

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ



ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΑ

ΑΓΟΡΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΩΝ. ΑΝΑΛΥΣΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΑΓΟΡΑΣ, ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΤΗΤΑ, ΣΥΓΚΡΙΣΕΙΣ ΚΑΙ ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ.

Παπαδημητρίου Δέσποινα

ΑΡΙΘΜΟΣ ΜΗΤΡΩΟΥ: mn16049

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 2018

ΣΕΛΙΔΑ ΔΗΛΩΣΗΣ ΑΥΘΕΝΤΙΚΟΤΗΤΑΣ – ΖΗΤΗΜΑΤΑ 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

ΣΕΛΙΔΑ ΤΡΙΜΕΛΟΥΣ ΕΞΕΤΑΣΤΙΚΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

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

Τα μέλη της Επιτροπής ήταν:

- Βλάχος Γεώργιος (Επιβλέπων)
- Πελαγίδης Θεόδωρος
- Πολέμης Διονύσιος

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

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

Πίνακας περιεχομένων

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ.....	1
ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ	1
ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ	1
ΑΝΑΛΥΣΗ ΑΓΟΡΑΣ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΩΝ, ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΑΓΟΡΑΣ,ΝΑΥΛΑΓΟΡΑΣ,ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΤΗΤΑ, ΣΥΓΚΡΙΣΕΙΣ ΚΑΙ ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ. 1	
Πειραιάς	1
ΣΕΛΙΔΑ ΔΗΛΩΣΗΣ ΑΥΘΕΝΤΙΚΟΤΗΤΑΣ – ΖΗΤΗΜΑΤΑ COPYRIGHT	2
ΣΕΛΙΔΑ ΤΡΙΜΕΛΟΥΣ ΕΞΕΤΑΣΤΙΚΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ	3
ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ	4
ΠΕΡΙΛΗΨΗ	6
ABSTRACT	7
ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	8
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1 ^ο	11
ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΑΓΟΡΕΣ ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΙ ΚΥΚΛΟΙ	11
1.1 ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΑΓΟΡΕΣ.....	11
1.2 ΟΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΙ ΚΥΚΛΟΙ	16
1.3 ΤΑ ΣΤΑΔΙΑ ΚΙΝΗΣΗΣ ΕΝΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΥ ΚΥΚΛΟΥ	17
1.4 ΟΙ ΚΥΚΛΟΙ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΚΑΙ Ο ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΣ ΚΙΝΔΥΝΟΣ.....	20
1.5 Ο ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΣ ΚΙΝΔΥΝΟΣ ΚΑΙ Η ΑΠΟΤΥΠΩΣΗ ΤΟΥ ΣΤΗ ΔΟΜΗ ΤΗΣ ΑΓΟΡΑΣ	22
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2 ^ο	24
Η ΑΓΟΡΑ ΤΩΝ ΥΓΡΩΝ ΧΥΔΗΝ ΦΟΡΤΙΩΝ.....	24
2.1 Η ΑΓΟΡΑ ΤΩΝ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΩΝ.....	24
2.2 Ο ΚΛΑΔΟΣ ΤΩΝ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΩΝ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ	26
2.2.1 ΤΟ ΘΑΛΑΣΣΙΟ ΕΜΠΟΡΙΟ	27
2.2.2 Ο Η ΑΓΟΡΑ ΤΩΝ ΝΑΥΛΩΝ	29
2.2.3 Ο Η ΑΓΟΡΑ ΤΩΝ ΝΕΟΤΕΥΚΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ	29
2.2.4 Η ΑΓΟΡΑ ΤΩΝ ΜΕΤΑΧΕΙΡΙΣΜΕΝΩΝ ΠΛΟΙΩΝ	30
2.2.5 Η ΑΓΟΡΑ ΔΙΑΛΥΣΗΣ.....	32
2.3 ΤΑ ΠΛΟΙΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΧΥΔΗΝ ΥΓΡΟΥ ΦΟΡΤΙΟΥ.....	33

2.3.1 Η ΚΑΤΗΓΟΡΙΟΠΟΙΗΣΗ ΤΩΝ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΩΝ	33
2.3.2 Ο ΡΟΛΟΣ ΤΩΝ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΩΝ ΑΡΓΟΥ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ ΣΤΗΝ ΑΛΥΣΙΔΑ ΤΩΝ LOGISTICS	36
2.3.3 ΤΟ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΟ ΩΣ ΠΕΡΙΟΥΣΙΑΚΟ ΣΤΟΙΧΕΙΟ	37
2.3.4 Η ΔΟΜΗ ΤΟΥ ΚΟΣΤΟΥΣ	39
2.3.5 ΤΟ ΚΟΙΝΟ ΣΤΟ ΟΠΟΙΟ «ΑΠΕΥΘΥΝΟΝΤΑΙ» ΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ	40
2.3.6 ΠΩΣ ΚΑΘΟΡΙΖΕΤΑΙ Η ΤΙΜΗ ΤΟΥ ΝΑΥΛΟΥ	41
2.3.7 ΤΙΜΗ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ- ΑΝΤΙΚΤΥΠΟΣ ΣΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ.....	42
2.3.8 ΚΑΤΑΛΥΤΙΚΟΙ ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΣΤΗ ΖΗΤΗΣΗ ΤΟΥ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ	44
2.3.9 ΚΑΤΑΛΥΤΙΚΟΙ ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΣΤΗΝ ΠΡΟΣΦΟΡΑ ΤΟΥ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ	45
2.3.10 ΚΑΤΑΛΥΤΙΚΟΙ ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΣΤΗΝ ΠΡΟΣΦΟΡΑ ΠΛΟΙΩΝ.....	46
2.3.11 ΟΙ ΕΜΠΟΡΙΚΟΙ ΔΡΟΜΟΙ ΚΑΙ Η ΔΥΝΑΜΙΚΗ ΤΗΣ ΑΓΟΡΑΣ.....	49
2.3.12 ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ ΠΟΥ ΔΙΕΠΟΥΝ ΤΟ ΠΕΡΙΟΥΣΙΑΚΟ ΣΤΟΙΧΕΙΟ ΚΑΙ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΟΤΗΤΑ ΤΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ.....	52
2.3.13 ΕΠΟΧΙΚΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΚΥΚΛΙΚΟΤΗΤΑ.....	53
2.4 ΤΟ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΙΚΟΤΕΡΟ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΑ ΜΕΓΕΘΟΣ ΤΟΥ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΥ ΣΤΟΛΟΥ.....	56
2.4.1 ΚΑΤΑΛΛΗΛΟΤΗΤΑ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΓΙΑ ΝΑ ΣΥΝΕΧΙΣΟΥΝ ΤΗ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ ΤΟΥΣ.....	56
2.4.2 ΚΑΤΑΛΛΗΛΟΤΗΤΑ ΠΛΟΙΟΥ ΓΙΑ ΤΟ ΦΟΡΤΙΟ.....	58
2.4.3 ΕΛΕΓΧΟΣ ΦΥΣΙΚΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ.....	59
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3 ^ο	66
ΟΙ ΕΠΙΚΡΑΤΟΥΣΕΣ ΣΥΝΘΗΚΕΣ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ ΤΩΝ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΩΝ.....	66
3.1 ΟΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΕΣ ΣΥΓΚΡΟΥΣΕΙΣ ΣΤΟ ΣΤΕΝΟ ΤΟΥ ΟΡΜΟΥΖ ΥΠΟΓΡΑΜΜΙΖΟΥΝ ΤΙΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΠΟΥ ΕΠΙΦΕΡΟΥΝ ΤΑ ΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΣΤΙΣ ΣΥΝΑΛΛΑΓΕΣ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΩΝ	66
3.2 ΔΗΜΙΟΥΡΓΩΝΤΑΣ ΕΝΑ ΕΜΠΟΔΙΟ	70
3.3 Η ΠΛΕΟΝΑΖΟΥΣΑ ΔΙΑΘΕΣΙΜΗ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ ΑΠΕΙΛΕΙ ΤΗΝ ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΑΓΟΡΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΩΝ.....	74
3.1.4 Η ΑΓΟΡΑ ΤΩΝ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΩΝ ΕΝΑΝΤΙΑ ΣΤΙΣ ΑΡΝΗΤΙΚΕΣ ΠΡΟΒΛΕΨΕΙΣ.....	77
ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ.....	80
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....	87
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ	87
ΞΕΝΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ	88
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ ΜΕΣΩ ΔΙΑΔΙΚΤΥΟΥ.....	89

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Στόχος της παρούσας διπλωματικής εργασίας είναι η μελέτη του κλάδου των δεξαμενόπλοιων στα πλαίσια της ναυτιλιακής βιομηχανίας, και η προσπάθεια προσέγγισης των πραγματικών συνθηκών που επικρατούν στον τομέα αυτό, με βλέμμα στο παρόν και στο μέλλον.

Με εφελτήριο μια συνοπτική παρουσίαση των ναυτιλιακών αγορών στις οποίες αναπτύσσονται δραστηριότητες με κοινό παρονομαστή το πλοίο, των ναυτιλιακών κύκλων που εμφανίζονται στη ναυτιλία και τον ναυτιλιακό κίνδυνο που προκύπτει από αυτούς, συνεχίζεται η περαιτέρω ανάλυση της εργασίας.

Στη συνέχεια, για αρχή παρουσιάζεται η αγορά των χύδην υγρών φορτίων, και τον τρόπο που διενεργούνται οι διαδικασίες της μεταφοράς μέσω των δεξαμενόπλοιων, εστιάζοντας εν συνεχεία, στα δεξαμενόπλοια μεταφοράς αργού πετρελαίου και παράγωγων προϊόντων πετρελαίου και τον τρόπο που πραγματοποιείται το εμπόριο αυτό, έχοντας ως κυρίαρχο παράγοντα πραγματοποίησής του τα δεξαμενόπλοια. Αμέσως μετά, πραγματοποιείται παρουσίαση των 4 αγορών της ναυτιλίας με επίκεντρο το δεξαμενόπλοιο μεταφοράς αργού πετρελαίου, ενώ μετέπειτα αναλύεται ο ρόλος των δεξαμενόπλοιων αργού πετρελαίου, στην παγκόσμια αλυσίδα Logistics, ενώ στη συνέχεια γίνεται μια προσπάθεια προσέγγισης του αποτελεσματικότερου μεγέθους του παγκόσμιου στόλου.

Τέλος, κλείνοντας, παρουσιάζονται οι παρούσες συνθήκες που επικρατούν στον τομέα των δεξαμενόπλοιων, και πώς αυτές επηρεάζουν τις ροές εμπορίου και την ανάπτυξη του παγκόσμιου στόλου, με τελικό προορισμό τα συμπεράσματα που εξάγονται από την εκπόνηση της παρούσας διπλωματικής εργασίας.

ABSTRACT

The purpose of this Master thesis is to study the tankers field in the shipping industry, and to try to approach the real conditions prevailing in this field, looking at the present and the future.

A further analysis of the work continues with a brief presentation of the shipping markets, the shipping cycles, and the shipping risk arising from them.

Afterward, the bulk liquid cargo market and the way in which tanker transport operations are carried out are presented, focusing on crude oil tankers and derived petroleum products and the way in which they are traded, as the most important factor in its implementation is tankers vessel. Consequently, four shipping markets focusing on the crude oil tanker field and , and the role of crude oil tankers in the global logistics chain are presented, followed by an effort to reach the most effective tanker vessels fleet size globally.

In conclusion, the present conditions in the tankers sector, and how they affect trade flows and the development of the vessels world fleet are displayed, with final destination the conclusions drawn from the elaboration of this diploma thesis.

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Είναι δύσκολο να ποσοτικοποιηθεί η αξία του όγκου του παγκόσμιου θαλάσσιου εμπορίου σε νομισματικούς όρους, δεδομένου ότι τα στοιχεία που μπορούν να χρησιμοποιηθούν για αυτόν τον υπολογισμό εκφράζονται σε όρους τόνων ή τονομιλίων, και συνεπώς δεν μπορούν να συγκριθούν με τις νομισματικές στατιστικές που έχουν εκπονηθεί για τον προσδιορισμό της αξίας της παγκόσμιας οικονομίας.

Ωστόσο, η διάσκεψη των Ηνωμένων Εθνών για το Εμπόριο και την Ανάπτυξη (UNCTAD) εκτιμά ότι η λειτουργία των εμπορικών πλοίων συμβάλλει περίπου με 380 δισεκατομμύρια δολάρια με ναύλους στην παγκόσμια οικονομία, γεγονός που ισοδυναμεί με περίπου το 5% του συνολικού παγκόσμιου εμπορίου.

Οι εκτιμήσεις του ναυτιλιακού εμπορίου υπολογίζονται συχνά σε τονομύρια, ως ένας τρόπος προσεγγιστικής μέτρησης του όγκου των συναλλαγών ή αλλιώς, του μεταφορικού έργου.

Κατά τη διάρκεια του περασμένου αιώνα, η ναυτιλιακή βιομηχανία είχε βιώσει μια γενική αύξηση του συνολικού εμπορικού όγκου. Η αυξανόμενη βιομηχανοποίηση και η απελευθέρωση των εθνικών οικονομιών πυροδότησαν το ελεύθερο εμπόριο και την όλο και αυξανόμενη ζήτηση για καταναλωτικά αγαθά. Επιπροσθέτως, οι τεχνολογικές εξελίξεις κατέστησαν τη ναυτιλία ως τον ολοένα πιο αποτελεσματικό και γρήγορο τρόπο μεταφοράς. Τα τελευταία σαράντα χρόνια οι εκτιμήσεις δείχνουν ότι ο όγκος του θαλάσσιου εμπορίου έχει τετραπλασιαστεί, από λίγο περισσότερο από 8 χιλιάδες δισεκατομμύρια τόνους που ήταν το 1968 σε πάνω από 32 χιλιάδες δισεκατομμύρια τόνους το 2008.

Ωστόσο, όπως συμβαίνει με όλους τους βιομηχανικούς τομείς, έτσι και η ναυτιλιακή βιομηχανία μπορεί να φανεί επιρρεπής στις οικονομικές υφέσεις. Πράγματι, μετά από πολλά χρόνια όπου ο όγκος εργασιών στις ναυτιλιακές αγορές

ήταν εξαιρετικά μεγάλος, για πολλούς, μεγάλο κομμάτι της παγκόσμιας ναυτιλιακής βιομηχανίας έχει πέσει θύμα της παγκόσμιας οικονομικής ύφεσης. Η ναυτιλία είναι εγγενής υπάλληλος της οικονομίας, συνεπώς, η συρρίκνωση του εμπορίου, έχοντας ως εφιαλτήριο την πιστωτική κρίση στα τέλη του 2008, μεταφράστηκε σε δραματική μείωση της ζήτησης για ναυτιλιακές υπηρεσίες.

Παρά τη γενικότερη σημερινή κατάσταση που επικρατεί, οι μακροπρόθεσμες προοπτικές για τη βιομηχανία παραμένουν θετικές. Ο παγκόσμιος πληθυσμός συνεχίζει να μεγεθύνεται και οι αναδυόμενες οικονομίες θα συνεχίσουν να αυξάνουν τη ζήτησή τους για τα αγαθά και τις πρώτες ύλες που μεταφέρει αποτελεσματικά και με ασφάλεια ο παγκόσμιος στόλος. Όπως αποδεικνύεται και από το παρακάτω γράφημα, ο συνολικός όγκος του παγκόσμιου εμπορίου που μεταφέρεται μέσω θαλάσσης παρουσιάζει τα τελευταία χρόνια μια συνεχόμενη, σταθερή αυξητική τάση. Σε μακροπρόθεσμο ορίζοντα, το γεγονός ότι η ναυτιλία είναι ο πιο αποδοτική σε θέματα καυσίμων και περισσότερη φιλική προς το περιβάλλον μορφή πραγματοποίησης εμπορικών μεταφορών, θα πρέπει να λειτουργήσει θετικά στην προσέγγιση μεγαλύτερου όγκου του παγκόσμιου εμπορίου για μεταφορά δια θαλάσσης.

Η ναυτιλία είναι μία πολύ σημαντική επιχειρηματική δραστηριότητα, η οποία λόγω του διεθνούς της χαρακτήρα επηρεάζεται απόλυτα από την παγκόσμια οικονομία, αλλά και από άλλους παράγοντες όπως είναι τα πολιτικά και κοινωνικά γεγονότα που διαδραματίζονται στην εκάστοτε χώρα, σε διάφορα σημεία του πλανήτη μας.

Η ναυτιλιακή βιομηχανία είναι ένας συνδυασμός πολλών επιμέρους ανομοιομόρφων αγορών, οι οποίες αγορές, σε ένα πρώτο στάδιο, και από μικρο-οικονομικής άποψης, είναι τελείως ανεξάρτητες η μία από την άλλη, ενώ μακρο-οικονομικά είναι αλληλένδετες και αλληλεπιδρούν μεταξύ τους.

Ο νόμος της προσφοράς και ζήτησης όπως και στα οικονομικά, έχει απόλυτη εφαρμογή και στη βιομηχανία της ναυτιλίας. Η ναυτιλία χαρακτηρίζεται από οικονομικούς κύκλους, οι οποίοι είναι άλλοτε μικρότεροι σε διάρκεια και άλλοτε μεγαλύτεροι, με συνέπεια αυτών είτε την επικράτηση οικονομικής άνθισης και ευημερίας, είτε την ύπαρξη δυστοκίας και σημαντικών οικονομικών προβλημάτων

Η παγκόσμια Ναυτιλία επιμερίζεται σε αρκετούς κλάδους, με έναν από τους πιο σημαντικούς να είναι αυτός της μεταφοράς χύδην υγρών φορτίων, και πιο συγκεκριμένα, μεταφοράς πετρελαίου. Βασικό αντικείμενο ανάλυσης και παρουσίασης της συγκεκριμένης διπλωματικής εργασίας θα αποτελέσει αυτό το επιμέρους κομμάτι της διεθνούς Ναυτιλίας.

Λόγω της ολοένα και αναπτυσσόμενης αγοράς της ενέργειας και του ρόλου που διαδραματίζουν τα δεξαμενόπλοια σε αυτή, μιας που αποτελούν τον κυρίαρχο μεταφορέα πετρελαίου και των παράγωγων προϊόντων αποφάσισα να προβώ στην επιλογή του συγκεκριμένου θέματος για την εκπόνηση της Διπλωματικής μου εργασίας.

Λαμβάνοντας στοιχεία από παρουσιάσεις διάφορων Φόρουμ και Οργανισμών που διαδραματίζουν ζωτικό ρόλο στη βιομηχανία της ναυτιλίας, (λ.χ. ITERTANKO), και αναλύοντας εκθέσεις διάφορων εταιρειών (λ.χ. Europan), στην προσπάθειά τους να αναλύσουν και μα κατανοήσουν τη δομή και τις ανάγκες της αγοράς, προσπάθησα να προσεγγίσω όσο καλύτερα μπορώ τον τομέα των δεξαμενόπλοιων, προκειμένου να εξάγω συμπεράσματα σχετικά με την αγορά, τα πλοία χρησιμοποιούνται, και την μελλοντική εξέλιξη της αγοράς μέσα από τα μάτια όσων δραστηριοποιούνται σε αυτή και μέσω των αναλυτών.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1^ο

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΑΓΟΡΕΣ ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΙ ΚΥΚΛΟΙ

1.1 ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΑΓΟΡΕΣ

Η βιομηχανία της ναυτιλίας συνιστά ένα διεθνές και δυναμικό περιβάλλον που χαρακτηρίζεται από πολυπλοκότητα, λόγω των επιχειρηματικών δραστηριοτήτων που αναπτύσσονται σε αυτό. Η ευρύτερη αγορά της ναυτιλίας συντίθεται από επιμέρους αγορές, οι οποίες είναι γνωστές ως «ναυτιλιακές αγορές», στις οποίες δραστηριοποιούνται τα πλοία, και επηρεάζουν άμεσα ή έμμεσα τη λειτουργία του κλάδου στο σύνολο.

Στη σύγχρονη εποχή, η παροχή υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών πραγματοποιείται από 4 άρρηκτα συνδεδεμένες αγορές, μέσα στις οποίες πραγματοποιούνται ξεχωριστές συναλλαγές και διαπραγματεύσεις. Πιο συγκεκριμένα στην αγορά των ναύλων πραγματοποιούνται συναλλαγές που έχουν ως αντικείμενο την παροχή θαλάσσιων μεταφορών, στην αγορά των αγοραπωλησιών διενεργούνται συναλλαγές με επίκεντρο μεταχειρισμένα πλοία, στη αγορά των νεότευκτων πλοίων διενεργείται εμπόριο καινούριων πλοίων, ενώ στην αγορά διάλυσης διαπραγματεύονται παλιά ή παρωχημένα πλοία, προκειμένου να διαλυθούν. Οι 4

αυτές αγορές είναι αλληλένδετες μεταξύ τους, λόγω του ότι έχουν για εφελκτήριο διαπραγμάτευσης το ίδιο αντικείμενο, το οποίο είναι το πλοίο.

Όταν οι ναύλοι υπόκεινται σε μεταβολές και αυξομειώσεις, η ψυχολογία του ανθρώπινου παράγοντα που μεταβάλλεται, επιδρά σε πρώτο επίπεδο στην αγορά των αγοραπωλησιών, και στη συνέχεια, στην αγορά των νεότευκτων.

Η αγορά των ναύλων είναι, στην ουσία, το μέρος στο οποίο δημιουργούνται έσοδα για τη ναυτιλιακή επιχείρηση, άρα κατ'επέκταση, συνιστά τη βασική πηγή εσόδων. Στη συνέχεια, το δεύτερο μέρος όπου δημιουργούνται έσοδα για τη ναυτιλιακή επιχείρηση είναι η αγορά των αγοραπωλησιών μεταχειρισμένων πλοίων, ενώ το τρίτο μέρος που επιφέρει έσοδα στη ναυτιλιακή επιχείρηση, είναι η αγορά διάλυσης, όπου δημιουργούνται πλοία παλιά ή παρωχημένα, που δεν καλύπτουν τις ανάγκες της αγοράς, προκειμένου να πουληθούν και να διαλυθούν προς ένα χρηματικό αντίτιμο.

1. Η αγορά των ναύλων: Η συγκεκριμένη αγορά απαρτίζεται από 2 είδη συναλλαγών που πραγματοποιούνται σε αυτήν. Το πρώτο είδος συναλλαγής είναι το ναυλοσύμφωνο (freight contract), το οποίο συντάσσεται προκειμένου να πιστοποιηθεί η αγορά της θαλάσσιας υπηρεσίας μεταφοράς από την πλευρά του ναυλωτή, ο οποίος αποφασίζει να απασχολήσει το πλοίο, προκειμένου να μεταφέρει αγαθά δια θαλάσσης, σε καθορισμένη και σταθερή τιμή ανά τόνου μεταφερόμενης ποσότητας φορτίου, που ονομάζεται ναύλος (freight), και τη χρονοναύλωση (time charter) κατά την οποία το πλοίο απασχολείται από το ναυλωτή σε ημερήσια βάση, με ένα ημερήσιο αντίτιμο που ονομάζεται ενοίκιο (hire).

Πιο συγκεκριμένα, στη συγκεκριμένη αγορά εισέρχεται ο πλοιοκτήτης, ο οποίος διαθέτει ένα πλοίο συγκεκριμένης μεταφορικής ικανότητας, τεχνικών χαρακτηριστικών. Η στρατηγική που εφαρμόζει ο πλοιοκτήτης για την εταιρεία του, είναι και αυτή που θα καθορίσει τον τύπο απασχόλησης για το εκάστοτε πλοίο, δηλαδή αν θα ναυλωθεί με βραχυχρόνιο ή μακροπρόθεσμο ορίζοντα συμβολαίου. Ο ναυλωτής ή ο φορτωτής ή ο ιδιοκτήτης του φορτίου είναι εκείνος που διαθέτει μια συγκεκριμένη ποσότητα φορτίου και αναζητά τρόπο για να το μεταφέρει. Αξίζει επίσης να σημειωθεί ότι η φύση του φορτίου, ο όγκος και η ποσότητα του φορτίου είναι τα χαρακτηριστικά που θα

καθορίσουν τον τύπο του πλοίου που είναι κατάλληλος για να πραγματοποιήσει τη μεταφορά, και κατ' επέκταση, και τα χαρακτηριστικά που θα καθορίσουν και το είδος του συμβολαίου. Η συνήθης διαδικασία απαιτεί τον καθορισμό ενός μεσίτη από την πλευρά του πλοιοκτήτη ή/και του ναυλωτή για να ενεργήσει για λογαριασμό τους. Το ουσιαστικό καθήκον του μεσίτη είναι ο εντοπισμός των φορτίων και των διαθέσιμων πλοίων που μπορούν να καλύψουν αυτή την ανάγκη για μεταφορά, να υπολογίσει τα προσδοκώμενα ποσά που είναι διατεθειμένοι να καταβάλλουν οι ναυλωτές για την προσφορά αυτής της θαλάσσιας μεταφορικής υπηρεσίας, και αντίστοιχα, να λάβουν οι πλοιοκτήτες, προκειμένου να απασχολήσουν τα πλοία τους. Οι μεσίτες καθορίζονται προκειμένου να διαπραγματευτούν με τις δοθείσες πληροφορίες που έχουν στην κατοχή τους, και να υποστηρίξουν τα συμφέροντα της πλευράς που τους έχει αναθέσει τη δουλειά αυτή, με αποτέλεσμα, να έρχονται συχνά σε αντιπαράθεση με άλλους μεσίτες, λόγω του έντονου ανταγωνισμού.

Οι συνθήκες που επικρατούν στην αγορά είναι και εκείνες που θα καθορίσουν το ύψος που θα κυμανθούν οι ναύλοι, και το επίπεδο των τιμών όπου και θα πραγματοποιηθεί η συναλλαγή.

Στον τομέα των πλοίων μεταφοράς χύδην υγρού φορτίου κυριαρχούν 2 είδη ναύλωσης, αυτό της «καθαρής» (clean) και της «ακάθαρτης» (dirty). Το είδος της ναύλωσης καθορίζεται από τη φύση του μεταφερόμενου φορτίου. Πιο συγκεκριμένα, όταν αναφερόμαστε στην καθαρή ναύλωση, εννοούμε τη ναύλωση δεξαμενόπλοιων μεταφοράς καθαρών προϊόντων παράγωγων πετρελαίου, όπως για παράδειγμα είναι η βενζίνη, το αεροπορικό καύσιμο και το ντίζελ, ενώ αντιθέτως, όταν αναφερόμαστε στην ακάθαρτη ναύλωση, εννοούμε τα δεξαμενόπλοια μεταφοράς ακατέργαστου πετρελαίου, κυρίως από την πηγή εξόρυξης στο διυλιστήριο.

- 2. Η αγορά αγοραπωλησιών:** Τα κυρίαρχα συμβαλλόμενα μέρη σε αυτήν την αγορά είναι οι πλοιοκτήτες, οι ιδιοκτήτες/αποστολείς των φορτίων και οι κερδοσκόποι οι οποίοι αναπτύσσουν δραστηριότητα στο ίδιο περιβάλλον. Ο πλοιοκτήτης εισέρχεται στην αγορά με το ήδη υπάρχον πλοίο του, το οποίο προορίζει για πώληση είτε γιατί δεν του καλύπτει τις ανάγκες προσφοράς θαλάσσιων μεταφορικών υπηρεσιών, είτε λόγω αλλαγής στρατηγικής, είτε

λόγω ότι μπορεί να προσδοκά μείωση των τιμών στην αγορά των ναύλων ή λόγω του ότι μπορεί να βρίσκεται σε δυσμενή θέση σε επίπεδο ταμειακών ροών, και να χρειάζεται άμεσα μετρητά.. Συνήθως, η πραγματοποίηση της υποκείμενης συναλλαγής πραγματοποιείται με αντάλλαγμα άμεσα διαθέσιμα μετρητά, προκειμένου το πλοίο να παραδοθεί άμεσα στον αγοραστή ενώ δε δεσμεύεται από υποθήκες και παρακρατήσεις, και είναι διαθέσιμο και ελεύθερο να ναυλωθεί άμεσα. Αντιστοίχως και ο αγοραστής εισέρχεται στην αγορά των μεταχειρισμένων πλοίων για διάφορους λόγους, όπως για παράδειγμα να χρειάζεται άμεσα επιπρόσθετη μεταφορική ικανότητα προκειμένου να καλύψει συγκεκριμένο ταξίδι, είτε γιατί είναι επενδυτής και προσδοκά να ανέβουν οι τιμές των ναύλων, άρα κατά συνέπεια, να το μεταπωλήσει όταν θα υπάρχει επιτακτική ανάγκη στην αγορά για επιπρόσθετη μεταφορική ικανότητα.

Οι πιο πολλές αγοραπωλησίες πραγματοποιούνται με τη μεσολάβηση ενός ναυλομεσίτη. Από τη μία, ο πλοιοκτήτης είναι εκείνος που αναθέτει σε έναν ναυλομεσίτη να βρει αγοραστή για το πλοίο του, ενώ αντίστοιχα ο ιδιοκτήτης/φορτωτής του φορτίου ψάχνει σκάφος με βάση τη φύση, τον όγκο και την ποσότητα του φορτίου, και αντίστοιχα τεχνικά χαρακτηριστικά, που θα μπορέσουν να του καλύψουν αυτή του την ανάγκη για υπηρεσίες μεταφοράς φορτίου μέσω της θαλάσσιας οδού.

3. **Η αγορά των νεότευκτων πλοίων:** Η συγκεκριμένη αγορά σχετίζεται ευρύτερα με την αγορά των μεταχειρισμένων πλοίων, λόγω του ότι έχουν ως κοινό αντικείμενο διαπραγμάτευσης το πλοίο, όμως στην πραγματικότητα δεν έχουν καμία σχέση, καθώς η μία αγορά διαπραγματεύεται υπάρχοντα πλοία, ενώ η άλλη διαπραγματεύεται πλοία που πρόκειται να κατασκευαστούν και να εισαχθούν στον παγκόσμιο στόλο.

Ο πλοιοκτήτης εισέρχεται στην αγορά αυτή ως αγοραστής, οδηγούμενος από πολλά κίνητρα, όπως για παράδειγμα είναι η ναυπήγηση ενός σκάφους συγκεκριμένων τεχνικών προδιαγραφών, προκειμένου να εκτελέσει συγκεκριμένη μεταφορά, και λόγω του ότι δεν μπορεί να βρει κάτι αντίστοιχο στην αγορά των μεταχειρισμένων, είτε λόγω του ότι η αγορά των μεταχειρισμένων πλοίων μπορεί να κυμαίνεται σε υψηλότερα επίπεδα από ότι οι τιμές των νεότευκτων. Επιπροσθέτως, μια άλλη αιτία που οδηγεί τους πλοιοκτήτες στην κτίση καινούριων πλοίων είναι οι πιθανές βλέψεις τους για

ανάπτυξη συγκεκριμένων βιομηχανικών εργασιών, όπως για παράδειγμα είναι η αγορά ενέργειας ή η χαλυβουργία, που οι βιομηχανίες θεσπίζουν και απαιτούν ποία που πρέπει να πληρούν συγκεκριμένα κριτήρια μεταφοράς, τα οποία μπορούν να καλυφθούν μόνο με τη ναυπήγηση νέων σκαφών. Τέλος, στη συγκεκριμένη αγορά μπορούν να εισέλθουν και κερδοσκόποι με την ιδιότητα του αγοραστή, οι οποίοι έλκονται από τα ελκυστικά κριτήρια που προσφέρουν τα ναυπηγεία σε περιόδους χαμηλής ζήτησης για σύναψη συμβολαίων ναυπήγησης πλοίων.

Η διαδικασία της διαπραγμάτευσης είναι μια αρκετά περίπλοκη κατάσταση. Συνήθως οι πλοιοκτήτες αναθέτουν σε έναν μεσίτη να έρθει σε επαφή με ένα ναυπηγείο, προκειμένου να διαπραγματευτεί τους όρους ναυπήγησης ενός σκάφους, χωρίς παράλληλα να σημαίνει ότι ο πλοιοκτήτης δεν μπορεί να ενεργήσει μόνος του, δηλαδή να έρθει σε επαφή με το ναυπηγείο, που ενδέχεται να έχει ξανασυνεργαστεί στο παρελθόν, και να διαπραγματευτεί τους όρους. Μια κοινή πρακτική που εφαρμόζεται ευρέως είναι η υποβολή της ακριβούς περιγραφής των χαρακτηριστικών που θέλουν οι πλοιοκτήτες να φέρουν τα πλοία που θα ναυπηγηθούν, και εν συνεχεία να επιλέγονται τα ναυπηγεία που υπέβαλαν τις πιο ανταγωνιστικές προσφορές, και τέλος, ανάλογα με τους όρους, τις προδιαγραφές και το σχεδιασμό, επιλέγεται τελικώς το ναυπηγείο που θα διενεργήσει την κατασκευή. Η κατασκευή ολοκληρώνεται σε ένα διάστημα από μερικούς μήνες έως και 1 χρόνο, με τους αγοραστές να ανταγωνίζονται έντονα μεταξύ τους για τις θέσεις ναυπήγησης, λόγω συγκεκριμένης διαθεσιμότητας.

Η διαπραγμάτευση για τον τελικό καθορισμό του συμβολαίου βασίζεται σε 4 παράγοντες, οι οποίοι είναι: οι προδιαγραφές του πλοίου, η τιμή του, οι όροι του συμβολαίου, και τους όρους χρηματοδότησης που προσφέρει το ναυπηγείο. Όταν η αγορά είναι αδύναμη, οι αγοραστές θα προσπαθήσουν να επιτύχουν όσο το δυνατόν μεγαλύτερη ωφέλεια από τη διαδικασία διαπραγμάτευσης, σε αντίθεση με της περιόδους που η αγορά είναι ενισχυμένη, όπου αντιστρέφονται οι ρόλοι, και ο ναυπηγός θα προσπαθήσει να αποκομίσει την υψηλότερη δυνατή τιμή.

Η τιμή ναυπήγησης ενός πλοίου συνιστά καθοριστικό παράγοντα, και συνήθως είναι ένα σταθερό ποσό, το οποίο καταβάλλεται τμηματικά μέχρι και τη διεκπεραίωση κατασκευής του πλοίου.

4. **Η αγορά διάλυσης:** Πρόκειται για εξίσου σημαντικό παράγοντα της ναυτιλιακής αγοράς. Η διαδικασία διαπραγμάτευσης είναι περίπου παρόμοια με την αγορά των μεταχειρισμένων πλοίων, ακολουθώντας μια πιο απλή διαδικασία, με διαφορά ότι στη συγκεκριμένη αγορά, το ρόλο του αγοραστή τη διαδραματίζουν τα διαλυτήρια και όχι οι ιδιοκτήτες των πλοίων. Ο πλοιοκτήτης διατηρεί στην ιδιοκτησία του το οποίο δεν καλύπτει τις ανάγκες της αγοράς, και επομένως είναι δύσκολο να αναπτύξει επιχειρηματική δραστηριότητα, με αποτέλεσμα να το διαθέτει στην αγορά διάλυσης. Συνήθως, η διαδικασία της πώλησης πραγματοποιείται μέσω ενός μεσίτη, ο οποίος με το που του ανατεθεί αυτό το έργο, και γνωρίζοντας πολύ καλά την αγορά, αρχίζει να δημοσιοποιεί λεπτομέρειες του πλοίου, όπως είναι το απόβάρό του, η διαθεσιμότητά του και η παρούσα τοποθεσία του.

Τελικός αποδέκτης και αγοραστής των πλοίων είναι τα διαλυτήρια, με έντονη γεωγραφική συγκέντρωση στην Άπω Ανατολή. Παρόλα αυτά, τις περισσότερες φορές αυτές οι συναλλαγές πραγματοποιούνται από μεσάζοντες, οι οποίοι αγοράζουν τα πλοία με αντίτιμο μετρητά, και στη συνέχεια, με τη σειρά τους τα μεταπωλούν στα διαλυτήρια οι τιμές διάλυσης καθορίζονται με βάση τη διαθεσιμότητα πλοίων προς διάλυση, όπως και την ανάγκη που υπάρχει στην αγορά για μέταλλα προερχόμενα από scrap.

1.2 ΟΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΙ ΚΥΚΛΟΙ

Στη ναυτιλιακή βιομηχανία οι ναυτιλιακοί κύκλοι κατέχουν κυρίαρχη θέση, και η εξέλιξη που παρουσιάζουν λαμβάνει τη μορφή και την κίνηση ενός κύματος. Μια επιτακτική ανάγκη στην αναγνώριση και τον καθορισμό του ναυτιλιακού κύκλου είναι ο διαχωρισμός των συστατικών του μερών τα οποία είναι κατά σειρά: η μακροχρόνια τάση, ο βραχυχρόνιος κύκλος, και τέλος η εποχικότητα στην οποία υπόκεινται οι κύκλοι.

Όσον αφορά τη μακροχρόνια τάση, είναι κυρίαρχης σημασίας όταν μεταβάλλεται, και παράλληλα παρατηρούμε εάν ο εν λόγω κύκλος έχει ανοδική τάση,

γεγονός που δημιουργεί θετικά αποτελέσματα για την επιχειρηματικότητα, ή σχηματίζει καθοδική κίνηση, που συνεπάγεται με αρνητικά αποτελέσματα.

Στο κομμάτι που αφορά το βραχυχρόνιο κύκλο αναφερόμαστε συχνά και με τον όρο «επιχειρηματικό κύκλο» (Martin Stopford, 2009). Είναι ο πιο άμεσος τρόπος που οδηγεί τους ανθρώπους στο να κατανοήσουν το βραχυχρόνιο κύκλο που σχηματίζεται εντός της ναυτιλίας. Οι βραχυχρόνιοι κύκλοι ηγούνται της μακροχρόνια τάσης. Δημιουργούν έντονη κίνηση, είτε ανοδική είτε καθοδική, ενώ ένας κύκλος χρειάζεται χρονικό διάστημα 3 έως 12 χρόνων προκειμένου να ολοκληρώσει την κίνηση του. Οι κινήσεις που εκτελούν οι κύκλοι συνιστούν εφαλτήριο για όλες τις επιχειρηματικές δραστηριότητες που αναπτύσσονται στον κλάδο.

Τέλος, υπάρχουν οι εποχικοί κύκλοι, οι οποίοι συνιστούν τακτικές διακυμάνσεις εντός ενός έτους (Martin Stopford, 2009). Πιο συγκεκριμένα, πρόκειται για διακυμάνσεις στους ναύλους που παρουσιάζονται συχνά στον τομέα της ναυτιλίας, σε χρονικά διαστήματα διάρκειας ενός έτους, και σε συγκεκριμένες περιόδους του έτους, ως αντίδραση στα πρότυπα της εποχικότητας της ζήτησης για θαλάσσιες μεταφορές (Martin Stopford, 2009).

1.3 ΤΑ ΣΤΑΔΙΑ ΚΙΝΗΣΗΣ ΕΝΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΥ ΚΥΚΛΟΥ

1^ο Στάδιο – Κατώτατο σημείο της ύφεσης (trough) (Martin Stopford, 2009): Το συγκεκριμένο στάδιο χαρακτηρίζεται από 3 στοιχεία. Αρχικά είναι έντονη η παρουσία πλεονασματικής χωρητικότητας στον παγκόσμιο στόλο πλοίων, ενώ ως αποτέλεσμα αυτής της υπερπροσφοράς χωρητικότητας είναι οι καθυστερήσεις που υπάρχουν στα λιμάνια, προκειμένου τα πλοία να «πέσουν» στο λιμάνι για να εξυπηρετηθούν. Όλο αυτό συνεπάγεται με μεγάλες καθυστερήσεις, που με τη σειρά τους αυξάνουν το κόστος. Επιπροσθέτως, τα επίπεδα που κυμαίνονται οι ναύλοι είναι χαμηλά, και μάλιστα, σε σημείο τέτοιο που ισούνται με τα λειτουργικά κόστη ενός

αποδοτικού πλοίου. Επίσης, εξαιτίας των χαμηλών ναύλων, που μεταφράζονται σε χαμηλές, και καμιά φορά αρνητικές ταμειακές ροές, οδηγούν σε χρηματοπιστωτικές συσσωρεύσεις που πιέζουν τους ιδιοκτήτες/διαχειριστές των πλοίων. Στο σχηματισμό κύκλων με πολύ έντονη κινητικότητα, λόγω έλλειψης εσόδων, οι τράπεζες προβαίνουν σε κατάσχεση των σκαφών, με αποτέλεσμα οι πλοιοκτήτες να αναγκάζονται να προωθήσουν στην αγορά διάλυσης αποδοτικά πλοία για αυτούς, προκειμένου να βελτιώσουν τις ταμειακές τους ροές. Ως κατά συνέπεια της συγκεκριμένης διαδικασίας, αρχίζει να μειώνεται η διαθέσιμη μεταφορική ικανότητα, λόγω συρρίκνωσης του στόλου, δημιουργώντας τις βάσεις για να επέλθει η ανάκαμψη.

2^ο Στάδιο – Ανάκαμψη (recovery) (Martin Stopford, 2009): Λόγω της μείωσης του συνολικού tonnage, σιγά σιγά η ζήτηση για χωρητικότητα και η προσφορά, τείνουν να εξισορροπηθούν, ενώ το επίπεδο που κυμαίνονται οι ναύλοι, βρίσκεται λίγο πιο πάνω από το σημείο που καλύπτονται τα λειτουργικά κόστη, και ενώ παράλληλα αρχίζουν να μειώνονται τα παροπλισμένα πλοία. Στην αγορά επικρατεί κλίμα αβεβαιότητας, ενώ δειλά επανακτάται η εμπιστοσύνη. Δεδομένου ότι οι ταμειακές ροές αρχίζουν να παρουσιάζουν βελτίωση, αρχίζουν να αυξάνονται οι τιμές στα μεταχειρισμένα πλοία, και να επικρατεί όλο και περισσότερο θετικό κλίμα στον κλάδο, ενώ όλοι προσδοκούν να ανθίσει η αγορά.

3^ο Στάδιο – Κορύφωση (peak/plateau) (Martin Stopford, 2009): στο σημείο αυτό του ναυτιλιακού κύκλου εξισορροπείται η ζήτηση με την προσφορά χωρητικότητας. Η πραγματοποίηση των θαλάσσιων μεταφορών εκτελείται αποκλειστικά από τη διαθέσιμη χωρητικότητα, ενώ στον παροπλισμό οδηγούνται μόνο τα πλοία τα οποία δεν μπορούν να καλύψουν τις ανάγκες της αγοράς, και συνεπώς δεν είναι εμπορεύσιμα. Το επίπεδο που κυμαίνονται οι ναύλοι, πολλές φορές είναι 2 με 3 φορές μεγαλύτερο από το επίπεδο που κυμαίνονται τα λειτουργικά κόστη των πλοίων, ενώ έχει παρουσιαστεί και περίπτωση όπου τα έσοδα από τους ναύλους, ήταν 10 φορές μεγαλύτερα από τα λειτουργικά κόστη. Το συγκεκριμένο στάδιο της κορύφωσης μπορεί να έχει διάρκεια από μερικές εβδομάδες έως και μερικά χρόνια, επηρεαζόμενη πάντα από τις δυνάμεις που κινούν την αγορά και είναι η προσφορά και η ζήτηση, ενώ μαζί με τη διάρκειά της να ακολουθεί και ο ενθουσιασμός που επικρατεί στην αγορά. Τα υψηλά έσοδα που σημειώνονται από τα ναύλα, αυξάνουν και τη ρευστότητα των ναυτιλιακών επιχειρήσεων, και κατά συνέπεια το κέρδος που

δημιουργούν. Αντιστοίχως παρασύρονται και οι τράπεζες, οι οποίες πλέον είναι διαθέσιμες να δανείσουν υψηλά κεφάλαια, με αντάλλαγμα την υποθήκευση υψηλής αξίας περιουσιακών στοιχείων. Συνέπεια όλων των παραπάνω είναι το να οδηγείται η αγορά σε (επιθετικό) πολλαπλασιασμό δραστηριοτήτων (over-trading) (Martin Stopford, 2009), δεδομένου ότι η τιμή αγοραπωλησιών μεταχειρισμένων πλοίων εκτοξεύεται στα ύψη, ξεπερνώντας ακόμη και τις τιμές των νεότευκτων πλοίων, οδηγώντας στην κατάθεση όλων και περισσότερων παραγγελιών στα ναυπηγεία, ξεκινώντας με ήπιους ρυθμούς και καταλήγοντας να κατατίθενται με ραγδαίους ρυθμούς, μέχρι να καλυφθούν όλες οι διαθέσιμες προς ναυπήγηση θέσεις στα ναυπηγεία.

4^ο Στάδιο – Κατάρρευση (Collapse)(Martin Stopford, 2009): Στο στάδιο αυτό του ναυτιλιακού κύκλου, η προσφορά σε διαθέσιμη χωρητικότητα υπερκαλύπτει τη ζήτηση, με αποτέλεσμα να οδηγούμαστε στην κατάρρευση, που ως κατά συνέπεια αποτυπώνεται στους ναύλους, με την κατακόρυφη πτώση που παρουσιάζουν. Το γεγονός αυτό επιταχύνεται από την ύπαρξη του αντίστοιχου επιχειρηματικού κύκλου (downturn) (Martin Stopford, 2009), στο οποίο συμβάλλουν και άλλοι παράγοντες όπως η αποσυμφόρηση των λιμένων και η παράδοση των νεότευκτων πλοίων που είχαν παραγγελθεί κατά την άνθιση της αγοράς. Επιπροσθέτως, αξίζει να σημειωθεί ότι αυτοί οι παράγοντες υπόκεινται στην απόλυτη επήρεια ενός οικονομικού σοκ. Ως συνέπεια της κατάστασης που επικρατεί στην αγορά και την καθοδική κίνηση του κύκλου, συναντά κανείς άδεια πλοία να συνωστίζονται στα λιμάνια, απότομη καθοδική διακύμανση των ναύλων, μείωση των λειτουργικών ταχυτήτων των πλοίων προκειμένου να γίνει εξοικονόμηση κόστους, ενώ τα πλοία που δεν καλύπτουν σε επαρκές σημείο τις ανάγκες της αγοράς ψάχνουν φορτία για να απασχοληθούν. Παρόλα αυτά ρευστότητα συνεχίζει να κυμαίνεται σε υψηλά επίπεδα, ενώ οι πλοιοκτήτες εκφράζουν μια άρνηση στο να πουλήσουν πλοία σε χαμηλότερα επίπεδα τιμών σε σχέση με αυτά που έχουν παρουσιαστεί στην αγορά.



(Πηγή: Stopford, 2009, Ναυτιλιακοί κύκλοι στα πλοία που μεταφέρουν χύδην ξηρό και χύδην υγρό εμπόρευμα)

1.4 ΟΙ ΚΥΚΛΟΙ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΚΑΙ Ο ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΣ ΚΙΝΔΥΝΟΣ

Οι κύκλοι στη βιομηχανία της ναυτιλίας διαδραματίζουν ρόλο ζωτικής σημασίας. Πιο συγκεκριμένα, ο ναυτιλιακός κίνδυνος μπορεί να οριστεί ως «η μετρήσιμη υποχρέωση για κάθε χρηματοπιστωτική απώλεια που προκύπτει από τις ανισορροπίες μεταξύ της προσφοράς και της ζήτησης για θαλάσσιες μεταφορές» (Martin Stopford, 2009). Αναλυτικότερα, εστιάζουμε την προσοχή μας σε αυτόν που επιβαρύνεται με τις χρηματοπιστωτικές υποχρεώσεις, και ιδιαίτερα στην περίπτωση που η προσφορά του σε διαθέσιμη μεταφορική ικανότητα δεν καλύψει τις επικρατούσες ανάγκες της αγοράς.

Οι κυρίαρχοι στην αλυσίδα ανάληψης του κινδύνου είναι οι πλοιοκτήτες, οι οποίοι καταβάλλουν κεφάλαια για να ναυπηγηθούν πλοία τα οποία θα απασχοληθούν

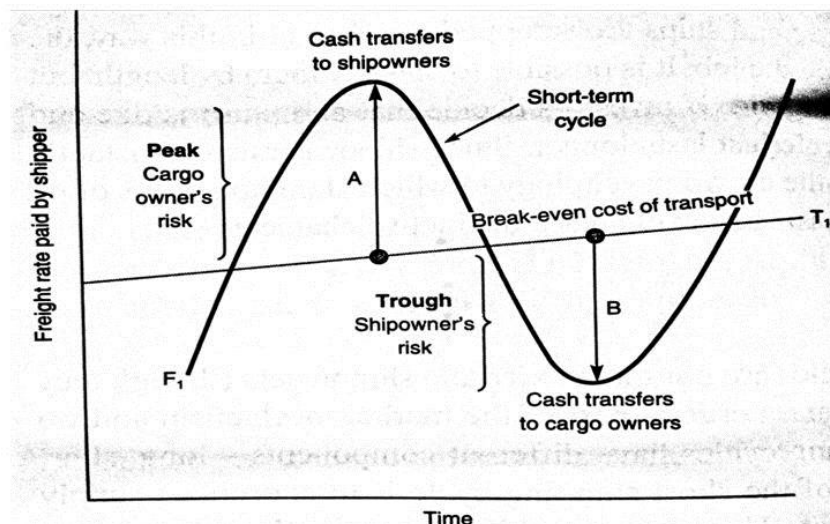
με έργο αργότερα, και στη συνέχεια οι αποστολείς του φορτίου, που συχνά είναι και οι ιδιοκτήτες του, οι οποίοι διαδραματίζουν καταλυτικό ρόλο, καθώς είναι εκείνοι που εξισορροπούν τη ζήτηση και την προσφορά, που είναι οι κινητήριες δυνάμεις της αγοράς. Παρόλα αυτά, τα δύο αυτά μέρη βρίσκονται σε αντίθετες αποστάσεις, και όταν η αγορά υπόκειται σε ανισορροπία προσφοράς και ζήτησης, έχουμε ως αποτέλεσμα, μία από τις δύο πλευρές να είναι αντιμέτωπη με αρνητικές ταμειακές ροές.

Όταν οι ιδιοκτήτες των φορτίων πραγματοποιούν λανθασμένες εκτιμήσεις και οδηγούνται στην υπερπροσφορά όγκου φορτίου, οι τιμές των ναύλων εκτοξεύονται με αποτέλεσμα να αυξάνονται οι ταμειακές ροές στην πλευρά των ιδιοκτητών πλοίων, που με τη σειρά τους μεταφέρουν αυτά τα κεφάλαια στην αγορά των νεότευκτων, όπου και υποβάλλουν νέες παραγγελίες. Σε αντίθεση με το παραπάνω, όταν οι πλοιοκτήτες έχουν λανθασμένη αντίληψη για την εξέλιξη της αγοράς και υπερπροσφέρουν διαθέσιμη μεταφορική ικανότητα, είναι κατ' ουσία, σα να ενεργούν για λογαριασμό των φορτωτών, καθώς οι τιμές πέφτουν χαμηλότερα του κόστους, επιδοτώντας κατά μία έννοια τους φορτωτές, και μειώνοντας παράλληλα τις δικές τους επενδύσεις.

Μέσω της παραπάνω διαδικασίας, οι κύκλοι γεννούν χρηματοπιστωτική πίεση ως μια δύναμη που βελτιώνει την επικρατούσα κατάσταση και εξισορροπεί τις τιμές.

Καταλήγοντας, η συνέχιση της επιχειρηματικής δραστηριότητας, δηλαδή οι χρηματικές ροές που πηγάζουν από τη μεταφορά των φορτίων, θα πρέπει να βρίσκεται στο ίδιο σημείο με το νεκρό σημείο του κόστους που απαιτείται για την πραγματοποίηση της μεταφορικής διαδικασίας. Συνεπώς, ο συνολικός κίνδυνος της ναυτιλιακής αγοράς αντικατοπτρίζει την εκπλήρωση της μεταφορικής διαδικασίας μέσω θαλάσσης την κατάλληλη χρονική στιγμή.

Shipping Cycles & Shipping Risk



(Πηγή: Maritime Economics, Stopford, 2013)

1.5 Ο ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΣ ΚΙΝΔΥΝΟΣ ΚΑΙ Η ΑΠΟΤΥΠΩΣΗ ΤΟΥ ΣΤΗ ΔΟΜΗ ΤΗΣ ΑΓΟΡΑΣ

Οι φορτωτές έχοντας μια σιγουριά για τις εμπορικές ροές που θα προκύψουν στο μέλλον, και θέλοντας να ασκήσουν έλεγχο στη λειτουργία της ναυτιλίας, μπορούν να επιλέξουν μια εναλλακτική οδό, η οποία είναι η αγορά και χρησιμοποίηση δικών τους ποίων. Βέβαια, με μια τέτοια επιλογή θέτουν τους ιδιοκτήτες των πλοίων εκτός του παιχνιδιού, και αναλαμβάνουν οι ίδιοι αποκλειστικά και εξολοκλήρου τον κίνδυνο. Εάν όλοι οι φορτωτές/ιδιοκτήτες φορτίου επιλέξουν αυτήν την τακτική, θα επέλθει συρρίκνωση της spot αγοράς και θα ελαχιστοποιηθεί ο ενεργός ρόλος των πλοιοκτητών.

Παρόλα αυτά, αν οι φορτωτές είναι σίγουροι ως προς τις ποσότητες φορτίου που θα διακινηθούν στο μέλλον, και παράλληλα πιστεύουν ότι οι ανεξάρτητοι ιδιοκτήτες πλοίων είναι διατεθειμένοι να εκτελέσουν αυτή τη μεταφορά με μικρότερο κόστος, τότε θα προτιμήσουν να προχωρήσουν σε μακροχρόνιες ναυλώσεις με ανεξάρτητους ιδιοκτήτες σκαφών, με συνέπεια να καταβάλλουν ένα προσυμφωνημένο ημερήσιο αντίτιμο, ανεξάρτητα από το εάν θα χρησιμοποιηθεί ή όχι το πλοίο, αναθέτοντας τη διαχείριση του κόστους και την ανάληψη του κινδύνου στους πλοιοκτήτες. Όσο πιο μεγάλη είναι χρονικά η ναύλωση, τόσο μεγαλύτερο κίνδυνο αναλαμβάνουν οι πλοιοκτήτες, σε αντίθεση με τους ιδιοκτήτες φορτίου/φορτωτές. Στη συγκεκριμένη επιλογή, η πρόκληση που υφίσταται είναι η δημιουργία κέρδους για τον ιδιοκτήτη του πλοίου. Ο ιδιοκτήτης του πλοίου δεν είναι σχεδόν ποτέ ελεύθερος από τον κίνδυνο της αγοράς. Οι ναυλωτές είναι πολύ σκληροί διαπραγματευτές, θέτοντας τους πλοιοκτήτες εκτεθειμένους σε πολλούς κινδύνους όπως είναι οι συναλλαγματικές ισοτιμίες, η απόδοση του πλοίου, η αδυναμία του ναυλωτή να καταβάλλει το ναύλο.

Καταληκτικά, οι φορτωτές μπορούν να μετατοπίσουν το συνολικό κίνδυνο που υφίσταται ο πλοιοκτήτης μέσω της ελεύθερης (spot) αγοράς. Συνεπώς, απασχολούνται σκάφη που χρειάζονται ανάλογα με τον όγκο του φορτίου που θέλουν να μεταφέρουν, με συνέπεια, αν δεν υπάρχει διαθέσιμο φορτίο προς μεταφορά, ο ιδιοκτήτης του πλοίου επωμίζεται το κόστος των πλοίων που δεν απασχολούνται για πραγματοποίηση μεταφοράς.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2ο

Η ΑΓΟΡΑ ΤΩΝ ΥΓΡΩΝ ΧΥΔΗΝ ΦΟΡΤΙΩΝ

2.1 Η ΑΓΟΡΑ ΤΩΝ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΩΝ

Ένα πετρελαιοφόρο είναι κατασκευασμένο για τη χύδην μεταφορά πετρελαίου. Οι βασικοί τύποι δεξαμενόπλοιων περιλαμβάνουν αυτά που μεταφέρουν ακατέργαστο πετρέλαιο και αυτά που μεταφέρουν προϊόντα πετρελαίου. Τα τάνκερ μεταφοράς αργού πετρελαίου μεταφέρουν ακατέργαστο πετρέλαιο από τις περιοχές εξόρυξης στα διυλιστήρια, ενώ τα τάνκερ μεταφοράς παραγώγων πετρελαίου μεταφέρουν διυλισμένο πετρέλαιο από το διυλιστήριο σε κοντινά σημεία των αγορών κατανάλωσης. Τα δεξαμενόπλοια κατηγοριοποιούνται γενικότερα με βάση το μέγεθος (Panamax, Aframax, Suezmax, VLCC, and ULCC). Το κομμάτι της Ναυτιλίας που συσχετίζεται με τα δεξαμενόπλοια παρέχει έναν οικονομικό και βολικό τρόπο μεταφοράς υγρού χύδην φορτίου, εξυπηρετώντας το διεθνές θαλάσσιο εμπόριο. Πολλοί ναυτιλιακοί οικονομολόγοι πιστεύουν ότι η προσφορά της ναυτιλίας των τάνκερ λειτουργεί υπό συνθήκες τέλει ανταγωνισμού και διάφορων χαρακτηριστικών. Το πρώτο χαρακτηριστικό είναι ο αριθμός των παρεχόμενων υπηρεσιών. Υπάρχει ένας αριθμός Πλοιοκτητών, οι οποίοι έχουν στην κατοχή τους δεξαμενόπλοια, που παρέχουν ταυτόσημες

ναυτιλιακές υπηρεσίες. Το δεύτερο χαρακτηριστικό είναι η διαθεσιμότητα της πληροφορίας. Στην αγορά των τάνκερ η πληροφορία που σχετίζεται με το δείκτη του ναύλου μπορεί να αναζητηθεί με πολλούς τρόπους, όπως είναι το Baltic Index. Ως εκ τούτου, εκείνοι που παρέχουν ναυτιλιακές υπηρεσίες είναι αδύναμοι στη χειραγώγηση της τιμής. Είναι γεγονός ότι υπάρχουν πολλά εμπόδια εισόδου κ και εξόδου από τη βιομηχανία της ναυτιλίας, αλλά είναι εύκολο να διαχειριστούν. Εμπόδια εισόδου όπως είναι οι κυβερνητικοί κανονισμοί, οι οικονομικοί παράγοντες και οι συνθήκες που επικρατούν στο εμπόριο, δεν υφίστανται στον κλάδο των δεξαμενόπλοιων. Αφενός, είναι τεράστιες οι επενδύσεις κεφαλαίου που απαιτούνται για την απόκτηση πλοίων (από την αγορά των νεότευκτων ή από την αγορά μεταχειρισμένων) προκειμένου να εισέλθει κάποιος στον κλάδο, αφετέρου, οι ναυτιλιακές εταιρείες μπορούν να αποσυρθούν από την αγορά πουλώντας τα περιουσιακά τους στοιχεία (πλοία), πουλώντας στα στην αγορά των μεταχειρισμένων (S&P Market).

Το 2010 ο όγκος του εμπορίου που πραγματοποιήθηκε με δεξαμενόπλοια, ανήλθε σε 2,767 εκατομμύρια τόνους λόγω της αύξησης της ζήτησης για ενεργειακά προϊόντα. Αυτός ο αυξημένος όγκος φορτίου στην αγορά των τάνκερ, οδήγησε τις ναυτιλιακές εταιρείες στο να προσαρμόσουν την προσφορά τους σε χωρητικότητα, παραγγέλλοντας νέα πλοία στην αγορά των νεότευκτων, και αποκτώντας μεταχειρισμένα πλοία από την αγορά των αγοραπωλησιών. Στη ναυτιλία των δεξαμενόπλοιων το επίπεδο των τιμών (ναύλος) επηρεάζεται από την αγορά (προσφορά και ζήτηση για παροχή θαλάσσιων υπηρεσιών). Όσον αφορά το κομμάτι της ναυτιλίας των τανκερ, η ζήτηση για θαλάσσια υπηρεσία συνεπάγεται με το θαλάσσιο εμπόριο ενεργειακών προϊόντων, καθώς η ζήτηση για δεξαμενόπλοια προκύπτει ως αποτέλεσμα της ζήτησης θαλάσσιας υπηρεσίας θαλάσσιας μεταφοράς με δεξαμενόπλοιο (παράγωγη ζήτηση). Από την άλλη πλευρά, η προσφορά για θαλάσσια υπηρεσία αποτυπώνεται με το μέγεθος του στόλου στην αγορά των δεξαμενόπλοιων. Από την προοπτική του παραδείγματος της βιομηχανικής οργάνωσης, η αλληλεπίδραση μεταξύ της ζήτησης και της παροχής θαλάσσιας μεταφοράς με δεξαμενόπλοια επηρεάζει τη δομή της αγοράς, η οποία

με τη σειρά της, διαδραματίζει έναν καταλυτικό ρόλο στον προορισμό της επένδυσης και των επιχειρησιακών αποφάσεων στην αγορά (Tirole 2003).

Η αγορά των τάνκερ φέρνει κοντά τους φορτωτές και τους μεταφορείς, προκειμένου να καθοριστεί η παροχή μεταφορικής ικανότητας (σύνολο του στόλου) και η ζήτηση για ναυτιλιακές υπηρεσίες. Ως εκ τούτου, η ζήτηση για θαλάσσιες υπηρεσίες διαδραματίζει έναν πολύ σημαντικό ρόλο στη βιομηχανία της ναυτιλίας. Παρόλο που οι τιμές του πετρελαίου γνώρισαν απότομη αύξηση, υπάρχει μια σημαντική αύξηση της ζήτησης. Ο όγκος του θαλάσσιου εμπορίου έχει διπλασιαστεί τις τελευταίες δύο δεκαετίες. Η αύξηση της ζήτησης για ναυτιλιακές υπηρεσίες λόγω της αύξησης του όγκου των θαλάσσιων συναλλαγών οδηγεί σε αύξηση του ναύλου. Ο ναύλος παρακινεί τις ναυτιλιακές εταιρείες να προσαρμόσουν τα μεγέθη των στόλων τους είτε υποβάλλοντας παραγγελίες για νέα πλοία είτε διαλύοντας τα ήδη υπάρχοντα σκάφη, γεγονός που επηρεάζει τις τιμές των σκαφών. Το θέμα της ναυσιπλοΐας των δεξαμενόπλοιων είναι σημαντικό να διερευνηθεί από τις οπτικές γωνίες τόσο των ακαδημαϊκών ερευνητών (Glen and Martin 2002, Lyridis et al., 2004, Alizadeh and Nomikos 2006, Goulielmos και Psifia 2007), όσο και των επαγγελματιών του κλάδου (Ocean Shipping Consultants Ltd 2004; UNCTAD 2009; Clarkson Research Studies 2010). Οι μελέτες που αφορούν την ανάπτυξη ενός εμπειρικού μοντέλου για την πρόβλεψη του μεγέθους του στόλου είναι επιθυμητές για να διευκολύνουν τους επαγγελματίες του κλάδου να λάβουν βασικές αποφάσεις, όπως η διαχείριση των προοπτικών και η επενδυτική στρατηγική.

2.2 Ο ΚΛΑΔΟΣ ΤΩΝ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΩΝ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ

Η ναυτιλιακή βιομηχανία αποτελείται από τέσσερις διαφορετικές αλλά στενά συνδεδεμένες αγορές. Οι υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών διαπραγματεύονται στην αγορά των ναύλων, κατόπιν παραγγέλλονται και κατασκευάζονται νέα πλοία στην αγορά των νεότευκτων, μεταχειρισμένα πλοία διακινούνται στην αγορά

αγοραπωλησιών και παλαιά ή παρωχημένα πλοία διαλύονται στην αγορά διάλυσης. Οι τιμές σε αυτές τις τέσσερις ναυτιλιακές αγορές καθορίζονται από τις αλληλεπιδράσεις των αγοραστών και των πωλητών που εμπλέκονται σε αυτές (Dikos and Marcus 2003). Αυτές οι τέσσερις ναυτιλιακές αγορές μπορούν να κατηγοριοποιηθούν σε πραγματικές αγορές και βοηθητικές αγορές (Strandenes 2002, Adland et al 2006a, b, Lun and Quaddus 2009). Οι ναυτιλιακές εταιρείες παραγγέλλουν νέα πλοία στην αγορά των νεότευκτων και ανακυκλώνουν τα παλιά και αχρησιμοποίητα πλοία στην αγορά διάλυσης. Η αγορά των νεότευκτων και η αγορά της διάλυσης είναι πραγματικές αγορές, δεδομένου ότι οι δραστηριότητές τους επηρεάζουν τις συνολικές ναυτιλιακές δραστηριότητες. Από την άλλη πλευρά, οι ναυτιλιακές εταιρείες παρέχουν υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών στους φορτωτές στις αγορές ναύλων και οι πλοιοκτήτες διαπραγματεύονται τα μεταχειρισμένα πλοία τους στην αγορά των αγοραπωλησιών. Η επικουρική αγορά αποτελείται από τις συναλλαγές που πραγματοποιούνται στην αγορά των ναύλων για θαλάσσιες μεταφορικές υπηρεσίες και από τις συναλλαγές που πραγματοποιούνται για τα μεταχειρισμένα πλοία στην αγορά των αγοραπωλησιών. Αυτές οι δύο αγορές χαρακτηρίζονται ως βοηθητικές, καθώς οι συναλλαγές που πραγματοποιούνται σε αυτές δεν μεταβάλλουν την υπάρχουσα ναυτιλιακή δυναμική. Οι ναυτιλιακές εταιρείες παρέχουν υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών στους φορτωτές στην αγορά των ναύλων και οι πλοιοκτήτες διαπραγματεύονται εμπορικά τα μεταχειρισμένα πλοία τους στην αγορά των αγοραπωλησιών.

2.2.1 ΤΟ ΘΑΛΑΣΣΙΟ ΕΜΠΟΡΙΟ

Οι ναυτιλιακές εταιρείες παρέχουν θαλάσσιες υπηρεσίες μεταφοράς σε παγκόσμιο επίπεδο για μεταφορά φορτίων, προκειμένου να καλυφθεί η ζήτηση για υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών (Kendall and Buckley 2001). Σε γενικότερο πλαίσιο, η μεταφορά αγαθών δεν πραγματοποιείται, εκτός εάν υπάρχει ανάγκη να παραδοθούν τα φορτία από την περιοχή παραγωγής στην περιοχή κατανάλωσης. Η ζήτηση για υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών με δεξαμενόπλοια προέρχεται από το εμπόριο που πραγματοποιείται μεταξύ αγοραστών και πωλητών στην στον τομέα εμπορίου της ενέργειας. Δεδομένου ότι η ζήτηση για υπηρεσίες θαλάσσιας

μεταφοράς με δεξαμενόπλοια αποτελεί παράγωγη ζήτηση, το θαλάσσιο εμπόριο αποτελεί κρίσιμη μεταβλητή στην αγορά των τάνκερ. Προηγούμενες μελέτες (π.χ. Metaxas 1971, Lun and Quaddus 2009, Stopford 2009) έχουν παρουσιάσει τη θετική συσχέτιση μεταξύ του θαλάσσιου εμπορίου και του ναύλου. Η μεταβολή του ναύλου επηρεάζεται από τον όγκο του εμπορίου που πραγματοποιείται μέσω θαλάσσης (Lun et al., 2010). Στον κλάδο των δεξαμενόπλοιων, ο ναύλος συνιστά έναν πολύ σημαντικό δείκτη για τις ναυτιλιακές εταιρείες, προκειμένου να καθορίσουν το πώς θα ασκήσουν τις δραστηριότητές τους. Όταν αυξηθεί ο όγκος των θαλάσσιων μεταφορών, θα αυξηθεί και η ζήτηση για υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών, συνεπώς, η υπερβολικά υψηλή ζήτηση για ναυτιλιακές υπηρεσίες μεταφορών θα οδηγήσει στην ανοδική τάση του ναύλου. Επιπροσθέτως, ο ναύλος είναι εκείνος ο παράγοντας που επηρεάζει την απόφαση των ναυτιλιακών εταιρειών στο πώς θα προσαρμόσουν το μέγεθος του στόλου τους και, κατά συνέπεια, το αν και κατά πόσο θα αυξήσουν την προσφορά τους στην αγορά των δεξαμενόπλοιων. Οι υψηλοί ναύλοι διεγείρουν την ανάπτυξη του παγκόσμιου στόλου.

Η αγορά των δεξαμενόπλοιων μπορεί να θεωρηθεί τομέας εντάσεως κεφαλαίου, καθώς απαιτούνται τεράστιες επενδύσεις σε πλοία (Chen and Wang 2004). Η απόδοση των επενδύσεων σε πλοία βασίζεται κυρίως στον όγκο των θαλάσσιων συναλλαγών που πραγματοποιούνται (Martin Stopford 2009). Τα φορτία δεν μπορούν να παραδοθούν στον προορισμό τους εάν δεν υπάρχει επαρκής επένδυση σε χωρητικότητα. Εάν τα πλοία είναι αντικείμενα επενδύσεων, αλλά η ζήτηση για ναυτιλιακές υπηρεσίες είναι ανεπαρκής, η λειτουργία του πλοίου είναι κοστοβόρα. Η ανάγκη για θαλάσσιες μεταφορές προέρχεται από την ανάπτυξη του θαλάσσιου εμπορίου, και οι ναυτιλιακές εταιρείες δεν είναι σε θέση να ελέγξουν την αλλαγή της ζήτησης για ναυτιλιακές υπηρεσίες (McConville 1999). Για να αντιμετωπιστεί μία αύξηση του όγκου των θαλάσσιων μεταφορών, οι Operators των τάνκερ τείνουν να διευρύνουν την ολική διαθέσιμη χωρητικότητα. Ως εκ τούτου, όσον αφορά την προσαρμογή της ναυτιλιακής μεταφορικής ικανότητας, το θαλάσσιο εμπόριο επηρεάζει τη λήψη βασικών αποφάσεων στη ναυτιλιακή βιομηχανία.

2.2.2 Ο Η ΑΓΟΡΑ ΤΩΝ ΝΑΥΛΩΝ

Η αγορά των ναύλων είναι ένα σημείο όπου συγκεντρώνονται οι αγοραστές και οι πωλητές προκειμένου να πραγματοποιήσουν συναλλαγές με επίκεντρο τις υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών. Η ζήτηση και η προσφορά για θαλάσσιες υπηρεσίες μεταφοράς αλληλεπιδρούν μεταξύ τους, έχοντας ως αποτέλεσμα τον καθορισμό του επιπέδου στο οποίο κυμαίνεται ο ναύλος. Λόγω της φύσης της ζήτησης η οποία είναι παράγωγος ζήτηση, η ζήτηση για θαλάσσιες υπηρεσίες μεταφοράς με δεξαμενόπλοια εξαρτάται από τον όγκο του θαλάσσιου εμπορίου (Lun and Quaddus 2009). Από την άλλη πλευρά, η παροχή ναυτιλιακών υπηρεσιών βραχυπρόθεσμα είναι ανελαστική. Η υπερπροσφορά μεταφορικής ικανότητας, δεν προκαλεί απλά μείωση των επιπέδων που κυμαίνεται ο ναύλος, αλλά και επιπρόσθετο λειτουργικό κόστος για τη λειτουργία του πλοίου. Από την αντίθετη πλευρά, η έλλειψη σε πλοία οδηγεί σε αύξηση του ναύλου, προκειμένου να παρακινηθούν οι ναυτιλιακές εταιρείες να προσαρμόσουν ανάλογα την μεταφορική τους ικανότητα. Αν και όπως παρατηρείται, ο όγκος του εμπορίου όλο και αυξάνεται τις τελευταίες δεκαετίες, οι ναυτιλιακές εταιρείες λαμβάνουν αποφάσεις για επενδύσεις μόνο όταν αναμένουν να αυξηθούν τα επίπεδα των ναύλων. Παρόλα αυτά, μπορεί να χρειαστούν μερικά χρόνια μέχρι οι ναυτιλιακές εταιρείες να παραλάβουν τα νέα τους πλοία, σε περίπτωση που αποφασίσουν να αυξήσουν τη μεταφορική τους ικανότητα.

2.2.3 Ο Η ΑΓΟΡΑ ΤΩΝ ΝΕΟΤΕΥΚΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

Η αγορά των ναύλων και η αγορά των νεότευκτων πλοίων είναι θετικά συσχετισμένες μεταξύ τους. Οι ναυτιλιακές εταιρείες παραγγέλνουν νέα πλοία με σκοπό να επεκτείνουν τα μεγέθη των στόλων τους κατά την περίοδο εκτόξευσης των

ναύλων. Στη βιομηχανία των δεξαμενόπλοιων η ζήτηση για νέα πλοία αντανακλά την ανάγκη για μεγαλύτερη μεταφορική ικανότητα. Το χρονικό διάστημα που χρειάζεται από τη στιγμή της σύναψης του συμβολαίου μέχρι την παράδοση του πλοίου και τη μεταφορά φορτίου στην αγορά των ναύλων υπολογίζεται σε 1 με 3 χρόνια. Η παραγγελία νέων δεξαμενόπλοιων από τις ναυτιλιακές εταιρείες πηγάζει από τη θετική προσδοκία που έχουν για αύξηση του θαλάσσιου εμπορίου και ως επέκταση αυτού, τη μελλοντική αύξηση των ναύλων. Από την σκοπιά των επιχειρηματικών δραστηριοτήτων, οι τιμές των νεότευκτων πλοίων έχουν σταθεροποιητική επίδραση στην αγορά των δεξαμενόπλοιων (Dikos 2004). Όταν αυξάνεται η ζήτηση για θαλάσσιες υπηρεσίες, οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις αποφασίζουν να επεκτείνουν σε αριθμό τον στόλο τους, παραγγέλνοντας νέα πλοία, ενώ παράλληλα αυξάνονται τα επίπεδα που κυμαίνονται οι ναύλοι, λόγω της αυξημένης ζήτησης για θαλάσσια μεταφορά με δεξαμενόπλοια. Ο υψηλός ναύλος αντικατοπτρίζει το γεγονός ότι οι ναυτιλιακές εταιρείες προσδοκούν να αυξήσουν το περιθώριο κέρδους τους σε σχέση με την κανονικότητα. Όταν αυξάνεται η ζήτηση για θαλάσσιες μεταφορές, το υψηλό επίπεδο των ναύλων και τα επιπρόσθετα κέρδη που δημιουργούνται, οδηγούν τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις στο να παραγγείλουν νέα πλοία. Με την αυξημένη αυτή ζήτηση για επιπρόσθετη χωρητικότητα, αυξάνονται ανάλογα και οι τιμές κτίσης ενός καινούριου πλοίου στην αγορά των νεότευκτων. Αυτή η άνοδος των τιμών για την κτίση νέων πλοίων, θα μπορούσε να θεωρηθεί ως ένας «σταθεροποιητής» καθώς θέτει ένα «εμπόδιο» στις ναυτιλιακές εταιρείες στην προοπτική δημιουργίας υπερβολικού κέρδους.

2.2.4 Η ΑΓΟΡΑ ΤΩΝ ΜΕΤΑΧΕΙΡΙΣΜΕΝΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

Στη ναυτιλιακή βιομηχανία, η αγορά των ναύλων είναι η κύρια πηγή εσόδων που απορρέουν από τη αποτελεσματική λειτουργία διαχείριση των πλοίων, και στην περίπτωση μας των δεξαμενόπλοιων. Τα έσοδα που εισπράττονται στην αγορά των ναύλων παρέχουν χρηματοοικονομική υποστήριξη στις ναυτιλιακές επιχειρήσεις προκειμένου να αποκτήσουν μεταχειρισμένα ή νεότευκτα πλοία, προκειμένου να ικανοποιήσουν τη ζήτηση για ναυτιλιακές υπηρεσίες. Ο Beenstock (1985) υποστήριξε ότι τα νεότευκτα και τα μεταχειρισμένα πλοία λειτουργούν σαν υποκατάστατα αγαθά

το ένα για το άλλο, καθώς είναι ίδια περιουσιακά στοιχεία και συνδέονται θετικά, καθώς μπορούν να χρησιμοποιηθούν και τα δύο για να ικανοποιήσουν την ανάγκη για θαλάσσια μεταφορά φορτίων. Επιπροσθέτως, ενώ η κατασκευή νέων πλοίων μπορεί να απαιτήσει αναμονή μερικών ετών από την στιγμή κατάθεσης της παραγγελίας, ο χρόνος που απαιτείται για να απασχοληθεί ένα μεταχειρισμένο πλοίο στην αγορά των ναύλων είναι εξαιρετικά μικρότερος. τη χρονική στιγμή που θέτονται εμπόδια στις ναυτιλιακές επιχειρήσεις, τα μεταχειρισμένα πλοία είναι μία καλή ευκαιρία για να προσαρμόσουν τη διαθέσιμη μεταφορική τους ικανότητα στις ανάγκες της αγοράς (Goulielmos 2009).

Η αγορά μεταχειρισμένων πλοίων μπορεί να χαρακτηριστεί ως επικουρική αγορά, καθώς η αγορά και η πώληση μεταχειρισμένων πλοίων είναι απίθανο να μεταβάλει τον υφιστάμενο αριθμό πλοίων και τη μεταφορική ικανότητα στην αγορά των τάνκερ (Strandenes 2002). Ο τομέας των αγοραπωλησιών διευκολύνει την είσοδο των ναυτιλιακών επιχειρήσεων στη ναυτιλιακή βιομηχανία, καθώς είναι πολύ πιο εύκολο και απαιτείται μικρότερη καταβολή κεφαλαίου. Μια άλλη βασική λειτουργία της αγοράς μεταχειρισμένων δεξαμενόπλοιων είναι η κατανομή των πλοίων μεταξύ των πλοιοκτητών, καθώς με τις αγοραπωλησίες των μεταχειρισμένων δεξαμενόπλοιων οι πλοιοκτήτες έχουν τη δυνατότητα να εγκαταλείψουν την αγορά ή να αναδιαρθρώσουν τον υφιστάμενο στόλο τους, ανταποκρινόμενοι στις απαιτήσεις της αγοράς (Strandenes 2002). Καθώς η ζήτηση για μεταχειρισμένα πλοία αυξάνεται την στιγμή που εκτινάσσονται οι ναύλοι, μπορούμε να εξάγουμε το συμπέρασμα ότι η αγορά των αγοραπωλησιών και η αγορά των ναύλων είναι άρρηκτα συνδεδεμένες μεταξύ τους. Επιπροσθέτως, τη χρονική στιγμή που οι ναύλοι κυμαίνονται σε υψηλά επίπεδα, η ζήτηση για μεταχειρισμένα πλοία αυξάνεται, καθώς οι ν ναυτιλιακές επιχειρήσεις μπορούν να τα αξιοποιήσουν γρηγορότερα για να αυξήσουν τα κέρδη τους. Ως συνέπεια των προηγούμενων, η τιμή τους αυξάνεται κατά την περίοδο εκτίναξης των ναύλων, και αντιστοίχως μειώνονται κατά την πτώση τους (Lun and Quaddus 2009). Επίσης αξίζει να σημειωθεί ότι οι χαμηλές τιμές των πλοίων ανταποκρίνονται σε χαμηλά επίπεδα των ναύλων.

2.2.5 Η ΑΓΟΡΑ ΔΙΑΛΥΣΗΣ

Τα πλοία αγοράζονται και πωλούνται σε διάφορες αγορές δεξαμενόπλοιων. Η αγορά των νεότευκτων ασχολείται με τα νέα πλοία, ενώ τα παλιά ή τα παρωχημένα δεξαμενόπλοια απορρίπτονται στην αγορά διάλυσης. Η δραστηριότητα που αναπτύσσεται σε αυτές τις δύο αγορές καθορίζει και την διαθέσιμη χωρητικότητα στην αγορά των τάνκερ, που είναι διαθέσιμη για να εξυπηρετήσει τις ανάγκες του θαλάσσιου εμπορίου (Strandenes 2002). Με μόνη εξαίρεση τα παλιά πλοία που λόγω παλαιότητας δεν μπορούν να ανταποκριθούν στις ανάγκες της αγοράς και στους κανονισμούς ασφάλειας, η απόφαση διάλυσης λαμβάνεται από τους πλοιοκτήτες με κύριο γνώμονα την οικονομική απόδοση της διάλυσης και τις προσδοκίες για τους μελλοντικούς ναύλους. Ο Knapp (2008) υποστήριξε ότι μια αύξηση στις τιμές διάλυσης οδηγεί στην προσέλκυση tonnage προς διάλυση. Μέσα στη δεκαετία, και ειδικότερα το 2006, αυξήθηκε σημαντικά η παγκόσμια κατανάλωση χάλυβα. Η αύξηση της ζήτησης για χάλυβα προκαλεί αύξηση στην τιμή του, και ως κατά συνέπεια εκτινάσσεται η τιμή διάλυσης των πλοίων που προορίζονται για ανακύκλωση (Knapp et al. 2008). Από την άλλη πλευρά, οι δραστηριότητες που αναπτύσσονται στην αγορά διάλυσης των πλοίων συνδέονται άμεσα και με την αγορά των μεταχειρισμένων πλοίων. Πιο συγκεκριμένα, την στιγμή εκτίναξης των ναύλων, οι πλοιοκτήτες θα διατηρήσουν στον στόλο τους τα ήδη χρησιμοποιημένα δεξαμενόπλοια είτε για να εκτελέσουν τη μεταφορά φορτίων, είτε για να τα μεταπωλήσουν σε άλλους πλοιοκτήτες. Αντιθέτως, οι πλοιοκτήτες είναι πρόθυμοι να οδηγήσουν τα πλοία στην αγορά διάλυσης όταν προσδοκούν αρνητική αποδοτικότητα και η ζήτηση για αγοραπωλησίες στην αγορά των μεταχειρισμένων τάνκερ είναι αδύναμη.

2.3 ΤΑ ΠΛΟΙΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΧΥΔΗΝ ΥΓΡΟΥ ΦΟΡΤΙΟΥ

2.3.1 Η ΚΑΤΗΓΟΡΙΟΠΟΙΗΣΗ ΤΩΝ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΩΝ

Τα δεξαμενόπλοια αποτελούν ένα στοιχείο ζωτικής σημασίας για ολόκληρη την παγκόσμια διακίνηση φορτίου δια θαλάσσης. Όντας τεράστια και θηριώδη, βοηθούν στη μεταφορά χύδην εμπορευμάτων και αγαθών σε όλον τον κόσμο, συμβάλλοντας ενεργά στην ομαλή λειτουργία και άλλων επιχειρηματικών και βιομηχανικών λειτουργιών σε παγκόσμια κλίμακα.

Παρόλη τη συμβολή τους στο παγκόσμιο εμπόριο, δεν περιορίζονται σε έναν τύπο ή μία κατηγορία, καθώς υπάρχουν πολλοί τύποι και μεγέθη προκειμένου να καλύψουν όλες τις απαιτήσεις της αγοράς για υπηρεσίες θαλάσσιας μεταφοράς φορτίων. Αυτή η κατηγοριοποίηση των τάνκερ μπορεί να βασιστεί σε διάφορους παράγοντες, ωστόσο 2 είναι οι κατηγορίες που χρησιμοποιούνται ευρέως: α) κατηγοριοποίηση με βάση τον τύπο και β) κατηγοριοποίηση με βάση το μέγεθος.

Κατηγοριοποίηση με βάση τον τύπο:

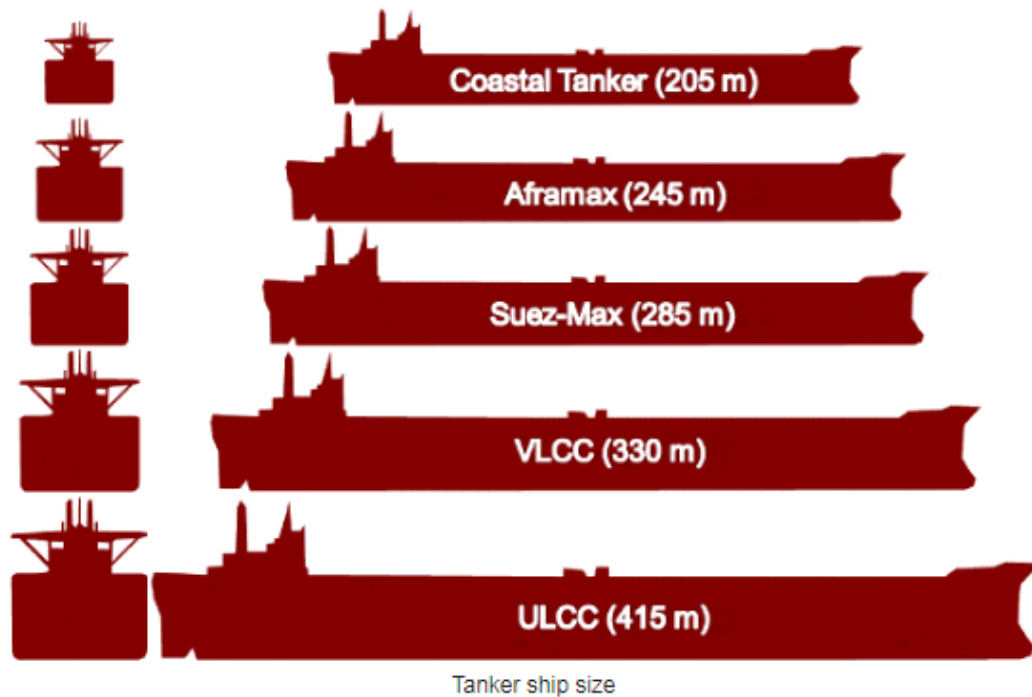
1. **Δεξαμενόπλοια μεταφοράς πετρελαίου – Oil Tankers:** Τα πετρελαιοφόρα, όπως πηγάζει και από το όνομά τους, μεταφέρουν πετρέλαιο και προϊόντα πετρελαίου. Παρόλα αυτά, ο όρος «πετρελαιοφόρο» είναι ένας πολύ γενικός όρος, καθώς τα πλοία αυτού του είδους μεταφέρουν επίσης βενζίνη, κηροζίνη και παραφίνη. Εν συνεχεία, αυτή η κατηγορία υπόκειται και σε μια περαιτέρω κατηγοριοποίηση που είναι i) product tankers και ii) crude tankers.

Τα **product tankers** χρησιμοποιούνται για τη μεταφορά χημικών παραγώγων πετρελαίου, ενώ τα **crude tankers** προορίζονται για να μεταφέρουν αποκλειστικά ακατέργαστο πετρέλαιο από την πηγή εξόρυξης στο διυλιστήριο.

2. **Δεξαμενόπλοια μεταφοράς αερίου – LNG Carriers:** Τα δεξαμενόπλοια μεταφοράς αερίου είναι αυτά που χρησιμοποιούνται για τη μεταφορά υγραερίου και υγροποιημένου φυσικού αερίου. Αυτοί οι τύποι δεξαμενόπλοιων απαιτούν προσεκτικό και λεπτό χειρισμό εξαιτίας της επισφάλειας των αγαθών που μεταφέρουν.
3. **Δεξαμενόπλοια μεταφοράς χημικών – Chemical Tankers:** Είναι αυτού του είδους τα πλοία, τα οποία μεταφέρουν χημικά σε διάφορες μορφές. Τα χημικά δεξαμενόπλοια έχουν κατασκευαστεί έτσι, προκειμένου να διατηρούν την συνοχή και να εξασφαλίζουν την ακεραιότητα των φορτίων που μεταφέρουν. Το συγκεκριμένο είδος δεξαμενόπλοιων καλύπτεται με στρώματα ορισμένων χρωμάτων, προκειμένου να είναι εύκολη η αναγνώριση του φορτίου που μεταφέρεται.
4. **Δεξαμενόπλοια μεταφοράς πολτών – Slurry Tankers:** Ο όρος «πολτός» αναφέρεται σε όλα εκείνα τα υλικά που δεν διασκορπίζονται ή διαλύονται στο νερό, διότι διαφορετικά θεωρούνται ως απόβλητα. Ο πολτός χρησιμοποιείται ως λίπασμα και τα δεξαμενόπλοια βοηθούν στη μεταφορά του σε περιοχές όπου μπορούν να τεθεί σε παραγωγική χρήση.
5. **Δεξαμενόπλοια μεταφοράς υδρογόνου – Hydrogen Tanker:** Τα συγκεκριμένα δεξαμενόπλοια χρησιμοποιούνται για τη μεταφορά και αποστολή υγροποιημένου υδρογόνου.
6. **Δεξαμενόπλοια μεταφοράς χυμού – Juice Tanker:** Μεταφέρουν χυμούς, και κυρίως χυμό πορτοκαλιού σε τεράστιες ποσότητες.
7. **Δεξαμενόπλοια μεταφοράς κρασιού – Wine Tankers:** Η μεταφορά κρασιού έχει απλοποιηθεί τα τελευταία χρόνια με την εμφάνιση των εξειδικευμένων δεξαμενόπλοιων, που χρησιμοποιούνται για να μεταφέρουν το κρασί στον τελικό προορισμό του.
8. **ITB – Integrated Tug Barges:** Τα ITB χρησιμοποιούνται κατά κύριο λόγο στην ανατολική ακτή των Ηνωμένων Πολιτειών. Αυτά τα δεξαμενόπλοια είναι κυρίως ρυμουλκά συνδεδεμένα με φορτηγίδες που οδηγούν στο σχηματισμό μιας ενιαίας μονάδας μεταφοράς φορτίου.

Κατηγοριοποίηση με βάση το μέγεθος:

1. **Ultra Large Crude Carriers – ULCC:** Με ολική δυνατότητα μεταφοράς πάνω από 500,000 τόνους πετρελαίου.
2. **Very Large Crude Carriers – VLCC:** Με συνολική μεταφορική ικανότητα από 200,000 έως και 319,999 τόνους πετρελαίου.
3. **Suezmax:** Με δυνατότητα μεταφοράς 120,000 έως και 199,999 ακατέργαστου πετρελαίου
4. **Aframax:** Το συγκεκριμένο δεξαμενόπλοιο μπορεί να μεταφέρει 80,000 έως και 119,999 τόνους πετρελαίου.
5. **Panamax:** Με μεταφορική ικανότητα από 55,000 έως και 79,999 τόνους πετρελαίου
6. **Coastal / Small Harbor / Lake Tanker:** Το συγκεκριμένο είδος δεξαμενόπλοιο χρησιμοποιείται για τη μεταφορά ποσοτήτων έως και 50,000 τόνων.
7. **Large Range 2 – LR2 :** Με μεταφορική ικανότητα 80,000 - 159,999 τόνους προϊόντων πετρελαίου.
8. **Large Range 1 – LR1:** Με δυνατότητα μεταφοράς 50,000 - 79,999 τόνους παραγώγων πετρελαίου.
9. **Medium Range Vessels:** Με ολική χωρητικότητα μεταφοράς 25,000 - 49,999 τόνων προϊόντων πετρελαίου.
10. **General Purpose Vessels:** Με μεταφορική ικανότητα 16,500 – 24,000 τόνων παραγώγων πετρελαίου .



(Tanker Ship Sizes – Πηγή: <https://www.marineinsight.com/types-of-ships/different-types-of-tankers-extensive-classification-of-tanker-ships/>)

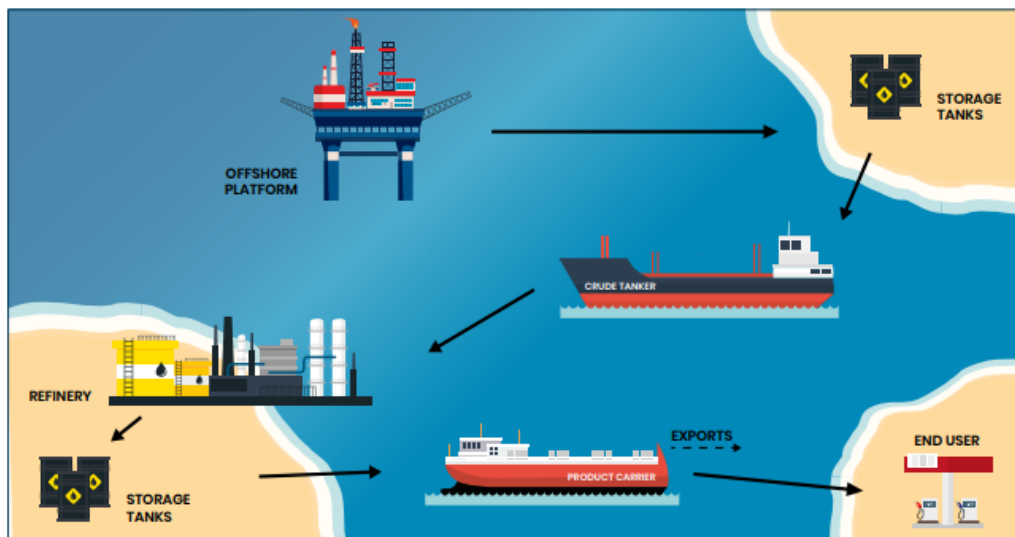
Αν και είναι γνωστό ότι πολλά εμπορικά πλοία προκαλούν θαλάσσια ρύπανση και υποβαθμίζουν το θαλάσσιο περιβάλλον, δεν μπορεί να αμφισβητηθεί ότι λαμβάνουμε ως σενάριο ότι αυτά τα δεξαμενόπλοια προσφέρουν την καλύτερη δυνατή απόδοση στις υπηρεσίες θαλάσσιας μεταφοράς.

Όπως δηλώθηκε και στην αρχή της εργασίας, σκοπός είναι η ανάλυση της αγοράς των δεξαμενόπλοιων και της συμβολής τους στη ναυτιλιακή βιομηχανία ως ξεχωριστός τομέας της. Συνεπώς, η ανάλυση που θα ακολουθήσει, επικεντρώνεται αποκλειστικά στα δεξαμενόπλοια μεταφοράς πετρελαίου.

2.3.2 Ο ΡΟΛΟΣ ΤΩΝ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΩΝ ΑΡΓΟΥ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ ΣΤΗΝ ΑΛΥΣΙΔΑ ΤΩΝ LOGISTICS

Τα Crude oil tankers κατέχουν ένα ζωτικό ρόλο στη αλυσίδα ενεργειακής αξίας. Ο κύριος ρόλος τους είναι το να μεταφέρουν ακατέργαστο πετρέλαιο από το

σημείο παραγωγής στο σημείο δύλισης, παρόλο που μερικές φορές χρησιμοποιούνται ως μέρος αποθήκευσης και φύλαξης επεξεργασμένου πετρελαίου. Επιπροσθέτως, τα δεξαμενόπλοια χρησιμοποιούνται προκειμένου να μεταφέρουν προϊόντα πετρελαίου ή αλλιώς καυσίματα. Οποιοδήποτε καθαρό προϊόν προέρχεται από δύλιση μεταφέρεται με τα δεξαμενόπλοια προϊόντων (Product Tankers) ή αλλιώς «καθαρά» δεξαμενόπλοια (Clean Tankers), τα οποία είναι μικρότερα σε μέγεθος , λόγω της διάσπασης των προϊόντων που εμπορεύονται σε μικρότερες παρτίδες.



(Πηγή: <https://www.euronav.com/media/65361/special-report-2017-eng.pdf>)

2.3.3 ΤΟ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΟ ΩΣ ΠΕΡΙΟΥΣΙΑΚΟ ΣΤΟΙΧΕΙΟ

Τα δεξαμενόπλοια μεταφοράς ακατέργαστου πετρελαίου διατίθενται σε διάφορα μεγέθη, με το μεγαλύτερο μέγεθος που έχει καθιερωθεί να είναι αυτό του Very Large Crude Carrier (VLCC). Η χωρητικότητα των πλοίων του συγκεκριμένου μεγέθους κυμαίνεται στα 2 εκατομμύρια βαρελιών ακατέργαστου πετρελαίου ανά αποστολή, ενώ το δεύτερο σε σειρά κατάταξης με βάση το μέγεθος να είναι το

Suezmax, το οποίο μπορεί να μεταφέρει έως και 1 εκατομμύριο βαρέλια, ενώ είναι το μεγαλύτερο δεξαμενόπλοιο που μπορεί να περάσει από τη διώρυγα του Suez ενώ είναι πλήρως φορτωμένο. Το μικρότερο δεξαμενόπλοιο, το οποίο προορίζεται για τη μεταφορά ακατέργαστου πετρελαίου είναι το Aframax, το οποίο έχει μεταφορική ικανότητα ίση με 600 χιλιάδες βαρέλια. Είναι άξιο να σημειωθεί ότι στην αγορά υπάρχουν και μικρότερα δεξαμενόπλοια, τα οποία όμως χρησιμοποιούνται για τη μεταφορά προϊόντων πετρελαίου και καυσίμων, και όχι ακατέργαστο πετρέλαιο.

Ο χρόνος κατασκευής ενός δεξαμενόπλοιου από την στιγμή που τοποθετείται η καρίνα, υπολογίζεται σε ένα διάστημα 9 με 15 μηνών. Αυτό σημαίνει ότι θα χρειαστούν περίπου 2 χρόνια από την στιγμή που θα δοθεί η παραγγελία μέχρι να παραδοθεί το νεόκτιστο πλοίο, καθώς είναι πολλά εκείνα τα κρίσιμα αντικείμενα που λαμβάνουν μακροπρόθεσμο προγραμματισμό προκειμένου να παραγγελθούν και να παραχθούν πριν να ξεκινήσει η κατασκευή του πλοίου. Ο καθορισμός του ακριβούς μεγέθους επιβάλλει συγκεκριμένες τοποθεσίες οι οποίες είναι κατάλληλες για την κτίση του, με τις περισσότερες να είναι συγκεντρωμένες στην Ασία, και πιο συγκεκριμένα στη Νότιο Κορέα, την Κίνα και την Ιαπωνία. Η τιμή προκειμένου να συνταχθεί ένα συμβόλαιο για νεόκτιστο δεξαμενόπλοιο επηρεάζεται από διάφορους παράγοντες όπως είναι η υποβόσκουσα τιμή της ενέργειας, του σιδήρου, η τιμή κτίσης και η διαθέσιμη χρηματοδότηση κατασκευής. Η σχετική ζήτηση για συμβόλαια που προορίζονται για διάθεση επιπλέον χωρητικότητας διαδραματίζει σημαντικό ρόλο και μπορεί να επιμηκύνει ή να μειώσει το χρόνο αναμονής παράδοσης και να επηρεάσει την τιμή. Τα τελευταία 10 χρόνια η τιμή ενός καινούριου VLCC έχει σημειώσει μια διακύμανση μεταξύ 80 και 160 εκατομμυρίων δολαρίων. Το προφίλ χρηματοδότησης των πλοίων τείνει να είναι πολύ κατανεμημένα, τυπικά με το 10% που καταβάλλεται με την υπογραφή του συμβολαίου, το 20%-40% καταβάλλεται σε τμηματικές πληρωμές, ενώ τελικά το 50%-60% καταβάλλεται κατά την παράδοση.

Η συνολική οικονομική διάρκεια ζωής ενός δεξαμενόπλοιου με βάση τα ιστορικά στοιχεία καθορίζεται στα 25 χρόνια, παρόλο που τελευταία αυτό το διάστημα έχει μειωθεί στα 20 χρόνια ζωής.

2.3.4 Η ΔΟΜΗ ΤΟΥ ΚΟΣΤΟΥΣ

Ένας Πλοιοκτήτης ναυλώνει το πλοίο του σε έναν πελάτη με ένα αντάλλαγμα που ονομάζεται «ναύλος». Το συγκεκριμένο αντάλλαγμα είναι το μεικτό έσοδο το οποίο συμφωνείται με το Ναυλωτή προκειμένου να καλυφθεί το συνολικό ταξίδι από το λιμάνι φόρτωσης μέχρι το λιμάνι εκφόρτωσης. Το έσοδο αυτό χρησιμοποιείται για να καλυφθεί το κόστος του Πλοιοκτήτη που προκύπτει από τη δέσμευσή του να πραγματοποιήσει αυτό το ταξίδι, από το λειτουργικό κόστος του πλοίου, την πληρωμή τόκων, και από άλλα κόστη που απορρέουν από την ιδιοκτησία ενός πλοίου. Τα κύρια σταθερά κόστη ποικίλλουν από εταιρεία σε εταιρεία, ανάλογα με το κόστος αγοράς, ενώ το καθένα από αυτά έχουν ανεξάρτητο νεκρό σημείο, πάνω από το οποίο είναι επικερδές το να λειτουργείς ένα πλοίο. Παρόλα αυτά, όταν όλα αυτά τα σταθερά κόστη καλύπτονται, όλα τα επιπρόσθετα έσοδα μεταφράζονται σε κέρδος.

Τα κέρδη καταγράφονται από τις εταιρείες και από τους αναλυτές των αγορών σε όρο «δολαρίων ανά ημέρα» (dollars per day), ή σε «ισοδύναμο χρονοναύλωσης» (Time Charter Equivalent- TCE). Το ημερήσιο νεκρό σημείο εσόδων για τη χρονοναύλωση ενός VLCC κυμαίνεται μεταξύ 20,000 και 35,000 δολαρίων ημερησίως, με βάση τους τόκους δανείου, τη διακύμανση των σταθερών λειτουργικών κοστών και των γενικών και διοικητικών κοστών.

Ως συνέπεια της δομής του κόστους που δημιουργείται με την επιχειρηματική δραστηριοποίηση ενός πλοίου, οι περισσότερες ναυτιλιακές με δεξαμενόπλοια είναι υψηλά λειτουργικά εστιασμένες. Παρόλα αυτά, κάθε ένα επιπρόσθετο δολάριο που εισπράττεται πέρα από τα σταθερά κόστη δημιουργεί κέρδος.

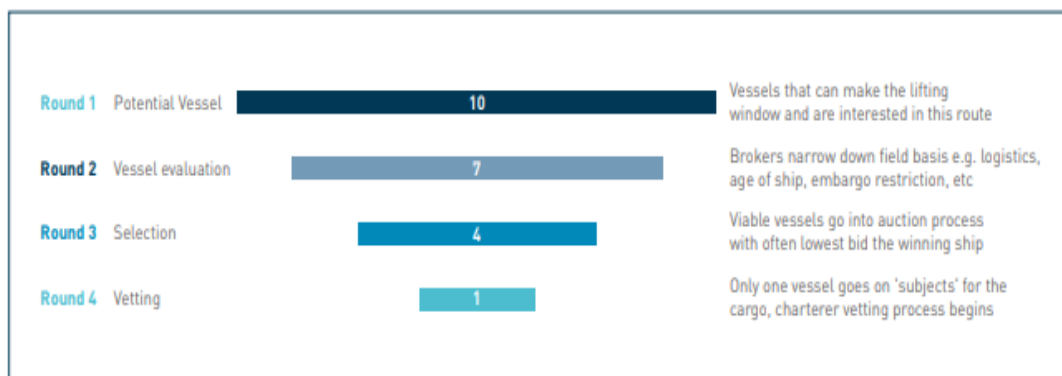
2.3.5 ΤΟ ΚΟΙΝΟ ΣΤΟ ΟΠΟΙΟ «ΑΠΕΥΘΥΝΟΝΤΑΙ» ΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

Η Ναυτιλία των δεξαμενόπλοιων είναι μια επιχείρηση σε ένα επιχειρηματικό περιβάλλον με έναν μεγάλο αριθμό πελατών, οι οποίοι διαδραματίζουν καταλυτικό ρόλο, και οι οποίοι αντιμετωπίζουν τη ναυτιλία ως ένα στοιχείο καίριας σημασίας της αλυσίδας των logistics. Αυτοί οι πελάτες-κλειδιά είναι οι επικεφαλής σε ό,τι αφορά ζητήματα που σχετίζονται με το πετρέλαιο – και οι εθνικές πετρελαϊκές (Uniprec, Saudi Aramco, Petrobras), αλλά και διεθνείς πετρελαϊκές (Total, Shell and Chevron) - όπως υπάρχουν και τα Trading Houses όπως είναι η Trafigura και η Glencore, και τα μεγάλα διυλιστήρια. Οι παράγοντες του πετρελαίου, γενικά απαιτούν να παίρνουν πετρέλαιο ή να το παραδίδουν από και προς τα τρίτα μέρη διυλιστηρίων στους πελάτες τους. Αυτό το είδος της δουλειάς εξαρτάται από τις φυσικές ροές του πετρελαίου, το οποίο συνεπάγεται ότι τα διυλιστήρια αναζητούν συγκεκριμένο είδος ακατέργαστου πετρελαίου, οποιαδήποτε χρονική στιγμή. Τα Trading Houses είναι συχνά πιο καιροσκοπικά στις συναλλαγές πετρελαίου τους, και συνεπώς πιο απρόβλεπτα στους όρους του πότε και πού χρειάζονται ένα πλοίο. Τα περισσότερα ομόλογα στη μεγάλη αγορά των δεξαμενόπλοιων ακατέργαστου πετρελαίου είναι μεγάλες πολυεθνικές εταιρείες με υψηλή αξιολόγηση από τους οίκους αξιολόγησης. Ο πελάτης του εκάστοτε πλοίου είναι αυτός που ονομάζουμε «Ναυλωτής».

Όταν ο Ναυλωτής επιθυμεί ένα δεξαμενόπλοιο να μεταφέρει πετρέλαιο από το σημείο A στο σημείο B, τυπικά έρχεται σε επαφή με έναν Ναυλομεσίτη, ο οποίος με τη σειρά του θα έρθει σε επαφή με έναν αριθμό πλοιοκτητών και θα ενεργήσει ως μεσάζοντας στη διαπραγμάτευση της τιμής, στους όρους και τις προϋποθέσεις για τη μεταφορά του φορτίου. Ο Ναυλωτής μπορεί να αναζητήσει και μόνος του τον Πλοιοκτήτη, αλλά αυτό είναι κάτι που δε συμβαίνει συχνά.

2.3.6 ΠΩΣ ΚΑΘΟΡΙΖΕΤΑΙ Η ΤΙΜΗ ΤΟΥ ΝΑΥΛΟΥ

Το παρακάτω διάγραμμα μας δίνει ένα ευρύ παράδειγμα, σχετικά με το πώς καθορίζεται η τιμή του ναύλου. Ένας αριθμός πλοίων είναι αυτός που πληροί τις προϋποθέσεις για τη μεταφορά ενός φορτίου και ο Μεσίτης (ο οποίος έχει διοριστεί από τον ιδιοκτήτη του φορτίου να βρει ένα πλοίο κατάλληλο για τη μεταφορά του φορτίου) θα ξεχωρίσει ποια πιθανά πλοία είναι κατάλληλα για να πραγματοποιήσουν τη μεταφορά. Αυτή η διαδικασία μπορεί επίσης να καθοδηγηθεί από τους Πλοιοκτήτες, οι οποίοι μπορούν να αποχωρήσουν οικειοθελώς από οποιοδήποτε υποβολή προσφορών για διάφορους λόγους (logistics, τιμή, άλλο φορτίο που θέλουν να μεταφέρουν).



(Πηγή: <https://www.euronav.com/media/65361/special-report-2017-eng.pdf>)

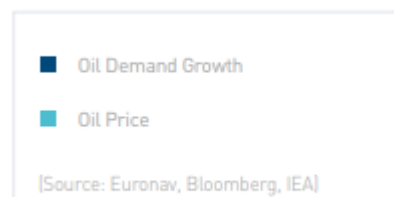
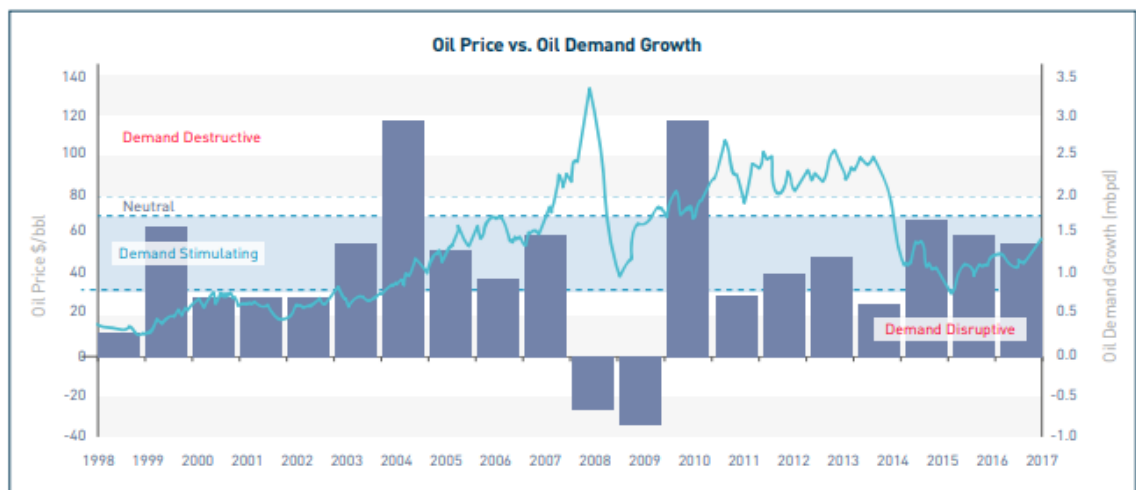
Πιο συγκεκριμένα, όσο πιο μεγάλος είναι ο αριθμός των πλοίων που είναι πιθανόν να εκτελέσουν τη μεταφορά του φορτίου, τόσο χαμηλότερος θα είναι ο τελικός δείκτης του ναύλου, καθώς είναι πιο λογικό οι περισσότεροι καταρτισμένοι πλειοδότες, να ασκήσουν μεγαλύτερη πίεση στην τιμή. Παρόλα αυτά, είναι σημαντικό να κατανοηθεί ότι μόνο ένα πλοίο θα επιλεγεί μέσω αυτής της διαδικασίας και θα κληθεί να αξιολογηθεί τελικώς, όπου ο ιδιοκτήτης του φορτίου θα αποτιμήσει την αξιοπλοΐα και την καταλληλότητα του πλοίου για αυτήν τη συναλλαγή, μέσω των

αποτελεσμάτων προηγούμενων ερευνών-αξιολογήσεων και προηγούμενων επιθεωρήσεων. Οι Πλοιοκτήτες πολλές φορές ανταγωνίζονται μεταξύ τους καθορίζοντας την τιμή σε χαμηλά επίπεδα, πολλές φορές και χαμηλότερα των σταθερών κοστών.

2.3.7 ΤΙΜΗ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ- ΑΝΤΙΚΤΥΠΟΣ ΣΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

Για κάθε αγαθό, όσο μεγαλύτερη είναι η ζήτηση για αυτό, τόσο μεγαλύτερη είναι η ανάγκη για τη μεταφορά του. Το αργό πετρέλαιο δε διαφέρει σε τίποτα, και η απότομη πτώση που βίωσε η αγορά στην τιμή του το τέταρτο τρίμηνο του 2014, παρακίνησε τη δημιουργία μίας απότομης αύξησης της ζήτησης σε Ηνωμένες Πολιτείες και Ευρώπη, όπου η ζήτηση για πετρέλαιο είναι ευαίσθητη στις αλλαγές της τιμής. Με τη βελτιωμένη ζήτηση για προϊόντα πετρελαίου, ζητούνται μεγαλύτερες ποσότητες ακατέργαστου πετρελαίου από τα διυλιστήρια σε παγκόσμια βάση. Τα συγκεκριμένα διυλιστήρια σπάνια βρίσκονται τοπογραφικά κοντά στις πηγές ακατέργαστου πετρελαίου, συνεπώς είναι όλο και περισσότερα τα δεξαμενόπλοια που χρειάζονται για να καλύψουν αυτήν την όλο και αυξανόμενη ζήτηση για μεταφορά από την πηγή στο διυλιστήριο. Σε ένα γενικότερο πλαίσιο, όσο πιο χαμηλή είναι η τιμή του πετρελαίου, τόσο πιο πολύ δυναμώνει η ζήτηση για αυτό. Παρόλα αυτά, η σχέση μεταξύ των δύο δεν είναι γραμμική. Στο διάγραμμα που ακολουθεί υπάρχει ένα διάστημα μεταξύ των 35 και των 70 δολαρίων, όπου η τιμή του πετρελαίου προσομοιάζει τη ζήτηση. Μεταξύ των 70 και των 80 δολαρίων υπάρχει μια ουδετερότητα, ενώ πάνω από αυτό το σημείο, η τιμή είναι καταστροφική. Εκτός αυτών, όπως η αγορά έδειξε το πρώτο τρίμηνο του 2016, η πολύ χαμηλή τιμή του πετρελαίου μπορεί να προκαλέσει αναταραχές στη ζήτηση και κυρίως στις χώρες οι οποίες παράγουν και εξάγουν πετρέλαιο. Συνεπώς, για αυτόν το λόγο δεν είναι εφικτό να είναι γραμμική η σχέση μεταξύ της τιμής του πετρελαίου και της ζήτησης.

Επιπροσθέτως, αξίζει να σημειωθεί ότι δεδομένου ότι τα πλοία χρησιμοποιούν ως καύσιμο το πετρέλαιο, αυτό το γεγονός αυξάνει το κόστος της μεταφοράς.



(Πηγή: <https://www.euronav.com/media/65361/special-report-2017-eng.pdf>)

2.3.8 ΚΑΤΑΛΥΤΙΚΟΙ ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΣΤΗ ΖΗΤΗΣΗ ΤΟΥ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ

Η ζήτηση για πετρέλαιο είναι ένας κυρίαρχος παράγοντας ο οποίος επηρεάζει τη ζήτηση για δεξαμενόπλοια ακατέργαστου πετρελαίου. Όσο περισσότερο πετρέλαιο ζητείται σε παγκόσμιο επίπεδο, τόσο μεγαλύτερη είναι και η ανάγκη που δημιουργείται για τη μεταφορά του από την πηγή παραγωγής στο δωλιστήριο. Η παγκόσμια ζήτηση για πετρέλαιο όλο και αυξάνεται ανά τα έτη, με ένα μέσο ρυθμό αύξησης της τάξεως του 1.1 εκατομμυρίων βαρελιών ανά έτος. Αυτός ο ρυθμός βρίσκεται κάτω από τα όρια της τάσης από το 2015, και όπου προβλέπεται ότι θα παραμείνει μέχρι το 2022.

Μεταφράζοντας το ρυθμό αύξησης της ζήτησης πετρελαίου σε πραγματική ζήτηση για πλοία, είναι μια ανακριβής προσπάθεια, καθώς πολλοί είναι εκείνοι οι παράγοντες που καθορίζουν τις συναλλαγές που πραγματοποιούνται για το πετρέλαιο και το ποιο μέσο μεταφοράς θα χρησιμοποιηθεί προκειμένου να μεταφερθεί. Ένας γενικευμένος υπολογισμός μας δείχνει τα εξής: όπως ειπώθηκε, μια ετήσια αύξηση κατά 1 εκατομμύριο βαρέλια πετρελαίου ανά ημέρα, συνεπάγεται με 365 εκατομμύρια σε ετήσια βάση. Εάν αυτή η όλο και αυξανόμενη ζήτηση μεταφερόταν με VLCC σε 2 εκατομμύρια παρτίδες βαρελιών, αυτό θα ήταν ίσο με 182 επιπρόσθετα φορτία ανά έτος. Με ένα VLCC το οποίο πραγματοποιεί μεσοσταθμικά 6 ταξίδια ανά έτος, μπορούμε να συμπεράνουμε ότι αυτά τα επιπρόσθετα φορτία θα χρειαζόντουσαν 30 επιπρόσθετα πλοία, αν θέσουμε την προϋπόθεση ότι όλη η μεταφορά πραγματοποιείται δια θαλάσσης.

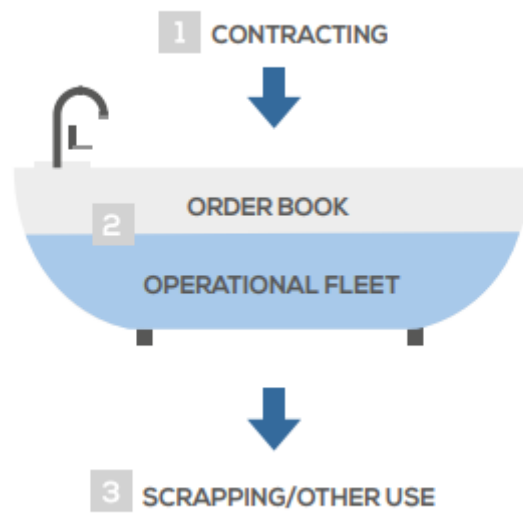
2.3.9 ΚΑΤΑΛΥΤΙΚΟΙ ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΣΤΗΝ ΠΡΟΣΦΟΡΑ ΤΟΥ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ

Είναι ξεκάθαρο ότι για κάθε επιχείρηση μεταφοράς πετρελαίου διαδραματίζει καταλυτικό ρόλο η προσφορά του πετρελαίου στην κατάσταση που θα παρουσιάζουν οι αγορές. Οι δυναμικές της προσφοράς πετρελαίου έχουν υποβληθεί σε μετατροπές την τελευταία δεκαετία, πέρα από το να είναι η Μέση Ανατολή επικεντρωμένη στο να έχει μια διαφοροποιημένη εφοδιαστική βάση, σε ένα κομμάτι με την ανάπτυξη των Ηνωμένων Πολιτειών στο σχιστολιθικό πετρέλαιο. Αυτή η άμεση παραγωγική διαδικασία του σχιστολιθικού πετρελαίου (διάρκειας μικρότερης των 6 μηνών) , έχει μετατρέψει την παγκόσμια παραγωγή πετρελαίου σε πιο υπεύθυνη στις βραχυπρόθεσμες αλλαγές στη ζήτηση. Ο παράγοντας ότι η κυβέρνηση των Ηνωμένων Πολιτειών άρχισε να επιτρέπει την εξαγωγή ακατέργαστου πετρελαίου το Δεκέμβριο του 2015, ανέπτυξε μία νέα ροή εμπορίου, συγκρίνοντας τις παρούσες εξαγωγές ύψους 1.4 mbpd με τις μηδενικές εξαγωγές που πραγματοποιήθηκαν τα προηγούμενα δύο χρόνια (μέχρι το τέλος του Σεπτεμβρίου, ο μέσος όρος εβδομαδιαίων εξαγωγών ήταν 1.424 mbpd). Η προσφερόμενη ποσότητα πετρελαίου είναι δυναμική σε περιπτώσεις όπως του ΟΡΕC (το καρτέλ των κρατικών παραγωγών πετρελαίου) και της εθελοντικής κίνησης της Ρωσίας να σταματήσει την παραγωγή ακατέργαστου πετρελαίου και να μεταφέρει τα εμπορεύματα μέσω εναλλακτικών εμπορικών δρόμων που αναδύονταν στη Μέση Ανατολή από το πρώτο τρίμηνο του 2017.

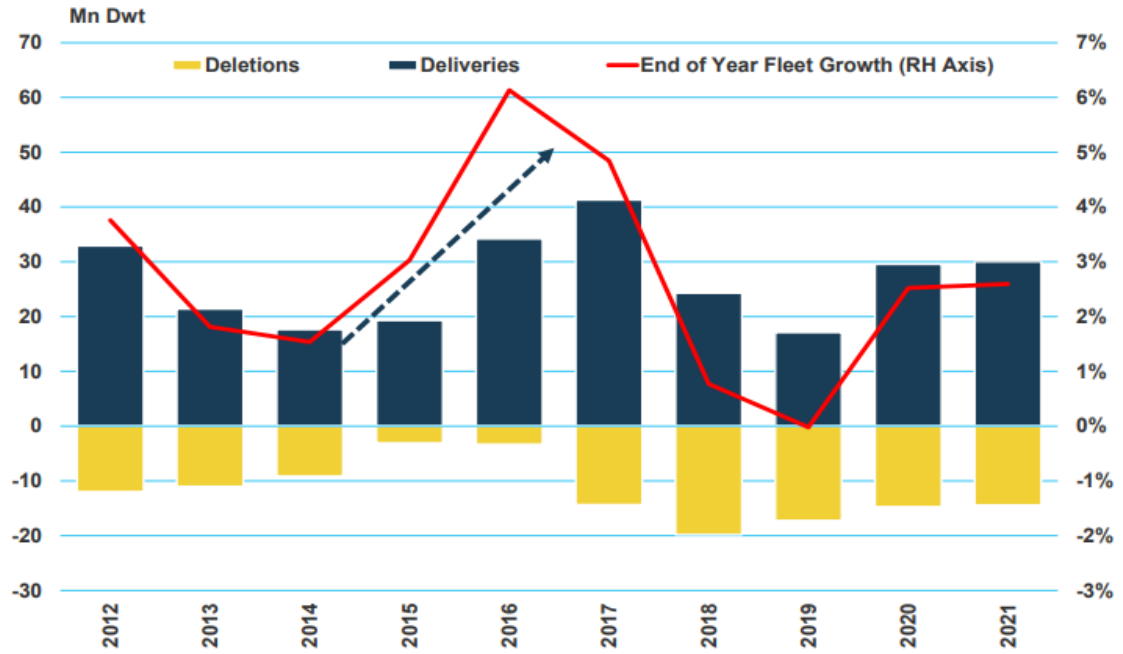
2.3.10 ΚΑΤΑΛΥΤΙΚΟΙ ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΣΤΗΝ ΠΡΟΣΦΟΡΑ ΠΛΟΙΩΝ

Πιθανότατα ο ηγετικός παράγοντας στην αγορά δεξαμενόπλοιων είναι η προσφορά των πλοίων, πιο συγκεκριμένα είναι ο απόλυτος παράγοντας που δημιουργεί διακυμάνσεις. Πιο αναλυτικά, όταν η αγορά χαρακτηρίζεται από περιορισμένη προσφορά πλοίων, το κόστος ναύλωσης ενός πλοίου – ο ναύλος – αυξάνεται αντιστοίχως, και σε αντίθετη περίπτωση όπου υπάρχει μεγάλη προσφορά πλοίων μειώνεται. Αυτή η υπερπροσφορά ή μειωμένη προσφορά σε αριθμό πλοίων μπορεί να παρουσιαστεί σε ένα μακροπρόθεσμο ορίζοντα με τη συνολική παγκόσμια προσφορά πλοίων, η οποία θα οδηγήσει με τη σειρά της σε πιο μακροπρόθεσμες τάσεις στα επίπεδα που θα κυμανθούν οι ναύλοι, αλλά, επιπροσθέτως μπορεί να αντικατοπτριστεί σε ένα πιο περιφερειακό επίπεδο, όπου ο αριθμός των διαθέσιμων πλοίων σε μία περιοχή φόρτωσης μπορεί να οδηγήσει σε βραχυπρόθεσμες διακυμάνσεις των ναύλων, οι οποίοι μπορεί να ποικίλλουν ανά περιοχή φόρτωσης.

Σε μία παγκόσμια κλίμακα, η προσφορά των διαθέσιμων πλοίων είναι μία συνάρτηση των πόσων νεόκτιστων πλοίων παραδίδονται παγκοσμίως ενάντια στα πλοία που αποσύρονται από τον παγκόσμιο στόλο. Η εικόνα της προσφοράς πλοίων μπορεί να παρομοιαστεί με μία μπανιέρα – οι ροές νέων παραγγελιών για πλοία αντανακλούν την στιγμή που γεμίζει η μπανιέρα με νερό, καθώς είναι συνεχόμενα ανοιχτή η βρύση, καθώς η μπανιέρα είναι ο παγκόσμιος στόλος και το νερό που εισέρχεται σε αυτή είναι τα νεότευκτα πλοία. Η διάλυση των πλοίων μπορεί να παρουσιαστεί με το κλείσιμο της βρύσης και το άνοιγμα του σωλήνα, καθώς μέσω αυτής της διαδικασίας αφαιρούνται πλοία από τον παγκόσμιο στόλο.

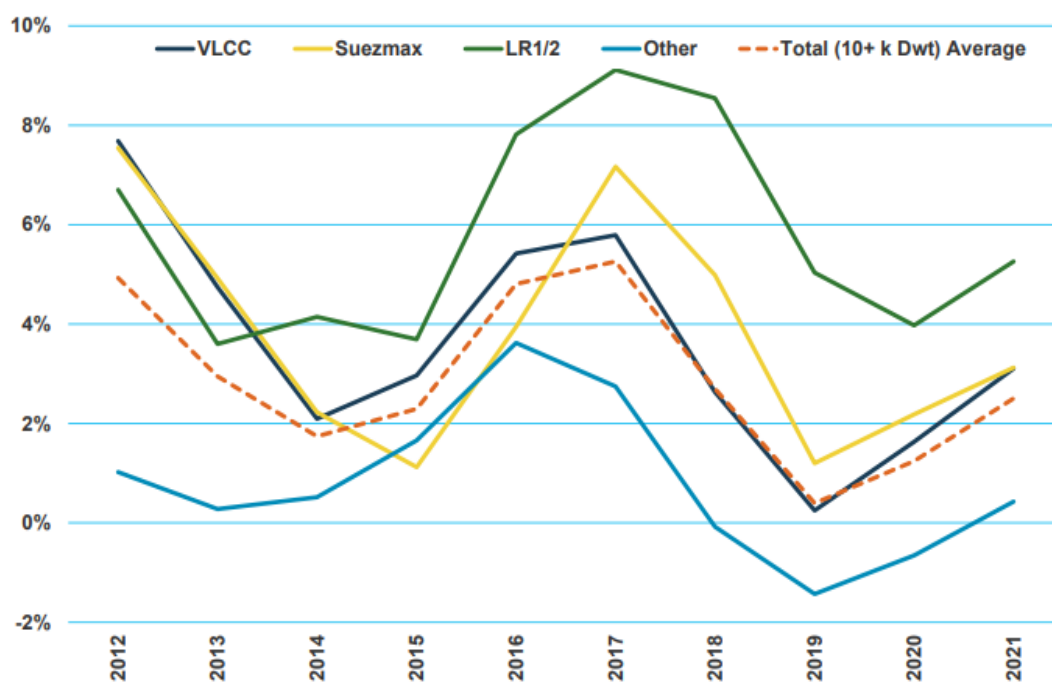


(Πηγή: <https://www.euronav.com/en/investors/company-news-reports/special-reports/what-is-the-effective-size-of-the-operational-world-tanker-fleet/>)



(Fleet / Net Changes and Growth – Πηγή:

https://intertanko.com/upload/109699/MSI_Tanker_Market_Outlook_April_2017.pdf)



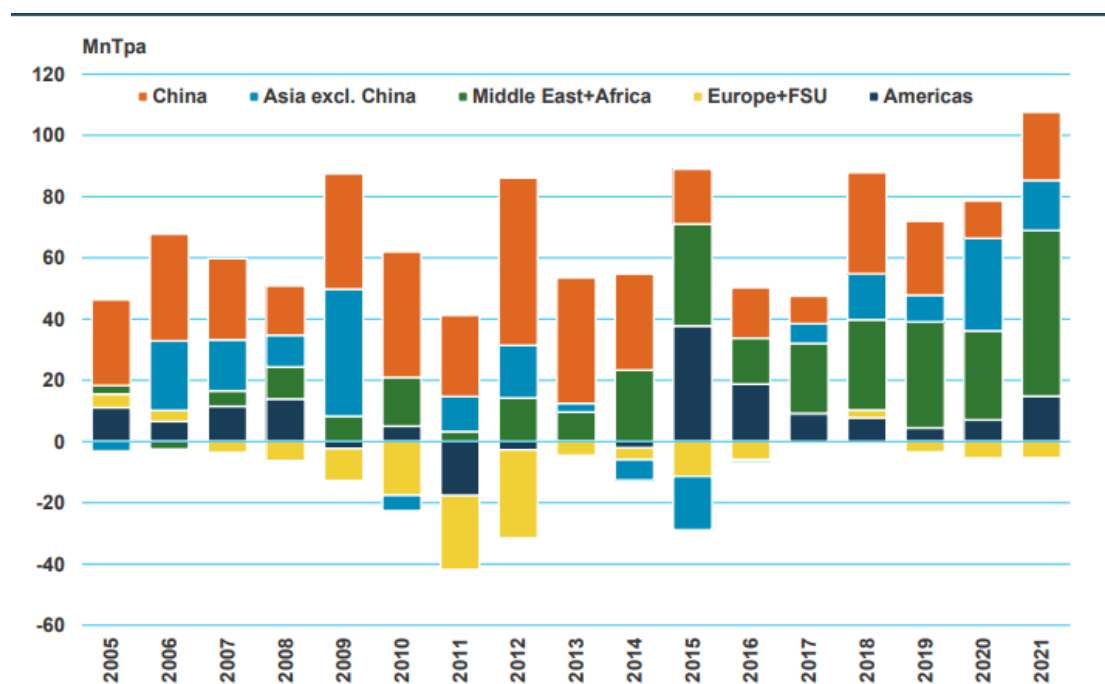
(Fleet Growth by Segment/Year Average Capacity – Πηγή:
https://intertanko.com/upload/109699/MSI_Tanker_Market_Outlook_April_2017.pdf)

2.3.11 ΟΙ ΕΜΠΟΡΙΚΟΙ ΔΡΟΜΟΙ ΚΑΙ Η ΔΥΝΑΜΙΚΗ ΤΗΣ ΑΓΟΡΑΣ

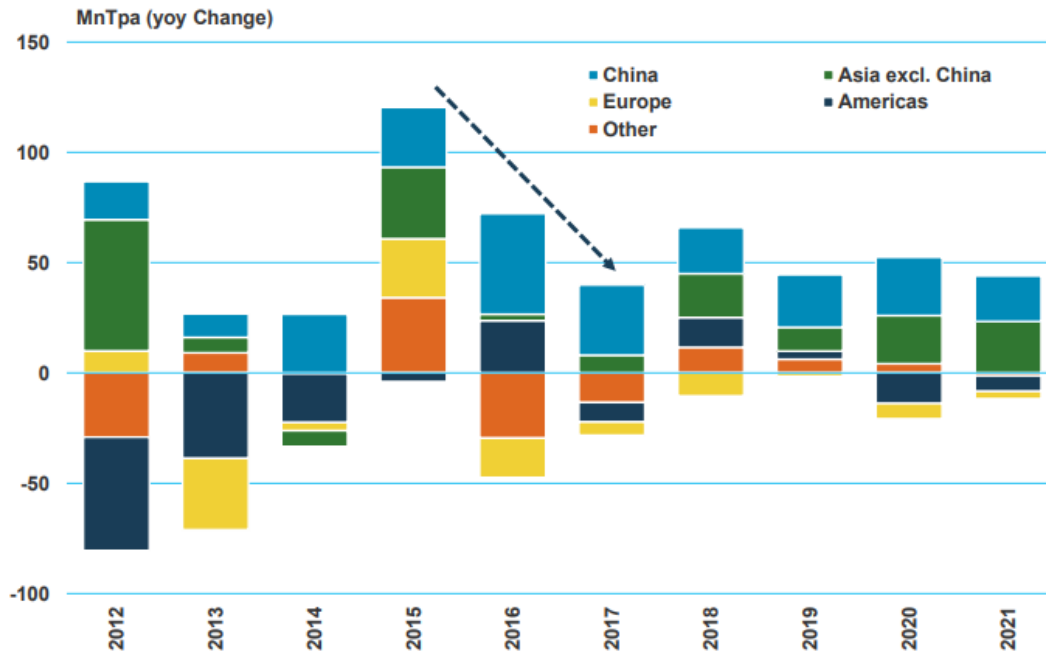
Τα διαφορετικά μεγέθη πλοίων καθορίζονται από τις εμπορικές ροές που θα ακολουθήσουν. Όπως έχει αναφερθεί παραπάνω τα μικρότερα σε μέγεθος δεξαμενόπλοια μεταφέρουν προϊόντα πετρελαίου αλλά στα πλοία μεταφοράς αργού πετρελαίου, παρατηρείται μια διαφοροποίηση, γεγονός που υποδεικνύεται από τις οικονομίες κλίμακας. Το μέγεθος των VLCC τα καθιστά πιο αποδοτικά σε επίπεδο κόστους, για μεγαλύτερους εμπορικούς δρόμους σε πολύ μεγάλα λιμάνια όπου μπορεί να εξυπηρετηθεί το μεγάλο μέγεθος της φύσης τους. Όσο πιο μικρό είναι ένα πλοίο, τόσο πιο πολύ θα δραστηριοποιείται σε περιφερειακούς εμπορικούς διαύλους. Παρόλα αυτά υπάρχει μια σταυρωτή ελαστικότητα μεταξύ των μεγεθών των πλοίων, όταν η τιμή που προκύπτει από το να χρησιμοποιείς ένα VLCC ανέρχεται σε πολύ

υψηλά επίπεδα , για τον εκάστοτε πελάτη μπορεί να αποδειχθεί πιο αποδοτικό, σε επίπεδο τιμής, το να χρησιμοποιήσει 2 Suezmax πλοία, προκειμένου να μεταφέρει την ίδια ποσότητα πετρελαίου. Για αυτόν το λόγο, πολλές φορές παρατηρούμε τα Suezmax να ανταγωνίζονται τα VLCC σε αυτούς τους μεγάλους εμπορικούς δρόμους.

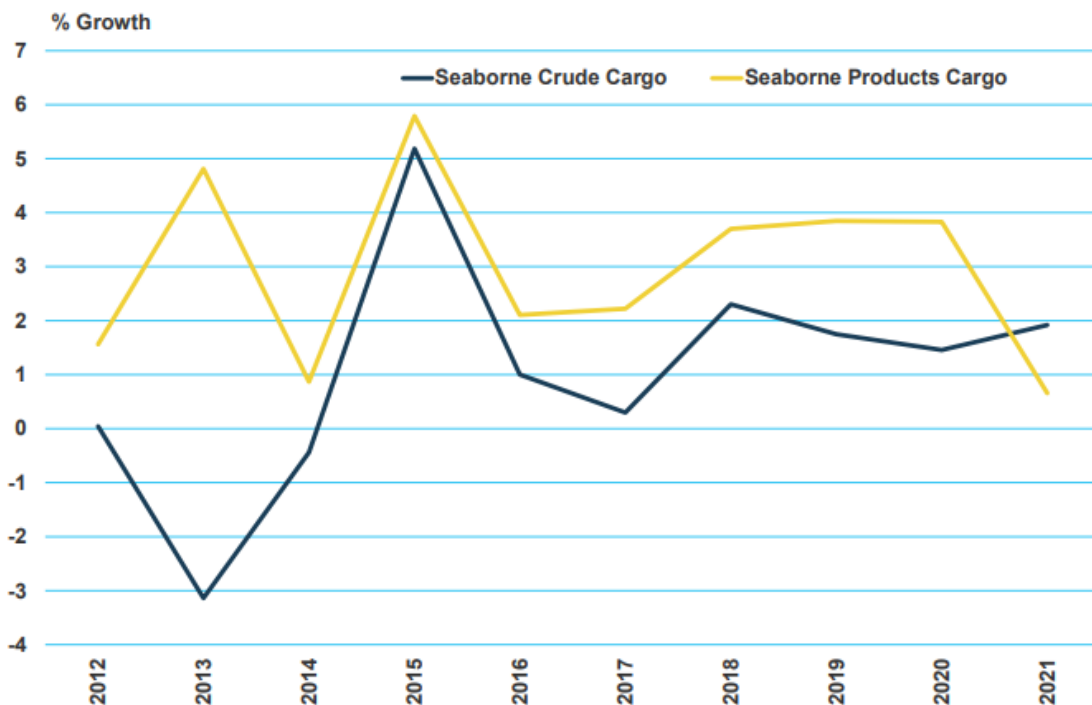
Είναι εξαιρετικά σημαντικό να κρατήσουμε ότι οι εμπορικοί δρόμοι δεν είναι στατικοί και είναι εξαιρετικά εξαρτώμενοι από τις ροές του πετρελαίου. Επί παραδείγματι, μόλις ξεκίνησαν να παρατηρούνται εξαγωγές αργού πετρελαίου από τις Ηνωμένες Πολιτείες προς την Άπω Ανατολή, η αγορά ανέπτυξε μια ανάγκη για πολύ μεγάλα δεξαμενόπλοια μεταφοράς αργού πετρελαίου από τον Κόλπο των Ηνωμένων Πολιτειών, γεγονός που δεν είχε παρατηρηθεί νωρίτερα.



(Refinery Capacity Expansion – Πηγή: <https://www.youtube.com/watch?v=J75enyWdbBM>)



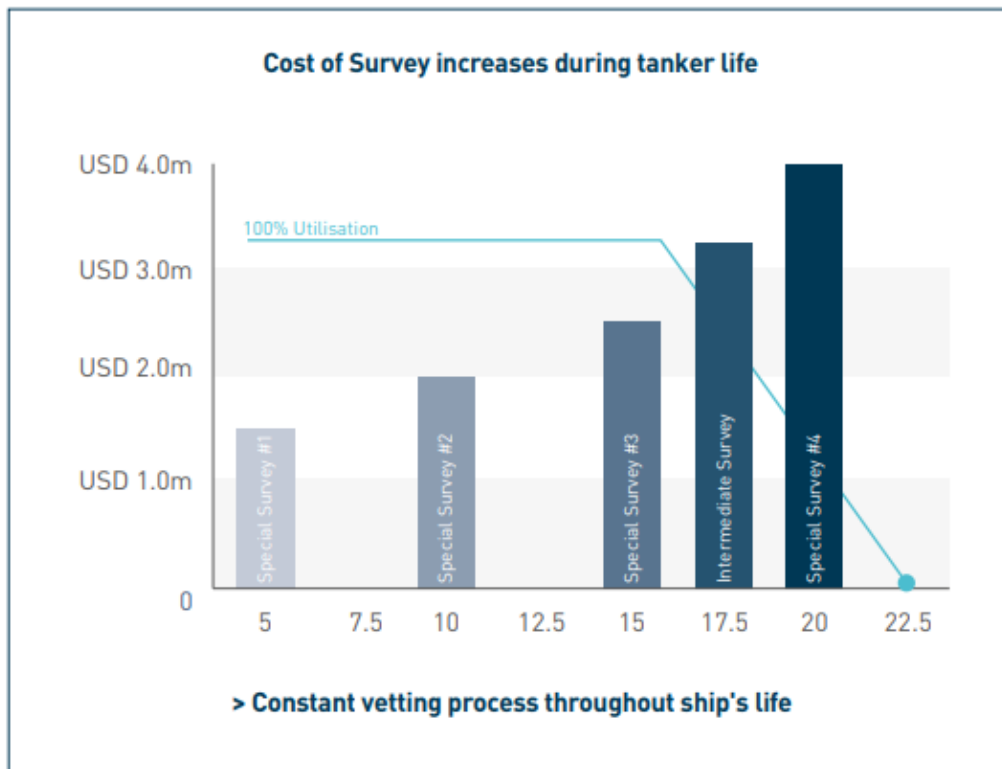
(Crude Oil Imports/Incremental Change – Πηγή: <https://www.youtube.com/watch?v=J75enyWdbBM>)



(Oil Trade Growth – Πηγή: <https://intertanko.com/upload/109699/MSI Tanker Market Outlook April 2017.pdf>)

2.3.12 ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ ΠΟΥ ΔΙΕΠΟΥΝ ΤΟ ΠΕΡΙΟΥΣΙΑΚΟ ΣΤΟΙΧΕΙΟ ΚΑΙ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΟΤΗΤΑ ΤΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ

Ο κλάδος των δεξαμενόπλοιων είναι αυστηρά ελεγχόμενος, προκειμένου να εξασφαλίζεται ότι τα πλοία είναι ασφαλή για τα πληρώματα, για τα μεταφερόμενα φορτία και το περιβάλλον. Μέχρι την ηλικία των 15 ετών, το εκάστοτε πλοίο πρέπει να διενεργεί μια επιθεώρηση εντός ναυπηγείου κάθε 5 χρόνια. Το πλοίο επιβάλλεται να έχει στην κατοχή του πιστοποίηση από την Κλάση, η οποία είναι ένας ανεξάρτητος φορέας που θεσπίζει και διατηρεί τεχνικές προϋποθέσεις που διέπουν τη λειτουργία του εκάστοτε πλοίου. Τα πλοία έχουν έναν πενταετή κύκλο επιθεωρήσεων με μία ετήσια επιθεώρηση (12 μήνες), μια ενδιάμεση επιθεώρηση (30 μήνες), και την ειδική επιθεώρηση (60 μήνες). Η ολοκλήρωση αυτής της επιθεώρησης μπορεί να διαρκέσει μερικές εβδομάδες, και στόχο έχει να εξετάσει το πάχος του σιδήρου των τοιχωμάτων του πλοίου και άλλους παράγοντες, όπως είναι η αξιοπλοΐα του πλοίου. Με την πάροδο της 15ετίας ο κύκλος της ενδιάμεσης επιθεώρησης πρέπει να πραγματοποιείται και αυτός σε ναυπηγείο κάθε 30 μήνες, όπως και στα 17,5 και στα 22,5 χρόνια. Επιπροσθέτως, αξίζει να σημειωθεί ότι όσο αυξάνεται η ηλικία των πλοίων, τόσο αυξάνεται και το κόστος διεξαγωγής των επιθεωρήσεων. Μερικοί σημαντικοί Ναυλωτές θεωρούν τους γενικούς κινδύνους που συνδέονται με τη μεταφορά πετρελαίου με ένα παλαιότερο πλοίο ως υπερβολικά μεγάλους, ειδικότερα όταν το πλοίο φτάσει τα 15 έτη ζωής του, με αποτέλεσμα να ναυλώνουν πλοία μόνο μέχρι αυτό το όριο ηλικίας. Ωστόσο, τα περισσότερα πετρελαιοφόρα βρίσκουν απασχόληση μέχρι και το 20^ο έτος τους, που ταυτίζεται με τον κύκλο ζωής τους. Παρατηρώντας δεξαμενόπλοια που έχουν διαλυθεί από το 2009, η μέση ηλικία διάλυσης τόσο για τα VLCC όσο και για τα Suezmaxes ήταν περίπου 20 χρόνια.



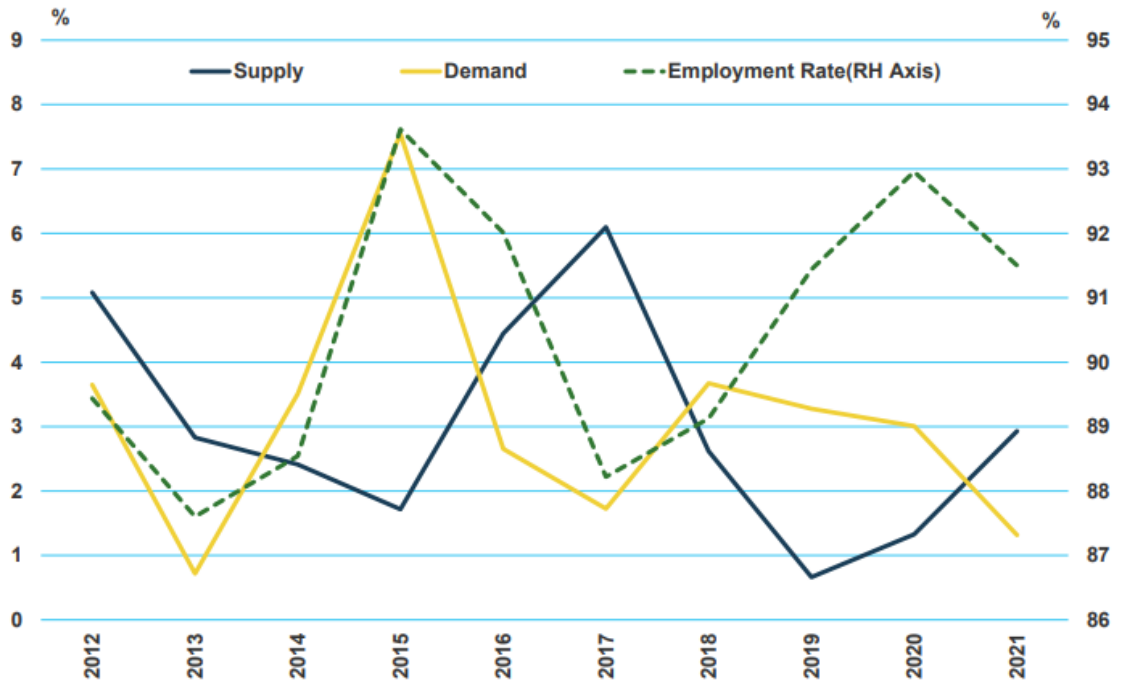
(Πηγή: <https://www.euronav.com/media/65361/special-report-2017-eng.pdf>)

2.3.13 ΕΠΟΧΙΚΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΚΥΚΛΙΚΟΤΗΤΑ

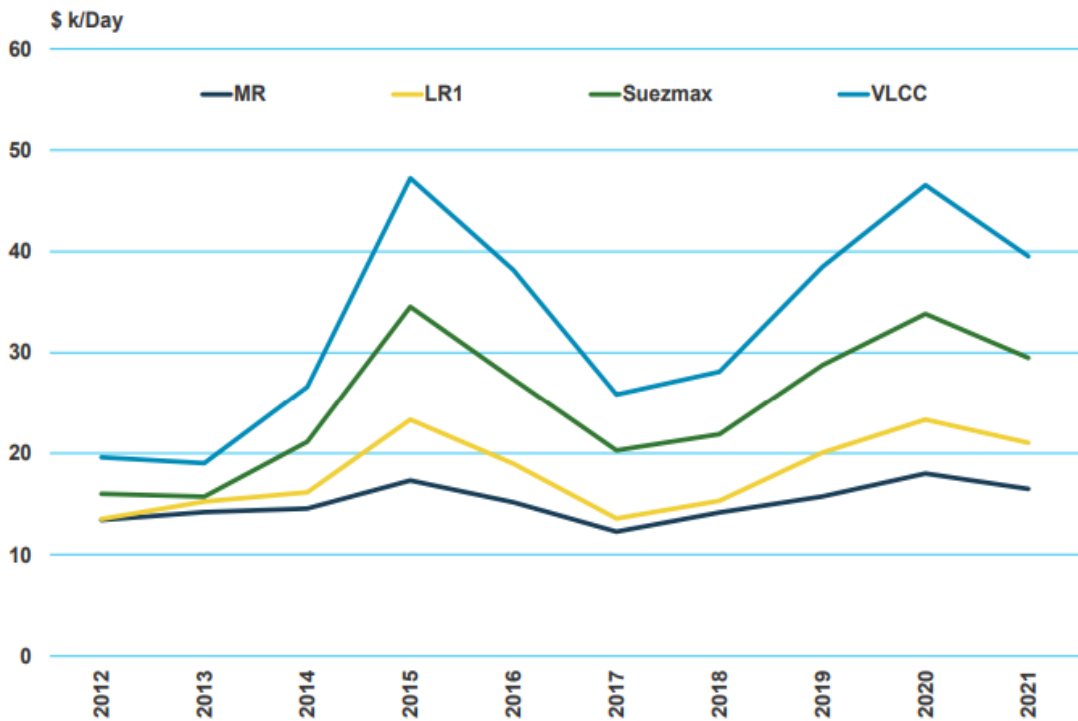
Ιστορικά, υπήρξε εμφανής βαθμός εποχικότητας στην αγορά δεξαμενόπλοιων, καθώς τα ναύλα τείνουν να αποδίδουν καλύτερα κατά το πρώτο τρίμηνο και το τέταρτο τρίμηνο ενός ημερολογιακού έτους. Με το 90% του παγκόσμιου πληθυσμού να ζει στο βόρειο ημισφαίριο, απαιτείται περισσότερο πετρέλαιο κατά τη διάρκεια του χειμώνα στο βόρειο ημισφαίριο, και ως κατά συνέπεια, μεγαλύτερη είναι η ποσότητα πετρελαίου που καταναλώνεται κατά τη διάρκεια αυτών των τριμήνων.

Ωστόσο, αυτή η έντονη αντίθεση στην εποχικότητα τείνει να μειώνεται τα τελευταία χρόνια. Αυτό μπορεί να εξηγηθεί, σε τωρινά δεδομένα, από τη μεγαλύτερη αύξηση της ζήτησης που προέρχονται από την Ασία, όπου η ζήτηση πετρελαίου επηρεάζεται λιγότερο από την εποχική κατανάλωση.

Ο τομέας της Ναυτιλίας με τα δεξαμενόπλοια παρουσιάζει μια έντονη κυκλικότητα, με τις τιμές των ναύλων να επηρεάζονται από πολλούς παράγοντες, με κυριότερους από αυτούς την προσφορά και τη ζήτηση σε πλοία σε μεσοπρόθεσμο και μακροπρόθεσμο ορίζοντα. Η προμήθεια σκαφών αποτελεί το μόνο παράγοντα που ελέγχεται από τη ναυτιλιακή βιομηχανία, καθώς η προσφορά πλοίων επηρεάζεται σε μεγάλο βαθμό από τις ροές κεφαλαίων από και προς τον τομέα αυτό, όπως και από τη διαθεσιμότητα χρηματοδότησης από τράπεζες και άλλους επενδυτές. Ένας κύκλος στον τομέα των δεξαμενόπλοιων ξεκινάει με μία υπερφορτισμένη αγορά. Όπου η ύπαρξη υπερβολικά μεγάλου αριθμού διαθέσιμων σκαφών πιέζει τα έσοδα και τα έσοδα κεφαλαίου προς τα κάτω. Αυτό θα έχει ως αποτέλεσμα, κάποιοι ιδιοκτήτες να απαλλαγθούν από τα παλαιότερα πλοία τους, καθώς η λειτουργία τους οδηγεί σε αρνητικά αποτελέσματα στα έσοδά τους. Καθώς τα πλοία απομακρύνονται από το στόλο, η αγορά θα ανακάμπτει, οι ιδιοκτήτες θα αρχίζουν να αποκομίζουν περισσότερα κέρδη, και όλο και περισσότερες ροές κεφαλαίων θα εισέρχονται στον τομέα των δεξαμενόπλοιων. Στη συνέχεια, αυτό θα ενθαρρύνει τους ιδιοκτήτες προκειμένου να αρχίσουν να παραγγέλλουν νέα πλοία για να αυξήσουν την προσφερόμενη χωρητικότητα, παρόλο που ο εκτιμώμενος χρόνος παράδοσης είναι τα 2 ημερολογιακά έτη. Μόλις τα νεότευκτα σκάφη αρχίσουν να παραδίδονται και να εισέρχονται στην αγορά, με αργό ρυθμό και για ακόμη μία φορά θα υπάρξει υπερπροσφορά και τα έσοδα θα αρχίσουν να κατρακυλούν στο σημείο όπου ξεκίνησε ο κύκλος. Αυτοί οι κύκλοι ποικίλλουν στη χρονική τους διάρκεια, αλλά συνήθως χρειάζονται 5 με 10 χρόνια για να ολοκληρωθεί η κυκλικότητα αυτή, και ειδικότερα όταν εμφανίζεται η εποχικότητα, χρειάζεται περισσότερος χρόνος για να ολοκληρωθεί αυτή η κίνηση.



(Tanker Supply, Demand and Employment Rate – Πηγή: [https://intertanko.com/upload/109699/MSI Tanker Market Outlook April 2017.pdf](https://intertanko.com/upload/109699/MSI_Tanker_Market_Outlook_April_2017.pdf))



(Tanker 11 Year T/C Rate Forecast – Πηγή: [https://intertanko.com/upload/109699/MSI Tanker Market Outlook April 2017.pdf](https://intertanko.com/upload/109699/MSI_Tanker_Market_Outlook_April_2017.pdf))

2.4 ΤΟ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΙΚΟΤΕΡΟ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΑ ΜΕΓΕΘΟΣ ΤΟΥ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΥ ΣΤΟΛΟΥ

Δεδομένου ότι τιμή του πετρελαίου προσεγγίζει το ανώτατο όριο εξαγωγής πετρελαίου από τις Ηνωμένες Πολιτείες, και με τους διαμορφωτές της αγοράς και των αναλυτές να προβλέπουν σταθερή αύξηση της ζήτησης (η IEA προβλέπει αύξηση της ζήτησης κατά 1,4 εκατ. βαρέλια ημερησίως έως το 2017 και κατά 1,2 εκατ. βαρέλια ημερησίως ετησίως την τετραετία 2018-22), αγορά των ναύλων αναμένεται να είναι μία συνεχώς τροφοδοτούμενη αγορά.

Με βάση την εξέταση που πραγματοποιήσαμε από την πλευρά της προσφοράς, οι περισσότεροι αναλυτές θα επικεντρωθούν κυρίως σε τρεις τομείς:

- Οι παραγγελίες που έχουν κατατεθεί στα ναυπηγεία για την κατασκευή νέων πλοίων.
- Οι αναμενόμενες παραδόσεις πλοίων
- Την προβλεπόμενη η πιθανή διάλυση παλιάς υφιστάμενης χωρητικότητας.

2.4.1 ΚΑΤΑΛΛΗΛΟΤΗΤΑ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΓΙΑ ΝΑ ΣΥΝΕΧΙΣΟΥΝ ΤΗ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ ΤΟΥΣ

Η αξιοποίηση του υπάρχοντος παγκόσμιου στόλου, τα σκάφη που πλέον και δραστηριοποιούνται, ποικίλλει ανά τους καιρούς. Ο στόλος υπόκειται σε προϋποθέσεις και κανονισμούς που πρέπει να υπακούει, προκειμένου να επικυρώνεται η αξιοπλοΐα του από την εκάστοτε Κλάση, η οποία συνιστά ένα καθεστώς κανονισμών και ενσωματώνει έναν κύκλο περιοδικής έρευνας, συμπεριλαμβανομένου του δεξαμενισμού (dry-docking). Οποιοδήποτε πλοίο δεν

πιστοποιείται από την Κλάση, δεν είναι διαθέσιμο να παρέχει καμία μεταφορική υπηρεσία, όπως και κανένα πλοίο το οποίο δεν διεξάγει τον προγραμματισμένο δεξαμενισμό όπου θα ολοκληρώσει προγραμματισμένες επισκευές, συντήρηση και επιθεώρηση προκειμένου να πιστοποιηθεί και να εγκριθεί από την Κλάση.

Το συγκεκριμένο σύστημα παρέχει το ελάχιστο απαιτούμενο πρότυπο που πρέπει να τηρείται, προκειμένου τα εμπορικά πλοία να λειτουργούν, και είναι κοινό για όλους τους τύπους των πλοίων. Για τα δεξαμενόπλοια, το συγκεκριμένο σύστημα αξιολόγησης είναι μόνο η αρχή των επιθεωρήσεων που απαιτούνται για την ανασκόπηση της διασφάλισης ποιότητας που είναι απαραίτητες για το εμπόριο. Ο Operator/Manager θα πρέπει να εφαρμόζει ένα πιστοποιημένο σύστημα διοίκησης σε απόλυτη συμμόρφωση με το Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (International Maritime Organization – IMO) και με τις απαιτήσεις που πηγάζουν από το Διεθνή Κώδικα Διαχείρισης Ασφάλειας (International Safety Management Code – ISM), και επικυρώνονται με το Έγγραφο Συμμόρφωσης (Document of Compliance – DOC), το οποίο εκδίδεται για την εταιρεία, και με το Πιστοποιητικό Διαχείρισης Ασφάλειας (Safety Management Certificate – SMC), το οποίο εκδίδεται ξεχωριστά για το εκάστοτε πλοίο που λειτουργεί/διαχειρίζεται η εταιρεία. Αυτά τα πιστοποιητικά εκδίδονται από την αναγνωρισμένη Κοινότητα της Κλάσης (Class Society), η οποία ενεργεί για λογαριασμό του κράτους της σημαίας του κάθε πλοίου.

Οι Αρχές Ελέγχου που αποκτούν την εξουσία τους μέσω νομίμων συσταθέντων οργάνων είναι το κράτος σημαίας, το οποίο μπορεί να εξουσιοδοτήσει την Κοινότητα της Κλάσης να εκδίδει για λογαριασμό της πιστοποιητικά που προαπαιτούνται με βάση τους κανονισμούς που έχει θεσπίσει ο IMO για τη διεθνή ναυσιπλοΐα. Και τα δύο μέρη εμφανίζουν ένα συνεχές ενδιαφέρον για το πλοίο όσο ο ιδιοκτήτης του το έχει καταχωρημένο υπό τη σημαία τους ή στην Κλάση τους αντίστοιχα. Επιπροσθέτως, υπάρχει και μια δεύτερη ομάδα η οποία αποκτά ενδιαφέρον για το πλοίο, το οποίο περιορίζεται στην πραγματοποίηση συγκεκριμένων ταξιδιών. Αυτή η ομάδα αποτελείται από τις Λιμενικές Αρχές, τους φορείς εκμετάλλευσης των τερματικών σταθμών φορτίου, τους ναυλωτές και αυτούς που ενδιαφέρονται για τα φορτία, δηλαδή οι πελάτες και οι πράκτορες.

2.4.2 ΚΑΤΑΛΛΗΛΟΤΗΤΑ ΠΛΟΙΟΥ ΓΙΑ ΤΟ ΦΟΡΤΙΟ

Όσον αφορά τα συσχετιζόμενα με το φορτίο μέρη, το ενδιαφέρον τους περιορίζεται χρονικά στην περίοδο κατά την οποία το πλοίο απασχολείται από αυτά, μεταφέρει το φορτίο τους ή βρίσκεται στο λιμάνι/τερματικό σταθμό, και όπου πρέπει να εξασφαλίζεται πριν από τη φόρτωση και την άφιξη ότι η λειτουργία και η απόδοση του πλοίου θα ανταποκρίνεται στις απαιτήσεις τους. Η συγκεκριμένη κατάσταση δημιουργεί σημαντικά προβλήματα λόγω της φύσης της ναυτιλίας, ως ενός δυναμικού περιβάλλοντος καθώς επηρεάζεται από το ανθρώπινο στοιχείο, τους κινδύνους της θάλασσας και τα καιρικά φαινόμενα, και τέλος την κυκλικότητα των αγορών. Συνεπώς, είναι μεγάλης σημαντικότητας προβληματισμός το πώς μπορεί να διασφαλιστεί το ενδιαφέρον για το φορτίο της απαιτούμενης ποιότητας κατά το κρίσιμο χρονικό διάστημα, όταν υπάρχει τόσο μεγάλη δυνατότητα αλλαγής και τόσο λίγη ευκαιρία για έλεγχο μέσω της φυσικής επιθεώρησης.

Οι πετρελαϊκές εταιρείες εκμεταλλεύονταν σε πρώτο στάδιο τους δικούς τους στόλους, γεγονός που συνεχίζεται σε κάποιο βαθμό. Ωστόσο, καθώς οι εταιρείες διέκοψαν την ολοκλήρωσή τους στον τομέα των Logistics, ένα από τα κυρίαρχα πράγματα που ανατέθηκαν σε εξωτερικούς συνεργάτες ήταν η λειτουργία του πλοίου. Τότε η διαδικασία μεταφέρθηκε στο να εξασφαλίζεται ότι η υπηρεσία δε θα εκτελούνταν σωστά στο παρόν αλλά και στο μέλλον. Δόθηκαν μαθήματα από την άλλη πλευρά των πετρελαϊκών στον τομέα της έρευνας και της παραγωγής, όπου η ανάθεση σε εξωτερικού συνεργάτες αποτελούσε τον κανόνα για την παράκτια τεχνογνωσία και τις γεωτρήσεις, όπου μάθαμε πολλά για την εξασφάλιση της ποιότητας.

2.4.3 ΕΛΕΓΧΟΣ ΦΥΣΙΚΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

Το εφαλτήριο ήταν γραπτά εγχειρίδια συντήρησης και λειτουργίας, τα οποία είχαν ως αποτέλεσμα τις Οδηγίες που εκδόθηκαν από το Διεθνές Ναυτιλιακό Φόρουμ των Πετρελαϊκών Εταιρειών (Oil Companies International Maritime Forum- OCIMF), και αποτελούν τη βάση για την αποδοχή του δεξαμενόπλοιου όπως και θεσπίστηκαν ικανοποιώντας μια διεθνή απαίτηση για τη ναύλωση.

Το επόμενο κρίσιμο σημείο ήταν η επιθεώρηση ενάντια σε αυτά τα εγχειρίδια, προκειμένου να διασφαλιστεί ότι ακολουθήθηκαν και ότι αυτή η τήρηση αποδεικνύεται στα αρχεία του πλοίου. Αυτή η διαδικασία είναι γνωστή ως Vetting, όπου σε αρχικό στάδιο σήμαινε ότι ένας υπάλληλος ή ένας εξωτερικός συνεργάτης του ναυλωτή επισκεπτόταν το πλοίο, ενώ αυτό βρισκόταν στο λιμάνι, προκειμένου να συναντήσει το πλήρωμα και να αναθεωρήσει το πλοίο και τα έγγραφά του. Ο έλεγχος αυτός δημιούργησε γρήγορα προβλήματα. Για την εταιρεία που διενεργούσε την επιθεώρηση, καθώς για την εταιρεία, το πλήρωμα και το πλοίο φαινόταν να εκτελεί το ταξίδι με βάση τον αποδεκτό τρόπο, αλλά αν ενέκριναν τη διαδικασία αυτή, δε γνώριζαν ποιος θα μπορούσε να βασιστεί σε αυτήν την έγκριση και για πόσο καιρό.

Η επιθεώρηση πρέπει να διενεργείται πριν από τη σύναψη της συμφωνίας με την επιχείρηση για την οποία προορίζεται, αλλιώς δεν εγκρίνεται για μελλοντική χρήση. Εάν ένα ταξίδι, και ειδικά για ένα μεγάλο δεξαμενόπλοιο, διαρκεί τρεις μήνες και το σκάφος χρειάζεται να προεγκριθεί σε ένα λιμάνι, τότε το χρονικό διάστημα των έξι μηνών συνιστά ελάχιστο όριο για την εκτέλεση των εργασιών που οδηγούν στην αποτελεσματικότητα για τη συμφωνημένη χρονική διάρκεια. Οι πλοιοκτήτες θα ήθελαν να είναι πολύ περισσότερο, καθώς η επανειλημμένη επιθεώρηση είναι μια κουραστική διαδικασία για το πλήρωμα, αλλά η ναυτιλία είναι δυναμική και οι συνεχείς αλλαγές πληρωμάτων με το κάθε μέλος να βρίσκεται σε υπηρεσία για 6 με 9 μήνες στο πλοίο.

Επιπροσθέτως, ένα άλλο ζήτημα που απασχόλησε αρκετά ήταν η επιλογή του ανθρώπινου παράγοντα για την στελέχωση του προσωπικού που θα διενεργούσε τους ελέγχους, με τον κίνδυνο της αναπαραγωγής κόστους εάν όλες οι πετρελαϊκές είχαν το δικό τους προσωπικό πραγματοποίησης της αξιολόγησης. Αυτό το γεγονός σε συνδυασμό με την περιοδική επανεξέταση που ήταν απαραίτητη για το Σύστημα Διαχείρισης Ασφάλειας (Safety Management System – SMS), σήμαινε ότι αναζητήθηκαν περισσότερες αποδοτικές λύσεις.

Για την αναθεώρηση του Συστήματος Διαχείρισης Ασφάλειας το OCIMF δημοσίευσε το 2004 το Πρόγραμμα TMS για τα δεξαμενόπλοια (Tanker Self-Management Self Assessment –TMSA) ως εργαλείο που βοηθά τους Operators να μετρήσουν, να αξιολογήσουν και να βελτιώσουν τα Συστήματα Διαχείρισης της Ασφάλειας που εφαρμόζουν. Κάθε διαχειριστής δεξαμενόπλοιου πρέπει να αναφέρει στο OCIMF τα αποτελέσματα της αξιολόγησης του δικού του SMS, βασιζόμενος στον αριθμό KPIs και στις Βέλτιστες Πρακτικές με 4 επίπεδα συμμόρφωσης για το καθένα από αυτά. Οι πετρελαϊκές εταιρείες μπορούν να διεξάγουν περιοδικούς ελέγχους για την αναθεώρηση του SMS που εφαρμόζουν οι διαχειριστές κάθε 3 χρόνια, προκειμένου να επιβεβαιώνεται ότι ισχύει η βαθμολογία που δηλώνει ο Operator, και να υποδεικνύονται περιοχές που χρειάζονται περισσότερη προσοχή και βελτίωση.

Το ίδιο το σύστημα αξιολόγησης αναπτύχθηκε σταδιακά υπό την καθοδήγηση του OCIMF. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα το σημερινό σύστημα, που θεωρείται δίκαιο, το οποίο εφαρμόζεται σήμερα να υπόκειται σε συνεχή επανεξέταση και αλλαγές. Παρακάτω ακολουθεί μια παρουσίαση του τρόπου με τον οποίο το OCIMF περιγράφει το πρόγραμμα Έκθεσης της Αξιολόγησης Επιθεώρησης του πλοίου (Ship Inspection Report Evaluation – SIRE).

Το πρόγραμμα Έκθεσης της Αξιολόγησης Επιθεώρησης του πλοίου, ή αλλιώς SIRE, είναι μία πολύ μεγάλη βάση δεδομένων με ενημερωμένες πληροφορίες σχετικά με τα δεξαμενόπλοια. Ουσιαστικά, το SIRE επικεντρώνεται στην αφύπνιση της προσοχής της βιομηχανίας των δεξαμενόπλοιων σχετικά με τη σημαντικότητα της ικανοποίησης της ποιότητας στα δεξαμενόπλοια και την ικανοποίηση των προαπαιτούμενων στα θέματα ασφάλειας. Από την εισαγωγή του το πρόγραμμα έχει

λάβει την καθολική αποδοχή και συμμετοχή της βιομηχανίας, τόσο από τα μέλη του OCIMF, όσο και από τους διαχειριστές των τάνκερ.

Από την εισαγωγή του, διενεργήθηκαν και υποβλήθηκαν στο SIRE περισσότερες από 180,000 εκθέσεις επιθεώρησης. Σε μέσο όρο, οι παραλήπτες του προγράμματος έχουν πρόσβαση στη βάση δεδομένων σε ποσοστό μεγαλύτερο των 8,000 αναφορών, σε μηνιαία βάση.

Το πρόγραμμα SIRE ακολουθεί ένα πρωτόκολλο επιθεώρησης χρησιμοποιώντας:

- Ερωτηματολόγιο Επιθεώρησης Πλοίου (Vessel Inspection Questionnaire – VIQ)
- Ομοιόμορφη Έκθεση Επιθεώρησης SIRE (Uniform SIRE Inspection Report)
- Ερωτηματολόγιο Στοιχείων του πλοίου (Vessels Particulars Questionnaire - VPQ)

Τα παραπάνω δεδομένα καθιστούν το πρόγραμμα ομοιόμορφο και παρέχουν ένα επίπεδο διαφάνειας.

Το SIRE έχει καθιερωθεί από μόνο του ως μια πολύ σημαντική πηγή πληρώματος, τεχνικών και λειτουργικών πληροφοριών για τους δυνητικούς ναυλωτές και τους άλλους χρήστες του προγράμματος. Η όλο και αυξανόμενη χρήση του ανταποκρίνεται στις προσπάθειες της πετρελαϊκής βιομηχανίας προκειμένου να διαπιστώσει εάν τα δεξαμενόπλοια που χρησιμοποιεί για τη μεταφορά πετρελαίου διαχειρίζονται και συντηρούνται σωστά. Ειδικότερα για τους ναυλωτές είναι ένα εργαλείο αξιολόγησης του κινδύνου. Το OCIMF δεν τρέφει κανένα ενδοιασμό ότι οι καλύτερα πληροφορημένες αποφάσεις επιθεωρήσεων οδηγούν σε βελτιώσεις στην ποιότητα των πλοίων, επιταχύνοντας τη συνεχιζόμενη προσπάθειά του για ασφαλέστερα πλοία και καθαρότερες θάλασσες.

Οι εκθέσεις επιθεώρησης διατηρούνται επί του δείκτη για διάστημα 12 μηνών από την ημερομηνία παραλαβής, και διατηρούνται στη βάση δεδομένων για 2 έτη. Η πρόσβαση στο πρόγραμμα είναι διαθέσιμη με ονομαστικό κόστος στα μέλη του OCIMF, στους διαχειριστές τερματικών χύδην πετρελαίου, στις Λιμενικές Αρχές, στις Αρχές των καναλιών, στις πετρελαϊκές εταιρείες, στις εταιρείες ηλεκτρικής ενέργειας, στις βιομηχανίες, στους εμπόρους πετρελαίου οι οποίοι ναυλώνουν τα δεξαμενόπλοια ως βασικό μέρος της επαγγελματικής τους δραστηριότητας.

Επιπροσθέτως, διατίθεται ακόμη στους Κυβερνητικούς Φορείς που εποπτεύουν την ασφάλεια ή/και την πρόληψη της θαλάσσιας ρύπανσης σε επίπεδο που αφορά τα δεξαμενόπλοια και τις φορτηγίδες.

Το σύστημα αυτό σε συνδυασμό με την προϋπόθεση ότι τα δεξαμενόπλοια πρέπει να έχουν διπλό κύτος, είχε ραγδαίες επιπτώσεις στη λειτουργική πραγματοποίηση των ταξιδιών και στις πετρελαιοκηλίδες, καθώς ήταν μια επιτυχία.

Παρόλα αυτά, το πρόγραμμα έχει κάποια αρνητικά για το προσωπικό που βρίσκεται στο πλοίο. ενώ μειώνει τον αριθμό των επιθεωρήσεων χάρη στην ανταλλαγή πληροφοριών μέσω της βάσης δεδομένων SIRE μεταξύ διάφορων μερών, δεν καθιστά έγκριση. Έτσι η αποδεκτή έκθεση ενός χρήστη μπορεί να φανερώνει την ανεπάρκεια κάποιου άλλου. Επίσης, δεν έχει κάποια περίοδο ισχύος, με τους χρήστες να εκφράζουν μια άποψη μέσω της αγοράς, σύμφωνα με την οποία απαιτούν η έκθεση να έχει υποβληθεί τους τελευταίους 6 μήνες χρήσης του πλοίου. Όπως περιγράφηκε παραπάνω, αυτό οδηγεί τον πλοιοκτήτη να θέλει να είναι συνεχώς ενημερωμένος, γεγονός που απαιτεί τη διενέργηση επιθεωρήσεων σε κάθε λιμάνι. Οι επιθεωρήσεις πραγματοποιούνται όταν το πλήρωμα έχει το περισσότερο φόρτο εργασίας και αντλεί δεδομένα προκειμένου να εξασφαλίσει ότι το πλοίο λειτουργεί σωστά σε χρονικές περιόδους που το πλοίο απαιτεί όλους τους διαθέσιμους πόρους για να λειτουργήσει σωστά και αποδοτικά. Επιπροσθέτως, αξίζει να σημειωθεί ότι οι επιθεωρήσεις που διεξάγονται από τις Κρατικές Λιμενικές Αρχές αυξάνονται, ανεξάρτητα από το SIRE, και παρόλο που έχουν πρόσβαση σε αυτό, με αποτέλεσμα να δημιουργούν επιπρόσθετο βάρος στους πλοιοκτήτες. Η επιθεώρηση έχει μια επιχειρησιακή πλευρά, γι 'αυτό από την άποψη του πλοιοκτήτη, είναι ευπρόσδεκτες λιγότερες επιθεωρήσεις με περισσότερη κατανομή των αποτελεσμάτων.

Για τους πλοιοκτήτες η μεγαλύτερη αλλαγή οφείλεται σε ένα παλιό στυλ σχέσης με τον πελάτη, όπου επαναλαμβάνονταν οι επιδόσεις, υπήρχε εμπιστοσύνη ως προς τις μελλοντικές επιδόσεις, σε ένα σύστημα όπου η εξυπηρέτηση εξασφαλίζεται μέσω της ανταλλαγής δεδομένων και η μεταξύ τους σχέση έχει γίνει εμπορευματοποιήσιμη. Το πρόβλημα με αυτήν την προσέγγιση είναι ότι παρά τις προσπάθειες του OCIMF, η ποιότητα των επιθεωρήσεων μπορεί να διαφέρει ανάλογα με το άτομο που πραγματοποιεί την επιθεώρηση. Η ομοιομορφία είναι απαραίτητο στοιχείο και ο κάθε πελάτης θα έχει δικούς τους περιορισμούς, με 2 να κυριαρχούν.

Ο πρώτος και πιο γνωστός είναι η ηλικία του σκάφους. Οι περισσότεροι ναυλωτές δεν θα χρησιμοποιήσουν σκάφη ηλικίας άνω των 15 ετών για να μεταφέρουν το φορτίο τους, και επιπροσθέτως οι περισσότεροι τερματικοί σταθμοί της λεκάνης του Ατλαντικού δεν θα δέχονται πλοία ηλικίας άνω των 18 ετών. ο ίδιο ισχύει για ορισμένα διυλιστήρια στην Κίνα και τη Βορειοδυτική Ευρώπη. Ο δεύτερος είναι λιγότερο γνωστός αλλά βασίζεται στο καλούπι του πληρώματος. Αυτός συνήθως βασίζεται στην προηγούμενη εμπειρία των αξιωματικών του δεξαμενόπλοιου, τους οποίους χρησιμοποιεί ο ιδιοκτήτης, (συνήθως στους κορυφαίους 4 στην ιεραρχία) στο συγκεκριμένο τύπο δεξαμενόπλοιου, του βαθμού, της ευθύνης και του χρόνου.

Οι διαφορές, στις μεμονωμένες απαιτήσεις της εταιρείας, παρουσιάζουν τους ιδιοκτήτες με μερικούς περίπλοκους υπολογισμούς για να προσδιορίσουν με ποιους όρους είναι διατεθειμένοι ανά πάσα στιγμή να αναπτύξουν επιχειρηματική δραστηριότητα. Η επιχειρηματική πρόκληση είναι να είναι κατάλληλη για να συνεργαστεί με όλους ανά πάσα χρονική στιγμή. Εάν αυτό συνεπάγεται με περισσότερες επιθεωρήσεις, περισσότερες αλλαγές πληρώματος για να ικανοποιηθούν αυτές οι απαιτήσεις , και πώληση των παλαιότερων πλοίων για να έχουν ένα νέο στόλο, προχωρούν στην ικανοποίησή τους, υπό τον όρο ότι θα προσφέρουν ένα καλύτερο επιχειρηματικό μοντέλο και επαρκή οικονομικά αποτελέσματα για να δικαιολογηθούν οι πρόσθετες δαπάνες.

Ένα πλοίο μπορεί να δυσκολευτεί να ναυλωθεί εάν δεν υπάρχουν οι απαιτούμενες εγκρίσεις. Θεωρητικά, αυτό θα μειώσει την αποδοτικότητα του πλοίου, οδηγώντας το να κερδίσει λιγότερα, καθώς θα έχει λιγότερες επιλογές στην ανάπτυξη δραστηριότητας, και συνεπώς δεν θα είναι σε θέση να βελτιστοποιήσει τη χρησιμότητά του. Ενώ το επιχείρημα για τη βελτιστοποίηση είναι αληθές, το πλοίο λειτουργεί σε μια δυναμική εμπορευματοποιημένη αγορά. Κατά ειρωνικό τρόπο, εάν 11 φορτία αναζητούν 10 πλοία, η ανεπαρκής προσφορά γίνεται εμφανής στο τελευταίο σκέλος, οπότε το λιγότερο ευνοούμενο πλοίο μπορεί να αντιμετωπίσει τις καλύτερες συνθήκες αγοράς, δηλαδή το να βρίσκεται ένα πλοίο μπροστά σε 2 πελάτες, οι οποίοι δεν έχουν επιλογή. Η μεταβλητότητα των ναύλων, επειδή πρόκειται για αγορά όπου πραγματοποιούνται συναλλαγές βασικών εμπορευμάτων, σημαίνει ότι η χαμένη αποτελεσματικότητα, λόγω της ανεπάρκειας της εγκριτικής κατάστασης, μπορεί εύκολα να αντισταθμιστεί από την τιμολόγηση που προκαλείται

από τη θέση "τελευταία στο κατάστημα". Πρόκειται για μια ακούσια συνέπεια αλλά πολύ πραγματική.

Ο ρόλος που διαδραματίζει η αποδοχή των πλοίων μέσω της επιθεώρησης στην αγορά είναι σημαντικός. Κυριαρχεί στην εργάσιμη ημέρα των γραφείων ναύλωσης (σημείο πώλησης), κάθε πλοιοκτήτη, και κάθε πελάτη. Ο αποτύπωση του «παγκόσμιου στόλου» σε ένα γράφημα που θα δείχνει ότι τα πλοία που έχουν κατασκευαστεί δεν έχουν ακόμη διαλυθεί και δεν αποτελούν το «λειτουργικό στόλο» του κόσμου, δεν έχει πραγματοποιηθεί. Ωστόσο, αυτό είναι που αποτελεί την προσφορά χωρητικότητας. Είναι ο ελλιπής συντελεστής x που καταστρέφει τις προβλέψεις των αναλυτών όταν προβλέπουν μια υπερπροσφορά χωρητικότητας στην αγορά, και στη συνέχεια αντίθετα με όλα τα προβλέψιμα στοιχεία υπάρχει μια εκτόξευση της τιμής στην αγορά, λόγω έλλειψης διαθέσιμης χωρητικότητας, η οποία που δεν είναι εμφανής σε έναν παρατηρητή που δεν συμμετέχει ενεργά στην αγορά.

Εάν η κατάσταση των δεξαμενόπλοιων θα μπορούσε να δημοσιοποιηθεί ακριβώς όπως είναι στην πραγματικότητα, το γεγονός αυτό θα μπορούσε να εντοπίσει και να σταθεροποιήσει τον λειτουργικό στόλο σε παγκόσμιο επίπεδο, να μειώσει την προσφορά χωρητικότητας, να αυξήσει το επίπεδο των ναύλων και να το διασφαλίσει με χρηματοδότηση, με πλήρη και εμπειριστατωμένη συμμόρφωση, βελτιώνοντας και διασφαλίζοντας έτσι την ποιότητα και τις επιδόσεις. Η βιομηχανία της ναυτιλίας μπορεί να δει ότι αυτή η καταγραφή της πραγματικής κατάστασης είναι μια καλή ιδέα, αλλά δεν μπορεί να δει πώς μπορεί να γίνει σε πραγματικούς όρους.

Το σύστημα έχει επιτύχει έναν πρώτο πρωταρχικό στόχο, μια συνολική σημαντική μείωση των πετρελαιοκηλίδων, οπότε το άριστο δεν θα πρέπει να αντιτίθεται με το καλό, και όλοι οι πλοιοκτήτες πρέπει να αγκαλιάσουν το σύστημα και στη συνέχεια να εργαστούν πάνω σε αυτό για να το βελτιώσουν.

Άλλοι κλάδοι της ναυτιλίας, κυρίως του φυσικού αερίου και των χημικών προϊόντων, χρησιμοποιούν ένα παρόμοιο σύστημα, αλλά με μία επιθεώρηση που ονομάζεται CDI, η οποία είναι ανεξάρτητη και χρηματοδοτείται από τη βιομηχανία - τους πλοιοκτήτες και τους ναυλωτές, οι οποίοι θα χορηγούσαν έγκριση με τρόπο που να μην διαφέρει από μία προσωρινή άδεια εμπορικής εκμετάλλευσης. Αυτό θα ενθάρρυνε την ομοιομορφία των επιθεωρήσεων, καθώς και τη σαφήνεια των κανόνων για την ηλικία του σκάφους, τα προσόντα και την εμπειρία των αξιωματικών. Το

σώμα των επιθεωρητών θα είναι υπεύθυνο για τα μέλη της, αλλά θα έχει ξεχωριστή ευθύνη ανεξάρτητα από αυτά. Αυτό θα επέτρεπε την ευρύτερη διάδοση των αποτελεσμάτων των επιθεωρήσεων και, συνεπώς, την ελαχιστοποίηση της αβεβαιότητας και της διατάραξης της αγοράς.

Ένα ενιαίο καθεστώς θα ήταν σίγουρα επαρκές για όλα τα συμβαλλόμενα μέρη, τους φορείς εκμετάλλευσης τερματικών σταθμών, τις Κρατικές Λιμενικές Αρχές, αυτούς που τα συμφέροντά τους πηγάζουν από την ύπαρξη του φορτίου, και τις κυβερνητικές οργανώσεις.

Τρεις άλλοι παράγοντες μπορούν να μειώσουν τον διαθέσιμο στόλο: α) η αποθήκευση (προσωρινή ή μόνιμη), β) τα νεοεισερχόμενα πλοία (τα οποία δεν έχουν δοκιμαστεί και δεν έχουν επιθεωρηθεί επιχειρησιακά), και γ) τα πλοία που πραγματοποίησαν δεξαμενισμό (τα οποία ενδέχεται να παρουσιάζουν λειτουργικά προβλήματα με τον εξοπλισμό που αποσυναρμολογήθηκε ή επισκευάστηκε ή αντικαταστήθηκε κατά τη διάρκεια του δεξαμενισμού).

Όλοι οι παραπάνω παράγοντες επηρεάζουν ένα απλό γεγονός: το μέγεθος του στόλου των δεξαμενόπλοιων που δραστηριοποιούνται παγκοσμίως, είναι μικρότερος από ότι στην πραγματικότητα.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3^ο

ΟΙ ΕΠΙΚΡΑΤΟΥΣΕΣ ΣΥΝΘΗΚΕΣ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ ΤΩΝ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΩΝ

3.1 ΟΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΕΣ ΣΥΓΚΡΟΥΣΕΙΣ ΣΤΟ ΣΤΕΝΟ ΤΟΥ ΟΡΜΟΥΖ ΥΠΟΓΡΑΜΜΙΖΟΥΝ ΤΙΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΠΟΥ ΕΠΙΦΕΡΟΥΝ ΤΑ ΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΣΤΙΣ ΣΥΝΑΛΛΑΓΕΣ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΩΝ

Όταν οι περισσότεροι άνθρωποι σκέφτονται ένα πέρασμα βυτιοφόρου, η πρώτη εικόνα που τους έρχεται στο μυαλό είναι το στενό του Hormuz. Το στενό κανάλι μήκους 21 μιλίων είναι το μόνο θαλάσσιο πέρασμα που συνδέει τον Περσικό Κόλπο με τον ανοιχτό ωκεανό και σύμφωνα με την Υπηρεσία Ενεργειακής Πληροφόρησης (Energy Information Administration - EIA) των ΗΠΑ, τα πετρελαιοφόρα που διέρχονται από το σημείο αυτό είναι υπεύθυνα για το 18,5 Mb / d ή το 30% της παγκόσμιας ροής αργού πετρελαίου.

Volume of crude oil and products transitting chokepoints (M b/d)						
	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Strait of Hormuz	17.0	16.8	16.6	16.9	17.0	18.5
Strait of Malacca	14.5	15.1	15.4	15.5	15.5	16.0
Suez Canal and SUMED Pipeline	3.8	4.5	4.6	5.2	5.4	5.5
Bab el-Mandeb	3.3	3.6	3.8	4.3	4.7	4.8
Danish Straits	3.0	3.3	3.1	3.0	3.2	3.2
Turkish Straits	2.9	2.7	2.6	2.6	2.4	2.4
Panama Canal	0.8	0.8	0.8	0.9	1.0	0.9
Cape of Good Hope	4.7	5.4	5.1	4.9	5.1	5.8
World maritime oil trade	55.5	56.4	56.0	56.4	58.9	n/a
World total oil supply	88.8	90.8	91.3	93.8	96.7	97.2

Source: EIA

(Volume of crude oil products transitting chokepoints – Πηγή: https://www.tankershipping.com/news/view,tanker-trade-chokepoints-of-today-and-tomorrow_54537.htm)

Ως εκ τούτου, η περιοχή αποτελεί κεντρικό σημείο διαδηλώσεων, διαμαρτυριών και χειρότερων περιστατικών που λαμβάνουν χώρα. Το τελευταίο γεγονός συνέβη το Σεπτέμβριο, όταν σμήνη μικρών σκαφών περικύκλωσαν και παρενόχλησαν ένα ναυτικό πολεμικό πλοίο των ΗΠΑ. Αλλά πιο επικίνδυνο γεγονός, μάλιστα δυνητικά θανατηφόρο, είναι ο ισχυρισμός ότι το Ιράν χρησιμοποίησε ένα drone για να εμποδίσει ένα F-18 Super Hornet του αμερικανικού ναυτικού να προσγειωθεί το βράδυ στο κατάστρωμα του αμερικανικού αεροπλανοφόρου USS Theodore Roosevelt. Αυτά τα γιγαντιαία σκάφη του ναυτικού είναι επιρρεπή σε επιθέσεις από μικρά σκάφη, καθώς έχουν σχεδιαστεί με πολύ μεγαλύτερους στόχους στο μυαλό - εξ ου και η επιτυχία της επίθεσης αυτοκτονίας στην Υεμένη το 2000, όπου σκοτώθηκαν 17 ναυτικοί στο USS Cole. Το Φεβρουάριο του 2017, ένα μη επανδρωμένο βομβαρδιστικό έπεσε στη Φρεγάτα Al Madinah του βασιλικού ναυτικού της Σαουδικής Αραβίας, σκοτώνοντας δύο ναυτικούς.

Από την οπτική γωνία του Ιράν, το Στενό του Ορμούζ εμπίπτει άμεσα στην επιρροή του Ιράν. "Οποιαδήποτε εχθρική προσπάθεια από τις ΗΠΑ θα ακολουθήσει ένα εξωφρενικά μεγάλο κόστος γι 'αυτούς", δήλωσε ο Αναπληρωτής Διοικητής των Επαναστατικών Φρουρών της Σαρόλα Esmail Kowsari, μιλώντας στο Club Νέων Δημοσιογράφων στην Τεχεράνη, η οποία ομιλία του μεταδόθηκε σε εθνικό επίπεδο στο Ιράν και αναπαράχθηκε ξανά από την Bloomberg TV τον Ιούλιο του 2018.

Πρόσθεσε: "Για να αποτραπούν οι εξαγωγές πετρελαίου του Ιράν, δεν θα επιτρέψουμε να εξάγεται πετρέλαιο στον κόσμο μέσω των στενών του Hormuz".

Αυτά τα σχόλια ανταποκρίθηκαν σε προηγούμενο σχόλιο του διευθυντή σχεδιασμού πολιτικής του αμερικανικού υπουργείου Εξωτερικών Brian Hook, ο οποίος είπε ότι «ο στόχος είναι να αυξηθεί η πίεση στο ιρανικό καθεστώς μειώνοντας στο μηδέν τα έσοδά του από τις πωλήσεις αργού πετρελαίου».

Η υπηρεσία πληροφοριών Alphatanker που εδρεύει στο Παρίσι αναφέρει ότι, εάν το Ιράν κατορθώσει να κλείσει τα στενά του Hormuz, θα απομακρύνει από την αγορά πάνω από 13 Mb/d αργού πετρελαίου, που ισοδυναμεί με περίπου 6 δεξαμενόπλοια VLCC, από την αγορά.

Έτσι, όταν το Ιράκ εισέβαλε στο Ιράν το 1980 και ξεκίνησε τον πόλεμο, οι ΗΠΑ έκαναν ό, τι μπορούσαν προκειμένου να κρατήσουν τις ροές αργού πετρελαίου εκτός της περιοχής. Οι ΗΠΑ και οι σύμμαχοί τους υποστήριζαν το Ιράκ, το οποίο είχε ελπίδες για μια γρήγορη νίκη, αλλά ο πόλεμος τελικά διήρκεσε για οκτώ χρόνια, κατά τα οποία και οι δύο εχθροί εξακολούθησαν να εξάγουν αργό πετρέλαιο. Είναι μετά βίας πιστευτό σήμερα, στην εποχή της στιγμιαίας επικοινωνίας και των κοινωνικών δικτύων, ότι οι πλοιοκτήτες θα μπορούσαν να στείλουν τέτοια γιγαντιαία πλοία, όπως είναι τα VLCC, σε κατάσταση έρματος σε όλη τη διαδρομή μέχρι το νησί Kharg, στη μέση ενός πολέμου, αλλά οι ΗΠΑ και οι σύμμαχοί τους χρειαζόνταν το πετρέλαιο.

Καθώς τα VLCC δραστηριοποιούνταν κατά μήκος της εμπόλεμης περιοχής του κόλπου της Μέσης Ανατολής, τα πληρώματα έβρισκαν καταφύγιο στην πλώρη. Ευτυχώς, η στόχευση τόσο του στρατού του Ιράν όσο και του στρατού του Ιράκ ήταν αποτυχημένη, αλλά παρόλα αυτά 85 πλοία χτυπήθηκαν το 1985, συμπεριλαμβανομένων 39 δεξαμενόπλοιων που βρίσκονταν έξω από τις δηλωμένες ζώνες αποκλεισμού. Το Ιράκ έπληξε 49 πλοία, το Ιράν 36. Συνολικά 51 ναυτικοί σκοτώθηκαν εκείνο το έτος, αλλά τα ναύλα ήταν πολύ αποδοτικά και οι πλοιοκτήτες δημιούργησαν περιουσίες που υποστήριζαν την ανάπτυξη των εταιρειών δεξαμενόπλοιων που υφίστανται μέχρι και σήμερα.

Ο πόλεμος μεταξύ Ιράν και Ιράκ πυροδότησε νέο τρόπο σκέψης σχετικά με τις εξαγωγές των χωρών στην ευρύτερη περιοχή που θα μπορούσαν να διαθέσουν τα προϊόντα τους. Μια λύση ήταν να στρατηγική αλλαγή από την εξάρτηση στις

εξαγωγές αργού πετρελαίου σε μεγάλες αποστάσεις, προς την ανάπτυξη των εξαγωγών πετρελαϊκών προϊόντων από τα τοπικά διυλιστήρια. Αυτό προκάλεσε την ανάπτυξη του δεξαμενόπλοιου μεταφοράς προϊόντων πετρελαίου MR2.

Μια άλλη λύση αφορούσε αγωγούς. Δύο μεγάλες σωληνώσεις παρακάμπτουν τώρα το Στενό του Hormuz. Η Saudi Aramco εκμεταλλεύεται τον αγωγό Petrolina, ο οποίος καλύπτει περισσότερα από 700 μίλια από τον Κόλπο έως το Abqaiq στην Ερυθρά Θάλασσα. Η ονομαστική χωρητικότητα είναι 5.0M b/d (περίπου το 60% της παραγωγής της Σαουδικής Αραβίας) και εργασίες βρίσκονται σε εξέλιξη προκειμένου να αυξηθεί η χωρητικότητα σε 7M b/d. Ωστόσο, οι αγωγοί είναι ακόμη πιο επιρρεπείς σε ζημιές και επιθέσεις από ό, τι η ναυτιλία. Το Reuters ανέφερε πρόσφατα ότι δύο δάσκαλοι της Σαουδικής Αραβίας πρόκειται να δικαστούν για την παροχή πληροφοριών στο Ιράν, προκειμένου να υποδείξουν σε ποιο σημείο να ανατινάξουν τον αγωγό.

Ο δεύτερος αγωγός παρακάμψεως είναι ο αγωγός αργού πετρελαίου Abu Dhabi (1,5 M B/d), ο οποίος διέρχεται από το Abu Dhabi έως τη Fujairah στον κόλπο του Ομάν. Υπάρχουν σχέδια για την αύξηση της μεταφορικής του ικανότητας, και το 2017 ο φορέας εκμετάλλευσης του αγωγού, η Abu Dhabi Oil Pipeline Company, εξέδωσε ομόλογο 3 δισεκατομμυρίων δολαρίων για να χρηματοδοτήσει την επέκταση μεταφερόμενης ικανότητας στα 1,8 M b/d.

Σε αντίθεση με την φαινομενικά ατελείωτη εχθροπραξία στο Στενό του Ορμούζ, τα στενά του Μαλάκκα και τα Στενά της Σιγκαπούρης αποτελούν παραδείγματα συνεργασίας και καθοδήγησης. Οι χώρες που συνορεύουν με τα Στενά συναντώνται σε τακτική βάση, συνήθως υπό την αιγίδα της Ναυτικής και Λιμενικής Αρχής της Σιγκαπούρης, για να συζητήσουν για θέματα ασφάλειας και για να ενισχύσουν ναυσιπλοΐα. Υπάρχει υποχρεωτική αναφορά πλοίων στην περιοχή, αλλά συμβαίνουν και ατυχήματα. Το πιο περίφημο ήταν η σύγκρουση το 2017 μεταξύ του πλοίου USS John S. McCain του πολεμικού ναυτικού των ΗΠΑ και ενός δεξαμενόπλοιου, με αποτέλεσμα το θάνατο 10 ναυτικών.

Σύμφωνα με τη EIA περίπου το 25% του παγκόσμιου αργού πετρελαίου διέρχεται από τα στενά του Μαλάκκα και τα Στενά της Σιγκαπούρης. Το εμπόριο αυξήθηκε στα 16.0 M b/d αυξάνοντας κατά 10%, την τελευταία πενταετία, λόγω της ζήτησης της Κίνας για αργό πετρέλαιο.

Η Κίνα είναι πλέον ο μεγαλύτερος εισαγωγέας αργού πετρελαίου στον κόσμο. Ο διευθυντής έρευνας του Wood Mackenzie, Sushant Gupta σημείωσε ότι «η Κίνα ξεπέρασε τις ΗΠΑ για να γίνει ο μεγαλύτερος εισαγωγέας αργού πετρελαίου παγκοσμίως το 2017. Αναμένουμε οι ανάγκες της Κίνας σε εισαγωγές ακατέργαστου άνθρακα να αυξηθούν κατά περίπου 2,1 M b/d από το 2017 έως το 2023, πολύ μεγαλύτερες από τις αυξητικές απαιτήσεις κάθε άλλης χώρας. Οπωσδήποτε, η Κίνα θα ήθελε να διαδραματίσει πιο ενεργό ρόλο επηρεάζοντας την τιμή του αργού πετρελαίου ».

Τα σχόλιά του αφορούσαν την πρωτοβουλία να αναπτυχθεί ένα πλήρως ανεπτυγμένο χρηματιστήριο αργού πετρελαίου στη Σιγκαπούρη, το οποίο θα ωφελούσε τόσο την Κίνα όσο και τους προμηθευτές της με την προβολή της τιμολόγησης του αργού πετρελαίου.

3.2 ΔΗΜΙΟΥΡΓΩΝΤΑΣ ΕΝΑ ΕΜΠΟΔΙΟ

Λιγότερο εμφανή είναι τα άλλα στοιχεία της επιρροής της Κίνας στο αργό πετρέλαιο στην περιοχή. Λίγο μετά την αποχώρηση των δεξαμενόπλοιων από τη Σιγκαπούρη για την Κίνα, εισέρχονται στη θάλασσα της Νότιας Κίνας. Εδώ πρέπει να περάσουν μεταξύ της ακτής του Βιετνάμ και της Ινδονησίας μέσα από μια φαινομενικά άδεια θάλασσα που γεμίζει με ακατοίκητα νησιά. Ωστόσο, μια ομάδα νησιών έχει γίνει το κέντρο μιας διεθνούς αντιπαράθεσης.

Τα νησιά Spratly είχαν μια πραγματικά περίεργη ιστορία - συμπεριλαμβανομένης μιας αποικίας που ονομάζεται Freedomland. Δεν έχει περάσει απαρατήρητο το γεγονός ότι ορισμένα από αυτά τα νησιά που τώρα έχουν αποικηθεί από την Κίνα, φαίνεται να έχουν παρουσιάσει δραματικές αλλαγές και να έχουν μεταμορφωθεί σε στρατιωτικές βάσεις πλήρους κλίμακας. Γεγονός που ισχύει, καθώς

κοιτάζοντας κάποιος από ψηλά το νησί Fiery, είναι σαν να κοιτάει ένα αεροπλανοφόρο.

Από την οπτική γωνία της Κίνας, η ανάπτυξη του νησιού Fiery, και άλλων στην περιοχή, δεν είναι ένα επιθετικό βήμα, αλλά μια αμυντική κίνηση για την εξασφάλιση των εμπορικών λωρίδων στη Θάλασσα της Νότιας Κίνας.

Η ανάγκη της Κίνας να εξασφαλίσει τον εφοδιασμό της έχει γίνει πολύ εμφανής τους τελευταίους μήνες. Ακολουθώντας έναν άλλο εμπορικό διαπληκτισμό με τις ΗΠΑ, η Κίνα απειλούσε να αυξήσει την τιμολόγηση του αργού πετρελαίου που προορίζεται για τις ΗΠΑ. Αυτή η πρακτική δεν εφαρμόστηκε, αλλά η Κίνα κατάφερε να αλλάξει πλήρως τις εμπορικές ροές δεξαμενόπλοιων. Σύμφωνα με τον Peter Sand, κύριο ναυτιλιακό αναλυτή της BIMCO, η Κίνα δεν εισήγαγε καθόλου αργό πετρέλαιο από τις ΗΠΑ τον Αύγουστο του 2018.

Αν και οι εισαγωγές αργού πετρελαίου από τις ΗΠΑ είχαν αποκλεισθεί από τον κατάλογο των αμερικανικών αγαθών και υπηρεσιών που θα είχαν επιβολή νέου γύρου δασμών, βρήκε κάτι να κάνει.

Ο κύριος Sand δήλωσε ότι το 2017, οι κινεζικές εισαγωγές αντιπροσώπευαν το 23% των συνολικών εξαγωγών αργού πετρελαίου των ΗΠΑ. Το 2018 ο αριθμός αυτός ήταν 22% κατά τους πρώτους επτά μήνες, ενώ τον Αύγουστο του ίδιου έτους, το μερίδιο αυτό κατρακύλησε στο 0% των εισαγωγών από τις ΗΠΑ.

"Για τη βιομηχανία δεξαμενόπλοιων μεταφοράς αργού πετρελαίου, οι αποστάσεις συχνά έχουν μεγαλύτερη σημασία από τους όγκους", δήλωσε ο κύριος Sand. "Αν και οι όγκοι σημείωσαν αύξηση ρεκόρ, η ζήτηση ανά τονομίλι μειώθηκε κατά 19% από τον Ιούλιο έως τον Αύγουστο λόγω της μετατόπισης των εμπορικών προτύπων. Οι εξαγωγές στην Ασία είναι μακράν οι σημαντικότερες. Κατά τη μέτρηση της ζήτησης δεξαμενόπλοιων σε τονομίλια (TM), οι εξαγωγές αργού πετρελαίου από τις ΗΠΑ στην Ασία, οδήγησαν σε 70% ζήτηση σε TM για το εμπόριο τον Αύγουστο, από 78% που ήταν τον Ιούνιο και 75% που ήταν τον Ιούλιο αντίστοιχα".

Έτσι, οι παραγωγοί επωφελήθηκαν από την απουσία εισαγωγών αργού πετρελαίου από τις ΗΠΑ, και η Βραζιλία αύξησε τις εξαγωγές αργού πετρελαίου προς την Κίνα, καθώς, όπως έπραξε και η Κολομβία, και οι έμποροι αγόρασαν 1,7 M

b/d από τη Δυτική Αφρική. Ακόμη και το Κουβέιτ, που συνιστά έναν σταθερό προμηθευτή αργού πετρελαίου των ΗΠΑ, μετέφερε μια ποσότητα ρεκόρ αργού πετρελαίου στην Κίνα τον Αύγουστο.

Στις αρχές Οκτωβρίου, οι έμποροι πετρελαίου αγόρασαν ξανά αργό πετρέλαιο από τις ΗΠΑ προκειμένου να το παραδώσουν στην Κίνα. Η άποψη είναι ότι οι ενέργειες αυτές της Κίνας στόχο είχαν να δοκιμάσουν την αγορά. Και έτσι τίθεται το ερώτημα αν υπάρχει αρκετό αργό πετρέλαιο που διατίθεται από άλλες πηγές, σε περίπτωση που το ακατέργαστο πετρέλαιο εισαχθεί στη λίστα επιβολής δασμών, με την απάντηση να είναι θετική.

Η κινεζική ανάπτυξη των νησιών Spratly υποδηλώνει επίσης ότι το μακροπρόθεσμο σχέδιο είναι να διασφαλιστεί ότι σε μελλοντική πιθανή κλιμάκωση επιβολής δασμών σε περιόδους εμπορικού πολέμου, η Κίνα θα μπορεί να διατηρήσει ένα επίπεδο ασφάλειας.

Ωστόσο, η κινεζική ανάπτυξη των απομακρυσμένων νησιών Spratly δεν έχει αμφισβητηθεί από αυτές τις χώρες, οι οποίες κατέστησαν σαφές μέσω ισχυρισμών προς τα νησιά και τις ΗΠΑ ότι τα θεωρούν διεθνή ύδατα. Παράλληλα γεννάται ένα άλλο ερώτημα, σχετικά με το εάν είναι εφικτό να δημιουργηθεί ένα επιπλέον πέρασμα στην αγορά των πετρελαιοφόρων, με τέτοιο τρόπο ώστε κανείς, ακόμη και το έθνος υποδοχής, να μην γνωρίζει.

Αυτό φαίνεται να συμβαίνει στη δυτική ακτή της Φινλανδίας. Η χώρα έχει μόνο δύο διυλιστήρια πετρελαίου: το μεγαλύτερο είναι το διυλιστήριο Ρογνοο το οποίο διυλίζει 206,000 b/d στο ανατολικό Ελσίνκι, το οποίο βρίσκεται μόλις λίγες ώρες μακριά, οδικώς, από τα ρωσικά σύνορα. Το μικρότερο διυλιστήριο, με ικανότητα διύλισης 58,000 b/d πετρελαίου, βρίσκεται στη δυτική ακτή της Φινλανδίας, στο λιμάνι Νααντάλι στο αρχιπέλαγος του Turku.

Περίπου 10,5 εκατομμύρια τόνοι αργού πετρελαίου παραδίδονται από δεξαμενόπλοια μέσω των δύσκολων διόδων του αρχιπελάγους του Turku. Φυσικά, η Φινλανδία εγκατέστησε εδώ και καιρό στρατιωτικά φυλάκια σε ορισμένα από αυτά τα νησιά για να φυλάξει τη θάλασσα, η οποία χρησιμοποιείται επίσης από κρουαζιερόπλοια και πλοία γενικής χρήσης που εισέρχονται στο λιμάνι του Turku.

Το Σεπτέμβριο του 2018, το κύριο ερευνητικό γραφείο της Φινλανδίας, το Εθνικό Γραφείο Ερευνών (KRP), εισέβαλε σε νησιά κατά μήκος κύριων θαλάσσιων αρτηριών στο αρχιπέλαγος του Turku.

Η κίνηση αυτή προκλήθηκε από έρευνα που επικεντρώθηκε σε μια φινλανδική εταιρεία με την επωνυμία Airiston Helmi, η οποία οι αρχές πίστευαν ότι συμμετείχε στη φοροδιαφυγή και τη νομιμοποίηση εσόδων από παράνομες δραστηριότητες.

Η εταιρεία αυτή χαρακτηρίστηκε ως ιδιοκτήτης εξοχικών κατοικιών, καθώς είχε αγοράσει μια σειρά ακινήτων σε νησιά του αρχιπελάγους, μερικά από τα οποία ήταν απέναντι από τις στρατιωτικές βάσεις της Φινλανδίας. Οι εξοχικές κατοικίες στη Φινλανδία διατηρούν το στυλ ξύλινων καλυβών που προβοκάρουν την «επιστροφή στη φύση», αλλά οι ιδιοκτησίες της Airiston Helmi, αποτελούσαν μια σύνθεση κατασκευών από χάλυβα και σκυρόδεμα, εξοπλισμένα με ελικοδρόμια, δεξαμενές και προβλήτες, όπου έδεναν πρώην φινλανδικά πλοία της Αμυντικής Δύναμης που είχε αγοράσει η εταιρεία σε πλειστηριασμό.

Αυτό που είχε αρχίσει ως φορολογική έρευνα γρήγορα εξελίχθηκε σε κάτι πιο απειλητικό, ειδικά όταν έγινε φανερό ότι η Airiston Helmi είχε ρωσικές διασυνδέσεις.

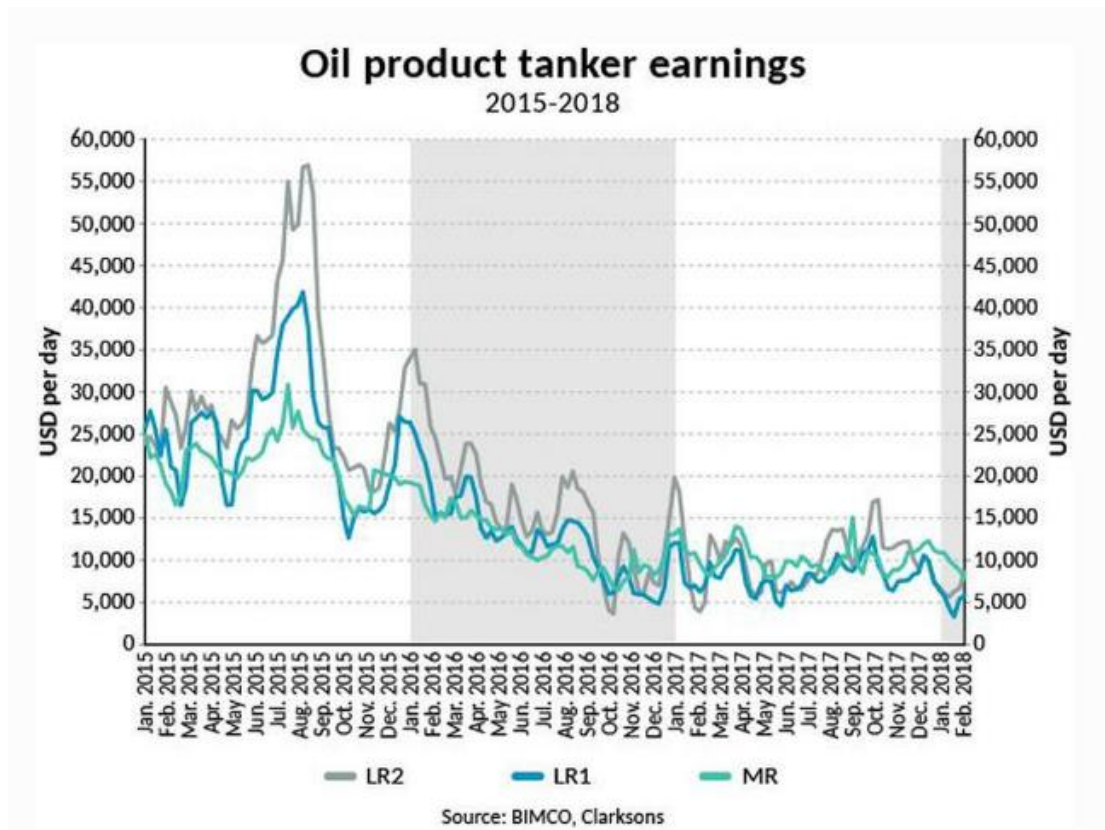
Λαμβάνοντας υπόψη τις έντονες ρωσικές διασυνδέσεις που αποδείχθηκαν στην επιδρομή στην Airiston Helmi, οι φινλανδικές δυνάμεις ασφαλείας διερευνούν τώρα εάν έχει τεθεί σε εφαρμογή ένα συγκεκαλυμμένο ρωσικό σχέδιο θέσπισης εμποδίων, προκειμένου να κοπεί η εμπορική δραστηριοποίηση των δεξαμενόπλοιων προς το διωλιστήριο στο Ναάνταλι, και των γενικών πλοίων μεταφοράς στο αρχιπέλαγος Τούρκου, χωρίς να αντιληφθούν το παραμικρό οι φινλανδικές Αρχές.

3.3 Η ΠΛΕΟΝΑΖΟΥΣΑ ΔΙΑΘΕΣΙΜΗ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ ΑΠΕΙΛΕΙ ΤΗΝ ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΑΓΟΡΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΩΝ

Η πλεονάζουσα χωρητικότητα των δεξαμενόπλοιων εξακολουθεί να πλήττει τη ναυτιλιακή βιομηχανία, με εξασθενημένη τη ζήτηση πετρελαίου το δεύτερο τρίμηνο του 2018, και μια βραχυπρόθεσμη άποψη για το ότι τα ποσοστά της ναυτιλίας θα συνεχίσουν να είναι πτωτικά.

Η ναυτιλία ακατέργαστου πετρελαίου από τη Λατινική Αμερική, την Αφρική και τη Μέση Ανατολή είναι πιθανό να γνωρίσει μια αργή αύξηση, ενώ οι αποστολές προς τις ΗΠΑ και την Ευρώπη θα μειωθούν για το υπόλοιπο του 2018.

Εξαιτίας της πλεονάζουσας μεταφορικής χωρητικότητας, τα έσοδα είναι επίσης εξαιρετικά χαμηλά, με μέσο όρο \$ 6,001 την ημέρα για τα VLCC, και \$ 10,908 την ημέρα για τα Suezmax. Συγκρίνοντας αυτά τα ημερήσια ναύλα με \$ 60.000 και \$ 40.000 (αντιστοίχως) που κυμαίνονταν τον Ιανουάριο του 2017. Ο βασικός λόγος για τις τόσο μεγάλες αποκλίσεις είναι ο μεγάλος αριθμός των VLCC που βρίσκονται σε λειτουργία, , λόγω των περικοπών στην παραγωγή από τα κράτη που εξάγουν πετρέλαιο και των χαμηλότερων όγκων εισαγωγών των ΗΠΑ, καθώς το τοπικό πετρέλαιο γίνεται πιο διαδεδομένο.



(Oil product tanker earnings – Πηγή: <https://www.forbes.com/sites/arielcohen/2018/07/18/overcapacity-threatens-to-capsize-global-tanker-market/#77d85bac5973>)

Επιπλέον, η πρόβλεψη της πορείας για το υπόλοιπο του 2018 φαίνεται να είναι αρνητική, καθώς η αγορά των ναύλων αντιμετωπίζει υπερπροσφορά, με ένα χαμηλό ποσοστό χρήσης του στόλου, σύμφωνα με τον Peter Sand, τον κύριο ναυτιλιακό αναλυτή της BIMCO. Οι ναύλοι των δεξαμενόπλοιων μεταφοράς παράγωγων προϊόντων πετρελαίου είναι επίσης πιθανό να εξασθενήσουν για το υπόλοιπο του έτους εξαιτίας της κακής προοπτικής για διαδρομές μακρινών αποστάσεων, σύμφωνα με την ανάλυση της συμβουλευτικής εταιρείας Drewry. 27 δεξαμενόπλοια έχουν ήδη διαλυθεί φέτος, 13 από αυτά να είναι VLCCs, λόγω των χαμηλών αποδοχών, των υψηλών τιμών του σιδήρου που προέρχεται από τη διάλυση, και εξαιτίας της υποτονικής ζήτησης πετρελαίου. Επίσης, αξίζει να σημειωθεί ότι ενδέχεται να μην μειωθεί τελικά η πλεονάζουσα προσφερόμενη χωρητικότητα μέχρι το δεύτερο εξάμηνο του 2019.

Μια άλλη σημαντική ανησυχία είναι η απόφαση των ΗΠΑ να επιβάλλουν κυρώσεις στο Ιράν τον Μάιο του τρέχοντος έτους, γεγονός που θα μπορούσε να μειώσει τη ζήτηση ανά τόνο, εξαιτίας της μείωσης των αποστολών σε μακρινές αποστάσεις προκειμένου να παραδοθεί το πετρέλαιο από το Ιράν στην Ευρώπη. Ενώ η Ευρωπαϊκή Ένωση αντιτίθεται στην απόφαση των ΗΠΑ, τα διυλιστήρια στην Ευρώπη έχουν ήδη αρχίσει να περιορίζουν τη χρήση τους σε εισαγόμενο ιρανικό πετρέλαιο, γεγονός το οποίο επιφέρει σημαντικές επιπτώσεις στην ευρωπαϊκή ενεργειακή ασφάλεια, στην ιρανική οικονομία, στην επιβίωση του καθεστώτος και στον ρόλο που διαδραματίζει το Ιράν στην παγκόσμια αγορά ενέργειας.

Η επιδημία της πλεονάζουσας προσφοράς χωρητικότητας είναι άρρηκτα συνδεδεμένη με την ασταθή γεωπολιτική κατάσταση στη Μέση Ανατολή και την στρατηγική δέσμευση των ΗΠΑ στην ασταθή αυτή περιοχή. Ο Πρόεδρος Donald J. Trump, του οποίου οι αποφάσεις σχετικά με την JCPOA και την αποκατάσταση των κυρώσεων που έχουν επιβληθεί στο Ιράν, επιφέρουν σημαντικές επιπτώσεις στους παγκόσμιους δείκτες ενέργειας. Επιπροσθέτως, η ολοένα αυξανόμενη παραγωγή σχιστολιθικού πετρελαίου και οι περικοπές στην παραγωγή πετρελαίου από τα μέλη του OPEC, θα επιδεινώσουν περαιτέρω την κρίση που προκαλεί η υπερπροσφορά δεξαμενόπλοιων. Βραχυπρόθεσμα, οι μοναδικοί ωφελούμενοι από αυτήν την κρίση θα είναι τα ναυπηγεία διάλυσης πλοίων της Νότιας Ασίας, που χρησιμεύουν ως τελικό σημείο ανάπαυσης για τα πελώρια πλοία που δεν μπορούν να κάνουν μακρινά ταξίδια.

3.1.4 Η ΑΓΟΡΑ ΤΩΝ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΩΝ ΕΝΑΝΤΙΑ ΣΤΙΣ ΑΡΝΗΤΙΚΕΣ ΠΡΟΒΛΕΨΕΙΣ

Από την αρχή του 2018 έως και το Σεπτέμβριο, τα κέρδη για τα VLCC, τα Aframax, και τα Suezmax, είχαν διαμορφωθεί μεσοσταθμικά σε \$ 6,797, \$ 0,438 και \$ 1,337 αντιστοίχως σε ημερήσια βάση, σύμφωνα με τη BIMCO.

Περαιτέρω, όσον αφορά τα δεξαμενόπλοια μεταφοράς παράγωγων προϊόντων πετρελαίου τύπου LP2, LR1,MR και τα Handysize υπήρχε μια μεσοσταθμική υποχώρηση στα ημερήσια ναύλα τους στα \$ 8,965, \$ 6,965, \$ 8,741 και \$ 5,239 αντιστοίχως κατ' ακολουθία.

Επίσης, αξίζει να σημειωθεί ότι η αγορά της χρονονάυλωσης παρουσιάζει πολλές διακυμάνσεις σε διάρκεια μεγαλύτερη του ενός έτους, ενώ οι ταμειακές ροές της συγκεκριμένης αγοράς υπόκεινται σε περιορισμό.

Αξιοσημείωτο είναι επίσης το γεγονός ότι το διάστημα Μάρτιος-Απρίλιος οι ναύλοι για τη μακροχρόνια ναύλωση 3 και 5 ετών για τα VLCC κυμάνθηκαν στα \$ 27,500 από \$ 29,500 και στα \$ 24,00 από \$ 25,500 αντίστοιχα σε ημερήσια βάση. Παρόλα αυτά, σε πλήρη αντίθεση με την BIMCO, η Moore Stephens στην τελευταία έκθεση που διενήργησε με τίτλο «Shipping Confidence» επισημαίνει ότι σημαντικό ποσοστό των συμμετεχόντων στην έρευνα (πράκτορες, διαχειριστές και ναυλωτές), διακατέχονται από θετικές προσδοκίες για ανοδική πορεία των ναύλων στην αγορά μεταφοράς υγρών χύδην φορτίων για τους επερχόμενους 9 μήνες.

Παρόλο που αυξήθηκε η ζήτηση για δεξαμενόπλοια το πρώτο εξάμηνο του 2018 χάρη στις αυξημένες εισαγωγές αργού πετρελαίου από την Κίνα κατά 5,8%, το γεγονός αυτό δεν ήταν επαρκές για να οδηγήσει σε βελτίωση της αγοράς. Μια επιπρόσθετη αρνητική εξέλιξη που θα προκαλούσε περαιτέρω αρνητικό κλίμα στην ήδη ταλαιπωρημένη αγορά των δεξαμενόπλοιων, ήταν η επιβολή κυρώσεων στην εξαγωγή ακατέργαστου πετρελαίου από τις Ηνωμένες Πολιτείες προς την Κίνα, ποσότητα ίση με 10 εκατομμύρια τόνους, γεγονός, που για καλή τύχη του κλάδου, αποτράπηκε, σύμφωνα με τη BIMCO.

Επιπροσθέτως, σύμφωνα με τη Cosco Shipping Energy Transportation (CSET) επέρχεται βελτίωση στην αγορά των δεξαμενόπλοιων, καθώς, με την εφαρμογή του

sulphur cap θα αυξηθεί αρκετά σημαντικά το λειτουργικό κόστος, και ιδιαίτερα στα μεγαλύτερα σε ηλικία πλοία, γεγονός που θα τα καταστήσει να μην είναι και τόσο ανταγωνιστικά, και ως κατά συνέπεια η αγορά θα οδηγηθεί σε ανανέωση του παγκόσμιου στόλου των δεξαμενόπλοιων. Σύμφωνα με την BIMCO, στο πλαίσιο αυτής της εφαρμογής 19 εκατομμύρια dwt θα αφαιρεθούν από τον παγκόσμιο στόλο, καθώς θα οδηγηθούν προς διάλυση.

Κατά το πρώτο μισό του 2018, οδηγήθηκαν προς διάλυση 13,1 εκατομμύρια dwt δεξαμενόπλοιων μεταφοράς ακατέργαστου πετρελαίου, αριθμός που δεν παρουσίασε ιδιαίτερη μεταβλητότητα συγκριτικά με τα προηγούμενα 4 χρόνια. Λαμβάνοντας υπόψη ότι τον Ιούλιο του 2018 η διάλυση περιορίστηκε σε μόνο ένα VLCC, η BIMCO θεωρεί ότι εξαιτίας της αποκομιδής χαμηλότερων ναύλων κατά το δεύτερο εξάμηνο του 2018, θα μειωθεί αισθητά ο ρυθμός που οδηγούνται τα πλοία προς διάλυση.

Η μοναδική εξαίρεση στον κανόνα αυτό, εμφανίζονται να είναι τα δεξαμενόπλοια μεταφοράς παράγωγων προϊόντων πετρελαίου, που εκτιμάται ότι οι διαλύσεις τους θα φτάσουν σε υψηλό σημείο ρεκόρ με βάση τα τελευταία 6 χρόνια, παρόλο που το τελευταίο χρονικό διάστημα παρουσιάζουν μείωση.

Όλα αυτά δημιουργούν ερωτηματικά στην αγορά, αν αναλογιστεί κανείς ότι το πρώτο μισό του 2018 οι διαλύσεις δεξαμενόπλοιων άγγιξαν τις 110, ενώ καθ' όλη τη διάρκεια του 2017, τα δεξαμενόπλοια που οδηγήθηκαν προς διάλυση ήταν 102 σε σύνολο, σύμφωνα με την Clarksons.

Σύμφωνα με τις προσδοκίες που έχει η Κοπεγχάγη, το 2018 ο παγκόσμιος στόλος δεξαμενόπλοιων μεταφοράς πετρελαίου θα βιώσει ανάπτυξη της τάξεως του 0,8%, ενώ ο στόλος των δεξαμενόπλοιων μεταφοράς παράγωγων προϊόντων πετρελαίου θα επεκταθεί κατά 2,4%.

Επιπροσθέτως, σύμφωνα με το γερμανικό οίκο αξιολόγησης Scope Ratings GmbH, είναι επιτακτική ανάγκη η επιτάχυνση των διαδικασιών ανακύκλωσης παλαιότερων και παρωχημένων πλοίων, βοηθώντας και την εφαρμογή των αυστηρότερων περιβαλλοντικών κανονισμών για τη μείωση των εκπομπών αερίων θείου, με βάση τη δημοσιοποίηση στις 30 Ιουλίου έκθεσής του, η οποία ανέλυε την πορεία της διεθνούς ναυτιλίας για το επόμενο 1,5 έτος.

Ακόμη, σε έρευνα που διενήργησε η VesselsValue αποτυπώθηκε ότι τους πρώτους 3 μήνες του 2018 οι παραγγελίες για ναυπήγηση νέων δεξαμενόπλοιων συμπαρασύρθηκε από το χαμηλό επίπεδο στο οποίο κυμάνθηκαν οι ναύλοι.

Ταυτοχρόνως, εκτιμάται ότι η Ασία θα ηγηθεί της ενίσχυσης της ζήτησης για ακατέργαστο πετρέλαιο, ενώ η ζήτηση σε Ευρώπη και Ηνωμένες Πολιτείες παρουσιάζει αύξηση με μικρότερο ρυθμό. Ακόμη, κατά 1,4 εκατομμύρια βαρέλια υπολογίζεται η αύξηση για ζήτηση πετρελαίου σε παγκόσμιο επίπεδο κατά τα έτη 2018 και 2019, σύμφωνα με τη International Energy Agency (IEA).

Κλείνοντας, σύμφωνα με τις ενδείξεις, καταλυτικό ρόλο στην αγορά διαδραματίζουν τα scrubbers, καθώς 2 νέα ναυπηγημένα VLCCs που είναι εξοπλισμένα με αυτά και που η παράδοσή τους αναμένεται το 2019, και ενώ τα ημερήσια ναύλα το Σεπτέμβριο κυμαίνονταν στα \$ 24,000, έχουν ήδη ναυλωθεί σε ορίζοντα τριετίας, και με ημερήσιο ναύλο \$ 35,000.

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Χρησιμοποιώντας ως εφαλτήριο για την εκπόνηση της συγκεκριμένης Διπλωματικής εργασίας τη βασική παρουσίαση της αγοράς της ναυτιλιακής βιομηχανίας, και πιο συγκεκριμένα τις 4 αγορές στις οποίες πραγματοποιούνται όλες οι επιχειρηματικές και εμπορικές συναλλαγές που έχουν ως αντικείμενο το πλοίο (αγορά ναύλων, αγορά νεότευκτων πλοίων, αγορά αγοραπωλησιών πλοίων και αγορά διάλυσης), και των ναυτιλιακών κύκλων και του κινδύνου που γεννάται από αυτούς τους κύκλους, το συμπέρασμα που αποκομίζει κανείς, είναι ότι εξαιτίας της δυναμικότητας που παρουσιάζει η αγορά αυτή, είναι δύσκολο κανείς να δημιουργήσει προσδοκίες για το μέλλον όντας απόλυτα σίγουρος. Η ναυτιλιακή βιομηχανία είναι ένα δυναμικό περιβάλλον για να αναπτυχθεί μια επιχειρηματική δραστηριότητα, λόγω του συμπεριλαμβάνει πολλά συμβαλλόμενα μέρη, με αντικρουόμενα συμφέροντα, που παράλληλα αλληλεπιδρούν μεταξύ τους. Το μόνο που μπορεί να ειπωθεί με μια βεβαιότητα, είναι το γεγονός ότι κυρίαρχοι παίκτες σε αυτήν την αγορά είναι, αφενός οι ιδιοκτήτες/διαχειριστές των πλοίων, και αφετέρου οι ιδιοκτήτες του φορτίου/φορτωτές. Κυρίαρχος στόχος και των δύο μερών είναι η

μεγιστοποίηση της χρησιμότητας , η μεγιστοποίηση των κερδών και η ελαχιστοποίηση του κινδύνου. Παράλληλα, αξίζει να σημειωθεί ότι κινητήριες δυνάμεις, οι οποίες μάχονται συνεχώς μεταξύ τους προκειμένου να εξισορροπήσουν την αγορά και να επαναφέρουν την κανονικότητα, είναι αναμφισβήτητα η ζήτηση και η προσφορά για θαλάσσιες υπηρεσίες μεταφοράς αγαθών, σε παγκόσμιο επίπεδο. Η ζήτηση για υπηρεσίες μεταφοράς αγαθών δια θαλάσσης πηγάζει από τους ιδιοκτήτες φορτίων/φορτωτές, ενώ η προσφορά των υπηρεσιών παρέχεται από τους ιδιοκτήτες/διαχειριστές των πλοίων. Όταν αυξάνονται οι ανάγκες της αγοράς, και κατ' επέκταση η ζήτηση για θαλάσσιες μεταφορές, ανεβαίνουν οι ναύλοι, και συνεπώς οι ταμειακές ροές και τα κέρδη των πλοιοκτητών. Από την άλλη πλευρά, όταν αυξάνεται η προσφορά για πραγματοποίηση θαλάσσιων μεταφορών, γεγονός που μεταφράζεται με υπερπροσφορά μεταφορικής ικανότητας από τον παγκόσμιο στόλο, οι ναύλοι μειώνονται, ενώ οι φορτωτές αυξάνουν το περιθώριο του κέρδους τους καθώς υπάρχει πληθώρα πλοίων που μπορεί να πραγματοποιήσει αυτές τις μεταφορές σε αρκετά χαμηλό κόστος.

Εν συνεχεία, αντικείμενο μελέτης και ανάλυσης της παρούσας Διπλωματικής εργασίας αποτέλεσε η αγορά μεταφοράς υγρών χύδην φορτίων, και ειδικότερα, τα πλοία μεταφοράς ακατέργαστου πετρελαίου, γνωστά και ως crude oil tankers. Τα δεξαμενόπλοια αποτελούν ένα στοιχείο ζωτικής σημασίας για ολόκληρη την παγκόσμια διακίνηση φορτίου δια θαλάσσης. Όντας τεράστια και θηριώδη, βοηθούν στη μεταφορά χύδην εμπορευμάτων και αγαθών σε όλον τον κόσμο, συμβάλλοντας ενεργά στην ομαλή λειτουργία και άλλων επιχειρηματικών και βιομηχανικών λειτουργιών σε παγκόσμια κλίμακα. Επιπροσθέτως, λόγω της πολυπλοκότητας της αγοράς στην οποία δραστηριοποιούνται, και χάρη στο μεγάλο εύρος της, καθώς ο χώρος δραστηριοποίησης των δεξαμενόπλοιων μεταφοράς πετρελαίου είναι ολόκληρος ο πλανήτης, υπάρχουν πολλοί τύποι και μεγέθη προκειμένου να καλύψουν όλες αυτές τις απαιτήσεις για μεταφορά που πηγάζουν από τις ανάγκες της αγοράς. Αυτή η κατηγοριοποίηση των τάνκερ μπορεί να βασιστεί α) στο διαχωρισμό τους με βάση το λόγο που χρησιμοποιούνται, που πηγάζει από το είδος του φορτίου, και β) από το μέγεθός τους. Πιο συγκεκριμένα, τα Crude oil tankers κατέχουν ένα ζωτικό ρόλο στη αλυσίδα ενεργειακής αξίας. Ο κύριος ρόλος τους είναι το να μεταφέρουν ακατέργαστο πετρέλαιο από το σημείο παραγωγής στο σημείο διύλισης, παρόλο που μερικές φορές χρησιμοποιούνται ως μέρος αποθήκευσης και φύλαξης

επεξεργασμένου πετρελαίου. Ο χρόνος κατασκευής ενός δεξαμενόπλοιου από την στιγμή που τοποθετείται η καρίνα, υπολογίζεται σε ένα διάστημα 9 με 15 μηνών. Αυτό σημαίνει ότι θα χρειαστούν περίπου 2 χρόνια από την στιγμή που θα δοθεί η παραγγελία μέχρι να παραδοθεί το νεόκτιστο πλοίο. Ακόμη, ο καθορισμός του ακριβούς μεγέθους του επιβάλλει συγκεκριμένες τοποθεσίες οι οποίες είναι κατάλληλες για την κτίση του, με τις περισσότερες να είναι συγκεντρωμένες στην Ασία, και πιο συγκεκριμένα στη Νότιο Κορέα, την Κίνα και την Ιαπωνία. Η τιμή προκειμένου να συνταχθεί ένα συμβόλαιο για νεόκτιστο δεξαμενόπλοιο επηρεάζεται από διάφορους παράγοντες όπως είναι η υποβόσκουσα τιμή της ενέργειας, του σιδήρου, η τιμή κτίσης και η διαθέσιμη χρηματοδότηση κατασκευής. Επιπροσθέτως, αξίζει να σημειωθεί ότι η συνολική οικονομική διάρκεια ζωής ενός δεξαμενόπλοιου με βάση τα ιστορικά στοιχεία καθορίζεται στα 25 χρόνια, παρόλο που τελευταία αυτό το διάστημα έχει μειωθεί στα 20 χρόνια ζωής.

Η Ναυτιλία των δεξαμενόπλοιων είναι μια επιχείρηση σε ένα περιβάλλον με έναν μεγάλο αριθμό πελατών, οι οποίοι διαδραματίζουν καταλυτικό ρόλο, και οι οποίοι αντιμετωπίζουν τη ναυτιλία ως ένα στοιχείο καίριας σημασίας της αλυσίδας των logistics. Αυτοί οι πελάτες-κλειδιά είναι οι επικεφαλής σε ό,τι αφορά ζητήματα που σχετίζονται με το πετρέλαιο. Οι παράγοντες του πετρελαίου, γενικά απαιτούν να παίρνουν πετρέλαιο ή να το παραδίδουν από και προς τα τρίτα μέρη διυλιστηρίων στους πελάτες τους. Αυτό το είδος της δουλειάς εξαρτάται από τις φυσικές ροές του πετρελαίου, το οποίο συνεπάγεται ότι τα διυλιστήρια αναζητούν συγκεκριμένο είδος ακατέργαστου πετρελαίου, οποιαδήποτε χρονική στιγμή. Όταν ο Ναυλωτής επιθυμεί ένα δεξαμενόπλοιο να μεταφέρει πετρέλαιο από το σημείο Α στο σημείο Β, τυπικά έρχεται σε επαφή με έναν Ναυλομεσίτη, ο οποίος με τη σειρά του θα έρθει σε επαφή με έναν αριθμό πλοιοκτητών και θα ενεργήσει ως μεσάζοντας στη διαπραγμάτευση της τιμής, στους όρους και τις προϋποθέσεις για τη μεταφορά του φορτίου. Πιο συγκεκριμένα, όσο πιο μεγάλος είναι ο αριθμός των πλοίων που είναι πιθανόν να εκτελέσουν τη μεταφορά του φορτίου, τόσο χαμηλότερος θα είναι ο τελικός δείκτης του ναύλου. Παρόλα αυτά, είναι σημαντικό να κατανοηθεί ότι μόνο ένα πλοίο θα επιλεγεί μέσω αυτής της διαδικασίας και θα κληθεί να αξιολογηθεί τελικώς, όπου ο ιδιοκτήτης του φορτίου θα αποτιμήσει την αξιοπλοΐα και την καταλληλότητα του πλοίου για αυτήν τη συναλλαγή.

Για κάθε αγαθό, όσο μεγαλύτερη είναι η ζήτηση για αυτό, τόσο μεγαλύτερη είναι η ανάγκη για τη μεταφορά του. Με τη βελτιωμένη ζήτηση για προϊόντα πετρελαίου, ζητούνται μεγαλύτερες ποσότητες ακατέργαστου πετρελαίου από τα διυλιστήρια σε παγκόσμια βάση. Τα συγκεκριμένα διυλιστήρια σπάνια βρίσκονται τοπογραφικά κοντά στις πηγές ακατέργαστου πετρελαίου, συνεπώς είναι όλο και περισσότερα τα δεξαμενόπλοια που χρειάζονται για να καλύψουν αυτήν την όλο και αυξανόμενη ζήτηση για μεταφορά από την πηγή στο διυλιστήριο. Σε ένα γενικότερο πλαίσιο, όσο πιο χαμηλή είναι η τιμή του πετρελαίου, τόσο πιο πολύ δυναμώνει η ζήτηση για αυτό. Επιπροσθέτως, αξίζει να σημειωθεί ότι δεδομένου ότι τα πλοία χρησιμοποιούν ως καύσιμο το πετρέλαιο, αυτό το γεγονός αυξάνει το κόστος της μεταφοράς.

Η ζήτηση για πετρέλαιο είναι ένας κυρίαρχος παράγοντας ο οποίος επηρεάζει τη ζήτηση για πετρελαιοφόρα. Όσο περισσότερο πετρέλαιο ζητείται σε παγκόσμιο επίπεδο, τόσο μεγαλύτερη είναι και η ανάγκη που δημιουργείται για τη μεταφορά του από την πηγή παραγωγής στο διυλιστήριο. Η παγκόσμια ζήτηση για πετρέλαιο όλο και αυξάνεται ανά τα έτη, με ένα μέσο ρυθμό αύξησης της τάξεως του 1.1 εκατομμυρίων βαρελιών ανά έτος. Αυτός ο ρυθμός βρίσκεται κάτω από τα όρια της τάσης από το 2015, και όπου προβλέπεται ότι θα παραμείνει μέχρι το 2022.

Πιθανότατα ο ηγετικός παράγοντας στην αγορά δεξαμενόπλοιων είναι η προσφορά των πλοίων, πιο συγκεκριμένα είναι ο απόλυτος παράγοντας που δημιουργεί διακυμάνσεις. Πιο αναλυτικά, όταν η αγορά χαρακτηρίζεται από περιορισμένη προσφορά πλοίων, το κόστος ναύλωσης ενός πλοίου αυξάνεται αντιστοίχως, και σε αντίθετη περίπτωση όπου υπάρχει μεγάλη προσφορά πλοίων μειώνεται. Σε μία παγκόσμια κλίμακα, η προσφορά των διαθέσιμων πλοίων είναι μία συνάρτηση των πόσων νεόκτιστων πλοίων παραδίδονται παγκοσμίως ενάντια στα πλοία που αποσύρονται από τον παγκόσμιο στόλο.

Τα διαφορετικά μεγέθη πλοίων καθορίζονται από τις εμπορικές ροές που θα ακολουθήσουν. Όπως έχει αναφερθεί παραπάνω τα μικρότερα σε μέγεθος δεξαμενόπλοια μεταφέρουν προϊόντα πετρελαίου αλλά στα πλοία μεταφοράς αργού πετρελαίου, παρατηρείται μια διαφοροποίηση, γεγονός που υποδεικνύεται από τις οικονομίες κλίμακας. Το μέγεθος των VLCC τα καθιστά πιο αποδοτικά σε επίπεδο κόστους, για μεγαλύτερους εμπορικούς δρόμους σε πολύ μεγάλα λιμάνια όπου

μπορεί να εξυπηρετηθεί το μεγάλο μέγεθος της φύσης τους. Όσο πιο μικρό είναι ένα πλοίο, τόσο πιο πολύ θα δραστηριοποιείται σε περιφερειακούς εμπορικούς διαύλους. Είναι εξαιρετικά σημαντικό να κρατήσουμε ότι οι εμπορικοί δρόμοι δεν είναι στατικοί και είναι εξαιρετικά εξαρτώμενοι από τις ροές του πετρελαίου.

Επιπροσθέτως, αξίζει να σημειωθεί ότι ο κλάδος των δεξαμενόπλοιων είναι αυστηρά ελεγχόμενος, προκειμένου να εξασφαλίζεται ότι τα πλοία είναι ασφαλή για τα πληρώματα, για τα μεταφερόμενα φορτία και το περιβάλλον. Μέχρι την ηλικία των 15 ετών, το εκάστοτε πλοίο πρέπει να διενεργεί μια επιθεώρηση εντός ναυπηγείου κάθε 5 χρόνια. Το πλοίο επιβάλλεται να έχει στην κατοχή του πιστοποίηση από την Κλάση, η οποία είναι ένας ανεξάρτητος φορέας που θεσπίζει και διατηρεί τεχνικές προϋποθέσεις που διέπουν τη λειτουργία του εκάστοτε πλοίου. Σημειώνεται ότι όσο αυξάνεται η ηλικία των πλοίων, τόσο αυξάνεται και το κόστος διεξαγωγής των επιθεωρήσεων. Μερικοί σημαντικοί Ναυλωτές θεωρούν τους γενικούς κινδύνους που συνδέονται με τη μεταφορά πετρελαίου με ένα παλαιότερο πλοίο ως υπερβολικά μεγάλους, ειδικότερα όταν το πλοίο φτάσει τα 15 έτη ζωής του, με αποτέλεσμα να ναυλώνουν πλοία μόνο μέχρι αυτό το όριο ηλικίας. Ωστόσο, τα περισσότερα πετρελαιοφόρα βρίσκουν απασχόληση μέχρι και το 20ο έτος τους, που ταυτίζεται με τον κύκλο ζωής τους.

Ο τομέας της Ναυτιλίας με τα δεξαμενόπλοια παρουσιάζει μια έντονη κυκλικότητα, με τις τιμές των ναύλων να επηρεάζονται από πολλούς παράγοντες, με κυριότερους από αυτούς την προσφορά και τη ζήτηση σε πλοία σε μεσοπρόθεσμο και μακροπρόθεσμο ορίζοντα. Η προμήθεια σκαφών αποτελεί το μόνο παράγοντα που ελέγχεται από τη ναυτιλιακή βιομηχανία, καθώς η προσφορά πλοίων επηρεάζεται σε μεγάλο βαθμό από τις ροές κεφαλαίων από και προς τον τομέα αυτό, όπως και από τη διαθεσιμότητα χρηματοδότησης από τράπεζες και άλλους επενδυτές. Ένας κύκλος στον τομέα των δεξαμενόπλοιων ξεκινάει με μία υπερφορτισμένη αγορά. Όπου η ύπαρξη υπερβολικά μεγάλου αριθμού διαθέσιμων σκαφών πιέζει τα έσοδα και τα έσοδα κεφαλαίου προς τα κάτω. Αυτό θα έχει ως αποτέλεσμα, κάποιοι ιδιοκτήτες να απαλλαγθούν από τα παλαιότερα πλοία τους, καθώς η λειτουργία τους οδηγεί σε αρνητικά αποτελέσματα στα έσοδά τους. Καθώς τα πλοία απομακρύνονται από το στόλο, η αγορά θα ανακάμπτει, οι ιδιοκτήτες θα αρχίζουν να αποκομίζουν περισσότερα κέρδη, και όλο και περισσότερες ροές κεφαλαίων θα εισέρχονται στον τομέα των δεξαμενόπλοιων. Στη συνέχεια, αυτό θα ενθαρρύνει τους ιδιοκτήτες

προκειμένου να αρχίσουν να παραγγέλλουν νέα πλοία για να αυξήσουν την προσφερόμενη χωρητικότητα, παρόλο που ο εκτιμώμενος χρόνος παράδοσης είναι τα 2 ημερολογιακά έτη. Μόλις τα νεότευκτα σκάφη αρχίσουν να παραδίδονται και να εισέρχονται στην αγορά, με αργό ρυθμό και για ακόμη μία φορά θα υπάρξει υπερπροσφορά και τα έσοδα θα αρχίσουν να κατακυλούν στο σημείο όπου ξεκίνησε ο κύκλος.

Στη συνέχεια ανάλυσης και εκπόνησης της παρούσας Διπλωματικής εργασίας, αντικείμενο ανάλυσης ήταν η προσέγγιση του αποτελεσματικότερου μεγέθους του παγκόσμιου στόλου. Υπάρχουν αρκετοί παράγοντες που καθορίζουν την καταλληλότητα των πλοίων, των οποίων η επιβολή και η επίδραση, καθορίζει, κατ'επέκταση και το πραγματικό μέγεθος του αποτελεσματικού στόλου που μπορεί να εξυπηρετήσει τις ανάγκες της αγοράς. Ο πρώτος και πιο γνωστός είναι η ηλικία του σκάφους. Οι περισσότεροι ναυλωτές δεν θα χρησιμοποιήσουν σκάφη ηλικίας άνω των 15 ετών για να μεταφέρουν το φορτίο τους, και επιπροσθέτως οι περισσότεροι τερματικοί σταθμοί της λεκάνης του Ατλαντικού δεν θα δέχονται πλοία ηλικίας άνω των 18 ετών. Το ίδιο ισχύει για ορισμένα διυλιστήρια στην Κίνα και τη Βορειοδυτική Ευρώπη. Ο δεύτερος είναι λιγότερο γνωστός αλλά βασίζεται στο καλούπι του πληρώματος. Αυτός συνήθως βασίζεται στην προηγούμενη εμπειρία των αξιωματικών του δεξαμενόπλοιου, τους οποίους χρησιμοποιεί ο ιδιοκτήτης, (συνήθως στους κορυφαίους 4 στην ιεραρχία) στο συγκεκριμένο τύπο δεξαμενόπλοιου, του βαθμού, της ευθύνης και του χρόνου. Επιπροσθέτως, ένα πλοίο μπορεί να δυσκολευτεί να ναυλωθεί εάν δεν υπάρχουν οι απαιτούμενες εγκρίσεις. Θεωρητικά, αυτό θα μειώσει την αποδοτικότητα του πλοίου, οδηγώντας το να κερδίσει λιγότερα, καθώς θα έχει λιγότερες επιλογές στην ανάπτυξη δραστηριότητας. Συμπληρωματικά, άλλοι τρεις παράγοντες μπορούν να μειώσουν τον διαθέσιμο στόλο: α) η αποθήκευση (προσωρινή ή μόνιμη), β) τα νεοεισερχόμενα πλοία (τα οποία δεν έχουν δοκιμαστεί και δεν έχουν επιθεωρηθεί επιχειρησιακά), και γ) τα πλοία που πραγματοποίησαν δεξαμενισμό (τα οποία ενδέχεται να παρουσιάζουν λειτουργικά προβλήματα με τον εξοπλισμό που αποσυναρμολογήθηκε ή επισκευάστηκε ή αντικαταστήθηκε κατά τη διάρκεια του δεξαμενισμού). Όλοι οι παραπάνω παράγοντες επηρεάζουν ένα απλό γεγονός: το μέγεθος του στόλου των δεξαμενόπλοιων που δραστηριοποιούνται παγκοσμίως, είναι μικρότερος από ότι στην πραγματικότητα.

Στην τελευταία ενότητα της συγκεκριμένης εργασίας, αντικείμενο μελέτης αποτέλεσαν οι παρούσες συνθήκες που επικρατούν στη βιομηχανία της ναυτιλίας, και ιδιαίτερα, στον τομέα των δεξαμενόπλοιων. Είναι γεγονός ότι τα δεξαμενόπλοια αναπτύσσουν επιχειρηματική δραστηριότητα σε ένα εξαιρετικά δυναμικό περιβάλλον. Εκτός από τους ναυλωτές και τους φορτωτές, στη δραστηριότητα αυτή εμπλέκονται και διάφορες χώρες είτε γιατί στα χωρικά τους ύδατα τοποθετούνται περάσματα πλοίων, είτε γιατί αναπτύσσουν συμφέροντα τα οποία αντικρούονται με τα συμφέροντα άλλων χωρών. Επιπροσθέτως, καταλυτικό ρόλο στον τομέα της ναυτιλίας των τάνκερ διαδραματίζουν η εφαρμογή γεωπολιτικών στρατηγικών από τις χώρες και το καθεστώς πολέμου. Τα δύο αυτά στοιχεία μπορούν να προκαλέσουν αναταραχές και επιπρόσθετη αστάθεια στην ανάπτυξη επιχειρηματικών δραστηριοτήτων των δεξαμενόπλοιων, καθώς μπορούν να μεταβάλλουν τις ανάγκες της παγκόσμιας αγοράς και τις εμπορικές ροές, προκαλώντας επιπρόσθετες διακυμάνσεις και στις 4 αγορές οι οποίες συνθέτουν τη ναυτιλιακή αγορά των δεξαμενόπλοιων.

Κλείνοντας, αξίζει να σημειωθεί ότι λόγω της δυναμικότητας και της πολυπλοκότητας που παρουσιάζει η αγορά των δεξαμενόπλοιων, είναι αρκετά δύσκολο να συγκεκριμενοποιηθεί ποιο είδος πλοίου είναι κατάλληλο για την κάθε φάση του κύκλου. Οι πλοιοκτήτες επιλέγουν το μέγεθος και το είδος του στόλου που θέλουν να αναπτύξουν, ανάλογα με την αγορά που θέλουν να δραστηριοποιηθούν, και τον τομέα των δεξαμενόπλοιων που θέλουν να δραστηριοποιηθούν, δηλαδή αν θα είναι clean tanker ή crude tanker. Αυτή τους η επιλογή συνιστά τον καθορισμό της στρατηγικής τους, με επίκεντρο τη δημιουργία κέρδους και την ελαχιστοποίηση του κινδύνου που αναλαμβάνουν.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- Βακόνδιος, 2006, Καταγραφή τμηματοποίηση και συμπεριφορική ανάλυση των ναυτιλιακών αγορών, ΠΑ.ΠΕΙ, Διπλωματική Εργασία
- Βλάχος, 2003, Γ. Π Ναυτιλιακή Οικονομία ,Αθήνα Δεκέμβριος 2011 ,Εκδόσεις Αθ. Σταμούλης
- Γκιζιάκης Κ, Ναυλώσεις, 2006, Αθήνα, Εκδόσεις Σταμούλη ΑΕ
- Γκιζιάκης Κ, Ναυλώσεις, 2010, Αθήνα, Εκδόσεις Σταμούλη ΑΕ
- Γουλιέλμος Α, 1998, Χρηματοδότηση Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων, Εκδόσεις Σταμούλη, Αθήνα
- Γραμμένος Γ, 2010, The Handbook of Maritime Economics and Business, The Grammenos Library, 2nd Edition
- Δεμίρης, 2010, Εκτίμηση Πραγματικής Εμπορικής Αξίας Μεταχειρισμένων Πλοίων,ΕΜΠ, Διπλωματική εργασία
- Εσκινατζή, 2013, Οικονομική κρίση και Ναυτιλιακή αγορά, ΠΑ.ΠΕΙ, Διπλωματική Εργασία.
- Κοριτσίδου Κ, 2009, Ανάλυση ναυτιλιακών κύκλων:θεωρητική και εμπειρική προσέγγιση Διπλωματική Εργασία του Πανεπιστημίου Πειραιώς, <http://dione.lib.unipi.gr/xmlui/bitstream/handle/unipi/3314/Koritsidou.pdf?sequence=3>
- Μεταξάς Β, 1988, Αρχές Ναυτιλιακής Οικονομικής, Πειραιάς

- Παπαγιαννούλης, 2002
- Τζελέπης Ν, 1988, Μεταφορά εμπορευμάτων διά θαλάσσης, εκδόσεις ΙΩΝ, Αθήνα
- Χρηστίδης Γ, 1997, Δημιουργία και μετανάστευση του πετρελαίου: Μια πολύπλοκη φυσική διαδικασία, Περισκόπιο της Επιστήμης, τεύχος 207
- Ψαραύτης, 1986, Οικονομική Θαλάσσιων Μεταφορών, Αθήνα
- Γουλιέλμος, Α.Μ. (2006), «Μάνατζμεντ Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων», Τόμος Α και Β, Εκδόσεις Σταμούλη, Πειραιάς

ΞΕΝΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- Baltic Exchange, διαθέσιμο στο <https://www.balticexchange.com/>
- Hampton, J.M. (1990), «Long and Short Shipping Cycles. The Rhythms and Psychology of Shipping Markets», Cambridge Academy of Transport, 2th Edition
- Bp annual report 2014
- Clarksons Shipping Intelligent Network, 2016
- Chrzanowski I, 1989, Introduction to Shipping Economics, Fairplay Publications
- Cullinane, 2011, International Handbook of Maritime Economics, Springer
- Danish Ship Finance, 2013
- Eurostat, 2017
- GSCC, Lloyd's Register-Fair-play, 2013
- Lun et al, 2010, Shipping and Logistics Management, Springer
- Piraeus Research/Inter-tanko, 2013
- Reuters, 2017
- Robin des Bois, 2009, Information bulletins on ship demolition, Association for the Protection of Man and the Environment
- Stopford M, 1997, Maritime Economics, 2nd Edition Routledge
- Stopford M, 2009, Maritime economics, 3rd edition, Routledge
- Stopford M, 2013, Maritime Economics, Library of Congress

- Toyin et al, 2008, The international politics regarding petroleum, Papazisi editions, Athens
- Vasileiou M, 2009, Historical Dictionary of the Petroleum Industry, Lanham, MD: Scarecrow Press (Rowman and Littlefield)
- Lazaros Kotselis, 2012, “Development of tanker shipping over the last 20 year” , Dissertation, University of Piraeus <http://dione.lib.unipi.gr/xmlui/bitstream/handle/unipi/5738/Kotselis.pdf?sequence=2&isAllowed=y>
- UNCTAD, Review of Maritime Transport 2017, UNITED NATIONS PUBLICATION
- Kitchin, J. (1923), «Cycles and Trends in Economic Factors», Review of Economic Statistics, Vol. 5, pp. 10-16

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ ΜΕΣΩ ΔΙΑΔΙΚΤΥΟΥ

- Clarkson- Shipping Intelligence Network <https://sin.clarksons.net>
- <https://www.worldscale.co.uk>
- <https://www.euronav.com/media/65361/special-report-2017-eng.pdf>
- <http://www.mononews.gr/agores/shipping-data-by-vesselsvalue/vesselsvalue-pos-diamorfothikan-i-times-stis-agorapolisies-plion-i-kinisis-tis-evdomadas-20>
- <http://www.mononews.gr/agores/shipping-data-by-vesselsvalue/vesselsvalue-pos-diamorfothikan-i-times-stis-agorapolisies-plion-i-kinisis-tis-evdomadas-21>
- <http://www.mononews.gr/agores/shipping-data-by-vesselsvalue/vesselsvalue-pos-diamorfothikan-i-times-stis-agorapolisies-plion-i-kinisis-tis-evdomadas-22>
- <http://www.mononews.gr/agores/shipping-data-by-vesselsvalue/vesselsvalue-pos-diamorfothikan-i-times-stis-agorapolisies-plion-i-kinisis-tis-evdomadas-23>

- <http://www.mononews.gr/aqores/shipping-data-by-vesselsvalue/vesselsvalue-pos-diamorfothikan-i-times-stis-agorapolisies-plion-i-kinisis-tis-evdomadas-24>
- <http://www.mononews.gr/aqores/shipping-data-by-vesselsvalue/vesselsvalue-pos-diamorfothikan-i-times-stis-agorapolisies-plion-i-kinisis-tis-evdomadas-25>
- <http://www.mononews.gr/aqores/vesselsvalue-pos-diamorfothikan-i-times-stis-agorapolisies-plion-i-kinisis-tis-evdomadas-26>
- <http://www.mononews.gr/aqores/vesselsvalue-pos-diamorfothikan-i-times-stis-agorapolisies-plion-i-kinisis-tis-evdomadas-27>
- <http://www.mononews.gr/aqores/shipping-data-by-vesselsvalue/vesselsvalue-pos-diamorfothikan-i-times-stis-agorapolisies-plion-i-kinisis-tis-evdomadas-28>
- <http://www.mononews.gr/aqores/shipping-data-by-vesselsvalue/vesselsvalue-pos-diamorfothikan-i-times-stis-agorapolisies-plion-i-kinisis-tis-evdomadas-29>
- <http://www.mononews.gr/aqores/shipping-data-by-vesselsvalue/vesselsvalue-pos-diamorfothikan-i-times-stis-agorapolisies-plion-i-kinisis-tis-evdomadas-30>
- <http://www.mononews.gr/aqores/vesselsvalue-pos-diamorfothikan-i-times-stis-agorapolisies-plion-i-kinisis-tis-evdomadas-31>
- <http://www.mononews.gr/business/shipping/i-idioktites-tanker-petroleou-dialioun-ta-perissotera-plia-edo-ke-dekaeties>
- <https://www.naftikachronika.gr/2018/08/31/thetikes-provlepseis-qia-tin-aqora-ton-tankers-kai-ton-lnqs/>
- <https://www.naftikachronika.gr/2018/06/04/pote-tha-epelthei-i-isorropia-stin-aqora-ton-tankers/>
- https://www.springer.com/cda/content/document/cda_downloaddocument/9781447129202-c2.pdf?SGWID=0-0-45-1340504-p174305876

- <https://www.naftikachronika.gr/2018/05/12/se-anastatosi-i-aqora-ton-tankers/>
- https://www.tankershipping.com/news/view,tanker-trade-chokepoints-of-today-and-tomorrow_54537.htm
- https://www.tankershipping.com/news/view,poten-partners-tanker-analyst-runs-the-numbers-on-2020_54329.htm
- https://www.tankershipping.com/news/view,risky-business-us-iran-sanctions-could-be-opportunity-for-greek-owners_53935.htm
- https://www.tankershipping.com/news/view,if-2018-has-been-unremarkable-expect-fireworks-in-2019_54438.htm
- <https://www.forbes.com/sites/arielcohen/2018/07/18/overcapacity-threatens-to-capsize-global-tanker-market/#6e96bb425973>
- <https://www.hellenicshippingnews.com/opec-tanker-market/>
- <https://www.hellenicshippingnews.com/tanker-market-ships-prices-start-to-follow-freight-market-rates-to-lower-ground/>
- https://intertanko.com/upload/109699/MSI_Tanker_Market_Outlook_April_2017.pdf
- <https://www.euronav.com/en/investors/company-news-reports/special-reports/what-is-the-effective-size-of-the-operational-world-tanker-fleet/>
- http://www.brsbrokers.com/assets/review_splits/BRS-Review2018-03-Tanker.pdf
- <https://www.hellenicshippingnews.com/a-record-poor-tanker-market-with-a-growing-fleet-is-prolonging-the-crisis/>
- https://intertanko.com/upload/109699/MSI_Tanker_Market_Outlook_April_2017.pdf
- https://www.tankershipping.com/news/view,tanker-trade-chokepoints-of-today-and-tomorrow_54537.htm
- https://www.naftikachronika.gr/2018/11/03/apenanti-se-theous-kai-daimones-i-aqora-ton-dexamenoploion/?fbclid=IwAR0qLxZLbXajvTOVr4rtH_iYdy5OGWjXOvuqzIWuPqxCy53rpq1LxWpR2s0

