με τον ίδιο τρόπο κάνουμε και τον υπολογισμό ταξιδιού στα δεξαμενόπλοια μόνο που συνήθως υπολογίζουμε και το ταξίδι επιστροφής.

Παραθέτουμε παρακάτω του πίνακες που χρησιμοποιούμε για τον υπολογισμό ταξιδιού.

| DRY CARGO VOYAGE CALCULATION      |  |  |                                             |    |
|-----------------------------------|--|--|---------------------------------------------|----|
| <b>VESSEL 'S INFO</b>             |  |  |                                             |    |
| VESSEL                            |  |  | SPEED LADEN                                 |    |
| DWT                               |  |  | SPEED BALLAST                               |    |
| ROB FO                            |  |  | CONSUMPTION FO                              |    |
| ROB DO                            |  |  | CONSUMPTION DO                              |    |
| CONSTANT                          |  |  |                                             |    |
| FRESH WATER                       |  |  | DAILY RUNNING COST<br>(RC=OPS+CAPITAL COST) |    |
| <b>DAYS AT SEA</b>                |  |  | FO                                          | DO |
|                                   |  |  |                                             |    |
| DISTANCE TO LOAD PORT             |  |  |                                             |    |
| DISTANCE TO DISCHARGE PORT        |  |  |                                             |    |
| TOTAL                             |  |  |                                             |    |
| <b>DAYS AT PORT</b>               |  |  |                                             |    |
| LOADING DAYS                      |  |  | FO                                          | DO |
| DISCHARGING DAYS                  |  |  |                                             |    |
| AL/NOR TIME                       |  |  |                                             |    |
| DOCS AL/TIME                      |  |  |                                             |    |
| WEEKEND OR HOLIDAYS               |  |  |                                             |    |
| WAITING TIME IN BUNKER PORT/CANAL |  |  |                                             |    |
| TOTAL                             |  |  |                                             |    |
|                                   |  |  |                                             |    |
| <b>PORT EXPENCES</b>              |  |  |                                             |    |
|                                   |  |  |                                             |    |
| LOAD PORT                         |  |  |                                             |    |
| BUNKER PORT                       |  |  |                                             |    |
| DISCHARG PORT                     |  |  |                                             |    |
| CANAL TRANSIT                     |  |  |                                             |    |
|                                   |  |  |                                             |    |
| <b>OTHER COSTS</b>                |  |  |                                             |    |
| COMMISSIONS %                     |  |  |                                             |    |
| EXTRA INSURANCE                   |  |  |                                             |    |
| WAR RISK                          |  |  |                                             |    |
| HOLD CLEANING                     |  |  |                                             |    |
| ANY EXTRA CARGO HANDLING EXPENCE  |  |  |                                             |    |
| <b>TOTAL OTHER COSTS</b>          |  |  |                                             |    |
|                                   |  |  |                                             |    |

|                                          |  |  |  |  |
|------------------------------------------|--|--|--|--|
| TOTAL DAYS X RUNNING COST                |  |  |  |  |
| TOTAL DAYS X BUNKERS FO X PURCHASE PRICE |  |  |  |  |
| TOTAL DAYS X BUNKERS DO X PURCHASE PRICE |  |  |  |  |
| TOTAL PORT EXPENCES                      |  |  |  |  |
| TOTAL OTHER COSTS                        |  |  |  |  |
| <b>TOTAL EXPENCES</b>                    |  |  |  |  |

ΠΙΝΑΚΑΣ -4 ΑΝΑΛΥΣΗ ΕΞΟΔΩΝ ΦΟΡΤΗΓΟΥ ΠΛΟΙΟΥ ΞΗΡΟΥ ΦΟΡΤΙΟΥ

| DRY CARGO VOYAGE CALCULATION                        |  |              |                  |  |
|-----------------------------------------------------|--|--------------|------------------|--|
| <b>CARGO INFORMATION</b>                            |  |              |                  |  |
| CARGO                                               |  |              | LOAD PORT        |  |
| QUANTITY                                            |  |              | TOP OFF          |  |
| STOWAGE FACTOR                                      |  |              | DISCHARGING PORT |  |
| IMDG OR UN NR.                                      |  |              | LIGHTERING       |  |
| FREIGHT PER MT                                      |  |              |                  |  |
| LOADING RATE                                        |  |              |                  |  |
| DISCHARGING RATE                                    |  |              |                  |  |
|                                                     |  |              |                  |  |
|                                                     |  |              |                  |  |
| <b>CARGO CALCULATION</b>                            |  |              |                  |  |
| DWT                                                 |  |              |                  |  |
| DRAFT LOADING PORT                                  |  |              |                  |  |
| DRAFT DISCHARGING PORT                              |  |              |                  |  |
|                                                     |  |              |                  |  |
| BUNKERS O/B                                         |  |              |                  |  |
|                                                     |  |              |                  |  |
| DISTANCE TO BUNKERING PORT                          |  |              |                  |  |
|                                                     |  |              |                  |  |
| TOTAL CARGO TO BE LOADED                            |  |              |                  |  |
|                                                     |  |              |                  |  |
| DWT -CONS - BUNKERS TO BUNKERING PORT - FRESH WATER |  |              |                  |  |
|                                                     |  |              |                  |  |
| <b>TOTAL PROFIT CALCULATION</b>                     |  |              |                  |  |
|                                                     |  |              |                  |  |
| DWCC X FREIGHT                                      |  |              |                  |  |
| LESS XCOMS                                          |  | A1           |                  |  |
| NET PROFIT                                          |  | A1-TOTAL EXP |                  |  |
|                                                     |  |              |                  |  |
|                                                     |  |              |                  |  |

|     |                                                 |
|-----|-------------------------------------------------|
| TCE | TOTAL FREIGHT MINUS VOYAGE COST DIVIDED BY DAYS |
|-----|-------------------------------------------------|

ΠΙΝΑΚΑΣ 5 - ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΦΟΡΤΙΟΥ ΚΑΙ ΚΑΘΑΡΟΥ ΚΕΡΔΟΥΣ

Ας παραθέσουμε μερικά παραδείγματα ταξιδιών ξηρού φορτίου:

Ας πάρουμε ως βάση το κατωτέρω πλοίο, το οποίο θα χρησιμοποιήσουμε για να δείξουμε τα παραδείγματα υπολογισμού ταξιδιών.

Τα γενικά στοιχεία του πλοίου παρατίθενται κατωτέρω. Πρόκειται για ένα πλοίο HANDYMAX / BULK CARRIER, 35,730 μετρικών τόνων, ιδιαίτερα προσεγμένο, κατασκευασμένο το 1984 στην Αγγλία από τους τρεχοντες πλοιοκτήτες που, ως παραδοσιακή ναυτιλιακή οικογένεια, το κράτησε απο το χτίσιμο του μέχρι και σήμερα.

Το πλοίο αυτό κινείται με ταχύτητα 15 κόμβων και έχει κατανάλωση περίπου 18 μετρικούς τόνους καύσιμο για την κυρία μηχανή έμφορτο και 17 μετρικούς τόνους για την κυρία μηχανή άφορτο. Για τις γεννήτριες καταναλώνει 2 τόνους Ναυτιλιακό Ντίζελ στη θάλασσα, 2 μετρικούς τόνους στο λιμάνι με τα κρένια εν λειτουργία και 1 μετρικό τόνο στο λιμάνι χωρίς τα κρένια.

MV GEORGE LYRAS

=====

DWT 35,730 MT ON 10.80M SSW

BLT 1984, UK

GRT 22,322 / NRT 13,442

LOA 192.60m / BEAM 27.16M

5HO / 5HA

CRANES 4 x26MTS

GRAIN 48,933cbm / BALE 44,281cbm

M/E B&W, 13,100 BHP

SPEED 15KN

NOTE:

- CARGO HATCH COAMING 17.37AM

- HATCH COVERS 18.224M

Τα ημερήσια έξοδα του πλοίου παρατίθενται στον παρακάτω πίνακα.

**INCOME AND EXPENCES OPERATING STATEMENT PROJECTIONS**

| CHARTER / FREIGHT REVENUE<br>IN USD                 |              | DAILY<br>REVENUE          | MONTHLY<br>REVENUE       | 1st YEAR<br>REVENUE      |
|-----------------------------------------------------|--------------|---------------------------|--------------------------|--------------------------|
| <b>NAME OF VESSEL: GEORGE<br/>LYRAS</b>             |              |                           | <b>0,00</b>              | <b>0,00</b>              |
| <b>VESSEL OPERATING EXPENSES<br/>(USD)</b>          |              |                           |                          |                          |
|                                                     |              | <b>DAILY<br/>SALARIES</b> | <b>MONTHLY</b>           | <b>ANUALLY</b>           |
| <b>BRIDGE &amp; DECK SALARIES</b>                   |              |                           |                          |                          |
| Captain/Master                                      | 1,00         | 273,33                    | 8200,00                  | 98400,00                 |
| Staff Captain/Chief Mate                            | 1,00         | 200,00                    | 6000,00                  | 72000,00                 |
| 2nd Mate                                            | 1,00         | 116,67                    | 3500,00                  | 42000,00                 |
| 3rd Mate                                            | 1,00         | 106,67                    | 3200,00                  | 38400,00                 |
| Bosun                                               | 1,00         | 53,33                     | 1600,00                  | 19200,00                 |
| Deck Crew AB                                        | 4,00         | 173,33                    | 5200,00                  | 62400,00                 |
| Deck Crew OS                                        | 1,00         | 46,67                     | 1400,00                  | 16800,00                 |
|                                                     | <b>TOTAL</b> | <b>970,00</b>             | <b>29100,00</b>          | <b>349200,00</b>         |
| <b>ENGINE ROOM SALARIES</b>                         |              |                           |                          |                          |
| Chief Engineer                                      | 1,00         | 266,67                    | 8000,00                  | 96000,00                 |
| Second Engineer                                     | 1,00         | 183,33                    | 5500,00                  | 66000,00                 |
| 3rd Engineer                                        | 1,00         | 106,67                    | 3200,00                  | 38400,00                 |
| 4th Engineer                                        | 1,00         | 93,33                     | 2800,00                  | 33600,00                 |
| Electrician                                         | 1,00         | 116,67                    | 3500,00                  | 42000,00                 |
| Oilers                                              | 0,00         | 0,00                      | 0,00                     | 0,00                     |
| Wipers                                              | 3,00         | 86,67                     | 2600,00                  | 31200,00                 |
|                                                     | <b>TOTAL</b> | <b>853,33</b>             | <b>25600,00</b>          | <b>307200,00</b>         |
| <b>STEWARDS DEPARTMENT<br/>SALARIES</b>             |              |                           |                          |                          |
| Cook                                                | 1,00         | 53,33                     | 1600,00                  | 19200,00                 |
| Messboy                                             | 2,00         | 73,33                     | 2200,00                  | 26400,00                 |
| TOTAL CREW :21                                      | <b>TOTAL</b> | <b>126,67</b>             | <b>3800,00</b>           | <b>45600,00</b>          |
| <b>CREW PAY RELATED BENEFITS<br/>&amp; EXPENSES</b> |              | <b>1950,00</b>            | <b>58500,00</b>          | <b>702000,00</b>         |
| <b>CREW MAINTENANCE</b>                             |              | <b>OPER.<br/>EXPENS.</b>  | <b>OPER.<br/>EXPENS.</b> | <b>OPER.<br/>EXPENS.</b> |
| Food Provisions                                     |              | 168,00                    | 5040,00                  | 60480,00                 |
| Potable Water                                       |              | 40,00                     | 1200,00                  | 14400,00                 |
|                                                     | <b>TOTAL</b> | <b>208,00</b>             | <b>6240,00</b>           | <b>74880,00</b>          |
| <b>VESSEL MAINTENANCE</b>                           |              |                           |                          |                          |
| Bunkers                                             |              |                           |                          | VSL ON<br>T/C            |
| Lubricants                                          |              | 280,00                    | 6100,00                  | 73200,00                 |
| Engine Room Tools & Parts                           |              | 125,00                    | 3500,00                  | 42000,00                 |
| Repair & Maintenance                                |              | 125,00                    | 3500,00                  | 42000,00                 |
| Deck, Cabin & Engine Room Stores                    |              | 100,00                    | 3000,00                  | 36000,00                 |
|                                                     | <b>TOTAL</b> | <b>630,00</b>             | <b>16100,00</b>          | <b>193200,00</b>         |
| <b>OTHER VESSEL EXPENSES</b>                        |              |                           |                          |                          |

|                                              |              |                |                  |                   |
|----------------------------------------------|--------------|----------------|------------------|-------------------|
| Management & Administrative                  |              | 486,11         | 14583,33         | 175000,00         |
| Capital Reserve for Dry Dock & SS            |              | 800,00         | 12500,00         | 150000,00         |
| Vessel Insurance (HM,P+I,FDD)                |              | 638,30         | 19150,00         | 229800,00         |
| Registry/flag Expense                        |              | 52,50          | 1575,00          | 18900,00          |
| Crew Recruiting, Travel & Repatriation       |              | 110,00         | 3300,00          | 39600,00          |
| Broker, Agent & Charterer Commissions        |              | 0,00           | 22500,00         | 270000,00         |
| Capital Return                               |              | 1041,67        | 31250,00         | 375000,00         |
|                                              | <b>TOTAL</b> | <b>3128,58</b> | <b>73608,33</b>  | <b>1258300,00</b> |
| <b>TOTAL VESSEL OPERATING EXPENSES (USD)</b> |              | <b>5916,58</b> | <b>177497,33</b> | <b>2129968,00</b> |

ΠΙΝΑΚΑΣ 6 – ΗΜΕΡΗΣΙΑ ΕΞΟΔΑ ΦΟΡΤΗΓΟΥ ΠΛΟΙΟΥ

Έστω το παρακάτω προσφερόμενο φορτίο :

35/45000 mt dwt sdbc

dely aps recalada

redel east med

tct with grains

laycan: ppt onward

3.75% adcom

Πίνακας υπολογισμού ταξιδιού Recalada, (Argentina) – Tartus (Syria)

Τα έξοδα του πλοίου είναι:

| VESSEL 'S INFO             |              |    |                       |    |      |
|----------------------------|--------------|----|-----------------------|----|------|
| VESSEL                     | GEORGE LYRAS |    | SPEED LADEN           | 15 |      |
| DWT                        | 35.730       |    | SPEED BALLAST         | 15 |      |
| ROB FO                     | 400          |    | CONSUMPTION FO        | 18 | 17   |
| ROB DO                     | 100          |    | CONSUMPTION DO        |    |      |
| CONSTANT                   | 150          |    |                       |    |      |
| FRESH WATER                | 100          |    | DAILY RUNNING COST    |    | 5917 |
| DWCC                       | 34.980       |    | (RC=OPS+CAPITAL COST) |    |      |
| DAYS AT SEA                | 17           |    |                       | DO |      |
|                            |              | FO | 305                   |    |      |
| DISTANCE TO LOAD PORT      | 375          | 1  |                       |    |      |
| DISTANCE TO DISCHARGE PORT | 7.166        | 16 |                       |    |      |
| TOTAL                      | 7.541        | 17 |                       |    |      |

| DAYS AT PORT                                |        |                |         |           |         |
|---------------------------------------------|--------|----------------|---------|-----------|---------|
| LOADING DAYS                                | 4      | FO             | 16      | DO        | 8       |
| DISCHARGING DAYS                            | 4      |                | 16      |           | 8       |
| AL/NOR TIME                                 | 1      |                | 4       |           | 2       |
| DOCS AL/TIME                                |        |                | 0       |           | 0       |
| WEEKEND OR HOLIDAYS                         | 4      |                | 16      |           | 8       |
| WAITING TIME IN BUNKER<br>PORT/CANAL        |        |                |         |           |         |
| TOTAL                                       | 13     |                | 52      |           | 26      |
| <b>PORT EXPENCES</b>                        |        |                |         |           |         |
| LOAD PORT                                   | 71.500 |                |         |           |         |
| BUNKER PORT                                 | 15.000 |                |         |           |         |
| DISCHARG PORT                               | 55.000 |                |         |           |         |
| CANAL TRANSIT                               |        |                |         |           |         |
| <b>OTHER COSTS</b>                          |        |                |         |           |         |
| COMMISSIONS %                               | 3,75   |                |         |           |         |
| EXTRA INSURANCE                             | 0      |                |         |           |         |
| WAR RISK                                    | 0      |                |         |           |         |
| HOLD CLEANING                               | 0      |                |         |           |         |
| ANY EXTRA CARGO HANDLING<br>EXPENCE         | 0      |                |         |           |         |
| <b>TOTAL OTHER COSTS</b>                    |        |                |         |           |         |
| TOTAL DAYS X RUNNING COST                   |        |                | 100.589 |           |         |
| TOTAL DAYS X BUNKERS FO X<br>PURCHASE PRICE |        |                | 357     | PR<br>633 | 225.981 |
| TOTAL DAYS X BUNKERS DO X<br>PURCHASE PRICE |        |                | 26      | PR<br>950 | 24.700  |
| TOTAL PORT EXPENCES                         |        |                |         |           | 141.500 |
| TOTAL OTHER COSTS                           |        |                |         |           |         |
| <b>TOTAL EXPENCES</b>                       |        | <b>492.770</b> |         |           |         |

ΠΙΝΑΚΑΣ 7 – ΕΞΟΔΑ ΤΑΞΙΔΙΟΥ ΦΟΡΤΗΓΟΥ ΠΛΟΙΟΥ

Αρα τα έσοδα απο το συγκεκριμένο ταξίδι

| DRY CARGO VOYAGE CALCULATION |        |        |     |                     |  |
|------------------------------|--------|--------|-----|---------------------|--|
| <b>CARGO INFORMATION</b>     |        |        |     |                     |  |
| CARGO                        | GRAIN  |        |     | LOAD PORT           |  |
| QUANTITY                     | 34.980 |        |     | TOP OFF             |  |
| STOWAGE FACTOR               |        | 1,25   |     | DISCHARGING<br>PORT |  |
| IMDG OR UN NR.               |        |        |     | LIGHTERING          |  |
| FREIGHT PER MT               |        | 30     | USD |                     |  |
| LOADING RATE                 |        | 10.000 |     |                     |  |



|                                                     |                                     |          |            |                  |  |
|-----------------------------------------------------|-------------------------------------|----------|------------|------------------|--|
| DISCHARGING RATE                                    |                                     | 10.000   |            |                  |  |
|                                                     |                                     |          |            |                  |  |
| <b>CARGO CALCULATION</b>                            |                                     |          |            |                  |  |
| DWCC                                                |                                     | 34.980   |            |                  |  |
| DRAFT LOADING PORT                                  |                                     | N/A      |            |                  |  |
| DRAFT DISCHARGING PORT                              |                                     | NA       |            |                  |  |
|                                                     |                                     |          |            |                  |  |
| BUNKERS O/B                                         |                                     | 400      |            |                  |  |
|                                                     |                                     |          |            |                  |  |
| DISTANCE TO BUNKERING PORT                          |                                     |          |            |                  |  |
|                                                     |                                     |          |            |                  |  |
| TOTAL CARGO TO BE LOADED                            |                                     | 34.980   |            |                  |  |
|                                                     |                                     |          |            |                  |  |
| DWT -CONS - BUNKERS TO BUNKERING PORT - FRESH WATER |                                     |          |            |                  |  |
|                                                     |                                     |          |            |                  |  |
| <b>TOTAL PROFIT CALCULATION</b>                     |                                     |          |            |                  |  |
|                                                     |                                     |          |            |                  |  |
| DWCC X FREIGHT                                      |                                     |          | 1.049.400  |                  |  |
| LESS XCOMS                                          |                                     | A1       | 39.352,5   |                  |  |
|                                                     |                                     | A1-TOTAL | 101.0047,5 |                  |  |
| NET PROFIT                                          |                                     | EXP      |            |                  |  |
|                                                     |                                     |          |            |                  |  |
|                                                     |                                     |          |            |                  |  |
| <b>TCE</b>                                          | <b>FREIGHT - VOYAGE COST / DAYS</b> |          |            | <b>38.659,94</b> |  |

ΠΙΝΑΚΑΣ 8 – ΕΣΟΔΑ ΤΑΞΙΔΙΟΥ ΦΟΡΤΗΓΟΥ ΠΛΟΙΟΥ

Το συγκεκριμένο ταξίδι είναι κερδοφόρο με πολυ υψηλό για την εποχή TCE (Time Charter Equivalent). Όπως παρατηρούμε απο το market report στα παραρτήματα, οι spot rates για την εποχή είναι 9.900-10.000 δολάρια ΗΠΑ την ημέρα.

Ο λόγος είναι η εποχικότητα και το γεγονός ότι το πλοίο μας πιθανον να μη βρεί φορτίο να γυρίσει στην περιοχή της Λατινικής Αμερικής, που είναι και η συνηθισμένη περιοχή που εργάζεται αυτό.

Το πλοίο μας είναι SPOT στο RIO GRANDE. Κλείνουμε τη ναύλωση στη Recalada με I/c (laycan) 30-31 Αυγούστου, φόρτωση 4 μέρες, άρα απόπλου 4 Σεπτεμβρίου, με άφιξη 21 Σεπτεμβρίου. Κατά συνέπεια, το πλοίο μας θα ανοίξει 25-27 Σεπτεμβρίου στην Ανατολική Μεσόγειο.

Στην συνέχεια και εφόσον το πλοίο μας κλειστεί για το φορτίο αυτό θα προσπαθήσουμε να βρούμε φορτίο που θα μας φέρει κοντά σε γεωγραφικές περιοχές με φορτία για το πλοίο μας.

Σήμερα, με την κρίση που υπάρχει στη γενικότερη αγορά των εξαγωγών, το σωστό «POSITIONING» του πλοίου μας αποτελεί την διαφορά μεταξύ κερδοφορίας και ζημίας. Οι μέρες που το πλοίο παραμένει ανενεργό (idle) και ψάχνει για φορτίο, μέρες που δεν αντικατοπτρίζονται στους δείκτες, αποτελούν τον κίνδυνο σε εποχές όπως την σημερινή, γιατί ο πλοιοκτήτης δεν μπορεί να καλύψει της μέρες αυτές με το επόμενο φορτίο.

Στην περίπτωση μας, το πλοίο έχει λίγες επιλογές. Είναι σε μια περιοχή με πολυ λίγες εξαγωγές και συγκεκριμένα φορτία. Γι' αυτό το λόγο ο ναύλος που ζητήθηκε ήταν τόσο υψηλός σε σχέση με το δείκτη. Σημειωτέον ότι ο BDI είναι στις 1541 μονάδες πτωτικός, αλλά στην περίπτωση μας πρέπει να κοιτάξουμε και τον δείκτη των Handymax που είναι στις 667 μονάδες ανοδικός.

Ο σκοπός της εργασίας, όπως είπαμε, είναι να δούμε τη σχέση που ακολουθούν οι δείκτες με τη Spot αγορά και την επιρροή στις αποφάσεις των πλοιοκτών. Για να το κάνουμε αυτό, θα παραθέσουμε μερικά παραδείγματα για συγκεκριμένα πλοία, που αναφέρονται στους δείκτες έτσι ώστε να δούμε εάν υπάρχει κάποιο σημείο ανακολουθίας.

Να σημειώσουμε ότι παρότι τα πλοία που αναφέρονται δε θα εμπλακούν στις σχετικές ναυλώσεις, οι υπολογισμοί και τα κλεισίματα είναι πραγματικά και οι μεταφορές εκτελέστηκαν από παρόμοια πλοία (πηγή των ναύλων αυτών είναι η Εταιρεία GO SHIPPING AND MANAGEMENT INC).

Έχοντας ήδη δει ένα παράδειγμα για ένα μεσογειακό φόρτιο και για ένα φορτίο του Ατλαντικού, ας πάμε προς την πλευρά του Ινδικού Οκεανού: εδώ το κυρίαρχο πλοίο είναι το supramax, κυρίως για τη μεταφορά του κάρβουνου και σιδηρομεταλλευμάτων από και προς την Ινδία και την Ινδονησία.

Έστω, λοιπόν, το πλοίο FREEDOM LILY, με στοιχεία που παρατίθενται πιο κάτω. Αξίζει να σημειώσουμε εν συντομία τις καταναλώσεις του πλοίου αυτού πριν προχωρήσουμε στη μελέτη της μεταφοράς.

Το πλοίο αυτο καταναλώνει:

Εμπορτό εν πλώ: 25 μετρικούς τόνους Βαρέως καυσίμου (380 ifo)

Αφορτό εν πλώ: 23 μετρικούς τόνους Βαρέως καυσίμου (380 ifo)

Στο λιμάνι χωρίς εργασία: 2 μετρικούς τόνους Βαρέως καυσίμου (380 ifo) και 1 μετρικό τόνο ναυτιλιακού ντίζελ

Στο λιμάνι με λειτουργία γερανών: 4 μετρικούς τόνους Βαρέως καυσίμου (380 ifo) και 2 μετρικούς τόνους ναυτιλιακό Ντίζελ.

Ημερήσια έξοδα κίνησης (RUNNING COSTS): 7500 USD

Τα ημερήσια έξοδα του υπολογίζονται στον πίνακα που παρατίθεται πιο κάτω:

#### **INCOME AND EXPENCES OPERATING STATEMENT PROJECTIONS**

| <b>CHARTER/FREIGHT REVENUE IN USD</b>  |              | <b>DAILY REVENUE</b>  | <b>MONTHLY REVENUE</b> | <b>1st YEAR REVENUE</b> |
|----------------------------------------|--------------|-----------------------|------------------------|-------------------------|
| <b>NAME OF VESSEL: FREEDOM LILY</b>    |              |                       | <b>0.00</b>            | <b>0.00</b>             |
| <b>VESSEL OPERATING EXPENSES (USD)</b> |              |                       |                        |                         |
|                                        |              | <b>DAILY SALARIES</b> | <b>MONTHLY</b>         | <b>ANUALLY</b>          |
| <b>BRIDGE &amp; DECK SALARIES</b>      |              |                       |                        |                         |
| Captain/Master                         | 1.00         | 283.33                | 8500.00                | 102000.00               |
| Staff Captain/Chief Mate               | 1.00         | 250.00                | 7500.00                | 90000.00                |
| 2nd Mate                               | 1.00         | 126.67                | 3800.00                | 45600.00                |
| 3rd Mate                               | 1.00         | 116.67                | 3500.00                | 42000.00                |
| Bosun                                  | 1.00         | 56.67                 | 1700.00                | 20400.00                |
| Deck Crew AB                           | 4.00         | 173.33                | 5200.00                | 62400.00                |
| Deck Crew OS                           | 1.00         | 46.67                 | 1400.00                | 16800.00                |
|                                        | <b>TOTAL</b> | <b>1053.33</b>        | <b>31600.00</b>        | <b>379200.00</b>        |
| <b>ENGINE ROOM SALARIES</b>            |              |                       |                        |                         |
| Chief Engineer                         | 1.00         | 280.00                | 8400.00                | 100800.00               |
| Second Engineer                        | 1.00         | 243.33                | 7300.00                | 87600.00                |
| 3rd Engineer                           | 1.00         | 116.67                | 3500.00                | 42000.00                |

|                                                 |              |                      |                      |                      |
|-------------------------------------------------|--------------|----------------------|----------------------|----------------------|
| 4th Engineer                                    | 1.00         | 110.00               | 3300.00              | 39600.00             |
| Electrician                                     | 1.00         | 116.67               | 3500.00              | 42000.00             |
| Oilers                                          | 0.00         | 0.00                 | 0.00                 | 0.00                 |
| Wipers                                          | 3.00         | 86.67                | 2600.00              | 31200.00             |
|                                                 | <b>TOTAL</b> | <b>953.33</b>        | <b>28600.00</b>      | <b>343200.00</b>     |
| <b>STEWARDS DEPARTMENT SALARIES</b>             |              |                      |                      |                      |
| Cook                                            | 1.00         | 53.33                | 1600.00              | 19200.00             |
| Messboy                                         | 2.00         | 73.33                | 2200.00              | 26400.00             |
| TOTAL CREW :21                                  | <b>TOTAL</b> | <b>126.67</b>        | <b>3800.00</b>       | <b>45600.00</b>      |
| <b>CREW PAY RELATED BENEFITS &amp; EXPENSES</b> |              | <b>2133.33</b>       | <b>64000.00</b>      | <b>768000.00</b>     |
| <b>CREW MAINTENANCE</b>                         |              | <b>OPER. EXPENS.</b> | <b>OPER. EXPENS.</b> | <b>OPER. EXPENS.</b> |
| Food Provisions                                 |              | 168.00               | 5040.00              | 60480.00             |
| Potable Water                                   |              | 40.00                | 1200.00              | 14400.00             |
|                                                 | <b>TOTAL</b> | <b>208.00</b>        | <b>6240.00</b>       | <b>74880.00</b>      |
| <b>VESSEL MAINTENANCE</b>                       |              |                      |                      |                      |
| Bunkers                                         |              |                      |                      | VSL ON T/C           |
| Lubricants                                      |              | 350.00               | 10500.00             | 126000.00            |
| Engine Room Tools & Parts                       |              | 125.00               | 3500.00              | 42000.00             |
| Repair & Maintenance                            |              | 125.00               | 3500.00              | 42000.00             |
| Deck, Cabin & Engine Room Stores                |              | 100.00               | 3000.00              | 36000.00             |
|                                                 | <b>TOTAL</b> | <b>700.00</b>        | <b>20500.00</b>      | <b>246000.00</b>     |
| <b>OTHER VESSEL EXPENSES</b>                    |              |                      |                      |                      |
| Management & Administrative                     |              | 580.00               | 14583.33             | 175000.00            |
| Capital Reserve for Dry Dock & SS               |              | 1200.00              | 36000.00             | 432000.00            |
| Vessel Insurance (HM,P+I,FDD)                   |              | 638.30               | 19150.00             | 229800.00            |
| Registry/flag Expense                           |              | 83.33                | 2500.00              | 30000.00             |
| Crew Recruiting, Travel & Repatriation          |              | 210.00               | 6300.00              | 75600.00             |
| Broker, Agent & Charterer Commissions           |              | 0.00                 | 22500.00             | 270000.00            |
| Capital Return                                  |              | 1736.11              | 52083.33             | 625000.00            |
|                                                 | <b>TOTAL</b> | <b>4447.74</b>       | <b>101033.33</b>     | <b>1837400.00</b>    |
| <b>TOTAL VESSEL OPERATING EXPENSES (USD)</b>    |              | <b>7489.08</b>       | <b>224672.33</b>     | <b>2696068.00</b>    |

ΠΙΝΑΚΑΣ 9 – ΗΜΕΡΗΣΙΑ ΕΞΟΔΑ ΦΟΡΤΗΓΟΥ ΠΛΟΙΟΥ

Στοιχεία Πλοίου:

FREEDOM LILY

56,056DWT ON DRAFT 12.575M,

BLT MAR/2005 AT MITSUI SB, JAPAN

NK CLASS, HKG FLAG, GT/NT 31,227/18,504

LOA/BM/DEPTH 189.99/32.26/17.9M

5 HO/HA,

CRANE 4 X 30TS  
GRAIN/BALE 70,810.07/68,044.2M3  
MITSUI B+W6S50MC-C 9,480KW X 127RPM  
GENS YANMAR 6N18AL UV X 3SETS  
(FIG ALL ABT WOG)

Το πλοίο μας ανοίγει στη SURABAYA, 10 -12 Σεπτεμβρίου 2011. Το παρακάτω φορτίο είναι ιδανικό για το πλοίο μας και οι ιδέες τον ναυλωτών είναι 18 δολάρια ΗΠΑ ανά τόνο.

- CARGO AND QUANTITY:45000-55000MT COAL IN BULK ON OWNER`S OPTION
- LAYCAN : SEPTEMBER 8-13,2011
- LOADING PORT:1SAP TABONEO,SOUTH KALIMANTAN,INDONESIA
- DISCHARGING PORT:1SBP MAIN PORT OF SOUTH CHINA
- LOADING RATE:7000MT PWWD SHINC
- DISCHARGING RATE:12000MT PWWD SHINC
- NEED CRANES AND GRABS
- INVITE OWNER`S BEST ON FIO BSS 1/1
- COMM:2.5% TTL

Το πλοίο μας από το λιμάνι που ανοίγει μέχρι και το λιμάνι φόρτωσης θα πρέπει να διανύσει 243 μίλια για τα οποία χρειάζεται περίπου μια μέρα.

Στο λιμάνι φόρτωσης θα παραμείνει 8 μέρες και στο λιμάνι εκφόρτωσης θα μείνει 6 μέρες.

Το πλοίο θα διανύσει 6 μέρες έμφορτο απο το λιμάνι φόρτωσης προς το λιμάνι εκφόρτωσης.

Τα πρακτοριακά έξοδα του πλοίου είναι και στα δύο λιμάνια 185.000 δολάρια ΗΠΑ.

Το κόστος του ταξιδιού τελικά ανέρχεται σε 515,100 δολάρια ΗΠΑ. Στην περίπτωση μας το πλοίο θα ανοίξει πάλι στην DONGSHAN, μια περιοχή όπου τα φορτία της δεν μπορούν να συντηρήσουν το πλοίο και αναγκαστικά θα πρέπει αυτό να επιστρέψει στην

Ινδονησία. Άρα ο πλοιοκτήτης πρέπει να υπολογίσει και το κόστος επιστροφής του σε μία γεωγραφική περιοχή που έχει τη δυνατότητα να καλύψει την χωρητικότητα του πλοίου μας. Έστω ότι το πλοίο επιστρέφει στο λιμάνι αναχώρησης. Τα έξοδα του πλοίου θα είναι 133.044 δολάρια ΗΠΑ, άρα το συνολικό κόστος ανερχεται σε 648.144 δολάρια ΗΠΑ.

Το πλοίο μας μπορεί να φορτώσει 53.000 μετρικούς τόνου φορτίου άρα 12,4 δολάρια ανά τόνο είναι ο ναύλος για break even.

Το ναύλο τον κλείσαμε στις 30/08/2011 για αντίστοιχο πλοίο στα 18 δολάρια ανά τόνο φορτίου. Άρα το μικτό έσοδο του πλοίου είναι 954.000 δολάρια ΗΠΑ.

Αν αφαιρέσουμε τα μεταβλητά έξοδα του πλοίου θα έχουμε 694.000 δολάρια ΗΠΑ άρα το TCE είναι 33.000 δολάρια ΗΠΑ.

### **4.3 ΔΙΑΦΟΡΟΠΟΙΗΣΗ ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΩΝ ΓΙΑ ΥΓΡΑ ΦΟΡΤΙΑ**

Όπως προαναφέραμε ο υπολογισμός ενός ταξιδιού για υγρά φορτία δε διαφέρει από τον υπολογισμό που παραθέσαμε για τα ξηρά φορτία. Θα αναφέρουμε μερικές διαφοροποιήσεις για τον τρόπο που παίρνουμε τις αποφάσεις για το αν ένα ταξίδι είναι κερδοφόρο ή όχι για μας.

Πρέπει να επισημάνουμε ότι οι κανονισμοί που διέπουν ένα δεξαμενόπλοιο σε σχέση με ένα πλοίο ξηρού φορτίου είναι πολύ πιο αυστηροί. Αυτό δεν είναι μόνο γιατί ένα πιθανό ατύχημα ενός δεξαμενόπλοιου μπορεί να αποφέρει τεράστια οικονομική και οικολογική ζημία αλλά και γιατί οι ναυλωτές στο χώρο των υγρών φορτίων είναι περιορισμένοι, οργανωμένοι και κυριαρχούν στην αγορά οπότε και οι απαιτήσεις τους έναντι των πλοίων είναι πολύ μεγαλύτερες και αυστηρότερες.

Έτσι λοιπόν οι απαιτήσεις της αγοράς κάνει τα πλοία που μετέχουν στη μεταφορά υγρών φορτίων να έχουν έξοδα συντήρησης αλλά και περισσότερα έξοδα σχετικά με τη διατήρηση των εγγράφων αξιολογίας τους.

Μία από τις βασικότερες απαιτήσεις είναι τα πλοία που θα ναυλωθούν να έχουν περάσει από επιθεώρηση από περισσότερες από μία μεγάλες εταιρείες (όπως η SHELL και η BP) και να έχουν γίνει αποδεκτά. Θα πρέπει να τονίσουμε ότι η διαδικασία ακόμα και για ένα νεότευκτο πλοίο δεν είναι εύκολη, καθώς δεν είναι μόνο το πλοίο που πρέπει να γίνει αποδεκτό αλλά και το πλήρωμα και οι λειτουργίες της εταιρείας.

Όλα αυτά μας οδηγούν να ζυγίζουμε αρκετά τον κάθε ναύλο ή τη χρονονάυλωση πριν αποφασίσουμε.

Ο ναύλος πρέπει να έρχεται συγκρίνεται με τα στοιχεία του πλοίου που προσφέρεται, την ιστορία του πλοίου (φορτία που έχουν μεταφερθεί και ατυχήματα) και φυσικά με τα appraisals που έχει το κάθε πλοίο (πρέπει να τονίσουμε ότι αυτό αυξάνει και την αγοραστική αξία ενός πλοίου).

Επίσης, όπως ήδη έχουμε αναφέρει, μία μεταφορά μας απομακρύνει συνήθως από τη γεωγραφική περιοχή όπου υπάρχουν διαθέσιμα φορτία. Γι' αυτό το λόγο είναι σημαντική η απόφαση μας αν θα κλείσουμε ένα φορτίο ή θα χρειαστεί να περιμένουμε για κάτι καλύτερο, ειδικά την εποχή αυτή που η αγορά κινείται πτωτικά καθημερινά.

Όπως και στα πλοία ξηρού φορτίου, οι ημέρες που το πλοίο παραμένει ανενεργό είναι και η πραγματική απώλεια εισοδήματος που δεν μπορεί να καλυφθεί. Θα πρέπει ο διαχειριστής να προσπαθεί να φέρει το πλοίο σε γεωγραφικές περιοχές που το πλοίο θα μειώσει το χρόνο πλεύσης άφορτο, καθώς επίσης να συνδυάσει τα ταξίδια με τέτοιο τρόπο που να συνδέσει φορτία. (π.χ. Να φορτώσει CRUDE OIL από Νιγηρία για Ολλανδία και να επιστρέψει με ναυτιλιακά καύσιμα).

Πάντως και στα δύο είδη φορτίων, υπάρχει ένα γενικός κανόνας: όταν οι αγορές κινούνται ανοδικά τα πλοία πρέπει να κλείνονται για όσο το δυνατόν μικρότερα ταξίδια, ενώ όταν η αγορά είναι πτωτικές για μεγαλύτερα ταξίδια.

### **Βασικές διαφορές μεταξύ των δύο αγορών**

Στην αγορά των υγρών φορτίων οι διαπραγματεύσεις είναι πάρα πολύ γρήγορες, κυρίως γιατί η αγορά στηρίζεται στα τελευταία κλεισίματα και στους απλούς όρους αλλά και σε πιο εύκολους υπολογισμούς για τη φόρτωση.

#### **4.4 ΥΠΟΔΕΙΓΜΑΤΑ ΓΙΑ ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΥΓΡΟΥ ΦΟΡΤΙΟΥ**

Ας θεώρησουμε το πλοίο:

M/T SFAKIA

--

BLT 2006 IN JAPAN

DWT 65,000

CONS : 40 MTS OF IFO 380 LADDEN

CONS : 35 MTS OF IFO 380 BALLAST

DISCHARGING 3 MTS OF IFO 380 +3 MTS OF MDO

IDLE 2 MTS OF IFO 380 +1 MTS OF MDO

Ας θεώρησουμε το ταξίδι ΑΙΓΥΠΤΟΣ – ΜΕΓΑΡΑ. Η απόσταση είναι 4 μέρες με ταχύτητες 12 κόμβων. Ο χρόνος φόρτωσης και εκφόρτωσης είναι συνολικά 4 μέρες.

Τα πρακτοριακά έξοδα του πλοίου και στα δύο λιμάνια είναι συνολικά 145.000 δολλάρια ΗΠΑ.

Από όσο γνωρίζουμε το πλοίο μας βρίσκεται ανοιχτά της Κρήτης και αναμένει οδηγίες. Η απόσταση είναι περίπου 1,5 μέρα.

Άρα η συνολική κατανάλωση καυσίμων: 250 μετρικοί τόνοι βαρέως καυσίμου και 8 μετρικοί τόνοι ναυτιλιακού ντίζελ. Το κόστος των καυσίμων είναι: 174.600 δολλάρια ΗΠΑ.

Τα ημερήσια έξοδα του πλοίου όπως παρατίθενται στον παρακάτω πίνακα είναι: 8.050 δολλάρια ΗΠΑ ή, στο σύνολο των ημερών: 76.475 δολλάρια ΗΠΑ



**INCOME AND EXPENCES OPERATING  
STATEMENT PROJECTIONS**

| CHARTER/FREIGHT REVENUE IN USD                  |              | DAILY REVENUE        | MONTHLY REVENUE      | 1st YEAR REVENUE     |
|-------------------------------------------------|--------------|----------------------|----------------------|----------------------|
| NAME OF VESSEL: sfakia                          |              |                      | 0.00                 | 0.00                 |
| VESSEL OPERATING EXPENSES (USD)                 |              |                      |                      |                      |
|                                                 |              | DAILY SALARIES       | MONTHLY              | ANUALLY              |
| <b>BRIDGE &amp; DECK SALARIES</b>               |              |                      |                      |                      |
| Captain/Master                                  | 1.00         | 383.33               | 11500.00             | 138000.00            |
| Staff Captain/Chief Mate                        | 1.00         | 316.67               | 9500.00              | 114000.00            |
| 2nd Mate                                        | 1.00         | 150.00               | 4500.00              | 54000.00             |
| 3rd Mate                                        | 1.00         | 143.33               | 4300.00              | 51600.00             |
| Bosun                                           | 1.00         | 60.00                | 1800.00              | 21600.00             |
| Deck Crew AB                                    | 4.00         | 213.33               | 6400.00              | 76800.00             |
| Deck Crew OS                                    | 1.00         | 53.33                | 1600.00              | 19200.00             |
|                                                 | <b>TOTAL</b> | <b>1320.00</b>       | <b>39600.00</b>      | <b>475200.00</b>     |
| <b>ENGINE ROOM SALARIES</b>                     |              |                      |                      |                      |
| Chief Engineer                                  | 1.00         | 380.00               | 11400.00             | 136800.00            |
| Second Engineer                                 | 1.00         | 310.00               | 9300.00              | 111600.00            |
| 3rd Engineer                                    | 1.00         | 150.00               | 4500.00              | 54000.00             |
| 4th Engineer                                    | 1.00         | 143.33               | 4300.00              | 51600.00             |
| Electrician                                     | 1.00         | 133.33               | 4000.00              | 48000.00             |
| pumpman                                         | 1.00         | 0.00                 | 2800.00              | 33600.00             |
| Wipers                                          | 3.00         | 106.67               | 3200.00              | 38400.00             |
|                                                 | <b>TOTAL</b> | <b>1223.33</b>       | <b>39500.00</b>      | <b>474000.00</b>     |
| <b>STEWARDS DEPARTMENT SALARIES</b>             |              |                      |                      |                      |
| Cook                                            | 1.00         | 60.00                | 1800.00              | 21600.00             |
| Messboy                                         | 2.00         | 73.33                | 2200.00              | 26400.00             |
| TOTAL CREW :21                                  | <b>TOTAL</b> | <b>133.33</b>        | <b>4000.00</b>       | <b>48000.00</b>      |
| <b>CREW PAY RELATED BENEFITS &amp; EXPENSES</b> |              | <b>2676.67</b>       | <b>83100.00</b>      | <b>997200.00</b>     |
| <b>CREW MAINTENANCE</b>                         |              | <b>OPER. EXPENS.</b> | <b>OPER. EXPENS.</b> | <b>OPER. EXPENS.</b> |
| Food Provisions                                 |              | 176.00               | 5280.00              | 63360.00             |
| Potable Water                                   |              | 40.00                | 1200.00              | 14400.00             |
|                                                 | <b>TOTAL</b> | <b>216.00</b>        | <b>6480.00</b>       | <b>77760.00</b>      |
| <b>VESSEL MAINTENANCE</b>                       |              |                      |                      |                      |
| Bunkers                                         |              |                      |                      | VSL ON T/C           |
| Lubricants                                      |              | 350.00               | 10500.00             | 126000.00            |
| Engine Room Tools & Parts                       |              | 125.00               | 3500.00              | 42000.00             |
| Repair & Maintenance                            |              | 125.00               | 3500.00              | 42000.00             |
| Deck, Cabin & Engine Room Stores                |              | 100.00               | 3000.00              | 36000.00             |

|                                              |              |                |                  |                   |
|----------------------------------------------|--------------|----------------|------------------|-------------------|
|                                              | <b>TOTAL</b> | <b>700.00</b>  | <b>20500.00</b>  | <b>246000.00</b>  |
| <b>OTHER VESSEL EXPENSES</b>                 |              |                |                  |                   |
| Management & Administrative                  |              | 580.00         | 14583.33         | 175000.00         |
| Capital Reserve for Dry Dock & SS            |              | 1200.00        | 36000.00         | 432000.00         |
| Vessel Insurance (HM,P+I,FDD)                |              | 638.30         | 19150.00         | 229800.00         |
| Registry/flag Expense                        |              | 83.33          | 2500.00          | 30000.00          |
| Crew Recruiting, Travel & Repatriation       |              | 210.00         | 6300.00          | 75600.00          |
| Broker, Agent & Charterer Commissions        |              | 0.00           | 22500.00         | 270000.00         |
| Capital Return                               |              | 1736.11        | 52083.33         | 625000.00         |
|                                              | <b>TOTAL</b> | <b>4447.74</b> | <b>101033.33</b> | <b>1837400.00</b> |
| <b>TOTAL VESSEL OPERATING EXPENSES (USD)</b> |              | <b>8040.41</b> | <b>241212.33</b> | <b>2894548.00</b> |

ΠΙΝΑΚΑΣ 10 – ΗΜΕΡΗΣΙΑ ΕΞΟΔΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΟΥ

Όπως έχουμε ήδη αναφέρει, στους περισσότερους υπολογισμούς ταξιδιού για τα δεξαμενόπλοια θα πρέπει να υπολογίζουμε και το κόστος επιστροφής τους σε γεωγραφική θέση όπου θα μπορέσουν να βρουν φορτία.

Όταν μιλάμε για κόστος repositioning, επί της ουσίας, εννοούμε ότι οι πλοιοκτήτες στους υπολογισμούς τους κοιτάζουν το κόστος του ταξιδιού και την κάλυψη των παγίων εξόδων. Στις δύσκολες εποχές αφαιρούμε το capital return, καθώς και το κόστος δεξαμενισμού έτσι ώστε να μπορέσουμε να δώσουμε μία πιο δελεαστική προσφορά για το ναύλο.

Βάση όσων αναφέραμε το κόστος επιστροφής του άφορτου πλοίου αναλύεται ως εξής:

Ημέρες άφορτου ταξιδιού: 4 μέρες X 35 μετρικούς τόνους δίνουν άθροισμα 140 μετρικών τόνων, άρα κόστος 89.320 δολάρια ΗΠΑ με συνολικό ημερήσιο κόστος 32.200 δολάρια ΗΠΑ.

Το συνολικό κόστος στο ταξίδι αυτό είναι 517.595 δολάρια ΗΠΑ. Όπως ήδη αναφέραμε, το πλοίο μας μπορεί να μεταφέρει 55.500 του προϊόντος. Κατά συνέπεια, το κόστος μας είναι: 9,3 δολάρια ΗΠΑ ανά τόνο φορτίου. Όπως γνωρίζουμε από τους

πίνακες η WC είναι 4,18. Άρα το κλείσιμο του εν λόγω ναύλου θα πρέπει να γίνει πάνω από την τιμή βάσης και πάνω από τα 9,3 δολάρια για να μπορέσουμε να είμαστε κερδοφόροι.

Στην πραγματικότητα ο παραπάνω ναύλος έκλεισε στα 12 δολάρια ΗΠΑ. Εάν μιλούσαμε στη βάση της WS100, τότε θα ήταν WS270. Με άλλα λόγια ο πλοιοκτήτης θα έκανε τον υπολογισμό του ως εξής:

$$55.500\text{MT} \times 4,18\$ \times 270\% = 626.373 \text{ δολάρια ΗΠΑ}$$

Πραγματικά:

$$55,500\text{MT} \times 12 = 666,000 \text{ δολάρια ΗΠΑ}$$

Παρατηρούμε μικρή διαφορά 39,627.

Εάν το πλοίο μας ήταν ξηρού φορτίου θα συνεχίζαμε τον υπολογισμό μας για το TCE που στο παρόν πλοίο θα ήτανε 12.417 δολάρια ΗΠΑ, που θα καθιστούσε το ταξίδι μας κερδοφόρο.

Συνεχίζοντας να δίνουμε παραδείγματα ταξιδίων στην Μεσογειακή αγορά, ας δούμε το Ταξίδι Nonorosisky – Augousta, δύο λιμάνια με ακριβά πρακτοριακά έξοδα και με WS 8,35 για την διαδρομή.

Το πλοίο μας M/T SFAKIA, έχοντας τελειώσει την εκφόρτωση στα Μέγαρα διαπραγματεύεται την ναύλωση και μεταφορά πλήρους φορτίου Ρώσικου DIESEL – D2.

Η απόσταση που θα πρέπει να διαπλεύσει άφορτο θα είναι:

Μέγαρα – Νοβοροσυσκ: 3 μέρες

Νοβοροσυσκ – Αυγούστα: 5 μέρες

Φόρτωση –εκφόρτωση: 4 μέρες

Καθυστέρηση στο Βόσπορο: 3 μέρες

Repositioning: 5 μέρες και 1 καθυστέρηση

Πρακτορικά κόστη: 230.000 δολάρια ΗΠΑ τα οποία συμπεριλαμβάνουν και το πέρασμα του Βόσπορου 3 φορές.

Άρα το συνολικό κόστος μας θα είναι :

3μέρες X 35 X 638

5μέρες X 40 X 638

2 μέρες φόρτωση X 3 X 638 και 2 X 3 X 950

2 μέρες εκφόρτωση X 2 X 638 και 2 X 1 X 950

Καθυστέρηση στο Βόσπορο: 4 X 2 X 638 και 4 X 1 X 950

Συνολικά έξοδα πετρελαίων: 221.274 δολάρια ΗΠΑ

Πρακτορικά: 230.000 δολάρια ΗΠΑ

Ημερήσια έξοδα: 169.050 δολάρια ΗΠΑ

Συνολικό κόστος ταξιδιού: 620.324 δολάρια ΗΠΑ

Άρα το Break Even είναι 11,2 δολάρια ΗΠΑ, το οποίο είναι WS135. Το ταξίδι αυτό κλείστηκε στα 15,5 δολάρια ΗΠΑ WS185

Το μικτό έσοδο του πλοίου είναι  $55.500 \times 15,5 = 860.250$  δολάρια ΗΠΑ.

Το TCE είναι 239.926 προς ημέρες ταξιδιού: 11.425 δολάρια ΗΠΑ

Ας δούμε τώρα ένα πιο μακρινό προορισμό :

Το πλοίο, M/T OCEAN SAPPHIRE, είναι ανοιχτό στον Περσικό Κόλπο. Προτείνεται στον πλοιοκτήτη να πάρει πλήρες φορτίο SAUDI LIGHT για Ιαπωνία, να τονίσουμε ότι ο SG είναι 0.89 , άρα το πλοίο μας μπορεί να μεταφέρει πλήρως 131.000 μετρικούς τόνους, εάν εξαιρέσουμε και τα σταθερά βάρη και πετρέλαια.

Τα στοιχεία του πλοίου :

MT " OCEAN SAPPHIRE "

147,273 DWT ON 17.022 M  
1992 AST. ESPANOLES, MADRID  
CLASS DNV '+A1 TANKER FOR OIL ESP EO  
LOA 274.30 M / LBP 265.00 M X BREADTH 43.20 M X DEPTH 23.80 M  
12 CARGO TANKS + 2 SLOPS  
CARGO TANK CAPACITY 158,862.696 M3 + 2 X SLOPS 5,293.706 M3  
HEATING COIL, ALUBR  
3 CARGO PUMPS - 3 X 3,400 M3/HR, 1 X 200 M3/HR  
1 X M/E AESA B&W 6S70MC , MCR: 18300BHP (13469 KW)X 80 RPM  
13.00 KNOTS  
3 SETS EMPRESA NACIONAL BAZAN, SPAIN, B&W 7L23/30, 1,240BHP X 720  
RPM  
2 X AUX BOILER 30,000 KG/HR  
LDT ABT 20,604T  
AT SEA WITH LADDEN 65 MTS IFO 380  
AT SEA BALLAST 58 MTS IFO 380  
AT PORT IDLE 4 MTS IFO 380 + 2 MTS MDO  
AT PORT DISCHARGING 6 MTS IFO 380 + 4 MTS MDO

Το συγκεκριμένο πλοίο για να εκτελέσει το ταξίδι θα έχει έξοδα :

Ημέρες στην θάλασσα φορτωμένο: 23 μέρες X 65 MT

Ημέρες στην θάλασσα άφορτο (επιστροφή): 23 μέρες X 58 MT

Ημέρες στο λιμάνι φόρτωσης: 2 μέρες X 4 MT IFO + 2X2 MTS MDO

Ημέρες στο λιμάνι εκφόρτωσης: 2 μέρες X 6 MTS IFO + 2X4 MTS MDO

Συνολικές Ημέρες: 50 μέρες X 12,000 RC

Άρα κόστος καυσίμων 1.836.662δολλάρια ΗΠΑ

Κόστος Πρακτοριακών : 200.000 δολλάρια ΗΠΑ

Ημερίσιο κόστος : 600.000 δολλάρια ΗΠΑ

Συνολικό κόστος ταξιδιού 2.636.662 δολλάρια ΗΠΑ

Να τονίσουμε ότι η WS FLAT RATE για τη συγκεκριμένη διαδρομή είναι 22,61 δολλάρια.

Το break even του ταξιδιού 20,28 δολλάρια ΗΠΑ. Στην πραγματικότητα ο ναύλος κλείστηκε στα 34 δολλάρια δηλαδή στην WS150, άρα το μικτό έσοδο είναι:

$$130.000 \text{ MT} \times 22,61 \times 150\% = 4.408.950 \text{ USD}$$

Πραγματικά:

$$130.000 \times 34 = 4.420.000 \text{ USD}$$

Διαφορά μεταξύ πραγματικών και κλίμακας (WS150): 11.050 USD.

Όπως και στο προηγούμενο παράδειγμα θα δούμε το TCE του ταξιδιού, το οποίο είναι: 47.667 δολλάρια ΗΠΑ.

## ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Στην παρούσα εργασία παρουσιάσαμε δύο ανομοιογενείς αγορές της ίδια βιομηχανίας. Η μία σαφώς πιο οργανωμένη, με λιγότερες δυνατότητες σχετικά με την ποικιλία των μεταφερόμενων φορτίων και, κυρίως, ελεγχόμενη πλήρως από τη μια πλευρά της αγοράς, τους ναυλωτές και η δεύτερη μια διαφοροποιημένη αγορά με λιγότερους ελέγχους από τους ναυλωτές, λιγότερο οργανωμένη και με ποικίλα φορτία.

Παραθέσαμε μερικά παραδείγματα από πραγματικούς και εκτελεσμένους ναύλους και για τις δύο αγορές, που μας επιτρέψανε να εκθέσουμε τον τρόπο με τον οποίο γίνονται οι υπολογισμοί, για τη διαπίστωση και σύγκριση των υπό μεταφορά φορτίων, είτε είναι υρά ή στερεά.

Προσπαθήσαμε να συνδέσουμε τον δείκτη BDI της αγοράς ξηρών φορτίων με την βασική κλίμακα WORLDSCALE της αγοράς υγρών φορτίων και να δείξουμε τον τρόπο που υπολογίζονται και χρησιμοποιούνται.

Η σύγκριση δύο καθαρών ανομειών αγορών τόσο στο είδος του φορτίου αλλά κυρίως στο πόσο διαφορετικές είναι στο θέμα της οργάνωσής και της διασποράς των φορτίων.

Παραθέσαμε πραγματικά στοιχεία από ναυλώσεις που διαχειρίστηκε η εταιρεία μας ή οι συνεργάτες μας. Τα αποτελέσματα και τα «κλεισίματα» είναι πραγματικά και όχι υποθετικά και αντικατοπτρίζουν τη σημερινή πραγματικότητα, αφού πρόκειται για αποτελέσματα των τελευταίων ημερών. Το μόνο που αλλιώθηκε είναι τα ονόματα των πλοίων λόγω των όρων των συμβολαίων.

Διαλέξαμε περιοχές που, από εμπειρία, μας φέρνουν πλησιέστερα στις παρυφές των κυρίαρχων δεικτών της αγοράς και χρησιμοποιήσαμε διαφορετικά πλοία για να κάνουμε το δείγμα λίγο πιο διαφοροποιημένο, άλλα και πάλι πρόκειται για πλοία τα οποία μετέχουν στη διαμόρφωση του δείκτη.

Στην αγορά των υγρών φορτίων, εάν και επικρατεί ομοιογένεια στον τρόπο αναφοράς των ναύλων, μέσω του κυρίαρχου συστήματος «κλίμακα WORLDSCALE» (που εσφαλμένα δηλώνεται ως δείκτης), το οποίο βοηθάει στην επικοινωνία μεταξύ ναυλωτών και πλοιοκτητών, αλλά δυστυχώς φαίνεται να λειτουργεί μονομερώς υπέρ των ναυλωτών, αφού είναι σύστημα που περιλαμβάνει όλα τα κόστη ενός ταξιδιού, συγκρινόμενο με το μοντέλο του τρόπου λειτουργίας της αγοράς ξηρών φορτίων που αφενός το κλείσιμο γίνεται σε δολάρια ανά τονο φορτίου αλλά το συγκρίσιμο μέγεθος είναι το ημερήσιο αντίστοιχο χρονομισθίου.

Παρ' όλα αυτά δεν μπορούμε να αρνηθούμε ότι το σύστημα δουλεύει εδώ και χρόνια προσφέροντάς μια ευκολία στην διαχείριση της αγοράς

Το σύστημα του WS έχει απο καιρό ξεπεράσει τη λειτουργικότητα του πέραν από ένα γενικό σύστημα αναφοράς, αφού παρ' όλη την προσπάθεια να αντικατοπτρίσει όσο το δυνατόν περισσότερες διαδρομές, ακόμα και αν σε αυτές τις διαδρομές μπορούν να προστεθούν άμεσα καινούριες απλά με μια ζήτηση ενός συνδρομητή, το γεγονός είναι ότι η αγορά απλά το ξεπερνάει. Όπως είδαμε από τα παραδείγματα καμία διαδρομή δεν αντικατόπτριζε τα έξοδα των πλοίων ακόμα και πλοίο μας που πλησίαζε πολύ κοντά στο υποτιθέμενο πλοίο της κλίμακας.

Η ανάγκη περαιτέρω μελετής για την πιο άρτια κατανομή της κλίμακας και καλύτερη ομαδοποίηση φαίνεται να είναι αναγκαία. Η επένδυση και ο κόπος που καταβάλλεται για τη διαμόρφωση της κλίμακας πρέπει να διοχετευθεί στη διαμόρφωση μια νέας πιο ομαδοποιημένης, ακολουθώντας ίσως ένα διαφορετικό μοντέλο παράθεσης των αποτελεσμάτων.

Αξίζει εδώ να σημειωθεί ότι και σύμφωνα με τους Laulajainen and Johansson, (το σχετικό άρθρο παρατίθεται στην βιβλιογραφία, και μας οδήγησε σε σκέψεις κατά τη διάρκεια σύνταξης της παρούσης), το σύστημα λειτουργεί χωρίς αποκλίσεις για τις τιμές βάσης και μόνο και αποκλίσεις αρχίζουν να φαίνονται όταν ανεβαίνουμε ή κατεβαίνουμε από την αυτές.



Οι αποκλίσεις δεν μπορούν να φανούν με απλούς υπολογισμούς και χρειάζονται και ένα αξιόπιστο σύστημα με το οποίο να γίνει η σύγκρισή τους. Στο σημείο αυτό ενέχεται η ένστασή μας, γιατί, για να μπορέσουμε να συγκρίνουμε τις αποκλίσεις αυτές, η χρήση των TCE πινάκων DREWRY δεν είναι ακριβής, γιατί και οι πίνακες παράγονται κατά ένα τρόπο από την WS.

Όμοια, και οι δείκτες του Baltic Dirty και Clean, δεν μπορούν να μας βοηθήσουν να δούμε τις αποκλίσεις στην κλίμακα -και όχι δείκτη- worldscale.

Όμως, πρέπει να παρατηρήσουμε ότι ένας πλοιοκτήτης κατά τη διάρκεια των υπολογισμών του, είτε είναι για πλοίο που θα μεταφέρει υγρά φορτία είτε Ξηρά, ξεκινάει για τη διαπραγμάτευση σταθμίζοντας πρώτα και κατά κύριο λόγο το κόστος.

Ο δείκτης του BDI και η κλίμακα WS λαμβάνεται υπ' όψιν μόνο όταν φτάσουμε στην διαπραγμάτευση με τους ναυλωτές και, κυρίως, όταν θέλουμε να κάνουμε μια προσφορά που συμβαδίζει με την αγορά για να μπορέσουμε να κλείσουμε το φορτίο.

Θα πρέπει να παρατηρήσουμε ότι ο δείκτης BDI και η κλίμακα WS δεν ανταποκρίνονται σε όλες της περιοχές του κόσμου. Μία από της περιοχές που οι αποκλίσεις φαίνονται και οι δείκτες δεν ανταποκρίνονται είναι στην Μέσογειο, όχι τόσο για την WS όσο για τον BDI.

Οι πλοιοκτήτες του ξηρού φορτίου μπορούν, με τη βοήθεια του δείκτη BDI, να κάνουν κάποιες σχετικές προβλέψεις για το που θα κινηθεί η αγορά και με αυτό τον τρόπο να διαλέξουν το ταξίδι (γεωγραφική περιοχή ή διάρκεια του ταξιδιού).

Ο δείκτης BDI, ακόμα και αν έχει μεριστεί για να μπορεί να αποδώσει καλύτερα την αγορά, σίγουρα χρειάζεται να δημιουργήσει και άλλα κομμάτια τα οποία να περιλαμβάνουν περισσότερα είδη πλοίων και γεωγραφικές αγορές, καθώς επίσης να μην περιορίζει ηλικιακά τα πλοία.

## ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

LAULAJAINEN R, JOHANSSON J., 2006, 'Worldscale: what does it actually measure?' *Maritime Policy and Management*, 33 (5), 477-495

URL:<http://dx.doi.org/10.1080/03088830601020679>

LAULAJAINEN R. 2007a, Dry Bulk shipping Market inefficiency, the wide perspective, *Journal of Transport Geography*

ALIZADEH A., TALLEY W. 2010, 'Microeconomic Determinants of Dry Bulk Shipping Freight Rates and Contract Times, City University.

LARS G., 2009, *Shipbroking and Chartering Practice*, Shipbroking and Chartering, INFORMA LAW

ΓΚΙΖΙΑΚΗΣ Κ. , ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ Α. , ΠΛΩΜΑΡΙΤΟΥ, 2002 'Εισαγωγή στις Ναυλώσεις', Εκδ. Σταμούλης

BRANCH A. /1964/1970/1989/1996/2000, *Elements of Shipping*, Nelson Thornes

BRANCH A. /1964/1970/1989/1996/2000, *MARITIME ECONOMICS Management and Marketing*, Stanley Thornes

GRAMMENOS C. Et al., 2002, 'The Handbook of Maritime Economics and Business', LLP

COLLINS N. 2000, 'The Essential Guide to Chartering and the Dry Freight Market', *Clarksons Research Studies*

STOPFORD M., 1997/2010, 'Maritime Economics', Routledge

ICS, 2009, 'Dry Cargo chartering', WITHERBYS

ICS, 2009, *'Tanker Chartering'*, WITHERBYS

ICS, 2009, *'Ships Operations and Management'*, WITHERBYS

TZIMPIMPAKIS E., PSICHOGIOU A., 2008, *'Introduction to Shipping'*

GALANOS S, 2006, *Tanker Chartering*, Speach Andros Island

URL: <http://www.bimco.org>

URL: <http://www.worldscale.co.uk>

WORLDSCALE ASSOCIATION, 2004, *New Worldwide Tanker Nominal Freight Scale*

'Worldscale' (London and New York: Worldscale Association (London) LTd and Worldscale Association (NYC), INC. Preamble 3

PACKARD W., 1989/1995', *SHIPPING POOLS*, LLOYDS OF LONDON PRESS LTD.

LORANGE P, 2009,*SHIPPING STRATEGY Innovating for Success*,Cambridge University Press

PORTER

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ

### 1. Ορολογία και συντημήσεις

Πολύ συχνά τα μέρη μίας συμφωνίας δε γνωρίζουν τις εμπορικές πρακτικές που ισχύουν στις διάφορες χώρες. Αυτό το γεγονός μπορεί να οδηγήσει σε παρανοήσεις με οικονομικές επιπτώσεις ή ακόμα και νομικές διαφορές. Η μεταφορά αγαθών από μια χώρα στην άλλη, ως μέρος μιας εμπορικής συναλλαγής, είναι μια ανασφαλής δραστηριότητα στις καλύτερες των περιπτώσεων. Αν τα αγαθά χαθούν ή καταστραφούν ή η παράδοση δε γίνει για κάποιο λόγο, το κλίμα μεταξύ των μερών μπορεί να χαλάσει σε τέτοιο βαθμό ώστε η μόνη προφανής λύση να είναι η προσφυγή στα δικαστήρια ή σε διαιτησία.

Πολλές, αν όχι αμέτρητες, συντημήσεις έχουν δημιουργηθεί με τα χρόνια ως αποτέλεσμα της ανάγκης των μερών να διασαφήσουν τα σημεία των συμφωνιών τους, αλλά και της ανάγκης να μειωθεί το κόστος αποστολής τέλεξ ή τηλεγραφημάτων.

- **AA** = Always Afloat
- **AAAA** = Always Accessible Always Afloat
- **ABT** = About
- **ADCOM** = Address Commission
- **AFT** = At or towards the stern or rear of a ship
- **AGW** = All Going Well
- **ANTHAM** = Antwerp-Hamburg Range
- **APS** = Arrival Pilot Station
- **A/S** = Alongside
- **ATDNSHINC** = Any Time Day or Night Sundays and Holidays Included

- **ATDNFSSHINC** = Any Time Day or Night Fridays Saturdays Sundays and Holidays Included
- **ATUTC** = Actual Times Used to Count
- **BALLAST** = Heavy weight, often sea water, necessary for the stability and safety of a ship which is not carrying cargo.
- **BBB** = Before Breaking Bulk
- **BDI** = Both Dates Inclusive
- **BENDS** = Both Ends (Load & Discharge Ports)
- **BI** = Both Inclusive
- **BIMCO** = The Baltic and International Maritime Council
- **BL (1)** = Bale
- **BL (2)** = (Bill of Lading) A document signed by the carrier which acts as a receipt and evidence of title to the cargo. The main contract of time charters.
- **BM** = Beam
- **BEAM** = The maximum breadth of a ship
- **BOB** = Bunker on Board
- **BOFFER** = Best Offer
- **BROB** = Bunkers Remaining on Board
- **BS (BoS)** = Bill of Sale
- **BSS** = Basis
- **BSS 1/1** = Basis 1 Port to 1 Port
- **BT** = Berth Terms

- **BUNDLING** = This is the assembly of pieces of cargo, secured into one manageable unit. This is a very flexible description; a rule of thumb is to present cargo at a size easily handled by a large (20 ton) fork lift truck.
- **BUNKERS** = Name given for vessels Fuel and Diesel Oil supplies (Originates from coal bunkers)
- **BWAD** = Brackish Water Arrival Draft
- **CFR (or C&F)** = Cost and Freight
- **CHOPT** = Charterers Option
- **CHTRS** = Charterers
- **CIF** = Cost, Insurance & Freight. Seller pays all these costs to a nominated port or place of discharge.
- **COA** = Contract of Affreightment
- **COACP** = Contract of Affreightment Charter Party
- **COB** = Close of Business
- **COD** = Cash On Delivery
- **COGSA** = Carriage of Goods by Sea Act
- **CONS** = Consumption
- **CP (or C/P)** = Charter Party
- **CPD** = Charterers Pay Dues
- **CPT** = Carriage Paid To
- **CQD** = Customary Quick Dispatch
- **CROB** = Cargo Remaining on Board
- **CRN** = Crane

- **CTR** = Container Fitted
- **DAPS** = Days all Purposes (Total days for loading & discharging)
- **DDU** = Delivered Duty unpaid.
- **DDP** = Delivered Duty Paid.
- **DEM** = Demurrage
- **DESP** = Dispatch
- **DET** = Detention
- **DHDATSBE** = Dispatch Half Demurrage on Actual Time Saved Both Ends
- **DHDWTSBE** = Dispatch Half Demurrage on Working Time Saved Both Ends
- **DISCH** = Discharge
- **DK** = Deck
- **DO** = Diesel Oil
- **DNRSAOCLONL** = Discountless and Non-Returnable Ship and/or Cargo Lost or Not Lost
- **DRAFT** = Depth to which a ship is immersed in water. The depth varies according to the design of the ship and will be greater or lesser depending not only on the weight of the ship and everything on board, but also on the density of the water in which the ship is lying.
- **DUNNAGE** = Materials of various types, often timber or matting, placed among the cargo for separation, and hence protection from damage, for ventilation and, in the case of certain cargoes, to provide space in which the forks of a lift truck may be inserted.
- **DWAT (or DWT)** = Deadweight. Weight of cargo, stores and water, i.e. the difference between lightship and loaded displacement.

- **EIU** = Even if Used
- **ELVENT** = Electric Ventilation
- **ETA** = Estimated Time of Arrival
- **ETC** = Estimated Time of Completion
- **ETD** = Estimated Time of Departure
- **ETS** = Estimated Time of Sailing
- **EXW** = Ex Works
- **FAS** = Free Alongside Ship. Seller delivers goods to appropriate dock or terminal at port of embarkation and buyer covers costs and risks of loading.
- **FD** = Free of Dispatch
- **FDD** = Freight Demurrage Deadfreight
- **FDIS** = Free Discharge
- **FEU** = Forty foot container equivalency unit Standard 40' Container
- **FHEX** = Fridays/Holidays Excluded
- **FHINC** = Fridays/Holidays Included
- **FILO** = Free In/Liner Out. Seafreight with which the shipper pays load costs and the carrier pays for discharge costs.
- **FIO** = Free In/Out. Freight booked FIO includes the sea freight, but no loading/discharging costs, i.e. the charterer pays for cost of loading and discharging cargo.
- **FIOS** = Free In/Out Stowed. As per FIO, but includes stowage costs.
- **FIOT** = Free In/Out and Trimmed. As per FIOS but includes trimming the leveling of bulk cargoes



- **FIOSLSD** = Free In/Out Stowed, Lashed, Secured and Dunnaged. As per FIO, but includes cost of lashing securing and dunnaging cargo to Masters' satisfaction.
- **FIOST** = Free In/Out and Trimmed. Charterer pays for cost of loading/discharging cargo, including stowage and trimming.
- **FIT** = Free In Trimmed
- **FIW** = Free In Wagon
- **FIXING** = Chartering a Vessel
- **FLT** = Full Liner Terms Shipowner pays to load and discharge the cargo
- **FO (IFO)** = Fuel Oil/Intermediate FO
- **FOB** = Free on Board. Seller sees the goods "over the ship's rail" on to the ship which is arranged and paid for by the buyer
- **FOFFER** = Firm Offer
- **FORWARD** = At or towards the bow of the vessel
- **FOG** = For Our Guidance
- **FOQ** = Free On Quay
- **FOR** = Free On Rail
- **FORCE MAJEURE** = Clause limiting responsibilities of the charterers, shippers and receivers due to events beyond their control (also known as "acts of God").
- **FORECASTLE**: the war vessels of antiquity had an elevated forward part (called Forward Castle) enabling the spearmen and archers to fight with ease.
- **FOT** = Free On Truck
- **FOW (1)** = First Open Water
- **FOW (2)** = Free On Wharf

- **FREE OUT** = Free of discharge costs to Owners
- **FWAD** = Fresh Water Arrival Draft
- **FWDD** = Fresh Water Departure Draft
- **FYG** = For Your Guidance
- **FYI** = For Your Information
- **GA** = General Average
- **GLS** = Gearless
- **GNCN** = GENCON a standard BIMCO charter party form
- **GN (or GR)** = Grain (capacity)
- **GO** = Gas Oil
- **GRD** = Geared
- **GRT** = Gross Registered Tonnage
- **GSB** = Good Safe Berth
- **GSP** = Good Safe Port
- **GTEE** = Guarantee
- **2H** = Second Half
- **HA** = Hatch
- **HDWTS** = Half Dispatch Working Time Saved
- **HMS** = Heavy Metal Scrap
- **HO** = Hold
- **HW** = High Water
- **IMDG** = International Maritime Dangerous Goods Code

- **IMO** = International Maritime Organization The Convention establishing the International Maritime Organization (IMO) was adopted in Geneva in 1948 and IMO first met in 1959. IMO's main task has been to develop and maintain a comprehensive regulatory framework for shipping and its remit today includes safety, environmental concerns, legal matters, technical co-operation, maritime security and the efficiency of shipping.
- **IND** = Indication
- **INTERMODAL** = Carriage of a commodity by different modes of transport, i.e. sea, road, rail and air within a single journey.
- **ITF** = International Transport Federation international body that regulates crewing of ships
- **IU** = If Used
- **IUATUTC** = If Used, Actual Time Used To Count
- **IUHATUTC** = If Used, Half Actual Time Used To Count
- **LANE METER** = A method of measuring the space capacity of Ro/Ro ships whereby each unit of space (Linear Meter) is represented by an area of deck 1.0 meter in length x 2.0 meters in width.
- **LASH (1)** = To hold goods in position by use of Ropes, Wires, Chains or Straps etc.
- **LASH (2)** = Lighter Aboard Ship a vessel that loads small barges direct from the water
- **LAT** = Latitude
- **LOA** = Length Overall of the vessel
- **LOW** = Last Open Water
- **LS (or LUMPS)** = Lumpsum

- **LSD** = Lashed Secured Dunnaged
- **LT** = Liner Terms
- **LW** = Low Water
- **LYCN** = Laycan (Layday Canceling Date)
- **MDO (DO)** = Marine Diesel Oil
- **MOA** = Memorandum of Agreement
- **MT** = Metric Ton (i.e. 1,000 kilos / 2204.6lbs)
- **M/V** = Motor Vessel
- **NAABSA** = Not Always Afloat But Safely Aground
- **NCB** = National Cargo Bureau
- **NESTING** = Implies that cargo is presented stacked in the contour of similarly shaped cargo; it may be likened to a stack of plates.
- **NOR** = Notice of Readiness
- **NRT** = Net Registered Tonnage
- **OO** = Owners Option
- **OWS** = Owners
- **PASTUS** = Past Us
- **PC** = Period of Charter
- **PCGO** = Part Cargo
- **PDPR** = Per Day Pro Rata
- **PERDIEM** = Per Diem = By the Day
- **PHPD** = Per Hatch Per Day

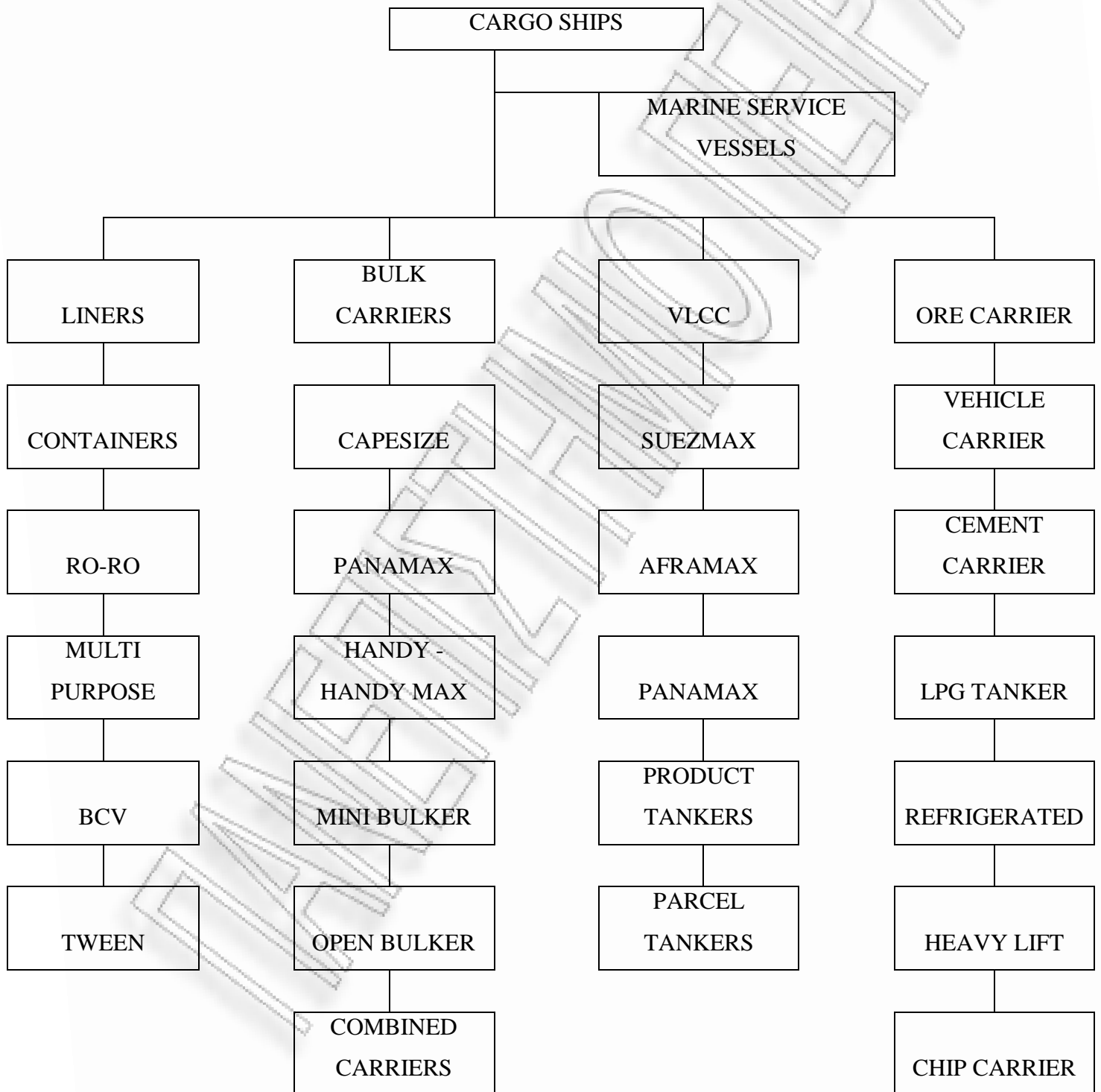
- **PORTSIDE** = The left side of the vessel. (In older years vessels steered by a steering board on their right side, which meant that they could only come alongside with their left side).
- **PRATIQUE** = License or permission to use a port
- **RCVR** = Receivers
- **ROB** = Remaining On Board
- **SATPM** = Saturday P.M.
- **SB** = Safe Berth
- **SD (or SID)** = Single Decker
- **SEAFREIGHT** = Costs charged for transporting goods over the sea. This does not cover any haulage or loading/discharging costs but the sea transport only.
- **SELFD** = Self Discharging
- **SHINC** = Sundays/Holidays Included
- **SHEX** = Sundays/Holidays Excluded
- **SKIDS** = Are bearers (timber or steel) positioned under cargo to enable fork lift handling at port, and for ease of rigging and lashing on board ship.
- **SOC** = Shipper Owned Container
- **SOF** = Statement Of Facts
- **SP** = Safe Port
- **SRBL** = Signing and Releasing Bill of Lading
- **SSHEX (or SATSHEX)** = Saturdays, Sundays, Holidays Excluded
- **SSHINC (or SATSHINC)** = Saturdays, Sundays, Holidays Included

- **STABILITY** = It is paramount that a vessel is stable in all respects at all times. When cargo is loaded / discharged, the stability is monitored by a computer, which takes into account the weight and position of cargo within the vessel.
- **STARBOARD** = Right side of a ship when facing the bow (during older years the steering was done by an oar –called a steer board- situated on the right of the vessel).
- **STEM** = Subject To Enough Merchandise (Availability of Cargo)
- **STERN** = The aft part of a ship
- **SUB** = Subject (to)
- **SUPERCARGO** = Person employed by a ship owner, shipping company, charterer of a ship or shipper of goods to supervise cargo handling operations. Often called a port captain.
- **SWAD** = Salt Water Arrival Draft
- **SWDD** = Salt Water Departure Draft
- **TC** = Time Charter
- **TEU** = Twenty Foot Equivalency Unit Standard 20' Container
- **TTL** = Total
- **TW** = Tween Decker
- **USC** = Unless Sooner Commenced
- **UU** = Unless Used
- **UUIUATUTC** = Unless Used If Used Actual Time Used To Count
- **VPD** = Vessel Pays Dues
- **WCCON** = Whether Customs Cleared Or Not
- **WIBON** = Whether In Berth Or Not

- **WIFPON** = Whether In Free Pratique or not
- **WIPON** = Whether In Port Or Not
- **WOG** = Without Guarantee
- **WPD** = Weather Permitting Day
- **WWD** = Weather Working Day
- **WRIC** = Wire Rods In Coils
- **WWR** = When, Where Ready
- **WWW** = Wibon, Wccon, Wifpon, Wipon

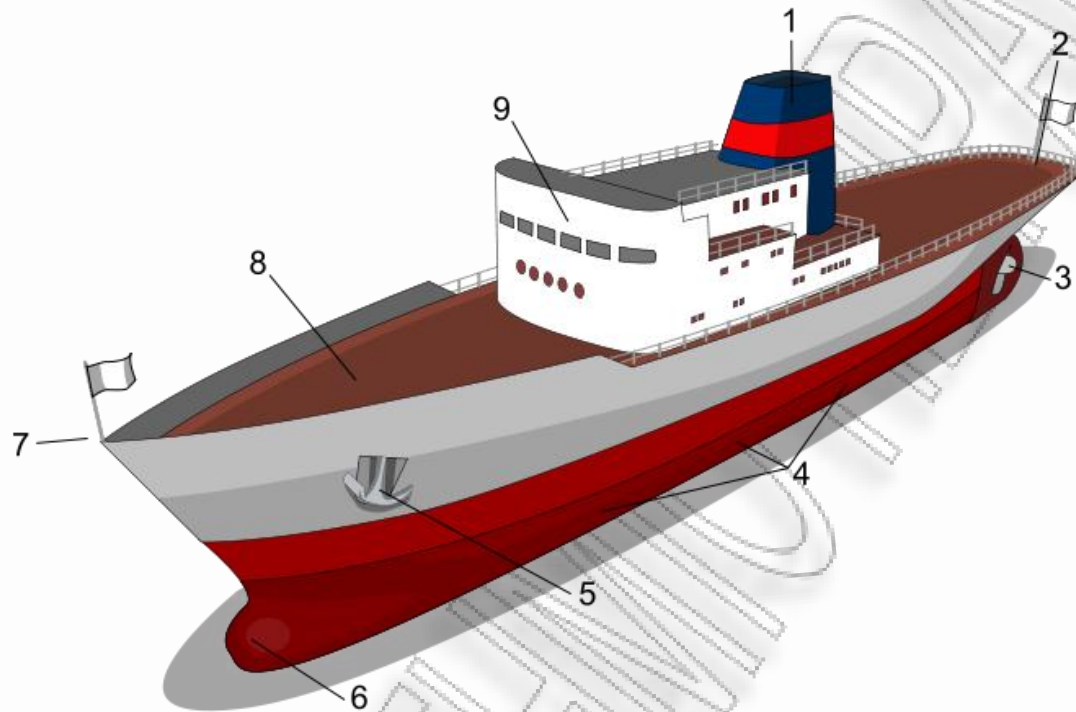
## 2. Βασικές κατηγορίες πλοίων

Οι τύποι των πλοίων που βρίσκονται αυτή τη στιγμή στις θάλασσες είναι πάρα πολλοί, ενώ οι ανάγκες των πλοιοκτητών, των μεταφορέων, των παραγωγών και γενικά όλων όσων εμπλέκονται με τη ναυτιλία οδηγούν σε νέες κατασκευές πλοίων για την εξυπηρέτησή τους. Οι πιο κοινοί τύποι πλοίων παρατίθενται στον πιο κάτω πίνακα :





## Βασικά σημεία του Πλοίου



|   |                |
|---|----------------|
| 1 | Funnel         |
| 2 | Stern          |
| 3 | Propeller      |
| 4 | Portside       |
| 5 | Anchor         |
| 6 | Bulbous bow    |
| 7 | Bow            |
| 8 | Deck           |
| 9 | Superstructure |

### 3. Προσφορά μισθολογίου από την εταιρεία Go Shipping and Management Inc. – Τμήμα Πληρωμάτων.



Dear Sirs,

Please find here below Ukrainian seamen salary scale for bulk carriers and tankers:

- BULK CARRIERS, 2000+ blt, 30000-35000 tons

Master 7500-8200  
Ch eng 7500-8200  
Ch off / 2nd eng 5500-6000  
2 off / 3 eng 3000-3500  
3off/4 eng 2800-3200  
El eng 4500-4800  
Ab/Olr 1450-1650  
Os/Wip / steward 1000-1100  
Cook/Bsn/Ftr 1600

- TANKERS, 2000+ blt, 30000-35000 tons

Master 10500-11000  
Ch eng 10500-10800  
Ch off / 2nd eng 9000-9100  
2 off / 3 eng -3800-4200  
3off/4 eng 3500-3800  
El eng 5500  
Ab/Olr 1450-1650  
Os/Wip /Steward 1000-1100  
Cook/Vsn/Ftr 1800  
Pumpman 2000

With Kind Regards,

---

Tel: +30 210 429 4247, Fax: +30 210 429 4948  
Email: [smp@go-shipping.com](mailto:smp@go-shipping.com) (S&P), [crew@go-shipping.com](mailto:crew@go-shipping.com) (Crew)

#### 4. Ενημερωτικό Δελτίο Αγοράς της εταιρείας Go Shipping and Management Inc.

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΡΡΑΙΑ

## 5. Υποδείγματα Ναυλοσυμφώνων.

### 5.1 Υπόδειγμα Ναυλοσυμφώνου για Ταξίδι Υγρού φορτίου

Full text of the Asbatankvoy Charter Party:

-----

ASBATANKVOY Charter Party - full text

Attachment "C"

TANKER VOYAGE CHARTER PARTY

Preamble

.....

Place Date

IT IS THIS DAY AGREED between ..... chartered owner/owner  
(hereinafter

called the "Owner") of the SS/MS .....(hereinafter called the "Vessel")  
and

..... (hereinafter called the "Charterer") that the transportation herein  
provided for will be

performed subject to the terms and condition of this Charter Party, which includes this  
Preamble and

Part I and Part II. In the event of a conflict, the provisions of Part I will prevail over those contained in

Part II.

PART I

A Description and Position of Vessel:

Deadweight: tons (2240 lbs.) Classed:

Loaded draft of Vessel on assigned summer freeboard ft in. in salt water.

Capacity for cargo: tons (of 2240 lbs. each)

.....% more or less, Vessels option.

Coated: 0 Yes 0 No

Coiled: 0 Yes 0 No Last two cargoes: .....

Now: ..... Expected ready: .....

B Laydays:

Commencing: ..... Cancelling: .....

C Loading Port(s):

.....

Charterer's Option

D Discharging Port(s):

.....

Charterer's Option

E Cargo:

.....

Charterer's Option

F Freight rate ..... per ton (of 2240 lbs. each)

G Freight Payable to: ..... at .....

H Total Laytime in Running Hours: .....

I Demurrage per day: .....

J Commission of .....% is payable by Owner to .....

on the actual amount of freight, when and as freight is paid.

K The place of General Average and Arbitration proceedings to be London/New York  
(strike out one).

L Tovalop: Owners warrants vessel to be a member of TOVALOP scheme and will be  
so maintained throughout duration of this charter.

M Special provisions:

IN WITNESS WHEREOF, the parties have caused this Charter, consisting of a Preamble, Parts I and II, to be executed in duplicate as of the day and year first above written.

Witness the signature of: .....

By: .....

Witness the signature of: .....

By: .....

## P A R T II

### 1 WARRANTY - VOYAGE - CARGO

The vessel, classed as specified in Part I hereof, and to be so maintained during the currency of this Charter, shall, with all convenient dispatch, proceed as ordered to Loading Port(s) named in accordance with Clause 4 hereof, or so near thereunto as she may safely get (always afloat), and being seaworthy, and having all pipes, pumps and heater coil's in good working order, and being in every respect fitted for the voyage, so far as the foregoing conditions can be attained by the exercise of due diligence, perils of the sea and any other cause of whatsoever kind beyond the Owner's and / or Master's control excepted, shall load (always afloat) from the factors of the Charterer a full and complete cargo of petroleum and / or its products in bulk, not exceeding what she can reasonably stow and carry over and above her bunker fuel, consumable stores, boiler feed, culinary and drinking water, and complement and their effects (sufficient space to be left in the tanks to provide for the expansion of the cargo), and being so loaded shall forthwith proceed, as ordered on signing Bills of Lading, direct to the Discharging

Port(s), or so near thereunto as she may safely get (always afloat), and deliver said cargo. If heating of the cargo is requested by the Charterer, the Owner shall exercise due diligence to maintain the temperatures requested.

## 2 FREIGHT

Freight shall be at the rate stipulated in Part I and shall be computed on intake quantity (except deadfreight as per Clause 3) as shown on the Inspector's Certificate of Inspection. Payment of freight shall be made by Charterer without discount upon delivery of cargo at destination, less any disbursements or advances made to the Master or Owner's agent at ports of loading and / or discharge and cost of insurance thereon. No deduction of freight shall be made for water and / or sediment contained in the cargo. The services of the Petroleum Inspector shall be arranged and paid for by the Charterer who shall furnish the Owner with a copy of the Inspector's Certificate.

## 3 DEADFREIGHT

Should the Charterer fail to supply a full cargo, the Vessel may, at the Master's option, and shall, upon request of the Charterer, proceed on her voyage, provided that the tanks in which cargo is loaded are sufficiently filled to put her in seaworthy condition. In that event, however, deadfreight shall be paid at the rate specified in Part I hereof on the difference between the intake quantity and the quantity the Vessel would have carried if loaded to her minimum permissible freeboard for her voyage.

## 4 NAMING LOADING AND DISCHARGE PORTS

a The Charterer shall name the loading port or ports at least twenty-four (24) hours prior to the Vessel's readiness to sail from the last previous port of discharge, or from bunkering port for the voyage, or upon signing this Charter if the Vessel has already sailed. However, Charterer shall have the option of ordering the Vessel to the following destinations for wireless orders:



On a voyage to a port or ports in:

ST. KITS Caribbean or U.S. Gulf loading port(s)

PORT SAID Eastern Mediterranean or Persian Gulf loading port(s) (from ports west of Port Said)

b If lawful and consistent with Part I and with the Bills of Lading, the Charterer shall have the option of nominating discharging port or ports by radio to the Master on or before the Vessel's arrival at or off the following places:

place on a voyage to a port or ports in:

LAND'S END United Kingdom / Continent (Bordeaux / Hamburg range)

or Scandinavia (including Denmark)

SUEZ Mediterranean (from Persian Gulf)

GIBRALTAR Mediterranean (from Western Hemisphere)

c Any extra expense incurred in connection with any change in loading or discharging ports (so named) shall be paid for by the Charterer and any time thereby lost to the Vessel shall count as used laytime.

**5 LAYDAYS**

Laytime shall not commence before the date stipulated in Part I, except with the Charterer's sanction. Should the Vessel not be ready to load by 4:00 o'clock P.M. (local time) on the cancelling date stipulated in Part I, the Charterer shall have the option of cancelling this Charter by giving the Owner notice of such cancellation within twenty-four (24) hours after such cancellation date; otherwise this Charter to remain in full

force and effect.

## 6 NOTICE OF READINESS

Upon arrival at customary anchorage at each port of loading or discharge, the Master or his agent shall give the Charterer or his agent notice by letter, telegraph, wireless or telephone that the Vessel is ready to load or discharge cargo, berth or no berth, and laytime, as hereinafter provided, shall commence upon the expiration of six (6) hours after receipt of such notice, or upon the Vessel's arrival in berth (i.e. finished mooring when at a sea loading or discharging terminal and all fast when loading or discharging alongside a wharf), whichever first occur. However, where delay is caused to Vessel getting into berth after giving notice of readiness for any reason over which Charterer has no control, such delay shall not count as used laytime.

## 7 HOURS FOR LOADING AND DISCHARGING

The number of running hours specified as laytime in Part I shall be permitted the Charterer as laytime for loading and discharging cargo; but any delay due to the Vessel's condition or breakdown or inability of the Vessel's facilities to load or discharge cargo within the time allowed shall not count as used laytime. If regulations of the Owner or port authorities prohibit loading or discharging of the cargo at night, time so lost shall not count as used laytime; if the Charterer, shipper or consignee prohibits loading or discharging at night, time so lost shall count as used laytime. Time consumed by the vessel in moving from loading or discharge port anchorage to her loading or discharging berth, discharging ballastwater or slops, will not count as used laytime.

## 8 DEMURRAGE

Charterer shall pay demurrage per running hour and pro rata for a part thereof at the rate specified in Part I for all time that loading and discharging and used laytime as elsewhere herein provided exceeds the allowed laytime elsewhere herein specified.

If, however, demurrage shall be incurred at ports of loading and / or discharge by reason of fire, explosion, storm or by a strike, lockout, stoppage or restraint of labor or by breakdown of machinery or equipment in or about the plant of the Charterer, supplier, shipper or consignee of the cargo, the rate of demurrage shall be reduced one-half of the amount stated in Part I per running hour or pro rata for part of an hour for demurrage so incurred. The Charterer shall not be liable for any demurrage for delay caused by strike, lockout, stoppage or restraint of labor for Master, officers and crew of the Vessel or tugboat or pilots.

#### 9 SAFE BERTHING - SHIFTING

The Vessel shall load and discharge at any safe place or wharf, or alongside vessels or lighters reachable on her arrival, which shall be designated and procured by the Charterer, provided the Vessel can proceed thereto, lie at, and depart therefrom always safely afloat, any lighterage being at the expense, risk and peril of the Charterer. The Charterer shall have the right of shifting the Vessel at ports of loading and / or discharge from one safe berth to another on payment of all towage and pilotage shifting to next berth, charges for running lines on arrival at and leaving that berth, additional agency charges and expenses, customs overtime and fees, and any other extra port charges or port expenses incurred by reason of using more than one berth. Time consumed on account of shifting shall count as used laytime except as otherwise provided in Clause 15.

#### 10 PUMPING IN AND OUT

The cargo shall be pumped into the Vessel at the expense, risk and peril of the Charterer, and shall be pumped out of the Vessel at the expense of the Vessel, but at the risk and peril only so far as the Vessel's permanent hose connections, where delivery of the cargo shall be taken by the Charterer or its consignee. If required by Charterer, Vessel after discharging is to clear shore pipe lines of cargo by pumping water through them and time consumed for this purpose shall apply against allowed laytime. The Vessel shall supply her pumps and the necessary power for discharging in all ports, as

well as necessary hands. However, should the Vessel be prevented from supplying such power by reason of regulations prohibiting fires on board, the Charterer or consignee shall supply, at its expense, all power necessary for discharging as well as loading, but the Owner shall pay for power supplied to the Vessel for other purposes. If cargo is loaded from lighters, the Vessel shall furnish steam at Charterer's expense for pumping cargo into the Vessel, if requested by the Charterer, providing the Vessel has facilities for generating steam and is permitted to have fires on board. All overtime of officers and crew incurred in loading and / or discharging shall be for account of the Vessel.

#### 11 HOSES: MOORING AT SEA TERMINALS

Hoses for loading and discharging shall be furnished by the Charterer and shall be connected and disconnected by the Charterer, or, at the option of the Owner, by the Owner at the Charterer's risk and expense. Laytime shall continue until the hoses have been disconnected. When Vessel loads or discharges at a sea terminal, the Vessel shall be properly equipped at Owner's expense for loading or discharging at such place, including suitable ground tackle, mooring lines and equipment for handling submarine hoses.

#### 12 DUES - TAXES - WHARFAGE

The Charterer shall pay all taxes, dues and other charges on the cargo, including but not limited to Customs overtime on the cargo, Venezuelan Habilitation Tax, C.I.M. Taxes at Le Havre and Portuguese Imposto de Comercio Maritime. The Charterer shall also pay all taxes on freight at loading or discharging ports and any unusual taxes, assessments and governmental charges which are not presently ineffect but which may be imposed in the future on the Vessel or freight. The Owner shall pay all dues and other charges on the Vessel (whether or not such dues or charges are assessed on the basis of quantity of cargo), including but not limited to French droits de quai and Spanish derramas taxes. The Vessel shall be free of charges for the use of any wharf, dock, place or mooring facility arranged by the Charterer for the purpose of loading or discharging cargo; however, the Owner shall be responsible for charges for such berth when used

solely for Vessel's purposes, such as awaiting Owner's orders, tank cleaning, repairs, etc., before, during or after loading or discharging.

#### 13 (a) CARGOES EXCLUDED VAPOR PRESSURE

Cargo shall not be shipped which has a vapor pressure at one hundred degrees Fahrenheit (100 degree F.) in excess of thirteen and one-half pounds (13.5 lbs.) as determined by the current A.S.T.M. Method (Reid) D-323.

#### 13 (b) FLASH POINT

Cargo having a flash point under one hundred and fifteen degrees Fahrenheit (115 degree F.) (closed cup) A.S.T.M. Method D056 shall not be loaded from lighters but this clause shall not restrict the Charterer from loading or topping off Crude Oil from vessels or barges inside or outside the bar at any port or place wherebar conditions exist.

#### 14 (a) ICE

In case port of loading or discharge should be inaccessible owing to ice, the Vessel shall direct her course according to Master's judgement, notifying by telegraph or radio, if available, the Charterers, shipper or consignee, who is bound to telegraph or radio orders for another port, which is free from ice and where there are facilities for the loading or reception of the cargo in bulk. The whole of the time occupied from the time the Vessel is diverted by reason of the ice until her arrival at an ice-free port of loading or discharge, as the case may be, shall be paid for by the Charterer at the demurrage rate stipulated in

Part I.

#### 14 (b)

If on account of ice the Master considers it dangerous to enter or remain at any loading or discharging place for fear of the Vessel being frozen in or damaged, the Master shall communicate by telegraph or radio, if available, with the Charterer, shipper or consignee of the cargo, who shall telegraph or radio him in reply, giving orders to proceed to another port as per Clause 14 (a) where there is no danger of ice and where there are the necessary facilities for the loading or reception of the cargo in bulk, or to remain at the original port at their risk, in either case Charterer to pay for the time that the Vessel may be delayed, at the demurrage rate stipulated in Part I.

#### 15 TWO OR MORE PORTS COUNTING AS ONE

To the extent that the freight rate standard of reference specified in Part I F hereof provides for special groupings or combinations of ports or terminals, any two or more ports or terminals within each such grouping or combination shall count as one port for purposes of calculating freight and demurrage only, subject to the following conditions:

- a) Charterer shall pay freight at the highest rate payable under Part I F hereof for a voyage between the loading and discharge ports used by Charterer.
- b) All charges normally incurred by reason of using more than one berth shall be for Charterer's account as provided in Clause 9 hereof.
- c) Time consumed shifting between the ports or terminals within the particular grouping or combination shall not count as used laytime.
- d) Time consumed shifting between berths within one of the ports or terminals of the particular grouping or combination shall count as used laytime.

#### 16 GENERAL CARGO

The Charterer shall not be permitted to ship any packaged goods or non-liquid bulk cargo of any description; the cargo the Vessel is to load under this Charter is to consist

only of bulk liquid cargo as specified in Clause I.

#### 17 (a) QUARANTINE

Should the Charterer send the Vessel to any port or place where a quarantine exists, any delay thereby caused to the Vessel shall count as used laytime; but should the quarantine not be declared until the Vessel is on passage to such port, the Charterer shall not be liable for any resulting delay.

#### 17 (b) FUMIGATION

If the Vessel, prior to or after entering upon this Charter, has docked or docks at any wharf which is not rat-free or stegomyia-free, she shall, before proceeding to a rat-free or stegomyia-free wharf, be fumigated by the Owner at his expense, except that if the Charterer ordered the Vessel to an infected wharf the Charterer shall bear the expense of fumigation.

#### 18 CLEANING

The Owner shall clean the tanks, pipes and pumps of the Vessel to the satisfaction of the Charterer's Inspector. The Vessel shall not be responsible for any admixture if more than one quality of oil is shipped, nor for leakage, contamination or deterioration in quality of the cargo unless the admixture, leakage, contamination or deterioration results from

- a) unseaworthiness existing at the time of loading or at the inception of the voyage which was discoverable by the exercise of due diligence, or
- b) error or fault of the servants of the Owner in the loading, care or discharge of the cargo.

#### 19 GENERAL EXCEPTIONS CLAUSE

The Vessel, her Master and Owner shall not, unless otherwise in this Charter expressly provided, be responsible for any loss or damage, or delay or failure in performing hereunder, arising from:

- any act, neglect, default or barratry of the Master, pilots, mariners or other servants of the Owner in the navigation or management of the Vessel;
- fire, unless caused by the personal design or neglect of the Owner; - collision, stranding or peril, danger or accident of the sea or other navigable waters;
- saving or attempting to save life or property;
- wastage in weight or bulk, or any other loss or damage arising from inherent defect, quality or vice of the cargo;
- any act or omission of the Charterer or Owner, shipper or consignee of the cargo, their agents or representatives;
- insufficiency of packaging;
- insufficiency or inadequacy of marks;
- explosion, bursting of boilers, breakage of shafts, or any latent defect in hull, equipment or machinery;
- unseaworthiness of the Vessel unless caused by want of due diligence on the part of the Owner to make the Vessel seaworthy or to have her properly manned, equipped and supplied; or
- from any other cause of whatsoever kind arising without the actual fault or privity of the Owner.



And neither the Vessel nor Master or Owner, nor the Charterer, shall, unless otherwise in this Charter expressly provided, be responsible for any loss or damage or delay or failure in performing hereunder, arising or resulting from:

- Act of God;
- act of war;
- perils of the seas;
- act of public enemies, pirates or assailing thieves;
- arrest or restraint of princes, rulers or people; or
- seizure under legal process provided bond is promptly furnished to release the Vessel or cargo;
- strike or lockout or stoppage or restraint of labor from whatever cause, either partial or general; or
- riot or civil commotion.

## 20 ISSUANCE AND TERMS OF BILLS OF LADING

a) The Master shall, upon request, sign Bills of Lading in the form appearing below for all cargo shipped but without prejudice to the rights of the Owner and Charterer under the terms of this Charter. The Master shall not be required to sign Bills of Lading for any port which, the Vessel cannot enter, remain at and leave in safety and always afloat nor for any blockaded port.

b) The carriage of cargo under this Charter Party and under all Bills of Lading issued for the cargo shall be subject to the statutory provisions and other terms set forth or specified in sub-paragraphs (i) through (vii) of this clause and such terms shall be incorporated verbatim or be deemed incorporated by the reference in any such Bill of Lading. In such sub-paragraphs and in any Act referred to therein, the word "carrier" shall include the Owner and the Chartered Owner of the Vessel.

(i) CLAUSE PARAMOUNT

This Bill of Lading shall have effect subject to the provisions of the Carriage of Goods by Sea Acts of the United States, approved April 16, 1936, except that if this Bill of Lading is issued at a place where any other Act, ordinance or legislation gives statutory effect to the International Convention for the Unification of Certain Rules relating to Bills of Lading at Brussels, August 1924, then this Bill of Lading shall have effect, subject to the provisions of such Act, ordinance or legislation. The applicable Act, ordinance or legislation (hereinafter called the "Act") shall be deemed to be incorporated herein and nothing herein contained shall be deemed a surrender by the Owner of any of its rights or immunities or an increase of any of its responsibilities or liabilities under the Act. If any term of this Bill of Lading be repugnant to the Act to any extent, such term shall be void to that extent but no further.

(ii) JASON CLAUSE

In the event of accident, danger, damage or disaster before or after the commencement of the voyage, resulting from any cause whatsoever, whether due to negligence or not, for which, or for the consequence of which, the Owner is not responsible by statute, contract or otherwise, the cargo shippers, consignees or owners of the cargo shall contribute with the Owner in General Average to the payment of any sacrifices, losses or expenses at General Average nature that may be made or incurred and shall pay salvage and special charges incurred in respect of the cargo. If a salving ship is owned or operated by the Owner, salvage shall be paid for as if the said salving ship or ships belong to strangers. Such deposit as the Owner or his agents may deem sufficient to

cover the estimated contribution of the cargo and any salvage and special charges thereon shall, if required, be made by the cargo, shippers, consignees or owners of the cargo to the carrier before delivery.

(iii) GENERAL AVERAGE

General Average shall be adjusted, stated and settled according to York / Antwerp Rules 1950 and, as to matters not provided for by those rules, according to the laws and usages at the port of New York or at the port of London, whichever place is specified in Part I of this Charter. If a General Average statement is required, it shall be prepared at such port or place in the United States or United Kingdom, whichever country is specified in Part I of this Charter, as may be selected by the Owner, unless otherwise mutually agreed, by an Adjuster appointed by the Owner and approved by the Charterer. Such Adjuster shall attend to the settlement and the collection of the General Average, subject to customary charges. General Average Agreements and / or security shall be furnished by the Owner and / or Charterer and / or Owner and / or Consignee of cargo, if requested. Any cash deposit being made as security to pay General Average and / or salvage shall be remitted to the Average Adjuster and shall be held by him at his risk in a special account in a duly authorized and licensed bank at the place where the General Average statement is prepared.

(iv) BOTH TO BLAME

If the Vessel comes into collision with another ship as a result of the negligence of the other ship and any act, neglect or default of the Master, mariner, pilot or the servants of the Owner in the navigation or in the management of the Vessel, the owners of the cargo carried hereunder shall indemnify the Owner against all loss or liability to the other or non-carrying ship or her owners in so far as such loss or liability represents loss of, or damage to, or any claim whatsoever of the owners of said cargo, paid or payable by the other or recovered by the other or non-carrying ship or her owners as part of their claim against the carrying ship or Owner. The foregoing provisions shall also apply where the owners, operators or those in charge of any ships or objects other than, or in

addition to, the colliding ships or object are at fault in respect of a collision or contact.

(v) LIMITATION OF LIABILITY

Any provision of this Charter to the contrary notwithstanding, the Owner shall have the benefit of all limitations of, and exemptions from, liability accorded to the owner or chartered owner of vessels by any statute or rule of law for the time being in force.

(vi) WAR RISKS

a) If any port of loading or of discharge named in this Charter Party or to which the Vessel may properly be ordered pursuant to the terms of the Bills of Lading be blockaded, or

b) If owing to any war, hostilities, war like operations, civil war, civil commotions, revolutions or the operation of international law

(a) entry to any such port of loading or of discharge or the loading or discharge of cargo at any such port be considered by the Master or Owners in his or their discretion dangerous or prohibited or

(b) it be considered by the Master or Owners in his or their discretion dangerous or impossible for the Vessel to reach any such port of loading or discharge - the Charterers shall have the right to order the cargo or such part of it as may be affected to be loaded or discharged at any other safe port of loading or discharge within the range of loading or discharging ports respectively established under the provisions of the Charter Party (provided such other port is not blockaded or that entry thereto or loading or discharge of cargo thereat is not in the Master's or Owner's discretion dangerous or prohibited). If in respect of a port of discharge no orders be received from Charterers within 48 hours after they or their agents have received from the Owners a request for the nomination of a substitute port, the Owners shall then be at liberty to discharge the cargo at any safe port which they or the Master may in their or his discretion decide on (whether within

the range of discharging ports established under the provisions of the Charter Party or not) and such discharge shall be deemed to be due fulfillment of the contract or contracts of affreightment so far as cargo so discharged is concerned. In the event of the cargo being loaded or discharged at any such other port within the respective range of loading or discharging ports established under the provisions of the Charter Party, the Charter Party shall be read in respect of freight and all other conditions whatsoever as if the voyage performed were that originally designated. In the event, however, that the Vessel discharges the cargo at a port outside the range of discharging ports established under the provisions of the Charter Party, freight shall be paid as for the voyage originally designated and all extra expenses involved in reaching the actual port of discharge and or discharging the cargo thereat shall be paid by the Charterers or Cargo Owners. In the latter event the Owners shall have lien on the cargo for all such extra expenses.

c) The Vessel shall have liberty to comply with any directions or recommendations as to departure, arrival, routes, port of call, stoppages, destinations, zones, waters, delivery or in any otherwise whatsoever given by the government of the nations under whose flag the Vessel sails or any government or local authority including any de facto government or local authority or by any person or body acting or purporting to act as or with the authority of any such government or authority or by any committee or person having under the terms of the war risk insurance on the vessel the right to give any such directions or recommendations. If by reason of or in compliance with any such directions or recommendations, anything is done or is not done such shall not be deemed a deviation.

If by reason of or in compliance with any such direction or recommendation the Vessel does not proceed to the port or ports of discharge originally designated or to which she may have been ordered to the terms of the Bills of Lading, the Vessel may proceed to any safe port of discharge which the Master or Owners in his or their discretion may decide on and there discharge the cargo. Such discharge shall be deemed to be due fulfillment of the contract or the contracts of affreightment and the Owners shall be entitled to freight as if discharge has been effected at the port or ports originally

designated or to which the vessel may have been ordered pursuant to the terms of the Bills of Lading. All extra expenses involved in reaching and discharging the cargo at any such other port of discharge shall be paid by Charterers and / or Cargo Owners and the Owners shall have a lien on the cargo for freight and all such expenses.

(vii) DEVIATION CLAUSE

The Vessel shall have liberty to call at any ports in any order, to sail with or without pilots, to tow or to be towed, to go to the assistance of vessels in distress, to deviate for the purpose of saving life or property or of landing any ill or injured person onboard, and to call for fuel at any port or ports in or out of the regular course of the voyage. Any salvage shall be for the sole benefit of the Owner.

21 LIEN

The Owner shall have an absolute lien on the cargo for all freight, deadfreight, demurrage and costs, including attorney fees, of recovering the same, which lien shall continue after delivery of the cargo into the possession of the Charterer, or of the holders of any Bills of Lading covering the same or of any storage man.

23 AGENTS

The Owner shall appoint Vessel's agents at all ports.

24 BREACH

Damages for breach of this Charter shall include all provable damages, and all costs of suit and attorney fees incurred in any action hereunder.

24 ARBITRATION

Any and all difference and disputes of whatsoever nature arising out of this Charter

shall be put to arbitration in the City of New York or in the City of London whichever place is specified in Part I of this charter pursuant to the laws relating to arbitration there in force, before a board of three persons, consisting of one arbitrator to be appointed by the Owner, one by the Charterer, and one by the two so chosen. The decision of any two of the three on any point or points shall be final. Either party hereto may call for such arbitration by service upon any officer of the other, wherever he may be found, of a written notice specifying the name and address of the arbitrator chosen by the first moving party and a brief description of the disputes or differences which such party desires to put to arbitration. If the other party shall not, by notice served upon an officer of the first moving party within twenty days of the service of such first notice, appoint its arbitrator to arbitrate the dispute or differences specified, then the first moving party shall have the right without further notice to appoint a second arbitrator, who shall be a disinterested person with precisely the same force and effect as if said second arbitrator has been appointed by the other party. In the event that the two arbitrators fail to appoint a third arbitrator within twenty days of the appointment of the second arbitrator, either arbitrator may apply to a Judge of any court of maritime jurisdiction in the city above-mentioned

#### 25 SUBLET

Charterer shall have the right to sublet the Vessel. However, Charterer shall always remain responsible for the fulfillment of this Charter in all its terms and conditions.

#### 26 OIL POLLUTION CLAUSE

Owner agrees to participate in Charterer's program covering oil pollution avoidance. Such program prohibits discharge overboard of all oily water, oily ballast or oil in any form of a persistent nature, except under extreme circumstances whereby safety of the vessel, cargo or life at sea would be imperiled. Upon notice being given to the Owner that Oil Pollution Avoidance controls are required, the Owner will instruct the Master to retain on board the vessel all oily residues from consolidated tank washings, dirty ballast, etc., in one compartment, after separation of all possible water has taken place. All water separated to be discharged overboard. If the Charterer requires that

demulsifiers shall be used for the separation of oil / water, such demulsifiers shall be obtained by the Owner and paid for by the Charterer. The oil residues will be pumped ashore at the loading or discharging terminals, either as segregated oil, dirty ballast or co-mingled with cargo as it is possible for Charterer's to arrange.

If it is necessary to retain the residue on board co-mingled with or segregated from the cargo to be loaded, Charterers shall pay for any deadfreight so incurred. Should it be determined that the residue is to be co-mingled or segregated on board, the Master shall arrange that the quantity of tank washings be measured in conjunction with cargo suppliers and a note of the quantity measured made in the vessel's ullage record. The Charterer agrees to pay freight as per the terms of the Charter Party on any consolidated tank washings, dirty ballast, etc., retained on board on Charterer's instructions during the loaded portion of the voyage up to a maximum of 1% of the total deadweight of the vessel that could be legally carried for such voyage. Any extra expenses incurred by the vessel at loading or discharging port in pumping ashore oil residues shall be for Charterer's account, and extra time, if any, consumed for this operation shall count as used laytime.

#### B I L L O F L A D I N G

Shipped in apparent good order and condition by ..... on board the  
.....SS/MS ..... whereof ..... is  
Master, at the port  
of.....  
.....to be delivered at the port  
of.....or so near  
thereto as the Vessel can safely get, always afloat,  
unto.....or order on payment of freight at  
the rate of.....

This shipment is carried under and pursuant to the terms of the contract / charter dated  
New York / London .....between.....and



....., as Charterer, and all the terms whatsoever of the said contract / charter except the rate and payment of freight specified therein apply to and govern the rights of the parties concerned in this shipment.

In witness whereof the Master has signed ..... Bills of Lading of this tenor and date, one of which being accomplished, the others will be void.

Dated at .....this .....day of .....

Master

FAVEKZIMO PERAK

## 5.2 Υπόδειγμα Ναυλοσυμφώνου μεταφοράς ξηρού φορτίου

### 5.3 Υπόδειγμα Ναυλοσυμφώνου Χροναύλωσης

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΡΡΑΙΑ

#### 5.4 Υπόδειγμα Ναυλοσυμφώνου Ναυλώσεως Γυμνού Πλοίου.

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΡΡΑΙΑ