



**“ΣΥΓΧΡΟΝΕΣ ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ
ΣΤΗΝ INTERTANKO ΚΑΙ INTERCARGO -
ΕΠΙΔΡΑΣΕΙΣ ΣΤΗΝ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ”**

**Επιβλέπων Καθηγητής: Καθ. Γ. Βλάχος
Μέλη Επιτροπής: Καθ. Α. Μερίκας
Αναπλ. Καθ. Ε. Τζαννάτος**

Διάστημα Εκπόνησης: Ιανουάριος – Ιούνιος 2005

Φιλοξενούσα Επιχείρηση: Mylaki Shipping Agency Ltd.

**Ιωάννης Ν. Μαύρος
Ιούλιος 2005**

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΓΡΑΦΗΜΑΤΩΝ.....	5
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1 : Η ΑΓΟΡΑ ΤΩΝ ΧΥΔΗΝ ΞΗΡΩΝ ΦΟΡΤΙΩΝ.....	6
1.1 Εισαγωγή.....	6
1.2 Η Αγορά των Ναύλων.....	10
1.3 Ο Στόλος της Dry Bulk Αγοράς.....	12
1.3.1 Η Ζήτηση για το 2005	14
1.4 Η Αγορά Second-hand πλοίων.....	22
1.4.1 Η Αγορά Μεταχειρισμένων Capesize (80.000 dwt και άνω)	22
1.4.2 Η Αγορά Μεταχειρισμένων Panamax & Handymax	23
1.5 Η Dry Bulk Αγορά.....	27
1.5.1 Η Αγορά των Ναύλων	27
1.5.2 Ο Στόλος της Dry Bulk Αγοράς	31
1.5.3 Η Ζήτηση.....	38
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2 : Η ΑΓΟΡΑ ΤΩΝ ΧΥΔΗΝ ΥΓΡΩΝ ΦΟΡΤΙΩΝ.....	41
2.1 Βασικά χαρακτηριστικά της ναυτιλιακής αγοράς.....	41
2.2 Διακυμάνσεις στη ναυτιλιακή αγορά	41
2.3 Ζήτηση και προσφορά – Προσδιοριστικοί παράγοντες	45
2.4 Η αγορά των ναύλων	46
2.5 Η αγορά των δεξαμενόπλοιων – Προσφορά χωρητικότητας.....	48
2.6 Ναύλοι δεξαμενόπλοιων	55
2.7 Οι τιμές των δεξαμενόπλοιων.....	63
2.8 Παράγοντες που επιδρούν στην τιμή ενός πλοίου.....	67
2.9 Το ιδιοκτησιακό καθεστώς του στόλου των Δ/Ξ	69
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3: ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΟΥ ΡΟΛΟΥ ΤΗΣ INTERCARGO.....	74
3.1 Εισαγωγή.....	74
3.2 Ο ρόλος της Intecargo	74
3.2.1 Σκοπός και προτεραιότητες	77
3.2.2 Η αντιπροσώπευση και η πληροφόρηση της Intercargo.....	78
3.3 Η Δομή των Επιτροπών της Intercargo.....	79
3.4 Η Μελλοντική Κατεύθυνση της Intercargo	81
3.5 Ιδιότητα μέλους της Intercargo.....	85

3.5.1 Τα κριτήρια Μέλους	85
3.5.2 Υποχρεώσεις Μέλους	87
3.5.3 Η Δέσμευση της Intercargo	87
3.6 Το «DIRECTION PAPER» της Intercargo	90
3.7 Ανάλυση Επιτροπών Intercargo.....	104
3.7.1 CASTEC (Τεχνική και Περιβαλλοντική Επιτροπή Ασφάλειας)	104
3.7.2 COMMERCIAL PANEL (Εμπορική Επιτροπή).....	105
3.7.3 LONDON COMMITTEE (Επιτροπή Λονδίνου)	107
3.7.4. COUNTRY MANAGERS (Εκπρόσωποι Χωρών).....	109
3.8 Οδηγός Port State Control.....	109
3.9 Η Αλληλεπίδραση Πλοίου και Τερματικού Σταθμού	112
3.10 Δραστηριότητες και Πολιτικές της Intercargo.....	113
3.11 Συμπεράσματα από το συνέδριο των Intercargo - Intertanko	115
3.12 Σημαία και Εθνικότητα των μελών της Intercargo	117
<i>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4: Ο ΡΟΛΟΣ ΚΑΙ Η ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΗΣ INTERTANKO</i>	<i>124</i>
4.1 Το προφίλ της Intertanko	124
4.2 Ιστορική Εξέλιξη της Intertanko	127
4.3 Αποστολή της Intertanko.....	130
4.4 Οργάνωση της Intertanko	132
4.4.1 Διαδικασία και προϋποθέσεις για την απόκτηση της ιδιότητας μέλους	133
4.4.2 Η Εγκύκλιος των Δεξαμενόπλοιων	138
4.5 Προσφερόμενες υπηρεσίες της Intertanko.....	139
4.6 Ελληνική κυριαρχία στην αγορά των Δ/Ξ	149
4.7 Συμπεράσματα	151
<i>BIBΛΙΟΓΡΑΦΙΑ</i>	<i>1554</i>
<i>ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι: Εξέλιξη τιμών ναύλων σε κύριες διαδρομές χύδην ξηρού φορτίου</i> <i>.....</i>	<i>158</i>

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ

<i>Πίνακας 1 : Κατηγορίες πλοίων μεταφοράς ξηρού φορτίου</i>	<i>9</i>
<i>Πίνακας 2 : Ναύλοι για μεταφορά χύδην ξηρού φορτίου</i>	<i>12</i>
<i>Πίνακας 3: Στόλος πλοίων μεταφοράς χύδην ξηρού φορτίου & παραδόσεις.....</i>	<i>13</i>
<i>Πίνακας 4: Εξέλιξη θαλάσσιου εμπορίου (Χύδην ξηρά φορτία).....</i>	<i>17</i>
<i>Πίνακας 5: Οι τιμές των Second -Hand Capesize πλοίων.....</i>	<i>22</i>
<i>Πίνακας 6: Οι τιμές των Second -Hand Panamax & Handymax πλοίων.....</i>	<i>24</i>
<i>Πίνακας 7: Οι τιμές των Second -Hand Bulk Carriers</i>	<i>27</i>
<i>Πίνακας 8 : Τα κέρδη των Bulk Carriers.....</i>	<i>28</i>
<i>Πίνακας 9 : Η συνολική χωρητικότητα και παραδόσεις του Dry Bulk Στόλου 1975-2003.....</i>	<i>34</i>
<i>Πίνακας 10: Βιβλίο παραγγελιών 1975 - 2003</i>	<i>35</i>
<i>Πίνακας 11: Διαλύσεις πλοίων μεταφοράς χύδην ξηρού φορτίου 1975 - 2004</i>	<i>36</i>
<i>Πίνακας 12: Τιμές νέων κατασκευών πλοίων μεταφοράς χύδην ξηρού φορτίου 1975 - 2004.....</i>	<i>37</i>
<i>Πίνακας 13 : Βασικοί προσδιοριστικοί παράγοντες ζήτησης και προσφοράς.....</i>	<i>45</i>
<i>Πίνακας 14: Άνοδος και πτώση της Ναυτιλιακής Αγοράς.....</i>	<i>47</i>
<i>Πίνακας 15 : Κατηγοριοποίηση Δεξαμενοπλοίων.....</i>	<i>49</i>
<i>Πίνακας 16 : Στόλος Δεξαμενοπλοίων 1970-2004.....</i>	<i>49</i>
<i>Πίνακας 17 : Χωρητικότητα Δεξαμενοπλοίων υπό Παράδοση 1970-2004</i>	<i>51</i>
<i>Πίνακας 18 : Παραγγελίες Δεξαμενοπλοίων 1971-2004</i>	<i>52</i>
<i>Πίνακας 19 : Χωρητικότητα Δεξαμενοπλοίων προς Διάλυση 1971-2004</i>	<i>54</i>
<i>Πίνακας 20 : Ναύλοι Δεξαμενοπλοίων (M.A).....</i>	<i>61</i>
<i>Πίνακας 21 : Μέσος Δείκτης Κερδών Δεξαμενοπλοίων (1994-2004)</i>	<i>62</i>
<i>Πίνακας 22 : Τιμές Νεότευκτων Δεξαμενοπλοίων (1973-2004).....</i>	<i>65</i>
<i>Πίνακας 23 : Τιμές Μεταχειρισμένων Δεξαμενοπλοίων (1977-2004).....</i>	<i>66</i>
<i>Πίνακας 24 : Κατάταξη Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων.....</i>	<i>72</i>
<i>Πίνακας 25 : Οι 10 Μεγαλύτεροι Ανεξάρτητοι Ιδιοκτήτες Δ/Ξ</i>	<i>73</i>
<i>Πίνακας 26 : Εγκύκλιος Δ/Ξ – Σνήθης θεματολογία.....</i>	<i>139</i>

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΓΡΑΦΗΜΑΤΩΝ

<i>Εικόνα 1 : Σχέση μεταξύ οικονομικής δραστηριότητας και θαλάσσιου εμπορίου.....</i>	<i>15</i>
<i>Εικόνα 2 : Σχέση μεταξύ παγκόσμιας βιομηχανικής παραγωγής και θαλάσσιου εμπορίου</i>	<i>20</i>
<i>Εικόνα 3: Η πορεία των ναύλων στα Capesize στις διαδρομές Puerto Bolivar/Rotterdam & Tubarao/Fos (01/02-12/04)</i>	<i>30</i>
<i>Εικόνα 4 : Η πορεία των ναύλων στα Panamax για τις διαδρομές Us Gulf/Japan & Richards Bay/Le Havre(01/02-12/04).....</i>	<i>30</i>
<i>Εικόνα 5 : Τα T/C Κέρδη ανά Ημέρα Panamax, Capesize, Handymax (01/02-12/04)</i>	<i>31</i>
<i>Εικόνα 6 : Ο Στόλος Των Bulk Carriers ανά Ηλικία (τέλη 2004).....</i>	<i>32</i>
<i>Εικόνα 7 : Ναυτιλιακοί Κύκλοι.....</i>	<i>44</i>
<i>Εικόνα 8 : Η Δομή των Επιτροπών της Intercargo.....</i>	<i>80</i>
<i>Εικόνα 9 : Η Διαδικασία που Ακολουθείται όταν Βρίσκονται «Deficiencias».....</i>	<i>111</i>
<i>Εικόνα 10: Επικρατούσες σημαίες των μελών της Intercargo</i>	<i>119</i>
<i>Εικόνα 11 : Συνολικός αριθμός πλοίων της Intercargo.....</i>	<i>119</i>
<i>Εικόνα 12 : Συνολικό τονάζ ανά εθνικότητα</i>	<i>120</i>
<i>Εικόνα 13 : Αποχωρήσεις και προσχωρήσεις Ελλήνων στην Intercargo.....</i>	<i>121</i>
<i>Εικόνα 14 : Συνολικός Αριθμός Ελλήνων Μελών 1984-2000.....</i>	<i>122</i>
<i>Εικόνα 15 : Στόλος Δ/Ξ ανά ιδιοκτησία %.....</i>	<i>125</i>
<i>Εικόνα 16 : Κατανομή της σημαίας του στόλου των μελών της Intertanko</i>	<i>126</i>
<i>Εικόνα 17 : Κατανομή του τύπου των Δ/Ξ του στόλου των μελών της Intertanko.....</i>	<i>126</i>
<i>Εικόνα 18 : Αιτίες ατυχημάτων Δ/Ξ (1978-2004).....</i>	<i>132</i>
<i>Εικόνα I.1 : Οι Ναύλοι των Panamax στις Διαδρομές Roberts Bank/ARA, Richard Bay/ARA και Bolivar/ARA (07/04-05/05).....</i>	<i>159</i>
<i>Εικόνα I.2 : Η Πορεία των Ναύλων στα Capesize στις Διαδρομές Tubarao/Beilun, Tubarao/Rotterdam και Saldanha/Beilun (07/04-05/05).....</i>	<i>160</i>
<i>Εικόνα I.3 : Η Πορεία των Ναύλων στα Capesize στις Διαδρομές Narvik/ Rotterdam - Nouadhibou/ Antwerp - Tubarao/ Rotterdam - Saldanha/ Rotterdam (07/04-05/05).....</i>	<i>161</i>
<i>Εικόνα I.4 : Η Πορεία των Ναύλων στα Capesize στις Διαδρομές Hampton Roads/Rotterdam - Puerto Bolivar/ Rotterdam - Richards Bay/ Rotterdam - New South Wales/Rotterdam (07/04-05/05).....</i>	<i>162</i>
<i>Εικόνα I.5 : Ο Δείκτης Atlantic & Pacific Capesize (03/05-05/05)</i>	<i>163</i>

Η ΑΓΟΡΑ ΤΩΝ ΧΥΔΗΝ ΞΗΡΩΝ ΚΑΙ ΥΓΡΩΝ ΦΟΡΤΙΩΝ

Ο ΡΟΛΟΣ ΤΗΣ INTERTANKO ΚΑΙ INTERCARGO

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1 : Η ΑΓΟΡΑ ΤΩΝ ΧΥΔΗΝ ΞΗΡΩΝ ΦΟΡΤΙΩΝ

1.1 Εισαγωγή

Οι αρχές του 21ου αιώνα συναντούν την παγκόσμια εμπορική ναυτιλία με αισιοδοξία αλλά και επιφυλακτικότητα. Πολύ υψηλά επίπεδα ναυλαγοράς για σχεδόν δύο χρόνια έχουν σαν αποτέλεσμα πλοιοκτήτες να υπερδιπλασιάσουν τους στόλους τους και ναυλωτές να προσπαθούν να “κλείσουν” τα συμβόλαιά τους σε ήδη υπερβολικά υψηλές τιμές φοβούμενοι την περαιτέρω άνοδο. Τα βιβλία παραγγελιών των ναυπηγείων προσθέτουν σελίδες καθώς οι ήδη υπάρχουσες έχουν γεμίσει. Οι τιμές των πλοίων “από 2ο χέρι” εκτινάσσονται σε επίπεδα που πριν λίγο καιρό μόνο στην αγκαλιά του Μορφέα θα μπορούσαμε να συναντήσουμε. Ο εμπορικός στόλος παγκόσμια βρίσκεται σε αναβρασμό, ενώ μπαίνουν στην αγορά ακόμα και παροπλισμένα πλοία. Δημιουργείται μια καλή ευκαιρία αξιοποίησης των παροπλισμένων μέσω διάλυσης, καθώς η τιμή του scrap έχει ανέβει και αυτή. Συνεκδοχικά, οι ανάγκες σε χάλυβα είναι αυξημένες λόγω των καινούριων παραγγελιών. Η Κίνα παύει να αποτελεί ένα μεγάλο σύνολο από μικρόσωμους ανθρώπους και μετατρέπεται σε γίγαντα που διαμορφώνει, καθορίζει και θέτει σταθερές στο παγκόσμιο εμπόριο. Η ζήτηση πρώτων υλών από Κίνα και Ινδία δείχνει τους αυριανούς πρωταγωνιστές. Η πλειοψηφία των καταναλωτικών αγαθών που βρίσκονται στα χέρια των κατοίκων του αναπτυσσόμενου κόσμου, φέρουν το σήμα “Made

in China”. Τεράστιες πολυεθνικές φτιάχνουν εργοστάσια ή δίνουν κατ’ αποκοπή παραγγελίες για τα προϊόντα τους με βάση προδιαγραφές τους. Μαζί με την ανάπτυξη της μεταφοράς χύδην φορτίων γιγαντώνονται τα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων καθώς όλα τα εμπορεύματα που προαναφέραμε πρέπει να μεταφερθούν στις αποθήκες της μητρικής εταιρείας και να προωθηθούν ακολούθως. “Η Κίνα μπορεί να παράγει τα πάντα φθηνότερα” ακούγεται συνέχεια σε εμπορικούς, επιχ/κούς και ναυτιλιακούς κύκλους της Ευρώπης, “το τελικό προϊόν, υπολογίζοντας και τα μεταφορικά/αποθηκευτικά είναι σημαντικά οικονομικότερο” συνεχίζουν. Η ποιότητα είναι ένα θέμα, αλλά με την επιμονή διορθώνεται.

Στο ανωτέρω πλαίσιο, η ναυτιλία ξηρού φορτίου είναι ζωτικής σημασίας για το παγκόσμιο εμπόριο και τη βιομηχανία. Περίπου το 95% όλων των μεταφερόμενων προϊόντων και αγαθών μεταφέρονται από τη θάλασσα.

Τα βασικά χύδην ξηρά φορτία είναι το σιδηρομέταλλευμα, ο γαιάνθρακας, ο βωξίτης, η αλουμίνα, τα φωσφάτα (phosrock) και τα δημητριακά. Αυτές οι πρώτες ύλες είναι ζωτικής σημασίας για τη χαλυβουργία, την παραγωγή ενέργειας, την κατασκευαστική βιομηχανία και τη σίτιση.

Εκτός από τα παραπάνω, αποκαλούμενα και ως «major bulks» (βασικά χύδην φορτία), υπάρχει και πλήθος εξίσου ζωτικής σημασίας δευτερευόντων χύδην προϊόντων όπως π.χ. λιπάσματα, άλας, τσιμέντο, κορμοί δέντρων, ξυλεία, ιχθυάλευρο, προϊόντα σιδήρου

και άλλα μεταλλεύματα όπως ο ψευδάργυρος, ο χαλκός και το μαγγάνιο. Αυτά ονομάζονται και συναντώνται ως «minor bulks».


Τα χύδην ξηρά προϊόντα είναι κατά γενικό κανόνα ομοιογενή φορτία που μεταφέρονται και φορτοεκφορτώνονται σε χύμα μορφή. Βασικές εξαιρέσεις στον κανόνα αποτελούν τα προϊόντα σιδήρου (έλικες, ελάσματα, δέσμες ράβδων) και τα προϊόντα ξύλου, τα οποία δεν φορτοεκφορτώνονται χύμα καθώς χρειάζονται ειδική στοιβάση.

- Το 1997 τα πλοία μεταφοράς χύδην ξηρού φορτίου μετέφεραν 1.855 εκατομμύρια τόνους προϊόντων.
- Υπάρχουν 5.365 πλοία μεταφοράς ξηρού φορτίου άνω των 10.000 dwt κάνοντας εμπόριο παγκοσμίως.
- Υπάρχουν πέντε βασικοί τύποι με βάση το μέγεθος (Βλ. Πίνακα 1) πλοίων μεταφοράς ξηρού φορτίου.

Υπάρχουν επίσης πλοία τύπου OBO (Ore/Bulk/Oil), μεταφοράς σιδηρομεταλλεύματος/ χύδην ξηρών φορτίων/πετρελαίου και πλοία τύπου Ore Oilers (O/O), μεταφοράς σιδηρομεταλλεύματος/πετρελαίου, τα οποία είναι ικανά να κάνουν εμπόριο εναλλακτικά μεταξύ ξηρών και υγρών φορτίων. Αυτός ο σχεδιασμός συγκεκριμένα αναπτύχθηκε για να μειώσει το ταξίδι υπό έρμα (ballast voyage) των μεγάλων πλοίων. Έτσι, παραδείγματος χάριν ένα Aframax OBO πλοίο (80-100.000 dwt) μπορεί να φορτώσει πετρέλαιο από W.Africa για εκφόρτωση US Gulf, να ξαναφορτώσει σιτάρι με εκφόρτωση στο Ρότερνταμ και έπειτα να επιστρέψει W.Africa, πραγματοποιώντας με

τον τρόπο αυτό ένα τριγωνικό εμπόριο, που σχεδιάστηκε για να αυξήσει τα έσοδα των πλοιοκτητριών εταιριών, καθώς μειώνονται τα ballast voyages.

Πίνακας: Κατηγορίες πλοίων μεταφοράς ξηρού φορτίου

	Size (deadweight tonnes)	No. in World fleet	% of World fleet (by vessel)
Handysize	10 - 34,999 dwt	2,556	48%
Handymax	35 - 49,999 dwt	1,283	24%
Panamax	50 - 79,999 dwt	993	19%
Capesize	80 - 199,000dwt	494	9%
Very Large Ore Carrier	180,000 dwt plus*	10	0.2%

* Υπάρχει μόνο ένα πλοίο μεταφορικής ικανότητας 320.000 dwt σε λειτουργία.

Πηγή: www.intercargo.org

Τα πλοία της πέμπτης κατηγορίας πάνω από 180.000 τόνους (VLOC – Very Large Ore Carriers) είναι απίθανο να κάνουν εμπόριο στην ελεύθερη αγορά, δεδομένου ότι αφιερώνονται αποκλειστικά σε συγκεκριμένα εμπόρια και ναυλώνονται υπό μεγάλης διάρκειας συμβόλαια εργολαβικής μεταφοράς. Επιπλέον, ένα πολύ μεγάλο ποσοστό του Capesize στόλου, πλοία που κυρίως μεταφέρουν σιδηρομετάλλευμα και γαιάνθρακα, ναυλώνονται με συμβόλαια COA ή με μεγάλης διάρκειας χρονοναυλοσύμφωνα. Τα Panamax πλοία εξαρτώνται ιδιαίτερα από το εμπόριο γαιάνθρακα και σιταριού, ενώ τα Handymax και Handysize πλοία τείνουν να μεταφέρουν όλους τους τύπους ξηρού φορτίου. Στις περισσότερες περιπτώσεις, τα πλοία Handymax και Handysize είναι

εξοπλισμένα με δικά τους φορτοεκφορτωτικά μέσα, ώστε να μπορούν να απασχοληθούν περισσότερο αυξάνοντας τις εναλλακτικές εύρεσης φορτίου. Για τον ανωτέρω λόγο, υπάρχει και μικρός αριθμός Panamax πλοίων που είναι εξοπλισμένα με δικά τους ανυψωτικά μέσα. Συνεπώς η ευελιξία, το μέτριο βύθισμα και η αυτοσυντηρούμενη φύση του τονάζ των Handymax και Handysize τα καθιστά κατάλληλα για τους λιμένες με περιορισμούς βυθίσματος και μέτρια υποδομή ενώ τα πλοία Panamax και ανωτέρω του μεγέθους αυτού, βασίζονται στο φορτοεκφορτωτικό εξοπλισμό των λιμένων που προσεγγίζουν.

1.2 Η Αγορά των Ναύλων

Το προηγούμενο έτος, στην αγορά ξηρού φορτίου, όλα τα μεγέθη πλοίων είχαν κέρδη. Μέσα σε ένα χρόνο ο δείκτης ξηρού φορτίου (Baltic Dry Index) κατέγραψε σημαντική άνοδο, μια άνοδος που ξεκίνησε από τα μέσα του 1999, με εξαίρεση το έτος 2002, όπου η αγορά χύδην ξηρού φορτίου σημείωσε μικρή κάμψη. Σύμφωνα με τα στοιχεία των Clarksons (βλ. Πίνακα 2), το έτος 2004 οι ναύλοι αφ' ενός στη spot και αφ' ετέρου στη timecharter αγορά σημείωσαν σημαντική αύξηση σε όλες τις κατηγορίες πλοίων. Αναλυτικότερα, όσον αφορά στους ναύλους στην αγορά spot, παρατηρούμε τα ακόλουθα:

- Διαδρομή Hampton Roads/Richards Bay–Japan (μεταφορά άνθρακα/Capesize):
Σημειώθηκε αύξηση της τάξεως του 42% σε σχέση με το προηγούμενο έτος,

- Διαδρομή Hampton Roads - Continent (μεταφορά άνθρακα/Capesize): Σημειώθηκε αύξηση της τάξεως του 61% σε σχέση με το προηγούμενο έτος,
- Διαδρομή USG – Rotterdam (μεταφορά σιτηρών/Panamax): Σημειώθηκε αύξηση της τάξεως του 71% σε σχέση με το προηγούμενο έτος,
- Διαδρομή USG – Japan (για μεταφορά σιτηρών/ Panamax): Σημειώθηκε αύξηση της τάξεως του 68% σε σχέση με το προηγούμενο έτος,

Πρόσθετα, η εξέλιξη των τιμών των χρονοναυλοσυμφώνων 12μηνιαίας διάρκειας έχει ως ακολούθως:

- **Πλοία Handy:** Οι τιμές των χρονοναυλοσυμφώνων μειώθηκαν κατά τα έτη 1998, 1999, 2001 και 2002. Το 2003 οι σχετικές τιμές αρχίζουν να ανακάμπτουν, ενώ το προηγούμενο έτος (2004) σημειώθηκε ρεκόρ όλων των εποχών, με τις τιμές των χρονοναυλοσυμφώνων να φτάνουν τα \$ 16,478/ημέρα.
- **Πλοία Handymax:** Όπως και στην κατηγορία των Handy, οι τιμές των χρονοναυλοσυμφώνων διάρκειας ενός έτους μειώνονται κατά τα έτη 1998,1999,2001,2002. Η ανάκαμψη της αγοράς ξεκινά το 2003 και το έτος 2004 σημειώνεται αύξηση στις σχετικές τιμές της τάξεως του 97%.
- **Πλοία Panamax:** Κατά την τελευταία πενταετία, η συγκεκριμένη αγορά παρουσίασε σταδιακή αύξηση στις τιμές των χρονοναυλοσυμφώνων διάρκειας ενός έτους (με εξαίρεση τα έτη 2001-2002). Το 2004, ο μέσος ημερήσιος ναύλος ήταν \$23,108.

- **Πλοία Capesize:** Η συγκεκριμένη κατηγορία σημείωσε εντυπωσιακή αύξηση.

Το 2004, οι τιμές των χρονοναυλοσυμφώνων 12μηνιαίας διάρκειας έφτασαν τα \$27,738/ ημέρα (120,000dwt) και τα \$49,949/ημέρα (150,000dwt).

Πίνακας 2 : Ναύλοι για μεταφορά χύδην ξηρού φορτίου

Average	1 YEAR TIMECHARTER US\$ PER DAY					VOYAGE CHARTER \$ PER TON			
	30k dwt Handy	40k dwt Handymax	65k dwt Panamax	120k dwt Capesize	150k dwt Capesize	Coal HR/RB-Jap Capesize	Coal H.R.-Cont. Capesize	Grain USG-Rot. Panamax	Grain USG-Jap Panamax
1982	4,158		4,927	4,688		11.06	-	8.74	16.15
1983	3,678		4,777	5,247		11.01	4.72	8.29	16.40
1984	3,760		5,809	8,308		11.70	5.42	9.10	15.00
1985	4,333	4,878	5,485	6,092		9.65	4.67	8.29	13.57
1986	3,553	4,108	4,719	5,065		7.25	3.57	6.15	10.41
1987	4,604	5,374	7,162	7,912		9.30	4.84	9.02	16.10
1988	8,198	9,458	11,763	13,927		14.20	7.09	12.22	22.71
1989	8,146	10,353	13,118	17,095		17.65	7.55	13.53	25.29
1990	6,866	8,788	10,811	13,882		14.88	6.34	11.94	23.11
1991	7,704	9,389	12,039	14,673	22,000	15.38	6.73	13.41	26.16
1992	6,689	8,560	9,753	10,121	13,993	9.99	4.40	10.15	21.26
1993	7,895	9,696	10,603	12,129	15,023	11.82	5.25	11.62	24.23
1994	8,382	9,806	10,554	13,220	16,799	13.17	6.05	11.90	24.14
1995	9,412	11,767	13,830	16,317	19,811	16.98	7.34	15.83	32.71
1996	7,322	8,708	9,203	9,384	12,611	11.90	5.32	11.62	23.81
1997	6,860	8,341	9,597	11,349	15,285	13.31	5.85	11.38	23.25
1998	5,789	6,948	6,379	7,121	10,775	8.96	4.18	7.92	15.47
1999	5,561	6,577	6,973	7,833	10,800	8.49	4.47	10.58	18.19
2000	7,108	8,759	9,754	12,566	17,090	15.02	7.36	13.24	23.00
2001	6,807	8,142	7,513	7,540	12,802	10.97	5.37	11.82	20.22
2002	6,743	7,532	7,261	8,078	12,318	9.95	5.39	11.20	21.04
2003	9,043	12,883	13,122	17,383	26,421	22.10	11.85	18.56	35.05
2004	16,478	25,456	23,108	27,738	47,949	35.83	19.18	31.75	58.98

Πηγή: Clarksons Annual Review 2005

1.3 Ο Στόλος της Dry Bulk Αγοράς

Σε σύγκριση με τα προηγούμενα χρόνια η ανάλυση του στόλου δείχνει αύξηση του αριθμού, αλλά και της μεταφορικής ικανότητας των παραδόσεων πλοίων. Κατά τη διάρκεια του 2004:

- Πλοία Capesize: Παραδόθηκαν πλοία συνολικής μεταφορικής ικανότητας 7,8 εκατομμυρίων dwt,

- Πλοία Panamax: Παράδοση πλοίων συνολικής μεταφορικής ικανότητας 5,6 εκατομμυρίων dwt,
- Πλοία Handysize: Παραδόθηκαν πλοία συνολικής μεταφορικής ικανότητας 4,4 εκατομμυρίων dwt,.
- Πλοία Handy: Παραδόθηκαν πλοία συνολικής μεταφορικής ικανότητας 2,0 εκατομμυρίων dwt.

Πίνακας 3: Στόλος πλοίων μεταφοράς χύδην ξηρού φορτίου & παραδόσεις

Year End	BULKCARRIER FLEET BY SIZE					Laid Up	C.C. in dry cargo	BULKCARRIER DELIVERIES BY SIZE				
	Over 80	60-80	40-60	10-40	Total Fleet			Over 80	60-80	40-60	10-40	Total Fleet
1975	14.4	12.7	20.4	60.6	108.0	5.4	18.8	2.0	1.6	1.4	4.1	9.2
1976	16.8	14.7	22.3	65.7	119.4	5.5	17.3	2.4	2.1	2.0	5.7	12.1
1977	18.4	17.0	23.9	72.1	131.4	4.4	18.1	1.6	2.3	1.6	8.1	13.6
1978	19.6	18.0	24.7	75.9	138.2	2.1	17.9	1.2	1.2	1.4	5.2	9.0
1979	20.3	18.2	24.8	77.3	140.7	1.8	25.1	0.6	0.4	0.5	2.7	4.2
1980	21.0	19.5	25.0	79.1	144.5	2.5	31.2	0.5	1.0	0.4	2.7	4.6
1981	27.7	23.1	25.5	82.1	158.4	18.7	27.8	3.8	3.4	0.7	3.8	11.6
1982	33.5	26.9	26.6	84.9	171.9	13.5	16.1	4.4	3.8	1.8	4.0	14.1
1983	36.9	30.3	27.3	86.5	181.0	9.4	17.3	1.9	3.4	1.6	3.9	10.8
1984	39.4	33.4	29.3	89.9	191.9	4.6	19.6	2.3	3.6	3.0	7.2	16.1
1985	43.0	33.3	30.7	89.9	197.0	3.8	15.9	3.3	1.1	3.5	6.4	14.3
1986	46.0	33.3	30.0	87.1	196.4	1.2	9.4	5.2	1.5	2.5	2.9	12.0
1987	46.8	34.3	29.6	85.0	195.7	0.3	16.4	2.9	1.9	1.0	1.3	7.1
1988	48.5	35.1	29.8	83.9	197.3	0.3	15.2	1.6	1.0	0.6	0.4	3.6
1989	51.3	37.3	30.6	84.2	203.4	0.4	20.0	2.8	2.3	1.1	0.9	7.0
1990	56.8	39.1	31.6	83.5	211.0	0.4	14.3	5.9	2.1	1.2	0.8	10.0
1991	58.6	39.8	32.6	83.2	214.2	0.6	18.5	2.5	1.0	1.4	0.7	5.6
1992	59.2	39.5	32.9	83.2	214.7	1.2	14.9	2.9	0.3	0.7	0.8	4.7
1993	61.8	41.4	32.9	82.8	219.0	1.6	15.5	4.5	2.3	0.4	0.7	7.9
1994	65.0	45.0	35.0	82.4	227.4	1.6	14.6	4.4	4.1	2.7	0.9	12.1
1995	72.2	49.0	38.4	83.5	243.1	1.2	12.3	5.8	4.2	3.6	2.1	15.7
1996	77.7	51.2	40.7	83.5	253.1	0.9	8.8	8.0	3.1	3.9	2.2	17.3
1997	82.3	55.4	42.9	83.3	263.8	0.8	4.8	7.4	5.3	3.4	2.5	18.6
1998	80.7	57.7	44.7	80.4	263.5	1.4	3.0	2.2	4.3	3.4	1.8	11.7
1999	82.1	61.1	44.8	78.9	266.8	1.6	4.1	4.1	4.8	1.9	1.8	12.6
2000	86.8	65.0	45.6	77.5	274.9	1.1	2.6	6.1	4.0	1.8	1.4	13.3
2001	90.4	71.3	49.6	75.3	286.6	1.5	0.9	5.4	8.4	5.1	1.6	20.5
2002	93.1	74.0	53.1	74.5	294.7	0.4	1.8	4.1	4.2	4.4	1.5	14.2
2003	98.1	75.4	56.0	73.8	303.2	0.3	4.0	5.4	1.4	3.3	1.4	11.5
(f) 2004	105.7	81.0	60.9	71.6	319.1		5.0	7.8	5.6	4.4	2.0	19.8
(f) 2005	112.7	84.7	65.0	69.2	331.7		3.3	7.9	5.2	5.1	2.0	20.3

Πηγή: Clarksons Annual Review 2005

Ακολούθως, το 2005 αναμένεται να παραδοθούν:

- Πλοία Capesize με συνολική μεταφορική ικανότητα 7.9 εκατομμυρίων dwt,

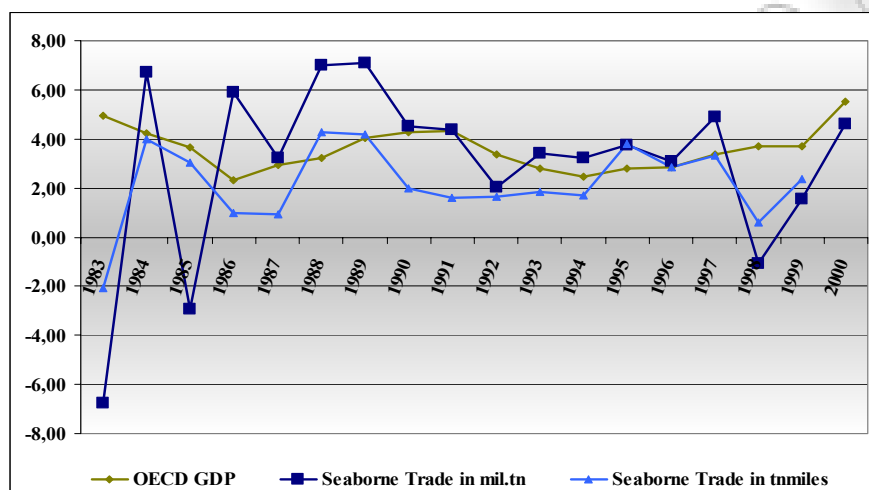
- Πλοία Panamax με συνολική μεταφορική ικανότητα 5.2 εκατομμυρίων dwt,
- Πλοία Handysize με συνολική μεταφορική ικανότητα 5.1 εκατομμυρίων dwt και,
- Πλοία Handy με συνολική μεταφορική ικανότητα 2.0 εκατομμυρίων dwt.

1.3.1 Η Ζήτηση για το 2005

Είναι γνωστό από τη ναυτιλιακή οικονομική θεωρία ότι η ζήτηση για θαλάσσιες μεταφορές είναι δευτερογενής και δεν αποτελεί αυτόνομη οικονομική λειτουργία, δεδομένου ότι εξαρτάται άμεσα από τη διαμόρφωση του διεθνούς εμπορίου και κατ' επέκταση, της παγκόσμιας οικονομίας. Σημαντική παράμετρος στο μέγεθος αυτής αποτελούν οι εξελίξεις που παρουσιάζονται στο διεθνές οικονομικό περιβάλλον, οι οποίες αντανακλώνται και στην ανάγκη για θαλάσσιες μεταφορές, καθώς και στην τελική διαμόρφωση του διεθνούς θαλάσσιου εμπορίου.

Ένας από τους βασικότερους δείκτες για την εξέλιξη της παγκόσμιας οικονομίας αποτελεί η εξέλιξη του Ακαθάριστου Εγχώριου Προϊόντος, ο οποίος συσχετιζόμενος με την εξέλιξη του θαλάσσιου εμπορίου αποδεικνύει την ύπαρξη της μερικής συσχέτισης μεταξύ των δύο συγκεκριμένων παραμέτρων. Αναλυτικότερα, στο Διάγραμμα που ακολουθεί παρατίθενται η ανάπτυξη των χωρών-μελών του Ο.Ε.С.Д. σε όρους GDP, όπως επίσης και η εξέλιξη του παγκόσμιου θαλάσσιου εμπορίου για τα κυριότερα χύδην φορτία σε όρους εκ. μεταφερόμενων τόννων και τοννομιλίων (ton miles) για την περίοδο των ετών 1982-2001.

Εικόνα 1 : Σχέση μεταξύ οικονομικής δραστηριότητας και θαλάσσιου εμπορίου



Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων από το συγγραφέα (www.oecd.org, Clarkson Research Studies (2001), Fernley's Review (2002))

Παρατηρούμε ότι η εξέλιξη του εμπορικού οικονομικού κύκλου, που στην περίπτωση του διαγράμματος εκφράζεται σε όρους ΑΕΠ των χωρών μελών του Ο.Ο.Σ.Α., επηρεάζει την εξέλιξη του ναυτιλιακού κύκλου. Θα πρέπει να σημειωθεί ότι η εξέλιξη του ναυτιλιακού κύκλου εκφράζεται από την πλευρά της ζήτησεως τόσο σε όρους μεταφερόμενου όγκου (εκ. τόννοι), όσο και σε όρους τονομιλίων. Ειδικότερα, διαπιστώνουμε ότι η εξέλιξη της ζήτησεως για θαλάσσιες μεταφορές εκφρασμένη σε τοννομίλια ακολουθεί ομαλότερα την ανάπτυξη του εμπορικού κύκλου, σε αντίθεση με τη σχετικά ασταθή μεταβολή της ζήτησεως σε όρους μεταφερόμενης ποσότητας. Με βάση τη θεωρία για την εξέλιξη των ναυτιλιακών κύκλων γνωρίζουμε ότι, σημαντική παράμετρος για την αύξηση της προσφερόμενης χωρητικότητας πλοίων αποτελεί η

εκάστοτε επιχειρησιακή τους ταχύτητα. Έτσι, για παράδειγμα, κατά τη φάση ανόδου του ναυτιλιακού κύκλου οι πλοιοκτήτες, θέλοντας να ικανοποιήσουν την υπερβάλλουσα ζήτηση, αυξάνουν την ταχύτητα των πλοίων τους. Η αύξηση της ταχύτητας των πλοίων φαίνεται στη σχέση: Τόννοι x Μίλια, σε αντίθεση με την απλή μονάδα μέτρησης ζήτησεως «όγκος μεταφερόμενου φορτίου».

Ειδικότερα, όσον αφορά στη ζήτηση για θαλάσσια μεταφορά χύδην ξηρού φορτίου, παραθέτουμε τον ακόλουθο Πίνακα. Από τα στοιχεία του Πίνακα 4 προκύπτει ότι το έτος 2004 σημειώθηκε αύξηση στο θαλάσσιο εμπόριο μεταφοράς χύδην ξηρού φορτίου κατά 4,7% σε σύγκριση με το προηγούμενο έτος. Τη μεγαλύτερη αύξηση σημείωσε το εμπόριο μεταφοράς σιδηρομεταλλεύματος (10,6%) ενώ μείωση παρουσιάστηκε μόνο στο εμπόριο μεταφοράς φωσφάτων. Η αύξηση που σημειώθηκε στη μεταφορά χύδην ξηρού φορτίου αποδίδεται κατά κύριο λόγο στην ανάπτυξη που σημείωσαν η Κίνα και οι Ινδίες, οι οποίες κατά τα τελευταία έτη έχουν αποτελέσει τους κύριους φορείς ζήτησης του συγκεκριμένου φορτίου, δεδομένης της ραγδαίας αύξησης της παραγωγικής δυναμικότητας στις εν λόγω περιοχές.

Πίνακας 4: Εξέλιξη θαλάσσιου εμπορίου (Χύδην ξηρά φορτία)

Year	Iron Ore	Coal		Grain*	Baux./ Alum	Phos. Rock	Minor Bulk	Container	Other Dry	Total Dry
		Coking	Steam							
1986	311	141	134	187	42	45	555	173	555	2,143
1987	319	139	138	211	46	45	574	192	549	2,213
1988	342	154	156	216	49	47	601	211	559	2,335
1989	362	154	160	220	55	44	614	231	578	2,419
1990	347	153	183	215	55	37	605	246	628	2,469
1991	358	159	200	218	53	31	601	268	659	2,546
1992	337	154	206	224	48	30	616	292	682	2,589
1993	352	156	206	221	51	27	622	322	692	2,649
1994	380	157	217	205	49	29	659	357	692	2,744
1995	402	160	242	216	52	30	699	389	702	2,894
1996	392	165	261	219	54	31	698	430	760	3,009
1997	428	170	282	229	55	32	707	470	807	3,179
1998	428	169	284	226	55	31	686	503	777	3,160
1999	405	162	302	247	54	31	683	559	766	3,208
2000	450	174	340	264	54	28	698	622	799	3,429
2001	453	168	377	260	54	27	699	640	825	3,504
2002	482	169	399	271	54	26	705	711	795	3,612
2003	524	171	441	264	57	26	731	790	759	3,764
2004 (f)	580	183	463	266	54	26	750	881	739	3,942
2005 (f)	608	192	484	269	54	26	766	971	713	4,084
Average Growth										
2004-03	10.6%	6.7%	4.8%	0.8%	-5.3%	0.0%	2.6%	11.5%	-2.6%	4.7%
1986-04	3.5%	1.5%	7.1%	2.0%	1.4%	-2.9%	1.7%	9.5%	1.6%	3.4%

Πηγή: Clarksons Annual Review 2005

Θα πρέπει να σημειωθεί ότι η Κίνα ήταν από τις πρώτες χώρες που επωφελήθηκαν από την ανάκαμψη των οικονομιών της Ασίας και πέτυχε εξαιρετικά αποτελέσματα όσον αφορά τις εξαγωγές, κυρίως γαιάνθρακα προς την Ινδία, που ήταν και ο πρώτος εισαγωγέας, αλλά και προς Ιαπωνία και Νότια Κορέα. Η Ασιατική οικονομία ξεπέρασε σχεδόν τις συνέπειες της κρίσης του 1997–1998 και ανέπτυξε μια υγιή εσωτερική ζήτηση. Εξαιτίας συγκεκριμένων περιορισμών στα λιμάνια της Ινδονησίας, τα πρώτα πλοία που επωφελήθηκαν περισσότερο ήταν τα Panamax και τα Handysize.

Οι Η.Π.Α. και η Ευρώπη εξακολούθησαν να έχουν σημαντική εσωτερική ζήτηση κατά την τελευταία πενταετία. Η μεταβλητότητα στις τιμές του πετρελαίου είχαν κυρίως ως αποτέλεσμα την αύξηση της ζήτησης γαιάνθρακα και αυτό με τη σειρά του είχε ως αποτέλεσμα την αύξηση των εξαγωγών της Αυστραλίας, της Νότιας Αφρικής και της Κολομβίας.

Επίσης, τα φορτία χύδην σιδηρομεταλλεύματος αυξήθηκαν, κυρίως λόγω των εξαγωγών της Βραζιλίας. Θα πρέπει να σημειώσουμε ότι ένα πλοίο μεγέθους Capesize μεταφέρει κατά μέσο όρο 1.3 εκατομμύρια τόνους το χρόνο. Οι προβλέψεις για τα 5 επόμενα χρόνια δείχνουν ότι το εμπόριο σιδηρομεταλλεύματος θα συνεχίσει την αύξηση που παρουσιάζει κατά τα τελευταία έτη.

Πρόσθετα, σύμφωνα με τα στοιχεία του Διεθνούς Ινστιτούτου της Βιομηχανίας Σιδήρου¹, εκτιμάται ότι η παραγωγή ακατέργαστου σιδήρου της Ευρώπης θα αυξηθεί τόσο στην Ευρώπη, όσο και στις χώρες της Άπω Ανατολής. Αντίστοιχα, το Διεθνές Συμβούλιο Δημητριακών² προέβλεψε σταδιακή αύξηση και για την περίοδο 2005/2006. Σύμφωνα με αυτά, η Ανατολική Ευρώπη, η Σαουδική Αραβία, η Κίνα και η Βόρεια Αφρική θα πρέπει να αυξήσουν τις εισαγωγές τους κατά τη διάρκεια του τρέχοντος έτους.

Όσον αφορά τα «minor bulks», τα λιπάσματα συνέχισαν να επηρεάζονται αρνητικά από τις διάφορες περιβαλλοντικές ανησυχίες. Η κρίση σε αυτόν τον τομέα αποτράπηκε

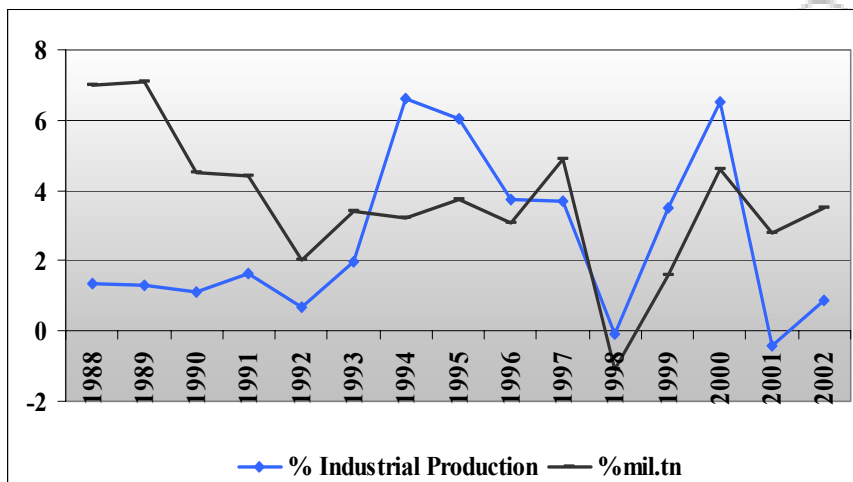
¹ IIST : International Institute for Steel Industry

λόγω της βελτιωμένης γεωργικής παραγωγής, που παρουσίασε τόσο η Ινδία όσο και η Αργεντινή με την Βραζιλία κατά τα τελευταία δύο έτη.

Θα πρέπει να σημειώσουμε ότι υπάρχουν αμφιβολίες για την δυναμικότητα της αγοράς, λαμβάνοντας υπόψη τόσο την επιβράδυνση της ανάπτυξης της παγκόσμιας οικονομίας κυρίως στις ΗΠΑ και στην Δυτική Ευρώπη, όσο και την μικρή ανάκαμψη της Ιαπωνικής οικονομίας. Ένας άλλος δείκτης οικονομικής ανάπτυξης ο οποίος επηρεάζει τη δομή και την εξέλιξη του θαλάσσιου εμπορίου είναι η εξέλιξη της βιομηχανικής παραγωγής. Στο Διάγραμμα που ακολουθεί παρουσιάζεται η εξέλιξη της βιομηχανικής παραγωγής για τη χρονική περίοδο των ετών 1988 – 2002, ενώ παράλληλα περιγράφεται η εξέλιξη του διεθνούς θαλάσσιου εμπορίου για την ίδια χρονική περίοδο. Όπως εύκολα διαπιστώνει κανείς, οι δύο υπό ανάλυση παράμετροι μεταβάλλονται κατά όμοιο τρόπο, γεγονός που αποδεικνύεται παρατηρώντας την περίοδο 1997-1999 (περίοδος Ασιατικής κρίσης) όπου οι καμπύλες συμπεριφέρονται κατά τον ίδιο σχεδόν τρόπο. Η ύπαρξη στενής σχέσης μεταξύ της παγκόσμιας βιομηχανικής παραγωγής και της εξέλιξης του θαλάσσιου εμπορίου είναι δυνατόν να αιτιολογηθεί εάν αναλογιστεί κανείς τη φύση της ζήτησης για θαλάσσιες μεταφορές η οποία είναι δευτερογενής και παράγωγος.

² IGC: International Grain Council

Εικόνα 2 : Σχέση μεταξύ παγκόσμιας βιομηχανικής παραγωγής και θαλάσσιου εμπορίου



Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων από το συγγραφέα (Clarkson Research Studies (2003))

Γενικά, θα πρέπει να σημειωθεί ότι σημαντικό εργαλείο για τη μελέτη της επίδρασης της παγκόσμιας οικονομίας στη ζήτηση για μεταφορά χύδην ξηρού φορτίου, αποτελεί η ύπαρξη των οικονομικών κύκλων σε συνδυασμό με την εμφάνιση των (εξειδικευμένου τύπου) ναυπηγικών κύκλων. Θα ήταν σημαντική παράλειψη να μην αναφερθεί κανείς στο γεγονός ότι οι ενδεχόμενες αυξομειώσεις στα επίπεδα εισαγωγής των χωρών σε συγκεκριμένα αγαθά (όπως για παράδειγμα σε άνθρακα, σιδηρομέταλλευμα, σιτηρά κ.α.) επηρεάζουν άμεσα την εξέλιξη του διεθνούς θαλάσσιου εμπορίου. Ενδεικτικά αναφέρουμε ότι το έτος 1982, η Δυτική Ευρώπη και η Ιαπωνία απορροφούσαν ποσοστό της τάξεως του 85% στο συνολικά μεταφερόμενο δια θαλάσσης σιδηρομέταλλευμα, όταν το έτος 1992 εισήγαγαν ποσοστό της τάξεως του 73%. Γίνεται επομένως κατανοητό, ότι, οι μεταβολές στα επίπεδα των εισαγωγών σε παραδοσιακές χώρες

δύνανται να μεταβάλλουν τη δομή του θαλάσσιου εμπορίου και παράλληλα, αποδεικνύει την ανάπτυξη πρόσθετων αγορών στη Νότιο Κορέα, στην Κίνα κ.α.

Ειδικότερα, οικονομικοί αναλυτές συμφωνούν ότι η ανάπτυξη της παγκόσμιας οικονομίας κατά τα τελευταία τρία έτη υπήρξε σε υψηλό επίπεδο. Βέβαια, οι τιμές του σιδήρου (ύστερα από υψηλές τιμές) έφτασαν στο χαμηλότερο σημείο των ετών 1999-2000 και ένας σημαντικός αριθμός εργοστασίων παραγωγής σιδήρου προβλέπουν μείωση της παραγωγής τους, καθώς η βιομηχανία εισέρχεται σε αυτό που φαίνεται ως το χαμηλότερο σημείο του κύκλου. Δεν θα πρέπει να παραβλέψουμε τον σημαντικό αντίκτυπο των anti-dumping μέτρων από το 2001 και το συνακόλουθο κλείσιμο των Αμερικάνικων αγορών στα Ασιατικά προϊόντα. Η υπερ-χωρητικότητα που ακολουθεί έχει και αυτή με την σειρά της το δικό της αντίκτυπο στις τιμές. Εάν η παραγωγή της Ασίας απορροφηθεί από τις τοπικές αγορές, τότε θα υπάρξει μείωση της ποσότητας τραπεζιτών συγκριτικά με το 1999.

Ωστόσο, η κατάσταση δεν φαίνεται και τόσο κρίσιμη, εάν λάβουμε υπόψη ότι σύμφωνα με τον ΟΟΣΑ (Οργανισμός Οικονομικής Συνεργασίας και Ανάπτυξης)³, οι αναμενόμενοι ρυθμοί αύξησης για τα επόμενα έτη αναμένεται να είναι της τάξεως του 3%.

³ OECD : Organisation for Economic Cooperation and Development

1.4 Η Αγορά Second-hand πλοίων

1.4.1 Η Αγορά Μεταχειρισμένων Capesize (80.000 dwt και άνω)

Το 2004 και με δεδομένη την πλεονασματική ζήτηση στην αγορά, η οποία είχε και ως αποτέλεσμα την άνοδο στις τιμές των ναύλων, παρατηρήθηκε σημαντική αύξηση στις τιμές των μεταχειρισμένων Capesize πλοίων. Μάλιστα οι τιμές αυτές πλησίασαν κατά πολύ τις τιμές των νεότευκτων πλοίων, υποδηλώνοντας την έλλειψη προσφοράς χωρητικότητας στην αγορά χύδην ξηρού φορτίου. Αναλυτικότερα, συγκρίνοντας το μήνα Αύγουστο για τα έτη 2003 και 2004, διαπιστώνουμε ότι η αύξηση στις σχετικές τιμές είναι ιδιαίτερα υψηλή.

Πίνακας 5: Οι τιμές των Second -Hand Capesize πλοίων

Μεταφορική ικανότητα	Ηλικία	Αύγουστος 2003 (τιμές σε εκατ. US\$)	Αύγουστος 2004 (τιμές σε εκατ. US\$)
150.000 dwt	5 ετών	27,76	22,00
150.000 dwt	10 ετών	47,52	41,00

Πηγή: Clarksons Annual Review 2005

Θα πρέπει να σημειωθεί ότι η μεγάλη αύξηση στις τιμές των μεταχειρισμένων πλοίων της υπό εξέταση κατηγορίας παρατηρήθηκε κατά τα έτη 2003 και 2004. Ενδεικτικά αναφέρεται ότι το 2000, οι τιμές των second-hand Capesize πλοίων διατηρήθηκαν στα επίπεδα των τελευταίων μηνών του 1999, αν και υπήρχαν προσδοκίες για κάτι

καλύτερο. Κατά τη διάρκεια του ίδιου έτους, οι αγοραστές υπήρξαν πρόθυμοι να εκμεταλλευτούν τις καλές εμπορικές ευκαιρίες. Οι καλύτερες τιμές επιτεύχθηκαν τον Οκτώβρη. Ύστερα παρατηρήθηκε μια σχετική πτώση, αντανakλώντας την έλλειψη αγοραστικού ενδιαφέροντος για τα πλοία αυτής της κατηγορίας, η οποία και συνεχίστηκε μέχρι το έτος 2002.

1.4.2 Η Αγορά Μεταχειρισμένων Panamax & Handymax

Το 2004, όπως και στην περίπτωση των τιμών μεταχειρισμένων Capesize πλοίων, η αγορά μεταχειρισμένων Panamax & Handymax κινήθηκε ανοδικά, αντανakλώντας την καλή κατάσταση της ναυλαγοράς. Αναλυτικότερα, συγκρίνοντας το μήνα Αύγουστο για τα έτη 2003 και 2004, διαπιστώνουμε τα ακόλουθα (βλ. ακόλουθο Πίνακα):

- Panamax, ηλικίας 5 ετών: Σε διάρκεια ενός έτους, σημειώθηκε αύξηση της τάξεως του 55%.
- Panamax, ηλικίας 10 ετών: Σε διάρκεια ενός έτους, σημειώθηκε αύξηση της τάξεως του 50%.
- Handymax, ηλικίας 5 ετών: Σε διάρκεια ενός έτους, οι τιμές αυξήθηκαν κατά 62,26 %.
- Handymax, ηλικίας 10 ετών: Σε διάρκεια ενός έτους, οι τιμές αυξήθηκαν κατά 61,84 %.

Πίνακας 6: Οι τιμές των Second -Hand Panamax & Handymax πλοίων

Τύπος πλοίου	Ηλικία	Αύγουστος 2003 (τιμές σε εκατ. US\$)	Αύγουστος 2004 (τιμές σε εκατ. US\$)
Panamax	5 ετών	19,25	26,00
Panamax	10 ετών	13,00	35,00
Handymax	5 ετών	16,50	26,50
Handymax	10 ετών	11,75	19,00

Πηγή: Clarksons Annual Review 2005

Παρατηρώντας, τον παραπάνω Πίνακα, ιδιαίτερη εντύπωση προκαλεί το γεγονός ότι το έτος 2004, τα πλοία τύπου Panamax & Handymax, ηλικίας 5 ετών όχι απλά έχουν παρόμοιες τιμές, αλλά οι τιμές των μεταχειρισμένων Handymax πλοίων υπερβαίνουν τις αντίστοιχες τιμές των Panamax πλοίων, παρ' όλο ότι τα πρώτα είναι μικρότερης μεταφορικής ικανότητας. Η εν λόγω ανομοιομορφία που παρουσιάζει η αγορά των μεταχειρισμένων δικαιολογείται δεδομένης της καλής κατάστασης της ναυλαγοράς και κατ' επέκταση της ανάγκης για αύξηση του μεταφορικού tonnage άμεσα, ειδικά στα μικρότερης χωρητικότητας πλοία. Θα πρέπει να σημειωθεί ότι τα πλοία Handymax προσεγγίζουν κατά κύριο λόγο τα λιμάνια της Λατινικής Αμερικής, όπου και συγκεντρώνεται το μεγαλύτερο μέρος εξαγωγικού εμπορίου σιτηρών και δημητριακών. Τα συγκεκριμένα λιμάνια δεν έχουν μεγάλο βύθισμα, θέτοντας περιορισμούς όσον

αφορά στη μεταφορική ικανότητα των προσεγγιζόντων σε αυτά πλοία. Το έτος 2000 ξεκίνησε με την ευχή το παγκόσμιο εμπόριο και η ανάπτυξη της παγκόσμιας οικονομίας να συνεχίσουν, όπως ήταν στο τέλος του 1999. Με την έναρξη όμως της νέας χιλιετίας, φάνηκε ότι επέρχεται επιβράδυνση της ανάπτυξης, αν δεν έχει παρουσιαστεί ήδη.

Θα πρέπει να σημειωθεί ότι η προαναφερθείσα κατάσταση της αγοράς μεταχειρισμένων πλοίων παρατηρείται κυρίως τα έτη 2003 και 2004. Ενδεικτικά, αναφέρεται ότι προς το τέλος του 2000, οι τιμές πιάστηκαν και έπεσαν, εξασθενίζοντας το ενδιαφέρον των πιθανών πωλητών-πλοιοκτητών. Οι ιδιοκτήτες που θεώρησαν ότι θα πωλούσαν το 2000, ευελπιστώντας ότι θα κάνουν κάτι τέτοιο όπως το προηγούμενο έτος, απογοητεύτηκαν πλήρως. Ο μεγάλος αριθμός πλοίων προς πώληση, όχι μόνο έδωσε την ευκαιρία της επιλογής στους αγοραστές, αλλά επίσης δημιούργησε περιορισμένο ανταγωνισμό, που τελικά κράτησε τις τιμές υπό έλεγχο και προς όφελος φυσικά των πιθανών αγοραστών. Σε σύγκριση με το 1999, είχαμε τα εξής:

- 26% λιγότερες πωλήσεις second-hand Panamax πλοίων, αφού το 1999 πωλήθηκαν 73 και το 2000 54 πλοία τύπου Panamax.
- 17-18% λιγότερες πωλήσεις second-hand Handymax πλοίων, αφού το 1999 πωλήθηκαν 85 και το 2000 70 πλοία της κατηγορίας Handymax.

Οι λόγοι για τις λιγότερες πωλήσεις μεταχειρισμένων πλοίων Panamax και Handymax συνοψίζονται ως εξής:

- Ο μεγάλος αριθμός νέων παραγγελιών που πραγματοποιήθηκαν το 1999 και κατά την διάρκεια του 2000, κυρίως όσον αφορά τα πλοία Panamax και Handymax, είχε ως αποτέλεσμα μικρότερο αγοραστικό ενδιαφέρον για τα second-hand πλοία αυτών των κατηγοριών (περίπου το 20% του στόλου των Panamax και των Handymax για το 2000 ήταν υπό παραγγελία).
- Τα περισσότερα από τα πλοία που παραγγέλθηκαν κατά το 1999 και το 2000 άρχισαν να παραδίδονται από το 2000 και συνέχισαν κατά το 2001.
- Ο εκτιμώμενος αριθμός Panamax πλοίων που ήταν προγραμματισμένα για παράδοση κατά την διάρκεια του 2001 ήταν περισσότερα από 100 πλοία, δηλαδή περίπου δύο Panamax πλοία για κάθε βδομάδα.
- Ομοίως και για τα Handymax πλοία, έχει υπολογιστεί ότι δύο με τρία πλοία ανά βδομάδα παραδόθηκαν κατά το 2001.
- Ο αριθμός των πλοίων που πωλήθηκαν προς διάλυση το 2000 ήταν σημαντικά χαμηλότερος σε σχέση με το 1999. Πιο συγκεκριμένα, κατά το 2000 και για τα Panamax πλοία είχαμε 85% λιγότερο scrapping, ενώ για το ίδιο χρονικό διάστημα, για τα Handymax πλοία υπήρξαν 10% λιγότερες διαλύσεις.

Για την πληρέστερη κατανόηση της εξέλιξης της αγοράς των μεταχειρισμένων πλοίων μεταφοράς χύδην ξηρού φορτίου, παρατίθεται ο ακόλουθος Πίνακας, ο οποίος παρουσιάζει τις τιμές second hand κατά την περίοδο των ετών 1981-2003.

Πίνακας 7: Οι τιμές των Second -Hand Bulk Carriers

End	30k		35/38k	42-45k		Panamax		Capesize		5-y-o S'hand Index	
	5 Yrs	10 yrs*	5 Yrs	5 Yrs	10 yrs	5 Yrs	10 Yrs	5 Yrs	10 Yrs	Index	%
1981	9.00	-	11.00	-	-	12.00	-	15.00	-	51	-33.7%
1982	5.50	-	7.00	-	-	7.00	-	6.50	-	29	-42.4%
1983	7.00	-	8.00	-	-	8.50	-	10.50	-	38	29.6%
1984	5.50	-	6.20	-	-	8.50	-	14.00	-	35	-7.6%
1985	4.00	-	4.75	-	-	6.00	-	11.70	-	26	-25.6%
1986	3.10	-	4.50	6.35	-	7.70	-	11.20	-	37	44.1%
1987	7.00	-	9.20	11.40	-	12.80	-	20.00	-	70	88.1%
1988	12.35	-	14.50	15.50	-	17.20	-	28.00	-	105	48.9%
1989	14.50	-	17.25	19.00	-	23.00	-	34.00	-	128	22.7%
1990	10.50	-	13.50	16.00	-	19.00	-	26.00	-	101	-21.4%
1991	13.50	8.50	15.50	19.50	-	24.00	-	37.00	-	129	27.8%
1992	14.00	10.00	15.75	17.00	-	18.75	-	30.50	-	116	-10.1%
1993	15.00	10.50	17.25	18.00	-	19.50	14.50	33.00	21.00	123	6.3%
1994	16.00	11.50	18.50	20.50	15.75	21.00	15.75	32.00	20.50	133	7.6%
1995	16.50	12.75	18.00	21.00	15.50	21.50	16.50	28.00	19.00	134	0.8%
1996	13.00	8.75	15.50	18.75	13.50	19.50	14.00	24.00	15.00	108	-19.0%
1997	13.75	10.75	16.00	18.00	13.50	22.00	15.75	29.50	18.50	114	5.5%
1998	9.25	6.00	11.00	12.50	8.00	14.00	9.75	22.00	14.50	78	-31.9%
1999	11.50	8.00	13.75	16.00	11.50	16.75	12.00	25.00	17.50	96	22.9%
2000	12.00	9.00	14.00	15.25	12.00	16.00	11.75	26.00	19.00	95	-0.3%
2001	11.00	7.75	11.50	13.25	9.75	14.00	9.50	22.71	16.50	83	-13.3%
2002	11.25	8.50	-	14.25	10.50	17.00	11.50	24.39	20.50	89	8.0%
2003	14.50	10.75	-	20.00	15.50	28.00	20.00	37.01	32.00	127	42.8%

Πηγή: Clarksons Annual Review 2005

1.5 Η Dry Bulk Αγορά

1.5.1 Η Αγορά των Ναύλων

Οι αγορές των ναύλων βελτιώθηκαν σε μεγάλο βαθμό κατά τη διάρκεια του 2004. Ο πίνακας 3 δείχνει τα επίπεδα των ναύλων των bulk carriers από τον Μάρτιο του 2004 έως τον Σεπτέμβριο του 2004 σε όλες τις αγορές.

Πίνακας 8 : Τα κέρδη των Bulk Carriers

Ship by Type	Market Rate Indicator	1990's Average Value	Mar '04		Sep '04	
			Market Rate	% diff. from Average	Market Rate	% diff. from Average
Capesize	Spot (\$/day)	14,769	67,215	355%	52,878	258%
	1 year t/c (\$/day)	14,443	61,625	327%	44,500	208%
	5 year old (\$m.)	29.5	61.0	107%	56.5	92%
Capesize Average				263%		186%
Panamax	Spot (\$/day)	9,202	38,252	316%	26,662	190%
	1 year t/c (\$/day)	9,973	36,000	261%	15,750	58%
	5 year old (\$m.)	20.5	36.0	76%	35.0	71%
Panamax Average				217%		106%
Handymax (40k dwt)	Trip (\$/day)	9,055	34,563	282%	24,375	169%
	1 year t/c (\$/day)	8,858	34,000	284%	23,000	160%
	5 year old (\$m.)	18.2	29.0	59%	26.5	45%
Handymax Average				208%		125%
Dry Cargo Average				229%		139%

Πηγή: Clarksons Annual Review 2005

Ύστερα από ένα πολύ καλό εξάμηνο (Σεπτέμβριος 2003 – Μάρτιος 2004), οι τιμές άρχισαν να πέφτουν σε μεγάλο βαθμό σε όλες τις κατηγορίες των πλοίων. Οι τιμές στα Capesize έπεσαν από 263% σε 186%, ενώ τα σχετικά κέρδη κινήθηκαν από 21% σε 7% αντιστοίχως. Όσον αφορά στα Panamax οι τιμές σημείωσαν μεταβολή από +217% σε +106%, ενώ τα σχετικά κέρδη μειώθηκαν κατά 30%. Τέλος, όσον αφορά στην κατηγορία των Handymax πλοίων, τα κέρδη μειώθηκαν από 208% σε 125%.

Για την ορθότερη αντίληψη της πορείας της ναυλαγοράς, παρατίθενται τα ακόλουθα Διαγράμματα, όπου παρουσιάζεται η εξέλιξη των ναύλων όσον αφορά στα πλοία τύπου Capesize και Panamax, σε δύο βασικές διαδρομές. Αναλυτικότερα:

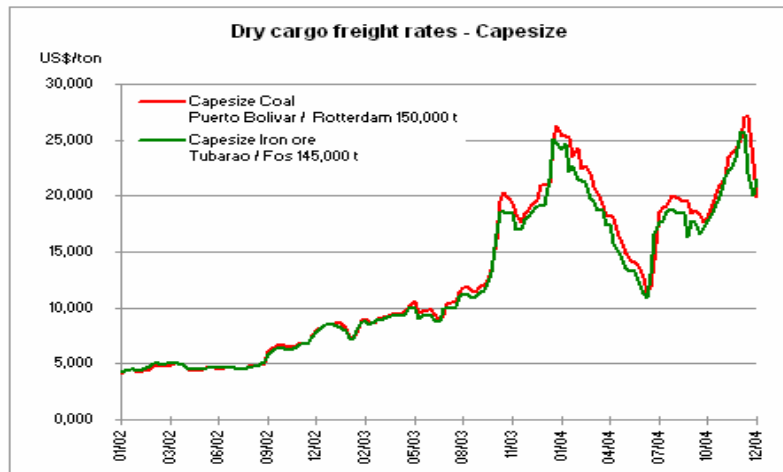
- Κατηγορία Capesize: Για την περίοδο 01/01/2002 – 31/12/2004, παρουσιάζεται η εξέλιξη των ναύλων για τη μεταφορά αφ'ενός άνθρακα (Διαδρομή Puerto

Bolivar/ Rotterdam), αφ'ετέρου σιδηρομεταλλεύματος (Διαδρομή Turabao/ Fos). Παρατηρώντας το σχετικό διάγραμμα είναι εμφανής η πτώση των τιμών των ναύλων κατά το τελευταία δίμηνο του 2004. Η πτώση των σχετικών τιμών μπορεί να αποδοθεί σε μικροοικονομικούς (π.χ. παραδόσεις που πραγματοποιήθηκαν κατά το τελευταία έτος) και σε μακροοικονομικούς παράγοντες (π.χ. εξέλιξη της οικονομίας, επίπεδα ζήτησης κ.α.).

- Κατηγορία Panamax: Για την περίοδο 01/01/2002 – 31/12/2004, παρουσιάζεται η εξέλιξη των ναύλων για τη μεταφορά δημητριακών (Διαδρομή US Gulf/ Japan), καθώς επίσης για τη μεταφορά άνθρακα (Διαδρομή Richards Bay/ Le Havre), όπου φαίνεται η πτώση των τιμών των ναύλων κατά τους τελευταίους δύο μήνες του έτους 2004.

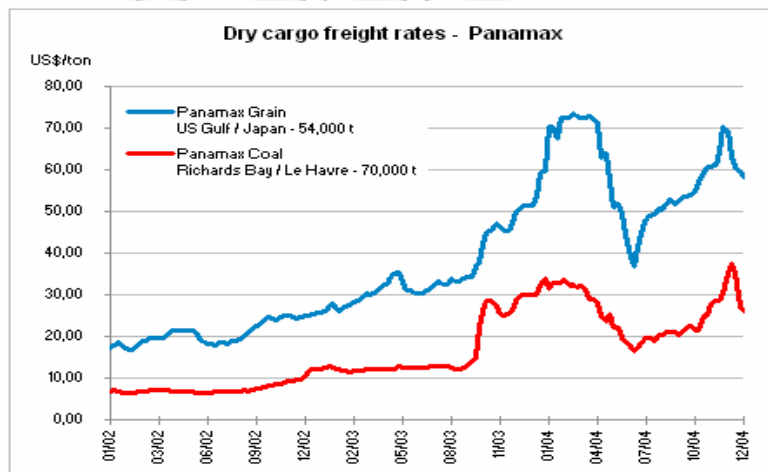
Η πτώση των τιμών των ναύλων έχει αντίκτυπο και στα κέρδη των εμπλεκόμενων ναυτιλιακών επιχειρήσεων, τα οποία κατά τη διάρκεια του έτους 2004 παρουσίασαν έντονη μεταβλητότητα (βλ. Εικόνα 5). Σημειώνεται ότι στο παράρτημα του παρόντος, παρατίθενται διαγράμματα, τα οποία παρουσιάζουν την εξέλιξη των τιμών των ναύλων για πρόσθετες διαδρομές και φορτία.

Εικόνα 3: Η πορεία των ναύλων στα Capesize στις διαδρομές Puerto Bolivar/Rotterdam & Turabao/Fos (01/02-12/04)



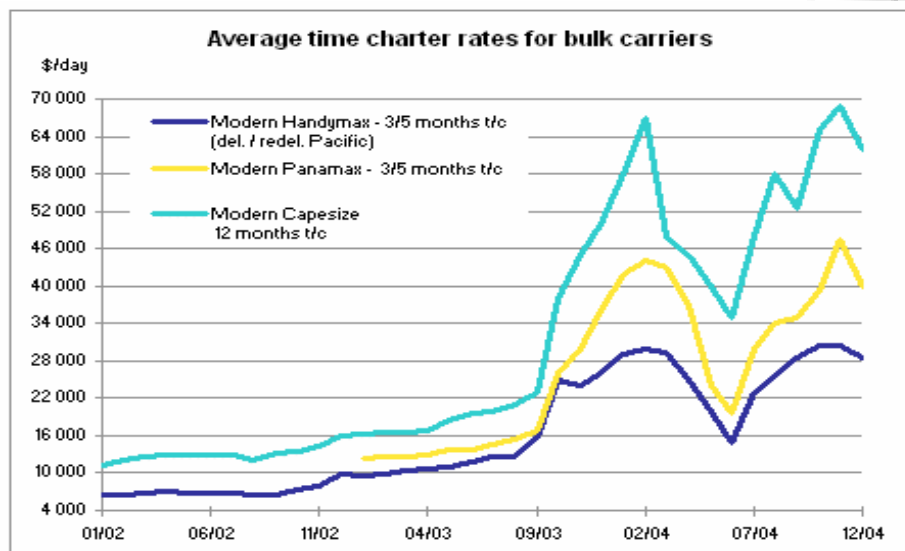
Πηγή: www.brs-paris.com

Εικόνα 4 : Η πορεία των ναύλων στα Panamax για τις διαδρομές Us Gulf/Japan & Richards Bay/Le Havre(01/02-12/04)



Πηγή: www.brs-paris.com

Εικόνα 5 : Τα T/C Κέρδη ανά Ημέρα Panamax, Capesize, Handymax (01/02-12/04)



Πηγή: www.brs-paris.com

1.5.2 Ο Στόλος της Dry Bulk Αγοράς

Τα τελευταία έτη, παρατηρείται σταδιακή αύξηση του αριθμού των πλοίων στην αγορά χύδην ξηρού φορτίου. Αναλυτικότερα, οι χαμηλές τιμές στις νεοκατασκευές κατά το 1999 και το 2000 από τα ναυπηγεία της Άπω Ανατολής οδήγησε σε πληθώρα νέων παραγγελιών. Οι παραδόσεις κατά τη διάρκεια του 2001 άγγιξαν τα επίπεδα ρεκόρ των:

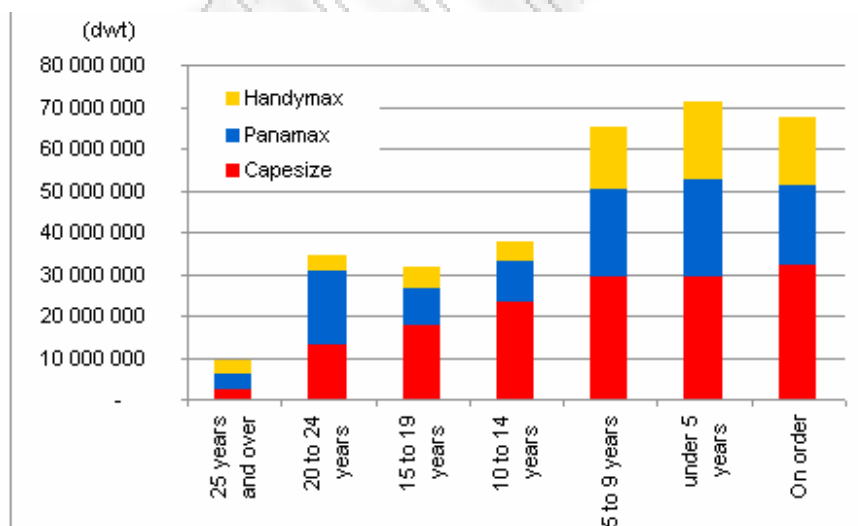
- α) 6.6 εκατ. dwt για τα Handysize με 158 παραδόσεις, β) 8.6 εκατ. dwt για τα Panamax με 116 παραδόσεις και γ) 5.8 εκατ. dwt για τα Capesize με 34 παραδόσεις.

Σε συνδυασμό με το γεγονός ότι οι διαλύσεις για όλες τις κατηγορίες έφτασαν μόνο τα 8.6 εκατ. dwt, συνειδητοποιεί κανείς ότι οι αναμενόμενες προβλέψεις για το 2001 δεν μπορούσαν παρά να επιβεβαιωθούν.

Κατά τα έτη 2002 και 2003 οι πραγματοποιηθείσες παραγγελίες είχαν ως αποτέλεσμα την αύξηση του στόλου κατά το έτος 2004. Ανάλογη αύξηση – δεδομένων των παραδόσεων των νεότευκτων πλοίων – αναμένεται κατά τα έτη 2005 και 2006.

Αναλυτικότερα, όσον αφορά στην κατηγορία πλοίων Capesize, παραδόθηκαν 8 εκ. dwt και αναμένεται να παραδοθούν 8.7 εκ. dwt το 2005 και 9.5 εκ. dwt το 2006. Τα πλοία τύπου Panamax, αυξήθηκαν κατά 6 εκ. dwt, ενώ οι παραδόσεις κατά το έτος 2005 είναι της τάξεως των 6.8 εκ. dwt. Τέλος, όσον αφορά στην κατηγορία των Handymax πλοίων, το 2004 παραδόθηκαν 4.5 εκ. dwt και το 2005 αναμένεται να παραδοθούν 6.2 εκ. dwt. Το παρακάτω διάγραμμα δείχνει την ηλικιακή διάρθρωση των dry bulk πλοίων στο τέλος του 2004.

Εικόνα 6 : Ο Στόλος Των Bulk Carriers ανά Ηλικία (τέλη 2004)



Πηγή: www.brs-paris.com

Για το 2001, ο dry bulk στόλος έφτασε τα 5.516 πλοία με συνολική χωρητικότητα 287.9 εκατ. dwt, που σημαίνει αύξηση 150 πλοίων και 13.4 εκατ. dwt σε σχέση με το 2000.

Για το 2002 ο αριθμός του στόλου υπολογίζεται ότι θα μειωθεί κατά περίπου 114 πλοία, χωρητικότητας περίπου 2.5 με 3 εκατ. dwt. Έτσι με την μείωση αυτή πιστεύεται ότι η κατάσταση της αγοράς θα βοηθηθεί προς το καλύτερο.

Ο Dry Bulk στόλος υφίσταται μια αύξηση σε όρους dwt, όπως φαίνεται από τον πίνακα 4. Αναλυτικότερα, η εξέλιξη του στόλου πλοίων μεταφοράς χύδην ξηρού φορτίου κατά τα έτη 1975 -2003 φαίνεται στον πίνακα που ακολουθεί. Εκτός των παραπάνω στον ίδιο Πίνακα παρουσιάζονται οι παραδόσεις που σημειώθηκαν για την ίδια χρονική περίοδο, όπου φαίνεται η σταδιακή αύξηση των παραγγελιών κατά την τελευταία πενταετία. Πρόσθετα, η αύξηση των παραγγελιών (βλ. Πίνακα 10) μπορεί να αιτιολογηθεί βάσει της ανάγκης αντικατάστασης του στόλου των πλοίων μεταφοράς χύδην ξηρού φορτίου, αλλά και βάσει της εξέλιξης της ναυλαγοράς, η οποία ενθαρρύνει την ανάληψη επενδύσεων από την πλευρά των πλοιοκτητών.

Πίνακας 9 : Η συνολική χωρητικότητα και παραδόσεις του Dry Bulk Στόλου 1975-2003

Year End	BULK CARRIER FLEET BY SIZE					Laid Up	C.C. in dry cargo	BULK CARRIER DELIVERIES BY SIZE				
	Over 80	60-80	40-60	10-40	Total Fleet			Over 80	60-80	40-60	10-40	Total Fleet
1975	14.4	12.7	20.4	60.6	108.0	5.4	18.8	2.0	1.6	1.4	4.1	9.2
1976	16.8	14.7	22.3	65.7	119.4	5.5	17.3	2.4	2.1	2.0	5.7	12.1
1977	18.4	17.0	23.9	72.1	131.4	4.4	18.1	1.6	2.3	1.6	8.1	13.6
1978	19.6	18.0	24.7	75.9	138.2	2.1	17.9	1.2	1.2	1.4	5.2	9.0
1979	20.3	18.2	24.8	77.3	140.7	1.8	25.1	0.6	0.4	0.5	2.7	4.2
1980	21.0	19.5	25.0	79.1	144.5	2.5	31.2	0.5	1.0	0.4	2.7	4.6
1981	27.7	23.1	25.5	82.1	158.4	18.7	27.8	3.8	3.4	0.7	3.8	11.6
1982	33.5	26.9	26.6	84.9	171.9	13.5	16.1	4.4	3.8	1.8	4.0	14.1
1983	36.9	30.3	27.3	86.5	181.0	9.4	17.3	1.9	3.4	1.6	3.9	10.8
1984	39.4	33.4	29.3	89.9	191.9	4.6	19.6	2.3	3.6	3.0	7.2	16.1
1985	43.0	33.3	30.7	89.9	197.0	3.8	15.9	3.3	1.1	3.5	6.4	14.3
1986	46.0	33.3	30.0	87.1	196.4	1.2	9.4	5.2	1.5	2.5	2.9	12.0
1987	46.8	34.3	29.6	85.0	195.7	0.3	16.4	2.9	1.9	1.0	1.3	7.1
1988	48.5	35.1	29.8	83.9	197.3	0.3	15.2	1.6	1.0	0.6	0.4	3.6
1989	51.3	37.3	30.6	84.2	203.4	0.4	20.0	2.8	2.3	1.1	0.9	7.0
1990	56.8	39.1	31.6	83.5	211.0	0.4	14.3	5.9	2.1	1.2	0.8	10.0
1991	58.6	39.8	32.6	83.2	214.2	0.6	18.5	2.5	1.0	1.4	0.7	5.6
1992	59.2	39.5	32.9	83.2	214.7	1.2	14.9	2.9	0.3	0.7	0.8	4.7
1993	61.8	41.4	32.9	82.8	219.0	1.6	15.5	4.5	2.3	0.4	0.7	7.9
1994	65.0	45.0	35.0	82.4	227.4	1.6	14.6	4.4	4.1	2.7	0.9	12.1
1995	72.2	49.0	38.4	83.5	243.1	1.2	12.3	5.8	4.2	3.6	2.1	15.7
1996	77.7	51.2	40.7	83.5	253.1	0.9	8.8	8.0	3.1	3.9	2.2	17.3
1997	82.3	55.4	42.9	83.3	263.8	0.8	4.8	7.4	5.3	3.4	2.5	18.6
1998	80.7	57.7	44.7	80.4	263.5	1.4	3.0	2.2	4.3	3.4	1.8	11.7
1999	82.1	61.1	44.8	78.9	266.8	1.6	4.1	4.1	4.8	1.9	1.8	12.6
2000	86.8	65.0	45.6	77.5	274.9	1.1	2.6	6.1	4.0	1.8	1.4	13.3
2001	90.4	71.3	49.6	75.3	286.6	1.5	0.9	5.4	8.4	5.1	1.6	20.5
2002	93.1	74.0	53.1	74.5	294.7	0.4	1.8	4.1	4.2	4.4	1.5	14.2
2003	98.1	75.4	56.0	73.8	303.2	0.3	4.0	5.4	1.4	3.3	1.4	11.5
(f) 2004	105.7	81.0	60.9	71.6	319.1		5.0	7.8	5.6	4.4	2.0	19.8
(f) 2005	112.7	84.7	65.0	69.2	331.7		3.3	7.9	5.2	5.1	2.0	20.3

Πηγή: Clarksons Annual Review 2004

Πίνακας 10: Βιβλίο παραγγελιών 1975 - 2003

Year End	BULKCARRIER ORDERBOOK BY SIZE				
	Over 80	60- 80	40- 60	10- 40	Total Orders
1975					29.7
1976					23.3
1977					16.1
1978	0.6	2.4	1.0	4.5	8.5
1979	4.6	4.1	1.3	6.3	16.3
1980	9.9	9.3	2.5	7.7	29.3
1981	7.2	11.3	4.3	8.8	31.5
1982	3.1	8.5	3.7	7.2	22.5
1983	4.0	6.0	7.1	13.9	31.0
1984	8.8	3.7	4.8	9.8	27.2
1985	8.1	4.2	3.2	5.9	21.3
1986	5.0	2.4	1.8	3.1	12.2
1987	3.6	2.6	0.9	1.6	8.7
1988	7.1	4.2	0.9	1.3	13.4
1989	8.6	3.5	2.1	1.7	15.8
1990	4.6	2.2	1.9	1.4	10.0
1991	8.8	5.7	1.3	1.4	17.1
1992	10.5	3.2	1.6	1.5	16.7
1993	10.8	7.1	5.1	2.0	24.9
1994	14.5	5.4	6.3	3.1	29.4
1995	15.6	7.5	7.7	3.9	34.6
1996	10.2	9.2	7.9	4.1	31.4
1997	8.9	8.9	6.1	3.6	27.4
1998	9.7	8.5	3.7	2.8	24.7
1999	12.9	14.5	6.4	2.4	36.1
2000	10.1	11.9	9.6	2.9	34.5
2001	8.3	5.6	7.0	2.5	23.4
2002	13.3	7.1	7.7	3.1	31.2
2003	21.7	14.3	11.1	4.1	51.2
Delivery Schedule (as at 1.09.04)					
2004	2.6	2.2	2.4	0.9	8.1
2005	8.2	5.5	5.3	2.1	21.1
2006+	17.9	7.4	6.0	1.8	33.1

Πηγή: Clarksons Annual Review 2005

Όσον αφορά στις διαλύσεις του στόλου μεταφοράς χύδην ξηρού φορτίου, στον πίνακα 11 παρατηρούμε ότι κατά τα τελευταία τρία έτη, όπου η ναυλαγορά κινείται ανοδικά, οι διαλύσεις είναι περιορισμένες. Εάν μάλιστα το επίπεδο διάλυσης συγκριθεί με τον παράγοντα ηλικία, φαίνεται ότι τα τρία τελευταία έτη και ειδικά κατά το έτος 2004,

οδηγήθηκαν σε διάλυση μόνον τα πλοία τα οποία πραγματικά έπρεπε να αποσυρθούν (είχαν οικονομικά και τεχνολογικά απαξιωθεί), δηλαδή μόλις το 0,1% (έτος 2004) του συνολικού στόλου.

Πίνακας 11: Διαλύσεις πλοίων μεταφοράς χύδην ξηρού φορτίου 1975 - 2004

Year End	BULKCARRIER DEMOLITION BY SIZE					DEMO AS % OF FLEET	AVERAGE AGE				
	Over 80	60-80	40-60	10-40	Total Fleet		Over 80	50-80	35-50	10-35	Total Fleet
1975				0.5	0.5	0.5%			17.4	34.1	29.9
1976		0.1		0.3	0.5	0.4%		21.5	19.0	31.9	29.8
1977				1.1	1.1	0.8%		14.8	19.0	31.8	31.4
1978		0.2	0.5	1.5	2.2	1.6%		17.5	16.3	24.8	23.2
1979			0.4	0.9	1.3	0.9%		21.5	19.0	25.9	24.7
1980				0.6	0.6	0.4%		19	19	44.6	44.6
1981			0.1	0.2	0.3	0.2%		16.6	19.0	22.5	22.0
1982		0.1	0.5	1.1	1.7	1.0%		17.0	20.4	23.6	22.7
1983	0.6	0.1	0.8	1.6	3.2	1.7%	14.6	18.0	19.8	22.8	21.5
1984	0.6	0.5	0.9	3.2	5.3	2.8%	15.3	18.9	19.1	25.4	23.9
1985	0.6	1.3	2.0	5.6	9.5	4.8%	14.6	18.5	18.7	20.9	20.2
1986	2.1	1.6	3.0	5.6	12.3	6.2%	16.1	19.6	20.4	18.8	18.7
1987	2.3	0.6	1.2	3.1	7.1	3.6%	16.4	21.0	22.9	19.2	19.0
1988	0.3	0.3	0.4	1.0	2.0	1.0%	20.0	19.5	23.4	23.4	22.7
1989	0.2	0.1	0.2	0.7	1.1	0.6%	21.5	24.0	22.3	24.6	24.0
1990	0.3	0.1	0.1	1.0	1.6	0.7%	18.7	23.6	25.3	24.7	23.9
1991	0.3		0.1	0.7	1.1	0.5%	17.5	24.9	26.1	22.5	22.7
1992	2.1	0.6	0.5	0.7	3.9	1.8%	21.2	24.5	24.2	24.2	23.5
1993	1.8	0.3	0.4	1.2	3.7	1.7%	21.5	25.6	25.3	24.9	24.2
1994	1.3	0.4	0.6	1.0	3.3	1.4%	21.5	24.5	26.8	26.7	26.0
1995	0.7	0.2	0.3	0.7	1.8	0.8%	22.0	27.0	27.3	30.0	28.0
1996	2.7	0.7	1.6	2.0	6.9	2.7%	23.0	25.0	25.0	26.0	25.0
1997	3.2	1.1	1.1	2.8	8.2	3.1%	24.0	25.0	25.0	27.0	27.0
1998	3.8	2.0	1.6	4.5	11.9	4.5%	24.0	25.0	25.0	25.0	25.0
1999	2.9	1.4	1.7	3.1	9.1	3.4%	23.0	24.0	24.0	26.0	25.0
2000	1.0	0.2	0.8	2.3	4.3	1.6%	24.0	27.0	26.0	27.0	26.0
2001	1.6	2.1	0.7	3.4	7.8	2.7%	25.0	26.0	26.0	27.0	27.0
2002	1.3	1.4	0.5	2.4	5.6	1.9%	26.0	25.0	25.0	28.0	27.0
2003	0.4	0.3	0.5	1.8	3.0	1.0%	26.0	26.0	26.0	26.0	26.0
ΥΠΔ'04			0.1	0.3	0.4	0.1%			28.8	28.0	28.1

Πηγή: Clarksons Annual Review 2005

Όσον αφορά στην αγορά των νέων κατασκευών (Πίνακας 12), παρατηρούμε ότι οι σχετικές τιμές σε όλες τις κατηγορίες των πλοίων κινήθηκαν σε πολύ υψηλά επίπεδα, δεδομένης της υποπροσφοράς χωρητικότητας σε συνδυασμό με την ανοδική πορεία της ναυλαγοράς.

**Πίνακας 12: Τιμές νέων κατασκευών πλοίων μεταφοράς χύδην ξηρού φορτίου
1975 - 2004**

End	Bulk Carriers				
	30k	51k "	75k \$	120k	170k !
1978	13.0		18.0		
1979	14.5		22.5	34.0	
1980	18.5		28.0	38.0	
1981	16.5		25.5	37.5	
1982	12.0		18.5	29.0	
1983	12.3		17.5	26.5	
1984	11.0		15.5	22.5	
1985	9.8		13.5	20.5	
1986	11.0	14.5	16.5	25.5	29.0
1987	14.5	18.5	20.0	30.0	37.5
1988	18.5	23.0	25.0	38.0	42.0
1989	20.0	24.0	27.5	45.0	50.0
1990	21.0	25.0	30.0	50.0	60.0
1991	22.0	28.0	34.0	46.0	56.0
1992	20.0	24.0	28.0	36.0	44.0
1993	21.0	25.0	28.5	38.5	46.0
1994	19.0	24.0	28.0	34.0	42.0
1995	19.5	24.0	28.5	34.1	42.5
1996	19.0	23.0	26.5	31.7	39.0
1997	18.0	22.5	27.0	32.9	40.5
1998	14.3	18.0	20.0	26.8	33.0
1999	15.5	20.0	22.0	28.4	35.0
2000	15.0	20.5	22.5	32.9	40.5
2001	14.5	18.5	20.5	29.2	36.0
2002	15.0	19.0	21.5	29.4	36.3
2003	18.0	24.0	27.0	39.0	48.0

Πηγή: Clarksons Annual Review 2004

Το 2003 οι τιμές των νέων κατασκευών βρισκόταν στα επίπεδα των \$48 εκατ. για τα Capesize, στα \$27 εκατ. για τα Panamax και στα \$24 εκατ. για Handymax πλοία. Αντιστοίχως, το έτος 2004, οι τιμές των νέων κατασκευών ήταν \$59 εκατ. για τα Capesize, \$33 εκατ. για τα Panamax και \$27,5 εκατ. για Handymax πλοία, αντανακλώντας την καλή κατάσταση της ναυλαγοράς.

1.5.3 Η Ζήτηση

Σε μια προσπάθεια ανάλυσης της ζήτησης παρατηρούμε πως το 2001 η Κίνα ξεπέρασε τη Νότια Αφρική, ως ο μεγαλύτερος εξαγωγέας γαιάνθρακα στον κόσμο και μόνο το μήνα Μάρτιο εξήγαγε 10 εκατ. τόνους γαιάνθρακα. Η ζήτηση του σιδηρομεταλλεύματος σε σχέση με το 2000 παρουσίασε μείωση.

Σύμφωνα με το Διεθνές Ινστιτούτο Σιδήρου και Χάλυβα, η παραγωγή της Αμερικής το 2001 μειώθηκε κατά 10.9% συγκριτικά με το 2000, της Ευρώπης επίσης κατά 2.7%, της Ιαπωνίας κατά 3.4%, όπως και η παραγωγή της Γαλλίας και της Γερμανίας μειώθηκε κατά 7.7% και 3.4% αντίστοιχα. Αντίθετα, η Ινδία είδε την παραγωγή της να αυξάνεται κατά 1%. Η Ασία είχε συνδυασμένη συνολική παραγωγή 332 εκατ. τόνους, που σημαίνει αύξηση 4% σε σχέση με το 2000. Για άλλη μια φορά η Κίνα αποτέλεσε σημαντικό παίκτη με την παραγωγή της να φτάνει τα 141 εκατ. τόνους.

Η συνολική παραγωγή ακατέργαστου σιδήρου το 2001 ήταν 823.9 εκατ. τόνους έναντι 829.6 εκατ. τόνων του 2000. Δεδομένου της πτώσης της dry bulk αγοράς το 2001 και των γενικότερων αβεβαιοτήτων, η παραγωγή αυτή θεωρείται αξιοσημείωτη.

Η Ιαπωνία, αλλά κυρίως η Κίνα λόγω των υψηλών ναύλων που επικράτησαν κατά την μεγαλύτερη διάρκεια του 2000, άρχισαν να προμηθεύονται τις ανάγκες τους σε μετάλλευμα από την Αυστραλία και όχι από την Βραζιλία που συνήθιζαν. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα τη μείωση των μεταφερόμενων τονομιλίων, κάτι που επικράτησε και το 2001.

Το ίδιο συνέβη και με τον άνθρακα, αφού οι Ασιατικές οικονομίες αύξησαν τις εισαγωγές τους από την Αυστραλία ή την Κίνα, σε βάρος της Αμερικής και της Νότιας Αφρικής. Για να το εξηγήσουμε αυτό, αρκεί να πούμε ότι η Νότια Αφρική εξήγαγε προς την Ασία 5.9 εκατ. τόνους τους πρώτους 9 μήνες του 2001 συγκριτικά με τους 11.8 εκατ. τόνους για την ίδια περίοδο του 2000.

Συνολικά το 2001 το εμπόριο steam coal αυξήθηκε κατά 9%, ποσοστό που ακούγεται πολύ μεγάλο, αλλά σε όρους τριμήνων, το συγκεκριμένο εμπόριο αυξήθηκε κατά 5%.

Όσον αφορά τα σιτηρά, παρουσιάστηκε μια πολύ μεγάλη αύξηση του εμπορίου αυτού το τελευταίο τρίμηνο του 2001. Πιο συγκεκριμένα, ήταν οι φορτώσεις εξ Αμερικής προς Ευρώπη, Ιαπωνία και την αναπτυσσόμενη Ασία που αυξήθηκαν σε σημαντικό βαθμό το τελευταίο τρίμηνο του 2001.

Αυτό που θα πρέπει να σημειώσουμε είναι ότι το 2001 αποδείχτηκε χρονιά μεγάλων συγχωνεύσεων, όσον αφορά εταιρίες παραγωγής χύδην ξηρών φορτίων. Ήδη από το 1999, η συγχώνευση της British Steel και της Hoogovens είχε προκαλέσει μεγάλη εντύπωση. Το 2001, η συνένωση της Usinor, της Aceralia και της Arbed γέννησε τη νούμερο ένα εταιρία παρασκευής σιδήρου στον κόσμο με ετήσια παρασκευαστική ικανότητα 45 εκατ. τόνους. Επίσης, ανακοινώθηκε η συνένωση μεταξύ της NKK και της Kawasaki. Δεν ήταν όμως μόνο οι εταιρίες παραγωγής σιδήρου που συγχωνεύτηκαν το 2001.

Η Αυστραλιανή εταιρία μεταλλεύματος BHP και η Billiton της Νότιας Αφρικής, δημιούργησαν ένα από τα μεγαλύτερα γκρουπ παγκοσμίως. Ακόμη, στη βιομηχανία τσιμέντου η συνένωση της Lafarge και της Blue Circle δημιούργησε τη μεγαλύτερη δύναμη παγκοσμίως στον τομέα αυτό με παραγωγή 14 εκατ. τόνους. Ας μην ξεχνάμε την εξαγορά της American Continental Grain από την Cargill το 1998.

Η όλη αυτή διαδικασία συγχωνεύσεων και εξαγορών δεν μπορούσε να αφήσει απαρατήρητους τους πλοιοκτήτες. Η απάντηση ήρθε τον Νοέμβριο του 2001, όταν η Αγγλική ABC-Zodiac (η ABC ήταν ήδη προϊόν συγχώνευσης της P&O με την Shougang) ανακοίνωσε την ένωση της με την Βελγική Bocimar, δημιουργώντας την μεγαλύτερη παγκοσμίως πλοιοκτήτρια εταιρία Capesize πλοίων, με αριθμό πλοίων 80. Λαμβάνοντας υπόψη το γεγονός ότι ο στόλος Capesize αριθμεί 656 πλοία, συνειδητοποιεί κανείς το μέγεθος της σημασίας της παραπάνω συνένωσης. Η δημιουργία πολύ μεγάλων ιδιοκτητών πλοίων Panamax και Handymax δεν πραγματοποιήθηκε ακόμα, αλλά είναι αλήθεια ότι αυτές οι αγορές είναι περισσότερο διασκορπισμένες. Τη στιγμή που γράφονται αυτές οι γραμμές, ολοκληρώνεται η συγχώνευση P&O και Maersk, δημιουργώντας έναν παγκόσμιο κολοσσό στη διαχείριση, διακίνηση και μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων. Συμπεραίνουμε λοιπόν ότι υλοποιείται μια τάση παγκοσμιοποίησης της αγοράς με μικρό αριθμό παικτών, αλλά με μεγάλη επιρροή.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2 : Η ΑΓΟΡΑ ΤΩΝ ΧΥΔΗΝ ΥΓΡΩΝ ΦΟΡΤΙΩΝ

2.1. Βασικά χαρακτηριστικά της ναυτιλιακής αγοράς

Για να μπορέσουμε να κατανοήσουμε τη ναυτιλιακή βιομηχανία πρέπει να εξετάσουμε τους κύκλους της αγοράς και τους κύριους παράγοντες που παίζουν ρόλο στην εξέλιξη της ναυτιλιακής αγοράς. Οι πλοιοκτήτες βασισμένοι στην εμπειρία και τις γνώσεις τους στις διακυμάνσεις της αγοράς μπορούν να προβλέψουν και να προχωρήσουν σε αποφάσεις σχετικές με την αγορά, τη διάλυση και τον παροπλισμό των πλοίων. Σ' αυτό το κεφάλαιο θα παρουσιάσουμε τις διακυμάνσεις της ναυτιλιακής αγοράς μαζί με τις αντιδράσεις των πλοιοκτητών για κάθε περίπτωση.

2.2 Διακυμάνσεις στη ναυτιλιακή αγορά

Με το πέρασμα των χρόνων η αγορά έχει αντιμετωπίσει πολλές κι απρόβλεπτες διακυμάνσεις που οδήγησαν σε ραγδαίες αλλαγές για μεγάλες περιόδους. Μια σύντομη αναφορά σ' αυτές τις διακυμάνσεις και στον τρόπο που επηρέασαν την αγορά θα ήταν ιδιαίτερα χρήσιμη στην ανάλυσή μας και στον τρόπο που οι πλοιοκτήτες ενήργησαν σε κάθε περίπτωση.

Κάθε στάδιο του ναυτιλιακού κύκλου περιλαμβάνει διάφορα χαρακτηριστικά, έχει άμεση επιρροή στη ζήτηση και την προσφορά για ναυτιλιακές υπηρεσίες κι ενδεχομένως στην επενδυτική συμπεριφορά των πλοιοκτητών.

Όπως φαίνεται από το ακόλουθο σχεδιάγραμμα (σημείο A), το πρώτο στάδιο είναι το στάδιο της ανάκαμψης. Εδώ, τα κύρια χαρακτηριστικά είναι η αισιοδοξία για

καλύτερευση της παγκόσμιας οικονομίας και θετικά σημάδια για την αύξηση της ζήτησης για ναυτικές υπηρεσίες. Οι μεγάλες προσδοκίες για μελλοντική ανάπτυξη φέρνουν όμως κι αυξήσεις στις τιμές των ναύλων. Η προσφορά των πλοίων ακόμη είναι ανελαστική κι έχουμε αύξηση του κεφαλαίου. Αυτό το στάδιο είναι η συνέχεια μιας μεγάλης περιόδου κάμψης κι η αγορά είναι ακόμη “κάτω” από την επιρροή μη ευνοϊκών συνθηκών αγοράς. Οι πλοιοκτήτες δεν παίρνουν αποφάσεις ακόμη, όσον αφορά την αγορά νέου ή μεταχειρισμένου πλοίου, αφού τα πλοία που ήταν παροπλισμένα αρχίζουν να μπαίνουν στο παιχνίδι της αγοράς. Τα παλαιότερα πλοία, ξαναμπαίνουν τώρα σε λειτουργία με σκοπό να ανεβάσουν τη ζήτηση.

Στο επόμενο στάδιο, (σημείο Β) η ναυτιλιακή αγορά βρίσκεται στην κορυφή ως αποτέλεσμα μιας ραγδαία αναπτυσσόμενης παγκόσμιας οικονομίας. Το στάδιο της ευημερίας χαρακτηρίζεται από υψηλές τιμές ναύλων κι υψηλή χρησιμοποίηση κεφαλαίου αφού τα πλοία που ήταν παροπλισμένα έχουν μπει σε λειτουργία. Η προσφορά των υπαρχόντων πλοίων έχει φτάσει στο στάδιο όπου όλα τα διαθέσιμα πλοία, ανεξαρτήτως ηλικίας – λειτουργούν κανονικά. Όμως το υψηλό λειτουργικό κόστος σ’ αυτό το στάδιο οδηγεί σε αντιοικονομίες κλίμακας τους πλοιοκτήτες.

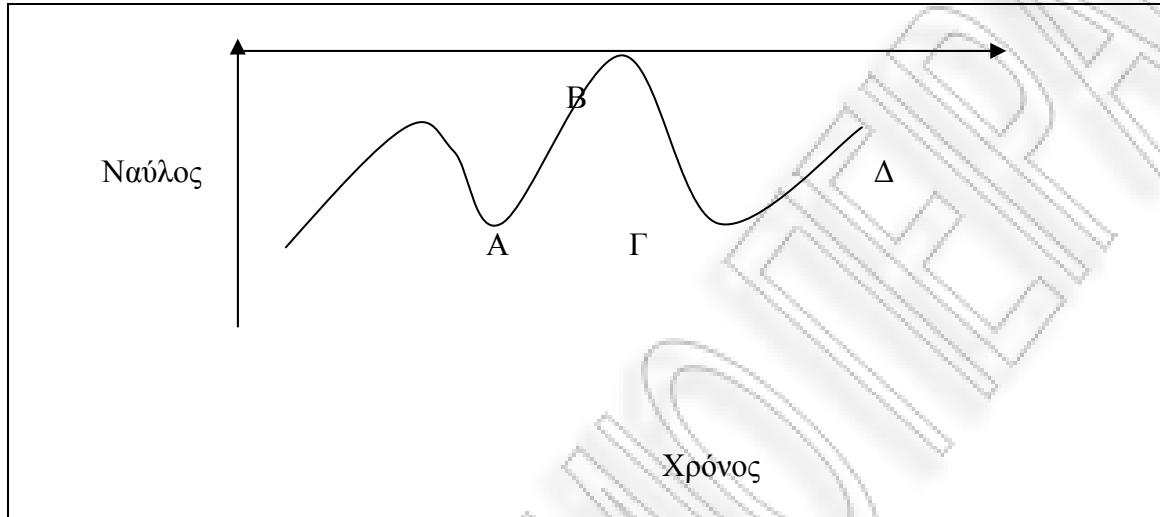
Η λειτουργία των πλοίων τις περιόδους ευημερίας, βοηθάει τα πλοία να σταθεροποιήσουν το κόστος τους και τις εταιρείες να εξασφαλίσουν υψηλά κέρδη. Η ζήτηση για χωρητικότητα αυξάνει κι οι προσδοκίες των πλοιοκτητών μεγαλώνουν. Η

διάρκεια αυτής της περιόδου εξαρτάται από τις επενδύσεις των πλοιοκτητών και τον αριθμό των πλοίων που παραδίδονται από τα ναυπηγεία.

Όταν η προσφορά χωρητικότητας φτάσει σε σημείο που θα υπερσκελίσει τη ζήτηση, όταν δηλαδή διαταραχθούν οι συνθήκες ισορροπίας, τότε παύει να ισχύει η περίοδος της ευημερίας, προχωρώντας στο επόμενο στάδιο του κύκλου, που δεν είναι άλλο από αυτό της κάμψης (σημείο Γ).

Το τελευταίο στάδιο του ναυτιλιακού κύκλου είναι αυτό της ύφεσης (σημείο Δ). Η διάρκειά του εξαρτάται από την επιδείνωση της αγοράς. Αυτή η καμπή στην παγκόσμια οικονομία κι η μειωμένη ζήτηση οδηγεί τις τιμές των ναύλων σε χαμηλά επίπεδα. Η ναυτιλιακή βιομηχανία τώρα χαρακτηρίζεται από μικρό υπό επένδυση κεφάλαιο, στασιμότητα των πλοίων και μειωμένη ζήτηση χωρητικότητας. Επιπλέον, εκλείπουν οι προσδοκίες για γρήγορη ανάκαμψη με αποτέλεσμα να μειώνονται οι παραγγελίες νέων κι οι αγοραπωλησίες μεταχειρισμένων πλοίων. Τέλος, παρατηρείται η μετακίνησή του υπό επένδυση κεφαλαίου σε άλλους οικονομικούς και βιομηχανικούς τομείς, αφού πλέον η ναυτιλία δεν αναμένεται να προσφέρει ιδιαίτερα υψηλές αποδόσεις στη βραχυπρόθεσμη περίοδο.

Εικόνα 7 : Ναυτιλιακοί Κύκλοι



Με αυτήν τη σύντομη αναφορά στο ναυτιλιακό κύκλο και στον τρόπο που επηρεάζει την επενδυτική συμπεριφορά, θα πρέπει να δώσουμε ιδιαίτερη έμφαση στις προβλέψεις που πρέπει να γίνονται και στον τρόπο με τον οποίο οι πλοιοκτήτες παίρνουν αποφάσεις. Προβλέψεις που με τη σειρά τους είναι ιδιαίτερα δύσκολες αφού επηρεάζονται από πολλούς εξωγενείς παράγοντες. Τα σημαντικότερα στοιχεία στη ναυτιλία που θα πρέπει να μελετηθούν προσεκτικά πριν ληφθεί οποιαδήποτε απόφαση, είναι η εκτίμηση των επιπέδων της ζήτησης και της προσφοράς, οι τιμές των ναύλων και οι τιμές των πλοίων. Στην ανάλυσή μας παρακάτω θα κάνουμε μια αναφορά στα παραπάνω στοιχεία.

2.3 Ζήτηση και προσφορά – Προσδιοριστικοί παράγοντες

Εκείνα τα στοιχεία που έχουν ιδιαίτερη επίδραση στη ζήτηση υπηρεσιών και στην προσφορά των πλοίων παρουσιάζονται περιληπτικά στον παρακάτω πίνακα:

Πίνακας 13 : Βασικοί προσδιοριστικοί παράγοντες ζήτησης και προσφοράς

ΖΗΤΗΣΗ	ΠΡΟΣΦΟΡΑ
1. Η παγκόσμια οικονομία	1. Παγκόσμιος Στόλος
2. Προϊόντα θαλάσσιας μεταφοράς	2. Ποσοστό νέων παραγγελιών
3. Μέσος όρος μεταφορών	3. Διάλυση κι απώλειες
4. Μεταφορικό κόστος	4. Απόδοση πλοίων
5. Πολιτικά γεγονότα	5. Διαχείριση πλοίων

Πηγή: Stopford, Martin, Maritime Economics, 1997

Οι τιμές των ναύλων για τα Δ/Ξ κι οι τιμές των πλοίων επηρεάζονται πολύ από την προσφορά και τη ζήτηση για χωρητικότητα. Η ζήτηση αυτή για χωρητικότητα μεταφοράς είναι **παράγωγος ζήτηση**, αφού αυτή αφορά στη ζήτηση για ακατέργαστο πετρέλαιο και τα προϊόντα του, σε σχέση με την απόσταση που θα μεταφερθεί μέσω θαλάσσης.

Εξαρτάται επίσης κι από περιβαλλοντικούς κανονισμούς, πολιτικά γεγονότα, που μπορούν να αλλάξουν τελείως το σκηνικό της αγοράς. Από την άλλη μεριά, η προσφορά χωρητικότητας εκφράζεται ανάλογα με το μέγεθος του παγκόσμιου στόλου, τα νεότευκτα πλοία που παραδίδονται στην αγορά, τον αριθμό των πλοίων που

προορίζονται για διάλυση, τις ζημιές ή απώλειες, τον αριθμό των πλοίων που είναι παροπλισμένα (laid-up) και τέλος το λειτουργικό κόστος.

2.4 Η αγορά των ναύλων

Ναύλος είναι το ποσό που πληρώνεται στο μεταφορέα για τη μεταφορά και παράδοση των αγαθών σε συμφωνημένο μέρος και σε καλή κατάσταση. Η επίδραση που έχουν οι αλλαγές στην αγορά κι η αστάθεια στην ισορροπία μεταξύ προσφοράς και ζήτησης στις τιμές των ναύλων, αποτελούν τα πιο βασικά στοιχεία που έχουν επιρροή στις επενδύσεις των πλοιοκτητών.

Οι πλοιοκτήτες συνήθως χαρακτηρίζονται από την τάση να επενδύουν σε περιόδους όπου οι τιμές των ναύλων είναι ιδιαίτερα αυξημένες, έχοντας μεγάλες προσδοκίες για τις εξελίξεις αυτών των επενδύσεων. Στην περίπτωση όμως που η αγορά δεν ανταποκριθεί στις προσδοκίες τους κι απρόβλεπτα γεγονότα επηρεάσουν τις τιμές των μεταφερόμενων αγαθών και γενικότερα του εμπορίου δημιουργώντας ένα μεγάλο κενό στην αγορά, τότε οι πλοιοκτήτες περιέρχονται σε πολύ δύσκολη θέση. Σε περιπτώσεις που περισσότερα πλοία από τα ζητούμενα είναι διαθέσιμα, τότε οι τιμές των ναύλων ακολουθούν πτωτική πορεία, έτσι ώστε η αγορά να ξαναβρεθεί σε κάποιο σημείο ισορροπίας.

Όταν οι τιμές των ναύλων μειώνονται, τότε μειώνεται κι η προσφορά χωρητικότητας.

Το σημείο Δ, δείχνει το σημείο που η αγορά βρίσκεται στο κατώτατο σημείο της. Σ' αυτό το επίπεδο, οι ναύλοι είναι τόσο χαμηλοί που τα πλοία δε μπορούν να καλύψουν

το λειτουργικό τους κόστος, ενώ παράλληλα η συνέχιση της λειτουργίας τους είναι επιζήμια για την εταιρεία. Έτσι εισερχόμαστε στην υποχρεωτική φάση (σε βραχυχρόνιο επίπεδο) του παροπλισμού του πλοίου και κυρίως των πλοίων μεγαλύτερης ηλικίας, αφού εκείνα είναι που απαιτούν μεγαλύτερο λειτουργικό κόστος, ενώ παράλληλα δυσκολεύονται περισσότερο στην εξεύρεση ναύλου. Όταν αρχίσει η ανάκαμψη της αγοράς, τότε η ζήτηση για ναυτιλιακές υπηρεσίες αρχίζει να μεγαλώνει μαζί με τις τιμές των ναύλων. Το σημείο A δείχνει ότι έστω και μια μικρή άνοδος στις τιμές των ναύλων αρκεί για να θέσει τα παροπλισμένα πλοία πάλι σε λειτουργία.

Στο σημείο κοντά στο B, έχουμε μεγαλύτερη αύξηση ενεργούς χωρητικότητας, όπου οι πλοιοκτήτες λειτουργούν τα πλοία τους στο μέγιστο, ελαχιστοποιώντας το χρόνο συντήρησης, έτσι ώστε να κερδίσουν όσο το δυνατόν περισσότερες ημέρες απασχόλησης. Από το σημείο αυτό και μετά, μια μεγαλύτερη αύξηση στη ζήτηση δε θα επηρεάσει την αγορά σε βραχυχρόνια περίοδο, όσον αφορά την προσφορά χωρητικότητας αφού όλα τα διαθέσιμα πλοία θα βρίσκονται σε λειτουργία.

Στον Πίνακα που ακολουθεί, συνοψίζονται τα βασικότερα χαρακτηριστικά που συνθέτουν κι ακολουθούν τόσο την άνοδο, όσο και την πτώση της ναυτιλιακής αγοράς.

Πίνακας 14: Άνοδος και πτώση της Ναυτιλιακής Αγοράς

ΑΝΟΔΟΣ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΑΓΟΡΑΣ
• Κορύφωση της τιμής των ναύλων,
• Αναστολή οποιασδήποτε μη αναγκαίας επισκευής,
• Αύξηση του όγκου παραγγελιών νεότευκτων πλοίων,
• Επίπεδο ναύλων ικανοποιητικό για νέες παραγγελίες,
• Μετασκευές υπέρ της επικερδέστερης κατηγορίας χωρητικότητας,

• Ανταγωνισμός στην αγορά μεταχειρισμένων πλοίων,
• Μείωση του ποσοστού διάλυσης της παγκόσμιας χωρητικότητας,
• Αύξηση της αποδοτικότητας των ναυτιλιακών επενδύσεων,
• Επαναλειτουργία των παροπλισμένων πλοίων,
• Αύξηση ναυπηγικής δραστηριότητας,
• Μείωση του ποσοστού παροπλισμένων/ ενεργών πλοίων
• Αύξηση γενικότερων επιπέδων ναύλων,
• Αύξηση ζήτησης θαλασσίων μεταφορικών υπηρεσιών,
• Αύξηση θαλασσίου εμπορίου,
• Αύξηση βιομηχανικής παραγωγής,
• Αύξηση παγκοσμίου Α.Ε.Π.
ΠΤΩΣΗ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΑΓΟΡΑΣ
• Υπερκάλυψη αναγκών ζήτησης θαλασσίου εμπορίου,
• Μείωση στις τιμές των ναύλων,
• Μείωση ζήτησης θαλασσίων μεταφορικών υπηρεσιών,
• Μεταστροφή της ναυπηγικής παραγωγής στις μετασκευές,
• Επέκταση κρίσης σε όλες τις επιμέρους ναυτιλιακές αγορές,
• Αύξηση αργούσας χωρητικότητας,
• Χαμηλά επίπεδα ζήτησης νέων ναυπηγήσεων,
• Αύξηση ποσοστού παροπλισμού,
• Αύξηση ποσοστού διάλυσης,
• Πραγματοποίηση αναγκαίων επισκευών που χρονίζουν,
• Γενικότερη ύφεση

Πηγή: Γ.Π. Βλάχος – Ε. Νικολαΐδης “Βασικές Αρχές της Ναυτιλιακής Επιστήμης”,
1999

2.5 Η αγορά των δεξαμενόπλοιων – Προσφορά χωρητικότητας

Η βασική κατηγοριοποίηση των δεξαμενόπλοιων απεικονίζεται στον πίνακα 9 που ακολουθεί. Κάθε κατηγορία χωρητικότητας αποτελεί μια ξεχωριστή αγορά χωρητικότητας ακόμη κι όταν πρόκειται για τη μεταφορά του ίδιου φορτίου.

Πίνακας 15 : Κατηγοριοποίηση Δεξαμενοπλοίων

Κατηγορία	Μέγεθος (DWT)	Χαρακτηριστικά	Τυπικό Φορτίο
ULCC	+250.000	Τυπικό μέγεθος 330.000	Αργό πετρέλαιο
VLCC	170 – 250.000	Τυπικό μέγεθος 220.000	Αργό πετρέλαιο
Suezmax	120 – 170.000		Αργό πετρέλαιο
Aframax	80 –120.000		Αργό πετρέλαιο
Panamax	55 – 80.000	Max Beam=32,5m	Αργό, products
Product	10-55.000		Products, φυτικά έλαια

Πηγή: Moore Stephens, Chartered Accountants

Στον επόμενο πίνακα (10), μπορούμε να δούμε το μέγεθος της αγοράς των δεξαμενόπλοιων, ανά κατηγορία χωρητικότητας, από το 1970 έως το 2004. Αναφερόμαστε βέβαια στο σύνολο των δεξαμενόπλοιων που απασχολούνται στη μεταφορά αργού πετρελαίου και προϊόντων, χωρίς να λαμβάνουμε υπ' όψιν τα δεξαμενόπλοια μεταφοράς υδροποιημένων αερίων, τα οποία ούτως ή άλλως αποτελούν μια μικρή μειοψηφική υπο-αγορά των χύδην υγρών φορτίων.

Πίνακας 16 : Στόλος Δεξαμενοπλοίων 1970-2004

Έτος	+200 kdwt	120-200 kdwt	80-120 kdwt	60-80 kdwt	10-60 kdwt	Σύνολο
1971	30,6	11,2	23,5	18,7	72,3	156,3
1972	47,4	13,1	24,0	19,0	72,7	176,2
1973	64,9	13,9	24,8	19,2	71,3	194,1
1974	87,7	16,0	25,5	19,5	71,8	220,5
1975	118,6	20,9	28,4	19,9	71,6	259,4
1976	149,2	28,6	32,1	20,0	67,7	297,6
1977	175,3	33,7	34,5	19,6	62,3	325,3
1978	187,8	37,2	34,3	19,2	57,8	336,2
1979	192,2	37,7	31,9	17,8	52,8	332,3
1980	193,0	37,4	32,7	17,9	51,2	332,2

Έτος	+200 kdwt	120-200 kdwt	80-120 kdwt	60-80 kdwt	10-60 kdwt	Σύνολο
1981	187,2	36,9	34,4	18,7	52,2	329,4
1982	180,4	35,3	35,8	19,7	53,1	324,3
1983	165,7	34,3	33,9	18,2	53,1	305,2
1984	150,9	33,7	32,6	16,4	52,2	285,7
1985	137,4	33,9	31,2	15,2	50,5	268,2
1986	117,9	32,4	30,7	14,3	49,5	244,8
1987	112,9	31,5	31,9	14,5	50,0	240,9
1988	110,0	32,2	32,3	14,5	50,7	239,7
1989	111,5	32,8	33,7	14,7	52,0	244,6
1990	115,4	34,0	35,5	14,7	52,8	252,4
1991	118,9	34,9	37,9	14,8	52,2	258,7
1992	121,9	36,7	39,4	14,6	53,2	265,8
1993	123,7	39,7	40,4	14,2	53,6	271,7
1994	127,8	39,7	41,2	14,6	53,1	276,4
1995	124,1	39,2	41,9	14,4	53,2	272,8
1996	123,6	39,0	42,4	14,4	53,5	272,8
1997	125,6	38,5	43,2	14,4	54,8	276,6
1998	125,3	39,6	44,0	14,4	55,1	278,4
1999	124,5	40,7	47,2	14,2	57,1	283,8
2000	128,7	40,8	50,8	15,0	59,2	294,5
2001	124,8	39,5	50,6	14,8	60,1	289,8
2002	124,8	41,8	53,7	14,5	60,4	295,2
2003	126,1	43,4	58,9	14,6	62,1	305,1
2004	129,5	44,9	61,4	16,8	61,6	317,1

Πηγή: Clarkson Research Studies, Annual Shipping Review 2005

Στον πίνακα που ακολουθεί απεικονίζεται η χωρητικότητα που τελεί υπό παράδοση κι αναφέρεται στα ετοιμοπαράδοτα πλοία στα διάφορα ναυπηγεία του κόσμου.

Προκειμένου να διαμορφώσουμε άποψη για το συνολικό επίπεδο χωρητικότητας δεξαμενόπλοιων, θα χρειαστούμε επιπλέον την υπό παραγγελία χωρητικότητα ανά έτος, καθώς επίσης και τη χωρητικότητα που οδεύει προς διάλυση ανά έτος.

Η σχέση που μας δίνει την τελική άποψη για την προσφορά χωρητικότητας (άμεση και δυνητική προσφορά), είναι η ακόλουθη:

TS=E.T+T.D+T.O-T.Scr., όπου:

T.S= Tonnage Supply

E.T= Existing Tonnage

T.D= Tonnage Delivered

T.O= Tonnage Ordered

T.scr.= Tonnage Scrapped

Πίνακας 17 : Χωρητικότητα Δεξαμενοπλοίων υπό Παράδοση 1970-2004

Έτος	+200 kdwt	120-200 kdwt	80-120 kdwt	60-80 kdwt	10-60 kdwt	Σύνολο
1971	16,9	1,9	0,6	0,3	1,3	20,8
1972	17,5	1,0	1,0	0,2	1,2	20,8
1973	23,0	1,9	0,9	0,5	2,2	28,5
1974	30,9	4,7	3,0	0,5	2,2	41,3
1975	30,9	7,7	4,4	0,4	3,7	47,1
1976	26,6	5,2	3,4	0,2	3,5	38,9
1977	12,6	4,3	1,1	0,2	2,2	20,4
1978	5,3	2,5	0,8	0,5	1,6	10,6
1979	3,2	1,2	1,2	0,7	1,5	7,8
1980	0,9	0,5	2,3	1,3	2,2	7,1
1981	1,1	0,2	2,2	1,7	3,2	8,4
1982	0,3	0,5	0,6	1,2	3,8	6,4
1983	0,6	0,5	0,7	0,5	2,7	5,1
1984	0,3	0,4	0,5	1,1	1,5	3,8
1985	0,5	0,0	1,4	0,6	1,8	4,4
1986	2,5	0,1	2,2	0,6	2,0	7,4
1987	1,5	0,5	1,7	0,3	1,7	5,7
1988	2,5	1,1	1,6	0,2	1,9	7,3

Έτος	+200 kdwt	120-200 kdwt	80-120 kdwt	60-80 kdwt	10-60 kdwt	Σύνολο
1989	4,2	1,4	1,9	0,3	1,2	9,0
1990	3,7	1,3	2,6	0,5	1,0	9,1
1991	4,8	3,0	2,3	0,3	1,4	11,8
1992	7,3	3,9	3,0	0,5	1,6	16,3
1993	10,7	1,9	2,5	1,0	1,5	17,5
1994	5,8	1,3	2,0	0,2	1,2	10,5
1995	7,4	1,2	1,3	0,1	1,6	11,6
1996	6,6	1,3	1,6	0,1	2,5	12,1
1997	2,9	1,6	2,0	0,1	1,6	8,2
1998	3,9	3,1	3,7	0,1	2,5	13,3
1999	9,6	2,7	5,1	0,7	3,4	21,6
2000	12,2	3,3	2,3	1,1	1,2	20,1
2001	7,8	2,5	1,5	0,3	1,3	13,4
2002	12,0	3,7	3,8	0,6	2,2	22,4
2003	11,8	3,8	8,3	1,6	3,4	28,7
2004	8,2	4,2	5,6	3,0	4,7	25,7

Πηγή: Clarkson Research Studies, Annual Shipping Review 2005

Ο επόμενος πίνακας καταγράφει το βιβλίο παραγγελιών για δεξαμενόπλοια από το 1971-2004.

Πίνακας 18 : Παραγγελίες Δεξαμενοπλοίων 1971-2004

Έτος	+200 kdwt	120-200 kdwt	80-120 kdwt	60-80 kdwt	10-60 kdwt	Σύνολο
1971						109,3
1972						124,8
1973						114,7
1974						195,7
1975						172,1
1976						76,6
1977						37,1
1978	9,6	4,4	2,1	1,0	3,4	20,4
1979	4,9	1,5	1,8	1,3	2,8	12,3
1980	2,6	0,8	7,3	1,8	6,5	19,0
1981	2,0	0,9	5,3	2,4	9,6	20,1

Έτος	+200 kdwt	120-200 kdwt	80-120 kdwt	60-80 kdwt	10-60 kdwt	Σύνολο
1982	1,5	0,9	2,4	1,8	7,8	14,3
1983	1,2	0,4	2,2	1,7	4,3	9,9
1984	0,6	0,3	2,4	3,0	4,2	10,5
1985	3,2	0,2	3,8	2,0	4,6	13,8
1986	3,5	0,6	3,6	1,1	4,1	12,8
1987	4,8	3,0	3,1	0,9	3,5	15,3
1988	8,1	4,4	3,7	0,7	4,0	20,9
1989	7,0	4,4	3,8	0,4	3,8	19,4
1990	9,6	7,3	7,7	0,6	4,4	29,5
1991	18,1	8,9	6,8	1,1	4,0	39,0
1992	21,6	6,0	7,7	1,4	4,7	41,4
1993	18,2	3,3	5,4	1,3	3,9	32,2
1994	16,2	2,6	4,8	0,7	3,6	28,0
1995	14,9	3,0	3,4	0,4	5,3	27,1
1996	9,2	3,7	3,6	0,3	5,2	22,1
1997	8,0	4,2	5,2	0,1	5,5	23,1
1998	20,7	7,4	9,0	1,1	7,8	46,0
1999	24,5	7,3	8,0	2,1	6,4	48,3
2000	27,2	10,1	7,2	0,9	6,8	52,2
2001	26,9	10,6	12,8	2,8	7,1	62,2
2002	18,4	8,2	13,9	4,5	8,7	53,7
2003	22,5	12,5	16,5	8,4	13,0	72,9
2004	3,7	1,1	1,8	0,7	1,7	9,0

Πηγή: Clarkson Research Studies, Annual Shipping Review 2005

Ακολουθεί ο πίνακας 19, ο οποίος αναφέρεται στη χωρητικότητα που προορίζεται διάλυση από το 1971 έως το 2004. Το στοιχείο αυτό, είναι απαραίτητο προκειμένου να ελεγχθεί ο ρυθμός αύξησης ή μείωσης της προσφερόμενης χωρητικότητας και μέσω αυτού να ελεγχθεί το επίπεδο των ναύλων.

Πίνακας 19 : Χωρητικότητα Δεξαμενοπλοίων προς Διάλυση 1971-2004

Έτος	+200 kdwt	120-200 kdwt	80-120 kdwt	60-80 kdwt	10-60 kdwt	Σύνολο
1971					0,6	0,6
1972					2,3	2,3
1973				0,1	1,3	1,4
1974					2,0	2,0
1975	0,2		0,6	0,3	7,0	8,1
1976		0,1	1,0	0,6	8,4	10,1
1977		0,8	0,9	0,6	6,1	8,4
1978	0,6	1,5	3,2	1,8	6,2	13,4
1979	1,9	1,0	0,5	0,2	2,6	6,2
1980	4,7	1,3	0,6	0,3	1,1	7,9
1981	7,8	1,5	0,7	0,7	2,0	12,8
1982	14,1	1,2	2,1	2,5	3,6	23,5
1983	14,9	0,8	2,0	2,5	3,4	23,6
1984	12,9	0,3	1,7	2,0	3,0	20,0
1985	18,9	0,9	1,8	1,4	2,7	25,8
1986	7,3	0,8	0,7	0,3	1,7	10,8
1987	3,5	0,3	1,3	0,4	1,2	6,6
1988	1,0	0,5	0,2	0,1	0,6	2,4
1989	0,3	0,2	0,1	0,3	0,4	1,2
1990	0,2	0,3	0,3	0,4	1,5	2,7
1991	0,2	0,9	0,7	0,4	0,3	2,5
1992	5,4	0,7	1,9	0,8	1,1	10,0
1993	6,0	1,8	1,7	0,5	1,8	11,8
1994	8,7	1,2	1,1	0,5	0,9	12,4
1995	7,6	1,1	0,7	0,1	1,3	10,8
1996	3,6	1,1	0,5	0,1	0,8	6,0
1997	2,0	0,3	0,8		0,5	3,5
1998	4,2	1,3	0,3	0,3	0,4	6,5
1999	9,5	2,7	1,4	0,7	1,0	15,2
2000	7,6	2,5	1,6	0,3	2,4	13,9
2001	8,6	3,8	1,4	0,4	1,1	15,3
2002	10,9	1,6	1,5	0,4	2,6	17,0
2003	10,0	2,2	3,3	1,1	2,7	19,3
2004	4,0	2,9	3,6	1,3	2,6	14,4

Πηγή: Clarkson Research Studies, Annual Shipping Review 2005

2.6 Ναύλοι δεξαμενόπλοιων

Στη ναυτιλιακή αγορά, οι κατηγορίες πλοίων που «αντιδρούν» πρώτες σε κάποια διακύμανση ή μεταστροφή της αγοράς, είναι οι κατηγορίες μεγάλης χωρητικότητας. Ο βασικός λόγος είναι ότι τη γενικότερη άνοδο της βιομηχανικής παραγωγής την ακολουθούν οι θαλάσσιες μεταφορές πρώτων υλών και μάλιστα σε μαζική κλίμακα.

Στην αγορά των δεξαμενόπλοιων την οποία εξετάζουμε, οι μεγάλες κατηγορίες χωρητικότητας αναφέρονται στα VLCC και στα ULCC. Οι τύποι αυτοί απασχολούνται αποκλειστικά με το εμπόριο της Μ. Ανατολής. Τα πλοία αυτά προωθούν το μεγαλύτερο μέρος των εξαγωγών του ΟΠΕΚ και εξαρτώνται σε σημαντικό βαθμό από το ρόλο και τις κινήσεις του οργανισμού αυτού. Επιπλέον, δεν παρουσιάζουν ευελιξία σχετικά με τις περιοχές απασχόλησής τους εξ' αιτίας τεχνικών περιορισμών. Τα δύο αυτά στοιχεία αποτελούν τις αιτίες για τις ραγδαίες διακυμάνσεις που υπέστη η κατηγορία αυτή τις τρεις τελευταίες δεκαετίες, που την κατέστησαν σαν την πιο «περιπετειώδη» στα πλαίσια της ναυτιλίας. Οι ναύλοι στην κατηγορία αυτή έφθασαν στα υψηλότερά τους σημεία το 1973 όταν για τη μεταφορά 250.000 τόνων πετρελαίου από τον Αραβικό Κόλπο προς τη Β.Δ. Ευρώπη, ο ναύλος ήταν W.S 176.

Το ανωτέρω επίπεδο παρ' όλα αυτά δε μπορεί να αποτελέσει μέτρο σύγκρισης. Κι αυτό γιατί παρουσιάστηκε ραγδαία αύξηση της ζήτησης σε συνδυασμό με την αντίστοιχη έλλειψη προσφοράς, εκτινάσσοντας έτσι τους ναύλους σε μέγιστα επίπεδα. Παρ' όλα αυτά, η υπεραισιοδοξία εκείνης της εποχής (που εκφράστηκε με υπερβολικές

παραγγελίες) οδήγησε στο μακροχρόνιο πρόβλημα της κατηγορίας αυτής που είναι το μεγάλο πλεόνασμα χωρητικότητας. Χαρακτηριστικό είναι ότι η αύξηση της χωρητικότητας τα χρόνια 1971-77 ήταν της τάξεως του 370%. Έτσι, η μείωση της ζήτησης που συνέβη στις αρχές της δεκαετίας του 1980, έφερε την αγορά σε βαθιά ύφεση. Σαν αποτέλεσμα αυτού, ο ναύλος έπεσε στο WS 19,7 κι η εποχή που ακολούθησε χαρακτηρίστηκε από παντελή έλλειψη παραγγελιών κι αντίστοιχα έντονη δραστηριότητα στις διαλύσεις πλοίων, που έφθασαν στο μέγιστό τους το 1985 (20 Εκ. TNB).

Το γεγονός αυτό, βελτίωσε την κατάσταση της προσφοράς που μειώθηκε το ίδιο διάστημα κατά 40% περίπου. Η μείωση αυτή σε συνδυασμό με την πτώση της τιμής του πετρελαίου και κατ' επέκταση την αύξηση της ζήτησης για μεταφορικές υπηρεσίες, βελτίωσαν το επίπεδο των ναύλων που με συνεχή αύξηση έφθασαν στο μέγιστο σημείο τους το 1990 (WS 59,3). Στο σημείο αυτό αξίζει να σημειωθεί η μεγάλη διαφορά με το αντίστοιχο επίπεδο του 1973. Όπως ήταν φυσικό, η βελτίωση της τάσης απεικονίστηκε στα επίπεδα των διαλύσεων, που μειώνονταν συνεχώς από το 1985 μέχρι και τις αρχές της τρέχουσας δεκαετίας.

Τα δύο τελευταία έτη, οι ναύλοι σε όλες τις κατηγορίες πλοίων έχουν σημειώσει σημαντική αύξηση, που μπορεί να εξηγηθεί αν ληφθεί υπόψη η σχετική αύξηση των ρυθμών βιομηχανικής ανάπτυξης στις χώρες της πρώην Ε.Σ.Σ.Δ. και βέβαια στη μεταβολή των θαλάσσιων οδών διακίνησης αργού πετρελαίου.

Επιπλέον, οι ναύλοι επηρεάστηκαν θετικά και από την υπολειμματική προσφορά tonnage που παρατηρήθηκε στην υπό ανάλυση αγορά. Το γεγονός αυτό έρχεται σε αντίθεση με την προηγούμενη δεκαετία, όπου είχε παρατηρηθεί ύφεση στην αγορά. Καταρχήν, η συγκεκριμένη ύφεση οφειλόταν στις πολλές παραγγελίες που τοποθετήθηκαν τα έτη 1990-1991 κι είχαν ως αποτέλεσμα την αύξηση της προσφοράς. Χαρακτηριστικό είναι ότι οι παραλαβές νέων πλοίων το 1993 ήταν 10,1 εκ. τνβ., επίπεδο που είχε να συμβεί από τη δεκαετία του 1970. Η αγορά των VLCC και ULCC παραμένει ακόμη και σήμερα με μεγάλο πλεόνασμα και μόνο αν διατηρηθούν σε υψηλά επίπεδα οι εξαγωγές από τη Μ. Ανατολή το μέλλον τους είναι ευόιο. Το φαινόμενο της ύπαρξης πλεονάσματος μπορεί να εκλείψει μόνο εάν πραγματοποιηθούν πολλές διαλύσεις. Τεχνικοί παράγοντες όπως περιορισμοί χωρητικότητας κι οι μεγάλες καταναλώσεις καυσίμων, καθώς επίσης και το υψηλό κόστος που απαιτείται για να περάσει με επιτυχία ένα ανάλογο πλοίο την τέταρτη ειδική επιθεώρηση, πιθανόν να οδηγήσουν τα πλοία των 20 ετών και πλέον στα διαλυτήρια. Αυτό βέβαια προϋποθέτει ικανοποιητικά επίπεδα τιμών διαλύσεως.

Σχετικά με τις λοιπές κατηγορίες δεξαμενόπλοιοι, μπορούμε να ισχυριστούμε ότι το πρώτο μισό της δεκαετίας του 1970 χαρακτηρίστηκε από μία υπερβολική τάση παραγγελιών στην αγορά των Δ/Ξ με αποκορύφωμα το 1975, χρονιά κατά την οποία οι παραλαβές καινούργιων πλοίων έφθασαν στην υψηλότερη ακόμη και μέχρι σήμερα

ποσότητα των 45,8 εκ. τνβ. Έτσι, τη δεκαετία αυτή παρατηρήθηκε μία συνεχής αύξηση της παγκόσμιας δυναμικότητας των ναυπηγείων.

Προς το τέλος όμως της δεκαετίας, τα πράγματα άρχισαν να αλλάζουν κι η αρχή της επόμενης δεκαετίας βρήκε την αγορά των Δ/Ξ σε ύφεση. Έτσι, το 1981 οι παραγγελίες μειώθηκαν στο μισό σε σχέση με τα αμέσως προηγούμενα χρόνια. Το διάστημα αυτό ήταν η αρχή για την κρίση που μάστιξε την αγορά των ναυπηγείων τα επόμενα χρόνια.

Ας δούμε όμως συνοπτικά τους βασικούς άξονες της κρίσης αυτής:

1) Η υπερβάλλουσα δυναμικότητα που επηρεάστηκε κυρίως από το γεγονός ότι η μαζική τοποθέτηση παραγγελιών την προηγούμενη δεκαετία ώθησε πολλές χώρες να αυξήσουν τη δυναμικότητά τους. Η έλλειψη παραγγελιών όμως, είχε ως αποτέλεσμα το πλεόνασμα της δυναμικότητας να φθάνει σε ποσοστά περίπου 40%. Η κατάσταση είχε χειροτερέψει εξ' αιτίας της επιθυμίας διαφόρων κυβερνήσεων να διατηρήσουν για δικούς τους λόγους (ιδιαίτερα κοινωνικούς) τη ναυπηγική τους βιομηχανία αδιαφορώντας για το σύνολο της αγοράς.

2) Η κατάσταση της ναυτιλίας απεικονίζεται στο επίπεδο των ναύλων που τα χρόνια αυτά έφθασε σε πολύ χαμηλά επίπεδα. Έτσι, η μείωση της ζήτησης από τη μία πλευρά και το πλεόνασμα της χωρητικότητας από την άλλη, οδήγησαν σε ραγδαία μείωση των παραγγελιών.

3) Η μείωση των παραγγελιών: οι πλοιοκτήτες πιεσμένοι από την κακή αγορά παρουσίαζαν σημαντικά προβλήματα ρευστότητας κι έτσι δεν προτιμούσαν τις

ναυπηγικές κλίνες. Επιπλέον, η παραλαβή ενός καινούργιου πλοίου έδειχνε σαν επένδυση αρκετά επικίνδυνη, δεδομένου ότι οι προοπτικές απασχόλησής του ήταν δυσοίωνες.

Φωτεινή εξαίρεση των παραπάνω ήταν τα πλοία προϊόντων πετρελαίου (product carriers), αφού οι παραγγελίες γι' αυτά ήταν σε σχετικά πολύ καλά επίπεδα σε αντίθεση με τα μεγάλα πλοία μεταφοράς αργού πετρελαίου, για τα οποία τέθηκαν ελάχιστες παραγγελίες.

4) Η μείωση των τιμών προήλθε σαν αποτέλεσμα των παραπάνω. Χαρακτηριστικό είναι το παράδειγμα των VLCC των οποίων η τιμή από 70 εκ. δολ. περίπου που ήταν το 1980, έπεσε κάτω από τα 50 εκ. δολ. 4 χρόνια μετά. Το γεγονός αυτό όπως ήταν φυσικό επηρέασε τα περιθώρια κέρδους των ναυπηγείων τα οποία αναγκάστηκαν σε πολλές περιπτώσεις να προσφέρουν τιμές κόστους (ή και πιο κάτω ακόμα), ώστε να εξασφαλίσουν κάποιες από τις ελάχιστες παραγγελίες. Τα μεγέθη αυτά είναι που βασικά επηρεάζουν την κατάσταση στην αγορά των νεότευκτων πλοίων. Επιπλέον, θα πρέπει να σημειωθεί ότι υπάρχει σημαντικότερη αλληλοσυσχέτιση των μεγεθών αυτών.

Η κατάσταση βελτιώθηκε κατά το δεύτερο μισό της δεκαετίας. Οι παράγοντες που στήριζαν αυτήν την αλλαγή ήταν κυρίως η αύξηση της ζήτησης για Δ/Ξ, που οφειλόταν στη μείωση της τιμής του πετρελαίου. Επιπλέον, το γεγονός ότι τα αμέσως προηγούμενα χρόνια, υπήρχε σημαντική δραστηριότητα στην αγορά των διαλύσεων δεδομένου ότι πολλά πλοία ήταν χτισμένα στις αρχές του 1970 και πλησίαζαν προς την

τέταρτη ειδική επιθεώρησή τους, βελτίωσε την ισορροπία προσφοράς/ζήτησης, κάνοντας έτσι τη νέα παραγγελία πιο πρόσφορη επιλογή. Τέλος, η ολοένα μεγαλύτερη περιβαλλοντική ανησυχία αποθάρρυνε την εκμετάλλευση παλαιών πλοίων, που δεν τηρούσαν τις προδιαγραφές που απαιτούνταν, ιδιαίτερα μετά την καθιέρωση της OPA '90.

Τα παραπάνω είχαν ως αποτέλεσμα τη ραγδαία αύξηση των παραγγελιών μέχρι το 1991. Αξιοσημείωτο είναι ότι το σύνολο των πλοίων υπό κατασκευή τετραπλασιάστηκε τα χρόνια 1986-1991 και οι παραγγελίες υπερτερούσαν έναντι των παραδόσεων πλοίων. Σαν άμεση συνέπεια, όπως ήταν φυσικό, οι τιμές ανέβηκαν κατά πολύ κυρίως στις κατηγορίες των μεσαίων και μεγάλων Δ/Ξ, συγκεκριμένα περίπου διπλασιάστηκαν την περίοδο αυτή. Αυτό υποβοηθήθηκε από τη μείωση της παγκόσμιας ναυπηγικής δυναμικότητα, η οποία κρίθηκε απαραίτητη παρά τις εμπορικές, κοινωνικές και πολιτικές συνέπειες που είχε.

Το 1992 ήταν μία «διορθωτική» χρονιά για την αγορά των νεότευκτων. Αυτό γιατί οι πλοιοκτήτες επηρεάστηκαν από την αβεβαιότητα που ακολούθησε τον πόλεμο του Περσικού Κόλπου. Έτσι, παρατηρήθηκε μείωση των παραγγελιών με αντίστοιχη μείωση των τιμών. Στο επίκεντρο των παραγγελιών, υπήρξαν τα μεσαίου μεγέθους Δ/Ξ (Aframax και Suezmax), των οποίων οι τιμές άντεξαν την πίεση.

Η μείωση των τιμών συνεχίστηκε και τα επόμενα χρόνια με μικρότερους όμως ρυθμούς με μόνη εξαίρεση ίσως τα VLCC των οποίων η τιμή έπεσε από \$ 110 εκ. το 1991,

περίπου στα \$ 85 εκ. το 1994. Οι παραγγελίες από την άλλη πλευρά, ανέβηκαν σε υψηλότερα επίπεδα από το 1992, αλλά σίγουρα όχι στα επίπεδα των προηγούμενων χρόνων. Ένας σημαντικός παράγοντας που οδήγησε σε αυτό, ήταν ότι υπήρξαν ανησυχίες για αύξηση της παγκόσμιας δυναμικότητας, κυρίως προερχόμενη από τη Ν. Κορέα η οποία συζητούσε το ενδεχόμενο πολλαπλασιασμού της δυναμικότητάς της. Έτσι, ενώ στα μέσα του 1991 το σύνολο των πλοίων υπό παραγγελία ήταν περίπου 42 εκ. τνβ, το αντίστοιχο σύνολο για το 1994 ήταν 26 εκ. τνβ.

Θα πρέπει να σημειωθεί ότι τα τελευταία έτη και με δεδομένη την ανάκαμψη της αγοράς των ναύλων παρατηρείται αύξηση στις παραγγελίες των πλοίων η οποία οφείλεται και σε ρυθμιστικούς παράγοντες, δεδομένης της υποχρεωτικής απόσυρσης από την αγορά των πλοίων μονού τοιχώματος.

Πίνακας 20 : Ναύλοι Δεξαμενοπλοίων (M.A)

Έτος	30.000 Products	80.000 Aframax	140.000 Suezmax	250.000 VLCC	280.000 ULCC
1973	5.836	12.244		32.290	
1974	7.701	9.714		20.202	
1975	4.843	4.050		7.413	
1976	5.086	4.651		7.059	
1977	6.159	5.433		7.504	
1978	6.945	5.050		7.620	
1979	12.903	10.147	10.845	11.882	
1980	15.907	11.863	12.577	10.649	
1981	9.927	9.401	10.171	8.421	
1982	8.008	5.997	6.350	5.630	
1983	6.347	5.609	6.538	5.729	
1984	5.701	6.235	7.925	6.252	
1985	4.513	3.630	6.830	8.172	
1986	7.161	7.691	6.958	11.281	

Έτος	30.000 Products	80.000 Aframax	140.000 Suezmax	250.000 VLCC	280.000 ULCC
1987	8.292	9.968	9.521	9.702	
1988	8.985	11.792	12.100	12.717	
1989	10.518	14.777	14.931	15.265	
1990	11.318	18.346	16.808	19.446	
1991	12.548	18.578	17.432	21.238	33.500
1992	10.433	13.652	13.756	15.463	24.646
1993	10.158	13.000	12.567	15.202	23.625
1994	11.292	14.292	12.646	13.010	21.000
1995	11.575	16.842	18.908	14.708	23.152
1996	12.230	17.164	21.072	17.229	27.871
1997	12.594	17.779	23.163	20.127	33.256
1998	11.205	15.971	23.346	22.015	34.555
1999	9.933	13.148	18.174	15.739	26.586
2000	12.719	20.163	28.614	21.475	37.940
2001	15.777	23.3881	31.370	24.250	38.792
2002	11.418	15.990	17.826	12.202	24.441
2003	13.364	19.106	24.815	16.810	31.685
2004	14.714	21.953	29.628	19.759	42.384

Πηγή: Clarkson Research Studies, Annual Shipping Review 2005

Πίνακας 21 : Μέσος Δείκτης Κερδών Δεξαμενοπλοίων (1994-2004)

Έτος	ULCC	VLCC	Suezmax	Aframax	Clean
1994		14924	14563	14006	11057
1995		22452	16470	14975	12677
1996		27215	20304	17290	13166
1997	28482	34691	23753	21109	15718
1998	28468	31968	21277	16425	12486
1999	14933	19775	15189	13059	9872
2000	42038	50353	39390	33150	18467
2001	29766	36017	30420	30759	24950
2002	13930	22029	18647	18954	13940
2003	42142	18992	36373	33772	22032
2004	54981	67774	52445	38338	26343

Πηγή: Clarkson Research Studies, Annual Shipping Review 2005

2.7 Οι τιμές των δεξαμενόπλοιων

Ένας βασικός παράγοντας των επενδυτικών αποφάσεων είναι οι τιμές των πλοίων, τόσο των νεότευκτων, όσο και των μεταχειρισμένων. Οι τιμές των πλοίων παίζουν σημαντικό ρόλο στη διαμόρφωση της ζήτησης και της προσφοράς (Πίνακες 11 και 12).

Όταν η αγορά βρίσκεται σε περίοδο κάμψης, οι τιμές των ναύλων πέφτουν, κι όπως είναι αναμενόμενο οι τιμές των μεταχειρισμένων πλοίων θα ακολουθήσουν την ίδια πορεία. Επίσης οι τιμές διάλυσης διαμορφώνονται στα ίδια σχεδόν επίπεδα με τις τιμές των μεταχειρισμένων, με αποτέλεσμα οι πλοιοκτήτες να προτιμήσουν να δώσουν τα πλοία τους για διάλυση.

Επιπλέον, το χαμηλό κεφαλαιουχικό κόστος που σχετίζεται με την οικονομική διαχείριση των μεταχειρισμένων πλοίων, έχει ως αποτέλεσμα τη λιγότερο εντατική διαχείριση τους. Αυτοί οι δύο παράγοντες προσαρμόζουν έτσι την προσφορά μέχρι να προσεγγίσει στο επίπεδο της ζήτησης και να φέρει την αγορά σε ισορροπία.

Επιπρόσθετα, το επίπεδο παραγωγικότητας των διαφόρων ναυπηγείων έχει άμεσο αντίκτυπο στις τιμές. Τα ιαπωνικά ναυπηγεία για παράδειγμα, κατάφεραν να σταθεροποιήσουν τις τιμές των νεότευκτων παρ' όλο που η παραγωγή τους και το κόστος είχε αυξηθεί. Κι αυτό γιατί επωφελήθηκαν από την εξέλιξη της ισοτιμίας γιεν/δολαρίου. Οι τιμές των μεταχειρισμένων επηρεάζονται από τις τιμές των νεότευκτων, παρ' όλο που λογικά θα έπρεπε να είναι μικρότερες αφού τα

μεταχειρισμένα έχουν μικρότερη διάρκεια ζωής από τα νεότευκτα κι αντιμετωπίζουν μεγαλύτερο λειτουργικό κόστος.

Τη μόνη εξαίρεση μπορούν να αποτελέσουν τα πλοία μικρότερα των 5 χρόνων. Η φθορά αυτή μεγαλώνει με το πέρασμα του χρόνου, μειώνοντας έτσι τη λειτουργική ικανότητα του πλοίου με άμεσο αντίκτυπο στην τιμή μεταπώλησής του. Όμως ο βαθμός συσχέτισης τιμής/ηλικίας είναι άμεσα συνδεδεμένος με την κατάσταση του πλοίου, το επίπεδο συντήρησής του και τα κεφάλαια που επενδύθηκαν προκειμένου αυτό να ανταποκρίνεται στα ποιοτικά χαρακτηριστικά που θέτει η αγορά.

Οι τιμές των μεταχειρισμένων παίζουν έναν ιδιαίτερα σημαντικό ρόλο στις αποφάσεις που πρέπει να παρθούν σχετικά με το αν τα πλοία θα μείνουν στην αγορά ή θα πάνε για διάλυση. Σε περιόδους χαμηλών ναύλων, οι τιμές διάλυσης μπορεί να ξεπεράσουν τις τιμές των μεταχειρισμένων, δίνοντας έτσι την εναλλακτική στον πλοιοκτήτη να πουλήσει το πλοίο για scrap.

Πίνακας 22 : Τιμές Νεότευκτων Δεξαμενοπλοίων (1973-2004)

Έτος	30.000 dwt	80.000 dwt	140.000 dwt	280.000 dwt
1973	16,0			50,0
1974	19,0			40,0
1975	20,0			35,0
1976	15,0	18,0		33,0
1977	12,0	17,4		40,0
1978	17,0	18,5		50,0
1979	25,0	30,0	45,0	70,0
1980	26,0	34,0	49,0	75,0
1981	23,8	32,0	43,5	67,5
1982	18,0	26,0	36,0	55,0
1983	16,8	25,0	34,0	50,0
1984	14,3	21,0	27,0	41,0
1985	13,0	18,0	28,0	38,0
1986	14,5	22,0	30,0	40,0
1987	20,0	30,0	36,0	55,0
1988	25,0	35,0	45,0	70,0
1989	28,5	40,0	54,0	80,0
1990	32,0	53,0	66,0	87,5
1991	34,0	52,0	68,0	100,0
1992	32,0	48,0	62,5	92,0
1993	32,0	44,0	62,0	95,0
1994	32,0	41,0	51,0	82,0
1995	33,5	43,5	54,0	85,0
1996	31,5	40,5	51,0	82,0
1997	31,5	41,0	52,0	83,0
1998	26,0	34,5	44,0	72,5
1999	26,0	34,5	44,0	70,5
2000	29,5	36,0	52,5	76,5
2001	26,3	36,0	46,5	70,0
2002	27,0	34,8	43,8	63,5
2003	31,5	41,5	51,5	77,0
2004	36,0	43,5	63,0	92,5

Πηγή: Clarkson Research Studies, Annual Shipping Review 2005

Πίνακας 23 : Τιμές Μεταχειρισμένων Δεξαμενοπλοίων (1977-2004)

Size Built/ Age	30k 5yrs	30k 10 yrs	40k 5 yrs	80k 5yrs	80k 1975/ 80	140k 5yrs	140k 1976	280k 5yrs	280 1976
1977	9,0			6,8				16,0	
1978	12,0			9,5				10,0	
1979	14,0	18,0		20,0				24,0	28,0
1980	18,0	16,0		16,0	16,0	19,0	19,0	25,0	16,0
1981	9,5	9,5		13,5	11,0	10,5	13,0	14,0	7,25
1982	10,0	7,0		11,0	7,5	7,0	7,0	6,0	3,5
1983	12,0	8,5		13,0	8,5	11,0	9,5	6,25	5,0
1984	8,0	6,0		12,5	6,5	10,5	7,0	12,0	4,75
1985	7,0	4,5		8,0	4,5	9,25	5,0	10,0	5,0
1986	11,5	6,25		12,0	7,2	20,0	9,5	27,0	8,5
1987	12,5	6,5		15,0	8,5	25,0	11,5	37,5	13,5
1988	16,5	8,5	16,5	25,0	11,5	35,0	16,0	50,0	21,0
1989	21,0	9,0	21,0	35,5	17,5	42,0	22,5	60,0	28,0
1990	22,0	7,0	21,0	34,0	12,0	39,0	15,0	65,0	22,0
1991	19,0	6,0	16,0	32,0	11,0	40,0	14,5	65,0	20,0
1992	15,5	3,5	9,5	23,0	4,0	32,5	5,0	58,0	9,5
1993	17,0	3,0	10,0	30,0	4,75	33,0	7,5	55,0	11,0
1994	17,0	3,25	11,0	32,0	4,5	34,0	5,5	47,5	8,0
1995	18,5	3,5	12,0	32,0	6,0	38,0	6,5	54,0	10,0
1996	22,0	4,5	13,0	34,5	6,0	42,5	7,5	58,5	13,0
1997	23,5	4,5	14,0	36,0	5,0	44,0	6,5	65,0	15,0
1998	16,5	2,25	7,5	23,5	2,75	36,5	3,25	50,0	6,0
1999	15,50	2,0	8,50	24,0	2,75	36,0	3,25	53,0	6,0
2000	18,5	14,0	24,50	40,0	10,0	49,0	6,0	71,0	8,5
2001	17,0	11,5	20,5	30,0	5,5	39,0	3,0	58,0	4,5
2002	15,5	10,5	19,52	29,0		38,0		54,0	
2003	24,5	16,0	25,38	36,0		47,0		70,0	
2004	28,0	18,5	31,73	52,0		62,0		90,0	

Πηγή: Clarkson Research Studies, Annual Shipping Review 2005

2.8 Παράγοντες που επιδρούν στην τιμή ενός πλοίου

Η επενδυτική συμπεριφορά των πλοιοκτητών επηρεάζεται από την καλή ή κακή κατάσταση της ναυλαγοράς, η οποία ούτως ή άλλως επηρεάζει κι άλλα μεγέθη της ναυτιλίας, όπως είναι οι τιμές των πλοίων μεταχειρισμένων και νεότευκτων. Ο πλοιοκτήτης θα πρέπει να υπολογίσει την πιθανή αποδοτικότητα της επένδυσής του με βάση τόσο την παρούσα κατάσταση στην αγορά, όσο και τις προοπτικές της.

Οι παράγοντες που επηρεάζουν την τιμή ενός συγκεκριμένου πλοίου σε μια συγκεκριμένη στιγμή θα μπορούσαν να συνοψιστούν στους παρακάτω:

- 1) Η ζήτηση για ναυπήγηση του συγκεκριμένου πλοίου. Ένας παράγοντας που κυρίως εξαρτάται από την κατάσταση στην αγορά και την ηλικία του υπάρχοντος στόλου. Είναι κατανοητό ότι οι παραγγελίες για έναν τύπο ή μέγεθος πλοίου μπορεί να σημειώνουν αύξηση σε σύγκριση με τις υπόλοιπες κατηγορίες της αγοράς, λόγω των ιδιαίτερων συνθηκών που επικρατούν στην αγορά του. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελούν τα πλοία μεταφοράς προϊόντων πετρελαίου στις αρχές της δεκαετίας του 1980 για τα οποία, παρά τη γενικότερη κρίση, εκδηλωνόταν ζήτηση για ναυπήγηση.
- 2) Το μέγεθος των επιδοτήσεων ή άλλων μέτρων υποβοήθησης της ναυπηγικής βιομηχανίας μίας χώρας, το οποίο δημιουργεί πλασματικές τιμές δεδομένου ότι ένα μέρος του κόστους απορροφάται από το κράτος, ώστε να ενισχύσει τη διατήρηση αυτής τη βιομηχανία.

3) Η υπάρχουσα ναυπηγική δυναμικότητα κι ο βαθμός χρησιμοποίησής της. Όταν η δυναμικότητα υπερτερεί κατά πολύ της ζήτησης, τότε είναι αναμενόμενο ότι ορισμένα ναυπηγεία, στην προσπάθειά τους να τοποθετήσουν όσες περισσότερες παραγγελίες, να κάνουν σχετικά χαμηλότερες προσφορές. Σαν χαρακτηριστικό παράδειγμα μπορούμε να αναφέρουμε επίσης τις αρχές της προηγούμενης δεκαετίας, όπου η υπερβάλλουσα δυναμικότητα σε συνδυασμό με τις χαμηλές παραγγελίες, κυριολεκτικά έφθασαν τις τιμές στο «ναδίρ».

4) Το παραγωγικό κόστος των ναυπηγείων που κυρίως αναφέρεται στο κόστος κεφαλαίου, αλλά και στο εργατικό κόστος, που παρά τη χρησιμοποίηση των προηγμένων μεθόδων ναυπήγησης, εξακολουθεί να αποτελεί σημαντικό μέρος του κόστους. Ένα θέμα που τίθεται εδώ, είναι το κατά πόσο τα ναυπηγεία που λειτουργούν σε μία άκρως ανταγωνιστική αγορά θα μπορέσουν να μετακυλήσουν το κόστος αυτό ή μέρος του στον πλοιοκτήτη. Στην αντίθετη και πιο πιθανή περίπτωση, θα αναγκαστούν να μειώσουν τα περιθώρια του κέρδους τους.

5) Η εισαγωγή απαιτήσεων σχετικά με θέματα ασφάλειας και προστασίας του περιβάλλοντος. Η περιβαλλοντική ανησυχία απεικονίζεται σε διάφορες νομοθετικές ρυθμίσεις και κανονισμούς των τελευταίων δεκαετιών, όπως MARPOL, OPA '90, Port State Control κι έχουν ως αποτέλεσμα τη ναυπήγηση περισσότερο ασφαλών πλοίων και κατά συνέπεια πιο ακριβών. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί η υποχρεωτική εφαρμογή των SBT, IGS και COW την 1^η Ιουνίου 1979, που υπολογίστηκε ότι

επιβαρύνει το κόστος ενός νέου πλοίου μικρού μεγέθους κατά 25%. Παρά το γεγονός αυτό, η άσχημη ναυλαγορά που ακολούθησε δεν επέτρεψε στα ναυπηγεία να μεταφέρουν εξ' ολοκλήρου το κόστος αυτό στις τιμές των νέων πλοίων.

6) Οι ισοτιμίες των νομισμάτων. Είναι ευρέως γνωστό ότι σημαντικό μέρος των ναυπηγικών συμβολαίων εκφράζεται σε δολάρια Αμερικής. Έτσι, οποιαδήποτε διακύμανση στην τιμή του δολαρίου, επιδρά στην προσφερόμενη τιμή και κατ' επέκταση στα έσοδα των ναυπηγείων. Σαν παράδειγμα μπορούμε να αναφέρουμε την υποτίμηση του αμερικανικού νομίσματος έναντι του ιαπωνικού γιεν, που μείωσε την ανταγωνιστικότητα των ιαπωνικών ναυπηγείων και βρέθηκε σε πλεονεκτική θέση ο βασικός ανταγωνιστής της, η Ν. Κορέα.

2.9 Το ιδιοκτησιακό καθεστώς του στόλου των Δ/Ξ

Το ιδιοκτησιακό καθεστώς του στόλου των Δ/Ξ άλλαξε σημαντικά κατά τη διάρκεια των τελευταίων τριών δεκαετιών. Η πιο σημαντική αλλαγή επικεντρώνεται στη μείωση του ρόλου και της επιρροής των μεγάλων εταιρειών πετρελαίου, γνωστών παλαιότερα κι ως «7 αδερφών».

Μέχρι το 1974, το μεγαλύτερο ποσοστό του αργού πετρελαίου μεταφερόταν από τους τόπους εξόρυξης του στα διυλιστήρια με στόλο που ανήκε στις εταιρείες αυτές (βιομηχανικός), οι οποίες έχοντας εξασφαλίσει απασχόληση για τα πλοία τους, είχαν τη δυνατότητα να επενδύσουν σε νέα και βελτιωμένα χωρητικότητα. Γι' αυτό το λόγο άλλωστε είχαν επικεντρώσει την προσοχή τους στα μεγάλα μεγέθους πλοία που

αποτελούν επένδυση υψηλής εντάσεως κεφαλαίου. Επιπλέον, απασχολούσαν κι ένα σημαντικό μέρος χωρητικότητας από την ελεύθερη αγορά με τη μορφή της χρονοναύλωσης. Όμως η αβεβαιότητα που χαρακτήρισε την αγορά του πετρελαίου τη δεκαετία του 1970, ανάγκασε τις εταιρείες αυτές να μειώσουν σημαντικά το στόλο που διατηρούσαν. Επίσης, οι μεγάλες αποζημιώσεις που δυνητικά θα προέκυπταν από πιθανό ατύχημα και ρύπανση του θαλασσίου περιβάλλοντος αποθάρρυναν τις εταιρείες αυτές από την ιδιοκτησία και διαχείριση δεξαμενόπλοιων.

Έτσι, ενώ πριν από 20 χρόνια ο στόλος τους αποτελείτο από 600 περίπου πλοία, σήμερα δεν ξεπερνάει τα 200. Το υπόλοιπο κομμάτι απορροφήθηκε από ανεξάρτητους πλοιοκτήτες και κρατικές ναυτιλιακές εταιρείες, με μεγαλύτερη την εταιρεία Vela (κρατική εταιρεία της Σ. Αραβίας). Οι κύριοι λόγοι που κρύβονται πίσω από την υποχώρηση των μεγάλων εταιρειών έχουν τη βάση τους κυρίως στην κατάσταση της ναυλαγοράς, η οποία χαρακτηρίστηκε από πολλές διακυμάνσεις. Έτσι, οι μεγάλες εταιρείες θέλησαν να παρουσιάσουν κάποια ευελιξία.

Αξίζει να σημειωθεί ότι κατά την κρίση των χρόνων 1981-86, υπήρξαν παραδείγματα εταιρειών οι οποίες είχαν παροπλισμένα τα πλοία τους και ναύλωναν από την ελεύθερη αγορά, εκμεταλλευόμενες έτσι τους πολύ χαμηλούς ναύλους. Επιπλέον, είχαν τη διακριτική ευχέρεια να επιλέξουν ανάμεσα στις ναυλώσεις κατά ταξίδι ή τις μακροχρόνιες ναυλώσεις. Όταν δηλαδή η αγορά ήταν σε χαμηλά επίπεδα, συνήθιζαν

να χρονοναυλώνουν περισσότερα πλοία, εξασφαλίζοντας έτσι χαμηλό μεταφορικό κόστος για μεγάλο χρονικό διάστημα απ' ότι σε μία υψηλή αγορά.

Τέλος, αξίζει να σημειωθεί το γεγονός ότι οι εταιρείες αυτές δε συμμετείχαν ποτέ στον παγκόσμιο στόλο με ποσοστό μεγαλύτερο του 40%, παρ' όλο που είχαν τη δυνατότητα να το κάνουν. Αυτό συνέβαινε κυρίως εξ' αιτίας του παράγοντα «κόστος ευκαιρίας».

Με βάση τη θεωρία αυτή, οι εταιρείες πετρελαίου προτιμούν να επενδύουν σε άλλους τομείς περισσότερο αποδοτικούς, π.χ. στην ανεύρεση νέων κοιτασμάτων, στη βελτίωση της διύλισης, παρά να επενδύουν στο «know – how» της ναυτιλίας. Παρ' όλα αυτά διατηρούν το ποσοστό τους σε κάποια επίπεδα ασφαλείας προκειμένου να ελέγχουν την οριακή προσφορά χωρητικότητας, αφήνοντας παράλληλα το ρίσκο της διαχείρισής στους ανεξάρτητους πλοιοκτήτες. Αυτό γίνεται για να μην υποστούν μεγάλες ζημιές σε περίοδο υψηλής ζήτησης, αλλά και για να αμυνθούν απέναντι σε κερδοσκοπικές κινήσεις ανεξάρτητων πλοιοκτητών. Από την άλλη πλευρά, μία υπερβολικά μεγάλη χωρητικότητα θα άφηνε εκτεθειμένες αυτές τις εταιρείες στις διακυμάνσεις της αγοράς κατά τέτοιο τρόπο που σε περιόδους ύφεσης θα υπήρχε πλεόνασμα χωρητικότητας, οδηγώντας, είτε σε παροπλισμό, είτε σε διάλυση. Αξίζει στο σημείο αυτό να σημειωθεί, ότι οι εταιρείες πετρελαίου κατανόησαν πολύ γρήγορα την ανάγκη ανανέωσης του παγκόσμιου στόλου κι απαλλαγής απ' το υπερβολικό πλεόνασμα, οδηγώντας με γρήγορους ρυθμούς τα πλοία τους για διάλυση.

Πίνακας 24 : Κατάταξη Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων

Εταιρεία	Αριθμ.	Dwt(m)	Μέσος όρος μεγέθους
Στόλοι Εταιρειών			
Stolt-Nielsen Group	54	1,268,555	23.492
Mitsui O.S.K. Lines	53	6,147,451	115.990
Hin Leong Marine	46	2,177,960	47.347
Overseas Shipholding	45	5,626,799	125.040
Ofer Group	42	5,140,021	122.381
Teekay Shpg. Canada	41	4,110,358	100.253
Exxon Corp.	38	2,682,071	70.581
Shell Group	36	5,276,098	146.558
Neptune Orient Lines	36	2,029,883	56.386
Primorsk Shpg. Corp.	35	560	16.004
Chevron Corporation	34	4,430,591	130.312
Navix Line	31	4,594,323	148.204
Ceres Hellenic	30	3,808,818	126.961
Bergesen D.Y.A/S	29	7,071,592	243.848
Dynacom Tankers Mngt	29	3,219,038	111.001
S/A Storli	29	925	31.903
Nippon Yusen Kaisha	28	5,520,602	197.164
Mobil Oil Corp.	28	3,790,070	135.360
OMI Corp.	28	2,246,492	80.232
Vela International	27	7,395,073	273.892
World-Wide Shpg. Grp	27	5,824,751	215.732
Fredriksen Group	27	3,725,063	137.965
Vardinoyannis Group	27	1,548,333	57.346
Thenamaris (Mgmt.)	26	2,762,653	106.256
Tschudi & Eitzen	26	1,848,171	71.084
Transpetrol Services	24	1,420,470	59.186
Tokyo Marine Co. Ltd	24	415	17.285
Kuwait Oil Tanker	23	2,680,003	116.522
Bona Shipping A/S	23	2,343,697	101.900
Kawasaki Kisen	23	2,194,721	95.423
Tsakos Shpg. & Trad.	23	1,763,333	76.667
Nationale De Nav.	22	4,054,378	184.290
Samta Shpg. Agencies	22	310	14.112
Petroleos De Venez.	21	1,423,547	67.788
Intestra Co. S.A.	21	1,082,074	51.527

Εταιρεία	Αριθμ.	Dwt(m)	Μέσος όρος μεγέθους
Nat. Shpg. Of S.Arabia	20	1,934,580	96.729
Jo Tankers A/S	20	535	26.734
Nat.Iranian Oil	19	3,502,059	184.319
Σύνολο Εταιρειών	3.036	158,503,268	52.208
Ελεγχόμενοι Κυβερνητικοί Στόλοι			
Chinese Govt.	130	3,133,590	24,105
Petroleo Brasileiro	69	4,820,536	69,863
Novorossiysk Shpg.	68	3,928,457	57,771
U.S. Govt	55	1,695,673	30,83
Petramina	54	1,135,575	21,029
Indian Govt.	50	3,410,381	68,208
Latvian Shpg.	40	1,060,337	26,508
China Ocean (COSCO)	36	1,151,722	31,992
Sovcomflot AKP	32	2,452,538	76,642
Govt. of Mexico	26	817,566	31,445
Georgian Shpg. Co.	22	518,77	23,58
Caspian Shipping	20	157,381	7,869
Others Govt.	185	7,127,119	38,525
Σύνολα	4960	307,301,849	61,956

Πηγή: Clarkson Research Studies, Spring 2000

Πίνακας 25 : Οι 10 Μεγαλύτεροι Ανεξάρτητοι Ιδιοκτήτες Δ/Ξ

Ιδιοκτήτης	Αριθμός Δ/Ξ	Mil. DWT
Bergesen d.y. A/S	27	6,7
Livanos Group	33	5,9
Frontline	26	5,5
Nippon Yusen Kaisha	30	5,4
Overseas Shipholding	42	5,3
Mitsui OSK Lines	34	5,0
World-Wide	22	4,7
Tanker Pacific Mngmnt	31	4,1
Teekay Shipping	39	4,0
Dynacom	37	4,0

Πηγή: Clarkson Research Studies, Spring 2000

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3: ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΟΥ ΡΟΛΟΥ ΤΗΣ INTERCARGO

3.1 Εισαγωγή

Intercargo είναι η διεθνής ένωση ανεξάρτητων πλοιοκτητών που αφιερώνεται πλήρως στις ανάγκες της βιομηχανίας⁴ ξηρού φορτίου. Παρέχοντας καθοδήγηση και κύρος, αποτελεί ένα φόρουμ για τη ναυτιλιακή κοινότητα για ζητήματα αμοιβαίου ενδιαφέροντος και ενεργεί ως πλατφόρμα για την κατάλληλη ανάπτυξη του τομέα του ξηρού φορτίου σε ένα περιβάλλον, το οποίο προϋποθέτει ασφαλές και ποιοτικό πλοίο για την αγορά στην οποία εξειδικεύεται. Πολύ σημαντικό στοιχείο για την διεκπεραίωση των στόχων της ένωσης αποτελούν οι καλές σχέσεις με όλους τους εμπλεκόμενους φορείς και πιο συγκεκριμένα με τους επιθεωρητές πλοίων. Προς το παρόν, το πρόβλημα των πολλαπλών επιθεωρήσεων των πλοίων απαιτεί σημαντική προσοχή. Η βελτίωση της κλάσης ενός πλοίου αποτελεί πολύ σημαντικό βήμα προς την επίλυση του προβλήματος καθώς πρέπει να αποτελεί ζωτικής σημασίας δείκτη ποιότητας και κατ' επέκταση ασφάλειας.

3.2 Ο ρόλος της Intecargo

Το όραμα της Intercargo είναι μια ασφαλής, αποδοτική και φιλική προς το περιβάλλον ναυτιλιακή βιομηχανία μεταφοράς ξηρού φορτίου, όπου τα πλοία των μελών της να

⁴ Όπου αναφέρεται η λέξη βιομηχανία εννοείται η ναυτιλία χύδην ξηρού φορτίου.

εξυπηρετούν το παγκόσμιο εμπόριο λειτουργώντας ανταγωνιστικά, με ασφάλεια και κερδοφορία.

Η Intercargo είναι δεσμευμένη να ενισχύει τη θέση των ιδιοκτητών/διαχειριστών πλοίων ξηρού φορτίου παγκοσμίως, τόσο όσον αφορά τη θέση τους στην αγορά όσο και στα ρυθμιστικά φόρουμ. Η ναυτιλιακή βιομηχανία πρέπει επίσης να παρέχει ένα υγιές και ικανοποιητικό περιβάλλον για τους ανθρώπινους πόρους που απασχολούνται στις δραστηριότητές της και γι' αυτό εργάζεται από κοινού με άλλους φορείς.

Όπως αναφέρθηκε και προηγούμενα, η Intercargo είναι η ένωση ανεξάρτητων πλοιοκτητών που αντιπροσωπεύει μόνο την αγορά του ξηρού φορτίου της ναυτιλιακής βιομηχανίας, δηλαδή πλοία μεταφοράς γενικά χύδην ξηρού φορτίου, μεταλλεύματος και OBO (πλοία που μεταφέρουν σιδηρομετάλλευμα/χύδην ξηρό φορτίο/πετρέλαιο), καθώς επίσης και τα πλοία μεταφοράς γενικού φορτίου. Ο ρόλος της Intercargo είναι να προάγει και να προστατεύει τα συμφέροντα των πλοιοκτητών μεταφοράς ξηρού φορτίου παγκοσμίως.

Ιδρυμένη το 1980 από τον Αντώνη Χανδρή, η ένωση αντιπροσωπεύει τώρα 100 εκατομμύρια τόνους νεκρού βάρους της αγοράς ξηρού φορτίου και αριθμεί γύρω στα 150 μέλη σε τριάντα περίπου χώρες. Με τα γραφεία της στο Λονδίνο η Intercargo έχει την αντιπροσώπευση στον IMO στο Λονδίνο και πραγματοποιεί σεμινάρια και διασκέψεις παγκοσμίως για να εξετάσει σημαντικά θέματα της αγοράς ξηρού φορτίου, της ναυτιλίας γενικότερα και του παγκόσμιου εμπορίου.

Πρόεδρος της Intercargo είναι ο Frederick Tsao, πρόεδρος της «IMC Shipping Co Pte Ltd» της Σιγκαπούρης, ο οποίος ανέλαβε την 1^η Ιανουαρίου 1999. Προηγούμενος πρόεδρος ήταν ο κ. Sverre Tidemand, πρόεδρος της ναυτιλιακής Belships στο Όσλο. Όλοι οι προηγούμενοι πρόεδροι ήταν και είναι εξίσου σημαντικοί πλοιοκτήτες από την Ευρώπη και την Ασία.

Ο πρόεδρος της Intercargo **επιζητεί να διασφαλίσει** τη συνεργασία της ένωσης με με άλλες ενώσεις πλοιοκτητών και έχει ξεκινήσει μια σειρά από συναντήσεις με τους προέδρους της Bimco (Baltic and International Maritime Council), της Intertanko (International Association of Independent Tanker Owners) και της ICS (International Chamber of Shipping), με σκοπό να συζητήσουν μια κοινή στρατηγική για την βελτίωση των κανονισμών της ναυτιλιακής βιομηχανίας και την αντιπροσώπευση των πλοιοκτητών. Επίσης, οι καλές σχέσεις με τους ναυλωτές αποτελούν απαραίτητη προϋπόθεση.

Η ασφάλεια των φορτηγών πλοίων ξηρού φορτίου αποτελεί μεγάλο προβληματισμό για την ένωση την τελευταία δεκαετία και εξακολουθεί να της κεντρίζει το ενδιαφέρον. Η ένωση εκδίδει ετήσιες εκδόσεις για τις απώλειες των πλοίων και για τα ατυχήματα στην dry bulk αγορά. Το 2000 μια σειρά από νέες επιτροπές ιδρύθηκαν από την Intercargo για να υποστηρίξουν την Εκτελεστική και Διοικητική επιτροπή, διαβεβαιώνοντας ότι οι απόψεις των μελών της διοχετεύονται αποτελεσματικά στις ανώτερες επιτροπές, επιτρέποντας την λήψη αποφάσεων με τον πιο αποδοτικό τρόπο. Αυτή η διαδικασία

έχει βοηθηθεί σε μεγάλο βαθμό από τον διορισμό μελών μέσω της Εκτελεστικής επιτροπής ως Εκπροσώπους Χωρών, συνδέοντας με τον τρόπο αυτό τα μέλη με τους επιθεωρητές στη χώρα ή περιοχή του κάθε μέλους.

3.2.1 Σκοπός και προτεραιότητες

Η Intercargo προστατεύει από το 1980 τα ενδιαφέροντα των πλοιοκτητών ξηρού φορτίου διεθνώς και σκοπός της είναι:

- να δώσει στα μέλη την ευκαιρία να θέσουν τις προτεραιότητες της βιομηχανίας,
- να προσφέρει έγκαιρες συμβουλές και πληροφόρηση
- να υπερασπίζει τα εμπορικά συμφέροντα των μελών.

Τα ζητήματα που κρίνονται σημαντικά για τα μέλη της Intercargo και που κατατάσσονται στις άμεσες προτεραιότητές τους είναι:

- η καθιέρωση μιας ελεύθερης και δίκαιης ναυτιλιακής αγοράς με την απόσυρση των υποβαθμισμένων πλοίων,
- η ανάγκη να βελτιωθεί η ποιότητα της ναυτιλίας ξηρού φορτίου, χωρίς την αύξηση του κόστους του πλοιοκτήτη,
- η δημιουργία μιας φιλικής προς το περιβάλλον βιομηχανίας, που να παρέχει ένα ασφαλές μέρος εργασίας για τους θαλασσοπόρους της,
- η συμμετοχή στη «συζήτηση διάλυσης πλοίου» (Ship Scrapping Debate)
- η συνεργασία με τις άλλες ενώσεις για να παρέχει λύσεις στα προβλήματα που δημιουργούνται από την ανεπάρκεια των σημαιών και των κλάσεων,

- οι συζητήσεις με όλα τα ενδεχόμενα εμπλεκόμενα μέρη για να εξασφαλιστεί μια πιο υπεύθυνη συμπεριφορά, όσον αφορά την επιλογή και την απασχόληση ποιοτικού τονάζ,
- η βελτίωση της επικοινωνίας με τους νομοθέτες και ρυθμιστές,
- η αποδεδειγμένη εξυπηρέτηση των μελών,
- η επέκταση των σχέσεων με τους ασφαλιστικούς οργανισμούς κλπ.
- η συνεισφορά όλων των μελών για την μείωση των πλοίων που δεν πληρούν τους όρους της Intercargo και των διεθνών οργανισμών ασφαλείας

Η Intercargo είναι η οικονομικά αποδοτική ένωση που προσφέρει στα μέλη της μια φωνή, ενώ ενδεχομένως σε διαφορετική περίπτωση οι ξεχωριστές επιχειρήσεις από μόνες τους να μην λαμβάνονταν σοβαρά υπόψη και τελικώς να αγνοούνταν.

3.2.2 Η αντιπροσώπευση και η πληροφόρηση της Intercargo

Η αντιπροσώπευση των ενδιαφερόντων των μελών επιτυγχάνεται μέσω:

- της παρατηρητικής θέσης στον IMO και την ιδιότητα μέλους στις σχετικές υπο-επιτροπές και ομάδες,
- της συμμετοχής και χορηγίας στα διεθνή ναυτιλιακά forum, και
- της συνεργασίας με άλλους ναυτιλιακούς οργανισμούς.

Στα μέλη προσφέρονται νομοθετικές, ρυθμιστικές, τεχνικές και πληροφορίες προσαρμοσμένες στην ασφάλεια. Μια ειδική Γραμματεία (Secretariat) είναι ανοιχτή για όλα τα ζητήματα και για να προτείνει περαιτέρω πηγές πληροφοριών στα μέλη.

Το ηλεκτρονικό ταχυδρομείο χρησιμοποιείται για να μεταβιβάσει σχετικές πληροφορίες για νομοθετικά και ρυθμιστικά θέματα. Τα μέλη έχουν δικαίωμα ειδικής πρόσβασης στην «Περιοχή Μελών» (Members Area) στην ιστοσελίδα της Intercargo (βλέπε www.intercargo.org), καθώς επίσης και ενός μοναδικού δελτίου για τα ξηρά φορτία.

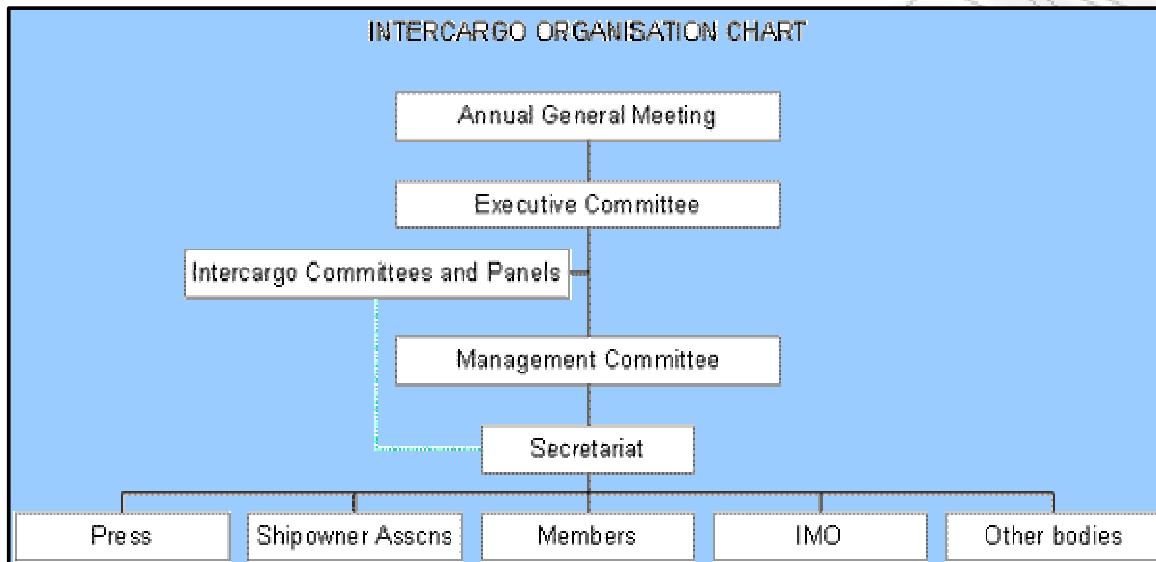
Η κύρια έκδοση της Intercargo είναι το «Μηνιαίο Δελτίο» (Monthly Bulletin), το οποίο είναι σχεδιασμένο με σκοπό να πληροφορεί τα μέλη για τις τρέχουσες εξελίξεις και γεγονότα, που λαμβάνουν χώρα στην dry bulk αγορά. Σε αυτό το δελτίο συλλέγονται όλες οι πρόσφατες πληροφορίες και λεπτομέρειες.

Η Ένωση αναπτύσσει σχέσεις και συνεργασίες με διάφορες λιμενικές αρχές για να συμβάλλει στον περιορισμό των άσκοπων καθυστερήσεων στα διάφορα λιμάνια που προσεγγίζουν τα μέλη της. Επιπλέον, τους παρέχει συμβουλές αναφορικά με ναυλωτές και άλλους συνεργάτες και συλλέγει πληροφορίες προκειμένου να είναι σε θέση να βοηθήσει τα μέλη της σε οποιαδήποτε προστριβή έχουν.

3.3 Η Δομή των Επιτροπών της Intercargo

Η δομή της επιτροπών σχεδιάστηκε με σκοπό να παρέχει την απαραίτητη γραμματειακή και εκτελεστική υποστήριξη για τη διοίκηση και να συμβουλεύει τα μέλη για τα σημαντικά ζητήματα. Το ακόλουθο σχεδιάγραμμα μας δείχνει την οργάνωση της δομής των επιτροπών της Intercargo.

Εικόνα 8 : Η Δομή των Επιτροπών της Intercargo



Πηγή: www.intercargo.org

⇒ **Η Εκτελεστική Επιτροπή**

- που θέτει την στρατηγική κατεύθυνση της βιομηχανίας,

⇒ **Η Διοικητική Επιτροπή**

- που παρέχει την καθοδήγηση της γραμματείας,

⇒ **CASTEC (Safety, Technical and Environmental Committee-Τεχνική και Περιβαλλοντική Επιτροπή Ασφάλειας)**

- που οργανώνει συνέδρια για την διευκόλυνση των μελών και στην Ευρωπαϊκή Ηπειρο και στην Άπω Ανατολή.

⇒ **Η Επιτροπή του Λονδίνου**

- η οποία αποτελεί ένα ανεξάρτητο φορέα μελετών και πληροφοριών που στόχο έχει να συμβουλεύει την Intercargo για τα στρατηγικά ζητήματα πολιτικής.

⇒ **Εμπορική Επιτροπή**

- που εστιάζεται στα εμπορικά και στα γραφειοκρατικά ζητήματα που επηρεάζουν τους ναυλωτές, τους πλοιοκτήτες και άλλους.

⇒ **Εκπρόσωποι Χωρών**

- που αποτελεί ένα δίκτυο μελών της Εκτελεστικής Επιτροπής, αρμόδιων για το συντονισμό των δραστηριοτήτων της Intercargo μέσα σε μια συγκεκριμένη χώρα ή περιοχή.

⇒ **Επιτροπή Νεοκατασκευών**

- η οποία σε συνεργασία με τα ναυπηγεία, συζητά την ποσότητα και την ποιότητα των νέων κατασκευών.

3.4 Η Μελλοντική Κατεύθυνση της Intercargo

Στην ετήσια έκδοση που εξέδωσε η ένωση το 2004, ο πρόεδρος Frederick Tsao κατέστησε σαφή την ανάγκη για αλλαγή και για νέες πρωτοβουλίες, βασιζόμενος στην πεποίθηση ότι οι πλοιοκτήτες πρέπει να προσπαθήσουν πολύ για να αντιδρούν με θετικό τρόπο στα παγκόσμια δρώμενα και να μην μένουν αμέτοχοι σε αυτά. Με άλλα λόγια, η μελλοντική κατεύθυνση της Intercargo βασίζεται στην αυξημένη αξιοπιστία, έτσι ώστε να διαπιστωθεί η ζωτική σημασία των πλοιοκτητών για το dry bulk εμπόριο στα μάτια του κόσμου.

Υπό το σύνθημα «πέρα από τον ανταγωνισμό – προς μια ορθολογική ποιοτική βιομηχανία», η ένωση προτείνει να δοθεί ιδιαίτερη έμφαση στην ανάμειξη όλων των τομέων της βιομηχανίας σε διάλογο για τις περιπτώσεις που υπάρχουν κοινά προβλήματα. Πολύ συχνά λαμβάνονται σημαντικές αποφάσεις σχετικά με τα θέματα που έχουν επιπτώσεις στη ναυτιλία ξηρού φορτίου, χωρίς επαρκή και ουσιαστικό διάλογο και χωρίς την συμμετοχή των πλοιοκτητών. Υπάρχει ανάγκη για ουσιαστικό διάλογο και συζήτηση με άλλα σωματεία σχετικά με τις ενέργειες που έχουν αντίκτυπο στη βιομηχανία. Ως αποτέλεσμα ενός τέτοιου ενισχυμένου διαλόγου, οι ενδεχόμενες δυσκολίες μπορούν να επιλυθούν, οι διαφορές μπορούν να μειωθούν και τα πιθανά προβλήματα που μπορεί να προκύψουν να προσδιοριστούν και να αποφευχθούν.

Οι νέες επιτροπές της Intercargo πραγματοποιούν συναντήσεις δύο φορές το χρόνο, μια φορά στην Ευρώπη και μια φορά στην Άπω Ανατολή και περιλαμβάνουν:

- Ενδο-βιομηχανικές επιτροπές, για να εξετάζουν τα τεχνικά, περιβαλλοντικά και ζητήματα ασφάλειας, που έχουν επιπτώσεις στους διάφορους τύπους πλοίων και στις κατηγορίες Capesize, Panamax και Handysize
- Αλληλο-συνδεδεμένες επιτροπές, με εξωτερικά ενδιαφέροντα, όπως ρυθμιστικές αρχές, σημαίες κράτους, λιμενικές αρχές, ναυλωτές, ναυπηγούς, ασφαλιστές, χρηματοδότες κ.α.
- Μια επιτροπή «απόψεων», που περιλαμβάνει σημαντικά δεδομένα για θέματα που αφορούν άμεσα και έμμεσα την βιομηχανία, η οποία μελετά τα σημαντικότερα

ζητήματα της επικαιρότητας και παρέχει εισηγητικές απόψεις. Αυτή η επιτροπή αποτελεί σημαντική αξία όχι μόνο για τα μέλη της Intercargo, αλλά ευρύτερα και για τις τράπεζες, τα πρακτορεία επάνδρωσης πλοίων, τις κυβερνητικές και άλλες αρχές που έχουν ενδιαφέρον για τη μελλοντική κατεύθυνση της βιομηχανίας. Αυτή η επιτροπή, ιδιαίτερα, θα πρέπει να οδηγήσει σε μια καλύτερη και ευρύτερη κατανόηση των περιπλοκών και των πολυπλοκοτήτων της ναυτιλίας.

Εκτός από αυτές τις επιτροπές, η μελλοντική ανάπτυξη και η πρόοδος της Intercargo βασίζεται σε μεγάλο βαθμό στην απαραίτητη και αναγκαία δέσμευση, συμμετοχή και εμπλοκή του κάθε μέλους. Τα παραπάνω αφορούν κατά ένα μεγάλο μέρος, αλλά όχι αποκλειστικά, τα μέλη της Εκτελεστικής Επιτροπής με την απαραίτητη τεχνική ικανότητα.

Επιπρόσθετα, έχει αναπτυχθεί ένα σώμα από Εκπροσώπους Χωρών, οι οποίοι εκτός από την επίβλεψη της χώρας ευθύνης τους, έχουν και ειδικές υπευθυνότητες για την ανάπτυξη προσωπικής άποψης όσον αφορά τεχνικά, περιβαλλοντικά και στρατηγικά θέματα. Επίσης είναι αρμόδιοι για τη προώθηση της Intercargo τοπικά και περιφερειακά. Η διεύθυνση της Intercargo στο διαδίκτυο είναι www.intercargo.org, η οποία αναπτύσσεται περαιτέρω ώστε να γίνει ένα ενεργό μέσο για την αλληλεπίδραση ιδεών και πρακτικών όχι μόνο μεταξύ των μελών, αλλά και ως απαραίτητο μέσο για τη προώθηση και την καλύτερη κατανόηση της Intercargo, της εργασίας της και των πολιτικών της.

Συγκεκριμένα, το πρόγραμμα λειτουργίας για το έτος 2004 εστιάστηκε μεταξύ και άλλων ζητημάτων στα παρακάτω:

- Βελτιωμένες υπηρεσίες στα μέλη,
- Ευρύτερες σχέσεις π.χ. με τους ενδιαφερόμενους για τα φορτία, τους ασφαλιστικούς οργανισμούς και άλλες σχετικές οργανώσεις,
- Απόψεις που συμβάλλουν στην εξάλειψη των υποβαθμισμένων πλοίων και η προώθηση ποιοτικών διαδικασιών και λειτουργιών,
- Τεχνικά ζητήματα που καλύπτουν όλες τις πτυχές της ασφαλούς λειτουργίας, σχεδίασης και σταθερότητας,
- Στατιστικές απωλειών και έρευνες ατυχημάτων
- Σε θέματα των λιμενικών αρχών και σημαίας πλοίων
- Περιβαλλοντικά θέματα
- Τάσεις του εμπορίου και της αγοράς.

Θα πρέπει να σημειωθεί ότι η Intercargo ανά τακτά χρονικά διαστήματα πραγματοποιεί συναντήσεις με τους προέδρους της BIMCO, της ICA/IFS και της Intertanko με στόχο την ειλικρινή ανταλλαγή απόψεων για το πώς τα κύρια σώματα θα μπορούσαν να αποφύγουν την διπλή εργασία σε κοινά θέματα, να εργαστούν πιο στενά, να προάγουν κοινές απόψεις και πολιτικές σε εξωτερικά και διακυβερνητικά σωματεία και ιδιαίτερα στον IMO. Αυτή η προσπάθεια ολοένα και αυξάνεται και έχει επιδοκιμαστεί ευρέως ως απαραίτητο βήμα, δεδομένου των σημερινών παγκόσμιων συνθηκών.

3.5 Ιδιότητα μέλους της Intercargo

Η ανάπτυξη που γνώρισε η ένωση από το 1980 που πρωτοδημιουργήθηκε και άλλοι παράγοντες απαιτούν σαφή προσόντα για να αποκτήσει κάποιος την ιδιότητα μέλους της. Η Intercargo έχει ως στόχο η ιδιότητα μέλους να είναι συνώνυμη με την ποιότητα και την ακεραιότητα από την πλευρά των πλοίων, των διαδικασιών, των επιχειρήσεων και της διαχείρισης από τα μέλη.

3.5.1 Τα κριτήρια Μέλους

Τα κριτήρια για την απόκτηση ιδιότητας μέλους είναι τα ακόλουθα:

- Τα μέλη πρέπει να αποδεχθούν την αρχή του ελεύθερου, δίκαιου και ανοικτού ανταγωνισμού,
- Αυτός που θέλει να γίνει μέλος πρέπει να είναι ιδιοκτήτης / διευθυντής / διαχειριστής ενός ή περισσότερων πλοίων μεταφοράς χύδην ξηρού φορτίου (συμπεριλαμβανομένων των πλοίων Ore/Oil ή Oil/Bulk/Ore Carriers) ή να έχουν παραγγείλει, νέο dry bulk πλοίο μεγαλύτερο των 3000 τόνων, που θα χρησιμοποιηθεί στην tramp αγορά,
- Τα πλοία πρέπει να είναι ποιοτικά και με υψηλά λειτουργικά πρότυπα,
- Τα πλοία θα πρέπει να έχουν αξιολογηθεί από την IACS (International Association of Classification Societies = Διεθνής Ένωση Νηογνομόνων), και να έχουν κάλυψη από P&I Club.
- Το μέλος πρέπει να πληροί τον ISM Κώδικα και όσον αφορά τα πλοία και όσον αφορά την διοίκηση.

Μόλις συμφωνήσει η Εκτελεστική Επιτροπή ότι τα παραπάνω κριτήρια ικανοποιούνται, τότε ο αιτών για απόκτηση ιδιότητας μέλους αναγνωρίζεται και επίσημα ως μέλος και πρέπει να πληρώσει την συνδρομή που του αναλογεί έγκαιρα. Η απόκτηση ιδιότητας «συνέταιρου» είναι εφικτή για τις επιχειρήσεις που δεν είναι πλοιοκτήτριες ή διαχειρίστριες. Η συνδρομή του κάθε μέλους εξαρτάται από τον στόλο των πλοίων του, έχει ως ακολούθως:

- 1-5 πλοία £3,650
- £340/ πλοίο μέχρι 45 πλοία ή £17,000
- Μέλη χωρίς δικαίωμα ψήφου: £950/ έτος

Η Εκτελεστική Επιτροπή έχει την διακριτική ευχέρεια να τερματίσει την ιδιότητα μέλους από την ένωση, εάν:

- Τα τέλη της συνδρομής του μέλους είναι απλήρωτα για 9 μήνες, αφού έχει παρέλθει το προειδοποιητικό εξάμηνο.
- Οι χειρισμοί του μέλους ή τα πλοία του κρίνονται ότι είναι ανεπαρκή, όσον αφορά την ποιότητα και δεν πληρούνται οι αυξημένοι όροι ποιότητας, που θέτει ο οργανισμός της Intercargo για τα πλοία.
- Εάν για οποιοδήποτε άλλο λόγο η συνέχιση της ιδιότητας μέλους, δεν κρίνεται ότι είναι προς όφελος της ένωσης.

Οι αποφάσεις ως προς την αποβολή των μελών ή τη διακοπή παροχής υπηρεσιών, λαμβάνονται από την Εκτελεστική Επιτροπή η οποία δεν είναι υποχρεωμένη να δικαιολογήσει την πράξη της.

3.5.2 Υποχρεώσεις Μέλους

Τα μέλη της Intercargo έχουν τις παρακάτω υποχρεώσεις:

- Πρέπει να πληρώνουν έγκαιρα το σύνολο των ετήσιων τελών ιδιότητας μέλους, δηλώνοντας όλα τα πιστοποιημένα πλοία που έχουν υπό την ιδιοκτησία τους, τη διαχείριση τους, τη λειτουργία ή τον έλεγχο τους.
- Πρέπει να υποστηρίζουν και να προάγουν την εργασία της ένωσης.
- Πρέπει να συμμετέχουν στις διεργασίες της ώστε να υπερασπίζονται τους αντικειμενικούς σκοπούς της.
- Πρέπει να κρατούν την ένωση ενημερωμένη, όσο γίνεται πιο πρακτικά και ρεαλιστικά, για τις αλλαγές στο μέγεθος του στόλου τους οι οποίες έχουν φυσικά επιπτώσεις στο επίπεδο τελών.
- Πρέπει να δίνουν απαραίτητα προειδοποιητικό σημείωμα έξι μηνών, σε περίπτωση που θέλουν να τερματίσουν την ιδιότητα μέλους από την Intercargo.

3.5.3 Η Δέσμευση της Intercargo

Η σχέση μεταξύ των μελών και της ένωσης έχει αμφίδρομη κατεύθυνση. Ενώ η ένωση αναλαμβάνει να εκτελέσει τις δικές της υποχρεώσεις και λειτουργίες, ταυτόχρονα

επιζητεί τα μέλη να είναι ενεργά και να την υποστηρίζουν με όλους τους δυνατούς τρόπους.

Το να είναι κάποιος μέλος της Intercargo αποδεικνύει την δέσμευση ως προς την dry bulk αγορά και την αναγνώριση ότι η αμοιβαία συνεργασία, σε έναν τομέα της ναυτιλίας χωρίς τέτοιου είδους άλλες συνεργασίες κατά το παρελθόν, είναι τόσο απαραίτητη όσο και ευεργετική.

Η ένωση, μέσω της Εκτελεστικής Επιτροπής και της μόνιμης Διοίκησης (Administration), αναλαμβάνει από την πλευρά της να προσφέρει υπηρεσίες σύμφωνα με το καταστατικό, τους σκοπούς και τις επιδιώξεις της, αλλά και σύμφωνα με τα συμφέροντα και ενδιαφέροντα των μελών της.

Η Intercargo δεσμεύεται για τα παρακάτω:

- Οι εργασίες και η διοίκηση της ένωσης να πραγματοποιούνται τόσο με αποτελεσματικό όσο και οικονομικά αποδοτικό τρόπο, βάσει συμφωνημένου ετήσιου προϋπολογισμού και των πληρωτέων τελών από τα μέλη.
- Τα μέλη να ενημερώνονται μέσω του μηνιαίου δελτίου ή/και με άλλους τρόπους για γεγονότα που επηρεάζουν τα εμπορικά συμφέροντα.
- Η ένωση να τονίζει τα σημαντικότερα θέματα στα μέλη της.
- Η ένωση να βρίσκεται σε διάλογο με την IACS και άλλους Οργανισμούς Ταξινόμησης Κλάσης πλοίων για όλα τα θέματα που αφορούν τα μέλη.

- Η ένωση να βρίσκεται σε συνεχή επικοινωνία με λιμενικές αρχές ελέγχου (Port State Control Authorities, όπως US Coast Guard και τα μέλη του Paris MOU) έτσι ώστε οι διαδικασίες ελέγχου λιμένων να είναι με τέτοιο τρόπο οργανωμένες, ώστε να αποφεύγονται οι περιττές καθυστερήσεις και η μεγάλη παραμονή του πλοίου στο λιμάνι, στοχεύοντας σε όσο το δυνατόν περισσότερο ομοιογενείς κανόνες μεταξύ διαφορετικών λιμενικών αρχών.
- Η ένωση να αντιπροσωπεύει τα συμφέροντα των μελών της στον IMO, στην UNCTAD και άλλες διακυβερνητικές οργανώσεις.
- Να συμβουλεύει και διατηρεί καλές σχέσεις με άλλους διεθνείς οργανισμούς πλοικτητών.
- Να προσφέρει νέες υπηρεσίες στα μέλη, σύμφωνα με τις αποφάσεις της Εκτελεστικής Επιτροπής.
- Η ένωση θεωρεί ως πολύ σημαντικό στοιχείο την σωστή ενημέρωση, για το λόγο αυτό διατηρεί ειλικρινή και ουσιώδη σχέση με τον τύπο και τα μέσα μαζικής ενημέρωσης, εξηγώντας τις δυσκολίες της αγοράς αλλά και τα επιτεύγματα της.
- Να διατηρεί έναν μηχανισμό με τον οποίο τα μέλη, πριν από την ναύλωση, μπορούν να λάβουν επίσημη πληροφόρηση για τη φερεγγυότητα του πιθανού ναυλωτή και άλλων επιχειρησιακών συνεργατών.
- Η Intercargo να χρησιμοποιεί το ειδικό της βάρος και κύρος όταν αυτό είναι εφικτό, προκειμένου να βοηθηθεί ένα μέλος της σε μια εμπορική διαμάχη και διαφωνία.

- Η Intercargo να είναι πάντα διαθέσιμη για να δώσει συμβουλές στα μέλη της και να ερευνά συνεχώς νέους τρόπους για να αναπτυχθεί η ένωση, ώστε να ωφεληθούν τα μέλη συνολικά.
- Επίσης, η ένωση συνιστά, διαχειρίζεται και οργανώνει σεμινάρια, διασκέψεις και αντιπροσωπείες σε άλλους παγκόσμιους οργανισμούς ή χώρες, με σκοπό το όφελος του σώματος μελών τόσο ατομικά στο κάθε μέλος όσο και συνολικά.
- Συμμετέχει σε γεγονότα και σεμινάρια που οργανώνονται από άλλες ενώσεις, που είναι προς όφελος των μελών της ή που προάγουν την Intercargo.
- Συνολικά, η ιδιότητα μέλους παρέχει ένα σημαντικό δεσμό με την οικογένεια μεγάλων πλοιοκτητριών ενώσεων, έτσι ώστε να βοηθούνται τα ανεξάρτητα μέλη που λειτουργούν από μόνα τους.

Όλες οι παραπάνω δεσμεύσεις της **Intercargo** αποτελούν σημαντικά πλεονεκτήματα για τα μέλη της και έρχονται να προστεθούν σε αυτά του νέου προγράμματος λειτουργίας του έτους 1999.

3.6 Το «DIRECTION PAPER» της Intercargo

Το 2000 ο πρόεδρος της Intercargo Frederick Tsao παρουσίασε το Direction Paper, το οποίο ανέλυε την νέα πραγματικότητα της ναυτιλιακής βιομηχανίας ξηρού φορτίου για το μέλλον, τη βιομηχανία που θέλει η ένωση και πως θα επιτευχθεί αυτός ο στόχος δίνοντας έμφαση στην ανάγκη για εστίαση στους στόχους της βιομηχανίας, που είναι η ασφάλεια, η υψηλή ποιότητα, η σταθερότητα και οι προοπτικές επωφελούς καριέρας.

Πάνω απ' όλα, ο στόχος ως ένωση πλοιοκτητών με όραμα, πρέπει να είναι μια βιομηχανία μέσω της οποίας θα παράγεται υψηλή ποιότητα.

Πιο συγκεκριμένα, το Direction Paper, και σύμφωνα με τον πρόεδρο Tsao, περιλαμβάνει τα ακόλουθα:

A) Η ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΟΤΗΤΑ

Καθώς η ένωση αναζητεί τρόπους να αλλάξει την θέση της βιομηχανίας, πρέπει να λάβουμε υπόψη τις νέες πραγματικότητες που αντιμετωπίζει. Αυτές είναι:

I) «Η Ναυτιλία Αποτελεί την Παλαιότερη Βιομηχανία στην Παγκόσμια Οικονομία»

Σε έναν κόσμο μεγάλων ανακατατάξεων που έφερε η εξέλιξη της τεχνολογίας και επηρεάστηκε από τις υποσχέσεις της «Νέας Οικονομίας», η ναυτιλία συνεχίζει να λειτουργεί στο πλαίσιο που εγκαθιδρύθηκε από τη γέννηση της βιομηχανίας. Καθώς παρατηρούνται μνημειώδεις αλλαγές και σε άλλους τομείς της οικονομίας, ο πρόεδρος θεωρεί ότι όλοι υποτάσσονται στην ιδέα ότι είναι δύσκολο η ναυτιλία να προσαρμοστεί στο νέο περιβάλλον.

II) «Η Αυξανόμενη Σημασία της Ασφάλειας & των Περιβαλλοντικών Θεμάτων»

Η ανησυχία και το ενδιαφέρον του κοινού σε θέματα ασφάλειας και περιβάλλοντος με τον καιρό γίνεται όλο και μεγαλύτερη. Οι πλοιοκτήτες ως μέλη της παγκόσμιας κοινότητας μοιράζονται αυτήν την ανησυχία ενώ πρέπει να λειτουργούν υπό όλο και μεγαλύτερους περιορισμούς.

III) «Η Ναυτιλία βρίσκεται στη Βάση Της Διατροφικής Αλυσίδας» (“Bottom of the Food Chain”)

Με τον αυξανόμενο τρόπο λειτουργίας των επιχειρήσεων σύμφωνα με τους όρους της «Διαχείρισης Της Εφοδιαστικής Αλυσίδας», υπάρχει πίεση μείωσης του κόστους. Δυστυχώς, η ναυτιλία βρίσκεται στη βάση της Διατροφικής Αλυσίδας, οπότε θα πρέπει να εφαρμόσει μεθόδους για την μείωση του κόστους των διαφόρων συστατικών της. Ως βιομηχανία, η ναυτιλία υπόκειται σε έναν ατελείωτο κύκλο μείωσης και περικοπής των εξόδων και του κόστους λειτουργίας. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί το γεγονός ότι οι πλοιοκτήτες θέλουν όλο και χαμηλότερες τιμές για την κατασκευή των νέων πλοίων. Με την σειρά τους τα ναυπηγεία αντιδρούν βελτιώνοντας τα περιθώρια ασφάλειάς τους, εξωτερικεύοντας το κόστος στους Νηογνώμονες. Ωστόσο, όσο οι πλοιοκτήτες ανταγωνίζονται μεταξύ τους, το κόστος εξοικονόμησης τελικά μεταφέρεται στον καταναλωτή. Με τον καιρό, το αποτέλεσμα είναι αυτή η περικοπή κόστους να διοχετεύεται στην κοινότητα των πλοιοκτητών.

IV) Τρόπος Σκέψης των Πλοιοκτητών

Από τη στιγμή που είναι πολύ δύσκολο να επιτευχθούν μακροπρόθεσμα κέρδη, πολλοί πλοιοκτήτες καταφεύγουν στο άμεσο κέρδος. Αυτή η κερδοσκοπική συμπεριφορά έχει ως αποτέλεσμα η βιομηχανία να μην εστιάζεται στην πραγματική παροχή υπηρεσιών για την ικανοποίηση των πραγματικών αναγκών των πελατών. Έτσι, όλοι αναγκάζονται να λαμβάνουν τις αποφάσεις τους με βραχυπρόθεσμη προοπτική, δημιουργώντας

αστάθεια και παραλογισμό στην αγορά. Οι πρωτοβουλίες που θα μπορούσαν να βελτιώσουν την εικόνα της βιομηχανίας μακροχρόνια είναι αδύνατο να υλοποιηθούν εξαιτίας των δραστικών παλινδρομήσεων της αγοράς. Ο κερδοσκοπικός τρόπος σκέψης μερικών πλοιοκτητών προκαλεί θεμελιώδη προβλήματα για το σύνολο της βιομηχανίας.

V) Υποβαθμισμένα Πλοία

Η πίεση για την μείωση του κόστους και η εφαρμογή νέων standards, γεγονός που αποτελεί αντίφαση, έχει ως αποτέλεσμα την αύξηση των υποβαθμισμένων πλοίων. Μερικοί πλοιοκτήτες συχνά παραβιάζουν τους κανόνες, καθώς αυτή η πρακτική είναι προς το συμφέρον τους, προτιμώντας να πληρώνουν τις ποινές που τους επιβάλλονται παρά λειτουργώντας μέσα στα καθορισμένα πρότυπα. Η αγορά είναι εστιασμένη στους ναύλους και υπάρχει μικρή διαφοροποίηση στις τιμές όσον αφορά την ποιότητα. Όταν δηλαδή δεν αναγνωρίζεται η ποιότητα, είναι φυσικό να μην υπάρχει καμία ανησυχία για τα χαμηλότερα standards.

VI) Πρόκληση για Εξασφάλιση Καριέρας

Η ποιότητα της βιομηχανίας τελικά εξαρτάται από την ποιότητα των ανθρώπων που εργάζονται σε αυτήν. Είναι όλο και δυσκολότερο οι νέο-εισερχόμενοι στη ναυτιλία να είναι υψηλού κύρους και ποιότητας, τόσο όσον αφορά τις εργασίες στο πλοίο όσο και τις παράκτιες επιχειρήσεις. Χρειάζεται να βελτιωθεί η κατάσταση και η εικόνα της βιομηχανίας, ώστε αυτοί που την υπηρετούν να έχουν μια ασφαλή, αντάξια και επικερδή καριέρα.

VII) Υψηλότερη Ζήτηση Ποιότητας

Η ζήτηση υψηλότερης ποιότητας παράλληλα με την πίεση μείωσης του κόστους είναι οι προσδοκίες για την αύξηση απόδοσης της βιομηχανίας. Η ζήτηση για ποιοτική απόδοση του πλοίου αυξάνεται με αμείωτο ρυθμό, ακόμα και όταν αυτή συναγωνίζεται με τις διαρκείς προσπάθειες μείωσης του κόστους.

B) Η ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ ΠΟΥ ΘΕΛΟΥΜΕ

Όλοι οι ενδιαφερόμενοι και εμπλεκόμενοι στη Ναυτιλιακή Βιομηχανία Ξηρού Φορτίου, πρέπει να συμφωνούν μακροχρόνια με τα χαρακτηριστικά που θέλει η **Intercargo**, τα οποία είναι:

I) Ασφάλεια

Η **Intercargo** θέλει η Βιομηχανία να είναι ακίνδυνη για τα πληρώματα, τα πλοία, το φορτίο και το περιβάλλον μέσα στο οποίο εργάζεται.

II) Ποιότητα

Σκοπός της **Intercargo** είναι η Βιομηχανία να αποδίδει υψηλό “standard” εξυπηρέτησης στους πελάτες της και αυτό να μην περιλαμβάνει μόνο τις τιμές των ναύλων, αλλά και τον τρόπο με τον οποίο μπορεί να παρέχει λύσεις έτσι ώστε να αυξάνει τις δραστηριότητες της.

III) Σταθερότητα

Η βιομηχανία της ναυτιλίας ξηρού φορτίου πρέπει να είναι σταθερή. Η σταθερότητα καθιστά δυνατό η Ένωση να σκέφτεται μακροπρόθεσμα και της επιτρέπει να μπορεί να

αρχίσει την βελτίωση και την κατάρτιση των προγραμμάτων της. Επίσης ελαττώνει τους οικονομικούς κινδύνους και με αυτόν τον τρόπο τελικά μειώνει το κόστος των πελατών της. Η σταθερότητα τέλος δίνει το δικαίωμα στην Βιομηχανία να μπορεί να επιδοθεί και σε άλλες κερδοσκοπικές δραστηριότητες.

IV) Δίκαια Θέση στην Παγκόσμια Οικονομία

Συχνά οι κίνδυνοι που προέρχονται από τους πλοιοκτήτες και την εργασία των πληρωμάτων τους δεν είναι ορατοί στο κοινό. Ο ρόλος της βιομηχανίας στη στήριξη της Παγκόσμιας Οικονομίας και στη διεκδίκηση του βιοτικού επιπέδου των ανθρώπων της έχει υποτιμηθεί. Η βιομηχανία πρέπει να βρίσκεται στο σωστό επίπεδο εκτίμησης και να καταλαμβάνει δίκαια θέση ανάμεσα στις παγκόσμιες βιομηχανίες.

V) Προοπτική Σταδιοδρομίας

Η **Intercargo** έχει την ανάγκη η Βιομηχανία της να είναι ικανή να παρέχει μια αντάξια, ασφαλή και ικανοποιητική καριέρα σε αυτούς που δεσμεύονται με αυτήν, έτσι ώστε με τον καιρό να μπορεί να προσελκύει νέους πολυτάλαντους υποψήφιους.

VI) Αποδοτικότητα

Η Ναυτιλία απαιτεί τεράστια δέσμευση κεφαλαίου και προσπάθειας. Η Βιομηχανία της Ναυτιλίας Ξηρού Φορτίου πρέπει να εξασφαλίζει επαρκή απόδοση, έτσι ώστε να δημιουργείται συνεχής αίσθηση διανομής πολύτιμων πόρων.

Για να μετακινηθεί η Βιομηχανία προς αυτή την επιθυμητή κατάσταση, η ένωση της **Intercargo** έχει υλοποιήσει τα τελευταία χρόνια μια σειρά από νέα προγράμματα. Αυτά

περιλαμβάνουν την εγκαθίδρυση της Ασιατικής και της Ευρωπαϊκής επιτροπής για να συζητήσουν ζητήματα στα πεδία που τους αφορούν, καθώς επίσης και την επιτροπή του Λονδίνου για τους ανεξάρτητους πλοιοκτήτες. Επίσης η Ένωση έχει ιδρύσει την Τεχνική και Εμπορική επιτροπή. Υπό την Ασιατική επιτροπή, η **Intercargo** συνομιλεί με τα Ναυπηγεία και τους επιθεωρητές της κλάσης των πλοίων, για να μοιραστεί με αυτούς την ανησυχία της γύρω από τις ενέργειες και τις αποφάσεις που παίρνουν, οι οποίες έχουν αντίκτυπο στη Βιομηχανία Χύδην Ξηρού Φορτίου. Η ένωση έχει εγκαινιάσει συνέδρια «στρογγυλής τραπέζης» και διάλογο με τις λιμενικές αρχές ελέγχου (Port State Control) και σχεδιάζει στο άμεσο μέλλον διάλογο για πλοιοκτήτες μεταξύ Ασίας – Ευρώπης.

Η **Intercargo** συμπληρώνει ότι η βιομηχανία χύδην ξηρού φορτίου είναι κυκλική. Πολύ συχνά η αγορά υπαγορεύει στην Ένωση τα επείγοντα καθημερινά προβλήματα επιβίωσης που πρέπει να αντιμετωπίσει. Όμως οι συνθήκες εργασίας τα τελευταία χρόνια βελτιώθηκαν και έτσι η ένωση μπορεί να προβεί σε ενέργειες με μακροπρόθεσμο αντίκτυπο. Μερικές από αυτές τις ενέργειες είναι:

➤ *Ορθολογική Οργάνωση (Rationalisation) και Συνένωση (Consolidation) της Βιομηχανίας*

Σύμφωνα με τις παγκόσμιες τάσεις σε άλλες βιομηχανίες, η **Intercargo** θα επανεξετάσει την δικιά της ορθολογική οργάνωση και συνένωση της βιομηχανίας, όπως έγινε στον τομέα των container και του χύδην φορτίου.

➤ *Ανάπτυξη «Δύο Ταχυτήτων» (Two-Tier) Αγοράς,*

Υπάρχει μεγάλη ανησυχία λόγω της σχέσης ανάμεσα στις τιμές των ναύλων και στο πλεόνασμα του τονάζ. Το επακόλουθο είναι μια σταδιακή ανάπτυξη της αγοράς «Two-Tier», από τις οποίες στη μία θα πληρώνονται καλές τιμές για τη ποιότητα των πλοίων και των υπηρεσιών και στην άλλη θα υπάρχουν χαμηλές τιμές για υποβαθμισμένα πλοία και πλοία που δεν έχουν συμμορφωθεί με τους διεθνείς κανόνες ποιότητας.

Οι πλοιοκτήτες οι οποίοι δεσμεύονται με τη βιομηχανία χύδην ξηρού φορτίου μακροπρόθεσμα, πρέπει ξεκάθαρα να προασπίζουν την ποιότητα της.

➤ *Εφαρμογή Επανασχεδιασμού της Ρυθμιστικής Διαδικασίας*

Το επιχειρησιακό περιβάλλον σε παγκόσμιο επίπεδο έχει υποστεί ραγδαία αλλαγή. Πολλές άλλες βιομηχανίες όπως η τραπεζική και η τηλεπικοινωνιακή, προσπάθησαν να προσαρμοστούν στη «νέα πραγματικότητα». Παρόλα αυτά, το ρυθμιστικό περιβάλλον της ναυτιλίας είναι ακόμα της ίδιας διάρθρωσης όπως είχε αποφασιστεί δεκαετίες νωρίτερα. Η Ένωση είναι ευτυχής να διαπιστώνει το μεγαλύτερο βαθμό συνομιλίας για το ρόλο και τη σχέση μεταξύ των λιμενικών κέντρων ελέγχου πλοίων, της Διεθνούς Ένωσης Νηογνομόνων, των ναυλωτών, του IMO και των σημαίων κρατών (Flag States). Ωστόσο είναι αναγκαίο να γίνουν πολύ περισσότερα:

- Υπάρχει ανάγκη όλα τα ενδιαφερόμενα μέλη να συναντιώνται και να συζητούν για τις βασικές αποφάσεις που πρέπει να πάρουν σχετικά με την υποδομή, ώστε η Βιομηχανία τους να είναι αποτελεσματικότερη.

- Είναι απαραίτητο να γίνει επανεξέταση κατά πόσο η σύγχρονη ρυθμιστική υποδομή της βιομηχανίας είναι κατάλληλη ώστε να οδηγήσει την ανάπτυξη της ναυτιλίας στη σωστή κατεύθυνση.

Ο μηχανισμός για να φτάσει η βιομηχανία χύδην ξηρού φορτίου στην επιθυμητή κατεύθυνση είναι σημαντικός. Υπάρχουν πολλές εργασίες που πρέπει να ολοκληρωθούν. Η **Intercargo** χρειάζεται να συγκεντρωθεί και να εστιάσει την προσοχή της στις παρακάτω ενέργειες:

- Να συνεχίσει να πείθει τους πλοιοκτήτες να συνεργαστούν και να σχηματίσουν ένα ενιαίο μέτωπο που θα έχει ομαδικό πρόσωπο και θα εκφράζεται ομόφωνα.
- Να επιδιώκει διάλογο και συνεργασία με ασφαλιστές και οικονομικούς οργανισμούς προς τη διάκριση της ποιότητας, έτσι ώστε να κοστολογούν με σωστό τρόπο τους κινδύνους και να εξαλείψουν τα υποβαθμισμένα, υπερ-ηλικιωμένα πλοία αλλά και τους μη συμμορφωμένους πλοιοκτήτες από τις δραστηριότητες τους.
- Η Ένωση θέλει να συνεργαστεί με ναυλωτές και πλοιοκτήτες χύδην ξηρών φορτίων ώστε να διαχωρίσει τους ποιοτικούς από τους μη ποιοτικούς.
- Η **Intercargo** ασχολείται με τις σημαίες κρατών, ιδιαίτερα με τις σημαίες ευκολίας, στο πεδίο υιοθέτησης και επιβολής του IMO και άλλων διεθνών κανονισμών. Έτσι, τα μέλη της Intercargo μπορούν να έχουν μια ολοφάνερη αντίληψη για τα πραγματικά κριτήρια, τα οποία οι σημαίες κρατών διατηρούν, έτσι ώστε η ένωση να μπορεί να

υποστηρίξει τις καλές και ποιοτικές σημαίες κρατών και να τις διακρίνει από τις μη ποιοτικές και ανεπαρκείς.

- Τέλος, η **Intercargo** πρέπει να συνομιλεί με Ναυπηγεία και Νηογνώμονες, για να υιοθετήσουν σαφή κριτήρια για το σχεδιασμό του πλοίου λαμβάνοντας υπόψη την ασφάλεια, το περιβάλλον, το εργατικό δυναμικό καθώς και διάφορα λειτουργικά ζητήματα. Αυτό θα καθιστά δυνατή μια ολοκληρωμένη διαδικασία στο σχεδιασμό του πλοίου, ώστε η ένωση να είναι εγγύτερη προς την ιδεώδη μορφή του πλοίου. Συνέπεια αυτού είναι να επιτρέψει τον υγιή ανταγωνισμό χωρίς τη μείωση των τεχνικών προτύπων. Η ένωση προσδοκά μια ορθολογικά οργανωμένη βιομηχανία, η οποία θα συναγωνίζεται πραγματικά για το επίπεδο των υπηρεσιών χωρίς συμβιβασμούς όσον αφορά την ποιότητα.

Η πρόκληση της Ένωσης είναι να εργαστεί με αρμονία και να προσελκύσει άλλα σώματα, ώστε αυτά να συμβάλουν στη δόμηση μιας δυνατώτερης Ναυτιλιακής κοινότητας.

Γ) ΤΙ ΜΠΟΡΕΙ ΝΑ ΓΙΝΕΙ

Για να πετύχει η **Intercargo** τη βιομηχανία χύδην ξηρού φορτίου που θέλει, είναι ανάγκη να οδηγηθεί προς την κάτωθι κατεύθυνση:

ι) Κινητοποίηση Για Ένα Περισσότερο Ενωμένο Ναυτιλιακό Μέτωπο

Για να ακούγεται περισσότερο η φωνή των πλοιοκτητών, πρέπει όλοι οι εμπλεκόμενοι φορείς με την Intercargo να εκπροσωπούνται από μια κοινή φωνή. Για να γίνει αυτό

πρέπει να επιχειρηθεί η διαδικασία συνένωσης (consolidation process). Ο σκοπός αυτός επιτυγχάνεται σε δύο επίπεδα:

⇒ Με τον συντονισμό και την ενοποίηση των Ναυτιλιακών Οργανισμών, και

⇒ Με την οργάνωση της βιομηχανίας χύδην ξηρού φορτίου.

Αυτή δεν είναι πρωτοποριακή κινήση για την **Intercargo**, μιας και έχει διαπιστωθεί τέτοια οργάνωση και συνένωση και σε άλλες βιομηχανίες, που κρίθηκε απαραίτητο για να προσαρμοστούν με τις νέες πραγματικότητες. Η συνένωση αποτρέπει το διπλασιασμό της εργασίας και την απώλεια πόρων ελαχιστοποιώντας τους τομείς της βιομηχανίας. Επίσης προάγει τη σαφήνεια των αντιλήψεων που η **Intercargo** θέλει να προτείνει και φανερώνει την αποφασιστικότητα της ένωσης να ενεργεί ομαδικά για να προκαλέσει συλλογική δράση, η οποία αποτελεί το μοναδικό τρόπο έτσι ώστε να αντιμετωπιστούν τα βαθιά και πολύπλοκα προβλήματα της βιομηχανίας χύδην ξηρού φορτίου.

ii) Προώθηση της Ποιότητας

Ακολούθως είναι οι κατευθύνσεις οι οποίες η ένωση πρέπει να υιοθετήσει, για να προωθήσει την ποιότητα της ναυτιλίας:

1) Εκμηδενισμός των υποβαθμισμένων πλοίων

Τα υποβαθμισμένα πλοία μπορούν να εξαλειφθούν αν η **Intercargo** έχει διαβαθμίσεις όσον αφορά την ποιότητα. Για να επιτευχθεί αυτό η Βιομηχανία του χύδην ξηρού

φορτίου πρέπει να υιοθετήσει κοινά standards και να αναλάβει την ευθύνη της αυτορύθμισης (Self regulation).

2) Προώθηση της Υπευθυνότητας

Το επίπεδο της ποιότητας που προσφέρεται από τους πλοιοκτήτες, συμπεριλαμβανομένης της ασφάλειας και του περιβάλλοντος εντέλει εξαρτάται από τους ναυλωτές και τις απαιτήσεις του φορτίου. Με την ισχύουσα κατάσταση μόνον οι πλοιοκτήτες επωμίζονται το βάρος της ποιότητας, ενώ οι ναυλωτές και οι ιδιοκτήτες φορτίου παίρνουν τις αποφάσεις τους με βάση τη τιμή του ναύλου, γεγονός το οποίο είναι ολοφάνερο ότι οδηγεί σε μια άδικη μοιρασιά της ευθύνης.

Η ένωση χρειάζεται να προωθήσει την επίγνωση της υπευθυνότητας, έτσι ώστε τα αποτελέσματα των αποφάσεων για το επίπεδο της παρεχόμενης ποιότητας από τους ναυλωτές, τους ιδιοκτήτες φορτίου, τους ασφαλιστές και τους τραπεζίτες να είναι ξεκάθαρα από όλους. Έτσι, αν προκύψει ένα ατύχημα από ένα υποβαθμισμένο πλοίο, τότε ασφαλώς να απολογηθούν και οι ναυλωτές και οι ασφαλιστές, εκτός από τους πλοιοκτήτες.

3) Επανασχεδιασμός της Υποδομής

Η ένωση χρειάζεται να δραστηριοποιηθεί επανασχεδιάζοντας την υποδομή, μέσω της οποίας τα σημαντικά διεθνή σώματα κι αντιπροσωπείες απαντώνται για να προσδιορίσουν και να δώσουν προτεραιότητα στα ζητήματα, να καθιερώσουν τις δραστηριότητες και να αρχίσουν τις ενέργειες επίλυσης στα θέματα της βιομηχανίας. Η

παγκόσμια οικονομία έχει υποβληθεί σε σημαντικές διαρθρωτικές αλλαγές. Οι θεσμοί και οι αντιπροσωπείες οι οποίες ελέγχουν την βιομηχανία χύδην ξηρού φορτίου, πρέπει επίσης να αντιμετωπίζουν τις αλλαγές, ώστε να συνεχίσουν να είναι αρμόδιοι και κατάλληλοι. Η **Intercargo** πρέπει να εξετάζει τις υπάρχουσες διαδικασίες και να προάγει τις αλλαγές, ώστε να μπορεί να λάβει υπόψη καλύτερα τις αντιλήψεις των πλοιοκτητών και των αλληλεξαρτήσεων οι οποίες διοικούν τις βιομηχανίες και γενικότερα την ευρύτερη οικονομία.

Η **Intercargo** επίσης χρειάζεται να προωθήσει τη συνέπεια για την εφαρμογή των διεθνών κανονισμών της ναυτιλίας. Παραδείγματος χάριν, πρέπει να πιέσει για την ενοποίηση των προτύπων ελέγχου των πλοίων.

iii) Οργάνωση και Ανάπτυξης της Βιομηχανίας

α) Οι φορείς της ναυτιλίας πρέπει να είναι περισσότερο ενήμεροι για την επίδραση στη ναυτιλιακή οικονομία από τις αποφάσεις που λαμβάνονται μέσα στη κοινότητα της. Για να γίνει αυτό πρέπει να οργανωθεί ένα σχέδιο συνομιλίας και συνεννόησης από όλα τα μέρη τα οποία δραστηριοποιούνται στη ναυτιλία: Πλοιοκτήτες, Ναυλωτές, Ασφαλιστές, Τραπεζίτες, Νηογνώμονες, Φορείς ελέγχου πλοίων, Σημαίες Κρατών, Ναυπηγεία και διεθνείς αντιπροσωπείες.

β) Η **Intercargo** προσπαθεί να παρέχει καλύτερη ροή πληροφοριών και μεγαλύτερη διαφάνεια για την επίδραση της Ναυτιλίας στο κοινό, λόγω των αποφάσεων και των πράξεων άλλων τομέων της οικονομίας.

iv) Προσπάθεια Ενημέρωσης του Κοινού

Η **Intercargo** υποχρεούται να ενημερώσει το κοινό για τη σπουδαιότητα της ναυτιλίας στην καθημερινή ζωή και να αφυπνίσει την επίγνωση του για τις αλληλεξαρτήσεις, οι οποίες επηρεάζουν τη βιομηχανία και την οικονομία. Το κοινό πρέπει να πειστεί ότι είναι πολύ μικρό το τίμημα για να επιτευχθεί η ποιότητα στην Ναυτιλία.

v) Ηγεσία

Η **Intercargo** για να πείσει τους πάντες να συμβιβαστούν με το όραμα της, πρέπει πρώτα να αποδείξει ότι έχει την αποφασιστικότητα και την ηγετική ικανότητα να επιφέρει αυτές τις αλλαγές. Επομένως, η ένωση πρέπει να είναι προετοιμασμένη να αναλάβει την πρόκληση της αυτορύθμισης.

Δ) ΣΥΛΛΟΓΙΚΗ ΔΙΑΦΟΡΟΠΟΙΗΣΗ ΣΥΓΧΡΟΝΗΣ ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

Εάν η **Intercargo** δεν είναι ικανοποιημένη με τη σύγχρονη πραγματικότητα στην ναυτιλία, τότε μπορεί να την διαφοροποιήσει. Αυτό μπορεί να γίνει μόνο συλλογικά επειδή τα ζητήματα είναι πολλά, τα προβλήματα πολύπλοκα, συχνά ανυπέρβλητα και απαιτούν ομαδική προσπάθεια και αποφασιστικότητα. Εξ ορισμού η λήψη μακροπρόθεσμων αλλαγών είναι χρονοβόρα, αλλά η προσπάθεια μπορεί να πραγματοποιηθεί ευκολότερα, εάν γίνει συλλογικά. Εάν η ένωση κάνει το πρώτο βήμα, τότε θα είναι ικανή με τον καιρό να υλοποιήσει το όραμα για την βιομηχανία που θέλει.

Η **Intercargo** πιστεύει ότι μέσω ενός επίμονου, μεγάλου και μακροπρόθεσμου αγώνα, είναι εφικτό η βιομηχανία να αποκτήσει την μορφή που όλοι επιζητούν.

3.7 Ανάλυση Επιτροπών Intercargo

3.7.1 CASTEC (Τεχνική και Περιβαλλοντική Επιτροπή Ασφάλειας)

Η CASTEC είναι μια από τις επιτροπές κλειδί για την δομή της **Intercargo**. Ιδρύθηκε για να μελετήσει τεχνικά, περιβαλλοντικά και θέματα ασφάλειας τα οποία σχετίζονται με τα bulk carrier. Ο καθορισμός των αρμοδιοτήτων της επιτροπής είναι παρεμφερής με εκείνη της Intertanko Safety Technical Environmental Committee (ISTEC). Ο πρόεδρος της CASTEC, Mike Shuker, ήταν πρόεδρος της ISTEC για τέσσερα χρόνια, κρατώντας παράλληλα τη θέση του και τις ευθύνες της CASTEC. Ο Mike Shuker παραμένει στην επιτροπή της Intertanko (ISTEC) σαν παρατηρητής της **Intercargo**, εκφράζοντας την επιθυμία και των δύο για διασφάλιση συνεργασίας και αποφυγή διπλασιασμού της προσπάθειας, όπου είναι δυνατό. Για να εξασφαλιστεί η αντιπροσώπευση των απόψεων όλων των μελών αποτελεσματικά, η CASTEC έχει δύο τμήματα: Το ανατολικό και το δυτικό. Το καθένα από αυτά τα δυο τμήματα αποτελεί ένα forum για τα ανατολικά και δυτικά μέλη αντίστοιχα.

Η **Intercargo** έχει εκτεταμένο και λεπτομερειακό πρόγραμμα εργασίας, αλλά υπάρχουν μια σειρά από ζητήματα προτεραιότητας τα οποία η CASTEC διευθύνει. Αυτά περιλαμβάνουν βελτιώσεις στην επιθεώρηση της κλάσης του πλοίου, στη διαχείριση θαλάσσιου έρματος, στην εναρμόνιση των επιθεωρητών του Port State Control, στο ζήτημα της μόλυνσης η οποία προέρχεται από τις δεξαμενές των πλοίων και στην βελτίωση της ασφάλειας των bulk carriers.

Υπό την προεδρία του Mike Shuker, η CASTEC διοργάνωσε το 2001 δύο συναντήσεις : μία στο Λονδίνο τον Σεπτέμβριο για τα ευρωπαϊκά μέλη και μία στο Χονγκ Κονγκ τον Μάρτιο για τα ασιατικά μέλη. Σε αυτές τις συναντήσεις, οι κύριες περιοχές συζήτησης ήταν θεσμικά ζητήματα και ζητήματα κλάσης των πλοίων, με την συμμετοχή της διεθνούς ένωσης νηογνομόνων και του IMO.

Η γραμματεία της CASTEC τον Νοέμβριο του 2001 έδωσε μια σειρά από τεχνικά σεμινάρια στην Ασία. Οι διευθυντές των χωρών της Κίνας, της Ιαπωνίας, του Χονγκ Κονγκ, της Μαλαισίας και της Σιγκαπούρης φιλοξένησαν αυτά τα σεμινάρια. Με την στήριξη του κορεάτικου νηογνώμονα, δόθηκε ένα επιπλέον σεμινάριο στα γραφεία του Οργανισμού Πλοιοκτητών της Κορέας στην Σεούλ. Σε αυτά τα σεμινάρια δόθηκε η ευκαιρία στα μέλη να συζητήσουν τοπικά ζητήματα και ανησυχίες για θέματα που τους αφορούσαν. Σημαντικό θέμα συζήτησης των συμμετεχόντων, υπήρξε το Port State Control και πιο συγκεκριμένα οι ανησυχίες σχετικά με την έλλειψη συνέπειας, την φτώχη επαγγελματική κρίση και την αδικία με την οποία πραγματοποιούνται κάποιες επιθεωρήσεις.

3.7.2 COMMERCIAL PANEL (Εμπορική Επιτροπή)

Η επιτροπή αυτή αποτελεί το κύριο κέντρο δραστηριότητας της **Intercargo**. Εστιάζεται σε ζητήματα που ενδιαφέρουν περισσότερο τα μέλη της, όπως είναι οι συνθήκες της αγοράς και οι σχέσεις με τους ναυλωτές. Η εμπορική επιτροπή αποτελεί ένα ουσιώδες forum για τα μέλη που αντιπροσωπεύουν όλα τα είδη πλοίων και όλες τις εθνικότητες,

δίνοντάς τους τη δυνατότητα να συναντιούνται και να συζητούν για την βιομηχανία. Η επιτροπή επί του παρόντος συναντιέται δύο φορές το χρόνο, την ίδια στιγμή που συναντιέται και η επιτροπή διοίκησης της **Intercargo**. Έχει δύο ομάδες εργασίας που εξειδικεύονται σε θέματα που έχουν να κάνουν με ναυλοσύμφωνα. Η ανάπτυξη ναυλοσυμφώνων περισσότερο αποδοτικών, οργανωμένων και τυποποιημένων αποτελεί πρώτη προτεραιότητα. Η επιτροπή αυτή είναι πολύ προσφιλής από τους συμμετέχοντες και η ανάπτυξη της θα συνεχιστεί και στο μέλλον.

Η επιτροπή είχε σκεφτεί σοβαρά το ενδεχόμενο να χωριστεί σε διαφορετικούς τομείς δράσης ανάλογα με τις κατηγορίες μεγέθους των πλοίων (Capesize/Panamax/Handy), αλλά μέχρι σήμερα οι συμμετέχοντες θέλουν να έχουν γνώση για όλους τους τομείς, προφανώς για να μπορούν να σχεδιάζουν τις μελλοντικές επιχειρηματικές τους κινήσεις. Είναι πιθανόν στο μέλλον η δομή της εμπορικής επιτροπής να περιλαμβάνει εξειδικευμένα τμήματα, καθώς επίσης και επέκταση των ομάδων εργασίας, τα οποία θα απασχολούνται και θα δραστηριοποιούνται με ζητήματα που δεν έχουν να κάνουν μόνο με ναυλοσύμφωνα. Το 2001 η επιτροπή προσανατολίστηκε προς την ανάπτυξη του ηλεκτρονικού εμπορίου (e-commerce) και την σημασία του για την ναυτιλιακή βιομηχανία.

Μια περιοχή που συνεχίζει να ανησυχεί τα μέλη της επιτροπής, είναι η χρησιμοποίηση άδικων μεθόδων και πρακτικών για την ναύλωση των πλοίων. Σε περιπτώσεις όπου υπάρχει φανερή απόδειξη μιας τέτοιας μεθόδου ή χρησιμοποίηση άδικων ρητρών, τότε

η γραμματεία θα επιχειρήσει επαφή με τον ενδιαφερόμενο ναυλωτή, για να συζητήσουν πως θα διορθωθεί η κατάσταση. Πρόοδος έχει επιταχυνθεί σε αυτόν τον τομέα της δραστηριότητας, ενώ η γραμματεία συνεχίζει να επεμβαίνει σε πρακτικές και καταστάσεις όταν αυτές προσδιορίζονται από τα μέλη τους.

Ως αποτέλεσμα της έλλειψης συντονισμού μεταξύ ιδιοκτητών και ναυπηγείων, η επιτροπή αποφάσισε να ιδρύσει ένα νέο «Newbuilding» forum. Η ατζέντα για αυτό το forum, περιλαμβάνει μια περίληψη της διαθέσιμης δυναμικότητας κατασκευής πλοίων, καθώς και συζήτηση για τον σχεδιασμό bulk carriers.

Άλλα εμπορικά θέματα τέτοιου ενδιαφέροντος κατά τη διάρκεια του 2001 ήταν η συνέχιση της χρησιμοποίησης του γράμματος αποζημίωσης (L.O.I) εναντίον της μη παραγωγικής φορτωτικής στα λιμάνια εκφόρτωσης, η χρησιμοποίηση της μεσολάβησης ως υποκατάστατο διαιτησίας για τη διευθέτηση των διαμαχών και τέλος η προστασία των ενδιαφερόντων των μελών ως αποτέλεσμα διαμαρτυριών των οικολόγων.

3.7.3 LONDON COMMITTEE (Επιτροπή Λονδίνου)

Η επιτροπή αυτή αποτελείται από μια ομάδα πολλών ναυτιλιακών εταιριών, οι οποίες καλούνται σε συνάντηση δυο φορές το χρόνο στο Λονδίνο για να συζητήσουν ζητήματα γύρω από την βιομηχανία. Οι συμμετέχοντες σε αυτήν την επιτροπή αντιπροσωπεύουν πολλές πτυχές της ναυτιλιακής βιομηχανίας: μεγάλους εμπόρους, ναυλωτές, ασφαλιστές, ναυλομεσίτες, διαχειριστές και ιδιοκτήτες πλοίων, φορείς εξειδικευμένους στο ναυτικό δίκαιο, τα τραπεζικά και ναυτιλιακά οικονομικά. Η

επιτροπή ενεργεί σαν ανεξάρτητη ομάδα διαμόρφωσης γνώμης, συμβουλευοντας την **Intercargo** σε θέματα πολιτικής και αμφισβητούμενα ζητήματα που αφορούν την βιομηχανία.

Σκοπός της Επιτροπής είναι να εξασφαλίσει μια ανεξάρτητη κατεύθυνση για την **Intercargo** σε θέματα με ιδιαίτερο ενδιαφέρον. Μερικά από τα θέματα τα οποία προκάλεσαν την προσοχή της επιτροπής το έτος 1999-2000, ήταν ο ρόλος της κλάσης των πλοίων, η διάλυση των πλοίων και η ασφάλεια των bulk carrier. Το έτος 2000-2001 ασχολήθηκε με θέματα που αφορούσαν τον κώδικα ασφαλούς διαχείρισης, τις δημόσιες σχέσεις, τα περιβαλλοντικά εμπόδια για την ασφάλεια των bulk carriers και τέλος τις ευθύνες των διαφορετικών πλευρών στο παγκόσμιο εμπόριο και στην μεταφορική αλυσίδα των εμπορευμάτων.

Συγκεκριμένα, το ζήτημα της διάλυσης των πλοίων χρειάζεται να μελετηθεί σοβαρά και προσεκτικά από αυτούς που τους ανήκουν και χρηματοδοτούν bulk carriers, ώστε να εξασφαλιστεί ότι έχουν καταλάβει τις περιβαλλοντικές ανησυχίες, οι οποίες προκύπτουν από τα ατυχήματα και την διάλυση των bulk carriers και άλλων τύπων πλοίων. Έτσι μετά από μερικά ατυχήματα, όπως συνέβη με το «*Erica*», δόθηκε μεγαλύτερη προσοχή στον ρόλο της κλάσης των πλοίων από την επιτροπή.

Η επιτροπή του Λονδίνου εισηγήθηκε στην διοικητική επιτροπή της **Intercargo**, να υποστηρίξει την ιδέα ότι η εργασία των νηογνομόνων πρέπει να επιβλέπεται από ένα ανεξάρτητο σώμα με νομική εύθυνη, ώστε να εξασφαλιστεί ότι οι επιθεωρήσεις της

κλάσης των πλοίων είναι κατάλληλες, όσον αφορά α) τον έλεγχο της φθοράς στην δομή της κατασκευής, β) την ηλικία των bulk carriers και γ) το πρόγραμμα συντήρησης. Η κίνηση αυτή της επιτροπής του Λονδίνου απεικονίζει την γνώμη της βιομηχανίας για αλλαγή.

3.7.4. COUNTRY MANAGERS (Εκπρόσωποι Χωρών)

Το 1999 ιδρύθηκε ένα δίκτυο διευθυντών χωρών από την Intercargo, για να εξασφαλίσει καλύτερο συντονισμό των μελών της με την γραμματεία και τις επιτροπές, σε τοπικό και περιφερειακό επίπεδο. Οι διευθυντές χωρών είναι όλοι μέλη της διοικητικής επιτροπής της Intercargo. Όπου η κάθε χώρα έχει αρκετά μεγάλη αντιπροσώπευση μελών όπως η Ελλάδα, η Κίνα και η Ιαπωνία, τότε οι διευθυντές χωρών αντιπροσωπεύουν αυτή την χώρα αποκλειστικά. Σε μερικές περιπτώσεις, έχουν μια περιφερειακή αντιπροσώπευση, όπως για παράδειγμα με τη Γαλλία και το Βέλγιο.

Οι διευθυντές χωρών ενθαρρύνονται να αποκτήσουν σύνδεσμο με τους τοπικούς και περιφερειακούς πλοιοκτήτες της εκάστοτε χώρας, καθώς και με άλλους σχετικούς οργανισμούς ώστε να διασφαλίσουν ότι τα ζητήματα του ξηρού φορτίου αντιμετωπίζονται αποτελεσματικά και ότι υπάρχουν ουσιαστικοί δίοδοι επικοινωνίας με την Intercargo.

3.8 Οδηγός Port State Control

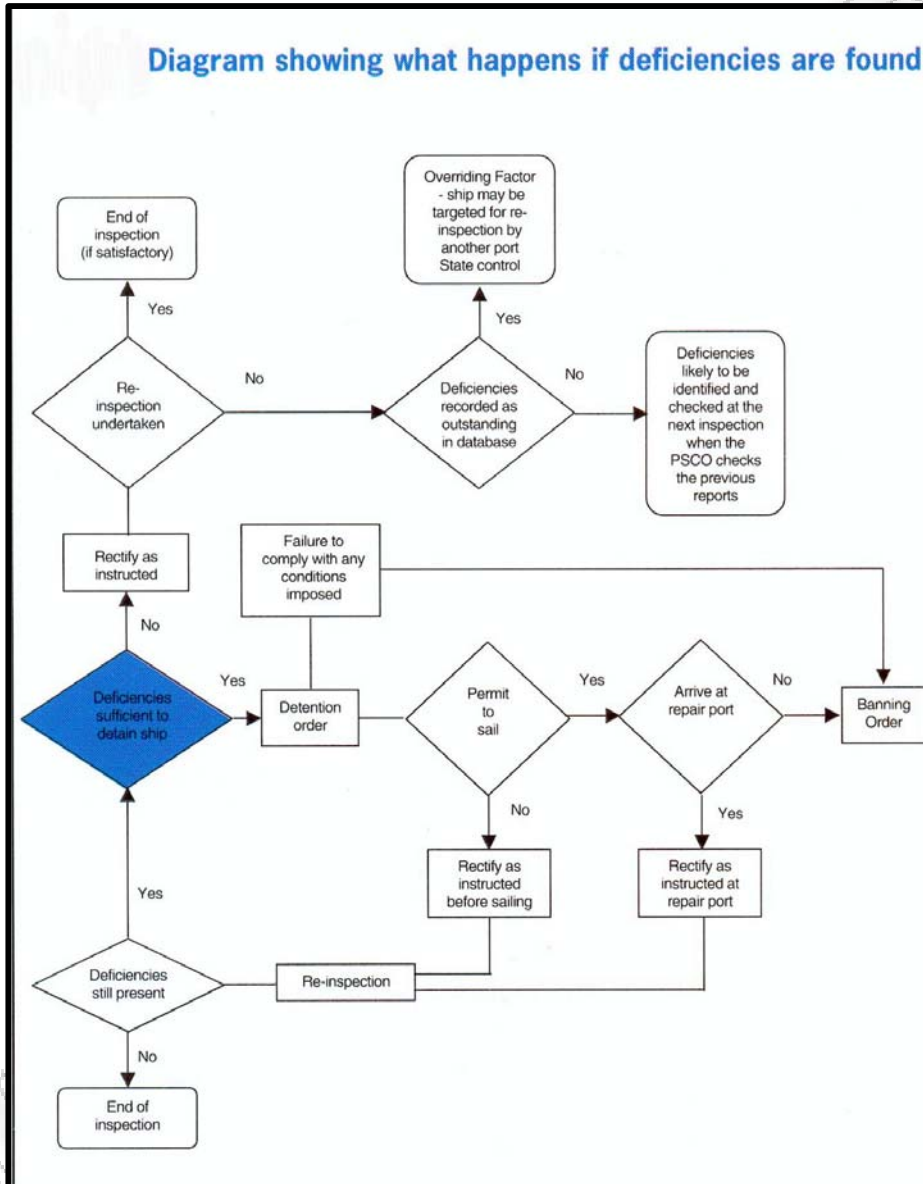
Ο κύριος σκοπός του Port State Control πρέπει να είναι η εξάλειψη των υποβαθμισμένων πλοίων και αυτό πρέπει να επιτυγχάνεται με την μικρότερη ενόχληση

σε ένα πλοίο και το πλήρωμά του όταν τελεί υπό σωστή διαχείριση. Η οργάνωση του Port State Control βελτιώθηκε τα τελευταία χρόνια σε σημαντικό βαθμό, με την εφαρμογή περιφερειακών συμφωνιών. Πλοία που έχουν αποτύχει σε επιθεωρήσεις από το Port State Control αποτελούν συνηθισμένο γεγονός και για αυτό υπάρχει μια τάση να απαγορεύονται στα πλοία που έχουν «υποβαθμισμένη» σημαία και ιστορικό κρατήσεων.

Ο οδηγός του Port State Control που εξέδωσε η Intercargo προσπαθεί να περιγράψει τις υπάρχουσες πρακτικές ελέγχου και να δώσει πρακτικές συμβουλές ως προς το πώς θα πρέπει να προετοιμάζονται, να διεξάγονται και να διαχειρίζονται οι επιθεωρήσεις. Ο τρόπος με τον οποίο τα πλοία επιλέγονται για επιθεώρηση, το πώς τα πλοία επιθεωρούνται και το τι συμβαίνει όταν βρίσκονται “deficiencies”, όλα αυτά εξηγούνται στον οδηγό.

Η έλλειψη συνοχής, η μειωμένη απόδοση και οι ανεπαρκείς πρακτικές από τους επιθεωρητές του Port State Control στη διεξαγωγή επιθεωρήσεων ανά τον κόσμο, παραμένει σοβαρή ανησυχία της Intercargo και των μελών της. Η ένωση με σκοπό να αποκτήσει πληροφόρηση στο θέμα αυτό και να ποσοτικοποιήσει την κατάσταση, εξέδωσε ένα «Inspection Reporting Form» για τους πλοιάρχους των πλοίων των μελών της, το οποίο συμπληρώνουν για να αναφέρουν τις εμπειρίες τους αλλά και τα προβλήματα που παρουσιάστηκαν από τους επιθεωρητές του Port State Control.

Εικόνα 9 : Η Διαδικασία που Ακολουθείται όταν Βρίσκονται «Deficiencies»



Πηγή: Intercargo Annual Review 2001

3.9 Η Αλληλεπίδραση Πλοίου και Τερματικού Σταθμού

Οι ζημιές που προκαλούν οι χειρισμοί φορτίου στα bulk carriers, είτε από ελλιπείς λειτουργικές πρακτικές είτε λόγω της βαρύτητας, μπορούν να έχουν σημαντική επίδραση στην κατασκευή και στην ασφάλεια του πλοίου. Οι πρόσφατες βελτιώσεις στην Σύμβαση για την Ασφάλεια στη Θάλασσα (SOLAS) με την εισαγωγή των υποδείξεων του «BLU Code», έχουν τονίσει τη σημασία ενός συμφωνημένου και αποδοτικού σχεδίου για τα πλοία και τους τερματικούς σταθμούς («ship/terminal workplan»). Ο ρόλος του αντιπροσώπου τερματικού σταθμού είναι πολύ σημαντικός.

Το 1996 η Intercargo σε συνεργασία με άλλους αντιπρόσωπους της βιομηχανίας, δημιούργησε μια ομάδα εργασίας για να παρακολουθεί τις φορτοεκφορτωτικές πρακτικές στους τερματικούς σταθμούς, με την βοήθεια μιας Φόρμας Αναφοράς Τερματικού Σταθμού. Η Intercargo έλαβε περισσότερο από 1000 απαντήσεις της φόρμας αυτής τα τελευταία πέντε χρόνια.

Σύμφωνα με το σύνολο των «Terminal Reporting Form» που έλαβε, η Intercargo συμπέρανε ότι παρουσιάστηκαν προβλήματα σε πλοία από τερματικούς σταθμούς κατά μέσο όρο ένα πλοίο ανά 15 επισκέψεις σε λιμάνια.

Οι ανησυχίες όσον αφορά τις λειτουργίες του πλοίου περιλαμβάνουν: ασυνεχείς ή υψηλούς ρυθμούς φόρτωσης που προκαλούν προβλήματα deballasting, αλλά και συνεχείς και επαναλαμβανόμενες αλλαγές στην φορτοεκφόρτωση. Ακόμη, προβλήματα

πρόσβασης και υπηρεσιών για τα μέλη του πληρώματος όσον αφορά τη διαχείριση των απορριμμάτων και άλλων αποβλήτων του πλοίου.

3.10 Δραστηριότητες και Πολιτικές της Intercargo

Το 2001 ήταν ένα εκπληκτικό έτος με συνεχόμενη πρόοδο και ανάπτυξη. Οι πολιτικές αναπτύχθηκαν και επεκτάθηκαν κατά τη διάρκεια του 1999 και 2000, έτσι ο οργανισμός απολαμβάνει μια καλύτερη οικονομική θέση μετά την αναθεώρηση των συνδρομών των μελών. Το «Direction Paper» το οποίο συζητήθηκε ευρέως κατά την διάρκεια του 2000 και ολοκληρώθηκε στην αρχή του 2001, θα αποτελέσει την βάση για την κατεύθυνση της Intercargo στο μέλλον.

Οι επιτροπές της **Intercargo** οι οποίες συναντήθηκαν συχνά κατά την διάρκεια του 2001 ήταν η Επιτροπή Διοίκησης, η Εκτελεστική Επιτροπή, η Τεχνική και Περιβαλλοντική Επιτροπή Ασφάλειας (CASTEC), η Εμπορική Επιτροπή και η Επιτροπή Λονδίνου. Αυτές οι επιτροπές είναι ζωτικές για τρέχοντα ζητήματα της Ένωσης και τα μέλη της αφιερώνουν ωφέλιμο το χρόνο τους για να παρέχουν κάθε προσπάθεια και καθοδήγηση σε συγκεκριμένα ζητήματα.

Όλες οι επιτροπές έχουν καταστήσει σαφές ότι η δέσμευση με τα μέλη είναι ζωτικής σημασίας για την υγιή συνέχιση του οργανισμού. Σαν αποτέλεσμα, μια σειρά από συναντήσεις οργανώθηκαν με προοπτική να συγκεντρώσουν όσο περισσότερα και σημαντικά μέλη είναι δυνατό. Η άμεση επαφή με τα μέλη αποδείχτηκε ανεκτίμητης

αξίας, καθώς επίσης και η συμβολή των διευθυντών χωρών για την βοήθεια τους και την τοπική πληροφόρηση που παρείχαν.

Η άμεση επαφή με τα μέλη δεν είναι φυσικά πάντοτε δυνατή. Η γραμματεία επομένως συνεχίζει να εκδίδει τα μηνιαία δελτία της σαν ημερολογιακά στοιχεία μέσω των υπηρεσιών της στο διαδίκτυο.

Επίσης, η ένωση εξέδωσε μια σειρά από αναφορές και δημοσιεύσεις. Τα μέλη έλαβαν μια ετήσια αναφορά για τα ατυχήματα των bulk carrier (Bulk Carrier Casualty Report), η οποία ανέφερε τις απώλειες το 1999 και των προηγούμενων δεκαετιών καθώς και μια αναφορά για τους τερματικούς σταθμούς και έναν οδηγό για ζητήματα Port State Control.

Σε πολλά ζητήματα η **Intercargo** κατάλαβε ότι τα ενδιαφέροντα των μελών της εξυπηρετούνται καλύτερα δουλεύοντας με άλλους βιομηχανικούς οργανισμούς με κοινές βλέψεις στην ίδια περιοχή ανησυχίας με εκείνη, αποφεύγοντας έτσι τον διπλασιασμό της δουλειάς. Συχνά δια-γραμματειακές συναντήσεις ελάμβαναν χώρα με τη συμμετοχή του Διεθνούς Ναυτιλιακού Επιμελητηρίου, της BIMCO και της Intertanko. Η **Intercargo** συνεχίζει να αναπαριστάται με αντιπροσώπους στις περισσότερες συναντήσεις του IMO και να παίζει ενεργό ρόλο στη Συμβουλευτική Επιτροπή Ποιότητας της Διεθνούς Ένωσης Νηογνομόνων και στις συνεδριάσεις του Industry Partners Forum.

Πρόσφατες Επιτυχίες και Δραστηριότητες

- Έκθεση τερματικών σταθμών Bulk, με πληροφόρηση για περισσότερα από 1000 λιμάνια,
- Οδηγός Port State Control για τα πλοία που εμπλέκονται στο εμπόριο χύδην ξηρών φορτίων,
- Έκθεση απωλειών για τα έτη 1990–1999, που προσφέρει στα μέλη της Intercargo την ευκαιρία να αξιολογήσουν την απόδοση ασφάλειάς τους,
- Συζητήσεις για ένα πρότυπο Ναυλοσύμφωνο για το εμπόριο χύδην ξηρού φορτίου,
- Πρόγραμμα εργασίας της Εμπορικής Επιτροπής, που βασίζεται στις «παράλογες» ρήτρες ναυλοσύμφωνων, σε ρήτρες δηλαδή που δημιουργούν διαμάχες στα εμπλεκόμενα μέρη, με σκοπό τη διευκόλυνση των μελών.
- Έθεσε τις αντιρρήσεις της στη Federal Maritime Commission (FMC) για τις αποκλειστικές συμβάσεις ρυμουλκών που επιβάλλονται σε πλοιοκτήτες και διαχειριστές, οι οποίοι χρησιμοποιούν τερματικά στο ποτάμι του Μισισσιπή και άλλες τοποθεσίες στις ΗΠΑ.

3.11 Συμπεράσματα από το συνέδριο των Intercargo - Intertanko

Η Intercargo στην προσπάθειά της να συντονίσει τα μέλη της και να πάρει ουσιαστικές αποφάσεις, διοργανώνει σεμινάρια. Ένα από τα σημαντικότερα ήταν αυτό της Αθήνας στις 29 Μαΐου 1998, που πραγματοποιήθηκε με την συνεργασία των ενώσεων της Intercargo και Intertanko, με θέμα την κατάσταση της βιομηχανίας της ναυτιλίας και

την ανάγκη για την οργάνωση πιο αποτελεσματικού συστήματος παροχής πληροφοριών.

Στο σεμινάριο της Αθήνας συζητήθηκαν θέματα που αφορούσαν τη βιομηχανία της ναυτιλίας, όπως την κατάταξη κλάσης των πλοίων, τα θέματα που αφορούν τον κώδικα ISM, την ασφάλεια των πλοίων καθώς και την ανάγκη για καλές βάσεις δεδομένων και πληροφοριών. Στο σεμινάριο αυτό τονίστηκε η ανάγκη να δοθεί στα πληρώματα των πλοίων και στους διαχειριστές τους, ένα «Road Map» μέσω της πληθώρας εγχειριδίων που παράγονται.

Μέχρι το 1991, οι έλεγχοι από τις λιμενικές αρχές περιορίζονταν στους μηχανισμούς του πλοίου, όπως χαρακτηριστικά αναφέρεται ως «Hardware». Δεν άργησε όμως να γίνει αντιληπτό ότι και το πλήρωμα συμμετέχει στα ναυτικά ατυχήματα, που σημαίνει ότι παίζει σημαντικό ρόλο για την ασφάλεια του πλοίου. Το πλήρωμα αντίστοιχα ονομάστηκε «Software». Ο συνδυασμός «Hardware» και «Software» είναι πολύ σημαντικός για την ασφάλεια των πλοίων.

Το μήνυμά του σεμιναρίου ήταν απλό: η εκπαίδευση των πληρωμάτων των πλοίων είναι ζωτικής σημασίας. Πληρώματα και διαχειριστές πρέπει να βρίσκονται σε θέση να γνωρίζουν γιατί και πώς να κάνουν τα πράγματα σωστά. Οι καλές βάσεις δεδομένων σε συνδυασμό με το κατάλληλο «Software», μπορούν να παρέχουν τα «Road-maps» για να καθοδηγήσουν σωστά το πλήρωμα και τους διαχειριστές, ώστε να ξεπερνούν τις λειτουργικές, τεχνικές και ρυθμιστικές πολυπλοκότητες με επιτυχία.

Ο Dr. Martin Stopford είχε τον προβληματισμό, εάν οι καλές βάσεις δεδομένων μπορούν να οδηγήσουν τους πλοιοκτήτες στο να λαμβάνουν καλύτερες αποφάσεις προσθέτοντας ότι κάθε διαχειριστής πρέπει να ξεκαθαρίζει τους αντικειμενικούς του στόχους. Για να εξηγήσει το επιχείρημά του ότι οι στόχοι αυτοί πρέπει να εξακριβώνονται πριν ολοκληρωθούν, χρησιμοποίησε ως συγκεκριμένο παράδειγμα τα στατιστικά δεδομένα απωλειών και ατυχημάτων των bulk πλοίων της περιόδου 1978-97. Σύμφωνα με αυτά, κατέληξε στο συμπέρασμα ότι σε αυτά τα 20 χρόνια δεν υπήρξε σημαντική βελτίωση στην αγορά των bulk carriers. Σημαντική αποκάλυψη αποτελεί το γεγονός ότι οι περίοδοι χαμηλών ρυθμών απωλειών συνέπιπταν με περιόδους χαμηλών ναύλων και αξίας πλοίων. Για να επιτευχθεί ο πολυπόθητος στόχος της μείωσης των ατυχημάτων, είναι σημαντικό να παράγονται βάσεις δεδομένων ώστε να βασίζονται σε αυτές και να χρησιμοποιούνται ως μέτρο σύγκρισης από χρονιά σε χρονιά. Ο Dr. Stopford κατέληξε στο εξής: η τρομερή ανάπτυξη και βελτίωση του «Software», προσφέρει μια νέα δυνατότητα, ώστε να διασφαλιστεί ότι οι αποφάσεις των ρυθμιστών της ναυτιλίας βασίζονται σε γεγονότα και όχι σε υποθέσεις.

3.12 Σημαία και Εθνικότητα των μελών της Intercargo

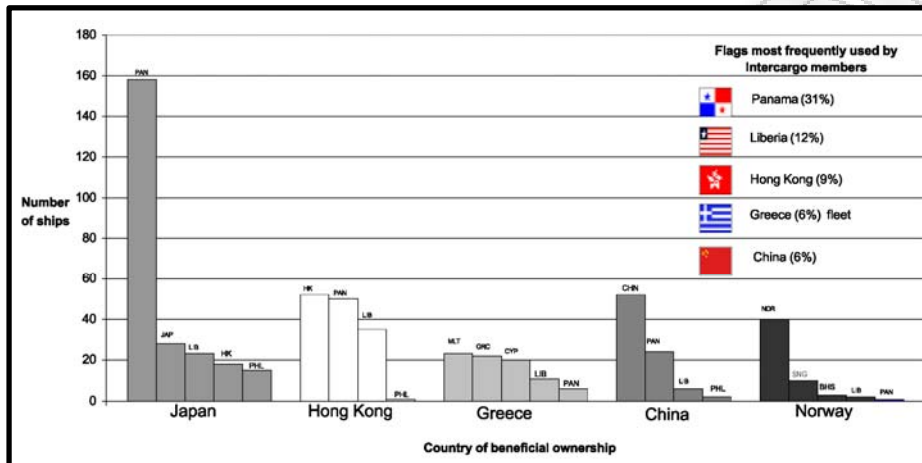
Η επιλογή σημαίας για τα πλοία αποτελεί για τους πλοιοκτήτες πολύ σημαντική απόφαση. Φυσικά, η σημαία είναι από τους κύριους παράγοντες που χρησιμοποιείται από το Port State Control, για να παρέχει πληροφόρηση όσον αφορά τα πλοία που κατακρατούνται αλλά και την κατασκευή ενός ετήσιου «black list» των σημαιών με την

χειρότερη απόδοση. Τα πλοία των σημαιών αυτών υποχρεώνονται συχνά να περιμένουν να επιθεωρηθούν και μετά να ξεκινήσουν τις φορτοεκφορτώσεις τους, με αποτέλεσμα να υπάρχει σοβαρή σπατάλη χρόνου σε βάρος τους. Ο συνδυασμός ένα πλοίο να έχει ιστορικό κρατήσεων και σημαία που βρίσκεται στην μαύρη λίστα μπορεί να οδηγήσει σε απαγόρευση του πλοίου να εισαχθεί σε διάφορα λιμάνια. Το ενδεχόμενο για ένα πλοιοκτήτη να απαγορευτεί στο πλοίο του να προσελκύσει ένα λιμάνι είναι πολύ ζημιογόνο. Είναι γεγονός όμως ότι πολλές φορές οι επιθεωρήσεις του Port State Control διαφέρουν από λιμάνι σε λιμάνι και αυτό είναι κάτι που ανησυχεί σε μεγάλο βαθμό τους πλοιοκτήτες.

Σαφέστατα η επιλογή σημαίας προϋποθέτει οι πλοιοκτήτες να λάβουν σοβαρά υπόψη πολλούς παράγοντες και χρειάζεται ισορροπία ανάμεσα στα εμπορικά - οικονομικά οφέλη και τις ποιοτικές δεσμεύσεις.

Το ακόλουθο διάγραμμα μας δείχνει αναλυτικά τον αριθμό των πλοίων της Ιαπωνίας, του Χονγκ-Κονγκ, της Ελλάδας, της Κίνας και της Νορβηγίας, των 5 μεγαλύτερων στόλων που ανήκουν στην Intercargo και τις σημαίες που χρησιμοποιούνται περισσότερο από τα μέλη της.

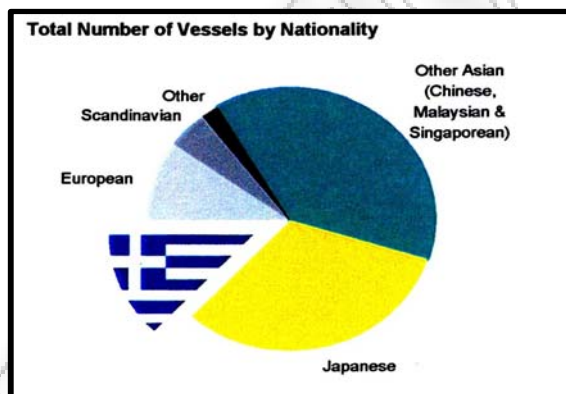
Εικόνα 10: Επικρατούσες σημαίες των μελών της Intercargo



Πηγή: Intercargo Annual Review 2001

Το ακόλουθο διάγραμμα δείχνει το συνολικό αριθμό πλοίων που ανήκαν στην Intercargo κατά εθνικότητα στα μέσα της δεκαετίας του '90.

Εικόνα 11 : Συνολικός αριθμός πλοίων της Intercargo



Nationality	No. Vessels
Other Asian (Chinese, Malaysian, Singaporean)	412
Japanese	344
Greek	141
European	105
Scandinavian	53
Other	20

Σύνολο: 1075

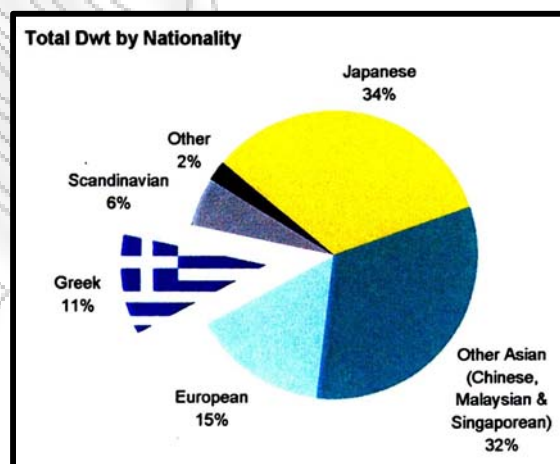
Πηγή : Υλικό ελληνικής ναυτιλιακής εταιρίας μέλος της Intercargo

Όπως παρατηρούμε, επί συνόλου 1075 πλοίων, το 38.3% των πλοίων ανήκαν σε Ασιατικές χώρες, το 32.1% στην Ιαπωνία, το 13.1% στην Ελλάδα, το 9.7% σε Ευρωπαϊκές χώρες, το 4.9% σε Σκανδιναβικές χώρες και το 1.8% σε άλλες χώρες μέλη της Intercargo.

Το ακόλουθο διάγραμμα απεικονίζει την συνολική χωρητικότητα ανά εθνικότητα των μελών που ανήκουν στην Intercargo στα μέσα της δεκαετίας του '90.

Εικόνα 12 : Συνολικό τονάζ ανά εθνικότητα

Nationality	Dwt
Japanese	22.054.391
Other Asian (Chinese, Malaysian & Singaporean)	21.180.023
European	10.003.721
Greek	7.196.461
Scandinavian	3.641.762
Other	1.460.953



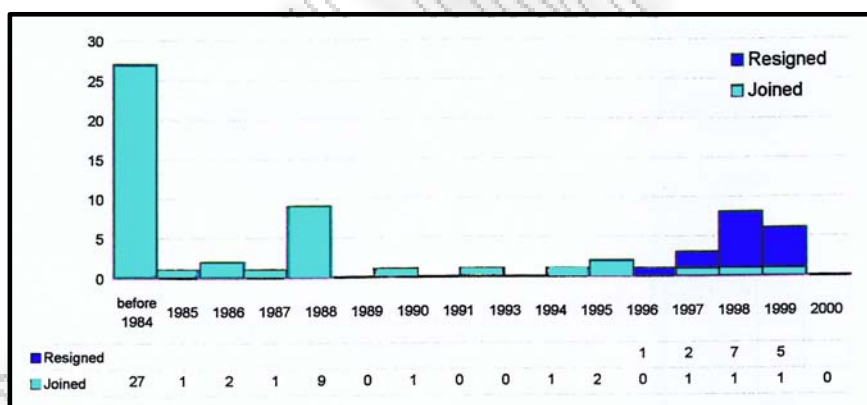
Σύνολο dwt: 65.537.311

Πηγή : Υλικό ελληνικής ναυτιλιακής εταιρίας-μέλους της Intercargo

Παρατηρούμε ότι το 34% της συνολικής χωρητικότητας των μελών της Intercargo κατέχει η Ιαπωνία, το 32% Ασιατικές χώρες, το 15% Ευρωπαϊκές, το 11% η Ελλάδα, το 6% Σκανδιναβικές χώρες και το 2% άλλες.

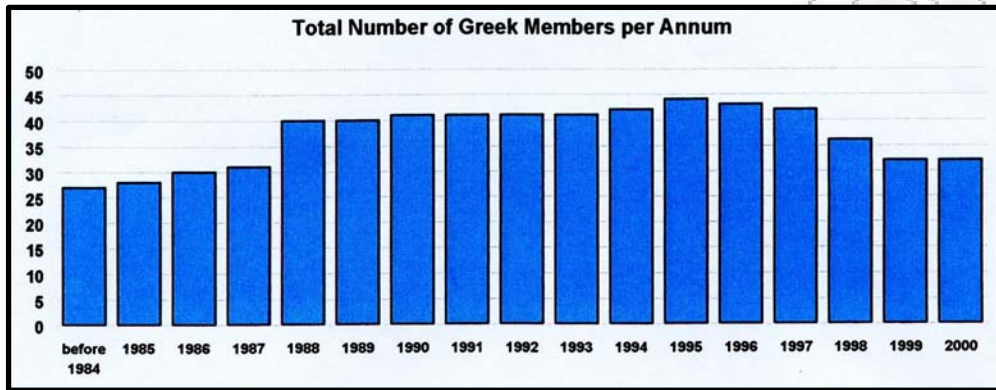
Κύριο συμπέρασμα από τη σύνθεση των παραπάνω στοιχείων είναι ότι την πενταετία 1995-2000 παρατηρήθηκαν αλλαγές ως προς τον αριθμό των πλοίων ανά εθνικότητα. Πιο συγκεκριμένα, βλέπουμε ότι τα πλοία που ανήκαν στην Ελλάδα μειώθηκαν από 141 σε 102 το 2000 μια μείωση της τάξης του 27.5%, ενώ της Ιαπωνίας αυξήθηκαν από 344 σε 419 πλοία το 2000, αύξηση της τάξης του 22%. Η μείωση των πλοίων όσον αφορά την Ελλάδα δικαιολογείται από το γεγονός ότι την πενταετία 1995-2000 μειώθηκαν τα ελληνικά μέλη της Intercargo, όπως δείχνουν και τα παρακάτω διαγράμματα.

Εικόνα 13 : Αποχωρήσεις και προσχωρήσεις Ελλήνων στην Intercargo



Πηγή : (www.intercargo.org)

Εικόνα 14 : Συνολικός Αριθμός Ελλήνων Μελών 1984-2000



Πηγή : (www.intercargo.org)

Το συμπέρασμα από τα παραπάνω διαγράμματα είναι ότι με τη ίδρυση της Intercargo πολλοί ήταν οι Έλληνες που εισχώρησαν στην ένωση. Συγκεκριμένα, την περίοδο 1980-1984 τα ελληνικά μέλη που εισχώρησαν στην Intercargo ήταν 27. Μέχρι το 1995 ο αριθμός των ελληνικών μελών έφτανε τα 44 μέλη. Από το 1996 και μετά παρατηρήθηκε σημαντική αποχώρηση ελληνικών μελών από την ένωση, ενώ τα μέλη που εισχώρησαν ήταν λίγα. Συγκεκριμένα την περίοδο 1996-2000 αποχώρησαν 15 μέλη και εισχώρησαν μόλις 3. Από τα εν λόγω διαγράμματα υπολογίζουμε ότι τα μέλη το 2000 ήταν 32.

Η ετήσια έκδοση της Intercargo για το 2001 δείχνει ότι τα ελληνικά μέλη ήταν 21, κάτι που σημαίνει ότι το διάστημα 2000-2001 αποχώρησαν άλλα 11 ελληνικά μέλη. Η τελευταία ενημέρωση από τη διεύθυνση της Intercargo στο internet δείχνει ότι τα ελληνικά μέλη της είναι 19, οπότε την περίοδο από το 2001 έως αρχές του 2002 ο

αριθμός των ελληνικών μελών μειώθηκε κατά δύο μέλη ακόμα. Το 2004, η Intercargo

απαριθμούσε 20 ελληνικά μέλη, ως εξής:

1. Anangel Maritime Services Inc
2. Brave Maritime Corp Inc
3. Chartworld
4. Dalex Shipping Co SA
5. Ceres Hellenic Shipping Enterprises Ltd,
6. Eastern Mediterranean Maritime Limited
7. Empros Lines Shipping Co
8. Eurocarriers S.A.
9. Franco Compania Naviera SA
10. Goldenport Shipmanagement Ltd
11. Gourdomichalis Maritime SA
12. Grecomar Shipping Agency Ltd
13. Imperium Shipmanagement S.A
14. Kassian Maritime Navigation Agency Ltd
15. N. S. Lemos & Co Ltd
16. Oceanbulk Maritime SA
17. Olympic Shipping and Management S.A.
18. Plutofylax Shipping Corp
19. Ranger Marine S.A
20. Teo Shipping Corporation

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4: Ο ΡΟΛΟΣ ΚΑΙ Η ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΗΣ INTERTANKO

4.1 Το προφίλ της Intertanko

Η Διεθνής Ένωση Ανεξάρτητων Ιδιοκτητών Δεξαμενοπλοίων εδρεύει στο Όσλο της Νορβηγίας και έχει μέλη της 300 περίπου εταιρείες δεξαμενοπλοίων που προέρχονται από τα μεγάλα ναυτιλιακά κράτη, ελέγχοντας πάνω από 170 εκ. τόνους (DWT) σε παγκόσμια χωρητικότητα.

Ακόμη η Intertanko έχει το 70% περίπου της χωρητικότητας των δεξαμενοπλοίων, σε αριθμό 2.230 πλοία. Τα μέλη της είναι από 40 διαφορετικές χώρες.

Ιδρύθηκε λίγο μετά το τέλος της κρίσης της αγοράς των Δ/Ξ (1930), αλλά ανέλαβε πρωτοβουλίες όταν μετακόμισε στο Λονδίνο στα μέσα της 10ετίας του '50. Δεν έτυχε όμως της υποστήριξης των μελών της και 20 χρόνια αργότερα μία ομάδα ανεξάρτητων ιδιοκτητών δεξαμενοπλοίων από 10 χώρες προχώρησε στην αναβίωση της ένωσης. Η αρχική συμφωνία ήταν η ένωση να έχει χαρακτήρα μη κερδοσκοπικό και ο κύριος σκοπός της να βασίζεται στην προώθηση των συμφερόντων των μελών της διεθνώς μέσα από τη συνεργασία με άλλους οργανισμούς και ενώσεις.

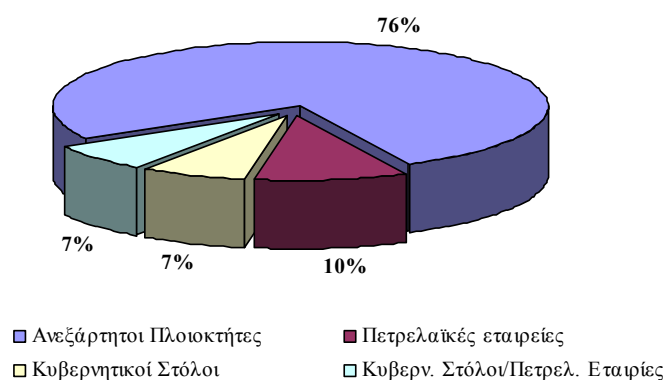
Σήμερα η Intertanko αποτελεί μια ένωση κυρίως μικρών πλοιοκτητών. Το 39% των μελών που συμμετέχουν έχουν 1 δεξαμενόπλοιο, το 15% έχει 2 δεξαμενόπλοια, το 12% έχει 3 δεξαμενόπλοια, το 5% έχει 4 δεξαμενόπλοια, ενώ από 5-9 δεξαμενόπλοια έχει το 16%, 10-19 δεξαμενόπλοια το 8% και από 20 και πάνω το 5% των μελών.

Η Intertanko μετέχει τακτικά στις συνδιασκέψεις του IMO αλλά και της UNCTAD υποστηρίζοντας συγκεκριμένες θέσεις :

- την έλλειψη ευκολιών υποδοχής στα περισσότερα λιμάνια
- την επίσπευση επικύρωσης της σύμβασης MARPOL από τις πετρελαιοεξαγωγικές χώρες
- την εξασφάλιση ίσου και δίκαιου μεριδίου ευθύνης για αποζημίωση συνεπεία ρύπανσης από πετρέλαιο, ανάμεσα στον ιδιοκτήτη του φορτίου και τον πλοιοκτήτη.

Το ακόλουθο γράφημα απεικονίζει την ποσοστιαία σύνθεση του στόλου των Δ/Ξ ανά ιδιοκτησία. Όπως μπορούμε να παρατηρήσουμε το 76% του παγκόσμιου στόλου ανήκει σε ανεξάρτητους πλοιοκτήτες, το 10% σε πετρελαϊκές εταιρείες ενώ το υπόλοιπο 14% μοιράζεται σε Κυβερνητικούς στόλους και σε στόλους κρατικών πετρελαϊκών εταιρειών.

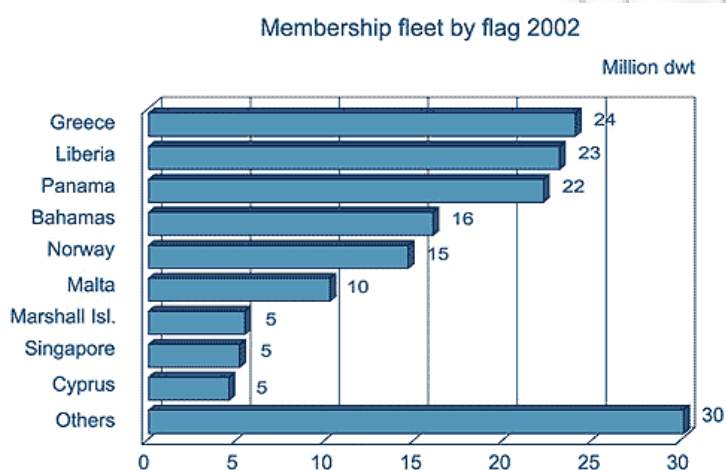
Εικόνα 15 : Στόλος Δ/Ξ ανά ιδιοκτησία %



Πηγή: Clarkson Research Studies, Spring 2002

Το ακόλουθο διάγραμμα δείχνει την κατανομή του στόλου των μελών της Intertanko ως προς την σημαία προτίμησης.

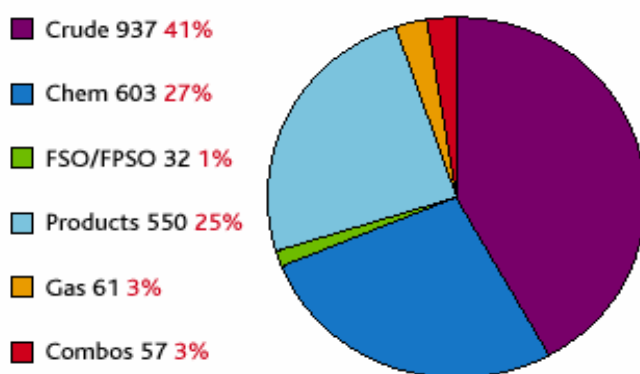
Εικόνα 16 : Κατανομή της σημαίας του στόλου των μελών της Intertanko



Πηγή : Clarkson Research Studies, Spring 2003

Το επόμενο διάγραμμα απεικονίζει την κατανομή του στόλου της Intertanko με βάση τον τύπο του μεταφερόμενου φορτίου.

Εικόνα 17 : Κατανομή του τύπου των Δ/Ξ του στόλου των μελών της Intertanko



Πηγή: www.intertanko.org, 2005

Η INTERTANKO διατηρεί μια έντονα proactive στάση στις προσπάθειες της να εκπροσωπήσει αποτελεσματικά τη βιομηχανία των δεξαμενόπλοιων σε διεθνή, κρατικά και τοπικά επίπεδα. Η Γραμματεία αποτελείται από 25 ανθρώπους, ενώ το δίκτυο της Ένωσης από 14 Επιτροπές και τρία panels σε επίπεδο περιοχής κι είναι υπεύθυνη για το συντονισμό ενός προγράμματος εργασίας το οποίο μοιράζεται τώρα κατά προσέγγιση σε 50 θέματα ατζέντας. Τα πρόσφατα χρόνια έχει δοθεί μεγαλύτερη προσοχή στην καλλιέργεια σχέσεων με την κυβέρνηση και μ' άλλες ναυτιλιακές και σχετικές μ' αυτές οργανώσεις, για να εργαστούν από κοινού όπου είναι αυτό δυνατό προς το αμοιβαίο όφελος, και για να πιέσουν για ένα περισσότερο δίκαιο μοίρασμα υποχρεώσεων κι ευθυνών μεταξύ όλων των πλευρών που εμπλέκονται στη μεταφορική αλυσίδα των δεξαμενόπλοιων. Η διαδικασία αυτή προχώρησε ένα βήμα παραπέρα όταν άνοιξαν τα νέα γραφεία της INTERTANKO στη Σιγκαπούρη και την Ουάσινγκτον το 1999.

4.2 Ιστορική Εξέλιξη της Intertanko

Παρακάτω δίνεται συνοπτικά η ιστορία της INTERTANKO απ' την πρώτη συνάντηση στο Όσλο στις 21 Οκτωβρίου 1970 βασισμένη σε πληροφορίες που έχουν αντληθεί απ' το βιβλίο της 25^{ης} επετείου το οποίο εκδόθηκε το 1996.

Πρόλογος απ' τον πρώην Πρόεδρο Jyrgeen Jahre

«Ως ιδιοκτήτης δεξαμενόπλοιων, το ενδιαφέρον μου για την εδραίωση στενότερων δεσμών μέσα στα πλαίσια της βιομηχανίας χρονολογείται πίσω στις αρχές του 1930.

Το καταστροφικό ατύχημα του «Torrey Canyon» το 1967 σε συνδυασμό με την πολύ

μεγάλη αύξηση στο μέγεθος των δεξαμενόπλοιων τα επόμενα χρόνια, με έπεισαν ότι η χρονική στιγμή ήταν κατάλληλη για εντονότερη και πιο αποτελεσματική συνεργασία.»

Η Διεθνής Ένωση Ιδιοκτητών Δεξαμενόπλοιων, 1934 - 1970

Δεν είναι πολύ περισσότερο από 100 χρόνια πριν όταν άνθρωποι της ναυτιλίας με υγρά φορτία άρχισαν να μεταφέρουν μαζικά πετρέλαιο χύδην αντί για βαρέλια. Η πτώση στο εμπόριο των «βαρελάδων» καθρέπτισε τη θετική τροχιά στην οποία βρισκόταν η εξέλιξη των δεξαμενόπλοιων μαζικής μεταφοράς. Τα πρώτα δεξαμενόπλοια κινούνταν με κάρβουνο κι είχαν βοηθητικά πανιά. Η φόρτωση κι η μέτρηση γίνονταν στοιχειωδώς κι ελέγχονταν από άντρες που έκαναν σινιάλο, για παράδειγμα, με σημαίες.

Νέα ζωή – Jan Hudig, 1970 – 1973

Η ζωή της INTERTANKO ξεκίνησε στη Νορβηγία, στο κτίριο Norges Rederiforbund, στην Ένωση Νορβηγών Πλοιοκτητών, ένα συμπαγές οικοδόμημα δίπλα στο Δημαρχείο του Όσλο.

Ο κόσμος του πετρελαίου σ' αναταραχή – Jyrgeen Jahre, 1973 – 1976

Η αναπτυσσόμενη αγορά την οποία απολάμβαναν οι πλοιοκτήτες στο τέλος του 1972 συνέχισε την ίδια πορεία μέσα στο 1973 προς όφελος τους – ή τουλάχιστον αυτών που διαχειρίζονταν την αγορά voyage.

Καθαρότερες Θάλασσες – Erling Dekke Νζςς, 1976 – 1979

Ο Erling Dekke Νζςς ήταν ο διάδοχος στην Προεδρία της INTERTANKO το Φεβρουάριο του 1976.

Αντιμετωπίζοντας τον προστατευτισμό στη ναυτιλία – Sir Yue – Kong Pao, 1979 – 1982

Η συνεισφορά του Sir Yue – Kong Pao στην INTEPTANKO σηματοδεύτηκε απ' το έδαφος που όλο και περισσότερο καταλάμβανε η Ένωση στην παγκόσμια πολιτική σκηνή.

Scrap για την επιβίωση – Carl Rentz – Petersen, 1982 – 1984

Ο Carl Rentz – Petersen του Δανού πλοιοκτήτη A.P.Müller εξελέγη Πρόεδρος κατόπιν. Είχε διαδεχτεί το Mζrsk Mckinney Müller στην Εκτελεστική Επιτροπή της INTERTANKO το 1974.

Τα δεξαμενόπλοια σε πόλεμο – James H. Rand, 1984 – 1987

Ο Jim Rand ήταν ο πρώτος Αμερικανός που εξελέγη Πρόεδρος της INTERTANKO όταν διαδέχτηκε τον Carl Rentz – Petersen το Μάρτιο του 1984.

Ειρήνη στον Κόλπο – Β.Φ. Παπαρησιτίδης 1987 – 1989

Τα μέλη της INTERTANKO το 1987 διέθεταν συνολικά 135 εκατομμύρια τόνους μεταφορικής ικανότητας πετρελαίου από 33 ναυτιλιακές χώρες.

Το Exxon Valdez αλλάζει τον κόσμο – Seigo (Shigeyuki) Suzuki, 1989 – 1992

Ο Seigo (Shigeyuki) Suzuki της Mitsui O.S.K. Line εξελέγη για να διαδεχτεί το Βασίλη Παπαρησιτίδη ως Πρόεδρος της INTERTANKO στην Ετήσια Συνάντηση στη Μαδρίτη το Μάιο του 1989.

Μπορούν τα δεξαμενόπλοια να είναι οικολογικά;

Η καταπολέμηση της φτώχης δημόσιας εικόνας των ιδιοκτητών δεξαμενόπλοιων και της βιομηχανίας tankers ήταν μέγιστη προτεραιότητα για τον Andreas K.L. Uglund.

Οικοδόμημα Ομοφωνίας – Μ.Α. Κουλουκουντής, 1994 – 1996

Ίσως η μέγιστη πρόκληση που αντιμετώπιζε η INTERTANKO με τον τότε νέο Πρόεδρο Μ. Κουλουκουντή ήταν το συνεχές ερώτημα της «ποιοτικής ναυτιλίας» και των «δεξαμενόπλοιων κάτω του μέσου όρου».

4.3 Αποστολή της Intertanko

Η INTERTANKO δεσμεύεται να εργαστεί για ασφαλείς μεταφορές, καθαρότερες θάλασσες και ελεύθερο ανταγωνισμό.

Συγκεκριμένα :

- Η INTERTANKO δεσμεύεται να ισχυροποιήσει τη θέση των Ανεξάρτητων Ιδιοκτητών στη βιομηχανία των δεξαμενόπλοιων ειδικότερα και στην κοινωνία γενικότερα.
- Η INTERTANKO, όπου είναι απαραίτητο, θα επιβεβαιώσει τη θαλάσσια ασφάλεια και την περιβαλλοντική προστασία, θα παράσχει ηγεσία στην ανάπτυξη κι εκπλήρωση τεχνικά άρτιων, αποτελεσματικών – όσον αφορά το κόστος – κανονισμών και βιομηχανικών standards. Δεδομένης της παγκόσμιας φύσης της βιομηχανίας τέτοιοι κανονισμοί και βιομηχανικά standards θα πρέπει να τεθούν ανεπίσημα και σε μια διεθνή βάση.

□ Η INTERTANKO αναγνωρίζει ότι η ευθύνη τήρησης των αρχών της ασφαλούς μεταφοράς, των καθαρότερων θαλασσών και του ελεύθερου ανταγωνισμού εξαρτάται από πολλούς συμμετέχοντες στη ναυτιλιακή βιομηχανία που συνδέονται στενά μεταξύ τους. Η INTERTANKO δεσμεύεται να επιβεβαιώσει ότι οι Ανεξάρτητοι Ιδιοκτήτες Δεξαμενόπλοιων είναι ένας δυνατός κρίκος στην Αλυσίδα της Υπευθυνότητας. Η INTERTANKO ενθαρρύνει τους άλλους κρίκους – συνδέσμους να διατηρήσουν και να αναπτύξουν παρόμοια υψηλά standards.

□ Η INTERTANKO θα επιτύχει τους στόχους της μέσω της ενεργούς συμμετοχής απ' τα Μέλη της, ζητώντας υποστήριξη και συνεργασία απ' τις Αρχές καθώς και με άλλες ναυτιλιακές οργανώσεις, με τα Βοηθητικά Μέλη, το ευρύτερο κοινό κι άλλους ενδιαφερόμενους.

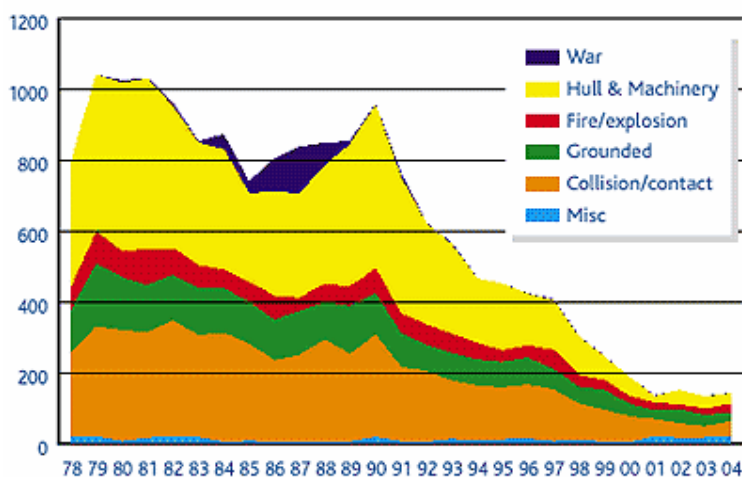
□ Τα μέλη της INTERTANKO απασχολούν ανθρώπους με προσόντα συμπεριλαμβανομένων ναυτιλομένων των οποίων η αφοσίωση κι ο επαγγελματισμός είναι τα θεμέλια για την ασφαλή λειτουργία του σκάφους. Για να είναι αποτελεσματική η συμμόρφωση στον ISM Code απαιτείται ανοικτή επικοινωνία κι εμπιστοσύνη ανάμεσα στους ναυτιλομένους και το γραφείο του πλοιοκτήτη.

Το όραμα της INTERTANKO είναι μια ανταγωνιστική αγορά δεξαμενόπλοιων στην οποία οι Ανεξάρτητοι Ιδιοκτήτες παρέχουν κι οι ναυλωτές απασχολούν ασφαλή πλοία που προσφέρουν το μέγιστο βαθμό θαλάσσιας και περιβαλλοντικής προστασίας ώστε ν'

ανταποκριθεί στην παγκόσμια ζήτηση για ασφαλή κι αποτελεσματική μεταφορά πετρελαίου.

Στο ακόλουθο διάγραμμα μπορούμε να παρατηρήσουμε την εξέλιξη των ατυχημάτων των Δ/Ξ ανά αιτία ατυχήματος για την περίοδο 1978-2004.

Εικόνα 18 : Αιτίες ατυχημάτων Δ/Ξ (1978-2004)



Πηγή: www.intertanko.com, 2005

4.4 Οργάνωση της Intertanko

Η πολιτική της Ένωσης καθορίζεται απ' το εκλεγμένο Συμβούλιο της INTERTANKO στις εαρινές και φθινοπωρινές συναντήσεις.

Η 12μελής Εκτελεστική Επιτροπή, ενώ κρατά το 120μελές Συμβούλιο ενημερωμένο, διευθύνει τις επιχειρήσεις και τις υποθέσεις της Ένωσης κι επιβλέπει τη διαχείριση της μόνιμης γραμματείας της INTERTANKO. Η Εκτελεστική Επιτροπή αναθέτει λειτουργίες στο Διευθύνοντα Υπεύθυνο ο οποίος κατευθύνει και συντονίζει την

εργασία των ομάδων που ασχολούνται με θέματα σχετικά με τις ανάγκες της βιομηχανίας και των μελών

Τα 62 συνολικά **Μέλη του Συμβουλίου της INTERTANKO** προέρχονται από 38 χώρες. Παρακάτω δίνονται οι χώρες που συμμετέχουν καθώς κι ο αριθμός εκπροσώπων τους:

Αργεντινή (1), Αυστραλία (1), Βέλγιο (2), Βενεζουέλα (1), Γαλλία (2), Γερμανία (4), Δανία (3), Ελβετία (3), Ελλάδα (8), Ηνωμένες Πολιτείες (6), Ηνωμένο Βασίλειο (3), Ιαπωνία (7), Ινδία (2), Ισπανία (1), Ιταλία (4), Καναδάς (4), Κάτω Χώρες (1), Κροατία (1), Κύπρος (4), Λετονία (1), Λιβερία (1), Λουξεμβούργο (4), Μαλαισία (1), Μονακό (2), Μπαχάμες (3), Νορβηγία (9), Νότια Αφρική (1), Νότια Κορέα (1), Πορτογαλία (1), Ρουμανία (1), Ρωσία (4), Σαουδική Αραβία (1), Σουηδία (2), Σιγκαπούρη (4), Τουρκία (2), Φινλανδία (1), Χιλή (1), Χονγκ Κονγκ (4).

Το αξιοσημείωτο εδώ είναι ότι η Ελλάδα κατέχει τη δεύτερη θέση στην εκπροσώπηση μετά τη Νορβηγία, με οκτώ μέλη στο Συμβούλιο Μελών της INTERTANKO, ξεπερνώντας πολλές υπερδυνάμεις (εκτός ναυτιλίας) όπως Ην. Πολιτείες, Καναδάς, Ην. Βασίλειο, Γερμανία, Γαλλία, κ.α.

4.4.1 Διαδικασία και προϋποθέσεις για την απόκτηση της ιδιότητας μέλους

Απόκτηση της ιδιότητας μέλους

Είναι δυνατό να γίνει κάποιος πλήρες μέλος εάν είναι ανεξάρτητος ιδιοκτήτης δεξαμενόπλοιων, διαχειριστής ή ιδιοκτήτης πλοίου αργού πετρελαίου, παραγωγών

πετρελαίου, χημικών, συνδυασμού φορτίου πετρελαίου-χύδην ξηρών-μεταλλεύματος, πετρέλαιου/μεταλλεύματος, μεταφορείς αερίων ή και FPSO/ FSUs. Εταιρείες που δεν ανήκουν σ' αυτές τις κατηγορίες π.χ. πετρελαϊκές και κρατικής ιδιοκτησίας εταιρείες, ναυτιλιακοί πράκτορες κι άλλοι που έχουν κάποιο εμπορικό συμφέρον στις δραστηριότητες των δεξαμενόπλοιων και σε άλλες σχετικές μπορούν να γίνουν Συνεταιριζόμενα Μέλη.

Ανάμεσα στα Συνεταιριζόμενα Μέλη συναντούμε : πετρελαϊκές εταιρείες, κρατικής ιδιοκτησίας εταιρείες δεξαμενόπλοιων, ναυλομεσίτες, ασφαλιστικές εταιρείες, ναυτιλιακούς προμηθευτές, κρατικές αρχές, εταιρείες ταξινόμησης, συμβούλους κι ένα πλήθος άλλων εταιρειών σχετικών με τη βιομηχανία των δεξαμενόπλοιων, εκπροσωπώντας μια, μοναδικά συγκεντρωμένη, πραγματογνωμοσύνη στην παγκόσμια βιομηχανία των δεξαμενόπλοιων. Ο αριθμός των μελών συνεχίζει να μεγαλώνει καθώς όλο και περισσότερες εταιρείες παίρνουν μέρος στην Οργάνωση ούτως ώστε να προωθήσουν μια βιομηχανία ενωμένη μπροστά στον αυξανόμενο αριθμό νέων κανονισμών και πρωτοβουλιών για την ασφάλεια.

Οι κυρίαρχοι στόχοι της INTERTANKO είναι η **προώθηση μιας ελεύθερης κι ανταγωνιστικής αγοράς και ο αγώνας για την ασφάλεια στη θάλασσα και προστασία του περιβάλλοντος**. Οι δραστηριότητες της βασίζονται στα **Άρθρα της Οργάνωσης** όπως εγκρίθηκαν και τροποποιήθηκαν απ' το Συμβούλιο της INTERTANKO.

Τα κριτήρια για την απόκτηση της ιδιότητας μέλους

Σύμφωνα με τα κριτήρια για την απόκτηση της ιδιότητας μέλους που υιοθετήθηκαν απ' το Συμβούλιο της INTERTANKO, τα μέλη της θα πρέπει να έχουν:

Ένα πιστοποιημένο Σύστημα Διεθνούς Ασφαλούς Διαχείρισης (ISM)

- 1. Όλα τα δεξαμενόπλοια ταξινομημένα από μια Εταιρεία Ταξινόμησης που έχει δοκιμαστεί και γίνει αποδεκτή απ' τη Διεθνή Ένωση Εταιρειών Ταξινόμησης**
- 2. Όλα τα δεξαμενόπλοια μέλη ενός P+I Club**
- 3. Ικανοποιητικά σχέδια πρόληψης και αντίδρασης στην πετρελαϊκή ρύπανση και ασφαλιστική κάλυψη.**

Οφέλη

Η INTERTANKO λειτουργεί ως εκπρόσωπος των ανεξάρτητων ιδιοκτητών δεξαμενόπλοιων κι εκπροσωπεί τα μέλη της μέσα από διεθνείς κυβερνητικές οργανώσεις. Η Ένωση παρέχει υπηρεσίες ευρείας πληροφόρησης με τη μορφή του εβδομαδιαίου ΔΕΛΤΙΟΥ (NEWSLETTER) που κυκλοφορεί μέσω ηλεκτρονικού ταχυδρομείου και λειτουργεί ως ένας χώρος δημόσιας ανταλλαγής απόψεων σε θέματα σχετικά με δεξαμενόπλοια. Η INTERTANKO εκπροσωπείται σ' όλες τις μεγάλες και μικρότερες επιτροπές του IMO και τα Μέλη – Εταιρείες συχνά συμμετέχουν ενεργά στη δραστηριότητα της INTERTANKO μέσα στη Διεθνή Ναυτιλιακή Οργάνωση (IMO).

Η INTERTANKO δίνει το δικαίωμα σ' όλα τα Μέλη της (Συνεταιριζόμενα και μη) να έχουν πρόσβαση σε εξειδικευμένη συμβουλευτική παλέτα πάνω σε ερωτήματα σχετικά με τα ναυλοσύμφωνα, τους διεθνείς κανονισμούς, τη λιμενική πληροφόρηση καθώς κι οποιοδήποτε άλλο θέμα σχετικό με τη βιομηχανία των δεξαμενόπλοιων. Οποιαδήποτε πρόταση απ' όλα τα Μέλη και τα Συνεταιριζόμενα για την ανάλυση εξειδικευμένων θεμάτων ή την παρουσίασή τους στον IMO, τις Κρατικές Αρχές, ή άλλες οργανώσεις, θα αντιμετωπιστούν με σοβαρότητα απ' τη Γραμματεία της INTERTANKO. Οι Επιτροπές της INTERTANKO συνεχώς μελετούν διεξοδικά νομικά ζητήματα, τεχνικά και ρυθμιστικά ερωτήματα, ασφαλιστικά και θέματα Παγκόσμιας Κλίμακας, τα οποία έχουν εισηγηθεί από τα Μέλη.

Πληροφόρηση για τις εξελίξεις στην αγορά και τις στατιστικές για την παγκόσμια οικονομία, την πετρελαϊκή αγορά, το στόλο δεξαμενόπλοιων και πλοίων μεταφοράς χημικών, τα ατυχήματα και τις πετρελαιοκηλίδες είναι επίσης διαθέσιμα στα μέλη.

Όλα τα μέλη είναι προσκεκλημένα στις Εκδηλώσεις της INTERTANKO όπου σεμινάρια, εργαστήρια και μια έκθεση αποτελούν αναπόσπαστα τμήματα της κάθε Εκδήλωσης.

Όλες οι νέες αιτήσεις για να γίνει κανείς Μέλος ή Συνεταιριζόμενο Μέλος θα πρέπει να υποβάλλονται επίσημα στο Συμβούλιο της INTERTANKO για αποδοχή. Τέλος τα Μέλη οφείλουν να πληρώνουν και ένα ορισμένο ποσό ως συνδρομή για τη συμμετοχή τους στην INTERTANKO, ως εξής:

INTERTANKO Membership Fees 2005

The following membership fee system was revised and adopted by the INTERTANKO Council in Athens, October 2001, which applies also in 2005.

* Rate per ship:	USD 1,486
* Rate per summer dwt:	USD 0.0084
* For gas carriers and FPSOs, the fees are half of the above amounts.	

For example the annual membership fee for a fleet of 6 tankers with a total dwt of 397,433 will be:

$$(USD 1,486 \times 6) + (USD 0.0084 \times 397,433) = USD 8,916 + USD 3,338 = USD 12,254$$

Minimum fee is USD 5,250 and the maximum is USD 54,600

Associate Membership Fees for 2005

Commercial Category	Annual Fee
Charterers/Oil Traders	USD 2,255
Classification Societies	USD 3,885
Consultants	USD 2,255
Drug and Alcohol Testing	USD 2,255
Financial Institutions/Banks	USD 2,255
Insurers	USD 2,255
Legal Firms	USD 2,255
Marine Communications	USD 2,255
Marine Response Companies	USD 2,255
Marine Suppliers	USD 2,255
National/International Associations	USD 2,255
Naval Architects	USD 2,255
Oil Companies	USD 5,400
P & I Clubs	USD 3,885
Port Authorities	USD 2,255
Press and PR Companies	USD 2,255
Reception Facilities	USD 2,255
Salvage Firms	USD 2,255
Ship Agents	USD 2,255
Shipbrokers (1 to 10 employees)	USD 2,255
Shipbrokers (11 employees or more)	USD 3,885
Shipyards	USD 3,885
Tanker Owners/Ship Managers (state or oil company owned)	USD 3,855
Universities and Maritime Colleges	USD 1,075
Owners with no Tanker Tonnage	USD 2,255

4.4.2 Η Εγκύκλιος των Δεξαμενόπλοιων

Η Εγκύκλιος των Δεξαμενόπλοιων είναι μια νέα έκδοση απ' την INTERTANKO, που κυκλοφόρησε για πρώτη φορά τον Οκτώβριο του 1998 για να προσφέρει χρήσιμη πληροφόρηση σχετικά με τη βιομηχανία έξω και πέρα απ' τις κλάσεις της κοινότητας καθαυτής, σε όλους εκείνους που έχουν κάποια επαφή με τη ναυτιλία των δεξαμενόπλοιων και την επιθυμία να μάθουν περισσότερα από μια πρωτογενή πηγή, αντλώντας πληροφορίες από πρώτο χέρι. Η βιομηχανία των δεξαμενόπλοιων έχει παίξει και συνεχίζει να παίζει, ένα ρόλο – κλειδί στην ανάπτυξη μιας αυστηρής αγωγής ασφάλειας που έχει ως σκοπό να επιβεβαιώσει την παράδοση αυτών των φορτίων άνευ ατυχημάτων και μόλυνσης κάτι τόσο ζωτικό για την καθημερινή μας ζωή. Μεγάλη πρόοδος έχει γίνει στη βελτίωση των επιπέδων ασφάλειας τις προηγούμενες δύο δεκαετίες, αλλά τα standards δε γίνεται να χαλαρώσουν ποτέ και περαιτέρω δουλειά χρειάζεται να γίνει μέχρι να επιτευχθεί ο υπέρτατος στόχος της μηδενικής μόλυνσης. Η Εγκύκλιος των Δεξαμενόπλοιων είναι εδώ για να καταγράψει αυτήν την πρόοδο, εκδίδεται συνήθως δύο φορές το χρόνο και πραγματεύεται κατά κύριο λόγο τα ακόλουθα θέματα:

Πίνακας 26 : Εγκύκλιος Δ/Ξ – Συνήθης θεματολογία

Ασφάλεια δεξαμενόπλοιων, ποιότητα η κορυφή στην ατζέντα	Τα δεξαμενόπλοια σε σύγκριση μ' άλλες κατασκευές του ανθρώπου
Σκέψεις για τα δεξαμενόπλοια	Νέες εκδόσεις της INTERTANKO
Γεγονότα μετά το "Erika" από το καλοκαίρι του 2000 κι έπειτα	Νέα της INTERTANKO
Νέα σχετικά με διακανονισμούς	
Αρχείο με κηλίδες από δεξαμενόπλοια	
Περιγραφή τύπων δεξαμενόπλοιων	

Πηγή : Intertanko 2005

4.5 Προσφερόμενες υπηρεσίες της Intertanko

Η INTERTANKO όπως ενημερωνόμαστε από το επίσημο site της προσφέρει στα μέλη και των δύο κατηγοριών μία σειρά από υπηρεσίες όπως πρόσβαση σε πηγές θεματικών πληροφοριών σε ζητήματα σχετικά με δεξαμενόπλοια. Μέσα από το διαδίκτυο και τη συγκεκριμένη διεύθυνση οι επαγγελματίες σχετικοί με τη ναυτιλία των δεξαμενόπλοιων έχουν τη δυνατότητα να διαφημίσουν τη δραστηριότητα στην οποία εμπλέκονται, να ενημερωθούν για τις τακτικές κι έκτακτες συναντήσεις της INTERTANKO καθώς και άλλες σχετικές εκδηλώσεις. Ακόμα μπορούν να απολαύσουν υπηρεσίες βιβλιοπωλείου για αγορές εντύπων μέσω internet και τέλος, έχουν τη δυνατότητα πρόσβασης σε τράπεζες πληροφοριών προσβάσιμες μόνο στα μέλη (databases).

Ο κατάλογος με τον τίτλο Υπηρεσίες Πληροφοριών αποτελείται από τα εξής χωρισμένα, από εμένα για λόγους ευκολίας, σε ομάδες θεματολογίας:

- **Τεχνικές, Θάλασσα και Περιβάλλον, Νομικές, Λιμάνια και Τερματικά, Ναυτιλιακή Πολιτική**

• Έρευνα και στατιστικές, Ζητήματα Δεξαμενόπλοιων Α-Ω, Εβδομαδιαία Νέα

• Επιτροπές, Panels ανά συμβούλιο και περιοχή

• Παρουσιάσεις

1) Τεχνικές υπηρεσίες

Κανείς μπορεί να βρει εδώ πληροφορίες γύρω από τεχνικά ζητήματα της επικαιρότητας και να ενημερωθεί για εξελίξεις σε θέματα όπως:

- Προστασία των Δεξαμενών Καυσίμων
- Θέματα σχετικά με τη διεξαγωγή επιθεωρήσεων, τα μονόαστρα δεξαμενόπλοια, Διασκέψεις κ.ά.

2) Θάλασσα και περιβάλλον

Το θέμα εδώ είναι οι διάφορες εμπορικές δραστηριότητες των δεξαμενόπλοιων να συμβαδίζουν με την προστασία του περιβάλλοντος και συγκεκριμένα με τη συμμόρφωση στις επιταγές του IMO της MARPOL καθώς και άλλους κανονισμούς που ορίζουν σχετικές με τη θαλάσσια οικολογία οργανώσεις κι οργανισμοί. Κάποια θέματα για τα οποία μπορεί να ενημερωθεί κανείς όσον αφορά πάντα το περιβάλλον της θάλασσας είναι τα εξής:

- Οδηγίες για τη διάλυση των πλοίων που υιοθετήθηκαν από τη Σύμβαση Basel
- Πρόταση για Υποχρεωτικά Συστήματα Αυτόματης Αναγνώρισης στο θαλάσσιο δρόμο του Αγίου Λαυρεντίου
- Οι Καλύτερες Διεθνείς Πρακτικές για τη Ναυτιλιακή Πλοήγηση

- Υποχρεωτικά Σχέδια για την Κατανομή της Κίνησης στα Καναδικά Νερά
- Η Αγγλική Ακτοφυλακή για τα περιστατικά πετρελαϊκής ρύπανσης
- Μέτρα και σκέψεις για την αποφυγή επανάληψης ατυχημάτων τύπου “Prestige”, κ.ά.

3) Νομικά

Κάποια από τα θέματα που απασχολούν τους ανθρώπους της ναυτιλίας των δεξαμενόπλοιων είναι η ασφάλεια των λιμένων κι οι πιθανοί κίνδυνοι που αντιμετωπίζουν τα πλοία που τα προσεγγίζουν, καθώς κι ο αντίκτυπος αυτής της κατάστασης στους όρους των ναυλοσύμφωνων. Είναι σπάνιο για τους ναυλωτές να εγγυηθούν ότι ένα συγκεκριμένο λιμάνι είναι ασφαλές, ενώ αναλαμβάνουν να επιδείξουν λογική φροντίδα ώστε να μη διατάξουν ένα πλοίο να προσεγγίσει ένα μη ασφαλές λιμάνι ή προβλήτα.

Στεκούμενοι στο θέμα της ασφάλειας βλέπουμε ότι αυτή μπορεί να διαταραχθεί σε εμπόλεμες ζώνες, εξ’ αιτίας τρομοκρατικών ενεργειών ή/και εσωτερικών προβλημάτων σε μια χώρα. Εκεί επεμβαίνουν πάλι οι συγκεντρώσεις των μελών της INTERTANKO κι άλλων παρεμφερών οργανώσεων κι οργανισμών για να παρατηρούν και να βρίσκουν λύσεις. Παρατίθενται κάποιες από τις πρόσφατες εξελίξεις όσον αφορά στα νομικά ζητήματα:

- Η απεργία στη Βενεζουέλα το Δεκέμβριο του 2002 κι οι επιπτώσεις στη σύνταξη των ναυλοσύμφωνων. Παράγοντες που καθιστούν ένα λιμάνι μη ασφαλές

περιλαμβάνουν έλλειψη των κατάλληλων ρυμουλκών, πιλότων κι άλλων φορέων που εμπλέκονται στην προσέγγιση του πλοίου στην ακτή, για να εγγυηθούν την ασφάλεια του σκάφους κατά το πέρασμά του εσωτερικά προς το τερματικό.

- Οι Ηνωμένες Πολιτείες επιβάλλουν περιορισμούς στην ελεύθερη ναυσιπλοΐα των δεξαμενόπλοιων σε διεθνή ύδατα.
- Η Chevron Texaco εκδίδει ρήτρα ναυλοσύμφωνου για την ασφάλεια.
- Ρήτρα ναυλοσύμφωνου για τα παραποτάμια λιμάνια.

4. Λιμάνια και τερματικά

Ένα από τα ζητήματα της επικαιρότητας αφορά και το ερώτημα «θα γίνουν οι γραμμές των δεξαμενόπλοιων απαγορευμένες περιοχές για άλλα σκάφη;»

Το Διεθνές Ναυτιλιακό Γραφείο (International Maritime Bureau ή IMB) έχει απευθυνθεί σε κυβερνήσεις και λιμενικές αρχές για να κηρύξει τα κανάλια προσέγγισης για τα δεξαμενόπλοια «απαγορευμένες» περιοχές για σκάφη που δεν έχουν τη σχετική άδεια και να επιβάλλει απαγόρευση με το να εντείνει τις ναυτικές κι αστυνομικές περιπολίες.

5. Ναυτιλιακή Πολιτική

Κάποια από τα θέματα για τα οποία μπορεί κάποιος να ενημερωθεί και να συμμετάσχει είναι και τα εξής:

- Οδηγίες για τα Ευρωπαϊκά Λιμάνια
- Επιπτώσεις στη Ναυτιλία από το ατύχημα του δ/ξ «Prestige»

- Συμβούλιο στην Ε.Ε. για τη μείωση των ατμοσφαιρικών ρύπων από τα πλοία
- Οι προτεραιότητες της Ελληνικής Προεδρίας στην Ε.Ε. όσον αφορά τα μέτρα μετά το Prestige
- Νέοι κανονισμοί της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τα μονόγαστρα δεξαμενόπλοια
- Το Συμβούλιο Μεταφορών της Ευρωπαϊκής Ένωσης αντιδρά στο ατύχημα του Prestige
- Καίριο ζήτημα: «λιμάνια διαφυγής»
- Στρατηγική της Ευρωπαϊκής Ένωσης για το θαλάσσιο περιβάλλον

6. Έρευνα και στατιστικές

Εδώ μπορεί κανείς να ενημερωθεί online για την αγορά των δεξαμενόπλοιων, τη ζήτηση πετρελαίου σε παγκόσμιο επίπεδο, τη ζήτηση και την προσφορά πετρελαίου στις Ηνωμένες Πολιτείες, τις παραγγελίες μικρών δεξαμενόπλοιων, να δώσει πληροφορίες για τη σύγχρονη κατάσταση του στόλου του αν είναι πλοιοκτήτης, τις κεφαλαιουχικές απαιτήσεις των τραπεζών κι άλλες πληροφορίες που εξειδικεύονται ανά περιοχή και κατηγορία στόλου.

7. Ζητήματα Δεξαμενόπλοιων Α-Ω

Δίνονται σε αλφαβητική σειρά ζητήματα που αφορούν όλους όσους ασχολούνται με τη ναυτιλία των δεξαμενόπλοιων. Καθένα από αυτά, καθώς κι οι διάφορες υποπεριπτώσεις αναλύονται σε ξεχωριστά links.

→ Ανακύκλωση και scrapping

- Απαγορευτικά λόγω κακού καιρού
- Αποθήκες καυσίμων
- Ατυχήματα με σωσίβιες λέμβους
- Συστήματα Αυτόματης Αναγνώρισης
- Δημοσίευση της αγοράς
- Δραστηριότητες της Ευρωπαϊκής Ένωσης
- Εγκαταστάσεις Υποδοχής
- Εθνικό Κέντρο Διακίνησης Σκαφών
- Έλεγχος της Λιμενικής Αρχής
- Επακόλουθα του Prestige
- Έρμα
- Ζητήματα της Βόρειας Ευρώπης
- Ζητήματα χημικών
- Η Ευρώπη μετά το Prestige
- Ηλεκτρονικοί Χάρτες
- Ιράκ – Πληρωμή Λιμενικών Τελών στο Mina – al – Bakr
- Κοινοπραξία Πληροφόρησης για τους Ναύλους και τις σταλίες
- Λιμάνια Ηνωμένων Πολιτειών – επίπεδα ασφάλειας
- Λιμάνια Διαφυγής

- Μόλυνση του αέρα
- Ναυλοδείκτες, αξίες πλοίων, τιμές καυσίμων
- Ναυλομεσίτες
- Ναυλοσύμφωνα – Ερωτήσεις και Απαντήσεις
- Ναυτιλιακή Ασφάλεια – Προειδοποιήσεις
- Πειρατεία
- Περιβαλλοντικές Έρευνες
- Περιβαλλοντικές Οργανώσεις
- Περιλήψεις Περιπτώσεων
- Πετρελαιοκηλίδες και επανόρθωση
- Πλάνα διακανονισμών
- Πλοηγικά
- Πρόληψη της Μόλυνσης
- Προσφορά και ζήτηση Πετρελαίου
- Σύμβαση IMO για το ωράριο εργασίας των ναυτιλλομένων
- Υπηρεσίας Συμβουλευτικής Ναυλοσύμφωνων
- EQUASIS
- Standards Νεότευκτων

8. Εβδομαδιαία Νέα

Εδώ μπορεί καθένας που ανήκει στο χώρο της ναυτιλίας των δεξαμενόπλοιων να ενημερωθεί για τις επίκαιρες εξελίξεις του χώρου, μην ξεχνάμε ότι η αξία της πληροφόρησης είναι ανεκτίμητη, πόσο μάλλον σ' ένα τόσο ανταγωνιστικό χώρο. Μόνη προϋπόθεση για την πρόσβαση στην πληροφόρηση αυτή είναι κάποιος να αποτελεί εγγεγραμμένο μέλος της INTERTANKO.

9. Επιτροπές, panels συμβουλίων και περιοχών

- Ελληνικό Forum της INTERTANKO
- Επιτροπή για τις Ασφάλειες
- Επιτροπή Βοηθητικών Μελών
- Επιτροπή Επιθεώρησης Πλοίων
- Επιτροπή Επικοινωνιών και Δημοσίων Σχέσεων
- Επιτροπή της INTERTANKO για την Ασφάλεια, Τεχνικά και Περιβαλλοντικά ζητήματα
- Επιτροπή IT
- Επιτροπή για τα Νομικά Θέματα
- Επιτροπή Παγκόσμιας Κλίμακας
- Επιτροπή για το Περιβάλλον
- Επιτροπή Χημικών Δεξαμενόπλοιων
- Μόνιμη Επιτροπή Δεξαμενόπλοιων

- Ομάδα Δεξαμενόπλοιων Κοντινών Αποστάσεων
- Ομάδα Συμβούλων Ιδιοκτητών Χημικών Δεξαμενόπλοιων
- ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ
- Υπο- επιτροπή ανεφοδιασμού καυσίμων
- Panel της INTERTANKO για την περιοχή της Ασίας
- Panel της INTERTANKO για τη Βόρεια Αμερική
- Panel της INTERTANKO για τη Λατινική Αμερική

10. Παρουσιάσεις

Παρακάτω παρατίθεται η άποψη του managing director της INTERTANKO:

1. **Ο Peter Swift, Managing Director της INTERTANKO, σε ομιλία του στην Ένωση Μεταφορέων Χημικών, στις 22-11-2002, με θέμα «Οι στόχοι της INTERTANKO» λέει ανάμεσα σ' άλλα:**

«Τα κριτήρια για την απόκτηση της ιδιότητας μέλους είναι αυστηρά και βασισμένα στην ποιότητα και την απόδοση»,

«Οι προκλήσεις που αντιμετωπίζει η INTERTANKO αφορούν τις προτεραιότητες του προγράμματος εργασιών, τη διατήρηση της αξιοπιστίας και της ακεραιότητας των Μελών της και πως μπορεί αυτή να αξιοποιηθεί δημιουργικά»,

«Όσον αφορά την προσέγγιση στο θέμα της Διοίκησης, θα πρέπει να εδραιωθούν συνεργασίες με άλλους κατόχους μεριδίων και με άλλες βιομηχανικές ενώσεις»,

«Η αλυσίδα των ευθυνών συνδέει πλοιοκτήτες, ναυλωτές, ιδιοκτήτες φορτίων, λιμάνια και τερματικά, σημαίες κρατών, διαχειριστές της κίνησης, ασφαλιστές, ναυπηγεία κι εταιρείες ταξινόμησης»,

«Προγράμματα εργασίας:

- Ασφάλεια/Τεχνικά: standards νεόκτιστων, κίνητρα για την ταξινόμηση, μόλυνση του περιβάλλοντος κι εξατμίσεις, ποιότητα των καυσίμων, ασφαλή μέσα πρόσβασης, κ.α.
- Ναυτικά/Διαχειριστικά: ασφάλεια λιμένος και πλοίου, ασφαλή περάσματα, πλοήγηση, πειρατεία, ασφάλεια σωστικών λέμβων, λιμάνια διαφυγής, Vetting τερματικού
- Vetting πλοίου κι επιθεωρήσεις
- Περιβαλλοντικά: διαχείριση έρματος, ανακύκλωση, εγκαταστάσεις υποδοχής, παρακολούθηση καυσίμου και φορτίου
- Εμπορικά: όροι ναυλοσύμφωνων, ασφάλιση, αργοπορημένες πληρωμές ναύλων και επισταλιών
- Ρυθμιστικά/ νομοθετικά
- Παροχή πληροφόρησης: διαδίκτυο, κέντρα πληροφόρησης
- Παροχή υπηρεσιών: τεχνικών, ναυτικών, περιβαλλοντικών, νομικών, έρευνας, λιμένων και τερματικών, εργαστηρίων και σεμιναρίων, κτλ.»

«Το ακάθαρτο έρμα αποτελεί την τέταρτη μεγαλύτερη απειλή για τους ωκεανούς, καθώς ρίχνονται σ' αυτούς 12 δις τόνοι το χρόνο, απειλώντας 4,500 είδη τη φορά. Αυτό το παγκόσμιο πρόβλημα απαιτεί διεθνή λύση και πιο συγκεκριμένα σύμβαση από τον IMO, η οποία μάλιστα πρέπει να είναι έτοιμη μέχρι τις αρχές του 2003»,

«Όσον αφορά την Επιτροπή Δεξαμενόπλοιων μεταφοράς Χημικών, τα θέματα που θα πρέπει να την απασχολήσουν είναι η αναθεώρηση του 2^{ου} παραρτήματος της MARPOL, οι αναθεωρήσεις για τις κατηγορίες μόλυνσης, ο καθαρισμός με άζωτο, οι ηλεκτρονικούς πίνακες, το λιμενικό κόστος και τα κίνητρα, η μεταφορά και ο χειρισμός φορτίου, ο εξοπλισμός αγκυροβολίου, πρόσδεσης και ρυμούλκησης, η εκφόρτωση, η ανταπόκριση στις κηλίδες κι η ετοιμότητα, η προστασία των δεξαμενών καυσίμων αλλά και ο ISM».

«Άλλα θέματα που συζητούνται είναι τα λιμάνια διαφυγής, το 6^ο παράρτημα της MARPOL, η επανόρθωση από τις πετρελαιοκηλίδες κι η οικολογική συνείδηση, τα στενά της Τουρκίας και τέλος οι εγκαταστάσεις υποδοχής»,

«Εργαζόμενοι από κοινού μπορούμε να κάνουμε τη διαφορά»

4.6 Ελληνική κυριαρχία στην αγορά των Δ/Ξ

Κυρίαρχοι σε αριθμό και ποιότητα πλοίων είναι οι Έλληνες στον τομέα των δεξαμενόπλοιων μέσα στο 2004. Ο ελληνικός στόλος δεξαμενόπλοιων είναι ο μεγαλύτερος στον κόσμο. Μεγαλύτερος κατά 51 εκατομμύρια dwt από τον στόλο των

ΗΠΑ και κατά 27 εκατομμύρια dwt από τον ιαπωνικό συμπεριλαμβανομένων και των υπό ναυπήγηση.

Ο αριθμός των δεξαμενόπλοιων ελληνικών συμφερόντων αυξήθηκε κατά 50% μέσα στα τελευταία 10 χρόνια, ενώ την ίδια περίοδο ο παγκόσμιος στόλος δεξαμενόπλοιων και combined carrier αυξήθηκε μόλις κατά 9%.

Τα αποκαλυπτικά αυτά στοιχεία προέρχονται από την Ένωση Ανεξαρτήτων Πλοιοκτητών Δεξαμενόπλοιων.

Το 2004 οι Έλληνες πλοιοκτήτες ελέγχουν 777 δεξαμενόπλοια άνω των 10.000 τόνων το καθένα, συνολικού τονάζ 73,8 εκατομμυρίων dwt.

Αυτό σημαίνει ότι ελέγχουν σε ποσοστό το 23% του παγκόσμιου στόλου δεξαμενόπλοιων, με βάση την χωρητικότητα. Και επειδή οι περισσότεροι Έλληνες πλοιοκτήτες είναι ανεξάρτητοι, ελέγχουν σχεδόν το 28% του παγκόσμιου ανεξάρτητου στόλου δεξαμενόπλοιων.

Παραγγελίες

Οι παραγγελίες για ναυπηγήσεις δεξαμενόπλοιων ελληνικών συμφερόντων είναι οι περισσότερες στον κόσμο. Προσπαθώντας να δώσουμε ένα συσχετισμό δυνάμεων, αξίζει να σημειώσουμε εδώ πως είναι σχεδόν διπλάσιες από εκείνες της Ιαπωνίας, με βάση τη χωρητικότητα και 2,2 φορές περισσότερες με βάση τον αριθμό των πλοίων.

Επίσης είναι 3,5 φορές περισσότερες από εκείνες της Δανίας που είναι τρίτη στον σχετικό πίνακα.

Ποιότητα

Σύμφωνα με έρευνα της Intertanko οι Έλληνες πλοιοκτήτες δεξαμενόπλοιων ήταν από τους λίγους στη παγκόσμια ναυτιλιακή βιομηχανία, οι οποίοι προχώρησαν σε εκσυγχρονισμό του στόλου τους εκμεταλλευόμενοι την υψηλή ναυλαγορά καθώς και τις καλές τιμές που υπήρχαν για τη ναυπήγηση πλοίων.

Η ποιοτική αυτή αναβάθμιση, η οποία αντανάκλα στο «πρόσωπο» ολόκληρης της ελληνικής και ελληνόκτητης ναυτιλίας καθιστά τους Έλληνες πρώτους στις προτιμήσεις των ναυλωτών, πολυεθνικών και όχι μόνο εταιρειών πετρελαίου.

Όμως και γενικότερα η ελληνόκτητος και ελληνικών συμφερόντων ναυτιλία παραμένει κυρίαρχη αφού οι Έλληνες πλοιοκτήτες ελέγχουν 3.370 πλοία άνω των 1.000 gt ποσοστό 9,1% του παγκόσμιου στόλου έναντι 9,3% το αντίστοιχο περσινό διάστημα ή 18% της παγκόσμιας χωρητικότητας σε dwt έναντι 18,3% πέρσι ή το 15,5% σε gross tonnage έναντι 15,9%.

Όσον αφορά τις παραγγελίες στα ναυπηγεία, τα ελληνικά συμφέροντα έχουν καλύψει το 7,9% έναντι 8% πέρσι, των συμβολαίων που αντιστοιχεί στο 13,8% της «υπό ναυπήγηση» χωρητικότητας σε dwt, έναντι 15,47% πέρσι, ή το 11,8% του gross tonnage. Τα στοιχεία αυτά προκύπτουν από την ετήσια έκθεση της Ελληνικής Επιτροπής Ναυτιλιακής Συνεργασίας του Λονδίνου και του Lloyd's (Ναυτεμπορική, 2004).

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Η ουσιαστική συνένωση των προσπαθειών και συμφερόντων των διεθνών ενώσεων ανεξάρτητων πλοιοκτητών φορηγών και δεξαμενοπλοίων (INTERCARGO-INTERTANKO) στην πραγματικότητα δημιουργεί έναν ισχυρό διεκδικητή σε πολιτικό και οικονομικό επίπεδο με στόχο την αναγνώριση και πολιτική στήριξη της ναυτιλιακής βιομηχανίας και των προσπαθειών που καταβάλλει για ποιοτική και ασφαλή ναυτιλία. Έρχεται η εποχή που η ποιότητα και η ασφάλεια είναι ο μόνος δρόμος για την επίτευξη οικονομικού αποτελέσματος. Οι ενώσεις αυτές, εκφράζοντας ποσοστό μεγαλύτερο του 70% των ανεξάρτητων πλοιοκτητών μπορούν πλέον να «σφάζουν με το βαμβάκι» όχι μόνο την Ευρωπαϊκή Επιτροπή που είναι αρμόδια για την αλιεία και τις ναυτιλιακές υποθέσεις αλλά και ρυθμιστικούς οργανισμούς σε παγκόσμιο επίπεδο με σκοπό τη βελτίωση των διεθνών προτύπων ασφαλούς, ποιοτικής και φιλικής προς το περιβάλλον εμπορικής ναυτιλιακής δραστηριότητας. Η διαπίστωση απουσίας πολιτικής στήριξης προς τους αναφερθέντες στόχους ενεργοποιεί πλέον μηχανισμούς διεκδίκησης δίνοντας έμφαση στην ανάγκη ρύθμισης της ναυτιλιακής δραστηριότητας σε περιφερειακό, εθνικό και διεθνές επίπεδο. Οι Ενώσεις τάσσονται καθαρά κατά της άμεσης εκπροσώπησης της Ευρωπαϊκής Επιτροπής στον IMO καθώς η ναυτιλία είναι μία διεθνής δραστηριότητα και οι εθνικές ή περιφερειακές ρυθμίσεις, οι οποίες διαφέρουν από τους διεθνείς κανόνες, δημιουργούν σύγχυση σε ό,τι αφορά τα διεθνή πρότυπα που ισχύουν, καθιστούν αντιπαραγωγική τη ναυτιλιακή βιομηχανία και δημιουργούν

αθέμιτο ανταγωνισμό. Το πιθανότερο είναι σε λίγα χρόνια (αν όχι άμεσα) όχι μόνο οι Ενώσεις αυτές να προλαβαίνουν την έκδοση διαφορετικών οδηγιών από διαφορετικούς φορείς αλλά και να ζητείται η γνώμη τους πριν τη θέσπιση κανόνων καθώς έχουν ήδη πείσει τους διεθνείς οργανισμούς πως έχουν πρόθεση ειλικρινούς και εποικοδομητικού διαλόγου με γνώμονα το κοινό και αειφόρο συμφέρον και όχι τη στείρα κερδοφορία, η οποία εξ'άλλου επέρχεται αυτοδίκαια κατόπιν. Απ' την άλλη μεριά, διακρίνεται η σχετικότητα της επιρροής των Ενώσεων αυτών καθώς παρότι κατέχουν ποσοστό μεγαλύτερο του 70% του παγκόσμιου στόλου, ουσιαστικά δεν έχουν καταφέρει ακόμα να μπορούν να επεμβαίνουν στη διεκδίκηση πρώτα και στον καθορισμό μετέπειτα του επιπέδου της ναυλαγοράς. Το έτος 2005 αποχωρεί παρουσιάζοντας ορισμένες νέες εξελίξεις σε σχέση με τον προηγούμενο χρόνο. Το 2004 οι περισσότεροι πλοιοκτήτες απήλαυσαν υψηλά κέρδη λόγω της σημαντικής αύξησης της ζήτησης από Ινδία και Κίνα. Το 2005 ξεκίνησε με ένα «φρενάρισμα» στους ναύλους ως αποτέλεσμα της αύξησης της χωρητικότητας ειδικά στα μεγάλα δεξαμενόπλοια. Ο εκνευρισμός και η αβεβαιότητα είναι παλιοί γνώριμοι της ναυτιλιακής βιομηχανίας. Ωστόσο, στη συνέχεια η ζήτηση αυξήθηκε πάλι και το κλίμα άλλαξε. Σε κάθε περίπτωση η αστάθεια εμφανίζεται να παραμένει κυρίαρχη και το 2005 αλλά και την επόμενη χρονιά. Μια χρονιά κατά τη διάρκεια της οποίας θα παρουσιαστεί μια σημαντική αύξηση της χωρητικότητας σε συνδυασμό με τις εξελίξεις στον εφοδιασμό και τη διανομή στην αγορά πετρελαίου αλλά και της σύμβασης της Marpol για την απόσυρση από την αγορά

των δεξαμενόπλοιων μονού τοιχώματος. Η παραγωγή πετρελαίου της Μέσης Ανατολής συνεχίζει να διαδραματίζει τον πρώτο ρόλο στην παγκόσμια ζήτηση, ενώ πιο δύσκολες είναι οι προβλέψεις για το ρόλο χωρών όπως η Βενεζουέλα και η Νιγηρία. Συνυπολογίζονται οι εκτιμήσεις για την ανησυχητική πορεία του εξαγωγικού αμερικανικού εμπορίου και των ελλειμμάτων της χώρας αυτής. Βάσει του ποσοστού των ελλήνων μελών (πάνω από 20%) προβλέπω και κρίνω επιβεβλημένη τη δημιουργία γραφείου INTERTANKO-INTERCARGO στον Πειραιά, έτσι ώστε να μπορέσει ο Πειραιάς να αναδειχθεί σε διεθνές ναυτιλιακό κέντρο, παρόλο που σύμφωνα με τον πρόεδρο της πρώτης δεν υπάρχουν οι κατάλληλες υποδομές. Αλλαγές δεν προβλέπω να υπάρξουν σε αυτό το σκηνικό που έχει διαμορφωθεί με τους εμπλεκόμενους φορείς (Ενώσεις πλοιοκτητών, Νηογνώμωνων, Ναυπηγικών μονάδων) να τάσσονται υπέρ της δημιουργίας κοινών κανόνων κατασκευής των πλοίων με κατεύθυνση δημιουργίας εύρωστων και αξιόπλων πλοίων καθώς φαίνεται πως κυριολεκτικά έχουν συνειδητοποιήσει όλοι πως η μόνη λύση είναι η ποιότητα και ο σεβασμός στο περιβάλλον που ασκούνται όλες οι οικονομικές δραστηριότητες συνεπώς και της ναυτιλίας, το οποίο περιβάλλον δεν είναι άλλο από αυτό όπου όλοι ζούμε.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ

1. **Βαβούρας Ι.:** «Οικονομική Πολιτική», Εκδόσεις Παπαζήση, Αθήνα, 1998
2. **Βλάχος Γ.:** «Διεθνείς Οργανισμοί και Ναυτιλιακή Πολιτική». Εκδόσεις Α. Σταμούλη, Πειραιάς 1996
3. **Βλάχος Γ.Π.:** «Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική», Εκδόσεις Α. Σταμούλης, Αθήνα 2000
4. **Βλάχος Γ.Π.:** «Ναυπηγική Οικονομική & Στρατηγική», Εκδόσεις J&J Hellas, Πειραιάς 2002 **Γουλιέλμος Α,** «Η Διοίκηση της Διαχείρισης & της Παραγωγής στις Ναυτιλιακές Επιχειρήσεις», 2001
5. **Μεταξά Β.:** «Αρχές Ναυτιλιακής Οικονομικής». Εκδόσεις Παπαζήση, Αθήνα 1992
6. **Μητρόπουλος Ε.:** Κατηγορίες και τύποι εμπορικών πλοίων, 2η Έκδοση, Εκδ. Σταυριδάκης, Πειραιάς 1980
7. **Παπαγιαννούλης Κ.:** «Σύγχρονες Τάσεις της Διεθνούς Ναυτιλιακής Πολιτικής και η Σημασία τους για την Ελληνική Ναυτιλία», Διδακτορική Διατριβή, Πανεπιστήμιο Πειραιά, 2001

ΞΕΝΟΓΛΩΣΣΗ

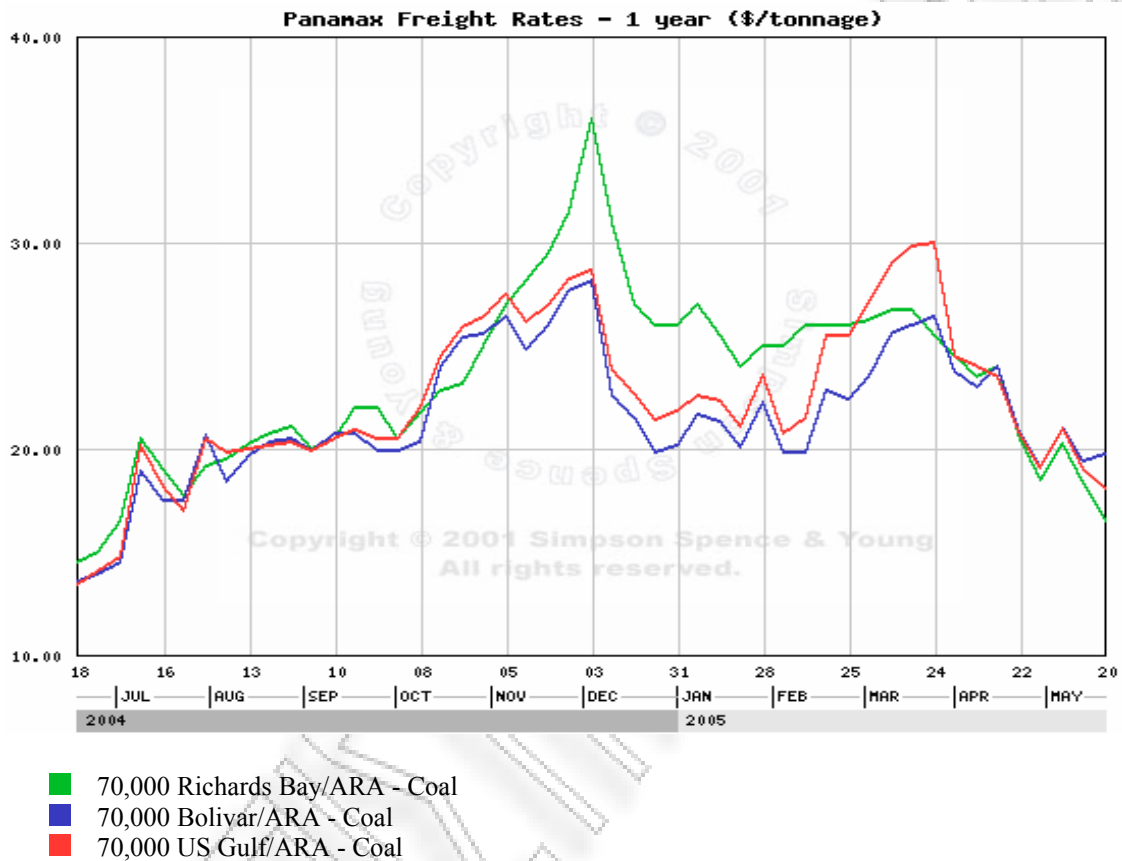
1. **Adams J.:** International economics, 1972
2. **B.I.S.R.A.:** Trades of large bulk ships - London 1967

3. **Bennathem E. and Walters:** The economics of ocean freight rate, ed. Frederick A. Praeger, N. York 1969
4. **Bross St. R.:** Ocean shipping - N. York 1956
5. Clarkson Research Studies : **Tanker Market Reports, 2001, 2002, Oil and Tanker Trades Outlook, Spring, Fall 2002**
6. **Clarkson Research Studies:** 1999-2000-2001-2002
7. **Clarkson:** Dry Bulk Trade Outlook
8. **Clarkson:** Oil & Tanker Trades Outlook 2001
9. **Cufley C. F. H.:** Ocean freights and chartering - London 1962
10. **Evans D.:** The politics of trade –1974
11. **Fayle E.:** A short history of the world's shipping industry - London 1933
12. **Ferguson J. Oil Tankers and the Environment:** Planning for the future, Lloyd's Register Press and Public Relations, 1990
13. **Frihagen A.:** Shipping conferences and the antitrust laws - Oslo 1965
14. **Heaver T. R.:** The economics of vessel size - Ottawa 1968
15. **HELMEPA:** Notes, "The ISM Code Implementation on Board and Port State Control", Voluntary Refresher Updating Training Ashore, 1998-1999
16. **Hicks J. R.:** A contribution to the theory of the trade cycle – London
17. **I.C.S., INTERTANCO and IMIF:** "Oil Tankers Design and Pollution Prevention", A report by the shipping industry, 1990

18. **I.C.S., INTERTANCO and IMIF:** “Oil Tankers Design and Pollution Prevention”,
A report by the shipping industry, 1990 and various issues on 2001, 2002
19. **Institute of shipping economics Bremen:** Yearbooks Shipping statistics.
20. **Institute of Shipping Economics:** Liner shipping in the Eighties -Bremen 1980
21. **Intertanko:** 2003
22. **Intertanko:** Slow steaming practice -1978.
23. **Intertanko:** The future of the tanker market - Annual meeting –1978
24. **Lloyd's of London:** Commodities and bulk shipping in the 1980s -London 1981
25. **Lloyd's Register of Shipping:** World Fleet Statistics 1995, 2000
26. **Shimojo T.:** Economic analysis of shipping freight - Kobe 1977
27. **Svendsen A. J.:** Trends in world sea - borne trade - Bergen 1964
28. **Troxell Em:** Economics of transport - N. York 1955
29. **UNCTAD:** Freight markets and the level and structure of freight rates (TD/B/C 4/38
Rev. 1)
30. **UNCTAD:** The economics of bulking of cargoes
31. **Vergottis A. – Kavussanos M.:** The Outlook for the World Shipping market 1988 –
2000. Economic Review (World Shipping), 1988

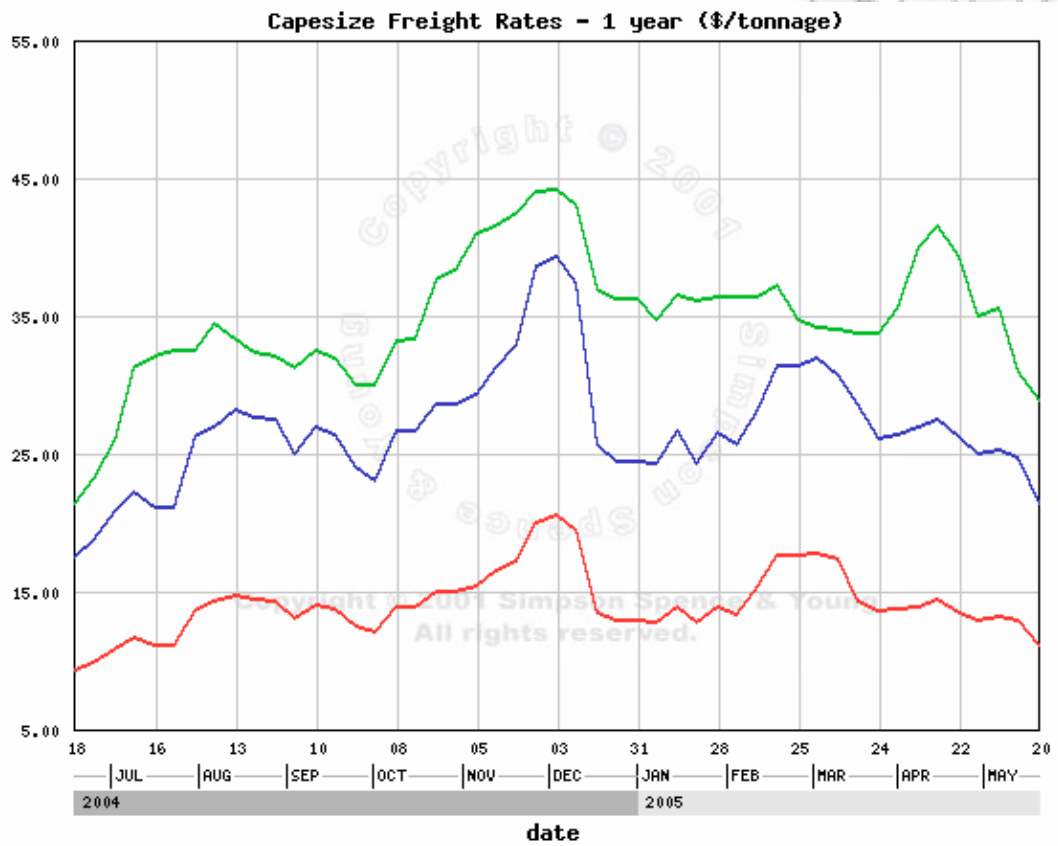
**ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι: Εξέλιξη τιμών ναύλων σε κύριες διαδρομές χύδην
ξηρού φορτίου**

Εικόνα Ι.1 : Οι Ναύλοι των Panamax στις Διαδρομές Roberts Bank/ARA, Richard Bay/ARA και Bolivar/ARA (07/04-05/05)



Πηγή: www.ssyonline.com

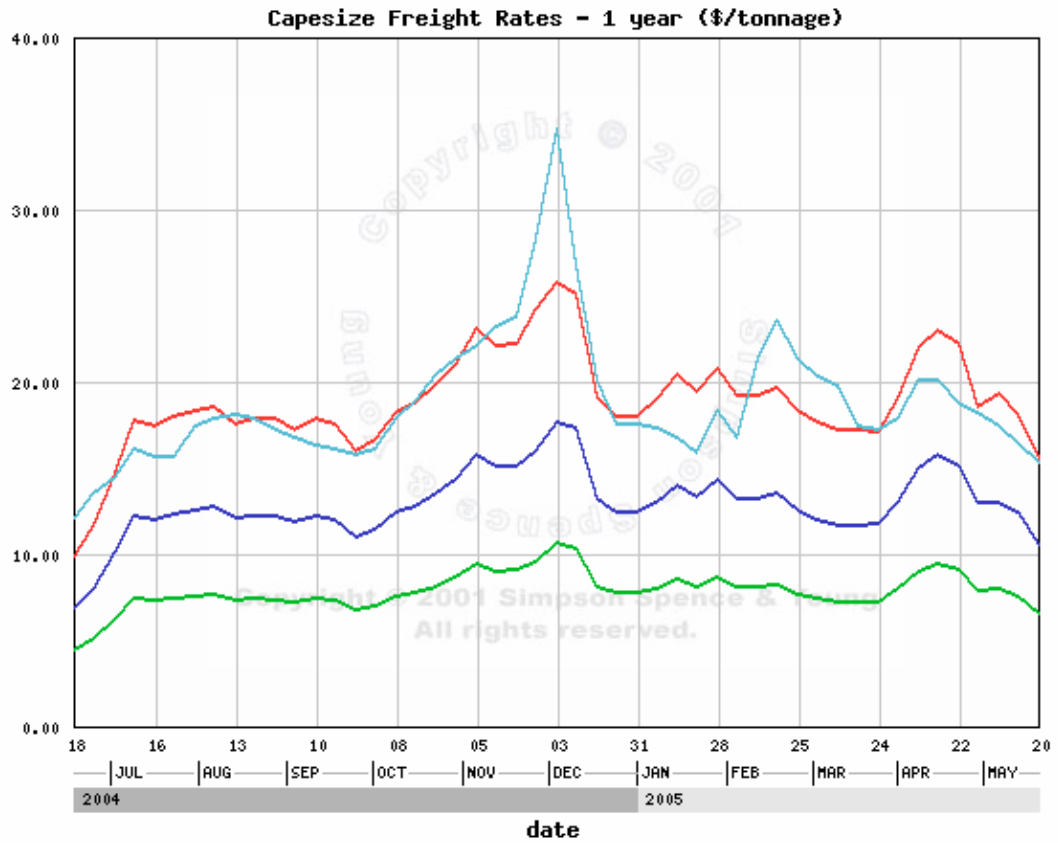
Εικόνα 1.2 : Η Πορεία των Ναύλων στα Capesize στις Διαδρομές Tubarao/Beilun, Tubarao/Rotterdam και Saldanha/Beilun (07/04-05/05)



- 150,000 Tubarao/Beilun - Iron Ore
- 130/160,000 Saldanha/Japan on 18m - Iron Ore
- 160,000 West Australia/Japan on 18m - Iron Ore

Πηγή: www.ssyonline.com

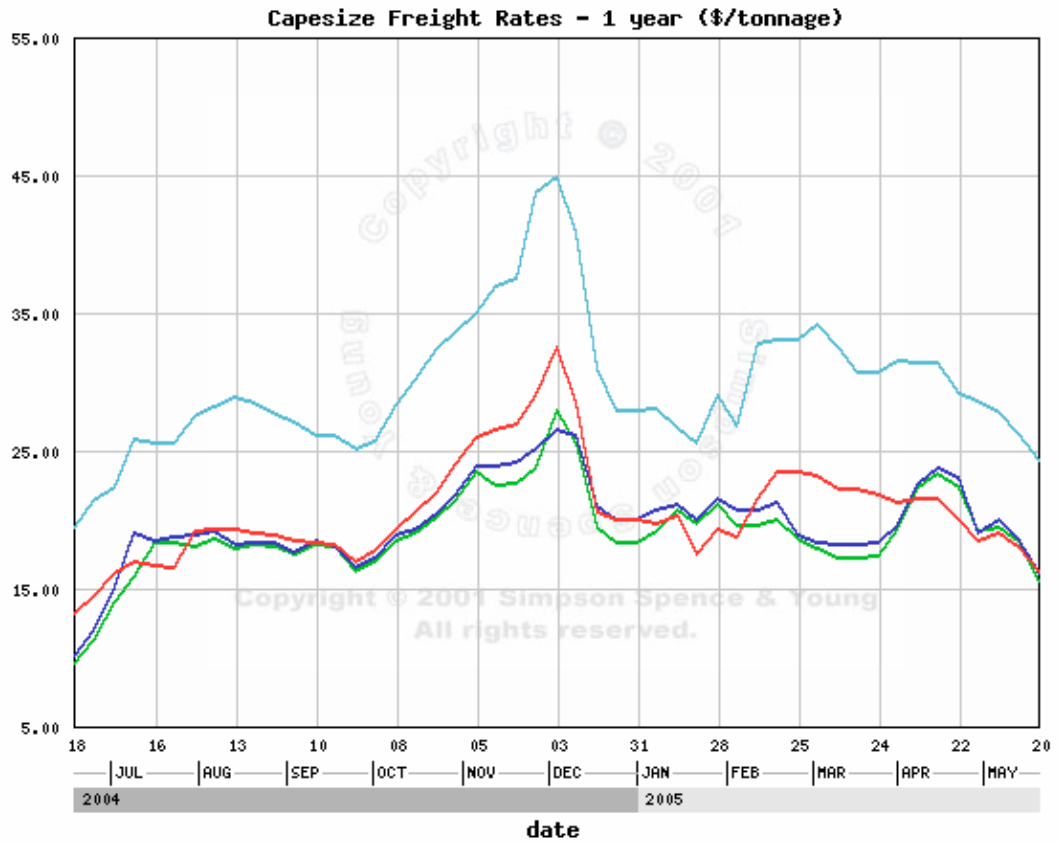
Εικόνα I.3 : Η Πορεία των Ναύλων στα Capesize στις Διαδρομές Narvik/ Rotterdam - Nouadhibou/ Antwerp - Tubarao/ Rotterdam - Saldanha/ Rotterdam (07/04-05/05)



- 140,000 Narvik/Rotterdam - Iron Ore
- 100/140,000 Nouadhibou/Antwerp - Iron Ore
- 150,000 Tubarao/Rotterdam - Iron Ore
- 140,000 Saldanha/Rotterdam - Iron Ore

Πηγή: www.ssyonline.com

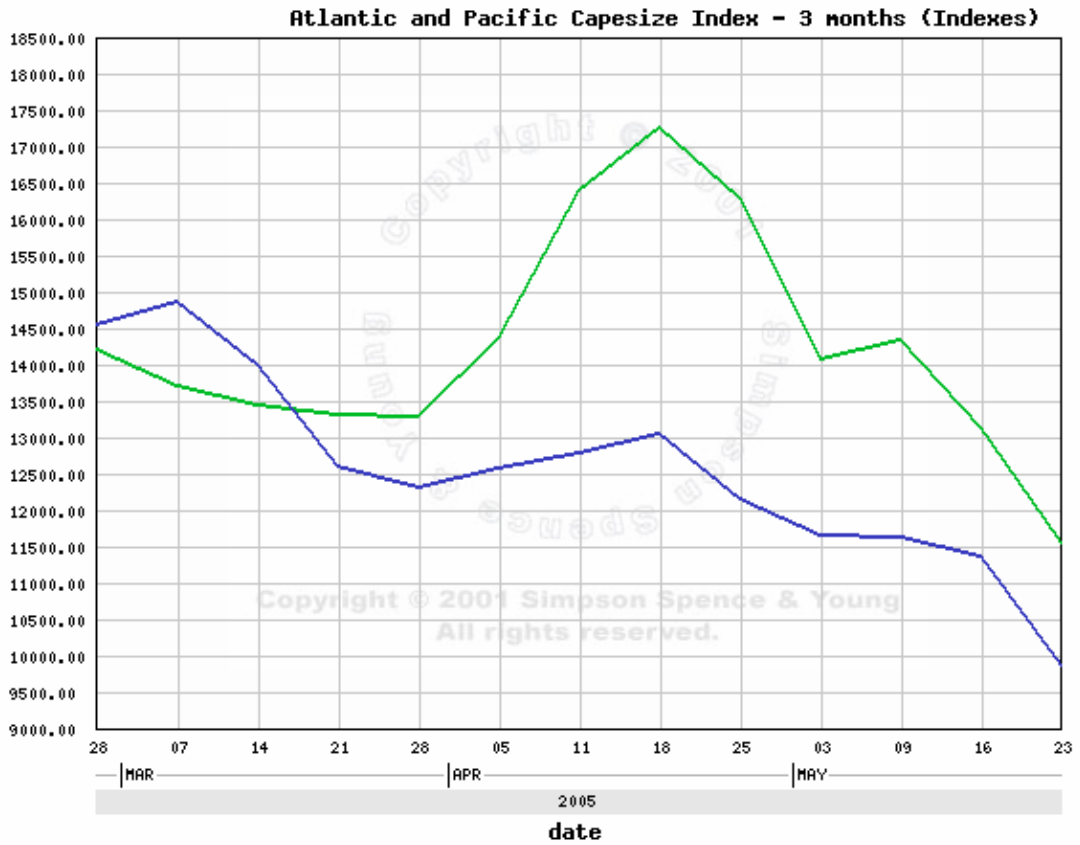
Εικόνα 1.4 : Η Πορεία των Ναύλων στα Capesize στις Διαδρομές Hampton Roads/Rotterdam - Puerto Bolivar/ Rotterdam - Richards Bay/ Rotterdam - New South Wales/Rotterdam (07/04-05/05)



- 120,000 Hampton Roads/Rotterdam - Coal
- 140,000 Puerto Bolivar/Rotterdam - Coal
- 140,000 Richards Bay/Rotterdam - Coal
- 120,000 New South Wales/Rotterdam - Coal

Πηγή: www.ssyonline.com

Εικόνα 1.5 : Ο Δείκτης Atlantic & Pacific Capesize (03/05-05/05)



■ Atlantic Capesize Index
■ Pacific Capesize Index

Πηγή: www.ssyonline.com