

# ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ



## ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ ΣΤΗΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

### Η ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΣΚΟΠΙΑ ΤΩΝ ΝΑΥΛΩΣΕΩΝ: ΟΙ ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΔΙΑΔΡΟΜΕΣ ΠΟΥ ΕΛΑΧΙΣΤΟΠΟΙΟΥΝ ΤΑ ΚΟΣΤΗ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΗ, ΜΕ ΒΑΣΗ ΤΑ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΑ, ΤΟΝ ΑΝΕΦΟΔΙΑΣΜΟ ΠΕΤΡΕΛΑΙΩΝ ΚΑΙ ΤΗΝ ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΖΗΤΗΣΗ.

**Κωνσταντίνα Ιωάννης Σακλάρα**

Διπλωματική Εργασία

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

Επιβλέπων Καθηγητής: Βλάχος Γεώργιος

Αύγουστος 2021

## Δήλωση Αυθεντικότητας

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

Τριμελούς Εξεταστική Επιτροπή

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

Τα μέλη της Επιτροπής ήταν:

Βλάχος Γεώργιος (Επιβλέπων)

Πολέμης Διονύσιος

Δανιήλ Γεώργιος

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

## Contents

Ευρετήριο πινάκων και εικόνων .....	5
Κεφάλαιο 1 : Εισαγωγή.....	5
1.1.Εισαγωγή- Βασικοί όροι.....	5
1.2. Δομή εργασίας.....	7
Κεφάλαιο 2 : Η ναυτιλία χύδην ξηρού φορτίου.....	8
2.1. Η αγορά ξηρού χύδην φορτίου.....	8
2.1.1. Τμηματοποίηση αγοράς .....	13
Πίνακας 1 : Είδη πλοίων ξηρού φορτίου .....	14
Κεφάλαιο 3 : Η ναύλωση.....	15
3.1. Μέρη που εμπλέκονται στην ναύλωση.....	15
3.2. Τα είδη ναύλωσης.....	17
3.3. Υποχρεώσεις ναυλωτή και πλοιοκτήτη στα διάφορα είδη ναύλωσης .....	18
3.3.1. Χρονοναύλωση.....	18
3.3.2. Ναύλωση ταξιδίου.....	22
3.3.3. Ναύλωση demise/ Bareboat Chartering .....	24
3.3.4 Ναύλωση εργολαβικής μεταφοράς (Contract of Affreightment - CoA):.....	24
3.4 Επιλογή Στρατηγικής Ναύλωσης .....	25
Κεφάλαιο 4 : Τα κόστη της ναυτιλίας.....	28
4.1. Τα κόστη του πλοίου .....	28
4.2 Παράγοντες που επηρεάζουν το κόστος .....	31
4.3 Η σημασία τη ταχύτητας του πλοίου στη ναύλωση κατά ταξίδι .....	36
Κεφάλαιο 5 : Φορτία και διαδρομές πλοιοκτητών.....	38
5.1. Τα φορτία της ναυτιλίας ξηρού φορτίου.....	38
Εικόνα 1 : Τυπικές διαδρομές σιδηρομεταλλεύματος.....	40
Εικόνα 2 : Τυπικές θαλάσσιες διαδρομές άνθρακα.....	41
Εικόνα 3 : Τυπικές θαλάσσιες διαδρομές σιτηρών.....	43
5.1.1 Η εποχικότητα των φορτίων και ο επηρεασμός της αγοράς .....	46
Εικόνα 4: Ημερολόγιο Καλλιέργειας Βραζιλίας.....	47
Εικόνα 5: Ημερολόγιο Καλλιέργειας Αργεντινής .....	48
5.2. Ναυτιλιακές διαδρομές (Ocean Routes ) .....	49
5.2.1. Backhaul.....	50

5.2.2. Fronthaul .....	55
5.2.3. Βόρεια Θαλάσσια. Διαδρομή (NSR / Northern Sea Route).....	55
Κεφάλαιο 6: Συμπεράσματα .....	56
6.1. Συζήτηση.....	56
6.2. Συμπεράσματα.....	62
Βιβλιογραφία .....	66

## Ευρετήριο πινάκων και εικόνων

Εικόνα 1 : Τυπικές διαδρομές σιδηρομεταλλεύματος.....	40
Εικόνα 2 : Τυπικές θαλάσσιες διαδρομές άνθρακα.....	41
Εικόνα 3 : Τυπικές θαλάσσιες διαδρομές σιτηρών .....	43
Εικόνα 4: Ημερολόγιο Καλλιέργειας Βραζιλίας.....	47
Εικόνα 5: Ημερολόγιο Καλλιέργειας Αργεντινής.....	48

### Κεφάλαιο 1 : Εισαγωγή

#### 1.1.Εισαγωγή- Βασικοί όροι

Η δομή της ναυτιλίας αλλά και των ναυτιλιακών εταιρειών έχει μεταβληθεί μέσα σε μια σταδιακή πορεία συνεχών αλλαγών. Στο παρελθόν οι ναυτιλιακές εταιρείες ασχολούνταν με όλο το φάσμα των λειτουργιών ενός πλοίου, το οποίο περιλάμβανε την πλοιοκτησία, τη διαχείριση των πληρωμάτων, την τεχνική λειτουργία και την εμπορική λειτουργία. Μια ποικιλία παραγόντων ωστόσο έχουν οδηγήσει σε διαχωρισμό των λειτουργιών των ναυτιλιακών εταιρειών: στη λειτουργία ιδιοκτησίας (συμπεριλαμβανομένης της χρηματοδότησης) στη λειτουργία διαχείρισης (επάνδρωση, τεχνική επίβλεψη, ανταλλακτικά, αποθήκες κ.λπ.) και, σε ορισμένες περιπτώσεις, στο λειτουργικό ρόλο (καθημερινή ρουτίνα που σχετίζονται με το σκάφος) και τη ναύλωση του πλοίου. Η ιδιαίτερη φύση της ναυτιλίας λοιπόν αλλά και η προσπάθεια να μειωθούν τα λειτουργικά κόστη μιας επιχείρησης μπορεί να οδηγήσουν την ναυτιλιακή εταιρεία να κάνει μια σαφή διάκριση των επιχειρηματικών λειτουργιών της. Ένα τέτοιο παράδειγμα είναι οι ναυλώσεις, οι οποίες αποτελούν μια ξεχωριστή δραστηριότητα, η οποία συχνά μεταφέρεται εκτός της ναυτιλιακής εταιρείας. Η

ναύλωση γενικά είναι μια δραστηριότητα των ναυτιλιακών επιχειρήσεων που ασχολείται με την κατάλληλη αντιστοίχιση των αναγκών μεταφοράς φορτίων και του εμπορίου των πλοίων για την ασφαλή θαλάσσια μεταφορά εμπορευμάτων. Αυτή η επιχειρηματική δραστηριότητα απαιτεί πολύπλευρες γνώσεις και επαγγελματική εμπειρία (Γκιζιάκης, κ.α, 2010).

Ένα « ναυλοσύμφωνο » αποτελεί την συμφωνία για εμπορική αξιοποίηση ενός πλοίου. Το ναυλοσύμφωνο καταρτίζεται μεταξύ δύο εμπλεκόμενων μερών, του «πλοιοκτήτη» και του «ναυλωτή», στην πρώτη περίπτωση ο πλοιοκτήτης εκπροσωπεί τα συμφέροντα του πλοίου και ο ναυλωτής είναι αυτός που ναυλώνει το πλοίο προκειμένου να χρησιμοποιήσει τις υπηρεσίες του είτε για να πραγματοποιήσει ένα συγκεκριμένο ταξίδι φορτίου ή ώστε να το ναυλώσει για ένα συγκεκριμένο χρονικό διάστημα.

Κατά τη διαδικασία αυτή προκειμένου να επιτευχθεί συμφωνία και να αναλάβει το πλοίο την μεταφορά του φορτίου, μέσα στο ναυλοσύμφωνο προβλέπεται ένα αντάλλαγμα, έτσι λοιπόν ο ναυλωτής δεσμεύεται να πληρώσει μια οικονομική αποζημίωση που ονομάζεται «ναύλος» ή «μίσθωση» σύμφωνα με τον επιλεγμένο τύπο ναύλωσης, προκειμένου να του παρασχεθούν οι υπηρεσίες του πλοιοκτήτη. Η συμφωνία ναύλωσης επιβεβαιώνεται από τη σύμβαση ναύλωσης που ονομάζεται "charter party".

Ο όρος «αγορά ναύλωσης» αναφέρεται κυρίως σε ένα κοινό μέρος όπου οι διάφοροι τύποι ναύλων είναι σταθεροί, ενώ ο όρος «αγορά ναύλων» περιγράφει τα επίπεδα ναύλου. Ωστόσο, και οι δύο όροι μπορούν να ερμηνευθούν ως συνώνυμα γενικά (Παπαδόπουλος και Πλωμαρίτου, 2015). Η «αγορά ναύλων» ή η «αγορά ναύλωσης» μπορεί απλά να οριστεί ως ολόκληρο το σύστημα καθορισμού ναύλου, . Η ανάλυση ενός τέτοιου συστήματος πρέπει να περιλαμβάνει τέσσερα στοιχεία:

- τη γεωγραφική θέση της αγοράς
- τα πρόσωπα και τα νομικά πρόσωπα που ενεργούν σε αυτό
- τη μεθοδολογία και την επιχειρηματική πρακτική της αγοράς
- και τέλος, το σκεπτικό της αγοράς, δηλαδή το σκεπτικό πίσω από τις πράξεις, τις συμπεριφορές και τις διαδικασίες, καθώς και την αλληλεπίδραση μεταξύ προσώπων και συνθηκών εντός της αγοράς.

Πιο συγκεκριμένα, η αγορά «ναύλωσης» ή «εμπορευματικής μεταφοράς» μπορεί να οριστεί ως ένα ή όλα τα ακόλουθα:

- Το γεωγραφικό μέρος όπου γίνονται οι διαδικασίες της ναύλωσης, καθορίζονται οι τιμές ναύλων και αγοράζονται, πωλούνται και εκτελούνται θαλάσσιες μεταφορές.
- Τα άτομα και οι νομικές οντότητες που, εκφράζοντας τα διαφορετικά ναυτιλιακά τους ενδιαφέροντα και ενεργώντας με διάφορους τρόπους για να επιτύχουν τους στόχους τους, αλληλοεπιδρούν μεταξύ τους και σχηματίζουν τα επίπεδα ναύλου.
- Ένα σύστημα αποτελούμενο από αλληλεξαρτώμενα άτομα, οντότητες, παράγοντες και προϋποθέσεις, το οποίο μέσω χρηματοοικονομικών μηχανισμών και επιχειρηματικών διαδικασιών, οδηγεί στη δημιουργία μιας αγοράς και στη διαμόρφωση των επιπέδων ναύλου των διεθνών θαλάσσιων μεταφορών.

Στο πλαίσιο της ναυτιλιακής πρακτικής, ο όρος «ναύλωση» μπορεί να οριστεί με απλοποίηση ως αυτή η πράξη ή διαδικασία που αφορά την εμπορική απασχόληση των πλοίων, τις διεθνείς μεταφορές φορτίων και πολλές φορές την κατάλληλη αντιστοίχιση αυτών (Παπαδόπουλος και Πλωμαρίτου, 2015).

Επιπλέον, η «μεσιτεία πλοίων» είναι η πράξη που αναφέρεται παράλληλα και στο μεσολαβητικό επάγγελμα που διευκολύνει τις επιχειρηματικές επαφές μεταξύ εφοπλιστών και ναυλωτών προκειμένου να πραγματοποιηθεί μια ναύλωση.

## 1.2. Δομή εργασίας

Η παρούσα εργασία χωρίζεται σε πέντε κεφάλαια. Το παρόν κεφάλαιο αφορούσε μια εισαγωγή στις βασικές έννοιες της εργασίας. Το δεύτερο κεφάλαιο αφορά μια εισαγωγική προσέγγιση και μια εν τάχυν ανάλυση των βασικών χαρακτηριστικών της αγοράς χύδην ξηρού φορτίου, προκειμένου να γίνει ευκολότερη η μετέπειτα ανάλυση των στοιχείων που επηρεάζουν το στρατηγικό πλάνο των πλοιοκτητών και το κέρδος τους. Το τρίτο κεφάλαιο αφορά την διαδικασία της ναύλωσης, τα μέρη που εμπλέκονται, τα είδη των ναυλώσεων και τις υποχρεώσεις τους. Το τέταρτο κεφάλαιο αποτελεί μια αναφορά στα ναυτιλιακά κόστη και το πέμπτο αναφέρεται στις ναυτιλιακές διαδρομές και τα φορτία της ναυτιλίας χύδην φορτίου. Στο τελευταίο κεφάλαιο έχουμε τα συμπεράσματα της εργασίας.

## Κεφάλαιο 2 : Η ναυτιλία χύδην ξηρού φορτίου

### 2.1. Η αγορά ξηρού χύδην φορτίου

Η ναυτιλία ξηρού χύδην φορτίου αναφέρεται στην κίνηση σημαντικών εμπορευμάτων που μεταφέρονται χωρίς συσκευασία (σε χύδην κατάσταση) Τα φορτία αυτά περιλαμβάνουν :

- τα λεγόμενα μεγάλα φορτία (όπως σιδηρομετάλλευμα, άνθρακας, σιτηρά κοκ.), καθώς και φορτία που μεταφέρουν προϊόντα χάλυβα (πηνία, πλάκες και ράβδους), ξυλεία ή κορμούς δένδρων και άλλα εμπορεύματα που ταξινομούνται ως δευτερεύοντα (Notteboom, και , Vernimmen, 2008 ).

Η αξία του τομέα ξηρού φορτίου δεν μπορεί να υπερεκτιμηθεί. Χωρίς την ύπαρξη αυτού του κλάδου , το παγκόσμιο εμπόριο και παράλληλα πολλοί οικονομικοί τομείς δε θα ήταν εφικτό να επιβιώσουν. Ο κλάδος χάλυβα σε διεθνές επίπεδο , για παράδειγμα, δεν θα ήταν εύκολο να λειτουργήσει χωρίς έναν υγιή και οικονομικά αποδοτικό τομέα ναυτιλίας που να εξασφαλίζει την μεταφορά των πρώτων υλών όπως άνθρακα και μεταλλεύματα σιδήρου, καθώς και τη δυνατότητα εξαγωγής του τελικού προϊόντος σε παγκόσμιο επίπεδο (Wright, 2000).

Η αγορά καθοδηγείται από το ναυτιλιακό εμπόριο και σχετίζεται άμεσα με τις μεταβολές στις εξαγωγές διαφόρων εμπορευμάτων. Η άνοδος της ζήτησης σιδηρομεταλλεύματος και άνθρακα σε συνδυασμό με την ανάγκη για σιτηρά οδηγούν στην ανάπτυξη της αγοράς. Ο άνθρακας και ο σίδηρος είναι πρώτες ύλες που απαιτούνται για την παραγωγή ενέργειας και χάλυβα. Σύμφωνα με το Διεθνές Ναυτιλιακό Επιμελητήριο, η ναυτιλία ευθύνεται για το 90% του παγκόσμιου εμπορίου.

Η ταχεία αστικοποίηση και η υψηλή οικονομική ανάπτυξη μπορούν να αποτελέσουν θετικό στοιχείο για την αγορά ξηρών φορτίων χύδην. Η τεράστια ζήτηση για εμπορεύματα και οι



επενδύσεις σε έργα υποδομής μπορούν να υποστηρίξουν τη ζήτηση για ναυτικές μεταφορές. Η έμφαση στη βελτίωση των ναυτιλιακών υποδομών και των εξαγωγών άνθρακα και σιδηρομεταλλεύματος κυρίως μπορεί να ευνοήσει σημαντικά την αγορά. Αντίστοιχες μεταβολές στην αγορά παρατηρούνται και με βάση την εποχικότητα. Για παράδειγμα η ανάγκη για θέρμανση το χειμώνα, συνδέεται με μεγάλη αύξηση σε ζήτηση κάρβουνου. Οι εξελίξεις στα συστήματα διαχείρισης της εφοδιαστικής αλυσίδας και οι τεχνολογικές καινοτομίες για την παρακολούθηση και την διαχείριση του θαλάσσιου φορτίου είναι πιθανό να έχουν θετικό αντίκτυπο στην αγορά χύδην ξηρού φορτίου. Οι δυνάμεις προσφοράς και ζήτησης πλοίων καθορίζει το επίπεδο του ναύλου. Όταν η ζήτηση υπερβαίνει τα επίπεδα της προσφοράς, τα ποσοστά του ναύλου κινούνται σε υψηλότερα επίπεδα και το αντίθετο. Εξαιτίας του γεγονότος ότι τα πλοία χρειάζονται ημέρες ή εβδομάδες για να φτάσουν σε ένα συγκεκριμένο λιμάνι, η προσφορά βραχυπρόθεσμα είναι πολύ ανελαστική, που σημαίνει ότι οι τιμές τείνουν να ανεβαίνουν σημαντικά σε μικρές περιόδους. Δεν είναι ασυνήθιστο για τα ποσοστά να διπλασιαστούν για μια περίοδο μερικών εβδομάδων, αν και σε μεγαλύτερες περιόδους τα ποσοστά γενικά καθορίζονται από την παγκόσμια προσφορά και ζήτηση.

Η ζήτηση για μεταφορές που σχετίζονται με το χύδην ξηρό φορτίο επηρεάζεται από τις επιπτώσεις των εξωτερικών οικονομικών και εμπορικών συνθηκών και η αστάθεια σε λειτουργικό επίπεδο είναι αρκετά υψηλή. Τα μέρη που δραστηριοποιούνται στην ναυτιλιακή βιομηχανία θα πρέπει να ενισχυθούν για να επιλύσουν την αστάθεια και την αβεβαιότητα που προκύπτουν στην αγορά ναυτιλίας ξηρού φορτίου (Lee, et al, 2013).

Στη διεθνή ναυτιλία, ο κλάδος χύδην ξηρού φορτίου αντιπροσωπεύει πάντα ένα πολύ μεγάλο μερίδιο τόσο της παραγωγής όσο και του στόλου παγκοσμίως. Σύμφωνα με τα στατιστικά στοιχεία της Clarkson, πριν από τη δεκαετία του '80, τα ξηρά χύδην φορτία αντιπροσώπευαν πάνω από το 50% της συνολικής διεθνούς ναυτιλιακής δύναμης. Μετά τη δεκαετία του '80, με την προσαρμογή της οικονομικής δομής στις ανεπτυγμένες χώρες και την άνοδο της μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, τα μερίδια του όγκου των φορτίων χύδην σε όγκο μειώθηκε, αλλά παρέμεινε περίπου στο 40%. Από το 1993, ο όγκος ξηρών φορτίων χύδην αυξήθηκε από 2,763 δισεκατομμύρια τόνους το 1993 σε 44,308 δισεκατομμύρια τόνους στο τέλος του 2013 (Clarksons, 2014).

Στη διεθνή αγορά ξηρού φορτίου χύδην, τα ξηρά φορτία μεταφέρονται συνήθως με φορτηγά πλοία. Στο ταξίδι τους, δεν υπάρχουν σταθερές διαδρομές, συνδεδεμένα λιμάνια,

προγραμματισμένη ημερομηνία και τιμή , αντίθετα μεταβάλλονται συνεχώς οι διαδρομές, τα εμπορεύματα και η τιμή σύμφωνα με την ώρα, τον τόπο και το μεταφερόμενο φορτίο που αναφέρονται στη σύμβαση ναύλωσης. Δηλαδή, είναι ένα είδος παράτυπης μεταφοράς. Έτσι, στην ουσία η αγορά χύδην ξηρού φορτίου , ανήκει στην αγορά tramp , με τα ακόλουθα χαρακτηριστικά:

A. Συγκεντρωμένες διαδρομές πλοίων, Γενικά, τόσο ο τόπος εφοδιασμού (φόρτωσης – παραλαβής των φορτίων) όσο και ο τόπος κατανάλωσης, της ξηρής χύδην αποστολής, συμπεριλαμβανομένης της μεταφοράς με τραμ είναι σχετικά συγκεντρωμένες, με αποτέλεσμα να έχουν σχηματιστεί σταδιακά αρκετές σταθερές διαδρομές μεταφοράς σε παγκόσμια κλίμακα, όπως η Άπω Ανατολή έως τη Βραζιλία, Αυστραλία ή Κόλπος των ΗΠΑ προς την Άπω Ανατολή, τη βορειοδυτική Ευρώπη. Επιπλέον, οι δομές διαδρομής είναι σταθερές και η ποιότητα των υπηρεσιών έχει φτάσει σε πολύ ψηλό επίπεδο.

B. Πολλοί πλοιοκτήτες με μικρό μερίδιο αγοράς κα. που προσπαθούν να διατηρήσουν μια σταθερή και συγκεκριμένη συχνότητα πλεύσης των πλοίων τους , σε αντίθεση με τις εταιρείες τακτικών γραμμών που πρέπει να έχουν συγκεκριμένο μέγεθος στόλου. Ωστόσο, σε αντίθεση με τις εταιρείες τακτικών γραμμών, οι διεθνείς ναυτιλιακές εταιρείες ξηρού φορτίου μπορούν να τεθούν σε λειτουργία ακόμα και εάν διαθέτουν ένα πλοίο, του οποίου οι απαιτήσεις για επενδύσεις είναι σχετικά μικρές. Επιπλέον, δεν υπάρχει εμπόδιο στην είσοδο νέων εταιρειών στον κλάδο.

Γ. Η διεθνής αγορά ξηρών φορτίων χύδην είναι μια απόλυτα ανταγωνιστική και διαφανής αγορά.

Η παγκόσμια βιομηχανία μαζικών χύδην μεταφορών είναι ανταγωνιστική και συχνά ταραχώδης. Μερικά από τα κύρια χαρακτηριστικά του είναι τα εξής: Η ένταση διατηρείται χαμηλή. Η παγκόσμια αγορά χύδην φορτίου δεν μοιάζει με τη συνηθισμένη ναυτιλία, η οποία απαιτεί μεγάλο στόλο για να διατηρήσει την τακτική συχνότητα μεταφοράς και πλεύσης πλοίων. Ωστόσο, ένας εφοπλιστής με ένα μόνο πλοίο μπορεί να ιδρύσει μια εταιρεία χύδην εμπορευμάτων και η επιχείρηση είναι πολύ πιο απλή για να ενταχθεί στην αγορά. Ως αποτέλεσμα, υπάρχουν πολλοί μικροί εφοπλιστές και ναυτιλιακές εταιρείες στην παγκόσμια βιομηχανία ξηρού φορτίου. Ωστόσο, φαίνεται ότι η συγκέντρωση της βιομηχανίας αυξάνεται τα τελευταία χρόνια. Σύμφωνα με μελέτες που διεξήχθησαν από τη Διάσκεψη των Ηνωμένων Εθνών για το Εμπόριο και την Ανάπτυξη, περίπου τα δύο τρίτα του σιδηρομεταλλεύματος συνδέονται με πολυεθνικές εταιρείες, η πλειοψηφία των οποίων είναι μεγαθήρια της

βιομηχανίας χάλυβα. Ορισμένοι από αυτούς κατέχουν τουλάχιστον ένα ορυχείο σιδηρομεταλλεύματος, ενώ άλλοι ελέγχουν το ορυχείο μέσω μακροπρόθεσμων συμβάσεων. και ένα μέρος της μεταφοράς άνθρακα συνδέεται με διεθνείς εταιρείες χάλυβα. Επειδή ο τομέας του αλουμινίου έχει μεγαλύτερο βαθμό οριζόντιας ολοκλήρωσης από τη βιομηχανία χάλυβα, η μεταφορά και η κατασκευή του συνδέονται με παγκόσμιες εταιρείες. Πολλές διεθνείς εταιρείες κυριαρχούν επίσης στο εμπόριο σιτηρών, με παγκόσμιο δίκτυο πωλήσεων, εξειδικευμένα τερματικά και εγκαταστάσεις αποθήκευσης. Για παράδειγμα, η παραγωγή λιπασμάτων κυριαρχείται από κρατικές επιχειρήσεις στις αναπτυσσόμενες χώρες, ενώ στο μάρκετινγκ και στις μεταφορές κυριαρχούν μερικοί μεγάλοι κατασκευαστές λιπασμάτων. Μερικές από αυτές τις πολυεθνικές εταιρείες έχουν πραγματοποιήσει τις δικές τους επενδύσεις στη ναυπηγική βιομηχανία και είναι σε θέση να αγοράσουν ένα πλοίο για να εξυπηρετήσουν την παραγωγή τους και να λειτουργήσουν ως ναυτιλιακή εταιρεία, ενώ άλλες έχουν μεσοπρόθεσμες και μακροπρόθεσμες συμβάσεις ναύλωσης με πλοιοκτήτες προκειμένου να χρειαστούν πολύ χρόνο. από τη χρήση του πλοίου. Μπορούν να αυξήσουν την επιρροή τους στη ναυτιλιακή βιομηχανία, κατέχοντας ένα τμήμα του πλοίου. Δεύτερον, η ομοιομορφία του προϊόντος είναι εξαιρετικά μεγάλη, το οποίο είναι ένα άλλο χαρακτηριστικό που μιμείται μια πλήρως ανταγωνιστική αγορά. Υπάρχει σημαντικός και σταθερός όγκος μεταφορών στην παγκόσμια βιομηχανία χύδην φορτίων λόγω των θέσεων προμήθειας μεγάλου όγκου ξηρού φορτίου χύδην. Γραμμές σιδηρομεταλλεύματος όπως Κίνα-Αυστραλία και Κίνα-Βραζιλία, Ταϊβάν-Ιαπωνία και Ταϊβάν-Μαζικές γραμμές σιτηρών στη βόρεια Ευρώπη κ.ο.κ. Η εξέλιξη τους αντικατοπτρίζει την μεταβαλλόμενη ανάπτυξη της παγκόσμιας βιομηχανίας φορτίου χύδην συνολικά. Σύμφωνα με τα κριτήρια των κατόχων φορτίου, κάθε πλοιοκτήτης στην αγορά παραδίδει τα προϊόντα εντός της δεδομένης χρονικής περιόδου από τον τόπο αναχώρησης στον αναφερόμενο προορισμό. Ως αποτέλεσμα, η υπηρεσία που παρέχουν σε αυτήν την αγορά είναι η μετακίνηση χώρου ξηρού φορτίου που δέχονται για μεταφορά. Ωστόσο, αυτές οι μέθοδοι διέλευσης είναι σχεδόν ίδιες και ως υπηρεσία, η ναυτιλία θεωρείται ομοιογενής. Και οι μικρές παραλλαγές δείχνουν κυρίως την ποιότητα των υπηρεσιών, δηλαδή την ακεραιότητα των προϊόντων αποστολής, καθώς και την ασφάλεια. Επιπλέον, όπως αναφέρθηκε προηγουμένως, δεν υπάρχουν εμπόδια για ένταξη ή αποχώρηση από την επιχείρηση. Η παγκόσμια αγορά χύδην φορτίου χωρίζεται σε δύο μέρη: την αγορά tramp και την παγκόσμια αγορά ξηρού φορτίου χύδην. • Το φορτίο χύδην μεταφέρεται συνήθως με φορτηγά πλοία .

Η απαίτηση για επενδύσεις είναι σχετικά μικρή και για τους νέους «παίκτες» δεν υπάρχουν εμπόδια στην είσοδο στην αγορά. (Cheng, 1995) Έτσι, η παγκόσμια αγορά ξηρών φορτίων χύδην για τους ιδιοκτήτες φορτίου και τους πλοιοκτήτες δεν έχει ουσιαστικά εμπόδια στην αγορά. Για τους πλοιοκτήτες, ανεξάρτητα από την χωρητικότητα και τον όγκο που διαθέτουν, δίδεται η δυνατότητα να μπορούν εντελώς ελεύθεροι να εισέλθουν ή να εξέλθουν από την αγορά, ταυτόχρονα, οι ιδιοκτήτες φορτίου μπορούν επίσης να εισέλθουν ελεύθερα στην αγορά (Tamvakis, και Thanopoulou , 2000).

Τέταρτον, πλήρης πληροφόρηση. Υπό τις συνθήκες της τεχνολογίας επικοινωνίας μόντεμ, οι ιδιοκτήτες φορτίου και οι ιδιοκτήτες πλοίων ανταλλάσσουν πληροφορίες προσφοράς και ζήτησης γρήγορα και εύκολα. Το εύρος επαφών εκτείνεται σε όλο τον κόσμο και η διαφάνεια του εμπορίου είναι αρκετά υψηλή. Το ίδιο ισχύει και για τη διαφάνεια των πληροφοριών οι οποία συνεισφέρει στο να μπορούν και οι δύο πλευρές να έχουν πλήρη σύγκριση, και την γενικότερα ενισχυμένη ανταγωνιστικότητα. Με αυτό το τρόπο η πλήρης πληροφόρηση μπορεί να βοηθήσει και τις δύο πλευρές να λάβουν βέλτιστες αποφάσεις κατά τη διάρκεια της συναλλαγής.

Ως εκ τούτου, από την παραπάνω ανάλυση, πιστεύω ότι, η παγκόσμια αγορά ξηρών φορτίων χύδην είναι βασικά μια τέλεια ανταγωνιστική αγορά, με την προσφορά και τη ζήτηση να είναι ιδιαίτερα ευαίσθητες στις διακυμάνσεις των τιμών. Επομένως, είναι ζωτικής σημασίας να γίνεται μόνιμη έρευνα και έλεγχος της τάσης των τιμών.

Η ναυτιλιακή αγορά για χύδην φορτία είναι μια σύνθετη αγορά η οποία αποτελείται από την αγορά spot για μεμονωμένα ταξίδια και τη βοηθητική αγορά για χρονικά διαστήματα όπου ο ναυλωτής αποκτά επιχειρησιακό έλεγχο ενός πλοίου για μια συμφωνημένη χρονική περίοδο. Τα χρονικά διαστήματα περιόδου είναι διμερείς συμβάσεις όπου οι όροι διαπραγματεύονται κατά την έναρξη, αν και με τη χρήση αρκετά τυποποιημένων μορφών και γλώσσας. Το ναύλο στην αγορά spot καθορίζεται από την τρέχουσα προσφορά και ζήτηση για την υπηρεσία μεταφορών (βλ., Για παράδειγμα, Stopford, 1997), ενώ οι τιμές των χρονικών διαστημάτων καθορίζονται από τις προσδοκίες της αγοράς για μελλοντικά βραχυπρόθεσμα επιτόκια, και ενδεχομένως να περιλαμβάνουν ένα ασφάλιστρο κινδύνου (βλέπε, για παράδειγμα, Kavussanos και Alizadeh, 2002). Η σχέση μεταξύ των ναύλων και της διάρκειας ναύλωσης αναφέρεται ως ο όρος δομή των ναύλων. Η ύπαρξη θετικού ασφαλιστρο κινδύνου υποδηλώνει ότι τα προθεσμιακά ναύλα θα υπερβούν τα αναμενόμενα μελλοντικά ποσοστά

άμεσων ναύλων και, αντίθετα, ένα αρνητικό ασφάλιστρο κινδύνου υποδηλώνει ότι τα προθεσμιακά ναύλα είναι χαμηλότερα από τα αναμενόμενα μελλοντικά

### 2.1.1. Τμηματοποίηση αγοράς

Με βάση τον τύπο, η παγκόσμια αγορά ξηρού φορτίου χύδην διαχωρίζεται ως handysize, supramax - ultramax, capesize, panamax κ.α. Το τμήμα capesize αναμένεται να κυριαρχήσει στην αγορά. Αυτό οφείλεται στο μεγάλο μέγεθος και την ικανότητά τους να χειρίζονται μεγάλο όγκο αγαθών. Η άνοδος των ημερήσιων ναύλων των πλοίων capesize μπορεί να οδηγήσει στην ανάπτυξη του τμήματος (Bessler, κ.α., 2008). Χρησιμοποιείται κυρίως για την προμήθεια εξαγωγών άνθρακα και σιδηρομεταλλεύματος. Από την άλλη πλευρά, το τμήμα handysize είναι πιθανό να εμφανίζει εξίσου μεγάλη ζήτηση λόγω των διαφορετικών μεγεθών αυτών των διαθέσιμων πλοίων. Μπορούν να χωρέσουν σε οποιοδήποτε λιμάνι και χρησιμοποιούνται κυρίως στο εμπόριο ζάχαρης και ταξιδεύουν σε περισσότερες παράκτιες διαδρομές.

Ειδικά σε αγορές όπως αυτή της Ινδίας και της Ασίας, βλέπουμε πολύ συχνά την αγορά των handysize βαποριών να κυμαίνεται σε υψηλότερα επίπεδα από αυτή των Supra/ Ultra. Αυτό συμβαίνει καθώς τα μικρότερα πλοία μπορούν να καλύψουν μεταφορικές ανάγκες μικρών αποστάσεων, με λιγότερο καταναλισκόμενο καύσιμο. Παράλληλα σε περιόδους όπου η αγορά φορτίων χαρακτηρίζεται από μεγάλες διακυμάνσεις, οι αγοραστές φορτίων μπορεί να προτιμήσουν να διατηρήσουν τα φορτία τους στις αποθήκες τους, καλύπτοντας μόνο τις άμεσες ανάγκες των αγοραστών τους.

Με βάση την εφαρμογή, η παγκόσμια αγορά πλοίων ξηρού φορτίου χύδην χωρίζεται σε φωσφορικά πετρώματα, σιδηρομετάλλευμα, άνθρακα, σιτηρά και βωξίτη / αλουμίνα.

Τα πλοία ξηρού φορτίου (dry bulk ) διατίθενται σε διάφορα μεγέθη:

Το Capesizes (100,000+ DWT) είναι το μεγαλύτερο σε μέγεθος πλοίο ενώ μπορεί να μεταφέρει προϊόντα μαζικά. Τα Capesizes μεταφέρουν κυρίως σιδηρομετάλλευμα και άνθρακα. Οι παραδοσιακές διαδρομές Capesize είναι από την Αυστραλία Ασία και Βραζιλία στην Ευρώπη και την Ασία. Υπάρχουν περίπου 1.600 Capesize παγκοσμίως. Ο στόλος των Capesize παγκοσμίως καλύπτει περίπου 41% του συνολικού στόλου.

Τα Panamax (60.000 - 100.000 DWT) κυρίως μεταφέρουν άνθρακα, σιτηρά, σιδηρομεταλλεύματα. Το Panamax είναι η μεγαλύτερη κατηγορία πλοίων που μπορεί διέλθει το κανάλι του Παναμά. Υπάρχουν περίπου 2.200 Panamax παγκοσμίως και αντιπροσωπεύουν το 26% του παγκόσμιου στόλου βάσει χωρητικότητας.

Τα Handymaxes/ Supramaxes/ Ultramax (30.000 - 60.000 DWT) , μεταφέρουν όλο το φάσμα ξηρών χύδην εμπορευμάτων: σιτηρά, άνθρακας, σιδηρομετάλλευμα και δευτερεύοντα φορτία (τα λεγόμενα minor bulk). Τα πλοία αυτά συνήθως έχουν γεραμούς που τους επιτρέπουν τη φόρτωση και εκφόρτωση φορτίου . Επίσης επισκέπτονται τερματικούς σταθμούς / λιμάνια που δεν διαθέτουν εγκαταστάσεις φόρτωσης / εκφόρτωσης. Υπάρχουν σήμερα περίπου 4.000 Handymaxes παγκοσμίως ενώ η αγορά αυτή αντιπροσωπεύει περίπου το 20% του παγκόσμιου στόλου

Τα Handysize (10.000 - 30.000 DWT) συνήθως χρησιμοποιούνται για την μεταφορά σιτηρών, μικρών φορτίων, και άνθρακα και συνήθως έχουν γεραμούς για φόρτωση / εκφόρτωση. Τα πλοία αυτά έχουν την τάση να διακινούν εμπορεύματα σε κοντινά λιμάνια. Υπάρχουν περίπου 1.800 Handysize bulkers σήμερα που αντιπροσωπεύουν το 12% του παγκόσμιου στόλου.

Ο Πίνακας 1 δείχνει την τμηματοποίηση αυτή με βάση το μέγεθος των πλοίων.

Πίνακας 1 : Είδη πλοίων ξηρού φορτίου

<b>Vessel type/market</b>	<b>Vessel size</b>	<b>Cargo type</b>
VROC	200,000+ dwt	Iron ore
Capesize	100,000–199,999dwt	Iron ore, coal
Panamax	60,000–99,999dwt	Coal, grain, bauxite and larger minor bulk parcels
Supramax	54,000–59,999dwt	Minor bulks and smaller parcels of major bulks such as grains, coal and bauxite.
Handymax	34,000–53,999dwt	>>
Handysize	10,000–33,999dwt	>>

*Minor bulks:* Steel, steel products, cement, sugar, gypsum, non ferrous metal ores, salt, sugar, sulphur, forest products, wood chips and chemicals.

## Κεφάλαιο 3 : Η ναύλωση

### 3.1. Μέρη που εμπλέκονται στην ναύλωση

Η διεθνής εμπορική ναυτιλιακή βιομηχανία αποτελείται από επαγγελματίες που ασχολούνται με μια ποικιλία ανθρώπινων δραστηριοτήτων που απαιτούνται για την ασφαλή μεταφορά εμπορευμάτων δια θαλάσσης από τη μια περιοχή του πλανήτη στην άλλη. Οι διεθνείς εμπειρογνώμονες στον τομέα της ναυτιλίας μπορούν να ταξινομηθούν σύμφωνα με τις δραστηριότητες και τους ρόλους τους στη ναυτιλία . Μερικοί ασχολούνται με την ιδιοκτησία και τη διαχείριση πλοίων. Μερικοί εργάζονται στη ναύλωση πλοίων, ενώ άλλοι εργάζονται στην αντιπροσωπεία , στη μεσιτεία, στις πωλήσεις πλοίων, τη διαχείριση λιμένων, την ναυτιλιακή ασφάλιση και τη χρηματοδότηση . Η παρούσα εργασία θα επικεντρωθεί σε εμπειρογνώμονες που ασχολούνται με τις δραστηριότητες της αγοράς ναύλωσης. Οι πιο σημαντικοί τύποι ειδικών και επαγγελματιών στη βιομηχανία εμπορευματικών μεταφορών, ειδικότερα είναι οι εξής:

- Οι πλοιοκτήτες, (shipowners): Οι πλοιοκτήτες διαθέτουν διαφορετικά είδη πλοίων και παρέχουν υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών. Ο ιδιοκτήτης του πλοίου, είναι αυτός ο οποίος έχει συνήθως και την εκμετάλλευση του, εκτός από τις περιπτώσεις που έχει αναθέσει τη διαχείριση σε κάποιον άλλον. (Γ. Π. Βλάχος, 2011). Ο ρόλος του πλοιοκτήτη έγκειται στην διάθεση του πλοίου, την διασφάλιση των συμφερόντων του, την αξιοπλοΐα του και τη σωστή του διαχείριση με βάση τους κώδικες ασφαλούς ναυσιπλοΐας. Στην κατηγορία αυτή καταχρηστικά μπορούν να συμπεριληφθούν και οι διαχειριστές πλοίων . Οι διαχειριστές πλοίων αποτελούν ανεξάρτητες επιχειρήσεις , οι οποίες αναλαμβάνουν την εμπορική κυρίως διαχείριση του πλοίου κάποιου άλλου πλοιοκτήτη ενώ τους παρέχεται ένα είδος αμοιβής για τη διαχείριση και οι ίδιοι παρέχουν υπηρεσίες όπως παραδείγματος χάριν διαχείριση πληρώματος και ναυτική ασφάλιση. Αυτού του είδους η εταιρεία κυριαρχεί στη ναυτιλιακή βιομηχανία πολλών χωρών (διαχείριση πλοίων τρίτων).

- Οι ναυλωτές (charterers) Το φυσικό πρόσωπο ή η εταιρία που ναυλώνει το πλοίο ώστε να μεταφέρει το φορτίο. Ο ναυλωτής μπορεί να είναι ο ίδιος ο εισαγωγέας η εξαγωγέας, αλλά μπορεί να είναι και ο έμπορος που δρα μεταξύ τους (ICS, Introduction in Shipping, 2016)

- Οι φορτωτές (shippers) : Οι φορτωτές ή όπως αλλιώς ονομάζονται οι ιδιοκτήτες φορτίων είναι το μέρος αυτό που συμμετέχει στη ναύλωση που προμηθεύει τις πρώτες ύλες προς αποστολή με το πλοίο. Ο ίδιος μπορεί να έχει και την ιδιότητα του «ναυλωτή» χωρίς αυτό να είναι υποχρεωτικό.

- Οι διαχειριστές (operators) Ένας διαχειριστής πλοίου μπορεί να είναι είτε ο εφοπλιστής είτε το (νομικό) πρόσωπο που είναι υπεύθυνο για την πραγματική διαχείριση του πλοίου και του πληρώματος του. Συνήθως οι διαχειριστές δεν έχουν κυριότητα πάνω στο πλοίο απλά έχουν την εμπορική διαχείριση του , κάτι το οποίο σημαίνει πως δεν βαρύνονται με τα κόστη της ασφάλισης ή πχ. της ασφάλισης. Τα πλοία αυτά μπορεί να τα εκμεταλλεύονται οι ίδιοι για απευθείας μεταφορά φορτίων η να τα υποναύλωνουν σε τρίτους με στόχο την επίτευξη κέρδους μέσω της διαφοράς των δυο ναυλώσεων. Ταυτόχρονα μπορεί να αναλαμβάνουν τη διαχείριση φορτίων από τους φορτωτές.

- Οι μεσίτες (shipbrokers). Άτομο/εταιρία που διαπραγματεύεται, εκ μέρους του ναυλωτή/μεταφορέα ή του πλοιοκτήτη, μια συμφωνία μεταφοράς φορτίου σε προκαθορισμένη τιμή. Οι μεσίτες δρουν ακόμη ως διαπραγματευτές εκ μέρους πλοιοκτητριών εταιριών για την αγορά και πώληση πλοίων, νεότευκτων ή μεταχειρισμένων. (Clarksons, Glossary)

Ο βασικός ρόλος του είναι η σύνδεση της προσφοράς με τη ζήτηση. Αναζητεί δηλαδή τα κατάλληλα πλοία σε σχέση με τα διαθέσιμα φορτία. Άφου τα δύο μέρη αποφασίσουν να προβούν σε διαπραγματεύσεις αναλαμβάνει την ανταλλαγή μηνυμάτων μεταξύ τους, καθώς ο πλοιοκτήτης με τον ναυλωτή δεν έχουν άμεση επαφή. Καθόλη τη διάρκεια παρακολουθεί τις διαπραγματεύσεις, φροντίζει για την σωστή διεξαγωγή τους και οργανώνει τους όρους ώστε να μπορεί να συνταχθεί το ναυλοσύμφωνο. Τέλος προωθεί τα μηνύματα που αφορούν τα διαχειριστικά ζητήματα της ναύλωσης που προκύπτουν κατά τη διάρκεια του ταξιδιού (operational matters) .

Συγκεκριμένα, ο Broker A έχει πέντε δραστηριότητες: • Σύμφωνα με τα ενδιαφέροντα που εκπροσωπεί, επιδιώκει να μεταφέρει τις κατάλληλες χρεώσεις στο πλοίο του πελάτη του (μεσίτης ή πλοιοκτήτης) ή σε κατάλληλο πλοίο για τη μεταφορά των αγαθών του πελάτη του (μεσίτης φορτίου ή μισθωτής ναυλωτή). Ανάλογα με τα ενδιαφέροντα που εκπροσωπεί, επιδιώκει τη σωστή επιβάρυνση που θα μεταφερθεί στο πλοίο του πελάτη του (μεσίτης ή



πλοιοκτήτης του πλοιοκτήτη) ή σε κατάλληλο πλοίο για τη μεταφορά του φορτίου του πελάτη του (cargobroker ή ναυλωτής του ναυλωτή). Δεν υπάρχει άμεση επαφή μεταξύ του πλοιοκτήτη και του ναυλωτή καθ'όλη τη διαδικασία διαπραγμάτευσης, στη περίπτωση που παρεμβάλλεται μεσίτης. Οι μεσίτες συντονίζουν όλη τη διαδικασία και εργάζονται για να προστατεύσουν τα συμφέροντα που εκπροσωπούν προκειμένου να «κλείσουν» την συμφωνία. • Συντάσσει τη συμφωνία ναύλωσης, φροντίζοντας να ενσωματώσει όλα όσα συμφωνήθηκαν κατά τη διαπραγμάτευση του ναύλου.

Κατηγορίες ναυλομεσιτών:

- Home Broker
- Chartering Broker
- Exclusive Broker
- Direct Broker
- Competitive Broker
- Home Broker

Το ναυλοσύμφωνο περιλαμβάνει μια ρήτρα γνωστή ως brokerage clause η οποίαπραγματεύεται την αμοιβή του μεσίτη, τον τρόπο καταβολής της και το συμβαλλόμενο μέρος της συμφωνίας που θα την καταβάλλει. Ως ανταμοιβή ο μεσίτης λαμβάνει ένα ποσοστό του συνολικού ναύλου. Στη συνήθως πρακτική στη περίπτωση του voyage charter ο μεσίτης αμείβεται με προμήθεια επί του ναύλου, της επισταλίας ( demurrage) και του χαμένου ναύλου (deadfreight). Σε ότι αφορά τη χρονονάυλωση (time charter), η προμήθεια συνίσταται σε ένα ποσοστό επί του συμφωνημένου ποσού της χρονοναύλωσης (hire) και οποιασδήποτε παράτασης (extension) του ταξιδιού. Η πληρωμή της προμήθειας συνήθως λαμβάνει χώρα στο τέλος του ταξιδιού ή της χρονοναύλωσης, αφού τελειώσουν οι παρεχόμενες υπηρεσίες του μεσίτη.

### 3.2. Τα είδη ναύλωσης

Η λέξη ναύλωση στην αγορά χύδην ξηρού φορτίου (εξαιρουμένων των γραμμών αποστολής) αναφέρεται στην εμπορική συμφωνία απασχόλησης ενός πλοίου μεταξύ δύο εμπλεκόμενων μερών, του εφοπλιστή ή του διαχειριστή πλοίου και του ναυλωτή. Ειδικότερα, σε σύμβαση ναύλωσης, το άτομο που κατέχει το πλοίο (πλοιοκτήτης) συνάπτει μια συμφωνία με το πρόσωπο στο οποίο είναι προσβάσιμο το πλοίο (ναυλωτής). Με τη συμφωνία ναύλωσης, ο πλοιοκτήτης συμφωνεί να εκτελεί το πλοίο του όπως απαιτείται και με τον τρόπο που επιθυμεί ο ναυλωτής με αντάλλαγμα μια χρηματική πληρωμή γνωστή ως ναύλος ή αντίτιμο μίσθωσης

και πάντα με βάση τους συμφωνημένους όρους του ναυλωσυμφώνου. Η λέξη πλοιοκτήτης αναφέρεται είτε στον εφοπλιστή, δηλαδή στον ιδιοκτήτη και διαχειριστή του πλοιοκτήτη, είτε στον εφοπλιστή, δηλαδή στον εμπορικό διευθυντή του πλοίου, ο οποίος επιβλέπει την εμπορική λειτουργία του πλοίου χωρίς να έχει την κυριότητα του πλοίου και αναφέρεται ως εκπρόσωπος του πλοίου στη συμφωνία ναύλωσης. Η λέξη ναυλωτής αναφέρεται στο άτομο στο οποίο προσφέρεται το πλοίο για ναύλωση.

Η εμπορική απασχόληση του πλοίου χωρίζεται σε τέσσερις κατηγορίες ναυλώσεων:

Η ναύλωση ταξιδιού: Αυτό το είδος ναύλωσης είναι μόνο για ένα σύντομο χρονικό διάστημα. Το συμβαλλόμενο μέρος το οποίο κατέχει το πλοίο συμφωνεί να μεταφέρει μια ορισμένη ποσότητα εμπορευμάτων μεταξύ καθορισμένων λιμένων για λογαριασμό του ναυλωτή. Ο ναυλωτής πρέπει να πληρώσει στον εφοπλιστή μια χρέωση (ναύλο), η οποία συνήθως καθορίζεται ανά τόνο μεταφερόμενων εμπορευμάτων.

Η χρονοναύλωση : Η χρονοναύλωση μπορεί να είναι μικρού, μεσαίου ή μεγάλης χρονικής διάρκειας ταξίδι που κυμαίνεται από μερικές ημέρες έως και περισσότερα από πέντε έτη. Ο εφοπλιστής στην ουσία νοικιάζει το πλοίο στον ναυλωτή με το τρέχον πλήρωμα για ένα προκαθορισμένο χρονικό διάστημα διατηρώντας παράλληλα τον έλεγχο του τρόπου με τον οποίο λειτουργεί το πλοίο και πάντα με βάση τους όρους του ναυλωσυμφώνου. Ο ναυλωτής είναι υπεύθυνος για τις εμπορικές δραστηριότητες του πλοίου και πληρώνει το ενοίκιο του πλοιοκτήτη σε συμφωνημένα χρονικά διαστήματα.

Η ναύλωση demise ή όπως αλλιώς ονομάζεται η «ναύλωση γυμνού πλοίου»: Πρόκειται για ένα είδος μακροπρόθεσμης ναύλωσης. Η πλοιοκτήτρια εταιρεία μισθώνει το πλοίο στον ναυλωτή για μεγάλο χρονικό διάστημα (το οποίο συχνά υπερβαίνει τα δύο χρόνια). Ο ναυλωτής έχει την ευθύνη και διεξάγει την πλήρη διαχείριση του πλοίου ( με λειτουργίες που περιλαμβάνουν την επάνδρωση, τη συντήρηση, την ασφάλιση) για τον συμφωνηθέντα χρόνο και έχει την υποχρέωση να πληρώσει ένα ενοίκιο στον πλοιοκτήτη το οποίο καταβάλλεται σε συχνά και συμφωνημένα διαστήματα (συνήθως κάθε δεκαπενθήμερο).

### 3.3. Υποχρεώσεις ναυλωτή και πλοιοκτήτη στα διάφορα είδη ναύλωσης

#### 3.3.1. Χρονοναύλωση

Η χρονοναύλωση είναι μια από τις πιο διαδεδομένες μορφές ναύλωσης, στην οποία ο πλοιοκτήτης παραχωρεί το πλοίο του στο ναυλωτή για ένα συγκεκριμένο χρονικό διάστημα, έναντι χρηματικού ανταλλάγματος (Γκιζιάνης Κ. , Παπαδόπουλος Α., Πλωμαρίτου Ε, 2010 ). Κατά τη διάρκεια της χρονοναύλωσης ο Charterer υποχρεούται να καταβάλει νομισματική αμοιβή στον πλοιοκτήτη για τη λειτουργία του πλοίου είτε προκαταβολικά στον πλοιοκτήτη είτε κάθε δεκαπενθήμερο είτε κάθε μήνα.

Στην χρονοναύλωση ο πλοιοκτήτης θέτει το πλοίο στη διάθεση του ναυλωτή πλήρως εξοπλισμένο μαζί με το πλήρωμα προκειμένου εκείνος να το χρησιμοποιήσει για να εκτελέσει μεταφορές φορτίων. Οι ναυλωτές συνήθως ενδιαφέρονται να συνάψουν τις εν λόγω συμφωνίες με στόχο να αυξήσουν την μεταφορική τους δυνατότητα, χωρίς να χρειαστεί να προβούν σε ναυπήγηση νέου πλοίου η αγορά μεταχειρισμένου. Με αυτό το τρόπο μπορούν να καλύψουν τις μεταφορικές τους ανάγκες η να εκμεταλλευτούν μια θετική αγορά. Όπως γίνεται κατανοητό από τα παραπάνω, ο εκναυλωτής εξακολουθεί να ασκεί τον έλεγχο στη λειτουργία του πλοίου (operation), καθώς επίσης και στη ναυσιπλοΐα του (navigation). Συνεπώς, επιβαρύνεται με την πληρωμή του σταθερού κόστους (running ή operating cost), καθώς επίσης και με το κόστος κεφαλαίου (capital cost) (Wilson J, 1993). Από την άλλη, ο ναυλωτής αναλαμβάνει την εμπορική απασχόληση του πλοίου (commercial employment) αναλαμβάνοντας τα μεταβλητά κόστη (voyage cost) του πλοίου , όπως τα έξοδα καυσίμων, λιμενικών τελών, φορτοεκφόρτωσης κ.λ.π.

Έτσι στην χρονοναύλωση ο ναυλωτής οφείλει να πληρώσει:

- Τα έξοδα φόρτωσης σε διαφορετικά λιμάνια τα οποία διέρχεται το πλοίο και το κόστος των διερχόμενων καναλιών
- Το κόστος για τα πετρέλαια που καταναλώθηκαν κατά τη διάρκεια του ταξιδιού
- Τα λιμενικά τέλη, σε οποιοδήποτε λιμάνι προσεγγίσει το πλοίο
- Τα έξοδα πρακτόρευσης, τα έξοδα ρυμούλκησης
- Το κόστος και την προμήθεια των καυσίμων

Παράλληλα οι υποχρεώσεις του πλοιοκτήτη είναι οι εξής:

- πάγια έξοδα του πλοίου,
- την ασφάλιση του πλοίου,

- τη συντήρηση τα ανταλλακτικά και τα λιπαντικά,
- μέσω του καπετάνιου επιβλέπει την φορτοεκφόρτωση του πλοίου χωρίς να επιβαρύνεται απαραίτητα με τα έξοδα της
- την ασφαλή πλοήγηση του πλοίου και την εξασφάλιση της αξιοπλοΐας του καθ' όλη τη διάρκεια της χρονοναύλωσης

Ένα από τα βασικά χαρακτηριστικά της χρονοναύλωσης είναι η δυνατότητα του ναυλωτή να παραχωρήσει την εμπορική λειτουργία του πλοίου σε τρίτο πρόσωπο, υπο-ναυλώνοντας το πλοίο. Πολλές φορές, ειδικά σε ανοδικές αγορές ένα πλοίο μπορεί να έχει υποναυλωθεί πολλές φορές, με τον βασικό λειτουργικό έλεγχο να παραμένει στον αρχικό πλοιοκτήτη.

Συχνά τα συμβαλλόμενα μέρη μπορεί να επιθυμούν την παράταση της χρονοναύλωσης είτε με βάση συγκεκριμένους όρους που είχαν προβλεφθεί στην αρχική συμφωνία, είτε μέσω της επαναδιαπραγμάτευση με βάση την τρέχουσα αγορά.

Οι χρονοναυλώσεις μπορούν να διακριθούν στις εξής υποκατηγορίες

- Χρονοναύλωση ταξιδιού (trip t/c): Η χρονοναύλωση ταξιδιού έχει πολλά κοινά με την ναύλωση ταξιδιού καθώς πρόκειται για μεμονωμένη μεταφορά φορτίου σε ένα συγκεκριμένο προορισμό. Η διαφορά μεταξύ αυτών των δύο συμβάσεων έγκειται στο γεγονός πως στην χρονοναύλωση ταξιδιού ο εκναυλωτής εισπράττει συγκεκριμένο ποσό για κάθε ημέρα κατά την οποία απασχολεί το πλοίο, αντί να αμείβεται για την ποσότητα φορτίου που μεταφέρει. Ειδοποιός διαφορά της χρονοναύλωσης ταξιδιού είναι πως το συμβαλλόμενο μέρος που κατέχει την λειτουργία του πλοίου, ο πλοιοκτήτης, έχει λιγότερες ευθύνες και κόστη που αφορούν την φορτοεκφόρτωση του φορτίου. Πρόκειται δηλαδή για μια υβριδική μορφή ναύλωσης καθώς δανείζεται στοιχεία και από τη ναύλωση κατά ταξίδι και από τη χρονοναύλωση. (Wilson 2010)
- Χρονοναύλωση κυκλικού ταξιδιού (round voyage t/c): Στην χρονοναύλωση κυκλικού ταξιδιού, όσον αφορά τον τρόπο αμοιβής του πλοιοκτήτη, ισχύουν οι ίδιοι κανόνες όπως και στην χρονοναύλωση ταξιδιού. Ωστόσο, ο ναυλωτής υποχρεούται να ναυλώσει και να επαναπαράδοσει το πλοίο στο ίδιο λιμάνι ή στην ίδια περιοχή όπου το παρέλαβε, εξ' ορισμού και της λέξης “κυκλικό”.
- Περιοδική χρονοναύλωση (period t/c): Αυτή η μορφή είναι και η πιο συνήθης χρονοναύλωση, κατά την οποία το πλοίο ναυλώνεται για μία χρονική περίοδο η οποία

μπορεί να διαρκέσει από κάποιες ημέρες μέχρι και χρόνια. Το πλοίο μπορεί να ασκεί την εμπορική του δραστηριότητα σε συγκεκριμένο γεωγραφικό έδαφος η παγκόσμια.

Η ανάγκη για χρονοναύλωση εμφανίζεται διότι υπάρχει η ζήτηση για πλοία που θα πρέπει να πραγματοποιήσουν μια ή περισσότερες ναυλώσεις κάτω από ναύλωση ταξιδιού, ουσιαστικά στη χρονοναύλωση ένα πλοίο αναλαμβάνει ναυλώσεις κατά ταξίδι και ο χρονοναυλώτης μετατρέπεται κατ' ουσία σε εφοπλιστή (Disponent Owner) (ICS, 2006). Στις περιπτώσεις των ναυλώσεων περιόδου ο ναυλωτής έχει το δικαίωμα της υποναύλωσης του πλοίου σε τρίτους εφόσον αυτό είναι πιο επικερδές για αυτόν από το να δρομολογήσει το πλοίο σε κάποια απασχόληση που είχε αρχικά σχεδιάσει για το πλοίο αυτό (Βλάχος, 2011).

Σε αυτή τη μορφή ναύλωσης ο πλοιοκτήτης εξασφαλίζει μια σταθερή αμοιβή για το πλοίο του, ένα ενοίκιο δηλαδή. Οι πλοιοκτήτες επιλέγουν αυτή τη μορφή ναύλωσης ιδιαίτερα στις περιπτώσεις όπου έχουν να καλύψουν μεγάλες κεφαλαιακές ανάγκες, ειδικά εάν εκκρεμεί δάνειο στο πλοίο και ο πλοιοκτήτης χρειάζεται ένα σταθερό εισόδημα να το καλύψει. Το μεγαλύτερο ρίσκο του πλοιοκτήτη σε αυτή τη περίπτωση αποτελεί η επιλογή ενός φερέγγυου ναυλωτή. Σε περίπτωση που ο ναυλωτής καθυστερεί τις πληρωμές, ο πλοιοκτήτης μπορεί να δώσει εντολή στο καπετάνιο και να θέσει το πλοίο εκτός διαθεσιμότητας του ναυλωτή.

Σημαντική υποχρέωση του πλοιοκτήτη είναι η ακριβής και εκτενής περιγραφή των χαρακτηριστικών του βαποριού. Στη χρονοναύλωση. Τα πετρέλαια βαραίνουν αποκλειστικά των ναυλωτή, επομένως εάν το πλοίο καταναλώνει περισσότερα πετρέλαια για μια ορισμένη ταχύτητα, οι υπολογισμοί του ναυλωτή μπορεί να εκτροχιαστούν. Αν ο πλοιοκτήτης προσπαθήσει σκοπίμως να παραπλανήσει το ναυλωτή σχετικά με την κατανάλωση του πλοίου τότε αυτός δικαιούται αποζημίωση (Γκιζιάκης, 2006).

Πέραν των χαρακτηριστικών του πλοίου και των όρων πληρωμής, στα ναυλοσύμφωνα χρονοναύλωσης, γίνεται διαπραγμάτευση των όρων που θα διέπουν και τα επόμενα ταξίδια. Ορίζονται εξ' αρχής γεωγραφικά όρια μέσα στα οποία θα πρέπει να εμπορεύεται το βαπόρι. Ακόμη καθορίζονται τα φορτία τα οποία θα επιτρέπεται να φορτώσει ο ναυλωτής, πόσα μη καθαρά φορτία έχει το δικαίωμα να μεταφέρει, πως θα διαχειρίζονται πιθανές ζημιές του πλοίου και τι θα κάνουν σε περίπτωση ανάγκης δεξαμενισμού. Τέλος αναφέρονται εξ' αρχής τα πετρέλαια του πλοίου κατά την παράδοση του στον ναυλωτή καθώς και η αξία στην οποία

αυτά θα επαναπωληθούν στο πλοιοκτήτη στην επαναπαράδοση του πλοίου. Για την διαφύλαξη των παραπάνω στο ναυλοσύμφωνο προβλέπονται σχετικές ρήτρες για την επιθεώρηση του πλοίου κατά την παράδοση και την επαναπαράδοση (Γκιζιάκης, 2006).

### 3.3.2. Ναύλωση ταξιδιού

Ο εφοπλιστής στις συμβάσεις ταξιδιού αναλαμβάνει τη μεταφορά μιας συγκεκριμένης ποσότητας φορτίου μεταξύ δύο ή περισσότερων λιμένων με βάση την ικανότητα του πλοίου. Ο ναύλος υπολογίζεται ως δολάριο ανά τόνο φορτίου. Σε αυτό το σενάριο, ο πλοιοκτήτης φέρει όλα τα έξοδα λειτουργίας του πλοίου. Το καθήκον του Charterer είναι απλώς να πληρώσει τον ναύλο, αλλά σε ορισμένες περιπτώσεις μπορεί να συμφωνήσει να καλύψει και τα έξοδα φόρτο/εκφόρτωσης.

Η ακριβής περιγραφή του φορτίου είναι απαραίτητη διότι ο ναύλος που συμφωνείται αναφέρεται σε συγκεκριμένο χρηματικό ποσό ανά τόνο ή ανά όγκο φορτίου (Lopez, 1992). Η πληρωμή του πλοιοκτήτη για τη μεταφορά του φορτίου γίνεται συνήθως είτε μετά από την ολοκλήρωση της φόρτωσης του φορτίου, η μετά το πέρας του πλοίου από μια συγκεκριμένη γεωγραφική περιοχή, η τέλος πριν την έναρξη της εκφορτώσεως (Before Breaking Bulk). Κάποιες φορές σε περίπτωση αργοπορίας καταβολής της χρηματικής αμοιβής προς τον πλοιοκτήτη, προκειμένου να ασκήσει πίεση στους ναυλωτές μπορεί να παρακρατήσει το φορτίο μέχρι την πληρωμή του ναύλου (Γκιζιάκης, 2006)

Σε αυτή τη μορφή ναύλωσης ο πλοιοκτήτης (συγκριτικά με την χρονοναύλωση και την ναύλωση bareboat) έχει τις περισσότερες υποχρεώσεις. Ο πλοιοκτήτης αναλαμβάνει τους μισθούς και τα έξοδα του πληρώματος (ασφάλιση, διατροφή κ.α) τα έξοδα συντήρησης του πλοίου, τα έξοδα λιμένων και καναλιών, την ασφάλεια που μπορεί να απαιτείται για αποφυγή πειρατείας καθώς και τα καύσιμα. Όπως θα δούμε και στη συνέχεια, η ανάληψη του κόστους καυσίμων, μπορεί να αποβεί ιδιαίτερα επικερδής ή να οδηγήσει σε μεγάλη μείωση των κερδών του πλοιοκτήτη. Σε περίπτωση που δεν υπάρχει εύκολη πρόσβαση σε λιμάνι για την αγορά πετρελαίων, ή υπάρχει μεγάλη καθυστέρηση λόγω συμφόρησης πλοίων, η εάν αυξηθούν οι τιμές του πετρελαίου, οι υπολογισμοί του πλοιοκτήτη μπορεί να ανατραπούν και τα έξοδα ταξιδιού να εκτιναχθούν.

Τα κόστη που προκύπτουν από τον χειρισμό του φορτίου (φόρτωση/ εκφόρτωση) μπορεί να μοιραστούν ανάμεσα στο πλοιοκτήτη και το ναυλωτή η να γίνει ανάληψη όλου του τελικού ποσού μόνο από το ένα συμβαλλόμενο μέρος. Τα ρίσκα τα οποία αναλαμβάνει ο πλοιοκτήτης όμως είναι άμεσα συνυφασμένα με τους όρους του συμβολαίου. Ο χρόνος που απαιτείται για την φόρτωση ή την εκφόρτωση του πλοίου, αποτελεί ένα σημαντικό κόστος του ταξιδιού, καθώς συνδέεται άμεσα με διαφυγόντα κέρδη για τον πλοιοκτήτη, αφού το πλοίο δεν μπορεί να προχωρήσει στην επόμενη ναύλωση. Συχνά το κόστος αυτού του χρόνου το αναλαμβάνουν από κοινού οι ναυλωτές με τους πλοιοκτήτες ανάλογα με τους όρους του ναυλοσυμφώνου. Για παράδειγμα μεγάλη διαφοροποίηση στα τελικά κέρδη του πλοιοκτήτη μπορούμε να παρατηρήσουμε με βάση το αν θα γίνει συμφωνία με Liner Terms, όπου οι πλοιοκτήτες αναλαμβάνουν τα έξοδα και την ευθύνη των στοιβαδύρων. Μια ακόμα μεγάλη διαφοροποίηση γίνεται ανάμεσα στα Port Charter Parties, όπου ο χρόνος ξεκινάει να μετρά μόλις το πλοίο φθάσει στην προκαθορισμένη περιοχή αναμονής και δώσει Notice of Readiness. Ο χρόνος για την φόρτωση ή εκφόρτωση αρχίζει να μετρά ανεξάρτητα από τις υπόλοιπες συνθήκες του λιμανιού και στα Berth Charter Parties όπου ο χρόνος φόρτωσης/εκφόρτωσης ξεκινάει να μετράει όταν το πλοίο προσδέσει στην αποβάθρα. Αυτό συνεπάγεται με ρίσκο για το πλοιοκτήτη αφού μπορεί να προκληθούν σημαντικές καθυστερήσεις λόγω της έλλειψης ελεύθερης αποβάθρας. Τα παραπάνω είναι ενδεικτικά των κινδύνων που αναλαμβάνονται από τον πλοιοκτήτη στην περίπτωση της ναύλωσης κατά ταξίδι και μπορεί να αυξήσουν ή να μειώσουν σημαντικά το κόστος του καθενός εκ των συμβαλλομένων (ICS, 2006; Tsoudis, 2014)

Τέλος ιδιαίτερη βάση πρέπει να δοθεί στο γεγονός πως στη ναύλωση κατά ταξίδι, το αρχικό μέρος του ταξιδιού από το λιμάνι στο οποίο βρίσκεται το βαπόρι μέχρι και το λιμάνι φόρτωσης, συνεπάγεται με ένα κόστος το οποίο αναλαμβάνει αποκλειστικά ο πλοιοκτήτης. Σε περίπτωση κακοκαιρίας ή καθυστερήσεων δεν υπάρχει καμία αλλαγή στο προκαθορισμένο ναύλο. Ο πλοιοκτήτης οφείλει να παραδώσει το πλοίο στο προσυμφωνημένο λιμάνι την ημερομηνία που έχει συμφωνηθεί (Laycan). Ορίζεται δε, και η ημερομηνία ακύρωσης (Canceling Date), κατά την οποία εάν δεν έχει εμφανιστεί το πλοίο, ο ναυλωτής έχει το δικαίωμα να ακυρώσει τη ναύλωση και να μην δεχτεί το πλοίο (Βλάχος, 2011; ICS, 2006; Pagonis, 2013).

Ειδικότερα, ο πλοιοκτήτης συμφωνεί να πληρώσει:

- το κόστος των καυσίμων.
- Τέλη λιμένων.

- το κόστος φόρτωσης.
- και το κόστος διέλευσης μέσω καναλιών.
- Τα έξοδα που απαιτούνται για την διέλευση από κανάλια

### 3.3.3. Ναύλωση demise/ Bareboat Chartering

Ναύλωση πλοίου γυμνού (bareboat chartering): Ο πλοιοκτήτης παραχωρεί στον ναυλωτή το πλοίο του γυμνό (χωρίς προσωπικό, τρόφιμα, εφόδια και υλικά) και ο ναυλωτής είναι υπεύθυνος για την εμπορική λειτουργία του πλοίου καθώς επίσης για την επάνδρωση και τον εξοπλισμό του. Η πληρωμή του μισθώματος γίνεται προκαταβολικά και ανά μήνα (Tsoudis, 2014). Η ναύλωση αυτή διαρκεί για μεγάλο χρονικό διάστημα έως και ολόκληρη την οικονομική ζωή του πλοίου.

Κατά τη ναύλωση γυμνού πλοίου ο πλοιοκτήτης παραχωρεί το πλοίο «γυμνό» ήτοι χωρίς πλήρωμα, εφόδια, υλικά φορτοεκφόρτωσης και συντήρησης του πλοίου και τρόφιμα. Ο ναυλωτής καθίσταται ο μοναδικός υπεύθυνος της εμπορικής λειτουργίας του πλοίου και αναλαμβάνει την επάνδρωση και τον εξοπλισμό του. Σε αντίθεση με την τυπική χρονοναύλωση, ο ναυλωτής αναλαμβάνει τη διαχείριση (management), τη ναυσιπλοΐα (navigation), τη συντήρηση (maintenance) και την ασφάλεια (insurance) του πλοίου χωρίς να έχει το δικαίωμα μεταπώλησης ή υποθήκευσης του πλοίου. Ο ναυλωτής δεν μπορεί να κάνει αλλαγές επί του πλοίου, χωρίς τη συγκατάθεση του πλοιοκτήτη (Pagonis, 2013).

Η ναύλωση αυτής της μορφής επιτρέπει στον ναυλωτή να γίνεται πλοιοκτήτης χωρίς να χρειάζεται να διαθέσει κεφάλαιο για την ναυπήγηση του, ενώ ο πλοιοκτήτης απαλλάσσεται από όλες τις ευθύνες του βαποριού, με αποτέλεσμα να μπορεί να το χρησιμοποιεί αποκλειστικά σαν πηγή εισοδήματος. Η ναύλωση της μορφής Bareboat είναι περισσότερο ένα χρηματοοικονομικό εργαλείο (Βλάχος, 2011) και συναντάται συχνότερα σε μεγάλες αμιγώς ναυτιλιακές ιδιοκτήτριες εταιρίες.

### 3.3.4 Ναύλωση εργολαβικής μεταφοράς (Contract of Affreightment - CoA):

Ο πλοιοκτήτης αναλαμβάνει να μεταφέρει ένα προσυμφωνημένο όγκο αγαθών, στη διάρκεια ενός προκαθορισμένου χρονικού διαστήματος. Ο πλοιοκτήτης μπορεί να επιλέξει το πλοίο που θα χρησιμοποιήσει ή ακόμα να το αντικαταστήσει με άλλο το οποίο πληροί τις απαραίτητες



προϋποθέσεις του συμβόλαιού της ναύλωσης. Ο ναυλωτής από τη πλευρά του, πραγματοποιεί τη ναύλωση αντισταθμίζοντας τις πιθανές αλλαγές από τις μεταβολές ναυλαγοράς, και αφήνει στον πλοιοκτήτη να διεκπεραιώσει τις λεπτομέρειες του κάθε ταξιδιού (Γκιζιάκης, 2006)., Πρόκειται για ένα τύπο μεταφοράς εμπορευμάτων που ικανοποιεί την μεταφορική ανάγκη μεγάλης ποσότητας ομογενούς φορτίου, σε μεγάλες ποσότητες.

Οι βασικοί παράγοντες που εξετάζονται σε αυτή τη μορφή ναύλωσης είναι το μέγεθος του φορτίου και η χρονική διάρκεια κατά την οποία θα πρέπει να εκτελεστούν οι μεταφορές. Με αυτή τη μορφή ναύλωσης, ειδικά σε περιόδους με ευμετάβλητα ναύλα, ο πλοιοκτήτης εξασφαλίζει φορτία σε σταθερό ναύλο, ενώ δεν είναι απαραίτητο να δεσμεύσει ένα συγκεκριμένο βαπόρι για την διεκπεραίωση της μεταφοράς. . Σε ναυλώσεις τέτοιου τύπου είναι δυνατό να υπάρχει η δυνατότητα ο πλοιοκτήτης να ναυλώσει πλοία τρίτων εφόσον δεν είναι διαθέσιμο ένα από τα δικά του στην περιοχή (Wilson, 2010; Βλάχος, 2011).

Η συμφωνία αυτή ακολουθεί τους ίδιους όρους με τη ναύλωση κατά ταξίδι σε ότι αφορά τα ναύλα, τις υποχρεώσεις της κάθε πλευράς και τους τρόπους υπολογισμού των χρόνων. Η αμοιβή του πλοιοκτήτη εξαρτάται από την μεταφερόμενη ποσότητα.

### 3.4 Επιλογή Στρατηγικής Ναύλωσης

Η απόφαση του πλοιοκτήτη για το ποια μορφή ναύλωσης αποτελεί την βέλτιστη επιλογή, εξαρτάται από πολλές παραμέτρους. Η επιλογή της μορφής ναύλωσης αποτελεί στρατηγικού χαρακτήρα λειτουργία, καθώς συνδέεται με τη στάση της επιχείρησης απέναντι στον κίνδυνο που προκαλούν οι αποφάσεις στις ναυλαγορές. (Θεοτοκάς 2011). Από την πλευρά της ναυτιλιακής επιχείρησης οι ναυλώσεις αποτελούν τη σημαντικότερη δραστηριότητα και έχουν πρωταρχική σημασία, καθώς από αυτές προκύπτουν τα κύρια έσοδα της επιχείρησης. Οι ναυλώσεις, με άλλα λόγια, αντιπροσωπεύουν τις πωλήσεις των επιχειρήσεων και το προϊόν πώλησης είναι ο χώρος του πλοίου που ενοικιάζεται, δηλαδή η υπηρεσία που παρέχει το θαλάσσιο μεταφορικό μέσο. Όπως είναι προφανές οι ναυλώσεις όχι μόνο καθορίζουν πολλές μεταβλητές της επιχείρησης αλλά ακόμη την επιβίωση και την επιτυχία της επιχείρησης (Βλάχος, 2011, σελ. 179).

Η ναύλωση ταξιδιού παραδοσιακά αποφέρει τα μεγαλύτερα κέρδη για τους πλοιοκτήτες και είναι ο τρόπος ναύλωσης στον οποίο στηρίχθηκε για πολλά χρόνια η ελληνική ναυτιλία. Αποτελεί μια επιθετική πολιτική management, καθώς εμπεριέχει το μεγαλύτερο ρίσκο για τον πλοιοκτήτη. Απαιτεί συνήθως μεγάλο κεφάλαιο αφού το πλοίο μπορεί να μην βρίσκεται διαρκώς υπό ναύλωση, ανάλογα με την κατάσταση της αγοράς. Ταυτόχρονα απαιτεί εκτενή γνώση της παγκόσμιας αγοράς από τη πλευρά του πλοιοκτήτη, για τα διαθέσιμα φορτία, το καθημερινό επίπεδο ναύλων, τις χρεώσεις ανά λιμάνι κ.α. Η χρονοναύλωση, εφόσον υπάρχει εμπιστοσύνη στο πρόσωπο του ναυλωτή, είναι ένα χρήσιμο εργαλείο για τον πλοιοκτήτη που επιθυμεί να έχει σταθερές αμοιβές από τα πλοία του, έχει ανάγκη να καλύψει συγκεκριμένες κεφαλαιακές ανάγκες ή θέλει να αποφύγει το ρίσκο της ευμετάβλητης αγοράς. Ιδιαίτερα σε ότι αφορά τα πλοία που έχουν αποκτηθεί μέσω δανεισμού ο χρηματοπιστωτικός κίνδυνος είναι συχνά αρκετά υψηλός και μπορεί να αποτρέψει το πλοιοκτήτη από το να εμπλακεί στη spot αγορά.

Στο σύνολο τους οι πλοιοκτήτες θα επιλέξουν να κλείσουν στην spot αγορά (είτε με χρονοναύλωση κατά ταξίδι, είτε με ναύλωση κατά ταξίδι), την περίοδο που διαφαίνεται άνοδος. Στη συνέχεια και για όσο χρονικό διάστημα η αγορά βρίσκεται στα ψηλότερα επίπεδα της, θα προτιμήσουν είτε χρονοναυλώσεις ταξιδιού μεγαλύτερης διάρκειας (προκειμένου να εκμεταλλευτούν τα ψηλά ναύλα της spot αγοράς) είτε μακροπρόθεσμες χρονοναυλώσεις ώστε να «κλείσουν» το βαπόρι σε ένα ψηλό ναύλο και να διατηρήσουν αυτό το ναύλο ακόμα και όταν η αγορά ξαναμπει σε καθοδική πορεία. Κατά τη διάρκεια καθόδου της αγοράς οι πλοιοκτήτες θα προσπαθήσουν να χρονοναυλώσουν το βαπόρι τους για να αποφύγουν τις συνέπειες της περαιτέρω κατάρρευσης.

Παράλληλα δεν πρέπει να ξεχνάμε πως η ξηρή χύδην αγορά, όπως αναφέρθηκε σε προηγούμενο κεφάλαιο, θεωρείται μια τέλεια ανταγωνιστική αγορά, με πλήρη πληροφόρηση. Αυτή η πληροφόρηση είναι διαθέσιμη και στα δύο μέρη της συμφωνίας (πλοιοκτήτης / ναυλωτής). Αυτό έχει ως αποτέλεσμα συχνά οι επιθυμίες τους, για τον τύπο ναύλωσης που θα επιλέξουν, να συγκρούονται. Προκειμένου να προσπελαστεί αυτή η σύγκρουση, δρά και πάλι ο μηχανισμός της αγοράς. Σε μια ψηλή αγορά, οι ναυλωτές θέλουν να ναυλώσουν πλοία τα οποία ζητούν πολύ ψηλά ναύλα στη spot αγορά. Έτσι αναγκάζονται να χρονοναυλώσουν πλοία, αφού οι τιμές μακροχρόνιων ναυλώσεων είναι μικρότερες, για να καλύψουν ακόμη και τις βραχυπρόθεσμες ανάγκες των φορτίων τους. Σταδιακά το μεγαλύτερο μέρος πλοίων της

αγοράς καταλήγει στα χέρια ναυλωτών/ operators, οι οποίοι βγαίνουν πλέον οι ίδιοι στη spot αγορά κατά ταξίδι, δρώντας ως πλοιοκτήτες, και προσπαθώντας να ναυλώσουν με το μέγιστο κέρδος, ακόμη και φορτία ανταγωνιστών τους, προκειμένου να ανταπεξέλθουν στην υποχρέωση τους στο πλοιοκτήτη. Οι υπόλοιποι ναυλωτές, που δεν έχουν μεριμνήσει να χρονοναυλώσουν βαπόρι όσο η αγορά διατηρούσε χαμηλότερα επίπεδα, θα αναζητήσουν τα εναπομείναντα βαπόρια, των οποίων η τιμή είναι πολύ υψηλή, ή θα συνεχίσουν να ψάχνουν βαπόρια σε χρονοναύλωση ανεβάζοντας περαιτέρω τις τιμές. Αυτή η διαδικασία μπορεί να τερματιστεί είτε λόγω απρόβλεπτων κοινωνικοπολιτικών συνθηκών, είτε λόγω της εποχικότητας των φορτίων, μειώνοντας της προσφορά των φορτίων σε μια περιοχή, αναγκάζοντας τους πλοιοκτήτες να επανατοποθετήσουν τα πλοία τους, με χαμηλότερο πλέον ναύλο σε μια άλλη γεωγραφική περιοχή με μεγαλύτερη ζήτηση.

Σύμφωνα με τα παραπάνω γίνεται εύκολα αντιληπτό, πως ο ανθρώπινος παράγοντας, σε μια τέλεια αγορά με παρόμοια πληροφόρηση για όλους, είναι καθοριστικός. Αρχικά αυτό διαφαίνεται τις αποφάσεις του ίδιου του πλοιοκτήτη. Σε περιπτώσεις μικρών ναυτιλιακών επιχειρήσεων, όπου οι αποφάσεις λαμβάνονται από το ίδιο άτομο αλλά και στις ελληνικές παραδοσιακές ναυτιλιακές, ο πλοιοκτήτης ή ο υπεύθυνος της εταιρίας συχνά περνάει μια κουλτούρα σε όλες τις βαθμίδες των εργαζομένων. Αν και πλέον συναντάται συχνά το φαινόμενο της ανάθεσης της ναύλωσης των πλοίων σε εξωτερικούς συνεργάτες, αυτή η τακτική έχει περιορισμένη απήχηση στις παραδοσιακές επιχειρήσεις, όπου οι πλοιοκτήτες έχουν τον τελευταίο λόγο στην επιλογή ναυλώσεων (Panayides, 2001). Έτσι βλέπουμε εταιρίες που είναι θετικά προσκείμενες στο ρίσκο και άλλες που επιλέγουν πιο ασφαλείς τακτικές. Οι αποφάσεις των πλοιοκτητών και των υπεύθυνων ναυλώσεων είναι άμεσα συνυφασμένη και με την πληροφόρηση που έχουν στη διάθεση τους. Για να λάβουν την πληροφόρηση βασίζονται στο δίκτυο γνωριμιών τους με ναυλωτές αλλά και στους ναυλομεσίτες, οι οποίοι συλλέγουν και αξιολογούν φορτία και στοιχεία από την αγορά και τα παρουσιάζουν στους πλοιοκτήτες ώστε να μπορέσουν να λάβουν μια ολοκληρωμένη απόφαση.

Σημαντικότερο κριτήριο εν τέλη για κάθε πλοιοκτήτη πρέπει να αποτελούν οι δικές του ανάγκες, τις οποίες να ικανοποιεί, αξιοποιώντας τη διαθέσιμη πληροφόρηση για την κατάσταση της αγοράς και τους κινδύνους της. Η γνώση των κύκλων της ναυτιλίας και ποια

είναι η κατάλληλη στιγμή, να γίνει μετάβαση από μια πολιτική ναύλωσης σε spot αγορά σε μια χρονοναύλωση μπορεί να αποτελεί το κλειδί της κερδοφορίας του πλοιοκτήτη.

Συμπερασματικά καταλήγουμε πως οι βασικοί παράγοντες επηρεασμού της στρατηγικής ναύλωσης είναι οι εξής:

- Ο ναύλος που αποκομίζει ο πλοιοκτήτης
- Ο τελικός προορισμός του πλοίου στην εκάστοτε ναύλωση
- η χρονική διάρκεια της ναύλωσης
- η παρούσα φάση του οικονομικού κύκλου της αγοράς
- οι κεφαλαιακές ανάγκες της επιχείρησης,
- η φερεγγυότητα του ναυλωτή
- τα προσωπικά χαρακτηριστικά των εμπλεκόμενων μερών στη ναυλωση
- ο χαρακτήρας του πλοιοκτήτη και η στάση του απέναντι στο ρίσκο
- Η φύση και τα χαρακτηριστικά του φορτίου και πως αυτά θα επηρεάσουν τη κατάσταση του βαποριού
- Το μέγεθος της ναυτιλιακής επιχείρησης και του στόλου
- Η πληροφόρηση στην οποία έχει πρόσβαση ο εκάστοτε πλοιοκτήτης

## Κεφάλαιο 4 : Τα κόστη της ναυτιλίας

### 4.1. Τα κόστη του πλοίου

Οι διαδρομές της ναυτιλίας Tramp, όπως αναφέρονται στο προηγούμενο κεφάλαιο, δεν σχεδιάζονται και δεν είναι σταθερές. Αυτό συνεπάγεται ότι οι επιχειρησιακές δαπάνες του πλοίου δεν επαναλαμβάνονται, δεδομένου ότι το πλοίο προσεγγίζει διαφορετικούς λιμένες και υποχρεούται να καταβάλει διαφορετικά ποσά στα διάφορα λιμάνια τα οποία κάνει call και αντιμετωπίζει άλλες χρεώσεις ανάλογα με το κάθε φορτίο. Με τον ίδιο τρόπο τα έξοδα του πλοιοκτήτη μεταβάλλονται με βάση τις αποστάσεις που διανύει, τις εκάστοτε τιμές πετρελαίου της αγοράς, καθώς και την γεωγραφική περιοχή στην οποία προμηθεύεται τα πετρέλαια του. Στη συνέχεια του κεφαλαίου θα εξετάσουμε πως ο εκάστοτε πλοιοκτήτης μπορεί να διαχειριστεί τα κόστη του με τέτοιο τρόπο ώστε να αποκομίσει το μέγιστο δυνατό κέρδος, μέσω κυρίως των αποφάσεων του για τις θαλάσσιες διαδρομές που θα ακολουθήσει.

Όταν πρόκειται για οικονομικά αποδοτικά έξοδα, ο πλοιοκτήτης βασικά έχει πολύ μικρή επιρροή στο κόστος του πλοίου εκ των προτέρων. Ως εκ τούτου, εκτός από τα έξοδα συντήρησης, το κόστος ασφαλείας και ούτω καθεξής, δεν μπορεί να λειτουργήσει με τέτοιο τρόπο ώστε να έχει τον καλύτερο έλεγχο των λειτουργικών εξόδων. Ο εφοπλιστής μπορεί να επηρεάσει τα έξοδα λειτουργίας αλλάζοντας τις τεχνικές παραμέτρους του πλοίου, όπως η κατανάλωσή του χρησιμοποιώντας την οικονομική του ταχύτητα.

Η συμβατική κατανομή των λειτουργικών εξόδων πλοίου σε πάγια και έξοδα ταξιδιού αναγνωρίζεται ευρέως. Πράγματι, σύμφωνα με την παραδοσιακή υποδιαίρεση της θαλάσσιας οικονομίας, το κόστος μπορεί να αναλυθεί σε σταθερό κόστος, όταν αυτό το κόστος είναι ανεξάρτητο του όγκου παραγωγής και μεταβλητό όταν συσχετίζεται με το παραγόμενο προϊόν. Παρ'όλα αυτά, είναι δύσκολο να βρεθεί στις θαλάσσιες μεταφορές το κόστος των ταξιδιών που είναι πραγματικά ανάλογο με τα μεγέθη που σχετίζονται με την παραγωγή: δηλαδή, και πάντα με ορισμένους περιορισμούς, οι καταναλώσεις καυσίμων θα μπορούσαν να θεωρηθούν ανάλογες με την απόσταση ή τον χρόνο που χρειάστηκαν για να την καλύψουν, και ορισμένα κόστη σχετίζονται με την φόρτωση / εκφόρτωση φορτίου με την ταχύτητα του πλοίου, τον αριθμό των μιλίων που διασχίζονται, το προϊόν των τόνων ανά μίλια. Αυτοί είναι οι λόγοι για τους οποίους είναι προτιμότερο να αναφέρεται το επίπεδο δραστηριότητας παρά ο όγκος παραγωγής, που είναι δύσκολο να προσδιοριστεί στη βιομηχανία θαλάσσιων μεταφορών (Ting, και Tzeng , 2003).

Έτσι, το κόστος της θαλάσσιας μεταφοράς μπορεί να χωριστεί σε δύο κατηγορίες: σταθερό κόστος και μεταβλητό κόστος (στην περίπτωσή μας, έξοδα ταξιδιού). Μέσα σε αυτά, ορισμένα από τα συστατικά τους μπορούν να θεωρηθούν ανάλογα με τα μεγέθη που συνδέονται λίγο πολύ με τον βαθμό δραστηριότητας. Εκτός από τα προηγούμενα, υπάρχουν έξοδα πωλήσεων, τα οποία συνήθως είναι ανάλογα με τα κέρδη ή τις προμήθειες επί των πωλήσεων, αν και συχνά θεωρούνται μείωση του εισοδήματος, τα οποία καταχωρούνται από το καθαρό ποσό.

Σταθερά κόστη: Από καθαρά θεωρητική άποψη, τα σταθερά έξοδα, τα οποία είναι ανεξάρτητα από τη δραστηριότητα που δημιουργείται, παραμένουν σταθερά ακόμη και όταν δεν υπάρχει δραστηριότητα. με άλλα λόγια, ακόμη και όταν το πλοίο είναι ανενεργό. Ωστόσο, όσον αφορά την κατηγοριοποίησή μας, θα προσδιορίσουμε ως πάγια έξοδα εκείνα των οποίων ο στόχος είναι να διατηρηθεί το πλοίο σε καλή κατάσταση, ώστε να μπορεί να παρέχει υπηρεσίες

μεταφοράς, ακόμη και αν το σκάφος μπορεί να είναι σε κατάσταση αναμονής. Ως αποτέλεσμα, το πλοίο πρέπει να έχει πλήρωμα επί του σκάφους, πιστοποιήσεις της κλάσης του, κινητήρες σε κατάσταση λειτουργίας που να εξασφαλίζουν την ναυσιπλοΐα, ασφαλιστήρια συμβόλαια σε τάξη και ούτω καθεξής. Λαμβάνοντας υπόψη αυτές τις εκτιμήσεις, το σταθερό κόστος θα έχει τέτοιο χαρακτήρα και το συνολικό κόστος θα επιτευχθεί μόνο με την προσθήκη των εξόδων ταξιδιού.

**Μεταβλητά κόστη:** Το κόστος ταξιδιού, επίσης γνωστό ως μεταβλητό κόστος, είναι συνέπεια της δραστηριότητας που παράγει το πλοίο και πραγματοποιούνται μόνο όταν το σκάφος βρίσκεται σε λειτουργία. Σε αντίθεση με τα σταθερά έξοδα, ποικίλλουν ανάλογα με το μεμονωμένο ταξίδι και, συγκεκριμένα, τα λιμάνια κλήσης, τη απόσταση που διανύεται, τις δραστηριότητες διακίνησης φορτίου, την απαίτηση διέλευσης ορισμένων καναλιών και ούτω καθεξής (Gkonis, κ.α., 2009).

Εντός των σταθερών δαπανών, είναι απαραίτητο να γίνει διάκριση μεταξύ του κόστους κεφαλαίου –CAPEX, του κόστους που προέρχεται από την ιδιοκτησία του πλοίου– και του κόστους λειτουργίας ή του πάγιου κόστους λειτουργίας –OPEX, του κόστους που απαιτείται για την προετοιμασία του πλοίου. Τα κεφαλαιουχικά έξοδα περιλαμβάνουν αποσβέσεις και χρηματοοικονομικά έξοδα, ενώ το λειτουργικό κόστος ή το κόστος λειτουργίας είναι προσωπικό, ασφάλιση, συντήρηση και επισκευές και διοικητικά έξοδα (Βλάχος 2007).

Βεβαίως, μόλις ξεκινήσει ένα ταξίδι, ο ιδιοκτήτης του πλοίου επιβαρύνεται με έξοδα ταξιδιού, τα οποία μπορεί να χαρακτηριστούν ως μία μόνο κατηγορία κόστους ταξιδιού ή ως έξοδα διαχείρισης φορτίου. Το κόστος ταξιδιού, το οποίο ποικίλλει ανάλογα με το ταξίδι, είναι έξοδα που συνδέονται με τη δραστηριότητα του πλοίου, δηλαδή είναι το κόστος του πλοιοκτήτη ή του ναυλωτή που προκύπτει από την ανάπτυξη της ναυτιλιακής δραστηριότητας του ταξιδιού. Συνήθως, τα ακόλουθα στοιχεία συγκαταλέγονται μεταξύ των εξόδων ταξιδιού: κατανάλωση καυσίμου, λιμενικά τέλη, διόδια καναλιού και κόστος διαχείρισης φορτίου.

Τα πλοία στην ανοιχτή αγορά τραμπ συχνά δεν επιβαρύνονται με έξοδα διακίνησης φορτίου, καθώς είναι ναυλωμένα με όρους FIOST. Ωστόσο, όταν τα πλοία βρίσκονται σε τακτική εξυπηρέτηση, ο ιδιοκτήτης του πλοίου περιλαμβάνει το κόστος διακίνησης των εμπορευμάτων για φόρτωση και εκφόρτωση στο φορτίο. Καθώς τα πλοία επαναλαμβάνουν διαδρομές και μεγέθη, τα έξοδα ταξιδιού είναι επίσης σταθερά στις τακτικές υπηρεσίες, επομένως τα λιμενικά τέλη και τα διόδια καναλιών, καθώς και οι τιμές των καυσίμων, είναι σταθερά κόστη, με το κόστος διακίνησης φορτίου να είναι το μοναδικό μεταβλητό κόστος.

Οι τεχνολογικές εξελίξεις οδήγησαν σε συνεχή μείωση του κόστους λειτουργίας των πλοίων κατά τη διάρκεια των δεκαετιών. Βελτιωμένη απόδοση καυσίμου, οικονομίες κλίμακας και αυτοματοποίηση σε λιμενικές λειτουργίες συμβάλλουν στη μείωση των περιβαλλοντικών και χρηματοοικονομικών δαπανών. Ωστόσο, οι επενδύσεις σε χαμηλότερο λειτουργικό κόστος έχουν κάποια αρνητική επίπτωση στα ναύλα. Καθώς οι πλοικτήτες επενδύουν σε μεγαλύτερα και ενεργειακά αποδοτικότερα πλοία στην τρέχουσα κατάσταση της αγοράς – και σε επίτευξη οικονομικών κλίμακας ή βελτίωση της απόδοσης καυσίμου -Συμβάλλουν επίσης άθελα τους σε περαιτέρω υπερπροσφορά χωρητικότητας.

#### 4.2 Παράγοντες που επηρεάζουν το κόστος

Το λειτουργικό κόστος είναι ο πυρήνας του κόστους των ναυτιλιακών εταιρειών, επειδή σχετίζονται με την κύρια δραστηριότητά τους, δηλαδή τη λειτουργία των πλοίων. Τα λειτουργικά έξοδα αναφέρονται συχνά ως λειτουργικά έξοδα επιχειρήσεων. Ουσιαστικά, τα λειτουργικά έξοδα αναφέρονται στα ημερήσια έξοδα που πραγματοποιούν οι ναυτιλιακές εταιρείες λόγω της λειτουργίας τους και της λειτουργίας των πλοίων, καθώς και ορισμένα έξοδα που σχετίζονται με τη συντήρηση του πλοίου που συμβαίνουν τακτικά (Baughen, 2015). Για να τα αναλύσουμε, θα συζητήσουμε έν τάχει τις ακόλουθες κατηγορίες κόστους που περιλαμβάνονται στο λειτουργικό σύστημα: κόστος εξοπλισμού πλοίου, κόστος επισκευής και συντήρησης, κόστος προμήθειας, κόστος ασφάλισης και κόστος διαχείρισης. Αυτή η ενότητα θα προσπαθήσει να αναλύσει κάθε τύπο κόστους που σχετίζεται με τις λειτουργίες της εταιρείας,

- **Κόστος πληρώματος:** Αυτή η κατηγορία περιλαμβάνει το κόστος που σχετίζεται με το προσωπικό και το πλήρωμα της εταιρείας. Οι μισθοί, η ασφάλιση εργαζομένων και τα επιδόματα αποτελούν μέρος του κόστους λειτουργίας του πλοίου (Stopford, 2013, σελ. 233). Οι κύριες μεταβλητές που επηρεάζουν το κόστος των εργαζομένων είναι ο αριθμός των εργαζομένων και η στρατηγική απασχόλησης της εταιρείας. Αυτές οι δαπάνες περιλαμβάνουν τους βασικούς μισθούς, τις υπερωρίες, τις εισφορές κοινωνικής ασφάλισης, την νοσοκομειακή περίθαλψη και τα έξοδα επαναπατρισμού, την κατάρτιση των εργαζομένων, τις συντάξεις και τους μισθούς των συνδικάτων. Όπως αναφέρεται στο κόστος αυτής της ενότητας, ο αριθμός των υπαλλήλων και του πληρώματος που απασχολούνται από την εταιρεία έχει σημαντικό αντίκτυπο. Ο αριθμός τους ρυθμίζεται από την ισχύουσα νομοθεσία, η οποία ορίζει έναν ελάχιστο αριθμό μελών του πληρώματος με βάση τη σημαία στην οποία ανήκει κάθε πλοίο. Αυτά τα δεδομένα βασίζονται στο ελάχιστο απαιτούμενο για την ασφαλή λειτουργία του πλοίου. Ο αριθμός του πληρώματος και τα απαιτούμενα έγγραφα καθορίζονται συνήθως από τον τύπο του πλοίου και τη σημαία του. Ωστόσο, υπάρχουν πολλές "σημαίες" που αφήνουν τον αριθμό και τα απαραίτητα προσόντα στη διακριτική ευχέρεια του πλοιοκτήτη. Εξίσου σημαντικός παράγοντας είναι και ο βαθμός αυτοματοποίησης των μηχανικών λειτουργιών του κάθε πλοίου ο οποίος συνεισφέρει στη μείωση του απαιτούμενου αριθμού πληρώματος. Ένας άλλος παράγοντας που πρέπει να ληφθεί υπόψη κατά τον υπολογισμό του κόστους λειτουργίας της εταιρείας είναι η εθνικότητα του πληρώματος. Όπως αναφέρθηκε προηγουμένως, το ποσό των αμοιβών καθορίζεται από διεθνείς συμφωνίες και τις διεθνείς ναυτιλιακές ενώσεις. Ωστόσο, υπάρχουν σημαντικές διαφορές στους ελάχιστους μισθούς μεταξύ των χωρών. Αν και η διαφορά στα τέλη είναι συνήθως περιορισμένη, υπάρχουν ορισμένα μητρώα που παρέχουν αυτήν την επιλογή για τους πλοιοκτήτες.
- **Κόστος συντήρησης και επισκευής:** Αυτή η κατηγορία περιλαμβάνει όλα τα κόστη που σχετίζονται με τη συντήρηση και την πλοήγηση στο πλοίο. Είναι η δεύτερη μεγαλύτερη κατηγορία δαπανών στο κόστος λειτουργίας του πλοίου μετά το κόστος προσωπικού. Περιλαμβάνει όλες τις δραστηριότητες που η εταιρεία πρέπει να εκτελέσει για να διατηρήσει το πλοίο σε συμμόρφωση με τα ελάχιστα πρότυπα που καθορίζονται από τους κανόνες ασφαλείας και τους διεθνείς κανόνες. Οι τυπικές διαδικασίες συντήρησης πλοίων και τα σχετικά κόστη, καθώς και οι κανονισμοί για ειδικές επιθεωρήσεις πλοίων και επιθεωρήσεις δεξαμενών ναυπηγείων,



περιλαμβάνονται σε αυτήν την κατηγορία κόστους. Το κόστος συντήρησης και επισκευής πλοίων ποικίλλει ανάλογα με τον τύπο του πλοίου, την ηλικία και τη συνολική κατάσταση. Επιπλέον, το ποσό που χρησιμοποιείται για τη συντήρηση του πλοίου καθορίζεται από το διεθνές δίκαιο που διέπει το πλαίσιο ασφάλειας και την πολιτική της εφοπλιστικής εταιρείας. Το κόστος επισκευής και συντήρησης των πλοίων εξαρτάται από εξωτερικές και εσωτερικές μεταβλητές. Συγκεκριμένα, από την κατάσταση του πλοίου, τις συνθήκες της αγοράς και τον τεχνικό εξοπλισμό που διαθέτει το πλοίο για συντήρηση

Οι Ειδικές επιθεωρήσεις, ιδίως, πρέπει να διενεργούνται σε τακτική βάση για να διασφαλίζεται η αξιοπλοΐα του πλοίου. Ενώ είναι σημαντικό να σημειωθεί ότι διεθνείς συμφωνίες όπως η MARPOL και η SOLAS καθορίζουν τις απαιτήσεις για την αξιοπλοΐα του πλοίου με βάση την ασφάλεια και τη διατήρηση του περιβάλλοντος στο οποίο λειτουργεί το πλοίο. Ως αποτέλεσμα, ο ιδιοκτήτης του πλοίου πρέπει να εγγυηθεί ότι το πλοίο διατηρεί την τάξη του προκειμένου να πραγματοποιώντας συχνές επιθεωρήσεις. Ο βαθμός επισκευών και συντήρησης όπως ορίζεται από την τάξη του πλοίου θα επηρεάσει το ποσό των εξόδων συντήρησης, καθώς ορισμένες κατηγορίες επιβάλλουν αυστηρότερους περιορισμούς. Όπως αναφέρθηκε προηγουμένως, το κόστος καθορίζεται, μεταξύ άλλων, από την πολιτική συντήρησης της εφοπλιστικής εταιρείας. Εν ολίγοις, ο τρόπος με τον οποίο η εταιρεία εκμεταλλεύεται το πλοίο (για παράδειγμα, φόρτωση ή εκφόρτωση φορτίου που μπορεί να προκαλέσει ζημιά σε εύφλεκτα μέρη του πλοίου, συχνή φόρτωση «βρώμικων φορτίων όπως scrap και petcoke) καθώς και την εμπειρία της εταιρείας στη συντήρηση του πλοίου, ιδίως σε περιόδους κατά τις οποίες η αγορά εμπορευμάτων είναι χαμηλή, έχουν σημαντικό αντίκτυπο στον προσδιορισμό του ποσού του κόστους συντήρησης. Επιπλέον, η σωστή συντήρηση σε τακτική βάση μπορεί να μειώσει σημαντικά τα έξοδα επισκευής.

- Κόστος για αντικατάσταση προμηθειών : Κατά τη διάρκεια των θαλάσσιων ταξιδιών, τα πλοία συνήθως χρειάζονται αναπλήρωση για να καλύψουν τις απαιτήσεις και τη συντήρηση του πληρώματος. Καθ' όλη τη διάρκεια του ταξιδιού, η ναυτιλιακή εταιρεία παρέχει στο πλήρωμα όλα όσα χρειάζονται για ζωή και απόλαυση στο πλοίο. Εκτός από τα τρόφιμα, το νερό και άλλα καταναλωτικά αγαθά, προμήθειες και ανταλλακτικά χρειάζονται συχνά για τη συντήρηση και την επισκευή πλοίων. Όλα τα παραπάνω είδη αποτελούν προμήθειες του πλοίου. Επιπλέον στην ίδια κατηγορία μπορεί να

συμπεριληφθεί και η αγορά λιπαντικών για τους κύριους κινητήρες του πλοίου και τους βοηθητικούς κινητήρες, την οποία βέβαια οι πλοιοκτήτες ταξινομούν συνήθως ως καύσιμα. Το κόστος επικοινωνίας πληρώματος / τροφοδοσίας / ψυχαγωγίας (C / V / E) συμπεριλαμβάνεται επίσης στο κόστος προμήθειας. Οι τιμές των προμηθειών επί του σκάφους ποικίλλουν ανάλογα με τον τύπο και το μέγεθος του πλοίου, το οποίο είναι φυσιολογικό. Τα καύσιμα πλοίων είναι ένα από αυτά. Τα περισσότερα πλοία χρησιμοποιούν ντίζελ. Ωστόσο, σε αυτή τη μελέτη, θα συμπεριλάβουμε το κόστος λιπαντικού πετρελαίου και καυσίμου στο κόστος του ταξιδιού, παρά στην προμήθεια πλοίων .

- Κόστος ασφάλισης: Όπως όλοι γνωρίζουμε, καθώς ένα πλοίο πλέει, μπορεί να αντιμετωπίσει διάφορους κινδύνους (θαλάσσιοι κίνδυνοι). Συνήθως, οι εταιρείες ασφαλίζουν τα πλοία τους για αυτούς τους κινδύνους. Ο πλοιοκτήτης πρέπει να ασφαλίσει το πλοίο και τα μηχανήματά του (ασφάλιση κύτους και μηχανημάτων) για να προστατεύσει την εταιρεία από τον κίνδυνο ολικής ή μερικής απώλειας του πλοίου. Ένας άλλος τύπος υποχρεωτικής ασφάλισης είναι η ασφάλιση προστασίας και αποζημίωσης (ασφάλιση P&I), η οποία προστατεύει τον πλοιοκτήτη από αξιώσεις και δικαστικές διαφορές τρίτων. Ένα κοινό παράδειγμα είναι η απώλεια ή ζημία του φορτίου. Εκτός από αυτούς τους δύο τύπους ασφάλισης, οι πλοιοκτήτες μπορούν επίσης να επιλέξουν να ασφαλίσουν τα πλοία τους από κινδύνους όπως απώλεια κέρδους, απεργίες, διακυμάνσεις νομισμάτων και πειρατεία.
- Τα διοικητικά έξοδα ορίζονται ως όλα τα γενικά έξοδα που πραγματοποιούνται από την εταιρεία που σχετίζονται με δραστηριότητες διαχείρισης και εκτέλεσης. Αυτή η κατηγορία περιλαμβάνει συνήθως τους μισθούς των υπαλλήλων που εδρεύουν στην εταιρεία ή τις υπεράκτιες θυγατρικές της, καθώς και τα έξοδα διαχείρισης που καταβάλλονται σε εταιρείες που μπορούν να διαχειρίζονται τα πλοία τους, καθώς και όλες τις διοικητικές δραστηριότητες. Είτε πρόκειται για επιλογή προσωπικού είτε για συντήρηση και επιθεώρηση, είναι πολύ σημαντικό. Δεδομένου ότι κάθε εταιρεία χρησιμοποιεί ένα διαφορετικό λογιστικό σύστημα, και έχει διαφορετική σύνθεσή και μέγεθος στόλου καθώς και φιλοσοφία διαχείρισης, το κόστος διαχείρισης ποικίλλει από εταιρεία σε εταιρεία. Συνοπτικά, είναι προφανές ότι η πλοιοκτήτρια εταιρεία μπορεί να επιλέξει να χειριστεί αυτές τις εργασίες διαχείρισης απευθείας ή να τις αναθέσει σε εταιρεία διαχείρισης.

Στην ναυτιλία και ειδικότερα στην ναυτιλία χύδην ξηρών φορτίων υπάρχουν διάφοροι παράγοντες που επηρεάζουν το κόστος και τα έξοδα για τον πλοιοκτήτη. Οι παράγοντες αυτοί εμπίπτουν στις παρακάτω κατηγορίες. Τα κόστη καυσίμων, το επίπεδο της ναυλαγοράς, η αύξηση των τιμών λιπαντικών, η αύξηση του κόστους πληρώματος και τέλος οι διεθνείς κανονισμοί.

A) Το κόστη καυσίμων : Τα κόστη καυσίμων μπορούν απλά να οριστούν ως καύσιμα πλοίων. Το ίδιο το καύσιμο μπορεί να είναι πολύ σημαντικό σε μια σειρά πλαισίων, όπως «σε ναυλωτές χρόνου, ναυλωτές ταξιδιού και συμβόλαια τακτικών γραμμών» (Brodie, 2006, σελ. 76). Όταν ένα σκάφος ναυλώνεται για ναύλωση χρόνου, ο ιδιοκτήτης υπολογίζει τις αποθήκες πετρελαίου επί του σκάφους, και συμφωνεί για μια τιμή που θα πληρωθεί για τα καύσιμα (Notteboom, και Vernimmen, 2008). Ο πλοιοκτήτης ή αντίστοιχα ο ναυλωτής στην χρονοναύλωση έχει διαθέσιμες επιλογές σχετικά με το πού θα εφοδιάσει το πλοίο, ποια υπηρεσία καυσίμων θα χρησιμοποιήσει και ποιες ποσότητες θα πρέπει να βάλουν λαμβάνοντας υπόψη απαιτήσεις όπως το επίπεδο των αποθηκών για να αφήσουν τα εναπομείναντα καύσιμα κατά την παράδοση του πλοίου και τον τόπο παράδοσης.(Brodie, 2006, σελ. 76).

Για τους ναυλωτές ταξιδιών, η ευθύνη πληρωμής των καυσίμων βαρύνει το πλοίο και κατ' επέκταση τον ιδιοκτήτη. Ωστόσο, τα ναυλωμένα συμβαλλόμενα μέρη ενδέχεται να περιλαμβάνουν ρήτρες που σχετίζονται με τα καύσιμα όπως η ρήτρα απόκλισης καυσίμων που επιτρέπει στον ναυλωτή να παρεκκλίνει από τη συμφωνημένη διαδρομή για να εφοδιάσει το πλοίο με καύσιμα.

B) Τα επίπεδα της ναυλαγοράς: Η υπερπροσφορά πλοίων σε συνδυασμό με την αδύναμη παγκόσμια οικονομία υπήρξε βασικός παράγοντας που επηρεάζει τα ναύλα τα τελευταία χρόνια. Σε μια προσπάθεια αντιμετώπισης στα χαμηλά επίπεδα ναύλων και να αξιοποιήσουν ορισμένα κέρδη, οι μεταφορείς εξέτασαν μέτρα για τη βελτίωση της αποτελεσματικότητας και βελτιστοποίησης των λειτουργιών για να μειώσουν την ανά μονάδα λειτουργική δαπάνη. Μερικά από αυτά τα μέτρα αφορούσαν τη λειτουργική ενοποίηση, και την αντικατάσταση μικρότερων και παλαιότερων πλοίων με νεότερα τα οποία έχουν πιο αποδοτικές καταναλώσεις.

Όπως αναφέρθηκε και σε προηγούμενο κεφάλαιο, προκειμένου οι πλοιοκτήτες να μειώσουν τα λειτουργικά τους κόστη, συχνά αποφασίζουν να ναυπηγήσουν πιο μοντέρνα και αποδοτικά

πλοία. Αυτό εξυπηρετεί τόσο στη μείωση του κόστους καυσίμου τους και την απόδοση τους ως προς την ταχύτητα (η οποία όπως θα αναφερθούμε στη συνέχεια διαδραματίζει σημαντικό ρόλο στα συνολικά έσοδα του πλοιοκτήτη) όσο και στην μεγαλύτερη αυτοματοποίηση του πλοίου που οδηγεί συνήθως και σε μειωμένο αριθμό αναγκάσιμου πληρώματος. Η ναυπήγηση καινούργιων πλοίων, η οποία συνήθως γίνεται σε μια ανοδική αγορά, οδηγεί σε αύξηση της προσφοράς πλοίων, κάτι που με τη σειρά του δημιουργεί μείωση στα ναύλα.

#### 4.3 Η σημασία τη ταχύτητας του πλοίου στη ναύλωση κατά ταξίδι

Ένα από τα πιο σημαντικά μεταβλητά κόστη του πλοιοκτήτη στην spot αγορά (χρονοναύλωση κατά ταξίδι) είναι η αξία των καυσίμων που καταναλώνει. Τα καταναλισκόμενα καύσιμα εξαρτώνται από τις προδιαγραφές του πλοίου, την ποσότητα του φορτίου, την ταχύτητα πλεύσης και τις καιρικές συνθήκες. Βασικό κριτήριο επομένως του πλοιοκτήτη για την διαπραγμάτευση του ναύλου είναι το κόστος των καυσίμων.

Για να γίνει ευκολότερα αντιληπτή η βαρύνουσα σημασία των καυσίμων και συνεπώς της ταχύτητας πλεύσης δίνεται ο παρακάτω τύπος που εξάγει το time charter equivalent (TCE), δηλαδή το ισοδύναμο της χρονοναύλωσης, σε σχέση με το ναύλο κατά ταξίδι.

$$\text{TCE /per day} = \text{net freight (i.e freight – variable costs)/number of days}$$

TCE/per day: Ισοδύναμο χρονοναύλωσης κατα μέρα

Net Freight: Καθαρός Ναύλος (Η διαφορά του εφάπαξ ναύλου μείον τα μεταβλητά κόστη)

Variable Costs: Μεταβλητά Κόστη

Number of days: Το σύνολο των ημερών του ταξιδιού, από το τελευταίο λιμάνι εκφόρτωσης (του προηγούμενου voyage) μέχρι την εκφόρτωση του φορτίου του τωρινού voyage.

Οι συνολικές μέρες ταξιδιού επηρεάζουν το TCE και ο υπολογισμός τους πρέπει να λαμβάνει υπόψιν τόσο το πραγματικό χρόνο του ταξιδιού (από το λιμάνι φόρτωσης στο λιμάνι εκφόρτωσης) όσο και το repositioning (επανατοποθέτηση) του πλοίου από το λιμάνι εκφόρτωσης του προηγούμενου ταξιδιού στο νέο λιμάνι φόρτωσης. Η ταχύτητα πλεύσης του πλοίου κατά την έμφορτη χρονική περίοδο του ταξιδιού διαπραγματεύεται και συμφωνείται συνήθως στο ναυλοσύμφωνο. Η ταχύτητα πλεύσης όμως του ballast ταξιδιού, όταν δηλαδή το

πλοίο ταξιδεύει άδειο, βρίσκεται στην ευχέρεια του πλοιοκτήτη. Η επανατοποθέτηση του πλοίου από το προηγούμενο σημείο εκφόρτωσης σε μια νέα θέση με περισσότερα διαθέσιμα φορτία, παραδείγματος χάριν εκφόρτωση στη Κίνα και επανατοποθέτηση του πλοίου στη Σιγκαπούρη ή τις Φιλιππίνες, είναι καίριος παράγοντας και δημιουργεί περιθώρια αύξησης κέρδους για το πλοιοκτήτη.

Το TCE μπορεί να συγκριθεί με το μίσθωμα του πλοίου (Time Charter Hire) , στη πραγματικότητα όμως συχνά διαφέρουν. Αυτό ισχύει καθώς το μίσθωμα του πλοίου είναι ένα σταθερό ποσό που θα πληρώνει ο ναυλωτής για κάθε μέρα που το πλοίο θα βρίσκεται υπό την ναύλωση του. Αντίθετα το TCE είναι ένας αριθμός που προκύπτει αφότου όλο το εισόδημα από το ταξίδι έχει πληρωθεί και τα έξοδα έχουν αφαιρεθεί.

Καθώς οι συνολικές μέρες του ταξιδιού είναι άγνωστες, λόγω παραδείγματος χάριν κακοκαιρίας, τα έσοδα του πλοιοκτήτη μπορεί να μειωθούν σε μια πιθανή αύξηση της διάρκειας του ταξιδιού στη περίπτωση της spot αγοράς στη ναύλωση κατά ταξίδι. Αυτός ο παράγοντας είναι που δημιουργεί πολλές φορές τις διαφορές στο TCE και το Time Charter Hire. Στη περίπτωση της χρονοναύλωσης, ο πλοιοκτήτης είναι καλυμμένος σε ότι αφορά τα έσοδα του, αφού πληρώνεται καθημερινά, ασχέτως των καθυστερήσεων. Επομένως πολλές φορές, ειδικά εάν έχει κλείσει συμφωνία με ψηλό μίσθωμα, οι καθυστερήσεις λειτουργούν υπέρ του. Ο μόνο λόγος για τον οποίο μπορεί να θέλει να τελειώσει ταχύτερα ένα ταξίδι είναι εάν παρατηρήσει ανοδικές τάσεις στην αγορά και θέλει να επωφεληθεί από τα αυξημένα ναύλα. Σε ότι αφορά τη spot αγορά οι καθυστερήσεις λειτουργούν εις βάρος του πλοιοκτήτη αφού τον δεσμεύουν από την επόμενη συμφωνία. Αυτό συμβαίνει επειδή η αύξηση της ταχύτητας δίνει τη δυνατότητα ανάληψης περισσότερων spot ταξιδιών, παράλαυτα η μείωση της ταχύτητας οδηγεί σε μειώσεις του κόστους λόγω χαμηλότερων καταναλώσεων. (Norstad, I., Fagerholt, K. and Laporte, G. 2011)

Με βάση τα παραπάνω γίνεται εμφανής η σημασία της ταχύτητας πλεύσης, η επιλογή όμως είναι αρκετά περιπλοκή και συνυφασμένη με πολλούς παράγοντες. Η κατανάλωση καυσίμων του πλοίου εξαρτάται άμεσα από τις ταχύτητες του. (Andersson, H., Fagerholt, K. and Hobbesland, K. 2015)

Η αυξημένη ταχύτητα πλεύσης σημαίνει λιγότερες μέρες ταξιδιού αλλά ταυτόχρονα οδηγεί σε αύξηση της κατανάλωσης καυσίμου και επομένως αύξηση του κόστους του πλοιοκτήτη ( αναφορικά με τη spot αγορά.) Αντίθετα μια χαμηλή ταχύτητα πλεύσης οδηγεί σε αύξηση των

ημερών ταξιδιού και σε ταυτόχρονη μείωση του κόστους καυσίμων. Αυτό θα οδηγήσει σε μια αύξηση του Net Freight, με freight σταθερό, λόγω της μείωσης του σταθερού κόστους από τα μειωμένα καύσιμα και σε μια μείωση του TCE λόγω της αύξησης των ημερών του ταξιδιού. Επομένως ο μόνος λόγος για τον οποίο ένα βαπόρι πρέπει να μειώνει την ταχύτητα του είναι εάν το κόστος των καυσίμων που εξοικονομήθηκαν υπερσκελίζουν την μείωση του TCE λόγω της αύξησης των ημερών. Εάν αυτό συμβαίνει τότε ο πλοιοκτήτης πρέπει επίσης να ελέγξει τα πιθανά διαφυγόντα κέρδη από την επόμενη ναύλωση που θα μπορούσε να αναλάβει εάν ξεφόρτωνε νωρίτερα. Το παραπάνω προϋποθέτει μια πολύ καλή και εκτενή γνώση της αγοράς και των κύκλων της ναυτιλίας αφού πρέπει να αποφασιστεί προκαταβολικά.

Σε πολλές περιπτώσεις οι πλοιοκτήτες μπορεί να επιθυμούν να φτάσουν νωρίτερα στο λιμάνι εκφόρτωσης σε μια προσπάθεια να αναδείξουν την αποτελεσματικότητα των πλοίων τους και να κερδίσουν την εύνοια των ναυλωτών με στόχο την αύξηση των πιθανοτήτων μιας μελλοντικής συνεργασίας. Καθώς ο αριθμός πλοίων παρότι μεγάλος είναι και πεπερασμένος και κάθε κατηγορία πλοίου αντιστοιχεί σε μια συγκεκριμένη αγορά φορτίων, η τάση των πλοιοκτητών να αυξάνουν την ταχύτητα τους σημαίνει πως η παγκόσμια προσφορά πλοίων θα αυξάνεται. Αυτό συμβαίνει επειδή κάθε πλοίο θα εκτελεί γρηγορότερα το ταξίδι του με αποτέλεσμα να είναι γρηγορότερα διαθέσιμο, για ανάληψη νέου φορτίου. Άμεσο αποτέλεσμα της αύξησης της προσφοράς των πλοίων θα είναι η μείωση των ναύλων της αγοράς.

Η ναυτιλία είναι μια αγορά κεφαλαιουχικού χαρακτήρα, επομένως οι πλοιοκτήτες πρέπει να εστιάζουν στην μεγιστοποίηση των αποδόσεων κεφαλαίου. Συμπερασματικά όταν οι επιχειρηματικές κινήσεις κάθε πλοιοκτήτη γίνονται σπασμωδικά με στόχο το βραχυχρόνιο κέρδος και δεν ακολουθούν την παγκόσμια τάση της αγοράς και του συνόλου, τότε οι πιθανότητες για μεγιστοποίηση των κερδών, μειώνονται.

## Κεφάλαιο 5 : Φορτία και διαδρομές πλοιοκτητών

### 5.1. Τα φορτία της ναυτιλίας ξηρού φορτίου

Η ναυτιλία χύδην ξηρού φορτίου αφορά ταξίδια σε ολόκληρο τον κόσμο αλλά υπάρχουν μερικές συνήθεις εμπορικές διαδρομές με μεγάλο όγκο αγαθών και φορτίων που διακινούνται

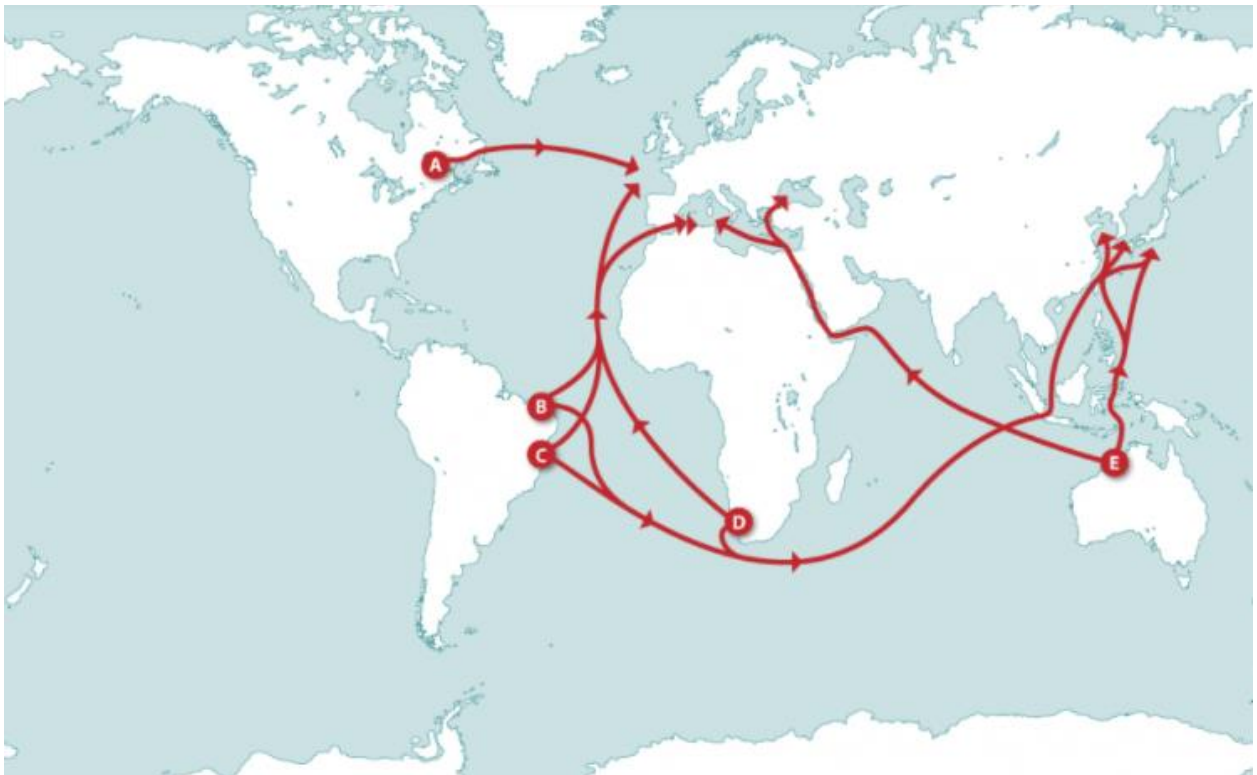
που διακινούνται σε συγκεκριμένα λιμάνια, ανάμεσα στον τόπο παραγωγής και κατανάλωσης τους. Για παράδειγμα άνθρακας μεταφέρεται κυρίως από την Αυστραλία, την Ινδονησία και τον Καναδά στην Άπω Ανατολή και την Ευρώπη, λαμβάνοντας υπόψη ότι το σιδηρομετάλλευμα αποστέλλεται κυρίως από την Αυστραλία και τη Βραζιλία - που αντιπροσωπεύουν σχεδόν το 70% της παγκόσμιας παραγωγής σιδηρομεταλλεύματος- στην Κίνα, την Ιαπωνία και την Ευρώπη. Συχνή μεταφορά σιδηρομετάλλευμα βλέπουμε επίσης από την Ανατολική Ινδία στην Άπω Ανατολή και την Ινδονησία. Το σιτάρι αποστέλλεται κυρίως από τον Κόλπο του Μεξικού, τη Βραζιλία ή την Αργεντινή προς την Ευρώπη και προς την Κίνα. Επιπλέον, υπάρχει πληθώρα άλλων διαδρομών για τα μικρά εμπορεύματα και τα γενικά φορτία. Τα πλοία που μεταφέρουν ξηρό φορτίο ναυλώνονται είτε για ταξίδια (voyage) είτε για χρονοναυλώση της περιόδου. Η αγορά spot αναφέρεται σε συμβάσεις για ένα ή περισσότερα ταξίδια που μπορεί να διαρκέσει έως και μερικούς μήνες. Οι χρονοναυλώσεις μπορεί να κυμαίνονται από αρκετούς μήνες έως αρκετά χρόνια. Ενώ ο ναύλος στην spot αγορά μπορεί να αποφέρει υψηλότερα κέρδη σε καλές αγορές, οι χρονοναυλώσεις αφορούν μια σταθερότερη ροή εισοδήματος για μεγαλύτερο χρονικό διάστημα προκειμένου να μειωθεί βραχυπρόθεσμα η αστάθεια της αγοράς.

Τα πιο σημαντικά φορτία της ναυτιλίας ξηρού φορτίου είναι τα εξής :

- 1) Σιδηρομετάλλευμα (Iron ore) : Το σιδηρομετάλλευμα είναι ξηρό χύδην φορτίο με τον μεγαλύτερο όγκο συναλλαγών ετησίως, πάνω από τον άνθρακα και τα σιτηρά. Το σιδηρομετάλλευμα βρίσκεται στη φύση σε μορφή πετρωμάτων, συνήθως αναμειγνύεται με άλλα στοιχεία και αφού υποστεί επεξεργασία με διάφορες βιομηχανικές διαδικασίες, πωλείται σε εταιρείες χάλυβα. Γενικά, δεν υπάρχουν ειδικές υποκατηγορίες σιδηρομεταλλεύματος όπως συμβαίνει με τον άνθρακα ή τα σιτηρά. Η κύρια κατηγοριοποίησή του σχετίζεται με το μέγεθος και την ποιότητά του. Όσον αφορά το μέγεθος, συνήθως συναντάμε τα " iron ore fines " μέγεθος έως 10mm και τα " σιδηρομετάλλευμα σε κόκκους το οποίο είναι και μεγαλύτερο σε μέγεθος από 10mm. Όσον αφορά την ποιότητα, η κύρια παράμετρος είναι η περιεκτικότητά του σε σίδηρο που εκφράζεται σαν ένα ποσοστό του συνολικού μεταλλεύματος και βλέπουμε σιδηρομετάλλευμα με περιεκτικότητα σε Fe που ποικίλλει από αιματίτη (υψηλής ποιότητας μετάλλευμα) έως σιδηρόλιθο των χαμηλότερης εμπορικής αξίας. Ένας τυπικός βαθμός είναι το 62% Fe που είναι επίσης το σημείο αναφοράς για διάφορους

δείκτες σιδηρομεταλλεύματος. Η Βραζιλία, η Βορειοδυτική Αυστραλία και η Νότια Αφρική είναι οι μεγαλύτεροι παραγωγοί σιδηρομεταλλεύματος . Κυρίως το σιδηρομετάλλευμα που μεταφέρεται με πλοία Capesize στην Κίνα, την Ιαπωνία, την Κορέα, την Ευρώπη και σε πολλές άλλες βιομηχανικές χώρες που παράγουν σημαντικές ποσότητες χάλυβα.

Εικόνα 1 : Τυπικές διαδρομές σιδηρομεταλλεύματος



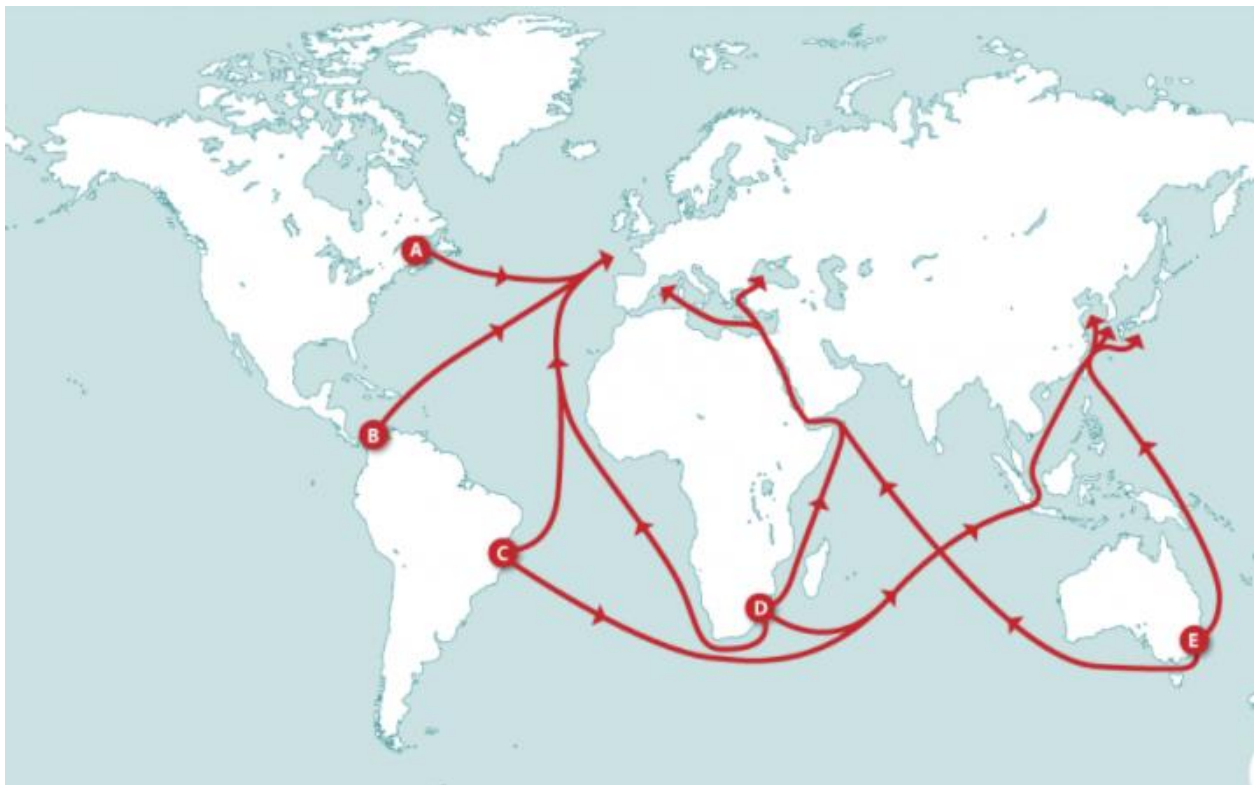
Πηγή :Maritimesea. Org

- 2) Ο άνθρακας είναι το δεύτερο μεγαλύτερο εμπόρευμα ξηρού χύδην από την άποψη του όγκου του εμπορίου, μετά το σιδηρομετάλλευμα και αντιπροσωπεύει περίπου το 25% του παγκόσμιου εμπορίου ξηρού χύδην φορτίου . Λόγω της σημασίας του στις μεταφορές ξηρού χύδην φορτίου και του μαύρου χρώματος, πολλοί ειδικοί στη ναυτιλία αναφέρονται σε αυτό το εμπόρευμα ως "μαύρο χρυσό". Ο άνθρακας ταξινομείται σε δύο τύπους: άνθρακας ατμού (ή θερμικός) και άνθρακας οπτανθρακοποίησης, ο οποίος αποτελεί ένα είδος λιθάνθρακα που μπορεί να χρησιμοποιηθεί στις υψικαμίνους.. Ο άνθρακας οπτανθρακοποίησης είναι ο άνθρακας



που χρησιμοποιείται για μεταλλουργικούς λόγους για την παραγωγή οπτάνθρακα και αντιπροσωπεύει περίπου το 25% του συνολικού ετήσιου όγκου άνθρακα. Από την άλλη πλευρά, ο θερμικός άνθρακας, ο οποίος χρησιμοποιείται για την παραγωγή ενέργειας και αντιπροσωπεύει περισσότερο από το 75 τοις εκατό του συνολικού άνθρακα που μεταφέρεται μέσω της θάλασσας, αναφέρεται ως άνθρακας που καίγεται για την παραγωγή θερμότητας σε θερμικούς σταθμούς ηλεκτροπαραγωγής.

Εικόνα 2 : Τυπικές θαλάσσιες διαδρομές άνθρακα



Πηγή :Maritimesea. Org

- 3) Σιτηρά. Τα φορτία μαζικών σιτηρών συνήθως περιλαμβάνουν χύδην δημητριακά, ελαιούχους σπόρους και αγαθά και υποπροϊόντα προστιθέμενης αξίας που προέρχονται από τη μεταποίηση τόσο των σιτηρών όσο και των ελαιούχων σπόρων. Το ρύζι, το σιτάρι, ο καλαμπόκι (καλαμπόκι), η βρώμη, το κριθάρι, το κεχρί, το σόργο και η σίκαλη συγκαταλέγονται στους σπόρους των δημητριακών που μεταφέρονται συχνά ως χύδην φορτία.

Αυτοί οι σπόροι έχουν δυνητική χρήση τόσο στη βιομηχανία τροφίμων όσο και στις ζωοτροφές. Για παράδειγμα, ενώ ο λευκός αραβόσιτος χρησιμοποιείται συχνά για ανθρώπινη τροφή, ο κίτρινος καλαμπόκι χρησιμοποιείται συνήθως ως ζωοτροφή. Επειδή οι χρωστικές του κίτρινου αραβόσιτου συμβάλλουν στο κίτρινο χρώμα του κρόκου αυγού, οι περισσότεροι παραγωγοί πουλερικών ενσωματώνουν ένα υψηλό ποσοστό κίτρινου αραβόσιτου στη διατροφή των πουλερικών. Τα κριτήρια ποιότητας στα χύδην δημητριακά, συμπεριλαμβανομένων των σπασμένων σιτηρών και των ξένων υλικών, θα διαφέρουν ανάλογα με το αν προορίζονται για ανθρώπινη κατανάλωση ή ζωοτροφές.

Τα σιτηρά συχνά μεταφέρονται χύμα, αν και μπορεί επίσης να μεταφέρονται σε σακούλες, ιδιαίτερα όταν πρόκειται για σπόρους σιτηρών. Τα σιτηρά είναι ευαίσθητα και μπορεί να έχουν βλαπτικές συνέπειες από τη θέρμανση, τη μόλυνση, την υγρασία και την επαφή με το νερό. Όταν ο κόκκος υγραίνεται, η ανάπτυξη αρχίζει αμέσως, όχι μόνο στον ίδιο τον κόκκο, αλλά και στα τα κύτταρα ζύμης και τα βακτήρια που είναι συνεχώς παρόντα, προκαλώντας βλάστηση, ζύμωση και σήψη.

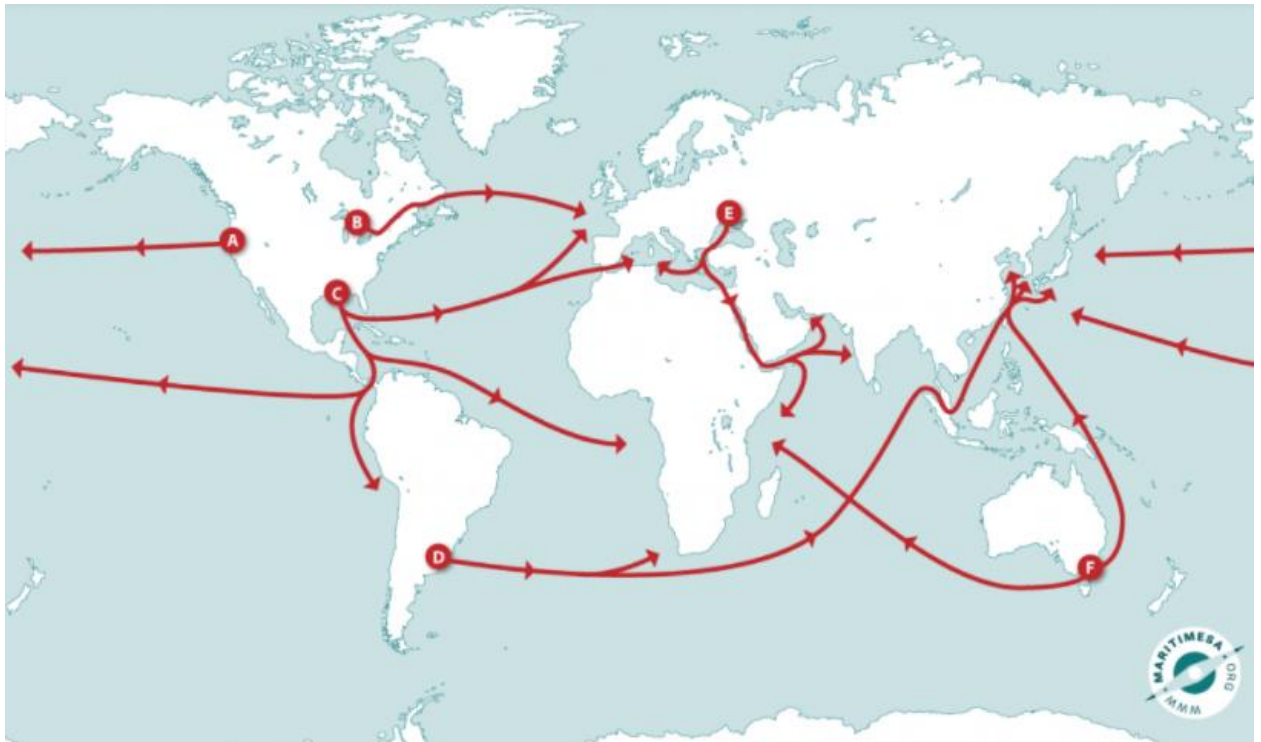
Οι μεγαλύτεροι παραγωγοί σιτηρών παγκοσμίως είναι η Κίνα, η Ινδία, η Ηνωμένες Πολιτείες, η Ρωσία και η Γαλλία, ενώ η Αίγυπτος, η Ιταλία, η Ινδονησία και η Ιαπωνία είναι οι μεγαλύτεροι εισαγωγείς. Οι μεγαλύτεροι εισαγωγείς προϊόντων σιτηρών είναι η Κίνα, η Ιαπωνία, η Αίγυπτος, η Ευρώπη, η Σαουδική Αραβία, η Νότια Κορέα και το Ιράν. Η Κίνα εισάγει περίπου το 8% του κόσμου, ωστόσο η εισαγωγική της δραστηριότητα είναι ασταθής και συνήθως εξαρτάται από τα επίπεδα της δικής της παραγωγής. Η Κίνα, η Ιαπωνία και η Νότια Κορέα συνήθως εισάγουν σιτηρά από την Αυστραλία, τη Δυτική Ακτή του Καναδά, τις ΗΠΑ, την Αργεντινή και τη Βραζιλία. Λόγω των μεγάλων ποσοτήτων και των μεγάλων αποστάσεων, αυτές οι συναλλαγές πραγματοποιούνται συνήθως με πλοία Supramax ή Panamax. Σε ορισμένες περιπτώσεις χρησιμοποιούνται και Capesize, ενώ ορισμένα Handies μπορεί να εμφανιστούν στις εμπορικές ροές από την Αυστραλία ή τη Δυτική Ακτή του Καναδά. Η Αίγυπτος και οι άλλες χώρες της Βόρειας Αφρικής (π.χ. Μαρόκο και Αλγερία) εισάγουν σιτηρά κυρίως από την Ουκρανία και τη Ρωσία καθώς και από ευρωπαϊκές χώρες και κυρίως από τη Γαλλία. Αυτό το εμπόριο πραγματοποιείται συνήθως με μικρότερα σκάφη όπως Handies ή Supramaxes, ακόμη και Coaster. Παρόμοια είναι η περίπτωση των εισαγωγών στην Ευρώπη που πραγματοποιούνται συνήθως από την Ουκρανία, τη Ρωσία –εκτός εάν υπάρχουν απαγορεύσεις– άλλες ευρωπαϊκές χώρες και σε μικρότερη έκταση από την USG ή την Ανατολική Ακτή του Καναδά. Handies και

Supramaxes χρησιμοποιούνται κυρίως για αυτό το εμπόριο. Από την άλλη πλευρά, το Ιράν, η Σαουδική Αραβία και οι άλλες χώρες του Αραβικού Κόλπου εισάγουν κυρίως σιτηρά από τη Νότια Αμερική (Αργεντινή ή Βραζιλία) καθώς και την Αυστραλία. Τα Panamax χρησιμοποιούνται συνήθως σε αυτό το εμπόριο, ενώ σε ορισμένες περιπτώσεις συναντάμε επίσης Supramaxes ή Capes ανάλογα με την ποσότητα φορτίου.

Συνήθως, τα λιμάνια των ΗΠΑ, του Καναδά, της Αυστραλίας και της Ευρώπης έχουν αυστηρότερα πρότυπα για τα εγκεκριμένα πλοία που σχετίζονται κυρίως με μέγιστη ηλικία ή καθεστώς Rightship άνω των 3 αστερών. Τα πλοία που δεν ακολουθούν αυτούς τους περιορισμούς συνήθως δεν μπορούν να καθοριστούν σε τέτοιες συναλλαγές καθιστώντας τους πιθανούς υποψηφίους λιγότερο, παράγοντα που αυξάνει τα ναύλα στις συγκεκριμένες συναλλαγές.

Το εμπόριο σιτηρών είναι εποχιακό με τον όγκο των φορτίων να αυξάνεται κυρίως κατά την περίοδο της συγκομιδής. Η περίοδος συγκομιδής στις ΗΠΑ, τις ευρωπαϊκές χώρες, τον Καναδά, τη Ρωσία και την Ουκρανία λαμβάνει χώρα κάθε χρόνο τον Αύγουστο-Σεπτέμβριο. Ενώ οι ΗΠΑ, ο Καναδάς και η Ευρώπη είναι επίσης γνωστές για το χειμερινό σιτάρι με την περίοδο συγκομιδής να πραγματοποιείται από τον Μάιο έως τον Ιούλιο. Το αυστραλιανό σιτάρι καλλιεργείται κυρίως τη χειμερινή περίοδο σύμφωνα με τα πρότυπα βροχοπτώσεων σε αυτές τις περιοχές και η περίοδος συγκομιδής είναι συνήθως κατά τη διάρκεια Οκτωβρίου-Ιανουαρίου κάθε έτους. Από την άλλη πλευρά, η περίοδος συγκομιδής του σιταριού στη Νότια Αμερική (Αργεντινή) λαμβάνει χώρα κατά τη διάρκεια του Δεκεμβρίου - Ιανουαρίου, η περίοδος συγκομιδής του καλαμποκιού είναι από τον Ιανουάριο έως τον Απρίλιο και η περίοδος συγκομιδής της σόγιας, που είναι το κύριο προϊόν εξαγωγής στη Νότια Αμερική, θέση τον Μάρτιο - Ιούνιο. Ως εκ τούτου, υπάρχει υψηλή εξαγωγική δραστηριότητα καθ' όλη τη διάρκεια του Δεκεμβρίου έως τον Ιούνιο κάθε έτους.

Εικόνα 3 : Τυπικές θαλάσσιες διαδρομές σιτηρών



Πηγή: Maritime Sea.org

4) Λιπάσματα: Τα λιπάσματα εξάγονται από διάφορες χώρες παγκοσμίως, και μεταφέρονται κυρίως με handies ή supramax , ενώ σε μικρότερη έκταση χρησιμοποιούνται panamax bulkers. Για να έχουμε μια σαφέστερη εικόνα των εμπορικών ροών παγκοσμίως, ας δούμε τις κύριες χώρες εισαγωγής και εξαγωγής των κύριων φορτίων λιπασμάτων.

Ουρία: Το μεγαλύτερο μέρος της ουρίας εξάγεται από την Κίνα, τις χώρες της Μαύρης Θάλασσας(Ουκρανία, Ρωσία, Ρουμανία) και τον Αραβικό Κόλπο (Κατάρ, Σαουδική Αραβία, Ιράν, ΗΑΕ), ενώ η Ρωσία εξάγει επίσης μέσω Βαλτικής Θάλασσας. Η ουρία από τη Μαύρη Θάλασσα και τη Βαλτική Θάλασσα εξάγεται κυρίως στην Ευρώπη και τη Λατινική Αμερική, ενώ οι εξαγωγές του Αραβικού Κόλπου προμηθεύουν τη Βόρεια Αμερική, την Ινδία, τις χώρες της Νοτιοανατολικής Ασίας και την Αυστραλία. Οι κινεζικές εξαγωγές αποστέλλονται κυρίως στην Ινδία και σε άλλες ασιατικές χώρες. Επίσης, ουρία από την Αίγυπτο (που είναι ένας από τους 10 πρώτους εξαγωγείς) εξάγεται σε ευρωπαϊκές χώρες. Εκτός από αυτές τις σημαντικές συναλλαγές, υπάρχουν περαιτέρω εμπορικές ροές ουρίας, όπως αυτές από τη Βενεζουέλα στις ΗΠΑ και από την Ινδονησία σε άλλες ασιατικές χώρες, ωστόσο εξάγονται σε περιορισμένο βαθμό και χρησιμοποιούνται κυρίως για να επηρεάσουν τη ζήτηση/τιμές για τη Μαύρη Θάλασσα.

**Ποτάσα:** Ο Καναδάς είναι ο κύριος παραγωγός και εξαγωγέας ποτάσας με περισσότερο από το 1/3 των συνολικών εξαγωγών παγκοσμίως, ενώ η Ρωσία, η Λευκορωσία, η Γερμανία, το Ισραήλ, η Χιλή και η Ιορδανία ακολουθούν ως κύριοι εξαγωγείς προϊόντων ποτάσας. Η Κίνα, η οποία είναι επίσης σημαντικός παραγωγός ποτάσας, δεν εξάγει αφού χρησιμοποιεί την παραγωγή της για εγχώρια χρήση και εισάγει επίσης μεγάλη ποσότητα ποτάσας που προέρχεται από τον Καναδά, χώρες της Μέσης Ανατολής, τη Ρωσία και τη Λευκορωσία. Άλλοι κύριοι εισαγωγείς είναι οι ΗΠΑ που πραγματοποιούν κυρίως εισαγωγές από τον Καναδά, η Βραζιλία που εισάγει σχεδόν το σύνολο της ποτάσας χρειάζεται εισαγωγές κυρίως από την Ηπειρωτική/Βαλτική Θάλασσα, ενώ η Ινδία που ακολουθεί είναι ο κύριος εισαγωγέας ποτάσας που προέρχεται κυρίως από τη Μέση Ανατολή και τη Ρωσία.

**Φωσφορικά:** Το Μαρόκο είναι ο μεγαλύτερος εξαγωγέας φωσφορικών πετρωμάτων στον κόσμο, ο οποίος μαζί με τους εξαγωγείς πετρωμάτων στη Μέση Ανατολή και τη Βόρεια Αφρική αντιπροσωπεύουν σχεδόν το  $\frac{3}{4}$  του παγκόσμιου συνολικού παγκόσμιου εμπορίου. Από την άλλη πλευρά, η Ινδία είναι ο μεγαλύτερος εισαγωγέας φωσφορικών πετρωμάτων, με μερίδιο περίπου 25 τοις εκατό των παγκόσμιων εισαγωγών. Η Ινδία εισάγει φωσφορικά πετρώματα και φωσφορικό οξύ για την παραγωγή άλλων λιπασμάτων, όπως προϊόντα DAP και NPK. Το υπόλοιπο των εισαγωγών κατανέμεται μεταξύ άλλων χωρών στην Ασία, την Ευρώπη και τη Βόρεια Αμερική. Όσον αφορά τα επεξεργασμένα φωσφορικά άλατα, η Κίνα είναι ο μεγαλύτερος παραγωγός MAP και DAP και αφού χρησιμοποιήσει ένα μέρος για δική της χρήση, εξάγει το υπόλοιπο κυρίως στην Ινδία και σε άλλες ασιατικές χώρες όπως το Βιετνάμ και το Πακιστάν. Οι ΗΠΑ που είναι ο δεύτερος μεγαλύτερος εξαγωγέας DAP/MAP (μαζί με την Κίνα εξάγουν περισσότερα από τα 2/3 των παγκόσμιων λιπασμάτων) εξάγουν σε διάφορες χώρες παγκοσμίως αλλά κυρίως στην Ινδία, τον Καναδά, την Αργεντινή (που εισάγει σχεδόν το ήμισυ του MAP/DAP από ΗΠΑ), την Αυστραλία και την Ιαπωνία.

**Θείο:** Υπάρχουν δύο κύριοι τύποι θείου: Ο τύπος λιπάσματος που χρησιμοποιείται για γεωργικούς σκοπούς και το λίπασμα που χρησιμοποιείται για βιομηχανικούς σκοπούς. Οι μεγαλύτερες χώρες εξαγωγής είναι ο Καναδάς, η Σαουδική Αραβία, η Ρωσία, το Καζακστάν και οι ΗΠΑ, ενώ ο μεγαλύτερος εισαγωγέας είναι η Κίνα, η οποία εισάγει περισσότερο από το 40% του τύπου λιπάσματος θείου παγκοσμίως, ακολουθούμενο από το Μαρόκο και τη Νότια Αμερική.

### 5.1.1 Η εποχικότητα των φορτίων και ο επηρεασμός της αγοράς

Η εποχικότητα των φορτίων αποτελεί παραδοσιακά ένα βασικό μέτρο λήψης αποφάσεων για τους πλοιοκτήτες και τους ναυλωτές. Οι πλοιοκτήτες μπορούν παρακολουθώντας την, να φροντίζουν να τοποθετούν τα πλοία τους στη κατάλληλη γεωγραφική περιοχή, προκειμένου να απολαμβάνουν τα μέγιστα υψηλά ναύλα. Αυτό μπορούν να το πετύχουν με την ανάληψη σωστών ναυλώσεων, κυρίως ναύλωσης ταξιδιών ή χρονοναύλωσης ταξιδιών, μέσω των οποίων θα φροντίσουν το πλοίο τους να ανοίξει την κατάλληλη στιγμή στη σωστή γεωγραφική περιοχή. Η περίοδος στην οποία παραδίδεται ένα βαπόρι στο ναυλωτή του (laycan) είναι αλληλένδετη και προσδιορίζει τα ναύλα που θα αποκομίσει (Talley 2011). Η εποχικότητα είναι εξίσου σημαντική και για τους ναυλωτές, οι οποίοι την βλέπουν ως μια ευκαιρία δημιουργίας κερδών. Μέσω της σύναψης χρονο-ναυλώσεων, μπορούν να διανείμουν τα χρονοναυλωμένα πλοία τους κατά τέτοιο τρόπο, ώστε να εκμεταλλευτούν το στοιχείο της εποχικότητας και να αποκομίσουν υψηλά ναύλα.

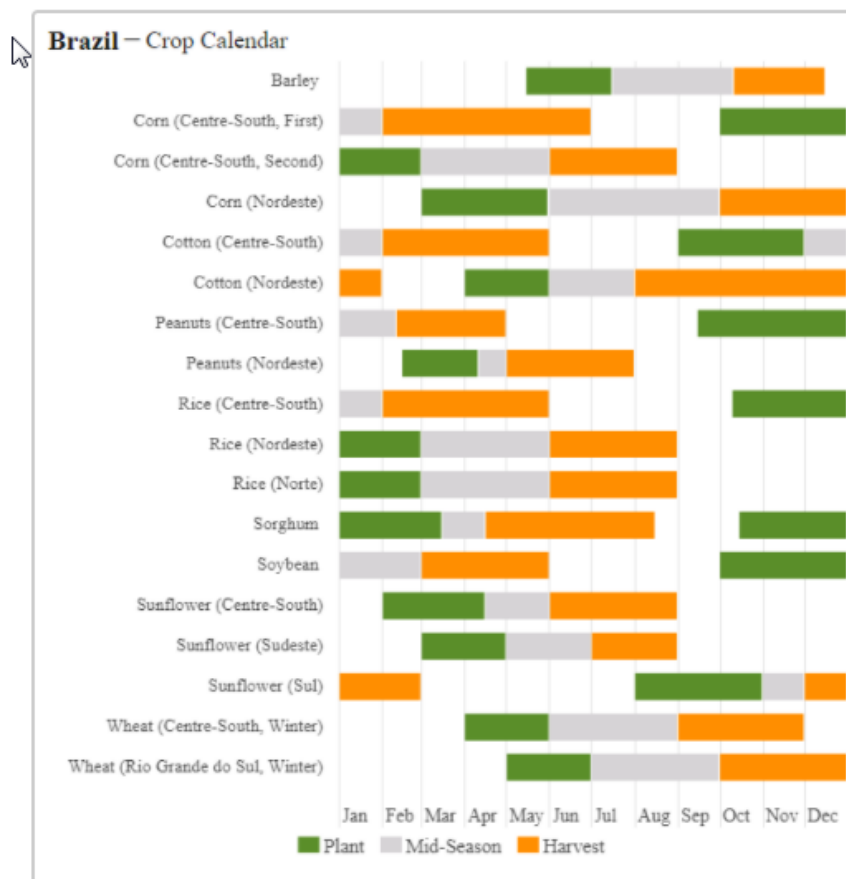
Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελούν τα grain houses, οι μεγάλοι εξαγωγείς σιτηρών, οι οποίοι χρονοναυλώνουν πλοία, τους μήνες μετά την συγκομιδή, προκειμένου να εξάγουν τα σιτηρά τους. Τα δημητριακά είναι ένα αγροτικό προϊόν του οποίου τα μεταφορικά κόστη σε διεθνές επίπεδο συνιστούν το 8% με 20% των τιμών των αγορών προορισμού (destination market prices) (N. Nomikos and A. Alizadeh, 2010)

Στο Βόρειο ημισφαίριο, δηλαδή Black Sea (Ρωσία – Ουκρανία), USA, Γαλλία (με προκαθορισμένη διαδρομή το Ρουεν – Αλγερία), παρατηρείται αυξημένη ζήτηση για πλοία την περίοδο του τέταρτου τριμήνου του χρόνου (Q4) δηλαδή Οκτώβρη με Δεκέμβρη. Η εποχή της συγκομιδής στο Νότιο Ημισφαίριο, δηλαδή Αργεντινή, Βραζιλία, Αυστραλία, γίνεται τη περίοδο του δεύτερου τριμήνου της χώρας (Q2) με αποτέλεσμα να αυξάνουν την ζήτηση τους για πλοία μεγέθους handysize – panamax. Τα λιμάνια αυτών των χωρών δεν έχουν την δυνατότητα να απασχολήσουν μεγαλύτερα πλοία λόγω περιορισμών στους λιμένες τους, με αποτέλεσμα να κάνουν πολλά ταξίδια με πλοία μικρότερης χωρητικότητας.

Αξίζει να αναφερθούμε στο γεγονός ότι η αγορά χύδην ξηρού φορτίου συνδέεται με τη προσφορά και τη ζήτηση. Αυτό σημαίνει πως συχνά η συγκομιδή δεν συμπίπτει απαραίτητα και με μια μονίμως αυξημένη ζήτηση σιτηρών. Η ζήτηση για σιτηρά και επομένως η ζήτηση για πλοία, μπορεί να επεκτείνεται και στα επόμενα τρίμηνα του χρόνου.

Τη περίοδο του δεύτερου τριμήνου του χρόνου για παράδειγμα, μπορεί να παρατηρηθεί αυξημένη ζήτηση για πλοία στη περιοχή της Βραζιλίας και της Αργεντινής. Αυτό έχει ως άμεσο αποτέλεσμα την αύξηση των ναύλων αυτών των περιοχών. Μετά από ένα χρονικό διάστημα, οι τιμές στα ναύλα θα έχουν ανέβει αρκετά, με τις πρώτες παρτίδες να έχουν ήδη πουληθεί και οι εξαγωγείς των φορτίων θα προτιμήσουν να αποθηκεύσουν τα σιτηρά ώστε να μειώσουν την προσφορά τους στην αγορά με φυσικό επακόλουθο τη μείωση των ναύλων. Η προσφορά επομένως σιτηρών, καθώς και η ζήτηση τους επεκτείνεται σε όλη τη διάρκεια του χρόνου με ορισμένες διακυμάνσεις.

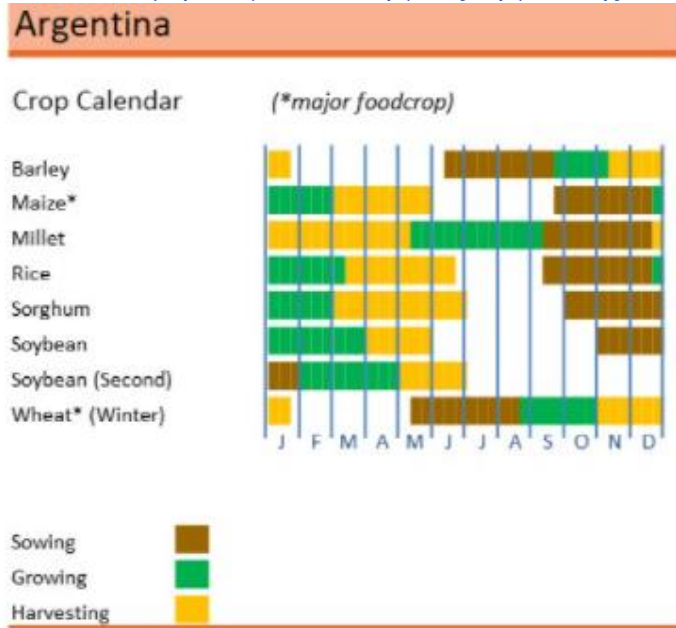
Εικόνα 4: Ημερολόγιο Καλλιέργειας Βραζιλίας



Πηγή [https://ipad.fas.usda.gov/rssiws/al/crop\\_calendar/br.aspx](https://ipad.fas.usda.gov/rssiws/al/crop_calendar/br.aspx)



Εικόνα 5: Ημερολόγιο Καλλιέργειας Αργεντινής



Πηγή: <http://www.fao.org/giews/countrybrief/country.jsp?code=ARG&lang=es>

Οι διακυμάνσεις που συνοδεύουν το στοιχείο της εποχικότητας δεν έχουν το ίδιο αποτέλεσμα σε όλα τα μεγέθη βαποριών. Για παράδειγμα οι ναύλοι των βαποριών μεγέθους Panamax στην spot αγορά σημειώνουν αύξηση τους μήνες του Οκτωβρίου – Νοεμβρίου (περίπου 15%) γεγονός που μπορεί να προκύπτει από την αύξηση των εξαγωγών στα grains στις ΗΠΑ, η οποία συνδυάζεται και με μια ενισχυμένη ζήτηση για άνθρακα, καθώς οι περισσότερες χώρες επιθυμούν να καλύψουν τις ανάγκες τους για το χειμώνα. Αντίστοιχη αύξηση στα Panamax βλέπουμε και τον Μάρτιο, λόγω της αύξησης εξαγωγών δημητριακών από το Νότιο ημισφαίριο. Στα capesizes βλέπουμε αυξήσεις των ναύλων κατά το μήνα του Απριλίου, ενώ τα handysizes δεν έχουν ιδιαίτερα ακραίες μεταβολές, με μικρότερες διακυμάνσεις καθ' όλη τη διάρκεια του Q2.

Τα πλοία μικρότερου μεγέθους είναι ως επί το πλείστον λιγότερο επιρρεπή στις γενικές διακυμάνσεις. Σε αυτό συνεισφέρει η μεγάλη ευελιξία τους, το εύρος φορτίων που μπορούν να αναλάβουν καθώς και το πλήθος λιμανιών που μπορούν να εξυπηρετήσουν. Το μέγεθος και το βύθισμά τους είναι ιδανικό για να εξυπηρετήσει περισσότερα λιμάνια και να αναλάβει γρήγορες δουλειές όπως πχ μεταφορές στα παράκτια της Ινδίας. Ακόμη τα αμάρια τους είναι συνήθως ευκολότερο να καθαριστούν και ο καθαρισμός τους απαιτεί λιγότερο χρόνο (καθώς ο χρόνος καθαρισμού των αμπαριών, αποτελεί διαφυγόντα κέρδη). Αυτό σημαίνει πως μπορούν να αναλάβουν ευκολότερα τη μεταφορά βρώμικων φορτίων, βλέπε τσιμέντο, μέταλλευμα νικελίου κ.α., επομένως δεν θα μείνουν χωρίς φορτίο την περίοδο που το



κάρβουνο και τα σιτηρά έχουν μικρότερη ζήτηση, ενώ από τα βρώμικα φορτία μπορούν να αποκομίσουν μεγαλύτερα ναύλα, λόγω της καταπόνησης των αμπαριών.

Εκτός από την εποχικότητα του εκάστοτε φορτίου, βλέπουμε μεταβολές στα ναύλα και κατά την θερινή περίοδο λόγω διακοπών αλλά και μειωμένης βιομηχανικής παραγωγής. Η μείωση αυτή συνδυάζεται και με μια μείωση της ανάγκης για ενέργεια και θέρμανση από τη πλευρά των χωρών το καλοκαίρι αλλά και της έλλειψης σιτηρών τα οποία μεταφέρονται είτε την άνοιξη είτε το φθινόπωρο.

Οι πλοιοκτήτες επιθυμούν να αποφύγουν την ανάγκη εμπλοκής τους στη spot αγορά τους μήνες που παραδοσιακά η αγορά βρίσκεται σε σχετική αδράνεια. Κάτι τέτοιο μπορεί να επιτευχθεί μέσω της σύναψης χρονοναυλώσεων το προηγούμενο χρονικό διάστημα. Έτσι λοιπόν είναι πιθανό ο πλοιοκτήτης να προσπαθήσει να χρονοναυλώσει το πλοίο του η να είναι διατεθειμένος να κλείσει μεγαλύτερης διάρκειας ταξίδια σε χαμηλότερες τιμές, τις περιόδους όπως τα Χριστούγεννα, την Πρωτοχρονιά, την κινέζικη πρωτοχρονιά και αμέσως μετά το πέρας του Ιαπωνικού οικονομικού έτους.

Με βάση τα παραπάνω ένα εύλογο συμπέρασμα για την σύναψη χρονοναυλώσεων είναι πως η πλέον βέλτιστη στιγμή χρονοναύλωσης για τον πλοιοκτήτη θα είναι πιθανότατα ο Μάρτιος και ο Απρίλιος. Από την άλλη πλευρά, ο ναυλωτής θα προτιμήσει να προχωρήσει στη σύναψη τέτοιου συμβολαίου τον Ιούνιο, τον Ιούλιο αλλά και τη περίοδο πριν τις γιορτές.

## 5.2. Ναυτιλιακές διαδρομές (Ocean Routes )

Το γεωγραφικό μοτίβο ναυτιλιακών διαδρομών για μεγάλα πλοία ξηρού βάρους χωρίζεται συνήθως σε τέσσερις κύριες διαδρομές: trans-Atlantic (TA), trans-Pacific (TP), Fronthaul (FH) ταξίδια από τον Ατλαντικό στην Λεκάνη του Ειρηνικού, και ταξίδια backhaul (BH) από τον Ειρηνικό στον Ατλαντικό. Σημειώνουμε ότι τα διατλαντικά ταξίδια δεν χρειάζεται καθόλου να διασχίσουν τον Ατλαντικό αλλά θα μπορούσαν επίσης να περιλαμβάνουν, για παράδειγμα, σύντομα ταξίδια μεταξύ της ηπειρωτικής Ευρώπης και των λιμένων φόρτωσης της Βαλτικής/Ρωσίας. Ομοίως, ταξίδια επιστροφής μεταξύ Ινδίας και της Νότια Αφρική

(φόρτωση) ταξινομούνται εδώ ως υπερ-Ειρηνικού, αν και οι περισσότεροι θα εξέταζαν τον Ινδικό Ωκεανό ξεχωριστά.

### 5.2.1. Backhaul

Οι διαδρομές backhaul είναι πολύ σημαντικές για τη ναυτιλία μικρών αποστάσεων. Παρά τις μικρές αποστάσεις που εμπλέκονται σε αυτές τις συναλλαγές, η διόρθωση φορτίων backhaul καθίσταται σημαντική λόγω των μικρών πλοίων που χρησιμοποιούνται κυρίως και της χαμηλότερης κερδοφορίας τους. Αυτού του είδους τα φορτία είναι πολύ συνηθισμένα στη Βαλτική και τη Μεσόγειο (συμπεριλαμβανομένης της Μαύρης Θάλασσας) και αναφέρονται συχνά σε φορτία που κυμαίνονται από περίπου 1.000 MT, τα οποία φορτώνονται σε μίνι bulkers, και φτάνουν έως περίπου 25.000 MT, τα οποία φορτώνονται σε μικρά handysizes ενώ τα μεγαλύτερα πλοία φορτώνουν συνήθως μεγάλα φορτία χύδην (π.χ. σιδηρομετάλλευμα, άνθρακα, σιτηρά και άλλα ορυκτά) που διακινούνται κυρίως σε συγκεκριμένες διαδρομές, αυτά τα μικρά φορτηγά φορτώνουν κάθε είδους φορτία χύδην, μικρού και μεγάλου μεγέθους, ενώ λόγω της μεγάλης ευελιξίας τους, μπορούν να φορτώσουν και να ξεφορτώσουν σε πολλά λιμάνια και σε διαφορετικές κατευθύνσεις. Παρά το γεγονός ότι δεν υπάρχουν τυπικές διαδρομές, παρατηρείται μεγαλύτερη εξαγωγική δραστηριότητα φόρτωσης στους λιμένες της Μαύρης Θάλασσας και τους λιμένες της Βαλτικής Θάλασσας, ενώ το Ηνωμένο Βασίλειο και η Μεσόγειος (Δυτική και Ανατολική Μεσόγειος) είναι κυρίως περιοχές στις οποίες τα πλοία ξεφορτώνουν. Οι χώρες της Μαύρης Θάλασσας είναι σημαντικοί εξαγωγείς σιτηρών, προϊόντων χάλυβα, άνθρακα και λιπασμάτων. Η Ρωσία (π.χ. Νοβοροσίσκ) και η Ουκρανία (π.χ. Οδησσός, Χέρσον) είναι οι κύριοι εξαγωγείς σιτηρών που ξεφορτώνονται κυρίως στα λιμάνια της Τουρκικής Μαύρης Θάλασσας, στη Θάλασσα του Μαρμαρά, στα λιμάνια της Ανατολικής Μεσογείου (π.χ. Αίγυπτος και Λιβύη), στη Βόρεια Αφρική (π.χ. Τύνιδα, Αλγέρι) και στη Δυτική Ευρώπη ενώ σε λίγες περιπτώσεις μπορεί να εκφορτωθούν σιτηρά από την Ουκρανία και στη Βόρεια Ευρώπη (ARAG). Τα προϊόντα χάλυβα εξάγονται συνήθως σε φορτία που η ποσότητα τους κυμαίνεται από 3.000 έως 10.000 MT από την Ουκρανία (π.χ. Οδησσό, Oktyabrsk, Mariupol), τη Ρωσία (δηλαδή το Novorossiysk, το Rostov κτλ) και τη Ρουμανία (π.χ. Constanta) και ξεφορτώνουν κυρίως στην Ανατολή Med (Egypt and Turkish Med), Αδριατική Θάλασσα (π.χ. λιμάνι Ravenna) και σε μερικές λιγότερες περιπτώσεις στη Δυτική Ευρώπη. Τα προϊόντα χάλυβα εξάγονται από την Τουρκική Μαύρη Θάλασσα (δηλ. Το λιμάνι του Eregli) στην Ελλάδα και σε άλλα λιμάνια της Ανατολικής Μεσογείου. Ο

άνθρακας εξάγεται από τη Ρωσία (π.χ. Tuapse, Azov, Rostov-on-Don), την Ουκρανία (Nikolayev, Mariupol) και τη Ρουμανία (λιμάνι της Κωνσταντζας) κυρίως στην Τουρκία (Samsun, Marmara Sea ports, Izmir, Nemrut Bay, Iskenderun) σε παρτίδες περίπου 3.000 - 10.000 MT. , νιτρικό αμμώνιο, θείο και λιπάσματα εξάγονται εκτός Ουκρανίας (δηλαδή Yuzhny, Kherson και Nikolayev) και Ρωσίας (δηλαδή Novorossiysk, Tuapse, Kavkaz) σε άλλα λιμάνια στη Μαύρη Θάλασσα (Ρουμανία και Βουλγαρία), Marmara Sea, East Med (τουρκικά Med and Egypt), Αδριατική Θάλασσα και Δυτική Ιταλία. Η Βαλτική Θάλασσα δραστηριοποιείται σε πολλά διαφορετικά προϊόντα που διακινούνται είτε στην ενδοβαλτική περιοχή είτε εξάγονται στο Ηνωμένο Βασίλειο και τη Μεσόγειο. Τα φορτία σιτηρών εξάγονται κυρίως έξω από τη Βόρεια Γαλλία στην Αίγυπτο, την Τυνησία, το Μαρόκο και την Ιταλία με αποστολές που κυμαίνονται από 3.000 MT έως και 40000 MT. Τα φορτία άνθρακα εξάγονται κυρίως εκτός Λετονίας (Λιμάνι της Ρίγα) και Ρωσίας (δηλ. Καλίνινγκραντ) καθώς και Πολωνίας (δηλαδή Γκντανσκ) κυρίως προς Ολλανδία, Βέλγιο και Ιρλανδία. Τα προϊόντα χάλυβα εξάγονται από τη Ρωσία (π.χ. Αγία Πετρούπολη και Καλίνινγκραντ) κυρίως στο Ηνωμένο Βασίλειο, τις Κάτω Χώρες και την Ισπανία (Βόρεια Ισπανία και Ισπανική Μεσόγειο), τα απορρίμματα εξάγονται από τη Ρωσία (π.χ. Αγία Πετρούπολη, Καλίνινγκραντ, Βίμποργκ), Λιθουανία (λιμάνι Κλαϊπέδα) και την Εσθονία (λιμάνι του Ταλίν) κυρίως στην Τουρκία, την Ισπανία και την Πορτογαλία, καθώς και στην Ολλανδία και τη Γερμανία (Open Sea, nd).. Τα λιπάσματα εξάγονται από τη Ρωσία (Αγία Πετρούπολη και Viborg), τη Λιθουανία (Klaipeda) και την Εσθονία (Ταλίν) στην Ισπανία, την Ιρλανδία, την Ισλανδία, το Ηνωμένο Βασίλειο, τις Κάτω Χώρες και το Βέλγιο. Η ξυλεία εξάγεται από τη Ρωσία (Αγία Πετρούπολη, Ust Luga), Λετονία (Ρίγα, Λιεπάγια) και Λιθουανία (Klaipeda) κυρίως στο Ηνωμένο Βασίλειο καθώς και στην Αίγυπτο, τη Γαλλία, τις Κάτω Χώρες και το Βέλγιο. Ενώ τα πλοία που ξεφορτώνουν κυρίως στη Μεσόγειο, πρέπει να βρουν φορτία για να μεταφερθούν είτε στη Μαύρη Θάλασσα είτε στη Βαλτική. Μερικές από τις βασικές συναλλαγές που συναντάμε σε αυτήν την περιοχή είναι οι εξής:

-Μαύρη Θάλασσα και Περιοχές του Μαρμαρά Τα πλοία που ανοίγουν στη Θάλασσα του Μαρμαρά ή στο εσωτερικό της Μαύρης Θάλασσας είναι πολύ κοντά στα λιμάνια φόρτωσης και σε ορισμένες περιπτώσεις προτιμούν να κάνουν μικρές διαδρομές αντί για φορτία backhaul. Για τα μεγαλύτερα πλοία μπορεί να έχει νόημα η λήψη φορτίων που θα φέρει το σκάφος στην περιοχή φόρτωσης πολύ νωρίτερα, ωστόσο υπάρχουν και φορτία backhaul που επιστρέφουν στη Ρωσία, την Ουκρανία, τη Ρουμανία ή σε ορισμένες περιπτώσεις απευθείας στη θάλασσα της Βαλτικής. Συγκεκριμένα, μερικά από τα φορτία backhaul από τη θάλασσα

του Μαρμαρά και τη Μαύρη Θάλασσα είναι τα ακόλουθα: - DAP από την Τουρκική Μαύρη Θάλασσα (δηλ. Το λιμάνι της Σαμψούντας) στην Κωνσταντζα, η οποία συνήθως πραγματοποιείται σε ποσότητες φορτίου περίπου 5.000 MT ή λιγότερο. - Το χύμα τσιμέντο, το τσιμέντο σε σακούλες και το κλίνκερ φορτώνονται από τη Θάλασσα του Μαρμαρά (δηλ. Τα λιμάνια του Γκέμλικ, της Προύσας) στη Ρωσική Μαύρη και Αζοφική Θάλασσα, ενώ τα πλοία που ανοίγουν στον Μαρμαρά, αντί να επιστρέψουν στη Μαύρη Θάλασσα, μπορούν επίσης να κάνουν ένα ακόμα μικρό ταξίδι (Open Sea, nd).

-Μεταφορά με τσιμέντο ή κλίνκερ στη Βόρεια Ευρώπη/Βαλτική. - Τα προϊόντα χάλυβα φορτώνονται από τα λιμάνια της Θάλασσας του Μαρμαρά στη Ρουμανία (δηλαδή την Κωνσταντζα) συνήθως σε αποστολές περίπου 3.000 MT. - Είδε ξυλεία από τα λιμάνια του Μαρμαρά στη Γεωργία (λιμάνια Πότι ή Μπατούμι), τα οποία συνήθως συναντώνται σε αποστολές περίπου 2.000 - 4.000 MT ως φορτίο επιστροφής σε λιμάνια που βρίσκονται πολύ κοντά στη ρωσική Μαύρη Θάλασσα. Η Αίγυπτος, η οποία είναι η κύρια χώρα εισαγωγής στο East Med, είναι σημαντικός εισαγωγέας σιτηρών και προϊόντων χάλυβα που προέρχονται κυρίως από τη Μαύρη Θάλασσα. Η Αίγυπτος εισάγει περίπου το 6% των παγκόσμιων σιτηρών που μεταφέρονται μέσω θαλάσσης, ενώ ένα άλλο περίπου 1% των παγκόσμιων εισαγωγών σιτηρών πραγματοποιείται από τη Λιβύη. Ως εκ τούτου, ένας μεγάλος όγκος πλοίων ανοίγει στα λιμάνια East Med. Λαμβάνοντας επίσης υπόψη τα πλοία που ανοίγουν στην Κύπρο και τη Νότια Τουρκία, ο αριθμός των πλοίων που ανοίγουν στην περιοχή είναι πολύ μεγαλύτερος από τα πιθανά φορτία κάθε φορά. Για το λόγο αυτό, το East Med (μαζί με το Central Med) θεωρείται συνήθως ως μία από τις πιο αδύναμες περιοχές στον Ατλαντικό. Ειδικά τα μεγαλύτερα πλοία 15.000 ή μεγαλύτερα συνήθως επιστρέφουν στη Μαύρη Θάλασσα σε κατάσταση έρματος, ωστόσο υπάρχουν μερικά φορτία για μικρά πλοία. Το κύριο ζήτημα εδώ είναι ότι τα περισσότερα από αυτά τα φορτία είναι “βρώμικα” (π.χ. τσιμέντο, ουρία, μεταλλεύματα χρωμίου) επομένως θα χρειαστεί εκτεταμένος καθαρισμός για να φορτωθούν ξανά σιτηρά στη συνέχεια. Μερικά από τα φορτία που συναντάμε στο East Med είναι τα ακόλουθα: - Το τσιμέντο σε σακούλες φορτώνεται από το Turkish Med (Iskenderun, Mersin) για να απορριφθεί στη Ρωσία Black/Azov Seas (Open Sea, nd).. Πρόκειται για πιθανές διαδρομές οπισθοπορείας για τα πλοία που άνοιξαν στο East Med. -Το μεταλλεύμα χρωμίου εξάγεται από την τουρκική Med (Μερσίνη ή Αττάλεια) στη Ρωσία (Rostov-on-Don) σε αποστολές περίπου 3.000 MT έως 5.000 MT. - Ουρία που φορτώνεται στην Αίγυπτο (δηλαδή το λιμάνι Damietta) και εκφορτίζεται στη Βουλγαρία (δηλ. Τη Βάρνα) αποτελεί μια ενδιαφέρουσα αναδρομή από την Αίγυπτο (η οποία είναι η κύρια εξαγωγή σιτηρών από χώρες

της Μαύρης Θάλασσας) στη Μαύρη Θάλασσα. Αυτό το εμπόριο πραγματοποιείται συνήθως σε 5.000 - 6.000 αποστολές MT. - Ουρία που φορτώθηκε από την Αίγυπτο και εκφορτώθηκε στη Βόρεια Γαλλία (δηλαδή στη Ρουέν) συνήθως σε 5.000 αποστολές MT με το σκάφος να επιστρέφει σε μεγάλο λιμάνι για τη φόρτωση σιτηρών. - Βωξίτης από την Ελλάδα (π.χ. Λιμάνι Ιτέας) προς Ρουμανία σε αποστολές περίπου 5.000 MT. - Γενικά φορτία που φορτώνονται από λιμάνια της Αδριατικής στην Ιταλία και εκφορτώνονται στη Βόρεια Θάλασσα, αποτελώντας πιθανό ταξίδι επιστροφής για πλοία που ανοίγουν στην Αδριατική Θάλασσα ή στο Central Med. Η Κεντρική Μεσογειακή Αλγερία και η Τυνησία ευθύνονται για το 5% περίπου των παγκόσμιων θαλάσσιων εισαγωγών σιτηρών που εισάγονται κυρίως από τη Γαλλία και σε μικρότερη έκταση από τη Μαύρη Θάλασσα. Περίπου 16 εκατομμύρια τόνοι σιτηρών απορρίπτονται σε αυτές τις δύο χώρες κάθε χρόνο. Αυτά τα πλοία που εκφορτώνουν εκεί μαζί με τα πλοία που εκφορτώνουν στην Ιταλία είναι τα πλοία που «ανοίγουν» στην περιοχή. Στις περισσότερες περιπτώσεις, τα πλοία που «ανοίγουν» σε αυτές τις χώρες δεν βρίσκουν φορτία από τις ίδιες χώρες, καθώς οι χώρες της Βόρειας Αφρικής έχουν χαμηλή εξαγωγική δραστηριότητα με κυρίως φορτία λιπασμάτων, τα οποία δεν επαρκούν για να καλύψουν μεγάλο ποσοστό των πλοίων που ανοίγουν εκεί (Open Sea, nd). Ως εκ τούτου, στις περισσότερες περιπτώσεις τα πλοία πρέπει να μεταφέρουν ένα μικρό φορτίο είτε στη Νότια Γαλλία είτε εναλλακτικά στο Ανατολική ή τη Δυτική Ευρώπη και να βρουν ένα νέο φορτίο από εκεί. Σε κάθε περίπτωση, η εξεύρεση φορτίου από την Κεντρική Ευρώπη φαίνεται απαραίτητη, καθώς η διαδρομή που πρέπει να κάνουν χωρίς φορτίο στη Μαύρη Θάλασσα ή τη Βαλτική είναι πολύ μεγαλύτερο από τη διαδρομή που απαιτείται για τα πλοία που ανοίγουν αντίστοιχα στην Ανατολική ή τη Δυτική Μεσόγειο. Τα φορτία για τα πλοία που ανοίγουν στην Κεντρική Ευρώπη είναι τα ακόλουθα: - Τα λιπάσματα που φορτώνονται στην Αλγερία (λιμάνι Annaba) ξεφορτώνουν στην Ουκρανία (Nikolayev) με φορτία έως 10.000 -15.000 MT. West Med/Atlantic West Med φαίνεται να είναι ισχυρότερο από το Central ή το East Med όσον αφορά τη δυναμική των εμπορευματικών μεταφορών, καθώς τα πλοία που ανοίγουν εκεί είναι λιγότερα από τις άλλες δύο περιπτώσεις. Επίσης, τα πλοία μπορούν να προμηθεύονται φορτία από το Μαρόκο, την Ισπανία ή τη Γαλλία, τα οποία μπορούν να καλύψουν πολλά από τα πλοία που ανοίγουν. Επίσης, μερικά πλοία, κυρίως τα μεγαλύτερα, προτιμούν να μεταφέρουν ένα φορτίο στη Βόρεια Θάλασσα ή στη Βαλτική, κάτι που βοηθά τον εφοδιασμό να πλησιάσει τα διαθέσιμα φορτία. - Χάλυβες και γεωργικά προϊόντα φορτώνονται από τη Νότια Ισπανία (δηλ. Τη Σεβίλλη) στη Βαλτική Θάλασσα συνήθως σε περίπου 3.000 αποστολές MT. - DAP από το Μαρόκο (δηλαδή το λιμάνι Jorf Lasfar) στην Κωνσταντζα. Αυτό το εμπόριο πραγματοποιείται συνήθως σε μεγέθη περίπου 5.000 - 10.000 MT και μπορεί να χρησιμοποιηθεί από πλοία που

έχουν αποφορτιστεί και ανοίξει στο West Med και προτιμούν να επανατοποθετηθούν στη Μαύρη Θάλασσα αντί στην περιοχή της Βαλτικής. - Χάλυβες και γενικά φορτία φορτώνονται από τη Βόρεια Ισπανία και την Πορτογαλία για εκφόρτωση στην περιοχή ARAG συνήθως σε δέματα περίπου 3.000 - 5.000 MT. - Σιτηρά φορτωμένα από τον Ατλαντικό Γαλλία (δηλαδή το λιμάνι του Μπορντό) για εκφόρτωση στη Σουηδία σε μικρές ποσότητες περίπου 2.000 - 3.000 MT. Αυτό μπορεί να είναι ένα πιθανό φορτίο επιστροφής για πλοία που ανοίγουν στη Βόρεια Ισπανία ή τη Βόρεια Πορτογαλία (π.χ. λιμάνι Aveiro).

Παραδοσιακά, η αγορά του Ατλαντικού ήταν ισχυρότερη από την αγορά του Ειρηνικού, με μεγαλύτερες τιμές ναύλων. Αυτό είναι δυνατό επειδή οι εξαγωγές (π.χ. Ανατολική Ακτή Νότια Αμερική, ΗΠΑ, Καναδάς, Μαύρη Θάλασσα) και οι χώρες εισαγωγής είναι πιο ισορροπημένες (π.χ. Βόρεια Αφρική, Δυτική Αφρική, Βόρεια Ευρώπη, Τουρκία). Από την άλλη πλευρά, η αγορά του Ειρηνικού οδηγείται ως επί το πλείστον από χώρες εισαγωγής (π.χ. Κίνα, Νότια Κορέα, Ιαπωνία, Ινδία), με εξαίρεση την Αυστραλία και την Ινδονησία, ενώ η εξαγωγική δραστηριότητα άλλων χωρών είναι πολύ περιορισμένη. Ωστόσο, ένα ταξίδι από λιμάνι του Ειρηνικού σε λιμάνι του Ατλαντικού κοστίζει συνήθως πολύ λιγότερο από το μέσο όρο και πολύ λιγότερο από ένα ταξίδι από λιμάνι του Ατλαντικού σε λιμάνι του Ειρηνικού. Μια διαδρομή backhaul είναι αυτή από τον Ειρηνικό προς τον Ατλαντικό. Οι πιο συνηθισμένες διαδρομές και φορτία είναι τα εξής:

- Σιτηρά από την Αυστραλία έως τη Βόρεια Ευρώπη, τα οποία πραγματοποιούνται κυρίως με panamax bulkers ενώ το capesize σπάνια χρησιμοποιούνται.
- Άνθρακας από την Αυστραλία στη Βόρεια Ευρώπη, ο οποίος μεταφέρεται κυρίως με panamax και capesize bulkers.
- Τα Panamax ή Capesize bulkers που ανοίγουν στην Ινδία ή τον Περσικό Κόλπο ενδέχεται να κάνουν ένα σύντομο ταξίδι χωρίς φορτίο (ballast) στη Νότια Αφρική, όπου θα φορτώσουν άνθρακα στη Βόρεια Ευρώπη ή τις χώρες της Μεσογείου.
- Προϊόντα χάλυβα από τη Νότια Κορέα έως τη Μεσόγειο, τη Βόρεια Ευρώπη ή τις ΗΠΑ. Αυτό το εμπόριο πραγματοποιείται κυρίως με Handysize και Supramax bulkers.
- Γενικά φορτία που φορτώνονται από την Κίνα στη Δυτική Αφρική, τη Μεσόγειο και τη Βόρεια Ευρώπη και σε μικρότερη έκταση στις ΗΠΑ. Αυτά τα φορτία συνήθως φορτώνονται και ξεφορτώνονται με τους γερανούς του πλοίου (cranes).

- Συσκευασμένο ρύζι από την Ταϊλάνδη ή την ανατολική ακτή της Ινδίας στη Δυτική Αφρική, το οποίο αποστέλλεται κυρίως μέσω εργαλείων που προορίζονται για μεταφορά με handysize ή supramax. Οι γερανοί των πλοίων είναι απαραίτητοι λόγω της έλλειψης εγκαταστάσεων σε αυτές τις χώρες.
- Προϊόντα χάλυβα από χώρες του Περσικού Κόλπου προς τη Μεσόγειο ή τη Βόρεια Ευρώπη, τα οποία αποστέλλονται κυρίως σε φορτηγά χύδην φορτία ή supramax.
- Κάρβουνο από την Ινδονησία προς την Κίνα και την Ινδία
- Κάρβουνο από την Νότια Αφρική προς την Ινδία και την Κίνα
- Λιπάσματα από τον περσικό κόλπο στη μεσόγειο και την Ινδία

### 5.2.2. Fronthaul

Το σκέλος της μεταφοράς που περιλαμβάνει τις μεταφορικές οδούς που έχουν τους μεγαλύτερους όγκους φορτίου συχνά ονομάζεται «εμπρόσθια μεταφορά», ή αλλιώς όπως έχει επικρατήσει να ονομάζεται στην ναυτιλιακή ορολογία Fronthaul.

### 5.2.3. Βόρεια Θαλάσσια Διαδρομή (NSR / Northern Sea Route)

Η Βόρεια Θαλάσσια Διαδρομή (NSR) ορίζεται ως η θαλάσσια περιοχή στα ανοιχτά της βόρειας ακτής της Ρωσίας που καλύπτει εσωτερικά ύδατα, κατεχόμενα εδάφη, τη γειτονική ζώνη και τις οικονομικές ζώνες της Ρωσικής Ομοσπονδίας και φτάνει μέχρι ανατολικά μέχρι τη θαλάσσια γραμμή που χωρίζει τις Ηνωμένες Πολιτείες από το Ακρωτήριο Dezven, το οποίο είναι παράλληλο με το Στενό του Bering, καθώς και μέρος του ακρωτηρίου Zh elaniya και της Novaya Zemlya. Πρώτον, πρέπει να γίνει η διάκριση μεταξύ των λέξεων North Sea Route και Northeast Passage 15 (Εικόνα 5). Το μεταγενέστερο 14 είναι μια ιστορική φράση που αναφέρεται στη διαδρομή μεταξύ της βόρειας Ρωσίας και του Βόρειου Ατλαντικού και του Βόρειου Ειρηνικού, χωρίς να καθορίζει τα όριά της. Το όνομα NSR, από την άλλη πλευρά, αναφέρεται στη θαλάσσια περιοχή που περιλαμβάνει τη Θάλασσα του Μπάρεντς, τη Θάλασσα Καρά, τη Θάλασσα Λάπτεφ, τη Θάλασσα της Ανατολικής Σιβηρίας και τη Θάλασσα Τσούκι. Αυτή η διαδρομή πιστεύεται ότι έχει μήκος μεταξύ 2100 και 2900 ναυτικών μιλίων (Wergeland, 1992). Επειδή υπάρχουν περισσότερες από μία διαδρομές, ο υπολογισμός μπορεί

να διαφέρει. Το NSR έχει περισσότερες από μία διαδρομές (Εικόνα 5), και πριν αποφασίσετε ποια διαδρομή θα ακολουθήσετε, πρέπει να ληφθούν υπόψη οι εποχιακές συνθήκες, ανά περιοχή και ανά πάσα στιγμή, αφού ο πάγος ήταν πάντα εμπόδιο. Φυσικά, ως αποτέλεσμα της συνεχιζόμενης κλιματικής αλλαγής, η πυκνότητα και η περιοχή του πάγου έχει αρχίσει να μειώνεται, γεγονός που καθιστά δυνατή και θα συνεχίσει να βοηθά, τη χρήση αυτών των θαλάσσιων διαδρομών στο μέλλον ( Hellenic Shipping 2018).

## Κεφάλαιο 6: Συμπεράσματα

### 6.1. Συζήτηση

Υπάρχουν πολλές ναυτιλιακές διαδρομές που αφορούν το εμπόριο και τη μεταφορά ξηρού χύδην φορτίου , ορισμένες από τις οποίες είναι τοπικές ή οι λεγόμενες short sea που περιλαμβάνουν διαδρομές μικρών αποστάσεων (π.χ. εμπόριο σιτηρών από τη Μαύρη Θάλασσα στην Ανατολική Μεσόγειο), ενώ άλλες είναι διεθνείς συναλλαγές ή «βαθέων υδάτων» (π.χ. σιδηρομετάλλευμα από τη Βραζιλία στην Κίνα). Οι μεταφορές Short Sea ή Coastal Shipping όπως ονομάζονται επίσης, είναι η μεταφορά εμπορευμάτων σε μικρές αποστάσεις, κατά μήκος μιας ακτής, χωρίς διέλευση από ωκεανό και συνήθως εξυπηρετείται από μικρά σκάφη Αυτά τα μικρά θαλάσσια σκάφη δεν είναι μόνο μικρότερα φορτηγά πλοία χύδην φορτίου αλλά έχουν επίσης συγκεκριμένες τροποποιήσεις που είναι ιδιαίτερες για το εμπόριο στο οποίο δραστηριοποιούνται προκειμένου να μεγιστοποιηθεί η ευελιξία των εισαγωγών φορτίου. Από την άλλη πλευρά, η Deep Sea ή αλλιώς η μεταφορά φορτίων στους ωκεανούς είναι η μεταφορά εμπορευμάτων σε μεγαλύτερες αποστάσεις κυρίως διασχίζοντας έναν ωκεανό και συνήθως χρησιμοποιείται από μεγαλύτερα πλοία (π.χ. supramax, panamax, postpanamax, capesizes) προκειμένου να επιτευχθούν οικονομίες κλίμακας. Τα Handysize είναι πολύ βολικά πλοία που μπορούν να εξυπηρετήσουν και τα δύο αυτά είδη διαδρομών . μπορούν είτε να μεταφέρουν φορτία σε παράκτιες συναλλαγές είτε να χρησιμοποιηθούν σε μεγαλύτερες διαδρομές προκειμένου να μεταφέρουν μικρά εμπορεύματα. Οι θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων έχουν ομοιότητες και διαφορές μεταξύ τους. Τα κύρια χαρακτηριστικά της ναυτιλίας μικρών αποστάσεων είναι πως λόγω του υψηλού γεωγραφικού κατακερματισμού, οι θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων είναι εξαιρετικά εξειδικευμένες και εξαρτώνται από τις μακροπρόθεσμες σχέσεις μεταξύ των μερών, επομένως τα εμπόδια εισόδου για νέους παίκτες είναι υψηλά. Ενώ οι θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων είναι μερικές φορές αρκετά ευαίσθητες στις εποχιακές επιπτώσεις του τοπικού



εμπορίου (π.χ. εποχή σιτηρών), η υψηλή ευελιξία των μικρών πλοίων που μπορούν να μεταφέρουν σχεδόν όλα τα είδη ξηρού φορτίου χύδην, παρέχουν κάποια ανακούφιση στον πλοιοκτήτη και του δίνουν την επιλογή να μεταφέρει εναλλακτικά φορτία ή ακόμη και να εργάζεται με δέματα από διαφορετικούς ναυλωτές (δηλαδή φόρτωση περισσότερων από ένα φορτίων προκειμένου να μεγιστοποιήσει τα έσοδα του ταξιδιού). Επιπλέον, ενώ οι θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων ακολουθούν τη δυναμική της αγοράς των θαλάσσιων μεταφορών, παραμένουν γενικά ανεπηρέαστες από τη μεταβλητότητα της διεθνούς ναυτιλίας που προκύπτει από τις ανισορροπίες μεταξύ της παγκόσμιας προσφοράς και ζήτησης. Αν και, δεδομένου ότι αυτά τα πλοία δεν μπορούν να επανατοποθετηθούν εύκολα, η απόδοσή τους συνδέεται άμεσα με την οικονομική κατάσταση και τις γεωπολιτικές συνθήκες στον τομέα των εμπορικών πλοίων(Open Sea ,2015).

Από την άλλη πλευρά, η ναυτιλία μεγάλων αποστάσεων είναι πλήρως ανταγωνιστική και χωρίς εμπόδια εισόδου. Σε αυτή την περίπτωση, η αγορά σχετίζεται άμεσα με τις κινήσεις της παγκόσμιας προσφοράς και ζήτησης, οι ανισορροπίες των οποίων δημιουργούν μεγάλη μεταβλητότητα ειδικά για τα μεγαλύτερα πλοία, τα οποία είναι λιγότερο ευέλικτα ως προς την πρόσληψη φορτίου από τα μικρότερα. Παράγοντες όπως τα πλοία που ναυπηγούνται και παραδίδονται κάθε χρόνο και τα πλοία που πωλούνται για απόσυρση ή η οικονομική ανάπτυξη μεγάλων χωρών όπως η Κίνα, η Ινδία και οι ΗΠΑ και η ζήτησή τους για ναυτιλιακές υπηρεσίες μπορεί να αλλάξει δραστικά την ισορροπία μεταξύ προσφοράς και ζήτησης και να επηρεάσει τα ναύλα(Open Sea ,2015). Παρά το γεγονός ότι και σε αυτή την περίπτωση υπάρχει κάποια γεωγραφική κατάτμηση (π.χ. αγορά Ειρηνικού εναντίον Ατλαντικού) και κάποια εποχικότητα (π.χ. προϊόντα σιτηρών από την Ανατολική Ακτή της Νότιας Αμερικής έως την Κίνα), οι επιπτώσεις τους στις θαλάσσιες μεταφορές είναι λιγότερο σημαντικές από ό, τι στην περίπτωση της ναυτιλίας μικρών αποστάσεων. Στην ναυτιλία των μεγάλων αποστάσεων οι τιμές των προϊόντων επηρεάζουν τις ναυτιλιακές αγορές. Είτε τα πλοία συναλλάσσονται στην αγορά μικρών αποστάσεων είτε μεγάλων αποστάσεων, η τιμή μεταφοράς είναι σημαντικό μέρος της τελικής τιμής των βασικών προϊόντων, πράγμα που σημαίνει ότι υπάρχει μεγάλη συσχέτιση μεταξύ των δύο(Open Sea ,2015). Σε περιόδους χαμηλής ζήτησης/χαμηλών τιμών, τόσο ο Πωλητής όσο και ο Αγοραστής μειώνουν το κόστος μεταφοράς προκειμένου η συναλλαγή πώλησης να είναι βιώσιμη. Επίσης, προκειμένου να ελαχιστοποιηθεί το κόστος μεταφοράς, οι Αγοραστές μπορεί να αναζητήσουν εναλλακτικές πηγές πιο κοντά στο λιμάνι παράδοσης (π.χ. ένας Κινέζος αγοραστής σιδηρομεταλλεύματος μπορεί να αναζητήσει σιδηρομετάλλευμα από την Ινδονησία αντί για σιδηρομετάλλευμα από τη Βραζιλία). Μια

τέτοια απόφαση μπορεί να έχει διάφορες επιπτώσεις στην αγορά ξηρού χύδην. Πρώτα απ' όλα, σε αυτή την περίπτωση υπάρχει αυξανόμενη δραστηριότητα για τις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων και μείωση της δραστηριότητας για τις θαλάσσιες μεταφορές. Δεύτερον, η μείωση των αποστάσεων μεταξύ του λιμένα φόρτωσης και εκφόρτωσης μειώνει τα τόνομίλια, γεγονός που στη συνέχεια μειώνει τη ζήτηση και επηρεάζει (κυρίως) την αγορά θαλάσσιων μεταφορών βαθέων υδάτων. Τα τελευταία δύο χρόνια, η τιμή για το σιδηρομετάλλευμα και τον άνθρακα, τα οποία είναι τα δύο βασικά προϊόντα ξηρού χύδην, ήταν ιστορικά χαμηλή και παρόμοια είναι η κατάσταση και στη ναυτιλιακή αγορά. Η αυξημένη προσφορά λόγω των παραδόσεων των νέων πλοίων μαζί με τους κακούς οικονομικούς δείκτες και τη χαμηλή ζήτηση ώθησε την αγορά ξηρού φορτίου σε πολύ χαμηλά επίπεδα τα τελευταία χρόνια. Η σχετική ανισορροπία είναι εμφανής βλέποντας την αύξηση του στόλου και την αύξηση του θαλάσσιου εμπορίου τα προηγούμενα χρόνια. Η αύξηση της χωρητικότητας του στόλου ήταν μεγαλύτερη από την ανάπτυξη του θαλάσσιου εμπορίου (Open Sea ,2015) . Οι θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων αντιμετωπίζουν κυρίως την υψηλή αβεβαιότητα της οικονομικής ανάπτυξης που αντιμετωπίζουν πολλές χώρες. Από την άλλη πλευρά, η ναυτιλία μεγάλων αποστάσεων αντιμετώπισε κυρίως μια συνολικά καταθλιπτική αγορά λόγω της μεγάλης υπερπροσφοράς καθώς και της μεγάλης μεταβλητότητας που προκύπτει λόγω της μεγάλης διακύμανσης της οικονομικής ανάπτυξης και της ζήτησης για νέα φορτία σε όλο τον κόσμο.

Ο Υπολογισμός του συνολικού κόστους μεταφοράς για τη χρήση κάθε διαδρομής για την απόκτηση κόστους \$/τόνο για κάθε διαδρομή αφορά τον υπολογισμό του συνολικού κόστους δημιουργίας τακτικής υπηρεσίας με βάση την υποτιθέμενη ετήσια ποσότητα · εστιάζοντας στις διαφορές κόστους μεταξύ των εναλλακτικών διαδρομών. Η πρώτη προσέγγιση επικεντρώνεται στην εξοικονόμηση κόστους για τον τελικό χρήστη της μεταφοράς. Η δεύτερη προσέγγιση λαμβάνει υπόψη ότι η εξοικονόμηση χρόνου καθιστά δυνατή την εξυπηρέτηση συγκεκριμένου ποσού φορτίου με λιγότερα πλοία (ταξίδια) και συνεπώς λαμβάνει υπόψη το κόστος κεφαλαίου της επένδυσης σε πλοία. Η τρίτη προσέγγιση χρησιμοποιείται περισσότερο σε μια πρώτη εμπορική μελέτη σκοπιμότητας, δηλαδή διερευνά τη σειρά μεγέθους εξοικονόμησης κόστους για να γίνουν κατανοητές οι διαφορές κόστους και να μπορούν να γίνουν απλές δοκιμές ευαισθησίας. Ειδικότερα σε ότι αφορά την επιλογή μεταξύ Σουέζ και Βορείου περάσματος πρέπει να γίνουν κατανοητά τα εξής : Η απόσταση σε ναυτικά μίλια. Το κανάλι του Σουέζ διέρχεται από τον Ινδικό Ωκεανό και φτάνει μέχρι τα 12,5 ναυτικά μίλια. Εν τω μεταξύ, η

διαδρομή της Βόρειας Θάλασσας έχει μήκος 7,3 ναυτικά μίλια. Αυτό οδήγησε ορισμένους να υποστηρίξουν ότι το τελευταίο θα κοστίσει λιγότερο από το πρώτο, ωστόσο, αυτό δεν ισχύει επειδή το πρώτο δεν έχει πάγο και δεν απαιτεί επιπλέον πλοία για να ανοίξει ο δρόμος.

Η κατανόηση ότι θα χρειαστεί επιπλέον πλοία για να ανοίξουν το δρόμο είναι σημαντική επειδή αποδομεί ένα άλλο επιχείρημα που χρησιμοποιείται για την υποστήριξη της διαδρομής της Βόρειας Θάλασσας: Λιγότερα χρήματα θα δαπανηθούν για μισθούς και ναύλωση πλοίων λόγω της μείωσης του χρόνου ταξιδιών. Ωστόσο, αυτό το επιχείρημα αποδεικνύεται ότι αποδομείται όταν σκεφτούμε ότι θα χρειαστούν πλοία για να ανοίξει ο δρόμος, πράγμα που σημαίνει ότι θα χρειαστεί να προσληφθούν άτομα για αυτά τα σκάφη. Αυτό σημαίνει ότι το ποσό που θα εξοικονομηθεί λόγω της μείωσης του χρόνου ταξιδιού θα δαπανηθεί για τα αδελφά πλοία που θα διασφαλίσουν ότι ο δρόμος είναι κατάλληλος.

Επιπλέον, υπάρχει κίνδυνος σύγκρουσης σε ένα κομμάτι πάγου.

Το μονοπάτι της Βόρειας Θάλασσας αποτελεί μέρος της οικονομικής ανάπτυξης της Ρωσίας..

Ωστόσο, η Ρωσία δεν είναι η μόνη χώρα που ανταγωνίζεται την Αίγυπτο για τη θέση της ως το βασικότερο ναυτιλιακό πέρασμα στον κόσμο. Τον Ιανουάριο, η Κίνα ανακοίνωσε επίσης ότι εργάζεται για τη δημιουργία ενός «Πολικού Δρόμου Μεταξιάς» με την «ανάπτυξη ναυτιλιακών λωρίδων που ανοίγονται από την υπερθέρμανση του πλανήτη και ενθάρρυνση των επιχειρήσεων να δημιουργήσουν υποδομές στην Αρκτική.

Η κατασκευή του Νέου Καναλιού του Σουέζ επιτρέπει τη μείωση και μεγαλύτερη προβλεψιμότητα των χρόνων διέλευσης της διηπειρωτικής σύνδεσης ανατολής-δύσης μεταξύ Ασίας, Μέσης Ανατολής, Ευρώπης και ανατολικής ακτής των Ηνωμένων Πολιτειών. Επιπλέον, μεσοπρόθεσμα θα αντιμετωπίσει αποτελεσματικότερα το αίτημα για μεγαλύτερη χωρητικότητα. Το νέο κανάλι αύξησε τη διαμετακομιστική του ικανότητα σε 97 πλοία σε σύγκριση με τον προηγούμενο μέσο όρο των 49 πλοίων. Ο στόχος του έργου ήταν να διατηρήσει τον στρατηγικό ρόλο του καναλιού που διατηρείται στο γεωπολιτικό πανόραμα

που συνδέεται με το διεθνές εμπόριο και, τέλος, τη σημασία της Αιγύπτου μεταξύ όλων των μεγάλων παγκόσμιων αγορών. Από την άποψη αυτή, ο Notteboom e Rodrigue (2011) επισημαίνει ότι τα τελευταία χρόνια προέκυψαν νέες προκλήσεις για τη Διώρυγα του Σουέζ ως τομή διακίνησης μεταξύ Ανατολής και Δύσης. Η αύξηση των επιθέσεων πειρατείας στη θαλάσσια περιοχή μεταξύ της Σομαλίας και της Ερυθράς Θάλασσας, για παράδειγμα, οδήγησε σε υψηλότερο κόστος διαμετακόμισης μέσω της διώρυγας, λόγω των υψηλότερων ασφαλιστρών και της μεγαλύτερης ανάγκης για προσωπικό και συστήματα ασφαλείας. Η αύξηση του κόστους λόγω πειρατείας εκτιμήθηκε σε 100.000 δολάρια ΗΠΑ -115.000 ανά ταξίδι. Σύμφωνα με το Διεθνές Ναυτιλιακό Γραφείο, οι Σομαλοί πειρατές έχουν αποθαρρυνθεί από πολλούς παράγοντες, μεταξύ αυτών ο βασικός ρόλος των διεθνών ναυτικών που ασχολούνται με τον στρατιωτικό έλεγχο αυτών των υδάτων, η αυξημένη χρήση βέλτιστων πρακτικών από πλοία, η χρήση ένοπλων ομάδων ασφαλείας επί του σκάφους και η κατάσταση μεγαλύτερης σταθερότητας στην κεντρική κυβέρνηση της Σομαλίας. Το κανάλι έφτασε στο όριο για τη διέλευση μεγαλύτερων σκαφών, αν και το Σουέζ επιτρέπει σκάφη μεγαλύτερα από αυτά που επιτρέπονται στη Διώρυγα του Παναμά. Προς το παρόν αυτά τα πλοία ταξιδεύουν σε διαδρομές που περνούν από το Ακρωτήριο της Καλής Ελπίδας. Η κυκλοφορία μέσω του καναλιού εξαρτάται επίσης από τη δυναμική που συνδέεται με την τάση των τιμών του πετρελαίου. Όπως επισημάνθηκε από τους Notteboom και Rodrigue, (2011) οι χαμηλές τιμές των bunker αντιστοιχούν σε μεγαλύτερη διαθεσιμότητα ναυτιλιακών εταιρειών προκειμένου να επεκτείνουν τα δρομολόγια που εκτελούν τις λεγόμενες αργές διαδρομές ροής. Σε περιόδους υπερπροσφοράς δυναμικού και χαμηλών τιμών των καυσίμων οι ναυτιλιακές εταιρείες τείνουν να αναδιατυπώνουν τα δρομολόγια επιμηκύνοντας έτσι το ταξίδι. Η διαδρομή του Ακρωτηρίου της Καλής Ελπίδας έχει περιθώρια ανάπτυξης σε βάρος του Σουέζ, ειδικά ως επανεκτίμηση του εμπορίου νότου-νότου στο Νότιο ημισφαίριο και ιδιαίτερα με ισχυρή οικονομική ανάπτυξη της αφρικανικής ηπείρου τις επόμενες δεκαετίες. Εκτός από τη διαδρομή του Ακρωτηρίου της Καλής Ελπίδας, Ωστόσο, παρά την προφανή εξοικονόμηση σε απόσταση και τις πρόσφατες βελτιώσεις στην υποδομή για την υποστήριξη της ασφάλειας της πλοήγησης, η αρκτική διαδρομή έχει κάποια σημαντικά λειτουργικά όρια λόγω του απρόβλεπτου ο καιρός, απαιτώντας έτσι μια ιστιοπλοϊκή κρουαζιέρα περίπου 8 κόμβων που επιτρέπει στα πλοία και τα σκάφη να προβλέπουν προβλήματα που σχετίζονται τόσο με την παρουσία παγόβουνων όσο και με την ανάγκη απότομης αλλαγής κατεύθυνσης σε περίπτωση ανασφάλειας ως προς το βάθος του λασπωμένου βυθούς - με συνεχείς αλλαγές ανάλογα με τις μετεωρολογικές συνθήκες, συχνά ακατάλληλες για τη διέλευση μεγάλων πλοίων. Αυτός ο τύπος περιορισμών καθιστά τη διαδρομή μη εφαρμόσιμη για τις τακτικές υπηρεσίες

εμπορευματοκιβωτίων και είναι επίσης εκτός διαδρομής όσον αφορά τις ροές πετρελαιοειδών και σιτηρών. Ακόμη και σε μελλοντικά σενάρια που συνεπάγονται πιθανή παράταση της περιόδου πλοήγησης, λόγω των υψηλότερων μέσων θερμοκρασιών στην περιοχή, η αρκτική διαδρομή θα έχει πολύ οριακό ρόλο και θα είναι συμπληρωματική των διαμετακομίσεων στη Διώρυγα του Σουέζ, χωρίς να είναι μια πραγματική εναλλακτική λύση για όλες τις κύριες ροές που χρησιμοποιούν τη διαδρομή του Σουέζ<sup>13</sup>. Υπό το φως της σημαντικής επένδυσης που έγινε για την ανανέωση των κύριων καναλιών του κόσμου (Σουέζ και Παναμάς<sup>14</sup>), είναι ιδιαίτερα ενδιαφέρον να επικεντρωθούμε στις επιδράσεις που μπορεί να επιφέρει στις συναλλαγές μεταξύ της Ασίας και την Ανατολική Ακτή των Ηνωμένων Πολιτειών, λαμβάνοντας υπόψη ότι τα πλοία που διέρχονται από τη Διώρυγα του Σουέζ και αναχωρούν από την Αμερική αντιπροσωπεύουν το 6,7% των ροών προς τα νότια και το 9,7% των βορειοανατολικών ροών. Στην πραγματικότητα, με τα χρόνια, οι στρατηγικές επιλογές των ναυτιλιακών εταιρειών έδειξαν ότι υπάρχει ένα ευρύ φάσμα χωρών στη Νοτιοανατολική Ασία που συνδυάζουν τη Νότια Κίνα, το Βιετνάμ, τη Μαλαισία, την Ινδονησία, τη Σιγκαπούρη και τη Νότια Κορέα, όπου ο ανταγωνισμός μεταξύ των δύο δρομολογίων λαμβάνει υπόψη λαμβάνουν υπόψη πολλούς άλλους παράγοντες και όχι μόνο τη ναυτική απόσταση (Ducruet ,2015), “ Στην πραγματικότητα, τα στρατηγικά στοιχεία που εξετάζονται συστηματικά από τις ναυτιλιακές εταιρείες για να αποφασίζουν τα δρομολόγια - και στην περίπτωση των μεγάλων ναυτιλιακών εταιρειών συνήθως προσφέρονται και οι δύο επιλογές υπηρεσιών, - περιλαμβάνουν:

- τη δυνατότητα να εφαρμόζουν τις καλύτερες οικονομίες κλίμακας κατανάλωση αποθηκών με χρήση μεγάλων πλοίων
- τη δυνατότητα διέλευσης διαφορετικών διαδρομών Διηπειρωτικοί κόμβοι, θεμελιώδεις για την ισορροπία των ροών, όπως το Κολόμπο, το Ντουμπάι, το Πορτ Σάιנט, η Γκιόια Ταούρο, η Μάλτα, η Αλχεσίρα, η Ταγγέρη.
- το κόστος των διοδίων των καναλιών.

Η Διώρυγα του Σουέζ διασχίζεται από μια μεγάλη ποικιλία πλοίων που έχουν συνεπώς πολύ διαφορετικό κόστος λειτουργίας. Προκειμένου να ληφθεί μια πρόχειρη εκτίμηση του λειτουργικού κόστους που μπορεί να εξοικονομηθεί με την έναρξη λειτουργίας της νέας υποδομής, θεωρήθηκε μια μέση τιμή για τις κύριες κατηγορίες πλοίων, που προκύπτει από το λειτουργικό κόστος που εκτιμάται περιοδικά από τη βρετανική εταιρεία Drewry [ 2014] που

περιλαμβάνουν το πλήρωμα, ασφάλιση, τακτική συντήρηση επί του σκάφους και επιτόπου, ανταλλακτικά, λιπαντικά και διοικητικά καθήκοντα. Σε αυτά τα στοιχεία θα πρέπει να προστεθεί η απόσβεση του πλοίου, αλλά το κόστος καυσίμου δεν ελήφθη υπόψη επειδή το νέο κανάλι εξοικονομεί χρόνο αναμονής και μειώνει την απόσταση πλοήγησης( Kenawy , 2015),.

## 6.2. Συμπεράσματα

Ένα καλό σχέδιο ναύλωσης βελτιστοποιεί τον στόλο και εγγυάται ότι τα πλοία χρησιμοποιούνται συνεχώς και παράγουν έσοδα. Οι ημέρες αδράνειας και τα ταξίδια χωρίς φορτίο (ballast), σύμφωνα με μερικούς από τους πιο έμπειρους ειδικούς στη ναυτιλία, είναι δύο σημαντικοί κίνδυνοι που μπορεί γρήγορα να εκτροχιάσουν τα κέρδη από ένα εξαιρετικά προσοδοφόρο πρόγραμμα. Ως αποτέλεσμα, η απόδοση ενός πλοίου δεν αξιολογείται ποτέ σε ταξίδι με ταξίδι, αλλά μάλλον για μεγαλύτερο χρονικό διάστημα.

Η αγορά χύδην ξηρού φορτίου είναι μια τέλεια ανταγωνιστική αγορά, με πλήρη πληροφόρηση. Αυτή η συνεχής διάχυση της πληροφορίας, όπως είδαμε και παραπάνω είναι που επιτρέπει στους πλοιοκτήτες, και τους υπευθύνους λήψης αποφάσεων, να δημιουργούν ένα στρατηγικό πλάνο για το εκάστοτε βαπόρι, το οποίο να βασίζεται στις ανάγκες και τα βασικά χαρακτηριστικά του εκάστοτε πλοιοκτήτη. Με βάση λοιπόν τα χαρακτηριστικά της εταιρίας του, τις κεφαλαιακές του ανάγκες, το μέγεθος και τη ποιότητα του στόλου του , το όργανο λήψης αποφάσεων καλείται να σχεδιάσει μια στρατηγική ναύλωσης. Η επιλογή ανάμεσα σε ναύλωση ταξιδιού, χρονοναύλωση και χρονοναύλωση ταξιδιού όπως είδαμε στο κεφάλαιο της επιλογής στρατηγικής ναύλωσης, πέρα από τα παραπάνω χαρακτηριστικά εξαρτάται και από την κουλτούρα της εταιρείας και τα προσωπικά χαρακτηριστικά του πλοιοκτήτη και των ατόμων που εμπλέκονται στη ναύλωση. Η επιθυμία των ατόμων να αναλάβουν μεγαλύτερο ρίσκο, η κοινωνικότητα του υπευθύνου ναυλώσεων που τον βοηθάει να αποκτήσει πιο ολοκληρωμένη πληροφόρηση, είναι ποιοτικά χαρακτηριστικά που δεν μπορούν να ποσοτικοποιηθούν, οδηγούν όμως σε ένα διαφορετικό τελικό αποτέλεσμα. Τα τελευταία χρόνια όλο και περισσότερες πλατφόρμες ναύλωσης κάνουν την εμφάνιση τους. Στόχος τους είναι η αντικατάσταση των broker με ένα ψηφιακό εργαλείο που θα μπορεί να κάνει τους σωστούς συνδυασμούς πλοίων και φορτίων, δίνοντας ταυτόχρονα την απαραίτητη πληροφόρηση στα εμπλεκόμενα μέρη. Οι πλατφόρμες αυτές θα μπορούσαν κάλλιστα να έχουν ήδη εισέλθει στη διαδικασία των διαπραγματεύσεων, αφού θα παρείχαν μια θεωρητικά πιο

ολοκληρωμένη εικόνα και ταυτόχρονα θα μπορούσαν να συνεισφέρουν στη διαφάνεια της διαδικασίας. Ένας λόγος που αυτό δεν συμβαίνει είναι ίσως η τεράστια δύναμη της ελληνικής ναυτιλίας. Η ελληνική ναυτιλία αποτελείται από πολλούς μικρούς και μεγάλους εφοπλιστές, οι οποίοι στηρίζονται στη προσωπική επαφή, το «προαίσθημα» που έχει ο ίδιος ο πλοιοκτήτης η τα άτομα που εργάζονται για αυτόν και στην δημιουργία σχέσεων μεταξύ εταιριών. Για να δημιουργηθεί πρόσφορο έδαφος για αυτές τις γνωριμίες η επιλογή ναύλωσης δεν θα στηριχθεί αποκλειστικά στην είσπραξη του μεγαλύτερου δυνατού κέρδους για την εκάστοτε διαδρομή, αλλά στο να καλλιεργηθούν μακροπρόθεσμα οι κατάλληλες επαφές, που θα βελτιστοποιήσουν τις συνθήκες αγορές.

Μια αρκετά γενική και απλουστευμένη στρατηγική που αναφέρθηκε νωρίτερα είναι αυτή κατά την οποία οι πλοιοκτήτες θα επιλέξουν να κλείσουν στην spot αγορά (είτε με χρονοναύλωση κατά ταξίδι, είτε με ναύλωση κατά ταξίδι), την περίοδο που διαφαίνεται άνοδος. Στη συνέχεια και για όσο χρονικό διάστημα η αγορά βρίσκεται στα ψηλότερα επίπεδα της, θα προτιμήσουν είτε χρονοναυλώσεις ταξιδιού μεγαλύτερης διάρκειας (προκειμένου να εκμεταλλευτούν τα ψηλά ναύλα της spot αγοράς) είτε μακροπρόθεσμες χρονοναυλώσεις ώστε να «κλείσουν» το βαπόρι σε ένα ψηλό ναύλο και να διατηρήσουν αυτό το ναύλο ακόμα και όταν η αγορά ξαναμπεί σε καθοδική πορεία. Κατά τη διάρκεια καθόδου της αγοράς οι πλοιοκτήτες θα προσπαθήσουν να χρονοναυλώσουν το βαπόρι τους για να αποφύγουν τις συνέπειες της περαιτέρω κατάρρευσης. Αυτή όμως η απλούστευση αφαιρεί από τη συνάρτηση βέλτιστης ναύλωσης ένα πλήθος μεταβλητών, καθιστώντας την ελλιπή.

Σε ότι αφορά τα κόστη του πλοιοκτήτη γίνεται εμφανές πως το μόνο κόστος που μπορεί να επηρεάσει σημαντικά είναι αυτό των πετρελαίων με βάση τις αποφάσεις του. Σε ότι αφορά τα κόστη πληρώματος, λιπαντικών, προμηθειών κ.λπ. το ύψος χρημάτων που θα καταβάλλει εξαρτάται από το μέγεθος του πλοίου, το βαθμό αυτοματοποίησης του και μια σειρά από νομοθεσίες που εξασφαλίζουν την ασφαλή πλεύση του.

Ένα ακόμη πρόβλημα που αντιμετωπίζουν οι ναυτιλιακές εταιρείες όταν σχεδιάζουν τα θαλάσσια ταξίδια τους περιστρέφεται γύρω από την επιλογή μεταξύ μιας διαδρομής χαμηλού κόστους και ταχύτερης πλοήγησης, έως τη δορυφορική πλοήγηση (δηλ., Εξοικονόμηση

κόστους έναντι εξοικονόμησης χρόνου). Δηλαδή, αν το πλοίο είναι προτιμότερο να εξοικονομήσει χρήματα για τα καύσιμα χρησιμοποιώντας λιγότερα, αλλά να φτάσει στο τελικό λιμάνι (προορισμός) συνήθως λίγες μέρες αργότερα. Με τον όρο ταχύτερα ταξίδια, υπονοούμε ότι το πλοίο θα κερδίσει χρόνο λειτουργίας. Το προφανές μειονέκτημα είναι η αύξηση της κατανάλωσης καυσίμου και, ως εκ τούτου, μεγαλύτερη δαπάνη καυσίμων. Για πολλά χρόνια οι ειδικοί προσπαθούν να λύσουν αυτό το ζήτημα, έχοντας κατά νου τον συνεχώς μεταβαλλόμενο χαρακτήρα του ναυτιλιακού περιβάλλοντος καθώς και την κατάσταση της ναυτιλίας στη σχετική θεωρία και πρακτική (Dimotikalis et al. 2010, Varelaset al. 2010a, ). Ο στόχος είναι να μεγιστοποιηθεί το καθαρό κέρδος του στόλου, βελτιστοποιώντας τη δρομολόγηση των πλοίων μακροπρόθεσμα αντί να τη μεγιστοποιεί σε ένα μόνο ταξίδι. Για να επιτευχθεί αυτός ο στόχος, εξετάζονται όλες οι μεταβλητές που μπορεί να το επηρεάσουν σε βάθος χρόνου καθορίζοντας το θέμα δρομολόγησης πλοίων με μεθοδικό τρόπο. Όταν ένα πλοίο ταξιδεύει με σταθερή ταχύτητα πάνω από τη συντομότερη διαδρομή πλεύσης υπό ορισμένες κλιματολογικές περιστάσεις, δεν μεγιστοποιεί πάντα τη χρήση καυσίμων (δηλ., Καίει λιγότερα καύσιμα). Η παγκόσμια μεταφορά εμπορευμάτων αποτελεί παράδειγμα ενεργειακού μετασχηματισμού από επιστημονική άποψη. Ωστόσο, από μια εμπορική άποψη, μπορεί να είναι μια κερδοφόρα πρακτική, για παράδειγμα, δημιουργώντας τόνους μιλίων και χρησιμοποιώντας τόνους καυσίμου. Αν και άλλα λειτουργικά έξοδα (όπως η εργασία) προσθέτουν στο συνολικό κόστος, το καύσιμο είναι μακράν το πιο σημαντικό συστατικό κόστους. Ως αποτέλεσμα, η μείωση της χρήσης καυσίμου μπορεί να οδηγήσει σε σημαντική εξοικονόμηση του. Τέτοιες εξοικονομήσεις είναι δυνατές λαμβάνοντας υπόψη τις προβλέψεις και τις καιρικές συνθήκες καθώς και τον προγραμματισμό της διαδρομής του πλοίου για να ελαχιστοποιηθεί η προστιθέμενη αντίσταση που προκαλείται από τον άνεμο, τα αιολικά κύματα, την παλίρροια και τα ρεύματα, ελαχιστοποιώντας έτσι τον μη παραγωγικό χρόνο και την προκύπτουσα μη παραγωγική δαπάνη - το κόστος του πρόσθετου χρόνου (ημέρες) που το πλοίο απαιτείται να πλεύσει σε ένα συγκεκριμένο λιμάνι .

Τέλος αυτή η εργασία προσπάθησε να αναδείξει το ρόλο της εποχικότητας των φορτίων στην αγορά καθώς και τα routes που μπορεί να επιλέξει ο εκάστοτε πλοιοκτήτης προκειμένου να την εκμεταλλευτεί.

Η εποχικότητα των φορτίων χαρακτηρίστηκε ως ένα από τα βασικά εργαλεία λήψης αποφάσεων για τους πλοιοκτήτες και τους ναυλωτές. Μέσα από τις κατάλληλες ναυλώσεις



μπορούν και οι δυο πλευρές να τοποθετήσουν με τέτοιο τρόπο τα πλοία τους ώστε να μεγιστοποιήσουν τα κέρδη τους. Καθώς οι αγορές είναι αλληλένδετες και τα φορτία δημιουργούν διαφορετικά επίπεδα ζήτησης ανα γεωγραφική περιοχή, ο κάθε πλοιοκτήτης με βάση το μέγεθος των βαποριών του μπορεί να δημιουργήσει ένα πλάνο για να ελαχιστοποιεί τις μέρες που το βαπόρι δεν θα πληρώνεται και να μεγιστοποιεί το επίπεδο των ναύλων που θα κερδίζει.

Στόχος αυτής της εργασίας αποτέλεσε η εξέταση των μεταβλητών αυτών που επηρεάζουν τα τελικά κέρδη του πλοιοκτήτη, δηλαδή ο τύπος ναύλωσης, η εποχικότητα των φορτίων τα κόστη του πλοιοκτήτη και τα πετρέλαια του κτλ. Οι τελικές επιλογές βασίζονται σε ένα περίπλοκο σύστημα αποφάσεων με κοινό παράγοντα το πλοιοκτήτη και την προσωπικότητα του που δημιουργεί την κουλτούρα της επιχείρησης του και αποτελεί βασικό άξονα των επιλογών του.

## Βιβλιογραφία

### Ελληνική

- Βλάχος Γ.(2007) Διεθνής Ναυτιλιακή Οικονομική. Εκδ. Σταμούλης
- Βλάχος, Γ. και Ψύχου, Ε., (2011) Ναυλώσεις, Αθήνα, Εκδ. Σταμούλης
- Γκιζιάκης, Κ. ,Παπαδόπουλος, Α., Πλωμαρίτου , Ε.2010. Ναυλώσεις. 3η έκδοση. Σταμούλης ,Αθήνα.
- Γκιζιάκης, Κ., Παπαδόπουλος, Α. και Πλωμαρίτου, Ε., (2006) Ναυλώσεις 2η Έκδοση, Αθήνα, Εκδ. Σταμούλης.
- Θεοτοκάς, Γ., (2011) Οργάνωση και Διοίκηση Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων, Ναυτιλία – Εμπόριο – Οικονομία, Αθήνα, Εκδ. Αλεξάνδρεια

### Ξενόγλωσση

- Andersson, H., Fagerholt, K. and Hobbesland, K. 2015, “Integrated maritime fleet deployment and speed optimization: Case study from RoRo shipping,” *Computers & Operations Research*, 55, pp.233-240.
- Alderton, P., (2011) *Reeds Sea Transport Operation and Economics*, London, Εκδ. Adlard Coles Nautical.
- Baughen, S. (2015) *Shipping Law* (Routledge-Cavendish, 6th edition)
- Bessler, W., Drobetz, W., & Seidel, J. 2008. Ship funds as a new asset class: An empirical analysis of the relationship between spot and forward prices in freight markets. *Journal of Asset Management*, 9(2), 102–120.
- Branch (2007) *Elements of Shipping*,Routledge, New York
- Ducruet C. (2015), “The polarization of global container flows by interoceanic canals: geographic coverage and network vulnerability”, *Maritime Policy & Management*, n°1
- Collins, N. (2000) *The Essential Guide to Chartering and the Dry Freight Market* (London, Clarkson Research Studies)
- Chitty, J.W. (2008) Bareboat Charters: Can a Shipowner Limit Liability to Third Parties? *Georgia State University Law Review* (Vol. 25, Issue 2, Article 2)

- Gkonis, K.G., H.N. Psaraftis, P. Tsilingiris (2009) “Liner Shipping Costs and Logistics: A 25 Literature Survey and Taxonomy of Problems,” International Symposium on maritime Logistics 26 and Supply Chain Systems, Singapore, April.
- Grammenos C.(2010), The Handbook of Maritime Economics and Business,Lloyds List
- Kenawy E. M. (2015), “The expected economic effects of the new Suez Canal project in Egypt”, European Journal of Academic Essays, 1(12): 13-22
- Liu J,(2012)Supply Chain Management and Transport Logistics, Routledge.
- Lopez, N. J., (1992) Bes’ Chartering and Shipping Terms 11th Edition, London, Εκδ. Barker and Howard Ltd.
- Liu, M. and Kronbak, J.,( 2010), The potential economic viability of using the Northern Sea Route (NSR) as an alternative route between Asia and Europe, Journal of Transport Geography, No.18, pp.434-444.
- Norstad, I., Fagerholt, K. and Laporte, G. 2011, “Tramp ship routing and scheduling with speed optimization,” Transportation Research Part C: Emerging Technologies, 19(5), pp.853-865.
- Nikos K.Nomikos and Amir H. Alizadeh (2010) The Handbook of Maritime Economics and Business ,LLP Edition, editing by Costas Grammenos
- Notteboom, T.E., Vernimmen, B. (2008), “The effect of high fuel costs on liner service 6 configuration in container shipping”, Journal of Transport Geography
- Panayides, P.M., (2001) Professional Ship Management: Management and Strategy, Aldershot, Εκδ. Ashgate.
- Ting, S.-C. G. –H. Tzeng (2003), “Ship Scheduling and Cost Analysis for Route Planning in 17 Liner Shipping”, Maritime Economics & Logistics, (2003) 5, 378–392
- Tamvakis, M. N., & Thanopoulou H. A. 2000. Does quality pay? The case of the dry bulk market. Transportation Research Part E: Logistics and Transportation Review. 36(4), 297-307.
- Tsoudis, G., (2014) The Shipbroker’s Working Knowledge, Dry Cargo Chartering In Practice, London, Εκδ. Ακακία.
- Wilson J. : “Carriage of Goodsby Sea”, (1993, σελ. 4-5, 91)

-Wright, G. 2000. Spot and period rates in the wet bulk shipping market: Testing for long-run parity. *Journal of Transport Economics and Policy*, 34(3), 291–299.

-Open Sea (2015) Short sea vs Deep Sea <https://opensea.pro/blog/short-sea-vs-deep-sea>  
(Available at :<https://opensea.pro/blog/backhaul-cargoes>) Πρόσβαση 21.07.21

-Open sea (nd) Main trade flows and backhaul routes in Baltic sea and Mediterranean  
Available at :<https://opensea.pro/blog/backhaul-cargoes> Πρόσβαση 21.07.21

- Hellenic Shipping (2018). *Suez Canal Route Vs. Northern Sea Route: A Cost-benefit Analysis* / *Hellenic Shipping News Worldwide*. Suez Canal Route vs. Northern Sea Route: A cost-benefit analysis | Hellenic Shipping News Worldwide. <https://www.hellenicshippingnews.com/suez-canal-route-vs-northern-sea-route-a-cost-benefit-analysis/>. Πρόσβαση 17.06.21

<https://www.clarksons.com/glossary/> (Πρόσβαση 25/08/19)

Clarksons Research Services *Container Intelligence Monthly* ([https:// sin.clarksons.net](https://sin.clarksons.net))

Clarksons Research Services *Dry Bulk Trade Outlook* (<https://sin.clarksons.net>)

Clarksons Research Services *Oil and Tanker Trades Outlook* ([https:// sin.clarksons.net](https://sin.clarksons.net))

Clarkson Research Services *Shipping Intelligence Weekly* ([https://sin. clarksons.net](https://sin.clarksons.net))

Clarksons Research Services *Shipping Review and Outlook* ([https://sin. clarksons.net](https://sin.clarksons.net))

[https://ipad.fas.usda.gov/rssiws/al/crop\\_calendar/br.aspx](https://ipad.fas.usda.gov/rssiws/al/crop_calendar/br.aspx) Πρόσβαση 20.07.2021,

<http://www.fao.org/giews/countrybrief/country.jsp?code=ARG&lang=es> Πρόσβαση 20.07.2021,