

# ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ



**ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ**

**ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ  
ΣΠΟΥΔΩΝ ΣΤΗΝ ΝΑΥΤΙΑΙΑ**

**ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ ΣΤΗ ΣΥΝΘΕΣΗ ΤΟΥ ΚΟΣΤΟΥΣ  
ΤΗΣ “ΕΛΕΥΘΕΡΗΣ ΦΟΡΤΗΓΟΥ  
ΝΑΥΤΙΑΙΑΣ” (TRAMP SHIPPING) ΚΑΙ  
ΣΥΓΚΡΙΣΕΙΣ ΜΕ ΤΑ ΑΝΤΙΣΤΟΙΧΑ ΚΟΣΤΗ  
ΤΗΣ “ΝΑΥΤΙΑΙΑΣ ΤΑΚΤΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ”  
(LINER SHIPPING)**

**Παπαγεωργακοπούλου Ιωάννα  
(MN11039)**

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

Σεπτέμβριος 2017

«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».

Στην σελίδα Τριμελούς Εξεταστικής Επιτροπής παρουσιάζεται το ακόλουθο κείμενο: «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:

- ΒΛΑΧΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ (Επιβλέπων)

- ΤΖΑΝΝΑΤΟΣ ΕΡΝΕΣΤΟΣ

- ΣΑΜΙΩΤΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ

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

*Αφιερωμένο στη μνήμη του  
πατέρα μου Δημήτρη*

## ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Η παγκόσμια ναυτιλία από τα πρώτα χρόνια εμφάνισης της διαδραμάτισε σπουδαίο ρόλο στην παγκόσμια οικονομία και στην ανάπτυξη της διεθνούς ευημερίας. Τα τελευταία χρόνια φαίνεται να περνάει την μεγαλύτερη καταγεγραμμένη κρίση. Παρουσιάζεται λοιπόν η ανάγκη, τώρα περισσότερο από ποτέ, οι ναυτιλιακές εταιρίες για να παραμείνουν βιώσιμες, να καταφέρουν να μειώσουν όσο το δυνατόν τα λειτουργικά τους όσο τα ναύλα παραμένουν χαμηλά. Είναι απαραίτητη λοιπόν η δημιουργία ενός σωστά λειτουργικού και ανταγωνιστικού συστήματος μεταφοράς έτσι ώστε να διασφαλίζετε η οικονομική ανάπτυξη στο τομέα με όσο το δυνατόν χαμηλότερο κόστος για τις επιχειρήσεις. Όπως είναι λογικό όμως το λειτουργικό κόστος επηρεάζεται από πολλούς παράγοντες, όπως κανόνες που προστατεύουν το περιβάλλον από τη ρύπανση που μπορεί να προκαλέσουν τα πλοία, κανόνες για την ασφάλεια των ναυτεργατών, νέες τεχνολογίες που επιβάλλονται καθώς και η γιγαντοποίηση των πλοίων για την επίτευξη οικονομικών κλίμακας.

## ABSTRACT

The global shipping, from the early years of its appearance, has an important role in the global economy and the development of international prosperity. In recent years it seems to be under the influence of the largest recorded crisis. So there is a need, now more than ever, in order the shipping companies to remain viable, to reduce as much as possible operating costs while the hires remain low. It is therefore essential the introduction of a properly functioning and competitive transport system, in order to ensure economic growth in the shipping, with the lowest possible cost of business. Operating cost is affected by many factors, such as rules that protect the environment from pollution being caused by vessels, rules for the safety of seafarers, the use of new technologies and the fact that ships are getting even bigger in order to achieve economies of scale.

# ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

<b>ΕΙΣΑΓΩΓΗ</b> .....	σελ. 8
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1<sup>ο</sup></b> .....	σελ. 10
1.1 Η ΔΙΕΘΝΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑ.....	σελ. 10
1.2 Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ.....	σελ. 14
1.3 Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΕΣ CHARTER ΚΑΙ LINER.....	σελ. 15
1.3.1 Η Ναυλαγορά Charter.....	σελ. 15
1.3.2 Η Ναυλαγορά Liner.....	σελ. 16
1.3.3 Διαφορές μεταξύ των δύο ναυλαγορών.....	σελ. 17
1.4 Ο ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΣ ΚΥΚΛΟΣ.....	σελ. 18
1.4.1 Διακρίσεις του Οικονομικού Κύκλου.....	σελ. 20
1.4.2 Χαρακτηριστικά ναυτιλιακού κύκλου.....	σελ. 21
1.4.3 Τα στάδια εξέλιξης του Ναυτιλιακού Κύκλου.....	σελ. 22
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2<sup>ο</sup></b> .....	σελ. 25
2.1 ΟΡΓΑΝΩΣΗ & ΔΟΜΗ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΑΓΟΡΑΣ.....	σελ. 25
2.2 ΔΙΑΚΡΙΣΗ TRAMP ΚΑΙ LINER ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ.....	σελ. 28
2.3 ΕΛΕΥΘΕΡΗ ΦΟΡΤΗΓΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑ (TRAMP SHIPPING).....	σελ. 31
2.3.1 Ζήτηση για θαλάσσιες μεταφορικές υπηρεσίες.....	σελ. 35
2.3.2 Χαρακτηριστικά της ζήτησης για θαλάσσιες μεταφορές.....	σελ. 36
2.4 ΚΟΣΤΟΣ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ.....	σελ. 38
2.5 ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΟ ΚΟΣΤΟΣ (OPERATING COST).....	σελ. 40

2.5.1	Ορισμός λειτουργικού κόστους.....σελ.	40
2.5.2	Μισθοδοσία πληρώματος (Crew wages).....σελ.	41
2.5.3	Έξοδα πληρώματος (Crew expenses).....σελ.	42
2.5.4	Έξοδα προμηθειών εφοδίων και αναλωσίμων (Stores & consumables).....σελ.	43
2.5.5	Έξοδα συντήρησης και επισκευών (Repair and maintenance).....σελ.	43
2.5.6	Έξοδα ασφάλισης (Insurance).....σελ.	44
2.5.7	Γενικά έξοδα (General expenses) .....σελ.	46
2.6	ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΤΩΝ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΩΝ ΕΞΟΔΩΝ ΤΡΙΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΕΤΑΙΡΙΑΣ STARBULK.....σελ.	47
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3<sup>ο</sup></b> .....		σελ. 54
3.1	ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΓΡΑΜΜΩΝ.....σελ.	55
3.1.1	Χαρακτηριστικά της Ναυτιλίας Γραμμών (Liner Shipping Industry).....σελ.	55
3.1.2	Τύποι πλοίων.....σελ.	57
3.1.3	Τύποι δρομολογίων στη Ναυτιλία γραμμών.....σελ.	57
3.1.4	Οργάνωση της ναυλαγοράς στη Ναυτιλία γραμμών.....σελ.	58
3.1.5	Το συμβόλαιο μεταφοράς στη Ναυτιλία γραμμών.....σελ.	59
3.2	ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΟ ΚΟΣΤΟΣ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΓΡΑΜΜΩΝ.....σελ.	63
3.2.1	Τα δομικά χαρακτηριστικά του κόστους των υπηρεσιών τακτικών γραμμών.....σελ.	64

<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4<sup>ο</sup></b> .....	σελ. 70
4.1 Η ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΣΗΜΕΡΑ.....	σελ. 70
4.1.1 Πως επηρεάζει η κρίση στη ναυτιλία την τραπεζική κατάσταση...σελ.	72
4.2 ΠΡΟΣΦΑΤΕΣ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ ΣΤΟ ΚΟΣΤΟΣ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ.....	σελ. 75
4.3 ΟΙ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΩΝ ΚΑΝΟΝΙΣΜΩΝ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΤΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ.....	σελ. 80
4.3.1 Πως μεταβάλλονται τα λειτουργικά κόστη με την επιβολή των κανονισμών.....	σελ. 86
4.4 ΤΙ ΕΙΝΑΙ ΟΙ "ΣΗΜΑΙΕΣ ΕΥΚΑΙΡΙΑΣ" ΚΑΙ ΠΩΣ ΕΠΗΡΕΑΖΟΥΝ ΤΟ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΟΥ ΚΟΣΤΟΥΣ. ....	σελ. 87
4.5 Ο ISM CODE ΚΑΙ Ο ΡΟΛΟΣ ΤΟΥ ΣΤΟ ΚΟΣΤΟΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ...σελ.	89
<b>ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ</b> .....	σελ. 91
<b>ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ</b> .....	σελ. 93



## ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Μεταφορά ονομάζονται γενικά οποιασδήποτε μετακίνηση προσώπων και αγαθών από έναν τόπο σε έναν άλλον. Η έννοια των μεταφορών εμφανίζεται σχεδόν μαζί με την ύπαρξη της ανθρώπινης ζωής. Ο πρωτόγονος άνθρωπος μετακινούνταν λόγω της ανάγκης του για επιβίωση (αναζήτηση τροφής ή καταλύματος) ή λόγω της έμφυτης περιέργειας του για να γνωρίσει νέους κόσμους. Καθώς όμως οι φυσικές αντοχές του ανθρώπου είναι περιορισμένες, δεν είναι δυνατό να διανύσει βαδίζοντας, μεγάλες αποστάσεις και πόσο μάλλον κουβαλώντας διάφορα φορτία. Τα εμπόδια αυτά έκαναν τον άνθρωπο να αναζητήσει λύσεις όπως τη χρησιμοποίηση ζώων στη ξηρά καθώς και πρωτόγονες σχεδίες για να μπορεί να μετακινείται μέσω λιμνών και ποταμών. Έτσι σιγά σιγά ο άνθρωπος κατάφερε χάρη στην περιέργεια του και με τη συνεχή ανάγκη του για βελτιστοποίηση της ζωής του, να εφεύρει τον τροχό, το κουπί, το πανί και τον ατμό και να φτάσουμε στο σήμερα και στις εξελιγμένες μορφές των μέσων μεταφοράς.

Στις μέρες μας, είναι γεγονός ότι οι μεταφορές είναι ένας τομέας ζωτικής σημασίας για κάθε κράτος αφού αποτελεί έναν από τους σημαντικότερους παράγοντες στην οικονομική του ζωή. Η σχέση μεταξύ μεταφορών και της οικονομικής και κοινωνικής ανάπτυξης κάθε χώρας είναι οι συναλλαγές του διεθνούς εμπορίου. Από τις διάφορες μορφές των μεταφορών ο καλύτερος τρόπος για την εθνική οικονομία κάποιας χώρας είναι η ανάπτυξη των θαλασσίων μεταφορών. Οι θαλάσσιες μεταφορές, που αποτελούν τη ναυτιλιακή βιομηχανία των ποντοπόρων πλοίων, είναι μια από τις λίγες διεθνείς βιομηχανίες που υπάρχουν στον κόσμο σήμερα και είναι η μοναδική μορφή βιομηχανίας όπου κάθε πράξη οικονομικού περιεχομένου έχει διεθνή χαρακτήρα.

Η Ελλάδα είναι μία παραδοσιακά ναυτιλιακή χώρα και η εμπορική της ναυτιλία έχει παίξει σπουδαίο ρόλο στην κοινωνικοοικονομική της ανάπτυξη, στην αναγνώρισή της σε διεθνές επίπεδο καθώς και στην κοινωνική περιφερειακή συνοχή. Ο ναυτιλιακός κλάδος είναι ιδιαίτερα ανεπτυγμένος στην Ελλάδα πρώτον λόγο της γεωγραφική της

θέσης, αφού βρίσκεται στο σταυροδρόμι τριών ηπείρων, δεύτερων από το γεγονός ότι τα ελληνικά παράλια εκτείνονται σε έκταση 16.000 χλμ. και την ύπαρξη 3.000 νησιών και βραχονησίδων, σε ένα πολυνησιακό σύμπλεγμα. Η ελληνική οικονομία στηρίζεται κατά ένα μεγάλο μέρος της στη ναυτιλία η οποία υπήρξε και ο πρόδρομος της διεθνοποίησης των υπολοίπων οικονομικών κλάδων της χώρας.

Αναπόφευκτη συνέπεια της δραστηριοποίησης του μεγαλύτερου μέρους ελληνικού στόλου στις διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές είναι ο επηρεασμός του από πλήθος παραγόντων, αναλόγως με τις επικρατούσες οικονομικές και πολιτικές συνθήκες σε διάφορες περιοχές του κόσμου.

Η ελληνόκτητος ναυτιλία κατέχει το μεγαλύτερο εμπορικό στόλο. Σύμφωνα με τα στοιχεία που έδωσε η Τράπεζα της Ελλάδος, η συνεισφορά της Ελληνικής ναυτιλίας την περίοδο 2000-2010 ήταν τεράστια αφού έφερε στη χώρα 140 δισεκατομμύρια ευρώ σε συνάλλαγμα. Η σημασία της ναυτιλίας για την ελληνική οικονομία είναι ιδιαίτερα μεγάλη, καθώς αποφέρει έσοδα της τάξης των 13-19 δις. ευρώ ετησίως, ενώ παράλληλα απασχολεί άμεσα και έμμεσα 300.000 εργαζόμενους.

Στις μέρες μας είναι γεγονός ότι η παγκόσμια εμπορική ναυτιλία διανύει μία περίοδο έντονων μεταβολών λόγω της οικονομικής κρίσης των τελευταίων χρόνων. Παρατηρείται συνεχής αύξηση του λειτουργικού κόστους των πλοίων ιδιαίτερα όσον αφορά το κόστος ασφάλισης και συντήρησης, εξαιτίας των νέων νόμων που έχουν θεσπιστεί για την ασφάλεια καθώς και για την προστασίας του περιβάλλοντος. Από την άλλη πλευρά οι τράπεζες πλέον παίρνουν πολύ αυστηρά μέτρα όσον αφορά την χρηματοδότηση ναυτιλιακών επενδύσεων, γεγονός που καθιστά δύσκολη την ανανέωση του παγκόσμιου στόλου και έτσι διαμορφώνεται μία νέα πραγματικότητα στο χώρο της ναυτιλίας.

# ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1<sup>ο</sup>

## 1.1 Η ΔΙΕΘΝΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Η ναυτιλία, ως οικονομική λειτουργία συνδέεται, με ευρύτερες διεθνείς, οικονομικές σχέσεις, αφού εξαρτάται από το εμπόριο, και φυσικά οι εμπορικές συναλλαγές προσλαμβάνουν ανάλογο χαρακτήρα και εύρος. Αν εξετάσουμε το πλοίο σαν οικονομική μονάδα, θα δούμε ότι σχετίζεται με τρεις από τους κύριους τομείς μιας οικονομικής δραστηριότητας, δηλαδή τις μεταφορές, το εμπόριο καθώς και τη βιομηχανία που το παράγει.

Μέχρι το τέλος του Β Παγκοσμίου Πολέμου η διεθνής ναυτιλία αναπτύχθηκε κάτω από συνθήκες που κατά κύριο λόγο ευνοούσαν τον φιλελευθερισμό και χωρίς να παίρνουν τα κατάλληλα προστατευτικά μέτρα. Αυτό βέβαια είχε σαν αποτέλεσμα να προκληθούν τεράστιες απώλειες στους εμπορικούς στόλους κατά τη διάρκεια του τελευταίου πολέμου. Από την άλλη, η ζήτηση για χωρητικότητα άρχισε να αυξάνεται δραματικά λόγω των αναγκών των Ευρωπαϊκών χωρών για την ανασυγκρότησή τους. Αυτή ήταν η εικόνα της διεθνούς ναυτιλίας τα πρώτα μεταπολεμικά χρόνια.

Τη δεκαετία του '60, κάποιες αναπτυσσόμενες χώρες απέκτησαν ενδιαφέρον για την εμπορική ναυτιλία, χώρες όπως η Νιγηρία, η Αργεντινή, η Βραζιλία κ.α, θεωρούσαν ότι η ναυτιλία θα συνεισφέρει στην γρήγορη οικονομικής τους ανάπτυξη. Παράλληλα η ανάγκη για τη διατήρηση της βιομηχανικής παραγωγής σε υψηλά επίπεδα, οδήγησε τις χώρες που διέθεταν σημαντική ναυπηγική βιομηχανία, στην προσφορά ιδιαίτερα ευνοϊκών όρων ναυπήγησης.

Ένας από τους παράγοντες που επηρέασε σε αυτό ήταν ο ανταγωνισμός από τις νέες βιομηχανικές χώρες, Ταιβάν, Νότια Κορέα, κ.α, που βασίζονταν στο πολύ χαμηλό εργατικό κόστος και που ακολουθώντας το δυτικό οικονομικό μοντέλο στράφηκαν σε κλασικές βιομηχανικές μεθόδους για να πετύχουν πιο γρήγορους ρυθμούς ανάπτυξης.

Όπως ήταν αναμενόμενο προς την ίδια κατεύθυνση κινήθηκε και το τραπεζικό σύστημα, που διέθεσε με ευκολία μεγάλα κεφάλαια για τη δημιουργία νέων εθνικών στόλων. Οι παραπάνω χώρες που διέθεταν φορτία ή χαμηλό εργατικό δυναμικό ή σε κάποιες περιπτώσεις και τα δυο, επέβαλλαν προστατευτικά μέτρα για την ενίσχυση των νεοαποκτηθέντων εμπορικών στόλων τους. Μέτρα όπως:

- i. παρακράτηση φορτίου (cargo reservation)
- ii. επιμερισμός (cargo sharing) των φορτίων,
- iii. οικονομικές επιδοτήσεις στη ναυτιλία (financial assistance)
- iv. διοικητικές ρυθμίσεις (administrative restrictions).

Ο στόχος, που οι αναπτυσσόμενες χώρες είχαν επιβάλλει στα πλαίσια της UNCTAD<sup>1</sup> (Διάσκεψη των Ηνωμένων Εθνών για το Εμπόριο και την Ανάπτυξη), για αύξηση των εθνικών τους στόλων στο 20% της παγκόσμιας χωρητικότητας, σήμερα έχει ήδη επιτευχθεί. Παρ' όλα αυτά όμως δεν πέτυχαν τους επιθυμητούς στόχους όλες οι αναπτυσσόμενες χώρες, κάτι, που οδήγησε σε μια διαφοροποίηση των συμφερόντων ορισμένων χωρών αυτής της ομάδας έναντι των υπολοίπων. Οι τέως χώρες κρατικού εμπορίου για να στηρίξουν και να αναπτύξουν τους εθνικούς τους στόλους στηρίχθηκαν σε διάφορες μορφές προστατευτισμού. Η πολιτική αυτή όμως δεν έφερε τα επιθυμητά αποτελέσματα και οι παραπάνω χώρες στράφηκαν στο φιλελευθερισμό.

Οι βιομηχανικές χώρες έβλεπαν ότι εξαιτίας του αυξημένου κόστους πληρώματος και της έντασης του ανταγωνισμού, σιγά-σιγά έχασαν το συγκριτικό πλεονέκτημα. Έτσι ακολούθησαν το δρόμο των αναπτυσσόμενων χωρών και επέβαλλαν και αυτοί μετρά προστατευτικού χαρακτήρα για να διατηρήσουν έστω ένα μέρος των εθνικών τους στόλων. Την πρώτη εμφάνιση των bulk carriers την έχουμε μετά το Β΄ Παγκόσμιο πόλεμο διότι μέχρι τότε τα χύδην φορτία μεταφέρονταν με τα κλασικά φορτηγά πλοία, τύπου Liberty.

---

1. UNCTAD: είναι το επίκεντρο στο πλαίσιο του ΟΗΕ για την ανάπτυξη συναφών ζητημάτων στους τομείς του εμπορίου, της οικονομίας, της τεχνολογίας, των επενδύσεων και της αειφόρου ανάπτυξης.



*Εικόνα: Hellas Liberty*

Οι αυξανόμενες ανάγκες των βιομηχανικών κρατών (κυρίως Ευρώπης και Ιαπωνίας) για μεγάλες ποσότητες χύδην φορτίων οδήγησαν στην κατασκευή των bulk carriers.

Τα bulk carriers αρχικά περιορίστηκαν σε πολύ μικρότερα μεγέθη, έναντι αυτά των δεξαμενόπλοιων, αφού τα λιμάνια δεν διέθεταν τις κατάλληλες υποδοχές για αυτά, αλλά και λόγω των μεγάλων ποσοτήτων φορτίου. Τα bulk carriers αρχίσαν να κερδίζουν έδαφος στην παγκόσμια αγορά από την πρώτη τους εμφάνιση, το '70 είχαν το 20% του παγκόσμιου στόλου και το '80 ξεπέρασαν το 30%.

Το 1974 ξεκινάει η πρώτη μεταπολεμική κρίση στον κλάδο, όπου παρατηρείται μείωση της ζήτησης γιατί η παγκόσμια οικονομία περνάει μια περίοδο ύφεσης και έχουμε ριζικές αλλαγές με την εμφάνιση νέων θαλάσσιων οδών που οδηγούν σε μείωση διανυόμενων αποστάσεων. Οι ναύλοι στην αγορά ξηρού φορτίου από το 1986 είχαν σχεδόν επανέλθει σε φυσιολογικές τιμές σε αντίθεση με την αγορά των υγρών που είχε αρχίσει και αυτή να αναπτύσσεται αλλά με αργούς ρυθμούς.

Όπως κάθε κρίση που περνάει ο κλάδος της ναυτιλίας, έτσι και τότε η κρίση ανάγκασε τους πλοιοκτήτες να παροπλίσουν πολλά από τα πλοία τους ακόμα και στο να προχωρήσουν σε διάλυση μεγάλου μέρους του στόλου τους. Μέχρι και στο μισό της

αξίας τους έπεσαν τα νεόκτιστα, έναντι των τιμών του 1980-81. Παρά τις δελεαστικές τιμές των νέων πλοίων οι πλοιοκτήτες δεν προχώρησαν σε νέες παραγγελίες. Μια κίνηση η οποία οδήγησε σε μείωση του παγκόσμιου στόλου από το 1982 και μετά, χωρίς όμως να αποκατασταθεί η ισορροπία προσφοράς και ζήτησης.

Παράλληλα εκείνη την περίοδο παρατηρούνται μεγάλες αλλαγές όσων αφορά τους τύπους των πλοίων, όπως για παράδειγμα η ραγδαία μείωση του τονάζ των πετρελαιοφόρων, αλλά και αύξηση στη μέση ηλικία των πλοίων. Επίσης, παρατηρείται μείωση της συμμετοχής των δέκα μεγαλύτερων στόλων στον παγκόσμιο στόλο, αυξάνονται οι σημαίες ευκαιρίας, οι δυτικές ευρωπαϊκές χώρες παύουν να είναι στη λίστα των δέκα μεγαλύτερων ναυτιλιακών χωρών του κόσμου, εκτός από την Ελλάδα, που αυξάνει το ποσοστό του στόλου της μέχρι το 1981, η Ιαπωνία παρότι μειώνει το στόλο της διατηρεί την τρίτη θέση, και έχουμε αύξηση των στόλων της Λαϊκής Κίνας, της Κύπρου, των Μπαχάμας, των Φιλιππίνων, διατήρηση των στόλων ΗΠΑ κ.α.

Όπως είναι αναμενόμενο, οι ραγδαίες αλλαγές σε ένα κλάδο επιφέρουν επιπτώσεις και στους κλάδους που συνδέονται με αυτόν. Για παράδειγμα, η ναυπηγοεπισκευαστική βιομηχανία, οι ναυτιλιακές χρηματοδοτήσεις και ασφαλίσεις, οι ναυλώσεις, οι εφοδιασμοί ήταν κάποιες αγορές οι οποίες επλήγησαν μαζί με τη ναυτιλία. Από την άλλη οι πετρελαϊκές κρίσεις προκάλεσαν και αυτές ανυπολόγιστες ζημιές στο διεθνές τραπεζικό σύστημα. Μεγάλο μέρος των τραπεζών αποσύρθηκε από τη ναυτιλία και πολλοί οικονομολόγοι πιστεύουν ότι χρειάζεται μια αναθεώρηση του χρηματοδοτικού συστήματος, όσων αφορά τη ναυτιλία.

Η συνεχιζόμενη κρίση οδηγεί τους πλοιοκτήτες σε τρόπους μείωσης των λειτουργικών τους εξόδων, για το λόγο αυτό οι ευρωπαϊκές ναυτιλιακές χώρες δημιούργησαν τις Offshore Registries, προκειμένου έτσι να αποφύγουν τη διαρροή των πλοίων τους προς τις σημαίες ευκαιρίας. Τα νηολόγια αυτά παρέχουν συνθήκες εκμετάλλευσης των πλοίων ανάλογες με εκείνες των ανοικτών νηολογίων.

Οι Offshore Registries στην πραγματικότητα είναι ένα νηολόγιο που ιδρύθηκε σε εδάφη που συνδέονται με την κύρια χώρα με κάποιο αποικιακού τύπου καθεστώς, έτσι ώστε να θεωρείται ανεξάρτητα νηολόγιο, αλλά στην ουσία είναι εθνικό αφού φέρει τη σημαία της κύριας χώρας. Επίσης έχει λιγότερες απαιτήσεις για τη νηολόγηση των

πλοίων από ό,τι το γνήσιο εθνικό νηολόγιο, όπως φιλικότερους για τους πλοιοκτήτες κανόνες ασφαλείας και επάνδρωσης, χαμηλότερη φορολογία κλπ.

Από την άλλη, οι αναπτυσσόμενες χώρες έχοντας άφθονο εργατικό δυναμικό και μεγάλες ποσότητες εθνικών φορτίων δημιούργησαν τους δικούς τους εθνικούς στόλους. Έτσι το 1984-85 βρίσκονται να κατέχουν το 17,1% του παγκόσμιου τονάζ (UNCTAD). Βλέποντας αυτά τα ενθαρρυντικά νούμερα οι αναπτυσσόμενες χώρες θέλουν να αυξήσουν το μερίδιο τους στον παγκόσμιο στόλο και προσπαθούν να βρουν τρόπους χρηματοδότησης από διάφορους φορείς. Όμως το διεθνές τραπεζικό σύστημα, έχοντας υποστεί μεγάλες ζημιές από την τελευταία κρίση και με τις συνθήκες υπερχρέωσης των εθνικών οικονομιών των αναπτυσσόμενων χωρών, δεν ευνοούνται τέτοιες επιδιώξεις ανάπτυξης εμπορικών στόλων.

## **1.2 Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ**

Με τον όρο Ναυλαγορά (freight market) χαρακτηρίζεται όλο το φάσμα της αγοράς που αναφέρεται σε ναύλους και που διαμορφώνεται τελικά από την υφιστάμενη κάθε φορά προσφορά και ζήτηση χωρητικότητας πλοίων, για μεταφορές αγαθών. Η ναυλαγορά αποτελεί μία εκ των τεσσάρων αγορών της ναυτιλίας. Οι αγορές είναι άμεσα εξαρτώμενες η μία από την άλλη και είναι οι κάτωθι:

1. Η αγορά καινούργιων πλοίων (new building market).
2. Η αγορά πλοίων από δεύτερο χέρι (sale and purchase market)
3. Η αγορά πλοίων για scrap (demolition market)
4. Η ναυλαγορά (freight market)

Η ναυλαγορά είναι το σύστημα με το οποίο καθορίζονται οι ναύλοι. Πιο συγκεκριμένα θεωρείται ο γεωγραφικός χώρος μέσα στον οποίο καθορίζονται οι ναύλοι και πραγματοποιούνται οι μεταφορές. Το σύνολο των φυσικών και νομικών προσώπων που δρουν με διαφορετικό τρόπο ο καθένας, εξυπηρετώντας τα συμφέροντα τους, για τον καθορισμό των ναύλων. Καθώς και το σύστημα από αλληλεξαρτώμενα

πρόσωπα, παράγοντες και καταστάσεις που καθορίζουν τα ναύλα και τις θαλάσσιες μεταφορές μέσω οικονομικών μηχανισμών και διαδικασιών.

Παρακάτω παρουσιάζονται τα κριτήρια με τα οποία γίνεται οι κατηγοριοποιήσεις της ναυλαγοράς

- Τύποι πλοίων που μεταφέρουν το φορτίο
- Τύποι φορτίων
- Μορφή φορτίων
- Διάρκεια ναύλωσης
- Γεωγραφικός καταμερισμός

### **1.3 Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑΣ CHARTER ΚΑΙ LINER**

Μία από τις πιο βασικές διακρίσεις της ναυλαγοράς, είναι ο διαχωρισμός της σε Charter και Liner.

#### ***1.3.1 Η Ναυλαγορά Charter***

Στην ναυλαγορά Charter, έχουμε τη ναύλωση του πλοίου για μια συγκεκριμένη χρονική περίοδο που μπορεί να διαρκεί για λίγες μέρες έως και δεκαετίες, ή να διαρκεί για ένα συγκεκριμένο ταξίδι. Οι εμπλεκόμενοι, πλοιοκτήτης και ναυλωτής, καθορίζουν τους όρους της συναλλαγής μέσω των συμβολαίων ναύλωσης.

Τα κυριότερα χαρακτηριστικά της ναυλαγοράς αυτής είναι τα εξής:

- Τέλειος ανταγωνισμός:** Τέλειο ανταγωνισμό έχουν οι αγορές που δε υπάρχει μονοπώλιο άρα δε μπορεί να καθοριστεί η τιμή του



προϊόντος από ένα και μόνο πωλητή ή αγοραστή. Συνεπώς η τιμή του ναύλου εξαρτάται από τη σχέση προσφοράς και ζήτησης για θαλάσσιες μεταφορές.

**ii. Ελεύθερα δρομολόγια:** Τα δρομολόγια των πλοίων δεν ακολουθούν προγραμματισμένες διαδρομές. Τα δρομολόγια εξαρτώνται από το κάθε συμβόλαιο ναύλωσης κάθε φορά.

**iii. Ναύλωση ολοκλήρου πλοίου:** Ο ναυλωτής ναυλώνει ολόκληρο το πλοίο για μια χρονική περίοδο κατά την οποία μπορεί να το χρησιμοποιήσει όπως εκείνος θεώρει σκόπιμο χωρίς περιορισμούς. Μπορεί ακόμα και να το ναυλώσει σε κάποιον τρίτο.

**iv. Ομοιογένεια φορτίου:** Το φορτίο είναι ομοιογενές, συνήθως χαμηλής ειδικής αξίας (\$/t). Κάποια συνήθη προϊόντα είναι πετρέλαιο, σιτηρά, τσιμέντο, σιδηρομεταλλεύματα κλπ.

**v. Εξειδικευμένα πλοία:** Σε μεγάλο βαθμό τα πλοία που διατίθενται στη ναυλαγορά αυτή είναι εξειδικευμένα όπως για παράδειγμα τα tankers και τα cement carriers.

**vi. Σχετικά χαμηλή ταχύτητα:** Για λόγους οικονομίας αλλά και λόγω της χαμηλής αξίας του φορτίου η ταχύτητα των πλοίων σπάνια υπερβαίνει τους 15kn.

### **1.3.2 Η Ναυλαγορά Liner**

Στη ναυλαγορά liner δεν ναυλώνεται ολόκληρο το πλοίο αλλά στην ουσία παρέχεται η υπηρεσία μεταφοράς προϊόντων σε διάφορα λιμάνια μέσα από συγκεκριμένα δρομολόγια και με συγκεκριμένο πρόγραμμα. Στη ναυλαγορά liner ανήκουν τα containerships, τα πλοία μεταφοράς γενικού φορτίου, επιβατηγά καθώς και εξειδικευμένα Ro-Ro.

Τα κυριότερα χαρακτηριστικά της ναυλαγοράς αυτής είναι τα εξής:

**i. Ολιγοπώλιο:** Η ναυλαγορά Liner είναι οργανωμένη σε κοινοπραξίες. Πράγμα που καθιστά πολύ δύσκολη την είσοδο στη συγκεκριμένη αγορά. Οι τιμές των ναύλων ελέγχονται από τις κοινοπραξίες,

οι οποίες χρησιμοποιούν ακόμα και αθέμητα μέσα για να διατηρήσουν αυτό τους το μονοπώλιο.

**ii. Υψηλή αξία φορτίων:** Τα φόρτια είναι συνήθως υψηλής ειδικής αξίας και συνήθως παρουσιάζουν ανομοιογένεια μεταξύ τους.

**iii. Αυστηρές ρήτρες για καθυστερήσεις και βλάβες φορτίου:** Στην συγκεκριμένη αγορά η ασφάλεια του φορτίου και ο ακριβής χρόνος παράδοσης είναι υψίστης σημασίας.

**iv. Συμβόλαια καθορισμένο χρόνο:** Τα συμβόλαια μεταξύ των ενδιαφερόμενων αποτελούν συμφωνία για μεταφορά συγκεκριμένου εμπορεύματος σε καθορισμένο χρόνο από το ένα λιμάνι στο άλλο.

**v. Υψηλές ταχύτητες:** Οι ταχύτητες με τις οποίες κινούνται είναι αρκετά υψηλές και κυμαίνονται στους 20 κόμβους.

### ***1.3.3 Διαφορές μεταξύ των δύο ναυλαγορών***

Η ναυλαγορά charter είναι αγορά υπηρεσιών, όπου η υπηρεσία είναι η μεταφορική ικανότητα, πωλητής είναι ο πλοιοκτήτης που προσφέρει το πλοίο του για ναύλωση (προϊόν), και αγοραστής είναι ο ναυλωτής. Κανένας από τους δύο δε μπορεί να ορίσει την τιμή του αγαθού (ναύλο) άρα δε μπορούν να ασκήσουν μονοπωλιακή πίεση στην αγορά. Η τιμή των ναύλων καθορίζεται καθαρά από τη σχέση προσφοράς και ζήτησης της μεταφορικής ικανότητας. Αντίθετα, στη ναυλαγορά liner, δεν υπάρχει ανταγωνισμός. Οι πλοιοκτήτες (πωλητές) έχουν οργανωθεί σε καρτέλ, τις λεγόμενες κοινοπραξίες (conferences). Οι κοινοπραξίες έχουν δημιουργήσει συγκεκριμένα δρομολόγια, συνήθως σε μια κατεύθυνση μόνο ανά κοινοπραξία. Σε αυτή την αγορά λοιπόν οι πωλητές (κοινοπραξίες) είναι αυτοί που καθορίζουν την τιμή του ναύλου για κάθε εμπόρευμα για μια συγκεκριμένη διαδρομή. Εδώ λοιπόν έχουμε ένα είδος μονοπωλίου (ή ολιγοπωλίου) όπου ο πωλητής ελέγχει κατά μεγάλο ποσοστό την αγορά. Ενώ το να μπει κανείς στην αγορά charter είναι σχετικά εύκολο, το να προσπαθήσει να μπει στην αγορά liner θα αντιμετωπίσει σημαντικά εμπόδια.

Μεγάλη διαφορά παρουσιάζεται και στο είδος της υπηρεσίας που προσφέρουν οι δύο αγορές. Στη ναυλαγορά charter η υπηρεσία που προσφέρεται είναι η ναύλωση ολόκληρου του πλοίου για ένα συγκεκριμένο ταξίδι (voyage charter) ή για χρονικό διάστημα (time charter). Μέσα σε αυτή την περίοδο ο ναυλωτής μπορεί να

χρησιμοποιήσει το πλοίο όπως εκείνος επιθυμεί, φτάνει να μην παραβιάζει τους όρους του ναυλοσύμφωνού. Μπορεί ακόμα και να το υπενοικιάσει σε τρίτους. Αντιθέτως στην ναυλαγορά liner, η υπηρεσία που προσφέρεται είναι η μεταφορά ενός συγκεκριμένου εμπορεύματος από το σημείο Α στο Β. Το πλοίο κάνει τακτό δρομολόγιο, όλα είναι προδιαγεγραμμένα. Ημερομηνίες και ώρες άφιξης και αναχώρησης και φυσικά τα λιμάνια που θα γίνουν φορτοεκφορτώσεις.

Στη ναυλαγορά charter τα εμπορεύματα παρουσιάζουν μεγάλη ομοιογένεια και συνήθως είναι χαμηλής ειδικής αξίας (δολάρια/τόνο). Τα φορτία είναι κυρίως χύδην, όπως πχ πετρέλαιο, μεταλλεύματα, κάρβουνο, σιτηρά, κ.λπ. Στη ναυλαγορά liner τα εμπορεύματα δεν παρουσιάζουν αναγκαστικά ομοιογένεια και έχουν μεγάλη ειδική αξία. Τα πιο συχνά εμπορεύματα στην κατηγορία αυτή είναι συνήθως βιομηχανικά προϊόντα, γεωργικά προϊόντα, κρέατα, και φυσικά όλα συσκευασμένα σε πακέτα, τα μοναδοποιημένα φορτία, δηλαδή τα φορτία που μεταφέρονται μέσα σε εμπορευματοκιβώτια (containers) ή μέσα σε φορτηγά αυτοκίνητα (σε πλοία RO/RO).

Η ναυλαγορά charter αποτελείται κυρίως από πλοία, όπως δεξαμενόπλοια, bulk carriers, πλοία μεταλλευμάτων, OBO's κ.λπ. Η ταχύτητα των οποίων είναι σχετικά χαμηλή (το πολύ μέχρι 15 κόμβους). Τα περισσότερα πλοία liner είναι πλοία γενικού φορτίου, που μπορούν να μεταφέρουν πολλές χιλιάδες διαφορετικά εμπορεύματα σε κάθε ταξίδι. Όπως και εδώ υπάρχουν ειδικά πλοία, όπως πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων (containerships), RO/RO και άλλα και η ταχύτητά τους είναι σχετικά υψηλή (περί τους 20-25 κόμβους).

## **1.4 Ο ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΣ ΚΥΚΛΟΣ<sup>2</sup>**

Ναυτιλιακός κύκλος θεωρείται ο μηχανισμός που ισορροπεί τη ζήτηση και την προσφορά μεταφορικής ικανότητας μέσω της θαλάσσιας οδού. Όταν η προσφορά είναι μικρή αναλογικά με τη ζήτηση τότε παρατηρείτε αύξηση των ναύλων, μέχρι να

---

2. Α.Μ. ΓΟΥΛΙΕΛΜΟΣ, Χρηματοδότηση Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων, ΑΘΗΝΑ 2007, σελ. 141

παραδοθούν νέα πλοία στην αγορά και να αυξηθεί η προσφορά. Όσο η προσφορά αυξάνεται η αγορά θα πιέζει τους πλοιοκτήτες να μειώνουν τις τιμές των ναύλων μέχρι να τους φτάσει σταδιακά στην ανάγκη να πουλήσουν για scrap τα μεγάλα σε ηλικία πλοία έτσι ώστε να μειωθεί η ζήτηση και να αυξηθούν τα ναύλα.

Ο ορισμός που έδωσε ο Hampton για τους ναυτιλιακούς κύκλους είναι ο εξής: «Σε κάθε αγορά, συμπεριλαμβανομένης και της ναυλαγοράς, οι συμμετέχοντες βρίσκονται σε μια αέναη συναισθηματική μάχη ανάμεσα στην απληστία και το φόβο. Λόγο της ανθρώπινης φύσης μας, δεχόμενοι επιρροές σε διαφορετικές τάξεις μεγέθους από τους γύρω μας, τροφοδοτούμε την ψυχολογία του πλήθους μέχρι το έσχατο σημείο στο οποίο αυτή δε μπορεί να συντηρηθεί. Όταν το ακραίο αυτό σημείο έχει επιτευχθεί, έχουν ήδη παρθεί πάρα πολλές αποφάσεις ακολουθώντας τυφλά το συναίσθημα και το πλήθος και όχι την αντικειμενική αλήθεια.»

Οι ναυτιλιακοί κύκλοι θεωρούνται ένα από τα πιο βασικά εργαλεία της Ναυτιλίας. Συγκεκριμένα παίζουν ένα πολύ σημαντικό ρόλο στα οικονομικά της, αφού διαχειρίζονται το ρίσκο μιας επένδυσης σε μια αγορά που επικρατεί καθεστώς αβεβαιότητας. Βασιζόμενοι σε αυτούς παίρνονται σημαντικές αποφάσεις που αφορούν την πορεία των ναυτιλιακών επιχειρήσεων. Μπορούμε να πούμε ότι αποτελούν το «βαρόμετρο» των διεθνών οικονομικών εξελίξεων καθώς η ναυτιλιακή βιομηχανία παρουσιάζει τεράστιες και απότομες διακυμάνσεις.

Η σχέση ανάμεσα στους κύκλους της ναυτιλιακής αγοράς και τον επιχειρηματικό κίνδυνο είναι άμεση. Όπως χαρακτηριστικά αναφέρεται ο κύκλος, αποτελεί κυρίαρχο και προσδιοριστικό στοιχείο του επιχειρηματικού κίνδυνου. Η ναυτιλία όντας μία βιομηχανία εντάσεως κεφαλαίου, ο κίνδυνος αποκτάει ευρύτερες διαστάσεις. Επομένως οι επιχειρηματικές αποφάσεις οι οποίες λαμβάνονται σε κάθε φάση του ναυτιλιακού κύκλου αποκτούν ιδιαίτερη βαρύτητα για το παρόν και το μέλλον της ναυτιλιακής επιχείρησης.

Στην ναυτιλία οι κύριοι φορείς που παρέχουν θαλάσσιες μεταφορικές υπηρεσίες, διακρίνονται σε βιομηχανικούς μεταφορείς στην περίπτωση μεγάλων βιομηχανικών επιχειρήσεων οι οποίες διαθέτουν ιδιόκτητους στόλους για την μεταφορά των φορτίων τους. Τέτοιοι μεταφορείς είναι για παράδειγμα, οι μεγάλες πετρελαϊκές εταιρείες. Καθώς και σε ανεξάρτητους πλοιοκτήτες που μέσω της

ελεύθερης αγοράς προσφέρουν τα πλοία τους σε ναυλωτές για τη μεταφορά φορτίων. Τόσο οι επενδυτικές αποφάσεις των πρώτων όσο και των δευτέρων, σχετίζονται με την εξέλιξη του ναυτιλιακού κύκλου αφού και στις δύο περιπτώσεις εμπεριέχετε το στοιχείο του επενδυτικού κινδύνου.

#### ***1.4.1 Διακρίσεις του Οικονομικού Κύκλου***

Ανάλογα με την χρονική διάρκεια εμφάνισης των διακυμάνσεων, ο οικονομικός κύκλος διακρίνεται ως εξής:

- **Μακροχρόνιος κύκλος ή κύκλος του Kondratiev.** Εξελίσσεται σε ένα χρονικό ορίζοντα 50 χρόνων, ο οποίος περιλαμβάνει 20 χρόνια οικονομικής ανόδου, στην συνέχεια ακολουθεί μία χρονική περίοδος 10 ετών οικονομικής σταθερότητας σε υψηλό σημείο, ενώ στην τελευταία φάση του περιλαμβάνει 20 χρόνια οικονομικής ύφεσης.
- **Μεσοπρόθεσμος κύκλος ή κύκλος του Juglar.** Αποτελείται από μια χρονική περίοδο 10 ετών και συνήθως αναφέρεται ως επενδυτικός κύκλος.
- **Βραχυχρόνιος κύκλος ή κύκλος του Kitchin.** Αναφέρεται ως εμπορικός κύκλος και η εξέλιξη του διαρκεί 3 με 4 χρόνια. Πολλοί υποστηρίζουν ότι ο οικονομικός κύκλος αναφέρεται ως εμπορικός κύκλος και θεωρείται η διακύμανση μίας οικονομίας, που εκφράζεται συνήθως με το ύψος του Εθνικού Εισοδήματος, κατά τρόπο συνεχή.

Η θεωρία του οικονομικού κύκλου επεκτείνεται και στην ναυτιλιακή βιομηχανία, συνθέτοντας το φαινόμενο του ναυτιλιακού κύκλου. Ο ναυτιλιακός κύκλος αναλύει τις κυκλικές μεταβολές των ναυλαγορών, λαμβάνοντας υπόψη και άλλους παραμέτρους της ναυτιλιακής οικονομικής και ειδικότερα της ναυπηγικής βιομηχανίας.

Ο ναυτιλιακός κύκλος ορίζεται ως ο μηχανισμός που αποσκοπεί στην αποτροπή των ανισοροπιών που παρουσιάζονται ανάμεσα στην προσφορά και ζήτηση για θαλάσσιες μεταφορές. Συνεπώς, ο ναυτιλιακός κύκλος προσδιορίζεται από εξωτερικούς παράγοντες, σημαντικές διακυμάνσεις οικονομικής φύσης και

εσωτερικούς παράγοντες όπως αλλαγές στην ενεργή προσφορά χωρητικότητας. Όλα τα παραπάνω επιδρούν στις μεταβολές των τιμών των ναύλων, έχοντας ως αποτέλεσμα την δημιουργία ενός οικονομικού κύκλου στην περίπτωση μας ναυτιλιακού κύκλου.

#### **1.4.2 Χαρακτηριστικά ναυτιλιακού κύκλου**

Τα κυριότερα χαρακτηριστικά του ναυτιλιακού κύκλου είναι τα εξής:

**1.** Οι διακυμάνσεις που εμφανίζονται στο επίπεδο τιμών των ναύλων χαρακτηρίζονται από μια κυκλική αλληλοδιαδοχή η οποία εντάσσεται στα πλαίσια των διακυμάνσεων της ευρύτερης οικονομικής δραστηριότητας. Οι διακυμάνσεις του ναυτιλιακού κύκλου συμβαδίζουν με εκείνες του ευρύτερου οικονομικού κύκλου, εκδηλώνονται όμως με μεγαλύτερη οξύτητα.

**2.** Ο ναυτιλιακός κύκλος χαρακτηρίζεται ως απρόβλεπτος και μη κανονικός. Παρόλο που ακολουθείτε μια σειρά από γεγονότα κάθε προσπάθεια να προβλέψεις την πορεία του κύκλου είναι ιδιαίτερα παρακινδυνευμένη. Αν σκεφτείς κάνεις ότι όταν ανθίζει το διεθνές εμπόριο, έχουμε αύξηση ζήτησης χωρητικότητας που οδηγεί σε αύξηση ναύλων και σε παραγγελίες για νέο τονάζ και αυτή η αλληλεπίδραση μπορεί να θεωρηθεί σαν ένας προβλεπόμενος κύκλος, δεν πρέπει να παραβλέπουμε τους μη ποσοτικοποιήσιμους παράγοντες όπως το «κλίμα ψυχολογίας» που επικρατεί στην ναυτιλιακή αγορά και μπορεί να ανατρέψει το αποτέλεσμα.

**3.** Έχει καταγραφεί στο παρελθόν ότι σημαντικά γεγονότα, πολεμικά ή πολιτικά επηρεάζουν σε μερικές περιπτώσεις τον ναυτιλιακό κύκλο. Συνήθως τα γεγονότα αυτά δημιουργούν μια αύξηση του επιπέδου των ναύλων παροδικά, διότι μακροπρόθεσμα δεν προσφέρουν ανοδικό μέλλον της παγκόσμιας εμπορικής ναυτιλίας, αλλά μάλλον το αντίθετο.

### 1.4.3 Τα στάδια εξέλιξης του Ναυτιλιακού Κύκλου<sup>3</sup>

Το βασικό κριτήριο για τον διαχωρισμό των διαφορετικών σταδίων των διακυμάνσεων του ναυτιλιακού κύκλου, θεωρείται η μέση τιμή των ναύλων. Λαμβάνοντας υπόψη το κριτήριο αυτό, διακρίνουμε τα εξής τέσσερα στάδια (φάσεις) του ναυτιλιακού κύκλου: δυσπραγία, ανόρθωση, κορύφωση και διατήρηση, και τέλος ύφεση.

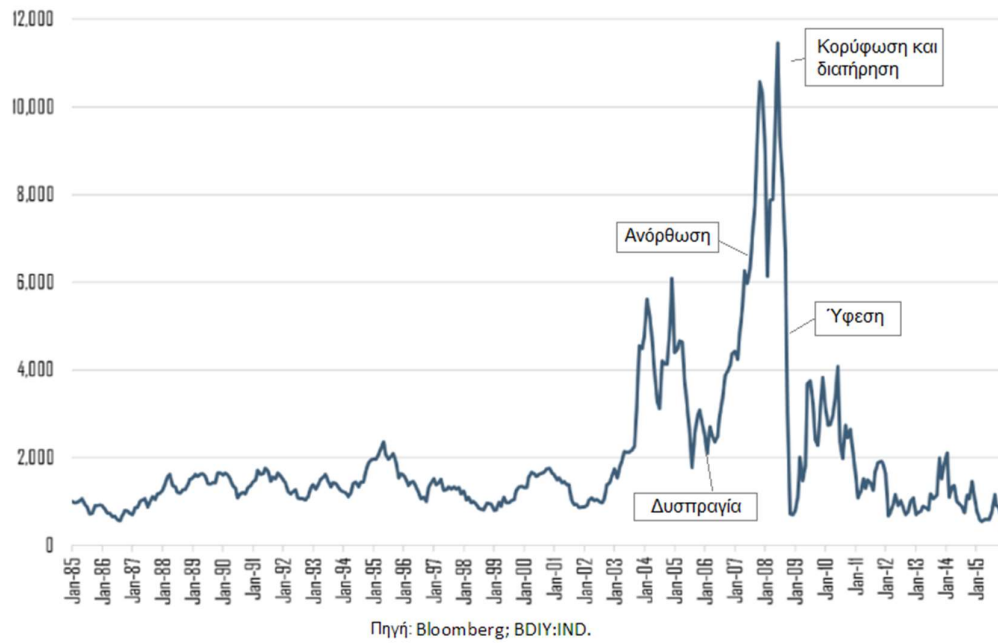
- i. Δυσπραγία: Σε αυτή τη φάση, μπορούμε να ξεχωρίσουμε τα εξής τρία χαρακτηριστικά. Αρχικά παρατηρούμε ένα πλεόνασμα χωρητικότητας πλοίων. Παρατηρείτε συνωστισμό πλοίων στα λιμάνια, ενώ μειώνεται η ταχύτητα των πλοίων σε μια προσπάθεια εξοικονόμησης καυσίμων. Δεύτερον το επίπεδο των ναύλων στις κύριες ναυλαγορές, μειώνεται δραστικά, και έχουμε τους πρώτους παροπλισμούς πλοίων που δεν είναι τόσο αποδοτικά. Αυτή είναι μια προσπάθεια των πλοιοκτητών να μειώσουν τα λειτουργικά τους έξοδα. Και τρίτων, όσο οι τιμές των ναύλων παραμένουν χαμηλά σε συνδυασμό με το αρνητική ροή εσόδων που δημιουργείται, αρκετές ναυτιλιακές επιχειρήσεις οδηγούνται σε πώληση πλοίων σε χαμηλές τιμές. Η τιμή των μεταχειρισμένων πλοίων, φθάνει το επίπεδο της αγοράς διάλυσης και σε αυτή τη φάση έχουμε μεγάλη κινητικότητα στην αγορά διάλυσης (Demolition Market). Η φάση αυτή είναι η μεγαλύτερη σε διάρκεια φάση του ναυτιλιακού κύκλου και μπορεί να κρατήσει πολλά χρόνια.
- ii. Ανόρθωση: Στο στάδιο αυτό η προσφορά και η ζήτηση οδεύουν σε σημείο ισορροπίας και έχουμε τις πρώτες ενθαρρυντικές ενδείξεις. Αρχικά παρατηρείται μια μικρή αύξηση της τιμής των ναύλων, η οποία καλύπτει το λειτουργικό κόστος των πλοίων, ενώ έχουμε μια μείωση του αριθμού των παροπλισμένων πλοίων. Το κλίμα στην αγορά παραμένει ακόμα αβέβαιο και απρόβλεπτο. Σιγά σιγά η αισιοδοξία επανέρχεται ότι η αγορά έχει γυρίσει και θα έχουμε θετικό πρόσημο. Καθώς η ρευστότητα των ναυτιλιακών επιχειρήσεων αρχίζει να βελτιώνεται, οι τιμές των μεταχειρισμένων πλοίων παρουσιάζουν μικρή αύξηση.

---

3. Stopford Martin , Maritime Economics, 3rd Edition 2009, σελ.98

- iii. Κορύφωση και διατήρηση: Όταν όλη η πλεονάζουσα χωρητικότητα έχει απορροφηθεί, η αγορά εισέρχεται στην φάση όπου η προσφορά και η ζήτηση βρίσκονται σε λεπτή ισορροπία. Το επίπεδο των ναύλων είναι υψηλό σε σημείο να υπερβαίνει δύο και τρεις φορές το λειτουργικό κόστος των πλοίων. Ο στόλος κινείται με την μέγιστη ταχύτητα. Οι ευκολία χρηματοδοτήσεων από τράπεζες και χρηματιστήρια αποτελούν μία ένδειξη του κλίματος ευφορίας που επικρατεί στην ναυτιλιακή αγορά. Οι τιμές των μεταχειρισμένων πλοίων, ξεπερνούν την λογιστική τους αξία (book value), ενώ τα πιο σύγχρονα και μικρής ηλικίας από αυτά, σε ορισμένες περιπτώσεις ξεπερνούν σε αξία τις τιμές των νεότευκτων πλοίων. Οι παραγγελίες για νέες ναυπηγήσεις ακολουθούν μια εντεινόμενη αύξηση.
- iv. Υφεση: Όταν η προσφορά χωρητικότητας υπερβεί την ζήτηση, τότε η αγορά διέρχεται στην φάση της ύφεσης. Τα αίτια μπορούν να αναζητηθούν στον οικονομικό κύκλο, στις παραδόσεις νεότευκτων πλοίων, ενώ η αρνητική ψυχολογία μπορεί να επιταχύνει την κατάρρευση της αγοράς. Οι ναύλοι διέρχονται μία πτώση, τα πλοία μειώνουν την υπηρεσιακή τους ταχύτητα, ενώ τα λιγότερο «οικονομικά» αναμένουν την εύρεση φορτίου. Αν και η ρευστότητα παραμένει σε υψηλό επίπεδο, το ψυχολογικό κλίμα που επικρατεί στην αγορά, δηλώνει πλήρη σύγχυση εκ μέρους των ναυτιλιακών επιχειρήσεων.



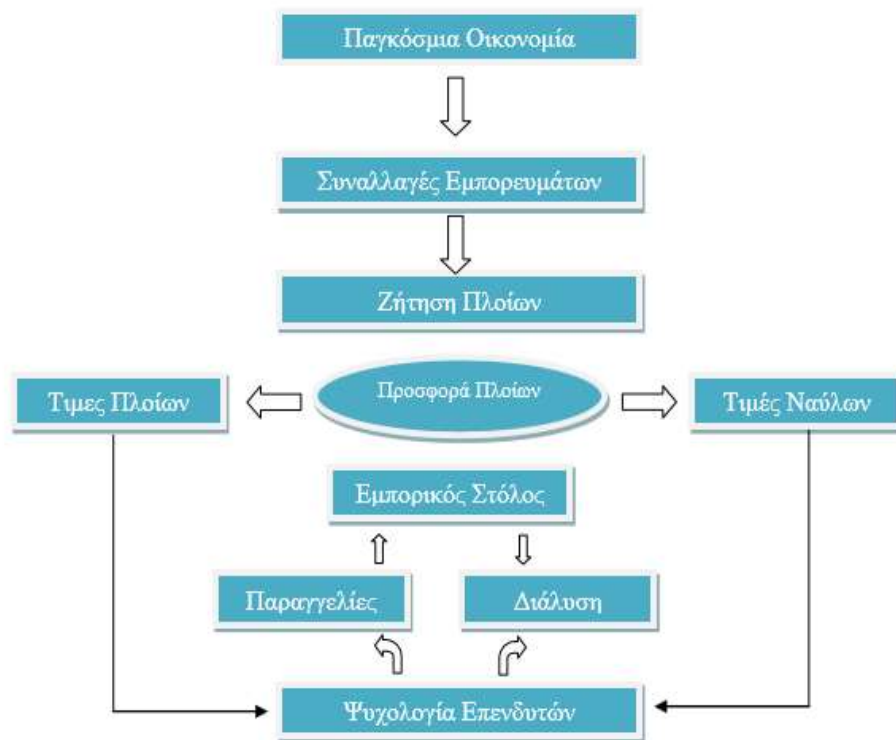


Στο παραπάνω διάγραμμα παρουσιάζονται οι τιμές του BDI για τη χρονική περίοδο 1985-2015. Πάνω στο διάγραμμα επιλέξαμε τυχαία την περίοδο 2005-2009 για να δείξουμε και γραφικά τα στάδια εξέλιξης του Ναυτιλιακού Κύκλου.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2<sup>ο</sup>

### 2.1 ΟΡΓΑΝΩΣΗ & ΔΟΜΗ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΑΓΟΡΑΣ

Το θαλάσσιο εμπόριο αποτελεί έναν από τους κορυφαίους κλάδους της παγκόσμιας οικονομίας. Για το λόγο αυτό όταν μιλάμε για ναυτιλιακά οικονομικά ουσιαστικά εννοούμε την παγκόσμια οικονομία.



*Μακροοικονομικό Μοντέλο Ναυτιλιακής Αγοράς  
[Πηγή: Maritime Economics, Storford M., 1997]*

Είναι γεγονός ότι ο κλάδος της ναυτιλίας υφίσταται διαρκώς διαρθρωτικές και συγκυριακές μεταβολές λόγω της αστάθειας που χαρακτηρίζει την παγκόσμια οικονομία. Οι μεταβολές στην παγκόσμια οικονομία, επηρεάζουν άμεσα τις τιμές των

ναύλων, τα λειτουργικά έξοδα των πλοίων, τις αξίες των πλοίων και κατά συνέπεια τους όρους χρηματοδότησης στη ναυτιλία.

Σε σημαντικά παγκόσμια γεγονότα, π.χ αλλαγή της τιμής του πετρελαίου ή το κλείσιμο κάποιου θαλάσσιου περάσματος, παρατηρείτε έντονη επίδραση στη ναυτιλιακή αγορά. Ολόκληρες ναυτιλιακές εταιρίες έχουν δημιουργηθεί ή χαθεί εξαιτίας πολιτικών συγκρούσεων, για παράδειγμα το κλείσιμο του καναλιού του Σουέζ στις δεκαετίες 1950-60, που προκάλεσε τεράστιες αλλαγές στο ναυτιλιακό κόσμο. Δε μπορούμε λοιπόν να αγνοήσουμε την επιρροή της πολιτικής στη ναυτιλιακή αγορά, ούτε μπορεί η στρατηγική σημασία της ναυτιλίας να υποτιμηθεί. Καθώς η ναυτιλιακή βιομηχανία έχει πάρει πιο διεθνή χαρακτήρα και νέες χώρες έχουν πάρει τη θέση τους μαζί με τις χώρες του Οργανισμού Οικονομικής Συνεργασίας και Ανάπτυξης (OECD)<sup>4</sup>.

Για να μπορέσουμε να κατανοήσουμε τις πολιτικοοικονομικές δυνάμεις που διαμορφώνουν τις εξελίξεις στη ναυτιλιακή αγορά, θα πρέπει να κατανοήσουμε την αμφίδρομη αλληλεπίδραση ανάμεσα στην παγκόσμια οικονομία και τη ναυτιλία.

Σύμφωνα με τον Adam Smith η ναυτιλία αποτελεί τον καταλύτη της οικονομικής ανάπτυξης. Ο Smith διαπίστωσε ότι «η κεντρική οικονομική δύναμη σε μια καπιταλιστική κοινωνία είναι η διαίρεση του έργου, και η έκταση που θα ασκηθεί εξαρτάται κρίσιμα από το μέγεθος της αγοράς. Μια επιχείρηση που λειτουργεί σε μια επαρχιακή πόλη χωρίς διασυνδέσεις με τον έξω κόσμο δεν μπορεί ποτέ, να πετύχει υψηλά επίπεδα επάρκειας διότι η πολύ μικρή αγορά του θα περιόριζε το βαθμό της εξειδίκευσης.»

Η ναυτιλία για τον Smith αποτελεί τον οικονομικό τρόπο μεταφοράς αγαθών που δίνει την ευκαιρία στη διεύρυνση των αγορών προσφέροντας μεταφορά ακόμα και βασικών καθημερινών ειδών σε τιμές πολύ χαμηλότερες από εκείνες που μπορούν να επιτευχθούν από άλλα μέσα.

Η ναυτιλία αποτελεί ένα σημαντικό μέρος της εφοδιαστικής αλυσίδας, αλλά μόνο ένα μέρος της, γι' αυτό πρέπει να εξετάσουμε και τους τρόπους μεταφοράς πέρα από τα θαλάσσια όρια.

---

4. OECD είναι ο διεθνής οργανισμός των αναπτυγμένων χωρών που υποστηρίζουν τις αρχές της αντιπροσωπευτικής δημοκρατίας και της οικονομίας της ελεύθερης αγοράς.

Οι ναυλωτές προσπαθούν να πετύχουν τη φτηνότερη συνδυασμένη μεταφορά των φορτίων τους από το σημείο παραλαβής έως και το τελικό σημείο παράδοσης. Αυτό είχε σαν συνέπεια να αναπτυχθεί ένα σύστημα μεταφοράς που παρέχει γρήγορα και φθηνή πρόσβαση σε κάθε γωνιά του πλανήτη. Το παραπάνω διακρίνεται ενδοπεριφερειακή μεταφορά, στη short sea μεταφορά, και μεταφορά στην ενδοχώρα.

Σύμφωνα με τις στατιστικές το 1990 οι αεροπορικές ναυλώσεις ήταν 31btm, οι σιδηροδρομικές 3.853 btm και του θαλάσσιου εμπορίου 12.056 btm. Ο όγκος της ναυτιλίας είναι κατά πολύ μεγαλύτερος από τη σιδηροδρομική ή την αεροπορική μεταφορά.

Η ναυτιλία έχει, σε μεγάλη έκταση, δημιουργήσει τις δικές της αγορές μειώνοντας το κόστος μεταφοράς. Το κύριο καθήκον της ναυτιλιακής βιομηχανίας είναι να μεταφερθεί το φορτίο σε κάθε γωνιά του κόσμου. Αν και αυτό είναι το σωστό σημείο έναρξης της μελέτης της ζήτησης του πλοίου, σαν οικονομικός ορισμός είναι πάρα πολύ στενός. Όμως, αν και από την πλευρά του πελάτη η ναυτιλία είναι μια υπηρεσία, οι ναυτιλιακές εταιρείες παρέχουν μία ποικιλία υπηρεσιών για να ανταποκριθούν στις ειδικές ανάγκες των πελατών τους. Αυτές οι ανάγκες πιθανόν να εμπεριέχουν μια ολόκληρη σειρά παραγόντων από τις οποίες οι πιο σπουδαίες είναι:

- **Τιμή** - το κόστος ναύλωσης είναι πάντοτε σημαντικό, αλλά όσο μεγαλύτερη είναι η αναλογία αυτού επί του συνολικού κόστους, τόσο μεγαλύτερη έμφαση δίνουν οι ναυλωτές σ' αυτό.

- **Ταχύτητα** - ο χρόνος στην μεταφορά εμπορευμάτων εκτιμάται σαν inventory<sup>5</sup> κόστος, έτσι οι ναυλωτές αγαθών με μεγάλη αξία εκτιμούν την ταχύτητα. Το κόστος της κατακράτησης αγαθών με μεγάλη αξία μπορεί να κάνει φτηνότερη τη μεταφορά μικρών ποσοτήτων ακόμα και αν τελικά το κόστος του ναύλου είναι μεγαλύτερο. Για ένα τρίμηνο ταξίδι ένα φορτίο αξίας \$100,000 υφίσταται inventory κόστος \$2,500 αν ο ετήσιος τόκος είναι 10%. Αν ο χρόνος του ταξιδιού μπορεί να γίνει ο μισός αξίζει να πληρώνει κανείς έως και \$1,500 παραπάνω για τη μεταφορά. Η ταχύτητα μπορεί να είναι σημαντική και για εμπορικούς λόγους.

---

5. Είναι το κόστος που σχετίζεται με τη συντήρηση του αποθέματος. Το συγκεκριμένο κόστος μπορεί να περιλαμβάνει το κόστος ασφάλισης, τέλη αποθήκευσης, φόρους και αποσβέσεις και συνήθως εκτιμάται ως ποσοστό της συνολικής αξίας του αποθέματος.

- **Αξιοπιστία** - με τη μεγάλη σημασία του just in time' συστημάτων ελέγχου αποθήκευσης, η αξιοπιστία στις μεταφορές έχει πάρει άλλη διάσταση. Υπάρχουν ναυλωτές που είναι διατεθειμένοι να πληρώσουν παραπάνω για μια θαλάσσια μεταφορά που παρέχει υπηρεσίες τις οποίες έχει υποσχεθεί και είναι έγκυρη.

- **Ασφάλεια** - χάσιμο ή καταστροφή κατά την μεταφορά είναι ένας ανασφάλιστος κίνδυνος, και δημιουργεί πολλές δυσκολίες για τον ναυλωτή ο οποίος πρέπει να είναι προετοιμασμένος να πληρώσει περισσότερα για ασφαλή μεταφορά του προϊόντος του χωρίς το ρίσκο της καταστροφής.

Βλέποντας πιο αναλυτικά τη λειτουργία μιας ναυτιλιακής καταλαβαίνουμε ότι τα φορτία δημιουργούν διαφορετικές απαιτήσεις στο σύστημα μεταφοράς και οι εταιρίες καλούνται να δίνουν λύσεις στα παραπάνω για να παραμένουν ανταγωνιστικές.

## 2.2 ΔΙΑΚΡΙΣΗ TRAMP ΚΑΙ LINER ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ<sup>6</sup>

Η ναυτιλιακή αγορά διακρίνεται σε δύο τομείς, στην Liner και στη Tramp ναυτιλία, δηλαδή στην αγορά γραμμών και στην αγορά μεταφοράς χύδην φορτίων. Ο λόγος αυτής της διάκριση της αγοράς προκλήθηκε από το διαχωρισμό των φορτίων σε general και σε bulk φορτία και φυσικά στη φύση του κάθε φορτίου που έχει άλλες ανάγκες και ιδιαιτερότητες για την ασφαλή του μετακίνηση. Η δεύτερη διάκριση της ναυτιλιακής αγοράς είναι αυτή που βασίζεται στον τύπο της μεταφοράς.

Η παγκόσμια ναυτιλία διακρίνεται στην αγορά των πλοίων "tramp" και στην αγορά των πλοίων "liner". Με τον όρο "tramp" (δηλ. "περιπλανώμενος") χαρακτηρίζονται τα πλοία που δεν εκτελούν προγραμματισμένα τακτικά δρομολόγια μεταξύ προκαθορισμένων λιμανιών, αλλά αντίθετα τα δρομολόγια τους ποικίλλουν ανάλογα τις απαιτήσεις της αγοράς. Υπάρχουν μεγάλες διαφοροποιήσεις όσον αφορά

---

6. Γκιζιάκης Κ., Παπαδόπουλος Α., Πλωμαρίτου Ε., Ναυλώσεις, Έκδοση 2010, σελ.41-48

το είδος των φορτίων που μεταφέρουν καθώς και στα λιμάνια προσέγγισης.

Από την άλλη πλευρά, όταν παρουσιάζεται επαρκής όγκος φορτίων μεταξύ δύο ή περισσότερων γεωγραφικών τόπων, αναπτύσσεται συνήθως και μία τακτική γραμμή εκτέλεσης θαλάσσιων μεταφορικών υπηρεσιών ανάμεσα στους τόπους αυτούς. Στις μεταφορές τακτικών γραμμών συνήθως μεταφέρονται γενικά φορτία (ως επί το πλείστον εμπορευματοκιβώτια). Στη liner ναυτιλία τα πλοία έχουν συγκεκριμένα δρομολόγια μέσω προκαθορισμένων λιμανιών, προαναγγελθείσες αναχωρήσεις μέσω του ναυτιλιακού τύπου, προκαθορισμό ναύλων και περιορισμό του ελεύθερου ανταγωνισμού. Στη συγκεκριμένη αγορά παρουσιάζονται πολλές μορφές συνεργασίας. Είναι σύνηθες ανεξάρτητοι μεταφορείς να ενώνουν τα συμφέροντά τους, σχηματίζοντας ποικίλες μορφές συνεργασίας, οι οποίες κυρίως αφορούν στην παροχή καλύτερης υπηρεσίας (π.χ με το συνδυασμό διαφορετικών γραμμών) και όχι τόσο για παρεχόμενους ναύλους.

Τα πλοία της αγοράς γραμμών μπορούν να διακριθούν περαιτέρω σε δύο υποκατηγορίες. Αφ' ενός, διακρίνουμε τα πλοία που εκτελούν ποντοπόρα δρομολόγια στις κυριότερες εμπορικές διαδρομές παγκοσμίως, γνωστά ως deep sea liner services, π.χ. Ευρώπη - Άπω Ανατολή. Αφ' ετέρου, υπάρχουν τα πλοία που εκτελούν δρομολόγια ανάμεσα σε λιμάνια μικρότερης εμπορικής κίνησης εντός μίας συγκεκριμένης γεωγραφικής περιοχής, τα feeder services, π.χ. στη Μεσόγειο Θάλασσα ή τη Μαύρη Θάλασσα. Ως τακτική θαλάσσια μεταφορική υπηρεσία ορίζεται η μεταφορική υπηρεσία που προσφέρεται από έναν πλοιοκτήτη ή ομάδα πλοιοκτητών, εκτελείται σε προκαθορισμένα θαλάσσια δρομολόγια, με τακτικές προσεγγίσεις συγκεκριμένων λιμανιών, σε προγραμματισμένη χρονική συχνότητα και συνήθως σε προσυμφωνημένα επίπεδα ναύλου. Στην περίπτωση αυτή, ο πλοιοκτήτης θεωρείται κοινός μεταφορέας και επομένως έχει υποχρέωση να αποδεχθεί οποιοδήποτε φορτίο ζητάει μεταφορά, υπό την προϋπόθεση ότι υπάρχει διαθέσιμος χώρος στο πλοίο του που μπορεί να τον παρέχει στον ναυλωτή και φυσικά το συγκεκριμένο φορτίο δεν είναι επικίνδυνο για το πλοίο. Το πλοίο είναι υποχρεωμένο να αναχωρήσει στην προγραμματισμένη ώρα, ανεξάρτητα εάν είναι πλήρως φορτωμένο ή όχι. Αντιθέτως ως ελεύθερη θαλάσσια μεταφορική υπηρεσία, δηλαδή tramp service, ορίζεται η μεταφορική υπηρεσία που προσφέρεται από έναν πλοιοκτήτη (ή από μία κοινοπραξία περισσότερων πλοιοκτητών), χρησιμοποιώντας πλοία που περιφέρονται ανά τον κόσμο, μεταφέρουν φορτίο ανάλογα με τη ζήτηση, δεν εκτελούν τακτικό πρόγραμμα και εισπράττουν

ναύλο που προσδιορίζεται μέσω διαπραγμάτευσης και πληρώνεται για λογαριασμό του πλοιοκτήτη από τους φορτωτές, που είναι συνήθως είναι οι ναυλωτές. Οι διαφορές των παραπάνω αγορών της ναυτιλίας μπορούν να συνοψισθούν στους παρακάτω παράγοντες :

- **Τα ταξίδια των πλοίων:** Οι αναχωρήσεις των πλοίων γραμμών είναι τακτικές και προγραμματισμένες. Τα ταξίδια των ελεύθερων πλοίων εξαρτώνται από τη ζήτηση για θαλάσσια μεταφορά.

- **Η μορφή του φορτίου:** Τα φορτία της αγοράς γραμμών είναι συνήθως έτοιμα για τον τελικό καταναλωτή και αποτελούν μικρές παρτίδες υψηλής αξίας. Τα φορτία της ελεύθερης αγοράς συνήθως είναι φορτία χαμηλής αξίας τα οποία θα υποστούν περαιτέρω επεξεργασία πριν φτάσουν στον καταναλωτή.

- **Ο τρόπος μεταφοράς:** Στην αγορά γραμμών μεταφέρονται γενικά φορτία σε "common carrier basis", ενώ στην ελεύθερη αγορά μεταφέρονται χύδην φορτία σε "one ship one cargo basis".

- **Το συμβόλαιο μεταφοράς:** Στην αγορά γραμμών το συμβόλαιο μεταφοράς είναι η φορτωτική, ενώ στην ελεύθερη αγορά το ναυλοσύμφωνο.

- **Ο ναύλος:** Στην αγορά γραμμών το επίπεδο ναύλων μπορεί να παραμένει για αρκετό διάστημα σταθερό και προκαθορισμένο σύμφωνα με το ναυλολόγιο ή ένα ανεξάρτητο συμβόλαιο συνεργασίας μεταξύ μεταφορέα και φορτωτή, ενώ στην ελεύθερη αγορά καθορίζεται από την προσφορά και ζήτηση για θαλάσσια μεταφορά.

- **Οι συνθήκες της αγοράς:** Στη ναυτιλία γραμμών επικρατούν συνθήκες ολιγοπωλίου, ενώ στην ελεύθερη ναυτιλία υπάρχει ελεύθερος ανταγωνισμός.

- **Ο τύπος των πλοίων:** Τα πλοία γραμμών είναι συνήθως σύγχρονα και γρήγορα πλοία εμπορευματοκιβωτίων (containerships), ενώ τα ελεύθερα πλοία είναι "bulk carriers", "tankers" κ.ά.

- **Η υποδομή της ξηράς:** Η ναυτιλία γραμμών απαιτεί μεγάλη, ακριβή και πολύπλοκη υποδομή στη στεριά, καθώς επίσης έμπειρη ανώτατη διοίκηση για τη σωστή διαχείριση των containers χωρίς να χάνεται χρόνος. Η ελεύθερη ναυτιλία απαιτεί μικρότερη υποδομή στη στεριά, αλλά έμπειρο και ιδιαίτερα εξειδικευμένο προσωπικό σε όλες τις βαθμίδες.

- **Ο τρόπος εύρεσης του φορτίου:** Η εύρεση φορτίου για τα πλοία γραμμών πραγματοποιείται μέσω των αγγελιών και δημοσιεύσεων στον τοπικό τύπο, καθώς επίσης μέσω του προσωπικού αναζήτησης φορτίων και των πρακτόρων της γραμμής. Για τα ελεύθερα πλοία, το φορτίο βρίσκεται από εξειδικευμένους ναυλομεσίτες.

Ο διαχωρισμός της παγκόσμιας ναυτιλιακής αγοράς σε αγορά χύδην φορτίων και αγορά γραμμών (liner) με κριτήριο το μέγεθος και τον τύπο του μεταφερόμενου φορτίου, καθώς επίσης η διάκριση σε αγορά ελεύθερων πλοίων (tramp) και αγορά πλοίων γραμμών (liner) σύμφωνα με τον τύπο της παρεχόμενης μεταφορικής υπηρεσίας αποτελούν το πρώτο βήμα ανάλυσης της ναυτιλιακής αγοράς. Ωστόσο, είναι απαραίτητο να πούμε ότι πολλές φορές η έννοια της αγοράς χύδην φορτίων (bulk market) τακτοποιείται με την έννοια της αγοράς ελεύθερων πλοίων (tramp market), εφ' όσον τα χύδην φορτία μεταφέρονται κατά κανόνα από πλοία της ελεύθερου φορτηγού ναυτιλίας.

## **2.3 ΕΛΕΥΘΕΡΗ ΦΟΡΤΗΓΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑ** **(TRAMP SHIPPING)**

Σ' αυτό το σημείο αξίζει να σημειωθεί ότι τις περισσότερες φορές που χρησιμοποιούμε όρο tramp τον ταυτίζουμε κατά μία έννοια και με τον όρο bulk, καθώς η πλειοψηφία των ελεύθερων πλοίων που βρίσκονται ελεύθερα στην αγορά μεταφέρουν χύδην φορτία (bulk).



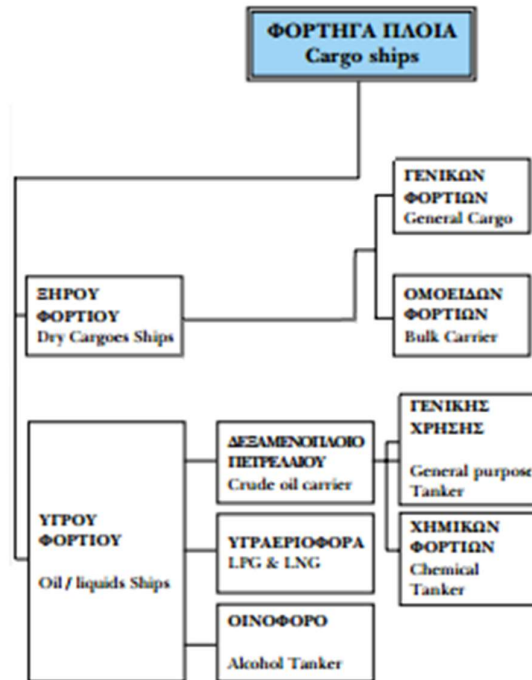
Στην ελεύθερη φορτηγό ναυτιλία συμμετέχει ένα πλοίο όταν δεν έχει ένα σταθερό πρόγραμμα ή προαναγγελθέντα δρομολόγια σε συγκεκριμένα λιμάνια. Σε αντίθεση με τα πλοία που ανήκουν στην liner αγορά, τα πλοία της tramp ναυτιλίας δεν έχουν προγραμματισμένα δρομολόγια. Τα δρομολόγια τους καθορίζονται κάθε φορά από τα ναυλοσύμφωνα που υπογράφουν. Ο όρος “tramp” προκύπτει από τη βρετανική λέξη και σημαίνει πλανόδιος επαίτης.

Τα πλοία σε αυτή την αγορά έχουν κατά το μεγαλύτερο ποσοστό τους χύδην φορτία και τα δρομολόγια που θα ακολουθήσουν εξαρτώνται από τους όρους που έχει υπογράψει ο κάθε πλοιοκτήτης με τον αντίστοιχο ναυλωτή μέσω του ναυλοσυμφώνου.

Στη ναυτιλία των ελεύθερων φορτηγών πλοίων, τα βασικά δύο χαρακτηριστικά της είναι ότι:

- η αγορά λειτουργεί ανταγωνιστικά, άρα οι τιμές των ναύλων καθορίζονται κάθε φορά από τη σχέση προσφοράς και ζήτησης
- και τα φορτία που διακινούνται μέσω αυτής είναι κυρίως χύδην φορτία, ξηρά και υγρά.

Τα χύδην φορτία που διακινούνται μέσω των ελεύθερων φορτηγών πλοίων, είναι συνήθως σιδηρομεταλλεύματα, άνθρακας, δημητριακά για χύδην ξηρό φορτίο και για υγρό είναι το πετρέλαιο, προϊόντα πετρελαίου, υγροποιημένα αέρια κ.α. Στην παρακάτω εικόνα παρουσιάζεται ένα σχεδιάγραμμα για τις κατηγορίες των φορτηγών πλοίων.



Στην tramp ναυτιλία έχουμε ομοιογένεια των φορτίων, αυτό συμβαίνει διότι τα φορτία αυτά, λόγω της φύσης τους, μεταφέρονται σε πολύ μεγάλες ποσότητες, ικανές να καλύψουν όλη τη μεταφορική ικανότητα του πλοίου.

Η ζήτηση για τα κυριότερα χύδην φορτία παρουσιάζει μεγάλες διακυμάνσεις οι οποίες οφείλονται στις διεθνείς πολιτικές και οικονομικές συγκυρίες το πιο χαρακτηριστικό παράδειγμα, είναι η διακύμανση στη ζήτηση πετρελαίου, που προέρχεται από τις μεταβολές στην τιμή του, και το οποίο αποτελεί ένα από τα βασικότερα χύδην φορτία.

Στα ελεύθερα φορτηγά πλοία, τα εμπορεύματα δεν χρήζουν κάποιας ιδιαίτερης μεταχείρισης και ούτε χρειάζονται ειδικούς μηχανισμούς. Αυτό δίνει το πλεονέκτημα στους πλοιοκτήτες να μπορούν να μεταφέρουν κάθε φορά και διαφορετικό είδος φορτίου ανάλογα με το τι τους προστάζει η αγορά για να έχουν το μέγιστο δυνατό κέρδος. Αν για παράδειγμα το πλοίο έχει να παραδώσει δημητριακά στο λιμάνι Α και υπάρχει φορτίο με άνθρακα που πρέπει να φορτωθεί από το λιμάνι Α και να πάει στο Β δεν υπάρχει κανένα εμπόδιο για τον πλοιοκτήτη να κάνει και τα δύο.

Στα χύδην υγρά φορτία (liquid bulks) το μέγεθος τις κάθε παρτίδας μπορεί να είναι από 1.000 τόνους, έως και 500 χιλ. τόνους. Τα υγρά φορτία μεταφέρονται χύμα,

αποθηκεύονται σε δεξαμενές, ενώ ο χειρισμός τους γίνεται με αντλίες. Σε αυτή την κατηγορία, το πετρέλαιο και τα παράγωγα αυτού, καταλαμβάνουν το μεγαλύτερο μέρος από πλευράς ζήτησης χωρητικότητας, ενώ παράλληλα δεν χρειάζονται ειδικές απαιτήσεις χειρισμού, σε αντίθεση με άλλα χύδην υγρά φορτία, όπως είναι για παράδειγμα τα χημικά.

Στην αγορά των ελεύθερων φορτηγών πλοίων υπάρχει πλήρης ανταγωνισμός και γι' αυτό οι ναύλοι καθορίζονται μέσω της προσφοράς και της ζήτησης. Ο πλοιοκτήτης λοιπόν, είναι υπεύθυνος για να αποφασίσει αν θα ναυλώσει το πλοίο του στα ναύλα που κινείται κατά καιρούς η αγορά και να ελέγξει αν τον συμφέρει, αν δηλαδή η τιμή του ναύλου καλύπτει τα λειτουργικά κόστη του πλοίου ή στην αντίθετη περίπτωση που δεν τα καλύπτει μήπως θα ήταν πιο φρόνιμο να παροπλίσει το πλοίο μέχρι να γυρίσει η αγορά. Σε κάθε περίπτωση, τον πλοιοκτήτη τον συμφέρει να αποδέχεται ναύλους οι οποίοι του καλύπτουν το μεταβλητό του κόστος.

Στην περίπτωση των ελεύθερων φορτηγών πλοίων, λόγω της φύσης των μεταφερόμενων φορτίων και του μεγέθους της ζήτησης αυτών, η προσφορά αφορά το σύνολο της χωρητικότητας ενός πλοίου, βάσει ενός προκαθορισμένου κάθε φορά ναυλοσυμφώνου.

Στην tramp ναυτιλία επειδή χαρακτηρίζεται από πλήρη ανταγωνισμό, παρουσιάζονται πολυάριθμες ναυτιλιακές οντότητες που δραστηριοποιούνται στο χώρο και βρίσκονται σε ολόκληρη την υφήλιο. Επειδή τα περισσότερα χύδην φορτία όπως είδαμε παραπάνω δεν απαιτείται ιδιαίτερη μεταχείριση για τη μεταφορά τους, οπότε ο όγκος της προσφοράς χωρητικότητας εξαρτάται από άλλα ποιοτικά χαρακτηριστικά, όπως είναι για παράδειγμα η ταχύτητα. Οι ναύλοι εμφανίζουν συνεχείς μεταβολές, αφού παρουσιάζονται συχνές αλλαγές και στην προσφορά και στη ζήτηση για μεταφορική ικανότητα. Λόγω του ανταγωνιστικού χαρακτήρα της αγοράς, η προσφορά χωρητικότητας μεταβάλλεται ανάλογα με τις μεταβολές της ζήτησης. Όταν αυξάνεται η ζήτηση χτίζουμε νέα πλοία για να αυξηθεί η προσφορά όταν πάλι μειώνεται παροπλίζονται τα πιο γηραιά πλοία ή πωλούνται για scrap για να μειωθεί αναλόγως το τονάζ και να φτάσουμε πάλι σε ισορροπία.

### 2.3.1 Ζήτηση για θαλάσσιες μεταφορικές υπηρεσίες

Σε γενικές γραμμές, η ζήτηση για θαλάσσιες μεταφορικές υπηρεσίες επηρεάζεται από τους παράγοντες εκείνους που επηρεάζουν γενικότερα τη ζήτηση για μεταφορές ανεξαρτήτως μεταφορικού μέσου. Όπως λόγω χάρη οι κυκλικές διακυμάνσεις της παγκόσμιας οικονομίας, η εμπορική πολιτική των διαφόρων κυβερνήσεων, κ.λπ. Η τιμή του ναύλου επηρεάζει αντίστροφα τη ζητούμενη ποσότητα μεταφορικής χωρητικότητας καθώς όσο η πρώτη αυξάνεται η δεύτερη μειώνεται και αντίστροφα.

Φυσικά υπάρχουν και οι πρόσθετοι παράγοντες που μπορούν να επηρεάσουν τη ζήτηση. Η μείωση της τιμής υποκατάστατων μεταφορικών μέσων, πχ σιδηροδρόμων, αερομεταφορών, μπορεί να μειώσει τη ζήτηση για θαλάσσιες μεταφορές. Η αύξηση του πληθυσμού δημιουργεί την ανάγκη για περισσότερα αγαθά άρα και περισσότερες μεταφορές. Και φυσικά στην περίπτωση πολέμου που μπορεί να κλείσει κάποια θαλάσσια διαδρομή, η νέα απόσταση που πρόκειται να διανυθεί επηρεάζει τη ζήτηση καθώς όσο μεγαλύτερη είναι τόσο δημιουργεί ανάγκη για χρήση περισσότερων μέσων και άρα αυξάνει τη ζήτηση για χωρητικότητα.

Μια ακόμα βασική παράμετρος έχει να κάνει με τον όγκο του φορτίου. Στις θαλάσσιες μεταφορές τα φορτία διακρίνονται σε «**βαριά**» (φορτία με όγκο έως 40 κυβικά πόδια/τόνο) και «**ελαφρά**» (φορτία με όγκο μεγαλύτερο των 40 κυβικά πόδια/τόνο). Εδώ λοιπόν έχουμε το συντελεστής στοιβασίας που προκύπτει από τη σχέση μεγέθους προς βάρος και σχετίζεται άμεσα με την μεταφορική ικανότητα των πλοίων.

Τα χαρακτηριστικά του φορτίου είναι ακόμα ένας παράγοντας ο οποίος μπορεί να επηρεάσει τη ζήτηση καθώς η μορφή του φορτίου μπορεί να ευθύνεται για την καθυστέρηση στη φορτοεκφόρτωση και τη στοιβασία και έτσι να έχουμε και απώλεια χρόνου και χώρου λόγω του σχήματος του φορτίου.

Επιπρόσθετα σημαντική είναι και η περιοδικότητα των μεταφορών, που μπορεί να προκαλέσουν αλλαγές στη ζήτηση σε συγκεκριμένες χρονικές περιόδους καθώς και συγκεκριμένες γεωγραφικές περιοχές όπου η δασμολογική πολιτική τους μπορεί να ενθαρρύνει ή να αποθαρρύνει την μεταφορά από και προς αυτές.

Όλοι οι παραπάνω παράγοντες μπορούν να επηρεάσουν το μέγεθος της ζήτησης, υπάρχουν όμως και παράγοντες οι οποίοι μπορούν να επηρεάσουν κυρίως τη μορφή της ζήτησης. Για παράδειγμα η φυσική κατάσταση των φορτίων αποτελεί παράγοντα που επηρεάζει την μορφή της ζήτησης.

Πιο αναλυτικά, τα φορτία διακρίνονται σε αγαθά πρωτογενούς παραγωγής και προϊόντα μεταποίησης. Στην πρώτη κατηγορία περιλαμβάνονται κυρίως τα γεωργικά προϊόντα, τα ακατέργαστα ορυκτά, όπως πετρέλαιο, άνθρακας, σιδηρομέταλλευμα κλπ., τα δασικά προϊόντα και γενικά οι πρώτες ύλες. Ενώ στη δεύτερη εντάσσονται τα ημικατεργασμένα και κατεργασμένα προϊόντα. Για κάθε είδος φορτίου το απαιτείται διαφορετική μεταχείριση, για την πρώτη κατηγορία απαιτούνται πλοία της ελεύθερης φορτηγού ναυτιλίας ενώ για τη δεύτερη συνήθως χρειάζονται πλοία της ναυτιλίας γραμμών άρα ανάλογα με τη μορφή του φορτίου έχουμε ζήτηση σε διαφορετική αγορά.

Η μεταφορά των φορτίων ικανοποιείται από συγκεκριμένες κατηγορίες πλοίων επηρεάζοντας αντίστοιχα τη ζήτηση για χωρητικότητα. Ο τρόπος συσκευασίας (χύδην ή συσκευασμένα φορτία) και στοιβασίας τους επίσης επηρεάζει τη ζήτηση καθώς επηρεάζει το χρόνο φορτοεκφόρτωσης, την εσωτερική κατασκευή και διαρρύθμιση των πλοίων και τις απαιτήσεις για εξοπλισμό εντός του πλοίου.

### ***2.3.2 Χαρακτηριστικά της ζήτησης για θαλάσσιες μεταφορές***

Η ζήτηση για θαλάσσιες μεταφορικές υπηρεσίες παρουσιάζει τρία βασικά χαρακτηριστικά:

- παράγωγος ζήτησης,
- αστάθεια
- συλλογικότητα

Λέμε ότι η ζήτηση για μεταφορικές υπηρεσίες είναι παράγωγος γιατί η μεταφορά των φορτίων δεν αποτελεί αυτόνομη οικονομική δραστηριότητα. Με αυτό συνεπάγεται ότι οι πλοιοκτήτες – μεταφορείς δεν μπορούν να επηρεάσουν δραματικά τη ζήτηση για μεταφορά.

Το δεύτερο βασικό χαρακτηριστικό της ζήτησης είναι η αστάθεια που αυτή παρουσιάζει και που απορρέει κυρίως από τον χαρακτήρα της ως παράγωγο. Είναι συνεπώς εύλογο ότι οι οικονομικοί κύκλοι και τα πολιτικοοικονομικά δρόμενα επηρεάζουν το εμπόριο αγαθών και κατά συνέπεια τη ζήτηση για μεταφορικές υπηρεσίες είτε στο σύνολό της είτε σε συγκεκριμένους κλάδους. Ειδικότερα η ζήτηση για θαλάσσιες εμπορευματικές μεταφορές παρουσιάζει δύο επιπλέον χαρακτηριστικά που αφορούν τον ανταγωνισμό με τα άλλα μεταφορικά μέσα και την σύνθεσή της.

- Οι θαλάσσιες μεταφορές δε μπορούν να αντικατασταθούν σε μεγάλο βαθμό από τους άλλους τρόπους μεταφοράς. Ο λόγος είναι ότι η μεταφορά προϊόντων μέσω θαλάσσης είναι πολύ πιο οικονομική, μπορεί να καλύψει το μεγαλύτερο γεωγραφικό πλάτος και έχει τις λιγότερες εξωτερικές επιδράσεις. Το μόνο μελανό σημείο για τη ναυτιλία είναι για κοντινές αποστάσεις όπου τη συναγωνίζεται η χερσαία μεταφορά. Αν και τα τελευταία χρόνια δίνεται μια προσπάθεια για την προώθησή της Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων στα πλαίσια της αειφορίας και βιώσιμης κινητικότητας. Από την άλλη στις υπερπόντιες μεταφορές υπερισχύει η ποντοπόρος ναυτιλία έναντι του βασικού ανταγωνιστή του αεροπλάνου, τουλάχιστον όσον αφορά την εμπορευματική μεταφορά, κυρίως εξαιτίας του υψηλού κόστους μεταφοράς, εξαίρεση φυσικά αποτελούν τα προϊόντα μεγάλης αξίας.

- Επίσης οι θαλάσσιες μεταφορές μπορούν να χρησιμοποιηθούν για τη μεταφορά πολλών κατηγοριών φορτίο και όχι μόνο ενός. Στις περισσότερες περιπτώσεις τα πλοία μεταφέρουν διάφορα φορτία ανάλογα πάντα με το είδος του πλοίου. Αυτό έχει να κάνει με την ποιότητα της μεταφορικής υπηρεσίας σε θέματα ταχύτητας, άνεσης και ασφάλειας.

Και τέλος, η ζήτηση για θαλάσσιες μεταφορές παρουσιάζει χαρακτήρα συλλογικό. Η ζήτηση για ένα προϊόν ή για μία ομάδα προϊόντων αφορά όχι μόνο το εν λόγω φορτίο αλλά περισσότερα ομοειδή φορτία σε οποιαδήποτε μορφή.

## 2.4 ΚΟΣΤΟΣ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ<sup>7</sup>

Στη ναυτιλία όταν μιλάμε για κόστος παραγωγής, εννοούμε την χρηματική αξία όλων των συντελεστών παραγωγής που χρησιμοποιήθηκαν για να παραχθεί ένα συγκεκριμένο μέγεθος τελικού προϊόντος, δηλαδή ναυτιλιακής υπηρεσίας. Άρα το κόστος παραγωγής μιας ναυτιλιακής υπηρεσίας είναι το χρηματικό εκείνο πόσο που καταβάλλεται για την απόκτηση των απαραίτητων συντελεστών παραγωγής για την εκτέλεση της μεταφοράς.

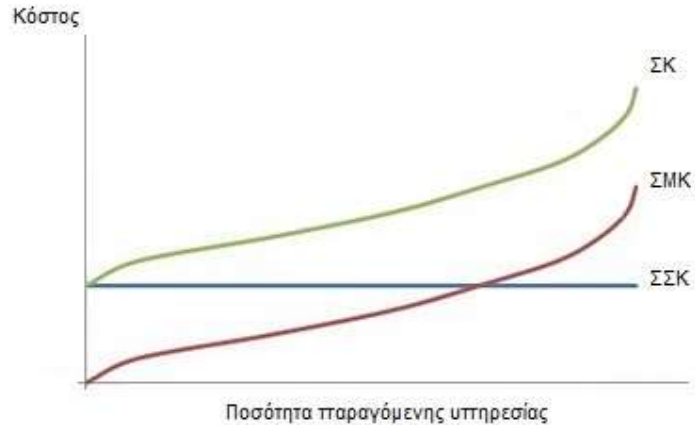
Το κόστος διακρίνεται σε:

- **Συνολικό κόστος (ΣΚ):** Είναι το σύνολο της δαπάνης που απαιτείται για την παραγωγή της μεταφοράς, περιλαμβάνοντας και την εξυπηρέτηση του κεφάλαιού που έχει επενδυθεί.
- **Συνολικό σταθερό κόστος (ΣΣΚ):** Είναι το κόστος το οποίο δεν επηρεάζεται από το μέγεθος της παραγωγής. Αν το πλοίο ταξιδεύει με φορτίο ή όχι το ΣΣΚ παραμένει σταθερό.
- **Συνολικό μεταβλητό κόστος (ΣΜΚ):** είναι το σύνολο του κόστους παραγωγής που μεταβάλλεται ανάλογα με το φορτίο, την απόσταση αλλά και τον αριθμό των ταξιδιών. Το κόστος αυτό είναι μηδενικό όταν το πλοίο αδρανεύει.

---

7. Γεωργαντόπουλος Ε., Βλάχος Γ., Ναυτιλιακή Οικονομική, σελ. 68-72

Στο παρακάτω διάγραμμα παρουσιάζεται το κόστος της ναυτιλιακής επιχείρησης



Άλλες διακρίσεις του κόστους είναι:

- **Μέσο σταθερό κόστος (ΜΣΚ):** Είναι ο λόγος του συνολικού σταθερού κόστους προς το συνολική παραγόμενη μεταφορική υπηρεσία.
- **Μέσο μεταβλητό κόστος (ΜΜΚ):** Είναι ο λόγος του συνολικού μεταβλητού κόστους προς το συνολική παραγόμενη μεταφορική υπηρεσία.
- **Μέσο συνολικό κόστος (ΜΚ):** Είναι ο λόγος του συνολικού κόστους προς το συνολική παραγόμενη μεταφορική υπηρεσία.
- **Οριακό κόστος (ΟΚ):** Είναι το πόσο που θα αυξηθεί το κόστος της ναυτιλιακής μονάδας αν η παραγόμενη μεταφορική υπηρεσία αυξηθεί κατά μία μονάδα.



## 2.5 ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΟ ΚΟΣΤΟΣ (OPERATING COST)

### 2.5.1 Ορισμός λειτουργικού κόστους

Το λειτουργικό κόστος ή αλλιώς OPEX είναι το κόστος που δημιουργείτε από τη λειτουργία του πλοίου. Τα κόστη αυτά τρέχουν είτε το πλοίο είναι ναυλωμένο είτε όχι. Περιλαμβάνει δηλαδή τα έξοδα εκείνα με τα οποία επιβαρύνεται το πλοίο είτε είναι “εν πλω” είτε βρίσκεται στο λιμάνι. Συχνά τα λειτουργικά έξοδα εμφανίζονται και ως τρέχοντα (Running Cost), και είναι απαραίτητα για την σωστή λειτουργία και συντήρηση του πλοίου. Λειτουργικά έξοδα είναι τα παρακάτω:

- Μισθοδοσία πληρώματος (Crew wages)
- Έξοδα πληρώματος (Crew expenses)
- Ασφάλιστρα (Insurances)
- Λιπαντικά (Lubricants)
- Υλικά και Εφόδια (Consumables/stores)
- Επισκευές και Συντήρηση (Repairs and Maintenance)
- Διοίκηση (General administration expenses)
- Πετρέλαιο (Fuel oil expenses)
- Ελλιμενισμός (Mooring expenses)

Οι δύο τελευταίες κατηγορίες αποτελούν τρέχοντα έξοδα στην περίπτωση του ναύλου μονού ταξιδιού (voyage charter), σε περίπτωση χρονοναύλωσης (time charter) τα έξοδα αυτά τα επωμίζεται ο ναυλωτής.

### 2.5.2 Μισθοδοσία πληρώματος (Crew wages)

Η δαπάνη για τη μισθοδοσία πληρώματος μπορούμε να πούμε ότι καταλαμβάνει το μεγαλύτερο μέρος των λειτουργικών εξόδων. Αν και με το πέρασ των χρόνων και της αυτοματοποίησης μέσω των νέων τεχνολογιών έχει μειωθεί ο απαιτούμενος αριθμός πληρώματος των πλοίων.

Η μισθοδοσία του πληρώματος εξαρτάται από πολλούς παράγοντες:

- Το πιο βασικό στη μισθοδοσία είναι η εθνικότητα του πληρώματος. Αν για παράδειγμα η πλοιοκτήτρια εταιρία επιλέξει πλήρωμα από τις Φιλιππίνες μπορεί να επιφέρει μείωση έως και 70% στις συνολικές δαπάνες μισθοδοσίας. Αυτό συμβαίνει λόγω του χαμηλού βιοτικού επιπέδου της χώρας.
- Τα πρότυπα πληρώματα αποτελούν απαραίτητο στοιχείο για την ασφάλεια εν πλω. Αν λοιπόν ο πλοιοκτήτης επιλέξει να έχει άρτια εκπαιδευμένο πλήρωμα για να πετύχει αποδοτικότερη και ασφαλέστερη λειτουργία του πλοίου του, τότε ανεβαίνουν αρκετά οι μισθοί σε αντίθεση με των μη εξειδικευμένων πληρωμάτων.
- Οι μισθοί όπως και η πλειονότητα των λειτουργικών εξόδων, ακολουθεί την πορεία της αγοράς. Όταν διανύουμε περίοδο ευδαιμονίας για την ναυτιλία, όπου η ζήτηση για θαλάσσιες μεταφορές είναι μεγάλη έτσι και η ζήτηση για πληρώματα αυξάνεται άρα ανεβαίνουν και οι μισθοί.
- Τέλος, ένας παράγοντας που αυξάνει το κόστος μισθοδοσίας των πληρωμάτων είναι η ηλικία του πλοίου. Όσο πιο παλιό είναι ένα πλοίο τόσο μεγαλύτερες ανάγκες έχει για συντήρηση. Αυτό συνεπάγεται καταβολή επιπλέον μισθών με τη μορφή υπερωριών ή bonus.

### **2.5.3 Έξοδα πληρώματος (Crew expenses)**

Τα έξοδα του πληρώματος αποτελούν ένα μικρό ποσοστό των λειτουργικών εξόδων του πλοίου. Αναλυτικά όταν λέμε έξοδα πληρώματος εννοούμε:

- ✓ Ασφαλιστικές εισφορές (Fund contribution)
- ✓ Προμήθειες (Provisions)
- ✓ Ιατροφαρμακευτική περίθαλψη (Medical expenses)
- ✓ Έξοδα ταξιδιών πληρώματος (Crew travelling expenses)
- ✓ Έξοδα πρόσληψης πληρώματος (Crew recruiting expenses)
- ✓ Έξοδα εκπαίδευσης πληρώματος (Crew training expenses)

Τα έξοδα ασφαλιστικών εισφορών εξαρτώνται από την εθνικότητα του πληρώματος. Όλα τα υπόλοιπα έξοδα, δηλαδή αγορά προμηθειών, ιατροφαρμακευτικής περίθαλψης και έξοδα ταξιδιών του πληρώματος εξαρτώνται από τη γεωγραφική θέση του λιμανιού που βρίσκεται το πλοίο.

### **2.5.4 Έξοδα προμηθειών εφοδίων και αναλωσίμων (Stores and consumables)**

Τα έξοδα προμηθειών εφοδίων και αναλωσίμων κατηγοριοποιούνται στις κάτωθι κατηγορίες:

- Εφόδια μηχανοστασίου (Engine stores). Περιλαμβάνει εργαλεία, βίδες, ρουλεμάν και γενικότερα όλα τα υλικά τα οποία μπορούν να χρησιμοποιηθούν σε ένα μηχανοστάσιο.
- Εφόδια καμπίνας (Cabin stores). Περιλαμβάνει τον εξοπλισμό εστίασης καθώς και όλο τον απαραίτητο εξοπλισμό μιας καμπίνας. Από πιάτα, ποτήρια, λευκά είδη κ.α.
- Εφόδια καταστρώματος (Deck stores). Περιλαμβάνει σχοινιά ,ηλεκτρολογικό εξοπλισμό ,είδη καθαρισμού καταστρώματος κ.α.

- Χρώματα (Paints). Χρησιμοποιούνται για τη συντήρηση του πλοίου, τον καθαρισμό των αμπαριών.

- Χημικά (Chemicals). Χρησιμοποιούνται κυρίως για τον καθαρισμό και την αφαλάτωση τοιχωμάτων των δεξαμενών πετρελαίου. Στην ίδια κατηγορία ανήκουν διάφορα αντισκωρικά φάρμακα που χρησιμοποιούνται για την προφύλαξη των μετάλλων από την οξείδωση καθώς και διάφορα χημικά που χρησιμοποιούνται για τον καθαρισμό των ψυγείων του μηχανοστασίου.

- Νερό (Water). Χρησιμοποιείτε για διάφορες εργασίες εντός του πλοίου και όχι ως πόσιμο. (το πόσιμο νερό μπαίνει στην κατηγορία προμήθειες στα έξοδα πληρώματος ). Συνήθως προκύπτει από αφαλάτωση θαλασσινού νερού και δεν έχει κάποιο κόστος.

- Λιπαντικά (Lubricants). Τα λιπαντικά διακρίνονται σε αυτά για την κύρια μηχανή (IFO) και σε αυτά για τις βοηθητικές (MGO). Είναι στην αρμοδιότητα του Τεχνικού τμήματος (Technical Department) να καθορίσει τον τύπο του λαδιού που πρέπει να χρησιμοποιηθεί σε κάθε μηχανή με οδηγό πάντα τις οδηγίες του κατασκευαστή. Τα λιπαντικά αποτελούν ένα σημαντικό έξοδο για τις ναυτιλιακές εταιρίες και αυτό όμως μπορεί να περιοριστεί αν υπάρχει σωστή οργάνωση στα τμήματα έτσι ώστε να φροντίσουν το πλοίο να προμηθεύεται τις μεγάλες ποσότητες λαδιών στα πιο οικονομικά λιμάνια.

Οι παραπάνω κατηγορίες εξόδων είναι οι πιο βασικές για προμήθειες εφοδίων και αναλωσίμων, φυσικά σε αυτές μπορεί να προστεθούν και δευτερεύοντες κατηγορίες εξόδων, ανάλογα πάντα με τις ανάγκες του κάθε πλοίου.

### ***2.5.5 Έξοδα συντήρησης και επισκευών (Repair and maintenance)***

Σε αυτή την κατηγορία περιλαμβάνονται οι διάφορες απαραίτητες συντηρήσεις του πλοίου για να είναι αξιόπλοο και να μπορεί να περνάει επιτυχώς όλες τις

επιθεωρήσεις ώστε να μπορεί να έχει όλα τα πιστοποιητικά που είναι απαραίτητα για τη λειτουργία του, σύμφωνα με τις υποχρεώσεις απέναντι στον νηογνώμονα (classification society) ,τους ναυλωτές, τους ασφαλιστές και τη σημαία. Διακρίνεται στις παρακάτω κατηγορίες

- Έξοδα επισκευών (Repair expenses). Αφορά κάθε είδος επισκευής που γίνεται στο πλοίο. Από επισκευές στην κύρια μηχανή, επιδιορθώσεις στο κύτος του πλοίου, βαψίματα στα αμπάρια και άλλες εργασίες συντήρησης.
- Έξοδα ανταλλακτικών (Spare expenses). Αφορά έξοδα αντικατάστασης εξαρτημάτων κύριας μηχανής, βοηθητικών μηχανών και άλλων μηχανημάτων εντός του πλοίου.

Τα έξοδα συντήρησης και επισκευών αυξάνονται με την παλαιότητα του πλοίου, όσο μεγαλύτερο σε ηλικία είναι ένα πλοίο τόσο μεγαλύτερες και οι ανάγκες του για συντήρηση. Και σε αυτή την κατηγορία εξόδων μπορούμε με την καλύτερη οργάνωση των αρμόδιων τμημάτων να αποφύγουμε έχτρα κόστη. Αν όλες οι συντηρήσεις και η επισκευές γίνονται σωστά θα μειωθεί πολύ η περίπτωση βλάβης που μπορεί να οδηγήσει σε καθυστέρηση του πλοίου σε κάποιο λιμάνι κάτι που θα έχει ως αποτέλεσμα να χαθούν ναύλα για το πλοίο. Άρα θα ήταν καλό να υπάρχει πρόληψη ως προς τις επισκευές και τη συντήρηση έτσι ώστε να αποφευχθούν τυχόν δυσάρεστες καταστάσεις.

### **2.5.6 Έξοδα ασφάλισης (Insurance)**

Τα ασφάλιστρα αποτελούν κατά κανόνα το δεύτερο πιο σημαντικό τμήμα των εξόδων του πλοίου και αυτό γιατί υπάρχουν πολλών ειδών ασφάλειες που αναφέρονται σε διαφορετικούς κινδύνους. Τα ασφάλιστρα καθορίζονται από τα χαρακτηριστικά του πλοίου, όπως το μέγεθος, η ηλικία, η κατάσταση, η αξία, η δυνατότητα απόδοσης κέρδους, κ.α. καθώς επίσης και από τους εσωτερικούς παράγοντες μέσα στις ασφαλιστικές αγορές. Τέτοιοι μπορεί να είναι ο ανταγωνισμός μεταξύ των

ασφαλιστικών εταιριών, τα κόστη για αντικατάσταση ή επισκευή των πλοίων καθώς και η φήμη του πλοιοκτήτη ή της ναυτιλιακής επιχείρησης.

Τα βασικά είδη των ασφαλίσεων είναι:

1. Ασφάλιστρα κύτους και μηχανών (Hull and Machinery H&M): είναι η πιο βασική ασφάλεια καθώς καλύπτει το πλοίο για κινδύνους όπως βύθιση και ολική απώλεια, πυρκαγιά, προσάραξη, σύγκρουση, δηλαδή όλες τις ζημιές που μπορεί να συμβούν στο πλοίο ή στο φορτίο αντίστοιχα κατά το θαλάσσιο ταξίδι και αναγράφονται ρητώς στο ασφαλιστήριο συμβόλαιο.
2. Προστασία και αποζημίωση (κάλυψη P&I): Οι οργανισμοί αυτασφάλειας (Clubs) είναι ενώσεις που δημιουργήθηκαν από πλοιοκτήτες για την κάλυψη κινδύνων που δεν καλύπτουν οι ασφαλιστικές. Καλύπτουν δηλαδή κινδύνους σχετικούς με την αστική ευθύνη των πλοιοκτητών προς τρίτους. Πιο αναλυτικά καλύπτει για:

- ✓ Απώλεια ή ζημία που προκλήθηκε σε άλλο πλοίο με ευθύνη του ασφαλισμένου πλοίου.
- ✓ Ζημιές που προκλήθηκαν από αμέλεια του πληρώματος.
- ✓ Φθορά που προξένησε το πλοίο σε λιμάνια και προκυμαίες.
- ✓ Πρόστιμα από τις λιμενικές αρχές για διάφορες παραβάσεις (π.χ ρύπανση λιμένος κλπ).
- ✓ Απώλεια ή ζημιά του φορτίου λόγω καιρικών συνθηκών.
- ✓ Τα έξοδα για την ανέλκυση ναυαγίου.
- ✓ Και τέλος αναλαμβάνουν και την υπεράσπιση των πλοιοκτητών σε περιπτώσεις αντιδικίας με τρίτους.

3. Ασφάλιστρα κινδύνων πολέμου (War Risks)

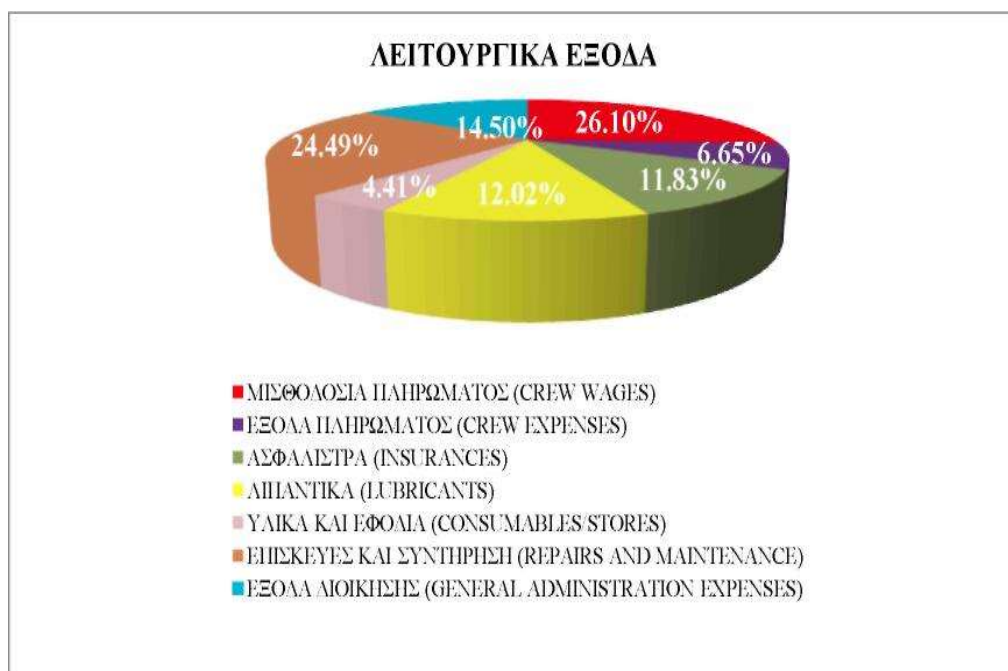
Τα πλοία ασφαλίζονται για κινδύνους πολέμου ακόμα και σε καιρούς ειρήνης. Τα ασφάλιστρα αυτά είναι συνήθως αρκετά χαμηλά, μεταβάλλονται όμως στις περιπτώσεις που το ασφαλιζόμενο πλοίο πρόκειται να ταξιδέψει σε γεωγραφική περιοχή που υπάρχει η πιθανότητα απειλούμενων εχθροπραξιών. Συνήθως το κάθε πλοίο πληρώνει το Annual War Risk σε ανάλογα με τις διαδρομές που θα ακολουθήσει και τις πολιτικές εξελίξεις πληρώνει επιπρόσθετα ασφάλιστρα αν χρειαστεί.

### 2.5.7 Γενικά έξοδα (General expenses)

Εδώ κατατάσσονται όλα τα λοιπά έξοδα λειτουργίας του πλοίου και χωρίζονται σε:

- ✓ Έξοδα διοίκησης (Administrative expenses)
- ✓ Έξοδα τηλεπικοινωνιών (Telecommunication expenses)
- ✓ Έξοδα Fax και τηλεγράφου (Telex cable and Fax expenses)
- ✓ Έξοδα κινητής τηλεφωνίας και τηλεκαρτών (Mobile phone expenses and credit private)
- ✓ Έξοδα e-mail (E-mail expenses)
- ✓ Έξοδα υπολογιστών πλοίου (Vessel's computer expenses)
- ✓ Φόροι ή τέλη σημαίας (State taxes)
- ✓ Διαφορά συναλλάγματος (Difference in exchange)

Στο γράφιμα παρουσιάζεται το ποσοστό που καλύπτει κάθε κατηγορία εξόδου στο σύνολο των λειτουργικών εξόδων.



## **2.6 ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΤΩΝ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΩΝ ΕΞΟΔΩΝ ΤΡΙΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΕΤΑΙΡΙΑΣ STARBULK<sup>8</sup>**

Η εταιρεία Star Bulk είναι μια ναυτιλιακή εταιρεία που παρέχει μεταφορικές υπηρεσίες σε παγκόσμια κλίμακα. Τα πλοία της μεταφέρουν μεγάλες ποσότητες φορτίων, όπως σιδηρομεταλλεύματα, άνθρακα, δημητριακά και ζάχαρη, αλλά και μικρότερα φορτία όπως βωξίτη, λιπάσματα και προϊόντα χάλυβα. Η Star Bulk συστάθηκε στις Νήσους Μάρσαλ στις 13 Δεκεμβρίου 2006 και διατηρεί γραφεία στην Αθήνα. Η Star Bulk μέσα στο 2015 απέκτησε συνολικά 82 σκάφη Newcastlemax, Capesize, Post Panamax, Kamsarmax, Panamax, Ultramax και Supramax με συνολική χωρητικότητα μεταφοράς 8.633.671 Dwt.

Στις 11 Ιουλίου 2014, η Star Bulk συγχωνεύτηκε με δύο από τις θυγατρικές της, την Oaktree OBC Holdings LLC την Millennia Limited Liability Company. Με την συγχώνευση η Star Bulk απέκτησε 12 πλοία ξηρού χύδην φορτίου καθώς και 25 συμβάσεις για την κατασκευή 25 πλοίων οικολογικού τύπου ξηρού φορτίου στα ναυπηγεία της Ιαπωνίας και της Κίνας. Λόγω της κρίσης στην ναυτιλία, και δεδομένου ότι η Star Bulk αποτελεί ένα ναυτιλιακό κολοσσό κατάφερε να συνάψει τροποποιήσεις αλλά και ορισμένες πιστώσεις με τις τράπεζες για τα δάνεια που είχε αλλά και με τα ναυπηγεία για τις επικείμενες παραλαβές πλοίων.

Στους παρακάτω πίνακες εμφανίζονται τα λειτουργικά έξοδα (Operating expenses) διαφορετικής χωρητικότητας πλοίων και διαφορετικής ηλικίας της εταιρίας Star Bulk. Μπορούμε να δούμε λοιπόν αναλυτικά όλα όσα είπαμε στο παραπάνω κεφάλαιο. Τα πλοία που συγκρίνουμε είναι φορτηγά πλοία που εντάσσονται στην ελεύθερη φορτηγό ναυτιλία. Δουλεύουν δηλαδή στην spot αγορά και δεν κάνουν προγραμματισμένα ταξίδια. Και τα 3 πλοία είναι σε συμβόλαιο χρονοναύλωσης, άρα η Star Bulk δεν επιβαρύνεται από τα κόστη του ταξιδιού.

---

8.Star Bulk Announces Date For The Release Of Fourth Quarter 2015 Results, Conference Call And Webcast (Www.Starbulk.Com)



ΤΥΠΟΣ	ΕΤΟΣ ΚΤΗΣΗΣ	DWT	ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ
DRY CARGO	2014	209,529	Newcastlemax
DRY CARGO	2007	174,109	Capesize
DRY CARGO	2004	76,466	Panamax

Όπως φαίνεται και στους πίνακες παρακάτω τα λειτουργικά έξοδα αυξάνονται ανάλογα με το μέγεθος του πλοίου, και μειώνονται όσο μικραίνει και η ηλικία του πλοίου. Αν συγκρίνουμε τα έξοδα πληρώματος των δύο πρώτων πλοίων βλέπουμε ότι ενώ το Newcastlemax είναι μεγαλύτερο από το Capesize, άρα και οι ανάγκες του για πλήρωμα είναι μεγαλύτερες λόγω του ότι είναι πολύ νεαρότερο σε ηλικία καταφέρνει να έχει συνολικά έξοδα μισθοδοσίας πληρώματος \$273/day λιγότερα.

Το Panamax που αναλύουμε παρακάτω αποτελεί από τα μεγαλύτερα σε ηλικία πλοία που διαθέτει η Star Bulk, στόχος της εταιρίας είναι να μειώσει όσο το δυνατόν περισσότερο το μέσο όρο ηλικίας του στόλου της. Όπως έχει απεικονισθεί και στους παρακάτω πίνακες, όσο μεγαλύτερη είναι η ηλικία ενός πλοίου παρατηρούμε μεγάλες δαπάνες κυρίως σε Spares Repairs & Maintenance (επισκευές συντήρησης και ανταλλακτικά) ενώ το νεότερο πλοίο χρειάζεται \$305/day ενώ το γηραιότερο \$594/day ενώ σε χωρητικότητα το πρώτο είναι δυόμιση σχεδόν φορές μεγαλύτερο.

Built: 2015   Deadweight: 209,529   Type: Newcastlemax	
Operating Expenses Categories	Daily OPEX 2015
CREW WAGES/ EXTRA OVERTIME	1.940
CREW EXTRA PAYMENTS / BONUSES	7
REJOINING BONUS / STAND BY WAGES	78
<b>CREW WAGES &amp; OWNERS CONTRIBUTIONS</b>	<b>2.025</b>
CREW VICTUALLING	162
CREW TICKETS	67
CREW TRANSPORTATION	28
CREW MEDICAL EXPENSES	11
RECRUITMENT & OTHER CREW EXPENSES	46
CREW AGENCY FEES	35
CREW TRAINING	12
<b>CREW EXPENSES</b>	<b>361</b>
DECK STORES	32
ROPES - WIRE ROPES	15
CHARTS PUBLICATIONS	30
PAINTS	20
SAFETY EQUIPMENT	55
ENGINE STORES	28
GASES	40

CHEMICALS	14
ELECTRICAL STORES	20
CABIN STORES	20
FORWARDING EXPENSES STORES	16
WATER	10
FUEL OIL ANALYSIS	10
<b>STORES</b>	<b>310</b>
LUBRICANTS	280
<b>LUBRICANTS</b>	<b>280</b>
SPARE PARTS	104
FORWARDING EXPENSES SPARES	26
RADIO&NAVIGATION SPARES/REPAIR	10
CLASS FEES & EXPENSES	20
REPAIRS & SERVICES	34
FITTERS	24
SUPERINTENDENTS EXPENSES	28
MAIN ENGINE SPARES	10
SERVICE ENGINEERS/TECHNICIANS	24
MAINTENANCE/REPAIRS/WELDING	25
<b>SPARES REPAIRS &amp; MAINTENANCE</b>	<b>305</b>
COMMUNICATION EXPENSES	50
GARBAGE EXPENSES	0
REGISTRATION FEES VLSL	0
MISCELLANEOUS EXPENSES	0
ISM / ISPS / VETTINGS / P&I	24
TONNAGE TAX	151
SLUDGE REMOVAL	0
VESSEL LEGAL FEES	0
BANK CHARGES	0
<b>OTHER VESSEL OPERATING EXP.</b>	<b>225</b>
HULL & MACHINERY	136
H&M INCREASE VALUE	13
P&I INSURANCE	170
WAR RISKS	4
FD & D INSURANCE	22
P&I DEFERRED CALLS	77
<b>INSURANCES</b>	<b>422</b>
<b>TOTAL OPEX DAILY</b>	<b>3.928</b>

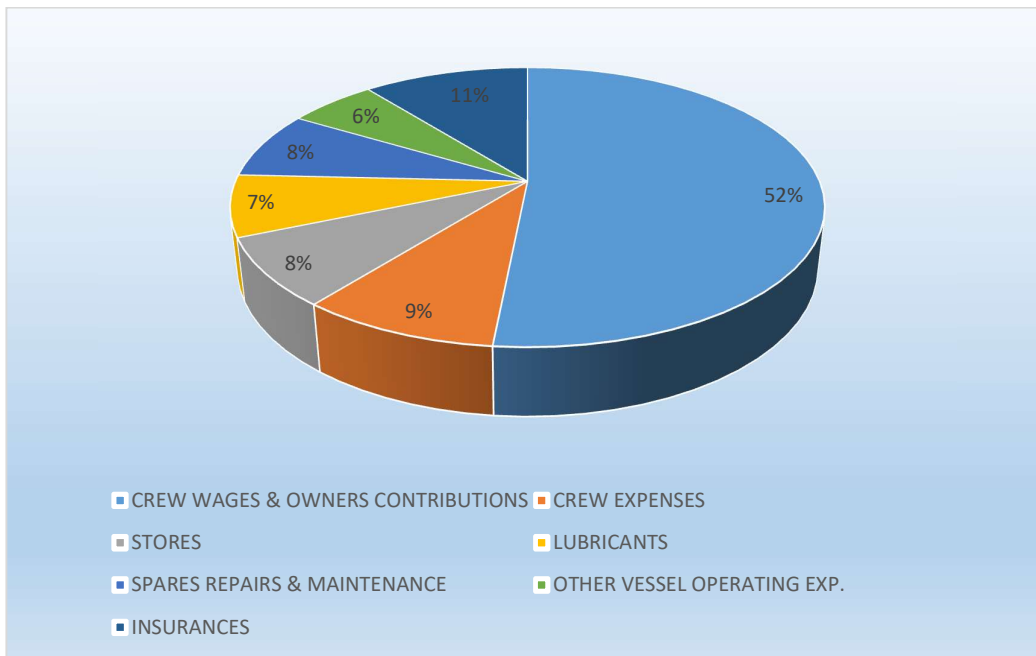
Built 2007   Deadweight: 174,109   Type: Capesize	
Operating Expenses Categories	Daily OPEX 2015
CREW WAGES/ EXTRA OVERTIME	2.213
CREW EXTRA PAYMENTS / BONUSES	7
REJOINING BONUS / STAND BY WAGES	78
<b>CREW WAGES &amp; OWNERS CONTRIBUTIONS</b>	<b>2.298</b>
CREW VICTUALLING	162
CREW TICKETS	74
CREW TRANSPORTATION	31
CREW MEDICAL EXPENSES	11
RECRUITMENT & OTHER CREW EXPENSES	49
CREW AGENCY FEES	40
CREW TRAINING	12
<b>CREW EXPENSES</b>	<b>378</b>

DECK STORES	30
ROPES - WIRE ROPES	15
CHARTS PUBLICATIONS	30
PAINTS	30
SAFETY EQUIPMENT	50
ENGINE STORES	22
GASES	22
CHEMICALS	10
ELECTRICAL STORES	15
CABIN STORES	15
FORWARDING EXPENSES STORES	20
WATER	10
FUEL OIL ANALYSIS	10
<b>STORES</b>	<b>279</b>
LUBRICANTS EXPENSES	270
<b>LUBRICANTS</b>	<b>270</b>
SPARE PARTS	158
FORWARDING EXPENSES SPARES	70
RADIO&NAVIGATION SPARES/REPAIR	25
CLASS FEES & EXPENSES	4
REPAIRS & SERVICES	42
FITTERS	20
SUPERINTENDENTS EXPENSES	23
MAIN ENGINE SPARES	205
SERVICE ENGINEERS/TECHNICIANS	70
MAINTENANCE/REPAIRS/WELDING	7
<b>SPARES REPAIRS &amp; MAINTENANCE</b>	<b>624</b>
COMMUNICATION EXPENSES	40
GARBAGE EXPENSES	0
REGISTRATION FEES VLS	0
MISCELLANEOUS EXPENSES	0
ISM / ISPS / VETTINGS / P&I	30
TONNAGE TAX	61
SLUDGE REMOVAL	0
VESSEL LEGAL FEES	0
BANK CHARGES	0
<b>OTHER VESSEL OPERATING EXP.</b>	<b>131</b>
HULL & MACHINERY	102
H&M INCREASE VALUE	7
P&I INSURANCE	169
WAR RISKS	2
FD & D INSURANCE	22
P&I DEFERRED CALLS	42
<b>INSURANCES</b>	<b>344</b>
<b>TOTAL OPEX DAILY</b>	<b>4.324</b>

Built: 2004   Deadweight: 76,466   Type: Panamax	
Operating Expenses Categories	Daily OPEX 2015
CREW WAGES/ EXTRA OVERTIME	2.117
CREW EXTRA PAYMENTS / BONUSES	7
REJOINING BONUS / STAND BY WAGES	78
<b>CREW WAGES &amp; OWNERS CONTRIBUTIONS</b>	<b>2.202</b>
CREW VICTUALLING	162

CREW TICKETS	65
CREW TRANSPORTATION	27
CREW MEDICAL EXPENSES	11
RECRUITMENT & OTHER CREW EXPENSES	45
CREW AGENCY FEES	55
CREW TRAINING	12
<b>CREW EXPENSES</b>	<b>377</b>
DECK STORES	30
ROPES - WIRE ROPES	25
CHARTS PUBLICATIONS	30
PAINTS	38
SAFETY EQUIPMENT	50
ENGINE STORES	25
GASES	20
CHEMICALS	20
ELECTRICAL STORES	15
CABIN STORES	15
FORWARDING EXPENSES STORES	12
WATER	10
FUEL OIL ANALYSIS	10
<b>STORES</b>	<b>300</b>
LUBRICANTS EXPENSES	300
<b>LUBRICANTS</b>	<b>300</b>
SPARE PARTS	172
FORWARDING EXPENSES SPARES	60
RADIO&NAVIGATION SPARES/REPAIR	26
CLASS FEES & EXPENSES	47
REPAIRS & SERVICES	96
FITTERS	24
SUPERINTENDENTS EXPENSES	28
MAIN ENGINE SPARES	63
SERVICE ENGINEERS/TECHNICIANS	50
MAINTENANCE/REPAIRS/WELDING	28
<b>SPARES REPAIRS &amp; MAINTENANCE</b>	<b>594</b>
COMMUNICATION EXPENSES	35
GARBAGE EXPENSES	0
REGISTRATION FEES VSLs	2
MISCELLANEOUS EXPENSES	0
ISM / ISPS / VETTINGS / P&I	25
TONNAGE TAX	61
SLUDGE REMOVAL	0
VESSEL LEGAL FEES	0
BANK CHARGES	0
<b>OTHER VESSEL OPERATING EXP.</b>	<b>123</b>
HULL & MACHINERY	46
H&M INCREASE VALUE	3
P&I INSURANCE	93
WAR RISKS	1
FD & D INSURANCE	22
P&I DEFERRED CALLS	42
<b>INSURANCES</b>	<b>207</b>
<b>TOTAL OPEX DAILY</b>	<b>4.103</b>

Η ναυτιλιακή εταιρία όπως η Star Bulk που είναι μια εταιρία εισηγμένη στο χρηματιστήριο του Nasdaq η καλή της φήμη είναι ζωτικής σημασίας για την ίδια. Όπως είναι αναμενόμενο λοιπόν, στόχος της είναι τα πλοία της να είναι πάντα αξιόπλοα και αυτός είναι ο λόγος που τα έξοδα συντήρησης των πλοίων είναι λίγο ανεβασμένα. Για να μπορέσουμε να δούμε λίγο πιο συγκεντρωτικά τους παραπάνω πίνακες μεταφέραμε τα λειτουργικά έξοδα του Newcastlemax στο παρακάτω γράφημα.



Όπως είναι εμφανές το μεγαλύτερο ποσοστό του κόστους είναι τα έξοδα επάνδρωσης του πλοίου, 52% των λειτουργικών εξόδων του πλοίου. Οι μισθοί των πληρωμάτων έχουν ανέβει αρκετά λόγο των νέων κανονισμών που ισχύουν (θα αναλύσουμε σε επόμενο κεφάλαιο) αλλά και εξαιτίας της ανάγκης που έχει δημιουργηθεί για εξειδικευμένο προσωπικό ικανό να λειτουργήσει τα νέα συστήματα που διαθέτουν πλέον τα νέα πλοία. Παρόλο που το πλοίο χτίστηκε το 2014 η εταιρία ξόδεψε μέσα στο 2015 για ανταλλακτικά και επισκευές \$111,325.00.

Η Star Bulk όντας μια ανερχόμενη εταιρία μεταφορών προσπαθεί να είναι πάντα αξιόπλοα τα πλοία της, καθώς και να μειώσει τις μέρες που δεν είναι λειτουργικά, που βρίσκονται δηλαδή εκτός για απρόοπτες επισκευές.

Συνοψίζοντας πρέπει να πούμε ότι τα λειτουργικά έξοδα εξαρτώνται από την ηλικία και το μέγεθος των πλοίων αλλά σημαντικό ρόλο παίζει και η πολιτική που ακολουθεί η κάθε ναυτιλιακή εταιρία.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3<sup>ο</sup>

### 3.1 ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΓΡΑΜΜΩΝ

Η ναυτιλία γραμμών παίζει κεντρικό ρόλο στο παγκόσμιο δίκτυο εμπορικών συναλλαγών, που φέρνει περίπου 60% της αξίας των αγαθών που μεταφέρονται μέσω θαλάσσης. Η μεταφορά γίνεται γρήγορα και με αξιοπιστία, σχεδόν για οποιοδήποτε φορτίο σε οποιοδήποτε ξένο προορισμό σε μια προβλέψιμη δαπάνη. Είναι μια σημαντική επιχείρηση για τη παγκόσμια οικονομία καθώς επίσης και τη ναυτιλιακή βιομηχανία.

Είναι μια πρόσφατη προσθήκη στη ναυτιλιακή επιχείρηση, που χρονολογεί από 1870, όταν έγιναν οι πρώτες τεχνολογικές βελτιώσεις στα ατμόπλοια και το όραμα για σχεδιασμένες μεταφορικές υπηρεσίες άρχισε να φαντάζει εφικτό.

Νωρίτερα μερικοί πλοιοκτήτες είχαν προσπαθήσει να δημιουργήσουν οργανωμένες μεταφορές, αλλά το περισσότερο «γενικό φορτίο» μεταφερόταν από πλοία της αγοράς tramp, που έκαναν ταξίδια από λιμάνι σε λιμάνι. Με την πάροδο του χρόνου και τις διεθνείς εξελίξεις στο τομέα του εμπορίου, οι πλοιοκτήτες των ατμοπλοίων οργανώθηκαν καλύτερα. Δημιούργησαν υποκαταστήματα σε καίρια εμπορικά κέντρα στην Άπω Ανατολή. Οι τραπεζικές συναλλαγές εξελίχθηκαν και αυτές κάνοντας ακόμα πιο εύκολη την καθημερινή συναλλαγή, καθώς και με την επέκταση του τηλεγράφου στην Άπω Ανατολή ανοίγει τους ορίζοντες των θαλάσσιων μεταφορών.

Τα ατμόπλοια δημιούργησαν την προσφορά και η εμπορικές εξελίξεις δημιούργησαν τη ζήτηση. Τα πρώτα επωφελήθηκαν της ευκαιρίας. Το άνοιγμα του καναλιού Σουέζ το 1869 ήταν ένα μεγάλο πλεονέκτημα για τα ατμόπλοια, και όταν ακολουθήθηκε το μεγάλο μπαμ στα φορτία, το 1872-3, δημιουργήθηκε τεράστια ροή για ζήτηση για μεταφορά με ατμόπλοια, γεγονός που εδραίωσε το δίκτυο των υπηρεσιών πλοίων γραμμής. Το οποίο εξελίχθηκε γρήγορα στο σύστημα μεταφοράς που υπάρχει σήμερα.

Αναλυτικά, όταν ανάμεσα σε δυο ή και περισσότερους γεωγραφικούς τόπους αναπτύσσεται η ανάγκη για θαλάσσιες μεταφορές μεγάλων όγκων φορτίων τότε μπορεί να δημιουργηθεί μια τακτική γραμμή εκτέλεσης θαλάσσιων μεταφορικών υπηρεσιών (Liner Service) αναμεσά στους παραπάνω αυτούς τόπους. Όταν μιλάμε για τη Ναυτιλία γραμμών πρέπει να καταλάβουμε ότι το προϊόν που παράγουν, δηλαδή οι τακτικές γραμμές χαρακτηρίζονται από προδιαγεγραμμένα δρομολόγια μεταξύ προκαθορισμένων λιμανιών, προαναγγελθείσες αναχωρήσεις μέσω του ναυτιλιακού τύπου και προκαθορισμένα ναύλα (freight tariffs). Όπως έχει αναφερθεί και παραπάνω επειδή η συγκεκριμένη αγορά παρουσιάζει ολιγοπώλιο για να μπορέσουν να μπου στην αγορά ανεξάρτητοι πλοιοκτήτες πρέπει να οργανωθούν σε μεγάλα τραστ τα λεγόμενα "Liner conferences" (συνδιασκέψεις), τα οποία ελέγχουν την αγορά. Είναι αυτοί που ορίζουν τις προδιάγραφες υπηρεσιών μεταφοράς καθώς και το αντίτιμο για αυτές.

### ***3.1.1 Χαρακτηριστικά της Ναυτιλίας Γραμμών (Liner Shipping Industry)***

Στη ναυτιλία γραμμών η υποχρέωση του μεταφορέα είναι να πραγματοποιήσει τακτικές μεταφορές, από και προς καθορισμένα λιμάνια. Αυτό γίνεται μέσω συγκεκριμένου προγραμματισμού δρομολογίων, στο οποίο αναφέρονται οι ώρες αναχώρησης και άφιξης σε κάθε προορισμό. Φυσικά το πρόγραμμα δεν είναι τόσο αυστηρό πάντα υπάρχει κάποια ελαστικότητα σε αυτό, το οποίο εξαρτάται από την κίνηση των εμπορευμάτων. Όταν όμως έχουμε να κάνουμε με προαναγγελθέντα δρομολόγια οφείλουν να πραγματοποιηθούν σύμφωνα με τον αρχικό προγραμματισμό κυρίως όταν έχουμε να κάνουμε με εταιρίες μεγάλου μεγέθους και κύρους.

Στη ναυτιλία γραμμών τα πλοία που δραστηριοποιούνται, απασχολούνται κυρίως με τη μεταφορά των γενικών φορτίων, χωρίς αυτό φυσικά να σημαίνει ότι σε κάποιες περιπτώσεις δεν θα μεταφέρουν και μικρές ποσότητες χύδην φορτίων. Τα γενικά φορτία αποτελούνται από βιομηχανικά και γεωργικά προϊόντα, κρέατα κ.α, δηλαδή προϊόντα υψηλού κόστους, που σαν ποσότητες δε μπορούν φυσικά να καλύψουν ολόκληρη τη χωρητικότητα του πλοίου, σε αντίθεση με τα χύδην φορτία. Η μεταφορά των γενικών φορτίων, διακρίνεται από την ανάγκη για συχνά και τακτικά δρομολόγια.



Λόγω των ιδιαιτεροτήτων που παρουσιάζουν τα γενικά φορτία, τα πλοία που δραστηριοποιούνται στην εν λόγω αγορά πρέπει να διαθέτουν ιδιαίτερα τεχνικά χαρακτηριστικά, για να μπορούν να καλύψουν τις ιδιαίτερες ανάγκες των φορτίων κατά την παραμονή τους μέσα στο πλοίο αλλά και κατά τη διάρκεια της φορτο –εκφόρτωσής αυτών.

Όπως αναφέραμε το κάθε γενικό φορτίο είναι ανίκανο να καλύψει όλη τη χωρητικότητα του πλοίου οπότε όπως είναι φυσικό τα φορτία που βρίσκονται σε κάθε πλοίο γραμμών ποικίλουν. Λόγω αυτής της διαφοροποίησής τους είναι λογικό πως θα διαθέτουν και τελείως διαφορετικά φυσικά χαρακτηριστικά. Για παράδειγμα, άλλα μπορεί να είναι ογκώδη, άλλα εύθραυστα, άλλα να έχουν κάποιο βαθμό επικινδυνότητας και ούτω καθεξής.

Τα γενικά φορτία μπορούν να διαχωριστούν ανάλογα με φυσικά τους χαρακτηριστικά στις παρακάτω κατηγορίες.

- Μη μοναδοποιημένο γενικό φορτίο (loose cargo ή break bulk cargo): αφορά τα φορτία που μπορούν να στοιβάζονται και να φορτοεκφορτώνονται ως ανεξάρτητες μονάδες.
- Φορτίο σε εμπορευματοκιβώτιο (containerized cargo): αφορά κάθε είδους φορτίο που μεταφέρεται σε εμπορευματοκιβώτια.
- Φορτίο σε παλέτες (palletized cargo): κάθε είδος φορτίου που έχει συσκευαστεί σε παλέτα.
- Υγρό γενικό φορτίο (liquid cargo): Φορτία σε υγρή μορφή που μεταφέρονται σε ειδικές δεξαμενές ή βαρέλια. Συνήθως είναι μικρές ποσότητες.
- Φορτία Ψύξεως και Καταψύξεως (refrigerated cargo): στην κατηγορία αυτή συνήθως αναφερόμαστε σε τρόφιμα, που η μεταφορά τους γίνεται μόνο με πλοία-ψυγεία ή εμπορευματοκιβώτια-ψυγεία (reefer containers) για να μπορούν να μεταφερθούν κατεψυγμένα, για να μη χαλάσουν.
- Βαριά και δυσκίνητα φορτία (heavy & awkward cargo): φορτία που λόγω όγκου και βάρους είναι δύσκολά στην φορτοεκφόρτωση και στη στοιβασία τους.

### **3.1.2 Τύποι πλοίων**

Οι δύο κύριοι τύποι πλοίων που συναντάμε στη ναυτιλία γραμμών είναι τα κλασικά φορτηγά πλοία γενικού φορτίου (general cargo) και τα ευρέως χρησιμοποιούμενα containerships. Υπάρχουν επίσης και πλοία εμπορευματοκιβωτίων και αυτοκινήτων, τα γνωστά “Ro-Ro” (Roll-on, Roll-off). Τα συγκεκριμένα διαθέτουν συστήματα κεκλιμένων ραμπών για ευκολία στη φορτο-εκφόρτωση ενώ παράλληλα μπορούν και αναπτύσσουν πολύ υψηλές ταχύτητες.

Πολύ συχνά συναντάμε τη μοναδοποίηση των φορτίων (unitization), δηλαδή ομαδοποίηση των φορτίων σε ομοιόμορφες μονάδες που φορτώνονται στα πλοία με τη βοήθεια των γερανών του πλοίου ή και των λιμανιών. Οι σημαντικότερες μορφές μοναδοποίησης που υπάρχουν είναι οι Παλέτες, οι Μπάλες Φορτίου και τα Εμπορευματοκιβώτια (containers).

Με το πέρασμα των χρόνων παρατηρείτε η τάση αντικατάστασης των κλασικών φορτηγών πλοίων γενικού φορτίου με τα containerships. Υπάρχουν πολλοί λόγοι που οδηγούν σε αυτή την κίνηση από πλευράς μεταφορέων. Ο κύριος λόγος είναι η εξοικονόμηση κόστους αλλά και για θέματα διευκόλυνσης των μεταφορών και της φορτοεκφόρτωσης. Το βασικό μειονέκτημα των συμβατών φορτηγών πλοίων είναι ότι δεν είναι φτιαγμένα για να παραλαμβάνουν μοναδοποιημένα φορτία πράγμα που δημιουργεί μεγάλες καθυστερήσεις στα λιμάνια άρα και μεγάλα κόστη. Αντιθέτως τα containerships με τα κατάλληλα συστήματα φορτοεκφόρτωσης που διαθέτουν και τους ειδικά διαμορφωμένους χώρους αποθήκευσης των εμπορευμάτων μειώνουν τα κόστη του ταξιδιού.

### **3.1.3 Τύποι δρομολογίων στη Ναυτιλία γραμμών**

Στη ναυτιλία γραμμών οι τύποι των δρομολογίων που μπορούμε να διακρίνουμε είναι κυρίως δύο, τα ποντοπόρα δρομολόγια και τα δρομολόγια μεταξύ λιμένων μικρότερης εμπορικής κίνησης. Τα ποντοπόρα (deep sea liner services), είναι τα δρομολόγια εκείνα που καλύπτουν τις σημαντικότερες διαδρομές για την κίνηση των εμπορευμάτων παγκοσμίως, όπως λόγου χάρη διαδρομές που ενώνουν την Ευρώπη με την Άπω ανατολή ή με την Αμερική. Τα δεύτερα ή αλλιώς (feeder services), τα οποία καλύπτουν μικρότερες αποστάσεις και συνήθως κινούνται σε συγκεκριμένους

γεωγραφικούς τόπους όπως η Μεσόγειος. Τα κυριότερα δρομολόγια της ναυτιλίας γραμμών, διεξάγονται μεταξύ των λιμένων της Β. Αμερικής, της Δυτικής και Νοτίου Ευρώπης, καθώς και της Ιαπωνίας.

### ***3.1.4 Οργάνωση της ναυλαγοράς στη Ναυτιλία γραμμών***

Όπως έχουμε ήδη δει, η διάρθρωση της αγοράς πλοίων γραμμών είναι καθαρά ολιγοπωλιακού χαρακτήρα, σε αντίθεση με αυτή των ελευθέρων φορτηγών πλοίων, και έτσι όπως κινείται η αγορά τείνει να μετατραπεί σε μονοπώλιο. Αφού οι ναυτιλιακές εταιρίες προσπαθούν να οργανωθούν σε ναυτιλιακές συνδιασκέψεις (shipping conferences), και να καταφέρουν να κατευθύνουν της συνθήκες μεταφοράς προς όφελός τους πάντα. Η συνεργασία αυτές, τους δίνουν τη δυνατότητα να μπορούν να έχουν τεράστια διαπραγματευτική δύναμη έναντι των φορτωτών και με μεγάλη ευκολία καθορίζουν τα επίπεδα των ναύλων προς το συμφέρον τους. Αυτό βέβαια συμβαίνει λόγω του μη ανταγωνισμού και επειδή οι μεγάλες αυτές ναυτιλιακές συνδιασκέψεις μπορούν και κινούν τα νήματα της αγοράς.

Κάθε πλοιοκτήτης μέλος τέτοιας ναυτιλιακής συνδιάσκεψης έχει την υποχρέωση να εφαρμόζει τα κοινά ναυτολόγια που καθορίζονται, στα οποία διαμορφώνονται κατώτερα επίπεδα ναύλων και τα οποία τους εξασφαλίζουν ένα περιθώριο κέρδους πέρα από τα όρια που θα τους επέτρεπαν οι συνθήκες ανταγωνισμού.

Οι συνθήκες, οι οποίες επικρατούν στην αγορά τακτικών γραμμών, ευνοούν τη δημιουργία αυτής της κατάστασης, αφού οι λίγοι μεταφορείς που υπάρχουν τείνουν σε συνένωση για να μπορούν να ελέγχουν πλήρως την αγορά.

Οι συμφωνίες που καθορίζονται μεταξύ των μελών των ναυτιλιακών συνδιασκέψεων, αφορούν συνήθως στην υποχρεωτική εφαρμογή συγκεκριμένων ναυτολογίων, μέσω των οποίων καθορίζονται τα κατώτατα επίπεδα ναύλων. Παράλληλα δε με τα ναυτολόγια, μπορεί με διάφοροι τρόπους να περιορίζουν την προσφορά χωρητικότητας μεταξύ των μελών των ναυτιλιακών συνδιασκέψεων ή ακόμη και να καθορίζουν συγκεκριμένες διαδρομές, ώστε να «μοιράζουν» την προσφορά μεταξύ τους. Σ' αυτό το σημείο, αξίζει να σημειωθεί πως το να προσέλθει ένα νέο μέλος στους κόλπους των ναυτιλιακών συνδιασκέψεων είναι κάτι εξαιρετικά

δύσκολο, καθώς τα μέλη δεν επιτρέπουν νέους μεταφορείς, ενώ παράλληλα έχουν αναπτύξει διάφορες μορφές σκληρού ανταγωνισμού σε οποιονδήποτε θελήσει να τους ανταγωνισθεί ως ανεξάρτητος.

Παρόλα αυτά, μια νέα εποχή αρχίζει να διαφαίνεται σχετικά με το θεσμό των ναυτιλιακών συνδιασκέψεων. Η πρώτη απόπειρα για τον περιορισμό της μονοπωλιακής δυνάμεως των ναυτιλιακών συνδιασκέψεων, έγινε με το γνωστό Κώδικα της UNCTAD, ο οποίος τέθηκε σε ισχύ το Φεβρουάριο του 1984 και ο οποίος επικεντρώθηκε στα εξής:

- α) Κατάργηση του προνομίου των συνδιασκέψεων να αποφασίζουν για την αποδοχή των νέων μελών στην αγορά.
- β) Δημιουργία νέας βάσεως για την κατανομή των φορτίων μεταξύ των μεταφορέων.
- γ) Φανερά ναυτολόγια και κατάργηση των μυστικών συμφωνιών μεταξύ των εταιρειών που δραστηριοποιούνται τις μεταφορές γενικών φορτίων.
- δ) Γενικά περιορισμός όσο το δυνατόν περισσότερο των δυνάμεων των συνδιασκέψεων.

Τα τελευταία έτη, έγιναν σημαντικά βήματα για περαιτέρω έλεγχο σχετικά με την έκβαση του υγιούς ανταγωνισμού στη ναυτιλία γραμμών, καθώς τα μέσα ελέγχου της αγοράς που χρησιμοποιούσαν οι συνδιασκέψεις αποτελούν αθέμιτους τρόπους ανταγωνισμού.

### ***3.1.5 Το συμβόλαιο μεταφοράς στη Ναυτιλία γραμμών***

Όπως είδαμε στο κεφάλαιο 2, το συμβόλαιο μεταφοράς στην tramp ναυτιλία αποτελεί το ναυλοσύμφωνο, ενώ στη liner ναυτιλία συμβόλαιο μεταφοράς είναι η φορτωτική.

Η θαλάσσια φορτωτική (bill of lading), είναι ένα αξιόγραφο, το οποίο προσδιορίζει την κυριότητα του φορτίου, το οποίο έχει φορτωθεί στο πλοίο. Η φορτωτική έχει δύο ρόλους. Πρώτον είναι το αποδεικτικό ότι τα συγκεκριμένα φορτία

φορτώθηκαν στο πλοίο και αφού δεν υπάρχει ναυλοσύμφωνό ο δεύτερος ρόλος της είναι ότι αποτελεί αποδεικτικό έγγραφο της σύμβασης ναύλωσης.

Η φορτωτική εκδίδεται από τον πλοίαρχο αμέσως μετά το τέλος της φόρτωσης του φορτίου. Μπορεί να εκδοθεί είτε ονομαστικά, δηλαδή σε όνομα ορισμένου προσώπου (φυσικού ή νομικού), είτε σε διαταγή αυτό είναι κάτι που επιλέγει ο ναυλωτής/ φορτωτής. Στην περίπτωση που έχουμε ονομαστική φορτωτική μεταβιβάζεται με εκχώρηση, σύμφωνα με τις διατάξεις του Αστικού Κώδικα. Την παραλαβή των μεταφερομένων με αυτή εμπορευμάτων μπορεί να διενεργήσει μόνο το πρόσωπο του οποίου το όνομα αναφέρεται σε αυτή, ή αυτός που την απέκτησε, κατά τις διατάξεις του Αστικού Κώδικα, με εκχώρηση. Η φορτωτική σε διαταγή μπορεί να μεταβιβαστεί με οπισθογράφιση.

Τα στοιχεία που περιέχει η φορτωτικής είναι τα εξής:

- i. το όνομα του εκναυλωτή, του ναυλωτή (φορτωτή), του παραλήπτη.
- ii. το όνομα του Πλοίαρχου, του πλοίου, τον λιμένα νηολογίου, την σημαία του πλοίου
- iii. τον καθορισμό του τόπου φόρτωσης και προορισμού
- iv. τα διακριτικά σημεία του φορτίου.
- v. Λεπτομέρειες για το ναύλο όπως την τιμή του ναύλου, τη διάρκεια αναμονής, καθώς και τον τρόπο και χρόνο καταβολής του κ.λπ.
- vi. τον αριθμό των δεμάτων, ή τεμαχίων, ή την κατά βάρος ποσότητα των μεταφερομένων εμπορευμάτων (χύμα φορτίο).
- vii. την γενική κατάσταση των φορτωμένων εμπορευμάτων.
- viii. τη χρονολογία έκδοσης.

Οι συνηθέστερες μορφές φορτωτικών που απαντώνται στις διεθνείς μεταφορές είναι

- **Φορτωτική παραλαβής προς φόρτωση** (received for shipment bill of lading): Σε αυτή τη μορφή δεν έχουμε αξιόγραφο απλά μια απόδειξη ότι ο πράκτορας παρέλαβε συγκεκριμένο είδος και ποσότητα φορτίου προς φόρτωση.

- **Φορτωτική φόρτωσης** (shipped bill of lading): Είναι η πραγματική φορτωτική που εκδίδεται μετά τη φόρτωση.
- **Καθαρή φορτωτική** (clean bill of lading): Όταν η παραπάνω φορτωτική δεν έχει καμία παρατήρηση από τον Πλοίαρχο για τυχών φθορές ή κάποιο ελάττωμα φορτίου.
- **Μη καθαρή φορτωτική** (unclean bill of lading): Φορτωτική με παρατηρήσεις του Πλοίαρχου για ελάττωμα του φορτίου.
- **Φορτωτική μεταβιβάσιμη** (order bill of lading): Είναι αυτή που εκδίδεται στο όνομα του παραλήπτη, ή σε διαταγή του.
- **Φορτωτική μη μεταβιβάσιμη** (straight bill of lading): Όταν δεν είναι δυνατή η μεταβίβασή της.
- **Ονομαστική φορτωτική** (nominative): Αυτή που μεταβιβάζεται με εκχώρηση.
- **Φορτωτική εις διαταγή** (to order ...): Αυτή που εκδίδεται σε διαταγή του παραλήπτη και μεταβιβάζεται με οπισθογράφιση.
- **Φορτωτική μετά ναυλοσυμφώνου** (congenbill): Όταν αποτελεί τμήμα ναυλοσυμφώνου, ή συνυπάρχει ναυλοσύμφωνο.
- **Φορτωτική άνευ ναυλοσυμφώνου** (conbill): Όταν υφίσταται μόνο φορτωτική και δεν έχει υπογράψει ναυλοσύμφωνο, όπως συμβαίνει σε μεταφορές με πλοία γραμμής (liners)

Ας δούμε λίγο πιο αναλυτικά τα κύρια χαρακτηριστικά της φορτωτικής:

- Η φορτωτικής στην ουσία αποτελεί των τίτλο ιδιοκτησίας του φορτίου (document of title). Ο κάτοχος της φορτωτικής είναι αυτός που μπορεί να παραλάβει το φορτίο ή με την οπισθογράφιση της φορτωτικής να μπορέσει

να έχει το δικαίωμα να διεκδικήσει τα αγαθά στο λιμάνι παράδοσης του φορτίου μεταβιβάσει σε τρίτον τα αγαθά κατά τη διάρκεια της μεταφοράς τους.

➤ Περιλαμβάνει τους όρους συμφωνίας μεταφοράς των εμπορευμάτων αφού δεν υπάρχει ναυλοσύμφωνο.

➤ Αποτελεί απόδειξη ότι το φορτίο έχει παραληφθεί από τον μεταφορέα για μεταφορά. Περιλαμβάνει αναλυτικές πληροφορίες για το φορτίο που μεταφέρεται, όπως βάρος, είδος, ύψος κ.α.

➤ Είναι σύνηθες για τα εμπλεκόμενα μέρη να προτιμούν τυποποιημένες μορφές φορτωτικών για να αποφεύγονται δυσλειτουργίες και να είναι ικανοποιημένοι όλοι οι εμπλεκόμενοι. Η BIMCO είναι ένας από τους οργανισμούς που έχουν συντάξει ένα μεγάλο αριθμό φορτωτικών. Οι έντυπες φόρμες βρίσκονται στην κατοχή των πρακτόρων και των πλοιοκτητών

Η φορτωτική πρέπει να εκδοθεί σε τρία πανομοιότυπα πρωτότυπα αντίγραφα τα οποία πρέπει να παραδοθούν στους φορτωτές. Από το πρωτότυπο της φορτωτικής μερικές φορές δημιουργούνται αντίγραφα στα οποία αναγράφεται ότι είναι μη διαπραγματεύσιμα. Ο πράκτορας στο λιμάνι φόρτωσης εκδίδει το δηλωτικό φορτίου (manifest of the cargo), το οποίο περιλαμβάνει τα χαρακτηριστικά του φορτίου καθώς και τα στοιχεία των φορτωτών.

Η φορτωτική υπογράφεται από τον πλοίαρχο, ο οποίος βεβαιώνει την παραλαβή του φορτίου που περιγράφεται στη φορτωτική και τη φόρτωση του στο πλοίο. Εάν το πλοίο πρέπει να αποπλεύσει αμέσως μετά την ολοκλήρωση της φόρτωσης, τότε ο πλοίαρχος έχει το δικαίωμα να εξουσιοδοτήσει γραπτώς τον πράκτορα να υπογράψει αυτός τη φορτωτική για λογαριασμό του και στην συνέχεια να την παραδώσει στους φορτωτές.

Εάν το περιεχόμενο της φορτωτικής γίνει αποδεκτό από το φορτωτή, τότε αποστέλλει τα αντίτυπα της φορτωτικής που κατέχει στον παραλήπτη του φορτίου, είτε μέσω του τραπεζικού συστήματος εάν έχει ανοιχθεί "letter of credit", είτε μέσω "courier". Ο τελευταίος είναι ο νόμιμος δικαιούχος του φορτίου και μπορεί να

παραλάβει τα αγαθά στο λιμάνι εκφόρτωσης τους. Αν η φορτωτική είναι ονομαστική, νομιμοποιείται για την παραλαβή των εμπορευμάτων ο ονομαστικά αναφερόμενος παραλήπτης. Αν η φορτωτική είναι εις διαταγή, νομιμοποιείται ο κομιστής της στον οποίο μεταβιβάστηκε αυτή με οπισθογράφιση.

Αν ο κομιστής της φορτωτικής δεν εμφανίζει τη φορτωτική, είτε γιατί η φορτωτική χάθηκε, είτε γιατί καθυστέρησε, τότε ο μεταφορέας ή ο πλοίαρχος δικαιούται να αρνηθεί να παραδώσει τα αγαθά. Εάν δυο πρόσωπα έχουν από μια φορτωτική και απαιτούν την παραλαβή των αγαθών στο λιμάνι προορισμού, τότε ο πλοιοκτήτης υποχρεούται να μην παραδώσει τα αγαθά σε κανέναν και να ζητήσει από το δικαστήριο διορισμό δικαιούχου. Τα αγαθά αποθηκεύονται μέχρι το δικαστήριο να κρίνει ποιος είναι ο τελικός δικαιούχος τους. Φορτίου.

Μετά την παράδοση του φορτίου στο λιμάνι εκφόρτωσης, ο παραλήπτης του φορτίου υποχρεούται να παραδώσει τη φορτωτική με έγγραφη δήλωση του ότι έγινε η παραλαβή του εμπορεύματος. Όταν πραγματοποιείται η εξόφληση της φορτωτικής με το αντίτυπο που έχει ο δικαιούχος του αντίστοιχα.

### **3.2 ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΟ ΚΟΣΤΟΣ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΑΙΑΣ ΓΡΑΜΜΩΝ**

Σαφώς ο τομέας της liner ναυτιλίας είναι ένα από τα δυναμικότερα τμήματα της θαλάσσιας μεταφοράς, και δημιουργεί μια πολύπλοκη σύνδεση με τα λιμάνια, τις χερσαίες μεταφορές κ.α. λόγω της συνδυασμένης φύσης του. Η ναυτιλία γραμμών όντας για αγορά με ιδιαίτερα χαρακτηριστικά είναι αναμενόμενο τα λειτουργικά κόστη που έχει να είναι πιο υψηλά από αυτά της ελεύθερης φορτηγού ναυτιλίας.

Από οικονομικής άποψη, η liner ναυτιλία έχει δύο σημαντικές διαφορές από τη tramp. Αρχικά η μεταφορά πολλών διαφορετικών φορτίων απαιτεί μεγαλύτερα και πιο σύνθετα διοικητικά γενικά έξοδα και δευτέρων η υποχρέωση να ακολουθεί χρονοδιάγραμμα κάνει τη μεταφορική της ικανότητα άκαμπτη. Δύο μικρές διαφοροποιήσεις, αλλά που προκαλούν τεράστια οικονομική διαφορά.



Οι ιδιοκτήτες των tramp πλοίων αποκρίνονται γρήγορα στις αλλαγές της σχέσης ζήτησης και προσφοράς, αφού μπορούν να παροπλίσουν τα λιγότερο αποδοτικά τους πλοία και να μειώσουν τη ζήτηση αλλά και τα κόστη τους. Αντιθέτως στη Liner οι επιχειρήσεις πρέπει να μείνουν πιστές στο προγράμματά τους. Από τη δημιουργία της συγκεκριμένης αγοράς αυτό αποτελεί το βασικό της πρόβλημα.

Εκτός από τους συνηθισμένους εμπορικούς κύκλους που έχουν επιπτώσεις σε όλη τη ναυτιλιακή επιχείρηση, στη ναυτιλία γραμμών υπάρχουν και άλλοι λόγοι για τους οποίους η διαχείριση μεταφορικής ικανότητας είναι πιο δύσκολη. Για παράδειγμα η εποχικότητα, σε πολλές διαδρομές ο όγκος του φορτίου είναι πολύ μεγαλύτερος σε διαφορές χρονικές περιόδους του έτους.

Οι δυσαναλογίες αυτές του φορτίου που εμφανίζονται όταν υπάρχει μεγαλύτερη ροή αγαθών προς μία κατεύθυνση δημιουργεί μεγάλα κόστη στα πλοία γραμμών αφού για να καλύψουν τις άλλες διαδρομές αναγκάζονται να πλέουν σχεδόν άδεια.

Όταν αυξάνεται το εμπόριο, υπάρχει ζήτηση για περισσότερη μεταφορική ικανότητα, τα νέα πλοία όμως για να ενταχτούν στο πρόγραμμα θέλει ιδιαίτερο προγραμματισμό για την ικανοποίηση μελλοντικής ανάπτυξης. Αυτά τα προβλήματα εμφανίζονται επίσης στην tramp ναυτιλία, αλλά η επίλυσή τους είναι εύκολη δεδομένου ότι οι πλοιοκτήτες διαπραγματεύονται τα ναύλα τους και κινούνται με βάση τη ροή του εμπορίου. Από την άλλη στην liner, που σε κάθε διαδρομή έχει πολλούς διαφορετικούς πελάτες δεν είναι εφικτό να διαπραγματευτεί το ναύλο της για κάθε φορτίο.

Αυτός ο συνδυασμός σταθερών τιμών και μη ευελιξίας στη μεταφορική της ικανότητα δημιουργεί πρόβλημα τιμολόγησης, κάτι που ταλαιπωρεί τους μεταφορείς της ναυτιλίας γραμμών από την αρχή.

### ***3.2.1 Τα δομικά χαρακτηριστικά του κόστους των υπηρεσιών τακτικών γραμμών***

Τα χαρακτηριστικά που δομούν τα κόστη στην ναυτιλία γραμμών είναι:

- Έξοδα προγραμματισμού υπηρεσίας (Service schedule costs): περιλαμβάνει το κόστος των αποφάσεων για το πόσα πλοία θα χρησιμοποιηθούν, ποια λιμάνια, μέσω ποιων διαδρομών και με τι συχνότητα κ.α

- Έξοδα πλοίου (Ship costs): αφορά όλα τα έξοδα του πλοίου, από μισθούς, προμήθειες, καύσιμά, λαδιά κ.α.

- Έξοδα λιμανιών (Port charges costs): είναι τα έξοδα που κάνει το πλοίο στα λιμάνια. Αυτό το κόστος δεν είναι στο χέρι του πλοιοκτήτη και διαφέρει από λιμάνι σε λιμάνι.

- Έξοδα διαχείρισης εμπορευματοκιβωτίων (Container operations): αφορά τα έξοδα που προκύπτουν από τη διαχείριση των containers, δηλαδή τα κόστη που προκύπτουν από τη σωστή ή μη φορτοεκφόρτωσή τους, τοποθέτηση τους μέσα στο πλοίο, καθώς και του προγραμματισμού για το που και ποτέ πρέπει να επιστραφούν τα άδεια containers κ.α.

- Έξοδα εμπορευματοκιβωτίων (Container costs): αφορά τα κόστη συντήρηση, επισκευής, μεταφοράς κ.α.

- Έξοδα διοίκησης (Administration costs): αφορά τα διοικητικά έξοδα της επιχείρησης.

Στον πίνακα παρακάτω παρουσιάζονται τα 6 δομικά χαρακτηριστικά του κόστους των υπηρεσιών τακτικών γραμμών σύμφωνα με τον Stopford.

	<i>Ship size (TEU)</i>			
	1,200	2,600	4,000	6,500
<b>1. Service schedule</b>				
Distance of round trip	8,500	8,500	8,500	8,500
Service frequency	weekly	weekly	weekly	weekly
Portcalls on round voyage	7	7	7	7
Average operating speed (knots)	19	19	19	19
Days/portcall	1.35	1.35	1.35	1.35
Days at sea	18.6	18.6	18.6	18.6
Days in port	9.5	9.5	9.5	9.5
Total voyage time	28.1	28.1	28.1	28.1
Outward capacity utilization (%)	80%	80%	80%	80%
Return capacity utilization (%)	90%	90%	90%	90%
Containers shipped outward (TEU)	960	2,080	3,200	5,200
Containers shipped back (TEU)	1,080	2,340	3,600	5,850
Annual transport capacity (TEU)	106,371	230,471	354,571	576,179
<b>2. Ship Costs</b>				
Operating Costs (\$/day)	5,500	6,650	8,550	9,500
Capital value \$mill	25	42	58	80
Depreciation period (years)	20	20	20	20
Interest rate (% pa)	8%	8%	8%	8%
Capital cost/\$ day	8,904	14,959	20,658	28,493
Fuel consumption (tons/day)	50	65	80	95
Bunker price \$/ton (average)	110	110	110	110
Bunker cost (\$/day)	5,500	7,150	8,800	10,450
Unit cost per TEU (\$/day)	16.6	11.1	9.5	7.5
<b>3. Port charges (excluding cargo handling)</b>				
Port Cost/\$ TEU	18	11	9	7
Port Cost/\$ call	22,000	29,000	35,000	43,000
<b>4. Container operations</b>				
Twenty ft containers (% ship capacity)	37%	37%	37%	37%
Number of units loaded	444	962	1,480	2,405
Forty ft containers (% ship capacity)	57%	57%	57%	57%
Number of units loaded	342	741	1,140	1,853
Refrigerated containers (% ship capacity load)	6%	6%	6%	6%
Number of units loaded	72	156	240	390
Number of units on full vessel	858	1,859	2,860	4,648
Container turnaround time (days/voyage)	75	75	75	75
Containers repositioned empty (%)	10%	10%	10%	10%
<b>5. Container costs</b>				
Container costs (\$/TEU/day)				
20 ft	0.9	0.9	0.9	0.9
40 ft	1.4	1.4	1.4	1.4
20 ft reefer	8.5	8.5	8.5	8.5
Maintenance and repair (\$/box/voyage)	75.0	75.0	75.0	75.0
Terminal costs for container handling (\$/lift)	200.0	200.0	200.0	200.0
Refrigeration cost for reefer containers (\$/TEU)	150.0	150.0	150.0	150.0
Trans-shipment (\$/TEU)	225.0	225.0	225.0	225.0
Inland intermodal transport cost (\$/TEU)	150.0	150.0	150.0	150.0
Interzone Re-positioning (\$/TEU)	150.0	150.0	150.0	150.0
Cargo Claims (\$/box/voyage)	25	25	25	25
<b>6. Administration Costs</b>				
Administrative productivity (TEU/employee)	400	550	700	950
Number of employees required	266	419	507	607
Cost/employee \$ per annum	40,000	40,000	40,000	40,000
Administration cost (\$/TEU)	100	73	57	42

Στους παρακάτω πίνακες έχουμε το ημερήσιο λειτουργικό κόστος (daily opex cost) με το οποίο έτρεξαν για το έτος 2015, δύο containerships. Όπως θα δούμε τα πλοία είναι και τα δύο χτισμένα το 2014, και τα λειτουργικά τους κόστη διαφέρουν κατά μερικές μονάδες λόγω της διαφοράς χωρητικότητας.

<b>DW 111044 /BUILT 2014</b>	
<b>OPERATING EXPENSES CATEGORIES</b>	<b>DAILY YTD ACTUAL OPEX 2015</b>
CREW WAGES	2658
CREW EXCESS OVERTIME	68
CREW EXTRA PAYMENTS	10
REJOINING BONUS / STAND BY WAGES	20
CONTRIBUTIONS & ALLOWANCES	10
<b>CREW WAGES &amp; OWNERS CONTRIBUTIONS</b>	<b>2765</b>
CREW VICTUALLING	270
CREW TICKETS	110
CREW TRANSPORTATION&OTHER EXPENSES	40
CREW MEDICAL EXPENSES	8
OTHER CREW EXPENSES	119
CREW AGENCY FEES & RECRUITMENT EXPENSES	77
CREW TRAINING	15
<b>CREW EXPENSES</b>	<b>639</b>
DECK STORES	49
ROPES - WIRE ROPES	12
CHARTS PUBLICATIONS	40
PAINTS	39
SAFETY EQUIPMENT	18
ENGINE STORES	40
GASES	11
CHEMICALS	22
ELECTRICAL STORES	20
CABIN STORES	22
FORWARDING EXPENSES STORES	33
WATER	10
FUEL OIL ANALYSIS	5
CARGO EQUIPMENT	40
<b>STORES</b>	<b>360</b>
LUBRICANTS EXPENSES	822
LUB OIL ANALYSIS	3
OTHER EXPS RELATED TO LUBS	21
<b>LUBRICANTS</b>	<b>846</b>
SPARE PARTS	262
FORWARDING EXPENSES SPARES	66
RADIO&NAVIGATION SPARES/REPAIR	1
CLASS FEES & EXPENSES	14
UNDERWATER INSPECTION	5
OTHER SURVEYS & STUDIES	3
REPAIRS & SERVICES	27
FITTERS	3
SUPERINTENDENTS EXPENSES	40
MAIN ENGINE SPARES	65
MAINTENANCE/REPAIRS/WELDING	41
<b>SPARES REPAIRS &amp; MAINTENANCE</b>	<b>526</b>
COMMUNICATION EXPENSES	40
GARBAGE EXPENSES	5
REGISTRATION FEES VSLs	1
MISCELLANEOUS EXPENSES	3

ISM / ISPS / VETTINGS / P&I	45
TONNAGE TAX	111
<b>OTHER VESSEL OPERATING EXP.</b>	<b>204</b>
MANAGEMENT FEES	295
<b>MANAGEMENT FEES</b>	<b>295</b>
HULL & MACHINERY	190
H&M INCREASE VALUE	22
P&I INSURANCE	200
WAR RISKS	6
FD & D INSURANCE	20
CREW ACCIDENTS INSURANCE	10
P&I DEFERRED CALLS	43
LOSS OF HIRE (CONTAINERS)	87
<b>INSURANCES</b>	<b>579</b>
<b>TOTAL OPEX</b>	<b>6215</b>

<b><i>DW 117176 /BUILT 2014</i></b>	
<b>OPERATING EXPENSES CATEGORIES</b>	<b>DAILY YTD ACTUAL OPEX 2015</b>
CREW WAGES	2691
CREW EXCESS OVERTIME	70
CREW EXTRA PAYMENTS	10
REJOINING BONUS / STAND BY WAGES	20
CONTRIBUTIONS & ALLOWANCES	10
<b>CREW WAGES &amp; OWNERS CONTRIBUTIONS</b>	<b>2801</b>
CREW VICTUALLING	290
CREW TICKETS	124
CREW TRANSPORTATION&OTHER EXPENSES	45
CREW MEDICAL EXPENSES	8
OTHER CREW EXPENSES	130
CREW AGENCY FEES & RECRUITMENT EXPENSES	84
CREW TRAINING	20
<b>CREW EXPENSES</b>	<b>701</b>
DECK STORES	50
ROPES - WIRE ROPES	27
CHARTS PUBLICATIONS	25
PAINTS	45
SAFETY EQUIPMENT	56
ENGINE STORES	83
GASES	19
CHEMICALS	80
ELECTRICAL STORES	30
CABIN STORES	25
FORWARDING EXPENSES STORES	28
WATER	20
FUEL OIL ANALYSIS	20
CARGO EQUIPMENT	40
<b>STORES</b>	<b>548</b>
LUBRICANTS EXPENSES	893
LUB OIL ANALYSIS	12
OTHER EXPS RELATED TO LUBS	27

<b>LUBRICANTS</b>	<b>932</b>
SPARE PARTS	533
FORWARDING EXPENSES SPARES	80
RADIO&NAVIGATION SPARES/REPAIR	20
CLASS FEES & EXPENSES	20
UNDERWATER INSPECTION	20
OTHER SURVEYS & STUDIES	3
REPAIRS & SERVICES	40
FITTERS	4
SUPERINTENDENTS EXPENSES	55
MAIN ENGINE SPARES	80
MAINTENANCE/REPAIRS/WELDING	25
<b>SPARES REPAIRS &amp; MAINTENANCE</b>	<b>880</b>
COMMUNICATION EXPENSES	50
GARBAGE EXPENSES	7
REGISTRATION FEES VSLs	10
MISCELLANEOUS EXPENSES	15
ISM / ISPS / VETTINGS / P&I	50
TONNAGE TAX	129
<b>OTHER VESSEL OPERATING EXP.</b>	<b>261</b>
MANAGEMENT FEES	295
<b>MANAGEMENT FEES</b>	<b>295</b>
HULL & MACHINERY	203
H&M INCREASE VALUE	25
P&I INSURANCE	205
WAR RISKS	7
FD & D INSURANCE	22
CREW ACCIDENTS INSURANCE	11
P&I DEFERRED CALLS	51
LOSS OF HIRE (CONTAINERS)	102
<b>INSURANCES</b>	<b>626</b>
<b>TOTAL OPEX</b>	<b>7043</b>

Όπως είναι αναμενόμενο το πλοίο με τη μεγαλύτερη χωρητικότητα έχει και τα περισσότερα λειτουργικά έξοδα, δεδομένου ότι είναι χτισμένα την ίδια χρόνια και αφού ανήκουν στην ίδια ναυτιλιακή εταιρία. Από την άλλη, αν συγκρίνουμε τα λειτουργικά έξοδα που βλέπουμε στον παραπάνω πίνακα με τα λειτουργικά έξοδα των πλοίων της εταιρίας Star Bulk που είδαμε στο Κεφάλαιο 2, παρατηρούμε ότι τα αντίστοιχα έξοδα των containerships είναι σχεδόν διπλάσια έναντι των bulk carriers.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4<sup>ο</sup>

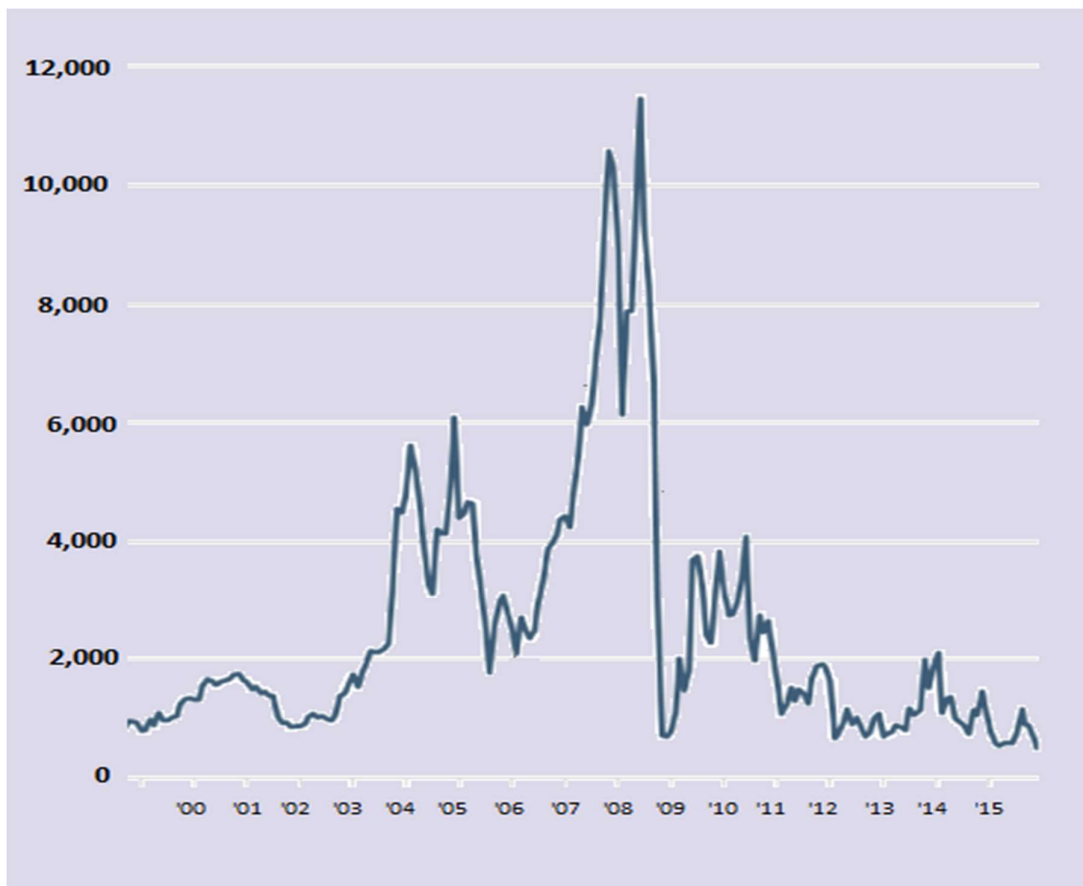
### 4.1 Η ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΣΗΜΕΡΑ

Η ναυτιλία είναι μία κυκλική επιχειρηματική δραστηριότητα η οποία εξαρτάται άμεσα από τις διαφορές διακυμάνσεις της παγκόσμιας οικονομίας. Μετά την κατακόρυφη πτώση των ναύλων στα τέλη του 2008, μέχρι και σήμερα, τα πλοία ξηρού φορτίου δέχονται τις συνέπειες της υπερπροσφοράς θαλάσσιας μεταφοράς ξηρού φορτίου, σε περίοδο μείωσης της οικονομικής ανάπτυξης.

Το λάθος των επενδυτών ήταν ότι διέθεσαν τεράστια οικονομικά κεφάλαια ιδιωτικής προέλευσης για την κατασκευή πλοίων, πιστεύοντας ότι η ζήτηση θα είναι πάντα αυξητική, αφού θεωρούσαν ότι για να καλυφθούν οι ανάγκες των αναπτυσσόμενων χωρών, και ιδιαιτέρως της Κίνας, το διεθνές εμπόριο θα είχε όλο και μεγαλύτερες ανάγκες για διαθέσιμο τوناζ.

Αντιθέτως όμως, οι προβλέψεις δεν πήγαν καλά, αφού η κινεζική οικονομία, η δεύτερη μεγαλύτερη παγκοσμίως, παρουσιάζει το χαμηλότερο ποσοστό ανάπτυξης της τελευταίας εικοσιπενταετίας. Ως άμεση συνέπεια, μειώνει τις ανάγκες εισαγωγών της για άνθρακα και σιδηρομεταλλεύματα που αποτελούν την βασική ύλη για την ανάπτυξη του βιομηχανικού της τομέα.

Για να καταλάβουμε πόσο άσχημη είναι η κατάσταση στον κλάδο σήμερα δεν έχουμε παρά να δούμε την τιμή του BDI. Χαρακτηριστική είναι η μείωση της αξίας του δείκτη θαλάσσιας μεταφοράς ξηρού φορτίου κατά 98%, από το ανώτατο επίπεδο των 11.793 μονάδων που είχε καταγράψει το Μάιο του 2008.



*Τιμές του δείκτη BDI την περίοδο 2000-2015*

Πρόκειται για το χαμηλότερο σημείο από την έναρξη καταγραφής των αρχείων, το 1985. “Αυτή είναι η χειρότερη κατάσταση που έχω δει στην καριέρα μου. Για μια τέτοια βιομηχανία μεταφοράς φορτίων τεράστιου όγκου, αυτή η χρονιά, θα είναι μια δύσκολη χρονιά, όπως και η επόμενη δε θα είναι καλύτερη,” δηλώνει ο Tim Huxley, υψηλόβαθμο στέλεχος της Wah Kwong Maritime Transport Holdings με έδρα το Χονγκ Κονγκ, ο οποίος εργάζεται στον τομέα της ναυτιλίας 30 χρόνια.

Στο τέλος του 2008, η ραγδαία πτώση του διεθνές εμπορίου είχε σαν αποτέλεσμα την άμεση πτώση στις τιμές των ναύλων, αφού χωρίς φορτία δεν υπάρχει ζήτηση για θαλάσσιες μεταφορές, κάτι που οδηγεί στην άμεση πτώση της αξίας των πλοίων. Αυτή η νέα πραγματικότητα έφερε τεράστιες ανατροπές στο χώρο. Την περίοδο της ευημερίας 2004-2008 που τα ναύλα είχαν εκτιναχθεί σε δυσθεώρητες τιμές και η ναυτιλία έγινε δελεαστική για πολλά αμερικάνικα funds. “Όπως είναι λογικό ο



στόχος των funds είναι το άμεσο και μεγάλο κέρδος. Έτσι ξαφνικά δόθηκαν πάρα πολλές παραγγελίες για νέα πλοία και οι τιμές των μεταχειρισμένων πλοίων έφτασαν σε εξωπραγματικές τιμές, ακόμα και τα πλοία 20ετίας, οι τράπεζες αρχίσαν να χρηματοδοτούν στον τομέα της ναυτιλίας με πολύ μεγάλη ευκολία αφού με υπό τις συγκεκριμένες συνθήκες ήταν εφικτό να εξοφληθεί ένα δάνειο αγοράς πλοίου μέσα σε πολύ μικρό χρονικό διάστημα αφού το daily hire στο οποίο δουλεύανε τα πλοία έπιανε δυσθεώρητα νούμερα.

Όλες αυτές οι ενέργειες όπως ήταν φυσικό, μόλις ξεκίνησε η κατακόρυφη πτώση της τιμής των ναύλων, έφερε πολλές ναυτιλιακές εταιρείες αντιμέτωπες με σημαντικές προκλήσεις για την μελλοντική τους πορεία. Οι όροι των δανείων που είχαν πάρει ήταν αδύνατον να ικανοποιηθούν βασισμένοι στην νέα πραγματικότητα.

Πάνω από το 20% των ναυτιλιακών εταιριών αναγκάστηκαν να αναδιαρθρώσουν ή να αναχρηματοδοτήσουν το δανεισμό τους, μετά από αδυναμία τήρησης βασικών όρων των δανειακών τους συμβάσεων. Το μεγαλύτερο ποσοστό αναχρηματοδότησης είχαν οι εταιρείες με στόλους μεταφοράς ξηρού φορτίου και στόλους μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, δηλαδή των δύο κλάδων που επλήγησαν περισσότερο από την οικονομική ύφεση. Πολλές προχώρησαν σε βελτιστοποίηση της αποτελεσματικότητας του δικτύου τους, ενώ άλλες προέβησαν σε περικοπές κόστους και αρκετές ήταν και η εταιρείες που αναγκάστηκαν να αναβάλουν παραδόσεις πλοίων ή να ακυρώσουν παραγγελίες στα ναυπηγεία. Αρκετές επίσης μικρές ναυτιλιακές εταιρίες που έκαναν ανοίγματα με νέες αγορές την περίοδο της ευημερίας λόγω μη στρατηγικού πλάνου σε περίπτωση σαν αυτή που βιώσαμε από τα τέλη του 2009 τις οδήγησε ακόμα και στην πτώχευση.

#### ***4.1.1 Πως επηρεάζει η κρίση στη ναυτιλία την τραπεζική κατάσταση***

Πριν από το 2008, η χρηματοδότηση στη ναυτιλία ήταν κάτι ιδιαίτερα σύνηθες, λόγω του ότι ο συγκεκριμένος κλάδος βιώνει μια περίοδο υγιούς ανάπτυξης και μάλιστα διένυε ιστορικά, τα υψηλότερα ποσοστά για τη ναυτιλία. Όπως κάθε εταιρία έτσι και οι ναυτιλιακές, βλέποντας πρόσφορο έδαφος άρχισαν να επεκτείνονται και μάλιστα να επενδύουν στην αγορά νεότευκτων πλοίων.

Από το 2003 έως το 2008 η αγορά των νέων πλοίων άνθιζε. Νέα πλοία αξίας 800 δισεκατομμυρίων δολαρίων παραγγέλθηκαν με τις μισές παραγγελίες να λαμβάνουν χώρα την περίοδο 2007-2008, όταν οι τιμές πλοίων ήταν στο αποκορύφωμά τους (Storford, 2010). Τα τραπεζικά δάνεια ήταν πολύ εύκολα να προχωρήσουν και μάλιστα πολλές φορές αγγίζαν έως και το 80% της αξίας του πλοίου. Οι περισσότερες παραδόσεις πλοίων ήταν προγραμματισμένες για το 2009, ένα χρόνο μετρά την κρίση του 2008. Ωστόσο, η παγκόσμια ύφεση που επέφερε η οικονομική και χρηματοπιστωτική κρίση παρήγαγε ένα εντελώς νέο σενάριο.

Μετά το 2008, από τη μία η υπερπροσφορά θαλάσσιας μεταφοράς και από την άλλη η αργή ανάπτυξη της παγκόσμιας ζήτησης για αγαθά κρατάνε χαμηλά τους ναύλους. Ως αποτέλεσμα, οι τιμές των πλοίων καταρρέουν και οι ναυτιλιακές για να επιβιώσουν πρέπει να παλέψουν με δάνεια, ζημιές και πτωχεύσεις. Επιπρόσθετα, τα νεότερα πλοία που δε μπορούσαν να ακυρωθούν ανάγκασαν τους πλοιοκτήτες στην ανεύρεση νέας χρηματοδότησης. Παράλληλα οι τράπεζες έχουν να αντιμετωπίσουν αθέτηση πληρωμών καθώς την μείωση της αξίας των πλοίων που είχαν μπει σαν εγγύηση για να είναι εξασφαλισμένα τα δάνεια που είχαν δώσει. Με την κατακόρυφη όμως πτώση των τιμών στις αξίες των πλοίων το ανεξόφλητο υπόλοιπό των δανείων δεν καλυπτόταν πια, έτσι οι τράπεζες για να αποφύγουν να διαγράψουν τα δάνεια και να κατασχέσουν τα πλοία προτίμησαν να προχωρήσουν σε αναδιάρθρωση των όρων των δανείων και σε πάγωμα πληρωμών.

Επί του παρόντος, υπάρχουν περίπου 500 δισεκατομμύρια δολάρια στον τομέα της ναυτιλίας σε χρέη όπου οι 40 κορυφαίες τράπεζες κατέχουν περισσότερο από το 90% αυτού και περισσότερο από το 80% του χρέους χρηματοδοτείται από τις ευρωπαϊκές τράπεζες. Τις μεγαλύτερες απώλειες είχαν οι γερμανικές τράπεζες. Για παράδειγμα, η Nordbank ανακοίνωσε ότι η απομείωση των δανείων που σχετιζόταν με τη ναυτιλία είχαν αυξηθεί το 2012 στο τριπλάσιο. Για το λόγο αυτό η BaFin, γερμανική ρυθμιστική αρχή, απαίτησε μεγαλύτερο έλεγχο στις χρηματοδοτήσεις που γίνονται στη ναυτιλία από τις γερμανικές τράπεζες το 2012. Σε μια προσπάθεια να προστατεύσουν τα υπάρχοντα περιουσιακά στοιχεία τους, οι τράπεζες έχουν αρχίσει να περιορίζουν τη χρηματοδότησή τους στον συγκεκριμένο κλάδο. Πιο συγκεκριμένα, οι 10 κορυφαίες τράπεζες στη ναυτιλία έχουν μειώσει τα δάνεια τους πάνω από \$ 50 δισεκατομμύρια από το 2008 και μετά (BIMCO, 2012).

Όλη αυτή η τεταμένη κατάσταση οδηγεί σε ακόμα μεγαλύτερη πτώση στις αξίες των μεταχειρισμένων πλοίων. Ωστόσο, σε μια εποχή που πολλές παραδοσιακές ευρωπαϊκές τράπεζες, όπως Nordbank, η Commerzbank, BNP Paribas, η Royal Bank of Scotland και Lloyds Banking Group συρρικνώνουν τις ενέργειες τους στη ναυτιλία, οι τράπεζες στις Ηνωμένες Πολιτείες και οι κινέζικες τράπεζες γίνονται όλο και πιο ενεργές στο χώρο.

Στο μέλλον και δεδομένων των περιορισμών που αντιμετωπίζουν, οι τράπεζες δε μπορούν να είναι στον ίδιο βαθμό ενεργές στην παροχή δανείων στη ναυτιλιακή βιομηχανία. Φυσικά χρηματοδοτήσεις για αγορές πλοίων να παρέχονται αλλά οι απαιτήσεις θα είναι πολύ πιο αυστηρές και επειδή τα πλοία έχουν χάσει κατά πολύ την αξία τους κανένα δάνειο δε θα παρέχεται πάνω από το 60% της αξίας του πλοίου. Οι ευρωπαϊκές τράπεζες περιορίζονται από τους κανονισμούς της Βασιλεία III.

Στις 16 Δεκεμβρίου 2010, η επιτροπή της Βασιλείας εξέδωσε τη Βασιλεία III, η οποία αποτελεί την πιο ουσιαστική απάντηση της επιτροπής στην πρόσφατη χρηματοοικονομική κρίση. Το νέο πλαίσιο προληπτικής εποπτείας αποτελεί βελτίωση και συμπλήρωση του υφιστάμενου και έχει ως σκοπό την σταθεροποιήσει το παγκόσμιο τραπεζικό σύστημα.

Οι αλλαγές του νέου πλαισίου αφορούν τροποποιήσεις και προσθήκες στα ίδια κεφάλαια και κάλυψη των τραπεζών έναντι της έκθεσης τους στον πιστωτικό κίνδυνο. Καθώς και διατάξεις που αποτελούν καινοτόμα στοιχεία του νέου πλαισίου όπως:

- συντελεστής μόχλευσης
- συντελεστής κάλυψης ρευστότητας
- συντελεστής καθαρής σταθερής χρηματοδότησης
- εργαλεία παρακολούθησης του κινδύνου ρευστότητας
- κεφαλαιακό απόθεμα για λόγους συντήρησης
- αντικυκλικό κεφαλαιακό απόθεμα.

Ως εναρκτήρια ημερομηνία σταδιακής εφαρμογής των νέων διατάξεων είχε οριστεί η 1 Ιανουαρίου 2013 με στόχο η προσαρμογή των τραπεζών να είναι σταδιακή μέχρι την 1 Ιανουαρίου 2019. Μία από τις βασικές αλλαγές της Βασιλείας III, είναι μια σημαντική αύξηση των κεφαλαιακών απαιτήσεων του τραπεζικού κλάδου,

ενδεχομένως απαιτώντας μεγαλύτερο μετοχικό κεφαλαίο από τους πλοιοκτήτες και αυξάνοντας έτσι το κόστος χρηματοδότησης.

## **4.2 ΠΡΟΣΦΑΤΕΣ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ ΣΤΟ ΚΟΣΤΟΣ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ**

Είναι γεγονός ότι η παγκόσμια ναυτιλία υπήρξε ένα σημαντικό στοιχείο ανάπτυξης της διεθνούς ευημερίας από την πρώτη της εμφάνιση χιλιάδες χρόνια πριν. Μιας και είναι μια τεράστια βιομηχανία είναι απαραίτητο να λειτουργεί σωστά. Με την πάροδο των χρόνων και τη γιγαντοποίηση του εν λόγω κλάδου έχουν δημιουργηθεί και πολλές ανάγκες. Όπως κάθε αγορά έτσι και η ναυτιλία στόχο έχει το βέλτιστο δυνατό κέρδος. Βέβαια στις μέρες μας, υπάρχουν πολλοί παράγοντες που επηρεάζουν και διαμορφώνουν το κόστος των ναυτιλιακών υπηρεσιών.

Το πιο βασικό είναι η προστασία του περιβάλλοντος. Κάτι τέτοιο δημιουργεί ανάγκη για νέες τεχνολογίες, εξειδικευμένο προσωπικό κ.α. Στην περίοδο 2000-2008 που η ναυτιλία βρισκόταν σε μεγάλη άνοδο την ίδια πορεία ακολουθούσαν και τα λειτουργικά έξοδα των πλοίων. Μετά το 2008 παρουσιάστηκε μια μικρή πτώση και έκτοτε οι διακυμάνσεις τους δεν είναι ιδιαίτερα έντονες. Παρακάτω θα δούμε τις διακυμάνσεις που είχαν τα λειτουργικά έξοδα των ναυτιλιακών εταιριών και σε ποιους παράγοντες οφείλονται.

Με την πάροδο των ετών και καθώς ο ναυτιλία κλάδος ολοένα και μεγάλωνε, αρχίσαν να δημιουργούνται διάφορα προβλήματα και οι κυβερνήσεις έπρεπε να βρουν λύσεις, το πιο σύνθημα ήταν η ρύπανση των υδάτων.

Επί λοιπόν ιδρύθηκε ο IMO, ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (International Maritime Organization), ένας εξειδικευμένος οργανισμός στα πλαίσια του ΟΗΕ, που στόχος του είναι η θέσπιση μέτρων για την ασφάλεια στη ναυτιλία και την αποφυγή μόλυνσης των θαλασσών. Επιπλέον, είναι αρμόδιος για νομικά θέματα που αφορούν στην απόδοση ευθυνών και στην καταβολή αποζημιώσεων σε

περιπτώσεις ναυτιλιακών ατυχημάτων, καθώς επίσης και για τη διευκόλυνση της διεθνούς ναυτιλιακής κίνησης.

Ο IMO συστάθηκε με τη διεθνή σύμβαση, που υιοθετήθηκε υπό την αιγίδα του ΟΗΕ στη Γενεύη το 1948. Δύο από τις σημαντικότερες συμβάσεις, του IMO, είναι η σύμβαση για την ασφάλεια της διεθνούς ναυτιλίας **SOLAS** (Safety Of Life At Sea) του 1974, που αναθεωρήθηκε και επεκτάθηκε το 1995, καθώς και η σύμβαση για την πρόληψη της μόλυνσης του περιβάλλοντος από πλοία **MARPOL** (Maritime Pollution), η οποία υιοθετήθηκε το 1973 και αναθεωρήθηκε το 1978.

Ο IMO δεν είναι ο μόνος οργανισμός που θέτει θεσμικά πλαίσια στη ναυτιλία, σημαντικό ρόλο παίζουν και τα κράτη σημαίας (Flag States), τα κράτη λιμένος (Port States), τους νηογνώμονες και τον IACS, οργανισμούς εργασίας όπως ο ILO και ολόκληρο το φάσμα της ναυτιλιακής κοινότητας. Στόχος όλων αυτών είναι όχι μόνο να διατηρήσουν την περιβαλλοντική συμπεριφορά της ναυτιλίας σε αποδεκτά επίπεδα, αλλά στη διαρκή βελτίωση αυτής.

Όπως είναι λογικό, όλα αυτά τα μέτρα αναγκάζουν τους πλοιοκτήτες να αυξήσουν τα λειτουργικά τους κόστη, αφού πρέπει να συμμορφωθούν με τους κανονισμούς.

Τα λειτουργικά κόστη αναμένεται να αυξηθούν κατά 3.1% το 2016 σύμφωνα με την πιο πρόσφατη έρευνά. Σύμφωνα λοιπόν με την Moore Stephens τα λειτουργικά κόστη που προβλέπετε να αυξηθούν είναι οι αμοιβές των πληρωμάτων (crew wages), οι επισκευές και η συντήρηση (repairs & services), και τα έξοδα για drydocking. Οι αμοιβές πληρώματος αναμένονται για να αυξηθούν κατά 2.3% το 2016, και άλλα έξοδα πληρωμάτων υπολογίζονται σε μια αύξηση γύρω στο 1.9%.

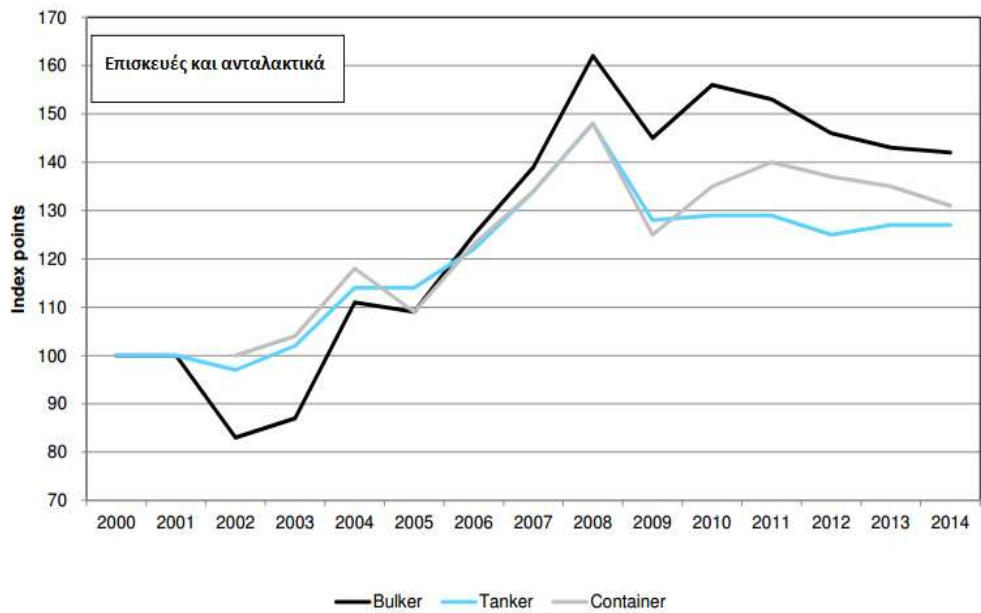
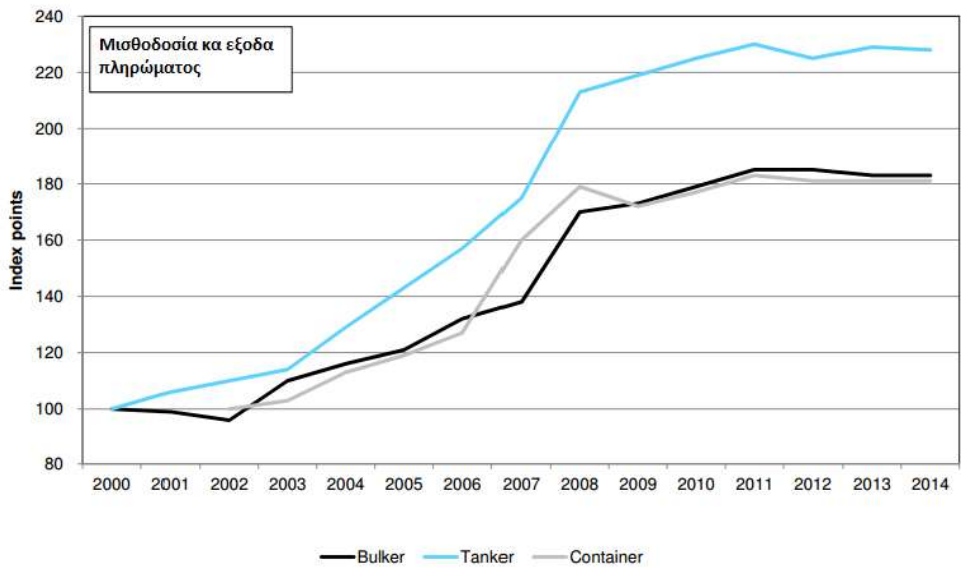
Το κόστος των επισκευών και της συντήρησης αναμένεται στο 2.4% το 2016, ενώ τα έξοδα για drydocking προβλέπονται για 2.3%. Το κόστος της ασφάλειας H&M προβλέπεται να αυξηθεί κατά 1.9% ενώ για την ασφάλεια P&I οι αναμενόμενες αυξήσεις είναι ελαφρώς χαμηλότερες, στο 1.8%. Οι δαπάνες για ανταλλακτικά (spares) υπολογίζεται να αυξηθούν κατά 2.2% ενώ για τα στόρια (stores) κατά 1.9%. Το κόστος των λιπαντικών (lubricants) και τα διοικητικά κόστη υπολογίζεται να ανέβουν κατά 1.7%.

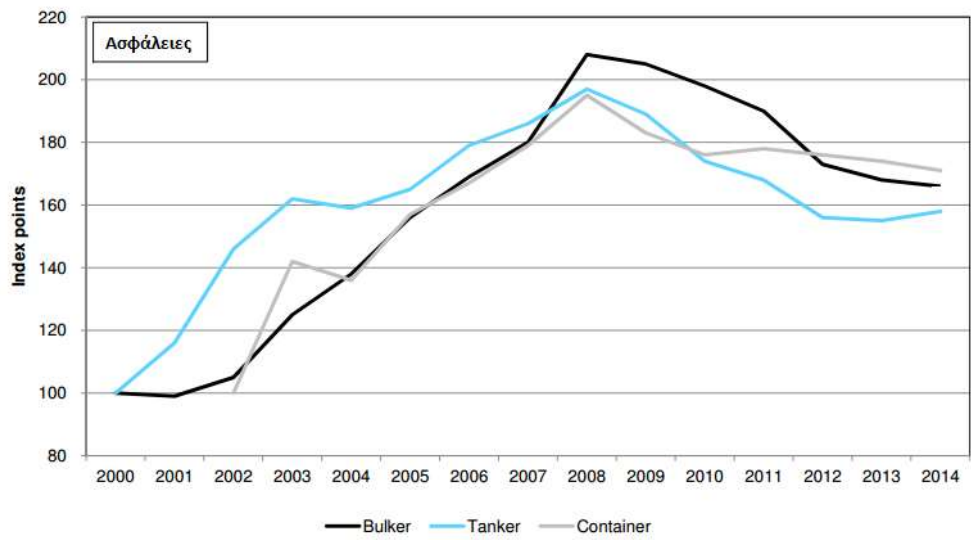
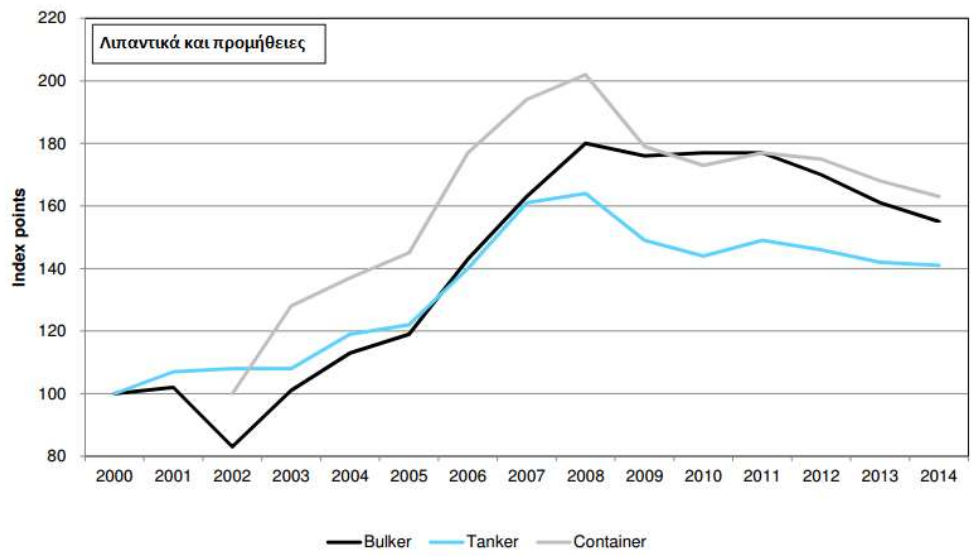
Στον παρακάτω πίνακα παρουσιάζονται τα κόστη 2015 και τα αναμενόμενα του 2016.

Cost type (mean)	2015	2016
	%	%
Crew wages	2.4	2.3
Other crew	2.0	1.9
Lubricants	1.1	1.7
Stores	1.8	1.9
Spares	2.3	2.2
Repairs & maintenance	2.3	2.4
H&M insurance	1.8	1.9
P&I insurance	1.7	1.8
Management fees	1.7	1.7
Dry docking	2.6	2.3
<b>Total operating costs</b>	<b>2.8</b>	<b>3.1</b>

Αναμένουμε λοιπόν ότι οι δαπάνες θα αυξηθούν σε σύγκριση με τα ναύλα που βρίσκονται σε πολύ χαμηλές τιμές. Με τις τιμές των ναύλων σε αυτά τα ποσοστά η ναυτιλία πρέπει να παραμείνει ανταγωνιστική. Είναι αναμενόμενο οι μελλοντικές λειτουργικές δαπάνες να αυξηθούν εκθετικά λόγω των αναρίθμητων νέων κανονισμών, όπως η υψηλή διαπραγματευτική δύναμη αυτών που ελέγχουν τα πετρέλαια, οι άπειροι και λεπτομερέστατοι κανόνες σχετικά με τη συντήρηση και τις επισκευές που πραγματοποιούνται στους λιμένες και φυσικά η ανάγκη για νέες εξελιγμένες μηχανές και πλήρως εκπαιδευμένο πλήρωμα.

Στα παρακάτω διαγράμματα παρουσιάζεται η εξέλιξη των λειτουργικών δαπανών την τελευταία δεκαπενταετία στα πετρελαιοφόρα, στα πλοία εμπορευματοκιβωτίων και στα ξηρού φορτίου.







### **4.3 Οι επιπτώσεις των κανονισμών προστασίας του περιβάλλοντος στη ναυτιλία**

Όπως αναφέραμε και παραπάνω, με τις διαφορές συμβάσεις του ΙΜΟ, έχουμε καταφέρει να περιορίσουμε τη ρύπανση που μπορούν να δημιουργήσουν τα πλοία. Κοιτώντας λοιπόν λίγο πιο αναλυτικά τις συμβάσεις θα δούμε ότι αυτοί οι κανονισμοί οδηγούν αναγκαστικά σε αύξηση των λειτουργικών εξόδων των πλοίων.

Η MARPOL πραγματεύεται τις ακόλουθες μορφές ρύπανσης από τα πλοία:

- Πετρελαιοειδή μίγματα και κατάλοιπα
- Επιβλαβείς υγρές ουσίες χύδην
- Επικίνδυνα συσκευασμένα φορτία
- Λύματα
- Στερεά απορρίμματα
- Αέρια ρύπανση

Άλλες Διεθνείς Συμβάσεις που πραγματεύονται θέματα πρόληψης ρύπανσης από τα πλοία είναι:

- Η ΔΣ AFS 2001 (Antifouling Systems), η οποία ασχολείται με τις επικίνδυνες ουσίες που υπάρχουν στα υφαλοχρώματα των πλοίων.
- Η ΔΣ BWM 2004 (Ballast Water Management), η οποία ασχολείται με τους υδρόβιους οργανισμούς που μεταφέρονται μέσω του θαλασσίου έρματος των πλοίων από μια περιοχή σε μια άλλη.
- Η ΔΣ SR 2009 (Ship Recycling), η οποία ασχολείται με την περιβαλλοντικά ορθή ανακύκλωση των πλοίων.

Η MARPOL αποτελείται από 6 Παραρτήματα, καθένα εκ των οποίων περιέχει κανονισμούς για συγκεκριμένη μορφή ρύπανσης ως εξής:

- Παράρτημα I: Πετρελαιοειδή μίγματα και κατάλοιπα.( 2-10-1983)
- Παράρτημα II: Επιβλαβείς υγρές ουσίες χύδην. 6-4-1987
- Παράρτημα III: Επικίνδυνα συσκευασμένα φορτία. 1-7-1992
- Παράρτημα IV: Λύματα. 27-9-2003
- Παράρτημα V: Στερεά απορρίμματα. 31-12-1988
- Παράρτημα VI: Αέρια ρύπανση. 19-5-2005

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ I: Περιέχει κανονισμούς για την διαχείριση των πετρελαιοειδών μιγμάτων και καταλοίπων που συγκεντρώνονται στους χώρους μηχανοστασίων των πλοίων, καθώς και των καταλοίπων φορτίου των πετρελαιοφόρων.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II: Περιέχει κανονισμούς για την πρόληψη της ρύπανσης που προκαλείται από δεξαμενόπλοια μεταφοράς υγρών επιβλαβών ουσιών (χημικών φορτίων) σε μορφή χύδην. Συνδέεται με το Κεφάλαιο VII της ΔΣ SOLAS και του Κώδικες BCH και IBC του IMO. καταλοίπων φορτίου των πετρελαιοφόρων.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ III: Περιέχει κανονισμούς για την πρόληψη της ρύπανσης από πλοία μεταφοράς επικινδύνων συσκευασμένων ουσιών. Οι κανονισμοί αυτοί σχετίζονται με την έκδοση αναλυτικών προτύπων συσκευασίας, σήμανσης, συνοδευτικών εγγράφων, στοιβασίας, περιορισμών ως προς την ποσότητα, εξαίρεσης και ειδοποίησης των εμπλεκόμενων μερών. Για τους σκοπούς του Παραρτήματος III, «επικίνδυνες ουσίες» είναι αυτές που καθορίζονται ως «θαλάσσιοι ρυπαντές» στον IMDG Code.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IV: Περιέχει κανονισμούς για την απόρριψη των λυμάτων στην θάλασσα, τον εξοπλισμό και τα συστήματα των πλοίων για τον έλεγχο της απόρριψης των λυμάτων στη θάλασσα και τις ευκολίες υποδοχής λυμάτων.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ V: Περιέχει κανονισμούς για την διαχείριση των στερεών απορριμμάτων που παράγονται κατά την λειτουργία των πλοίων, καθώς και τις προϋποθέσεις απόρριψης αυτών στη θάλασσα ή διάθεσής τους σε ευκολίες υποδοχής.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ VI: Περιέχει κανονισμούς για τον περιορισμό των αερίων VI οι εκπομπές αυτές περιλαμβάνουν Οξειδία του Αζώτου (NOx), Οξειδία του Θείου(SOx), Ουσίες που Καταστρέφουν το Όζον (ODS) και Πτητικές Οργανικές Ενώσεις (VOC).

Στον παρακάτω πίνακα παρουσιάζονται τα έξι παραρτήματα της MARPOL 73/78, η ημερομηνία που τέθηκαν σε ισχύ και ο αριθμός των κρατών καθώς και το ποσοστό της χωρητικότητας της παγκόσμιας ναυτιλίας.

<b>Παράρτημα MARPOL 73/78</b>	<b>Ημερομηνία ισχύς</b>	<b>Αριθμός κρατών</b>	<b>Παγκόσμια χωρητικότητα</b>
I/II	2/10/1983	153	98,52 %
III	1/7/1992	141	97,79 %
IV	27/9/2003	134	90,74 %
V	31/12/1988	147	98,03 %
VI	19/5/2005	80	95,23 %

*Πηγή: IMO (2015)*

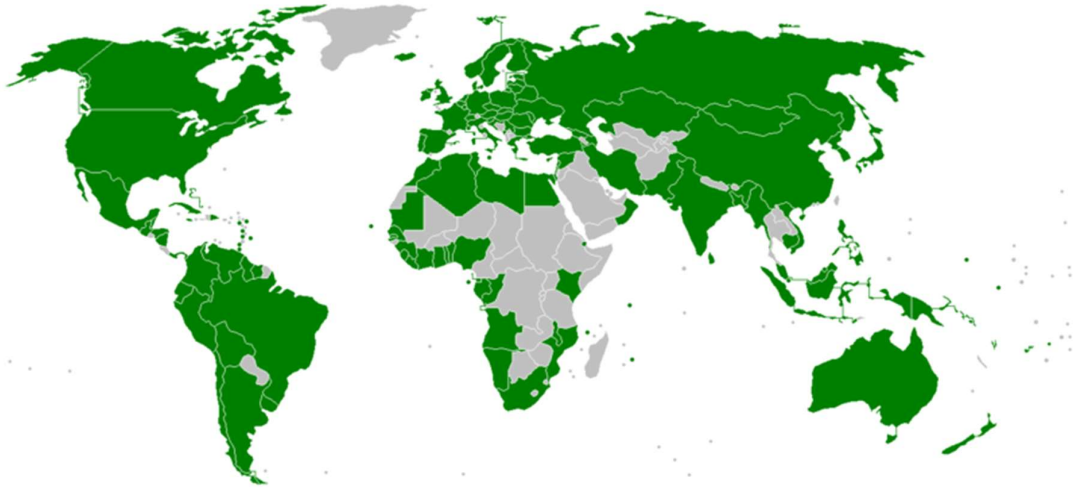
Σύμφωνα με την MARPOL οι απορρίψεις πετρελαίου στη θάλασσα απαγορεύονται εκτός αν τηρούνται συγκεκριμένες προϋποθέσεις σχετικά με τον τύπο και το μέγεθος του πλοίου, την περιοχή που θα γίνει η απόρριψη, η απόσταση από την ακτή, αν το πλοίο διαθέτει τον απαραίτητο εξοπλισμό για τον έλεγχο της ρύπανσης, το είδος καθώς και από πού προέρχονται τα υπολείμματα, η περιεκτικότητα του πετρελαίου στα υπολείμματα και τέλος με τι ρυθμό και τι ποσότητα πετρελαίου θέλουμε να απορρίψουμε στη θάλασσα.

**ΜΕΣΑ ΣΕ ΕΙΔΙΚΕΣ ΠΕΡΙΟΧΕΣ** - απαγορεύονται οι απορρίψεις εκτός καθαρού ή διαχωρισμένου έρματος

**ΈΞΩ ΑΠΟ ΕΙΔΙΚΕΣ ΠΕΡΙΟΧΕΣ**, αλλά εντός 50 ναυτικών μιλίων από την πλησιέστερη ακτή - απαγορεύονται οι απορρίψεις εκτός καθαρού ή διαχωρισμένου έρματος

**ΈΞΩ ΑΠΟ ΕΙΔΙΚΕΣ ΠΕΡΙΟΧΕΣ**, αλλά πέραν των 50 ναυτικών μιλίων από την πλησιέστερη ακτή - απαγορεύονται οι απορρίψεις εκτός καθαρού η διαχωρισμένου έρματος. Εξαιρούνται τα πετρελαιοφόρα που έχουν σύστημα παρακολούθησης και ελέγχου απόρριψης πετρελαίου και διάταξη δεξαμενών καταλοίπων σύμφωνα με τον Κανονισμό 15, αν κινείται στη διαδρομή για τον προορισμό του, αν ο ρυθμός απόρριψης πετρελαίου δεν υπερβαίνει τα 30 ltr ανά ναυτικό μίλι και η συνολική ποσότητα του πετρελαίου είναι λιγότερο από 1/15.000 για τα παλιάς τεχνολογίας πετρελαιοφόρα και λιγότερο από 1/30.000 για να νέα.

Special Areas	Adopted #	Date of Entry into Force	In Effect From
<b>Annex I: Oil</b>			
Mediterranean Sea	2 Nov 1973	2 Oct 1983	2 Oct 1983
Baltic Sea	2 Nov 1973	2 Oct 1983	2 Oct 1983
Black Sea	2 Nov 1973	2 Oct 1983	2 Oct 1983
Red Sea	2 Nov 1973	2 Oct 1983	*
"Gulfs" area	2 Nov 1973	2 Oct 1983	1 Aug 2008
Gulf of Aden	1 Dec 1987	1 Apr 1989	*
Antarctic area	16 Nov 1990	17 Mar 1992	17 Mar 1992
North West European Waters	25 Sept 1997	1 Feb 1999	1 Aug 1999
Oman area of the Arabian Sea	15 Oct 2004	1 Jan 2007	*
Southern South African waters	13 Oct 2006	1 Mar 2008	1 Aug 2008
<b>Annex II: Noxious Liquid Substances</b>			
Antarctic area	30 Oct 1992	1 Jul 1994	1 Jul 1994
<b>Annex IV: Sewage</b>			
Baltic Sea	15 Jul 2011	1 Jan 2013	**
<b>Annex V: Garbage</b>			
Mediterranean Sea	2 Nov 1973	31 Dec 1988	1 May 2009
Baltic Sea	2 Nov 1973	31 Dec 1988	1 Oct 1989
Black Sea	2 Nov 1973	31 Dec 1988	*
Red Sea	2 Nov 1973	31 Dec 1988	*
"Gulfs" area	2 Nov 1973	31 Dec 1988	1 Aug 2008
North Sea	17 Oct 1989	18 Feb 1991	18 Feb 1991
Antarctic area (south of latitude 60 degrees south)	16 Nov 1990	17 Mar 1992	17 Mar 1992
Wider Caribbean region including the Gulf of Mexico and the Caribbean Sea	4 Jul 1991	4 Apr 1993	1 May 2011
<b>Annex VI: Prevention of air pollution by ships (Emission Control Areas)</b>			
Baltic Sea (SO <sub>x</sub> )	26 Sept 1997	19 May 2005	19 May 2006
North Sea (SO <sub>x</sub> )	22 Jul 2005	22 Nov 2006	22 Nov 2007
North American ECA (SO <sub>x</sub> and PM)	26 Mar 2010	1 Aug 2011	1 Aug 2012
(NO <sub>x</sub> )	26 Mar 2010	1 Aug 2011	***
United States Caribbean Sea ECA (SO <sub>x</sub> and PM)	26 Jul 2011	1 Jan 2013	1 Jan 2014
(NO <sub>x</sub> )	26 Jul 2011	1 Jan 2013	***



Πηγή: Wikimedia

### **MARPOL: Ειδικές απαιτήσεις για πετρελαιοφόρα**

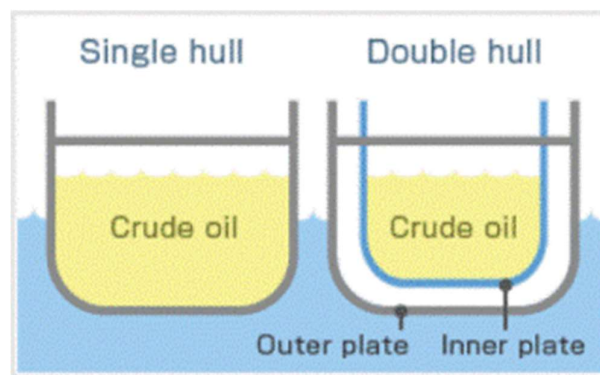
Σύμφωνα με την MARPOL τα πετρελαιοφόρα πρέπει να έχουν απαραίτητα:

- ✓ **Δεξαμενή διαχωρισμένου έρματος (Segregated Ballast Tanks – SBT):** η δεξαμενή αυτή πρέπει να είναι εντελώς διαχωρισμένη από συστήματα του που σχετίζονται με το φορτίο πετρελαίου ή του καυσίμου πετρελαίου και άλλων επιβλαβών ουσιών και διατίθεται μόνο για τη μεταφορά θαλασσέρματος.
- ✓ **Δεξαμενή καθαρού έρματος (Clean Ballast Tank – CBT):** η δεξαμενή που έχει καθαριστεί από την τελευταία φορά που μετέφερε πετρέλαιο και μπορεί να μεταφέρει έρμα χωρίς να προκληθεί μόλυνση.
- ✓ **Πλύση με αργό πετρέλαιο (Crude Oil Washing – COW):** με τη συγκεκριμένη μέθοδο για να καθαριστούν οι δεξαμενές δε χρησιμοποιείται νερό αλλά αργό πετρέλαιο υπό πίεση. Με τον τρόπο αυτό οι δεξαμενές καθαρίζουν καλύτερα αφού το αργό πετρέλαιο διαλύει καλύτερα τα υπολείμματα και απομακρύνεται μεγαλύτερο ποσοστό υπολειμμάτων πετρελαίου. Επιπρόσθετα, το πετρέλαιο βοηθάει στη συντήρηση των ελασμάτων του πλοίου, αντίθετα με το νερό που διαβρώνει με τον καιρό τα ελάσματα.

- ✓ **Σύστημα αδρανούς αερίου (Inert Gas System – IGS):** Στις δεξαμενές φορτίου υπάρχει ο κίνδυνος έκρηξης από τα αέρια μίγματα του πετρελαίου σε συνδυασμό με το οξυγόνο. Ένας τρόπος αποφυγής του κινδύνου είναι να γεμίζουν οι άδειες δεξαμενές με αδρανές αέριο από τα καυσαέρια των λεβήτων ή των προωστηρίων μηχανών ντίζελ ή ακόμη από ειδικές συσκευές παραγωγής αδρανών αερίων (inert gas generator).

Οι δεξαμενές διαχωρισμένου έρματος πρέπει να βρίσκονται σε τέτοιο σημείο που να μπορούν να προστατέψουν από διαρροή πετρελαίου στη θάλασσα σε περίπτωση ατυχήματος και φυσικά η χωρητικότητάς τους να είναι ικανή να παρέχει ασφαλές ταξίδι σε αφόρτωτο πλοίο. Σύμφωνα με τον Κανονισμός 13B(3), όλα τα πετρελαιοφόρα πρέπει να έχουν που έχουν σύστημα πλύσης με αργό πετρέλαιο (COW) και σύστημα αδρανούς αερίου.

Το 1992 προστέθηκαν τροποποιήσεις στο Παράρτημα I, σύμφωνα με το οποίο όλα τα πλοία που παραγγέλθηκαν μετά τον Ιούλιο του 1993 πρέπει να διαθέτουν διπλό κύτος (double hull) και για τα ήδη υπάρχοντα πλοία δόθηκε, όπως θα δούμε στον παρακάτω πίνακα, μια περίοδο προσαρμογής.



Εικόνα: Μονό κύτος & Διπλό κύτος

Το 2003 προστέθηκαν τροποποιήσεις στο Παράρτημα I σχετικά με την ημερομηνία απόσυρσης των δεξαμενόπλοιων μονού κύτους ανάλογα με την κατηγορία τους.

ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΕΣ ΑΠΟΣΥΡΣΗ
<b>Κατηγορία 1:</b> Πετρελαιοφόρα των 20.000 DWT και πάνω που μεταφέρουν αργό πετρέλαιο, καύσιμο πετρέλαιο, βαρύ πετρέλαιο ντίζελ ή λιπαντικά έλαια και πετρελαιοφόρα των 30.000 DWT και πάνω που μεταφέρουν άλλους τύπους πετρελαίου και χωρίς SBT προστατευτικά τοποθετημένες.	Στις 5-4-2005 για πλοία που παραδόθηκαν στις 5-4-1982 ή νωρίτερα. Μέσα στο 2005 για πλοία που παραδόθηκαν μετά τις 5-4-1982.
<b>Κατηγορία 2:</b> Πετρελαιοφόρα των 20.000 DWT και πάνω που μεταφέρουν αργό πετρέλαιο, καύσιμο πετρέλαιο, βαρύ πετρέλαιο ντίζελ ή λιπαντικά και πετρελαιοφόρα των 30.000 DWT και πάνω που μεταφέρουν άλλους τύπους πετρελαίου και διαθέτουν SBT προστατευτικά τοποθετημένες.	Στις 5-4-2005 για πλοία που παραδόθηκαν στις 5-4-1977 ή νωρίτερα. Το 2005 για πλοία που παραδόθηκαν μετά τις 5-4-1977 αλλά πριν την 1η Ιανουαρίου 1978. Το 2006 για πλοία που παραδόθηκαν το 1978 και το 1979. Το 2007 για πλοία που παραδόθηκαν το 1980 και το 1981. Το 2008 για πλοία που παραδόθηκαν το 1982. Το 2009 για πλοία που παραδόθηκαν το 1983. Και το 2010 για πλοία που παραδόθηκαν το 1984 ή αργότερα.
<b>Κατηγορία 3:</b> Πετρελαιοφόρα 5.000 DWT και πάνω, αλλά λιγότερο από τα πετρελαιοφόρα των κατηγοριών 1 και 2.	

Πίνακας: Χρονοδιάγραμμα απόσυρσης πετρελαιοφόρων ανάλογα με την κατηγορία τους.

#### ***4.3.1 Πως μεταβάλλονται τα λειτουργικά κόστη με την επιβολή των κανονισμών.***

Όπως είναι αναμενόμενο όλες αυτές οι νέες απαιτήσεις δημιουργούν τεράστια κόστη για τις ναυτιλιακές εταιρίες. Πρώτα με τις μετασκευές που είναι υποχρεωμένη να κάνουν. Για τη μετατροπή ενώ πλοίου από μονό κέλυφος σε διπλό είναι τόσο μεγάλο το κόστος που εκεί που έχουν φτάσει οι αξίες των πλοίων οι πλοιοκτήτες αμφιταλαντεύονται για το αν αξίζει να προχωρήσουν σε αυτές τις αλλαγές ή μήπως θα ήταν προτιμότερο να πάνε το πλοίο τους για διάλυση. Όπως και να έχει και στις δύο περιπτώσεις το κόστος για τους ίδιους είναι μεγάλο.

Αν δούμε λίγο εκτενέστερα κάποιες από τις απαιτήσεις τις MARPOL, όπως την απαγόρευση απόρριψης υπολειμμάτων πετρελαίου στη θάλασσα, πρέπει το πλοίο να διαθέτει χώρους που να μπορεί να διατηρεί τα υπολείμματα έως ότι βρεθεί σε λιμάνι

και να τα αποβάλει στις ειδικές εγκαταστάσεις υποδοχής αποβλήτων που υπάρχουν στα λιμάνια. Από πλευράς τους τα λιμάνια πρέπει να παρέχουν τις εγκαταστάσεις αυτές και να είναι πλήρως εξοπλισμένες έτσι ώστε η διαδικασία καθυστερεί το πλοίο στο λιμάνι. Το γεγονός ότι τα πλοία αναγκάζονται να μείνουν παραπάνω στο λιμάνι για να λόγω των απορριμμάτων τους είναι κάτι που κοστίζει στους πλοιοκτήτες.

Σε πολλές περιπτώσεις παρουσιάστηκε το πρόβλημα της κοστολόγησης μέσα στα λιμενικά έξοδα να υπολογίζονται και τα κόστη απόρριψής αποβλήτων. Έτσι τα πλοία πλήρωναν ακόμα και αν δεν είχαν απόβλητα κάτι που αύξησε αρκετά τα λιμενικά κόστη.

Εκτός όμως από τα παραπάνω πρέπει να υπολογίσουμε και το κόστος αγοράς των ειδικών εξοπλισμών για την αποφυγή μόλυνσης, το κόστος λειτουργίας και συντήρησης και φυσικά το κόστος για την εκπαίδευση του πληρώματος. Τα συγκεκριμένα κόστη επιβαρύνουν τα λειτουργικά κόστη των πλοίων.

#### **4.4 Τι είναι οι "Σημαίες Ευκαιρίας" και πως επηρεάζουν το μεταφορικού κόστους.**

Τα «ανοικτά νηολόγια» ή αλλιώς οι «σημαίες ευκαιρίας» είναι ο τρόπος να μειώσουν τα λειτουργικά έξοδα οι ναυτιλιακές, αφού το κάθε κράτος προσφέρει οικονομικές ελαφρύνσεις που έχουν άμεσο αντίκτυπο στη συμπίεση του μεταφορικού κόστους. Δίνουν τη δυνατότητα στις εταιρίες να πληρώνουν πιο χαμηλή φορολογία, χαμηλή μισθοδοσία και χαμηλότερες δαπάνες για τη συμμόρφωση στις Διεθνείς συμβάσεις.

Οι ναυτιλιακές με «σημαίες ευκαιρίας» όπως Λιβερία, Παναμά, Κύπρος κ.α διατηρούν τις έδρες τους «έξω» από τις αντίστοιχες χώρες ενώ οι παραδοσιακές δυτικές ναυτικές δυνάμεις όπως Ιαπωνία, Ελλάδα, ΗΠΑ κλπ. διατηρούν το μεγαλύτερο ποσοστό των εδρών τους στο εσωτερικό των χωρών τους. Κάποιες χώρες όπως η Βρετανία, η Γαλλία, η Ολλανδία και η Νορβηγία, θέσπισαν τα «παράλληλα νηολόγια» τις δικές τους δηλαδή «σημαίες ευκαιρίας» για να προσελκύσουν εφοπλιστές από τρίτες χώρες στη σημαία τους, κάτι που δείχνει να έχει ήδη αποτέλεσμα.



Για παράδειγμα ένα πλοίο 80,000 κ.ο.χ. υπό ελληνική σημαία πληρώνει 90,000 δολάρια ετήσιο φόρο ενώ υπό κυπριακή θα πλήρωνε 4.000 δολάρια. Αντίστοιχα για αμοιβές πληρωμάτων θα πλήρωνε για 29 Έλληνες περίπου 660.000 δολάρια ενώ για Φιλιππινέζους δε θα έδινε πάνω από 500.000 δολάρια.

Ο λόγος που η σημαίες ευκαιρίας προσφέρουν τόσο χαμηλό κόστος εργασίας είναι γιατί διαφέρουν στις απαιτήσεις τους σε σχέση με τα άλλα κράτη. Οι σημαίες ευκαιρίας απαιτούν μικρότερο αριθμό των ατόμων που απασχολείται στο πλοίο, με χαμηλότερο επίπεδο μισθών και πιο ευνοϊκούς όρους απασχόλησης για όφελος της ναυτιλιακής και όχι του πληρώματος.

Ο αριθμός των πληρωμάτων που εργάζονται πάνω σε ένα πλοίο δεν εξαρτάται μόνο από το μέγεθος, τον τύπο και την ιδιότητα του, αλλά από τη σημαία του. Τα πλοία κάτω από σημαίες ευκαιρίας μπορούν να απασχολούν μικρότερο αριθμό ατόμων από ότι τα άλλα πλοία και επιπλέον μπορούν να προσλάβουν χαμηλόμισθους ναυτικούς από χώρες του τρίτου κόσμου αφού από την σημαία δεν υπάρχει περιορισμός ως προς την εθνικότητα του πληρώματος. Αυτό όμως μπορεί από τη μία να παρέχει χαμηλό κόστος πληρώματος και κατά συνέπεια χαμηλά λειτουργικά κόστη αλλά αυτό είναι μόνο μια βραχυπρόθεσμη εκτίμηση του κόστους. Αν το εξετάσουμε μακροπρόθεσμα θα δούμε ότι το φτηνό εργατικό δυναμικό επηρεάζει και την αποδοτικότητα. Η παραγωγικότητα της εργασίας είναι στενά συνδεδεμένη με τα επίπεδα της μισθοδοσίας.

Ας ανατρέξουμε λίγο παραπάνω που μιλήσαμε για τις καινούργιες τεχνολογίες που η Maipol αναγκάζει τους πλοιοκτήτες να προμηθεύσουν τα πλοία τους. Ένας τέτοιος εξοπλισμός έχει μεγάλο κόστος αγοράς καθώς και συντήρησης και λειτουργίας, για να μην υπάρξουν λοιπόν βλάβες ή λάθη που θα προκληθούν από τον ανθρώπινο παράγοντα, τα πληρώματα πρέπει να εκπαιδευτούν καταλλήλα.

Οι περισσότερες ναυτιλιακές εταιρείες επενδύουν σε αξιωματικούς με προσόντα και τους πληρώνουν αρκετά για να μην προκύψουν κόστη από κακή διαχείριση του πλοίου. Επομένως οι πλοιοκτήτες προσπαθούν να κρατούν χαμηλά τα κόστη λειτουργίας του πλοίου, προσπαθώντας κάθε φορά να μην ρίξουν το επίπεδο της ποιότητας και της ασφάλειας, χρησιμοποιώντας τις σημαίες ευκαιρίας επωφελούνται συμπιέζοντας το μεταφορικό κόστος.

Η νηολόγηση ενός πλοίου κάτω από μια σημαία σημαίνει και την ένταξη της στο φορολογικό σύστημα της χώρας αυτής. Στις χώρες με ανοιχτά νηολόγια υπάρχουν τα αρχικά τέλη νηολόγησης του πλοίου και μια ετήσια φορολογία πάνω στο μέγεθος του πλοίου, παρόλα αυτά και πάλι το κόστος είναι αισθητά μικρότερο του αντίστοιχου σε άλλες σημαίες νηολόγησης.

Τι συμβαίνει όμως με τη γιγαντοποίηση των πλοίων; Είναι αναμενόμενο ότι όσο αυξάνεται το μέγεθος ενός μεταφορικού μέσου τόσο μειώνεται το κόστος, οικονομίες κλίμακας. Όσο αυξάνεται το μέγεθος του πλοίου αυξάνεται και η χωρητικότητά του, ενώ παραμένουν σταθερά ή αυξάνεται λίγο, το μέγεθος του πληρώματος και του κόστους προώθησης του πλοίου. Αυτές οι οικονομίες κλίμακας είναι πιο εμφανείς στις θαλάσσιες μεταφορές για τα πλοία με σημαίες ευκαιρίας. Η αύξηση της χωρητικότητας των πλοίων κάτω και η δυνατότητα να μπορούν να διατηρούν τον ίδιο αριθμό πληρώματος σε χαμηλά επίπεδα μισθού δίνουν τη δυνατότητα στους πλοιοκτήτες να παράγουν θαλάσσιες υπηρεσίες με όσο το δυνατόν χαμηλότερο κόστος.

#### **4.5 Ο ISM CODE και ο ρόλος του στο κόστος λειτουργίας**

Τα πολλαπλά ναυτικά ατυχήματα που οδηγούσαν σε απώλεια πλοίων και έμφυχου ναυτικού δυναμικού ανάγκασαν τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (IMO) στη δημιουργία ενός θεσμικού πλαισίου για την αντιμετώπιση του φαινομένου. Στις 17 Νοεμβρίου 1993 ο IMO ενέκρινε το ψήφισμα A.741 «Διεθνής Κώδικας Ασφαλούς Διαχείρισης (ISM CODE, International Safety Management Code)» και στις 21 Ιουλίου του 1994 ενσωματώθηκε και στη Διεθνή σύμβαση SOLAS. Σύμφωνα με τον κανονισμό 2 του SOLAS, ο ISM CODE έγινε υποχρεωτικός για τα κράτη που υπέγραψαν σε αυτό το συνέδριο .

Τα επιβατηγά πλοία, τα πετρελαιοφόρα, τα βυτιοφόρα με χημικά, πλοία μεταφοράς αερίων και ταχύπλοα μικτής χωρητικότητας φορτίου άνω των 500 κόντων, ήταν υποχρεωμένα να συμμορφωθούν με τον ISM από την 1η Ιουλίου 1998.

Από την άλλη, φορτηγά πλοία άνω των 500 κόρων καθώς και πλωτές εξέδρες εξορύξεις πετρελαίου δόθηκε μια περίοδος τετραετίας για να συμμορφωθούν, δηλαδή από την 1η Ιουλίου 2002

Με την ορθή εφαρμογή του ISM CODE πετυχαίνουμε να μειωθούν τα ατυχήματα, να έχουμε λιγότερες καθυστερήσεις στα λιμάνια, καθώς και πιο ευχαριστημένους πελάτες με τη βελτίωση της αποδοτικότητας και με την ασφαλή μεταφορά φορτίων. Επίσης έχουμε ευνοϊκότερες τιμές ασφαλίσεων, αύξηση της ασφάλειας των ναυτικών και την εισαγωγή της έννοιας της ποιότητας στο σύστημα διαχείρισης μέσω της διαβεβαίωσης των βελτιωμένων προτύπων ασφάλειας.

Το κόστος εφαρμογής του ISM CODE ποικίλει ανάλογα με το αν υπάρχει ήδη σύστημα ασφαλούς διαχείρισης, από το μέγεθος του πλοίου και από την πολυπλοκότητα του συστήματος που εφαρμόζεται.

Τα κόστη κυμαίνονται από 10.000 δολάρια και μπορούν να φτάσουν και τα 225.000 δολάρια ανά πλοίο σε πετρελαιοφόρα και bulk carriers. Για πλοία στα οποία οι κανονισμοί ήδη εφαρμόζονται εκτιμάται ένας μέσος όρος κόστους εφαρμογής 116.000 δολάρια ανά πλοίο. Επιπλέον το κόστος συντήρησης του συστήματος υπολογίζεται περίπου στα 5.000 δολάρια/χρόνο.

Τα παραπάνω κόστη αναμένεται να καλυφθούν μακροπρόθεσμα με τις εκπτώσεις που θα κερδίσουν από τις ασφάλειες, διότι πλοία με πιστοποιητικά ISM CODE ευνοούνται με έως και 2% μείωσης των ασφαλίσεων. Πολλοί πλοιοκτήτες έχουν εφαρμόσει εθελοντικά στα πλοία τους τον ISM CODE διότι αυτό αποδεικνύεται οικονομικό και με ασφαλή κέρδη.

## ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ

Όπως αναλύσαμε παραπάνω, η ναυτιλία συνδέεται με το διεθνές εμπόριο, είναι μια βιομηχανία που κάθε πράξη της οικονομικού περιεχομένου, διέπεται από διεθνή χαρακτήρα. Στόχος των ναυτιλιακών εταιριών είναι η μεγιστοποίηση των κερδών τους, όπως και κάθε είδους επιχείρησης. Προσπαθούν λοιπόν να μειώνουν όσο το δυνατόν τα λειτουργικά τους κόστη χωρίς όμως να αλλοιωθεί η παραγωγικότητα τους και η απόδοση των υπηρεσιών που παράγουν.

Η ναυτιλία έχει καταφέρει να κατέχει τη μερίδα του λέοντος όσων αφορά τις παγκόσμιες μεταφορές. Ο λόγος που συμβαίνει αυτό είναι ότι μέσω της θάλασσας μπορεί να φτάσει σε κάθε γωνιά του πλανήτη αλλά και ότι καταφέρνει να συνδυάσει καλύτερη τιμή, ταχύτητα, αξιοπιστία και ασφαλή μεταφορά φορτίου.

Παρόλο που βρίσκεται σε πλεονεκτικότερη θέση έναντι των υπολοίπων μεταφορικών μέσων η ναυτιλία δεν παύει να είναι και αυτή μια αγορά και όπως όλες οι αγορές διέπεται από τους οικονομικούς κύκλους. Η ναυτιλία είναι γεγονός ότι παρουσιάζει μεγάλες και απότομες διακυμάνσεις και επηρεάζονται άμεσα από τις διεθνείς οικονομικές και πολιτικές εξελίξεις. Οι ναυτιλιακοί κύκλοι θεωρούνται ένα από τα πιο βασικά εργαλεία της Ναυτιλίας ως ο μηχανισμός που ισορροπεί προσφορά και ζήτηση για τις θαλάσσιες μεταφορές.

Η ναυτιλιακή αγορά στην πραγματικότητα δε μπορεί να εξεταστεί σαν μία ομογενής αγορά διότι διακρίνεται δε δύο βασικές αγορές εντελώς διαφορετικές μεταξύ τους. Οι αγορές αυτές είναι: η tramp και η liner, οι οποίες έχουν αρκετές διαφορές οι πιο ουσιώδης είναι οι κάτωθι.

Αρχικά, η tramp ναυτιλία ή αλλιώς η ελεύθερη φορτηγός ναυτιλία είναι η ναυτιλία που παρέχει τις μεταφορικές της υπηρεσίες σε πελάτες που θέλουν να μεταφέρουν ένα φορτίο από ένα σημείο σε ένα άλλο. Η τιμή του ναύλου δεν είναι προκαθορισμένη αλλά εξαρτάται από το που κυμαίνονται οι ναύλοι τη στιγμή που κλίνεται το ναυλοσύμφωνο, για τη χρονική περίοδο για την οποία κλίνεται κ.α. Επίσης στην tramp ναυτιλία η πληθώρα των φορτίων που κινούνται είναι χύδην φορτία όπως σιτάρι, άνθρακας, ζάχαρη. Η μεταφορική υπηρεσία που παρέχουν μπορεί να ξεκινήσει

όποτε επιθυμεί ο ναυλωτής και στο λιμάνι της αρεσκείας του, φτάνει το πλοίο να είναι διαθέσιμο και όλοι οι εξτρά οροί να περιλαμβάνονται στο ναυλοσύμφωνο. Στην tramp ναυτιλία επικρατούν συνθήκες ελεύθερης αγοράς και μπορεί να συμμετέχει εύκολα κάθε πλοιοκτήτης.

Αντιθέτως, η liner ναυτιλία ή αλλιώς ναυτιλία γραμμών παρέχει μεταφορική υπηρεσία με χρονοδιάγραμμα και δρα συνήθως μέσω κοινοπραξιών που δραστηριοποιούνται σε συγκεκριμένες θαλάσσιες διαδρομές. Οι τιμές των ναύλων είναι προκαθορισμένες από τις κοινοπραξίες, οι οποίες δημιουργούν μονοπώλιο και αντιστοίχως επιβάλλουν δυσκολίες στην εισαγωγή ανταγωνιστών στο συγκεκριμένο κλάδο. Οι διαδρομές που ακολουθούν τα πλοία γραμμών είναι συγκεκριμένες και ακολουθούν συγκεκριμένο πρόγραμμα. Τα φορτία σε αυτή την αγορά είναι υψηλής αξίας και μοναδοποιημένα σε κοντέινερ, ή παλέτες κ.α..

Βασικές διαφορές οι παραπάνω αγορές, παρουσιάζουν και στο κόστος αλλά λόγω της διαφορετικής τους δομής δε μπορούμε να κάνουμε απόλυτη σύγκριση. Και είναι σημαντικό να τονίσουμε ότι στην ελεύθερη φορτηγό ναυτιλία τα κόστη διαφοροποιούνται ανάλογα με τις ανάγκες του εκάστοτε ναυλωτή.

Η ναυτιλία είναι μια αγορά εντάσεως κεφαλαίου όπως και οι δύο κλάδοι της. Όπως αναλύσαμε και σε προηγούμενα κεφάλαια, η ναυτιλία γραμμών χρησιμοποιεί containerships η αξία των οποίων είναι αρκετά μεγαλύτερη από τα παραδοσιακά Bulk carriers λόγω της ανάγκης τους για μηχανές μεγαλύτερης απόδοσης (υψηλής αξίας φορτία συνεπάγεται μεγαλύτερη ταχύτητα), όπως και της ιδιαιτερότητας φορτοεκφόρτωσης. Επίσης μεγάλη διαφορά παρουσιάζεται στις τιμές των καυσίμων αλλά και στις ασφάλειες, αναμενόμενο αφού στην liner τα πλοία κινούνται με μεγαλύτερη ταχύτητα (20 κόμβους) έναντι αυτή της tramp. Επιπρόσθετα λόγω της μεγαλύτερης αξίας των πλοίων και των φορτίων που μεταφέρει η Liner παρατηρείτε μεγαλύτερη αύξηση και στα ασφάλιστρα .

Όπως αναλύσαμε ήδη, ένα από τα βασικότερο λειτουργικά κόστη ενός πλοίου είναι το κόστος πληρώματος, το οποίο συμπεριλαμβάνει μισθοδοσία, υπερωρίες, ασφάλεια πληρώματος, εκπαίδευση κ.α.. Και εδώ μπορούν να παρουσιαστούν μεγάλες διαφοροποιήσεις κυρίως λόγω των σημαιών ευκαιρίας. Άρα σε κάθε πλοίο ανάλογα με τη σημαία του διαφοροποιείται, ο αριθμός του πληρώματος, το ύψος της μισθοδοσίας

η φορολογία, οι εκπαιδεύσεις των ναυτεργατών κ.α. Η liner σε σύγκριση με την tramp παρουσιάζει αυξημένα κόστη πληρώματος εξαιτίας των κανονισμών ποιότητας στη ναυτιλία.

Στις υπόλοιπες κατηγορίες εξόδων στα έξοδα προμηθειών καθώς και στις επισκευές και τα ανταλλακτικά δεν παρουσιάζονται τεράστιες διαφορές άλλωστε είναι ένα κομμάτι που εξαρτάται καθαρά από την πολιτική της εταιρίας. Συνήθως παρατηρείται μια πιο επιμελής αντιμετώπιση από πλευράς των εταιριών της liner όσον αφορά τις επισκευές και τα ανταλλακτικά, διότι σε ένα πιο οργανωμένο σύστημα σαν αυτό που έχουν τα πλοία γραμμών θέλουν όσο το δυνατόν λιγότερες καθυστερήσεις.

Τέλος, τεράστιες διαφορές εμφανίζονται στα έξοδα λιμένων. Τα ελεύθερα φορηγά πλοία δεν καθυστερούν πολύ στα λιμάνια εξαιτίας της ευκολίας φορτοεκφόρτωσης που έχουν σε αντίθεση με τα containerships που χρειάζονται περισσότερη ώρα για την ίδια διαδικασία και φυσικά για να αποφεύγουν περεταίρω καθυστερήσεις στα λιμάνια πρέπει να έχει γίνει σωστή διαχείριση φορτίου έτσι ώστε να χρειαστεί ο λιγότερος χρόνος για φορτοεκφόρτωση σε κάθε λιμάνι.

Όπως είναι αναμενόμενο τις τελευταίες δεκαετίες έχουν παρατηρηθεί αυξήσεις στα λειτουργικά έξοδα των πλοίων. Ένας από τους βασικότερους λόγους είναι η προστασία του περιβάλλοντος. Τα πλοία είναι παράγοντας μόλυνσης και για το θαλάσσιο περιβάλλον αλλά και για την ατμόσφαιρα. Με την υιοθέτηση της Marpol και την υποχρεωτική συμμόρφωση των ναυτιλιακών εταιριών στους κανόνες της, έχουμε επιπρόσθετα κόστη που σχετίζονται με την προμήθεια και τη συντήρηση του απαραίτητου εξοπλισμού για τη διαχείριση αποβλήτων, και όπως είναι αναμενόμενο επιπρόσθετα κόστη για την εκπαίδευση του πληρώματος για ένταξη τους στους κανόνες αλλά και τη διαχείριση του απαραίτητου εξοπλισμού που έχει προστεθεί στα πλοία για το λόγο αυτό. Μεγάλη αύξηση προκλήθηκε στα κόστη των tankers με την επιβολή του διπλού κύτους, κάτι που ήταν απαραίτητο για την προστασία των υδάτων. Η μετασκευές από μονό σε διπλό κύτος φαίνεται να αυξήσαν τα κόστη περίπου στο 15%.

Αναμένεται με την πάροδο των ετών το θεσμικό πλαίσιο που σχετίζεται με τη σωστή λειτουργία των πλοίων αναμένεται να γίνει αυστηρότερο για την ασφάλεια των πληρωμάτων και του περιβάλλοντος. Αυτό θα έχει ως συνέπεια να αυξηθεί ακόμα

περισσότερο το επιχειρησιακό κόστος για τους πλοιοκτήτες ακόμα και αν τα ναύλα παραμείνουν στα ίδια επίπεδα με σήμερα.

Φυσικά την περίοδο 2004-2008 που τα ναύλα ήταν πάρα πολύ υψηλά, η αύξησης αυτής της τάξης στα λειτουργικά έξοδα δεν απασχολούσε τους πλοιοκτήτες καθόλου αφού είχε πολύ μικρό αντίκτυπο στα κέρδη τους και όλες αυτές οι προσθήκες που ήταν απαραίτητες έδιναν αξία στα πλοία τους. Τώρα όμως που η αγορά δε τους βοηθάει και παρατηρείται το φαινόμενο τα λειτουργικά έξοδα σε πολλές περιπτώσεις να είναι όσο περίπου και το ναύλο, οι πλοιοκτήτες βρίσκονται σε απόγνωση. Και μην έχοντας πια τη στήριξη των τραπεζών κάνουν ότι μπορούν για να μειώσουν τα λειτουργικά κόστη ακόμα και με το να παροπλίσουν ή να στείλουν για διάλυση τα μη αποδοτικά πλοία για να μπορέσουν να επιβιώσουν στην καινούρια αυτή οικονομική κατάσταση της ναυτιλίας.

Η αλήθεια είναι ότι όλες αυτές οι υποχρεωτικές αλλαγές στα πλοία που έχουν επιβαρύνει κατά πολύ τις τσέπες των εφοπλιστών δεν έχουν μόνο αρνητικές επιπτώσεις στα λειτουργικά κόστη αν το δούμε μακροπρόθεσμα .

Για παράδειγμα η σωστή εφαρμογή του ISM CODE προσφέρει λιγότερες καθυστερήσεις στα λιμάνια άρα μείωση των port expenses (λιμανιάτικα), λιγότερα ατυχήματα συνεπώς δεν έχεις παραπάνω ασφάλιστρα και το πλοίο σου είναι πιο ανταγωνιστικό. Λίγο πιο αναλυτικά το κόστος εφαρμογής του ISM CODE κατά μέσο όρο είναι στα 116.000 δολάρια ανά πλοίο και η συντήρησή του εκτιμάτε στα 5000\$/έτος. Σε βάθος δεκαετίας είναι 46\$/μέρα. Εφαρμόζοντας όμως τον κώδικα κερδίζουν μια έκπτωση στα ασφάλιστρα της τάξης το 2%. Στην ουσία το κόστος εγκατάστασης και συντήρησης καλύπτεται από την έκπτωση που σου παρέχουν οι ασφαλιστικές.

Το δεύτερο τρίμηνο του 2008 μπήκαμε στο τέταρτο στάδιο του ναυτιλιακού κύκλου την κατάρρευση. Πολλοί οικονομολόγοι υποστηρίζουν ότι πλέον η ναυτιλία κοντεύει να περάσει και το πρώτο στάδιο (Δυσπραγία) και να μπει επιτέλους στο δεύτερο στάδιο (Ανόρθωση) κάτι που σύμφωνα με τον BDI φαίνεται να συμβαίνει με αργά βήματα.

Οι εταιρίες στην προσπάθεια τους να επιβιώσουν έπρεπε να ακολουθήσουν σωστή στρατηγική για να μπορέσουν να μειώσουν τα έξοδά τους, οι περισσότερες διέλυσαν τα μεγαλύτερα σε ηλικία πλοία αφού είχαν μεγαλύτερες απαιτήσεις σε ανταλλακτικά, επισκευές ακόμα και σε μισθοδοσίες πληρώματος, όπως είδαμε σε παραπάνω κεφάλαιο. Έτσι με τη μείωση αυτή του τονάζ έχουμε λιγότερα αλλά και νεότερα πλοία σε μέσω όρο και η προσφορά με τη ζήτηση οδηγούνται σε ισορροπία.

Τα τελευταία 8 χρόνια υπήρξαν πολύ σκληρά για την ναυτιλιακή κοινότητα και χάθηκαν τεράστιες ναυτιλιακές περιουσίες αλλά για τις εταιρίες που κατάφεραν να παραμείνουν βιώσιμες αναμένετε τα κέρδη τους να αυξηθούν αρκετά τα επρχόμενα έτη.



## ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

### ΕΛΛΗΝΙΚΗ

- ΒΛΑΧΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ, ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ, ΕΚΔΟΣΕΙΣ ΣΤΑΜΟΥΛΗ ΑΕ, ΑΘΗΝΑ 2011
- ΓΕΩΡΓΑΝΤΟΠΟΥΛΟΣ Ε., ΒΛΑΧΟΣ Γ. ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ, ΕΚΔΟΣΕΙΣ ΤΖΕΙ & ΤΖΕΙ ΕΛΛΑΣ, ΠΕΙΡΑΙΑΣ 2003
- ΒΛΑΧΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ, ΒΑΣΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΕΠΙΣΤΗΜΗΣ, ΕΚΔΟΣΕΙΣ ΤΖΕΙ & ΤΖΕΙ ΕΛΛΑΣ, ΠΕΙΡΑΙΑΣ 1999
- ΓΟΥΛΙΕΛΜΟΣ Α., ΓΚΙΖΙΑΚΗΣ Κ., ΈΛΕΓΧΟΣ ΠΟΙΟΤΗΤΟΣ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗ ΚΑΙ ΣΤΟ ΠΛΟΙΟ, ΕΚΔΟΣΕΙΣ ΣΤΑΜΟΥΛΗ ΑΕ, ΑΘΗΝΑ 2001
- ΓΚΙΖΙΑΚΗΣ Κ., ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ Α. ΠΛΩΜΑΡΙΤΟΥ Ε., ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ, ΕΚΔΟΣΕΙΣ ΣΤΑΜΟΥΛΗΣ, ΑΘΗΝΑ 2006
- ΠΑΠΑΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ Κ. Ν., "Η ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΠΟΙΗΣΗ ΤΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ & Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΚΑΙ ΔΙΕΘΝΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑ", ΕΚΔΟΣΕΙΣ ΣΤΑΜΟΥΛΗΣ, ΑΘΗΝΑ 2002
- ΒΛΑΧΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ, ΔΙΕΘΝΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ, ΕΚΔΟΣΕΙΣ ΣΤΑΜΟΥΛΗΣ, ΑΘΗΝΑ 2007 (Β Έκδοση)
- ΓΟΥΛΙΕΛΜΟΣ Α.Μ., ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ, ΑΘΗΝΑ 2007
- ΣΑΜΠΡΑΚΟΣ Ε, ΕΙΣΑΓΩΓΗ ΣΤΗΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ, ΕΚΔΟΣΕΙΣ ΣΤΑΜΟΥΛΗΣ, ΑΘΗΝΑ 2013 (Γ Έκδοση)
- ΔΙΕΘΝΗΣ ΚΩΔΙΚΑΣ ΑΣΦΑΛΟΥΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ-ΟΔΗΓΙΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΡΜΗΝΕΙΑ ΤΟΥ ISM CODE-ΕΚΔΟΣΕΙΣ Ε.Ν.ΣΤΑΥΡΙΔΑΚΗ
- ΒΛΑΧΟΣ Γ., ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΚΑΙ ΘΑΛΑΣΣΙΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ, ΕΚΔΟΣΕΙΣ ΣΤΑΜΟΥΛΗΣ, ΑΘΗΝΑ 1999
- ΠΡΟΛΗΨΗ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΗΣ ΡΥΠΑΝΣΗΣ ΑΠΟ ΠΛΟΙΑ ΚΑΘΕΣΤΩΤΑ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑΣ ΚΑΙ ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΗΣ ΚΑΙ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΑ ΠΡΟΤΥΠΑ, Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών.  
(<http://nee.gr/downloads/94EEE%20pollution%20prevention%20brochure.pdf>)

## ΞΕΝΟΓΛΩΣΣΗ

- STOPFORD MARTIN, MARITIME ECONOMICS, 2009 (3<sup>RD</sup> EDITION)
- FRANCESCO MUNARI, THE HAMBURG LECTURES ON MARITIME AFFAIRS 2009 & 2010 “COMPETITION IN LINER SHIPPING”
- GKONIS K., PSARAFTIS N., SOME KEY VARIABLES AFFECTING LINER SHIPPING COST (<http://www.martrans.org>)
- SVENDSEN A.S, “SEA TRANSPORT AND SHIPPING ECONOMICS”, BREMEN, 1958
- STOPFORD MARTIN, IS THE DRIVE FOR EVER BIGGER CONTAINERSHIPS IRRESISTIBLE, MD CLARKSON RESEARCH LLOYDS LIST SHIPPING FORECASTING CONFERENCE, 2002
- GRATSOS G.A, ZAXARIADIS II., LIFE CYCLE COST OF MAINTAINING THE EFFECTIVENESS OF A SHIP'S STRUCTURE AND ENVIRONMENTAL IMPACT OF SHIP DESIGN PARAMETERS. (<http://nee.gr/downloads/176Life.cycle.cost.pdf>)
- METAXAS B., THE ECONOMICS OF TRAMP SHIPPING, ATHLONE PRESS, LONDON, 1971.M
- KOEHN SEBASTIAN, MARITIME ECONOMICS & LOGISTICS, 2008
- CARIOU PIERRE, STRATEGIC ALLIANCES IN CONTAINER LINER SHIPPING, 2002 ([www.researchgate.net](http://www.researchgate.net))
- STAR BULK ANNOUNCES DATE FOR THE RELEASE OF FOURTH QUARTER 2015 RESULTS, CONFERENCE CALL AND WEBCAST ([www.starbulk.com](http://www.starbulk.com))
- REVIEW OF MARITIME TRANSPORT, 2014, UNCTAD ([http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2014\\_en.pdf](http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2014_en.pdf))
- The Environmental Impacts of Increased International Maritime Shipping, GUADALAJARA, MEXICO, 2008 (<http://www.oecd.org/greengrowth/greening-transport/41373767.pdf>)

## ΑΡΘΡΑ ΚΑΙ ΆΛΛΕΣ ΠΗΓΕΣ

- <http://www.naftemporiki.gr/finance/story/730400/auksanetai-to-kostos-leitourgias-sta-ploia>
- <http://www.seos-project.eu/modules/marinepollution/marinepollution-c01-s01-p02.gr.html>
- <https://www.moorestephens.co.uk/sectors/shipping-transport/opcost>
- <http://ec.europa.eu/environment/air/transport/ships.htm>
- [http://unctad.org/sections/wcmu/docs/cimem1p08\\_en.pdf](http://unctad.org/sections/wcmu/docs/cimem1p08_en.pdf)
- [http://www.emuni.si/press/ISSN/1855-3362/4\\_039-060.pdf](http://www.emuni.si/press/ISSN/1855-3362/4_039-060.pdf)
- [http://www.unric.org/el/index.php?option=com\\_content&view=article&id=10799&catid=25:-----un-system-directory&Itemid=32](http://www.unric.org/el/index.php?option=com_content&view=article&id=10799&catid=25:-----un-system-directory&Itemid=32)
- <http://www.dealnews.gr/nautilia/item/5654#.WabSNcgjHIV>
- <http://www.imo.org>
- <https://www.bimco.org>
- [www.imo.org/en/OurWork/Environment/SpecialAreasUnderMARPOL/Pages/Default.aspx](http://www.imo.org/en/OurWork/Environment/SpecialAreasUnderMARPOL/Pages/Default.aspx)