



**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ
ΠΕΙΡΑΙΩΣ**



**ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ
ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ**

**ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΣΠΟΥΔΩΝ
“ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΚΑΙ ΔΙΟΙΚΗΣΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΩΝ
ΣΥΣΤΗΜΑΤΩΝ”**

ΕΙΔΙΚΕΥΣΗ: LOGISTICS

**ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ: ΓΡΗΓΟΡΗΣ ΧΟΝΔΡΟΚΟΥΚΗΣ
ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟΥ ΠΕΙΡΑΙΩΣ**

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

**ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΑΓΟΡΑ ΚΑΙ ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΕΣ
ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ**

ΦΟΙΤΗΤΗΣ: ΤΣΑΜΚΟΣΟΓΛΟΥ ΣΥΜΕΩΝ

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ 2012

Ευχαριστίες

Αρχικά θα ήθελα να ευχαριστήσω τους γονείς μου για όλα τα εφόδια που μου παρείχαν στη μέχρι τώρα πορεία μου. Έπειτα θα ήθελα να ευχαριστήσω το Πανεπιστήμιο Πειραιά για τις γνώσεις που μου παρείχε όλα αυτά τα χρόνια, πρώτα το τμήμα Οικονομικής Επιστήμης και εν συνεχεία το τμήμα Βιομηχανικής Διοίκησης και Τεχνολογίας. Επίσης θα ήθελα να ευχαριστήσω τον Καθηγητή Γρηγόρη Χονδροκούκη για την καθοδήγηση του στην εκπόνηση της διπλωματικής εργασίας αλλά κυρίως για το ερέθισμα που μου έδωσε να ασχοληθώ με το συγκεκριμένο θέμα. Τέλος θέλω να ευχαριστήσω όλους τους ανθρώπους που λίγο ή πολύ με βοήθησαν στο να συγκεντρώσω τα απαραίτητα στοιχεία και τις πληροφορίες που χρειαζόμουν για την συγγραφή αυτής της εργασίας.

Περίληψη

Ένα σημαντικό κομμάτι της εφοδιαστικής αλυσίδας ήταν και παραμένει η θαλάσσια μεταφορά. Είναι γνωστό ότι το σύνολο των διεθνών κινούμενων φορτίων διαχέεται μέσω θαλάσσης για να φτάσει στον προορισμό του. Η χώρα μας ιδιαίτερα, η οποία περιβρέχεται από θάλασσα και κατέχει μια πολύ σημαντική γεωγραφική και πολιτική θέση, επηρεάζεται άμεσα από τις εξελίξεις στον χώρο της ναυτιλίας.

Για την καλύτερη κατανόηση των θαλάσσιων μεταφορών είναι απαραίτητη μια σφαιρική ματιά στο γενικό πλαίσιο της ναυτιλιακής αγοράς και ειδικότερα στο κομμάτι της εμπορικής ναυτιλίας. Η γνώση εννοιών όπως η ναυλαγορά, η ναύλωση, ο ναυτιλιακός κύκλος, οι ναυλοδείκτες κ.α. κρίνεται πολύτιμη έως και αναγκαία. Σημαντικό επίσης μέρος της ναυτιλιακής βιομηχανίας είναι οι διάφοροι φορείς όπως οι πλοιοκτήτες, οι ναυλωτές, οι μεσίτες μεταξύ άλλων αλλά και ο τρόπος λειτουργίας τους.

Στις μέρες μας η ραγδαία τεχνολογική πρόοδος και η υψηλή προσφορά πληροφοριακών και ηλεκτρονικών εφαρμογών σε ολόκληρο το φάσμα της εφοδιαστικής αλυσίδας δεν θα μπορούσε να αφήσει ανεπηρέαστο τον κλάδο της ναυτιλίας. Παρόλο που αρχικά αντιμετωπίστηκαν με μεγάλη φοβία και σκεπτικισμό, οι ηλεκτρονικές υπηρεσίες της ναυτιλίας εξαπλώθηκαν σιγά σιγά στις περισσότερες εταιρείες που δραστηριοποιούνται στον χώρο. Τέτοιες υπηρεσίες όπως οι ηλεκτρονικές ναυλώσεις, οι ηλεκτρονικές προμήθειες, οι ηλεκτρονικοί πλειστηριασμοί και διάφορες άλλες εφαρμογές και υπηρεσίες που παρέχονται ηλεκτρονικά, αποτελούν χρήσιμα και απαραίτητα εργαλεία στο σημερινό επιχειρηματικό κόσμο.

Έτσι στην παρούσα εργασία γίνεται μια προσπάθεια να ξεκαθαριστεί ο πολύπλοκος τρόπος λειτουργίας του συγκεκριμένου κλάδου, να φανούν οι διαδικασίες που τον διέπουν, να καταδειχθεί ο τρόπος με τον οποίο γίνεται η μετάβαση από την παραδοσιακή στην ηλεκτρονική εποχή, να προβληθούν διάφοροι παράγοντες που επηρεάζουν αυτή τη μετάβαση και τέλος να φανεί η τάση που υπάρχει στο άμεσο μέλλον γύρω από την αγορά αυτή.

Περιεχόμενα

Περιεχόμενα.....	iv
Κεφάλαιο 1- Ναυτιλιακή Αγορά.....	1
1.1 Εισαγωγή.....	1
1.2 Ναυτιλία Τύπου Tramp Trade.....	1
1.3 Έννοια Ναύλωσης.....	4
1.4 Βασικές Μορφές Ναύλωσης.....	5
1.5 Υποστηρικτικοί Τύποι Ναύλωσης.....	7
Κεφάλαιο 2 - Ναυλαγορά.....	8
2.1 Έννοια.....	8
2.2 Αγορά των δεξαμενοπλοίων.....	10
2.3 Οικονομική δομή της αγοράς δεξαμενόπλοιων.....	12
2.4 Αγορά των πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων.....	13
Κεφάλαιο 3 - Οικονομικοί μηχανισμοί στη ναυτιλία.....	15
3.1 Βασικό μοντέλο ναυτιλιακής αγοράς.....	15
3.2 Ζήτηση στις θαλάσσιες μεταφορές.....	16
3.3 Προσφορά στις θαλάσσιες μεταφορές.....	22
3.4 Μηχανισμός των ναύλων.....	27
Κεφάλαιο 4 - Ναυτιλιακός κύκλος.....	29
4.1 Το στοιχείο του κινδύνου.....	29
4.2 Ορισμός.....	30
4.3 Χρονική διάρκεια.....	30
4.4 Στάδια του ναυτιλιακού κύκλου.....	31
Κεφάλαιο 5 – Ναυλοδείκτες.....	33
5.1 Γενικά.....	33
5.2 Ναυλοδείκτες πλοίων μεταφοράς υγρού και ξηρού φορτίου.....	34
5.3 Worldscale.....	34
Κεφάλαιο 6 - Φορείς της ναυλαγοράς.....	37
6.1 Εισαγωγή.....	37
6.2 Πλοιοκτήτης – Εφοπλιστής – Κάτοχος του πλοίου.....	37
6.3 Ναυλωτής - Φορτωτής.....	37
6.4 Διαχειριστής.....	38
6.5 Μεσίτης πλοίων.....	39
6.6 Ναυλομεσίτης.....	39
6.7 Ναυτικός πράκτορας.....	42

6.8 Μεταφορείς.....	43
Κεφάλαιο 7 - Ανάλυση Ναυλοσυμφώνων	45
7.1 Γενικές έννοιες.....	45
7.2 Πλεονεκτήματα.....	46
7.3 Έκδοση ναυλοσυμφώνων	47
Κεφάλαιο 8 - Διαπραγμάτευση ναύλωσης	48
8.1 Εισαγωγή	48
8.2 Το στάδιο της διερεύνησης.....	49
8.3 Το στάδιο της διαπραγμάτευσης.....	50
8.4 Το στάδιο της σύνταξης και υπογραφής του ναυλοσυμφώνου.....	51
Κεφάλαιο 9 - Ροές πληροφοριών και μέσα επικοινωνίας	52
Κεφάλαιο 10 - Ηλεκτρονική ναυτιλία	55
10.1 Εισαγωγή	55
10.2 Ορισμός.....	56
10.3 Πλεονεκτήματα.....	56
10.4 Ο ρόλος των μεσιτών	57
Κεφάλαιο 11 - Διαδικτυακές εφαρμογές στη ναυτιλιακή αγορά	59
11.1 Εισαγωγή	59
11.2 Ηλεκτρονικές Ναυλώσεις	63
11.3 Χαρακτηριστικά συναλλαγών και διαπραγματεύσεων.....	66
11.4 Παρουσίαση ηλεκτρονικών εφαρμογών	67
Κεφάλαιο 12 - Προβλήματα υιοθέτησης ηλεκτρονικών υπηρεσιών	80
12.1 Εισαγωγή	80
12.2 Νομικά Ζητήματα	80
12.3 Παράγοντας ασφάλεια	84
12.4 Ζητήματα υιοθέτησης	85
12.5 Θέματα εκτέλεσης.....	86
12.6 Θέματα κουλτούρας.....	88
Κεφάλαιο 13 - Συμπεράσματα	89
Παράρτημα	91
Βιβλιογραφία	100

Πίνακας Εικόνων

Εικόνα 1 - AXSMarine.....	67
Εικόνα 2 - Baltic Exchange	71
Εικόνα 3 - Freight Market	74
Εικόνα 4 - Chartering Solutions.....	76
Εικόνα 5 - Shipping Markets	78

Περιεχόμενα Πινάκων

Πίνακας 1 - Διαχωρισμός e-transport.....	55
Πίνακας 2 - Πλατφόρμες Πληροφοριών.....	60
Πίνακας 3 - Πλατφόρμες Ηλεκτρονικών Ναυλώσεων.....	61
Πίνακας 4 - Πλατφόρμες Ηλεκτρονικών Προμηθειών.....	62
Πίνακας 5 - Πλατφόρμες Αγοράς Καυσίμων.....	63
Πίνακας 6 - Φάσεις Συναλλαγών.....	66
Πίνακας 7 - Εργαλεία AXSDry.....	68
Πίνακας 8 - Εργαλεία AXSLiner.....	69
Πίνακας 9 - Εργαλεία AXSTanker.....	69
Πίνακας 10 - Εργαλεία AXSS&P.....	69
Πίνακας 11 - Παράγοντες υιοθέτησης νέων τεχνολογιών.....	86
Πίνακας 12 - Ενοποίηση διαδικασιών ενός οργανισμού.....	87

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

Α΄ ΜΕΡΟΣ - ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΑΓΟΡΑ

Κεφάλαιο 1- Ναυτιλιακή Αγορά

1.1 Εισαγωγή

Τα πλοία παγκοσμίως χωρίζονται σε τρεις κύριες κατηγορίες, στα εμπορικά, στα επιβατηγά και στα κρουαζιερόπλοια. Ο τομέας που εξετάζεται στην παρούσα εργασία είναι η εμπορική ναυτιλία άρα και τα εμπορικά πλοία.

Η εμπορική ναυτιλία κατηγοριοποιείται ως εξής:

1. Tramp ναυτιλία ή ελεύθερη φορτηγό, στην οποία τα πλοία δεν εκτελούν προγραμματισμένα δρομολόγια
2. Liner ναυτιλία ή ναυτιλία γραμμών, σύμφωνα με την οποία τα πλοία ακολουθούν προγραμματισμένα δρομολόγια προς συγκεκριμένους λιμένες.

Στην παρούσα εργασία θα αναλύσουμε τις διαδικασίες ναύλωσης πλοίων τύπου δεξαμενόπλοιων και πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων στην Tramp ναυτιλία.

Παρακάτω θα δούμε πιο αναλυτικά τι σημαίνει tramp ναυτιλία ή ελεύθερου φορτηγού καθώς επίσης και ορισμένες διαδικασίες που ακολουθούνται σε μία ναύλωση.

1.2 Ναυτιλία Τύπου Tramp Trade

Όπως αναφέραμε πριν, στην tramp ναυτιλία τα πλοία δεν εκτελούν δρομολόγια προκαθορισμένα σε τακτική βάση και προς συγκεκριμένα λιμάνια. Η απασχόληση τους προσδιορίζεται από τα ναυλοσύμφωνα που συνάπτονται μεταξύ

του πλοιοκτήτη και του ναυλωτή και εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από τις ευκαιρίες και τις επιταγές της αγοράς. Έτσι η ναυτιλία τέτοιου τύπου γεννάται από τη ζήτηση της αγοράς για τις υπηρεσίες της.

Η tramp ναυτιλία κατέχει το μεγαλύτερο μερίδιο του κλάδου της ναυτιλίας σε παγκόσμιο επίπεδο, τόσο σε αριθμό πλοίων όσο και σε χωρητικότητα. Οι εταιρείες που την απαρτίζουν κατηγοριοποιούνται ως εξής (Βλάχος & Νικολαΐδης, 1999):

1. Πλοιοκτήτριες εταιρείες, έχουν υπό την κατοχή τους τα πλοία και εδρεύουν σε όλο τον κόσμο.
2. Διαχειρίστριες εταιρείες, όπως αναφέρει και το όνομα τους, διαχειρίζονται διαφόρων τύπων πλοία έναντι συμφωνημένης αμοιβής.
3. Μεσίτες, στη συγκεκριμένη κατηγορία μπορεί να ανήκουν ορισμένα είδη μεσιτών. Υπάρχουν οι μεσίτες ναυλώσεων, οι μεσίτες φορτίων, οι μεσίτες ασφαλειών, οι μεσίτες προμηθειών και τέλος οι μεσίτες προμηθειών και ανταλλακτικών. Όλοι τους λειτουργούν σαν ενδιάμεσοι μεταξύ δύο μερών και πληρώνονται με προμήθεια επί του ποσού της κάθε συμφωνίας.
4. Εταιρείες πετρέλευσης και διανομής, πρόκειται για εταιρείες που ασχολούνται με τα προϊόντα πετρελαίου. Συγκεκριμένα αγοράζουν από τις εταιρείες πετρελαιοειδών και παραδίδουν εμπορεύματα στα πλοία, πρόκειται ουσιαστικά για μεταπωλητές.
5. Προμηθευτές, ασχολούνται με ανταλλακτικά ή αναλώσιμα υλικά και τρόφιμα. Όπως και πριν πρόκειται για μεταπωλητές και συνήθως έχουν ελάχιστο απόθεμα. Τα ανταλλακτικά παραδίδονται σε οποιοδήποτε λιμάνι του κόσμου ενώ τα αναλώσιμα είδη περιορίζονται σε ορισμένες γεωγραφικές περιοχές.
6. Εταιρείες επάνδρωσης πλοίων, σκοπό έχουν την εύρεση κατάλληλων ανθρώπων για ολική ή μερική στελέχωση ενός πλοίου. Ακόμα διαπραγματεύονται τις συμβάσεις των ναυτικών και έχουν λόγο στις εργατικές ενώσεις, είτε είναι εγχώριες είτε διεθνείς.
7. Ναυτλιακοί πράκτορες, αποτελούν τους ενδιάμεσους μεταξύ μεταφορικών και ναυτλιακών υπηρεσιών για την μεταφορά διαφόρων φορτίων. Επίσης αναλαμβάνουν και λοιπές γραφειοκρατικές ναυτλιακές εργασίες όπως ναυτολογήσεις, πληρωμές τελών κ.α.

Εκτός από τις παραπάνω κύριες κατηγορίες εταιρειών που απαρτίζουν τον τομέα της tramp ναυτιλίας, υπάρχουν διάφορες άλλες εταιρείες που έχουν συμπληρωματικό και υποστηρικτικό χαρακτήρα όπως εταιρείες ρυμούλκησης πλοίων, διάσωσης, εταιρείες που προσφέρουν εργασίες δυτών, εταιρείες καθαρισμού πετρελαιοκηλίδων, εταιρείες ακτοπλοΐας, άλλες που ασχολούνται με το λογισμικό των ναυτιλιακών υποθέσεων καθώς επίσης και άλλες που έχουν σχέση με τη ναυπήγηση και την επισκευή πλοίων ή ακόμα και με την παράκτια βιομηχανία και την αλιεία.

Μεταξύ των πλοίων τύπου tramp υπάρχουν πολλές διαφορές σε σχέση με την κατασκευή τους, τον τύπο απασχόλησης τους αλλά και σε σχέση με τα φορτία που μεταφέρουν. Ένα ελεύθερο πλοίο εκτελεί διαδρομές βάση ενός ναυλοσυμφώνου συγκεκριμένου τύπου για να μεταφέρει κάποιο φορτίο από το λιμάνι φόρτωσης στο λιμάνι εκφόρτωσης έναντι ορισμένου ναύλου.

Τα πλοία που χρησιμοποιούνται για την tramp ναυτιλία έχουν τα ακόλουθα κοινά χαρακτηριστικά:

- Δεν υπάρχουν προγραμματισμένα τακτικά δρομολόγια
- Η ναύλωση γίνεται για το σύνολο της μεταφορικής ικανότητας του πλοίου, στη βάση ενός ναυλοσύμφωνου.
- Το μεταφερόμενο φορτίο είναι κατά τη συνήθη πρακτική ένα, χωρίς όμως να αποκλείεται και η φόρτωση περισσότερων φορτίων.
- Η αξία των μεταφερομένων φορτίων είναι χαμηλή και η ποσότητά τους μεγάλη και προορίζονται συνήθως για τη συντήρηση των αποθεμάτων. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα η μεταφορά να μην έχει επείγοντα χαρακτήρα.
- Το πλοίο δεν απαιτείται να έχει εξειδικευμένα χαρακτηριστικά. Αυτό που απαιτείται είναι να είναι αξιόπλοο και κατάλληλο για τη φόρτωση και μεταφορά οποιουδήποτε χύδην φορτίου.
- Υπεύθυνος για την εξεύρεση φορτίου είναι ο φορτωτής ο οποίος και

καταβάλει ναύλο στον πλοιοκτήτη για όλη τη συμφωνημένη ποσότητα του φορτίου, εκτός από κάποια έξοδα που μπορεί να μην πραγματοποιήθηκαν.

- Η ζήτηση στην tramp ναυτιλία υπόκειται σε εποχιακές και έκτακτες διακυμάνσεις. Αυτό αποτελεί ένα από τα κυριότερα χαρακτηριστικά της ελεύθερης φορτηγού ναυτιλίας και έχει ως αποτέλεσμα την αστάθεια απασχολήσεων της χωρητικότητας των πλοίων.
- Επειδή τα φορτία που διακινούνται είναι συνήθως είδη πρώτης ανάγκης, η ζήτηση για χωρητικότητα είναι ανελαστική και επηρεάζεται ελάχιστα από τη διακύμανση των ναύλων.
- Οι μεταφορές λαμβάνουν χώρα σε ένα ιδιαίτερα ανταγωνιστικό περιβάλλον, όπου η προσφορά και η ζήτηση εξισορροπούνται με μεταβολές στους ναύλους, οι οποίοι παρουσιάζουν συνεχείς διακυμάνσεις.

1.3 Έννοια Ναύλωσης

Για να κατανοήσουμε την έννοια της ναύλωσης πρέπει να την ορίσουμε. Ένας κατατοπιστικός ορισμός δίνεται στο βιβλίο «Εισαγωγή στις Ναυλώσεις» όπου αναφέρει ότι «Στα πλαίσια της ελεύθερης ναυτιλίας, με τον όρο «ναύλωση» περιγράφεται η συμφωνία εμπορικής απασχόλησης ενός ελεύθερου πλοίου ανάμεσα σε δύο εμπλεκόμενα μέρη, τον πλοιοκτήτη ή «εκναυλωτή» (shipowner) και το «ναυλωτή».

Η ναύλωση επικυρώνεται από το αντίστοιχο συμβόλαιο ναύλωσης το «ναυλοσύμφωνο» με την υπογραφή του οποίου ο πλοιοκτήτης δέχεται τους όρους

απασχόλησης του πλοίου του σύμφωνα με τις απαιτήσεις και τον τρόπο απασχόλησης που ζητά ο ναυλωτής, έναντι χρηματικού ποσού που καλείται «ναύλος» ή «μίσθωμα».

1.4 Βασικές Μορφές Ναύλωσης

- **Ναύλωση κατά ταξίδι (Voyage Charter):** Η συγκεκριμένη μορφή ναύλωσης είναι βραχυχρόνια, σε αυτή ο πλοιοκτήτης αναλαμβάνει τη μεταφορά με το πλοίο του, με συγκεκριμένο φορτίο από ένα προκαθορισμένο λιμάνι σε ένα άλλο. Ο ναυλωτής υποχρεούται να καταβάλλει στον πλοιοκτήτη χρηματική αμοιβή για τις υπηρεσίες που του παρέχει και για τη μεταφορά και φορτοεκφόρτωση του φορτίου. Η αμοιβή μετράται συνήθως ανά τόνο μεταφερόμενου φορτίου ή διαφορετικά κατ' αποκοπή. Σ' αυτή την μορφή ναύλωσης ο πλοιοκτήτης αναλαμβάνει όλα τα έξοδα λειτουργίας του πλοίου, τα οποία περιλαμβάνουν τους μισθούς του πληρώματος, την αγορά εφοδίων και τροφίμων, τα φαρικά, τα έξοδα λιμένων, τα καύσιμα του ταξιδιού κ.ο.κ.
- **Ναύλωση συνεχόμενων ταξιδιών (Consecutive Voyage):** Η ναύλωση αυτής της μορφής αφορά τη ναύλωση ενός πλοίου για μία σειρά ανεξάρτητων μεταξύ τους ταξιδιών υπό το ίδιο όμως ναυλοσύμφωνο. Κάθε ταξίδι υπολογίζεται χωριστά και ο ναύλος υπολογίζεται με βάση αυτό το συγκεκριμένο ταξίδι.
- **Χρονοναύλωση (Time Chartering):** Η χρονοναύλωση υφίσταται από τη στιγμή που ένας ναυλωτής ενοικιάζει κάποιο πλοίο για μια συνεχή περίοδο. Μπορεί να αποτελεί βραχυχρόνια, μεσοχρόνια ή μακροχρόνια μορφή ναύλωσης ανάλογα με τη χρονική διάρκεια της. Ο πλοιοκτήτης εξακολουθεί να διαχειρίζεται το πλοίο του και λαμβάνει μίσθωμα από το ναυλωτή ανά τακτά χρονικά διαστήματα αναλόγως της μεταξύ τους συμφωνίας. Από την πλευρά του ο ναυλωτής αναλαμβάνει τον

επιχειρησιακό έλεγχο του πλοίου όπως και τα λειτουργικά έξοδα αυτού.

- **Ναύλωση γυμνού πλοίου (Bareboat Chartering/ Chartering by demise):** Πρόκειται για μία συμφωνία για τη ναύλωση ενός πλοίου χωρίς να συμπεριλαμβάνονται το πλήρωμα και τα εφόδια, συνήθως αποτελεί μακροχρόνια μορφή ναύλωσης. Εδώ ο ναυλωτής είναι υπεύθυνος για την διαχείριση του πλοίου και το διοικεί σαν πλοιοκτήτης. Πληρώνει όλα τα έξοδα διαχείρισης αλλά και αυτά που αφορούν στα καύσιμα, το προσωπικό, τα έξοδα λιμένων και τις ασφαλίσεις. Ο πλοιοκτήτης εισπράττει μίσθωμα ανά τακτά χρονικά διαστήματα για τη συμφωνηθείσα περίοδο της ναύλωσης, το οποίο είναι χαμηλότερο σε σχέση με αυτό της χρονοναυλώσεως λόγω των μειωμένων ευθυνών και κινδύνων που αναλαμβάνει, αφού μένει μόνο το κόστος κεφαλαίου του πλοίου.
- **Ναύλωση Εργολαβικής Μεταφοράς (Contract of affreightment) :** Αυτός ο όρος χρησιμοποιείται για να περιγράψουμε τη συμφωνία μεταξύ ενός πλοιοκτήτη και ενός ναυλωτή, στην οποία ο πλοιοκτήτης συμφωνεί να μεταφέρει το φορτίο του ναυλωτή ή του δίνει τη χρήση του χώρου μεταφοράς του πλοίου για το φορτίο του σε ένα συγκεκριμένο ταξίδι ή για συγκεκριμένο καιρό. Από την πλευρά του ο ναυλωτής συμφωνεί να πληρώσει ένα ορισμένο αντίτιμο για τη μεταφορά ή χρήση του πλοίου. Πρόκειται για μία μακροχρόνια μορφή ναύλωσης, στην οποία ο πλοιοκτήτης μπορεί να απασχολεί τα πλοία του καθ' όλη τη διάρκεια του έτους. Η αμοιβή εξαρτάται από τη χωρητικότητα του πλοίου ή την μεταφερόμενη ποσότητα.
- **Trip Time chartering :** Η ναύλωση τέτοιου τύπου είναι υβριδικής φύσεως, έχει τη διάρκεια ενός ταξιδιού ενώ τα συμβαλλόμενα μέρη έχουν τους ρόλους και τις ευθύνες που συναντούμε στη χρονοναύλωση.

1.5 Υποστηρικτικοί Τύποι Ναύλωσης

Οι παραπάνω μορφές ναύλωσης αποτελούν τις κύριες και πιο διαδεδομένες στην εμπορική ναυτιλία, αξίζει όμως να παραθέσουμε και κάποιες δευτερεύουσες μορφές. Παρότι δευτερεύουσες, συναντώνται συχνά και σε μεγάλο αριθμό ναυλοσυμφώνων και είναι:

- Parceling: μεταφορά φορτίων σε μικρές παρτίδες,
- Project Cargos: μεταφορά φορτίων μεγάλου όγκου και βάρους,
- Joint Ventures: συνεργασίες ορισμένου χρόνου με μοίρασμα κερδών και ζημιών,
- Shipping Pools: κοινοπραξίες μεταξύ εμπόρων για λόγους διαχείρισης.

Κεφάλαιο 2 - Ναυλαγορά

2.1 Έννοια

Με τον όρο Ναυλαγορά ορίζουμε το εμπορικό φάσμα της αγοράς που αναφέρεται σε ναύλους και που διαμορφώνεται από την υφιστάμενη προσφορά και ζήτηση πλοίων και πιο συγκεκριμένα χωρητικότητας πλοίων, για μεταφορές αγαθών.

Όπως είναι φυσικό, σε περιόδους υπερβολικής ζήτησης χωρητικότητας πλοίων οι τιμές των ναύλων εκτινάσσονται σε μεγάλα ύψη με συνέπεια να δημιουργείται το φαινόμενο που είναι γνωστό ως boom(διεθνής όρος), δηλαδή μία «έκρηξη της ναυλαγοράς». Από την άλλη πλευρά, όταν παρατηρείται απότομη πτώση(κατρακύλισμα) των ναύλων, λόγω υπερπροσφοράς χωρητικότητας ή άλλων αιτίων(πολιτικοκοινωνικά φαινόμενα) τότε λέγεται ότι η ναυλαγορά βρίσκεται σε μεγάλη πτώση και χρησιμοποιείται ο διεθνής όρος roll-down(όπως το «κραχ» σε άλλους χώρους).

Το φάσμα της ναυλαγοράς αποτελείται από τους πλοιοκτήτες, τους εφοπλιστές, τους ναυλομεσίτες, τα ναυλοσύμφωνα, τα ελεύθερα πλοία, τους ναύλους κυρίως αλλά και από διάφορους πιστωτικούς και ασφαλιστικούς οργανισμούς σε δεύτερη φάση.

Η αγορά των ναύλων δεν αποτελεί μια ενιαία και ομοιογενή αγορά, αντιθέτως περιλαμβάνει διαφορετικές επιμέρους αγορές οι οποίες δεν είναι απόλυτα διαχωρισμένες μεταξύ τους αλλά ούτε και αλληλοεξαρτώμενες. Έτσι οι τάσεις που δημιουργούνται μέσα σε αυτές δεν ακολουθούν ομοιόμορφη πορεία.

Όπως προκύπτει από τα παραπάνω, η κάθε ναυλαγορά έχει διαφορετικά εμπλεκόμενα μέρη, διαθέτει το δικό της δίκτυο πληροφόρησης και επικοινωνίας και τα δικά της ξεχωριστά χαρακτηριστικά.

Αν θελήσουμε να χωρίσουμε τη ναυλαγορά σε επιμέρους αγορές, αυτό μπορεί να γίνει βάσει των ακολούθων πέντε κριτηρίων (Stopford, 2009) και (Gorton, et al., 1999):

1. Με κριτήριο τον τύπο των πλοίων, όπου οι κυριότερες αγορές είναι:
 - Αγορά των πλοίων χύδην ξηρού φορτίου και των πλοίων διπλών

καταστρωμάτων,

- Αγορά των δεξαμενοπλοίων,
- Αγορά των πλοίων μικτού φορτίου,
- Αγορά των πλοίων εμπορευματοκιβωτίων,
- Αγορά των πλοίων RO/RO,
- Αγορά των πλοίων ψυγείων.

2. Με κριτήριο τον τύπο και την φύση του μεταφερόμενου φορτίου, εδώ τα φορτία χωρίζονται αρχικά σε χύδην φορτία και γενικά φορτία. Οι βασικές αγορές που προκύπτουν είναι οι εξής:

- Αγορά χύδην ξηρού φορτίου,
- Αγορά χύδην υγρού φορτίου,
- Αγορά ειδικών φορτίων
- Αγορά γενικού φορτίου.

3. Με κριτήριο το γεωγραφικό καταμερισμό των θαλάσσιων εμπορευματικών μεταφορών και το γεωγραφικό πεδίο απασχόλησης των πλοίων, υπάρχει ενδεχόμενο να προκύψει μια σειρά από επί μέρους αγορές.

4. Με κριτήριο τη χρονική διάρκεια των ναυλώσεων, περιλαμβάνονται οι βραχυχρόνιες και οι μακροχρόνιες ναυλώσεις.

5. Με κριτήριο τον τύπο ναύλωσης, κάθε ναυλαγορά περιλαμβάνει:

- Αγορά ναυλώσεων ταξιδίου,
- Αγορά χρονοναυλώσεων,
- Αγορά μισθωμένου γυμνού πλοίου,
- Αγορά εργολαβικών μεταφορών.

2.2 Αγορά των δεξαμενοπλοίων

Δεξαμενόπλοια είναι τα πλοία εκείνα που κατασκευάζονται και χρησιμοποιούνται για να μεταφέρουν χύδην υγρά φορτία. Τέτοιου είδους φορτία αποτελούν το αργό ή ακάθαρτο πετρέλαιο, τα προϊόντα πετρελαίου καθώς και διάφορα χύδην υγρά φορτία όπως χημικά, φυτικά έλαια, κρασί κ.α.

Η αγορά των δεξαμενοπλοίων τμηματοποιείται με βάση τον τύπο του μεταφερόμενου φορτίου αλλά και το μέγεθος των πλοίων.

Με βάση τον τύπο, υπάρχουν τα πλοία που μεταφέρουν αργό πετρέλαιο (crude tankers) και αυτά που μεταφέρουν προϊόντα πετρελαίου (product tankers). Εκτός αυτών των δύο τύπων, διακρίνουμε και ορισμένα δεξαμενόπλοια που χρησιμοποιούνται για να μεταφέρουν χημικά προϊόντα, υγραέριο και άλλα ακόμα εξειδικευμένα πλοία που απασχολούνται σε επί μέρους αγορές με δικά τους ιδιαίτερα χαρακτηριστικά (Γκιζιάκης, et al., 2010).

Με βάση το μέγεθος τους, τα δεξαμενόπλοια χωρίζονται σε:

1. Ultra large crude carriers με μέγεθος μεταξύ 320.000 – 550.000 dwt
2. Very large crude carriers με μέγεθος μεταξύ 200.000 – 320.000 dwt
3. Suezmax με μέγεθος μεταξύ 120.000 – 200.000 dwt
4. Aframax με μέγεθος μεταξύ 80.000 - 120.000 dwt
5. Panama με μέγεθος μεταξύ 60.000 – 80.000 dwt
6. Handysize με μέγεθος μεταξύ 10.000 – 60.000 dwt

Επιγραμματικά αναφέρουμε ότι τα πλοία μεταφοράς προϊόντων πετρελαίου (product tankers) μπορούν να διαχωριστούν με βάση τις διανύμενες αποστάσεις των μεταφερόμενων φορτίων και το μέγεθος τους στις παρακάτω κατηγορίες:

1. Long range 2, μεγέθους 90.000 – 160.000 dwt για μεγάλες διαδρομές
2. Long range 1, μεγέθους 50.000 – 90.000 dwt για μεγάλες διαδρομές
3. Medium range, μεγέθους 40.000 – 50.000 dwt για μικρομεσαίες διαδρομές
4. Handymax, μεγέθους 25.000 – 40.000 dwt για μικρομεσαίες διαδρομές

Η συγκεκριμένη αγορά χαρακτηριζόταν σαν ολιγοπωνιακή, υπήρχε μικρός αριθμός ναυλωτών που συνήθως ήταν οι μεγάλες εταιρείες πετρελαίου. Αυτές οι εταιρείες ήταν κυρίαρχες στην αγορά και με τη δύναμη που διέθεταν συχνά διαμόρφωναν τους ναύλους.

Σημαντικός παράγοντας στη συγκεκριμένη αγορά είναι η ύπαρξη μικρού αριθμού περιοχών εξαγωγής πετρελαίου αλλά και η ανάγκη που υπάρχει για εξειδικευμένους παράκτιους σταθμούς φόρτωσης του. Είναι γνωστό ότι η αγορά αυτή διέπεται από διεθνείς αλλά και εθνικούς κανονισμούς, που έχουν σχέση κυρίως με την προστασία του περιβάλλοντος και την ασφάλεια των πλοίων, ήδη από τις αρχές της δεκαετίας του '90.

Τα τελευταία χρόνια η αγορά των δεξαμενόπλοιων έχει υποστεί μερικές αλλαγές, οι εταιρείες πετρελαίου ναυλώνουν πλοία για να μεταφέρουν τα προϊόντα τους και δεν έχουν σχέση με την πλοιοκτησία. Κάτι που δεν γινόταν πριν μερικά χρόνια αφού οι συγκεκριμένες εταιρείες κατείχαν ένα αρκετά μεγάλο ποσοστό δεξαμενόπλοιων του παγκοσμίου στόλου (κάπου κοντά στο 33%) και έτσι διατηρούσαν τον έλεγχο της αγοράς.

Η αλλαγή αυτή έχει συντελέσει στο να αυξηθεί ο αριθμός των ανεξάρτητων πλοιοκτητών που χρησιμοποιούνται από τις εταιρείες πετρελαίου για να μεταφέρουν τα εμπορεύματα τους. Αυτή η κατάσταση οφείλεται στο ότι:

- Οι εταιρείες πετρελαίου ναυλώνουν πλοία και δεν χρειάζονται υπέρογκα ποσά για τη ναυπήγηση νέων
- Οι μεταφορικές ανάγκες κάθε εταιρείας είναι μη προβλέψιμες
- Οι ανεξάρτητοι – μεμονωμένοι πλοιοκτήτες είναι εξειδικευμένοι, με αποτέλεσμα να προσφέρουν υπηρεσίες με χαμηλό κόστος και αποδοτικά
- Υπάρχει μεγάλη ανάγκη μεταφοράς πετρελαίου μεταξύ των εταιρειών λόγω του ότι υπάρχει ανισορροπία μεταξύ παραγωγής και διύλισης του πετρελαίου, έτσι οι ανεξάρτητοι πλοιοκτήτες είναι μονόδρομος
- Οι ανεξάρτητοι πλοιοκτήτες έχουν ευκολίες και ελαφρύνσεις σε γραφειοκρατικά θέματα ναυπήγησης πλοίων

Συμπερασματικά, η αγορά δεξαμενόπλοιων χαρακτηρίζεται από το μικρό χρόνο διεκπεραίωσης και από την έλλειψη πολυπλοκότητας στις διαπραγματεύσεις μεταξύ των δύο εμπλεκόμενων μερών, δηλαδή των πλοιοκτητών από τη μία πλευρά και των εταιρειών πετρελαίου, που παίζουν το ρόλο του ναυλωτή, από την άλλη.

Αυτό το γεγονός φαίνεται ξεκάθαρα σε σχέση με το κλίμα που υπάρχει στις υπόλοιπες αγορές. Τα παραπάνω εξηγούνται καλύτερα αν αναλογιστούμε τη δύναμη των μεγάλων εταιρειών πετρελαίου να επιβάλλουν τους όρους τους στις

διαπραγματεύσεις με τους πλοιοκτήτες, κάτι που έχει βοηθήσει στο να ομοιομορφοποιηθεί ο τρόπος μεταφοράς πετρελαίου μέσω θαλάσσης και τα ναυλοσύμφωνα που χρησιμοποιούνται να εμφανίζουν ελάχιστες διαφοροποιήσεις.

Τέλος η αγορά δεξαμενόπλοιων δεν θα ήταν υπερβολή να πούμε ότι αποτελεί ένα καθρέφτη του εμπορίου μεταφοράς προϊόντων καθώς οι συχνές μεταβολές της αγοράς οφείλονται κατά κύριο λόγο στις μεταβολές της τιμής του πετρελαίου.

2.3 Οικονομική δομή της αγοράς δεξαμενόπλοιων

Όπως αναφέραμε παραπάνω, η αγορά των δεξαμενόπλοιων τα τελευταία χρόνια έχει υποστεί σημαντικές αλλαγές, σαν αποτέλεσμα η δομή της αγοράς αυτής έχει μετατραπεί από ολιγοπωνιακή σε αγορά που θυμίζει έντονα το μοντέλο του τέλειου ανταγωνισμού. Τα βασικά γνωρίσματα της αγοράς των δεξαμενόπλοιων που την καθιστούν σαν μια μορφή αγοράς τέλειου ανταγωνισμού και της δίνουν την συγκεκριμένη ταυτότητα είναι:

1. *Ευκολία εισόδου- εξόδου*: Όποιος πληροί τις βασικές προϋποθέσεις μπορεί να εισέλθει στην αγορά charter αρκετά εύκολα, κάτι που είναι δύσκολο στην αγορά Liner. Η έλλειψη σύνθετων διοικητικών δομών για τη λειτουργία των tanker μαζί με τη εύκολη σύναψη δανείων για ναυπήγηση νέων πλοίων βοηθούν σε αυτή τη κατεύθυνση. Η πλειοψηφία των εταιρειών στην αγορά αυτή διαθέτουν ένα πλοίο, έτσι οι εταιρείες με μεγάλο στόλο δεν διαθέτουν κάποιο ισχυρό πλεονέκτημα στην είσοδο τους στην αγορά σε σχέση με αυτές που διαθέτουν μικρότερο στόλο.
2. *Μεγιστοποίηση του κέρδους*: Βασική επιδίωξη και σκοπός των πλοιοκτητών και των ναυλωτών αποτελεί η μεγιστοποίηση του κέρδους.
3. *Κινητικότητα*: Τα κεφάλαια που διατίθενται και επενδύονται για την ύπαρξη μεταφορικής ικανότητας, δεν αφορούν μια συγκεκριμένη γεωγραφική περιοχή. Οι πλοιοκτήτες έχουν την δυνατότητα να οδηγήσουν τα πλοία όπου επιθυμούν, με αυτό τον τρόπο μειώνεται το κόστος εξόδου από μία αγορά και εισόδου σε μία άλλη.
4. *Έλλειψη συγκέντρωσης*: Η ύπαρξη πολλών πλοιοκτητών και μεγάλου

αριθμού διαθέσιμων πλοίων, δυσκολεύει τη ρύθμιση των ναύλων. Επιπλέον ο έλεγχος της αγοράς γίνεται μετά από συνεννόηση και ακολουθώντας κοινή πολιτική.

5. *Ομοιογένεια υπηρεσιών*: Παρόλο που τα είδη του πετρελαίου και των παραγώγων του είναι πολλά, η τεχνολογία που χρησιμοποιείται από τα tankers είναι γνωστή, περιορισμένη και ομοιογενής. Αφού λοιπόν οι προσφερόμενες υπηρεσίες των tankers είναι κοινές και γνωστές, είναι σχεδόν αδύνατη η απαίτηση για υψηλότερους ναύλους, ειδικά με την προβολή επιχειρημάτων για προσφορά ειδικών ή και υψηλότερου επιπέδου υπηρεσιών.
6. *Ενημέρωση των μερών*: Ένα εξειδικευμένο δίκτυο ναυλομεσιτών καθώς και άλλες πηγές (εξειδικευμένος τύπος, internet κ.α.) παρέχει στα εμπλεκόμενα μέρη της αγοράς όσο το δυνατό καλύτερη πληροφόρηση για τις εξελίξεις στον χώρο.

2.4 Αγορά των πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων

Με τη ραγδαία εξάπλωση του εμπορευματοκιβωτίου σαν μέσο αποθήκευσης και μεταφοράς διεθνώς, η αγορά των πλοίων μεταφοράς δεν έμεινε ανεπηρέαστη. Με το πέρασμα των χρόνων τα παραδοσιακά πλοία μεταφοράς εκτοπίστηκαν και τη θέση τους πήραν τα πλοία εμπορευματοκιβωτίων και οι πλήρως εμπορευματοκιβωτιοποιημένες γραμμές.

Τα πλοία αυτά χρησιμοποιούνται κυρίως από χώρες αρκετά βιομηχανοποιημένες, οι οποίες διαθέτουν προηγμένα συστήματα και δίκτυα μεταφοράς σε όλη τους την επιφάνεια. Γι' αυτό το σκοπό, οι χώρες που εισάγουν και εξάγουν τέτοιου είδους φορτία, ξοδεύουν μεγάλα ποσά έτσι ώστε να εξοπλίσουν καταλλήλως τις εγκαταστάσεις των σταθμών εμπορευματοκιβωτίων είτε αυτοί βρίσκονται σε λιμάνια είτε στην ενδοχώρα. Τα πλοία μεταφοράς

εμπορευματοκιβωτίων απαιτούν και αυτά με τη σειρά τους μεγάλες δαπάνες σε εξοπλισμό. Συνήθως τα διαχειρίζονται μεγάλες ναυτιλιακές εταιρείες, οι οποίες ορισμένες φορές συνεργάζονται με σκοπό να αντιμετωπίσουν το υψηλό κόστος αλλά και τις αυξημένες απαιτήσεις των πελατών τους. Τα πλοία αυτά χρησιμοποιούνται κυρίως για μεταφορά κατεργασμένων τελικών προϊόντων υψηλής τεχνολογίας, έτσι η αγορά χρονοναυλώσεων πλοίων τέτοιου τύπου αντιδρά γρηγορότερα από τις άλλες σε όποιες μεταβολές στο διεθνές θαλάσσιο εμπόριο.

Στην αγορά των πλοίων μεταφοράς, τα πλοία τύπου διπλού καταστρώματος και ορισμένα πλοία χύδην ξηρού φορτίου αποτελούν κύριους ανταγωνιστές των πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων αφού είναι σχεδιασμένα με τέτοιο τρόπο ώστε να μπορούν να μεταφέρουν και εμπορευματοκιβώτια.

Τα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων χωρίζονται στις εξής τρεις κατηγορίες (Lopez, 1992) :

1. *Fully cellular container ships*: είναι πλοία που μεταφέρουν αποκλειστικά εμπορευματοκιβώτια και φορτώνονται με τη βοήθεια κάθετων οδηγών μέσα στα αμπάρια αλλά και στο κατάστρωμα αν είναι απαραίτητο. Τα εμπορευματοκιβώτια τοποθετούνται με τέτοιο τρόπο ώστε να εκμεταλλευτεί στο μέγιστο ο χρησιμοποιούμενος χώρος.
2. *Cellular ships with Ro/Ro capability*: είναι πλοία που χρησιμοποιούν το σύστημα “lift-on, lift-off” για τα εμπορευματοκιβώτια και το σύστημα “roll-on, roll-off” για τη μεταφορά των τροχοφόρων φορτίων που μεταφέρουν.
3. *Multi-purpose container ships*: τα πλοία αυτά έχουν τη δυνατότητα να μεταφέρουν εμπορευματοκιβώτια, γενικό φορτίο, break bulk, κύριο χύδην φορτίο ακόμα και τροχοφόρα σε οποιοδήποτε συνδυασμό σε όλη τη διάρκεια της διαδρομής.

Τέλος είναι χρήσιμο να αναφέρουμε ότι ο στόλος των πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων είναι σαφώς μεγαλύτερος από τον αντίστοιχο των tankers αλλά και των bulkers. Εκτός αυτού, τα πλοία που μεταφέρουν εμπορευματοκιβώτια γίνονται ολοένα πιο μεγάλα σε χωρητικότητα αλλά και πιο γρήγορα.

Κεφάλαιο 3 - Οικονομικοί μηχανισμοί στη ναυτιλία

3.1 Βασικό μοντέλο ναυτιλιακής αγοράς

Η ναυτιλία, όπως και πολλοί άλλοι κλάδοι, είναι ιδιαίτερα πολύπλοκη ως προς την οικονομική της προσέγγιση. Επομένως είναι απαραίτητη μια προσέγγιση στην οποία θα αναλυθεί το μοντέλο της ναυτιλιακής αγοράς και οι βασικοί παράγοντες καθορισμού των ναύλων. Στην παρούσα ανάλυση, αναφέρονται οι σπουδαιότεροι παράγοντες από τους οποίους επηρεάζεται η ζήτηση αλλά και η προσφορά των θαλάσσιων μεταφορών.

Το μοντέλο της ναυτιλιακής αγοράς που θα παρουσιαστεί, αποτελείται από τρία μέρη (Stopford, 2009):

- Ζήτηση θαλάσσιων μεταφορών
- Προσφορά θαλάσσιων μεταφορών
- Αγορά ναύλων

Επιγραμματικά αναφέρουμε ότι όσον αφορά στη ζήτηση των θαλάσσιων μεταφορών, οι παράγοντες που θα εξεταστούν είναι:

- Η παγκόσμια οικονομία
- Οι διαδρομές του θαλάσσιου εμπορίου των φορτίων
- Η μέση απόσταση διακίνησης των εμπορευμάτων
- Το κόστος μεταφοράς
- Εξωγενείς παράγοντες

Αντιστοίχως, για την προσφορά, θα αναλυθούν:

- Οι ομάδες λήψης αποφάσεων
- Η χωρητικότητα και η παραγωγικότητα του παγκόσμιου στόλου εμπορικών πλοίων
- Οι παραδόσεις νεότευκτων πλοίων
- Οι διαλύσεις πλοίων
- Οι ναύλοι

Το τρίτο μέρος, δηλαδή η αγορά των ναύλων, αποτελεί σημείο κλειδί για το μοντέλο που παρουσιάζουμε καθώς συνδέει τη ζήτηση και την προσφορά των

θαλάσσιων μεταφορών και καθορίζει τις χρηματοροές που θα μετακινηθούν ανάμεσα στα μέρη του μοντέλου.

Όπως αναφέραμε παραπάνω, η οικονομία της ναυτιλιακής αγοράς είναι πολύπλοκη, με τη σειρά του είναι και το μοντέλο που παρουσιάζουμε αφού ακολουθεί όλο το φάσμα των διακυμάνσεων που αφορούν στους ναύλους. Από τη μία πλευρά η ζήτηση των θαλάσσιων μεταφορών είναι άκρως μεταβλητή, απρόβλεπτη και ακολουθεί συνεχώς τις διεθνείς εξελίξεις. Από την άλλη πλευρά, η προσφορά δυσκολεύεται να ακολουθήσει τις εξελίξεις και είναι γενικά δυσκίνητη και αργή στο να ακολουθήσει τις μεταβολές. Τέλος υπάρχει και ο μηχανισμός των ναύλων που φανερώνει αυτές τις διαφορές ανάμεσα στην προσφορά και τη ζήτηση και φτάνει να διευρύνει τις όποιες διαφορές και ανισορροπίες μεταξύ τους.

Η ναυτιλιακή αγορά αποτελεί χαρακτηριστικό παράδειγμα δυναμικής αγοράς, έτσι είναι εξαιρετικά σπάνιο και δύσκολο να φτάσει σε ισορροπία. Το μοντέλο είναι ξεκάθαρα δυναμικό αφού μπορεί η ζήτηση και η προσφορά να καθορίζονται ανεξάρτητα, οι τιμές των ναύλων όμως τους συνδέουν. Σαν αποτέλεσμα το επίπεδο των ναύλων υπόκειται σε συνεχείς μεταβολές και οι όποιες προβλέψεις είναι από δύσκολες έως αδύνατες.

Ακολουθεί μια πιο λεπτομερή προσέγγιση στο οικονομικό μοντέλο της ναυτιλιακής αγοράς, εκεί παρουσιάζονται με περισσότερη ακρίβεια όλες οι προαναφερθείσες μεταβλητές των τριών μερών του μοντέλου.

3.2 Ζήτηση στις θαλάσσιες μεταφορές

3.2.1 Εισαγωγή

Στις τελευταίες δεκαετίες, η ζήτηση πλοίων για μεταφορές εμφάνισε μεγάλο μέγεθος αυξομειώσεις, συγκεκριμένα τη δεκαετία του 60' παρουσιάστηκε μεγάλη αύξηση ενώ μετά τη πετρελαϊκή κρίση του 1973 μειώθηκε αισθητά. Όπως αναφέραμε παραπάνω η ζήτηση είναι ευμετάβλητη και απρόβλεπτη, οι μεταπτώσεις της μπορούν να φτάσουν το 10% μέσα στον ίδιο χρόνο. Παρακάτω ακολουθούν αναλυτικά οι

παράγοντες εκείνοι που επηρεάζουν τη ζήτηση για θαλάσσιες μεταφορές.

3.2.2 Η παγκόσμια οικονομία

Η σημαντικότερη μεταβλητή στο φαινόμενο της ζήτησης είναι αδιαμφισβήτητα η παγκόσμια οικονομία. Στη διάρκεια των χρόνων, έχει παρατηρηθεί μια ταύτιση στις διακυμάνσεις μεταξύ ναύλων και κύκλων της παγκόσμιας οικονομίας. Λαμβάνοντας υπόψη ότι η ζήτηση θαλάσσιων μεταφορών είναι παράγωγος ζήτηση, η προηγούμενη παρατήρηση είναι αναμενόμενη. Σε μια ενδεχόμενη αύξηση της οικονομίας παρουσιάζεται αύξηση των αναγκών για μεταφορά πρώτων υλών ή και τελικών προϊόντων και δη για θαλάσσια. Μπορεί η αύξηση της παγκόσμιας οικονομίας να προκαλεί μια αύξηση στις θαλάσσιες μεταφορές αλλά η σχέση ανάμεσα τους δεν είναι τόσο απλή.

Πιο συγκεκριμένα υπάρχουν ορισμένες βασικές μεταβλητές της παγκόσμιας οικονομίας που αλληλεπιδρούν άμεσα στις θαλάσσιες μεταφορές, αυτές είναι:

1. Ο επιχειρηματικός ή οικονομικός κύκλος: Τυχόν διακυμάνσεις στην οικονομική ανάπτυξη παίζουν καταλυτικό ρόλο στις θαλάσσιες μεταφορές, άρα δημιουργούν με τη σειρά τους διακυμάνσεις στη ζήτηση πλοίων. Γενικά οι οικονομικοί κύκλοι διαμορφώνονται βάσει διάφορων εξωγενών παραγόντων όπως πολιτικά, οικονομικά και κοινωνικά γεγονότα, πόλεμοι οι οποίοι δημιουργούν απρόβλεπτες μεταβολές στη ζήτηση των εμπορευμάτων. Επίσης υπάρχουν και ενδογενείς παράγοντες που έχουν συνεισφορά στον οικονομικούς κύκλους. Τέτοιου είδους παράγοντες αναφέρονται κυρίως στη δομή της παγκόσμιας οικονομίας .
2. Η ελαστικότητα του θαλάσσιου εμπορίου: Ο όρος αυτός μας βοηθάει να μετρήσουμε το χρόνο μεταβολής του θαλάσσιου εμπορίου σε σχέση με τη βιομηχανική παραγωγή σε μια συγκεκριμένη περίοδο. Η ελαστικότητα αυτή μετράται αν διαιρέσουμε την ποσοστιαία μεταβολή του θαλάσσιου εμπορίου με την ποσοστιαία μεταβολή στη βιομηχανική παραγωγή. Έτσι είναι φανερό ότι η ελαστικότητα του εμπορίου είναι ένα μέτρο σύγκρισης του θαλάσσιου εμπορίου σε

σχέση με την παγκόσμια οικονομία, άρα αποτελεί ένα παράγοντα μεταβολής της ζήτησης πλοίων.

3. Ο κύκλος ανάπτυξης του θαλάσσιου εμπορίου: Ένας οικονομικός κύκλος διαμορφώνεται από την παγκόσμια οικονομία αλλά και την οικονομία κάθε χώρας. Αναλόγως το στάδιο της ανάπτυξης της παγκόσμια οικονομίας ή μιας χώρας, υπάρχει διαφορετικό πλαίσιο για το θαλάσσιο εμπόριο. Σε κάθε φάση ανάπτυξης, μια οικονομία ασχολείται με διαφορετικά ζητήματα, π.χ. στα πρώιμα στάδια ανάπτυξης, η οικονομία εισάγει είδη πρώτης ανάγκης και εξάγει πρωτογενή προϊόντα που παράγει. Μετέπειτα δημιουργεί βιομηχανίες και αυξάνει τη ζήτηση σε πρώτες ύλες και εξάγει τυχόν διαθέσιμα προϊόντα. Καθώς μια οικονομία ωριμάζει, ο ρυθμός ανάπτυξης μεταβάλλεται και το εμπόριο φτάνει να εξαρτάται από τα αποθέματα φυσικών πόρων.

3.2.3 Οι διαδρομές του θαλάσσιου εμπορίου των φορτίων

Μετά την παγκόσμια οικονομία, το θαλάσσιο εμπόριο των φορτίων και οι διαδρομές του είναι ο επόμενος πιο σημαντικός παράγοντας της ζήτησης των θαλάσσιων μεταφορών.

Σε βραχυχρόνιο επίπεδο, οι διακυμάνσεις που εμφανίζονται έχουν τις ρίζες τους στην εποχικότητα των προϊόντων των φορτίων, όπως για παράδειγμα τα αγροτικά προϊόντα αλλά και το πετρέλαιο. Οι διακυμάνσεις αυτές δεν βοηθούν τον προγραμματισμό των μεταφορών με αποτέλεσμα να επηρεάζεται η αγορά των ναύλων.

Σε πιο μακροχρόνιο ορίζοντα, το θαλάσσιο εμπόριο επηρεάζεται κυρίως από τις βιομηχανίες που καταναλώνουν ή παράγουν διάφορα προϊόντα. Ορισμένες διακυμάνσεις που μεταβάλλουν το πλαίσιο του θαλάσσιου εμπορίου είναι επιγραμματικά οι εξής:

- Μεταβολές στη ζήτηση του εμπορεύματος
- Μεταβολές στην πηγή από την οποία αποκτάται το εμπόρευμα
- Μεταβολές στην τοποθεσία του εργοστασίου επεξεργασίας των

προϊόντων

- Μεταβολές στην μεταφορική πολιτική των φορτωτών

3.2.4 Η μέση απόσταση διακίνησης των εμπορευμάτων

Η μεταβλητή της απόστασης μεταφοράς ενός φορτίου αποτελεί και αυτή με τη σειρά της ένα σημαντικό παράγοντα που επηρεάζει τη ζήτηση στη θαλάσσια μεταφορά. Γενικά αναφέρεται σαν “average haul”, γι’ αυτό το λόγο η απόδοση αυτού του όρου εμπεριέχει το όρο της μέσης απόστασης. Η ζήτηση στις θαλάσσιες μεταφορές μετράται σε τονομίλια, δηλαδή στο τονάζ του μεταφερόμενου φορτίου πολλαπλασιαζόμενο με τη μέση απόσταση που διανύει το φορτίο αυτό.

Για να διαπιστωθεί ο αντίκτυπος στη ζήτηση των θαλάσσιων μεταφορών από μια πιθανή μεταβολή στην απόσταση των μεταφερόμενων εμπορευμάτων αρκεί να κοιτάξουμε στα προηγούμενα χρόνια. Όταν για παράδειγμα έκλεισε η διώρυγα του Σουέζ και υπήρξε αύξηση της απόστασης από τον Αραβικό κόλπο στην Ευρώπη, διαπιστώθηκε ταυτόχρονη αύξηση στη ζήτηση για πλοία μεταφοράς εμπορευμάτων, κάτι που επέφερε και άνοδο στους ναύλους των πλοίων.

3.2.5 Κόστος μεταφοράς

Ο παράγοντας του κόστους δεν θα μπορούσε να λείπει από τη λίστα με τις μεταβλητές που επηρεάζουν τη ζήτηση των θαλάσσιων μεταφορών.

Είναι λογικό ότι για να παρθεί η απόφαση μεταφοράς ενός εμπορεύματος από την αφετηρία στον τόπο προορισμού, πρέπει το κόστος να είναι όσο το δυνατόν μικρότερο. Οι πλοιοκτήτριες εταιρείες αυξάνουν ολοένα τη ποιότητα του στόλου τους με μεγαλύτερα και πιο σύγχρονα πλοία, με σκοπό την ελαχιστοποίηση του κόστους και τη μεγιστοποίηση των προσφερόμενων υπηρεσιών.

3.2.6 Εξωγενείς παράγοντες

Οι εξωγενείς παράγοντες αφορούν όλα εκείνα τα γεγονότα που δεν έχουν άμεση σχέση με τη ναυτιλιακή αγορά αλλά με πολιτικές, οικονομικές, κοινωνικές ακόμα και τεχνολογικές μεταβολές.

Όλοι οι εξωγενείς παράγοντες μπορούν να κατηγοριοποιηθούν σε παράγοντες που εξαρτώνται από κοινωνικά αίτια και σ' αυτούς που εξαρτώνται από φυσικά αίτια (Faust, 1976) .

Όταν αναφερόμαστε σε φυσικά αίτια, εννοούμε τις καιρικές συνθήκες και ενδεχόμενες φυσικές καταστροφές που επηρεάζουν άμεσα τις γεωργικές εργασίες και τα αγροτικά προϊόντα. Αναλόγως τη σοδειά, θα επηρεαστεί σε μεγάλο βαθμό η ζήτηση αυτών των προϊόντων και αυτό το γεγονός θα μεταβάλει με τη σειρά του τη ζήτηση για θαλάσσιες μεταφορές και τους ναύλους.

Οι πολιτικές εξελίξεις ανήκουν στην κατηγορία των κοινωνικών δυνάμεων και όπως είναι φυσικό επηρεάζουν σε μεγάλο βαθμό τις θαλάσσιες μεταφορές. Τα πολιτικά γεγονότα ποικίλουν από κυβερνητικές αλλαγές, πολέμους, επαναστάσεις ή ακόμα και κατάληψη ξένων περιοχών. Για να φανεί πιο καθαρά ο βαθμός που επηρεάζουν διάφορα πολιτικά συμβάντα τη διεθνή ζήτηση θαλάσσιων μεταφορών ακολουθούν μερικά αντιπροσωπευτικά παραδείγματα.

- 1900: ο πόλεμος στη Νότια Αφρική προκάλεσε αύξηση στις τιμές των ναύλων.
- 1950: ο πόλεμος στη Κορέα δημιούργησε κλίμα αβεβαιότητας, ύφεση και οικονομικό μαρασμό στις περισσότερες χώρες της δύσης.
- 1960: το εμπάργκο στη Κούβα οδήγησε στο δεσμό της με τη Σοβιετική Ένωση και την Κίνα με αποτέλεσμα οι εξαγωγές ζάχαρης να γίνονται σε αυτές τις χώρες αποκλειστικά.
- 1967: ο πόλεμος ανάμεσα στην Αίγυπτο και το Ισραήλ είχε σαν αποτέλεσμα το κλείσιμο της διώρυγας του Σουέζ και τη μεταφορά του πετρελαίου μέσω του ακρωτηρίου της Καλής Ελπίδας.
- 1972: η απεργία των Ιαπώνων ναυτικών προκάλεσε μεταβολή στη τιμή των ναύλων για τα πλοία που μετέφεραν φορτία με προορισμό την Άπω Ανατολή.
- 1973: η εθνικοποίηση των κοιτασμάτων πετρελαίου στη Λιβύη

επέτρεψε στις εταιρείες του χώρου να κινηθούν προς την αγορά της Μέσης Ανατολής για την εισαγωγή των εμπορευμάτων τους με αποτέλεσμα την αύξηση της ζήτησης πλοίων.

- 1979: η επανάσταση στο Ιράν οδήγησε σε παύση των πετρελαϊκών εξαγωγών. Αυτό με τη σειρά του αύξησε τη τιμή του αργού πετρελαίου και γενικά επέφερε μεγάλες επιπτώσεις τόσο στη ναυτιλιακή αγορά όσο και στη παγκόσμια οικονομία.
- 2001: το τρομοκρατικό χτύπημα της 11^{ης} Σεπτεμβρίου στους δίδυμους πύργους της Νέας Υόρκης και η επακόλουθη εισβολή των Η.Π.Α στο Ιράκ δημιούργησε τριγμούς στη ναυτιλιακή αγορά αφού θεσπίστηκαν επιπλέον μέτρα ασφαλείας που αύξησαν το διαχειριστικό κόστος στο σύνολο του στόλου των εμπορικών πλοίων.
- 2005: ο τυφώνας Katrina προκάλεσε τεράστιες ζημιές και καταστροφές στη Νέα Ορλεάνη με αποτέλεσμα το μαρασμό του θαλάσσιου εμπορίου στη περιοχή αυτή.
- 2007: η χρηματοπιστωτική κρίση που ξεκίνησε και διαρκεί έως τις μέρες μας έχει επηρεάσει σε μεγάλο βαθμό τη παγκόσμια οικονομία . Ο ναυτιλιακός κλάδος δεν έμεινε ανεπηρέαστος καθώς οι ναύλοι και οι τιμές των πλοίων πλήττονται σοβαρά.

Σε κάθε πόλεμο η ναυτιλία πλήττεται άμεσα αφού ορισμένα πλοία χρησιμοποιούνται για στρατιωτικούς σκοπούς, άλλα καταστρέφονται και όσα μένουν ανέπαφα κινδυνεύουν να μην χρησιμοποιηθούν λόγω της έλλειψης πληρωμάτων ή φορτίων.

Εκτός από τα πολιτικά γεγονότα, τα οικονομικά παίζουν κι αυτά ρόλο στη μεταβολή της ζήτησης των θαλάσσιων μεταφορών. Τα κραχ και οι πετρελαϊκές κρίσεις του παρελθόντος και του παρόντος έχουν οδηγήσει σε τρομακτική αύξηση των ναύλων.

Τέλος, οι τεχνολογικές εξελίξεις έχουν επιφέρει μεγάλες μεταβολές στη ναυτιλία με τους νέους τρόπους χειρισμού των πλοίων και των φορτίων, τα μέσα για ναυπήγηση των πλοίων και γενικά διάφορες αυτοματοποιήσεις. Κύριο παράδειγμα αποτελεί η δημιουργία των εμπορευματοκιβωτίων. Αυτό το συμβάν που συγκαταλέγεται σ' αυτά που οφείλονται στην τεχνολογική πρόοδο, ομογενοποίησε τα φορτία, μείωσε το κόστος μεταφοράς και προκάλεσε τη ζήτηση για πλοία μεταφοράς

εμπορευματοκιβωτίων.

3.3 Προσφορά στις θαλάσσιες μεταφορές

Στην προηγούμενη ενότητα αναλύθηκαν οι παράγοντες εκείνοι που επηρεάζουν το φαινόμενο της ζήτησης για θαλάσσιες μεταφορές, διαπιστώθηκε ότι πρόκειται για μεταβολές γρήγορες και απρόβλεπτες. Από την άλλη πλευρά το φαινόμενο της προσφοράς δεν φαίνεται να ακολουθεί τις αλλαγές στη ζήτηση με το ίδιο ρυθμό, έτσι χαρακτηρίζεται δυσκίνητη και αργή. Αρκεί να αναλογιστούμε ότι για τη ναυπήγηση ενός πλοίου απαιτούνται ένα έως τρία χρόνια ή ότι η διάρκεια ζωής των πλοίων είναι μεγαλύτερη των 15 χρόνων, αυτά τα στοιχεία δείχνουν με τον πιο απλό τρόπο τη δυσκολία που υπάρχει ώστε να προσαρμοστεί η προσφορά στις μεταβολές της ζήτησης.

Αναλυτικά, οι παράγοντες που επηρεάζουν την προσφορά των θαλάσσιων μεταφορών φαίνονται παρακάτω.

3.3.1 Ομάδες λήψης αποφάσεων

Στην αγορά της ναυτιλίας ξεχωρίζουν κάποιες οντότητες των οποίων οι αποφάσεις παίρνονται και έχουν αντίκτυπο σε όλο τον κλάδο. Αυτές τις οντότητες τις χωρίζουμε σε ομάδες και είναι:

1. Οι πλοιοκτήτες: έχουν τον κύριο λόγο και οι αποφάσεις που παίρνουν είναι βαρύνουσας σημασίας. Κρίνουν πότε ένα πλοίο πρέπει να αποσυρθεί ή να διαλυθεί, επίσης δίνουν το έναυσμα για τη ναυπήγηση νέων.
2. Οι ναυλωτές: ασχολούνται με τον τομέα των ναύλων, πράγμα που επηρεάζει τους πλοιοκτήτες και την προσφορά των πλοίων.
3. Οι ναυτιλιακές τράπεζες: καθορίζουν το χρηματοπιστωτικό πλαίσιο της αγοράς με τα επενδυτικά σχήματα που προτείνουν.

4. Οι νομοθετικοί μηχανισμοί: οι κανονισμοί που επιβάλλουν αφορούν στο σύνολο τη ναυτιλιακή αγορά.

Όπως συμβαίνει σε άλλες αγορές, έτσι και στην αγορά των ναύλων όταν υπάρχει θετικό κλίμα παρατηρείται αύξηση στις παραγγελίες των πλοίων, ενώ όταν η αγορά βρίσκεται σε καθοδική πορεία υπάρχει πτώση στις παραγγελίες. Καλύτερο παράδειγμα δεν θα μπορούσε να δοθεί από τη σημερινή εποχή όπου εκτός ελαχίστων εξαιρέσεων, οι εταιρείες του χώρου είναι σε φάση συρρίκνωσης και σε κατάσταση αναμονής. Οι πλοιοκτήτες για παράδειγμα διαπιστώνουν ότι οι τιμές των ναύλων ακολουθούν καθοδική πορεία, έτσι διακατέχονται από αρνητική ψυχολογία και δεν έχουν σκοπό για επενδύσεις. Από την άλλη πλευρά, σε μία ενδεχόμενη ανοδική τάση της αγοράς, οι περισσότεροι πλοιοκτήτες θα ξεκινήσουν τον εκσυγχρονισμό του στόλου τους με παραγγελίες νέων πλοίων. Επίσης είναι δυνατό να υπάρξει καλό κλίμα για τη προσέλκυση νέων επενδυτών.

3.3.2 Χωρητικότητα των πλοίων

Η προσφορά στις θαλάσσιες μεταφορές εξαρτάται κυρίως από τον αριθμό των εμπορικών πλοίων που μεταφέρουν τα εμπορεύματα. Το μέγεθος του στόλου αυτού καθορίζεται τόσο από τις παραγγελίες νέων πλοίων αλλά και από τις αποσύρσεις και τους παροπλισμούς παλιών πλοίων.

Χρονικά, από τη δεκαετία του 60 μέχρι τη δεκαετία του 80, ο παγκόσμιος στόλος πέρασε από φάσεις επέκτασης και συρρίκνωσης. Πιο αναλυτικά μεταξύ του 1962 και του 1974 υπήρξε μεγάλη αύξηση στις ανάγκες για θαλάσσιες μεταφορές, όμως η προσφορά δεν μπορούσε να είναι ανάλογη με τη ζήτηση αυτή. Έτσι παρουσιάστηκε μεγάλο έλλειμμα στη διαθεσιμότητα των πλοίων. Στη δεκαετία του 70, τα πράγματα άλλαξαν και η ζήτηση μειώθηκε αισθητά, έτσι η αγορά βρέθηκε με πολλά νέα πλοία που ήταν απόρροια των προηγούμενων χρόνων αλλά με μειωμένη ζήτηση. Αυτό το πρόβλημα φάνηκε να υποχωρεί τη δεκαετία του 80, όταν δόθηκαν ορισμένες ελαφρύνσεις για απόσυρση και διάλυση παλαιών πλοίων, με αποτέλεσμα τη μείωση του παγκόσμιου στόλου.

3.3.3 Παραγωγικότητα των πλοίων

Η παραγωγικότητα του στόλου των πλοίων στην tramp ναυτιλία εκφράζεται μέσω τεσσάρων κύριων παραγόντων και μετράται σε τονομύλια ανά dwt. Οι τέσσερις αυτοί παράγοντες είναι (McConville, 1999) :

1. Ταχύτητα, αφορά το χρόνο που ξοδεύει ένα πλοίο για να εκτελέσει ένα ταξίδι. Είναι ευρύτερα γνωστό πως τα περισσότερα πλοία ταξιδεύουν με ταχύτητα χαμηλότερη από την ταχύτητα που έχουν σχεδιαστεί να ταξιδεύουν με σκοπό τη μείωση της κατανάλωσης καυσίμων, αυτό το φαινόμενο μάλιστα φαίνεται να μένει ανεπηρέαστο από το εάν βρισκόμαστε σε άνθιση ή σε κακή περίοδο. Εκτός από το συγκεκριμένο φαινόμενο, είναι γεγονός ότι με την πάροδο του χρόνου, η ταχύτητα του στόλου μεταβάλλεται. Συνεχώς εισέρχονται νέα πλοία στην αγορά τα οποία μπορεί να είναι σχεδιασμένα για μεγαλύτερη ή μικρότερη ταχύτητα από τη μέση ταχύτητα του στόλου. Επίσης, καθώς τα πλοία φθείρονται από το χρόνο και από τη χρήση είναι φυσικό επόμενο να χάνουν την ταχύτητα τους άρα και ο στόλος μαζί τους.
2. Ο χρόνος παραμονής των πλοίων στα λιμάνια, αποτελεί σημαντικό παράγοντα για την παραγωγικότητα του στόλου. Ο χρόνος που ξοδεύουν εξαρτάται από την απόδοση των φορέων με τους οποίους έρχεται σε επαφή ένα καράβι στον εκάστοτε λιμένα αλλά και από το ίδιο το πλοίο. Διάφορα περιστατικά όπως απεργίες ή συμφορήσεις στα λιμάνια μειώνουν την αποδοτικότητα τους και αυξάνουν τον χρόνο αυτόν. Παράδειγμα μείωσης του χρόνου που ξοδεύουν τα πλοία στα λιμάνια αποτελεί η χρησιμοποίηση εμπορευματοκιβωτίων σαν μέσο μεταφοράς, έτσι μειώθηκε δραστικά ο χρόνος φορτοεκφόρτωσης των πλοίων σε κάθε λιμάνι.
3. Ο τρόπος χρησιμοποίησης της χωρητικότητας των πλοίων, αφορά στον ωφέλιμο χώρο μεταφοράς κάθε πλοίου και σε όλους εκείνους τους χώρους που δεν υπολογίζονται αφού χρησιμοποιούνται για μεταφορά καυσίμων ή άλλων εφοδίων. Βασικός στόχος είναι η πλήρης εκμετάλλευση της χωρητικότητας ενός πλοίου για να επακολουθήσει η μεγιστοποίηση του κέρδους από τη μεταφορά των φορτίων. Διάφορες

μελέτες έχουν δείξει ότι η εκμετάλλευση αυτή φτάνει σε πολύ ικανοποιητικά ποσοστά της τάξης του 95 - 96% αναλόγως του τύπου του κάθε πλοίου.

4. Ο αριθμός των έμφορτων ημερών μέσα στη θάλασσα, αυτές οι μέρες χαρακτηρίζονται και παραγωγικές και διαχωρίζονται με τις μη παραγωγικές που συνήθως αφορούν τις μέρες παραμονής σε κάποιο λιμάνι. Κλειδί για την αύξηση του αριθμού των έμφορτων ημερών ενός πλοίου αποτελεί η ικανότητα του για εύρεση φορτίου κατά τη διάρκεια του ταξιδιού της επιστροφής.

3.3.4 Παραδόσεις των νεότευκτων πλοίων

Η ναυπήγηση νέων πλοίων είναι η μοναδική μέθοδος αύξησης του αριθμού των πλοίων ενός στόλου. Εκτός από αυτή την αύξηση όμως, η ναυπήγηση νέων πλοίων βοηθάει στην βελτίωση τη ποιότητας των πλοίων από τεχνολογικής άποψης αλλά και από θέμα χωρητικότητας.

Όπως αναφέραμε παραπάνω, η ναυπηγική βιομηχανία δεν είναι τόσο ευέλικτη όσο η ζήτηση για νέα πλοία. Ο χρόνος που απαιτείται για να κατασκευαστεί ένα πλοίο κυμαίνεται από 1 έως 3 χρόνια αναλόγως τον αριθμό των παραγγελιών εκείνο το διάστημα αλλά και την ικανότητα κάθε ναυπηγείου. Στον συγκεκριμένο τομέα, καταλυτικό ρόλο παίζει η πρόβλεψη της ζήτησης στην αγορά για τα επόμενα χρόνια.

Εκτός του χρόνου, στη ναυπηγική παραγωγή λαμβάνεται σοβαρά υπόψη και τύπος του πλοίου που θα κατασκευαστεί. Η ναυπήγηση κάθε τύπου πλοίων, όπως δεξαμενόπλοια, πλοία ξηρού φορτίου, πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, πλοία τύπου Ro/Ro ή ακόμα και ρυμουλκά, επηρεάζει αντιστοίχως και τη ναυτιλιακή αγορά στο σύνολο της.

3.3.5 Διαλύσεις πλοίων

Το μέγεθος ενός εμπορικού στόλου, εκτός από τη ναυπήγηση νέων πλοίων όπως είδαμε στο προηγούμενο κομμάτι, εξαρτάται και από την διάλυση, την απώλεια ή την απόσυρση των παλαιών πλοίων.

Η διάλυση ενός πλοίου δεν εξαρτάται από σταθερά κριτήρια και έτσι δεν μπορεί να προβλεφτεί ακριβώς πότε θα γίνει. Για τη διάλυση ενός πλοίου, ο πλοιοκτήτης πρώτα λαμβάνει υπόψη του την ηλικία του πλοίου αυτού. Παραπάνω αναλύσαμε πως όταν ένα πλοίο "γερνάει" η απόδοση του μειώνεται και τα λειτουργικά κόστος του αυξάνεται αισθητά, έτσι η απόφαση του πλοιοκτήτη φαίνεται να γίνεται ξεκάθαρη καθώς περνάνε τα χρόνια. Παρόλο που δεν υπάρχει μια καθολικά αποδεδειγμένη ηλικία για τη διάλυση ενός πλοίου, τα στοιχεία αναφέρουν ότι μια μέση ηλικία διάλυσης είναι αυτή των 25 χρόνων.

Οικονομικοί λόγοι μπορούν να ορίσουν επίσης την απόφαση για διάλυση ενός πλοίου, εφόσον η αξία διάλυσης είναι μεγαλύτερη από την εν δυνάμει εμπορική αξία, τότε το πλοίο οδηγείται στη καταστροφή.

Επόμενος παράγοντας είναι η τεχνολογική απαξίωση που μπορεί να επέλθει σε ένα πλοία στη διάρκεια της ζωής του. Όπως σε όλα τα αντικείμενα που χρησιμοποιούν τεχνολογικό εξοπλισμό, έτσι και στα πλοία καθετί πιο σύγχρονο, πιο αποδοτικό και αποτελεσματικό γίνεται μονόδρομος.

Οι τιμές των ναύλων αλλά και οι τιμές των διαλυμένων πλοίων επηρεάζουν και αυτές την απόφαση για διάλυση. Τα διαλυτήρια αγοράζουν τα υπό διάλυση πλοία και εν συνεχεία μεταπωλούν τα μέταλλα και τον χάλυβα σε διάφορα εργοστάσια που μπορούν να το επεξεργαστούν. Γενικά ισχύει ότι σε περιόδους όπου οι ναύλοι μειώνονται, υπάρχει μεγάλη προσφορά για υπό διάλυση πλοία με αποτέλεσμα οι τιμές των διαλυμένων να μειώνονται. Το αντίθετο συμβαίνει σε μια ενδεχόμενη αύξηση των ναύλων όπως είναι φυσικό.

Κλείνοντας την ενότητα αυτή, κάθε πλοιοκτήτης παίρνει την απόφαση για διάλυση ενός πλοίου όταν καταλάβει ότι στο άμεσο μέλλον δεν θα του παρέχει κερδοφορία από τη διαχείριση του. Σε περίπτωση που πιστεύει ότι η αγορά θα βρίσκεται σε άνοδο, τότε αποφασίζει να λειτουργήσει το πλοίο για να καρπωθεί την αύξηση των ναύλων, στην αντίθετη περίπτωση όμως η πλάστιγγα γέρνει προς τη μεριά της διάλυσης.

3.3.6 Οι ναύλοι

Το επίπεδο που κυμαίνονται οι ναύλοι αποτελεί κύριο ρυθμιστή της

προσφοράς στις θαλάσσιες μεταφορές. Οι ναύλοι υποκινούν τις ομάδες λήψεις αποφάσεων για προσαρμογή της προσφοράς πλοίων στο άμεσο μέλλον. Έτσι όπως οι ναύλοι επηρεάζουν τις ομάδες που λαμβάνουν τις αποφάσεις στη αγορά της ναυτιλίας, έτσι και αυτές με τη σειρά τους επηρεάζουν το επίπεδο των ναύλων.

Στην ελεύθερη αγορά κυριαρχεί ο μηχανισμός χονδρικής πώλησης για τις μεταφορικές υπηρεσίες, αυτό συμβαίνει γιατί τα μεταφερόμενα φορτία βρίσκονται σε μεγάλες ποσότητες αλλά οι πελάτες παραμένουν λίγοι, έτσι οι τιμές καθορίζονται αποκλειστικά από την ελεύθερη αγορά.

Στις μέρες μας η προσφορά επηρεάζεται ιδιαίτερα και από τις τιμές των καυσίμων που συνεχίζουν να έχουν ανοδική πορεία. Ακόμα, μελλοντικά δεν αποκλείεται το ενδεχόμενο η τεχνολογική πρόοδος να είναι αλματώδης με αποτέλεσμα να φτάσει και αυτή να καθορίζει σε σημαντικό βαθμό το επίπεδο της προσφοράς θαλάσσιων μεταφορών.

3.4 Μηχανισμός των ναύλων

Η αγορά των ναύλων αποτελεί το τελευταίο κομμάτι του γενικού μοντέλου της ναυτιλιακής αγοράς. Προσπαθώντας να αποφύγουμε την οικονομική ανάλυση, θα περιγράψουμε τις λειτουργίες και τους μηχανισμούς που θα βοηθήσουν στην κατανόηση της συγκεκριμένης ενότητας.

Ο μηχανισμός των ναύλων προσπαθεί να γεφυρώσει το χάσμα που υπάρχει ανάμεσα στη ευμετάβλητη και απρόβλεπτη ζήτηση και στην δυσκίνητη προσφορά.

Γενικά, η εικόνα που κυριαρχεί είναι οι πλοιοκτήτες και οι ναυλωτές να προσπαθούν να ταυτίσουν την τιμή του ναύλου με τον αριθμό των πλοίων και των φορτίων που υπάρχουν στην αγορά. Όπως είναι λογικό, από τη στιγμή που υπάρχει πλεόνασμα των διαθέσιμων πλοίων, ο ναύλος μειώνεται ενώ σε αντίστοιχο έλλειμμα πλοίων ο ναύλος αυξάνεται.

Βασικός σκοπός όλων των μερών είναι η επίτευξη της ισορροπίας, δηλαδή να υπάρξει ένα σημείο όπου η καμπύλη της ζήτησης να τέμνει την καμπύλη της προσφοράς, αυτό είναι το σημείο όπου παρατηρείται η τιμή ισορροπίας.

Οι παράγοντες που επηρεάζουν τη ζήτηση και την προσφορά παρουσιάστηκαν παραπάνω, οπότε το ενδιαφέρον πλέον συγκεντρώνεται στο φαινόμενο της ισορροπίας. Η τιμή των ναύλων στην οποία πωλητές και αγοραστές έρχονται σε

συμφωνία είναι παράγωγο του χρόνου, δηλαδή η τιμή εξαρτάται από το πόσο χρόνο χρειάζονται τα εμπλεκόμενα μέρη για να παρουσιάσουν τις θέσεις τους.

Με αυτό τον τρόπο μπορούμε να διακρίνουμε τρεις τύπους ισορροπίας:

1. Στιγμαία ισορροπία, σε περίπτωση που η συμφωνία θα ολοκληρωθεί το ταχύτερο δυνατό,
2. Βραχυχρόνια ισορροπία, δίδεται ο απαραίτητος χρόνος για τη λήψη διάφορων βραχυπρόθεσμων μέτρων όπως ο παροπλισμός μερικών πλοίων, η αύξηση της ταχύτητας τους κ.α.
3. Μακροχρόνια ισορροπία, εδώ υπάρχει χρόνος για μέτρα με μακρύτερη δράση όπως η παραγγελία νέων πλοίων ή η διάλυση ορισμένων παλαιών.

Κεφάλαιο 4 - Ναυτιλιακός κύκλος

4.1 Το στοιχείο του κινδύνου

Το φαινόμενο των ναυτιλιακών κύκλων επηρεάζει άμεσα τη ναυτιλιακή αγορά, υπάρχουν απεριόριστες αναφορές στα βιβλία που δείχνουν ότι οι διακυμάνσεις των κύκλων αυτών είναι ζωτικής σημασίας για τους εμπλεκόμενους στη ναυτιλία. Αν συνυπολογίσει κανείς τα χρηματικά ποσά που περιλαμβάνονται τότε η σημασία των ναυτιλιακών κύκλων δεν είναι απίθανο που κατέχει διακεκριμένη θέση στον χώρο που μελετούμε, έτσι οι αποφάσεις των φορέων στη ναυτιλιακή βιομηχανία βασίζονται στο φαινόμενο αυτό.

Η έννοια του ναυτιλιακού κύκλου συνδέεται άρρηκτα με το ναυτιλιακό ρίσκο, δηλαδή με τον κίνδυνο που υπάρχει στις αποφάσεις που παίρνονται σχετικά με την ναυτιλία. Καθώς η αγορά συνεχώς μεταβάλλεται, οι τιμές των ναύλων αυξομειώνονται, η αξία των πλοίων δεν παραμένει σταθερή κάποιος καλείται να πάρει σημαντικές αποφάσεις με μεγάλο αντίκτυπο. Αποφάσεις με αυξημένο επιχειρησιακό κίνδυνο που έχουν σχέση με την παραγγελία για ναυπήγηση νέων πλοίων, διάλυση παλαιών ακόμα και διαχείρισης ολόκληρου στόλου. Σε περίπτωση που οι αποφάσεις λαμβάνονται από τους ιδιοκτήτες των φορτίων τότε οι πλοιοκτήτες ενδιαφέρονται για την μεταφορική δραστηριότητα και την ελαχιστοποίηση του κόστους. Από την άλλη πλευρά, αν οι πλοιοκτήτες είναι αυτοί που αναλαμβάνουν το ρίσκο, η ναυτιλιακή αγορά αποκτά κερδοσκοπικό χαρακτήρα και το σύνολο των δραστηριοτήτων είναι απρόβλεπτο (Γκιζιάκης, et al., 2010).

Πιο αναλυτικά, χωρίζοντας τους κύριους φορείς που παρέχουν θαλάσσιες υπηρεσίες και επομένως που λαμβάνουν το ρίσκο στη ναυτιλία έχουμε:

- a. Φορτωτές, εφόσον αποφασίσουν ότι το φορτίο τους και η μεταφορά του είναι υψίστης σημασίας, τότε λαμβάνουν οι ίδιοι την απόφαση και υπάρχει περίπτωση να το μεταφέρουν με ναυλωμένα πλοία ανεξάρτητων πλοιοκτητών ή με πλοία που ανήκουν στον στόλο τους. Ο συγκεκριμένος τύπος ναυτιλιακής δραστηριότητας αναφέρεται σαν βιομηχανική θαλάσσια μεταφορά, την χρησιμοποιούν κυρίως μεγάλες

πετρελαϊκές εταιρείες και οι πλοιοκτήτες μετατρέπονται σε υπεργολάβους εκτέλεσης της μεταφοράς των φορτίων.

- b. Πλοιοκτήτες, σε περιπτώσεις μεταφοράς φορτίων απρόβλεπτης ζήτησης και προσφοράς όπως διαφόρων γεωργικών προϊόντων, οι πλοιοκτήτες καλούνται να αναλάβουν το ρίσκο που οι φορτωτές φοβούνται.

4.2 Ορισμός

Ο ναυτιλιακός κύκλος αποτελεί μέρος του ευρύτερου οικονομικού κύκλου, ο τελευταίος αποτελεί το φαινόμενο σύμφωνα με το οποίο παρουσιάζονται περιοδικά επαναλαμβανόμενες διακυμάνσεις στις κύριες οικονομικές μεταβλητές, δηλαδή στην παραγωγή, στην απασχόληση και στο επίπεδο τιμών.

Στη βιβλιογραφία υπάρχουν πολλοί ορισμοί και αναλύσεις σε σχέση με τους ναυτιλιακούς κύκλους, συμπερασματικά κάθε ναυτιλιακός κύκλος περιγράφεται ως ο μηχανισμός που παρουσιάζει αλλά και καλύπτει το κενό που υπάρχει μεταξύ της ζήτησης και της προσφοράς των πλοίων. Έτσι σε περιόδους που υπάρχει μείωση της προσφοράς σε πλοία για θαλάσσιες μεταφορές, η αγορά προκαλεί αύξηση των ναύλων για να δημιουργηθεί κλίμα ναυπήγησης νέων πλοίων. Σε περίπτωση που υπάρχει μεγάλος αριθμός πλοίων, η αγορά οδηγεί τους πλοιοκτήτες να διαλύσουν τα πλοία που δεν είναι απαραίτητα. Επίσης φαίνεται ότι οι κύκλοι έχουν ακανόνιστοι μορφή και δεν μπορούν να προβλεφθούν καθώς επηρεάζονται από απρόβλεπτους παράγοντες όπως η ψυχολογία και οι αποφάσεις σε μια συγκεκριμένη περίοδο του χρόνου.

4.3 Χρονική διάρκεια

Οι διακυμάνσεις που εμφανίζονται κατά τη διάρκεια των κύκλων έχουν διαφορετική χρονική διάρκεια και χωρίζουν τους κύκλους όπως παρακάτω:

- Βραχυπρόθεσμος κύκλος, αλλιώς αναφέρεται σαν κύκλος του Kitchin ή εμπορικός κύκλος και διαρκεί 3 με 4 χρόνια.
- Μεσοπρόθεσμος κύκλος ή κύκλος του Juglar. Είναι γνωστός ως επενδυτικός κύκλος και συνήθως διαρκεί 10 έτη.
- Μακροπρόθεσμος κύκλος, ο συγκεκριμένος κύκλος πρωτοδιατυπώθηκε από τον Nikolai Kondratieff. Σύμφωνα λοιπόν με τον Ρώσο οικονομολόγο, ο κύκλος αυτός χρειάζεται ένα διάστημα 50 χρόνων το οποίο περιλαμβάνει 20 χρόνια οικονομικής ανάπτυξης, ακολουθούμενα από 10 χρόνια οικονομικής σταθερότητας και τέλος από ένα διάστημα 20 χρόνων οικονομικής ύφεσης.

4.4 Στάδια του ναυτιλιακού κύκλου

Τα στάδια με τα οποία χωρίζουμε τους ναυτιλιακούς κύκλους αναφέρονται στη μέση τιμή των ναύλων σε σχέση με τη πάροδο του χρόνου. Ακολούθως μπορούμε να χωρίσουμε κάθε ναυτιλιακό κύκλο σε τέσσερα βασικά τμήματα (Storford, 2009).

1. **Ύφεση:** στο συγκεκριμένο στάδιο παρατηρούμε ορισμένα κοινά χαρακτηριστικά. Αρχικά υπάρχει πλεόνασμα προσφοράς στα πλοία, η χωρητικότητα είναι αυξημένη και τα πλοία βρίσκονται αραγμένα στα λιμάνια, επίσης η ταχύτητα πλεύσης μειώνεται με σκοπό τη μείωση του κόστους λειτουργίας σε χαμηλά επίπεδα. Ακολούθως οι τιμές των ναύλων μειώνονται αισθητά και προκαλούν τον παροπλισμό στα μη αποδοτικά πλοία. Στην τελευταία φάση, οι χαμηλές τιμές στους ναύλους παρατείνεται και η πιστωτική πολιτική των τραπεζών πιέζει τους πλοιοκτήτες και τους δημιουργεί προβλήματα ρευστότητας. Το κλίμα στην αγορά επιβαρύνεται με αποτέλεσμα την μείωση των τιμών των πλοίων ακόμα και στη διάλυση τους.
2. **Ανόρθωση:** Στη φάση αυτή παρατηρείται διάθεση για γεφύρωση του χάσματος μεταξύ της προσφοράς και της ζήτησης. Επίσης το επίπεδο τιμών των ναύλων αρχίζει σταδιακά να αυξάνεται, με την εξέλιξη αυτή καλύπτεται το λειτουργικό κόστος των πλοίων και τα παροπλισμένα

πλοία ξεκινούν εκ νέου να προσφέρουν τις υπηρεσίες τους. Στην αγορά συνεχίζει να επικρατεί ένα κλίμα αβεβαιότητας αν και οι τιμές των πλοίων αρχίζουν να έχουν ανοδικές τάσεις.

3. **Κορύφωση:** η αγορά φτάνει σε αυτή τη φάση του κύκλου καθώς τα πλεόνασμα της προσφορά των πλοίων απορροφάται. Οι τιμές των ναύλων βρίσκονται σε υψηλά επίπεδα και ξεπερνούν κατά πολύ το λειτουργικό κόστος των πλοίων. Στην εξέλιξη της φάσης αυτής ο αριθμός των παροπλισμένων πλοίων βρίσκεται στο ελάχιστο σημείο και ο στόλος έχει ανακτήσει τη ταχύτητα πλεύσης του. Τα μεταχειρισμένα πλοία βρίσκονται σε ζήτηση και οι τιμές τους είναι αυξημένες, όπως είναι λογικό οι παραγγελίες για ναυπήγησης νέων βρίσκονται και αυτές σε άνοδο. Οι τράπεζες χρηματοδοτούν με περισσότερη ευκολία τα νέα επιχειρηματικά σχέδια και το κλίμα στην αγορά βρίσκεται στα ανώτερα επίπεδα.
4. **Πτώση:** στο τελευταίο στάδιο η προσφορά φτάνει και πάλι να ξεπερνάει τη ζήτηση. Η αρνητική ψυχολογία παίζει καταλυτικό ρόλο και οδηγεί αναπόφευκτα στη φάση της κατάρρευσης. Οι ναύλοι αρχίζουν και μειώνονται, τα πλοία μειώνουν ξανά την ταχύτητα τους και τα περισσότερα βρίσκονται ανενεργά σε λιμάνια. Οι εμπλεκόμενοι φορείς βρίσκονται σε σύγχυση και η αγορά εισέρχεται σε νέο κλίμα αβεβαιότητας.

Κεφάλαιο 5 – Ναυλοδείκτες

5.1 Γενικά

Όταν αναφερόμαστε στους ναυλοδείκτες, ουσιαστικά μιλάμε για όλα εκείνα τα εργαλεία που χρησιμοποιούμε για να αναλύσουμε τις τάσεις της αγοράς των ναύλων. Η αγορά των ναύλων αποτελείται από διαφορετικές αγορές που δεν εξαρτώνται μεταξύ τους, έτσι δημιουργούνται ανομοιογενείς τάσεις και λόγω αυτής της ανομοιομορφίας υπάρχουν και διαφορετικοί ναυλοδείκτες.

Η δημιουργία και ο διαχωρισμός των δεικτών στηρίζεται κυρίως στα κριτήρια που χρησιμοποιούνται για τον διαχωρισμό των ναυλαγορών (Γκιζιάκης, et al., 2010). Επομένως έχουμε τις εξής κατηγορίες διαχωρισμού:

- Με κριτήριο τον τύπο και τη φύση του μεταφερόμενου φορτίου, εδώ οι ναυλοδείκτες χωρίζονται σε εκείνους που σχετίζονται με τα ξηρά φορτία και σε άλλους που σχετίζονται με τα υγρά φορτία.
- Με κριτήριο τον τύπο του πλοίου, υπάρχει διάκριση μεταξύ των ναυλοδεικτών που αφορούν τα πλοία μεταφοράς ξηρού ή υγρού φορτίου αλλά και διάκριση μεταξύ των διαφόρων μεγεθών που υπάρχουν.
- Με κριτήριο τον τύπο και τη χρονική διάρκεια ναύλωσης, οι ναυλοδείκτες διαφέρουν σε περίπτωση που υπάρχει χρονοναύλωση ή μεταφορές στην ελεύθερη αγορά.
- Με κριτήριο το γεωγραφικό πεδίο απασχόλησης των πλοίων, οι δείκτες διαφέρουν αναλόγως των γεωγραφικών περιοχών που δραστηριοποιείται ένα πλοίο.

5.2 Ναυλοδείκτες πλοίων μεταφοράς υγρού και ξηρού φορτίου

Στην παρούσα φάση θα παραθέσουμε κάποιους ιδιαίτερα σημαντικούς ναυλοδείκτες :

- Baltic freight index, χρησιμοποιήθηκε για τη μέτρηση του επιπέδου των ναύλων στα πλοία μεταφοράς ξηρού φορτίου.
- Baltic dry index, αποτελεί διάδοχο του προηγούμενου δείκτη και θεωρείται αρκετά πιο αντιπροσωπευτικός από τον προκάτοχο του.
- Baltic handy index – Baltic handymax index – Baltic supramax index – Baltic handysize index, όλοι τους αποτελούν ναυλοδείκτες που χρησιμοποιούνται για την παρακολούθηση της ναυλαγοράς πλοίων τύπου “handy”
- Baltic panama index, όπως είναι λογικό αυτός ο ναυλοδείκτης χρησιμοποιείται για την παρακολούθηση της αγοράς των πλοίων μεταφοράς ξηρού φορτίου τύπου “panamax”.
- Baltic capsize index, δημιουργήθηκε αποκλειστικά για την παρακολούθηση πλοίων τύπου “capesize”.
- Baltic international tanker routes – Baltic dirty tanker index – Baltic clean tanker index, όλοι τους δημιουργήθηκαν για την παρακολούθηση πλοίων που μεταφέρουν υγρά φορτία.

5.3 Worldscale

Η μέτρηση των ναύλων στα δεξαμενόπλοια περνώντας από πολλά στάδια κατέληξε να έχει τη μορφή του δείκτη worldscale. Ο δείκτης αυτός αποτελείται από μια σειρά πινάκων, οι οποίοι φανερώνουν τα εκτιμώμενα επίπεδα που έχουν οι ναύλοι ενός υποθετικού δεξαμενόπλοιου για κάθε μια από τις 320.000 διαδρομές που μπορούν τα πλοία να διανύσουν σε όλο τον κόσμο. Το δεξαμενόπλοιο – υπόδειγμα

έχει σαφή χαρακτηριστικά που περιλαμβάνουν τη χωρητικότητα του, την ταχύτητα του, την κατανάλωση καυσίμων κ.α..

Είναι φανερό ότι ο αριθμός των διαδρομών των πλοίων θαλασσίων μεταφορών είναι πολύ υψηλός και η μέτρηση των ναύλων σε απόλυτα μεγέθη για τις διαδρομές αυτές δεν θα παρουσίαζε μεγάλη αξιοπιστία για την περιγραφή της αγοράς. Για να αποφευχθεί αυτό το φαινόμενο, είναι δυνατό να περιγράψουμε την αγορά ορθά με τους παρακάτω τρόπους:

1. Δημιουργία μιας διαδρομής πρότυπο και χρησιμοποίηση του στιγμιαίου ναύλου για τη διαδρομή αυτή έτσι ώστε να περιγραφεί η αγορά. Η συγκεκριμένη μέθοδος χρησιμοποιείται κυρίως για μεταφορές charter ξηρών φορτίων.
2. Παραδοχή ύπαρξης ενός πλοιοκτήτη – υποδείγματος, έπειτα ο υπολογισμός του στιγμιαίου ναύλου σύμφωνα με τον οποίο ο πλοιοκτήτης δεν θα παρόπλιζε το πλοίο του αλλά αντί αυτού θα δεχόταν τον συγκεκριμένο ναύλο.

Ο βασικός ναύλος υπολογίζεται για μια συγκεκριμένη διαδρομή με τις τιμές καυσίμων που ισχύουν την στιγμή εκείνη στην αγορά. Ο ναύλος αυτός καλείται να καλύψει τα καύσιμα, τέλη λιμένων, διόδια, ποσό ενοικίασης του πλοίου και όποια άλλα έξοδα ταξιδιού. Όταν αναφερόμαστε στην ενοικίαση του πλοίου, εννοούμε την τιμή για την οποία ο πλοιοκτήτης θα δεχτεί να διαθέσει το πλοίο του και όχι να το παροπλίσει.

Για μια διαδρομή μπορούμε να υπολογίσουμε το δείκτη worldscale διαιρώντας το στιγμιαίο ναύλο με το βασικό ναύλο της διαδρομής αυτής.

5.3.1 Πλεονεκτήματα

Από τη χρήση του δείκτη worldscale, η αγορά παρουσιάζει πολλά πλεονεκτήματα (Coulson, 1991) και (Wood, 2000).

- Διευκόλυνση ναύλωσης, οι διαδρομές ομαδοποιούνται και οι διαπραγματεύσεις αναλώνονται στις ευρύτερες γεωγραφικές περιοχές.
- Διευκόλυνση ύψους επισταλιών, η κλίμακα καλύπτει πολλές κατηγορίες πλοίων και ο υπολογισμός του ύψους των επισταλιών

γίνεται άμεσα και ταχύτατα.

- Τυποποίηση όρων, οι εκάστοτε πλοιοκτήτες και ναυλωτές συμφωνούν στους όρους κάθε μεταφοράς κάνοντας απλή αναφορά στους όρους του δείκτη.
- Δυνατότητα για συγκρίσεις, με τη χρήση της κλίμακας worldscale, τα ενδιαφερόμενα μέρη μπορούν να συγκρίνουν ναύλους μεταξύ διαφορετικών διαδρομών παρόμοιας έκτασης που πραγματοποιούνται από διαφορετικού τύπου πλοία.

Κεφάλαιο 6 - Φορείς της ναυλαγοράς

6.1 Εισαγωγή

Έχοντας αναφέρει σχεδόν όλα τα εμπλεκόμενα μέρη που συναντώνται σε μια ναύλωση, θα τα παρουσιάσουμε ολοκληρωμένα στην ενότητα που ακολουθεί.

Οι επαγγελματίες που δραστηριοποιούνται στο κλάδο της εμπορικής ναυτιλίας, χωρίζονται σε κατηγορίες αναλόγως με τις δραστηριότητες τους αλλά και τον ρόλο που έχουν στην ναυτιλιακή αγορά (Γκιζιάκης, et al., 2010).

6.2 Πλοιοκτήτης – Εφοπλιστής – Κάτοχος του πλοίου

Ο κάτοχος ενός πλοίου είναι όποιος κατέχει στην ιδιοκτησία του ένα πλοίο αλλά δεν έχει τη δυνατότητα εκμετάλλευσης του. Πλοιοκτήτης ονομάζεται όποιος έχει στην κατοχή του ένα πλοίο το οποίο όμως μπορεί να το διαχειριστεί και να το εκμεταλλευτεί οικονομικά. Τέλος, εφοπλιστής είναι αυτός που μόνο εκμεταλλεύεται ένα πλοίο το οποίο ανήκει σε άλλο πρόσωπο.

Με τον όρο διαχείριση, εννοούμε τη χρησιμοποίηση του πλοίου, την ασφάλιση του, τον εξοπλισμό του, την επάνδρωση του, τη ναύλωση, τον εφοδιασμό του, τη συντήρηση ή την επισκευή του κ.α.. Ακόμα κάθε πλοιοκτήτης ή εφοπλιστής έχει το δικαίωμα να αγοράσει κάποιο νέο ή μεταχειρισμένο πλοίο, να παροπλίσει κάποιο ή τέλος να το διαλύσει ανάλογα με τις τάσεις της αγοράς ή την πολιτική της εταιρείας.

6.3 Ναυλωτής - Φορτωτής

Σε μία σύμβαση ναύλωσης, ο ναυλωτής είναι εκείνος που εκμεταλλεύεται το πλοίο. Παραπάνω η έννοια του ναυλωτή ταυτίστηκε με αυτή του φορτωτή, κάτι που

εμφανίζεται αρκετά συχνά αφού ο ιδιοκτήτης του φορτίου συνήθως εκπροσωπεί τα δικά του συμφέροντα. Σε αντίθετη περίπτωση, ο ναυλωτής και ο φορτωτής είναι διαφορετικά πρόσωπα.

Ο ναυλωτής – φορτωτής στη διάρκεια μιας ναύλωσης ελέγχει κυρίως τον τύπο του πλοίου, το μέγεθος του, την χωρητικότητα του, την κατανάλωση σε καύσιμα, τον εξοπλισμό του, την τιμή του ναύλου και τις δυνατότητες φόρτωσης εκφόρτωσης για τα επιλεγμένα λιμάνια.

Μεμονωμένα ο φορτωτής αναλαμβάνει σημαντικές αρμοδιότητες για τη μεταφορά των εμπορευμάτων. Κύρια αρμοδιότητα του είναι να προμηθευτεί το απαραίτητο εμπόρευμα τη στιγμή που το χρειάζεται, στο συμφωνημένο μέρος και στην απαιτούμενη ποιότητα. Εκτός των παραπάνω, είναι ο αποκλειστικός υπεύθυνος για τη φόρτωση των προϊόντων στο πλοίο με τη συνοδεία όλων των απαραίτητων εγγράφων.

6.4 Διαχειριστής

Ο διαχειριστής μπορεί να κατηγοριοποιηθεί σε διαχειριστής που ασχολείται με τα πλοία ή σε διαχειριστή που ασχολείται με φορτία. Οι δύο τύποι διαχειριστών έχουν βαθιά γνώση της αγοράς και αποκομίζουν μεγάλα οφέλη από αυτή.

- *Διαχειριστής πλοίου* είναι εκείνος ο διαχειριστής που ναυλώνει ένα πλοίο και κατόπιν το υποναυλώνει σε ένα άλλο πρόσωπο με υψηλότερο ναύλο από τον αρχικό. Ουσιαστικά πρόκειται για μεσάζοντα μεταξύ του πλοιοκτήτη και του ναυλωτή και το κέρδος του αποτιμάται στη διαφορά μεταξύ του αρχικού ναύλου και του ναύλου που συμφωνεί με τον ναυλωτή.
- *Διαχειριστής φορτίου* είναι η δεύτερη κατηγορία διαχειριστή και έχει πολλές ομοιότητες με την πρώτη. Συγκεκριμένα αναλαμβάνει να μεταφέρει ένα φορτίο έναντι ενός συμφωνημένου ναύλου, όμως στη συνέχεια μισθώνει ένα άλλο πρόσωπο για τη πραγματοποίηση της μεταφοράς αυτής έναντι ενός ναύλου μικρότερης χρηματικής αξίας.

Έτσι καταφέρνει να ολοκληρώσει τη διαδικασία της μεταφοράς του εμπορεύματος με τους συμφωνημένους όρους και ταυτόχρονα εισπράττει κέρδος από τη διαφορά των δύο ναύλων.

6.5 Μεσίτης πλοίων

Ένας μεσίτης πλοίων στην ουσία αποτελεί το ενδιάμεσο πρόσωπο μεταξύ των φορέων που αναζητούν πλοία ή υπηρεσίες και σε αυτούς που τα προσφέρουν. Όπως αναφέραμε παραπάνω οι μεσίτες μπορεί να χωριστούν σε διάφορες κατηγορίες ανάλογα με τη ακριβή δραστηριότητα τους. Σημαντικότερη κατηγορία μεσίτη είναι ο ναυλομεσίτης που παρουσιάζεται στη συνέχεια.

6.6 Ναυλομεσίτης

Ο ρόλος του ναυλομεσίτη είναι καθαρά διαμεσολαβητικού χαρακτήρα όπως και όλων των άλλων τύπων μεσιτών. Ο ναυλομεσίτης γεφυρώνει την προσφορά των πλοιοκτητών για εκναύλωση των πλοίων τους και τη ζήτηση των ναυλωτών για την χρησιμοποίησή τους, όλα τα παραπάνω γίνονται έναντι κάποιας αμοιβής που ονομάζεται προμήθεια και αποτελεί ποσοστό επί του συνολικού ναύλου.

Πιο συγκεκριμένα, οι ναυλομεσίτες έχουν τις παρακάτω υποχρεώσεις:

- Τη συνεχή πληροφόρηση του εργοδότη του, είτε πρόκειται για τον πλοιοκτήτη είτε για το ναυλωτή, σε σχέση με το κλίμα που επικρατεί στην αγορά, τη ζήτηση των πλοίων και των φορτίων όπως επίσης και της προσφοράς αυτών.
- Τη πλήρη προσήλωση στις αποφάσεις και τις οδηγίες του εργοδότη τους κατά τη διάρκεια των διαπραγματεύσεων με την άλλη πλευρά.
- Να ενεργούν με τέτοιο τρόπο ώστε να επιτυγχάνουν όσο το δυνατό καλύτερους όρους στη διάρκεια μιας συμφωνίας.
- Τη σύνταξη του ναυλοσυμφώνου με τους ακριβείς όρους των διαπραγματεύσεων.

- Την υπογραφή, σε περίπτωση εξουσιοδότησης, για λογαριασμό της πλευράς που τους μισθώνει.
- Τη διευθέτηση των οικονομικών λεπτομερειών που προκύπτουν κατά τη διάρκεια μιας ναύλωσης.

Οι ναυλομεσίτες, λόγω της νευραλγικής θέσης στην οποία βρίσκονται μέσα στην αγορά μπορούν να χωριστούν στις ακόλουθες κατηγορίες για την καλύτερη κατανόηση του ρόλου τους. Ο διαχωρισμός γίνεται βάσει του φορέα που εκπροσωπούν, το αντικείμενο ειδίκευσης τους και τον τομέα της ναυλαγοράς στην οποία δραστηριοποιούνται (Γκιζιάκης, et al., 2010).

1. Competitive brokers, είναι οι μεσίτες που φέρνουν σε επαφή τους μεσίτες που εκπροσωπούν τον πλοιοκτήτη από την μία πλευρά και τον ναυλωτή από την άλλη με σκοπό τη διαπραγμάτευση μιας ναύλωσης. Η χρησιμότητα τους έγκειται στο γεγονός ότι ο κάθε ναυλομεσίτης εστιάζει σε διαφορετικό τομέα της αγοράς, έτσι ορισμένες φορές προκειμένου να εξυπηρετήσει καλύτερα τα συμφέροντα του εργοδότη του αναγκάζεται να έρθει σε επαφή με άλλο μεσίτη κατάλληλο για τη συγκεκριμένη αγορά.
2. Exclusive in-house brokers, πρόκειται για ναυλομεσίτες που εκπροσωπούν τόσο τους πλοιοκτήτες όσο και τους ναυλωτές. Δραστηριοποιούνται κυρίως στο γραφείο του εργοδότη τους και διαπραγματεύονται εξ ονόματος του για καλύτερους όρους στις συμφωνίες.
3. Charterer's broker, ο συγκεκριμένος μεσίτης είναι εκπρόσωπος του ναυλωτή και κύριο μέλημα του είναι η συμφωνία μιας ναύλωσης με τα μικρότερα δυνατά έξοδα για λογαριασμό του εργοδότη του. Επιλέγει το κατάλληλο πλοίο σε σχέση με το φορτίο που πρόκειται να μεταφερθεί και ελαχιστοποιεί το κόστος των ναύλων. Πιο αναλυτικά, ο μεσίτης ειδοποιείται από τον εργοδότη του για την ύπαρξη φορτίου προς μεταφορά και ο μεσίτης με τη σειρά του ειδοποιεί την αγορά. Τέλος ενημερώνει τον ναυλωτή για τα προσφερόμενα πλοία για μεταφορά του φορτίου του στην τιμή του προτεινόμενου ναύλου. Επίσης ο ναυλομεσίτης υποχρεούται να έχει πλήρη επίγνωση γύρω από τους όρους του ναυλοσύμφωνου και δίνει τη συγκατάθεση του για να

υπογραφεί από τα συμβαλλόμενα μέρη. Στην ουσία οι μεσίτες παρουσιάζουν όλα τα πλεονεκτήματα και μειονεκτήματα σε κάθε συμφωνία σύμφωνα με την εμπειρία τους όπως επίσης δίνουν και τις απαραίτητες συμβουλές. Λόγω του μικρού αριθμού των ναυλωτών, οι μεσίτες αυτοί είναι ιδιαίτερα ευνοημένοι λόγω της δύναμης των εργοδοτών τους να επηρεάζουν το κλίμα της αγοράς.

4. Owner's broker, αντίθετα με τους προηγούμενους οι owner's brokers εκπροσωπούν τους πλοιοκτήτες και αναλαμβάνουν τη διάθεση των πλοίων τους με το μεγαλύτερο δυνατό ναύλο. Ο συγκεκριμένος τύπος μεσίτη συνεργάζεται με διάφορους μεσίτες της αγοράς προκειμένου να επιτύχει συμφωνίες, επίσης καλείται να γνωρίζει λεπτομερώς τα χαρακτηριστικά κάθε πλοίου, τις προτεινόμενες και προτιμώμενες διαδρομές που θα ακολουθήσει το πλοίο καθώς και τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά της ναύλωσης που επιθυμεί να πραγματοποιήσει ο εργοδότης του.
5. Correspondent chartering brokers, ονομάζονται οι μεσίτες που συνεργάζονται με άλλους μεσίτες εγκατεστημένους σε άλλα γραφεία ανά τον κόσμο με σκοπό την κάλυψη των απαιτήσεων του εργοδότη τους για πλοίο ή φορτίο.
6. Cable broker, κύριος ρόλος των ναυλομεσιτών αυτών είναι η μεταβίβαση πληροφοριών σχετικά με την προσφορά ή ζήτηση διαθέσιμων πλοίων και φορτίων σε ναυτιλιακά κέντρα ανά τον κόσμο.
7. Freight broker, ασχολούνται αποκλειστικά με το ύψος των ναύλων και όχι στα χαρακτηριστικά του ναυλοσυμφώνου. Ιδανική περίπτωση για τους μεσίτες αυτούς είναι να επιτύχουν χαμηλό ποσό ναύλωσης αν εκπροσωπούν ναυλωτή ή σε περίπτωση που εργάζονται για λογαριασμό πλοιοκτήτη, να επιτύχουν ναύλωση με όσο το δυνατό υψηλότερο ναύλο.
8. Charter party broker, σε αντίθεση με τον freight broker, ένας charter party broker ασχολείται με τους όρους του ναυλοσυμφώνου και μόνο. Η συμφωνία που επιτυγχάνουν περιλαμβάνει ευνοϊκούς όρους για τον πελάτη που εκπροσωπούν στα τρέχοντα επίπεδα του ναύλου που υπάρχει στην αγορά.

Κλείνοντας την ενότητα με τις κατηγορίες των ναυλομεσιτών, αξίζει να αναφέρουμε αλλά όχι να αναλύσουμε την ύπαρξη διάφορων άλλων τύπων μεσιτών που διακρίνονται ανάλογα με την αγορά στην οποία εξειδικεύονται ή τον τύπο του πλοίου.. Δηλαδή υπάρχουν tanker brokers που ασχολούνται με την αγορά χύδην υγρού φορτίου, dry cargo brokers που δραστηριοποιούνται στη αγορά χύδην ξηρού φορτίου, containership brokers για δεξαμενόπλοια και gas brokers για φορτία με προϊόντα πετρελαίου.

6.7 Ναυτικός πράκτορας

Ναυτικός πράκτορας είναι ένα πρόσωπο ή μια εταιρεία που δρά σαν πράκτορας ενός πλοίου, εκπροσωπώντας τον πλοιοκτήτη για την εκτέλεση εργασιών σχετικών με το πλοίο (Sullivan, 1992). Οι ναυτικοί πράκτορες διαθέτουν οργανωμένες εγκαταστάσεις και έχουν τη δυνατότητα να αναλαμβάνουν πλοία οποιασδήποτε εθνικότητας καθώς και να εκδίδουν φορτωτικές.

Συνοψίζοντας τα καθήκοντα ενός ναυτικού πράκτορα έχουμε τα ακόλουθα:

- Εκπροσωπεί τον πλοιοκτήτη στο λιμάνι που εισέρχεται το πλοίο του και στις τοπικές αρχές.
- Αποστέλλει στον πλοιοκτήτη τα εκτιμώμενα λιμενικά έξοδα που αφορούν το χρόνο και το κόστος παραμονής του πλοίου στο κάθε λιμάνι. Επίσης του αποστέλλει και τον τελικό λογαριασμό αφού το πλοίο έχει αναχωρήσει από το λιμάνι.
- Επικοινωνεί με τα ενδιαφερομένα μέρη έτσι ώστε να ετοιμαστεί έγκαιρα ο εξοπλισμός για τη εκφόρτωση του πλοίου.
- Επικοινωνεί με τις αρμόδιες αρχές για την είσοδο, έξοδο, αγκυροβολία του πλοίου στο λιμάνι.
- Αναλαμβάνει τη ρύθμιση των τελωνειακών, λιμενικών τελών και καταβάλλει τα απαιτούμενα δικαιολογητικά για το εκάστοτε πλοίο.

- Εκδίδει το δηλωτικό του φορτίου με τα χαρακτηριστικά του φορτίου και τα στοιχεία των φορτωτών.
- Ασχολείται με τη φόρτωση των εμπορευμάτων ή την παραδοσή τους στον παραλήπτη.
- Σε περίπτωση μη εμφάνιση ου παραλήπτη, επιφορτίζεται με την αποθήκευση και φύλαξη του φορτίου.
- Αναλαμβάνει τον δεξαμενισμό ή την επισκευή ενός πλοίου στο λιμάνι που εδρεύει αν αυτό είναι αναγκαίο.
- Αναλαμβάνει να εφοδιάσει το πλοίο με καύσιμα, τρόφιμα και διάφορα άλλα εφόδια που χρειάζεται.
- Συντάσσει την αναφορά των γεγονότων, δηλαδή τα όλα όσα έγιναν στο λιμάνι στάθμευσης και την αποστέλλει στον πλοιοκτήτη.
- Είναι ο ενδιάμεσος μεταξύ του πλοίαρχου και των φορτωτών σχετικά με τη φορτωτική του εμπορεύματος.
- Αναλαμβάνει την ιατρική περίθαλψη του πληρώματος του πλοίου που έχουν ανάγκη.
- Ασχολείται με την επάνδρωση του πλοίου σε περίπτωση κενών θέσεων.
- Επιμελείται την είσπραξη του ναύλου.
- Έχει τη δυνατότητα χορήγησης χρηματικού ποσού στον πλοίαρχο ύστερα από εντολή του πλοιοκτήτη.
- Ασχολείται με την αναζήτηση φορτίων και συμφωνιών για λογαριασμό του πλοιοκτήτη.

Οι ναυτικοί πράκτορες συνήθως αμείβονται με ποσοστό για τις εργασίες που παρείχαν στον πλοιοκτήτη μέσα σε ένα συγκεκριμένο χρονικό διάστημα.

6.8 Μεταφορείς

Το τελευταίο μέρος της ενότητας που αφορά στα εμπλεκόμενα μέρη μιας ναύλωσης είναι οι μεταφορείς ή αλλιώς βιομηχανικοί μεταφορείς.

Πρόκειται για μεγάλες εταιρείες οι οποίες διαθέτουν το απαραίτητο τοννάζ για τη μεταφορά των προϊόντων τους, συμπεριλαμβανομένων των πρώτων υλών μέχρι και των τελικών προϊόντων. Για τη θαλάσσια μεταφορά των φορτίων αυτών μισθώνουν εξειδικευμένες εταιρείες διαχείρισης πλοίων ή χρησιμοποιούν κάποια θυγατρική τους. Μέσα από τέτοιου είδους διαδικασίες, οι εταιρείες αυτές στοχεύουν στην ελαχιστοποίηση του κόστους που αφορά τη μεταφορική δραστηριότητα.

Υπό ορισμένες προϋποθέσεις, το ρόλο του μεταφορέα μπορεί να τον παίξει και ένας πλοιοκτήτης. Αρκεί ο πλοιοκτήτης αυτός να προσαρμόσει τις προδιαγραφές του πλοίου του στις μεταφορικές απαιτήσεις μιας βιομηχανίας. Άλλες φορές ο ρόλος του μεταφορέα συνδέεται με τον ρόλο του φορτωτή.

Παρόλο που ο ρόλος των μεταφορέων δεν έχει ίση επίδραση στην αγορά όσο οι προηγούμενοι, δεν παύει να αποτελεί αναπόσπαστο κομμάτι της αγοράς που αναλύουμε.

Κεφάλαιο 7 - Ανάλυση Ναυλοσυμφώνων

7.1 Γενικές έννοιες

Το ναυλοσύμφωνο αποτελεί το σημαντικότερο έγγραφο μίας ναύλωσης, για τον λόγο αυτό πρέπει να εξεταστεί λεπτομερέστερα. Ουσιαστικά το ναυλοσύμφωνο είναι μία σύμβαση που δηλώνει τη συμφωνία που πραγματοποιείται μεταξύ των συμβαλλομένων. Συνήθως πρόκειται για ένα πλοιοκτήτη και ένα ναυλωτή που υπογράφουν για τη χρήση ή εκμίσθωση ενός πλοίου για ένα συμφωνημένο χρονικό διάστημα, ένα συγκεκριμένο ταξίδι ή μια σειρά ταξιδιών. Όπως είναι φυσικό, η σύμβαση αυτή αφορά εκτός από τα συμβαλλόμενα μέρη, το πλήρωμα του πλοίου και του πράκτορες του.

Μια ναύλωση μπορεί να έχει διαφορετικές εφαρμογές και διαφορετικά χαρακτηριστικά, για την απλούστερη εφαρμογή των ναυλώσεων διακρίνονται τρεις τύποι συμβατικών συμφωνιών:

1. Ναυλοσύμφωνο ταξιδιού
2. Χρονοναυλοσύμφωνο
3. Ναυλοσύμφωνο γυμνού πλοίου

Η ύπαρξη πολλών διαφορετικών τύπων φορτίου προς μεταφορά γέννησε την ανάγκη για ύπαρξη διαφορετικών εξειδικευμένων ναυλοσυμφώνων. Για τον λόγο αυτό ο πρωτοπόρος οργανισμός Bimco (Baltic & International Maritime Council) δημιούργησε τα ναυλοσύμφωνα Gencon που χρησιμοποιούνται ευρέως στην αγορά και αφορούν όλους τους τύπους των μεταφερόμενων φορτίων. Παρόλο που τα ναυλοσύμφωνα μπορούν να δημιουργηθούν από διάφορες εταιρείες ή ακόμα και από μεμονωμένα άτομα, έχει επικρατήσει η χρήση συγκεκριμένων τύπων ναυλοσυμφώνων που είναι εγκεκριμένα διεθνώς. Με τη χρήση τυποποιημένων και αναγνωρισμένων ναυλοσυμφώνων μειώνεται ο χρόνος που χρειάζεται για την επίτευξη μιας συμφωνίας καθώς δεν υπάρχουν νομικά ή άλλα διαδικαστικά προβλήματα.

Στο μέρος των παραρτημάτων που βρίσκονται στο τέλος της εργασίας, παραθέτουμε παραδείγματα των τριών διαφορετικών τύπων ναυλοσυμφώνων καθώς άλλα χρήσιμα πρότυπα έγγραφα.

7.2 Πλεονεκτήματα

Αθροιστικά, η χρήση τυποποιημένων ναυλοσυμφώνων έχει τα ακόλουθα προτερήματα:

- Είναι εύχρηστα, παγκοσμίως αποδεκτά και μπορούν να αποκτηθούν εύκολα.
- Είναι λειτουργικά από θέμα διαφορετικότητας στην γλώσσα και την εθνικότητα των συμβαλλομένων μερών. Οι όροι τους είναι γνωστοί και τα δύο συμβαλλόμενα μέρη ποτέ δεν βρίσκονται απροετοίμαστα ή προ εκπλήξεως. Έχοντας αφήσει κατά μέρος τα διαδικαστικά προβλήματα μπορούν να συγκεντρωθούν σε πιο σημαντικά θέματα που αφορούν την ουσία των διαπραγματεύσεων.
- Η ευρεία τους εφαρμογή σε όλο τον κόσμο βοηθάει να αποφευχθούν παρερμηνείες στο νόμο και τυχόν δικαστικές διαμάχες.
- Μοιράζουν ισόποσα δικαιώματα και υποχρεώσεις στα συμβαλλόμενα μέρη, αφού έχουν συνταχθεί από φορείς που λαμβάνουν υπόψη τόσο τα συμφέροντα των πλοιοκτητών όσο και των ναυλωτών.

Τέλος, παρά την εφαρμογή τέτοιου είδους ναυλοσυμφώνων στην παγκόσμια αγορά, σε ορισμένες περιπτώσεις όπου κρίνεται σκόπιμο χρησιμοποιούνται σαν βάση. Κάποιοι όροι αλλάζουν έτσι ώστε μια συμφωνία να γίνει ακριβώς στα "μέτρα" των εμπλεκόμενων μερών.

7.3 Έκδοση ναυλοσυμφώνων

Η έκδοση των ναυλοσυμφώνων μπορεί να πραγματοποιηθεί από διάφορες εταιρείες ή οργανισμούς οι οποίοι διαχωρίζονται ως εξής:

❖ Διεθνείς και εθνικοί οργανισμοί, ασχολούνται με την έκδοση νέων ναυλοσυμφώνων αλλά και με την αναθεώρηση των ήδη χρησιμοποιούμενων. Οι σημαντικότεροι είναι:

1. Bimco (Baltic & International Maritime Council), πρόκειται για έναν διεθνή οργανισμό που εδρεύει στην πρωτεύουσα της Δανίας, την Κοπεγχάγη και έχει σαν μέλη πλοιοκτήτες, ναυλωτές αλλά και ναυλομεσίτες.
2. Asba (Association of Shipbroker and Agents), είναι η ένωση ναυλομεσιτών και πρακτόρων των Η.Π.Α και έχει την έδρα της στη Νέα Υόρκη
3. Fonasba (Federation of National Associations of Ship Brokers and Agents), είναι η ομοσπονδία εθνικών ενώσεων για ναυλομεσίτες και πράκτορες που ιδρύθηκε το 1969 και έχει σαν έδρα το Λονδίνο.
4. Intertanko (International Association of Independent Tanker owners).
5. Intercargo (International Association of Independent Cargo owners).

❖ Εταιρείες εμπορικού χαρακτήρα που έχουν ηγετικό ρόλο στον τομέα τους. Είναι ανεξάρτητες και έχουν τη δύναμη να δημιουργήσουν ναυλοσύμφωνα με τους δικούς τους όρους.

Κεφάλαιο 8 - Διαπραγμάτευση ναύλωσης

8.1 Εισαγωγή

Στα παραπάνω κεφάλαια είδαμε τα κυριότερα μέρη της ναυτιλιακής αγοράς, έπειτα αναλύσαμε έννοιες όπως η ναυλαγορά, ο ναύλος, η ναύλωση, το ναυλοσύμφωνο και παρουσιάσαμε τις μορφές των ναυλαγορών, το οικονομικό μοντέλο της αγοράς, τους ναυλοδείκτες, τα εμπλεκόμενα μέρη σε μια ναύλωση κ.α. είμαστε σε θέση να εξετάσουμε τη διαδικασία που απαιτείται για την υπογραφή του ναυλοσυμφώνου.

Η διαπραγμάτευση της ναύλωσης στην ελεύθερη αγορά περιλαμβάνει το σύνολο των συνεννοήσεων των εμπλεκόμενων μερών προκειμένου να επέλθει η συμφωνία και να πραγματοποιηθεί η ναύλωση. Πιο συγκεκριμένα, ο πλοιοκτήτης συμφωνεί με το ναυλωτή μέσω των μεσιτών που τους εκπροσωπούν, για το είδος της ναύλωσης (ναύλωση κατά ταξίδι, ναύλωση συνεχόμενων ταξιδιών, χρονοναύλωση, ναύλωση γυμνού πλοίου, trip time chartering, ναύλωση εργολαβικής μεταφοράς) τους ειδικούς όρους και υπογράφουν το ναυλοσύμφωνο.

Η διαδικασία αυτή μπορεί να χωριστεί σε τρία βασικά στάδια (Γκιζιάκης, et al., 2010):

1. Το στάδιο της διερεύνησης
2. Το στάδιο της διαπραγμάτευσης
3. Το στάδιο της σύνταξης και υπογραφής του ναυλοσυμφώνου

Μετά τα τρία στάδια για την επίτευξη της συμφωνίας ακολουθεί και ο καθορισμός της τιμής του ναύλου. Εν συντομία αξίζει να αναφέρουμε τους παράγοντες που επηρεάζουν το επίπεδο της τιμής του:

- Ο τύπος του πλοίου,
- Η κατάσταση και οι γενικές προδιαγραφές του πλοίου,
- Η γεωγραφική θέση του πλοίου σε σχέση με τη θέση του φορτίου
- Η χρονική διάρκεια της ναύλωσης
- Το συνολικό κόστος παροχής του πλοίου
- Οι προβλέψεις για την τιμή των ναύλων στο άμεσο μέλλον

- Το επίπεδο των ναύλων στην αγορά

8.2 Το στάδιο της διερεύνησης

Στο αρχικό αυτό στάδιο, ο ναυλωτής προσπαθεί να εντοπίσει ένα πλοίο το οποίο θα πληροί τις προϋποθέσεις του σε σχέση με τον εξοπλισμό, την ταχύτητα, την κατανάλωση καυσίμου κ.α. έτσι ώστε να το χρησιμοποιήσει για τη μεταφορά του φορτίου του. Από την πλευρά του, ο πλοιοκτήτης διαθέτει το πλοίο του για ναύλωση κατά ταξίδι, ναύλωση συνεχόμενων ταξιδιών, χρονοναύλωση, ναύλωση γυμνού πλοίου, trip time chartering, ναύλωση εργολαβικής μεταφοράς. Ο ναυλωτής έχει σαν σκοπό τη ναύλωση με όσο το δυνατό χαμηλότερο ναύλο, ενώ ο πλοιοκτήτης ή διαχειριστής του πλοίου επιθυμεί το αντίθετο.

Την ικανοποίηση και των δύο πλευρών αναλαμβάνουν οι μεσίτες που δραστηριοποιούνται στα μεγάλα κέντρα πληροφόρησης. Οι ναυλωτές εκδηλώνουν το ενδιαφέρον τους μέσω των λεγόμενων “cargo orders” όπου εκφράζουν τη ζήτηση για συγκεκριμένα πλοία, οι πλοιοκτήτες εκδίδουν τα “position lists” με πληροφορίες σχετικά με τα διαθέσιμα πλοία τους και οι μεσίτες λαμβάνοντας υπόψη αυτές τις πληροφορίες αλλά και τα “market reports” που αφορούν τη ναυλαγορά και το επίπεδο των ναύλων προσπαθούν να καλύψουν τη ζήτηση με την υπάρχουσα προσφορά.

Υπάρχει περίπτωση τόσο ο ναυλωτής όσο και ο πλοιοκτήτης να μην είναι σε θέση να αρχίσουν τις διαπραγματεύσεις αλλά να σκοπεύουν να συγκεντρώσουν πληροφορίες σχετικά με την προσφορά ή τη ζήτηση αντιστοίχως. Σε αυτή την περίπτωση ανταλλάσσουν τα λεγόμενα “indication”, δηλαδή ενδεικτικές προσφορές με αληθινά στοιχεία που όμως έχουν χρονικό περιορισμό.

Για να περάσουμε στο επόμενο στάδιο, το στάδιο των διαπραγματεύσεων, πρέπει οι εμπλεκόμενοι να καταλήξουν σε κάποια από τις ενδεικτικές προσφορές και να είναι πρόθυμοι να ξεκινήσουν τις διαπραγματεύσεις. Τότε ζητούν από τον συντάκτη της να εισέλθουν σε μια δεσμευτική προσφορά.

8.3 Το στάδιο της διαπραγμάτευσης

Στη χρονική φάση αυτή συζητούνται οι βασικοί όροι, οι λεπτομέρειες και η γενική διατύπωση που θα χρησιμοποιηθούν στο ναυλοσύμφωνο. Στο στάδιο των διαπραγματεύσεων περιλαμβάνονται όλες οι προσφορές και οι αντιπροσφορές από τα εμπλεκόμενα μέρη.

Αφού έχουν προηγηθεί οι ενδεικτικές προσφορές και έχει αποφασιστεί η επιθυμία για συνεργασία, ένα από τα δύο μέρη κάνει την πρόταση του στο άλλο.

Η συμφωνία που προτείνεται ξεκινάει να ειδικεύει την επιθυμία για συνεργασία των δύο πλευρών, συζητούνται συγκεκριμένες λεπτομέρειες όπως τα ονόματα του πλοιοκτήτη και του ναυλωτή, το όνομα, το μέγεθος, η χωρητικότητα, η κατανάλωση καυσίμου και άλλα σημαντικά στοιχεία του πλοίου, περιγράφεται το φορτίο και συμφωνούνται οι προμήθειες των μεσιτών. Εκτός των άλλων, συζητούνται οι πληροφορίες σχετικά με τη διαδρομή που θα ακολουθήσει το καράβι, τις ημερομηνίες των ταξιδιών, τους τρόπους φόρτωσης και εκφόρτωσης του, ο τρόπος πληρωμής και το ύψος των ναύλων αλλά και οι ρήτρες για τυχόν διαφωνίες ή διάφορα ζητήματα που μπορεί να προκύψουν ανάμεσα στα δύο μέρη.

Σε περίπτωση που η προσφορά δεν γίνει δεκτή, το άλλο μέρος μπορεί να κάνει μια αντιπρόταση σε σχέση με την προσφορά αυτή ή να δημιουργήσει μια νέα προσφορά ή να την αγνοήσει εντελώς και να εξηγήσει τους λόγους για τους οποίους ενήργησε κατά αυτό τον τρόπο.

Όταν ο μεσίτης απαντά στην προσφορά με μια νέα, σημαίνει ότι διαφωνεί με τους όρους της προσφοράς. Έτσι η νέα προσφορά αλλάζει εκ βάθρων και όλοι οι όροι που περιλαμβάνει είναι νέοι.

Η αντιπροσφορά έχει νόημα ύπαρξης από την στιγμή που υπάρχει διαφωνία σε μερικούς όρους ή με τη δομή της προσφοράς. Στη διάρκεια των διαπραγματεύσεων, μπορεί να υπάρξει πλήθος αντιπροσφορών ανάμεσα στα δύο μέρη, μέχρι να επέλθει συμφωνία για τους βασικούς όρους της σύμβασης. Για την τελική συμφωνία, τα εμπλεκόμενα μέρη καλούνται να συμφωνήσουν και σε άλλους συμπληρωματικούς και δευτερεύοντες όρους του ναυλοσυμφώνου.

Στη συνέχεια υπάρχει η φάση της ανακεφαλαίωσης όλων των όρων που έχουν συμφωνηθεί μέχρι τότε και η αποστολή του εγγράφου της ανακεφαλαίωσης αυτής στα δύο μέρη. Αφού εξεταστεί προσεκτικά, ο ναυλωτής και ο πλοιοκτήτης δίνουν τη συγκατάθεση τους και ακολουθεί το επόμενο στάδιο.

8.4 Το στάδιο της σύνταξης και υπογραφής του ναυλοσυμφώνου

Η σύνταξη του ναυλοσυμφώνου είναι δουλειά του μεσίτη που εκπροσωπεί τον ναυλωτή. Αφού πραγματοποιήσει λοιπόν τη συγγραφή της σύμβασης, ο ναυλομεσίτης την αποστέλλει στα εμπλεκόμενα μέρη με σκοπό την υπογραφή της.

Στο σημείο αυτό η σύμβαση υπογράφεται ή γίνονται κάποιες διορθώσεις σε ορισμένα κομμάτια του ναυλοσυμφώνου. Στην περίπτωση που η σύμβαση υπογραφεί χωρίς να γίνουν οι διορθώσεις που χρειάζονται, η υπογεγραμμένη σύμβαση δεν ισχύει αλλά ισχύει η συμφωνία που πραγματοποιήθηκε κατά τις διαπραγματεύσεις. Τέτοιο φαινόμενο συναντάται σε περιπτώσεις που τα συμβαλλόμενα μέρη παρά τη συμφωνία τους, αντιλήφθηκαν με διαφορετικό τρόπο την έννοια κάποιων όρων ή οι ναυλομεσίτες παραπλάνησαν σκόπιμα ή τυχαία κάποιο από τα δύο μέρη. Για την αντιμετώπιση λοιπόν αυτού του φαινομένου είναι αναγκαία η ύπαρξη ενός διαιτητή ο οποίος μελετάει όλα τα έγγραφα που έχουν σταλεί ανάμεσα στις δύο πλευρές και προσπαθεί να τις βοηθήσει να αντιληφθούν όλες τις πτυχές της συμφωνίας.

Τα παραπάνω, εκτός των άλλων, δείχνουν την σημαντικότητα ύπαρξης των ναυλομεσιτών στο κομμάτι των ναυλοσυμφώνων και την σημαντικότητα ύπαρξης ενός εξειδικευμένου περιβάλλοντος για την επίτευξη συμφωνιών και συμβάσεων.

Κεφάλαιο 9 - Ροές πληροφοριών και μέσα επικοινωνίας

Τελειώνοντας το παρόν κεφάλαιο και πριν περάσουμε στο κομμάτι που αφορά στις ηλεκτρονικές υπηρεσίες της ναυτιλιακής αγοράς, πρέπει να κατανοήσουμε το ρόλο της πληροφορίας και του τρόπου που αυτή μεταβιβάζεται στο ναυτιλιακό κόσμο.

Στο ευρύτερο περιβάλλον, η σωστή πληροφόρηση ελαχιστοποιεί την αβεβαιότητα που υπάρχει στην αγορά μέσω του ασταθούς περιβάλλοντος. Έτσι και στον κόσμο της ναυτιλίας, η συλλογή και η επεξεργασία των πληροφοριών είναι ζωτικής σημασίας.

Όπως είδαμε παραπάνω, πολλές πληροφορίες διαχέονται μέσω των ναυλομεσιτών έτσι μπορούμε να τους παραλληλίσουμε με ένα δίκτυο πληροφοριών. Πιο αναλυτικά, τα δίκτυα πληροφοριών περιλαμβάνουν τον αναγκαίο τεχνολογικό εξοπλισμό και τους κατάλληλους ανθρώπους για τη διευκόλυνση της επικοινωνίας και την ανταλλαγή πληροφοριών (Pisanias & Willcocks, 1999).

Οι κυριότερες πηγές και τα μέσα ανταλλαγής πληροφοριών είναι:

- Εκθέσεις για την κατάσταση της αγοράς, δημιουργούνται από ναυλομεσιτικά γραφεία για την κοινοποίηση της εικόνας της αγοράς των φορτίων και των πλοίων στη συγκεκριμένη χρονική στιγμή. Όπως είναι φυσικό αποτελούν εργαλείο στα χέρια των πλοικτητών, των ναυλωτών και διαφόρων μεσιτών.
- Διαπραγματεύσεις, κατά τη διάρκεια των διαπραγματεύσεων των ναυλοσυμφώνων, τα εμπλεκόμενα μέρη ανταλλάσσουν ενδιαφέρουσες πληροφορίες σχετικά με την κατάσταση της αγοράς.

Για την ανταλλαγή των πληροφοριών μεταξύ των ανθρώπων που βρίσκονται στην αγορά της ναυτιλίας χρησιμοποιούνται διάφορα μέσα επικοινωνίας όπως:

- Το τηλέφωνο, το σταθερό στην αρχή και μετέπειτα το κινητό χρησιμοποιούνται ευρέως καθώς παρέχουν άμεση επικοινωνία. Παρόλο που δεν μεταφέρει επίσημες πληροφορίες, χρησιμοποιείται από το σύνολο των ανθρώπων στον κόσμο της ναυτιλίας.
- Το telex, αποτελεί και αυτό ένα δημοφιλές μέσο ωστόσο είναι πιο επίσημο και πιο ασφαλές από το τηλέφωνο. Λειτουργεί μεταδίδοντας

και απεικονίζοντας σε χαρτί τα μηνύματα του αποστολέα και χρησιμοποιεί τηλεπικοινωνιακό δίκτυο.

- Το fax, είναι ευκολότερο στη χρήση από το telex και με τη χρήση του διαπιστώθηκαν μεγάλες αλλαγές στην διαδικασία των ναυλώσεων. Με τη μέθοδο του fax μεταδίδονται έγγραφα σε σύντομο χρόνο και με μεγάλη ακρίβεια (Lloyd's List, 1999).
- Το διαδίκτυο, η ραγδαία αύξηση στη χρήση του διαδικτύου σε παγκόσμια κλίμακα δεν άφησε ανεπηρέαστη την αγορά της ναυτιλίας. Οι φορείς της ναυτιλίας χρησιμοποιούν σε ευρεία κλίμακα, το ηλεκτρονικό ταχυδρομείο και διάφορες υπηρεσίες τηλεδιασκέψεων. Το διαδίκτυο είναι πολύ εύκολο στη χρήση και υιοθετήθηκε εύκολα, έτσι αποτελεί κυρίαρχο τρόπο μεταφοράς πληροφοριών και δεδομένων.
- Το “EDI” (electronic Data Interchange) ή “ΗΜΔ” (Ηλεκτρονική Μετάδοση Πληροφοριών), ορίζεται ως η ηλεκτρονική μεταφορά κωδικοποιημένων εμπορικών πληροφοριών χρησιμοποιώντας συμφωνημένους κανόνες και τυποποιημένα μηνύματα από ένα σύστημα ηλεκτρονικών υπολογιστών σε ένα άλλο. Ουσιαστικά πρόκειται για τη διαδικασία συναλλαγών μεταξύ επιχειρήσεων (Δουκίδης, et al., 1993).

Από τα παραπάνω προκύπτει ότι σε όλη τη διάρκεια που απαιτείται για τη επίτευξη συμφωνίας και μετέπειτα ναύλωσης ενός πλοίου, χρησιμοποιούνται τα περισσότερα από τα μέσα επικοινωνίας και ανταλλαγής πληροφοριών που περιγράφηκαν. Αναλόγως τη φάση στην οποία βρίσκεται η διαδικασία της ναύλωσης, χρησιμοποιείται και το αντίστοιχο μέσο επικοινωνίας. Το τηλέφωνο ενδέχεται να χρησιμοποιείται συχνότερα γιατί προσφέρει άμεση και εμπιστευτική επικοινωνία ανάμεσα στα μέρη, ενώ το fax και το telex χρησιμοποιείται κυρίως για τη γνωστοποίηση των προσφορών και των αντιπροσφορών.

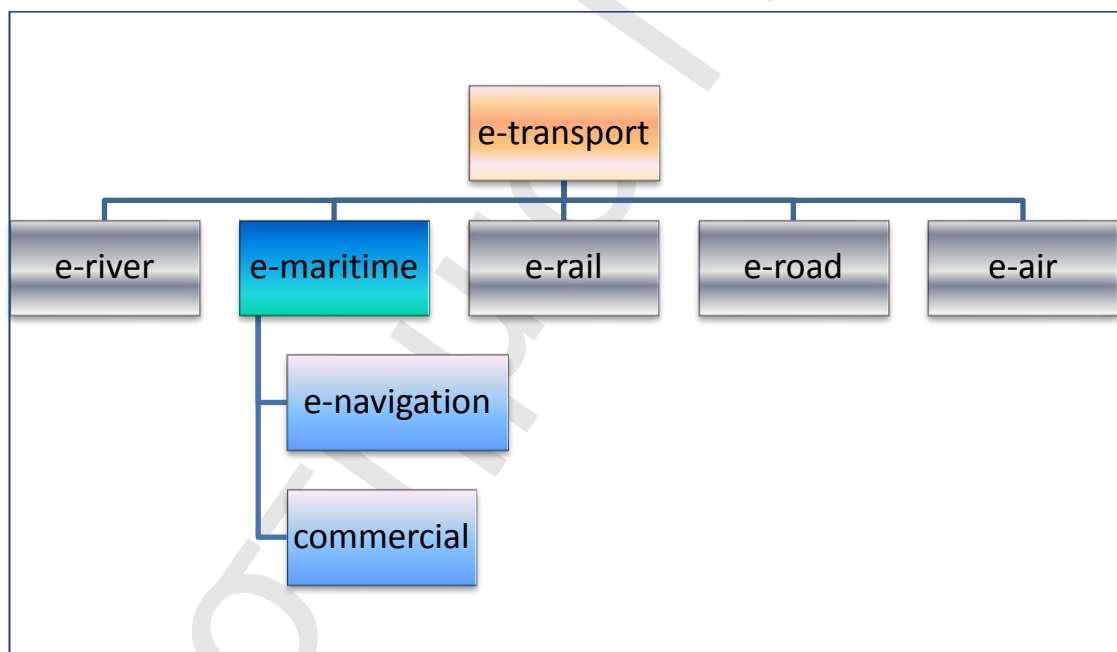
Στο κόσμο της ναυτιλίας, το κόστος επικοινωνίας είναι το μεγαλύτερο μετά από το κόστος για τις προμήθειες των μεσιτών και τους μισθούς των εργαζομένων. Με αυτό τον τρόπο γίνεται φανερή η σπουδαιότητα της επικοινωνίας και της ανταλλαγής πληροφοριών ανάμεσα στους φορείς της ναυτιλίας (Pisanias & Willcocks, 1999).

Το τελευταίο σημαντικό στοιχείο, όσον αφορά στην ροή των πληροφοριών, είναι η ποιότητα της πληροφορίας. Με την χρήση των μέσων επικοινωνίας αλλά και μέσω της διαπροσωπικής επαφής πετυχαίνουμε την αύξηση της ποσότητας των πληροφοριών αλλά όχι της ποιότητας τους. Οι πληροφορίες διαχέονται γρήγορα και εύκολα προς όλες τις κατευθύνσεις όμως ορισμένες φορές προκαλούν σύγχυση ή δυσκολία στο να κατανοηθούν από τα ενδιαφερόμενα μέρη, έτσι στην σημερινή εποχή παίζει καταλυτικό ρόλο η μείωση της αμφισημίας και η ανάγκη για ύπαρξη έγκυρων και ποιοτικών πληροφοριών.

Β΄ ΜΕΡΟΣ - ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΕΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ

Κεφάλαιο 10 - Ηλεκτρονική ναυτιλία

10.1 Εισαγωγή



Πίνακας 1

Στη παραπάνω διάταξη ξεχωρίζουμε την ηλεκτρονική ναυτιλία από τους υπόλοιπους τύπους ηλεκτρονικών μεταφορών. Ακολούθως παρατηρούμε ότι οι υπηρεσίες που προσφέρει είναι οι ακόλουθες:

- E- navigation, δηλαδή ηλεκτρονική ναυσιπλοία που σχετίζεται με την εξασφάλιση ασφαλούς ναυσιπλοΐας
- Commercial, εμπορικές υπηρεσίες που αφορούν στα λιμάνια, στις ναυτιλιακές εταιρείες, στα πλοία και σε διάφορους παροχείς υπηρεσιών.

Το εξωτερικό περιβάλλον της ναυτιλιακής αγοράς, διακρίνοντας τα πλεονεκτήματα που μπορεί να έχει η ηλεκτρονική της ανάπτυξη τα προσεχή χρόνια, έχει σαν κύριο στόχο τη δημιουργία ενός πλαισίου που θα βοηθήσει την ανάπτυξη αυτή. Για τον λόγο αυτό, η Ευρωπαϊκή Ένωση έχει σαν προτεραιότητα την ανάπτυξη της ναυτιλιακής μεταφοράς στον τομέα της εφοδιαστικής αλυσίδας άρα και των ηλεκτρονικών υπηρεσιών της. Πιο συγκεκριμένα η Ευρωπαϊκή Ένωση προωθεί και το σχέδιο MARNIS (Maritime Navigation Information Services), το οποίο έχει σαν σκοπό την αποδοτικότερη ανταλλαγή πληροφοριών μεταξύ πλοίου- ακτής και το αντίστροφο καθώς και μεταξύ όλων των ενδιαφερόμενων μερών της ναυτιλιακής βιομηχανίας. Ο International Maritime Organization ή αλλιώς IMO, τα τελευταία χρόνια επικεντρώνεται στην ανάπτυξη και προώθηση της ηλεκτρονικής ναυσιπλοΐας (e-navigation) που όπως αναφέραμε παραπάνω ασχολείται στην ασφαλή ναυσιπλοΐα και αποτελεί κύριο συστατικό της ηλεκτρονικής ναυτιλίας.

10.2 Ορισμός

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή χρησιμοποιεί τον ακόλουθο ορισμό για την περιγραφή της ηλεκτρονικής ναυτιλίας. Η ηλεκτρονική ναυτιλία είναι ένα σύνολο πολιτικών, στρατηγικών και δυνατοτήτων που διευκολύνουν την on line διασύνδεση μεταξύ διαφορετικών εμπλεκόμενων μερών, στη διασύνδεση ενός αποτελεσματικού και αποδοτικού θαλάσσιου μεταφορικού συστήματος.

10.3 Πλεονεκτήματα

Τα πλεονεκτήματα της ηλεκτρονικής ναυτιλίας είναι πολλά και δύσκολα μετρήσιμα. Είναι σίγουρο πάντως πως επηρεάζουν τις παρακάτω κατηγορίες:

- Οικονομικός τομέας: προσθέτουν ανταγωνιστικότητα στις μεταφορικές αλυσίδες ειδικά σε αυτές που βασίζονται στη θαλάσσια μεταφορά.

Γενικά παρατηρείται ανάπτυξη του ανθρώπινου κεφαλαίου, ανοδική πορεία του εμπορίου καθώς και βελτίωση του μακροοικονομικού ορίζοντα.

- Κοινωνικός τομέας: παρατηρείται μείωση του επιπέδου της ανεργίας, πρόληψη άρα και μείωση του αριθμού των συμφορήσεων και τοπική οικονομική ανάπτυξη.
- Περιβαλλοντικός τομέας: οι εκπομπές των ρύπων που ενισχύουν το φαινόμενο του θερμοκηπίου μειώνονται αισθητά και αυτό έχει άμεσο αντίκτυπο στη φυσικό περιβάλλον.

Η ηλεκτρονική ναυτιλία στοχεύει στην διάδοση, προώθηση και διανομή της χρήσης όλων των ναυτιλιακών πληροφοριών και δεδομένων. Επίσης προσπαθεί να διευκολύνει το σύνολο του ναυτιλιακού έργου και παρέχει υπηρεσίες που συμβάλλουν εν μέρει στην αύξηση των κερδών της ναυτιλίας. Οι παραπάνω στόχοι επιτυγχάνονται εφόσον υπάρχουν τα ακόλουθα στοιχεία:

- Ασφαλή ναυσιπλοΐα με περιορισμούς των ατυχημάτων, εκμεταλλεύοντας πλήρως την ηλεκτρονική ναυσιπλοΐα,
- Έλεγχος και καθοδήγηση της κίνησης,
- Βελτίωση της ασφάλειας
- Μείωση φόρτου εργασίας των πληρωμάτων
- Προστασία του ανθρώπινου παράγοντα, του περιβάλλοντος και των φυσικών πηγών ενέργειας,
- Διασύνδεση και επικοινωνία με τα άλλα μέσα μεταφοράς,
- Περιορισμός του κόστους του ναυτιλιακού έργου, των λιμανιών και των αρχών.

10.4 Ο ρόλος των μεσιτών

Στις προηγούμενες ενότητες αναλύσαμε διεξοδικά τον ρόλο των ναυλομεσιτών στην αγορά της ναυτιλίας και παρουσιάσαμε τον καταλυτικό ρόλο που

έχουν σχετικά με την προσφορά και τη ζήτηση ναυτιλιακών υπηρεσιών και προϊόντων.

Όταν ξεκίνησε η ανάγκη για την υπαρξή τους, η προσπάθεια ταύτισης της ζήτησης με την υπάρχουσα προσφορά αντιμετώπιζε μεγάλες πρακτικές δυσκολίες. Το δίκτυο επικοινωνίας ήταν πολύ περιορισμένο και τα εμπλεκόμενα μέρη μιας ναύλωσης περιορίζονταν γεωγραφικά στην αναζήτηση φορτίων ή πλοίων και όπως είναι λογικό οι ναυλώσεις που πραγματοποιούνταν δεν γίνονταν με τους συμφερότερους όρους. Με την ανάπτυξη της τεχνολογίας όμως και την εξάπλωση του διαδικτύου, οι ναυλομεσίτες κατόρθωσαν να επικοινωνούν με άλλους μεσίτες σε όλο τον κόσμο με αποτέλεσμα τα διαθέσιμα πλοία και φορτία να είναι γνωστά σχεδόν σε όλο τον κόσμο. Επομένως, αφού η επικοινωνία έγινε άμεση και το κόστος της επικοινωνίας μειώθηκε κατακόρυφα, οι πληροφορίες για διαθέσιμα φορτία και πλοία αυξήθηκαν και πλέον φτάνουν με ταχύτατους ρυθμούς στα ενδιαφερομένα μέρη. Έτσι οι ναυλομεσίτες λαμβάνουν καθημερινά μεγάλο αριθμό προσφορών που είναι δύσκολο και εξαιρετικά χρονοβόρο να διαχειριστούν, τελικά η διαλογή των κατάλληλων προσφορών αποτελεί πλέον την πιο απαιτητική διαδικασία για αυτούς.

Η αλματώδης ανάπτυξη του διαδικτύου και η γενικευμένη χρήση του δεν ήταν δυνατό να αφήσει ανεπηρέαστο τον τομέα της ναυτιλιακής βιομηχανίας. Η δημιουργία θεματικών πυλών και διαφόρων πλατφόρμων πληροφοριών έφερε αναταράξεις ως προς τη χρησιμότητα ορισμένων ναυλομεσιτών. Πλέον αρκετές συναλλαγές μεταξύ πλοιοκτητών και ναυλωτών, πραγματοποιούνται άμεσα και ο χώρος για ενδιάμεσους μειώνεται επικίνδυνα.

Το φαινόμενο που περιγράψαμε στην προηγούμενη παράγραφο, έχει αρχίσει να πραγματοποιείται με αποτέλεσμα αρκετοί μεσίτες να κινδυνεύουν με αφανισμό. Οι πλοικτήτες και οι ναυλωτές τους παρακάμπτουν, συνεννοούνται απευθείας και μειώνουν το κόστος της συμφωνίας. Με την εξέλιξη αυτή, ωφελούνται κυρίως εξειδικευμένοι και καταρτισμένοι ναυλομεσίτες των οποίων η εργασία είναι πολύτιμη και δεν αντικαθίσταται αλλά συγχρόνως όπως αναφέραμε προηγουμένως, οι τυπικοί ναυλομεσίτες χάνουν ολοένα και περισσότερο έδαφος στην αγορά της ναυτιλίας.

Κεφάλαιο 11 - Διαδικτυακές εφαρμογές στη ναυτιλιακή αγορά

11.1 Εισαγωγή

Στον αχανή χώρο του διαδικτύου, υπάρχουν ορισμένα portals ή θεματικές πύλες που παρέχουν στον χρήστη συγκεντρωμένες πληροφορίες από διαφορετικές πηγές με έναν ενοποιημένο τρόπο. Οι θεματικές αυτές πύλες αποτελούν πλατφόρμες πληροφοριών που σχετίζονται με τις προτιμήσεις του εκάστοτε χρήστη, κύριος σκοπός δημιουργίας τους είναι η μείωση της χρόνικης διάρκειας αναζήτησης και άντλησης των πληροφοριών.

Είναι γεγονός ότι πολλές τέτοιου είδους πλατφόρμες απέτυχαν να ικανοποιήσουν τις ανάγκες των χρηστών και της αγοράς. Οι υπηρεσίες που παρείχαν δεν έβρισκαν αγοραστικό κοινό ή άλλες που έβρισκαν κοινό δεν είχαν υπηρεσίες να παρουσιάσουν, στις περιπτώσεις όμως όπου η ανάγκες των μερών καλύπτονταν, δεν υπήρχε αρκετός χρόνος για να εδραιωθεί στην αγορά και να γενικευτεί σαν φαινόμενο.

Σαφώς υπήρχαν και διάφορα άλλα προβλήματα, αρκετοί παράγοντες που διέθεσαν τα πλοία ή τα φορτία τους σε συγκεκριμένες πλατφόρμες είχαν σαν απαίτηση να υπάρχουν στην πλατφόρμα όλα τα διαθέσιμα πλοία και φορτία της αγοράς. Κάτι τέτοιο φαντάζει απίθανο καθώς συνεχώς, νέοι φορείς δημιουργούν πύλες που παρέχουν τέτοιου είδους πληροφορίες και οι πληροφορίες αυτές μοιράζονται ανάμεσα στις νέες, σύγχρονες και πιο υποσχόμενες διαδικτυακές πλατφόρμες.

Στην αγορά της ναυτιλίας χρησιμοποιούνται κυρίως τρία είδη θεματικών πυλών και αναφέρονται πρακάτω:

1. *Θεματικές πύλες πληροφοριών*, η συγκεκριμένη διαδικτυακή εφαρμογή περιέχει κυρίως νέα γύρω από το χώρο της ναυτιλίας σε πραγματικό χρόνο. Έχουν μεγάλη χρησιμότητα για τα επίπεδα των ναύλων και τα

χαρακτηριστικά των στόλων των πλοίων. Οι κυριότερες πλατφόρμες πληροφοριών είναι οι ακόλουθες:

http://www.clarksons.com/
http://www.lloydslist.com/ll/
http://www.fairplay.co.uk/
http://www.tradewindsnews.com/
http://maritimematters.com/
http://www.marinelink.com/
http://www.hellenicshippingnews.com/
http://www.shiptalk.com/
http://www.ship.gr/
http://www.bunkerindex.com/
http://shipping.capitallink.com/
http://www.tshipping.com/
http://www.joc.com/?sawad
http://www.worldshipsociety.org/42.html
http://www.maritime-executive.com/

Πίνακας 2

2. *Θεματικές πύλες για online ναλώσεις*, όπου σε πραγματικό χρόνο όλα τα εμπλεκόμενα μέρη ανταλλάσσουν πληροφορίες για την επίτευξη συμφωνίας. Εδώ έρχονται σε επαφή οι πλοιοκτήτες με τους ναυλωτές αλλά και τους ναυλομεσίτες με σκοπό την εύρεση των κατάλληλων πλοίων, φορτίων ή υπηρεσιών. Επίσης αποτελεί σημείο ανταλλαγής πληροφοριών γύρω από την αγορά των ναύλων αλλά και εγγράφων σχετικών με τις ναυλώσεις. Τέλος, μια λειτουργία που τίθεται προς χρήση σε τέτοιου είδους πλατφόρμες είναι οι ηλεκτρονικοί πλειστηριασμοί, όπως είναι λογικό αφορούν κυρίως πλοία και φορτία που βρίσκονται σε προσφορά και ζήτηση. Στον παρακάτω πίνακα υπάρχει μια λίστα με portals που προσφέρουν τέτοιες υπηρεσίες.

http://www.bbc-chartering.com/	http://www.shippingonline.cn/index.asp
levelseas.com	http://www.axsmarine.com/public/
http://www.balticexchange.com/	http://www.freightshippingdirect.com/
http://www.imxsoftware.com/#	http://www.oceanchartering.net/
http://netchartering.com/	http://www.network-chartering.no/
https://www.bimco.org/	http://www.shippingdesk.com
http://i-shipping.com/	http://www.portshiptservice.com/
http://www.chinsay.com/	http://charteringsolutions.org/
http://www.tpt.com/chartering-and-vesselops	http://www.shippingplatform.com/shippinghome.aspx
http://www.conconnect.com/	http://www.enron-online.com/
http://webshipbroker.com/	http://www.ssyonline.com/services/dry-cargo/
http://www.freightmarket.com/	http://www.networkcharters.com/
http://ratequery.com/	http://www.solmaruniversal.com/logistics.php
http://www.eshipbroker.net/	http://www.ictrans.net/TradeFreeVessel/list.html
http://www.shipnagents.com/	http://wsed.net
http://www.indo-ocean.com/	http://www.shipbrokerportal.com/
http://www.maritimesun.com/	http://www.dubrovnik-online.com/charter/index.php
http://www.shipcargo.dk/	http://www.shipping-markets.com/

Πίνακας 3

3. Θεματικές πύλες εφοδιασμού πλοίων, αποτελούν τα απαραίτητα εργαλεία για online αγορές εφοδίων για τα πλοία. Η χρήση αυτών των πλατφόρμων που παρέχουν ηλεκτρονικά αγαθά και υπηρεσίες, έχει ορισμένα σημαντικά πλεονεκτήματα για τα ενδιαφερόμενα μέρη και αυτά αναφέρονται παρακάτω:

- Για τους πλοιοκτήτες, μεταφράζεται σε μείωση του χρόνου που χρειάζονται οι υπάλληλοι για την εύρεση των κατάλληλων εφοδίων αλλά και σε μείωση του κόστους απόκτησης αυτών λόγω του μεγάλου εύρους προϊόντων και τιμών που υπάρχει

στις πλατφόρμες αυτές. Η πληθώρα προμηθευτών ευνοεί τους πλοιοκτήτες που διαλέγουν το κατάλληλο προϊόν, στη χαμηλότερη δυνατή τιμή, στη καλύτερη ποιότητα και με τους ευνοϊκότερους όρους.

- Για τους πωλητές, υπάρχει ιδιαίτερα αυξημένη ζήτηση και όγκος πωλήσεων. Επίσης παρατηρείται εμφανής μείωση στο κόστος διανομής των αγαθών αλλά και σημαντική μείωση στο κόστος διατήρησης των αποθεμάτων.

Γενικά με μια γρήγορη ματιά, είναι εύκολο α παρατηρήσουμε ότι στη παραδοσιακή διαδικασία παραγγελιών ελοχεύει ο κίνδυνος του λάθους και της αναποτελεσματικότητας στηνεκπλήρωση μιας παραγγελίας. Αυτό συμβαίνει καθώς οι πληροφορίες ενδέχεται να μεταβιβαστούν μέσω αρκετών ανθρώπων καθώς και να αλλάζουν μορφή. Έτσι με την αυτοματοποίηση της διαδικασίας για παραγγελίες προμηθειών, τα λάθη ελαχιστοποιούνται με αποτέλεσμα την αύξηση της αποτελεσματικότητας.

Στην παρούσα φάση είναι χρήσιμο να παραθέσουμε μια λίστα με τι πιο σημαντικές ηλεκτρονικές πύλες για online προμήθειες.

http://www.shipserv.com/info/
http://www.shipsup.com/
http://www.shippingsupply.com/
http://www.binnacle.com/
http://www.stevestonmarine.com/
http://www.westernpioneer.com/
http://www.ems-shipsupply.com/
http://www.wrist.com/
http://www.shipsupplygroup.com/
http://www.shipvertical.com/
http://www.line.net/
http://www.seavantage.com/

Πίνακας 4

Στην κατηγορία του εφοδιασμού των πλοίων όμως, αξίζει να προστεθεί και η κατηγορία προμήθειας καυσίμων. Στην ναυτιλιακή αγορά, το κόστος των καυσίμων είναι ίσως το μεγαλύτερο που αναλαμβάνει να πληρώσει ο πλοιοκτήτης ή ο ναυλωτής αναλόγως με το ναυλοσύμφωνο που έχουν υπογράψει. Στον παρακάτω πίνακα εμφανίζονται οι σημαντικότερες ιστοσελίδες σχετικά με την αγορά καυσίμων.

http://www.bunkerworld.com/
http://oneobis.chemoil.com/
http://www.oceanconnect.com/
http://www.lqm.com/
http://www.ebunkers.com/
http://www.bunkerbridge.com/about-us.php
http://www.gac.com/

Πίνακας 5

Παρακάτω θα επιχειρήσουμε μια πιο καθαρή και βαθιά ματιά στον κόσμο των ηλεκτρονικών υπηρεσιών και θα αναλύσουμε κάποιες βασικές ηλεκτρονικές πλατφόρμες που αναφέρθηκαν προηγουμένως.

11.2 Ηλεκτρονικές Ναυλώσεις

Για την ανάπτυξη των ηλεκτρονικών ναυλώσεων, χρησιμοποιήθηκε το πλαίσιο και η φιλοσοφία που διέπει τις ηλεκτρονικές αγορές. Οι ηλεκτρονικές αγορές περιλαμβάνουν έναν ηλεκτρονικό, εικονικό χώρο στον οποίο διάφοροι προμηθευτές

και αγοραστές αλληλεπιδρούν με σκοπό τη ζήτηση και τη προσφορά προϊόντων και υπηρεσιών.

Στον χώρο της ναυτιλίας, η ηλεκτρονική αγορά εκφράζεται μέσω των ηλεκτρονικών ναυώσεων. Υπάρχουν διάφορες εταιρείες που είναι προσανατολισμένες αποκλειστικά στον τομέα αυτό, έτσι διαμορφώνουν ένα περιβάλλον το οποίο χρησιμοποιείται τόσο από τους πλοιοκτήτες όσο και από τους ναυλωτές. Αυτό το εικονικό περιβάλλον περιλαμβάνει διάφορες υπηρεσίες και μηχανισμούς διαπραγματεύσεων που βοηθούν τα μέρη να πραγματοποιήσουν συνεργασίες.

Μια τέτοια εταιρεία πρέπει να διαθέτει ιστοσελίδα, την ικανότητα να ενεργεί ως μεσίτης και μια άρτια τηλεπικοινωνιακή και τεχνολογική υποδομή. Όλη τη απαιτούμενη υποδομή την αναπτύσσουν οι ίδιες οι εταιρείες ή χρησιμοποιούν άλλες εξειδικευμένες επιχειρήσεις για λογαριασμό τους (Gray & Igarria, 2000). Οι υπηρεσίες που παρέχουν στους πελάτες τους είναι:

- Πρόσβαση στη βάση δεδομένων, εκεί οι χρήστες αναζητούν τα κατάλληλα πλοία ή φορτία για την κάλυψη των αναγκών τους,
- Ηλεκτρονικοί πλειστηριασμοί, πλοιοκτήτες και ναυλωτές διαπραγματεύονται τιμές ναύλων και φορτίων στον εικονικό χώρο της διαδικτυακής εφαρμογής,
- Διάφορες εφαρμογές και χρήσιμα εργαλεία για τη σύναψη συμφωνιών και την υλοποίηση ναυλοσυμφώνων.

Συγκεκριμένα οι πλειστηριασμοί σε μια ηλεκτρονική αγορά προσδιορίζουν ένα πρωτόκολλο για την αλληλεπίδραση των προμηθευτών και καταναλωτών, με σκοπό τον καθορισμό της τιμής της συναλλαγής (Strobel, 2000). Οι ηλεκτρονικοί πλειστηριασμοί ανήκουν και αυτοί στον τομέα της ηλεκτρονικής αγοράς και ουσιαστικά πρόκειται για διαπραγματεύσεις που γίνονται online. Οι προμηθευτές έχουν τη δυνατότητα να βελτιώσουν την προσφορά τους βλέποντας τις προσφορές των ανταγωνιστών τους και οι καταναλωτές καλούνται να επιλέξουν ανάμεσα στις καλύτερες δυνατές προσφορές. Οι ηλεκτρονικοί πλειστηριασμοί περιλαμβάνουν διάφορα χαρακτηριστικά με κυριότερο την τιμή αλλά και την ποιότητα, το επίπεδο των προσφερόμενων υπηρεσιών κ.α., έτσι διασφαλίζεται ότι το αποτέλεσμα είναι το συνολικά καλύτερο.

Ενδεικτικά, μερικά από τα κυριότερα πλεονεκτήματα των ηλεκτρονικών δημοπρασιών είναι:

- Αδιάβλητη και διάφανη διαδικασία,
- Ξεκάθαρη για τα ενδιαφερόμενα μέρη ως προς την έκβαση του αποτελέσματος,
- Παρουσίαση πραγματικών πληροφοριών και κατάστασης της αγοράς στον συγκεκριμένο χρόνο,
- Επιτάχυνση διαδικασιών για την ολοκλήρωση των συμβολαίων,
- Εξοικονόμηση χρόνου σε σχέση με τους συμβατικούς πλειστηριασμούς (Maersk, n.d.).

Οι ηλεκτρονικοί πλειστηριασμοί που αφορούν την ναυτιλιακή αγορά χωρίζονται στις δύο ακόλουθες κατηγορίες:

- ❖ Πλειστηριασμοί κράτησης,
- ❖ Πλειστηριασμοί ανοικτής προσφοράς

Η πρώτη κατηγορία πλειστηριασμών, οι πλειστηριασμοί κράτησης, είναι η πιο συχνά χρησιμοποιούμενη. Εδώ, οι πλοιοκτήτες ή οι μεσίτες που τους εκπροσωπούν, βλέπουν όλα τα προσφερόμενα φορτία, επιλέγουν αυτό που καλύπτει τις ανάγκες τους και κάνουν μια προσφορά που ισχύει μέχρι την λήξη της προθεσμίας που υπάρχει. Συνήθως σε αυτή την κατηγορία πλειστηριασμών, η χαμηλότερη οικονομικά προσφορά επικρατεί.

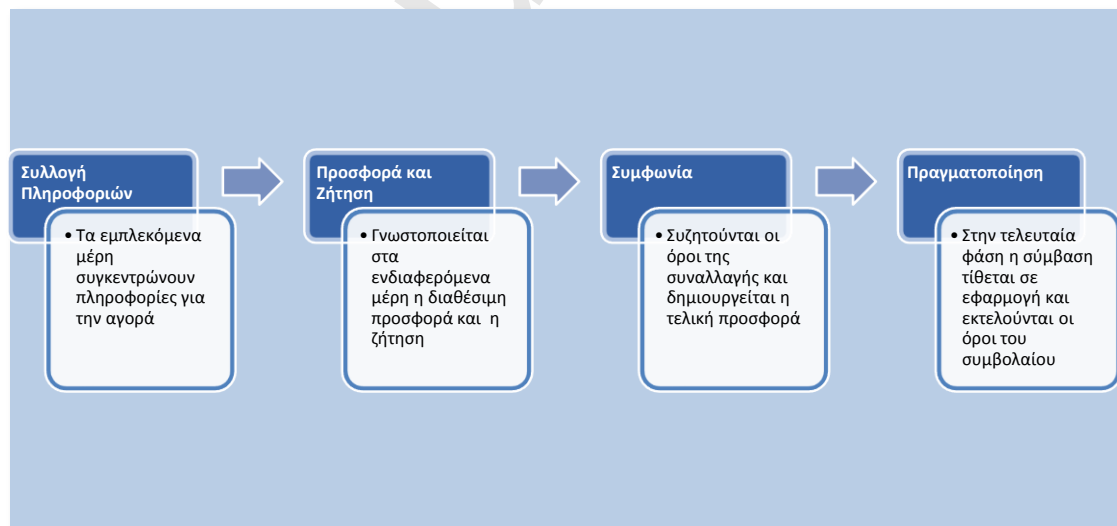
Αντιθέτως, στους πλειστηριασμούς ανοικτής προσφοράς, ο αγοραστής επιλέγει τον προμηθευτή που επιθυμεί να συνεργαστεί. Εντέλει, οι περισσότερες εταιρείες που ασχολούνται με τους ηλεκτρονικούς πλειστηριασμούς, διενεργούν και τα δύο είδη που αναφέραμε.

11.3 Χαρακτηριστικά συναλλαγών και διαπραγματεύσεων

Σε κάθε κατηγορία ηλεκτρονικών αγορών, διακρίνονται τρία βασικά μέρη που συμμετέχουν σε μία συναλλαγή ή διαπραγμάτευση και αυτά είναι:

1. Ο πωλητής
2. Ο αγοραστής
3. Ο φορέας παροχής υπηρεσιών διαδικτύου, που παίρνει το ρόλο του ενδιάμεσου ανάμεσα στους προηγούμενους δύο και παρέχει υπηρεσίες ηλεκτρονικής μεταφοράς αρχείων, κεφαλαίου, χώρου αποθήκευσης αρχείων, ηλεκτρονικό ταχυδρομείο κ.α. (Shee, et al., 2000)

Στις συναλλαγές αυτές όπως έχουμε αναφέρει και παραπάνω περιλαμβάνονται προϊόντα, υπηρεσίες ή συνδυασμός των δύο. Ανάμεσα στα εμπλεκόμενα μέρη λαμβάνουν χώρα διάφορες διαδικασίες και αυτές ακολουθούν συνήθως τέσσερις φάσεις όπως αυτές φαίνονται στο γράφημα που ακολουθεί (Stroebe, 2000).



Πίνακας 6

11.4 Παρουσίαση ηλεκτρονικών εφαρμογών

11.4.1 AXSMarine, (<http://www.axsmarine.com/public/index.php>)

AXSMARINE Connecting the Shipping Community

Friday, September 21st, 2012

Home About Products Contact

AXSMARINE Connecting the Shipping Community

Overview

AXSMarine produces a complete set of interactive, Internet-based decision-making tools and databases which support all commercial ship chartering activities.

Our products and solutions are purpose-built for shipbrokers, operators, owners, charterers, research firms and financial institutions, using state-of-the-art Internet technologies.

AXSMarine is the complete chartering solution. With it, you have one single, common database platform across your organization for each shipping segment, allowing you to maintain a corporate overview at a management level at all times.

AXSMarine online tools are secure, fast and easy to use, and the databases they source are always up to date. Because they are Internet based, our services are available from any computer, anywhere. There is never anything to download or install.

AXSMarine subscribers can transform a massive overload of raw text data into useful, searchable information. As a result, they enable you and your teams to make faster decisions and smarter choices by easily interacting your own information and market data with our powerful, easy-to-use assessment and analysis tools.

Free Distance Table
Click here to access our free distance tables

Request a product trial
Click here

Learn more about our products
Click here

Contact us
Click here

Download our overview presentation
Click here

Login to **AXSDRY** | Login to **ALPHALINER** | Login to **AXSOFFSHORE** | Login to **AXSS&P** | Login to **AXSTANKER**

Terms & Conditions | Disclaimer/Copyright | Privacy | Contact us | Login to AXSDry | Login to Alphaliner | Login to AXSOffshore | Login to AXSS&P | Login to AXSTanker

Εικόνα 1

Στον χώρο της ναυτιλίας, όπως και στους περισσότερους, ο ρόλος των πληροφοριών είναι μεγάλης σημασίας. Οι επιχειρήσεις και όλα τα άλλα μέρη που απαρτίζουν τον κόσμο της ναυτιλίας ενδιαφέρονται συνεχώς για πληροφορίες που αφορούν πλοία, φορτία, λιμάνια κ.α.. Έτσι έχουν δημιουργηθεί λογισμικά και ηλεκτρονικές υπηρεσίες, μέσω των οποίων τα μέρη της ναυτιλίας πραγματοποιούν αναλύσεις και λαμβάνουν αποφάσεις. Εκτός αυτού, οι χρήστες αυτών των εφαρμογών έχουν τη δυνατότητα να λαμβάνουν αυτές τις υπηρεσίες από οποιοδήποτε μέρος του

κόσμου, αρκεί να έχει σύνδεση στο διαδίκτυο, και να αντλούν πληροφορίες εξαιρετικά εύκολα και γρήγορα.

Η εταιρεία που εξετάζουμε παρέχει τέτοιου είδους υπηρεσίες, δηλαδή πληροφορίες και εργαλεία που βοηθούν τους χρήστες στην απλοποίηση της δουλειάς τους. Οι προσφερόμενες υπηρεσίες είναι εύκολα προσβάσιμες, εύχρηστες και καλύπτουν τις ανάγκες των χρηστών. Οι τελευταίοι μπορεί να είναι πλοιοκτήτες, ναυλωτές, όλων των ειδών οι μεσίτες και να σχετίζονται με το σύνολο της ναυτιλιακής αγοράς.

Η AXSMarine παρέχει τέσσερις υπηρεσίες:

- *AXSDry*, πρόκειται για ένα εργαλείο που σχετίζεται με την αγορά χύδην ξηρών φορτίων και παρέχει στους χρήστες της μια ολοκληρωμένη ματιά γύρω από αυτή. Όσοι χρησιμοποιούν την υπηρεσία αυτή έχουν τη δυνατότητα να χρησιμοποιήσουν τα παρακάτω εργαλεία:

Ενημερωτικά δελτία	Υπολογιστές αποστάσεων
Περιγραφές πλοίων	Εκτιμητές ταξιδιών
Position lists	Freight matrix
Βάσεις δεδομένων λιμένων	Φορτία
Ναυλώσεις	Μετατροπείς APS/DOP

Πίνακας 7

Οι πιο γνωστές εταιρείες που χρησιμοποιούν την εν λόγω εφαρμογή είναι μεταξύ άλλων η Lorentzen & Stemoco, η Sobelnord, η Clarksons, η R.S Platon, η Tate & Tyle κ.α..

- *AXSLiner*, όπως φαίνεται και από το όνομα της η συγκεκριμένη εφαρμογή αναφέρεται αποκλειστικά στην εμπορική ναυτιλία γραμμών. Αποτελεί απόγονο του πρωτοπόρου στην εποχή του Alphaliner (1999), ενός συστήματος που περιείχε βάσεις δεδομένων σχετικά με τα εμπορευματοκιβώτια. Το AXSLiner χρησιμοποιείται ευρέως και παρέχει πληροφορίες για πάνω από 5000 πλοία και 2000 γραμμές υπηρεσιών. Η εφαρμογή αυτή παρέχει τις υπηρεσίες που φαίνονται στον παρακάτω πίνακα.

Πρόσφατες εκθέσεις	Ενημερωτικά δελτία
Περιγραφές πλοίων	Θέσεις πλοίων και εκθέσεις
Ναυλώσεις	

Πίνακας 8

- *AXSTanker*, η εφαρμογή αυτή χρησιμοποιείται από την πλειοψηφία των μεσιτών γιατί παρέχει σημαντικές πληροφορίες γύρω από τα δεξαμενόπλοια. Συγκεκριμένα παρέχει πρόσβαση στα κάτωθι.

Υπολογιστής αποστάσεων	Περιγραφή πλοίων
Θέση πλοίων	Εκτιμητής ταξιδιών

Πίνακας 9

Ανάμεσα στα μέλη της AXSTanker διακρίνονται εταιρείες όπως η Mallory Jane Lynch Flynn, η Simpson Spence & Young, η Capital, η Frachtkontor & Junge κ.α.

- *AXSS&P (Sale and Purchase)*, αποτελεί ένα ασφαλές ηλεκτρονικό σύστημα για αγορές και πωλήσεις. Περιέχει ιστορικά εμπορικά στοιχεία για κάθε πλοίο και μπορεί να συνδεθεί με το λογισμικό σχεδόν κάθε πλοίου όπως και με τις προηγούμενες εφαρμογές της AXSMarine. Τα εργαλεία που περιλαμβάνει φαίνονται στον παρακάτω πίνακα.

Περιγραφή πλοίων	Διαχείριση πλοίων
Ενημερωτικά δελτία	Πρόσθετα ηλεκτρονικών υπηρεσιών

Πίνακας 10

Έτσι καλύπτονται οι ανάγκες των μεσιτών, των διαχειριστών και των ναυλωτών της ναυτιλίας χύδην υγρών και ξηρών φορτίων καθώς επίσης και εμπορευματοκιβωτίων. Μέσω της πλατφόρμας που παρέχει η συγκεκριμένη εταιρεία, οι πληροφορίες συγκεντρώνονται σε μία διαδικτυακή τοποθεσία και διανέμονται προς τους ενδιαφερόμενους με απλό και γρήγορο τρόπο. Έτσι οι χρήστες έχουν όλα τα εφόδια και τις απαραίτητες προϋποθέσεις για τη λήψη ορθών αποφάσεων

Σύμφωνα με την ιστοσελίδα της εταιρείας, οι εφαρμογές και οι υπηρεσίες που παρέχει ανανεώνονται και αναπτύσσονται διαρκώς με σκοπό την ικανοποίηση των χρηστών. Η AXSMarine δημιουργήθηκε από την συνέργια των Barry Rogliano Sales

και Louis Dreyfus Armateurs, δύο σημαντικών ναυτιλιακών οργανισμών. Επίσης η εταιρεία Oldenclorff Carriers, μια από τις μεγαλύτερες σε μεταφορές χύδην φορτίων στην Ευρώπη, είναι ένα από τους μετόχους της AXSMarine. Επίσης για την ανάπτυξη ορισμένων υπηρεσιών και την παροχή εξειδικευμένων πληροφοριών έχει συνεργαστεί με τις:

- LQM Petroleum Services Inc
- Multiport ship agencies network
- Reuters
- Centre for Applied Mathematics

11.4.2 Baltic Exchange, (<http://www.balticexchange.com/>)

The Baltic Exchange

All third party users of this website and/or data produced by the Baltic do so at their own risk. The Baltic owes no duty of care or any other obligation to any party other than the contractual obligations which it owes to its direct contractual partners.

our word our bond

Home
About Us
Baltex
Venue Hire
Market Information
Expert Witness
FFA
Member Information
Market Announcements
Joining the Baltic
Press Room
Key Contacts

Welcome to the Baltic Exchange website
Registered members can log in below. You will have been sent your **company, username and password.**

The first time you login you will be asked to change this password.
Please enter your chosen password and click log-on.

Member Log-On
Please enter your company, username and password and click **Log-On.**

Company:
Username:
Password:

[Use of cookies](#)

[Problems logging-on?](#)

Baltex
Freight Derivatives Market

Choose Baltex
Baltex brings the dry bulk FFA market to one central location.

Approved by the FSA, the Baltic Exchange developed Multilateral Trading Facility is an electronic trading platform for shipowners, charterers, traders and brokers.

Join us today.

Baltic Exchange Dry FFA volumes
Reported period - Week 38

Date	Cleared Lots	OTC Lots	Total Lots
17/09			
Cape	8866	0	8866
Pmx	7408	30	7438
Supra	1804	0	1804
Hsize	0	0	0
Total	18078	30	18108

Cleared market = 99.83% [Read on](#)

Baltic Exchange Tanker FFA volumes
Reported period - August 2012

Date	Cleared Lots	OTC Lots	Total Lots
03/09			
Clean	8900	0	8900
Dirty	3625	0	3625
Total	12525	0	12525

Cleared market = 100.00% [Read on](#)

Baltic Exchange commits to building Baltex
The Baltic Exchange reaffirmed its commitment to its freight derivatives trading platform Baltex at its Annual General Meeting (5 July 2012).

About Us
The Baltic Exchange is the worlds only independent source of maritime market information for the trading and settlement of physical and derivative contracts.

Our international community of over 590 members encompasses the majority of world shipping interests and commits to a code of business conduct.

Market Information
The Baltic produces the worlds only independent shipping market assessments. Using a panel of international shipbrokers, we provide daily assessments on over 50 dry and wet routes, weekly sale & purchase and demolition assessments as well as daily forward prices.

Εικόνα 2

Η ιστοσελίδα της εταιρείας Baltic Exchange, που φαίνεται παραπάνω, έκανε την εμφάνιση της το 2001. Αποτελεί ένα ηλεκτρονικό χώρο που προσπαθεί να

γεφυρώσει το χάσμα της προσφοράς και της ζήτησης στη ναυτιλιακή αγορά, φέρνοντας σε επαφή του πλοιοκτήτες με τους ναυλωτές.

Αξίζει να σημειώσουμε ότι η ιστοσελίδα αυτή έδινε τη δυνατότητα στους χρήστες της, να χρησιμοποιήσουν μια μηχανή αναζήτησης που εξειδικευόταν στην εύρεση διαθέσιμων πλοίων και φορτίων, κατόπιν ειδοποιούσε και ενημέρωνε τους ενδιαφερόμενους σχετικά με την πρόοδο της αναζήτησης αυτής. Στόχος της εταιρείας ήταν η παροχή πληροφοριών με άμεσο και εύκολο τρόπο, να καλύψει το ρόλο των ναυλομεσιτών στην αγορά και τέλος να φτάσει να κατέχει όσο το δυνατό μεγαλύτερο μερίδιο στην ηλεκτρονική αγορά.

Με την αύξηση του επιπέδου της τεχνολογίας και την εξάπλωση του διαδικτύου, η Baltic Exchange έχει βελτιώσει τις υπηρεσίες που προσφέρει έτσι ώστε τα μέλη της να μένουν ικανοποιημένα. Πλέον οι χρήστες της ηλεκτρονικής αυτής υπηρεσίας, πληροφορούνται σχετικά με τα νέα της αγοράς, έγκαιρα και έγκυρα, επικοινωνούν μεταξύ τους και ανταλλάσσουν πληροφορίες, μαθαίνουν τις θέσεις διάφορων πλοίων και φορτίων. Εκτός από το κομμάτι της ναυτιλίας, η ιστοσελίδα δίνει πληροφορίες σχετικά με νέα άλλων κλάδων που ενδέχεται να επηρεάζουν τον χώρο της ναυτιλίας, τιμές προϊόντων, επίπεδο συναλλάγματος, νομικές υπηρεσίες, στελέχωση επιχειρήσεων και στόλου κ.α..

Η Baltic Exchange που απαριθμεί σχεδόν 600 μέλη στον κομμάτι των επιχειρήσεων και πάνω από 3000 μέλη ατομικά, τους προσφέρει ξεχωριστές υπηρεσίες. Δίνει τη δυνατότητα δημιουργίας προφίλ σε ένα ειδικό ηλεκτρονικό χώρο, που μπορεί να περιλαμβάνει εκτός των άλλων πληροφορίες γύρω από τα πλοία του στόλου της κάθε εταιρείας, τα φορτία ή γενικά τις δραστηριότητες και τυχόν υπηρεσίες που προσφέρει.

Τέλος η Baltic Exchange πριν μερικά χρόνια δημιούργησε και έθεσε σε λειτουργία την εφαρμογή Baltex, Freight Derivatives Platform. Η συγκεκριμένη υπηρεσία, η οποία είναι εγκεκριμένη από τον διεθνή οργανισμό FFA market (Forward Freight Agreement), αποτελεί μηχανισμό διαπραγμάτευσης γύρω από την αγορά των ξηρών φορτίων και των παραγώγων τους. Μέσω της υπηρεσίας Baltex, οι πλοιοκτήτες, οι ναυλωτές, οι έμποροι και οι μεσίτες επικοινωνούν άμεσα και έχουν τη δυνατότητα να συναλλάσσονται ηλεκτρονικά. Όπως αναφέρει η ίδια η εταιρεία, η εφαρμογή αυτή αναπτύχθηκε σε στενή συνεργασία με τους

φορείς της αγοράς με σκοπό να αυξήσει την διαφάνεια, τη ρευστότητα και να ανταποκριθεί σε τυχόν ρυθμιστικές αλλαγές.

Συνοψίζοντας, η χρήση της ηλεκτρονικής εφαρμογής Baltex προσφέρει:

- Διαφάνεια στις τιμές
- Ανωνυμία των εμπλεκόμενων μερών, σε περίπτωση που το επιθυμούν
- Αυξημένη ρευστότητα
- Ευέλικτες διαδικασίες και τρόπους εργασίας με τους μεσίτες

11.4.3 Freightmarket, (<http://www.freightmarket.com/index.aspx>)

BALTICFX
www.freightmarket.com
Beta

THE SHIPPING PLATFORM FOR THE PROFESSIONALS

COVERING
FCL - LCL - AIR CARGO - BULK - CHARTER

Home Full Container Load Less Container Load Air Cargo Bulk or Charter Vessel Opening Schedule News

Latest News

Freight Buyers
Freight Sellers
Airlines
Ship Brokers
Vessel Owner
Shipping Line
Truck Owner

QUICK LINKS

FCL LCL Air Cargo Bulk or Charter Vessel Opening
Truck Opening Truck Load Job Openings Agent Request Vessel Arrival
How it works Download App Schedule News

login here signup now!

Latest News

Login / New User
Login
New User
Market Place
Regional Reps
Submit Press Release

PayPal
VISA

FREIGHT REQUIREMENTS

Departs	Arrives	Type	Status
Pipavav	Keelung	Full Container Load	Close
Challao	Keelung	Full Container Load	Close
Paita	Bangkok	Full Container Load	Close
Reykjavik	Keelung	Full Container Load	Close
Karachi	Qingdao	Full Container Load	Open
Dubai	Shanghai	Full Container Load	Close

Latest News

When your assets are on moving water, you learn the value of a solid foundation.

Εικόνα 3

Η ηλεκτρονική πλατφόρμα της Freightmarket, που αν θελήσουμε να την μεταφράσουμε σημαίνει η αγορά φορτίων και ναύλων, είναι άκρως λειτουργική και καινοτόμα. Όπως φαίνεται άλλωστε, μέσω κατανοητών συμβόλων και φράσεων προσπαθεί να δημιουργήσει ένα φιλικό προς τον χρήστη περιβάλλον προσφέροντας του παράλληλα πλήθος σημαντικών εφαρμογών.

Σε πραγματικό χρόνο πληροφορεί τους ενδιαφερόμενους για προσφερόμενα και ζητούμενα φορτία, δίνοντας πληροφορίες για τους λιμένες φόρτωσης και εκφόρτωσης. Όμως δεν σταματά εκεί, αφού ενημερώνει τους χρήστες για πολλά άλλα πράγματα όπως οι τιμές των ναύλων στην αγορά, κανονισμούς και νόμους που διέπουν τις μεταφορές, οικονομικά στοιχεία εταιρειών καθώς επίσης και θέσεις εργασίας.

Στην πλατφόρμα αυτή υπάρχουν πληροφορίες όχι μόνο για θαλάσσιες μεταφορές αλλά για οδικές και αεροπορικές επίσης. Ενημερώνει για φορτηγά που διατίθενται προς μεταφορά αλλά και για φορτία προς οδική ή αεροπορική μεταφορά.

Αποτελεί ένα από τα πιο χρήσιμα εργαλεία για μεσίτες, πλοιοκτήτες και ναυλωτές και αριθμεί πολλά μέλη. Αυτά έχουν τη δυνατότητα μέσω μιας εφαρμογής να έχουν ηλεκτρονική επαφή με τα προσφερόμενα και ζητούμενα πλοία και φορτία. Επίσης έχουν τη δυνατότητα να έρθουν σε επαφή με διάφορους ναυλομεσίτες για την εξυπηρέτησή τους. Οι πλοιοκτήτες συνήθως θέτουν το πλοίο τους προς χρήση, ενημερώνοντας τους ενδιαφερόμενους για τα χαρακτηριστικά του και τις ημερομηνίες που θα είναι διαθέσιμο, έτσι οι ναυλωτές μπορούν μέσω μιας ηλεκτρονικής εφαρμογής να επιλέξουν το κατάλληλο για αυτούς πλοίο. Με μία μόνο απλή αναζήτηση, επιλέγονται τα κατάλληλα πλοία για το επιλεγμένο εμπόρευμα αλλά και το αντίθετο.

11.4.4 Chartering Solutions, (<http://charteringsolutions.org/index.htm>)



CHARTERING SOLUTIONS
we worked hard to make it easy

log on
register
quick tour
about us
contact us



Fixture 4.0 is here - take a look at the new features

Copyright 2001 - 2012, Chartering Solutions, Inc.

Εικόνα 4

Η εταιρεία Chartering Solutions εξειδικεύεται στις ναυλώσεις δεξαμενόπλοιων και γι' αυτό το σκοπό έχει δημιουργήσει την εφαρμογή Fixture 4.0. Οι χρήστες έχουν τη δυνατότητα, μέσα σε πολύ μικρό χρονικό διάστημα να:

- Πραγματοποιήσουν μια ναύλωση
- Παρακολουθήσουν και να συμμετέχουν σε διαπραγματεύσεις
- Να λάβουν όλα τα απαραίτητα έγγραφα που αφορούν μια συμφωνία
- Να λάβουν το ναυλοσύμφωνο

Η ηλεκτρονική εφαρμογή αυτή είναι έτσι φτιαγμένη ώστε να μπορεί να ενσωματωθεί στα συστήματα και τις διαδικασίες που χρησιμοποιούνται από το σύνολο της ναυτιλιακής αγοράς. Έτσι χρησιμοποιεί ένα τύπο ναυλοσυμφώνων και εγγράφων για διαπραγματεύσεις όπως αυτός που υπάρχει στην αγορά. Η εφαρμογή Fixture 4.0 δρα στην αγορά συμπληρωματικά και έχει τη δυνατότητα ενσωμάτωσης σε άλλα λογισμικά καθώς είναι κοινά αποδεκτό από τις εταιρείες που ασχολούνται με τις διαδικτυακές υπηρεσίες τέτοιου τύπου ότι είναι αδύνατον να υπάρξει μονοπώλιο στο τομέα των ηλεκτρονικών ναυλώσεων.

Η εταιρεία παραμένει ανεξάρτητη από συμφέροντα μεσιτών, ναυλωτών και πλοιοκτητών και είναι καθαρά αυτοχρηματοδοτούμενη. Τα μέλη δεν χρεώνονται για την είσοδο τους στις υπηρεσίες της πλατφόρμας, το μοναδικό έσοδο της εταιρείας έρχεται από την προμήθεια που έχει σαν μεσίτης και είναι της τάξης του 1% του συμφωνηθέντος ναύλου.

Πιο συγκεκριμένα, σε κάθε διαπραγμάτευση ορίζεται ένας μεσίτης έτσι ώστε να έχει υπό την επίβλεψη του όλες τις μετασυναλλακτικές διαδικασίες. Οι χρήστες έχουν τη δυνατότητα να αποφασίζουν ποια στοιχεία των πλοίων ή των φορτίων τους θα γίνονται γνωστά.

Οι πλοιοκτήτες εισάγουν την κατάσταση των πλοίων τους (διαθέσιμα ή όχι), το πρόγραμμα που έχουν, την ταχύτητα τους καθώς και το λιμάνι που βρίσκονται. Από την πλευρά τους οι ναυλωτές, γνωστοποιούν τα χαρακτηριστικά των φορτίων τους, τότε θα είναι διαθέσιμα και μπορούν να επιλέξουν σε ποιους πλοιοκτήτες θα απευθυνθούν αν όχι σε όλους. Το σύστημα του Fixture 4.0 λαμβάνει όλες αυτές τις πληροφορίες, τις εισάγει στις βάσεις δεδομένων και τις επεξεργάζεται. Έτσι με μια ματιά οι χρήστες πληροφορούνται γρήγορα και έγκυρα γύρω από τον τομέα ενδιαφέροντος τους. Τέλος φτάνουν στο κομμάτι των διαπραγματεύσεων που όπως αναφέραμε παραπάνω έχουν την δυνατότητα να γίνονται ταυτόχρονα μεταξύ πολλών χρηστών.

11.4.5 Shipping Markets, (<http://www.shipping-markets.com/default.asp>)

IHS Fairplay and Maritime Research Inc have combined their resources to develop the first online integrated markets information system. Shipping-Markets.com brings together the unique fixture information database that is continually updated by Maritime Research with the vessel, companies and news databases researched by IHS Fairplay.

Shipping-markets.com provides you with an independent and up-to-date information resource on tanker and dry bulk markets. Information is continually gathered on the latest fixtures, ship sales, newbuildings and market background stories and provided to you in a unique, integrated system which includes full access to our online database of over 85,000 vessels.

Summary tables, flexible searches, analysis and the option to download fixture information into your own spreadsheets makes Shipping-Markets.com the most cost effective method of staying right up-to-date with the market. IHS Fairplay is the Source for maritime information and insight.

Getting the most from this site **Quick Links**

A sample of most recent fixtures

Timecharter Fixtures (Reported Last 7 Days)

Size	Vessel	Load Area	Discharge Area	Date	Rate	Terms	View
50,806	Orchid I...	Indonesia/Austr...	Far East	Sep 27/29	7500 ...	20868...	+
52,064	Bikan	Far East	Far East	Sep 28/29	10000...	SEAsi...	+

Dry Voyage Fixtures (Reported Last 7 Days)

Comm	Vessel	Load Area	Discharge Area	Size	Date	Rate	View
Coal	Cmb Pome...	Indonesia/Austr...	Far East	70,000	Oct 5/15	10.50	+
Coal	STEAMER	Indonesia/Austr...	Far East	160,000	Oct 1/10	9.75	+

Crude Fixtures (Reported Last 7 Days)

Comm	Vessel	Load Area	Discharge Area	Size	Date	Rate	View
Oil Dirty	Bareilly	UK/Continent/Sc...	UK/Continent/Sc...	100,000	Oct 5	W60	+
Oil Dirty	Minerva ...	US Gulf/North C...	US Gulf/North C...	70,000	Sep 30	W90	+

Products Fixtures (Reported Last 7 Days)

Comm	Vessel	Load Area	Discharge Area	Size	Date	Rate	View
Oil Clean	Cpo France	UK/Continent/Sc...	UK/Continent/Sc...	30,000	Sep 23	W165	+
Oil Clean	Salamis	UK/Continent/Sc...	East Coast Sout...	36,000	Sep 24	W157.5	+

Latest Market News Search

Printable Version

Fixture information- Latest dry fixtures, Latest tanker fixtures, View a charterer history, Search fixtures, Find a company. **Vessel Information**- Look up a ship, Fleet analysis, Newbuildings, Sale & Purchase **Download**- Daily fixture report, Monthly reports, Spreadsheet analysis.

This site has been designed to be viewed at 800 x 600 pixels using IE 4 or above.

© IHS Global Limited 2010 | [Privacy Policy](#) | [Terms of Use](#) | [Licence Agreement](#)

Εικόνα 5

Ο ιστότοπος του Shipping Markets αποτελεί μια δημιουργία αρκετά καινοτόμα και ικανή να προσφέρει σημαντικές υπηρεσίες στη ναυτιλιακή αγορά. Ουσιαστικά εμπεριέχει ένα ολοκληρωμένο πληροφοριακό σύστημα αγορών. Για να το επιτύχει αυτό λαμβάνει όλες τις απαραίτητες πληροφορίες ναυλώσεων από τη βάση δεδομένων της Maritime Research με την αντίστοιχη της Lloyd's Register που αφορά πλοία, φορτία και εταιρείες του χώρου.

Συγκεκριμένα στο εν λόγω πληροφοριακό σύστημα παρέχονται πληροφορίες για κατασκευές, χαρακτηριστικά, πωλήσεις που αφορούν έναν αριθμό πλοίων μεγαλύτερου του 60000, τα οποία μπορεί να είναι δεξαμενόπλοια, πλοία μεταφοράς χύδην ξηρών φορτίων

κ.α.. Επίσης εκτός από πληροφορίες γύρω από τα πλοία, περιλαμβάνονται πληροφορίες γύρω από τα φορτία αλλά και τις ναυλώσεις.

Το www.shipping-markets.com προσφέρει πλήθος πινάκων, αναλύσεις, πληροφορίες και εξειδικευμένα εργαλεία αναζήτησης γύρω από τις ναυλώσεις, κάτι που το καθιστά χρήσιμο και πολύτιμο για τους χρήστες του.

Κεφάλαιο 12 - Προβλήματα υιοθέτησης ηλεκτρονικών υπηρεσιών

12.1 Εισαγωγή

Στον παρόν κεφάλαιο θα ασχοληθούμε με ορισμένα ζητήματα που αφορούν στην εφαρμογή των ηλεκτρονικών υπηρεσιών, που έχουμε περιγράψει μέχρι τώρα, στον χώρο της ναυτιλίας. Επίσης θα επιχειρήσουμε να προτείνουμε λύσεις έτσι ώστε να ξεπεραστούν αυτά τα προβλήματα το ταχύτερο δυνατό και με το μικρότερο δυνατό κόστος. Τα ζητήματα αυτά λοιπόν μπορεί να είναι νομικής φύσης, ασφάλειας, υιοθέτησης από το σύνολο της αγοράς, εκτέλεσης και τέλος ζητήματα που αφορούν την κουλτούρα και την φιλοσοφία.

12.2 Νομικά Ζητήματα

12.2.1 Γενικές παρατηρήσεις

Οι συναλλαγές που πραγματοποιούνται μέσω διαδικτύου είναι κατά κανόνα διασυνοριακές και ως εκ τούτου τα νομικά προβλήματα που δημιουργούνται από αυτές είναι πολλά, ειδικά αν αναλογιστούμε ότι το δίκαιο είναι δύσκολο να συμβαδίσει με τον ταχύτατο ρυθμό ανάπτυξης της τεχνολογίας. Τα προβλήματα αυτά πολλαπλασιάζονται λόγω της φύσης των ηλεκτρονικών υπηρεσιών και του διαδικτύου γενικότερα, δηλαδή λόγω του ότι εμπλέκονται δίκαια διαφορετικών χωρών και διαφορετικών κλάδων. Βασικά στοιχεία για την επίλυση των διαφορών είναι υπό ποιες προϋποθέσεις έγινε η σύμβαση, πότε, ποιας χώρας το δικαστήριο είναι υπεύθυνο για την επίλυση των διαφορών των εμπλεκόμενων μερών και ποιο είναι το δίκαιο που πρόκειται να εφαρμοστεί (Αλεξανδρίδου, 2004).

12.2.2 Νομοθετικές πρωτοβουλίες

Παρόλο που οι πρώτες σκέψεις για δημιουργία ενός νομοθετικού πλαισίου, κοινού σε όλη την Ευρώπη, που θα σχετίζεται αποκλειστικά με τις ηλεκτρονικές συναλλαγές ξεκίνησαν το 1997, τελικώς ήταν το έτος 2000 όταν ψηφίστηκε η οδηγία 2000/31/ΕΚ γνωστή ως «οδηγία για ηλεκτρονικό εμπόριο». Η οδηγία αυτή δημιουργήθηκε για να οριστούν οι νομικές πτυχές των υπηρεσιών του ηλεκτρονικού εμπορίου. Οι αρμόδιοι φορείς της ΕΕ όμως δεν έμειναν εκεί, θέλοντας να αντιμετωπίσουν διάφορα άλλα προβλήματα των ηλεκτρονικών συναλλαγών δημιούργησαν συμπληρωματικά κείμενα της αρχικής οδηγίας όπως:

- Κοινό πλαίσιο για τις ηλεκτρονικές υπογραφές (1999/93/ΕΚ)
- Οδηγία για πωλήσεις από απόσταση χρηματοπιστωτικών υπηρεσιών (2002/65/ΕΚ)
- Οδηγία για την προστασία της ιδιωτικής ζωής στις ηλεκτρονικές επικοινωνίες (2002/58/ΕΚ)
- Κανονισμό για την αντικατάσταση της συμφωνίας των Βρυξελλών σχετικά με την αναγνώριση και εκτέλεση δικαστικών αποφάσεων σε αστικές και εμπορικές υποθέσεις (ΕΕ/44/2001)
- Σύσταση για τις συναλλαγές που πραγματοποιούνται με μέσα ηλεκτρονικής πληρωμής και ιδιαίτερος όσον αφορά στις σχέσεις μεταξύ του εκδότη και του κατόχου (97/489/ΕΚ)

12.2.3 Στόχοι της οδηγίας

Με την σύνταξη και εφαρμογή της οδηγίας 2000/31/ΕΚ επιδιώκεται η καθιέρωση της ελεύθερης κυκλοφορίας των υπηρεσιών της κοινωνίας της πληροφορίας. Πριν από την συγκεκριμένη οδηγία, οι ηλεκτρονικές συναλλαγές αντιμετωπίζονταν με καχυποψία αφού υπήρχε έλλειψη σε θέματα ασφάλειας δικαίου. Αυτό συνέβαινε κυρίως λόγω της διαφορετικότητας που υπάρχει ανάμεσα στο δίκαιο κάθε χώρας σχετικά με τις διατάξεις γύρω από τις ηλεκτρονικές συναλλαγές. Με την

αβεβαιότητα να είναι διάχυτη ανάμεσα στους χρήστες, η ΕΕ εφάρμοσε την παραπάνω οδηγία έτσι ώστε να επιτύχει (Αλεξανδρίδου, 2004):

- Βεβαιότητα για την ταυτότητα του αντισυμβαλλομένου,
- Βεβαιότητα ως προς την ακεραιότητα και το αναλλοίωτο του κειμένου που έχει σταλεί ηλεκτρονικά,
- Ασφάλεια κατά την πληρωμή μέσω του διαδικτύου και
- Διαφάνεια ως προς την φορολόγηση των διασυνοριακών συναλλαγών.

12.2.4 Νομικές προεκτάσεις στην ηλεκτρονική σύμβαση

Κάθε σύμβαση που καταρτίζεται σε απευθείας σύνδεση μέσω του διαδικτύου αποτελεί καταρχήν υπηρεσία της κοινωνίας της πληροφορίας. Για να πραγματοποιηθεί μια κανονική σύμβαση άρα και ηλεκτρονική χρειάζεται:

- a) Πρόταση σύναψης σύμβασης
- b) Δήλωση αποδοχής της πρότασης

Οι νομικές προεκτάσεις των ηλεκτρονικών συναλλαγών που σχετίζονται με την αγορά της ναυτιλίας μπορούν να χωριστούν στις παρακάτω τρεις κατηγορίες:

- a. Ηλεκτρονικές υπογραφές,
- b. Ψηφιακές υπογραφές και
- c. Δικαιοδοσία και εφαρμοστέο δίκαιο

Με τη ραγδαία εξάπλωση του διαδικτύου και τη χρήση του σε πολλές καθημερινές υπηρεσίες, φτάσαμε στην εποχή των ηλεκτρονικών συναλλαγών που πλέον τείνουν να έχουν διαδικαστικό χαρακτήρα. Παρελκόμενο αυτού του φαινομένου είναι και η αντικατάσταση των χειρόγραφων υπογραφών από ηλεκτρονικές. Έτσι με μια νομοθετική πράξη που έχει την ονομασία E-Sign (Electronic Signature in Global and National Commerce Act) από το 2000 κατοχυρώθηκε νομικά η ισχύς των ψηφιακών υπογραφών στον ηλεκτρονικό χώρο.

Η ηλεκτρονική υπογραφή περιλαμβάνει τα πεδία κειμένου στο τέλος των e-mails, τα κουμπιά στα ηλεκτρονικά συμβόλαια, τις ψηφιοποιημένες εικόνες που

αναπαριστούν χειρόγραφες υπογραφές, ονόματα χρηστών και κωδικούς. Στον χώρο της ναυτιλίας, επιτρέπεται πλέον η μεταβίβαση συμβολαίων, ναυλοσυμφώνων, φορτωτικών και άλλων εγγράφων με ηλεκτρονικό τρόπο. Σύμφωνα με τη νομοθεσία μάλιστα, τα έγγραφα αυτά πρέπει να είναι σε τέτοια μορφή ώστε να μπορούν να αποθηκευτούν και να αναπαραχθούν στο μέλλον αν χρειαστεί .

Εξέλιξη των ηλεκτρονικών υπογραφών αποτελούν οι ψηφιακές, οι οποίες χρησιμοποιούνται αρκετά στη ναυτιλιακή αγορά. Μια ψηφιακή υπογραφή αποτελείται από μαθηματικούς αλγόριθμους και χρησιμοποιείται για την απόδειξη γνησιότητας ενός ψηφιακού εγγράφου. Μια έγκυρη ψηφιακή υπογραφή δίνει στον παραλήπτη την πιστοποίηση ότι το συγκεκριμένο έγγραφο ανήκει στον αποστολέα που το υπέγραψε και ότι δεν παραποιήθηκε κατά την μεταφορά. Μάλιστα αποτελεί γεγονός ότι οι ψηφιακές υπογραφές πλαστογραφούνται δυσκολότερα απ' ό τι οι αντίστοιχες χειρόγραφες και με αυτόν τον τρόπο ελαχιστοποιείται ο κίνδυνος απάτης. Παραδείγματα χρήσης των ψηφιακών υπογραφών αποτελούν τα μηνύματα ηλεκτρονικού ταχυδρομείου, έγγραφα συναλλαγών, μηνύματα που αποστέλλονται μέσω διαδικτύου κ.α.. Γενικά οι ψηφιακές υπογραφές παίζουν καταλυτικό ρόλο στις υπηρεσίες όπου τα προσωπικά δεδομένα, η εμπιστευτικότητα και η σπουδαιότητα ορισμένων εγγραφών είναι μεγάλης σημασίας. Φυσικό επόμενο είναι λοιπόν η υιοθέτηση των ψηφιακών υπογραφών στις ναυτιλιακές ηλεκτρονικές υπηρεσίες λόγω της φύσης και του όγκου των πληροφοριών που ανταλλάσσονται (Anon., n.d.).

Τελειώνοντας τα νομικά ζητήματα, θα αναφερθούμε στην έννοια της δικαιοδοσίας και του εφαρμοστέου δικαίου. Το σύνολο των ηλεκτρονικών συναλλαγών πραγματοποιείται σε διασυνοριακό επίπεδο, έτσι η σύμβαση που καταρτίζεται διαδικτυακά συνδέεται με διαφορετικές έννομες τάξεις. Εξαιτίας αυτού του γεγονότος, εγείρονται ζητήματα σχετικά με το ποιο δικαστήριο είναι αρμόδιο για την επίλυση των διαφορών και ποιο είναι το εφαρμοστέο δίκαιο σε κάθε περίπτωση. Αρχικά, τα μέρη που καταρτίζουν μια ηλεκτρονική σύμβαση έχουν την δυνατότητα να συμφωνήσουν ως προς το δικαστήριο που θα είναι αρμόδιο για την επίλυση διαφορών που ίσως προκύψουν. Σε περίπτωση που δεν έχει προηγηθεί συμφωνία παρέκτασης διεθνούς δικαιοδοσίας τότε αρμόδιο δικαστήριο για την επίλυση των διαφορών θα είναι καταρχήν το δικαστήριο της κατοικίας του εναγομένου. Όσον αφορά στο εφαρμοστέο δίκαιο, η ελληνική νομοθεσία ορίζει ότι οι ενοχές από συμβάσεις ρυθμίζονται από το δίκαιο στο οποίο έχουν υποβληθεί τα μέρη. Αν δεν

υπήρξε τέτοια συμφωνία, τότε εφαρμόζεται το δίκαιο το οποίο από το σύνολο των ειδικών συνθηκών συνάγεται ότι αρμόζει στη σύμβαση. Η ρύθμιση που αναφέρθηκε παραπάνω ισχύει μόνο στην περίπτωση που δεν ισχύει το η Σύμβαση της Ρώμης, σύμφωνα με την οποία, οι συμβαλλόμενοι έχουν την ελευθερία επιλογής του εφαρμοστέου δικαίου, με την προϋπόθεση να μην θίγονται οι διατάξεις της έννομης τάξης της χώρας στην οποία εντοπίζονται τα δεδομένα μια συγκεκριμένης περίπτωσης. Από τα παραπάνω προκύπτει ότι οι χρήστες του διαδικτύου έχουν την δυνατότητα να επιλέξουν ποιο θα είναι το δίκαιο που θα διέπει τη σύμβαση τους.

12.3 Παράγοντας ασφάλεια

Με την εξάπλωση των ηλεκτρονικών συναλλαγών δημιουργήθηκαν διάφορα προβλήματα σχετικά με την ασφάλεια των συναλλαγών αυτών και των προσωπικών δεδομένων. Όπως είναι φυσικό, η μη ύπαρξη μέτρων υποστήριξης της ασφάλειας των ηλεκτρονικών συναλλαγών επιφέρει προβλήματα τόσο στους καταναλωτές όσο και στους προμηθευτές που δραστηριοποιούνται στον ψηφιακό χώρο με αποτέλεσμα τη καχυποψία και τη μειούμενη χρήση των εφαρμογών αυτών.

Ένα σύστημα ασφάλειας πρέπει να περιλαμβάνει τα ακόλουθα χαρακτηριστικά για να θεωρηθεί ότι καλύπτει τις ανάγκες των χρηστών (Gray & Igbaria, 2000).

- Παροχή εμπιστευτικότητας ανάμεσα στα εμπλεκόμενα μέρη της συναλλαγής
- Πιστοποίηση της αυθεντικότητας των εμπλεκόμενων μερών
- Παροχή ακέραιων και αυθεντικών δεδομένων
- Ασφαλή αποθήκευση των δεδομένων της συναλλαγής για μελλοντική χρήση
- Απαγόρευση παρακολούθησης της συναλλαγής από εξωτερικούς φορείς και διαρροής δεδομένων

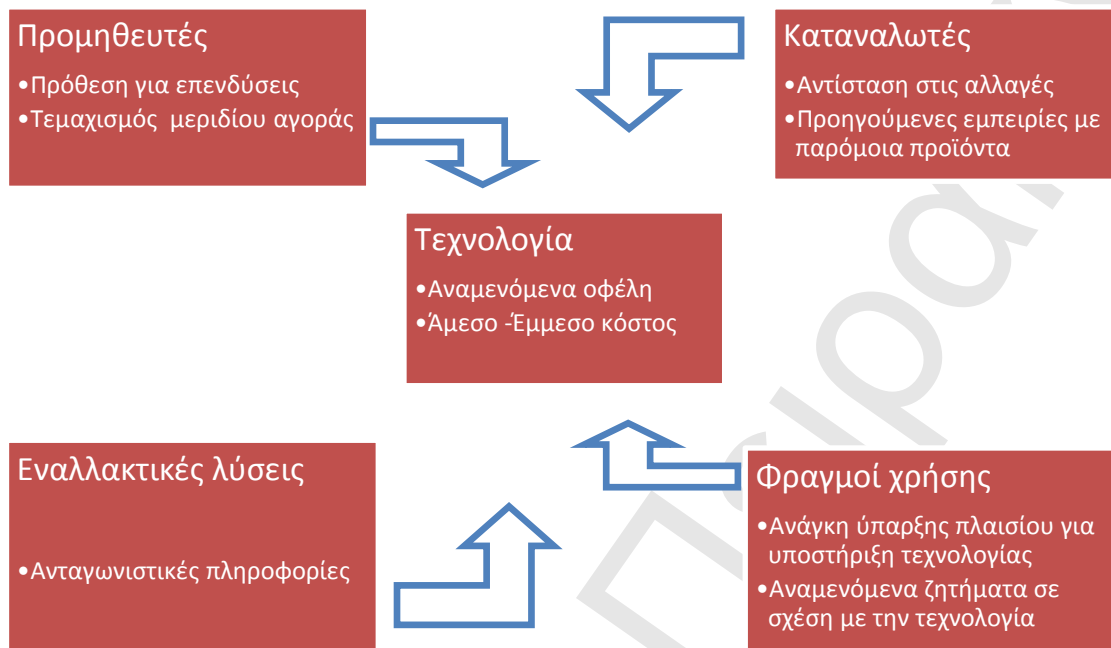
Παρόλο που το διαδίκτυο στο σύνολο του χρησιμοποιεί κοινά λειτουργικά

πρότυπα και πρωτόκολλα όπως το πρωτόκολλο μεταφοράς υπερκειμένου (HTTP) ή η γλώσσα σημείωσης υπερκειμένου (HTML), στον τομέα των ηλεκτρονικών συναλλαγών δεν υπάρχει ένα τυποποιημένο πλαίσιο ή οποιοδήποτε πλαίσιο που να τυγχάνει κοινής αποδοχής και να λειτουργεί ως πρότυπο. Παρότι οι επιχειρήσεις συνεχίζουν να αποκτούν και ηλεκτρονική μορφή και νέες πρωτόκολλα κάνουν την εμφάνιση τους, όπως η επεκτάσιμη γλώσσα σήμανσης (XML), το σύνολο των οργανισμών, ιδιαίτερα στον χώρο της ναυτιλίας συνεχίζει να χρησιμοποιεί την ηλεκτρονική ανταλλαγή δεδομένων (EDI) και άλλες παρόμοιες παλαιές εφαρμογές που παρέχουν περισσότερη αξιοπιστία.

12.4 Ζητήματα υιοθέτησης

Οι εταιρείες που δραστηριοποιούνται στον χώρο της ναυτιλίας ανέκαθεν αντιμετώπιζαν δυσκολίες ως προς την χρήση νέων τεχνολογιών. Δεν είναι τυχαίο το γεγονός ότι μέχρι σήμερα αρκετά ναυτιλιακά γραφεία προσπαθούν να χρησιμοποιούν όσο το δυνατόν λιγότερες ηλεκτρονικές υπηρεσίες και γενικά νέες τεχνολογίες. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί η ευρεία χρήση του telex σαν μέσο επικοινωνίας ανάμεσα στα μέρη που απαρτίζουν τον κόσμο της ναυτιλίας.

Στην παρακάτω εικόνα φαίνονται καθαρά οι παράγοντες εκείνοι που επηρεάζουν την υιοθέτηση των νέων τεχνολογιών (Bloch, et al., 1996).



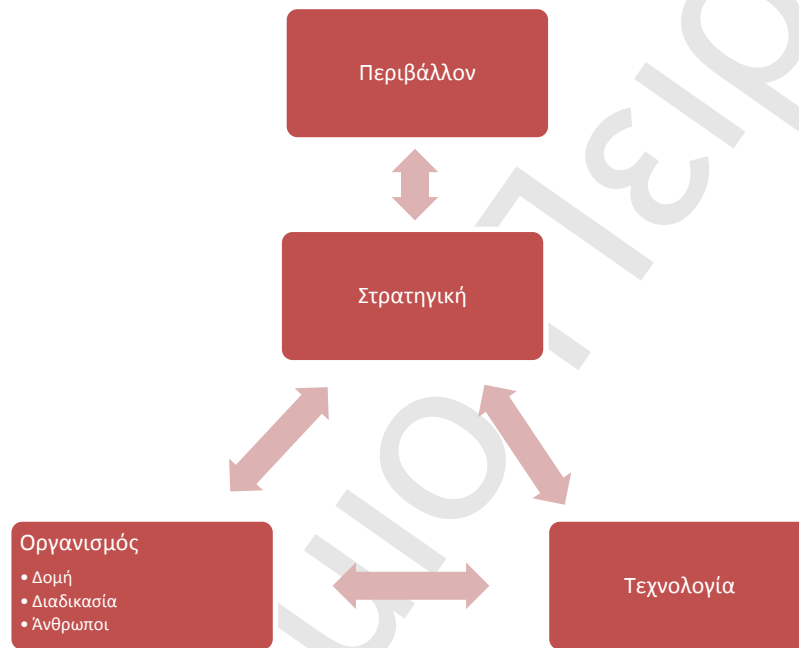
Πίνακας 11

Ο μόνος τρόπος για την επιτυχία ενός ηλεκτρονικού συστήματος στη ναυτιλία είναι η υιοθέτηση των νέων τεχνολογιών σε μεγάλο επίπεδο και η αλλαγή της υπάρχουσας φιλοσοφίας που επιμένει στην χρήση παλαιών, δοκιμασμένων μεθόδων.

12.5 Θέματα εκτέλεσης

Η συγκεκριμένη ενότητα ασχολείται με ζητήματα που προκύπτουν από την υλοποίηση των νέων τεχνολογιών αλλά και τις επιχειρησιακές διεργασίες που αφορούν τη δημιουργία και την διαχείριση των πλεονεκτημάτων ορισμένων ηλεκτρονικών υπηρεσιών. Ουσιαστικά φαίνεται ότι η τεχνολογία από μόνη της δεν είναι ικανή να δώσει λύσεις ή να δημιουργήσει πλεονεκτήματα. Η σωστή χρήση επιβάλλει την ενσωμάτωση της τεχνολογίας σε ένα οργανισμό και την αλλαγή της φιλοσοφίας ορισμένων ατόμων που αντιστέκονται σε οτιδήποτε νέο.

Στο παρακάτω γράφημα φαίνεται το μοντέλο ενός οργανισμού και πως ενοποιούνται οι διάφορες συνιστώσες για την δημιουργία ανταγωνιστικού πλεονεκτήματος.



Πίνακας 12

Η εικόνα αυτή εκφράζει την ανάγκη ευθυγράμμισης της τεχνολογίας με τα υπόλοιπα συστήματα έτσι ώστε να δημιουργηθούν τα ανταγωνιστικά πλεονεκτήματα. Η επιτυχία από την εισαγωγή νέων τεχνολογιών είναι θέμα ταύτισης της τεχνολογίας με τη στρατηγική του οργανισμού και επίσης της τεχνολογίας με τα χαρακτηριστικά του οργανισμού αυτού, δηλαδή των διαδικασιών που ακολουθεί, των ανθρώπων και της δομής του.

12.6 Θέματα κουλτούρας

Κλείνοντας αυτή την ενότητα θα αναφερθούμε σε ένα ακόμη σημαντικό πρόβλημα, το εμπόδιο που προκαλεί η κουλτούρα στην εφαρμογή των νέων τεχνολογιών. Όπως αναφέραμε και παραπάνω, οι οργανισμοί και οι άνθρωποι που τους απαρτίζουν, αντιμετωπίζουν δυσκολίες όσον αφορά στην εκμάθηση νέων εφαρμογών και πόσο μάλλον ηλεκτρονικών. Για το λόγο αυτό παραμένουν καχύποπτοι και αντιστέκονται στην εφαρμογή τους όσο περισσότερο μπορούν.

Όπως είναι φυσικό αυτό το φαινόμενο επηρεάζει σε μεγάλο βαθμό και τον χώρο της ναυτιλίας. Τα εμπόδια που προκαλούνται από την κουλτούρα έχουν τις ρίζες τους στην έλλειψη κατανόησης των νέων τεχνολογιών αλλά και την έλλειψη εμπιστοσύνης ως προς αυτές. Όλα τα παραπάνω δημιουργούν ένα αίσθημα απόρριψης και αδιαφορίας προς τις νέες αυτές τεχνολογίες.

Γ΄ ΜΕΡΟΣ - ΕΠΙΛΟΓΟΣ

Κεφάλαιο 13 - Συμπεράσματα

Στον απαιτητικό χώρο της ναυτιλίας, η είσοδος των ηλεκτρονικών υπηρεσιών άργησε να εισέλθει σε σχέση με άλλους χώρους. Την προηγούμενη δεκαετία όμως η ραγδαία εξάπλωση του διαδικτύου και η ανάπτυξη νέων τεχνολογιών δεν μπορούσε να αφήσει ανεπηρέαστες τις κύριες λειτουργίες της ναυτιλιακής βιομηχανίας.

Μεγάλες εταιρείες του χώρου σχεδίασαν, ανέπτυξαν και δημιούργησαν σιγά σιγά κάποιους ηλεκτρονικούς χώρους που περιείχαν πληροφορίες σχετικά με διάφορα θέματα ναυλώσεων, προμηθειών, μεταφορών, εφοδιασμού κ.α..

Μέχρι την ολοκλήρωση των εφαρμογών που παρείχαν και την αποδοχή του ναυτιλιακού κόσμου σαν χρήσιμα και απαραίτητα εργαλεία, όλες αυτές οι ηλεκτρονικές πλατφόρμες και το διαδίκτυο στο σύνολο του αντιμετώπιζονταν με σκεπτικισμό, καχυποψία και ορισμένες φορές φόβο, όπως καθετί νέο και πρωτοποριακό εξάλλου. Η αρχική σκέψη ότι η τεχνολογική πρόοδος θα επέφερε δυσάρεστες αλλαγές στον ναυτιλιακό κόσμο έχει πλέον ξεπεραστεί.

Το μόνο σίγουρο είναι ότι καθώς το εξωτερικό περιβάλλον της ναυτιλιακής βιομηχανίας εξελίσσεται την ωθεί να εξελιχθεί και αυτή με την σειρά της, έτσι καλείται να προσαρμόσει τις νέες τεχνολογίες στα μέτρα των υπηρεσιών της και να εκμεταλλευτεί τα πλεονεκτήματα που προκύπτουν από την χρήση των ηλεκτρονικών εφαρμογών.

Εντέλει η ναυτιλιακή αγορά ορίζεται από την ανταγωνιστικότητα, την ανάγκη για γρήγορη και έγκυρη πληροφόρηση και τις απρόβλεπτες αλλαγές της αγοράς. Όλα τα παραπάνω καλύπτονται από την είσοδο των ηλεκτρονικών υπηρεσιών στην ναυτιλιακή αγορά, επομένως η μελλοντική καθιέρωση της σε όλο το φάσμα της αγοράς αυτής είναι μονόδρομος.

Πλέον το σύνολο των εταιρειών που δραστηριοποιούνται στον χώρο της ναυτιλίας διατηρούν ιστοσελίδες ή σκέφτονται να αποκτήσουν στο εγγύς μέλλον, μέσω αυτών συλλέγουν και συγκεντρώνουν πληροφορίες, προβάλλουν τον εαυτό τους

και αλληλεπιδρούν με το περιβάλλον τους. Με την χρήση των ηλεκτρονικών εφαρμογών στο σύνολο τους όμως έχουν σαφώς περισσότερα οφέλη όπως:

- Μείωση κόστους λειτουργίας των επιχειρήσεων,
- Αύξηση ροής πληροφοριών,
- Αύξηση παραγωγικότητας,
- Αύξηση κερδοφορίας,
- Ευκολία εύρεσης, απόκτησης, ανταλλαγής ειδικών εγγράφων,
- Απλοποίηση σύνθετων διαδικασιών (π.χ. ναυλώσεις)
- Διαφάνεια στις διαδικασίες,
- Παροχή εργαλείων ανάλυσης της αγοράς

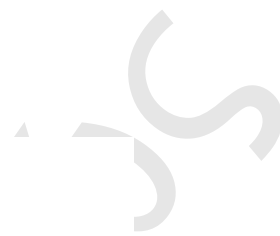
Οι αλλαγές που έχουν γίνει αλλά και αυτές που ακολουθούν δεν θα μπορούσαν να αφήσουν ανεπηρέαστο τον κλάδο των μεσιτών. Όπως αναλύσαμε στα προηγούμενα κεφάλαια, οι μεσίτες αποτελούν βασικό και αναπόσπαστο κομμάτι της ναυτιλιακής αγοράς. Οι είσοδος των ηλεκτρονικών εφαρμογών όμως φαίνεται ότι έχει αρχίσει σταδιακά να τους παραγκωνίζει. Ο ρόλος που ενδεχομένως να έχουν στο μέλλον είναι αυτός του σύμβουλου σε θέματα της αγοράς. Ο κόσμος της ναυτιλίας τους αντιμετωπίζει σαν ένα αναγκαίο έξοδο και όπως είναι φυσικό θα υπάρξει μεγάλη ικανοποίηση αν μπορεί να παρακαμφθεί ή ακόμα και να εξαλειφθεί. Έτσι οι ναυλομεσίτες ωθούνται στο να διαφοροποιήσουν τις υπηρεσίες που παρέχουν. Ίσως να χρειαστεί να υιοθετήσουν ηλεκτρονικές εφαρμογές για να παραμείνουν ενεργό κομμάτι της ναυτιλιακής αγοράς.

Τέλος, παρόλο που αρκετές ηλεκτρονικές πλατφόρμες έχουν αποτύχει στον ναυτιλιακό κομμάτι, γίνονται συνεχώς ενέργειες για την δημιουργία νέων οι οποίες θα παρέχουν μεγαλύτερη σταθερότητα και αξιοπιστία. Η ναυτιλία ολοένα και περισσότερο προσανατολίζεται στην ηλεκτρονική πλευρά καθώς οι ναυτιλιακοί οργανισμοί έχουν αρχίσει να αντιλαμβάνονται τα οφέλη που τους παρέχει μια τέτοια εξέλιξη.

Παράρτημα

Στην παρακάτω ενότητα παραθέτουμε κάποια σημαντικά έγγραφα, απαραίτητα για τον τομέα ενδιαφέροντος της παρούσας εργασίας.

Ακολουθούν υποδείγματα αλλά και πραγματικά έγγραφα των διαφορετικών τύπων ναυλώσεων όπως: χρονοναύλωση, ναύλωση γυμνού πλοίου, ναύλωση ταξιδίου και ναύλωση εργολαβικής μεταφοράς.



ORIGINAL

**TIME CHARTER PARTY FOR OFFSHORE SERVICE VESSELS:
CODE NAME: "SUPPLY TIME 89" PART I**

1. Place and date

LE HAVRE, 25TH MAY 1998

2. Disponent Owners/Place of business (full style) (Cl.1(a))

A/ LES ABEILLES INTERNATIONAL

Quai Lamande / PO Box 1351
76065 Le Havre Cedex / France
Ph: (33)2 35 19 77 85 Fax (33) 2 35 41 78 98 for the Diving Support Vessel
and

B/ TRAVOCEAN

146 rue Sainte
13007 Marseilles / France
Ph: (33)4 91 04 42 04 Fax (33) 4 91 33 85 05 For the R.O.V.

3. Charterers/Place of business (full style, address and telex/telefax)
(Cl.1(a))

RMS TITANIC, INC.
17, Battery Place, Suite 203
New York, New York 10004

U.S.A.

Ph (212) 558 6300 Fax (212) 482 1912

4. Vessel's name (Cl.1(a))

D.S.V. "ABEILLE SUPPORTER" and R.O.V. "ABYSSUB"

5. Date of delivery (Cl.2(a))

Between 3rd Aug 1998 and 6th Aug 1998

6. Cancelling date (Cl.2(a) & (c))

6th August 1998
23:59 LT

7. Port or place of delivery (Cl.2(a))

Mobilisation Port: Bayonne, France Place of delivery: On RMS TITANIC wreck site

8. Port or place of redelivery/notice of redelivery (Cl.2(d))

(i) Port or place of redelivery

Redelivery: In Boston, USA
Demobilisation port: Bayonne, France

(ii) Number of days' notice of redelivery

2 (two) days

Flaw

ORIGINAL

Code word for this Charter Party
"SHELLTIME 4"

Issued December 1984

Time Charter Party

LONDON, 31.10.2006

IT IS THIS DAY AGREED between *Noemi Shipping Company Limited*, Of Marshall Islands (hereinafter referred to as "Owners"), being owners of the good *motor tanker* vessel called *MT Noemi* (hereinafter referred to as "the vessel") described as *per Additional Clauses Number 1, hereof* and *King Dustin Tankschiffahrts GmbH&Co. KG* of Hamburg, Germany (hereinafter referred to as "Charterers"):

**Description and
Condition of
Vessel**

1. At the date of delivery of the vessel under this charter

(a) she shall be classed: (*See additional clause 1*)

(b) she shall be in every way fit to carry crude petroleum and/or its *clean and dirty* products; *always in accordance with vessel's class certificates, coating manufacturers resistance list and the vessel's trim, stability and stress requirements, maximum 3 grades (within the vessel's natural segregations), but always excluding asphalt, bitumens, casinghead – LWSR permitted only if compatible with coating manufacturers resistance list. Charterers not to re-deliver the vessel with last cargo orimulsion, CBFS or LWSR.*

(c) she shall be tight, staunch, strong, in good order and condition, and in every way fit for the service with her machinery, boilers, hull and other equipment (including but not limited the hull stress calculator and radar) in a good and efficient state:

(d) her tanks, valves and pipelines should be oil-tight;

(e) she shall be in every way fitted for burning at sea fuel oil with a maximum viscosity of Centistokes at 50 degrees Centigrade/any commercial grade of fuel oil ("ACGFO") for main propulsion, marine diesel oil/ACGFO for auxiliaries

In port marine diesel oil/ACGFO for auxiliaries:

IFO and MGO as per clause 29 hereof

(f) she shall comply with the regulations in force so as to enable her to pass through the Suez and Panama Canals by day and night without delay:

(g) she shall have on board all certificates, documents and equipment required from time to time by any applicable law to enable her to perform the charter service without delay:

(h) she shall comply with the description in *Intertanko Questionnaire 88 and OCIMF* questionnaire Form B appended hereto, provided however that if there is any conflict between the provision of Form B *Intertanko Questionnaire 88 and OCIMF questionnaire* and any other provision, including this Clause 1, of this charter such other provision shall govern. *See vessel's description rider Clause 1.*

**Shipboard
Personnel
And their Duties**

2. (a) At the date of delivery of the vessel under this charter *and throughout the entire period of this Charter Party*

(i) she shall have a full and efficient complement of master, officers and crew for vessel of her tonnage, who shall in any event be not less than the number required by the laws of the flag state and who shall be trained to operate the vessel and her equipment competently and safely;

(ii) all shipboard personnel shall hold valid certificates of competence in accordance with the requirements of the law of the flag state;

(iii) all shipboard personnel shall be trained in accordance with the relevant provisions of the International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978; *as amended from time to time.*

(iv) there shall be on board sufficient personnel with a good working knowledge of the English language to enable cargo operations at loading and discharging places to be carried out efficiently and safely and to enable communications between the vessel and those loading the vessel or accepting discharge therefrom to be carried out quickly and efficiently.

(v) *all ship board personnel will comply with the OCIMF Guidelines for the control of drugs and alcohol on board ship.*

CHARTER PARTY AGREEMENT
ΝΑΥΛΟΣΥΜΦΩΝΟ

dooBlue Booking ID: Κωδικός κράτησης dooBlue:					
Made on the (dd-mm): Έγινε την (ηη - μμ):		of the year : του έτους :		Place: Τόπος:	
Name of Vessel : Όνομα Πλοίου :		Port of Registry : Λιμένας Μηολόγησης:		Register No: Αριθμός Μηολ.:	

THE CONTRACTING PARTIES
ΣΥΜΒΑΛΛΟΜΕΝΟΙ

A. The OWNER or by the Authority of the OWNER : ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΗΣ ή και με την εξουσιοδότηση του ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΗ:					
Address: Διεύθυνση:					
A.Φ.Μ: Tax Number:		Tax Office: Αρμόδια Δ.Ο.Υ.:			

B. CHARTERER : ΝΑΥΛΩΤΗΣ:		Identity card or passport No: Αριθ.Ταυ/τητας ή Διαβιβρίου:		Tax Reg No: Α.Φ.Μ.:	
Διεύθυνση: Address:					

BAREBOAT CHARTER CONDITIONS
ΟΡΟΙ ΝΑΥΛΩΣΗΣ ΜΗ ΕΠΑΝΔΡΩΜΕΝΟΥ ΣΚΑΦΟΥΣ

Charter Period

Περίοδος Ναυλώσεως

From (hh:mm): Από (ωω:λλ):		On (dd-mm-yyyy): Την (ηη - μμ - χχχχ):		Total days: Σύνολο ημερών:	
To (hh:mm): Μέχρι (ωω:λλ):		On (dd-mm-yyyy): Την (ηη - μμ - χχχχ):			

Delivery and Re-delivery

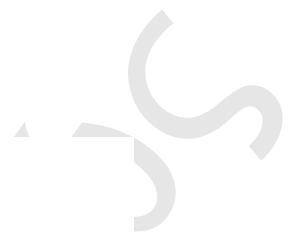
Τόπος παράδοσης και επιστροφής

Delivery Port : Λιμάνι Αναχώρησης:		Cruising Area: Περιοχή Πλου:	
Re-delivery Port: Λιμάνι Επιστροφής:			

Maximum Number of Guests

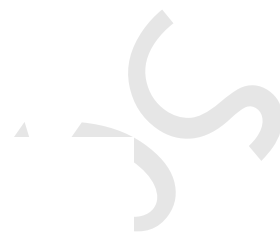
Μέγιστος Αριθμός Επιβατών

Cruising: Εν Πλω:	
Anchored in harbor : Προσδεμένο σε Λιμάνι:	



STATEMENT OF FACTS									
Company Name			1. Agents			2. Vessel's name			
						MV			
3. Port			4. Owners/Disponent Owners			5. Vessel berthed			
6. Loading commenced			7. Loading completed			8. Cargo			
Messrs									
1			1						
9. Discharging commenced			10. Discharging completed			11. Cargo documents on board			
1			1			1			
12. Pilot on board for sailing, Vessel sailed					13. Charter Party				
1									
14. Working hours/meal hours of the port					15. Bill of Lading weight/quantity				
1									
16. Outturn quantity					17. Vessel arrived on roads				
18. Pilot on board for berthing					19. Notice of readiness tendered				
1									
20. ETA to next port									
Vessel Arrival and Departure Conditions									
	Draft Feet				IFO	Bunkers Lubs and Fresh Water			
	Forward	Amid	Aft			MDO	GO	Fresh Water	
Arrival									
Departure									
Next Port									
DETAILS OF DAILY WORKING									
Date	Day	Hrs Counted		Not Counted	No. of gangs	Quantity load/disc.	Remarks		
		At/From	To	X					
		12:00	15:00						
		15:00							
		15:00	16:00	x					
		16:00	17:00						
		1:00	21:00						

Have



CHARTER PARTY CONTRACT

Made on the _____ Day of _____ Charter Code
 At _____
 Name of Vessel: _____ Type of Vessel : _____
 Port of Registry: _____ Registry No: _____

THE CONTRACTING PARTIES

A./ The ship Owner or and by the authority of the ship owner:

Address:
 Tax No: _____ Tax Office: _____

B./ Charterer :

Identity card No or Passport No:
 Tax Number :
 Address :

Charter Period		
From 19:00 O' clock on the		To 09:00 O' clock on the
Embarkation port :		Disembarkation port :
Down Payment : 50 % EUR		Balance Payment 50 % EUR
Charter freight in total: EUR		Included 4% V.A.T
FREE		Extras:

It is also agreed that:

- I. The yacht will be insured in excess of **EUR** As per paragraph 3 b.
- II. The charterer will leave a deposit of **EUR** As per paragraph 4 b
- III. On the yacht should be no more than _____ Persons in all at sea and no less than 2 as per paragraph 4 c.

C./ Agent GR:

Address :
 Tax Number:

D./ Agent Abroad:

Address :
 Tax Number : _____ Tax Office :

Signed by the Owner (on behalf) _____ Signed by the charterer _____ Signed by the Agents _____

(For the Hellenic Port Authorities)

ΛΙΜΕΝΙΚΗ ΑΡΧΗ :

ΒΕΒΑΙΩΝΕΤΑΙ

Ότι κατά τον απόπλου του επαγγελματικού πλοίου αναψυχής :
 Νηολογίου: _____ Αριθμός Νηολογίου:
 Αριθμός αδείας επαγγελματικού πλοίου : **Φ. 3344.1/**
 Συμπληρώθηκε και κατατέθηκε αντίγραφο ΝΑΥΛΟΣΥΜΦΩΝΟΥ.

Η ΛΙΜΕΝΙΚΗ ΑΡΧΗ

PORT OF PREVEZA

Ημερομηνία :

(See Terms and Conditions on back page)

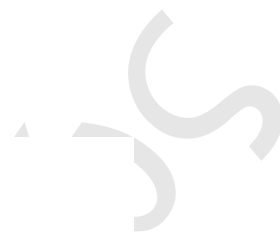
Πανε



1. Shipbroker		THE BALTIC AND INTERNATIONAL MARITIME COUNCIL (BIMCO) STANDARD BARGE BAREBOAT CHARTER PARTY CODE NAME: "BARGEBOAT-94"	PART I
		2. Place and Date	
3. Owners/Place of business (Cl. 2)		4. Charterers/Place of business (Cl. 2)	
5. Barge's name, Call Sign and Flag (Cl. 1 & 13(c))			
6. Type of Barge		7. GT/NT	
8. When/Where built		9. Total DWT (abt.) in metric tons on summer freeboard	
10. Class (Cl. 13(a))		11. Date of last special survey by the Barge's classification society	
12. Further particulars of Barge			
13. Charter Party period (Cl. 2)		14. Port or Place of delivery (Cl. 3)	
15. Port or Place of redelivery (Cl. 20)		16. Mobilisation/Demobilisation Fee (Currency and method of payment, when and where payable) (Cl. 4)	
17. Initial delivery period (Cl. 6(a))			
18. Delivery period notification schedule (Cl. 6(b))		19. Daily compensation for late delivery (Cl. 7 (a))	
		20. Compensation for late delivery (state lumpsum) (Cl. 7 and Cl. 20)	
		21. State amount per day per ballast engineer (Cl. 14)	
		22. Ballast engineer overtime expenses (state amount per hour per ballast engineer) (Cl. 14)	
Number of days' notice Delivery Period			
Delivery Date			

Copyright, published by
The Baltic and International Maritime Council
(BIMCO), Copenhagen, 1994

(Continued)



VOYAGE CHARTER PARTY LAYTIME INTERPRETATION RULES 1993

issued jointly by BIMCO, CMI, FONASBA and INTERCARGO.

E 1.10

Code Name: VOYLAYRULES 93

PREAMBLE

The interpretations of words and phrases used in a charter party, as set out below, and the

corresponding initials if customarily used, shall apply when expressly incorporated in the charter party, wholly or partly, save only to the extent that they are inconsistent with any express provision of it.

When the word "charter party" is used, it shall be understood to extend to any form of contract of carriage or affreightment including contracts evidenced by bills of lading.

LIST OF RULES

1. "PORT"
2. "BERTH"
3. "REACHABLE ON HER ARRIVAL" or "ALWAYS ACCESSIBLE"
4. "LAYTIME"
5. "PER HATCH PER DAY"
6. "PER WORKING HATCH PER DAY" (WHD) or "PER WORKABLE HATCH PER DAY (WHD)
7. "DAY"
8. "CLEAR DAYS"
9. "HOLIDAY"
10. "WORKING DAY" (WD)
11. "RUNNING DAYS" or "CONSECUTIVE DAYS"
12. "WEATHER WORKING DAY" (WWD) or "WEATHER WORKING DAY OF 24 HOURS" or "WEATHER WORKING DAY OF 24 CONSECUTIVE HOURS"
13. "WEATHER PERMITTING" (WP)
14. "EXCEPTED" or "EXCLUDED"
15. "UNLESS SOONER COMMENCED"
16. "UNLESS USED" (UU)

Прав

TANKER VOYAGE CHARTER PARTY

19

It is this day mutually agreed between

Owners of the Tank Steamer/Motor Vessel called the
of tons nett register, having a capacity of of Oil, or thereabouts, and classed
now
and Charterers of

Flag,

1. That the said Vessel being tight, staunch and strong, and every way fitted for the voyage, and to be maintained in such condition during the voyage, perils of the sea excepted, shall, with all convenient despatch, sail and proceed to

or so near unto as she may safely get (always afloat), and there load from the factors of the said Charterers a full and complete cargo of

in bulk, not exceeding what she can reasonably stow and carry over and above her Tackle, Apparel, Provisions and Furniture (sufficient space to be left in the Expansion Tanks to provide for the expansion of the cargo), and being so loaded shall therewith proceed (as ordered on signing Bills of Lading), to

or so near therunto as she may safely get (always afloat) and deliver the same on being paid Freight at and after the rate of

per ton of 20 cwt. of Oil intake quantity.

2.--Freight to be paid in London upon delivery of the Cargo in cash, without discount, less any advances made to the Captain at port of loading and cost of insurance thereon. Cash to be advanced if required for disbursements at port of discharge at current rate of Exchange.

3.--Dues and other charges upon the cargo shall be paid by Charterers, and Dues and other charges upon the Vessel shall be paid by Owners.

4.--Cargo shall be pumped into the Vessel at the expense, risk and peril of Charterers, and pumped out of the Vessel at the expense of the vessel, but at the risk and peril of the Vessel as far as the rail only. Vessel to supply her pumps and the necessary steam in all ports, where the regulations permit of fire on board, as well as the necessary hands. If fires not allowed on board Charterers to find steam at their expense for loading and discharging purposes.

5.--Running hours (Sundays and Holidays excepted unless used or vessel already on demurrage) weather permitting shall be allowed Charterers for loading and discharging. Charterers having the right of loading and discharging during the night and during the excepted periods, paying all extra expenses incurred.

6.--Vessel shall load and discharge at a place or at a dock or alongside lighters reachable on her arrival, which shall be indicated by Charterers, and where she can always lie afloat, but any lighterage incurred to be at the expense, risk and peril of Charterers. Charterers have the right of shifting the Steamer at port of discharge from one discharging berth to another on payment of all expenses incurred.

7.--Lay days shall commence from the time steamer is ready to receive or discharge her cargo, Captain giving six hours' notice to Charterers' Agents, berth or no berth.

8.--Demurrage shall be payable at the rate of per running day or *pro rata* for part of a day, but if by accident a delay should take place at port of Loading or Discharge by Fire or breakdown of machinery of Charterers the rate of demurrage shall be reduced to per running day or *pro rata* for part of a day for the time so lost.

9.--The Act of God, Perils of the Sea, Fire, Barratry of the Master and Crew, Enemies, Pirates, Assaulting Thieves, Arrests and Restraints of Princes, Rulers and People, Collisions, Stranding, and other accidents of navigation excepted, even when occasioned by negligence, default, or error in judgment of the Pilot, Master, Mariners, or other Servants of the Shipowners, Ship not answerable for losses through Explosions, Bursting of Boilers, Breakage of Shafts, or any latent defect in the Machinery or Hull, not resulting from want of due diligence by the Owners of the Ship, or any of them, or by the Ship's Husband or Manager. Steamer has liberty to call at any port in any order, to sail without Pilot, and to tow and assist Vessels in distress, and to deviate for the purpose of saving life or property, salvage for Owner's sole benefit. Ship not to be responsible for any loss, damage or delay, directly or indirectly, caused by or arising from strikes, lock-outs, labour disturbances, trade disputes, or anything done in contemplation or furtherance thereof, whether Owners be parties thereto or not, Strikes of Workmen, Lock-outs, Riots or Floods, or any accident or cause beyond the control of either party which may prevent or delay her loading or unloading excepted.

10.--Should Charterers be unable to supply a full and complete Cargo, Vessel shall not be required to proceed to sea until such of her tanks are filled so as to place her in seaworthy condition, and the freight shall always be paid as if Vessel were loaded with a full and complete cargo.

11.--Owners to have an absolute lien upon the Cargo for all Freight, Dead Freight, Demurrage and costs of recovering same.

12.--Vessel to have leave to tow or to be towed, and to assist Vessels in all positions of distress, or to call at any port or ports for Coal or Oil Fuel supplies.

13.--This Contract shall be governed by the laws of the Flag of the Vessel carrying the goods, except in cases of average or general average, when same to be settled according to the York-Antwerp Rules, 1974.

14.--In case port of loading or discharge should be inaccessible owing to ice, Vessel shall proceed to the nearest safe and open accessible port, and notify her arrival there by telegraph to Charterers or Consignees of the cargo, who are bound to telegraph orders for another port (at

The original in the possession of

Βιβλιογραφία

Anon., n.d. *wikipedia*. [Ηλεκτρονικό]

Available at:

http://el.wikipedia.org/wiki/%CE%A8%CE%B7%CF%86%CE%B9%CE%B1%CE%BA%CE%AE_%CF%85%CF%80%CE%BF%CE%B3%CF%81%CE%B1%CF%86%CE%AE

[Πρόσβαση 20 September 2012].

Bloch, M., Pigneur, Y. & Segev, A., 1996. *On the Road of Electronic Commerce - A Business Value Framework, Gaining Competitive Advantage and Some Research Issues*, s.l.: s.n.

Coulson, E., 1991 . *A guide for tanker brokers*. 2η Έκδοση επιμ. s.l.: Clarkson Research Studies LTD.

Faust, P., 1976. *The Influence of Exogenous Factors on Freight Rate Development*. s.l.:Institute of Shipping Economics.

Gorton, L, Ihre, R. & Sandervarn, A., 1999. *Shipbroking and Chartering Practice*. s.l.:Lloyd's of London Press.

Gray, P. & Igbaria, M., 2000. Virtual Organizations and E-Commerce. Στο: s.l.:s.n.

Lloyd's List, 1999. "Quarterpoints: Are shipbrokers complete Luddites?". 12 May.

Lopez, N., 1992. *Bes' Chartering and Shipping Terms*. 11η Έκδοση επιμ. s.l.:Barker & Howard.

Maersk, n.d. *www.maersk.com*. [Ηλεκτρονικό]

Available at: <http://www.maersk.com/PROCUREMENT/PROCUREMENTFORSUPPLIERS/E-SOURCING/Pages/What%20is%20an%20e-Auction.aspx>

[Πρόσβαση 28 August 2012].

McConville, J., 1999. *Economics of Maritime Transport*. s.l.:Witherby & Co LTD.

Pisaniyas, N. & Willcocks, L., 1999. Understanding slow Internet adoption: 'infomediation' in ship-broking markets. *Journal of Information Technology*.

Shee, D., Tang, T.-I. & Tzeng, G.-H., 2000. MODELING THE SUPPLY-DEMAND INTERACTION IN ELECTRONIC. *Journal of Electronic Commerce Research*, May.

Stopford, M., 2009. *Maritime Economics*. 3η Έκδοση επιμ. s.l.:Routledge.

Strobel, M., 2000. On Auctions as the Negotiation Paradigm of Electronic Markets. *Electronic Markets*, January .

Stroebel, M., 2000. *Effects of Electronic Markets on Negotiation Processes*, s.l.: ECIS .

Sullivan, E., 1992. *The marine encyclopaedic dictionary*. s.l.:Lloyd's of London Press.

Wood, P., 2000. *Tanker Chartering*. s.l.:Witherby & Company.

<http://www.axsmarine.com/public/index.php>

<http://www.balticexchange.com/>

<http://www.freightmarket.com/index.aspx>

<http://charteringsolutions.org/index.htm>

<http://www.shipping-markets.com/default.asp>

Αλεξανδρίδου, Ε., 2004. *Το Δίκαιο του Ηλεκτρονικού Εμπορίου*. σ.λ.:Εκδόσεις Σάκκουλα.

Βλάχος, Γ. & Νικολαΐδης, Ε., 1999. *Βασικές Αρχές Ναυτιλιακής Επιστήμης*. σ.λ.:J.J Hellas.

Γκιζιάκης, Κ., Παπαδόπουλος, Α. & Πλωμαρίτου, Ε., 2010. *Ναυλώσεις*. 3η Έκδοση επιμ. σ.λ.:Εκδόσεις Σταμούλη.

Δουκίδης, Γ., Φραγκοπούλου, Α. & Αναγνωστόπουλος, Ι., 1993. *Electronic Data Interchange Ηλεκτρονική Μεταβίβαση Δεδομένων*. σ.λ.:Εκδόσεις Σταμούλη.