

**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑ  
ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ**



**ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ στην  
ΝΑΥΤΙΛΙΑ**

---

**ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ  
ΣΤΗΝ TRAMP ΚΑΙ LINER ΝΑΥΤΙΛΙΑ:  
ΣΥΓΚΡΙΤΙΚΗ ΜΕΛΕΤΗ.**

Ηρακλής Μιχαήλ Μπασογιάννης

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, Νοέμβριος 2017

## Πίνακας περιεχομένων

ΕΙΣΑΓΩΓΗ .....	9
ΤΟ ΘΑΛΑΣΣΙΟ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΟ ΣΥΣΤΗΜΑ .....	10
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1: ΕΛΕΥΘΕΡΗ ΦΟΡΤΗΓΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑ (TRAMP).....	14
1.1 Ορισμός.....	14
1.2 Χαρακτηριστικά Tramp Ναυτιλίας .....	14
1.3 Ζήτηση και Προσφορά στην Tramp Ναυτιλία.....	16
1.3.1 Ζήτηση .....	16
1.3.2 Προσφορά .....	17
1.4 Τύποι Πλοίων στην Tramp Ναυτιλία.....	18
1.4.1 Πλοία ξηρού φορτίου .....	18
1.4.2 Πλοία υγρού φορτίου .....	19
1.5 Συνθήκες Αγοράς Tramp Ναυτιλίας .....	20
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2: ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΤΑΚΤΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ (LINER) .....	23
2.1 Οικονομικές Αρχές της Liner Ναυτιλίας .....	23
2.2 Η Ανάπτυξη των Εμπορευματοκιβωτίων στη Ναυτιλιακή Αγορά .....	25
2.3 Οι Μεγαλύτεροι Operators Τακτικών Γραμμών .....	26
2.4 Ναυτιλιακές Συμμαχίες (Shipping Alliances).....	28
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3: ΟΙ ΝΑΥΛΟΙ ΣΤΗΝ TRAMP ΝΑΥΤΙΛΙΑ.....	31
3.1 Οι Ναύλοι στην Αγορά των Ελεύθερων Πλοίων .....	31
3.1.1 Ναύλωση κατά ταξίδι.....	31
3.1.2 Χρονοναύλωση (Time Chartering) .....	32
3.1.3 Ναύλωση πλοίου γυμνού (Bareboat chartering ή Chartering by demise).....	33
3.1.4 Συμβόλαιο εργολαβικής εκμίσθωσης.....	34
3.1.5 Ναύλωση συνεχόμενων ταξιδιών (Consecutive voyages) .....	36
3.1.6 Time Trip Chartering .....	36
3.1.7 Δευτερεύουσες μορφές ναύλωσης .....	37
3.2 Η Κατάσταση της Αγοράς στην Tramp Ναυτιλία .....	39
3.2.1 Επίπεδο ναύλων δεξαμενοπλοίων .....	39
3.2.2 Επίπεδο ναύλων ξηρού φορτίου.....	45
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4: ΟΙ ΝΑΥΛΟΙ ΣΤΗΝ LINER ΝΑΥΤΙΛΙΑ.....	49
4.1 Οι Διακυμάνσεις της Αγοράς και τα Πλοία Γραμμών .....	49
4.2 Η Θεωρία των Ναυτολογίων .....	51
4.3 Παράγοντες Επιρροής των Ναυτολογίων .....	53
4.3.1 Δευτερεύοντες παράγοντες επιρροής των ναυτολογίων.....	55
4.4 Η Κατάσταση της Αγοράς στην Liner Ναυτιλία.....	57

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5: ΣΥΓΚΡΙΤΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ ΣΕ TRAMP-LINER ΝΑΥΤΙΛΙΑ .....	65
5.1 Γενικά – Διαφορές.....	65
5.2 Βάση Μεριδίου επί του Παγκόσμιου Στόλου .....	67
5.3 Βάση Ηλικίας Πλοίων.....	69
5.4 Βάση Πλοιοκτητριών Χωρών .....	71
5.5 Λειτουργικά Προβλήματα.....	72
5.5.1 Εφοδιαστική Αλυσίδα .....	73
5.5.2 Σχεδίαση δικτύου μεταφορών .....	74
5.5.3 Ταχύτητα πλεύσης.....	76
5.6 Αξιολόγηση Συμβολαίων .....	77
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6: ΚΟΣΤΟΣ ΣΕ TRAMP-LINER ΝΑΥΤΙΛΙΑ.....	79
6.1 Στοιχεία Κόστους Εκμετάλλευσης της Ναυτιλιακής Μονάδας.....	79
6.1.1 Κόστος Κεφαλαίου.....	81
6.1.2 Λειτουργικές Δαπάνες.....	82
6.1.3 Κόστος Ταξιδιού .....	86
6.2 Σταθερό – Μεταβλητό Κόστος .....	88
6.3 Σύγκριση Δύο Ναυτιλιακών Εταιρειών (CMA CGM – TEEKAY Co).....	89
6.3.1 Βάση λειτουργικών εξόδων .....	90
6.3.2 Βάση διαδικτυακού marketing .....	93
ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ.....	94
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....	96

## **Περιεχόμενα Πινάκων-Διαγραμμάτων**

Πίνακας 1.1: Ποσοστά εταιρειών και χωρητικότητας ανά τύπο κατηγορίας πλοίου .....	22
Πίνακας 2.1: Οι 30 κορυφαίες liner εταιρείες (Ιούλιος 2016) .....	26
Πίνακας 3.1: Δείκτες Baltic Exchange Tanker .....	39
Πίνακας 3.2: Σύνοψη αγοράς δεξαμενοπλοίων – Ναύλα Spot Αγοράς 2011-2014 (Worldscale).....	40
Πίνακας 3.3: Σύνοψη αγοράς δεξαμενοπλοίων – Ναύλα Spot Αγοράς 2014 (Worldscale)....	42
Πίνακας 4.1: Επίπεδο ναύλων containerships (2010-2015).....	60
Πίνακας 5.1: Κατανομή ηλικίας του παγκόσμιου στόλου ανά τύπο πλοίου, 2016 .....	70
Πίνακας 5.2: Μέσοι όροι ηλικίας πλοίων ανά τύπο.....	70
Πίνακας 5.3: Ποσοστά τύπων πλοίων ανά χώρες (2016) .....	71
Πίνακας 6.1: Ποσοστά επιμέρους εξόδων Teekay Co, 2016.....	91
Πίνακας 6.2: Ποσοστά επιμέρους εξόδων CMA CGM, 2016 .....	92

Εικόνα 1: Κατηγορίες διεθνούς θαλάσσιου εμπορίου .....	13
Εικόνα 2.1: Το μεταφορικό σύστημα τακτικών γραμμών, 2007 .....	24
Εικόνα 3.1: Οι τρεις κύριες μορφές ναύλωσης .....	35
Εικόνα 6.1: Κατάσταση Αποτελεσμάτων Χρήσης Teekay Co, 2016.....	90
Εικόνα 6.2: Ανάλυση Λειτουργικού και Κόστους Ταξιδιού CMA CGM, 2016 .....	92
Γράφημα 1: Κατηγορίες εμπορευμάτων διακινούμενες δια θαλάσσης .....	12
Γράφημα 3.1: Baltic Tanker Clean & Dirty Index (2011-2016).....	44
Γράφημα 3.2: Baltic Exchange Dry Index, 2012-2015.....	45
Γράφημα 3.3: Ημερήσια ναύλα bulk carriers, 2010 – 2015 (\$/ημέρα).....	47
Γράφημα 3.4: Baltic Dry Index (2012 – 2016) .....	48
Γράφημα 4.1: Αύξηση ζήτησης-προσφοράς στην αγορά των container, 2001 – 2016 (ετήσιος ρυθμός αύξησης) .....	58
Γράφημα 5.1: Παγκόσμιος στόλος ανά τύπο πλοίου, (1980-2016).....	68
Διάγραμμα 6.1: Σχέση Ηλικίας-Κόστους Capesize bulk carrier.....	80

## **Δήλωση αυθεντικότητας / ζητήματα Copyright**

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.

## **Τριμελής Εξεταστική Επιτροπή**

Η παρούσα Διπλωματική Εργασία εγκρίθηκε ομόφωνα από την Τριμελή Εξεταστική Επιτροπή που ορίστηκε από τη 1ΣΕΣ του Τμήματος Ναυτιλιακών Σπουδών Πανεπιστημίου Πειραιώς σύμφωνα με τον Κανονισμό Λειτουργίας του Προγράμματος Μεταπτυχιακών Σπουδών στην Ναυτιλία.

Τα μέλη της Επιτροπής ήταν:

- Παπαδημητρίου Ευστράτιος (Επιβλέπων)
- Παντουβάκης Άγγελος
- Πολέμης Διονύσιος

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

## **ΠΡΟΛΟΓΟΣ / ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ**

Η εργασία αποτελεί το τέλος του μεταπτυχιακού στην Ναυτιλία αλλά και την αρχή μίας νέας εποχής. Θα ήθελα να ευχαριστήσω όλους όσους με υπέμειναν αυτό το διάστημα αλλά και την στήριξη τους για να φέρω εις πέρας την παρούσα εργασία. Ευχαριστώ επίσης τον κ. Παπαδημητρίου Ευστράτιο για την καθοδήγηση και βοήθεια του, η οποία ήταν αναγκαία για την ολοκλήρωση της εργασίας.

## **ΠΕΡΙΛΗΨΗ**

Η θαλάσσια μεταφορά εμπορευμάτων πραγματοποιείται από τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις. Τα τελευταία χρόνια, λόγω των απαιτήσεων που έχουν προκύψει απ' το διαρκώς μεταβαλλόμενο και δυναμικό περιβάλλον της ναυτιλίας, έχουν αναδυθεί δύο μοντέλα διοίκησης ναυτιλιακών εταιρειών, της tramp και liner ναυτιλίας. Τα δύο πρότυπα διοίκησης παρουσιάζουν διαφορές ως προς τα χαρακτηριστικά τους, τον τρόπο διοίκησης τους, την αγορά στην οποία δραστηριοποιούνται και γενικότερα ως προς την φιλοσοφία τους. Στην παρούσα εργασία, θα γίνει καταγραφή των χαρακτηριστικών του κάθε μοντέλου διοίκησης, των χαρακτηριστικών των αγορών στις οποίες δραστηριοποιούνται και τις μορφές ναυλώσεων τους. Στην συνέχεια, θα γίνει μία προσπάθεια σύγκρισης των δύο τύπων διοίκησης βάση των ιδιαιτεροτήτων τους και των διάφορων λειτουργικών ζητημάτων όπως σχεδίασης δικτύου μεταφορών, ταχύτητας πλεύσης, καταρτισμού δρομολογίων κ.α. Τέλος, θα χρησιμοποιηθούν οι οικονομικές καταστάσεις δύο εταιρειών (CMA CGM – Teekay Co), έτσι ώστε να γίνει μία σύγκριση του ποσοστού των επιμέρους δαπανών που καταλαμβάνουν επί του συνολικού κόστους.

## **ABSTRACT**

Shipping companies are in charge to transport cargoes through the sea. During the last decades, due to the turbulent and dynamic shipping industry, they are created two business models, Tramp and Liner Services. There are several differences between Tramp and Liner as in their features, in the way of the management and in the company philosophy. We are trying to mention the features of each business model, the features of Tramp and Liner market and how the vessels are chartered. Moreover, we will try to note the differences between the operating costs and the voyage expenses in each business model (Tramp-Liner) and we will use the financial statements of two shipping companies (CMA CGM – Teekay Co), in order to compare the percentage of each type of cost.

Key Words: Tramp, Liner, Συγκριτική Μελέτη, Κόστος



## ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Το θέμα της παρούσας εργασίας είναι: «Οργάνωση ναυτιλιακών επιχειρήσεων στην tramp και liner ναυτιλία: Συγκριτική μελέτη». Αντικείμενο συζήτησης και αντιπαραθέσεων είναι στις μέρες μας για το ποιο είναι το καταλληλότερο μοντέλο διοίκησης ναυτιλιακών μονάδων, όπου στην Ελλάδα συγκεκριμένα κυριαρχεί η ελεύθερη φορτηγός ναυτιλία.

Σκοπός της διπλωματικής εργασίας είναι η παρουσίαση της οργάνωσης και της δομής των ναυτιλιακών επιχειρήσεων σε ελεύθερη φορτηγό και τακτικών γραμμών ναυτιλία αντίστοιχα καθώς και η διαφορά φιλοσοφίας και τρόπου διοίκησης των ναυτιλιακών εταιρειών που δραστηριοποιούνται σε καθέναν από τους δύο αυτούς τύπους ναυτιλίας. Αυτό γίνεται προσπάθεια να επιτευχθεί μέσω της παρουσίασης του τρόπου λειτουργίας των ναυτιλιακών εταιρειών και της ανάλυσης των χαρακτηριστικών σε καθέναν τύπο. Παράλληλα θα γίνει αναφορά στα χαρακτηριστικά της καθεμίας αγοράς αλλά και στις συνθήκες που επικρατούν σήμερα στην ελεύθερη φορτηγό ναυτιλία και στη ναυτιλία τακτικών γραμμών. Μία άλλη πτυχή στην οποία αναμένεται να δοθεί βαρύτητα είναι η διαφορά ως προς την σύνθεση του κόστους (κόστος κεφαλαίου, λειτουργικές δαπάνες, κόστος ταξιδιού).

Συγκεκριμένα στο 1<sup>ο</sup> Κεφάλαιο γίνεται μία εκτενέστερη ανάλυση της ελεύθερης φορτηγού αγοράς, των στοιχείων της ζήτησης και της προσφοράς χωρητικότητας μεταφοράς θαλάσσιων υπηρεσιών που την χαρακτηρίζουν, των τύπων πλοίου και των συνθηκών της αγοράς σήμερα. Στο 2<sup>ο</sup> κεφάλαιο γίνεται αναφορά στις οικονομικές αρχές της liner ναυτιλίας ενώ θεωρούμε σαν δεδομένο στην συγκριτική μας ανάλυση ότι σαν εταιρείες τακτικών γραμμών νοούνται κυρίως οι εταιρείες μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων. Έπειτα, γίνεται αναφορά στην ανάπτυξη των εμπορευματοκιβωτίων ως εργαλείο θαλάσσιας μεταφοράς προϊόντων, στην ολιγοπωλιακή διάρθρωση της αγοράς αλλά και στους κορυφαίους liner operators. Στο 3<sup>ο</sup> κεφάλαιο γίνεται ανάλυση των διάφορων μορφών συμβολαίων ναύλωσης στην tramp ναυτιλία καθώς και την κατάσταση που επικρατεί στους ναύλους στις δύο κύριες tramp αγορές, των δεξαμενοπλοίων και των χύδην ξηρού φορτίου πλοίων. Στο 4<sup>ο</sup> κεφάλαιο γίνεται αναφορά στα ναυτολόγια και στους παράγοντες επιρροής αυτών, καθώς και την κατάσταση που επικρατεί σήμερα στην αγορά των πλοίων μεταφοράς Ε/Κ. Στο 5<sup>ο</sup> κεφάλαιο γίνεται σύγκριση ελεύθερης φορτηγού και τακτικών γραμμών ναυτιλίας βάση ορισμένων κριτηρίων όπως λειτουργικών ζητημάτων (ταχύτητα πλεύσης πλοίων, σχεδίαση δικτύου μεταφορών κ.α.) ενώ στο 6<sup>ο</sup> κεφάλαιο γίνεται σύγκριση των δύο μοντέλων διοίκησης βάση των στοιχείων κόστους εκμετάλλευσης καθώς στις μεν εταιρείες τακτικών γραμμών το μεγαλύτερο κομμάτι του συνολικού κόστους είναι σταθερό ενώ στις δε εταιρείες της

ελεύθερης φορτηγού ναυτιλίας το μεγαλύτερο ποσοστό κόστους είναι μεταβλητό. Τέλος, γίνεται μία σύγκριση μεταξύ δύο ναυτιλιακών εταιρειών, της CMA CGM που δραστηριοποιείται στον κλάδο μεταφοράς Ε/Κ και της TEEKAY Co που δραστηριοποιείται στον κλάδο μεταφοράς αργού πετρελαίου και φυσικού αερίου, ως προς τα λειτουργικά τους έξοδα και τον τρόπο προώθησης της εταιρείας τους μέσω της ιστοσελίδας τους.

Κοινός σκοπός των εταιρειών σε tramp και liner ναυτιλία είναι η θαλάσσια μεταφορά εμπορευμάτων, αλλά υπάρχουν σημαντικές διαφορές ως προς τον τρόπο μεταφοράς. Κύριος στόχος της διπλωματικής είναι να αναλυθούν τα διαφορετικά χαρακτηριστικά tramp και liner ναυτιλίας μέσω μίας συγκριτικής ανάλυσης η οποία θα βασίζεται στις παραμέτρους που προαναφέρθηκαν.

## **ΤΟ ΘΑΛΑΣΣΙΟ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΟ ΣΥΣΤΗΜΑ**

Πριν γίνει ανάλυση των βασικών στοιχείων της ζήτησης και προσφοράς υπηρεσιών στην tramp αγορά καθώς και για των παραγόντων που επηρεάζουν γενικότερα την προσφορά και ζήτηση για θαλάσσιες μεταφορές, θα γίνει αναφορά συνοπτικά στο παγκόσμιο θαλάσσιο εμπόριο και το είδος των φορτίων-εμπορευμάτων τα οποία διακινούνται μέσω θάλασσας.

Κατά την τελευταία δεκαετία η ναυτιλία αποτελεί έναν από τους ταχύτερα αναπτυσσόμενους τομείς της οικονομίας. Το 2014, μέσω της ναυτιλίας μεταφέρονταν 10,5 δις τόνοι φορτίου, 69% περισσότεροι απ' ό,τι το 2003, όπου μεταφέρθηκαν 6,2 δις τόνοι. Τα συγκεκριμένα εμπορεύματα διακινήθηκαν μέσω την ποντοπόρου ναυτιλίας, συμπεριλαμβανομένης της tramp, της εξειδικευμένης (specialized) και της liner ναυτιλίας και χρησιμοποιήθηκαν πάνω από 53.000 πλοία. Κατά την διάρκεια της τελευταίας δεκαετίας \$1 τρις έχουν επενδυθεί σε νεόδμητο στόλο. Πιο συγκεκριμένα, \$381 δις επενδύθηκαν σε bulk carriers, \$262 δις σε δεξαμενόπλοια, \$229 δις σε containerships και \$114 δις σε gas carriers. Η Ευρώπη κατέχει την πρωτιά όσον αφορά το σύνολο tonnage πλοίων με ποσοστό 36% επί της συνολικής παγκόσμιας χωρητικότητας με το ποσό των επενδυμένων κεφαλαίων να αγγίζει τα \$41 δις και αντιπροσωπεύουν το 40% του παγκόσμιου συνόλου. Το ύψος της ετήσιας επένδυσης το 2014 στα νεότευκτα πλοία ανήλθε στα \$101 δις ενώ \$26 δις επενδύθηκαν στα μεταχειρισμένα. Με εξαίρεση τον κλάδο της κρουαζιέρας και της ακτοπλοΐας, η ναυτιλία εξυπηρετεί βιομηχανικούς πελάτες και όχι καταναλωτές. Στους βιομηχανικούς πελάτες περιλαμβάνονται μεγάλες εταιρείες όπως πετρελαϊκές βιομηχανίες, χημικές εταιρείες, κατασκευαστές αυτοκινήτων, παραγωγοί ζάχαρης και μία σειρά από άλλες

εταιρείες παραγωγής, όπου μεγάλο ποσοστό των πρώτων υλών που χρησιμοποιούν αλλά και των έτοιμων προϊόντων μεταφέρονται μέσω θάλασσας.

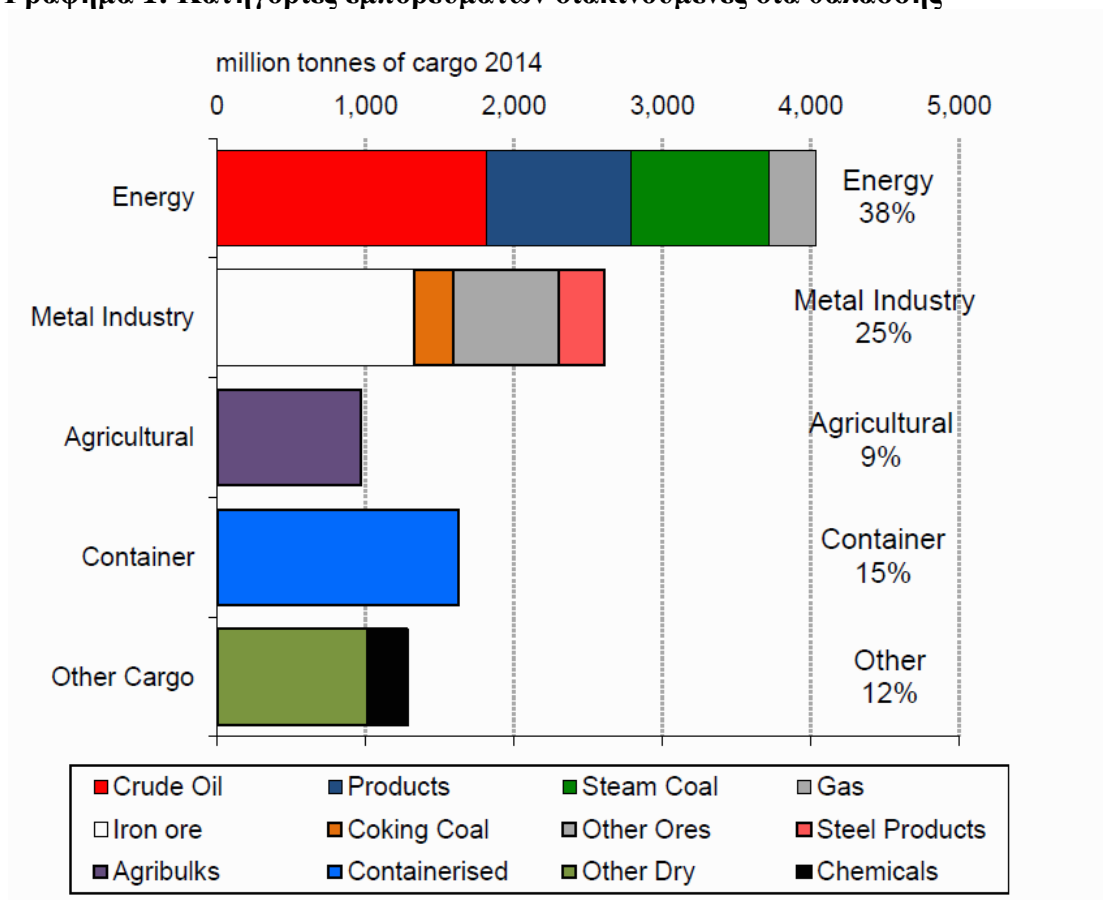
Όσον αφορά τα εμπορεύματα τα οποία διακινούνται μέσω θάλασσας χωρίζονται σε πέντε ομάδες και αντανακλούν την περιοχή της οικονομικής δραστηριότητας με την οποία είναι συνδεδεμένη. Οι ομάδες αυτές αναλύονται στο Γράφημα 1 και συνοψίζονται ως εξής<sup>1</sup>:

- i. *Ενεργειακοί πόροι:*** κυριαρχούν στην χύδην ναυτιλία. Η συγκεκριμένη ομάδα εμπορευμάτων που υπολογίζεται στο 38% του θαλάσσιου εμπορίου περιέχει το αργό πετρέλαιο, τα παράγωγα πετρελαίου, το υγροποιημένο αέριο, ο άνθρακας που χρησιμοποιείται στην παραγωγή ηλεκτρικής ενέργειας κ.α.
- ii. *Βιομηχανικά μεταλλικά προϊόντα:*** η συγκεκριμένη μεγάλη ομάδα προϊόντων, που αντιπροσωπεύει περίπου το 25% του θαλάσσιου εμπορίου, περιέχει πρώτες ύλες, προϊόντα χάλυβα και μη σιδηρούχα μεταλλική ύλη όπως σιδηρομετάλλευμα, μεταλλουργικής ποιότητα άνθρακα, μη σιδηρούχα μέταλλα, προϊόντα σιδήρου και χάλυβα αλλά και φορτία scrap.
- iii. *Αγροτικά προϊόντα:*** προϊόντα και πρώτες ύλες της αγροτικής βιομηχανίας. Στην συγκεκριμένη ομάδα προϊόντων περιέχονται δημητριακά όπως σιτάρι και κριθάρι, ζωοτροφές, ζάχαρη, μελάσα, κατεψυγμένα φαγητά, δασικά προϊόντα, λάδι, λιπάσματα και άλλα.
- iv. *Container φορτία:*** η συγκεκριμένη κατηγορία καλύπτει ένα ευρύ φάσμα της βιομηχανίας όπως κλωστοϋφαντουργία, μηχανήματα, κεφαλαιουχικά προϊόντα, οχήματα, καταναλωτικά αγαθά, ημιτελή βιομηχανικά προϊόντα κλπ. Η συνολική ποσότητα προϊόντων της συγκεκριμένης κατηγορίας αντιστοιχεί σε 15% επί του συνολικού θαλάσσιου εμπορίου, ωστόσο σε αυτά τα προϊόντα περιλαμβάνονται και κάποια υψηλής αξίας συνεπώς σε αξία αντιπροσωπεύουν περίπου το 50%.
- v. *Άλλα βιομηχανικά προϊόντα:*** βιομηχανικά υλικά όπως το τσιμέντο, αλάτι, γύψος, ορυκτή άμμος, αλουμίνια, χημικά κ.α. Το συνολικό ποσοστό αυτών των προϊόντων επί του θαλάσσιου εμπορίου υπολογίζεται στο 12% και καλύπτει ένα μεγάλο φάσμα των βιομηχανιών.

---

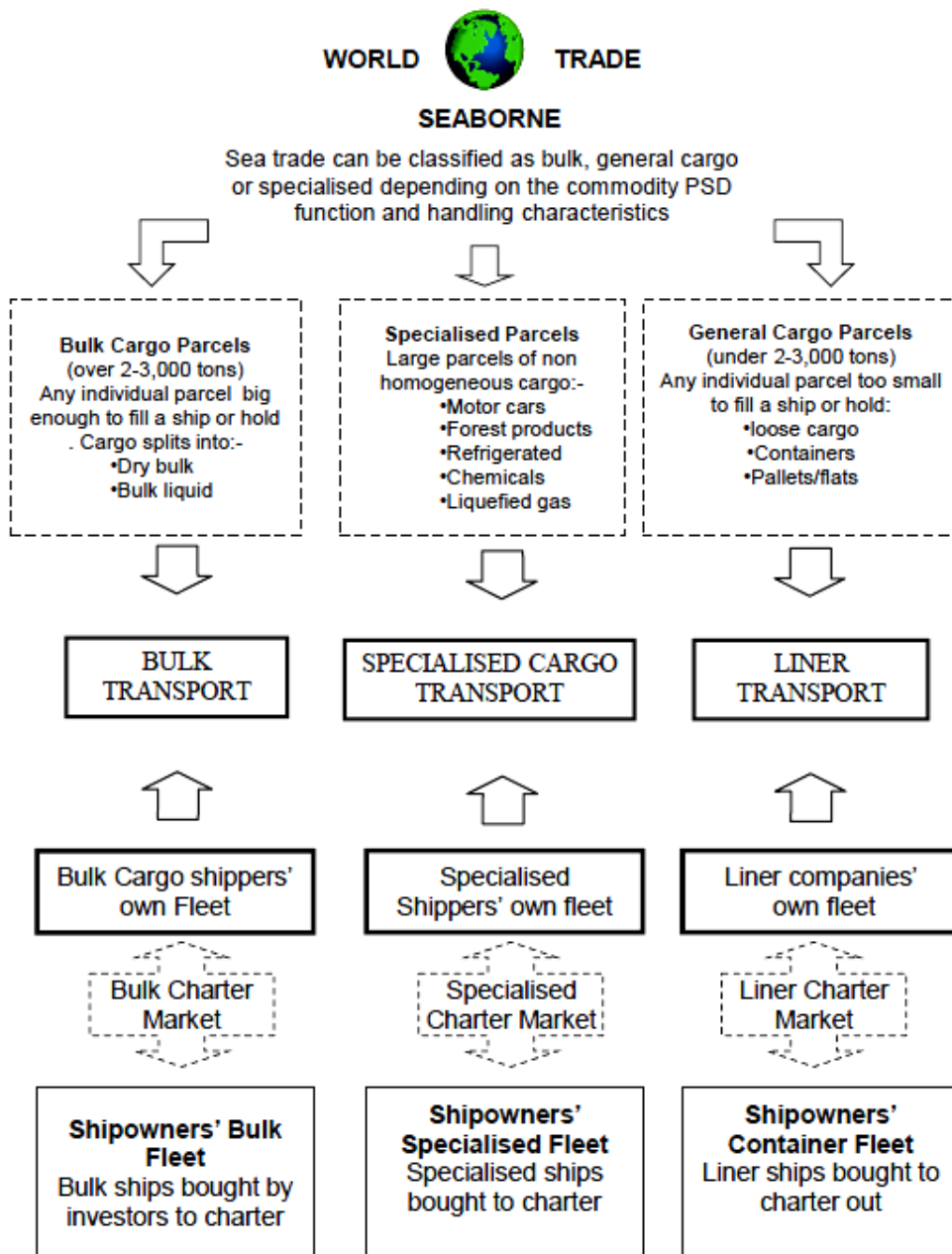
<sup>1</sup> Clarkson Research Services Limited (March 2015), *The Tramp Shipping Market*

**Γράφημα 1: Κατηγορίες εμπορευμάτων διακινούμενες δια θαλάσσης**



Πηγή: Clarkson Research Services, February 2015

Εικόνα 1: Κατηγορίες διεθνούς θαλάσσιου εμπορίου



Πηγή: Martin Stopford (2009), *Maritime Economics, 3<sup>rd</sup> Edition*, Routledge London, p. 62

Τα τελευταία πενήντα χρόνια, η βιομηχανία της ναυτιλίας έχει αναπτύξει ένα νέο μεταφορικό σύστημα το οποίο βασίζεται στην μηχανοποίηση και τα συστήματα τεχνολογίας. Σήμερα, η αγορά της ναυτιλίας (Εικόνα 1) χωρίζεται σε τρεις βασικές και αλληλένδετες κατηγορίες: α) η χύδην ναυτιλία, β) η εξειδικευμένη ναυτιλία και γ) η ναυτιλία γραμμών. Οι συγκεκριμένες κατηγορίες περιγράφονται συνοπτικά στο παραπάνω διάγραμμα.

# ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1: ΕΛΕΥΘΕΡΗ ΦΟΡΤΗΓΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑ (TRAMP)

## 1.1 Ορισμός

Ο ορισμός της ελεύθερης φορτηγού (μη δρομολογιακής) ναυτιλίας (tramp) είναι δύσκολο να προσδιοριστεί με ακρίβεια και δεν συνδέεται άμεσα με τα τεχνικά χαρακτηριστικά των πλοίων. Το ελεύθερο φορτηγό πλοίο εκτελεί ταξίδια όχι προκαθορισμένα από τον πλοιοκτήτη, αλλά ταξίδια που προσδιορίζονται από τα ναυλοσύμφωνα, τα οποία συνάπτονται μεταξύ αυτού και του ναυλωτή. Η ελεύθερη φορτηγός ναυτιλία υπάρχει όπου υπάρχει ζήτηση των υπηρεσιών της, ενώ ελεύθερο (tramp) πλοίο είναι το πλοίο μη συγκεκριμένης κατασκευής, το οποίο εκτελεί ταξίδια στη βάση καθορισμένου ναυλοσυμφώνου, για την μεταφορά οποιουδήποτε κατάλληλου φορτίου (συνήθως χύδην ομοειδούς) μεταξύ δύο λιμανιών και έναντι ναύλου<sup>2</sup>. Τα πλοία που δεν εκτελούν προγραμματισμένα τακτικά δρομολόγια μεταξύ προκαθορισμένων λιμανιών αλλά αντίθετα η απασχόληση τους ποικίλλει ανάλογα με τις απαιτήσεις της αγοράς εμπίπτουν στην κατηγορία των πλοίων tramp.

## 1.2 Χαρακτηριστικά Tramp Ναυτιλίας

Ορισμένα χαρακτηριστικά γνωρίσματα που συναντάμε στην tramp αγορά αλλά και στις εταιρείες που ανήκουν στον συγκεκριμένο χώρο είναι τα εξής:

- δεν υπάρχει συγκεκριμένο, προκαθορισμένο και σταθερό δρομολόγιο προς εκτέλεση. Τα ελεύθερα πλοία ασχολούνται με τη μεταφορά οποιουδήποτε κατάλληλου φορτίου από το λιμάνι που προσφέρεται κάθε φορά προς οποιοδήποτε λιμάνι προορισμού όπως και τα δύο καθορίζονται από το ναυλοσύμφωνο.
- το πλοίο ναυλώνεται για το σύνολο της μεταφορικής του ικανότητας, στην βάση ενός κάθε φορά, ναυλοσυμφώνου.
- το φορτίο είναι συνήθως ένα κατά περίπτωση, χωρίς να αποκλείεται η φόρτωση περισσότερων από ένα φορτίο ή ακόμη και γενικού φορτίου, πάντοτε όμως στη βάση ενός ναυλοσυμφώνου.

---

<sup>2</sup> Γ.Π. Βλάχος - Μ. Νικολαΐδης (1999), *Βασικές Αρχές της Ναυτιλιακής Επιστήμης*, Εκδόσεις Τζέι Τζέι Ελλάς, Πειραιάς, σελ. 413

- την ευθύνη της εξεύρεσης του φορτίου την έχει ο φορτωτής, ο οποίος είναι υποχρεωμένος σε καταβολή του ναύλου για ολόκληρη την συμφωνημένη ποσότητα φορτίου, με την αφαίρεση μόνο των τυχόν μη πραγματοποιηθέντων εξόδων, αυτών που αντιστοιχούν στην ποσότητα του φορτίου που δεν φορτώθηκε, λ. χ έξοδα φόρτωσης, όταν αυτά βαρύνουν το πλοίο και καλύπτονται από τον ναύλο.
- η (κατά μονάδα βάρους ή όγκου) αξία των μεταφερόμενων φορτίων είναι χαμηλή, ενώ η μεταφορά τους πραγματοποιείται κατά κανόνα, όχι προς άμεση κατανάλωση αλλά προς συντήρηση αποθεμάτων. Γι' αυτό σπάνια η μεταφορά έχει επείγοντα χαρακτήρα, που να προκαλεί την ανάγκη για την διάθεση μεγάλων ταχυτήτων.
- η ζήτηση χωρητικότητας ελεύθερων φορηγών υπόκειται σε εποχιακές και σε έκτακτες διακυμάνσεις που προκαλούν αστάθεια απασχόλησης, σε βαθμό που την κάνουν να είναι ένα από τα κυριότερα χαρακτηριστικά της εκμετάλλευσης των ελεύθερων φορηγών.
- οι μεταφορές εκτελούνται κάτω από συνθήκες ανταγωνισμού, ενώ η προσφορά εξισορροπείται με την ζήτηση με μεταβολές στους ναύλους, οι οποίοι εμφανίζουν συνεχείς διακυμάνσεις.
- η ζήτηση είναι ανελαστική, ενώ οι διακυμάνσεις των ναύλων ασκούν ελάχιστη επίδραση πάνω στο μέγεθος της ζήτησης χωρητικότητας κάθε φορά.
- πολλές και μικρές ναυτιλιακές εταιρείες (ελληνικών συμφερόντων στην πλειοψηφία τους).
- ευκολία εισόδου και εξόδου από την αγορά<sup>3</sup>

---

<sup>3</sup> Clarkson Research Services Limited (March 2015), *The Tramp Shipping Market*

## 1.3 Ζήτηση και Προσφορά στην Tramp Ναυτιλία

### 1.3.1 Ζήτηση

Κύριο χαρακτηριστικό της ζήτησης χωρητικότητας των θαλάσσιων μεταφορικών υπηρεσιών είναι η ανελαστικότητα της. Αυτό οφείλεται στο γεγονός ότι ο χαρακτήρας αυτής εξαρτάται από την παγκόσμια οικονομική δραστηριότητα και την ένταση του διεθνούς εμπορίου. Όταν το παγκόσμιο εμπόριο ανθεί, σημειώνεται μία έντονη και αυξανόμενη ζήτηση χωρητικότητας, η οποία ελάχιστα επηρεάζεται από τις τιμές των ναύλων. Μερικές φορές οι τιμές των ναύλων προηγούνται της αύξησης της έντασης της ζήτησης. Αντίθετα, όταν υπάρχει χαλαρότητα στο διεθνές εμπόριο, η μείωση των τιμών των ναύλων έχει μηδαμινή ως και ελάχιστη επίδραση στην ζήτηση της χωρητικότητας, η οποία παραμένει σε χαμηλά επίπεδα και είναι δυνατόν να αυξηθεί ή επηρεαστεί μόνο με την ανάκαμψη του διεθνούς εμπορίου<sup>4</sup>.

Στη δυναμική ναυτιλιακή οικονομία, η ζήτηση χωρητικότητας, μεταβάλλεται, βραχυχρόνια μεν, ανάλογα με τις φάσεις του οικονομικού κύκλου (κυκλικές διακυμάνσεις), μακροχρόνια όμως επηρεάζεται από τις μακροχρόνιες τάσεις και διακυμάνσεις της παγκόσμιας οικονομίας, οι οποίες αφορούν την αύξηση του πληθυσμού, την αύξηση των ανθρώπινων αναγκών, την βελτίωση του βιοτικού επιπέδου των ανθρώπων, την αύξηση της παραγωγής και την κατανάλωση αγαθών κ.α.

Οι φορείς της ζήτησης χωρητικότητας σε γενικές γραμμές παρουσιάζουν τα εξής χαρακτηριστικά:

- i.η ζήτηση χωρητικότητας ελεύθερων φορτηγών πλοίων (tramps) είναι αρκετά ευαίσθητη, υπόκεινται σε κυκλικές, εποχιακές και έκτατες διακυμάνσεις. Είναι άκρως ανελαστική. Αφορά τον αριθμό και τον όγκο των φορτίων. Κατανέμεται στον παγκόσμιο χώρο.
- ii. Η ζήτηση χωρητικότητας πλοίων μεταφοράς χύδην φορτίων αφορά ορισμένα φορτία τα οποία είναι δυνατόν να μεταφερθούν χύδην (γαιάνθρακας, δημητριακά, μεταλλεύματα, φωσφάτα, βωξίτης κ.α.) και εμφανίζει αστάθεια. Αυτοί που ζητούν χωρητικότητα είναι πολύ ισχυροί και προτιμούν τις χρονοναυλώσεις για να εξασφαλίσουν σταθερότητα των μεταφερόμενων ποσοτήτων και του κόστους μεταφοράς. Η ζήτηση είναι έντονη, κυρίως από κράτη ή από μεγάλους «Οίκους Εξωτερικού Εμπορίου» (Maisons de Commerce) που πραγματοποιούν

---

<sup>4</sup> Γ.Π. Βλάχος - Μ. Νικολαΐδης (1999), *Βασικές Αρχές της Ναυτιλιακής Επιστήμης*, Εκδόσεις Τζέι Τζέι Ελλάς, Πειραιάς, σελ. 430



εισαγωγές (λ.χ. δημητριακά). Η ζήτηση οδηγεί στην εξειδίκευση των τύπων των πλοίων (π.χ. ore carriers) και στην δημιουργία τύπων πλοίων πολλαπλής χρησιμότητας (ore/bulk/oil carriers ή O.B.O κ.α.)

iii. Η ζήτηση χωρητικότητας δεξαμενοπλοίων: Αυτοί που ζητούν χωρητικότητα είναι παγκόσμια λίγοι (ολιγοψώνιο) διότι είναι λίγες οι πετρελαιοπαραγωγικές χώρες και λίγες οι εταιρείες πετρελαιοειδών. Αυτοί που ζητούν χωρητικότητα είναι ισχυροί και οι μεν εταιρείες πετρελαίων έχουν και διατηρούν δικούς τους στόλους, οι δε πετρελαιοπαραγωγικές χώρες στρέφονται σε κάποιο βαθμό και προς την δημιουργία δικών τους στόλων. Αυτοί που ζητούν χωρητικότητα επιδιώκουν την εξασφάλιση αυτής της χρονοαύλωσης, ειδικότερα σε περιόδους χαλαρότητας.

### 1.3.2 Προσφορά

Η προσφορά χωρητικότητας των θαλάσσιων μεταφορικών υπηρεσιών στην tramp ναυτιλία εξαρτάται από τον συνολικό αριθμό των προσφερόμενων για μεταφορά πλοίων ανά κατηγορία. Γενικά μπορούμε να πούμε ότι η προσφορά ανταποκρίνεται κυρίως σε ορισμένες κατηγορίες πλοίων, ως προς τα ελεύθερα φορτηγά πλοία είναι ελαστική και με την αύξηση των ναύλων ακολουθεί μεγάλη προσφορά χωρητικότητας.

Όταν η προσφερόμενη ποσότητα χωρητικότητας ανταποκρίνεται στην ζητούμενη χωρητικότητα, γίνεται λόγος για ποσότητα και τιμή ισορροπίας, αλλά αυτό είναι σπάνιο στη ναυτιλιακή οικονομική, που άλλοτε παρατηρείται ανεπάρκεια της προσφοράς για κάλυψη της αυξημένης ζήτησης και άλλοτε υπερεπάρκεια και πλεονασμός της προσφοράς.

Στην δυναμική ναυτιλιακή οικονομία, βραχυχρόνια, η αυξημένη ζήτηση καλύπτεται με την επαναφορά των παροπλισμένων πλοίων και με την διατήρηση εν ενεργεία των υπερήλικων πλοίων, ενώ αυτή η ζήτηση οδηγεί σε αποφάσεις επεκτάσεως, δηλαδή παραγγελίες νέων πλοίων. Μακροχρόνια, το μέγεθος της προσφοράς επηρεάζεται από τις αποφάσεις των επιχειρήσεων, τις εξελίξεις στο διεθνές εμπόριο, από τις πραγματοποιούμενες προβλέψεις που αφορούν μελλοντικές συνθήκες ζήτησης κλπ. Αντίθετα, εάν η ζήτηση μειωθεί και παρατηρηθεί ναυτιλιακή ύφεση, η προσφορά συρρικνώνεται, τα πλοία που δεν βρίσκουν φορτία για μεταφορά παροπλίζονται, τα υπερήλικα πλοία οδηγούνται σε διάλυση και οι παραγγελίες για ναυπήγηση πλοίων μειώνεται μέχρι και μηδενίζεται.<sup>5</sup>

---

<sup>5</sup> Γ.Π. Βλάχος - Μ. Νικολαΐδης (1999), *Βασικές Αρχές της Ναυτιλιακής Επιστήμης*, Εκδόσεις Τζεί Τζεί Ελλάς, Πειραιάς, σελ. 432

## 1.4 Τύποι Πλοίων στην Tramp Ναυτιλία

Οι τύποι των πλοίων στην ελεύθερη φορτηγό ναυτιλία διαχωρίζονται βάση τον τύπο αγαθού που μεταφέρουν. Ο βασικός τύπος πλοίων μεταφοράς των προϊόντων της tramp ναυτιλίας είναι τα φορτηγά πλοία (cargo ships). Φορτηγά χαρακτηρίζονται τα πλοία που μεταφέρουν κάθε είδος φορτίου και διαχωρίζονται σε<sup>6</sup>:

- Πλοία ξηρού φορτίου (bulk carriers)
- Πλοία υγρού φορτίου
- Πλοία συνδυασμένων μεταφορών

Πέρα από τον διαχωρισμό των πλοίων βάση τον τύπο του φορτίου που μεταφέρουν, υπάρχει και διαχωρισμός σε κάθε επιμέρους κατηγορία βάση του μεγέθους των πλοίων που θα αναφερθούν στη συνέχεια.

### 1.4.1 Πλοία ξηρού φορτίου

Τα φορτηγά πλοία ξηρών φορτίων διακρίνονται σε πλοία που μεταφέρουν χύμα ομοειδή φορτία και σε πλοία μεταφοράς γενικών φορτίων, τα οποία ως επί το πλείστον είναι τα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων τα οποία θα αναλυθούν σε επόμενο κεφάλαιο. Σχετικά με τα πλοία μεταφοράς χύμα ομοειδών φορτίων όπως ζάχαρη, σιτηρά, κάρβουνο, σιδηρομετάλλευμα και άλλα, κατηγοριοποιούνται επίσης βάσει της μεταφορικής τους ικανότητας και των διαστάσεων τους ως εξής:

- **Handysize (10.000 – 35.000 dwt)**. Η μικρότερη κατηγορία bulk carriers τα οποία συνήθως φέρουν τέσσερα με πέντε αμπάρια.
- **Handymax (36.000 – 49.000 dwt)**. Μία μεγαλύτερη εκδοχή των Handysize με 5 αμπάρια.
- **Supramax (50.000 – 64.000 dwt)**. Καθοδηγείται από γερανογέφυρα 25-36 τόνων
- **Panamax/Kamsarmax (65.000 – 82.000 dwt)**. Φέρουν συνήθως 7 αμπάρια

---

<sup>6</sup> <sup>6</sup> Ελ. Γεωργαντόπουλος - Γ.Π Βλάχος, (2003), *Ναυτιλιακή Οικονομική*, Εκδόσεις Τζέι & Τζέι Ελλάς, Πειραιάς, σελ 295-301

- **Post Panamax/Mini Cape (87.000 – 115.000 dwt).** Αποτελούνται επίσης από 7 αμπάρια
- **Capesize (120.000 – 200.000 dwt).** Έχουν συνήθως 9 αμπάρια. Είναι μεγάλα σε μέγεθος για να διασχίσουν τα κανάλια του Παναμά ή του Σουέζ, συνεπώς περνάνε απ το ακρωτήριο της Καλής Ελπίδας. Προσεγγίζουν μόνο βαθειά λιμάνια.
- **Very Large Ore/Bulk Carriers, Valemax-Chinamax (200.000 – 400.000 dwt).** Η μεγαλύτερη κατηγορία bulk carriers τα οποία αποτελούνται από 9 αμπάρια.<sup>7</sup>

#### 1.4.2 Πλοία υγρού φορτίου

Τα φορτηγά πλοία υγρών φορτίων είναι τα δεξαμενόπλοια (tanker) τα οποία διαθέτουν δεξαμενές στις οποίες, ανάλογα και με τον τύπο τους, μεταφέρουν αργό πετρέλαιο, βενζίνη, νάφθα κ.α. Στην συγκεκριμένη κατηγορία συμπεριλαμβάνονται και τα πλοία που μεταφέρουν υγροποιημένο αέριο πετρελαίου LPG (Liquefied Petroleum Gases) και υγροποιημένο φυσικό αέριο LNG (Liquefied Natural Gases). Σχετικά με τα πλοία μεταφοράς αργού πετρελαίου, κατηγοριοποιούνται βάσει της μεταφορικής τους ικανότητας και των διαστάσεων τους:

- **Panamax (50.001 – 80.000 dwt).** Είναι το μεγαλύτερο σε διαστάσεις πλοίο, το οποίο μπορεί να διασχίσει την διώρυγα του Παναμά.
- **Aframax (80.000 – 119.000 dwt)**
- **Suezmax (120.000 – 150.000 dwt).** Είναι το μεγαλύτερο σε διαστάσεις πλοίο, το οποίο μπορεί να διασχίσει την διώρυγα του Σουέζ στην Αίγυπτο.
- **Very Large Crude Carrier (VLCC) (150.000 – 320.000).** Είναι μεγάλου μεγέθους δεξαμενόπλοια τα οποία μεταφέρουν φορτίο από τον Κόλπο του Μεξικού, την Δυτική Αφρική, την Βόρεια Θάλασσα σε προορισμούς όπως Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής, Μεσόγειος και Ασία.
- **Ultra Large Crude Carrier (ULCC) (321.000+dwt)**

Τέλος, υπάρχουν τα φορτηγά πλοία συνδυασμένων μεταφορών, τα οποία είναι πλοία που μεταφέρουν εναλλακτικά υγρά και ξηρά χύμα φορτία. Διακρίνονται σε δύο κατηγορίες: **α) τα Ore/bulk/oil carriers-O.B.O** και **β) τα Ore/Oil carriers.**<sup>8</sup>

<sup>7</sup> <http://www.e-nautilia.gr/katigories-fortigwn-ploiwn-analoga-me-to-megethos-tous/>

<sup>8</sup> <http://www.e-nautilia.gr/katigories-kai-eidi-ploiwn/>

## 1.5 Συνθήκες Αγοράς Tramp Ναυτιλίας

Όπως αναφέρθηκε στην προηγούμενη ενότητα, οι τύποι πλοίων που ανήκουν στην tramp ναυτιλία είναι τα bulk carriers, τα δεξαμενόπλοια αργού πετρελαίου και προϊόντων πετρελαίου, τα χημικά tankers, τα LPG και τα LNG, χωρίς να είναι απαραίτητο ότι κάποιος απ' τους προαναφερόμενους τύπους πλοίων δεν συναντώνται στην ναυτιλία τακτικών γραμμών, κάτι το οποίο είναι σπάνιο.

Σχετικά με τα πλοία ξηρού φορτίου και τα ποσοστά πλοιοκτησίας, δεν υπάρχει μεγάλη συγκέντρωση πλοίων, με τις είκοσι μεγαλύτερες εταιρείες να κατέχουν το 25% του παγκόσμιου στόλου των bulk carriers. Η ζήτηση για πλοία ξηρού φορτίου διαφέρει ανάλογα τους παραγωγούς των προϊόντων και των εμπορών. Η εικόνα διαφέρει ανάλογα τα φορτία, με την αγορά του σιδηρομεταλλεύματος να είναι συγκεντρωμένη σε λίγους «παίκτες» σε Αυστραλία και Βραζιλία σε αντίθεση με την αγορά των σιτηρών και του άνθρακα που είναι πιο μοιρασμένη. Καθοριστικό παράγοντα στην πορεία του συγκεκριμένου κλάδου έπαιξε η Κίνα, λόγω της βιομηχανίας της και της αύξησης των αναγκών της σε χάλυβα. Ενδεικτικά, το 2014, οι εισαγωγές σιδηρομεταλλεύματος της Κίνας άγγιζαν το 70% των συνολικών εισαγωγών σιδηρομεταλλεύματος παγκοσμίως εκείνου του έτους. Παράλληλα, υπάρχουν αρκετά pool τα οποία εξυπηρετούν τους ναυλωτές. Τελευταίο μεγάλο pool που δημιουργήθηκε είναι το Capesize pool το οποίο αποτελείται από 220 πλοία, το πρώτο μετά το κλείσιμο του τελευταίου Capesize pool το 2002.<sup>9</sup>

Ο κλάδος των tanker που μεταφέρουν αργό πετρέλαιο αποτελείται από 1.838 δεξαμενόπλοια με το μικρότερο χωρητικότητας 60.000 dwt και το μεγαλύτερο 450.000 dwt. Η ζήτηση για δεξαμενόπλοια καθορίζεται κυρίως απ' τις μεγάλες πετρελαϊκές εταιρείες. Διαχρονικά, οι πετρελαϊκές εταιρείες είχαν υπό την κατοχή τους μεγάλο μέρος του παγκόσμιου στόλου των tanker αν και τα τελευταία χρόνια κατέχουν μόνο το 9%. Η πλειοψηφία του στόλου ανήκει σε ιδιωτικές ναυτιλιακές εταιρείες με τις κορυφαίες είκοσι να κατέχουν το 45% του παγκόσμιου στόλου δεξαμενοπλοίων.

Τα δεξαμενόπλοια προϊόντων πετρελαίου μεταφέρουν ένα εύρος φορτίων, από ντίζελ και κηροζίνη μέχρι μαζούτ και φυτικά έλαια. Η ιδιαιτερότητα αυτού του τύπου πλοίων είναι ότι αν μεταφέρουν ένα συγκεκριμένο είδος προϊόντος πετρελαίου δύσκολα μπορεί να μεταφέρει άλλο προϊόν λόγω των ιδιαιτεροτήτων των φορτίων. Η πλοιοκτησία του συγκεκριμένου τύπου πλοίων ποικίλλει αφού 2.856 εταιρείες κατέχουν συνολικά 7.621

---

<sup>9</sup> <http://www.hellenicshippingnews.com/tramp-shipping-its-profile-in-todays-markets/>

tanker. Οι κορυφαίες είκοσι έχουν στην κατοχή τους το 28% του συνολικού στόλου των δεξαμενοπλοίων.

Σχετικά με τον κλάδο των χημικών δεξαμενοπλοίων, τα πλοία του μεταφέρουν μεγάλο εύρος φορτίων, όπως από τα λεγόμενα «εύκολα χημικά», αρωματικά, μέχρι τα αρκετά εξειδικευμένα όπως ανόργανα οξέα που απαιτούν ανοξειδωτες δεξαμενές από ατσάλι. Οι περισσότεροι πλοιοκτήτες των χημικών δεξαμενοπλοίων λειτουργούν τα πλοία τους με πρότυπα liner καθώς συνάπτουν συμβόλαια τύπου COA (Contract of Affreightment) με τους βασικούς ναυλωτές να είναι λίγοι στον αριθμό. Η λειτουργία και φόρτωση ενός χημικού δεξαμενόπλοιου είναι αρκετά σύνθετη και απαιτεί ιδιαίτερες δεξιότητες και χειρισμούς για να επιτευχθούν υψηλά επίπεδα απόδοσης, καθώς το πλοίο μπορεί να δεχθεί διαφορετικούς τύπους χημικών τα οποία φορτώνονται σε 30-40 δεξαμενές με ξεχωριστά συστήματα φόρτωσης.

Το LPG (Liquefied Petroleum Gas) δηλαδή το υγροποιημένο αέριο πετρελαίου είναι το γενικό όνομα που έχει δοθεί στο αέριο, προπάνιο και βουτάνιο. Επίσης, πολλά LPG πλοία μπορούν να μεταφέρουν αμμωνία και πετροχημικά αέρια όπως αιθυλένιο, προπυλένιο, βουταδιένιο. Κύριος εξαγωγέας LPG είναι οι Ηνωμένες Πολιτείες και ο σημαντικότερος εισαγωγέας οι Ασιατικές χώρες. Το 2014, η συνολική διακίνηση του LPG έφτασε τους 69 εκατομμύρια τόνους απ' τα οποία τα 42 εισήχθησαν στις Ασιατικές χώρες. Ο LPG στόλος αριθμούσε 1.282 πλοία, 22,6 εκατομμυρίων κυβικών μέτρων, τον Φεβρουάριο του 2015. Με δεδομένη την κατάσταση στον χώρο, η αγορά νεότευκτων πλοίων είναι πολύ ενεργή.

Το χαρακτηριστικό των LNG πλοίων είναι ότι είναι πολύ εξειδικευμένα τεχνολογικά πλοία με ακριβό κόστος κατασκευής. Επίσης, τα πλεονάσματα φυσικού αερίου βρίσκονται σε απομακρυσμένες και λιγότερο ανεπτυγμένες περιοχές γεγονός που επιδεινώνει την δυσκολία μεταφοράς του φυσικού αερίου. Η μεταφορά, διαχείριση και αποθήκευση του φυσικού αερίου απαιτεί συγκεκριμένες και προκαθορισμένες διαδικασίες έτσι ώστε να είναι ασφαλής η μετακίνηση του. Τα εμπλεκόμενα μέρη στην LNG αγορά, διαχρονικά, συνάπτουν μακροχρόνια συμβόλαια άνω των 20 ετών. Λόγω της ακριβής κατασκευής των πλοίων, η χρηματοδότηση της κατασκευής τους απαιτεί μακροχρόνιες εγγυήσεις από την πλευρά των πλοιοκτητών.

Όπως, στον κλάδο των χημικών δεξαμενοπλοίων έτσι και τα LNG λειτουργούν σε πρότυπα ναυτιλίας τακτικών γραμμών καθώς τα συμβόλαια είναι προκαθορισμένα, όπως

επίσης προκαθορισμένα είναι και τα εξειδικευμένα λιμάνια εισαγωγής των πλοίων με την ποσότητα του μεταφερόμενου φορτίου να είναι προσυμφωνημένη.<sup>10</sup>

Τέλος, ο παρακάτω πίνακας (Πίνακας 1.1) δίνει μία εικόνα των εταιρειών που δραστηριοποιούνται στην ελεύθερη φορτηγό ναυτιλία, το μέγεθος τους με βάση τον αριθμό πλοίων που έχουν υπό την κατοχή τους και πώς κατανέμονται οι τύποι πλοίων ανά ναυτιλιακές εταιρείες ανάλογα το μέγεθος των εταιρειών.

**Πίνακας 1.1: Ποσοστά εταιρειών και χωρητικότητας ανά τύπο κατηγορίας πλοίου**

Τύπος πλοίου	Μέγεθος εταιρείας					
	0-9 πλοία		10-49 πλοία		50+ πλοία	
	ποσοστό εταιρειών (%)	ποσοστό dwt χωρητικότητας (%)	ποσοστό εταιρειών (%)	ποσοστό dwt χωρητικότητας (%)	ποσοστό εταιρειών (%)	ποσοστό dwt χωρητικότητας (%)
Ξηρού Φορτίου	85,7	29,9	13,0	46,5	1,3	23,4
Tankers Αργού Πετρελαίου	79,8	31,4	18,6	56,2	1,6	11,9
Tankers Προϊόντων Πετρελαίου	95,6	40,9	4,1	48,5	0,2	9,8
Χημικά Tankers	95,4	53,7	4,4	35,7	0,3	9,4
LPG	91,5	55,7	8,5	44,1	0,0	0,0
LNG	80,6	44,0	19,4	56,0	0,0	0,0

Πηγή: Richard Scott, Clarkson Research Services report for ECSA, *The Tramp Shipping Market (March 2015)*, σελ 48-61

<sup>10</sup> Clarkson Research Services Limited (March 2015), *The Tramp Shipping Market*, Overview of the Tramp Shipping Segments σελ. 48-59

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2: ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΤΑΚΤΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ (LINER)

### 2.1 Οικονομικές Αρχές της Liner Ναυτιλίας

Προτού γίνει η ανάλυση των χαρακτηριστικών της ναυτιλίας γραμμών κρίνεται σκόπιμος ο προσδιορισμός του σχετικού ορισμού. Η παροχή υπηρεσιών στα πλαίσια τακτικών γραμμών αναφέρεται στην ύπαρξη ενός αριθμού πλοίων, που βρίσκονται κάτω από όμοια πλοιοκτησία ή εταιρεία διαχείρισης, τα οποία προσφέρουν συγκεκριμένες υπηρεσίες, σε τακτά χρονικά διαστήματα μεταξύ των λιμένων.<sup>11</sup>

Τα πλοία γραμμών εκτελούν μεταφορές φορτίων σε τακτά χρονικά διαστήματα με σταθερή συχνότητα και κανονικότητα δρομολογίων, μεταξύ σταθερών λιμανιών παρέχοντας έτσι τη δυνατότητα στους εισαγωγείς και εξαγωγείς να σχεδιάσουν τη δική τους στρατηγική αγοράς και πωλήσεων. Συνεπώς, πρόκειται για βασικά στοιχεία που προσδίδουν στην αγορά μία έντονη μορφή ολιγοπωλίου.

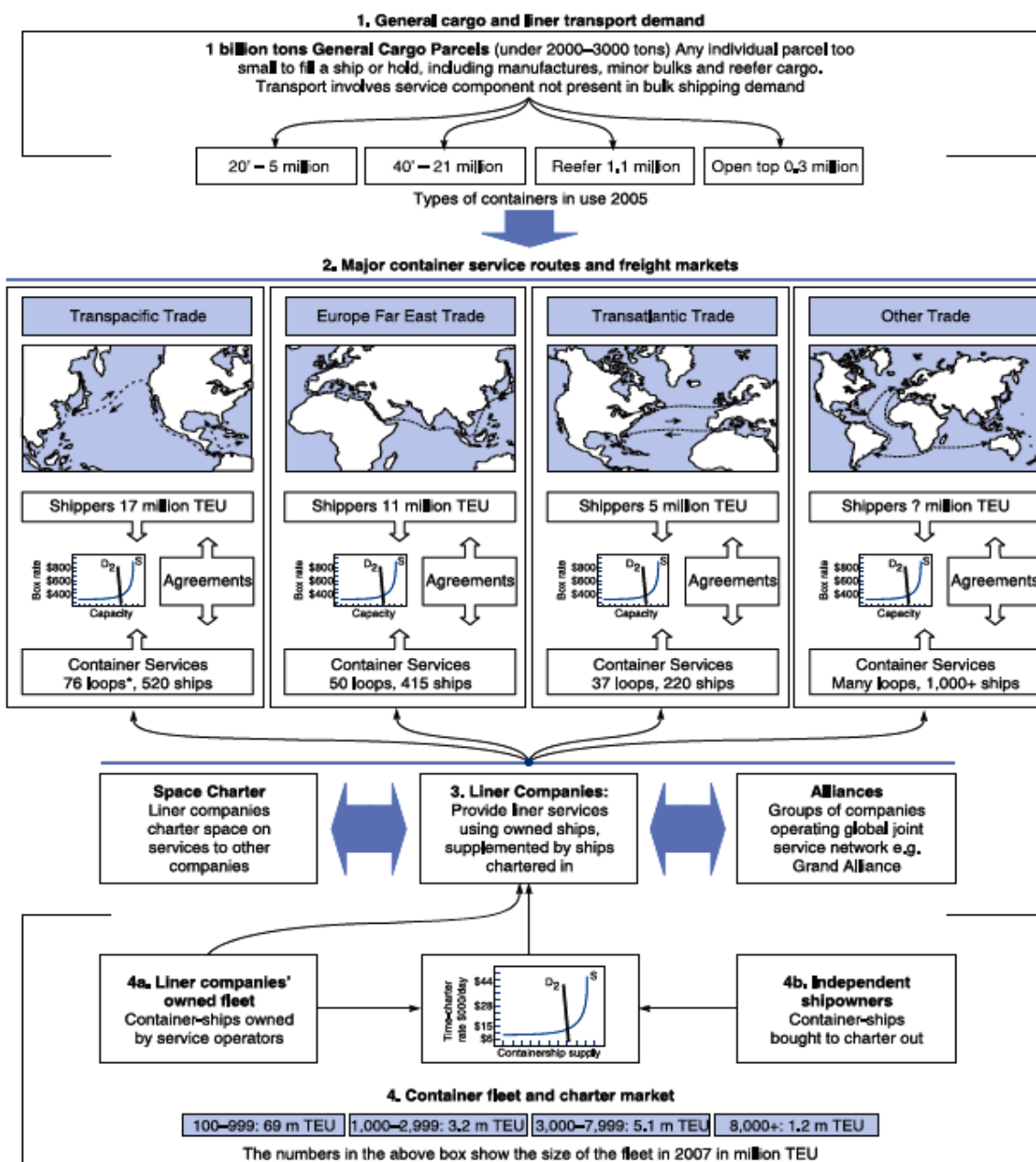
Το παρακάτω σχεδιάγραμμα (Εικόνα 2.1) βοηθά στο να κατανοήσουμε το μεταφορικό σύστημα τακτικών γραμμών παραθέτοντας τα τέσσερα βασικά κομμάτια του συστήματος και το πώς συνδέονται αυτά μεταξύ τους. Τα τέσσερα βασικά στοιχεία του συστήματος είναι τα φορτία, οι υπηρεσίες, οι liner εταιρείες και ο παγκόσμιος στόλος.

Ξεκινώντας απ' την κορυφή του σχεδιαγράμματος, τα γενικού φορτίου εμπορεύματα γεννούν τη ζήτηση για τακτικών γραμμών υπηρεσίες ωστόσο η άνοδος της εμπορευματοκιβωτιοποίησης είχε ως βασικές συνέπειες για την ζήτηση μεταφοράς, τις οικονομίες κλίμακας και την διαφοροποίηση του προϊόντος. Αρχικά, η χρήση μεγαλύτερων πλοίων με βελτιωμένα συστήματα χειρισμού φορτίων σημαίνει ότι τα μικρά χύδην φορτία αλλά και τα εξειδικευμένα φορτία γίνονται πιθανοί στόχοι για την αγορά των εμπορευματοκιβωτίων και δεύτερον τα Ε/Κ παρόλο που έχουν την ίδια εμφάνιση, το περιεχόμενο τους διατηρεί τα χαρακτηριστικά της ζήτησης του. Πιο συγκεκριμένα, τα υψηλής αξίας και άμεσης παράδοσης φορτία έχουν διαφορετικό προφίλ ζήτησης από τα χαμηλής αξίας χύδην εμπορεύματα.

---

<sup>11</sup> Martin Stopford (2009) *Maritime Economics, 3<sup>rd</sup> Edition*, Routledge London, p. 512

Εικόνα 2.1: Το μεταφορικό σύστημα τακτικών γραμμών, 2007



Πηγή: Martin Stopford (2009), *Maritime Economics, 3<sup>rd</sup> Edition*, Routledge London, p. 513

Στη συνέχεια του μεταφορικού συστήματος τακτικών γραμμών παρατηρούμε τις βασικές θαλάσσιες εμπορευματικές γραμμές οι οποίες χωρίζονται σε τέσσερις κατηγορίες: α) η γραμμή του Ειρηνικού, β) η γραμμή της Άπω Ανατολής-Ευρώπης, γ) η γραμμή του Ατλαντικού, δ) οι γραμμές Βόρειου-Νότιου τμήματος αλλά και οι εσωτερικές γραμμές, μικρού και μεσαίου μεγέθους της Ασίας και άλλων περιοχών.



Σε κάθε εμπορική γραμμή υπάρχουν πλήθος φορτωτών που ζητάνε να μεταφέρουν τα φορτία τους τα οποία διακινούνται με πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων. Τα πλοία αυτά ανήκουν σε μεγάλες εταιρείες τακτικών γραμμών και οι φορτωτές έχουν να επιλέξουν ανάμεσα από αυτές τις μεγάλες liner εταιρείες. Τα κυκλικά ταξίδια κάθε εμπορικής γραμμής χαρακτηρίζονται από διαφορετικές ημερομηνίες άφιξης και αναχώρησης και διαφορετικά container τερματικά. Όπως σε όλες τις αγορές έτσι και σε αυτή, το επίπεδο των ναύλων διαπραγματεύεται μεταξύ μεταφορέα και φορτωτή όπως φαίνεται και στην Εικόνα 2.1, με την διαφορά ότι στην ναυτιλία γραμμών οι ναύλοι προκαθορίζονται για ορισμένο διάστημα. Ο τρόπος που καθορίζονται οι ναύλοι αλλά και η μορφή τους θα αναλυθούν στο επόμενο κεφάλαιο.

## **2.2 Η Ανάπτυξη των Εμπορευματοκιβωτίων στη Ναυτιλιακή Αγορά**

Η τάση για μοναδοποίηση των φορτίων έχει προ πολλού γίνει στόχος στα περισσότερα κράτη, καθώς η αύξηση της παραγωγικότητας του θαλάσσια διακινούμενου εμπορίου σχετίζεται άμεσα με τη διεργασία μοναδοποίησης. Με την έννοια μοναδοποίηση δεν πρέπει φυσικά να περιοριζόμαστε μόνο στην κιβωτιοποίηση (containerization). Εμφανίζεται και με άλλες μορφές, όπως οι παλέτες, οι μεγάλοι σάκοι και εν γένει η δεματοποίηση με μεθοδευμένη ανάρτηση, η κιβωτιοποίηση όμως παραμένει η κύρια μορφή μοναδοποίησης.

Η είσοδος της νέας μεθοδολογίας στη συσκευασία των εμπορευμάτων (μοναδοποίηση) για την διακίνηση τους έφερε σημαντικές αλλαγές σε ολόκληρο το μεταφορικό σύστημα. Η μοναδοποίηση των εμπορευμάτων είχε ως κύριο στόχο τη μείωση του κόστους μεταφοράς, την ταχεία διακίνηση των εμπορευμάτων και τέλος τον περιορισμό της καταστροφής των φορτίων που συντελείτε τόσο κατά την διάρκεια της μεταφοράς τους, όσο και της φορτοεκφόρτωσής τους. Υπολογίζεται ότι ένα 10% των μεταφερόμενων προϊόντων καταστρέφονταν για τους παραπάνω λόγους, αλλά και για άλλους, όπως η κακή συσκευασία, συντήρηση κ.α.<sup>12</sup>

---

<sup>12</sup> Ευάγγελος Σαμπράκος, (2008), *Ο Τομέας των Μεταφορών & Οι Συνδυασμένες Εμπορευματικές Μεταφορές*, Εκδόσεις Αθ. Σταμούλης, Αθήνα, σελ 109

## 2.3 Οι Μεγαλύτεροι Operators Τακτικών Γραμμών

Στον παρακάτω πίνακα (Πίνακας 2.1) αναγράφονται οι 30 μεγαλύτεροι διαχειριστές πλοίων τακτικών γραμμών. Οι 3 μεγαλύτεροι operators, δηλαδή οι εταιρείες που διαχειρίζονται πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων κατέχουν περίπου το 37,7% της συνολικής παγκόσμιας container μεταφορικής ικανότητας. Επίσης, οι 3 μεγαλύτερες εταιρείες εδρεύουν στην Ευρώπη (Δανία, Ελβετία και Γαλλία) ενώ οι υπόλοιποι απ' τους 20 μεγαλύτερους εδρεύουν στην Ασία και 1 εταιρεία στην Νότια Αμερική [Compañía Sudamericana de Vapores (CSAV)] η έδρα της οποίας βρίσκεται στο Σαντιάγκο. Η συγκεκριμένη εταιρεία πρόσφατα συγχωνεύτηκε με την Harpag Lloyd η οποία εδρεύει στην Γερμανία. Παράλληλα, είναι σημαντικό να αναφέρουμε ότι ο μισός στόλος των εταιρειών διαχείρισης πλοίων εμπορευματοκιβωτίων δεν ανήκει στις ίδιες τις εταιρείες αλλά σε πλοιοκτήτες οι οποίοι ναυλώνουν μακροχρόνια τα πλοία στους συγκεκριμένους operators.

Ένα χαρακτηριστικό της αγοράς τακτικών γραμμών είναι ο συγκεντρωτισμός και οι πρόσφατες συγχωνεύσεις της CSAV με την Harpag Lloyd και της Compañía Chilena de Navegación Interoceánica με την Hamburg Süd, ενισχύουν το γεγονός αυτό. Στις αρχές του 2015, οι κορυφαίες δέκα εταιρείες διαχειριζόταν πάνω απ το 61% του παγκόσμιου container στόλου ενώ οι κορυφαίες είκοσι διαχειριζόταν περίπου το 83% της συνολικής χωρητικότητας. Οι εταιρείες με πλοία υπό παραγγελία, επενδύουν σε μεγάλης χωρητικότητας βαπόρια καθώς ο μέσος όρος χωρητικότητας των υπό παραγγελία πλοίων είναι μεγαλύτερος από τον υφιστάμενο μέσο όρο μεταφορικής ικανότητας των πλοίων.

**Πίνακας 2.1: Οι 30 κορυφαίες liner εταιρείες (Ιούλιος 2016)**

Θέση	Διαχειριστής	Μερίδιο Αγοράς %	Ε/Κ	Αριθμός Πλοίων	Μ.Ο Χωρητ. Πλοίων
1	Maersk Line A/S	15.1	3 007 392	592	4 882
2	Mediterranean Shipping Company (MSC) SA	13.4	2 661 135	477	5 723
3	CMA CGM S.A.	9.2	1 829 951	454	4 207
4	China Ocean Shipping (Group)	7.8	1 554 434	272	5 800
5	Harpag-Lloyd	4.8	956 194	186	5 495
6	Evergreen	4.7	937 957	199	4 963

7	Hamburg Sud	3.3	651 549	126	4 936
8	Hanjin Shipping	3.1	617 665	98	6 115
9	Orient Overseas Container Line Limited	3.0	589 476	103	5 311
10	Neptune Orient Lines- American President Lines	2.8	564 028	99	6 337
11	Mitsui Osaka Shosen Kaisha	2.7	531 376	106	5 714
12	Yang Ming Marine Transport	2.6	520 580	85	5 367
13	United Arab Shipping Co	2.6	510 296	53	9 450
14	Nippon Yusen Kaisha	2.5	500 165	104	5 002
15	Hyundai Merchant Marine	2.2	401 152	63	7 038
16	Kawasaki Kisen Kaisha Limited ('K' Line)	1.9	380 851	69	5 601
17	Zim Integrated Shipping Services Limited	1.7	343 598	83	4 349
18	Pacific International Lines	1.7	332 403	171	2 577
19	Wan Hai Lines	1.3	255 124	85	2 603
20	X-Press Feeders	0.7	131 686	81	1 606
21	Republic of Korea Marine Transport	0.6	112 659	65	1 707
22	Islamic Republic of Iran Shipping Lines	0.5	92 674	28	3 432
23	Shandong International Transportation Co	0.5	90 909	65	1 245
24	Arkas Container Transport	0.3	68 388	40	1 520
25	T S Lines	0.3	61 512	38	1 864
26	Simatech Shipping	0.3	58 802	15	2 940
27	Regional Container Lines	0.3	56 790	30	1 893
28	Sinokor Merchant Marine	0.3	56 636	29	1 416
29	Nile Dutch	0.3	49 866	30	3 324
30	Transworld Group of Companies	0.2	46 379	23	1 656

Πηγή: UNCTAD, (2016), *Review of Maritime Transport*, New York and Geneva σελ. 40

Στην προσπάθεια να επιτευχθούν οικονομίες κλίμακας με την παραγγελία νεότευκτων πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων μεγαλύτερης χωρητικότητας αυξάνεται η πιθανότητα υπερπροσφοράς πλοίων στην αγορά με ότι αυτό συνεπάγεται. Ενδεικτικό είναι το γεγονός ότι ο μέσος όρος χωρητικότητας των υπό παραγγελία πλοίων των 15 μεγαλύτερων εταιρειών είναι πάνω από 10.000 TEUs, την στιγμή που ο μέσος όρος χωρητικότητας του τρέχοντος στόλου των μεγάλων εταιρειών είναι περίπου ο μισός. Λίγες μόνο εταιρείες, μικρότερου μεγέθους των πρώτων 20, τοποθέτησαν παραγγελίες μικρότερων πλοίων.

Η ανάγκη για αντιμετώπιση της υπερπροσφοράς πλοίων έχει ως αποτέλεσμα την συχνότερη και ευρύτερη συνεργασία των μεγάλων εταιρειών διαχείρισης εμπορευματοκιβωτίων έτσι ώστε να παρέχει ομοιογενείς υπηρεσίες. Το μειονέκτημα της συγκεκριμένης βιομηχανίας είναι η αδυναμία διαφοροποίησης της προσφερόμενης υπηρεσίας διότι η θαλάσσια μεταφορά Ε/Κ είναι μία αρκετά τυποποιημένη υπηρεσία που δεν επιδέχεται περεταίρω διαφοροποιήσεις στην ποιότητα.

## 2.4 Ναυτιλιακές Συμμαχίες (Shipping Alliances)

Στις μεταφορικές και εφοδιαστικής αλυσίδας εταιρείες, όπως και σε εταιρείες τηλεπικοινωνιών και υγείας, δημιουργούνται συνεργασίες και συντεχνίες με σκοπό την βελτίωση της απόδοσης τους. Οι προσπάθειες συνεργασιών στον χώρο της ναυτιλίας ξεκίνησαν στις αρχές της δεκαετίας του 1990 με τις εταιρείες τακτικών γραμμών Sea-Land και Maersk να μοιράζονται πλοία στις γραμμές του Ειρηνικού και Ατλαντικού. Απ' την δεκαετία του 1990 και έπειτα οι συμμαχίες έγιναν ευρέως διαδεδομένες στους θαλάσσιους μεταφορείς.<sup>13</sup> Σύμφωνα με μελέτες της προηγούμενης δεκαετίας, στο άμεσο μέλλον οι δέκα μεγαλύτεροι μεταφορείς θα ελέγχουν το 80% του παγκόσμιου διακινούμενου εμπορίου Ε/Κ. Σήμερα, στην αγορά των τακτικών γραμμών κυριαρχούν τρεις συμμαχίες. Η 2M Alliance που αποτελείται από την Maersk και MSC, η The Alliance που απαρτίζεται από τις NYK, MOL, K Line, Yang Ming, Harag-Lloyd και η Ocean Alliance που αποτελείται από τις CMA CGM, Evergreen, OOCL, COSCO Shipping. Οι συγκεκριμένες τρεις συμμαχίες αντιπροσωπεύουν το 77.2% της παγκόσμιας χωρητικότητας Ε/Κ και το 96% του συνόλου των δρομολογίων Ανατολής-Δύσης. Η Ocean Alliance προσφέρει τις περισσότερες υπηρεσίες με 40 κυκλικά δρομολόγια. Ακολουθεί η The Alliance με 32 υπηρεσίες και η 2M με 25. Μεταξύ των

---

<sup>13</sup> R Agarwal – Ö. Ergun, (2010), *Network design and allocation mechanisms for carrier alliances in liner shipping*, Operation Research, Informis

αλλαγών, η The Alliance και η Ocean Alliance σκοπεύουν να θέσουν σε λειτουργία 11 εβδομαδιαία δρομολόγια μεταξύ Ασίας-Βόρειας Ευρώπης. Επίσης, η συμμαχία 2M αύξησε τα δρομολόγια της στην συγκεκριμένη εμπορική γραμμή από πέντε σε έξι με σκοπό να καλύψει τις επιπρόσθετες ανάγκες που προέκυψαν από την συμφωνία της με την HMM. Σύμφωνα με αναφορά της Drewry, η συμμαχία Ocean Alliance κατέχει το μεγαλύτερο ποσοστό δρομολογίων στην γραμμή Ασία – Μέση Ανατολή/Ερυθρά Θάλασσα προσφέροντας επτά δρομολόγια σε αντίθεση με την συμμαχία The Alliance που προσφέρει ένα δρομολόγιο και η 2M κανένα. Σχετικά με την εμπορική γραμμή Ασία – Δυτικές Ακτές Ηνωμένων Πολιτειών, η Ocean Alliance διαθέτει δεκατρία δρομολόγια, η The Alliance έντεκα και η 2M μόλις πέντε.<sup>14</sup>

Οι συνθήκες και ο ανταγωνισμός που έχουν δημιουργηθεί τα τελευταία χρόνια στην αγορά των τακτικών γραμμών έχουν ωθήσει τις εταιρείες τακτικών γραμμών στον σχηματισμό συντεχνιών. Καθεμία εταιρεία, προκειμένου να τοποθετηθεί καλύτερα σε σχέση με τους ανταγωνιστές της στην αγορά, συνήθως βασίζεται στις ποιοτικές προσφερόμενες υπηρεσίες προς το πελάτη, όπως χαμηλότερους χρόνους ταξιδιού και υψηλότερη συχνότητα δρομολογίων, αλλά και στις ανταγωνιστικές τιμές.

Ωστόσο, πολλοί παράγοντες οδήγησαν τους μεταφορείς στην υιοθέτηση λύσεων διαφορετικού τύπου απ' τις παραδοσιακές πρακτικές που εφήρμοζαν μέχρι τότε και ξεκίνησαν τις συνεργασίες με τους ανταγωνιστές τους. Παρακάτω, αναφέρονται κάποιοι απ' τους λόγους που συντέλεσαν στην δημιουργία συντεχνιών και συνεργιών μεταξύ εταιρειών τακτικών γραμμών.

- Η ναυτιλία τακτικών γραμμών αποτελεί μία βιομηχανία εντάσεως κεφαλαίου η οποία προϋποθέτει, για μία εταιρεία, μεγάλη επένδυση για να έχει ιδιόκτητο πλοίο. Υπολογίζεται περίπου κόστος κεφαλαίου \$20.000/TEU όταν ένα μέσου μεγέθους πλοίο μεταφοράς Ε/Κ έχει 8.000 TEU χωρητικότητα. Παράλληλα, υπάρχει χαμηλή διαφοροποίηση σχετικά με την υπηρεσία που παρέχεται από τους μεταφορείς καθώς όλοι μεταφέρουν φορτία χρησιμοποιώντας πλοία. Συνεπώς, οι μεταφορείς συνεργάζονται και σχηματίζουν συμμαχίες με σκοπό να μειώσουν τα έξοδα κεφαλαίου. Σε κάποιες περιπτώσεις οι μεταφορείς σχηματίζουν συμμαχίες με μεταφορείς που δεν έχουν στην κατοχή τους πλοία.

---

<sup>14</sup> <http://www.icontainers.com/us/2017/03/21/new-shipping-alliances-what-you-need-to-know/>

- Τα μεγαλύτερα πλοία προσφέρουν οικονομίες κλίμακας καθώς το ανά μονάδα κόστος κατασκευής, τα ανά μονάδα λειτουργικά έξοδα και τα ανά μονάδα έξοδα συντήρησης ενός πλοίου μειώνονται όσο αυξάνεται το μέγεθος του στόλου. Ένα πρόβλημα που αντιμετωπίζουν οι μεταφορείς είναι ότι τα πλοία τους ταξιδεύουν χωρίς φορτίο μέχρι το σημείο φόρτωσης των εμπορευμάτων. Οι συντεχνίες βοηθάν στον περιορισμό του προβλήματος αυτού καθώς καλύπτουν ανάγκες πολλών μεταφορέων ταυτόχρονα και έτσι η αξιοποίηση του χώρου των πλοίων είναι μεγαλύτερη.
- Η καλή συχνότητα της υπηρεσίας είναι σημαντική για έναν μεταφορέα γιατί έτσι αποκτά μεγαλύτερο μερίδιο αγοράς. Το «πάνω στην ώρα (just in time)» σύστημα εκτέλεσης δρομολογίων εφαρμόζεται από πολλές εταιρείες οι οποίες απαιτούν έγκαιρες και συχνές μεταφορικές υπηρεσίες. Συνεπώς, οι περισσότερες εταιρείες έχουν τουλάχιστον μία εβδομαδιαία αναχώρηση από κάθε λιμάνι που είναι μέρος τακτικού δρομολογίου. Ωστόσο, αυτό απαιτεί μεγάλη δέσμευση μέρος του στόλου ενός μεταφορέα. Η ομαδοποίηση πλοίων για τον σχηματισμό στρατηγικών συμμαχιών επιτρέπει στους μεταφορείς να ομαδοποιήσουν πλοία με παρόμοια χαρακτηριστικά, ανεξάρτητων ιδιοκτητών προσφέροντας την ίδια υπηρεσία κάθε εβδομάδα σε από κοινού δρομολόγια παρατάσσοντας συμβατά πλοία σε μία εμπορική γραμμή.
- Οι συντεχνίες βοηθάνε τους μεταφορείς να διερευνήσουν νέες αγορές και να ενισχύσουν την παγκόσμια εμβέλεια τους. Οι μεταφορτώσεις φορτίων έχουν κομβικό ρόλο στην ενίσχυση των παγκόσμιων αγορών. Για παράδειγμα δύο μεταφορείς όπου εκτελούν δύο διαφορετικά κυκλικά δρομολόγια, ο ένας απ' το λιμάνι 1 στο λιμάνι 2 και ο άλλος απ' το λιμάνι 2 στο λιμάνι 3, μπορούν να συνάψουν μία συνεργασία και να χρησιμοποιούν ένα ενδιάμεσο λιμάνι (Λ2) έτσι ώστε να μεταφέρουν φορτία απ' το Λ1 στο Λ3. Αυτή είναι η έννοια της μεταφόρτωσης (transshipment), χαρακτηριστικό των συντεχνιών. Αποτέλεσμα αυτού είναι οι δύο μεταφορείς να αυξήσουν την εμβέλεια τους στην αγορά χωρίς να χρειαστεί να αυξήσουν τον στόλο τους.<sup>15</sup>

---

<sup>15</sup> P. M. Panayides – R. Wiedmer, (2011), *Strategic Alliances in Container Liner Shipping*, Research in Transportation Economics, Elsevier

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3: ΟΙ ΝΑΥΛΟΙ ΣΤΗΝ TRAMP ΝΑΥΤΙΛΙΑ**

### **3.1 Οι Ναύλοι στην Αγορά των Ελεύθερων Πλοίων**

Οι συμφωνίες ναυλώσεων, οι οποίες συνάπτονται μεταξύ πλοιοκτητών ή αντιπροσώπων τους και εξαγωγέων εμπορευμάτων ή αλλιώς φορτωτών όσον αφορά της απασχόληση των ελεύθερων φορηγών πλοίων, ποικίλλουν και ο βασικός οικονομικός λόγος που υπάρχουν διαφορετικοί τύποι ναύλωσης είναι ότι η ζήτηση για tramp υπηρεσίες δεν προκύπτει από μία πηγή. Οι κυριότερες μορφές ναύλωσης ή γενικότερα μορφές απασχόλησης των εμπορικών πλοίων διακρίνονται στις παρακάτω μορφές:

1. Ναύλωση κατά ταξίδι (Voyage Charter)
2. Χρονοναύλωση (Time Chartering)
3. Ναύλωση πλοίου γυμνού (Bareboat chartering ή Chartering by demise)
4. Ναύλωση συνεχόμενων ταξιδιών (Consecutive voyage)
5. Συμβόλαιο εργολαβικής εκμίσθωσης (Contract of affreightment)
6. Trip time chartering

#### **3.1.1 Ναύλωση κατά ταξίδι**

Στην ναύλωση κατά ταξίδι το πλοίο χρησιμοποιείται για την μεταφορά ενός συγκεκριμένου φορτίου από ένα συγκεκριμένο λιμάνι ή περιοχή, σε ένα προκαθορισμένο προορισμό ή γεωγραφική περιοχή. Ο πλοιοκτήτης σε αντάλλαγμα για τις υπηρεσίες που παρέχει και για την μεταφορά και την φορτοεκφόρτωση του φορτίου αμείβεται με χρηματική αμοιβή που ονομάζεται ναύλος, ο οποίος συναρτάται με την ποσότητα του φορτίου, που πρόκειται να μεταφερθεί (USD/τόνο φορτίου), είτε είναι κατ' αποκοπή. Ο χρόνος που ο ναυλωτής έχει στη διάθεση του για την φόρτωση και την εκφόρτωση του πλοίου (laytime) καθορίζεται εκ των προτέρων και αν τον υπερβεί, πληρώνει επισταλίες (demurrages) για κάθε επιπλέον μέρα. Η διάκριση αυτή των χρηματικών υποχρεώσεων του ναυλωτή προς τον πλοιοκτήτη είναι μία απεικόνιση της βασικής ιδέα ότι στην ναύλωση κατά ταξίδι, αφενός ο πλοιοκτήτης καθίσταται υπεύθυνος (ή μερικώς υπεύθυνος) για καθυστέρηση σχετιζόμενη με την μεταφορά, αφετέρου δε ο ναυλωτής είναι υπεύθυνος (ή μερικώς υπεύθυνος) για καθυστέρηση σχετιζόμενη με την φορτοεκφόρτωση. Θα πρέπει να τονιστεί ότι ένα βασικό

στοιχείο της εν λόγω ναύλωσης είναι ο καθορισμός του πλοίου, που πρόκειται να τεθεί στη διάθεση του ναυλωτή. Βέβαια υπάρχει η δυνατότητα να μην κατονομαστεί το ακριβές πλοίο, κατά τη στιγμή της υπογραφής του εν λόγω συμβολαίου, αλλά απλά να οριστεί ο τύπος του πλοίου, προσφέροντας στον πλοιοκτήτη την ευχέρεια στον πλοιοκτήτη να καθορίσει το πλοίο αργότερα, ή ακόμα και να το αντικαταστήσει. Αν δεν εμφανιστεί μέχρι την τελευταία μέρα (canceling date) αυτού του διαστήματος, υπάρχει ρήξη του συμβολαίου, γεγονός που παρέχει στον ναυλωτή το δικαίωμα να ακυρώσει τη ναύλωση και να μην δεχτεί το πλοίο.

Στη συγκεκριμένη μορφή ναύλωσης, ο πλοιοκτήτης είναι υπεύθυνος για τα έξοδα λειτουργίας ή τα τρέχοντα έξοδα του πλοίου (running or operating expenses), που περιλαμβάνουν τους μισθούς και τα έξοδα του πληρώματος, την αγορά εφοδίων και τροφίμων κλπ., καθώς επίσης τα έξοδα λιμένων (port charges), τα φαρικά (light dues), τα ειδικά ασφάλιστρα για το ταξίδι (special voyage insurance), τα καύσιμα ταξιδιού (bunker fuel supply) κ.ο.κ. Επομένως, οι κίνδυνοι από τυχόν ανατιμήσεις στις τιμές των καυσίμων βαρύνουν τον πλοιοκτήτη και αυτός είναι που θα πρέπει να παράσχει τα αναγκαία κεφάλαια, για να πληρωθούν τα λιμενικά έξοδα ενώ το πλοίο ταξιδεύει, καθώς σε πολλές περιπτώσεις ο ναύλος μπορεί να καταβληθεί, όταν το ταξίδι έχει ολοκληρωθεί και γίνεται η εκφόρτωση.

### **3.1.2 Χρονοναύλωση (Time Chartering)**

Η συγκεκριμένη μορφή ναύλωσης υφίσταται από την στιγμή που ένας ναυλωτής ενοικιάζει κάποιο πλοίο για μία συνεχή χρονική περίοδο. Ο πλοιοκτήτης εξακολουθεί να διαχειρίζεται το πλοίο του, αλλά αντί να εισπράττει ναύλο, ανταμείβεται ανά τακτά χρονικά διαστήματα μηνιαία ή δεκαπενθήμερα, προκαταβολικά, με κάποιο προκαθορισμένο ενοίκιο. Ο ναυλωτής αναλαμβάνει τον επιχειρησιακό έλεγχο του πλοίου, όπως και τα λειτουργικά έξοδα αυτού, ενώ ο πλοιοκτήτης λειτουργεί κάτω από τις εντολές του χρονοναυλωτή, δεδομένου ότι αυτές βρίσκονται μέσα στα πλαίσια των συμφωνημένων όρων του συμβολαίου μεταξύ του πλοιοκτήτη και του ναυλωτή.

Συγκεκριμένα, οι πλοιοκτήτες υποχρεώνονται να πληρώσουν για την ασφάλεια του πλοίου, τα λιπαντικά και για όλες τις προμήθειες που αφορούν στις καμπίνες, το κατάστρωμα, το μηχανοστάσιο και όλα τα άλλα απαιτούμενα εφόδια, όπου περιλαμβάνεται και το νερό του λέβητα. Επίσης θα πρέπει να καλύπτει τους μισθούς του πληρώματος και τα διάφορα έξοδα που διαπράττουν κατά την διάρκεια του ταξιδιού, αλλά και την εκφόρτωση του πλοίου. Ο πλοιοκτήτης θα πρέπει να αναλάβει τη διατήρηση της τάξης, που ήδη φέρει το



πλοίο και να διατηρεί τα μηχανήματα και τον εξοπλισμό σε ικανοποιητική κατάσταση καθ' όλη τη διάρκεια της ναύλωσης.<sup>16</sup>

### 3.1.3 Ναύλωση πλοίου γυμνού (Bareboat chartering ή Chartering by demise)

Η συγκεκριμένη μορφή ναύλωσης πρόκειται για ένα είδος απασχόλησης κάποιου πλοίου σε περίοδο όπου ο πλοιοκτήτης ναυλώνει το πλοίο του σε κάποιο ναυλωτή, ο οποίος και αναλαμβάνει όλες τις υποχρεώσεις του πλοίου, διοικεί το πλοίο σαν πλοιοκτήτης του, αναλαμβάνοντας τόσο τις υπευθυνότητες του χρονοναυλωτή όσο και του πλοιοκτήτη. Σε αντάλλαγμα ο πλοιοκτήτης δέχεται μία χαμηλότερη ανταμοιβή, ως ενοίκιο, ανάλογη με τις μειωμένες ευθύνες και τους κινδύνους που έχει υπό τη νέα ναύλωση. Ο ναυλωτής γίνεται προσωρινός διαχειριστής του πλοίου, δηλαδή διαχειρίζεται, επανδρώνει και ναυλώνει το πλοίο σαν να ήτα πλοιοκτήτης. Από την πλευρά του ο πλοιοκτήτης ασχολείται με τα ασφαλιστικά ζητήματα του πλοίου. Με αυστηρό καθορισμό, η ναύλωση demise (παραχώρηση) μπορεί να διαφέρει από το bareboat chartering στο ότι μπορεί να συμφωνηθεί ανάμεσα στα μέρη, ότι ο πλοιοκτήτης θα παρέχει τον πλοίαρχο και το πλήρωμα και πιθανώς, θα οργανώνει την ασφάλιση του πλοίου.

Είναι προφανές το γεγονός, ότι η κατάσταση στην οποία θα βρίσκεται το πλοίο κατά την επαναπαράδοση στον πλοιοκτήτη είναι ιδιαίτερο κρίσιμο στοιχείο της ναύλωσης του γυμνού πλοίου και γι' αυτό τον λόγο, γίνονται λεπτομερείς επιθεωρήσεις τόσο κατά την παράδοση, όσο και κατά την επαναπαράδοση, ενώ αυστηροί όροι που αφορούν στη συντήρηση και στην διατήρηση του πλοίου ενσωματώνονται στο κείμενο της συμφωνίας.

Οι demise και bare-boating ναυλώσεις είναι στην πραγματικότητα χρηματοοικονομικά εργαλεία, σχεδιασμένα να παρέχουν τη δυνατότητα στους επενδυτές να αγοράζουν πλοία, αφήνοντας την διαχείριση και την διοίκηση τους σε ναυλωτές, οι οποίοι και είναι αρκετά ειδικευμένοι σε θέματα εμπορικά. Με αυτόν τον τρόπο, οι ναυλωτές γίνονται ουσιαστικά πλοιοκτήτες, χωρίς όμως να είναι αναγκασμένοι να χρηματοδοτούν τέτοιες αγορές από δικά τους κεφάλαια. Ωστόσο, ο συγκεκριμένος τύπος ναύλωσης δεν συναντάται τα τελευταία χρόνια, όπως παλιά, αλλά χρησιμοποιείται για να καλύψει τις ανάγκες του εμπορίου μεταξύ κοντινών ευρωπαϊκών κρατών.

---

<sup>16</sup> Ελ. Γεωργαντόπουλος - Γ.Π Βλάχος, (2003), *Ναυτιλιακή Οικονομική*, Εκδόσεις Τζέι & Τζέι Ελλάς, Πειραιάς, σελ 705-708,710-712

### 3.1.4 Συμβόλαιο εργολαβικής εκμίσθωσης

Η συγκεκριμένη μορφή ναύλωσης αποτελεί μία συμφωνία μεταφοράς, όπου ένας έμπορος αναλαμβάνει να μεταφέρει μία δεδομένη ποσότητα φορτίου ανάμεσα σε προκαθορισμένα λιμάνια, πάνω σε συγκεκριμένους όρους ναύλωσης ανά ταξίδι, για κάθε ταξίδι. Ο έμπορος μπορεί να χρησιμοποιήσει τα δικά του πλοία ή να ναυλώσει πλοία τρίτων, με σκοπό να πραγματοποιήσει τις υποχρεώσεις του συμβολαίου.

Το πλεονέκτημα που παρέχει στον πλοιοκτήτη μίας τέτοιας μορφής συμβολαίου είναι η εξασφάλιση της διαρκούς απασχόλησης των πλοίων του καθ' όλη τη διάρκεια του, γεγονός μεγάλης σημασίας ιδιαίτερα αν ο πλοιοκτήτης υπολογίζει ότι η αγορά των ναύλων θα ακολουθήσει καθοδική πορεία. Ο πλοιοκτήτης από την πλευρά του, αμείβεται σύμφωνα με την χωρητικότητα του πλοίου ή την ποσότητα του φορτίου που θα κληθεί να μεταφέρει, ενώ θα πρέπει να εξασφαλίζει εκείνα τα πλοία που απαιτούνται για να μεταφερθούν τα συγκεκριμένα αγαθά. Οι operators (διαχειριστές φορτίων, δηλ. αυτοί που συγκεντρώνουν δικά τους ή ξένα φορτία και τα μεταφέρουν με ένα ή περισσότερα πλοία) σε μία παρόμοια ναυλαγορά έχουν επίσης οφέλη, καθώς έχουν τη δυνατότητα να ναυλώσουν πλοία με χαμηλότερο ναύλο από αυτό που θα εισπράξουν από τους αρχικούς ναυλωτές (head charterers).

Οικονομικό όφελος είναι δυνατό να αποκτήσουν και οι ναυλωτές, σε περίπτωση που οι τιμές της ναυλαγοράς αυξάνονται και εκείνοι έχουν δεσμεύσει πλοιοκτήτες στο συμβόλαιο τους, με την προϋπόθεση πάντα ότι οι τελευταίοι θα βρουν κάποια πρόφαση να αποτραβηχτούν, αλλά θα ολοκληρώσουν την συμφωνία μέχρι το τέλος. Ακόμα και σε περίπτωση που η αγορά παραμένει σε αυτά τα επίπεδα ή μετακινηθεί προς τα κάτω, δηλαδή ενάντια στα συμφέροντα του ναυλωτή, τουλάχιστον εκείνος έχει επιτύχει να ξεπεράσει την ανασφάλεια και την αστάθεια που μπορεί να ενυπάρχει στην αγορά ακινήτων με την σταθερότητα των ναύλων, οπότε έχει τον χρόνο να δώσει μεγαλύτερη έμφαση στην ανάπτυξη και στην προώθηση των εμπορικών του δραστηριοτήτων.<sup>17</sup>

---

<sup>17</sup> Ελ. Γεωργαντόπουλος - Γ.Π Βλάχος, (2003), *Ναυτιλιακή Οικονομική*, Εκδόσεις Τζέι & Τζέι Ελλάς, Πειραιάς, σελ 708-709

**Εικόνα 3.1: Οι τρεις κύριες μορφές ναύλωσης**

1. Voyage Charter <i>Master instructed by:- Owner</i>	2. Time charter <i>Master instructed by:- Owner for ship and charterer for cargo</i>	3. Bare boat <i>Master appointed by:- Charterer</i>
<i>Revenue depends on: Quantity of cargo &amp; rate per unit of cargo</i>	<i>Revenue depends on: Hire rate, duration and off-hire time</i>	<i>Revenue depends on: Hire rate &amp; duration</i>
<p><b>Costs paid by owner:</b></p> <p>1. <i>Capital costs</i> Capital Brokerage</p> <p>2. <i>Operating costs</i> Wages Provisions Maintenance Repairs Stores &amp; supplies Lube oil Water Insurance Overheads</p> <p>3. <i>Port costs</i> Port charges Stevadoring charges Cleaning holds Cargo claims</p> <p>4. <i>Bunkers, etc</i> Canal transit dues Bunker fuel</p>	<p><b>Costs paid by owner:</b></p> <p>1. <i>Capital costs</i> Capital Brokerage</p> <p>2. <i>Operating costs</i> Wages Provisions Maintenance Repairs Stores &amp; supplies Lube oil Water Insurance Overheads</p> <p>Voyage costs: note that under time-charter and bare boat contracts these costs are paid by the charterer</p>	<p><b>Costs paid by owner:</b></p> <p>1. <i>Capital costs</i> Capital Brokerage</p> <p>Operating costs: note that under bare boat these are paid by the charterer</p>
4. <b>Contract of Affreightment (COA):</b> cost profile same as voyage charter		

Πηγή: Martin Stopford (2009), *Maritime Economics, 3<sup>rd</sup> Edition*, Routledge London, p. 182

Στον παραπάνω πίνακα (Εικόνα 3.1) διακρίνουμε τις βασικές διαφορές ως προς τα έσοδα και τα κόστη ανά τύπο ναύλωσης. Στην ναύλωση ανά ταξίδι ο πλοίαρχος δέχεται εντολές από τον από τον πλοιοκτήτη σε αντίθεση με την χρονοναύλωση που δέχεται εντολές απ' τον πλοιοκτήτη μόνο σε θέματα που αφορούν το πλοίο και τη λειτουργία του, ενώ για θέματα που αφορούν το φορτίο ο πλοίαρχος δίνει αναφορά στον ναυλωτή. Στη ναύλωση γυμνού πλοίου ο πλοίαρχος προσλαμβάνεται από τον ναυλωτή. Σχετικά με τα έσοδα, στην ναύλωση ανά ταξίδι αυτά υπολογίζονται ως τιμή (\$) ανά μονάδα φορτίου, στην χρονοναύλωση με τιμή ενοικίου ανά ημέρα ενώ στην ναύλωση γυμνού πλοίου με τιμή ενοικίου επί το χρονικό διάστημα ναύλωσης του πλοίου.

Σχετικά με τα κόστη, στη ναύλωση ανά ταξίδι ο πλοιοκτήτης αναλαμβάνει το σύνολο των εξόδων όπως έξοδα κεφαλαίου, λειτουργικά έξοδα και έξοδα ταξιδιού (λιμενικά έξοδα και καύσιμα). Στην χρονοναύλωση ο πλοιοκτήτης αναλαμβάνει το κόστος κεφαλαίου και τα λειτουργικά έξοδα με τον ναυλωτή να αναλαμβάνει τα λιμενικά έξοδα και τα καύσιμα που θα καταναλώσει κατά τη διάρκεια του ταξιδιού. Ενώ στην ναύλωση γυμνού πλοίου ο πλοιοκτήτης αναλαμβάνει μόνο το κόστος κεφαλαίου με τα υπόλοιπα έξοδα να τα επωμίζεται ο ναυλωτής.

### **3.1.5 Ναύλωση συνεχόμενων ταξιδιών (Consecutive voyages)**

Είναι η περίπτωση της ναύλωσης ενός πλοίου για μία σειρά ταξιδιών, όπου κάθε ταξίδι θεωρείται ανεξάρτητο δηλαδή μία ξεχωριστή υποχρέωση, που διέπονται από το ίδιο ναυλοσύμφωνο. Κάθε ταξίδι υπολογίζεται χωριστά και ο καθορισμός του ναύλου, όπως και των ημερών της επιτρεπόμενης διάρκειας παραμονής του πλοίου στο λιμάνι για φορτοεκφόρτωση, συνυπολογίζονται με βάση αυτό το συγκεκριμένο ταξίδι.

### **3.1.6 Time Trip Chartering**

Πρόκειται για εκείνη τη ναύλωση που φέρει στοιχεία, τόσο από τη ναύλωση ανά ταξίδι, καθώς έχει την διάρκεια ενός ταξιδιού, όσο και από την χρονοναύλωση, γιατί τα συμβαλλόμενα μέρη έχουν τους ρόλους και τις ευθύνες που συναντάμε σε χρονοναύλωση. Το trip time chartering μπορεί να θεωρηθεί απλοποιημένα κάτι συντομότερο από την χρονοναύλωση. Το ύψος του ναύλου που αφορά τα trip charters σχετίζεται περισσότερο με την spot αγορά, δηλαδή με τις τιμές που επικρατούν στην παρούσα αγορά και δεν ακολουθεί τα χαμηλότερα επίπεδα των χρονοναυλώσεων, οι οποίες καθώς εξασφαλίζουν στο πλοίο απασχόληση για μεγάλο χρονικό διάστημα δεν ακολουθούν το ύψος των ναύλων της spot αγοράς. Το ενοίκιο καταβάλλεται με τον ίδιο τρόπο με αυτόν της χρονοναύλωσης, παρόλο που ιδιαίτερες διευθετήσεις μπορεί να γίνουν αναφορικά με τις πληρωμές για καύσιμα που παραμένουν πάνω στο πλοίο, κατά την έναρξη και την ολοκλήρωση του ταξιδιού και τα παραλαμβάνει κάθε μέρος, ιδιαίτερα αν η διάρκεια του ταξιδιού είναι μικρή. Χρησιμοποιούνται τα ίδια ναυλοσύμφωνα, όπως και στην απασχόληση σε περίοδο.

### **3.1.7 Δευτερεύουσες μορφές ναύλωσης**

Εκτός από τις κύριες μορφές ναύλωσης, υπάρχουν και κάποιες δευτερεύουσες οι οποίες αποτελούν την βάση για μεγάλο αριθμό ναυλώσεων και γι' αυτό το λόγο αξίζει να γίνει αναφορά και σε αυτές.

#### **3.1.7.1 *Parceling***

Στην ναυτιλία των χύδην ξηρών φορτίων, όσο πιο μικρή είναι η ποσότητα ενός φορτίου που πρόκειται να μεταφερθεί, τόσο υψηλότερος θα είναι ο ναύλος που θα απαιτηθεί από τον εκάστοτε πλοιοκτήτη. Αναγνωρίζοντας το γεγονός αυτό, κάποιοι operators ειδικεύονται στην μεταφορά μικρών φορτίων διαφορετικών αγαθών, τα οποία συγκεντρώνουν και μεταφέρουν μαζί στο ίδιο πλοίο, από ένα ή περισσότερα λιμάνια μια περιοχής. Τέτοιο εμπόριο (*parceling*) γίνεται κυρίως με διαφόρους τύπους σιδήρων, τα οποία μεταφέρονται από λιμάνια της Μαύρης Θάλασσας προς την Άπω Ανατολή, αλλά και με διάφορα αγαθά που εξάγονται από την Αυστραλία σε προορισμούς στην Άπω Ανατολή. Κατά την διάρκεια των διαπραγματεύσεων, ο operator δεν προσπαθεί μόνο να εξασφαλίσει τον υψηλότερο δυνατό ναύλο, αλλά και να πετύχει όσο πιο μεγάλο εύρος ημερών μεταξύ των οποίων μπορούν να φορτώσουν το κάθε φορτίο. Επίσης, απαραίτητη είναι και η ύπαρξη μεγάλης ποικιλίας αναφορικά με τα υπόλοιπα φορτία που μπορούν να φορτωθούν, ούτως ώστε να υπάρξει ευελιξία κατά την επιλογή του κατάλληλου πλοίου και να αποφεύγονται οι περιορισμοί, που πολλές φορές μπορεί να οδηγούν ακόμα και στην ναύλωση ασύμφορου οικονομικά πλοίου. Όταν βρεθεί το κατάλληλο πλοίο, οι operators βασίζονται συνήθως στην πείρα τους, για να το ναυλώσουν σε κόστος που δε θα ξεπερνά το ναύλο που αναμένεται να πάρουν από τους ναυλωτές των διαφόρων φορτίων.

#### **3.1.7.2 *Project Cargoes***

Πρόκειται για ένα εξειδικευμένο τύπο *joint venture/contract of affreightment*, που συναντάται στην αγορά των φορτίων με εξαιρετικά μεγάλο όγκο και βάρος, τα οποία μεταφέρονται κυρίως από πλοία τα οποία διαθέτουν γερανούς υψηλής ανυψωτικής ικανότητας. Σε αυτές τις περιπτώσεις, ένας ειδικός στα ναυτιλιακά θέματα αναλαμβάνει την ευθύνη για την μεταφορά τόσο μικρών, όσο και μεγάλων προπαρασκευασμένων

οικοδομημάτων, κατασκευαστικού εξοπλισμού και ακατέργαστων υλικών μαζί με ογκώδη αντικείμενα, όπως μηχανήματα στον τόπο προορισμού τους. Σχετικό παράδειγμα είναι η μεταφορά υλικών και εξοπλισμού για την κατασκευή ενός εργοστασίου παραγωγής τσιμέντου σε ένα αναπτυσσόμενο κράτος.

### **3.1.7.3 Joint Ventures**

Joint ventures ή αλλιώς κοινή επιχείρηση είναι εκείνη η συμφωνία μεταξύ αυτών που ελέγχουν φορτία και εκείνων που ελέγχουν πλοία, όπου τα κέρδη και οι ζημιές, τόσο αναφορικά με το ναύλο, όσο και με την παραγωγή ή την αγορά ή την πώληση των αγαθών που εμπλέκονται, θα κατανέμονται μεταξύ των εταίρων, ανάλογα με την συμμετοχή τους. Αυτές οι συνεργασίες μπορεί να είναι ιδιαίτερα απλές και μικρής διάρκειας πιθανώς για ένα περιστασιακό φορτίο, ή μπορεί να είναι μεγάλης σημασίας, όπου περιλαμβάνονται οι αμοιβαίες εξορύξεις στα αποθέματα ορυχείων σε κράτη του Τρίτου Κόσμου, η κατασκευή και η διοίκηση λιμανιών, η προώθηση προϊόντων, όπως και η εκπαίδευση προσωπικού για κάθε τομέα της όλης κατασκευής.

### **3.1.7.4 Shipping Pools**

Αυτός ο όρος αφορά ένα group πλοιοκτητών, οι οποίοι συνενώνονται με σκοπό να προωθήσουν τα πλοία τους και συνεργαζόμενοι να πετύχουν την καλύτερη διαχείριση και αποτελεσματικότητα των στόλων τους. Τέτοιες συνεργασίες είναι δυνατόν να οδηγήσουν σε εκτεταμένα συμβόλαια εργολαβικής μεταφοράς και joint venture με άλλα εξωτερικά groups, γεγονός που αποτελεί τον πιο συχνό τύπο λειτουργίας που αφορά συγκεκριμένα αγαθά ή εμπόριο όπου πολλοί ναυλωτές μπορούν να εμπλακούν σε συμβόλαια με το pool. Το εισόδημα του συνασπισμού συγκεντρώνεται και αφού αφαιρεθούν τα τρέχοντα έξοδα, κατανέμεται στα μέλη με κριτήριο το «weighting system». Συχνά, η είσοδος στον συνασπισμό, ενός πλοιοκτήτη με μικρή ή χωρίς προηγούμενη ναυτιλιακή εμπειρία εγκυμονεί πολλούς κινδύνους για έναν καλά διοικούμενο συνασπισμό.<sup>18</sup>

---

<sup>18</sup> Ελ. Γεωργαντόπουλος - Γ.Π Βλάχος, (2003), *Ναυτιλιακή Οικονομική*, Εκδόσεις Τζέι & Τζέι Ελλάς, Πειραιάς, σελ 712-714

## 3.2 Η Κατάσταση της Αγοράς στην Tramp Ναυτιλία

### 3.2.1 Επίπεδο ναύλων δεξαμενοπλοίων

Η ναυλαγορά των τάνκερ που αντιπροσωπεύει την μεταφορά του αργού πετρελαίου, των εξευγενισμένων προϊόντων πετρελαίου και των χημικών, είχε υποστεί έντονες διακυμάνσεις το 2014. Πιο συγκεκριμένα, ο Baltic index για το αργό πετρέλαιο (Baltic Dirty Tanker Index) αυξήθηκε 21% το 2014 φτάνοντας το επίπεδο των 777 ενώ ο Baltic Clean Tanker Index παρέμεινε σχεδόν στο ίδιο επίπεδο με το 2013, στις 607 μονάδες έναντι 605 το 2013. Το 2014, το επίπεδο των ναύλων για τα πλοία μεταφοράς αργού πετρελαίου και προϊόντων πετρελαίου αυξήθηκε για όλους τους τύπους πλοίων. Η ζήτηση ήταν μεγαλύτερη απ' την προσφορά για πρώτη φορά μετά το 2010 και έτσι υπήρξε αύξηση των ναύλων.

Το 2014, η αγορά των δεξαμενοπλοίων σημείωσε μεγαλύτερα απ' ότι αναμενόταν ναύλα, ειδικότερα στο δεύτερο εξάμηνο του έτους και σε αυτό συντέλεσε η πτώση της τιμής του αργού πετρελαίου που είχε συνέπεια την αύξηση της ζήτησης πετρελαίου άρα και της ζήτησης για μεταφορά πετρελαίου. Επιπρόσθετα, η χαμηλή αύξηση της προσφοράς δεξαμενοπλοίων (αύξηση 4,5%), οι χαμηλές ταχύτητες πλοίων (slow steaming) και οι αλλαγές στο διεθνές εμπόριο όπως λιγότερες εισαγωγές στις Ηνωμένες Πολιτείες και αύξηση της ζήτησης από τις οικονομίες της Άπω Ανατολής που σημαίνει μεγαλύτερες αποστάσεις που χρειάζεται να καλυφθούν, προκάλεσαν μια σημαντική αύξηση των ναύλων στην spot αγορά για το 2014.

Στον παρακάτω πίνακα (Πίνακας 3.1) αναγράφονται οι τιμές του Baltic Tanker Index για τα πλοία μεταφοράς «καθαρού πετρελαίου» (clean tankers) και «ακατέργαστου πετρελαίου» (dirty tankers) και πως μεταβλήθηκαν οι τιμές των δύο δεικτών στο διάστημα 2008-2015.

**Πίνακας 3.1: Δείκτες Baltic Exchange Tanker**

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Ποσοστιαία Μεταβολή (2014/2013)	2015 (1ο Εξάμηνο)
<b>Δείκτης Dirty Tanker</b>	1510	581	896	782	719	642	777	21%	853
<b>Δείκτης Clean Tanker</b>	1155	485	732	720	641	605	607	0,33%	678

Πηγή: Clarksons Research, (2015), Shipping Intelligence Network – Timeseries

Πίνακας 3.2: Σύνοψη αγοράς δεξαμενοπλοίων – Ναύλα Spot Αγοράς 2011-2014 (Worldscale)

Τύπος Πλοίου	Δρομολόγια	2011	2012	2013	2014
		Δεκ	Δεκ	Δεκ	Δεκ
<b>VLCC/ULCC (200.000+ dwt)</b>	Περσικός Κόλπος-Ιαπωνία	59	48	64	77
	Περσικός Κόλπος-Δημοκρατία της Κορέας	56	46	61	-
	Περσικός Κόλπος-Καραϊβική/Ανατολικές Ακτές Βόρειας Αμερικής	37	28	37	34
	Περσικός Κόλπος-Ευρώπη	59	26	-	32
	Δυτική Αφρική-Κίνα	58	47	61	63
<b>Suezmax (100.000-160.000 dwt)</b>	Δυτική Αφρική-Βορειοδυτική Ευρώπη	86	70	102	76
	Δυτική Αφρική-Καραϊβική/Ανατολικές Ακτές Βόρειας Αμερικής	83	65	97	79
	Μεσόγειος-Μεσόγειος	86	67	99	84
<b>Aframax (70.000-100.000 dwt)</b>	Βορειοδυτική Ευρώπη-Βορειοδυτική Ευρώπη	122	93	135	113
	Βορειοδυτική Ευρώπη-Καραϊβική/Ανατολικές Ακτές Βόρειας Αμερικής	-	80	-	-
	Καραϊβική-Καραϊβική/Ανατολικές Ακτές Βόρειας Αμερικής	112	91	155	108
	Μεσόγειος-Μεσόγειος	130	85	100	106
	Μεσόγειος-Βορειοδυτική Ευρώπη	118	80	107	108
	Ινδονησία-Άπω Ανατολή	104	90	99	116
<b>Panamax (40.000-70.000 dwt)</b>	Μεσόγειος-Μεσόγειος	153	168	113	-
	Μεσόγειος-Καραϊβική/Ανατολικές Ακτές Βόρειας Αμερικής	121	160	105	130
	Καραϊβική-Ανατολικές Ακτές Βόρειας Αμερικής/Κόλπος του Μεξικό	133	156	141	113
<b>"Καθαρά" Δεξαμενόπλοια</b>					
<b>70.000-80.000 dwt</b>	Περσικός Κόλπος-Ιαπωνία	105	116	81	102
<b>50.000-60.000 dwt</b>	Περσικός Κόλπος-Ιαπωνία	119	144	93	110
<b>35.000-50.000 dwt</b>	Καραϊβική-Ανατολικές Ακτές Βόρειας Αμερικής/Κόλπος του Μεξικό	155	162	-	142
<b>25.000-35.000 dwt</b>	Σιγκαπούρη-Ανατολική Ασία	-	220	167	120

Πηγή: UNCTAD secretariat, based on Drewry Shipping Insight, various issues



Η κατάρρευση της τιμής του πετρελαίου κατά 60% το δεύτερο εξάμηνο του 2014 είχε θετικό αντίκτυπο στην αγορά των δεξαμενοπλοίων. Η ζήτηση για μεταφορά αργού πετρελαίου αυξήθηκε αισθητά ως αποτέλεσμα της αύξησης της αποθήκευσης αποθεμάτων πετρελαίου, κυρίως από Ασιατικές χώρες, όπως Κίνα, της αύξησης των αποθεμάτων πετρελαίου διυλιστηρίων και της πλωτής αποθήκευσης πετρελαίου καθώς η κατάσταση contango<sup>19</sup> είχε κυριαρχήσει.

Η περιορισμένη διαθεσιμότητα χωρητικότητας και η αύξηση της δραστηριότητας στον κλάδο ώθησε το επίπεδο των ναύλων προς τα πάνω, όπως διακρίνεται στους σχετικούς πίνακες (Πίνακας 3.2) και (Πίνακας 3.3), ιδιαίτερα στα VLCC (Very Large Crude Carriers) σε βασικές εμπορικές γραμμές, ονομαστικά σε ασιατικές γραμμές προς το τέλος του 2014. Η απότομη αύξηση των κερδών από ναύλα των VLCCs, άρχισε στα τέλη του 2013 και συνεχίστηκε μέχρι και τα τέλη του 2014 ενώ σημειώθηκαν ιστορικά υψηλά τετραετίας. Ο μέσος όρος των εσόδων των VLCCs στην spot αγορά στο τελευταίο τρίμηνο του 2014 ήταν \$43.948/ημέρα την στιγμή που ο μέσος όρος των τριών προηγούμενων τριμήνων του ίδιου έτους ήταν \$27.315/ημέρα με αύξηση 68% απ' το 2013. Τα Suezmax έδειξαν αξιοσημείωτη άνοδο των εσόδων τους επίσης στο τελευταίο τρίμηνο του 2014, ειδικότερα στην εμπορική γραμμή Δυτικής Αφρικής – Ευρώπης η οποία ξεπέρασε την κύρια εμπορική γραμμή Δυτική Αφρική – Ηνωμένες Πολιτείες η οποία είχε σχεδόν εξασθενήσει. Η γραμμή Δυτική Αφρική – Ευρώπη υποστηριζόμενη από τις χαμηλές τιμές πετρελαίου, είχε μεσοσταθμικά αύξηση 79% φτάνοντας τα \$27.791/ημέρα το 2014.

Σχετικά με τα Aframax επωφελήθηκαν από την μείωση της προσφερόμενης χωρητικότητας των πλοίων και της ενεργοποίησης ορισμένων εμπορικών γραμμών όπως Μεσόγειος – Καραϊβική/Ανατολική Ακτή Βόρειας Αμερικής και Καραϊβική/Ανατολική Ακτή Βόρειας Αμερικής/Κόλπος του Μεξικό. Τα έσοδα από τα spot ναύλα ανέρχονταν κατά μέσο όρο στα \$24.705/ημέρα το 2014, με 75% αύξηση σε σχέση με την προηγούμενη χρονιά.

Στα product tankers, παρόλο που οι τιμές της αγοράς βελτιώθηκαν στα τέλη του 2014 κυρίως εξαιτίας της χαμηλής τιμής του αργού πετρελαίου που προκάλεσε ζήτηση για πετρέλαιο στα διυλιστήρια ιδιαίτερος στις Ηνωμένες Πολιτείες και στην Ασία-Ειρηνικό,

---

<sup>19</sup> Το contango είναι μία κατάσταση κατά την οποία η μελλοντική τιμή ενός εμπορεύματος είναι μεγαλύτερη από την αναμενόμενη μελλοντική spot τιμή. Επίσης αναφέρεται στην κατάσταση κατά την οποία η μελλοντική spot τιμή είναι χαμηλότερη της τρέχουσας τιμής και οι καταναλωτές είναι πρόθυμοι να πληρώσουν παραπάνω για ένα εμπόρευμα μελλοντικά σε σχέση με την πραγματική προσδοκώμενη τιμή του εμπορεύματος. Αυτό διότι οι επενδυτές επιθυμούν να πληρώσουν μία υπερτίμηση για να έχουν το προϊόν μελλοντικά παρά να κληθούν να πληρώσουν κόστος αποθήκευσης και μεταφοράς αγοράζοντας το προϊόν σήμερα.  
(<http://www.investopedia.com/terms/c/contango.asp>)

παρέμειναν σε γενικές γραμμές χαμηλά κατά τη διάρκεια του 2014. Αυτό ήταν αποτέλεσμα της ανισορροπίας μεταξύ προσφοράς και ζήτησης η οποία εξακολουθούσε να υπάρχει το 2014, όπου ο ρυθμός ανάπτυξης της προσφοράς (3.9%) είχε προσπεράσει αυτόν της ζήτησης (2.0%) το 2014.

**Πίνακας 3.3: Σύνοψη αγοράς δεξαμενοπλοίων – Ναύλα Spot Αγοράς 2014 (Worldscale)**

Τύπος Πλοίου	Δρομολόγια	2014												Ποσοστό Μεταβολής Δεκ 2014/Δεκ 2013
		Ιαν	Φεβ	Μαρ	Απρ	Μαΐ	Ιουν	Ιουλ	Αυγ	Σεπτ	Οκτ	Νοε	Δεκ	
<b>VLCC/ULCC (200.000+ dwt)</b>	Περσικός Κόλπος-Ιαπωνία	63	49	40	41	34	41	50	52	40	45	57	77	20,3%
	Περσικός Κόλπος-Δημοκρατία της Κορέας	46	48	40	38	34	40	45	44	36	46	53	62	1,6%
	Περσικός Κόλπος-Καραϊβική/Ανατολικές Ακτές Βόρειας Αμερικής	31	33	29	26	25	26	27	25	20	24	30	34	-8,1%
	Περσικός Κόλπος-Ευρώπη	n/a	30	30	30	27	41	28	29	26	25	32	32	n/a
	Δυτική Αφρική-Κίνα	57	54	45	42	39	40	48	51	45	49	59	63	3,3%
<b>Suezmax (100.000-160.000 dwt)</b>	Δυτική Αφρική-Βορειοδυτική Ευρώπη	109	59	62	60	58	70	85	69	59	76	102	91	-10,8%
	Δυτική Αφρική-Καραϊβική/Ανατολικές Ακτές Βόρειας Αμερικής	102	57	60	60	52	64	81	63	56	79	91	79	-18,6%
	Μεσόγειος-Μεσόγειος	157	67	67	65	67	73	98	77	65	84	106	95	-4,0%
<b>Aframax (70.000-100.000 dwt)</b>	Βορειοδυτική Ευρώπη-Βορειοδυτική Ευρώπη	165	118	92	93	96	102	122	115	93	100	113	113	-16,3%
	Βορειοδυτική Ευρώπη-Καραϊβική/Ανατολικές Ακτές Βόρειας Αμερικής	121	87	85	n/a	70	80	90	n/a	90	89	104	110	n/a
	Καραϊβική-Καραϊβική/Ανατολικές Ακτές Βόρειας Αμερικής	243	113	101	98	113	104	157	104	84	123	151	108	-30,3%
	Μεσόγειος-Μεσόγειος	167	87	94	92	81	81	98	100	85	92	166	106	6,0%
	Μεσόγειος-Βορειοδυτική Ευρώπη	204	83	89	87	65	74	98	104	79	92	185	108	0,9%
	Ινδονησία-Άπω Ανατολή	109	97	86	86	87	96	101	110	93	90	105	116	17,2%
	Μεσόγειος-Μεσόγειος	213	189	n/a	118	n/a	n/a	n/a	128	120	100	n/a	n/a	n/a

<b>Panamax (40.000-70.000 dwt)</b>	Μεσόγειος-Καραϊβική/Ανατολικές Ακτές Βόρειας Αμερικής	150	115	114	115	n/a	n/a	100	113	118	110	123	130	23,8%
	Καραϊβική-Ανατολικές Ακτές Βόρειας Αμερικής/Κόλπος του Μεξικό	229	162	n/a	109	121	114	162	147	118	113	148	150	6,4%
<b>"Καθαρά" Δεξαμενόπλοια</b>														
<b>70.000-80.000 dwt</b>	Περσικός Κόλπος-Ιαπωνία	73	78	88	90	91	82	87	116	108	114	115	102	25,9%
<b>50.000-60.000 dwt</b>	Περσικός Κόλπος-Ιαπωνία	88	98	110	93	111	110	105	120	125	132	127	110	18,3%
<b>35.000-50.000 dwt</b>	Καραϊβική-Ανατολικές Ακτές Βόρειας Αμερικής/Κόλπος του Μεξικό	103	105	101	100	96	91	142	100	95	100	131	175	n/a
<b>25.000-35.000 dwt</b>	Σιγκαπούρη-Ανατολική Ασία	158	n/a	168	180	n/a	n/a	n/a	176	130	180	158	180	7,8%

Πηγή: UNCTAD secretariat, based on Drewry Shipping Insight, various issues

Σημείωση: Οι αναγραφόμενες τιμές του πίνακα αναφέρονται σε ναύλωση ανά ταξίδι και μετρώνται ως δολάρια ανά τόνο

Ωστόσο, τα καθαρά spot ετήσια έσοδα μειώθηκαν κατά 2.0%, φτάνοντας στο επίπεδο των \$12.361/ημέρα το 2014.

Το 2015, η αγορά των δεξαμενοπλοίων παρέμεινε σε θετικά επίπεδα με χαμηλές τιμές πετρελαίου. Παρ' όλα αυτά η αγορά και το επίπεδο των ναύλων συνέχισε να υφίσταται πίεση από την υπερπροσφορά tonnage. Παράλληλα, μία αλλαγή στο μοντέλο του παγκόσμιου εμπορίου και της παγκόσμιας ζήτησης που αφορά την μείωση της διύλισης πετρελαίου στην Ευρώπη και την ταυτόχρονη αύξηση στην Ασία και στην Μέση Ανατολή πιθανώς να προκαλέσει μία αύξηση στην μεταβλητότητα των ναύλων. Η Μέση Ανατολή έχει ξεκινήσει να μετατοπίζει το ενδιαφέρον της από τις εξαγωγές αργού πετρελαίου σε άλλες μορφές εκμετάλλευσης του πετρελαίου όπως η διύλιση, καθιστώντας την λεκάνη του Ατλαντικού και τους Νότιο-Αμερικανούς παραγωγούς πετρελαίου, ελκυστικούς για την Ασιατική αγορά.<sup>20</sup>

Παρατηρώντας το παρακάτω γράφημα (Γράφημα 3.1) προκύπτει ότι η αγορά των δεξαμενοπλοίων είναι λιγότερο ευμετάβλητη απ' αυτή του ξηρού χύδην φορτίου. Στα τέλη του 2016, οι δύο δείκτες BCIY και BDIY σημειώνουν υψηλές τιμές και αυτό οφείλεται σε μεγάλο βαθμό στην παρατεταμένη πτώση που έχει σημειώσει η τιμή του πετρελαίου το

<sup>20</sup> UNCTAD, (2015), Review of Maritime Transport, New York and Geneva, σελ. 59-61

τελευταίο διάστημα, η οποία αποτελεί ευκαιρία για δημιουργία και διεύρεση των αποθεμάτων πετρελαίου.

Ωστόσο, βάση απόφασης των χωρών του ΟΠΕΚ<sup>21</sup>, αναμένεται να περιορίσουν την παραγωγή πετρελαίου κατά 1,2 εκατομμύριο βαρέλια την ημέρα. Αυτή η κίνηση, βέβαια, όπως εκτιμούν οι αναλυτές, δεν θα επηρεάσει την αγορά των δεξαμενοπλοίων καθώς οι όγκοι πετρελαίου για μεταφορά, παρά την μείωση, παραμένουν ακόμα εύρωστοι.

Παράλληλα, σύμφωνα με τον Διεθνή Οργανισμό Ενέργειας, η υπερπροσφορά πετρελαίου θα συνεχιστεί μέχρι το 2020 με την ζήτηση να αυξάνεται κατά 1% σε ετήσια βάση. Επίσης, προβλέπει ότι η τιμή του πετρελαίου δεν πρόκειται να επιστέψει στα \$80 το βαρέλι πριν το 2020. Το γεγονός αυτό θα κρατήσει χαμηλά τις τιμές του πετρελαίου και σε συνδυασμό με το γεγονός ότι παρατηρείται σταδιακά μείωση του βιβλίου παραγγελιών, το εγγύς μέλλον στην αγορά των δεξαμενοπλοίων φαίνεται ευοίωνο.<sup>22</sup>

**Γράφημα 3.1: Baltic Tanker Clean & Dirty Index (2011-2016)**



Πηγή: <http://www.lloydslistintelligence.com/>

Σημείωση: BCIY: Baltic Tanker Clean Index, BDIY: Baltic Tanker Dirty Index

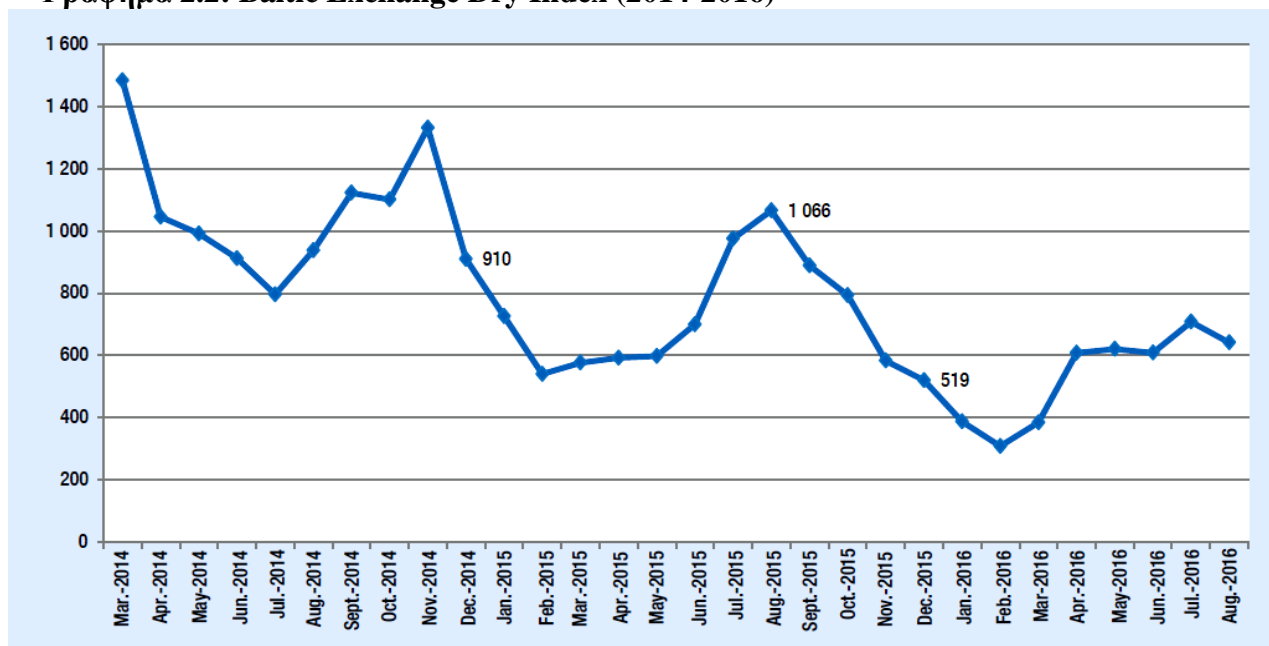
<sup>21</sup> Οργανισμός Εξαγωγών Πετρελαιοπαραγωγών Χωρών

<sup>22</sup> <http://www.naftemporiki.gr/finance/story/1177790/oudetero-gia-ta-deksamenoploia-to-psalidi-opek-stin-paragogi>

### 3.2.2 Επίπεδο ναύλων ξηρού φορτίου

Στον κλάδο του ξηρού φορτίου, το 2014, το επίπεδο των ναύλων αντιμετώπισε ακόμα μια απαιτητική χρονιά επηρεαζόμενη από την υπερπροσφορά χωρητικότητας των πλοίων η οποία εξακολουθεί να υπάρχει. Επιπρόσθετα, επικρατούσε αβεβαιότητα για τις προβλέψεις της ζήτησης σε αντίθεση με την αρχή του έτους που τα ναύλα παρουσίαζαν άνοδο και οι προσδοκίες απ' την προηγούμενη χρονιά ήταν υψηλές. Τα έσοδα από ναύλα υποχώρησαν κατά 5% απ' το 2013 για φτάσουν στο επίπεδο των \$9.881/ημέρα κατά μέσο όρο. Το χαμηλό επίπεδο ναύλων ασκούσε οικονομική πίεση στους πλοιοκτήτες και οδήγησε πολλές ναυτιλιακές εταιρείες σε πτώχευση. Δείγμα της συνεχιζόμενης πτώσης του κλάδου του ξηρού φορτίου, ήταν η χαμηλότερη τιμή που καταγράφηκε την τελευταία διετία στον δείκτη Baltic Exchange Dry Index (BDI), 796 μονάδες τον Ιούνιο του 2014, για να κλείσει εκείνο το έτος στις 910 μονάδες (Γράφημα 3.2).

Γράφημα 2.2: Baltic Exchange Dry Index (2014-2016)



Πηγή: UNCTAD secretariat, based on Baltic Exchange data

Ο μέσος όρος ναύλων των πλοίων μεταφοράς ξηρού φορτίου παρέμεινε χαμηλός και εξαιρετικά ευμετάβλητος το 2014 (Γράφημα 3.3). Τα ναύλα των Capesize στη διάρκεια του 2014 κυμάνθηκαν κατά μέσο όρο στα \$13.309/ημέρα, 15% χαμηλότερα σε σχέση με το 2013 παρόλο που υπήρχε ταχύς ρυθμός ανάπτυξης του εμπορίου του σιδήρου (βοήθησε η αύξηση

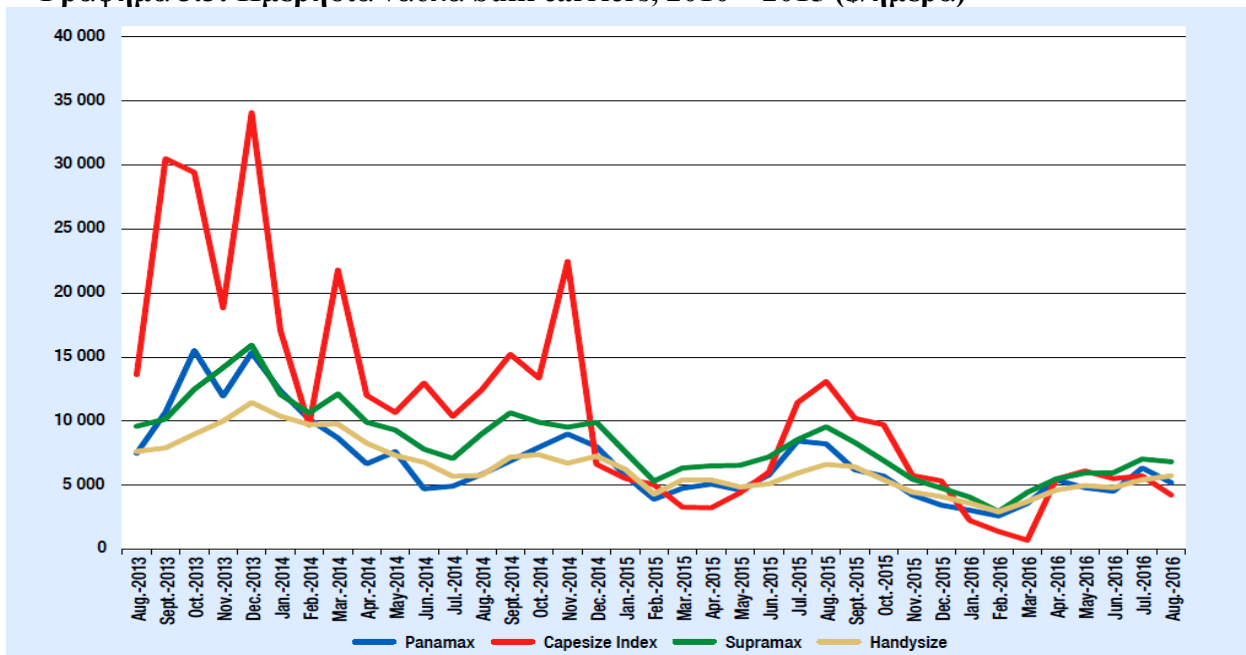
των Κινέζικων εισαγωγών), ο οποίος ήταν μεγαλύτερος απ' τον ρυθμό ναυπήγησης των Capesize (4% το 2014). Η αγορά των Panamax εξακολουθούσε να επηρεάζεται αρνητικά απ' την υπερπροσφορά χωρητικότητας πλοίων (πιεζόμενη και απ' τις παραδόσεις πολλών πλοίων τύπου Kamsarmax) και απ' την αργή ανάπτυξη του εμπορίου άνθρακα (μείωση εισαγωγών άνθρακα στην Κίνα) με τα ναύλα να έχουν υποχωρήσει κατά 5% στα \$6.260/ημέρα, φτάνοντας μέχρι και τα \$2.137/ημέρα τον Ιούνιο του 2014. Σχετικά με την αγορά των Supramax, ο μέσος όρος των ναύλων σημείωσε πτώση 12%, υποχωρώντας στα \$10.819/ημέρα με χαμηλότερη τιμή του 2014 να είναι τα \$5.905/ημέρα τον μήνα Αύγουστο ενώ το 2014 έκλεισε στο επίπεδο των \$8.769/ημέρα. Η απαγόρευση στις εξαγωγές ακατέργαστου βωξίτη και μεταλλευμάτων νικελίου που επιβλήθηκε στην Ινδονησία είχε ως αποτέλεσμα την υποχώρηση της αγοράς των Supramax στην Άπω Ανατολή.

Η αγορά του ξηρού φορτίου για το 2015 και 2016 συνεχίζει να χαρακτηρίζεται από συνεχιζόμενη υπερπροσφορά χωρητικότητας και αβεβαιότητα σχετικά με την ζήτηση για χύδην ξηρά εμπορεύματα από την Κίνα. Παράγοντες οι οποίοι θα μπορούσαν να ασκήσουν επιρροή στην ζήτηση χύδην ξηρών εμπορευμάτων είναι οι καινοτόμες τεχνολογίες οι οποίες αποσκοπούν στην βελτίωση της αποδοτικότητας των καυσίμων, οι προσπάθειες για εύρεση υποκατάστατου του άνθρακα και ο αυξανόμενος αριθμός χωρών που θέτουν πολιτικές και κανονισμούς που στοχεύουν στην μείωση των εκπομπών του διοξειδίου του άνθρακα.<sup>23</sup>

---

<sup>23</sup> UNCTAD, (2015), Review of Maritime Transport, New York and Geneva, σελ. 61-62

**Γράφημα 3.3: Ημερήσια ναύλα bulk carriers, 2010 – 2015 (\$/ημέρα)**



Πηγή: UNCTAD secretariat, based on data from Clarksons Research Shipping Intelligence Network and figures published by the London Baltic Exchange

Οι μεταφορές προϊόντων είναι άρρηκτα συνδεδεμένες με την κατάσταση της παγκόσμιας οικονομίας. Απ' την στιγμή που η Κίνα έχει ρόλο κλειδί στην παγκόσμια οικονομία και οι ρυθμοί ανάπτυξής της είναι αρνητικοί τα τελευταία χρόνια, άρα και οι ανάγκες της σε πρώτες ύλες να είναι μειωμένες, έτσι και ο κλάδος της ναυτιλίας χύδην φορτίου έχει καθοδική πορεία. Μέχρι και τα τέλη του 2015, η στατική κατάσταση της κινέζικης οικονομίας, η οποία απορροφά το 42% του παγκόσμιου εμπορίου, εξακολουθούσε να κυμαίνεται στα ίδια επίπεδα, ενώ ενεργειακά διαφαινόταν μία πτωτική τάση στις ανάγκες της εσωτερικής αγοράς.

Παρ' όλα αυτά, όπως φαίνεται και στο παρακάτω γράφημα (Γράφημα 3.4), η αγορά του χύδην ξηρού φορτίου είναι αρκετά ευμετάβλητη με πολλά σκαμπανεβάσματα. Χαρακτηριστικό είναι ότι τον Δεκέμβριο του 2013 ο Baltic Dry Index είχε φτάσει στο επίπεδο των 2.330 μονάδων ενώ τον Φεβρουάριο του 2016 είχε φτάσει σε ιστορικό χαμηλό των 291 μονάδων. Ωστόσο, από εκείνο το σημείο και έκτοτε βλέπουμε ότι δείκτης έχει σταθερά μία ανοδική πορεία, και στα τέλη Νοεμβρίου του 2016 να καταγράφει την υψηλότερη τιμή απ' τον Νοέμβριο του 2014. Αυτή η απότομη ανάκαμψη στον κλάδο εξηγείται αφενός από την μεγάλη μείωση της πλεονάζουσας χωρητικότητας κατά το

τελευταίο διάστημα αλλά κυρίως οφείλεται από την αύξηση της ζήτησης για εμπορεύματα, ειδικά στην Κίνα, που προκαλούν άνοδο των τιμών. Χαρακτηριστικό είναι ότι οι τιμές για κινέζικο χάλυβα καταγράφουν αύξηση 19% σε σχέση με τον Οκτώβριο και ξεπερνούν τα \$500/τόνο ενώ ανοδικά κινούνται οι τιμές του άνθρακα και των σιδηρομεταλλευμάτων.

**Γράφημα 3.4: Baltic Dry Index (2012 – 2016)**



Πηγή: <https://www.bloomberg.com/>

Σημαντικό ρόλο στην άνοδο της dry bulk αγοράς, βέβαια, σύμφωνα με αρκετούς αναλυτές, έχει παίξει η αλλαγή προεδρίας των Ηνωμένων Πολιτειών με την αίσθηση ότι η ζήτηση θα βελτιωθεί ακόμα περισσότερο στο μέλλον, με δεδομένη την δέσμευσή του για αύξηση των κρατικών δαπανών στον τομέα των υποδομών, ενώ οι μεγαλύτερες δαπάνες φέρνουν κατά κανόνα και μεγαλύτερο πληθωρισμό, ο οποίος ωθεί ανοδικά τις τιμές των εμπορευμάτων.<sup>24</sup>

Παράλληλα στην άνοδο της αγοράς βοήθησε το γεγονός ότι τα capesize καταγράφουν μεγάλη άνοδο το τελευταίο διάστημα με τον επιμέρους δείκτη των capesize να κινείται πάνω απ' τις 2.000 μονάδες. Αντίστοιχη άνοδο παρουσιάζουν και τα πλοία τύπου panamax, με την μειωμένη προσφορά σε τανάζ στην ευρύτερη περιοχή του Ατλαντικού να στηρίζει σημαντικά τις τιμές στα ταξίδια για την περιοχή της Βαλτικής. Ο επιμέρους δείκτης BPI κινείται πάνω απ' το όριο των 1.000 μονάδων.

<sup>24</sup> <http://mononews.gr/90777-2/90777>



## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4: ΟΙ ΝΑΥΛΟΙ ΣΤΗΝ LINER ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Όπως αναφέρθηκε και σε προηγούμενα κεφάλαια τα πλοία που απασχολούνται στην αγορά των πλοίων γραμμών παρέχουν προκαθορισμένες και προγραμματισμένες υπηρεσίες μεταξύ συγκεκριμένων λιμανιών. Η ναυτιλία γραμμών καθορίζεται από τον τρόπο λειτουργίας και διοίκησης των εταιρειών και όχι από το μέγεθος και την ταχύτητα των πλοίων της. Οι υπηρεσίες liner προσφέρουν χώρο για μοναδοποιημένα φορτία ή για διαμονή επιβατών στους φορτωτές και επιβάτες αντίστοιχα που αγοράζουν τις συγκεκριμένες υπηρεσίες. Τα liner πλοία εκπλέουν σε προγραμματισμένες ημερομηνίες ανεξάρτητα αν είναι πλήρως φορτωμένα. Συνεπώς στην liner ναυτιλία η κανονικότητα των προγραμματισμένων δρομολογίων είναι η βάση και ο σημαντικότερος παράγοντας για έναν πλοιοκτήτη έτσι ώστε να διατηρεί σε υψηλά επίπεδα την φήμη και το κύρος του.<sup>25</sup>

### 4.1 Οι Διακυμάνσεις της Αγοράς και τα Πλοία Γραμμών

Η ζήτηση χωρητικότητας φορτηγών πλοίων γραμμών, εμφανίζει αξιόλογο βαθμό σταθερότητας ενώ η διεύρυνση της προσφοράς χωρητικότητας με νέες επενδύσεις είναι προγραμματισμένη και εξελίσσεται ομαλά, ανεξάρτητα από τις προσωρινές διακυμάνσεις και τις ανάγκες της ζήτησεως. Κυρίαρχη τάση τα τελευταία χρόνια στην ναυτιλία γραμμών και συγκεκριμένα στα containerships είναι ο γιγαντισμός το πλοίων από πλευράς μεγέθους και χωρητικότητας εμπορευματοκιβωτίων. Ήδη απ' το 2013 έχει εισέλθει στην αγορά ένας νέος τύπος πλοίων, τα Post-New Panamax με χωρητικότητα άνω των 15.000 TEUs<sup>26</sup>. Η τάση γιγαντισμού των containerships συνεχίστηκε και το 2014 καθώς πολλές απ' τις κορυφαίες liner εταιρείες ανέμεναν μέσα στα επόμενα χρόνια νέα τύπου υπό παραγγελία πλοία Triple-E και ULCV των 20.000 εμπορευματοκιβωτίων. Πιο συγκεκριμένα, τα 11 πλοία δεύτερης γενιάς τύπου Triple-E που αναμένεται να παραδοθούν στην Maersk Line A/S από τον Απρίλιο του 2017 έως τον Μάιο του 2018 ενδέχεται να αποτελέσουν τα πρώτα containership που θα σπάσουν το φράγμα των 20.000 TEU.<sup>27</sup>

<sup>25</sup> Alan E. Branch (1977), *The Elements of Shipping*, Chapman and Hall, London, σελ. 28-29

<sup>26</sup> **TEU: Twenty Equivalent Unit**

<sup>27</sup> <http://www.e-nautilia.gr/ta-nea-triple-e-tis-maersk-endexetai-na-kseperasoun-ta-20000-teu/>

Οι πρακτικές ρυθμιστικής αύξησης της προσφοράς χωρητικότητας, μέσω της μίσθωσης πλοίων στην αγορά δεν έχει ευρεία εφαρμογή στην liner ναυτιλία. Αντίθετα, η προσφορά ελέγχεται αποτελεσματικά από τους μεταφορείς, ιδιαίτερα όπου κυριαρχεί το containerization, οι οποίοι συνεργάζονται όχι μόνο σε conferences, όπως αναφέραμε και σε προηγούμενο κεφάλαιο, αλλά και σε consortia, pools και trusts.

Σε περιπτώσεις προσωρινής κάμψης της ζήτησης, δεν δύναται περιορισμός της προσφοράς χωρητικότητας δρομολογημένων φορτηγών πλοίων, όπως συμβαίνει στην tramp ναυτιλία με παροπλισμό πλοίων (lay-up) ή μείωση επιχειρησιακής ταχύτητας (slow steaming), λόγω της ανάγκης για διατήρηση επαρκούς συχνότητας δρομολογιακής εξυπηρέτησης του κάθε δικτύου γραμμών. Μόνο σε περιόδους παρατεταμένων οικονομικών κρίσεων, όταν ο όγκος του διεθνούς εμπορίου συστέλλεται κατά σοβαρό βαθμό και επί μακρό χρονικό διάστημα, δημιουργούνται προϋποθέσεις αλλά και ανάγκη για τον περιορισμό της προσφοράς χωρητικότητας των δρομολογημένων φορτηγών πλοίων, μέσω του παροπλισμού τους σε αξιόλογη κλίμακα. Ωστόσο, σ' αυτές τις περιπτώσεις περιορίζεται η πυκνότητα των δρομολογίων κάθε επιχείρησης, συνεχίζεται όμως η εξυπηρέτηση των γραμμών με αριθμό δρομολογίων ανάλογο προς τις μειωμένες μεταφορικές ανάγκες. Είναι αδύνατο να υπάρξει διακοπή της δρομολογιακής γραμμής, παρά μόνο σε περίπτωση οριστικής εγκατάλειψης της εκτέλεσης της γραμμής από τον μεταφορέα.

Παράλληλα, πρέπει να ληφθεί υπόψη και ένας άλλος λόγος που αποδεικνύει ότι ο παροπλισμός των δρομολογημένων πλοίων δεν είναι η ενδεδειγμένη λύση για την μείωση της προσφοράς χωρητικότητας. Η διεξαγωγή του έργου μίας επιχείρησης τακτικών δρομολογιακών γραμμών, απαιτεί ευρεία και μόνιμη οργάνωση, άρα συνεπάγεται υψηλό ποσοστό σταθερών δαπανών, οι οποίες βαρύνουν την επιχείρηση ανεξάρτητα από τον αριθμό και την έκταση των εκτελούμενων ταξιδιών. Στην ναυτιλία γραμμών ο συντελεστής συμμετοχής των σταθερών δαπανών στο συνολικό κόστος εκμετάλλευσης των πλοίων είναι μεγάλος, συνεπώς ο παροπλισμός πλοίου ή πλοίων κρίνεται ασύμφορος<sup>28</sup>.

---

<sup>28</sup> Ελ. Γεωργαντόπουλος - Γ.Π Βλάχος, (2003), *Ναυτιλιακή Οικονομική*, Εκδόσεις Τζέι & Τζέι Ελλάς, Πειραιάς, σελ 755-756

## 4.2 Η Θεωρία των Ναυτολογίων

Μία μεγάλη ποικιλία φορτίων μεταφέρονται με τα πλοία γραμμών στους κύριους τομείς των διεθνών θαλάσσιων συγκοινωνιών. Πολλές είναι επίσης οι διαφορές χαρακτηριστικών που υπάρχουν μεταξύ των επιμέρους φορτίων με αποτέλεσμα να διαφοροποιούν το είδος ή την ποιότητα της μεταφορικής υπηρεσίας, την οποία το κάθε φορτίο απαιτεί από τον μεταφορέα. Αντίστοιχα τείνουν να διαφοροποιούν το κόστος που δημιουργεί στον μεταφορέα κάθε συγκεκριμένη μεταφορική υπηρεσία την οποία παρέχει.

Ο μεταφορέας που ικανοποιεί μία συγκοινωνιακή ανάγκη με την τακτική δρομολογιακή γραμμή, πουλάει κάποιο χώρο από τα πλοία, τα οποία έχει εντάξει σε μία γραμμή για την μεταφορά εμπορευμάτων μεταξύ των λιμένων που εξυπηρετεί. Ο καθορισμός των ναυτολογίων για τον θαλάσσιο μεταφορέα είναι ζωτικής σημασίας παράγοντας. Το μέγεθος των επιμέρους ναύλων, που εντάσσονται στα ναυτολόγια, πρέπει να προσδιορισθεί με την εκτίμηση όχι μόνο του κόστους παραγωγής των μεταφορικών υπηρεσιών, αλλά και των εμπορικών συνθηκών κάτω από τις οποίες η ναυτιλιακή μονάδα πουλάει κάθε φορά τις μεταφορικές τις υπηρεσίες.

Πριν καθορισθούν οι ναύλοι, που αφορούν στα επιμέρους φορτία, τα οποία δημιουργούν σε ένα τομέα δρομολογιακών γραμμών την ζήτηση των μεταφορικών υπηρεσιών, χρειάζεται να προσδιορισθεί ποιο θα είναι το γενικό επίπεδο ναυτολογίων και να εκτιμηθεί το επιθυμητό μέγεθος των συνολικών εσόδων από ναύλα. Με δεδομένο ενός συγκεκριμένου μεγέθους παραγωγής, είναι ευνόητο ότι ο μεταφορέας επιθυμεί και επιδιώκει να πουλάει τις μεταφορικές του υπηρεσίες στην ποσότητα εκείνη και στο κόμιστρο εκείνο, στο επίπεδο των οποίων θα αποκομίσει το μέγιστο κέρδος. Η μεγιστοποίηση του κέρδους επιτυγχάνεται όταν το ποσό, το οποίο προστίθεται στην πρόσοδο της ναυτιλιακής μονάδας από την πώληση μίας πρόσθετης μονάδας μεταφορικών υπηρεσιών, είναι ίσο προς το οριακό κόστος που απαιτείται για την παραγωγή της μονάδας αυτής.

Επομένως, για τον προσδιορισμό του επιπέδου των ναυτολογίων είναι αναγκαία η γνώση τόσο του σταθερού κόστους της ναυτιλιακής μονάδας, όσο και του μεταβλητού της κόστους, έτσι ώστε προστιθέμενου του κέρδους, το οποίο αναμένει ο μεταφορέας από την επιχείρησή του, να μπορεί να γίνει ο καθορισμός του επιθυμητού μεγέθους του εσόδου.

Η εξέταση των παραγόντων που συντελούν στον προσδιορισμό του συνολικού κόστους μιας liner εταιρείας αποτελεί δύσκολη διαδικασία. Δυο παράγοντες που δυσχεραίνουν τον καθορισμό των ναυτολογίων είναι οι εξής:

- i. Ο τρόπος του υπολογισμού του κόστους εξυπηρέτησης του κεφαλαίου, προκειμένου να καθοριστεί το γενικό επίπεδο του ναυτολογίου.
- ii. Η επιλογή βάσης για την κατανομή του κόστους, ιδίως του σταθερού κόστους, μεταξύ των επιμέρους υπηρεσιών που παρέχονται από την ναυτιλιακή μονάδα.

Το ναυτολόγιο βάσει του οποίου ο μεταφορέας προσφέρει προς πώληση τις υπηρεσίες του πρέπει αφενός να είναι προκαθορισμένο εκ των προτέρων για να γνωστοποιηθεί στους πιθανούς φορτωτές, αφετέρου να παραμένει σταθερό για ένα αξιόλογο χρονικό διάστημα, προκειμένου να διευκολύνονται οι εμπορικές συναλλαγές, οι οποίες κατά κανόνα συνομολογούνται σε μία δεδομένη στιγμή αλλά πραγματοποιούνται σε μεταγενέστερο χρόνο. Παράλληλα, ο καθορισμός των ναυτολογίων και των επιμέρους, κατά μεταφερόμενο αγαθό, ναύλων με βάση μία ακριβή κατανομή του σταθερού αλλά και του μεταβλητού κόστους, αποτελεί δύσκολη διαδικασία. Υπάρχουν ορισμένες απόψεις που υποστηρίζουν πως κατ' ελάχιστο όριο για κάθε μεταφερόμενο αγαθό, ο ναύλος πρέπει να καλύπτει τουλάχιστον και οπωσδήποτε την δαπάνη, η οποία προκαλείται για τον μεταφορέα, εξαιτίας της μεταφοράς του αγαθού αυτού. Τέτοια δαπάνη είναι αυτή που αφορά το κόστος φόρτωσης και εκφόρτωσης και στην εργασία στοιβασίας του μεταφερόμενου αγαθού στο πλοίο. Πραγματοποιείται έτσι η πρώτη βασική κατανομή του κόστους, αφού κάθε επιμέρους φορτίο θα επιβαρύνεται με τα αποκλειστικά γι' αυτό έξοδα που γίνονται. Το σύνολο των μεταφερόμενων αγαθών πρέπει να επιβαρυνθεί με ναύλο που θα καλύπτει τουλάχιστον το μεταβλητό κόστος, το οποίο είναι απαραίτητο για την πραγματοποίηση του ταξιδιού. Οι ναύλοι, δηλαδή, των επιμέρους φορτίων, πρέπει να επιβαρύνονται κατά κάποια αναλογία, με το σύνολο των συγκεκριμένων δαπανών, που αφορούν τόσο σε κάθε ένα, όσο και σε όλα τα φορτία αυτά, αφού πρόκειται για πραγματικές δαπάνες που διενεργούνται για την πραγματοποίηση του συγκεκριμένου ταξιδιού.

Σε μακροχρόνιο ορίζοντα, οι ναύλοι θα πρέπει να αποδίδουν μία συνολική πρόσοδο που όχι μόνο να καλύπτει το μεταβλητό κόστος, αλλά και να αποδίδει πρόσθετο εισόδημα για να εξασφαλίσει την κάλυψη του σταθερού κόστους και να προσφέρει εύλογο κέρδος στην επιχείρηση. Παράλληλα, οι ναύλοι για κάθε επιμέρους προσφερόμενη μεταφορική υπηρεσία πρέπει να αποδίδουν μία βασική πρόσοδο σε κάθε κυκλικό ταξίδι, η οποία θα καλύπτει τουλάχιστον το σύνολο του μεταβλητού κόστους και μία επιπρόσθετη πρόσοδο, η οποία μακροχρόνια θα πρέπει να είναι ίση προς αυτή που απαιτείται για την εξυπηρέτηση και την

απόσβεση του επενδυμένου κεφαλαίου, καθώς και για την αντικατάσταση των αναλυσκόμενων συντελεστών της παραγωγής με άλλους ίσης παραγωγικότητας.

### 4.3 Παράγοντες Επιρροής των Ναυτολογίων

Η παραπάνω προσέγγιση υπονοεί ναύλους προσανατολισμένους προς το κόστος των παρεχόμενων υπηρεσιών. Οι διαφορές που υπάρχουν μεταξύ των επιμέρους ναύλων, που περιλαμβάνονται στα ναυτολόγια των διασκέψεων, εμφανίζονται να είναι πολύ ευρύτερες απ' όσο οι διαφοροποιήσεις κόστους, που οι διαφορές στα χαρακτηριστικά των μεταφερόμενων αγαθών μπορεί να δημιουργηθούν.

Στο σημείο αυτό αξίζει να αναφερθεί η «**αρχή της αξίας της παρεχόμενης υπηρεσίας**» η οποία αποτελεί μία βάση για την διαμόρφωση ναυτολογίων. Η αρχή αυτή στηρίζεται στην αντίληψη ότι η αξία του μεταφερόμενου αγαθού, αντικατοπτρίζει εν μέρει, την αξία της παρεχόμενης υπηρεσίας. Επομένως, η διάκριση των ναύλων στηρίζεται πολύ λιγότερο στο κόστος της προσφερόμενης μεταφορικής υπηρεσίας αλλά περισσότερο στην μορφή της ζήτησης. Παράλληλα, η αξία της παρεχόμενης μεταφορικής υπηρεσίας συνδέεται κατά βάση με την αξία των διακινούμενων αγαθών και με την ελαστικότητα της ζήτησης των αγαθών αυτών. Οι ναύλοι οι οποίοι καθορίζονται για την μεταφορά αγαθών μεγάλης αξίας είναι μεγαλύτεροι των υπολοίπων. Το φαινόμενο αυτό μπορεί να χαρακτηριστεί ως συνέπεια μεγαλύτερου κόστους που συνεπάγεται η μεταφορά μεγάλης αξίας αγαθών π.χ. λόγω αυξημένης φροντίδας από την μεριά του μεταφορέα. Εντούτοις, οι διαφορές που υπάρχουν μεταξύ των ναύλων των φθηνών και των ακριβών φορτίων, είναι συνήθως πολύ μεγαλύτερες από όσο θα ήταν δυνατόν να δικαιολογηθεί με βάση το κόστος παροχής της μεταφορικής υπηρεσίας.

Οι μεταφορείς, ασκώντας την μονοπωλιακή δύναμη που κατέχουν, καθορίζουν χαμηλούς ναύλους για σχετικά ογκώδη αγαθά που έχουν μικρή αξία και κλιμακώνουν προς τα πάνω τους ναύλους των αγαθών, των οποίων η αξία είναι μεγάλη. Αυτό ερμηνεύεται απ' το ότι ο ναύλος ενός φορτίου μεγάλης αξίας σε περίπτωση που είναι υψηλός, αντιπροσωπεύει μικρό ποσοστό επιβάρυνσης της τιμής του αγαθού και τείνει να μην επηρεάζει την ζήτηση του. Αντίθετα, ο ναύλος ενός φορτίου μικρής αξίας σε περίπτωση που είναι χαμηλός, αντιπροσωπεύει μία σημαντική επιβάρυνση της τιμής του αγαθού και ενδέχεται να επηρεάσει την ζήτηση του μία πιθανή αύξηση του.

Τα παραπάνω επιβεβαιώνουν ότι βασική επίδραση πάνω στο ποσό στο οποίο ορίζεται ο ναύλος, έχει ο βαθμός ελαστικότητας της ζήτησης του μεταφερόμενου αγαθού και κατ' επέκταση της ζήτησης της μεταφορικής υπηρεσίας. Όταν η ζήτηση του μεταφερόμενου αγαθού είναι ελαστική, αύξηση του ναύλου είναι δυνατόν να οδηγήσει σε μείωση της ζήτησης του αγαθού και της προκαλούμενης από αυτό μεταφορικής υπηρεσίας. Στις περιπτώσεις αυτές, ο ναύλος ορίζεται χαμηλότερα σε σχέση με άλλα αγαθά ίσης αξίας αν και μεταφέρονται σε ίση απόσταση και κάτω από τις ίδιες συνθήκες κόστους, όταν η ζήτηση τους είναι ανελαστική. Η υπόθεση ότι ο ναύλος σε κάθε περίπτωση μεταφοράς αγαθού μεγάλης αξίας είναι υψηλός, λόγω της χρησιμοποίησης της αρχής της αξίας της παρεχόμενης μεταφορικής υπηρεσίας, είναι εσφαλμένη. Ο ναύλος εξαρτάται από την ελαστικότητα της ζήτησης του αγαθού στις μεταβολές της τιμής του.

Σαν αποτέλεσμα της ύπαρξης παραγόντων επιρροής των ναυτολογίων, όπως ο προαναφερόμενος, έχει εισαχθεί στον καθορισμό τόσο των γενικών ναυτολογίων, όσο και των επιμέρους ναύλων, μία άλλη αρχή που προβλέπει τον καθορισμό των ναύλων στο ύψος εκείνο το οποίο το εμπόρευμα μπορεί να δεχθεί με τις δεδομένες κάθε φορά συνθήκες. Οι καθοριζόμενοι ναύλοι, είτε θα είναι ίσοι προς την αξία της παρεχόμενης μεταφορικής υπηρεσίας, είτε θα είναι οι ελάχιστοι αναγκαίοι με σκοπό να διευκολύνεται η εκτέλεση της μεταφοράς, είτε ο συνδυασμός των παραπάνω. Ο συγκεκριμένος τρόπος επιρροής των ναύλων χαρακτηρίζεται ως **«αρχή της επιβάρυνσης του εμπορεύματος με το ναύλο»** και σημαίνει:

- Παραχωρήσεις σε αγαθά, η μεταφορά των οποίων δεν θα ήταν δυνατόν να πραγματοποιηθεί εάν επρόκειτο να εισπραχθεί το «κανονικό» ποσό ναύλου. Οι παραχωρήσεις αυτές είναι ουσιώδους σημασίας για το εμπόριο, διότι διευκολύνουν την διεύρυνση του, ιδιαίτερα σε φθηνά ή ελαστικής ζήτησης αγαθά.
- Παραχωρήσεις σε αγαθά, σε περιπτώσεις κατά τις οποίες είναι δυνατόν να υπάρξει ή υφίσταται ανταγωνισμός από μέρους άλλων μεταφορικών μέσων. Πρόκειται για ωφέλεια μάλλον προσωρινού χαρακτήρα ιδιαίτερα όταν ο ανταγωνισμός είναι περιστασιακός. Η ωφέλεια αυτή ωστόσο παίρνει μόνιμο χαρακτήρα, όταν ο ανταγωνισμός προέρχεται από πολύ καλά οργανωμένους ανεξάρτητους μεταφορείς.
- Ναύλους μεγαλύτερους από ότι θα ήταν με βάση το κόστος της μεταφορικής υπηρεσίας. Η αιτία βρίσκεται στην άσκηση μονοπωλιακής δύναμης από την πλευρά των μεταφορέων.

Συνεπώς, όπως προκύπτει από τα παραπάνω, η αρχή της επιβάρυνσης του εμπορεύματος σημαίνει σε τελική ανάλυση, καθορισμός του ναύλου στο επίπεδο στο οποίο θα αποδώσει την μέγιστη εφικτή πρόσοδο στον μεταφορέα, ανεξάρτητα από το κόστος παροχής της συγκεκριμένης μεταφορικής υπηρεσίας για την οποία καταβάλλεται ο ναύλος. Δηλαδή, με δεδομένη την σύνθεση των διακινούμενων εμπορευμάτων σε μία δρομολογιακή γραμμή και με δεδομένη την ποικιλία των τιμών τους, οι conferences τείνουν να καθορίζουν τους επιμέρους ναύλους σε επίπεδα τα οποία θα μεγιστοποιούσαν το εισόδημα των μεταφορέων.

#### **4.3.1 Δευτερεύοντες παράγοντες επιρροής των ναυτολογίων**

Τα γενικά επίπεδα των ναυτολογίων των πλοίων γραμμών προσδιορίζονται κυρίως στη βάση των δύο εμπορικών παραγόντων, που αναλύθηκαν στην προηγούμενη ενότητα, ωστόσο οι επιμέρους ναύλοι επηρεάζονται από πρόσθετους παράγοντες που διαφοροποιούν το κόστος όπως οι παρακάτω:

- i. *Η ποσότητα του φορτίου.* Θεωρείται ότι η συγκεντρωμένη ζήτηση μεταφορικών υπηρεσιών σε μεγάλες ποσότητες φορτίου είναι σωστό να τύχει ευνοϊκής μεταχείρισης, διότι όταν οι εκάστοτε φορτώσεις αναφέρονται σε σχετικά μεγάλες ποσότητες αγαθών, ο μεταφορέας αποκτά την ευχέρεια καλύτερης οργάνωσης της εργασίας του, ιδιαίτερα σε ότι αφορά την υποδοχή, την αποθήκευση και τον χειρισμό (φόρτωση και εκφόρτωση) των φορτίων, επιτυγχάνοντας μείωση του μεταβλητού κόστους.
- ii. *Χαρακτηριστικά του φορτίου.* Αυτά μπορούν να έχουν επιπτώσεις, είτε πάνω στον χρόνο του πλοίου, είτε πάνω στον χώρο αυτού, είτε πάνω στο ύψος του μεταβλητού κόστους του ταξιδιού. Καλά συσκευασμένα φορτία απαιτούν μικρότερες υπηρεσίες από μέρους του πλοίου και μπορούν να διαχειρισθούν χωρίς καθυστέρηση. Αντίθετα, εύθραυστα ή υπέρβαρα φορτία, που απαιτούν ειδική μεταχείριση κατά την φόρτωση και την εκφόρτωση προκαλούν την ανάγκη διάθεσης μεγαλύτερου χρόνου. Επίσης, φορτία που έχουν μεγάλο όγκο ανά μονάδα βάρους ή ανώμαλο σχήμα συσκευασίας καταλαμβάνουν πάνω στο πλοίο χώρο μεγαλύτερο απ' όσο τα άλλα φορτία. Σε όλες τις παραπάνω περιπτώσεις, οι ιδιότητες του φορτίου τείνουν σε αύξηση του καθοριζόμενου ναύλου για την μεταφορά.
- iii. *Η απόσταση.* Όταν οι υπόλοιποι παράγοντες είναι σταθεροί, η μεταφορά σε αυξημένες αποστάσεις τείνει να γίνεται με αυξημένο ναύλο. Ωστόσο, η απόσταση φαίνεται να επηρεάζει

το ύψος των ναύλων λιγότερο απ' τους εμπορικούς παράγοντες που επιδρούν στην διαμόρφωση των ναυτολογίων. Για παράδειγμα, ίδιος ναύλος επιβαρύνει φορτία που μεταφέρονται με πλοία γραμμών προς τους περισσότερους Ευρωπαϊκούς λιμένες ανά την Ευρώπη αν και πολλοί απ' αυτούς απέχουν εκατοντάδες μίλια μεταξύ τους και πιθανώς να διαφοροποιείται το κόστος χειρισμού.

iv. *Οι ευκολίες λιμένων.* Η ικανότητα των λιμένων για την εξυπηρέτηση της ναυτιλιακής και εμπορευματικής κίνησης διαφέρει τόσο μεταξύ λιμένων διαφόρων δρομολογιακών γραμμών, όσο και μεταξύ λιμένων που εξυπηρετούνται από μία δρομολογιακή γραμμή. Σε περίπτωση που υπάρχουν διαφορές στην ωριαία απόδοση των λιμένων κατά τον χειρισμό των φορτίων ή στο κόστος χειρισμού τους, θα όφειλαν να διαφοροποιούν τους ναύλους, σε βάρος των λιμένων εκείνων οι οποίοι προκαλούν αυξημένο κόστος μεταφοράς.

v. *Η ύπαρξη εμπορευματικής κίνησης επιστροφής.* Η εμπορευματική κίνηση είναι οικονομικά υγιής, όταν είναι διπλής κατεύθυνσης, και συνήθως τείνει να είναι μεταξύ των τριών κυριότερων βιομηχανικών εξαγωγικών χωρών και περιοχών Βορειοδυτικής Ευρώπης, Ηνωμένων Πολιτειών και Ιαπωνίας. Η ύπαρξη ή η ανυπαρξία εμπορευματικής κίνησης, για το ταξίδι επιστροφής των πλοίων, τείνει να επιδρά πάνω στα ναυτολόγια, αν και συνήθως οι μεταφορείς επιδιώκουν να εξασφαλίζουν την κάλυψη του συνολικού κόστους του κυκλικού ταξιδιού των πλοίων τους με το εισόδημα το οποίο αποκτούν από τους ναύλους.

Αξίζει να σημειωθεί ότι οι ναύλοι δεν εξελίσσονται ομοιόμορφα και δεν διατηρούν αναλλοίωτη την μεταξύ τους σχέση αλλά τείνουν να διαφοροποιούνται ανάλογα προς τις εκάστοτε διαμορφούμενες συνθήκες κόστους, ζήτησης, αξίας των παρεχόμενων υπηρεσιών και πιθανού ανταγωνισμού.

Η ανάλυση που προηγήθηκε αναφέρεται στα ναυτολόγια εμπορευμάτων, ωστόσο οι ίδιες βασικές αρχές στις οποίες αναφερθήκαμε ισχύουν κατ' αναλογία και στην περίπτωση ναυτολογίων για την μεταφορά επιβατών. Η σπουδαιότερη διαφορά ως προς τα ναυτολόγια ακτοπλοΐας απορρέει από το γεγονός ότι κάτω από τις σύγχρονες συνθήκες στο σύνολο σχεδόν των συγκοινωνιακών γραμμών, η ζήτηση, στην ικανοποίηση της οποίας αποβλέπει το επιβατηγό πλοίο, είναι ανταγωνιστική, άρα ελαστική και αυτό αποτελεί τον πιο αποφασιστικό παράγοντα για την διαμόρφωση του επιπέδου των ναυτολογίων μεταφοράς επιβατών. Τα



ναυτολογία τους καθορίζονται υπό την πίεση του ανταγωνισμού που ασκείται από τις αεροπορικές μεταφορές.<sup>29</sup>

#### **4.4 Η Κατάσταση της Αγοράς στην Liner Ναυτιλία**

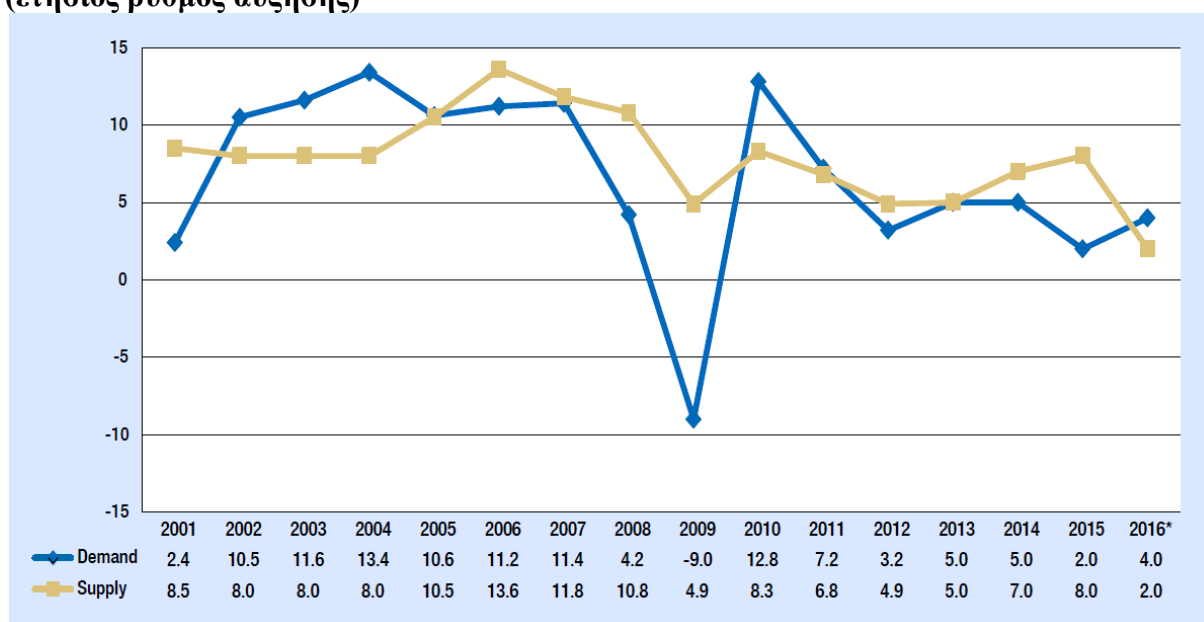
Το επίπεδο των ναύλων παρέμεινε ευμετάβλητο το 2014, με διαφορετικές τάσεις σε κάθε εμπορική γραμμή ξεχωριστά. Τα μεγέθη στην αγορά δεν είχαν αξιοσημείωτη αλλαγή παρά το γεγονός ότι αυξήθηκε η παγκόσμια ζήτηση για την μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων. Αυτό οφείλεται κυρίως στις συνεχείς πιέσεις της προσφοράς που η αγορά συνεχίζει να δέχεται λόγω των νέων, μεγαλύτερων containerships που έχουν εισαχθεί στις κύριες εμπορικές γραμμές, γεγονός που προκαλεί κλιμακωτές επιπτώσεις και στις μη κύριες εμπορικές γραμμές.

Όπως φαίνεται και στο παρακάτω διάγραμμα (Γράφημα 4.1), η ανάπτυξη της παγκόσμιας ζήτησης για την ναυτιλία εμπορευματοκιβωτίων άγγιξε το 6% το 2014 σε σχέση με το 5% του 2013, ξεπερνώντας αυτήν της προσφοράς, η οποία παρέμεινε στο 5%. Η παγκόσμια ζήτηση για μεταφορά container ενισχύθηκε κυρίως απ' την αύξηση της κίνησης σε κύριες εμπορικές γραμμές όπως η Άπω Ανατολή -Ευρώπη και οι γραμμές του Ειρηνικού, όπου οι εισαγωγές της Βόρειας Ευρώπης και των Ηνωμένων Πολιτειών απ' τις Ασιατικές χώρες είχαν αυξηθεί κατακόρυφα το 2014.

---

<sup>29</sup> Ελ. Γεωργαντόπουλος - Γ.Π Βλάχος, (2003), *Ναυτιλιακή Οικονομική*, Εκδόσεις Τζέι & Τζέι Ελλάς, Πειραιάς, σελ 759-771

**Γράφημα 4.1: Αύξηση ζήτησης-προσφοράς στην αγορά των container, 2001 – 2016 (ετήσιος ρυθμός αύξησης)**



Πηγή: UNCTAD secretariat, based on data from Clarksons Research Container Intelligence Monthly, various issues

Όπως διακρίνεται και στον παρακάτω πίνακα (Πίνακας 4.1) το επίπεδο των ναύλων, κατά το 2014, κατέγραψε σημαντική άνοδο σε σύγκριση με το 2013. Τα ναύλα στην εμπορική γραμμή Άπω Ανατολή - Βόρεια Ευρώπη κυμάνθηκαν κοντά στα \$1.161/TEU το 2014, 7% υψηλότερα σε σχέση με το μέσο επίπεδο ναύλων του 2013. Στην αγορά του Ειρηνικού υπήρξε ισχυρός όγκος συναλλαγών καθώς, το 2014, έγιναν πολλές εκτροπές φορτίων λόγω προβλημάτων συμφόρησης στα λιμάνια της Δυτικής Ακτής των Ηνωμένων Πολιτειών, βοηθώντας παράλληλα στην αύξηση του επιπέδου ναύλων στην γραμμή Ασία – Ανατολικές Ακτές Ηνωμένων Πολιτειών. Το επίπεδο των ναύλων στην γραμμή Σαγκάη – Ανατολικές Ακτές Ηνωμένων Πολιτειών κυμάνθηκε στις \$3.720/FEU<sup>30</sup> για το 2014, 13% υψηλότερο συγκριτικά με το 2013 σε αντίθεση με την εμπορική γραμμή Σαγκάη – Δυτικές Ακτές Ηνωμένων Πολιτειών, όπου για το 2014 το επίπεδο των ναύλων ήταν κατά μέσο όρο \$1.983/FEU, 3% χαμηλότερο σε σχέση με το 2013.

Σχετικά με τις μη κύριες εμπορικές γραμμές, το επίπεδο των ναύλων δεν ήταν τόσο υψηλό καθώς δεχόντουσαν πίεση από τα μη ναυλωμένα πλοία των κύριων γραμμών τα οποία μετακινήθηκαν, προς εύρεση ναύλου, στις δευτερεύοντες γραμμές. Στις εμπορικές γραμμές Βορρά – Νότου, όπου έλαβαν μέρος μεγάλες μετατοπίσεις χωρητικότητας, το μέσο επίπεδο

<sup>30</sup> FEU: Forty Equivalent Unit

των ναύλων στην γραμμή Σαγκάη – Νότια Αμερική κυμάνθηκε στα \$1.103/TEU το 2014, 20% χαμηλότερο σε σχέση με το 2013. Στην ενδοασιατική γραμμή Σαγκάη – Σιγκαπούρη οι ναύλοι παρέμειναν το 2014 σχετικά σταθεροί παρουσιάζοντας οριακή αύξηση 1%. Σε γενικές γραμμές η υπερπροσφορά χωρητικότητας συνέχισε να επηρεάζει την ναυλαγορά με το επίπεδο των ναύλων εκείνη τη χρονιά να μένει σχετικά αμετάβλητο καθ' όλη την διάρκεια του έτους.

Επιπρόσθετα, οι liner εταιρείες συνέχιζαν να διατηρούν πλοία στην αδράνεια και να μειώνουν την επιχειρησιακή ταχύτητα των πλοίων, για λόγους εξοικονόμησης λειτουργικού κόστους, ως μέτρα αντιμετώπισης και διαχείρισης της υπερπροσφοράς χωρητικότητας, παρά το γεγονός ότι κατά τα τέλη του 2014 οι τιμές των καυσίμων είχαν μειωθεί αισθητά. Υπολογίζεται ότι οι μεταφορείς κατά την χρονιά εκείνη είχαν απορροφήσει 2,5 εκατομμύρια TEUs της παγκόσμιας ονομαστικής χωρητικότητας. Ενδεικτικό της αδράνειας πλοίων από πλευράς εταιρειών είναι το γεγονός ότι στα τέλη του 2015 δηλώθηκαν για παροπλισμό πλοία συνολικής χωρητικότητας 90.000 TEU με τον αριθμό των παροπλισμένων πλοίων να φτάνει πλέον τα 208 πλοία ή 673.000 TEU<sup>31</sup>.

---

<sup>31</sup> *Ναυτικά Χρονικά (Νοέμβριος 2015)*, Gratia Εκδοτική Ε.Π.Ε, Αθήνα, σελ 19

**Πίνακας 4.1: Επίπεδο ναύλων containerships (2010-2015)**

<b>Ναυλαγορές</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>
<b>Γραμμές Ειρηνικού</b>	<b>(\$ per FEU)</b>					
Σαγκάη-Δυτικές Ακτές Ηνωμένων Πολιτειών	2308	1667	2287	2033	1970	1506
Ποσοστιαία Μεταβολή	68,21%	-22,77%	37,19%	-11,11%	-3,10%	-23.55%
Σαγκάη-Ανατολικές Ακτές Ηνωμένων Πολιτειών	3499	3008	3416	3290	3720	3182
Ποσοστιαία Μεταβολή	47,84%	-14,03%	13,56%	-3,70%	13,07%	-14.45%
<b>Άπω Ανατολή - Ευρώπη</b>	<b>(\$ per TEU)</b>					
Σαγκάη-Βόρεια Ευρώπη	1789	881	1353	1084	1161	629
Ποσοστιαία Μεταβολή	28,24%	-50,75%	53,58%	19,88%	7,10%	-45.82%
Σαγκάη-Μεσόγειος	1739	973	1336	1151	1253	739
Ποσοστιαία Μεταβολή	24,49%	-44,05%	37,31%	-13,85%	8,86%	-41.02%
<b>Βορράς - Νότος</b>	<b>(\$ per TEU)</b>					
Σαγκάη-Νότια Αμερική (Σάντος)	2236	1483	1771	1380	1103	455
Ποσοστιαία Μεταβολή	-7,95%	-33,68%	19,42%	-22,08%	-20,07%	-58.75%
Σαγκάη-Αυστραλία/Νέα Ζηλανδία	1189	772	925	818	678	492
Ποσοστιαία Μεταβολή	-20,73%	-35,07%	19,82%	-11,57%	-17,11%	-27.43%
Σαγκάη-Δυτική Αφρική (Λάγκος)	2305	1908	2092	1927	1838	1449
Ποσοστιαία Μεταβολή	2,56%	-17,22%	9,64%	-7,89%	-4,62%	-21.16%
Σαγκάη-Νότια Αφρική (Ντέρμπαν)	1481	991	1047	805	760	693
Ποσοστιαία Μεταβολή	-0,96%	-33,09%	5,65%	-23,11%	-5,59%	-8.82%
<b>Διασιατική Γραμμή</b>	<b>(\$ per TEU)</b>					
Σαγκάη-Νοτιοανατολική Ασία (Σιγκαπούρη)	318	210	256	231	233	187
Ποσοστιαία Μεταβολή		-33,96%	21,84%	-9,72%	0,87%	-19.74%
Σαγκάη-Ανατολική Ιαπωνία	316	337	345	346	273	146
Ποσοστιαία Μεταβολή		6,65%	2,37%	0,29%	-21,10%	-46.52%
Σαγκάη-Δημοκρατία της Κορέας	193	198	183	197	187	160
Ποσοστιαία Μεταβολή		2,59%	-7,58%	7,65%	-5,08%	-14.44%
Σαγκάη-Χονγκ Κονγκ (Κίνα)	116	155	131	85	65	56
Ποσοστιαία Μεταβολή		33,62%	-15,48%	-35,11%	-23,53%	-13.85%
Σαγκάη-Περσικός Κόλπος (Ντουμπάι)	922	838	981	771	820	525
Ποσοστιαία Μεταβολή	44,33%	-9,11%	17,06%	-21,41%	6,36%	-35.98%

Πηγή: Clarksons Research Ccontainer Intelligence Monthly, various issues

Σημείωση: Οι αναγραφόμενες τιμές του πίνακα είναι μέσες τιμές ναύλων σε ετήσια βάση και εκφράζουν την τιμή ανά εμπορευματοκιβώτιο

Την ίδια στιγμή, το 2014 η αγορά παρέμενε ασταθής και ευμετάβλητη ενώ σε αρκετές κύριες εμπορικές γραμμές η πτωτική πορεία των ναύλων συνεχιζόταν από την προηγούμενη χρονιά. Το συγκεκριμένο γεγονός οφείλεται στην υπερπροσφορά πλοίων containerships αλλά και στην αύξηση μεγέθους των πλοίων. Γι' αυτόν τον λόγο οι περισσότερες liner εταιρείες προσπαθούσαν να εξοικονομήσουν κόστη μέσω πώληση στοιχείων του ενεργητικού τους και κυρίως μέσω συνεργασιών και συντεχνιών ενώ παράλληλα προσπαθούσαν να γίνουν περισσότερο αποδοτικές προσφέροντας ένα παγκόσμιο δίκτυο εμπορικών γραμμών στους φορτωτές-πελάτες.

Την ανάγκη για δημιουργία συμμαχιών ανάμεσα στις μεσαίου μεγέθους ναυτιλιακές εταιρείες της liner ναυτιλίας επισήμανε, σε πρόσφατη έκθεση του το Boston Consulting Group (BCG). Όπως χαρακτηριστικά αναφέρει η έκθεση, η ναυτιλιακή βιομηχανία των εμπορευματοκιβωτίων ταλανίζεται από την πολυδιάσπαση και την υπερπροσφορά χωρητικότητας, μειώνοντας σημαντικά τα κέρδη στον κλάδο. Παράλληλα, δεν προβλέπεται άνοδος της αγοράς στο άμεσο μέλλον, γεγονός που επιδεινώνεται από τις επενδύσεις των εταιρειών σε νεότευκτα και μεγάλης χωρητικότητας πλοία. Στο σημείο αυτό αξίζει να αναφερθεί, ενδεικτικό της πλεονάζουσας προσφοράς containerships, ότι το 1<sup>ο</sup> εξάμηνο του 2015, υπήρξε αύξηση 25% των νεότευκτων πλοίων σε σχέση με το αντίστοιχο διάστημα του 2014. Για την αναστροφή του κλίματος και την επιβίωση των μεσαίου μεγέθους εταιρειών του κλάδου, οι εταιρείες θα πρέπει αφενός να προχωρήσουν σε εσωτερική αναδιάρθρωση, αφετέρου να σχηματίσουν συμμαχίες, ακολουθώντας μία ολιστική προσέγγιση. Σύμφωνα με το BCG κάθε τέτοια συμμαχία θα μπορούσε να αποφέρει ακόμη και κέρδη \$1 δις στους εταίρους.<sup>32</sup>

Για παράδειγμα, η Maersk Group ξεκίνησε να ακολουθεί μία στρατηγική επιβίωσης το 2014, η οποία ξεκίνησε να υιοθετείται το 2014 και θα διαρκέσει μέχρι και το 2018. Απ' τον πρώτο χρόνο εφαρμογής της η εταιρεία παρατήρησε βελτίωση της αποδοτικότητας της περίπου 8% το 2014, ενώ εξοικονόμησε 98\$ εκατομμύρια αξίας καύσιμα<sup>33</sup>. Κατάφερε και πέτυχε μείωση του ανά μονάδα κόστους της, λόγω καλύτερης αξιοποίησης του στόλου της και αύξηση του όγκου των ναυλώσεων παρόλο της μείωσης των ναύλων κατά 1,6%. Πιο συγκεκριμένα, το 2013 τα καθαρά κέρδη της εταιρείας ανήλθαν στο \$1,46 δισεκατομμύρια ενώ το 2014, μετά και την θέσπιση της στρατηγικής επιβίωσης, τα κέρδη αυξήθηκαν κατά \$831 εκατομμύρια και υπολογίζονται στα \$2,33 δις. Εντούτοις, το 2015 σημειώθηκε

<sup>32</sup> *Ναυτικά Χρονικά (Απρίλιος 2015)*, Gratia Εκδοτική Ε.Π.Ε, Αθήνα, σελ 26

<sup>33</sup> Maersk Sustainability Report, 2014

σημαντική πτώση των καθαρών κερδών της εταιρείας, κοντά στο 60%, καθώς υποχώρησαν στα \$925 εκατομμύρια<sup>34</sup>.

Επιπρόσθετα, η κατάρρευση της τιμής του πετρελαίου κατά την διάρκεια του δεύτερου εξαμήνου του 2014, σήμαινε και την απότομη πτώση των τιμών των καυσίμων των πλοίων, το οποίο πετρέλαιο απ' τα \$600 τον τόνο που κόστιζε τον Ιούλιο του 2014 υποχώρησε στα \$250 τον τόνο τον Ιανουάριο του 2015. Το συγκεκριμένο γεγονός βοήθησε τους μεταφορείς να ενισχύσουν τα περιθώρια κέρδους τους. Μία έρευνα, η οποία κάλυπτε 15 εισηγμένες liner εταιρείες, έδειξε ότι το 2014 τα έσοδα τους μειώθηκαν κατά 3% συγκριτικά με το 2013, ενώ είχε προηγηθεί 5% μείωση σε σχέση με το 2012. Το 2014, τα έσοδα της βιομηχανίας παρέμειναν περίπου 16% χαμηλότερα απ' το ιστορικό υψηλό του 2008.

Παράλληλα, το 2014 ήταν μία κομβική χρονιά όσον αφορά τις συμμαχίες καθώς ήταν μία χρονιά αναμόρφωσης. Η αποτυχία σύστασης συμμαχίας των P3 μεταξύ των τριών μεγαλύτερων ναυτιλιακών liner εταιρειών, Maersk Line – Mediterranean Shipping Company – CMA CGM, οδήγησε στον σχηματισμό δύο σημαντικών συμμαχιών:

- a) Το 2M δίκτυο, μία δεκαετής συμφωνία κοινής χρήσης πλοίων, μεταξύ Maersk και Mediterranean Shipping Company στις εμπορικές γραμμές Ασίας-Ευρώπης και στην γραμμή του Ατλαντικού.
- b) Την Three Ocean συμμαχία, μία συμφωνία κοινής χρήσης πλοίων μεταξύ CMA CGM, China Shipping Container Lines και United Arab Shipping Company σε μία προσπάθεια εξοικονόμησης κόστους σε σημαντικές εμπορικές γραμμές όπως Ασίας-Ευρώπης και Ασίας-Βόρειας Αμερικής.

Με τις συγκεκριμένες συμμαχίες υπήρχε η προσδοκία ότι θα αλλάξει η μορφή της liner βιομηχανίας προς την χρήση μεγαλύτερων και πιο φιλικών προς το περιβάλλον πλοία, ιδιαιτέρως στην εμπορική γραμμή Ασίας-Ευρώπης και ότι θα εξοικονομηθούν έξοδα για τις εταιρείες-μέλη των συμμαχιών με την χρήση μεγαλύτερων, πιο αποδοτικών πλοίων με χαμηλότερες εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα. Μία άλλη σημαντική συμμαχία στον χώρο είναι αυτή μεταξύ της United Arab Shipping Company και της Hamburg Sud, η οποία δίνει πρόσβαση στην Αραβική ναυτιλιακή στις εμπορικές γραμμές της Λατινικής Αμερικής, ονομαστικά στις γραμμές Ευρώπη-Ανατολικές Ακτές Νότιας Αμερικής και Ασία-Ανατολικές Ακτές Νότιας Αμερικής, όπως επίσης δίνει πρόσβαση στην Γερμανική εταιρεία στις γραμμές Ασίας-Ευρώπης και Ασίας-Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής. Επιπρόσθετα, η γερμανική

---

<sup>34</sup> A.P Moller Maersk A/S Annual Report 2015

εταιρεία Harag-Lloyd και η χιλιανή CSAV αφότου ολοκλήρωσαν την συγχώνευσή τους, έγιναν η τέταρτη μεγαλύτερη δύναμη στον χώρο της liner ναυτιλίας παγκοσμίως.

Παράλληλα, άλλη μία σημαντική εξαγορά έλαβε χώρα την 1η Δεκεμβρίου 2016 στις μεταφορές εμπορευματοκιβωτίων, με την Δανέζικη Maersk να εξαγοράζει την έβδομη μεγαλύτερη ναυτιλιακή στον κλάδο των containers, την γερμανική Hamburg Sud. Σύμφωνα με τις εκτιμήσεις της αγοράς, η εξαγορά πιθανώς να φτάσει και το ποσό των \$5 δις. Εδώ και καιρό η Maersk βρίσκεται σε διαδικασίες αναδιάρθρωσης των δραστηριοτήτων της και στα πλαίσια των σχεδίων επέκτασης της πραγματοποιήθηκε και αυτή η πολύ σημαντική εξαγορά. Με αυτή την εξαγορά η Maersk θα αυξήσει το ποσοστό της στην αγορά από το 15.7% στο 18.6%, ενώ τα ετήσια έσοδα που θα προκύψουν μετά την απορρόφηση της γερμανικής ναυτιλιακής αναμένεται να κυμανθούν στα \$30 δις.<sup>35</sup>

Το 2015, η χρονιά ήταν εξίσου απαιτητική. Μέσα στην χρονιά παραδόθηκαν αρκετά απ' τα νέου τύπου πλοία ULCV (Ultra Large Container Vessel) χωρητικότητας κοντά στα 20.000 εμπορευματοκιβώτια, γεγονός το οποίο πίεσε το επίπεδο των ναύλων σε χαμηλά επίπεδα στην ήδη επηρεασμένη αγορά από την υπερπροσφορά χωρητικότητας.

Το 2016, η χρονιά συνέχιζε να χαρακτηρίζεται από αβεβαιότητα και έντονη μεταβλητότητα. Σημαντικότερο γεγονός της χρονιάς αυτής στον χώρο της liner ναυτιλίας είναι η χρεοκοπία της Κορεάτικης Hanjin Shipping. Πρόκειται για την όγδοη μεγαλύτερη δύναμη στον χώρο της ναυτιλίας γραμμών και η πτώχευση της αναμένεται να προκαλέσει μία σειρά από επιπτώσεις στην διεθνή μεταφορική αλυσίδα και γενικότερα στον μεταφορικό τομέα. Οι λόγοι που οδήγησαν στην μεγαλύτερη πτώχευση κορυφαίας liner εταιρείας στην ιστορία χρονολογούνται απ' το 2008. Το 2009, χρονιά που εμφανίστηκε η χρηματοπιστωτική κρίση, οι ζημιές της Hanjin υπολογίζονται στο \$1,1 δις. Το 2010, σημειώθηκε ραγδαία πτώση του ρυθμού ανάπτυξης της Κίνας ενώ το παγκόσμιο ΑΕΠ μειωνόταν χρόνο με τον χρόνο. Παράλληλα, παρά την υπερπροσφορά των πλοίων που υπήρξε το 2015 η Hanjin ανέμενε πλοία μεγέθους 18.000 έως 20.000 TEU ενώ την ίδια χρονική στιγμή το επίπεδο των ναύλων σε κύριες εμπορικές γραμμές όπως του Ειρηνικού και της Ασίας-Ευρώπης ήταν σε χαμηλό επίπεδο. Όλοι οι παραπάνω ήταν, επιγραμματικά, κάποιοι απ' τους λόγους κατάρρευσης της Νοτιοκορεάτικης εταιρείας.<sup>36</sup>

Επιπρόσθετα, αξίζει να σημειωθεί πως ορισμένες νέες προκλήσεις πιθανώς να προκύψουν στο μέλλον στον χώρο της ναυτιλίας τακτικών γραμμών, καθώς το παγκόσμιο

<sup>35</sup> <http://www.mononews.gr/business-exagora-mamouth-5-dis-dol-sti-naftilia-sta-cheria-tou-danezikou-giganta-maersk-line-hamburg-sud/97131>

<sup>36</sup> <http://www.joc.com/special-topics/hanjin-shipping-bankruptcy>

εμπόριο αναμένεται όλο και περισσότερο να συγκεντρώνεται γύρω από βιομηχανικά hubs και clusters συνεπώς η απαιτούμενη διανύμενη απόσταση ταξιδιού ενδέχεται να μειωθεί. Η βιομηχανία της liner ναυτιλίας μπορεί να ανακάμψει με σημαντική αύξηση του επιπέδου scrapping στα μικρά και μεσαίου μεγέθους containerships και με την μείωση των υπό παραγγελία, επίσης, μικρού μεγέθους πλοία.<sup>37</sup>

---

<sup>37</sup> UNCTAD, (2015), Review of Maritime Transport, New York and Geneva, σελ. 57-59



## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5: ΣΥΓΚΡΙΤΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ ΣΕ TRAMP-LINER ΝΑΥΤΙΛΙΑ

### 5.1 Γενικά – Διαφορές

Πριν αναλυθεί το κόστος σε ελεύθερη φορτηγό και τακτικών γραμμών ναυτιλία, γίνεται αναφορά σε ορισμένες διαφορές μεταξύ ελεύθερης φορτηγού και ναυτιλίας τακτικών γραμμών.

Τακτική θαλάσσια υπηρεσία είναι η υπηρεσία που προσφέρεται από έναν πλοιοκτήτη ή ομάδα πλοιοκτητών, χαρακτηρίζεται από μία κανονικότητα διότι εκτελείται σε προκαθορισμένα θαλάσσια δρομολόγια με τακτικές προσεγγίσεις συγκεκριμένων λιμανιών σε προγραμματισμένη συχνότητα και προσυμφωνημένα επίπεδα ναύλων. Ο πλοιοκτήτης είναι υποχρεωμένος να αποδέχεται οποιοδήποτε φορτίο ζητάει μεταφορά, υπό την προϋπόθεση ότι υπάρχει διαθέσιμη χωρητικότητα και το προς μεταφορά φορτίο δεν καθιστά το πλοίο αναξιόπλοο.

Αντιθέτως, ελεύθερη μεταφορική υπηρεσία είναι αυτή που προσφέρεται από έναν πλοιοκτήτη ή από κοινοπραξία πλοιοκτητών χρησιμοποιώντας πλοία τα οποία δραστηριοποιούνται ανά τον κόσμο, μεταφέρουν φορτίο ανάλογα την ζήτηση της εποχής (spot αγορά), απασχολούνται χωρίς τακτικό προγραμματισμό ενώ ο ναύλος προκύπτει από την διαπραγμάτευση που θα υπάρξει μεταξύ πλοιοκτήτη και φορτωτή.

Συνοπτικά οι βασικές διαφορές που εντοπίζονται μεταξύ ελεύθερης φορτηγού και ναυτιλίας τακτικών γραμμών είναι οι εξής:

- η απασχόληση των πλοίων και οι αναχωρήσεις για τα πλοία τακτικών γραμμών είναι προγραμματισμένες, ενώ τα δρομολόγια των πλοίων tramp ποικίλουν ανάλογα με την ζήτηση της θαλάσσιας μεταφοράς
- η φύση του φορτίου. Τα φορτία της tramp ναυτιλίας αποτελούν μεγάλες παρτίδες χύδην φορτίων, χαμηλής αξίας συνήθως, τα οποία υφίστανται επεξεργασία πριν προωθηθούν στον τελικό καταναλωτή. Αντιθέτως, τα φορτία της liner είναι συνήθως μοναδοποιημένες παρτίδες υψηλής αξίας τα οποία είναι έτοιμα προϊόντα.
- ο τρόπος μεταφοράς. Στην tramp μεταφέρονται ως χύδην φορτία ενώ στην liner ως μοναδοποιημένα φορτία (container, παλέτες)

- *ο ναύλος*. Στις τακτικές γραμμές συνήθως παραμένει σταθερός για μεγάλο χρονικό διάστημα βάση των ναυτολογίων σε αντίθεση με την ελεύθερη φορτηγό ναυτιλία όπου ο ναύλος καθορίζεται βάση διαπραγμάτευσης μεταξύ πλοιοκτήτη – φορτωτή ανάλογα με την ζήτηση και την προσφορά πλοίων
- *τα συμβόλαια μεταφοράς*. Στην liner χρησιμοποιείται η φορτωτική ενώ στην tramp το ναυλοσύμφωνο
- *η μορφή της αγοράς*. Στην liner επικρατούν συνθήκες ολιγοπωλιακού ανταγωνισμού σε αντίθεση με την tramp που επικρατεί ελεύθερος ανταγωνισμός
- *τύπος πλοίων*. Στις τακτικές γραμμές χρησιμοποιούνται σύγχρονα και γρήγορα πλοία εμπορευματοκιβωτίων καθώς απαιτείται όσο το δυνατό ταχύτερη παράδοση των φορτίων στα τακτικά δρομολόγια της liner ενώ στην ελεύθερη ναυτιλία χρησιμοποιούνται πιο αργά πλοία καθώς τα πλοία κινούνται με χαμηλότερες ταχύτητες σε σχέση με την liner
- *υποδομή ξηράς*. Η liner ναυτιλία χρειάζεται έμπειρη ανώτατη διοίκηση προκειμένου να λειτουργήσει σωστά, όπως και μεγάλη, ακριβή και πολύπλοκη υποδομή στη στεριά λόγω της ιδιαίτερης διαχείρισης που χρειάζονται τα εμπορευματοκιβώτια. Η tramp ναυτιλία απαιτεί ιδιαίτερα εξειδικευμένο προσωπικό σε όλες τις βαθμίδες αλλά μικρότερη υποδομή στην στεριά.
- *εύρεση φορτίου*. Στα πλοία γραμμών γίνεται μέσω αγγελιών και δημοσιεύσεων στον τοπικό τύπο, μέσω του προσωπικού αναζήτησης φορτίων και των πρακτόρων των κάθε εμπορικών γραμμών. Αντίθετα, στην tramp ναυτιλία γίνεται μέσω εξειδικευμένων ναυλομεσιτών οι οποίοι ειδικεύονται συνήθως βάση φορτίου.

Παράλληλα, από οικονομικής πλευράς, το εμπόριο γενικού και μοναδοποιημένου φορτίου παρουσιάζει δύο επιπλέον διαφορές με το εμπόριο χύδην φορτίου.<sup>38</sup> Στην περίπτωση της liner ναυτιλίας η μεταφορά πολλών μικρών φορτίων, υψηλής αξίας συνήθως, απαιτεί και μεγαλύτερα έξοδα διοίκησης ενώ η υποχρέωση των πλοίων των τακτικών γραμμών να τηρούν ένα προκαθορισμένο χρονοδιάγραμμα τους δίνει έναν μη ευέλικτο χαρακτήρα. Γενικότερα υπάρχουν πολλά σημεία στον τρόπο διοίκησης των tramp και liner εταιρειών στα οποία έχουν θεμελιώδεις διαφορές. Για παράδειγμα, στην ελεύθερη φορτηγό ναυτιλία ο τρόπος που ανταποκρίνονται οι εταιρείες στις ανισορροπίες μεταξύ προσφοράς και ζήτησης είναι να παροπλίζουν τα λιγότερο αποδοτικά πλοία. Αντιθέτως οι liner εταιρείες δεν μπορούν

<sup>38</sup> Martin Stopford (2009) *Maritime Economics, 3<sup>rd</sup> Edition*, Routledge London, σελ. 518

να καταφύγουν σ' αυτή την λύση καθότι έχουν την υποχρέωση να τηρήσουν τα προκαθορισμένα δρομολόγια τους.

Παράλληλα με τους συνήθεις οικονομικούς κύκλους που επηρεάζουν και τους δύο τύπους διοίκησης, υπάρχουν δύο παράγοντες οι οποίοι επηρεάζουν τη διαχείριση της χωρητικότητας του στόλου. Α) Η εποχικότητα η οποία επηρεάζει πολλά τακτικά δρομολόγια καθώς η ζήτηση για μεταφορά φορτίων διαφέρει ανά εποχή. Β) Οι ανισοροπίες φορτίων οι οποίες είναι αναπόφευκτο να συμβαίνουν καθώς συγκεκριμένες εμπορικές γραμμές παρουσιάζουν μεγαλύτερη ζήτηση από κάποιες άλλες. Τα δύο ζητήματα που προαναφέραμε επηρεάζουν και την tramp και την liner ναυτιλία με τη διαφορά ότι στην ελεύθερη φορτηγό ναυτιλία οι πλοιοκτήτες μπορούν να αντισταθμίσουν τις επιπτώσεις που προκύπτουν είτε με την διαπραγμάτευση της τιμής του ναύλου είτε με την μετακίνηση των πλοίων τους σε άλλες αγορές. Οι εταιρείες τακτικών γραμμών στερούνται ευελιξίας διότι το εύρος των πελατών καθιστά πρακτικά δύσκολη την διαπραγμάτευση ναύλου για καθένα φορτίο. Ο συνδυασμός των προκαθορισμένων τιμών και της μη ευελιξίας των δρομολογίων αποτελεί ένα από τα πιο σημαντικά ζητήματα στις εταιρείες τακτικών γραμμών.

## 5.2 Βάση Μεριδίου επί του Παγκόσμιου Στόλου

Πριν αναλυθεί το παρακάτω γράφημα, αξίζει να αναφερθεί ότι ως ναυτιλία τακτικών γραμμών δεν νοούνται μόνο τα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων αλλά και διαφορετικά είδη πλοίων τα οποία καταλαμβάνουν το 20% των πλοίων τακτικών γραμμών.<sup>39</sup> Τα πλοία τακτικών γραμμών περιλαμβάνουν, επίσης, τα κρουαζιερόπλοια, την κατηγορία πλοίων μεταφοράς αυτοκινήτων και οχημάτων, την επιβατηγό ναυτιλία όπως και τα πλοία τύπου Ro/Ro.

Στο παρακάτω γράφημα (Γράφημα 5.1) παρουσιάζεται η κατανομή του παγκόσμιου στόλου, απ' τις αρχές της δεκαετίας του 1980 μέχρι και σήμερα, ανά κατηγορία πλοίου. Την δεκαετία του 1980 τα πλοία μεταφοράς ξηρού φορτίου και τα δεξαμενόπλοια που ανήκουν τυπικά στην ελεύθερη φορτηγό ναυτιλία (tramp) καταλαμβάνουν το 76.9% επί του παγκόσμιου στόλου ενώ τα πλοία τακτικών γραμμών καταλαμβάνουν το 18.6%. Κατά το πέρασμα των χρόνων σημειώθηκε ραγδαία αύξηση του εμπορίου των εμπορευματοκιβωτίων, κάτι που καταδεικνύεται από το γεγονός ότι το 2010 το ποσοστό των πλοίων μεταφοράς E/K

---

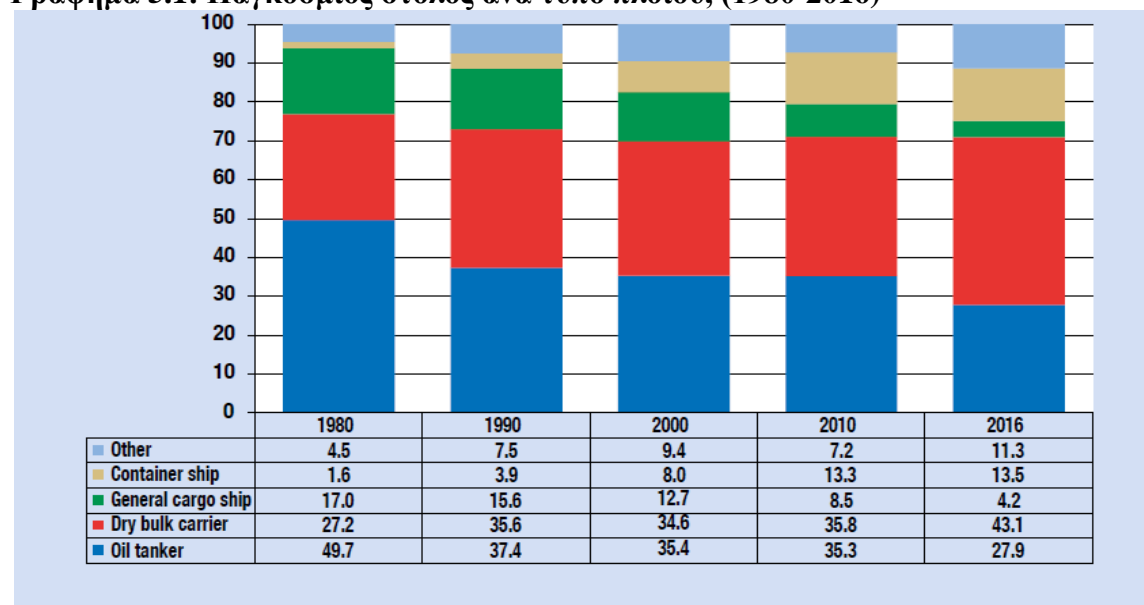
<sup>39</sup> <http://www.pfri.uniri.hr>

επί του συνολικού παγκόσμιου στόλου ανήλθε στο 13.3% έναντι 1.6% το 1980. Αντίθετα, το μερίδιο των πλοίων μεταφοράς χύδην προϊόντων, κατά μέσο όρο, παρέμεινε σταθερό κοντά στο 35%.

Το 2016, το ποσοστό των πλοίων που δραστηριοποιούνται στην ναυτιλία τακτικών γραμμών ανήλθε στο 17.7% ενώ τα πλοία της ελεύθερης φορτηγού ναυτιλίας στο 71%. Συγκρίνοντας τα με την δεκαετία του 1980 παρατηρείται μικρή πτώση κατά 6 μονάδες στα ελεύθερα φορτηγά πλοία και οριακή μεταβολή στα πλοία τακτικών γραμμών. Παρόλο την κατακόρυφη αύξηση των πλοίων μεταφοράς Ε/Κ (οκτώ φορές αύξηση της χωρητικότητας τους) τα τελευταία τριάντα χρόνια, το μερίδιο των πλοίων τακτικών γραμμών παρέμεινε σταθερό. Αυτό οφείλεται στην μεγάλη πτώση των πλοίων μεταφοράς γενικού φορτίου που από το 17% που κατείχαν το 1980 στην παγκόσμια αγορά, υποχώρησαν στο 4.2%.

Συνεπώς, συμπεραίνεται ότι ανεξαρτήτως εποχής, τα πλοία της ελεύθερης φορτηγού ναυτιλίας κατέχουν αρκετά μεγαλύτερο μερίδιο απ' τα πλοία τακτικών γραμμών στο σύνολο του παγκόσμιου στόλου. Σύμφωνα με το παρακάτω γράφημα (Γράφημα 5.1), θεωρώντας ως δεδομένο ότι τα πλοία τακτικών γραμμών είναι τα πλοία μεταφοράς Ε/Κ και τα πλοία μεταφοράς γενικού φορτίου, κατέχουν κατά μέσο όρο βάση της χωρητικότητας τους, διαχρονικά, το 9.83% του παγκόσμιου στόλου ενώ τα ελεύθερα φορτηγά πλοία, θεωρώντας ως τέτοια τα πλοία ξηρού φορτίου και τα δεξαμενόπλοια, κατέχουν μεσοσταθμικά το 36,2%.

**Γράφημα 5.1: Παγκόσμιος στόλος ανά τύπο πλοίου, (1980-2016)**



Πηγή: UNCTAD, (2016), *Review of Maritime Transport*, New York and Geneva σελ. 31

### 5.3 Βάση Ηλικίας Πλοίων

Συγκρίνοντας τις ηλικίες πλοίων ανά τύπο (Πίνακας 5.1) προκύπτει ότι τα πλοία μεταφοράς χύδην ξηρού φορτίου κατέχουν τον νεότερο στόλο. Αυτό οφείλεται στο γεγονός ότι τα τελευταία χρόνια οι περισσότερες ναυτιλιακές μονάδες τοποθετούσαν μεγάλες παραγγελίες στα συγκεκριμένα πλοία λόγω του ότι υπήρχε μεγάλη άνθιση στον συγκεκριμένο κλάδο με αποτέλεσμα το βιβλίο παραγγελιών (orderbook) να μεγαλώσει και πλέον το τελευταίο διάστημα να αντιμετωπίζεται πρόβλημα υπερπροσφοράς χωρητικότητας στα πλοία ξηρού φορτίου. Γι' αυτό τον λόγο οι περισσότερες ναυτιλιακές εταιρείες αποσύρουν τα αρχαιότερα πλοία με σκοπό να αντιμετωπίσουν την πλεονάζουσα χωρητικότητα και εισέρχονται στην αγορά τα νεότερα πλοία. Εκεί οφείλεται, κυρίως, το γεγονός ότι το μεγαλύτερο ποσοστό των πλοίων ξηρού φορτίου (42.83%) είναι ηλικίας μέχρι τέσσερα έτη.

Σχετικά με τα δεξαμενόπλοια παρατηρείται ότι το μεγαλύτερο ποσοστό (38.12%) των πλοίων μεταφοράς αργού πετρελαίου και προϊόντων πετρελαίου είναι πλοία εικοσαετίας και άνω. Ο συγκεκριμένος κλάδος δεν έχει επηρεαστεί τόσο από την ύφεση των ναύλων και της πλεονάζουσας προσφοράς χωρητικότητας, συνεπώς δεν υπάρχει ανάγκη παροπλισμού των μεγάλων ηλικιακά πλοίων και αξίωση για ανανέωση του στόλου των δεξαμενοπλοίων αφού η προσφορά και ζήτηση για μεταφορά πετρελαίου και προϊόντων είναι σε σχετική ισορροπία.

Όσον αφορά τα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, μεταφέρουν προϊόντα υψηλής αξίας τα οποία πρέπει να μεταφερθούν με ταχύτητα και ασφάλεια. Επιπρόσθετα υπάρχει η απαίτηση από τους ναυλωτές για μεταφορά των φορτίων τους με νέα πλοία. Έτσι υπάρχει η τάση τα τελευταία χρόνια οι μεγάλοι operators των πλοίων μεταφοράς E/K να ανανεώνουν συνεχώς τον στόλο τους. Το μεγαλύτερο ποσοστό (33.45%) των πλοίων μεταφοράς E/K, ωστόσο, είναι ηλικίας μεταξύ πέντε και εννέα ετών.

Αντίθετα, τα πλοία μεταφοράς γενικού φορτίου που υπάγονται στην ναυτιλία τακτικών γραμμών έχουν τον αρχαιότερο στόλο καθώς τα μισά και πλέον πλοία (57.33%) του συνολικού στόλου πλοίων γενικού φορτίου παγκοσμίως είναι άνω των είκοσι ετών.

**Πίνακας 5.1: Κατανομή ηλικίας του παγκόσμιου στόλου ανά τύπο πλοίου, 2016**

	ΕΤΗ					
	0-4	5-9	10-14	15-19	20+	
<b>ΠΟΣΟΣΤΟ ΕΠΙ ΤΟΥ ΣΥΝΟΛΟΥ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ</b>	<b>Χύδην Ξηρού Φορτίου</b>	42,83	25,46	11,97	9,86	9,89
	<b>Δεξαμενόπλοια</b>	17,12	22,41	14,09	8,26	38,12
	<b>Μεταφοράς Ε/Κ</b>	19,47	33,45	19,36	17,15	10,57
	<b>Γενικού Φορτίου</b>	9,67	15,93	8,66	8,41	57,33
	<b>Άλλα</b>	15,02	18,22	9,72	8,80	48,23

Πηγή: UNCTAD secretariat calculations, based on data from Clarksons Research

Σχετικά με την μέση ηλικία των πλοίων, όπως προκύπτει και από τον παρακάτω πίνακα (Πίνακας 5.2), τα νεότερα ηλικιακά πλοία είναι τα χύδην ξηρού φορτίου με μέσο όρο ηλικίας τα 8.83 έτη ενώ τα μεγαλύτερα ηλικιακά είναι τα γενικού φορτίου με μέση ηλικία τα 24.72 έτη. Συνεπώς τα πλοία που δραστηριοποιούνται στην ελεύθερη φορτηγό ναυτιλία (χύδην ξηρού φορτίου και δεξαμενόπλοια) έχουν χαμηλότερη μέση ηλικία (13.6 έτη) από τα πλοία που δραστηριοποιούνται στην ναυτιλία τακτικών γραμμών (18 έτη). Παρατηρείται από τον Πίνακα 5.2 ότι τα πλοία μεταφοράς χύδην ξηρού φορτίου και τα πλοία μεταφοράς Ε/Κ έχουν την χαμηλότερη μέση ηλικία από τις δύο κατηγορίες διοίκησης (tramp-liner), ενώ οι στόλοι των δεξαμενοπλοίων και των γενικού φορτίου πλοίων δεν ανανεώνονται με τους ίδιους ρυθμούς.

**Πίνακας 5.2: Μέσοι όροι ηλικίας πλοίων ανά τύπο**

	ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ ΗΛΙΚΙΑΣ (ΕΤΗ)	
	2015	2016
<b>Χύδην Ξηρού Φορτίου</b>	9,04	8,83
<b>Δεξαμενόπλοια</b>	18,02	18,49
<b>Μεταφοράς Ε/Κ</b>	10,86	11,21
<b>Γενικού Φορτίου</b>	23,99	24,72
<b>Άλλα</b>	22,12	22,52

Πηγή: UNCTAD secretariat calculations, based on data from Clarksons Research

## 5.4 Βάση Πλοιοκτητριών Χωρών

Ο παρακάτω πίνακας (Πίνακας 5.3) υποδεικνύει τις πλοιοκτήτριες χώρες και τα ποσοστά των τύπων πλοίων που έχουν υπό την κατοχή τους. Διάφορες χώρες, ανάλογα την οικονομική κατάσταση στην οποία βρίσκονται αλλά και ανάλογα τον πλούτο που έχουν να διαχειρισθούν, επενδύουν σε διαφορετικούς τύπους πλοίων. Οι χώρες με μεταβατική οικονομία επενδύουν κατά 51.6% σε δεξαμενόπλοια με την Ρωσία να κατέχει το μεγαλύτερο μερίδιο<sup>40</sup>. Έπειτα, αναπτυσσόμενες χώρες όπως αυτές της Ωκεανίας και Ασιατικές χώρες αλλά και ανεπτυγμένες χώρες έχουν κατά μεγάλο ποσοστό στον κρατικό τους στόλο πλοία μεταφοράς χύδην ξηρού φορτίου. Παρατηρείται ότι οι ανεπτυγμένες χώρες έχουν κατά 71.1% στον κρατικό τους στόλο πλοία που δραστηριοποιούνται στην ελεύθερη φορτηγό ναυτιλία όπως επίσης και στις αναπτυσσόμενες ασιατικές χώρες τα ελεύθερα φορτηγά πλοία αποτελούν το 72,6% του εθνικού στόλου τους. Το συγκεκριμένο γεγονός αποδεικνύει ότι αυτή η κατηγορία χωρών επενδύει στην ελεύθερη φορτηγό ναυτιλία. Απ' την άλλη πλευρά, προκύπτει ότι οι αναπτυσσόμενες χώρες της Ωκεανίας επενδύουν περισσότερο στην ναυτιλία τακτικών γραμμών αφού το 37.4% του εθνικού τους στόλου είναι πλοία μεταφοράς Ε/Κ και γενικού φορτίου.

**Πίνακας 5.3: Ποσοστά τύπων πλοίων ανά χώρες (2016)**

	Μεταφοράς Ε/Κ	Γενικού Φορτίου	Χύδην Ξηρού Φορτίου	Δεξαμενόπλοια	Άλλα
<b>Χώρες με μεταβατική οικονομία</b>	1,4	18,0	16,8	51,6	12,1
<b>Αναπτυγμένες χώρες</b>	14,9	3,1	42,9	28,2	10,9
<b>Αναπτυσσόμενες Αφρικανικές χώρες</b>	3,8	4,9	9,9	34,2	47,2
<b>Αναπτυσσόμενες Αμερικανικές χώρες</b>	2,2	4,0	30,3	28,5	34,9
<b>Αναπτυσσόμενες Ασιατικές χώρες</b>	12,6	5,1	46,6	26,0	9,8
<b>Αναπτυσσόμενες χώρες της Ωκεανίας</b>	24,7	12,7	55,1	3,7	3,9

Πηγή: UNCTAD secretariat calculations, based on data from Clarksons Research

<sup>40</sup> UNCTAD, (2016), *Review of Maritime Transport*, New York and Geneva σελ. 36

## 5.5 Λειτουργικά Προβλήματα

Με τον όρο λειτουργικά προβλήματα εννοούνται τα κοινά ζητήματα που προκύπτουν καθημερινά στις ναυτιλιακές μονάδες ανεξάρτητα από τον κλάδο που δραστηριοποιούνται. Τα συγκεκριμένα προβλήματα που αφορούν την καθημερινή λειτουργία είναι ο προγραμματισμός και η διάρθρωση των δρομολογίων.

Σχετικά με την ελεύθερη φορτηγό ναυτιλία, τα τελευταία χρόνια, έχει γίνει μικρή προεργασία ως προς την κατάρτιση προγραμματισμού των δρομολογίων. Ο κύριος λόγος που δεν έχει δοθεί ιδιαίτερη προσοχή στην κατάρτιση προγραμμάτων στα ελεύθερα φορτηγά πλοία είναι λόγω της φύσεως και της μορφής της ελεύθερης φορτηγού ναυτιλίας. Η συγκεκριμένη αγορά αποτελείται από μεγάλο αριθμό μικρών ανεξάρτητων ναυτιλιακών μονάδων. Η επιχειρησιακή δραστηριότητα των μονάδων αυτών μοιάζει με αυτή των ταξί.<sup>41</sup> Τα πλοία στέλνονται εκεί που υπάρχει διαθέσιμο φορτίο και απασχολούνται χωρίς τακτικό προγραμματισμό αλλά εκεί που ο ναύλος θα κριθεί συμφέρων για την εταιρεία. Επιπρόσθετα, πολλές εταιρείες ναυλώνουν τα πλοία τους με συμβόλαια εργολαβικής εκμίσθωσης (contract of affreightment). Στην συγκεκριμένη μορφή ναύλωσης ο μεταφορέας αναλαμβάνει να μεταφέρει μια συγκεκριμένη ποσότητα φορτίου ανάμεσα σε προκαθορισμένα λιμάνια, μέσα σε ορισμένο χρονικό διάστημα, σε προσυμφωνημένη τιμή ανά τόνο φορτίου. Συνεπώς δεν υπάρχει η ανάγκη κατάρτισης σχεδιασμού δρομολογίων για τα πλοία που δραστηριοποιούνται στην ελεύθερη φορτηγό ναυτιλία. Κατά καιρούς έχουν γίνει προσπάθειες από διάφορους αναλυτές να δημιουργήσουν ένα σύστημα προγραμματισμού ελεύθερων φορτηγών πλοίων που θα στηρίζεται στις αποφάσεις του χρήστη. Παρουσίασαν, λοιπόν, έναν αλγόριθμο που υπολόγιζε όλα τα πιθανά δρομολόγια σε θεωρητικό επίπεδο. Τα αποτελέσματα, όμως, που προέκυψαν έδειξαν ότι ο αριθμός των δρομολογίων είναι μικρός για όσες φορές «έτρεξε» ο αλγόριθμος.

Αντίθετα, η ναυτιλία τακτικών γραμμών διαφέρει στα ζητήματα καταρτισμού δρομολογίων, προγραμματισμού και οι αποφάσεις λαμβάνονται κάτω από διαφορετικό πλαίσιο σχεδιασμού.

---

<sup>41</sup> Transportation Science, February 2004, *Ship Routing and Scheduling: Status and Perspectives*, Informa, σελ. 10



- 1) Τα δρομολόγια και ο σχεδιασμός ενός προγράμματος, π.χ. σχεδίαση του βέλτιστου συνόλου δρομολογίων τακτικών γραμμών που θα εξυπηρετούνται από συγκεκριμένο στόλο πλοίων. Το ζήτημα αυτό θεωρείται πρόβλημα στρατηγικού σχεδιασμού και περιλαμβάνει αρκετές ομοιότητες με το δίκτυο σχεδιασμού του κλάδου των αερομεταφορών.
- 2) Το μέγεθος και η διάρθρωση του στόλου αποτελεί και αυτό ένα πρόβλημα στρατηγικού σχεδιασμού.
- 3) Η αξιοποίηση του στόλου αποτελεί ένα τακτικό πρόβλημα σχεδιασμού παρόμοιο με αυτό του προγραμματισμού των αεροσκαφών.
- 4) Η κράτηση φορτίου, δηλαδή, η επιλογή για το ποια φορτία θα γίνουν αποδεκτά και ποια θα απορριφθούν. Το συγκεκριμένο ζήτημα είναι λειτουργικό πρόβλημα σχεδιασμού.

Τα τελευταία τριάντα χρόνια παρατηρείται κατακόρυφη ανάπτυξη της μεταφοράς εμπορευμάτων μέσω Ε/Κ. Παρόλο την ταχεία ανάπτυξη, οι μελέτες για τον προγραμματισμό των δρομολογίων και την χρήση των πλοίων τακτικών γραμμών σπανίζουν. Μελετητές, πριν μερικά χρόνια, τυποποίησαν ένα μοντέλο για την απασχόληση του στόλου. Στόχος ήταν να ελαχιστοποιηθούν τα λειτουργικά έξοδα και το κόστος παροπλισμού για πλοία τακτικών γραμμών τα οποία απασχολούνται σε διάφορα δρομολόγια. Το μοντέλο υπολόγιζε την βέλτιστη αξιοποίηση του στόλου, δεδομένου των περιορισμών των δρομολογίων, των υπηρεσιών, των ναύλων και της συμβατότητας. Το μοντέλο δοκιμάστηκε σε πραγματική περίπτωση εταιρείας τακτικών γραμμών και σημειώθηκε αξιοσημείωτη εξοικονόμηση συγκρίνοντας το με την πραγματική απασχόληση του στόλου.

### **5.5.1 Εφοδιαστική Αλυσίδα**

Η ελεύθερη φορτηγός ναυτιλία έχει σημαντική διαφορά με την τακτικών γραμμών ναυτιλία ως προς την σχέση τους με την εφοδιαστική αλυσίδα. Οι μεν ναυτιλιακές μονάδες που δραστηριοποιούνται στην ναυτιλία τακτικών γραμμών είναι κομμάτι της εφοδιαστικής αλυσίδας όπου μέσω αυτής μεταφέρονται τα τελικά προϊόντα στους χονδρεμπόρους και πωλητές οι οποίοι θα τα προωθήσουν στην αγορά για κατανάλωση. Επίσης, αποτελούν πολύ σημαντικό παράγοντα στην «πόρτα σε πόρτα» (door-to-door) μεταφορά που έχει αναπτυχθεί

τα τελευταία χρόνια. Αντίθετα, η ελεύθερη φορτηγός ναυτιλία ανήκει σε διαφορετικό κομμάτι της εφοδιαστικής αλυσίδας και συγκεκριμένα στο αρχικό κομμάτι όπου προμηθεύει τα εργοστάσια ή τα διυλιστήρια, ανάλογα τον τύπο του φορτίου που μεταφέρει, με πρώτες ύλες.

Μία τυπική ναυτιλιακή εφοδιαστική αλυσίδα ξεκινά με την εξόρυξη των πρώτων υλών και την μεταφορά τους στις εγκαταστάσεις επεξεργασίας, όπου υπεύθυνοι για την συγκεκριμένη μεταφορά είναι οι εταιρείες ελεύθερης φορτηγού ναυτιλίας. Στη συνέχεια οι πρώτες ύλες αποθηκεύονται στις εγκαταστάσεις και έπειτα επεξεργάζονται και αφού τελειώσει και αυτό το στάδιο, τα τελικά προϊόντα που θα προκύψουν αποθηκεύονται και είναι έτοιμα προς μεταφορά στους μεταπωλητές. Υπεύθυνοι για την συγκεκριμένοι μεταφορά είναι οι εταιρείες τακτικών γραμμών.<sup>42</sup>

Συνεπώς, η διαφορά μεταξύ των δύο τύπων ναυτιλιακών μονάδων έγκειται στο γεγονός ότι ο κάθε τύπος δραστηριοποιείται σε διαφορετικό κρίκο της ναυτιλιακής εφοδιαστικής αλυσίδας. Η μεν ελεύθερη φορτηγός ναυτιλία στο αρχικό στάδιο, η δε ναυτιλία τακτικών γραμμών στο τελικό στάδιο της αλυσίδας.

### 5.5.2 Σχεδίαση δικτύου μεταφορών

Οι εταιρείες τακτικών γραμμών λειτουργούν σε καθορισμένα δρομολόγια κάτω από συγκεκριμένα χρονοδιαγράμματα που προγραμματίζονται αρκετούς μήνες νωρίτερα. Αν και η συχνότητα των δρομολογίων πιθανώς να αλλάζει κάθε έτος, οι εμπορικές γραμμές παραμένουν οι ίδιες για αρκετά χρόνια. Συνεπώς, η σχεδίαση του δικτύου μεταφορών είναι ένα σύνολο σημαντικών στρατηγικών αποφάσεων. Η σχεδίαση των δρομολογίων είναι αποτέλεσμα τριών σημαντικών αποφάσεων: α) ποια λιμάνια θα περιέχουν τα δρομολόγια και με ποια αλληλουχία, β) πόσο συχνά τα πλοία θα επισκέπτονται τα λιμάνια και γ) το μέγεθος και η ταχύτητα πλεύσης των πλοίων. Το συγκεκριμένο ζήτημα της διάρθρωσης και επιλογής δρομολογίων αναφέρεται ως το πρόβλημα σχεδίασης δικτύου μεταφορών. Ένας τρόπος για να επιλυθεί το συγκεκριμένο πρόβλημα είναι η εταιρεία να προσπαθήσει να κάνει μία λογική εκτίμηση της ζήτησης που θα προσελκύσει. Για να στηθεί, λοιπόν, ένα μοντέλο για την επίλυση του προβλήματος της σχεδίασης δικτύου μεταφορών οι εταιρείες πρέπει να γνωρίζουν τους τύπους πλοίων που θα χρησιμοποιήσουν αλλά και το πώς θα διανείμουν την

---

<sup>42</sup> European Journal of Operational Research (2013), *Ship routing and scheduling in the new millennium*, σελ. 467-483

εκτιμώμενη ζήτηση στα πλοία. Διάφοροι αναλυτές, τα τελευταία χρόνια, παρουσίασαν μαθηματικά μοντέλα για τα δίκτυα μεταφορών τακτικών γραμμών. Μία από τις συναρτήσεις των μαθηματικών μοντέλων που παρουσιάστηκαν εκφράζει την διαφορά μεταξύ των εσόδων που συγκεντρώνονται απ' τα ναύλα και του συνολικού κόστους με κάποιους περιορισμούς. Τα διαφορετικά μοντέλα δικτύων μεταφορών που έχουν παρουσιαστεί την τελευταία δεκαετία μπορούν να ομαδοποιηθούν στις ακόλουθες κατηγορίες:

- Μοντέλα με μονή διαδρομή ή σύνολα διαδρομών χωρίς μεταφόρτωση
- Μοντέλο με κεντρικό λιμάνι (hub) κ δρομολόγια τροφοδοσίας (feeder) όπου κάθε υποστηρικτικό λιμάνι συνδέεται με το κεντρικό
- Μοντέλα με πολλά κεντρικά λιμάνια-σημεία χωρίς περιορισμό για τον αριθμό τους
- Μοντέλα με πολλαπλές εμπορικές γραμμές χωρίς διαχωρισμό κεντρικών ή μη λιμανιών

Αντίθετα, η ελεύθερη φορτηγός ναυτιλία έχει διαφορετική φιλοσοφία ως προς τον προγραμματισμό των δρομολογίων της. Ο καταρτισμός του προγράμματος γίνεται βάση της μεγιστοποίησης του κέρδους της ναυτιλιακής μονάδας. Πιο συγκεκριμένα, ο διαχειριστής των πλοίων της ελεύθερης φορτηγού ναυτιλίας συνήθως έχει να διαχειριστεί ένα σύνολο συμφωνημένων συμβολαίων υποχρεωτικού χαρακτήρα και προσπαθεί παράλληλα να αυξήσει τα έσοδα της εταιρείας επιλέγοντας να μεταφέρει, επιλεκτικά, φορτία της spot αγοράς. Τα υποχρεωτικού χαρακτήρα φορτία προκύπτουν απ' τις μακροπρόθεσμες συμφωνίες μεταξύ της ναυτιλιακής μονάδας και των ναυλωτών. Η πρόκληση για την εταιρεία ελεύθερης φορτηγού ναυτιλίας είναι να επιλέξει σωστά φορτία της spot αγοράς και να προγραμματίσει δρομολόγια τα οποία θα μεγιστοποιήσουν το κέρδος της.<sup>43</sup>

---

<sup>43</sup> European Journal of Operational Research (2013), *Ship routing and scheduling in the new millennium*, σελ. 467-483

### 5.5.3 Ταχύτητα πλεύσης

Η ταχύτητα με την οποία κινούνται τα πλοία τακτικών γραμμών και τα ελεύθερα φορτηγά πλοία διαφέρει. Τα πλοία μεταφοράς Ε/Κ κινούνται με υψηλότερες ταχύτητες απ' τα πλοία μεταφοράς χύδην φορτίου διότι διαφέρει το φορτίο μεταφοράς. Τα προϊόντα που μεταφέρονται μέσω Ε/Κ είναι συνήθως μεγάλης αξίας και υπάρχει η απαίτηση να μετακινηθούν με ταχύτητα. Παράλληλα, στα πλοία μεταφοράς Ε/Κ υπάρχει η αξίωση για υψηλότερες ταχύτητες έτσι ώστε να διατηρηθεί η συχνότητα και κανονικότητα των προκαθορισμένων δρομολογίων της. Όπως και στα δίκτυα μεταφορών, έτσι και στην ταχύτητα πλεύσης των πλοίων Ε/Κ έχουν γίνει αρκετές μελέτες για την ιδανική ταχύτητα. Τα μοντέλα που έχουν δημιουργηθεί κατά καιρούς λαμβάνουν υπόψη τον αριθμό των πλοίων που θα δραστηριοποιηθούν σε ένα δρομολόγιο, την αλληλουχία των λιμανιών που θα προσεγγίσει και την συχνότητα με την οποία θα εκτελείται η υπηρεσία, έτσι ώστε να προκύψει η ιδανική μέση ταχύτητα υπό την προϋπόθεση ότι θα ελαχιστοποιούνται τα λειτουργικά έξοδα του στόλου.

Αντίθετα, οι ταχύτητες που κινούνται τα ελεύθερα φορτηγά πλοία είναι χαμηλότερες σε σχέση με αυτές των πλοίων μεταφοράς Ε/Κ. Παρόλο που υπάρχουν αρκετές περιπτώσεις συμβολαίων υποχρεωτικού χαρακτήρα που πρέπει να τηρηθούν δεν υπάρχει η αναγκαιότητα τήρησης της συχνότητας και κανονικότητας που υπάρχει στην ναυτιλία τακτικών γραμμών. Γι' αυτό τον λόγο υπάρχει το περιθώριο, ειδικά σε περιόδους ύφεσης, να διατηρείται η ταχύτητα σε χαμηλά επίπεδα, έτσι ώστε να ελαχιστοποιείται το κόστος ταξιδιού. Παράλληλα, η αξία των αγαθών που μεταφέρει, χύμα ξηρά ή υγρά φορτία, είναι χαμηλότερη από αυτή των Ε/Κ συνεπώς δεν απαιτείται ανάπτυξη μεγάλων ταχυτήτων για άμεση παράδοση προϊόντων. Άλλωστε, πολλοί υποστηρίζουν ότι η ταχύτητα πλεύσης των πλοίων είναι σε συνάρτηση με την αξία των μεταφερόμενων προϊόντων.

## 5.6 Αξιολόγηση Συμβολαίων

Ένα σημαντικό ζήτημα, στρατηγικής φύσεως, που αντιμετωπίζουν οι περισσότερες ναυτιλιακές εταιρείες είναι η αξιολόγηση των συμβολαίων και με ποια κριτήρια πρέπει να γίνεται η επιλογή τους ανάλογα με τον τύπο διοίκησης τους. Το συγκεκριμένο ζήτημα σχετίζεται ως έναν βαθμό με το μέγεθος και την σύνθεση του στόλου και αφορά την απόφαση της ναυτιλιακής εταιρείας για το αν δεχθεί ή όχι ένα εξειδικευμένο μακροχρόνιο συμβόλαιο. Τα χαρακτηριστικά του συγκεκριμένου προβλήματος διαφέρουν μεταξύ ελεύθερης φορτηγού και ναυτιλίας τακτικών γραμμών.<sup>44</sup>

Το ζήτημα για την ελεύθερη φορτηγό ναυτιλία είναι η απόφαση για το αν θα αποδεχθεί συμβόλαια εργολαβικής εκμίσθωσης (COA), συμβόλαιο που συμφωνείται η μεταφορά συγκεκριμένης ποσότητας φορτίου, μεταξύ προκαθορισμένων λιμανιών, μέσα σε ακριβή χρονικά όρια για συμφωνημένο ποσό ναύλου ανά τόνο. Στην περίπτωση αυτή, η ναυτιλιακή εταιρεία θα πρέπει να αξιολογήσει εάν έχει επαρκή χωρητικότητα στον στόλο της για να μπορεί να ικανοποιήσει τις δεσμεύσεις της σύμβασης, ταυτόχρονα με προϋπάρχοντες δεσμεύσεις, και αν ναι, αν το συμβόλαιο είναι κερδοφόρο για την εταιρεία. Για να ελεγχθεί αν το συμβόλαιο θα είναι κερδοφόρο χρειάζεται να γίνουν υποθέσεις σχετικά με το πώς θα κινηθούν μελλοντικά οι τιμές της spot αγοράς για την δεδομένη χρονική περίοδο του συμβολαίου. Συνήθως, στην περίπτωση που η ναυτιλιακή εταιρεία αναμένει χαμηλά spot ναύλα, θα προτιμήσει να επιδιώξει την συμφωνία για όσο το δυνατόν πιο μακροπρόθεσμου συμβολαίου είτε να συμφωνήσει να ναυλώσει λιγότερη ποσότητα απ' όσο μπορεί να μεταφέρει. Το αντίστροφο θα ισχύσει αν τα spot ναύλα κινηθούν ανοδικά.

Στην ναυτιλία τακτικών γραμμών το ζήτημα της αξιολόγησης συμβολαίων διαφέρει ως ένα βαθμό. Οι ναυλωτές υπεννοικιάζουν μία ορισμένη χωρητικότητα για ένα δεδομένο εμπορικό δρομολόγιο. Για παράδειγμα, στα πλοία μεταφοράς E/K, που αποτελούν το κυριότερο κομμάτι της ναυτιλίας τακτικών γραμμών, θεωρείται συνηθισμένο μεγάλοι διαχειριστές πλοίων E/K να συνάπτουν τέτοιου είδους συμφωνίες. Υπολογίζεται περίπου το 80% με 95% της εργασίας τους να περιλαμβάνει τέτοιες συμφωνίες. Πιο συγκεκριμένα, τα περισσότερα συμβόλαια μεταξύ των μεταφορέων και των ναυλωτών διαπραγματεύονται μία φορά τον χρόνο, συνήθως έναν ή δύο μήνες πριν την κορύφωση της βασικής εμπορικής κινητικότητας. Βασική παράμετρος του συμβολαίου είναι οι τιμές που θέτει για διαφορετικά φορτία στο ίδιο πλοίο μεταξύ οποιωνδήποτε λιμανιών. Ο νόμος περί μεταρρύθμισης των

---

<sup>44</sup> M. Christiansen, (2007), *Maritime Transportation (Chapter 4)*, Elsevier B.V.

θαλασσίων μεταφορών στις Ηνωμένες Πολιτείες το 1998, για πρώτη φορά επέτρεψε στους μεταφορείς να χρεώνουν διαφορετικά τον κάθε ναυλωτή. Έτσι δημιουργείτε το ζήτημα του τρόπου τιμολόγησης του κάθε φορτωτή. Το συγκεκριμένο πρόβλημα έχει πολλές ομοιότητες με το ζήτημα απόδοσης στον κλάδο των αερομεταφορών και της κρουαζιέρας. Κάποιοι αναλυτές που προσπάθησαν να προσεγγίσουν το συγκεκριμένο ζήτημα και να βρουν μία τιμή ναύλου που θα μεγιστοποιεί τα κέρδη παρουσίασαν κάποια μοντέλα για τον προσδιορισμό του ιδανικού ναύλου μέσω της στρατηγικής της διαφοροποίησης των τιμών. Η στρατηγική διαφοροποίησης των τιμών σημαίνει ότι οι πελάτες οι οποίοι ανήκουν σε διαφορετικά τμήματα της αγοράς θα πληρώσουν διαφορετικές τιμές για πανομοιότυπα προϊόντα. Αυτή ήταν μία προσπάθεια στο να βρεθεί η ιδανική τιμή ναύλου για κάθε έναν ναυλωτή που θα κάνει χρήση ενός κοινού πλοίου.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6: ΚΟΣΤΟΣ ΣΕ TRAMP-LINER ΝΑΥΤΙΑΙΑ

### 6.1 Στοιχεία Κόστους Εκμετάλλευσης της Ναυτιλιακής Μονάδας

Σκοπός των ναυτιλιακών επιχειρήσεων όπως και όλων των επιχειρήσεων είναι η μεγιστοποίηση των κερδών. Τα έσοδα των ναυτιλιακών μονάδων δεν εξαρτώνται άμεσα από τις ίδιες, αφού οι μεν εταιρείες που δραστηριοποιούνται στην tramp ναυτιλία προσφέρουν τις υπηρεσίες τους κυρίως βάση ναυλοσυμφώνων και το ύψος των ναύλων καθορίζεται μέσα στα όρια που διαγράφονται από το επίπεδο ζήτησης και προσφοράς, οι δε liner εταιρείες προσφέρουν τις υπηρεσίες τους βάση ενός ναυτολογίου που προκαθορίζεται απ' το σύνολο των εταιρειών. Και στις δύο περιπτώσεις οι ναυτιλιακές μονάδες δεν έχουν την δυνατότητα να ελέγξουν άμεσα το επίπεδο των ναύλων, γι' αυτόν τον λόγο είναι επιτακτική η ανάγκη να περιορίσουν τα κόστη εκμετάλλευσης έτσι ώστε να έχουν καλύτερα οικονομικά αποτελέσματα.

Παρόλο που στην ναυτιλιακή βιομηχανία δεν υπάρχει κάποια διεθνής, κοινής αποδοχής κατηγοριοποίηση του κόστους εκμετάλλευσης των ναυτιλιακών εταιρειών, θα γίνει μία προσπάθεια τα στοιχεία του κόστους να ομαδοποιηθούν σε τρεις βασικές υποομάδες:

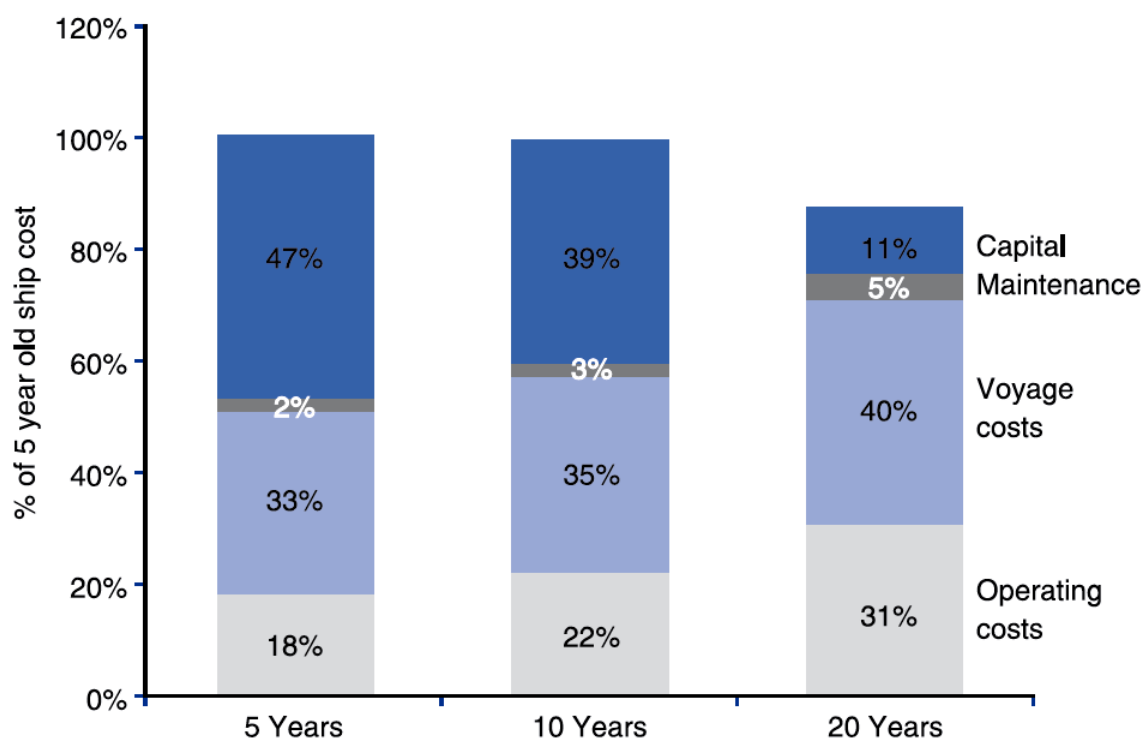
1. Δαπάνες Κεφαλαίου
2. Λειτουργικές Δαπάνες
3. Δαπάνες Ταξιδιού

Πριν αναλυθούν οι κατηγορίες του κόστους, αξίζει να αναφερθεί η σχέση κόστους – ηλικίας πλοίων, το οποίο αποτελεί ένα απ' τα σημαντικότερα ζητήματα στην ναυτιλιακή οικονομία. Τα μεγαλύτερης ηλικίας πλοία έχουν διαφορετική σύνθεση και κατανομή κόστους καθώς όσο παλαιότερο είναι ένα πλοίο τόσο μικρότερο κόστος κεφαλαίου θα έχει διότι όσο περνάνε τα χρόνια θα αποπληρώνεται το δάνειο που χρηματοδότησε την αγορά του πλοίου. Αντίθετα, τα ποσοστά των λειτουργικών εξόδων και των δαπανών ταξιδιού του πλοίου είναι υψηλότερα σε μεγάλης ηλικίας πλοία καθώς τα νεότερα πλοία είναι πιο σύγχρονης τεχνολογίας, με αποδοτικότερες μηχανές, χαμηλότερη κατανάλωση και λιγότερες ανάγκες συντήρησης σε σχέση με τα παλαιότερα πλοία.

Στο διάγραμμα που ακολουθεί (Διάγραμμα 6.1), αναγράφονται τα ποσοστά κατανομής του ετήσιου κόστους τριών Capesize πλοίων πέντε, δέκα και είκοσι ετών. Και τα

τρία πλοία φέρουν σημαία της Λιβερίας και έχουν κόστος δανεισμού 8% τον χρόνο. Παρατηρείται πως το πλοίο πενταετίας είναι αρκετά πιο οικονομικό από το πλοίο εικοσαετίας όταν βρίσκεται σε κίνηση διότι το παλιότερο πλοίο έχει μεγαλύτερα λειτουργικά έξοδα, μεγαλύτερες ανάγκες καυσίμων όπως και μεγαλύτερο αριθμό πληρώματος σε σχέση με το πλοίο πενταετίας. Αντίθετα, το ποσοστό κόστους κεφαλαίου του πλοίου εικοσαετίας είναι 11% επί του συνολικού ετήσιου κόστους, καθώς βρίσκεται στο τελευταίο στάδιο αποπληρωμής του δανείου ενώ το ποσοστό κόστους κεφαλαίου του πλοίου πενταετίας είναι 47%.

**Διάγραμμα 6.1: Σχέση Ηλικίας-Κόστους Capesize bulk carrier**



Πηγή: Clarkson Research Studies, Capesize Quality Survey (1993)



### 6.1.1 Κόστος Κεφαλαίου

Οι δαπάνες κεφαλαίου αποτελούν σταθερό κόστος για την ναυτιλιακή μονάδα και εξαρτώνται από τον τρόπο χρηματοδότησης του πλοίου, δηλαδή εάν χρηματοδοτήθηκε με ίδια κεφάλαια, με ξένα κεφάλαια ή με συνδυασμό και των δύο.

Το κεφάλαιο που απαιτείται για την απόκτηση νεότευκτου ή μεταχειρισμένου πλοίου είναι ιδιαίτερα υψηλό και συνήθως κατέχει το υψηλότερο ποσοστό έναντι των άλλων κατηγοριών κόστους. Γι' αυτούς τους λόγους, η επιβάρυνση για την απόσβεση του επενδυμένου κεφαλαίου, από κοινού με τον τόκο, συνιστούν το σπουδαιότερο στοιχείο του συνολικού κόστους. Το ύψος της ετήσιας επιβάρυνσης εξαρτάται από τα χρονικά όρια, μέσα στα οποία επιδιώκεται από την ναυτιλιακή επιχείρηση ή επιτρέπεται κατ' ανώτατο όριο από την φορολογική νομοθεσία, να γίνει η απόσβεση του επενδυμένου κεφαλαίου. Οι τραπεζικές και ναυπηγικές χρηματοδοτήσεις προς την ναυτιλία έχουν συνήθως διάρκεια έξι έως οκτώ έτη. Οι περισσότερες ναυτιλιακές μονάδες εξισώνουν την διάρκεια των δανειακών υποχρεώσεων τους με τον χρόνο απόσβεσης των ενεργούμενων επενδύσεων.

Μιας και αναφερθήκαμε στο κόστος κεφαλαίου, αξίζει να τονιστεί η τιμή ναυπήγησης των πλοίων και από ποιους παράγοντες επηρεάζεται. Σε περίπτωση τέλει ανταγωνισμού στην ναυπηγική βιομηχανία, οι τιμές ναυπήγησης για όμοια πλοία, όμοιων σε χαρακτηριστικά κατασκευής, μέγεθος, είδος μηχανής κλπ, θα όφειλαν να είναι ίσες, συνδυαζόμενες με κάποια σχετική ισορροπία μεταξύ της ζήτησης και της προσφοράς ναυπηγικών σκαρών και προς ταυτόσημους όρους χρηματοδότησης της ναυπήγησης των πλοίων, ιδίως σε ότι αφορά την αποπληρωμή του ναυπηγικού κόστους. Κάτω από αυτές τις συνθήκες, διαφοροποίηση του κόστους σε ίσου μεγέθους πλοία, θα υπήρχε μόνο ως συνέπεια της μεταβολής των κύριων χαρακτηριστικών κατασκευής π.χ. εξοπλισμού σε μέσα φορτοεκφόρτωσης, ειδικής εσωτερικής διαρρύθμισης των κυτών (αμπαριών), χρησιμοποίησης διαφορετικού τύπου ή διαφορετικής ιπποδύναμης μηχανών. Οι μεταβολές αυτές θα ήταν δυνατόν να προκαλούν είτε μείωση του κόστους ναυπήγησης, είτε αύξησή του. Ο πλοιοκτήτης περιορίζοντας π.χ. την ιπποδύναμη της μηχανής και την ταχύτητα του πλοίου, θα υπολόγιζε ότι τα μειονεκτήματα από την μειωμένη ταχύτητα θα μπορούσαν να αντισταθμιστούν:

- Με τον περιορισμό του κεφαλαίου που προορίζεται προς απόσβεση και εξυπηρέτηση

- Με τον περιορισμό της ωριαίας κατανάλωσης καύσιμης ύλης, καθώς και της σχετικής δαπάνης και ενδεχομένως και με τον περιορισμό του πληρώματος στο μηχανοστάσιο.
- Με την αύξηση της μεταφορικής ικανότητας του πλοίου ως συνέπεια της μείωσης της ποσότητας των καυσίμων, που παραλαμβάνονται για κάθε ταξίδι και της μείωσης του χώρου που διατίθεται για το πλήρωμα.

Με το σύνολο των μεταβολών αυτών μειώνεται το κόστος παραγωγής των μεταφορικών υπηρεσιών του πλοίου και αυξάνεται η ανταγωνιστική του θέση στην αγορά. Η συγκεκριμένη ρύθμιση μπορεί να είναι συμφέρουσα όταν το πλοίο προσβλέπει στην εξυπηρέτηση μεταφορών, στις οποίες το χαμηλό μεταφορικό κόστος είναι περισσότερο σημαντικό από τη μεγαλύτερη ταχύτητα.<sup>45</sup>

### **6.1.2 Λειτουργικές Δαπάνες**

Οι λειτουργικές δαπάνες ενός πλοίου είναι τα έξοδα που επιβαρύνουν τον πλοιοκτήτη είτε το πλοίο βρίσκεται σε κίνηση, είτε παραμένει σε κάποιο λιμάνι προς φόρτωση – εκφόρτωση και θεωρείται το σταθερό κομμάτι των εξόδων του πλοίου. Οι βασικοί παράγοντες που συνθέτουν το λειτουργικό κόστος της ναυτιλιακής επιχείρησης ταξινομούνται σε ορισμένες υποκατηγορίες κόστους:

#### **6.1.2.1 Μισθολόγιο πληρώματος**

Η συγκεκριμένη κατηγορία κόστους αφορά όλα τα έξοδα που σχετίζονται με τις δαπάνες επάνδρωσης του πλοίου. Στην συγκεκριμένη ομάδα κόστους περιλαμβάνονται η μισθοδοσία, οι αποζημιώσεις για υπερωριακή απασχόληση, οι εισφορές για κοινωνική ασφάλιση του πληρώματος και άλλες σχετικές δαπάνες. Το επίπεδο των δαπανών επάνδρωσης διαφοροποιείται μεταξύ πλοίων διαφορετικών σημείων. Όταν το πλοίο είναι νηολογημένο με «σημαία ευκολίας» το επίπεδο μισθών είναι συγκριτικά χαμηλό, οι ώρες εργασίας των πληρωμάτων είναι αυξημένες, οι αποζημιώσεις για υπερωριακή εργασία είναι χαμηλές ενώ οι επιβαρύνσεις του πλοιοκτήτη για την κοινωνική ασφάλιση των πληρωμάτων είναι περιορισμένες. Συνεπώς δημιουργείται ανταγωνιστικό πλεονέκτημα για τις ναυτιλιακές

---

<sup>45</sup> Γ.Π Βλάχος, (2011), *Ναυτιλιακή Οικονομία*, Εκδόσεις Αθ. Σταμούλης, Αθήνα, σελ. 90-92

μονάδες που δρουν κάτω απ' την σημαία αυτή έναντι ομοειδών επιχειρήσεων υπό σημαίες άλλων χωρών.

Ο ρόλος του κόστους επάνδρωσης στην διαμόρφωση του συνολικού λειτουργικού κόστους των ναυτιλιακών μονάδων τείνει να εξασθενεί όσο τα μεγέθη των πλοίων αυξάνουν και η αυτοματοποίηση των λειτουργιών πάνω στα πλοία διευρύνεται. Αυτές οι εξελίξεις τείνουν να περιορίζουν τον αριθμό των μελών του πληρώματος που έχει ως αποτέλεσμα να μειώνονται οι αμοιβές των πληρωμάτων και κατά συνέπεια να μειώνεται το ποσοστό συμμετοχής των δαπανών επάνδρωσης στο συνολικό κόστος παραγωγής των μεταφορικών υπηρεσιών του πλοίου.<sup>46</sup>

Σχετικά με την ανάλυση μας, τόσο στην tramp όσο και στην liner ναυτιλία οι δαπάνες επάνδρωσης καταλαμβάνουν μεγάλο ποσοστό του λειτουργικού κόστους. Ωστόσο, στην ναυτιλία τακτικών γραμμών το κόστος επάνδρωσης καταλαμβάνει υψηλότερο ποσοστό καθότι γίνεται πιο περιορισμένη χρήση «σημαιών ευκολίας» άρα και οι μισθοί των πληρωμάτων είναι υψηλότεροι. Παράλληλα, τα πλοία τακτικών γραμμών χρησιμοποιούν υψηλή τεχνολογία που μόνο εξειδικευμένο και υψηλά αμειβόμενο προσωπικό μπορεί να διαχειρισθεί.

#### **6.1.2.2 Διοικητικές δαπάνες**

Στην συγκεκριμένη κατηγορία συμπεριλαμβάνονται τα έξοδα της επιχείρησης προκειμένου να καλυφθούν οι ανάγκες της σε προσωπικό ξηράς όπως λογιστήριο, γραμματεία, ενοίκιο και έξοδα γραφείου, τηλεπικοινωνίες κτλ αλλά και οι αναγκαίες επισκέψεις αρχιπλοιάρχων και αρχιμηχανικών στα πλοία. Υπολογίζεται μία επίσκεψη αρχιπλοιάρχου ή αρχιμηχανικού ανά μήνα ανά πλοίο, για την όσο το δυνατόν πιο εύρυθμη λειτουργία και συνεργασία πλοίου – γραφείου. Το προσωπικό ξηράς εξαρτάται από το μέγεθος αλλά και τον αριθμό των πλοίων της επιχείρησης αλλά και από τον τρόπο και τα μέσα διοίκησης (μηχανοργάνωση, γραφειοκρατικές διαδικασίες, κτλ)

Στην περίπτωση των εταιρειών τακτικών γραμμών, οι δαπάνες διοίκησης δεν μπορούν να ελαττωθούν εύκολα. Αντίθετα, στην ελεύθερη φορτηγό ναυτιλία οι συγκεκριμένες δαπάνες καταλαμβάνουν μικρό ποσοστό στο συνολικό λειτουργικό κόστος της επιχείρησης άρα μπορεί να συμπιεστεί πιο εύκολα σε περίπτωση ανάγκης. Γενικότερα, οι ναυτιλιακές μονάδες με καλύτερη και πιο δομημένη μηχανοργάνωση αλλά και λιγότερες γραφειοκρατικές

---

<sup>46</sup> Γ.Π Βλάχος, (2011), *Ναυτιλιακή Οικονομία*, Εκδόσεις Αθ. Σταμούλης, Αθήνα, σελ. 100-102

διαδικασίες μπορούν επιτυχάνουν χαμηλότερα διοικητικά κόστη άρα και χαμηλότερα λειτουργικά έξοδα.

### **6.1.2.3 Τροφοδοσία και μετακινήσεις πληρώματος**

Τα πρόσωπα που εργάζονται στα εμπορικά πλοία δικαιούνται καθ' όλη την διάρκεια της υπηρεσίας τους να τους παρέχεται τροφή. Η παροχή αυτή είναι μέριμνα του εφοπλιστή και παρέχεται με την επιμέλεια και την ευθύνη του πλοιάρχου. Η διατροφή που παρέχεται στο πλήρωμα των εμπορικών πλοίων καθορίζεται από το εκάστοτε ισχύον εδεσματολόγιο, το οποίο εγκρίνεται από το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας. Στα πλοία τα οποία μεταφέρουν μεγάλο αριθμό επιβατών (επιβατηγά, κρουαζιερόπλοια) η αρμοδιότητα του χωρισμού της τροφοδοσίας ανήκει στον τροφοδότη, ο οποίος ανήκει στην κατηγορία του προσωπικού των γενικών υπηρεσιών του πλοίου. Οι τιμές των αγαθών που εντάσσονται στην ομάδα αυτή τείνουν να είναι ίσες σε κάθε λιμάνι για τους περισσότερους αγοραστές. Ωστόσο, οι ναυτιλιακές μονάδες μεγάλου μεγέθους έχουν πλεονέκτημα και μπορούν και επιτυχάνουν καλύτερες τιμές διότι ενεργούν σε μεγάλες αγορές και διατηρούν οι ίδιες αποθήκες στα μεγάλα λιμάνια ανά τον κόσμο. Παράλληλα, ευνοϊκότερες τιμές μπορούν να επιτευχθούν από την σωστή επιλογή των λιμένων στους οποίους γίνεται η προμήθεια των αναγκαίων υλικών και εφοδίων, αφού οι τιμές παρουσιάζουν σημαντικές διαφορές μεταξύ των λιμένων ανάλογα την τοποθεσία τους.

### **6.1.2.4 Έξοδα κλάσης και νηολόγησης**

Σε αυτήν την κατηγορία δαπανών περιλαμβάνονται όλα τα γραφειοκρατικά έξοδα που πρέπει να καταβάλλει το πλοίο, τόσο στο κράτος της σημαίας, όσο και στην κλάση, προκειμένου να χορηγηθούν τα απαραίτητα έγγραφα και πιστοποιητικά. Έτσι, η συνολική δαπάνη που διαμορφώνεται αφορά τα έξοδα νηολόγησης, το ετήσιο τέλος χωρητικότητας, τα έξοδα επιθεωρήσεων και τέλος όλες τις εκδόσεις και βιβλία που είναι απαραίτητα για την ασφαλή πλεύση και την μεταφορά των προϊόντων (λ.χ. Κώδικες συμπεριφοράς και χειρισμού φορτίου, ανάλογα με τον τύπο πλοίου κ.α.).

Τα έξοδα νηολόγησης και κλάσης ποικίλλουν ανάλογα με την σημαία νηολόγησης του πλοίου, αλλά και τον νηογνώμονα που το παρακολουθεί. Στην περίπτωση της liner ναυτιλίας οι νηογνώμονες που παρακολουθούν τα πλοία είναι εγνωσμένης αξίας και τις περισσότερες φορές απαιτούν υψηλό αντίτιμο. Οι εταιρείες τακτικών γραμμών

χρησιμοποιούν κορυφαίους νηογνώμονες λόγω των απαιτήσεων των φορτωτών με τους οποίους συνεργάζονται διότι τα προϊόντα που μεταφέρουν είναι μεγάλης αξίας και χρειάζεται να μεταφερθούν με την ασφάλεια της πιστοποίησης κορυφαίου νηογνώμονα. Το κόστος νηολόγησης διαφέρει από σημαία σε σημαία, αλλά παραμένει σε πολύ χαμηλά επίπεδα σε ότι αφορά τα ανοιχτά νηολόγια. Επίσης, οι διαδικασίες νηολόγησης στα ανοικτά νηολόγια είναι πολύ πιο σύντομες και λιγότερο γραφειοκρατικές, ταυτόχρονα όμως και πολύ απαιτητικές σε σχέση με την κατάσταση του πλοίου.

#### **6.1.2.5 Ασφαλιστικές δαπάνες**

Στις ασφαλιστικές δαπάνες περιλαμβάνονται οι καλύψεις του σκάφους και μηχανής (H&M), το ετήσιο ασφάλιστρο στο P&I Club, πιθανές επιπλέον καλύψεις, καθώς επίσης και εισφορές που προκύπτουν από τις διεθνείς υποχρεώσεις (π.χ. διεθνείς Συμβάσεις, Εθνικούς κανονισμούς όπως εισφορά για OPA '90, πιστοποιητικό οικονομικής κάλυψης, κλπ). Παρόλο που ο χαρακτήρας της δαπάνης αυτής είναι σταθερός, το ύψος του ασφάλιστρου ποικίλλει ανάλογα με το όνομα και την ασφαλιστική πρακτική του εκάστοτε πλοιοκτήτη, ή ακόμα ανάλογα με τον μεσίτη ναυτασφαλειών. Επίσης οι ασφαλιστικές δαπάνες ποικίλλουν ανάλογα με τους ασφαλιζόμενους κινδύνους, την ασφαλιστική αγορά που αναλαμβάνει την ασφάλιση του πλοίου, το ασφαλιστικό παρελθόν της πλοιοκτήτριας εταιρείας, αλλά και την εμπειρία και καλή γνώση της αγοράς του μεσίτη ασφαλειών.

Αξίζει να αναφερθεί ότι τα πλοία τα οποία δραστηριοποιούνται στον τομέα της ελεύθερης φορτηγού ναυτιλίας προσεγγίζουν συνήθως και λιμάνια τα οποία δεν είναι αρκετά ασφαλή με αποτέλεσμα να εκτίθενται σε περισσότερους κινδύνους, όπως πειρατεία, πόλεμος, κλοπές, με αποτέλεσμα τα ασφάλιστρα που πληρώνουν να είναι πιο υψηλά. Βέβαια το συγκεκριμένο κομμάτι κόστους εντάσσεται στο μεταβλητό κόστος καθότι η ασφάλιση αυτή αφορά μεμονωμένα ένα ταξίδι. Απ' την άλλη πλευρά στην liner αγορά, όπου τα ταξίδια είναι προγραμματισμένα και τα λιμάνια προσέγγισης προκαθορισμένα, συνάπτονται ασφαλιστικά συμβόλαια μακροχρόνιας διάρκειας. Ωστόσο, το ασφαλιστικό κόστος πιθανώς να είναι υψηλότερο στην liner διότι τα προϊόντα που μεταφέρονται είναι υψηλότερης αξίας αλλά και η αξία των ίδιων των πλοίων είναι μεγαλύτερη απ' αυτή της tramp αγοράς αναλογικά πάντα με το μέγεθος του πλοίου.<sup>47</sup>

---

<sup>47</sup> Σημειώσεις μαθήματος: «Οργάνωση και Διοίκηση Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων», Γ.Π Βλάχος

### **6.1.3 Κόστος Ταξιδιού**

Ως έξοδα ταξιδιού λογίζονται αυτά που πραγματοποιούνται σε κάθε ταξίδι ξεχωριστά και αποτελούν το μεταβλητό κομμάτι του κόστους της ναυτιλιακής μονάδας. Οι βασικές υποκατηγορίες του κόστους ταξιδιού είναι τα έξοδα καυσίμων, τα λιμενικά έξοδα, τα έξοδα διωρύγων και λοιπά έξοδα όπως κόστος πρακτόρευσης, προμήθειες ναύλου, έξοδα κήτους (καθαρισμός, απολύμανση), έξοδα φορτίου (έξοδα φορτοεκφόρτωσης).

#### **6.1.3.1 Έξοδα καυσίμων**

Το κόστος των καυσίμων εξαρτάται από τον αριθμό ταξιδιών που θα εκτελέσει το πλοίο. Ειδικότερα, όμως, εξαρτάται από την τιμή πετρελαίου αλλά και από την μέση κατανάλωση καυσίμου του πλοίου. Τα τελευταία χρόνια, τα πλοία ναυπηγούνται με τέτοιο σχέδιο σκαριού έτσι ώστε να έχουν τις λιγότερες δυνατές απώλειες λόγω τριβής στο νερό, ενώ χρησιμοποιούν αποδοτικές μηχανές τελευταίας τεχνολογίας με σκοπό την επίτευξη της λιγότερο δυνατής κατανάλωσης.

Στην ναυτιλία τακτικών γραμμών, λόγω του ότι τα δρομολόγια της είναι προγραμματισμένα αρκετό διάστημα νωρίτερα, είναι πιο εφικτό να γίνει ένας υπολογισμός των καυσίμων και των λιπαντικών που θα καταναλωθούν. Γι' αυτό τον λόγο αυτό το κομμάτι των εξόδων θεωρείται σταθερό στην περίπτωση της liner, καθότι είναι προκαθορισμένο το κόστος, άρα και προβλέψιμο σε αντίθεση με την tramp που ο υπολογισμός της δαπάνης των καυσίμων είναι πιο σύνθετη διαδικασία. Παράλληλα, έχοντας ως δεδομένο ότι η κατανάλωση καυσίμων είναι ανάλογη με την ταχύτητα, στην ναυτιλία γραμμών η κατανάλωση καυσίμων είναι υψηλότερη απ' αυτήν της ελεύθερης φορτηγού ναυτιλίας καθώς η ταχύτητα που ταξιδεύουν τα πλοία είναι επίσης υψηλή λόγω της αναγκαιότητας ταχείας παράδοσης των φορτίων. Ενδεικτικά, όταν ένα μεσαίου μεγέθους bulk carrier πλοίο ταξιδεύει με 14 κόμβους, το αντίστοιχο containership ταξιδεύει με 23 κόμβους.

### **6.1.3.2 Λιμενικά έξοδα**

Τα έξοδα λιμένων αντιπροσωπεύουν ένα σημαντικό μέρος του κόστους ταξιδιού του πλοίου και περιλαμβάνουν πολλές απ' τις επιβαρύνσεις που επιβάλλονται απ' το λιμάνι στο πλοίο και το φορτίο για την χρήση των εγκαταστάσεων και των υπηρεσιών αυτού. Τα λιμενικά έξοδα υπολογίζονται βάση του βάρους και του όγκου του φορτίου καθώς και του συνολικού βάρους του πλοίου και εμπεριέχουν κόστη όπως έξοδα φορτοεκφόρτωσης, έξοδα στοιβασίας και ρυμουλκών. Στην ναυτιλία τακτικών γραμμών παρατηρείται περισσότερος χρόνος φορτοεκφόρτωσης φορτίων λόγω της ιδιαιτερότητας χειρισμού των containers, το οποίο συνεπάγεται υψηλότερα λιμενικά έξοδα σε σχέση με τα περισσότερα φορτία της ελεύθερης φορτηγού ναυτιλίας.

### **6.1.3.3 Έξοδα πρακτόρευσης**

Το πλοίο όταν πραγματοποιεί τα διάφορα ταξίδια ανά λιμάνια στον κόσμο πραγματοποιεί φορτώσεις, εκφορτώσεις, ανεφοδιασμούς σε καύσιμα, λιπαντικά, ανταλλακτικά και αναλώσιμα. Πριν την προσέγγιση του πλοίου στο λιμάνι είναι απαραίτητο να προηγηθούν ορισμένες γραφειοκρατικές διαδικασίες και διατυπώσεις προς τις λιμενικές και τελωνειακές αρχές. Όπως είναι αυτονόητο μια ναυτιλιακή μονάδα δεν μπορεί να αναλάβει τέτοιες ενέργειες, συνεπώς συνεργάζονται με διάφορα φυσικά είτε νομικά πρόσωπα που αποκαλούνται ναυτικοί πράκτορες και εκτελούν τις συγκεκριμένες ενέργειες δια αντιπροσώπου. Όπως είναι λογικό οι liner εταιρείες διαπραγματεύονται με χαμηλότερες και πιο συμφέρουσες τιμές από την ελεύθερη φορτηγό ναυτιλία διότι τα πλοία που δραστηριοποιούνται σ' αυτήν εκτελούν πολλά ταξίδια σε ίδια λιμάνια ανά τακτά χρονικά διαστήματα. Ως αποτέλεσμα τα πλοία τακτικών γραμμών έχουν καλύτερη και πιο γρήγορη εξυπηρέτηση όσον αφορά τους ναυτικούς πράκτορες αλλά και τους προμηθευτές ανταλλακτικών και αναλωσίμων σε σχέση με τα πλοία της tramp ναυτιλίας.

## 6.2 Σταθερό – Μεταβλητό Κόστος

Από την ανάλυση του κόστους εκμετάλλευσης που προηγήθηκε προκύπτει η σαφής διαφοροποίηση στην σύνθεση του κόστους, ανάλογα με το εάν η ναυτιλιακή μονάδα επιχειρεί στην ελεύθερη φορηγό ναυτιλία ή στην ναυτιλία τακτικών γραμμών.

Στην περίπτωση της tramp ναυτιλίας το σημαντικότερο τμήμα των δαπανών αφορά σε μεταβλητές δαπάνες, δηλαδή άμεσα εξαρτώμενες από το μέγεθος της παραγωγικής διαδικασίας, και αυτό οφείλεται στα χαρακτηριστικά του συγκεκριμένου μοντέλου διοίκησης της ναυτιλιακής μονάδας. Πιο συγκεκριμένα, όταν η ναυτιλιακή μονάδα λειτουργεί τα πλοία της σε ναύλωση ανά ταξίδι, το μεγαλύτερο ποσοστό κόστους είναι μεταβλητό ενώ όταν τα λειτουργεί σε χρονοναύλωση το μεγαλύτερο ποσοστό είναι σταθερό διότι μεγάλο μέρος των εξόδων έχει την δυνατότητα να το προβλέψει και να το προϋπολογίσει. Παράλληλα, η συμμετοχή του σταθερού κόστους στο συνολικό είναι μικρότερη στην περίπτωση πλοίων μεταφοράς χύδην φορτίου και αυτό συμβαίνει διότι υπεύθυνος για την συμπλήρωση της μεταφορικής ικανότητας των πλοίων είναι ο φορτωτής και δεν απαιτείται ορισμένη οργάνωση για την παροχή των παραπάνω υπηρεσιών.

Αντίθετα, στην περίπτωση της liner ναυτιλίας, το μεγαλύτερο τμήμα των εξόδων αφορά σε σταθερές δαπάνες, οι οποίες παραμένουν αμετάβλητες και είναι ανεξάρτητες του μεγέθους του παραγόμενου έργου κάτω από συγκεκριμένη οργάνωση και συγκεκριμένο μέγεθος της οικονομικής μονάδας. Το γεγονός ότι το μεγαλύτερο ποσοστό του συνολικού κόστους είναι σταθερό οφείλεται στο ότι το σύνολο των δρομολογίων είναι προγραμματισμένο και προκαθορισμένο συνεπώς μπορεί να προϋπολογιστεί και να ενταχθεί στο κομμάτι των σταθερών εξόδων. Δαπάνες που στην περίπτωση της ελεύθερης φορηγού ναυτιλίας θεωρούνται μεταβλητές, στην ναυτιλία τακτικών γραμμών, λόγω των αναγκών για διατήρηση της συχνότητας, της τακτικότητας και της επάρκειας λογίζονται ως σταθερές. Επίσης, η παροχή υπηρεσιών από τα πλοία τακτικών γραμμών προϋποθέτει την ύπαρξη οργάνωσης, ιδιαίτερα για την αναζήτηση φορτίων, γιατί υπεύθυνος για την συμπλήρωση της μεταφορικής ικανότητας του πλοίου, προκειμένου αυτό να πραγματοποιήσει το προγραμματισμένο του δρομολόγιο, είναι ο μεταφορέας. Αυτή η οργάνωση συμβάλλει στην αύξηση του σταθερού κόστους σε σχέση με το μεταβλητό.

Τέλος, η συμμετοχή του σταθερού κόστους στο συνολικό αυξάνει παράλληλα με την ένταση κεφαλαίου που χαρακτηρίζει μία επένδυση, όταν αυτή αφορά πλοία με ενσωματωμένη σύγχρονη τεχνολογία σε σχέση με τα λιγότερο προηγμένα τεχνολογικά. Γι’



αυτόν το λόγο οι liner εταιρείες, λόγω των τεχνολογικά σύγχρονων και ακριβής κατασκευής πλοίων, θεωρούνται εταιρείες εντάσεως κεφαλαίου.<sup>48</sup>

### 6.3 Σύγκριση Δύο Ναυτιλιακών Εταιρειών (CMA CGM – TEEKAY Co)

Η CMA CGM πρόκειται για την τρίτη μεγαλύτερη liner εταιρεία παγκοσμίως βάση της συνολικής δυναμικότητας των πλοίων της με συνολικό μερίδιο στην αγορά 9,2%. Ο συνολικός στόλος που είναι υπό την διαχείρισή της ανέρχεται στα 449 πλοία με τα 128 πλοία να είναι ιδιόκτητα. Η CMA CGM εδρεύει στην Μασσαλία με το δίκτυο της να απλώνεται σε 160 χώρες ενώ απασχολεί 29.000 εργαζόμενους παγκοσμίως.<sup>49</sup>

Η Teekay Corporation (Teekay), είναι μεταφορέας αργού πετρελαίου και φυσικού αερίου. Επίσης, προσφέρει υπεράκτια (offshore) παραγωγή πετρελαίου, όπως και υπηρεσίες αποθήκευσης και εκφόρτωσης πετρελαίου κυρίως με μακροπρόθεσμα και με προσυμφωνημένη τιμή συμβόλαια. Η εταιρεία δραστηριοποιείται, επίσης, στον κλάδο του υγροποιημένου φυσικού αερίου (LNG) και υγροποιημένου αερίου πετρελαίου (LPG) μέσω της θυγατρικής της Teekay LNG, και στον κλάδο της υπεράκτιας παραγωγής πετρελαίου μέσω της θυγατρικής της Teekay Offshore.<sup>50</sup> Ο στόλος της αριθμείται στα 199 πλοία με τα 168 πλοία να είναι ιδιόκτητα.

Και οι δύο εταιρείες συγκαταλέγονται στις κορυφαίες εταιρείες στον κλάδο τους. Οποιαδήποτε σύγκριση μεταξύ των δύο εταιρειών θα ήταν αδόκιμη καθώς δραστηριοποιούνται σε διαφορετικούς κλάδους, η μεν CMA CGM στον κλάδο της μεταφοράς Ε/Κ, η δε Teekay στον κλάδο της μεταφοράς πετρελαίου, φυσικού αερίου και offshore παραγωγής πετρελαίου. Παράλληλα, μία σύγκριση μεταξύ των δύο εταιρειών δε θα ήταν ορθή διότι έχουν μεγάλη διαφορά στον αριθμό των υπό διαχείριση πλοίων, στον κύκλο εργασιών τους και στα οικονομικά τους μεγέθη γενικότερα.

Ωστόσο, θα γίνει μία προσπάθεια σύγκρισης των δύο εταιρειών όσον αφορά τα λειτουργικά τους έξοδα και το κόστος ταξιδιού και τι ποσοστό καταλαμβάνουν στο συνολικό τους κόστος. Παράλληλα, θα παρατηρηθεί και ο διαφορετικός τρόπος που προωθεί η κάθε εταιρεία τις υπηρεσίες της μέσω του διαδικτύου.

<sup>48</sup> Γ.Π Βλάχος, (2011), *Ναυτιλιακή Οικονομία*, Εκδόσεις Αθ. Σταμούλης, Αθήνα, σελ. 62-63

<sup>49</sup> <http://www.cma-cgm.com/the-group/about-us/presentation>

<sup>50</sup> <http://www.reuters.com/finance/stocks/companyProfile?rpc=66&symbol=TK>

### 6.3.1 Βάση λειτουργικών εξόδων

Στην Εικόνα 6.1 παρουσιάζεται η κατάσταση αποτελεσμάτων χρήσης της Teekay όπως δημοσιεύθηκε από την ίδια την εταιρεία. Επισημαίνεται ότι η συγκεκριμένη οικονομική κατάσταση δεν έχει ελεγχθεί από τους αρμόδιους ελεγκτικούς οργανισμούς καθώς δημοσιεύθηκε πρόωρα από την εταιρεία στα πλαίσια της ανακοίνωσης των αποτελεσμάτων του τέταρτου τριμήνου του 2016.

**Εικόνα 6.1: Κατάσταση Αποτελεσμάτων Χρήσης Teekay Co, 2016**

	Three Months Ended			Year Ended	
	December 31, 2016 (unaudited)	September 30, 2016 (unaudited)	December 31, 2015 (unaudited)	December 31, 2016 (unaudited)	December 31, 2015 (unaudited)
Revenues <sup>(1)</sup>	552,203	547,639	700,106	2,328,569	2,450,382
Voyage expenses	(41,237)	(37,213)	(36,292)	(138,339)	(115,787)
Vessel operating expenses	(199,352)	(204,156)	(244,810)	(825,024)	(844,039)
Time-charter hire expense	(38,418)	(33,810)	(40,267)	(150,145)	(138,548)
Depreciation and amortization	(144,901)	(141,688)	(137,785)	(571,825)	(509,500)
General and administrative expenses	(26,999)	(30,052)	(32,478)	(119,889)	(133,184)
Write-down of vessels and equipment <sup>(2)</sup>	(2,146)	—	(51,748)	(45,796)	(66,086)
Net loss on sale of vessels, equipment and other operating assets	(12,038)	(7,838)	(4,074)	(66,450)	(4,089)
Restructuring charges <sup>(1)</sup>	(3,890)	(3,117)	(1,639)	(26,811)	(14,017)
<b>Income from vessel operations</b>	<b>83,222</b>	<b>89,765</b>	<b>151,013</b>	<b>384,290</b>	<b>625,132</b>
Interest expense	(69,018)	(68,490)	(66,285)	(282,966)	(242,469)
Interest income	1,314	1,143	1,098	4,821	5,988
Realized and unrealized gain (loss) on derivative instruments <sup>(3)</sup>	131,876	29,926	27,101	(35,091)	(102,200)
Equity income <sup>(4)</sup>	11,933	21,070	27,226	85,639	102,871
Income tax (expense) recovery	(22,102)	133	18,974	(24,468)	16,767
Foreign exchange gain (loss)	13,007	6,116	2,117	(6,548)	(2,195)
Other (loss) income – net <sup>(5)</sup>	(18,207)	480	1,744	(39,013)	1,566
<b>Net income</b>	<b>132,025</b>	<b>80,143</b>	<b>162,988</b>	<b>86,664</b>	<b>405,460</b>
Less: Net income attributable to non-controlling interests	(134,686)	(74,071)	(124,750)	(209,846)	(323,309)
<b>Net (loss) income attributable to shareholders of Teekay Corporation</b>	<b>(2,661)</b>	<b>6,072</b>	<b>38,238</b>	<b>(123,182)</b>	<b>82,151</b>

Πηγή: Teekay Corporation Reports Fourth Quarter and Annual 2016 Results

Στον πίνακα (Πίνακας 6.1) που ακολουθεί παρουσιάζεται η ανάλυση του λειτουργικού κόστους και του κόστους ταξιδιού και τα ποσοστά τους επί του συνολικού κόστους (μη συμπεριλαμβανομένου του κόστους κεφαλαίου) της εταιρείας.

**Πίνακας 6.1: Ποσοστά επιμέρους εξόδων Teekay Co, 2016**

<b>31-Δεκ-16</b>		
<b>ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΕΞΟΔΟΥ</b>	<b>\$ (χιλιάδες)</b>	<b>Ποσοστό (%)</b>
Έξοδα ταξιδιού	138.339	10,59%
Λειτουργικά Έξοδα Πλοίου	825.024	63,17%
Έξοδα για χρονοναυλώσεις	150.145	11,50%
Έξοδα Διοίκησης και Γενικά Έξοδα	119.889	9,18%
Διάφορα Έξοδα	72607	5,56%
<b>ΣΥΝΟΛΙΚΟ ΚΟΣΤΟΣ (εκτός κόστους κεφαλαίου)</b>	<b>1.306.004</b>	<b>100,00%</b>

Πηγή: Teekay Corporation Reports Fourth Quarter and Annual 2016 Results

Το μεγαλύτερο ποσοστό επί του συνολικού κόστους (63,17%) καταλαμβάνουν τα λειτουργικά έξοδα πλοίου τα οποία περιλαμβάνουν μία σειρά από έξοδα τα οποία πρέπει να καταβληθούν προκειμένου να κινηθούν τα πλοία. Ακολουθούν τα έξοδα που καταβάλλει η εταιρεία για την χρονοναύλωση πλοίων τρίτων (11,5%). Στην συνέχεια, ως έξοδα ταξιδιού (10,59%) εννοούνται τα καύσιμα που κατανάλωσε το σύνολο του στόλου, τα λιμενικά και τα έξοδα διωρύγων. Τέλος, το χαμηλότερο ποσοστό επί του συνολικού κόστους καταλαμβάνουν τα έξοδα διοίκησης και τα γενικά έξοδα (9,18%).

Στον παρακάτω πίνακα (Εικόνα 6.2) παρουσιάζεται η ανάλυση του λειτουργικού κόστους και του κόστους ταξιδιού της CMA CGM όπως προέκυψε από τις δημοσιευμένες οικονομικές καταστάσεις του 2016 της εταιρείας τακτικών γραμμών. Πιο συγκεκριμένα στον Πίνακα 6.2, αναγράφονται τα ποσοστά κάθε υποκατηγορίας κόστους επί του συνολικού κόστους της CMA CGM, μη συμπεριλαμβανομένου του κόστους κεφαλαίου.

Συγκρίνοντας τα ποσοστά των υποκατηγοριών του κόστους των δύο εταιρειών, παρατηρείται ότι δεν υπάρχουν μεγάλες διαφορές μεταξύ τους. Και στις δύο περιπτώσεις το μεγαλύτερο ποσοστό το καταλαμβάνουν τα λειτουργικά έξοδα του στόλου με σχεδόν ίδιο ποσοστό. Η μοναδική διαφορά παρατηρείται στα έξοδα ταξιδιού, όπου στην CMA CGM είναι κατά 8 ποσοστιαίες μονάδες υψηλότερα σε σχέση με αυτά της Teekay.

Εικόνα 6.2:Ανάλυση Λειτουργικού και Κόστους Ταξιδιού CMA CGM, 2016

	For the year ended December 31,		(*) of which NOL contribution from acquisition date to December 31, 2016	CMA CGM Stand alone variance
	2016 (*)	2015		
Bunkers and consumables	(1,702.7)	(2,119.1)	(290.8)	707.2
Chartering and slot purchases	(1,986.6)	(2,073.8)	(111.6)	198.9
Handling and stevedoring	(4,457.4)	(3,959.7)	(862.8)	365.1
Inland and feeder transportation	(2,191.6)	(1,895.1)	(397.1)	100.7
Port and canal	(1,193.0)	(1,171.1)	(123.2)	101.3
Container rentals and other logistic expenses	(1,521.8)	(1,295.3)	(161.9)	(64.5)
Employee benefits	(1,495.4)	(1,159.1)	(252.6)	(83.7)
General and administrative other than employee benefits	(595.8)	(571.5)	(65.4)	41.1
Additions to provisions, net of reversals and impairment of inventories and trade receivables	14.3	(17.1)	13.6	17.8
Operating exchange gains / (losses), net	37.9	66.8	1.0	(29.9)
Others	(350.3)	(225.6)	(135.3)	10.6
<b>Operating expenses</b>	<b>(15,442.4)</b>	<b>(14,420.6)</b>	<b>(2,386.2)</b>	<b>1,364.5</b>

Πηγή: CMA CGM S.A, Statutory Auditors' report on the consolidated financial statements, December 31, 2016

Πίνακας 6.2: Ποσοστά επιμέρους εξόδων CMA CGM, 2016

31-Δεκ-16		
Κατηγορία εξόδου	€ (χιλιάδες)	Ποσοστό (%)
Έξοδα ταξιδιού	2.895.700	18,69%
Λειτουργικά Έξοδα Πλοίου	9.666.200	62,38%
Έξοδα για χρονοναυλώσεις	1.986.600	12,82%
Έξοδα Διοίκησης και Γενικά Έξοδα	595.800	3,85%
Διάφορα Έξοδα	350.300	2,26%
<b>ΣΥΝΟΛΙΚΟ ΚΟΣΤΟΣ (εκτός κόστους κεφαλαίου)</b>	<b>15.494.600</b>	<b>100,00%</b>

Πηγή: CMA CGM S.A, Statutory Auditors' report on the consolidated financial statements, December 31, 2016

Η συγκεκριμένη διαφορά οφείλεται στο γεγονός ότι η κατανάλωση των μηχανών (κύριων και βοηθητικών), η οποία περιλαμβάνεται στα έξοδα ταξιδιού, είναι συνήθως υψηλότερη στα πλοία τακτικών γραμμών, λόγω του ότι τα πλοία μεταφοράς Ε/Κ πλέουν με υψηλότερη μέση ταχύτητα απ' ό,τι τα ελεύθερα φορτηγά πλοία και όπως είναι γνωστό η μέση κατανάλωση των μηχανών του πλοίου είναι σε συνάρτηση με την μέση ταχύτητα του πλοίου.

### **6.3.2 Βάση διαδικτυακού marketing**

Στις δύο εταιρείες εντοπίζονται διαφορές ακόμα και στον τρόπο που προωθούν τις υπηρεσίες τους αλλά και την φήμη και φήμη της εταιρείας τους μέσω της διαδικτυακής ιστοσελίδας τους.

Κάνοντας μία περιήγηση στον ιστότοπο της CMA CGM παρατηρείται μία πιο ανθρωποκεντρική προσέγγιση όσον αφορά τον τρόπο που προσεγγίζει τον χρήστη. Στο πάνω κομμάτι της αρχικής σελίδας δίνεται βάση στην συμμαχία που ανήκει η εταιρεία και το κύρος της μιας και είναι η μεγαλύτερη συμμαχία θαλάσσιων μεταφορέων τακτικών γραμμών στον κόσμο. Επίσης δίνεται έμφαση στην αξιοπιστία και την ασφάλεια στις μεταφορές που παρέχει η συγκεκριμένη συμμαχία. Στη συνέχεια, υπάρχουν μηχανές αναζήτησης για τον εντοπισμό των Ε/Κ των πελατών καθώς και εύρεση του βέλτιστου δρομολογίου ανάλογα με τον τόπο φόρτωσης και εκφόρτωσης του φορτίου που επιθυμεί ο πελάτης. Τέλος, το κάτω κομμάτι της αρχικής σελίδας, στα πλαίσια της εταιρικής κοινωνικής ευθύνης, προβάλλει την φιλική προσέγγιση της εταιρείας προς το περιβάλλον, τις κοινωνικές δράσεις της εταιρείας μέσω του ιδρύματος που διαθέτει αλλά και τις ευκαιρίες και τις θέσεις εργασίας που προσφέρει η CMA CGM.

Απ' την άλλη πλευρά, το κεντρικό κομμάτι της αρχικής σελίδας της Teekay Co περιλαμβάνει μία σειρά από ειδήσεις και νέα για τις αγορές που δραστηριοποιείται η εταιρεία και ανακοινώσεις της εταιρείας που αφορά τους άμεσα ενδιαφερόμενους (π.χ. μετόχους, επενδυτές), όπως δημοσιεύσεις οικονομικών καταστάσεων και αποτελεσμάτων τριμήνων. Αυτό που παρατηρείται είναι ότι δίνεται έμφαση στην προβολή της οικονομικής κατάστασης του ομίλου Teekay και των θυγατρικών της, το οποίο οφείλεται στο γεγονός ότι ο όμιλος Teekay είναι εισηγμένος στο Χρηματιστήριο της Νέας Υόρκης, συνεπώς οι stakeholders χρειάζεται να έχουν επίγνωση της οικονομική εικόνας της εταιρείας.

## ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Τα τελευταία δεκαπέντε χρόνια καταγράφεται μεγάλη αύξηση στον όγκο διακινούμενου εμπορίου μέσω θάλασσας η οποία υπολογίζεται περίπου στο 70% και ως συνέπεια αυτού έχουν αυξηθεί οι απαιτήσεις προς τους θαλάσσιους διαμεταφορείς. Με το πέρασμα του χρόνου οι συνθήκες και οι εξελίξεις στην παγκόσμια ναυτιλία οδήγησαν στην ανάγκη δημιουργίας δύο διαφορετικών μοντέλων διοίκησης ναυτιλιακών εταιρειών, το μοντέλο των τακτικών γραμμών ναυτιλίας και αυτό της ελεύθερης ναυτιλίας. Ο διαχωρισμός σε tramp και liner ναυτιλία δεν σχετίζεται μόνο με τους δύο τύπους ναυτιλίας, όπου μεταφέρονται διαφορετικοί τύποι φορτίων αλλά σχετίζεται και με τους δύο διαφορετικούς τύπους διοίκησης ναυτιλιακών εταιρειών. Συχνά συναντώνται liner μοντέλα διοίκησης σε εταιρείες μεταφοράς χύδην φορτίων ή και το αντίστροφο. Αυτό συμβαίνει συνήθως σε μεγάλες εταιρείες που χρειάζεται να εξυπηρετήσουν μεγάλους όγκους εμπορευμάτων και έτσι δημιουργείται η ανάγκη τήρησης της κανονικότητας και της συχνότητας των δρομολογίων μεταξύ προκαθορισμένων λιμανιών παρόλο που ο τύπος του μεταφερόμενου φορτίου μεταφέρεται συνήθως με ελεύθερα πλοία.

Παράλληλα, είναι ανάγκη να τονιστεί ότι δεν ξεχωρίζει κάποιο μοντέλο διοίκησης ως καλύτερο ή χειρότερο αλλά επιλέγεται το καταλληλότερο μοντέλο διοίκησης ανάλογα την περίπτωση, τις συνθήκες που επικρατούν εκείνη την χρονική περίοδο στην αγορά αλλά και την αγορά που απευθύνεται και αναμένεται να δραστηριοποιηθεί ο εκάστοτε ενδιαφερόμενος. Συνεπώς, η σωστή επιλογή μοντέλου διοίκησης θα κάνει πιο αποτελεσματική και αποδοτική την ναυτιλιακή μονάδα με την προϋπόθεση να προσαρμόσει τον τρόπο λειτουργίας της στην αγορά που δραστηριοποιείται. Δηλαδή, ανάλογα το μοντέλο διοίκησης να δοθεί και ανάλογη βαρύτητα σε λειτουργικά ζητήματα της ναυτιλιακής μονάδας όπως την στελέχωση της εταιρείας και την επάνδρωση του στόλου της, την διάρθρωση του στόλου της, την σχεδίαση του δικτύου μεταφορών ακόμα και την ταχύτητα πλεύσης των πλοίων της. Παράλληλα, είναι σημαντικό, όπως αναλύθηκε σε προηγούμενα κεφάλαια, να δοθεί βαρύτητα στην διάρθρωση του κόστους της, βάση του κλάδου στον οποίο δραστηριοποιείται, έτσι ώστε να είναι κερδοφόρα.

Συμπερασματικά, στην παρούσα εργασία πραγματοποιήθηκε η ανάλυση των δύο μοντέλων διοίκησης ναυτιλιακών εταιρειών που υφίστανται σήμερα και έχουν σαν κοινό σκοπό την θαλάσσια μεταφορά εμπορευμάτων. Λόγω του δυναμικού και συνεχώς μεταβαλλόμενου περιβάλλοντος της ναυτιλίας, ένα ερώτημα που δημιουργείται είναι αν στο

μέλλον αναδυθεί νέο, τρίτο μοντέλο διοίκησης ναυτιλιακών εταιρειών σαν απόρροια των νέων απαιτήσεων που πιθανώς να προκύψουν μελλοντικά από την αγορά.

## **ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ**

### **Ελληνική**

- Γ.Π. Βλάχος - Μ. Νικολαΐδης (1999), *Βασικές Αρχές της Ναυτιλιακής Επιστήμης*, Εκδόσεις Τζέι Τζέι Ελλάς, Πειραιάς
- Ελ. Γεωργαντόπουλος - Γ.Π Βλάχος, (2003), *Ναυτιλιακή Οικονομική*, Εκδόσεις Τζέι & Τζέι Ελλάς, Πειραιάς
- Γ.Π. Βλάχος (2007), *Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική*, Εκδόσεις Αθ. Σταμούλης, Αθήνα
- Ευάγγελος Σαμπράκος, (2008), *Ο Τομέας των Μεταφορών & Οι Συνδυασμένες Εμπορευματικές Μεταφορές*, Εκδόσεις Αθ. Σταμούλης, Αθήνα
- Γ.Π Βλάχος, (2011), *Ναυτιλιακή Οικονομία*, Εκδόσεις Αθ. Σταμούλης, Αθήνα

### **Ξένη**

- Martin Stopford (2009) *Maritime Economics, 3<sup>rd</sup> Edition*, Routledge London
- Alan E. Branch (1977), *The Elements of Shipping*, Chapman and Hall, London
- Edward F. Stevens (1976), *Shipping Practice, 9<sup>th</sup> Edition*, Pitman Publishing, London

### **Papers – Reports – Περιοδικά**

- Clarkson Research Services Limited (March 2015), *The Tramp Shipping Market*
- UNCTAD (1975), *United Nations conference of plenipotentiaries on a code of conduct for liner conferences* Volume II, Final Act (including the Convention and resolutions) and tonnage requirements, New York
- UNCTAD (2015), *Review of Maritime Transport*, New York and Geneva
- Clarksons Research, (2015), *Shipping Intelligence Network – Timeseries*
- UNCTAD secretariat, based on Drewry Shipping Insight, various issues
- UNCTAD secretariat, based on data from Clarksons Research Container Intelligence Monthly, various issues
- *Ναυτικά Χρονικά (Απρίλιος 2015)*, Gratia Εκδοτική Ε.Π.Ε, Αθήνα
- *Ναυτικά Χρονικά (Νοέμβριος 2015)*, Gratia Εκδοτική Ε.Π.Ε, Αθήνα



- Maersk Sustainability Report, 2014
- A.P Moller Maersk A/S Annual Report 2015
- American ship finance, New York Hilton, April 22-23, 1974, Seatrade conferences
- Clarkson Research Studies, Capesize Quality Survey (1993)
- UNCTAD (2016), *Review of Maritime Transport*, New York and Geneva
- Transportation Science, February 2004, *Ship Routing and Scheduling: Status and Perspectives*, Informs
- European Journal of Operational Research (2013), *Ship routing and scheduling in the new millennium*
- M. Christiansen, (2007), *Maritime Transportation (Chapter 4)*, Elsevier B.V.
- Teekay Corporation Reports and Annual 2016 Results
- CMA CGM S.A, Statutory Auditors' report on the consolidated financial statements, 2016
- R Agarwal – Ö. Ergun, (2010), *Network design and allocation mechanisms for carrier alliances in liner shipping*, Operation Research, Informs
- P. M. Panayides – R. Wiedmer, (2011), *Strategic Alliances in Container Liner Shipping*, Research in Transportation Economics, Elsevier

### **Λιαδικτυακοί Τόποι**

- <http://www.e-nautilia.gr>
- <http://www.hellenicshippingnews.com>
- <http://www.investopedia.com>
- <http://www.lloydslistintelligence.com>
- <http://www.naftemporiki.gr>
- <https://www.bloomberg.com>
- <http://www.mononews.gr>
- <http://www.joc.com/>
- <http://www.naftikachronika.gr>
- <http://www.pfri.uniri.hr>
- <http://www.cma-cgm.com>
- <http://www.reuters.com>
- <http://www.icontainers.com>