

**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ
ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ
ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΣΠΟΥΔΩΝ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ**

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ ΜΕ ΤΙΤΛΟ:

**ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΩΝ
ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΩΝ**

Από τη μεταπτυχιακή φοιτήτρια:

ΒΑΣΙΛΙΚΗ ΨΑΡΟΠΟΥΛΟΥ

Επιβλέπων Καθηγητής :

Κ. ΓΚΙΖΙΑΚΗΣ

Μέλη Επιτροπής :

Α. ΓΟΥΛΙΕΛΜΟΣ, Γ. ΒΛΑΧΟΣ

Περίοδος Εκπόνησης : Οκτώβριος 2003 – Μάρτιος 2004

Πειραιάς, Νοέμβριος 2004

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	1
1. ΖΗΤΗΣΗ ΧΥΔΗΝ ΥΓΡΩΝ ΦΟΡΤΙΩΝ	4
1.1. Χύδην υγρά φορτία.....	4
1.1.1. Αργό Πετρέλαιο.....	4
1.1.2. Προϊόντα Πετρελαίου	10
1.1.3. Υγροποιημένο Φυσικό Αέριο	14
1.1.4. Υγροποιημένο Πετρελαϊκό Αέριο	17
1.1.5. Υγροποιημένα Χημικά Αέρια.....	17
1.1.6. Βαρέα Χημικά	18
1.2. Πλοία για τη μεταφορά χύδην υγρών φορτίων	18
2. Η ΠΡΟΣΦΟΡΑ ΣΤΗΝ ΑΓΟΡΑ ΤΩΝ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΩΝ	22
2.1. Γενικότερες Τάσεις στην Αγορά των Δεξαμενόπλοιων	22
2.2. Στόλος Δεξαμενόπλοιων.....	26
2.3. Πλοιοκτησία Δεξαμενόπλοιων.....	28
2.4. Ηλικία Δεξαμενόπλοιων	32
2.5. Σημαία Νηολόγησης Δεξαμενόπλοιων.....	33
2.6. Παραγγελίες Δεξαμενόπλοιων	34
2.7. Δεξαμενόπλοια με Διπλά Τοιχώματα	35
3. Η ΖΗΤΗΣΗ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΩΝ ΣΤΗΝ ΑΓΟΡΑ ΤΩΝ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΩΝ.....	37
3.1 Χρονική Κατανομή Χρονοναυλώσεων	38
3.2. Διάρκεια Χρονοναυλώσεων.....	42
3.3. Είδος Χρονοναυλωμένων Δεξαμενόπλοιων	45
3.4. Τύπος Χρονοναυλωμένων Δεξαμενόπλοιων	47
3.5. Σημαία Νηολόγησης Χρονοναυλωμένων Δεξαμενόπλοιων.....	50
3.6. Ηλικία Χρονοναυλωμένων Δεξαμενόπλοιων	56
3.7. Ναύλοι Χρονοναυλωμένων Δεξαμενόπλοιων	59
3.7.1. Ναύλοι και Ηλικίες Δεξαμενόπλοιων.....	60
3.7.2. Ναύλοι και Σημαίες Νηολόγησης Δεξαμενόπλοιων	61
4. ΕΞΕΤΑΣΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΩΝ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΩΝ ΚΥΡΙΟΤΕΡΩΝ ΝΑΥΛΩΤΩΝ	63
4.1. Εισαγωγικά Στοιχεία & Κυριότεροι Ναυλωτές	63
4.2. Πολιτική Χρονοναυλώσεων δεξαμενόπλοιων 20 Κυριότερων Ναυλωτών.....	69
4.2.1. BP/Amoco	70
4.2.2. Chevtex.....	74
4.2.3. Conoco / Phillips.....	77
4.2.4. Cosmo Oil.....	81
4.2.5. Exxon – Mobil	82
4.2.6. Hess	86
4.2.7. Hyundai	88
4.2.8. National Iranian Tanker Company (NITC)	90
4.2.9. Nippon Yusen Kaisha (NYK).....	94
4.2.10. Pertamina.....	97
4.2.11. Petrobras.....	100
4.2.12. Petronas	104
4.2.13. Royal Dutch / Shell Group	108
4.2.14. SK Corporation - Enron	112
4.2.15. Skaugan	115

4.2.16.	Skaugen	117
4.2.17.	Stena.....	121
4.2.18.	Teekay	124
4.2.19.	Total/Fina/Elf.....	127
4.2.20.	Vela	130
4.3.	Σύνοψη Πολιτικής Χρονοναυλώσεων 20 Κυριότερων Ναυλωτών	133
	ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ	140
	ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ	145

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΩΝ

Διάγραμμα 1.1: Παγκόσμια ημερήσια παραγωγή σε εκ. βαρέλια αργού πετρελαίου ανά περιοχή.....	6
Διάγραμμα 1.2: Γεωγραφική κατανομή γνωστών αποθεμάτων πετρελαίου παγκοσμίως.....	7
Διάγραμμα 1.3: Σημαντικότερες ροές αργού πετρελαίου.....	9
Διάγραμμα 1.4: Παγκόσμια αποθέματα φυσικού αερίου ανά περιοχή (1/1/2003).....	16
Διάγραμμα 1.5: Παγκόσμια κατανάλωση φυσικού αερίου ανά περιοχή (1970-2025).....	16
Διάγραμμα 2.1: Προσφορά και ζήτηση Δ/Ξ (1963-2003).....	25
Διάγραμμα 2.2: Στόλος Δ/Ξ σε όρους μεταφορικής ικανότητας.....	27
Διάγραμμα 2.3: Ηλικία στόλου ανά κατηγορία τονάζ.....	33
Διάγραμμα 2.4: Παραγελθείσα μεταφορική ικανότητα ανά κατηγορία τονάζ.....	35
Διάγραμμα 2.5: Στόλος δεξαμενόπλοιων με διπλά τοιχώματα.....	36
Διάγραμμα 3.1: Εξέλιξη χρονοναυλωμένης μεταφορικής ικανότητας (1999-2002).....	40
Διάγραμμα 3.2: Εξέλιξη χρονοναυλωμένης μεταφορικής ικανότητας ανά μήνα (1999-2002).....	41
Διάγραμμα 3.3: Διάρκεια χρονοναυλώσεων.....	43
Διάγραμμα 3.4: Διάρκεια χρονοναυλώσεων ανά έτος.....	44
Διάγραμμα 3.5: Κατηγορίες Ναυλωμένων Δ/Ξ ανά είδος φορτίου (% Dwt).....	46
Διάγραμμα 3.6: Τύποι χρονοναυλωμένων Δ/Ξ (σε % επί του αριθμού χρονοναυλωμένων Δ/Ξ).....	49
Διάγραμμα 3.7: Τύποι χρονοναυλωμένων Δ/Ξ (σε % επί του χρονοναυλωμένου Dwt).....	50
Διάγραμμα 3.8: Κυριότερες σημαίες (σε % επί του συνολικού αρ. συμβολαίων).....	54
Διάγραμμα 3.9: Κυριότερες σημαίες σε μεταφορική ικανότητα (Dwt).....	55
Διάγραμμα 3.10: Ηλικία χρονοναυλωμένων Δ/Ξ.....	58
Διάγραμμα 3.11: Μεταφορική ικανότητα ανά ηλικία χρονοναυλωμένων Δ/Ξ.....	58
Διάγραμμα 3.12: Ναύλοι ανά ηλικία χρονοναυλωμένων Δ/Ξ.....	61

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ

Πίνακας 1.1: Ροές πετρελαίου σε εκ. τόνους & σε χιλ. βαρέλια ημερησίως	8
Πίνακας 1.2: Κατανάλωση προϊόντων πετρελαίου ανά περιοχή.....	12
Πίνακας 1.3: Εξαγωγές φυσικού αερίου κατά περιοχή, 1996-2002 (εκ. m ³).....	15
Πίνακας 1.4: Εισαγωγές φυσικού αερίου κατά περιοχή, 1996-2002 (εκ. m ³)	15
Πίνακας 2.1: Κυριότεροι ναυλωτές Δ/Ξ κατά αριθμό ναυλώσεων και τονάζ (2002)	24
Πίνακας 2.2: Συνολική Προσφορά Δ/Ξ (1/2003)	26
Πίνακας 2.3: Εξέλιξη Στόλου Δ/Ξ 1991-2002 σε εκ. Dwt.....	28
Πίνακας 2.4: Πλοιοκτησία / Έλεγχος Στόλου Δ/Ξ (2003)	28
Πίνακας 2.5: Οι 10 σημαντικότεροι Ανεξάρτητοι Πλοιοκτήτες Δ/Ξ (2003)	30
Πίνακας 2.6: Οι 10 μεγαλύτερες Ιδιωτικές / Κρατικές Εταιρίες Πετρελαιοειδών & Κρατικοί Στόλοι (2003).....	31
Πίνακας 2.7: Στόλος Μελών Intertanko (2003)	32
Πίνακας 2.8: Κυριότερες Σημαίες Νηολόγησης Δ/Ξ.....	34
Πίνακας 2.9: Παραγγελίες Δ/Ξ σε αριθμό & Dwt.....	34
Πίνακας 3.1: Κατανομή Χρονοναυλώσεων ανά Έτος.....	38
Πίνακας 3.2: Κατανομή Χρονοναυλώσεων ανά μήνα.....	41
Πίνακας 3.3: Κατανομή Χρονοναυλώσεων ανά Διάρκεια.....	43
Πίνακας 3.4: Κατανομή Χρονοναυλωμένων Δ/Ξ κατά είδος	45
Πίνακας 3.5: Τύποι Χρονοναυλωμένων Δ/Ξ κατά Αριθμό.....	48
Πίνακας 3.6: Τύποι Χρονοναυλωμένων Δ/Ξ κατά Dwt	50
Πίνακας 3.7: Κατανομή Χρονοναυλωμένων Δ/Ξ ανά Σημαία.....	51
Πίνακας 3.8: Κυριότερες Σημαίες κατά Αριθμό Πλοίων και Dwt.....	53
Πίνακας 3.9: Κατανομή Χρονοναυλωμένων Δ/Ξ ανά ηλικία	56
Πίνακας 3.10: Ναύλοι ανά ηλικία χρονοναυλωμένων Δ/Ξ.....	60
Πίνακας 3.11: Ναύλοι ανά σημαία χρονοναυλωμένων Δ/Ξ	62
Πίνακας 4.1: Οι 20 Κυριότεροι Ναυλωτές Δεξαμενόπλοιων κατά Αριθμό Συμβολαίων και Dwt (1999-2002).....	68
Πίνακας 4.2: Χρονοναυλώσεις από τη BP/Amoco (1999-2002)	71
Πίνακας 4.3: Τύποι Χρονοναυλωμένων Δ/Ξ από τη BP/Amoco (1999-2002).....	72
Πίνακας 4.4: Σημαίες Χρονοναυλωμένων Δ/Ξ από τη BP/Amoco (1999-2002).....	73
Πίνακας 4.5: Ηλικία Χρονοναυλωμένων Δ/Ξ από τη BP/Amoco (1999-2002)	74
Πίνακας 4.6: Χρονοναυλώσεις από τον Όμιλο Chevtex (1999-2002)	75
Πίνακας 4.7: Τύποι Χρονοναυλωμένων Δ/Ξ από τον Όμιλο Chevtex (1999-2002).....	76
Πίνακας 4.8: Σημαίες Χρονοναυλωμένων Δ/Ξ από τον Όμιλο Chevtex (1999-2002).....	76
Πίνακας 4.9: Ηλικία Χρονοναυλωμένων Δ/Ξ από τον Όμιλο Chevtex (1999-2002)	77
Πίνακας 4.10: Χρονοναυλώσεις από τον Όμιλο Conoco/Phillips.....	78
Πίνακας 4.11: Τύποι Χρονοναυλωμένων Δ/Ξ από τον Όμιλο Conoco/Phillips (1999-2002).....	79
Πίνακας 4.12: Σημαίες Χρονοναυλωμένων Δ/Ξ από τον Όμιλο Conoco/Phillips (1999-2002).....	80
Πίνακας 4.13: Ηλικία Χρονοναυλωμένων Δ/Ξ από τον Όμιλο Conoco/Phillips (1999-2002).....	81
Πίνακας 4.14: Σημαίες Χρονοναυλωμένων Δ/Ξ από τον Όμιλο Cosmo Oil (1999-2002).....	82
Πίνακας 4.15: Ηλικία Χρονοναυλωμένων Δ/Ξ από τον Όμιλο Cosmo Oil (1999-2002).....	82
Πίνακας 4.16: Χρονοναυλώσεις από την Exxon - Mobil (1999-2002)	83
Πίνακας 4.17: Τύποι Χρονοναυλωμένων Δ/Ξ από την Exxon-Mobil (1999-2002).....	84

Πίνακας 4.18: Σημαίες Χρονοναυλωμένων Δ/Ξ από την Exxon-Mobil (1999-2002)	85
Πίνακας 4.19: Ηλικία Χρονοναυλωμένων Δ/Ξ από την Exxon-Mobil (1999-2002)	86
Πίνακας 4.20: Χρονοναυλώσεις από τη Hess (1999-2002)	87
Πίνακας 4.21: Σημαίες Χρονοναυλωμένων Δ/Ξ από τη Hess (1999-2002)	88
Πίνακας 4.22: Ηλικία Χρονοναυλωμένων Δ/Ξ από τη Hess (1999-2002)	88
Πίνακας 4.23: Χρονοναυλώσεις από τη Hyundai (1999-2002)	89
Πίνακας 4.24: Τύποι Χρονοναυλωμένων Δ/Ξ από τη Hyundai (1999-2002)	90
Πίνακας 4.25: Χρονοναυλώσεις από τη NITC (1999-2002)	91
Πίνακας 4.26: Τύποι Χρονοναυλωμένων Δ/Ξ από τη NITC (1999-2002)	92
Πίνακας 4.27: Σημαίες Χρονοναυλωμένων Δ/Ξ από τη NITC (1999-2002)	93
Πίνακας 4.28: Ηλικία Χρονοναυλωμένων Δ/Ξ από τη NITC (1999-2002)	94
Πίνακας 4.29: Χρονοναυλώσεις από τη NYK (1999-2002)	95
Πίνακας 4.30: Τύποι Χρονοναυλωμένων Δ/Ξ από τη NYK (1999-2002)	96
Πίνακας 4.31: Σημαίες Χρονοναυλωμένων Δ/Ξ από τη NYK (1999-2002)	96
Πίνακας 4.32: Ηλικία Χρονοναυλωμένων Δ/Ξ από τη NYK (1999-2002)	97
Πίνακας 4.33: Χρονοναυλώσεις από την Pertamina (1999-2002)	98
Πίνακας 4.34: Τύποι Χρονοναυλωμένων Δ/Ξ από την Pertamina (1999-2002)	99
Πίνακας 4.35: Σημαίες Χρονοναυλωμένων Δ/Ξ από την Pertamina (1999-2002)	99
Πίνακας 4.36: Ηλικία Χρονοναυλωμένων Δ/Ξ από την Pertamina (1999-2002)	100
Πίνακας 4.37: Χρονοναυλώσεις από την Petrobras (1999-2002)	101
Πίνακας 4.38: Τύποι Χρονοναυλωμένων Δ/Ξ από την Petrobras (1999-2002)	102
Πίνακας 4.39: Σημαίες Χρονοναυλωμένων Δ/Ξ από την Petrobras (1999-2002)	103
Πίνακας 4.40: Ηλικία Χρονοναυλωμένων Δ/Ξ από την Petrobras (1999-2002)	103
Πίνακας 4.41: Χρονοναυλώσεις από τον όμιλο Petronas (1999-2002)	105
Πίνακας 4.42: Τύποι χρονοναυλωμένων Δ/Ξ από τον όμιλο Petronas (1999-2002)	106
Πίνακας 4.43: Σημαίες Χρονοναυλωμένων Δ/Ξ από τον Όμιλο Petronas (1999-2002)	107
Πίνακας 4.44: Ηλικία Χρονοναυλωμένων Δ/Ξ από τον Όμιλο Petronas (1999-2002)	108
Πίνακας 4.45: Χρονοναυλώσεις από τον Όμιλο Shell (1999-2002)	109
Πίνακας 4.46: Τύποι Χρονοναυλωμένων Δ/Ξ από τον Όμιλο Shell (1999-2002)	110
Πίνακας 4.47: Σημαίες Χρονοναυλωμένων Δ/Ξ από τον Όμιλο Shell (1999-2002)	111
Πίνακας 4.48: Ηλικία Χρονοναυλωμένων Δ/Ξ από τον Όμιλο Shell (1999-2002)	111
Πίνακας 4.49: Χρονοναυλώσεις από τη SK- Enron (1999-2002)	112
Πίνακας 4.50: Τύποι Χρονοναυλωμένων Δ/Ξ από τη SK-Enron (1999-2002)	113
Πίνακας 4.51: Σημαίες Χρονοναυλωμένων Δ/Ξ από τη SK-Enron (1999-2002)	114
Πίνακας 4.52: Ηλικία Χρονοναυλωμένων Δ/Ξ από τη SK-Enron (1999-2002)	115
Πίνακας 4.53: Χρονοναυλώσεις από τη Skaugan (1999 - 2002)	115
Πίνακας 4.54: Σημαίες Χρονοναυλωμένων Δ/Ξ από τη Skaugan (1999-2002)	116
Πίνακας 4.55: Ηλικία Χρονοναυλωμένων Δ/Ξ από τη Skaugan (1999-2002)	117
Πίνακας 4.56: Χρονοναυλώσεις από τη Skaugen (1999-2002)	118
Πίνακας 4.57: Τύποι Χρονοναυλωμένων Δ/Ξ από τη Skaugen (1999-2002)	119
Πίνακας 4.58: Σημαίες Χρονοναυλωμένων Δ/Ξ από τη Skaugen (1999-2002)	120
Πίνακας 4.59: Ηλικία Χρονοναυλωμένων Δ/Ξ από τη Skaugen (1999-2002)	120
Πίνακας 4.60: Χρονοναυλώσεις από τη Stena (1999-2002)	121
Πίνακας 4.61: Τύποι Χρονοναυλωμένων Δ/Ξ από τη Stena (1999-2002)	122
Πίνακας 4.62: Σημαίες Χρονοναυλωμένων Δ/Ξ από τη Stena (1999-2002)	123
Πίνακας 4.63: Ηλικία Χρονοναυλωμένων Δ/Ξ από τη Stena (1999-2002)	123
Πίνακας 4.64: Χρονοναυλώσεις από την Teekay (1999-2002)	124
Πίνακας 4.65: Τύποι Χρονοναυλωμένων Δ/Ξ από την Teekay (1999-2002)	125
Πίνακας 4.66: Σημαίες Χρονοναυλωμένων Δ/Ξ από την Teekay (1999-2002)	126
Πίνακας 4.67: Ηλικία Χρονοναυλωμένων Δ/Ξ από την Teekay (1999-2002)	127

Πίνακας 4.68: Χρονοναυλώσεις από την Total/Fina/Elf (1999-2002)	127
Πίνακας 4.69: Τύποι Χρονοναυλωμένων Δ/Ξ από την Total/Fina/Elf (1999-2002).....	128
Πίνακας 4.70: Σημαίες Χρονοναυλωμένων Δ/Ξ από την Total/Fina/Elf (1999-2002) ..	129
Πίνακας 4.71: Ηλικία Χρονοναυλωμένων Δ/Ξ από την Total/Fina/Elf (1999-2002)	130
Πίνακας 4.72: Χρονοναυλώσεις από τη Vela (1999-2002)	130
Πίνακας 4.73: Τύποι Χρονοναυλωμένων Δ/Ξ από τη Vela (1999-2002).....	131
Πίνακας 4.74: Σημαίες Χρονοναυλωμένων Δ/Ξ από τη Vela (1999-2002)	132
Πίνακας 4.75: Ηλικία Χρονοναυλωμένων Δ/Ξ από τη Vela (1999-2002)	133
Πίνακας 4.76: Χρονοναυλώσεις από τους 20 κυριότερους ναυλωτές (1999-2002).....	134
Πίνακας 4.77: Διάρκεια Χρονοναυλώσεων από τους 20 Κυριότερους Ναυλωτές (1999-2002).....	135
Πίνακας 4.78: Είδη Χρονοναυλωμένων Δ/Ξ από τους 20 Κυριότερους Ναυλωτές (1999-2002).....	135
Πίνακας 4.79: Τύποι Χρονοναυλωμένων Δ/Ξ από τους 20 Κυριότερους Ναυλωτές (1999-2002).....	136
Πίνακας 4.80: Σημαίες Χρονοναυλωμένων Δ/Ξ από τους 20 Κυριότερους Ναυλωτές (1999-2002).....	137
Πίνακας 4.81: Ηλικία Χρονοναυλωμένων Δ/Ξ από τους 20 Κυριότερους Ναυλωτές (1999-2002).....	139

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η αγορά των χύδην υγρών φορτίων αποτελεί έναν από τους δυναμικότερους τομείς των θαλασσιών μεταφορών, καταλαμβάνοντας περίπου το 1/2 του παγκόσμιου θαλάσσιου εμπορίου. Το πετρέλαιο και τα παράγωγα του κυριαρχούν στην αγορά αυτή, με συνέπεια να έχει αναπτυχθεί γύρω από τη μεταφορά τους μια ιδιαίτερα εξελιγμένη, εντάσεως κεφαλαίου βιομηχανία, η οποία αντιπροσωπεύει τον κύριο κρίκο διασύνδεσης μεταξύ των δύο κυριότερων διεργασιών, της εξόρυξης και της διάθεσης των τελικών προϊόντων.

Η αγορά των δεξαμενόπλοιων συνιστά τυπικό παράδειγμα ολιγοψωνιακής αγοράς, καθώς ένας σχετικά μικρός αριθμός ναυλωτών – κυρίως εταιρίες παραγωγής πετρελαίου – καταλαμβάνει ένα μεγάλο μέρος της ζήτησης χωρητικότητας δεξαμενόπλοιων. Οι μεγαλύτερες εταιρίες πετρελαιοειδών (oil majors) κατείχαν μέχρι πριν λίγες δεκαετίες το μεγαλύτερο μέρος του ιδιόκτητου στόλου δεξαμενόπλοιων, σταδιακά όμως μέχρι τη δεκαετία του 1990, η συμμετοχή τους στο σύνολο της παγκόσμιας χωρητικότητας μειώθηκε σε επίπεδα κάτω του 25%, κυρίως λόγω των κινδύνων τόσο σε περιπτώσεις ναυτιλιακών κρίσεων, όσο και σε περιπτώσεις πρόκλησης θαλάσσιας ρύπανσης. Αντίθετα, στο διάστημα αυτό οι ανεξάρτητοι πλοιοκτήτες κέρδισαν έδαφος, κατέχοντας στις αρχές του 2003 το 80% του συνολικού στόλου δεξαμενόπλοιων.

Η παρούσα διπλωματική εργασία θα ασχοληθεί με την πολιτική χρονοναυλώσεων δεξαμενόπλοιων, όπως αυτή διαμορφώνεται στα πλαίσια της διακίνησης των χύδην υγρών φορτίων.

Αναλυτικότερα, στο πρώτο κεφάλαιο της εργασίας μας ξεκινάμε με την περιγραφή των διακινούμενων χύδην υγρών φορτίων και αναφερόμαστε στους βασικούς τύπους δεξαμενόπλοιων που διεκπεραιώνουν τις θαλάσσιες μεταφορές αυτών.

Στο δεύτερο κεφάλαιο εξετάζουμε τις γενικότερες τάσεις που επικρατούν στην αγορά των δεξαμενόπλοιων και επικεντρωνόμαστε στον τομέα της προσφοράς αυτών. Προσδιορίζουμε το μέγεθος του στόλου δεξαμενόπλοιων, την ταυτότητα της πλοιοκτησίας του, την ηλικία του και τις επικρατέστερες σημαίες νηολόγησης αυτού, ενώ επιπλέον, αναφερόμαστε στις παραγγελίες νεότευκτων δεξαμενόπλοιων και στον στόλο αυτών με διπλά τοιχώματα.

Η ανάλυση της ζήτησης χρονοναυλώσεων στην αγορά των δεξαμενόπλοιων αναπτύσσεται διεξοδικά στο τρίτο κεφάλαιο της παρούσας εργασίας. Η ερευνητική μας δραστηριότητα αφορά στη χρονική περίοδο 1999 – 2002 και περιλαμβάνει την κατανομή των συμβολαίων χρονοναυλώσεων ανά έτος και μήνα, τη διάρκεια τους, το είδος και το τονάζ των χρονοναυλωμένων δεξαμενόπλοιων, τη σημαία νηολόγησης αυτών και την ηλικία τους. Επιπροσθέτως, μελετάται η ύπαρξη ή μη, κάποιας συσχέτισης μεταξύ του επιπέδου των ναύλων και της σημαίας νηολόγησης του πλοίου ή της ηλικίας του.

Στο τέταρτο και τελευταίο κεφάλαιο εξετάζουμε την πολιτική χρονοναυλώσεων των 20 κυριότερων ναυλωτών δεξαμενόπλοιων, όπως αυτοί προέκυψαν από την έρευνά μας για το διάστημα 1999 – 2002 και αφού πρώτα μελετήσαμε τις τυχόν συνδέσεις και συγχωνεύσεις μεταξύ τους. Η πολιτική κάθε ναυλωτή ή ομίλου ναυλωτών από τους 20 κυριότερους, αναλύθηκε βάσει επεξεργασμένων στοιχείων που αφορούσαν στη χρονική κατανομή των συμβολαίων που πραγματοποιήθηκαν, στη διάρκεια των χρονοναυλώσεων, στο είδος και το τονάζ των χρονοναυλωμένων δεξαμενόπλοιων, στη σημαία νηολόγησης αυτών και στην ηλικία τους. Τέλος, συγκεντρώσαμε όλες αυτές τις

πληροφορίες με στόχο να εξάγουμε τα απαραίτητα συμπεράσματα για την γενικότερη πολιτική χρονοναυλώσεων που ακολουθούν οι κυριότεροι ναυλωτές στο σύνολο τους.

1. ΖΗΤΗΣΗ ΧΥΔΗΝ ΥΓΡΩΝ ΦΟΡΤΙΩΝ

1.1. Χύδην υγρά φορτία

Τα διακινούμενα με δεξαμενόπλοια χύδην υγρά φορτία μπορούν γενικά να ταξινομηθούν σε τρεις κύριες κατηγορίες: αργό πετρέλαιο και προϊόντα διύλισης αυτού, υγροποιημένα αέρια όπως LNG (Liquefied Natural Gas) και LPG (Liquefied Petroleum Gas), καθώς και υγροποιημένα χημικά όπως αμμωνία, φωσφορικό οξύ κ.α. Τα φορτία αυτά καταλαμβάνουν σχεδόν το 50% του παγκόσμιου θαλάσσιου εμπορίου, ενώ στο ποσοστό αυτό συνεισφέρουν κυρίως το αργό πετρέλαιο και τα παράγωγά του.¹

Τα χύδην υγρά φορτία αποθηκεύονται σε δεξαμενές, ενώ ο χειρισμός τους γίνεται με αντλίες. Το αργό πετρέλαιο έχει μικρές απαιτήσεις ειδικού χειρισμού και μπορεί να μεταφερθεί σε πολύ μεγάλες ποσότητες. Αντίθετα, πολλά χημικά φορτία είναι τοξικά και πρέπει να αποθηκεύονται και να μεταφέρονται μέσα σε ειδικές δεξαμενές. Τα υγροποιημένα αέρια απαιτούν πλοία με ψυκτικές δυνατότητες (refrigeration) ή δεξαμενές πίεσης (pressurized tanks).² Τα φορτία αυτά περιγράφονται αναλυτικότερα στη συνέχεια.

1.1.1. Αργό Πετρέλαιο

Καθώς το αργό πετρέλαιο αποτελεί με διαφορά το πρώτο εμπόρευμα σε όγκο θαλάσσιας μεταφοράς, μια μεγάλη και εξελιγμένη βιομηχανία έχει αναπτυχθεί γύρω από τη μεταφορά του. Μεταφέρεται αρχικά από τους τόπους εξόρυξης σε εξειδικευμένους τερματικούς σταθμούς στην ακτή μέσω αγωγών (pipelines). Στη συνέχεια φορτώνεται

¹ Κ. Γκιζιάκης, Α. Παπαδόπουλος, Ε. Πλωμαρίτου, «Εισαγωγή στις Ναυλώσεις», εκδόσεις Αθ. Σταμούλη, Αθήνα 2002

² ό.π.

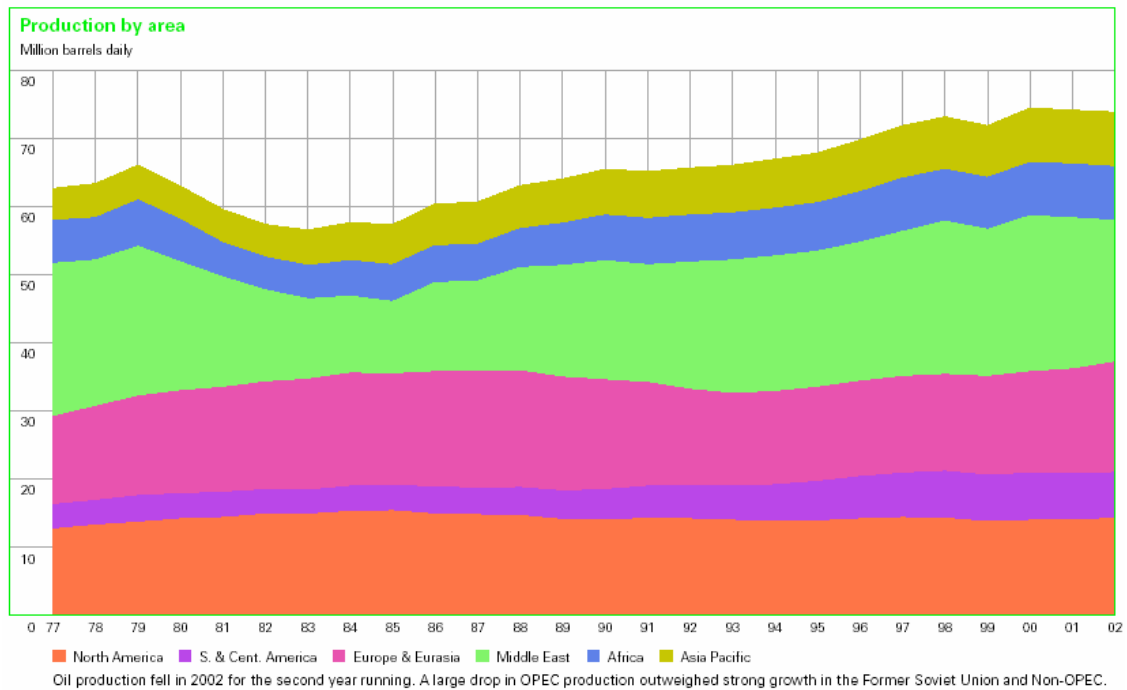
στα δεξαμενόπλοια με τα οποία θα μεταφερθεί στον προορισμό του και εκφορτώνεται σε αντίστοιχους τερματικούς σταθμούς.

Η μεταφορά αργού πετρελαίου και ιδιαίτερα το σκέλος της θαλάσσιας μεταφοράς αυτού είναι ιδιαίτερα σημαντική για την παγκόσμια βιομηχανία πετρελαίου, καθώς αποτελεί τον κυριότερο συνδετικό κρίκο μεταξύ της εξόρυξης και της διάθεσης των τελικών προϊόντων. Η μεγαλύτερη πηγή αργού πετρελαίου στον κόσμο είναι η Μέση Ανατολή, η οποία με παραγωγή 1.014,6 εκατομμύρια τόνους το έτος 2002 αντιπροσωπεύει το 28,5% της παγκόσμιας παραγωγής. Ακολουθούν αντίστοιχα για το ίδιο έτος η Ευρασία με παραγωγή 784,2 εκατομμύρια τόνους και ποσοστό 22%, η Βόρεια Αμερική με 664,4 εκατομμύρια τόνους και ποσοστό 18,7%, η Ασία με 381,4 εκατομμύρια τόνους και ποσοστό 10,7%, η Αφρική με 376,4 εκατομμύρια τόνους και ποσοστό 10,6% και τέλος, η Κεντρική & Νότια Αμερική με 335,7 εκατομμύρια τόνους και ποσοστό 9,4%.³

Στο σχεδιάγραμμα που ακολουθεί αποτυπώνεται η παγκόσμια ημερήσια παραγωγή σε εκατομμύρια βαρέλια ανά περιοχή για το χρονικό διάστημα από το έτος 1977 έως 2002.

³ BP Statistical Review of World Energy Industry 2002

Διάγραμμα 1.1: Παγκόσμια ημερήσια παραγωγή σε εκ. βαρέλια αργού πετρελαίου ανά περιοχή

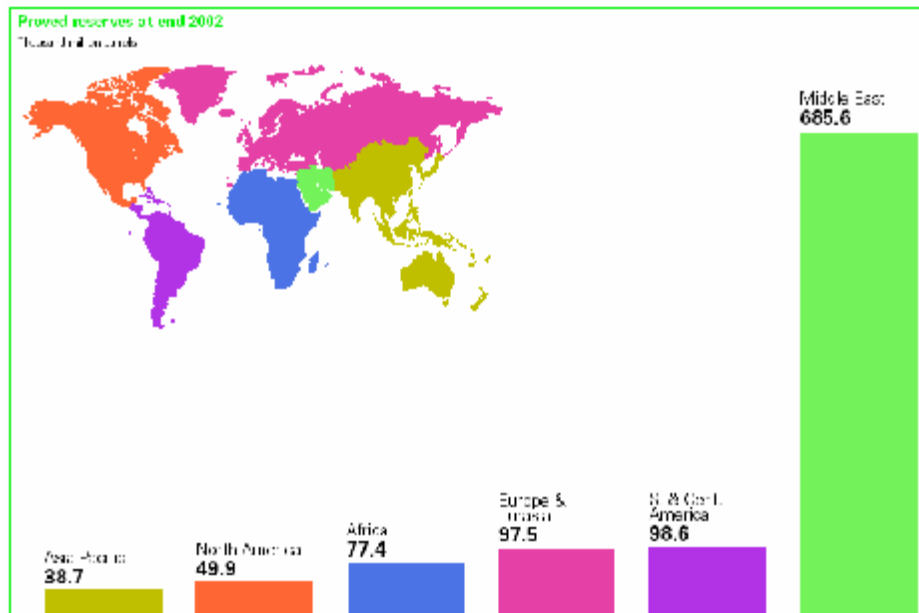


Πηγή: BP Statistical Review of World Energy Industry 2002

Η Μέση Ανατολή, όπως μπορεί να διαπιστωθεί από τη γεωγραφική κατανομή των γνωστών αποθεμάτων πετρελαίου παγκοσμίως, βρίσκεται στην πρώτη θέση κατέχοντας το 65,4% του συνόλου αυτών και ακολουθείται κατά σειρά από την Κεντρική & Νότια Αμερική (9,4%), την Ευρώπη (9,3%), την Αφρική (7,4%), τη Βόρεια Αμερική (4,8%) και την Ασία (3,7%).⁴

⁴ BP Statistical Review of World Energy Industry 2002

Διάγραμμα 1.2: Γεωγραφική κατανομή γνωστών αποθεμάτων πετρελαίου παγκοσμίως



Πηγή: BP Statistical Review of World Energy Industry 2002

Τα κύρια κέντρα εισαγωγής αργού πετρελαίου είναι οι περισσότερο βιομηχανικά αναπτυγμένες περιοχές του πλανήτη. Συγκεκριμένα, κατά το έτος 2002, το 26% των εισαγωγών είχε προορισμό τις ΗΠΑ, το 27,3% την Ευρώπη, το 11,6% την Ιαπωνία, ενώ το 35,1% αφορούσε το υπόλοιπο του κόσμου (τα ποσοστά αυτά υπολογίστηκαν με βάση τις εισαγωγές πετρελαίου σε χιλιάδες βαρέλια ημερησίως).⁵

Στον κατωτέρω πίνακα εμφανίζονται αναλυτικά οι ροές πετρελαίου σε εκατομμύρια τόνους αλλά και σε χιλιάδες βαρέλια ημερησίως, από και προς τις κυριότερες περιοχές του πλανήτη για το έτος 2002.

⁵ BP Statistical Review of World Energy Industry 2002

Πίνακας 1.1: Ροές πετρελαίου σε εκ. τόνους & σε χιλ. βαρέλια ημερησίως

Inter-area movements 2002

Million tonnes	To												Total
	USA	Canada	Mexico	S. & C. America	Europe	Africa	Australasia	China	Japan	Other Asia Pacific	Rest of World	Unidentified*	
From													
USA	-	4.9	7.7	8.2	10.7	0.5	0.8	1.1	4.0	4.4	1.0	-	43.3
Canada	95.5	-	-	0.2	0.5	-	-	-	0.2	0.1	-	-	96.5
Mexico	76.2	1.2	-	7.8	9.7	-	-	-	0.6	2.0	0.2	-	97.7
S. & Cent. America	119.2	5.2	0.6	-	13.5	0.6	-	0.9	0.3	5.6	-	-	145.9
Europe	57.0	24.6	0.7	2.8	-	10.0	-	3.6	0.7	5.4	4.7	-	109.5
Former Soviet Union	9.8	-	-	7.4	214.6	0.5	-	8.1	1.2	10.4	2.3	10.0	264.3
Middle East	114.7	6.9	0.9	13.6	161.1	36.9	8.6	38.9	195.4	315.5	2.5	-	895.0
North Africa	13.6	5.1	1.7	4.5	87.3	4.0	-	0.3	3.6	5.7	3.2	-	129.0
West Africa	55.5	1.0	-	9.9	35.2	2.7	0.1	9.5	3.8	38.2	-	-	155.9
East & Southern Africa	-	-	-	-	-	-	-	6.4	1.5	0.8	-	-	8.7
Australasia	2.9	-	-	-	-	-	-	1.6	4.4	11.6	-	-	20.5
China	1.3	-	-	0.5	0.3	-	0.4	-	4.1	9.9	0.3	-	16.8
Japan	0.3	-	-	-	0.1	-	-	1.6	-	2.2	-	-	4.2
Other Asia Pacific	8.3	0.1	-	-	4.5	0.3	18.8	28.4	28.3	13.2	0.6	-	102.5
Unidentified*	6.7	2.5	-	-	49.9	-	1.0	-	2.4	0.3	-	-	62.8
TOTAL IMPORTS	561.0	51.5	11.6	54.9	587.4	55.5	29.7	100.4	250.5	425.3	14.8	10.0	2152.6
Thousand barrels daily													
From													
USA	-	102	161	171	224	10	17	23	84	92	21	-	904
Canada	1938	-	-	4	10	-	-	-	4	2	-	-	1959
Mexico	1532	24	-	158	195	-	-	-	12	40	4	-	1966
S. & Cent. America	2420	106	13	-	274	12	-	19	6	115	-	-	2965
Europe	1161	495	15	58	-	209	-	73	14	111	98	-	2234
Former Soviet Union	201	-	-	149	4349	10	-	166	24	214	47	209	5370
Middle East	2306	139	19	273	3241	747	173	785	3942	6385	52	-	18062
North Africa	283	103	36	90	1768	81	-	6	73	116	64	-	2620
West Africa	1117	20	-	199	708	54	2	191	77	767	-	-	3134
East & Southern Africa	-	-	-	-	-	-	-	129	30	16	-	-	175
Australasia	58	-	-	-	-	-	-	32	90	235	-	-	415
China	26	-	-	10	6	-	8	-	83	205	6	-	345
Japan	6	-	-	-	2	-	-	33	-	46	-	-	88
Other Asia Pacific	171	2	-	-	94	6	380	585	581	271	13	-	2103
Unidentified*	138	51	-	-	1023	-	21	-	50	6	-	-	1289
TOTAL IMPORTS	11357	1041	242	1113	11895	1131	601	2042	5070	8622	306	209	43628

*Includes changes in the quantity of oil in transit, movements not otherwise shown, unidentified military use etc.

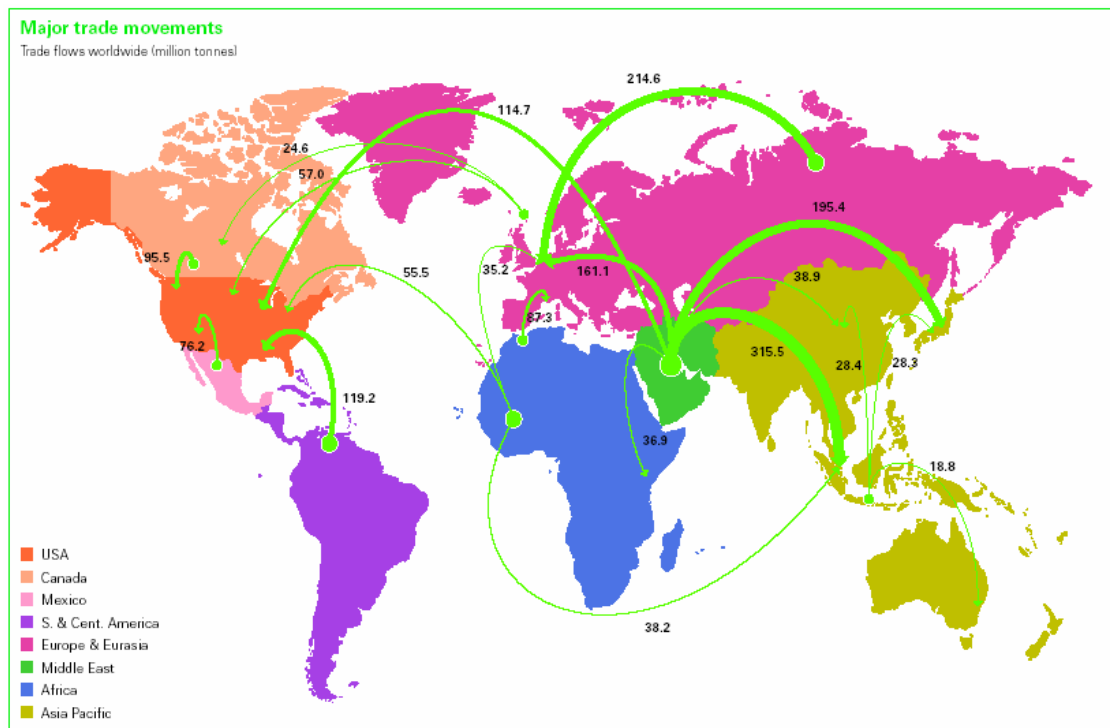
Πηγή: BP Statistical Review of World Energy Industry 2002

Επειδή η Μέση Ανατολή βρίσκεται πολύ μακριά από τα κέντρα εισαγωγής πετρελαίου (12.000 μίλια ως την Ιαπωνία), η ζήτηση δεξαμενόπλοιων εξαρτάται πάντα από το ποιες πηγές εξαγωγής πετρελαίου θα προτιμηθούν και ποιες διαδρομές θα ακολουθηθούν μέχρι να φτάσει το πετρέλαιο στους τόπους εισαγωγής. Το μεγάλο βύθισμα των σύγχρονων μεγάλων δεξαμενόπλοιων δημιουργεί περιορισμούς στη χρήση κύριων θαλάσσιων δρόμων, όπως τα στενά του Dover, τα στενά της Malacca και το κανάλι του Suez. Το μέγιστο επιτρεπόμενο βύθισμα των 23-25 μέτρων στα στενά του Dover π.χ. επιτρέπει οριακά τη διέλευση των μεγαλύτερων ULCC, ενώ στα στενά της Malacca το μέγιστο επιτρεπόμενο βύθισμα των 18 μέτρων αποκλείει τη διέλευση αυτών των πλοίων. Πάντως, οι περιορισμοί στο βύθισμα του καναλιού του Suez παραμένουν διαχρονικά οι πιο σημαντικοί για την αγορά δεξαμενόπλοιων. Με την επανέναρξη

λειτουργίας του καναλιού το 1975, η εκβάθυνσή του στα 16,2 μέτρα επιτρέπει πλέον σε πλοία μέχρι 150.000 dwt να περνούν έμπορτα ή σε ακόμη μεγαλύτερα πλοία να περνούν άφορτα.⁶

Οι σημαντικότερες ροές αργού πετρελαίου (όπως αυτές διακρίνονται στον παραπάνω πίνακα), αλλά και οι θαλάσσιοι δρόμοι για τη μεταφορά του μπορούν εύκολα να αναπαρασταθούν και να κατανοηθούν στην παρακάτω απεικόνιση.

Διάγραμμα 1.3: Σημαντικότερες ροές αργού πετρελαίου



Πηγή: BP Statistical Review of World Energy Industry 2002

⁶ Martin Stopford, "Maritime Economics", TJ International Ltd, Padstow, Cornwall 1999

1.1.2. Προϊόντα Πετρελαίου

Τόσο από οικονομική όσο και από ναυτιλιακή σκοπιά, το θαλάσσιο εμπόριο των προϊόντων πετρελαίου είναι πολύ διαφορετικό από αυτό του αργού πετρελαίου. Ως προϊόντα πετρελαίου ορίζονται όλα τα παράγωγα της επεξεργασίας του ακατέργαστου πετρελαίου, τα οποία μπορούν να ταξινομηθούν σε δύο κατηγορίες, τα καθαρά και τα ακάθαρτα προϊόντα. Τα καθαρά προϊόντα περιλαμβάνουν τα ελαφρύτερα αποστάγματα της διύλισης του αργού πετρελαίου, κυρίως την κηροζίνη και τη βενζίνη, τα οποία συνήθως φορτώνονται σε πλοία με ανοξειδωτες δεξαμενές και απαιτούν ιδιαίτερη προσοχή σε ότι αφορά στο καθάρισμα των δεξαμενών αποθήκευσης τους. Τα ακάθαρτα προϊόντα περιλαμβάνουν τα βαρύτερα αποστάγματα του πετρελαίου, τα οποία μπορούν να φορτωθούν σε συμβατικά δεξαμενόπλοια.

Οι κύριοι εισαγωγείς προϊόντων πετρελαίου είναι η Ιαπωνία, η Βόρεια Αμερική και η Ευρώπη. Μέχρι τη δεκαετία του '50 οι δύο κύριες θαλάσσιες διαδρομές ήταν από τα διωλιστήρια της Βενεζουέλας και της Καραϊβικής προς τις Η.Π.Α. και, από τη Μέση Ανατολή προς τη Δυτική Ευρώπη. Το θαλάσσιο εμπόριο Καραϊβικής – Η.Π.Α. έφθασε σε ένα μέγιστο 150 εκ. τόνων το χρόνο κατά τις αρχές του '70, ενώ πολύ γρήγορα μειώθηκε στους 80 εκ. τόνους το χρόνο όταν οι Η.Π.Α. προσάρμοσαν την εγχώρια ικανότητα επεξεργασίας πετρελαίου. Αντίθετα με τις Η.Π.Α., στην Ευρώπη το μεγαλύτερο ποσοστό των εισαγωγών πετρελαιοειδών κατείχε το αργό πετρέλαιο παρά τα προϊόντα πετρελαίου. Οι εισαγωγές προϊόντων αριθμούσαν σε 35 εκ. τόνους το 1971, ενώ ανέκαμψαν σε 80 εκ. τόνους στη δεκαετία του '80 όταν αντίστοιχα οι εισαγωγές αργού πετρελαίου έφθαναν τα 400 εκ. τόνους το χρόνο.⁷

⁷ Κ. Γκιζιάκης, Α. Παπαδόπουλος, Ε. Πλωμαρίτου, «Εισαγωγή στις Ναυλώσεις», εκδόσεις Αθ. Σταμούλη, Αθήνα 2002

Ο παρακάτω πίνακας είναι ενδεικτικός σε ότι αφορά στην παγκόσμια κατανάλωση προϊόντων πετρελαίου ανά είδος για το χρονικό διάστημα 1992 – 2002.

Πίνακας 1.2: Κατανάλωση προϊόντων πετρελαίου ανά περιοχή

Regional consumption – by product group

Thousand barrels daily	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	Change 2002 over 2001	2002 share of total
North America													
Gasolines	8833	8975	9100	9235	9389	9560	9649	9998	10106	10211	10553	3.4%	44.9%
Middle distillates	5449	5600	5895	5935	6194	6398	6450	6628	6811	6812	6643	-2.5%	28.3%
Fuel oil	1619	1571	1571	1336	1348	1351	1506	1415	1518	1411	1161	-17.8%	4.9%
Others	4378	4352	4579	4555	4805	4882	4788	5189	5037	5007	5130	2.5%	21.9%
Total North America	20279	20498	21145	21061	21736	22191	22593	23210	23473	23441	23487	0.2%	100.0%
of which: USA													
Gasolines	7670	7792	7880	8025	8167	8324	8579	8716	8813	8890	9181	3.3%	46.6%
Middle distillates	4711	4844	5084	5132	5342	5502	5545	5700	5852	5884	5722	-2.7%	29.0%
Fuel oil	1079	1062	1003	835	831	777	869	814	893	794	635	-20.0%	3.2%
Others	3573	3539	3751	3733	3969	4017	3924	4290	4143	4062	4170	2.2%	21.2%
Total USA	17033	17236	17719	17725	18309	18621	18917	19519	19701	19649	19708	0.3%	100.0%
S. & Cent. America													
Gasolines	983	1025	1105	1149	1187	1257	1274	1387	1273	1237	1201	-2.9%	26.2%
Middle distillates	1276	1312	1398	1476	1538	1625	1700	1684	1680	1700	1701	0.1%	37.1%
Fuel oil	682	697	721	734	768	827	850	740	789	747	736	-1.6%	16.0%
Others	783	770	752	777	807	831	859	896	919	999	953	-4.6%	20.7%
Total S. & Cent. America	3723	3804	3977	4136	4300	4539	4683	4705	4662	4684	4590	-2.0%	100.0%
Europe													
Gasolines	4213	4136	4122	4194	4220	4271	4309	4322	4209	4127	4023	-2.5%	25.1%
Middle distillates	5809	5871	5883	6045	6356	6421	6630	6700	6740	6958	6892	-0.9%	43.0%
Fuel oil	2385	2353	2280	2283	2260	2206	2194	2096	1975	1983	2030	2.4%	12.7%
Others	2631	2639	2727	2766	2790	2933	2956	2947	3063	3107	3080	-0.9%	19.2%
Total Europe	15038	15000	15012	15287	15626	15831	16090	16065	15967	16176	16025	-0.9%	100.0%
Middle East													
Gasolines	616	635	708	762	773	812	828	842	846	849	904	6.5%	20.8%
Middle distillates	1169	1235	1336	1435	1466	1463	1458	1485	1499	1535	1554	2.7%	35.8%
Fuel oil	1167	1142	1170	1187	1208	1233	1219	1265	1264	1221	1150	-5.9%	26.5%
Others	620	691	678	645	664	681	702	712	710	703	730	3.9%	16.9%
Total Middle East	3571	3704	3891	4028	4112	4189	4207	4304	4320	4309	4338	0.7%	100.0%
Africa													
Gasolines	516	527	539	554	552	559	568	574	578	589	597	1.3%	23.6%
Middle distillates	795	818	840	866	894	920	950	985	1009	1029	1057	2.7%	41.8%
Fuel oil	424	412	416	435	446	466	491	494	470	450	446	-0.9%	17.7%
Others	308	317	334	342	347	360	374	365	394	412	427	3.6%	16.9%
Total Africa	2044	2074	2130	2197	2239	2305	2383	2439	2451	2481	2527	1.9%	100.0%
Asia Pacific incl. China and Japan													
Gasolines	3540	3731	4013	4317	4549	4973	5018	5309	5549	5610	5868	4.6%	27.4%
Middle distillates	5619	6014	6262	6724	7160	7430	7186	7595	7792	7962	8054	1.1%	37.6%
Fuel oil	3637	3622	3892	3857	3795	3829	3564	3549	3305	3339	3144	-5.9%	14.7%
Others	2553	2671	2988	3196	3364	3447	3483	3745	4092	4088	4333	6.0%	20.3%
Total Asia Pacific	15350	16038	17155	18094	18868	19680	19250	20198	20939	21008	21399	1.9%	100.0%
China													
Gasolines	711	804	848	904	966	1111	1098	1164	1313	1252	1387	10.8%	25.9%
Middle distillates	790	898	878	997	1060	1202	1277	1455	1633	1709	1786	4.5%	33.3%
Fuel oil	674	725	665	668	719	750	725	694	725	728	631	-13.3%	11.8%
Others	488	496	755	819	888	871	946	1103	1314	1342	1558	16.1%	29.0%
Total China	2662	2913	3145	3390	3672	3935	4047	4416	4965	5030	5362	6.6%	100.0%
Japan													
Gasolines	1338	1355	1442	1548	1576	1646	1611	1702	1735	1720	1758	2.2%	32.9%
Middle distillates	1824	1853	1905	1971	2027	1991	1949	1978	1958	1957	1912	-2.3%	35.8%
Fuel oil	1264	1112	1292	1135	1067	977	879	861	804	690	647	-6.3%	12.1%
Others	1095	1120	1105	1129	1142	1147	1085	1077	1079	1066	1020	-4.3%	19.2%
Total Japan	5521	5440	5745	5784	5812	5761	5525	5618	5576	5434	5337	-1.8%	100.0%
World excl. Former Soviet Union													
Gasolines	18700	19029	19587	20211	20670	21433	21847	22433	22962	22623	23145	2.3%	32.0%
Middle distillates	20117	20850	21614	22480	23607	24257	24374	25076	25531	25897	25900	-0.4%	35.8%
Fuel oil	9915	9797	10051	9832	9824	9911	9625	9559	9521	9152	8666	-5.3%	12.0%
Others	11273	11441	12058	12280	12778	13134	13161	13853	14216	14317	14654	2.4%	20.2%
Total World excl. Former Soviet Union	60005	61117	63310	64803	66879	68735	69207	70921	71831	72090	72365	0.4%	100.0%
European Union 15													
Gasolines	3620	3562	3512	3550	3559	3590	3607	3622	3545	3486	3395	-2.6%	25.3%
Middle distillates	4978	5033	5051	5179	5440	5514	5677	5761	5822	6005	5955	-0.8%	44.4%
Fuel oil	1867	1841	1797	1791	1755	1703	1736	1663	1557	1543	1602	3.8%	11.9%
Others	2241	2211	2294	2296	2295	2379	2402	2419	2447	2500	2458	-1.7%	18.4%
Total European Union 15	12726	12646	12654	12816	13049	13186	13422	13465	13371	13535	13409	-0.9%	100.0%
OECD													
Gasolines	14961	15124	15379	15721	15968	16415	16728	17028	17070	17088	17408	1.9%	36.7%
Middle distillates	13647	13973	14414	14777	15468	15738	15761	16110	16274	16491	16229	-1.6%	34.2%
Fuel oil	5539	5324	5505	5115	5036	4904	4831	4671	4641	4408	4137	-6.2%	8.7%
Others	8357	8401	8714	8769	9084	9353	9203	9611	9626	9521	9684	0.7%	20.4%
Total OECD	42503	42822	44012	44383	45566	46409	46513	47420	47611	47608	47457	-0.3%	100.0%
Other EMEs													
Gasolines	3739	3905	4209	4490	4702	5018	5119	5405	5492	5535	5738	3.7%	23.0%
Middle distillates	6470	6878	7200	7703	8139	8519	8623	8967	9257	9507	9671	1.7%	38.8%
Fuel oil	4376	4472	4546	4716	4788	5008	4994	4888	4890	4744	4529	-4.5%	18.2%
Others	2917	3040	3344	3510	3694	3781	3958	4242	4590	4696	4970	5.8%	20.0%
Total Other EMEs†	17502	18295	19298	20420	21323	22325	22694	23501	24220	24482	24908	1.7%	100.0%

*Less than 0.05%.

†Excludes Former Soviet Union.

Notes: For the purposes of this table, annual changes and shares of total are calculated using thousand barrels daily figures.

Gasolines consists of aviation and motor gasolines and light distillate feedstock (LDF).

Middle distillates consists of jet and heating kerosenes, and gas and diesel oils (including marine bunkers).

Fuel oil includes marine bunkers and crude oil used directly as fuel.

Others consists of refinery gas, LPGs, solvents, petroleum coke, lubricants, bitumen, wax and refinery fuel and loss.

Πηγή: BP Statistical Review of World Energy Industry 2002

Η κατανόηση της δομής του θαλάσσιου εμπορίου προϊόντων πετρελαίου βασίζεται σε ένα συνδυασμό τεχνικών οικονομικών και πολιτικών παραγόντων, οι οποίοι αναφέρονται αμέσως κατωτέρω.⁸

Από τεχνική σκοπιά, οι νέες μέθοδοι διύλισης που εμφανίστηκαν στη δεκαετία του '50 είχαν ως αποτέλεσμα, την άμεση προώθηση των προϊόντων πετρελαίου από τα διυλιστήρια στις τοπικές αγορές κατανάλωσης και τη μείωση σε κάποιο βαθμό της εισαγωγής προϊόντων πετρελαίου από μακρινές πηγές παραγωγής.

Σε πολιτικό επίπεδο, η κρατικοποίηση των διυλιστηρίων της Anglo Iranian Oil Company το 1951 παρείχε κίνητρα για την εγκατάσταση των διυλιστηρίων σε πιο ασφαλείς πολιτικά καταναλώτριες χώρες. Συνέπεια αυτής ήταν να δημιουργηθεί ενδιαφέρον για την ανάπτυξη διυλιστηρίων πλησιέστερα στις περιοχές κατανάλωσης και μέχρι το τέλος του '50, η Δυτική Ευρώπη είχε αναπτύξει επαρκή βιομηχανία επεξεργασίας πετρελαίου για να ικανοποιήσει της ανάγκες της σε προϊόντα πετρελαίου.

Οι αλλαγές που επήλθαν συνολικά στο πολιτικό και οικονομικό πεδίο της βιομηχανίας πετρελαίου μετά την πετρελαϊκή κρίση του 1973, επέδρασαν επίσης στο θαλάσσιο εμπόριο των προϊόντων πετρελαίου. Ορισμένες χώρες – παραγωγοί επένδυσαν στη δημιουργία βιομηχανίας διύλισης πετρελαίου, ώστε να μπορούν να εξάγουν προϊόντα παράλληλα με το ακατέργαστο πετρέλαιο που ήδη εξήγαγαν. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί η Σαουδική Αραβία, η οποία δημιούργησε στα τέλη του '70 δύο τέτοια εργοστάσια διύλισης. Πρέπει ακόμα να επισημανθεί ότι η κύρια πηγή ανάπτυξης του θαλάσσιου εμπορίου προϊόντων πετρελαίου ήλθε από την άνοδο των ασιατικών οικονομιών, των οποίων οι εισαγωγές αυξήθηκαν ραγδαία κατά τη δεκαετία εκβιομηχάνισής τους από το 1985 ως το 1995.

⁸ Κ. Γκιζιάκης, Α. Παπαδόπουλος, Ε. Πλωμαρίτου, «Εισαγωγή στις Ναυλώσεις», εκδόσεις Αθ. Σταμούλη, Αθήνα 2002

Το μεταφορικό σύστημα των προϊόντων πετρελαίου είναι περισσότερο πολύπλοκο από αυτό του αργού πετρελαίου. Η ποσότητα των φορτίων αυτών, γενικά δεν δικαιολογεί τη χρήση μεγάλων πλοίων, με αποτέλεσμα τα δεξαμενόπλοια που καλούνται να τα μεταφέρουν να κυμαίνονται μεταξύ 6.000 – 60.000 dwt, ενώ συνήθως είναι σχεδιασμένα με τέτοια συστήματα διαχείρισης φορτίου ώστε να μπορούν να μεταφέρουν ταυτόχρονα διαφορετικά είδη παραγώγων πετρελαίου.

1.1.3. Υγροποιημένο Φυσικό Αέριο

Μια άκρως εξειδικευμένη βιομηχανία στα πλαίσια της θαλάσσιας μεταφοράς χύδην υγρών φορτίων, είναι αυτή του υγροποιημένου φυσικού αερίου (LNG). Το υγροποιημένο φυσικό αέριο προέρχεται από συγκεκριμένα πεδία εξόρυξης αερίων, ενώ η επικίνδυνη φύση του και οι πολύ χαμηλές θερμοκρασίες του αερίου απαιτούν εξειδικευμένες εγκαταστάσεις. Οι επιφάνειες που έρχονται σε επαφή με το αέριο θα πρέπει να κατασκευάζονται από κράματα μετάλλων που να έχουν μεγάλη αντοχή στις ιδιαίτερα χαμηλές θερμοκρασίες.

Όσον αφορά στη διαδικασία μεταφοράς του φυσικού αερίου από τους χώρους παραγωγής στους χώρους κατανάλωσης, αυτό μεταφέρεται από το πεδίο εξόρυξης στο χώρο όπου θα εκτελεστεί η διαδικασία υγροποίησης του. Στη συνέχεια αποθηκεύεται σε ειδικές δεξαμενές και κατόπιν ακολουθεί η θαλάσσια μεταφορά του με εξειδικευμένα πλοία, μέσα στα οποία το φυσικό αέριο μπορεί να διατηρείται υγροποιημένο σε θερμοκρασία -161°C . Μετά τη θαλάσσια μεταφορά του το υγροποιημένο αέριο επαναεριοποιείται και μέσω αγωγών φτάνει στους χώρους κατανάλωσης.

Οι παρακάτω πίνακες παρουσιάζουν τις εξαγωγές και τις εισαγωγές φυσικού αερίου σε παγκόσμιο επίπεδο για τα έτη από 1998 - 2002.

Πίνακας 1.3: Εξαγωγές φυσικού αερίου κατά περιοχή, 1996-2002 (εκ. m³)					
	1998	1999	2000	2001	2002
Βόρεια Αμερική	90.630	99.240	108.445	117.781	121.567
Λατινική Αμερική	3.825	8.750	10.540	13.870	16.040
Ανατολική Ευρώπη	121.100	127.490	131.670	130.590	132.220
Δυτική Ευρώπη	88.480	95.500	109.490	114.380	126.360
Μέση Ανατολή	12.010	15.670	23.700	31.788	34.363
Αφρική	53.600	61.020	68.223	66.455	67.223
Ασία & Ειρηνικός	76.000	79.490	78.480	78.600	83.965
Σύνολο Κόσμος	445.645	487.160	530.548	553.464	581.738

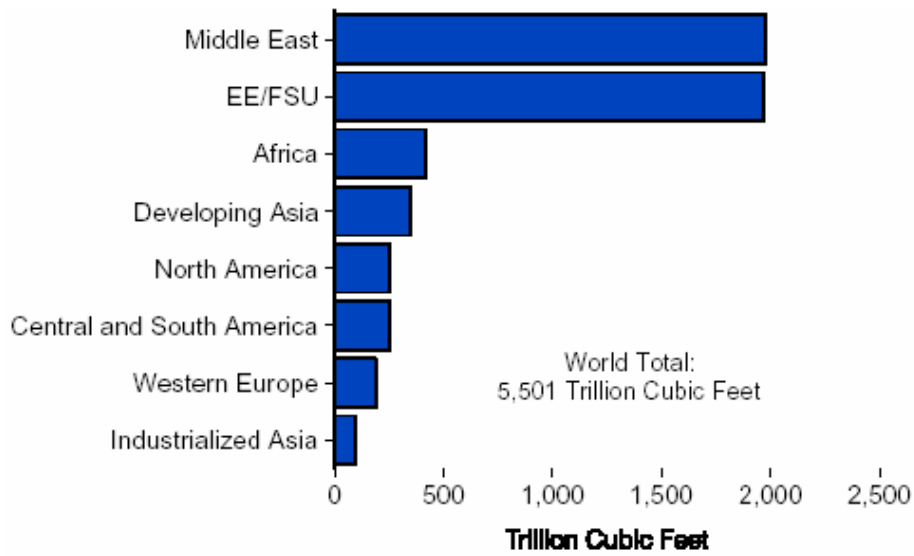
Πηγή: Επεξεργασμένα στοιχεία από OPEC Annual Statistical Bulletin 2002

Πίνακας 1.4: Εισαγωγές φυσικού αερίου κατά περιοχή, 1996-2002 (εκ. m³)					
	1998	1999	2000	2001	2002
Βόρεια Αμερική	91.375	102.090	109.208	118.324	119.180
Λατινική Αμερική	4.970	6.710	9.560	14.220	18.720
Ανατολική Ευρώπη	39.760	39.350	40.850	40.800	42.420
Δυτική Ευρώπη	219.930	242.420	265.470	265.324	281.110
Μέση Ανατολή	1.750	2.000	2.650	4.500	4.900
Αφρική	450	800	1.730	1.580	1.690
Ασία & Ειρηνικός	87.410	93.790	101.080	108.716	113.718
Σύνολο Κόσμος	445.645	487.160	530.548	553.464	581.738

Πηγή: Επεξεργασμένα στοιχεία από OPEC Annual Statistical Bulletin 2002

Τα αποθέματα του φυσικού αερίου ανά τον κόσμο την 1/1/2003 μπορούν να αναπαρασταθούν στο παρακάτω διάγραμμα. Από αυτό διαπιστώνουμε την υπεροχή της Μέσης Ανατολής και της Ανατολικής Ευρώπης/πρώην Σοβιετικής Ένωσης σε αποθέματα, με την κάθε μία να καταλαμβάνει το 36,3% του συνόλου των παγκοσμίων αποθεμάτων.

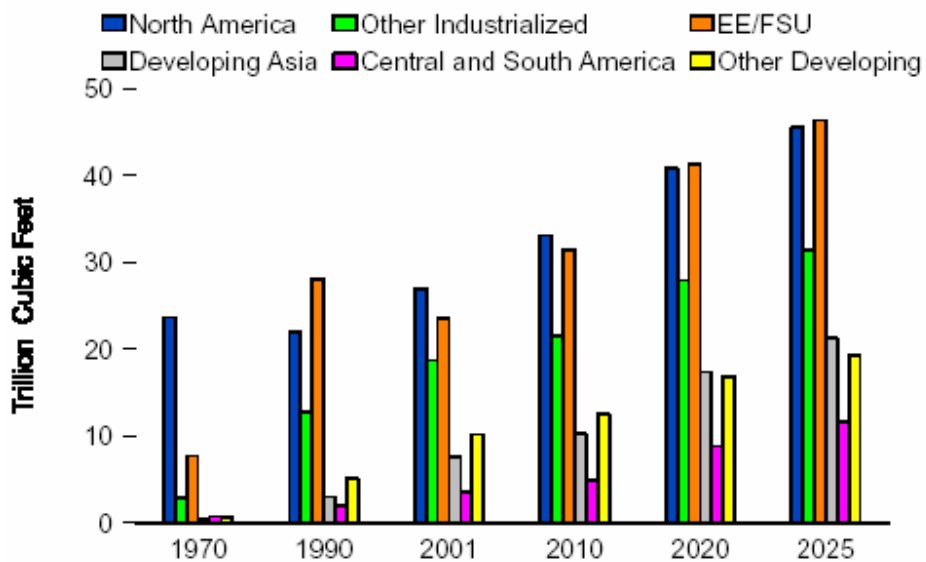
Διάγραμμα 1.4: Παγκόσμια αποθέματα φυσικού αερίου ανά περιοχή (1/1/2003)



Πηγή: Trends in World Energy: Preliminary Projections from the International Energy Outlook 2003

Στο παρακάτω διάγραμμα παρουσιάζεται η κατανάλωση του φυσικού αερίου παγκοσμίως από το 1975 έως το 2025.

Διάγραμμα 1.5: Παγκόσμια κατανάλωση φυσικού αερίου ανά περιοχή (1970-2025)



Πηγή: Trends in World Energy: Preliminary Projections from the International Energy Outlook 2003

1.1.4. Υγροποιημένο Πετρελαϊκό Αέριο

Το υγροποιημένο πετρελαϊκό αέριο (LPG) προέρχεται κυρίως από τα ίδια πεδία εξόρυξης του πετρελαίου, αν και, μικρές ποσότητες αυτού παράγονται και από τη διαδικασία διύλισης. Όπως το φυσικό αέριο, το πετρελαϊκό αέριο πρέπει να υγροποιηθεί για τη θαλάσσια μεταφορά του, κάτι που επιτυγχάνεται με τη ψύξη του στους -50°C . Τα πλοία που χρησιμοποιούνται για τη μεταφορά του LPG, χρησιμοποιούνται επίσης για τη μεταφορά χημικών αερίων όπως η αμμωνία.

Η θαλάσσια μεταφορά του υγροποιημένου πετρελαϊκού αερίου απαιτεί πολύ σημαντικές επενδύσεις για την κατασκευή των εγκαταστάσεων υγροποίησης και χειρισμού του φορτίου, καθώς και κατασκευή εξειδικευμένου τονάζ. Οι κυριότερες εξαγωγές του LPG προέρχονται από τις πετρελαιοεξαγωγικές χώρες (OPEC) και ειδικότερα από το Κουβέιτ και τη Σαουδική Αραβία, με τελική κατεύθυνση την Ιαπωνία, τη Δυτική Ευρώπη και τις Η.Π.Α.. Τέλος, η εξέλιξη του θαλάσσιου εμπορίου LPG παρουσιάζει θετική πορεία τις τελευταίες δεκαετίες, καθώς από τους 22 εκ. τόνους που μεταφέρθηκαν το 1985 ανήλθαν στους 39 εκ. τόνους το 2000.⁹

1.1.5. Υγροποιημένα Χημικά Αέρια

Το σπουδαιότερο φορτίο αυτής της κατηγορίας είναι η αμμωνία, ένα άχρωμο, άνυδρο αέριο με έντονη οσμή. Αν και η αμμωνία αυτή καθαυτή δεν είναι εύφλεκτη, όταν έρθει σε επαφή και αναμειχθεί με αέρα ή οξυγόνο μπορεί να γίνει ιδιαίτερα εκρηκτική. Η άνυδρη αμμωνία περιέχει άζωτο, το οποίο αποτελεί ένα από τα βασικά συστατικά των λιπασμάτων. Η αμμωνία στην αέρια μορφή της υγροποιείται όταν ψυχθεί στους -33°C

⁹ Κ. Γκιζιάκης, Α. Παπαδόπουλος, Ε. Πλωμαρίτου, «Εισαγωγή στις Ναυλώσεις», εκδόσεις Αθ. Σταμούλη, Αθήνα 2002

κάτω από συνθήκες ατμοσφαιρικής πίεσης και μεταφέρεται από ειδικά πλοία μεταφοράς αερίων μεταφορικής ικανότητας από 3.000 – 40.000 dwt.

Άλλα χημικά αέρια τα οποία μεταφέρονται δια θαλάσσης σε υγροποιημένη μορφή είναι το αιθυλένιο (-104°C), το βουταδένιο (-5°C), το αιθάνιο (-89°C) και το προπυλένιο (-48°C).

1.1.6. Βαρέα Χημικά

Σε αυτή την κατηγορία ανήκουν τα φωσφορικά οξέα που προκύπτουν από τα φυσικά φωσφάτα. Τα φωσφορικά οξέα είναι πράσινα ή καφέ κολλώδη υγρά, τα οποία είναι διαβρωτικά για μέταλλα όπως ο σίδηρος, ο ψευδάργυρος και το αλουμίνιο. Άλλα ανόργανα μεταλλικά οξέα με παρόμοιες ιδιότητες είναι η καυστική σόδα, το θειικό οξύ και το νιτρικό οξύ. Η θαλάσσια μεταφορά αυτών πραγματοποιείται σε ειδικά πλοία μεταφορικής ικανότητας έως 45.000 dwt.

1.2. Πλοία για τη μεταφορά χύδην υγρών φορτίων

Η μεταφορά των χύδην υγρών φορτίων μπορεί να εκτελεστεί κυρίως με οκτώ τύπους δεξαμενόπλοιων, το τονάζ των οποίων δεν συμπίπτει πάντοτε στην διεθνή βιβλιογραφία, όμως για λόγους διευκόλυνσης στην παρουσίαση των δεδομένων στα επόμενα κεφάλαια της παρούσας εργασίας, θα τηρηθούν οι κατωτέρω. Αυτοί λοιπόν έχουν τα ακόλουθα χαρακτηριστικά :

✦ Handysize

Τα πλοία αυτά έχουν μεταφορική ικανότητα από 10.000 έως 49.999 dwt, αποτελώντας τη μικρότερη κατηγορία δεξαμενόπλοιων στην παρούσα εργασία. Συνήθως χρησιμοποιούνται περισσότερο για τη μεταφορά προϊόντων πετρελαίου παρά αργού

πετρελαίου, γι' αυτό και συχνά μπορούν να απαντηθούν στη βιβλιογραφία και ως “product carriers”.

✦ Panamax

Τα πλοία τύπου Panamax έχουν μεταφορική ικανότητα από 50.000 έως 79.999 dwt. Είναι τα μικρότερα που χρησιμοποιούνται για τη μεταφορά αργού πετρελαίου, ενώ λίγα από αυτή την κατηγορία χρησιμοποιούνται για τη μεταφορά άλλων χύδην υγρών φορτίων, κυρίως προϊόντων πετρελαίου. Το μέγεθος τους, τους επιτρέπει τον διάπλου της διώρυγας του Παναμά (εξού και το όνομα τους) και το αγκυροβόλιο σε οποιοδήποτε λιμένα φόρτωσης ή εκφόρτωσης με περιορισμούς σε μήκη, βάθη κλπ. Τα Panamaxes απασχολούνται ευρέως στο εμπόριο αργού πετρελαίου της Κεντρικής και Νότιας Αμερικής, αν και πολλά χρησιμοποιούνται διεθνώς στη θαλάσσια μεταφορά προϊόντων πετρελαίου. Ο στόλος τους είναι μικρός και σχετικά παλαιός καθότι, μεγάλο τμήμα του υπάρχοντος τονάζ κατασκευάστηκε τη δεκαετία του '80, ενώ υποκαθίσταται εύκολα από την επόμενη κατηγορία δεξαμενόπλοιων τύπου Aframax.

✦ Aframax

Τα δεξαμενόπλοια αυτού του τύπου έχουν μεταφορική ικανότητα από 80.000 έως 119.999 dwt με δυνατότητα να μεταφέρουν μέχρι μισό εκατομμύριο βαρέλια πετρελαίου. Οι κύριες θαλάσσιες διαδρομές εμπορίου για αυτά τα πλοία είναι από την Καραϊβική στην ανατολική ακτή των Η.Π.Α. και από την Ινδία στις αγορές του Ειρηνικού. Το βασικό τους πλεονέκτημα είναι η ευελιξία λόγω του μεγέθους τους, αφού τους επιτρέπει την φόρτωση ή εκφόρτωση στα μικρά βάθη των λιμένων της Καραϊβικής και της ανατολικής ακτής των Η.Π.Α.. Από την άλλη όμως, μπορούν εύκολα να υποκατασταθούν από την κατηγορία των Suezmaxes δεξαμενόπλοιων.

➤ Suezmax

Η μεταφορική ικανότητα αυτών των δεξαμενόπλοιων κυμαίνεται από 120.000 έως 199.999 dwt με δυνατότητα μεταφοράς μέχρι και ενός εκατομμυρίου βαρελιών πετρελαίου περίπου. Απασχολούνται κυρίως στο εμπόριο πετρελαίου μεταξύ της Δυτικής Αφρικής και του Κόλπου του Μεξικού ή της Ανατολικής Ακτής των Η.Π.Α., καθώς επίσης και μεταξύ των λιμένων της Μεσογείου. Το πλεονέκτημα αυτών των πλοίων είναι ο μικρός στόλος αυτής της κατηγορίας παγκοσμίως και οι λίγοι operators αυτών που δρουν σε περιορισμένο αριθμό θαλασσιών διαδρομών. Επίσης, ανάλογα με τις συνθήκες της ναυλαγοράς μπορούν να εκμεταλλευτούν φορτία που προορίζονταν να μεταφερθούν με πλοία Aframax. Ακολουθώντας την ίδια λογική όμως, τα Suezmaxes μπορούν να υποκατασταθούν από τα VLCC's, εάν ο τομέας των δεύτερων χαρακτηρίζεται από χαμηλά επίπεδα ναύλων.

➤ VLCC (Very Large Crude Carrier)

Ο τομέας των VLCC's περιλαμβάνει δεξαμενόπλοια από 200.000 έως 319.999 dwt, με δυνατότητα μεταφοράς περίπου δύο εκατομμυρίων βαρελιών πετρελαίου. Δραστηριοποιούνται σε μακρύτερες διαδρομές και κατά κύριο λόγο από την Μέση Ανατολή με προορισμούς την Άπω Ανατολή (κυρίως την Ιαπωνία), τις Η.Π.Α., τη Δυτική Ευρώπη και από τη Δυτική Αφρική με προορισμό τον Κόλπο του Μεξικού. Το βασικό πλεονέκτημα αυτής της κατηγορίας δεξαμενόπλοιων είναι η εκμετάλλευση των οικονομικών κλίμακας που δημιουργούνται από την λειτουργία ενός τόσο μεγάλου πλοίου. Το μέγεθός του πάντως αποτελεί και μειονέκτημα καθώς περιορίζει ιδιαίτερα την προσέγγιση στα περισσότερα λιμάνια με μικρά βάθη (όπως π.χ. τα λιμάνια των Η.Π.Α.), ενώ δεν επιτρέπει τους διάπλους των καναλιών του Παναμά και του Σουέζ.

✦ ULCC (Ultra Large Crude Carrier)

Τα ULCC's αποτελούν τα μεγαλύτερα δεξαμενόπλοια, μεταφορικής ικανότητας από 320.000 έως 550.000 dwt. Μπορούν να προσεγγίσουν μόνο λιμένες με ιδιαίτερα μεγάλα βάθη, όπως αυτά που προβλέπονται για τα VLCC's, μεταφέροντας όμως σχεδόν διπλάσιο φορτίο από τα δεύτερα. Η κατηγορία αυτή αναπτύχθηκε τη δεκαετία του '70, στο αποκορύφωμα της αγοράς για τα πλοία μεγάλου μεγέθους και σαν το επόμενο βήμα μετά τα VLCC's από την άποψη των οικονομιών κλίμακας στις μακρινές αποστάσεις μεταφοράς του αργού πετρελαίου. Παρ' όλα αυτά, για το εμπόριο πετρελαίου από τη Μέση Ανατολή προτιμήθηκαν τα VLCC's, αφήνοντας τα ULCC's να αποτελούν μια εξειδικευμένη κατηγορία δεξαμενόπλοιων για τους λίγους πλοιοκτήτες που τα εκμεταλλεύονται μέσω μακροχρόνιων χρονοναυλώσεων.

✦ Chemical Tankers

Τα εξειδικευμένα αυτά πλοία έχουν τη δυνατότητα να μεταφέρουν ταυτόχρονα ένα μεγάλο αριθμό χημικών προϊόντων, ενώ κάποια από αυτά μπορούν να μεταφέρουν και επεξεργασμένα προϊόντα πετρελαίου. Τα μικρότερα πλοία απασχολούνται συχνά στο ακτοπλοϊκό εμπόριο, γενικά όμως το μέγεθός τους δεν ξεπερνά το μέγεθος των πλοίων μεταφοράς παραγώγων πετρελαίου (10.000 – 50.000 dwt).

✦ Gas Tankers

Τα δεξαμενόπλοια μεταφοράς υγραερίων αποτελούν μια ακόμα ξεχωριστή ομάδα πλοίων μέσα στην αγορά δεξαμενόπλοιων. Ανάλογα με τον τύπο του φορτίου που μεταφέρουν, διακρίνονται σε Liquefied Petroleum Gas Carriers (LPG) και Liquefied Natural Gas Carriers (LNG).

2. Η ΠΡΟΣΦΟΡΑ ΣΤΗΝ ΑΓΟΡΑ ΤΩΝ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΩΝ

2.1. Γενικότερες Τάσεις στην Αγορά των Δεξαμενόπλοιων

Η αγορά των δεξαμενόπλοιων, μέχρι τα τέλη της δεκαετίας του 1970 και τις αρχές της δεκαετίας του 1980, χαρακτηριζόταν από την κυριαρχία των εταιριών πετρελαιοειδών (oil majors), οι οποίες είχαν στην κυριότητα τους ένα πολύ σημαντικό μέρος του παγκόσμιου στόλου Δ/Ξ για την εξυπηρέτηση των δραστηριοτήτων τους. Με την πάροδο του χρόνου, οι περισσότερες από αυτές περιόρισαν ιδιαίτερα τον ιδιόκτητο στόλο τους και στράφηκαν προς τις χρονοναυλώσεις ή τις ναυλώσεις ταξιδιού, διατηρώντας μόνο ένα μικρό μέρος του τονάζ. Η κίνηση αυτή εξηγείται από το γεγονός ότι εξασφάλιζαν με μακροχρόνιες ναυλώσεις υψηλά επίπεδα χωρητικότητας, χωρίς τον κίνδυνο εμπλοκής σε καταστάσεις παροπλισμού ή διαλύσεως πλοίου σε περιόδους κρίσεως. Ένας άλλος παράγοντας που συντέλεσε στην υιοθέτηση αυτής της πρακτικής ήταν οι σημαντικές θεσμικές αλλαγές που πραγματοποιήθηκαν τις τελευταίες δεκαετίες, οι οποίες συνεπάγονταν αύξηση των επιπέδων ευθύνης στις περιπτώσεις ατυχημάτων που συνοδεύονταν από θαλάσσια ρύπανση.¹⁰

Από τη δεκαετία του 1990 και ύστερα, οι ανεξάρτητοι πλοιοκτήτες κέρδισαν σημαντικό έδαφος στην πλοιοκτησία δεξαμενόπλοιων, έχοντας πλέον τον έλεγχο του 80% του στόλου. Το υπόλοιπο 20% της πλοιοκτησίας μοιράζεται ανάμεσα στις ιδιωτικές και κρατικές πετρελαϊκές εταιρίες, καθώς και στους κρατικούς στόλους.¹¹ Οι λεπτομέρειες επί του θέματος εμφανίζονται σε παρακάτω ενότητα σχετικά με την πλοιοκτησία.

¹⁰ Ελ. Γεωργαντόπουλος – Γ.Π. Βλάχος, «Ναυτιλιακή Οικονομική», εκδόσεις J.J. Hellas, Πειραιάς 1997

¹¹ Intertanko Tanker Facts 2003

Η αγορά στο σύνολο της εξακολουθεί πάντως να είναι σχετικά διασπασμένη, καθώς για παράδειγμα, υπάρχουν πάνω από 70 διαφορετικοί πλοιοκτήτες VLCC's, πολλοί από αυτούς με λιγότερα από 5 πλοία στο στόλο τους, ενώ στις μικρότερες κατηγορίες τονάζ η διάσπαση είναι ακόμη μεγαλύτερη. Υπάρχουν όμως πλέον κάποιες τάσεις συγκέντρωσης της αγοράς μέσω στρατηγικών συγχωνεύσεων και εξαγορών, σαν αποτέλεσμα των πολιτικών οργανικής ανάπτυξης των εταιριών, της αύξησης του μεριδίου τους στην αγορά και της επίτευξης καλύτερων όρων χρηματοδότησης από επενδυτικούς οργανισμούς. Αυτό που θα πρέπει οπωσδήποτε να σημειώσουμε εδώ, είναι ότι οι τάσεις συγκέντρωσης λαμβάνουν χώρα περισσότερο μεταξύ των μεγάλων ή μεσαίου μεγέθους πλοιοκτητών, παρά μεταξύ των μικρών, έχοντας συνέπεια να παρατηρείται μεγαλύτερη συγκέντρωση της αγοράς στους κυριότερους πλοιοκτήτες δεξαμενόπλοιων. Με την προοπτική ότι οι τάσεις αυτές θα συνεχιστούν, ο ανταγωνισμός θα γίνεται ολοένα και δυσκολότερος για τους μικρούς πλοιοκτήτες, σε όρους χρηματοοικονομικού και λειτουργικού κόστους.¹²

Η συγκέντρωση της αγοράς στους μεγαλύτερους πλοιοκτήτες οφείλεται μερικώς στην αντίστοιχη συγκέντρωση της αγοράς των μεγαλύτερων ναυλωτών δεξαμενόπλοιων, και κυρίως μεταξύ των oil majors. Ο πίνακας που ακολουθεί παρουσιάζει τους κυριότερους ναυλωτές δεξαμενόπλοιων κατά αριθμό ναυλώσεων και τονάζ, για το έτος 2002. Από τα στοιχεία αυτού διαπιστώνεται το μέγεθος των επιχειρηματικών δραστηριοτήτων των ναυλωτών, πολλοί από τους οποίους έχουν προβεί σε ενέργειες συγχωνεύσεων επηρεάζοντας έτσι τη ζήτηση για ναυλώσεις δεξαμενόπλοιων.

¹² Steven Matthews, «Tanker mergers point way ahead», Lloyd's Shipping Economist, ΑΑύγουστος 2003

Πίνακας 2.1: Κυριότεροι ναυλωτές Δ/Ξ κατά αριθμό ναυλώσεων και τονάζ (2002)		
Ναυλωτές	Αρ. Ναυλώσεων	Εκ. Τόνοι
Shell	581	67,61
Exxonmobil	534	58,88
Chevtex	506	58,03
BP	482	48,65
Total	396	45,48
Vitol	249	28,68
IOC	146	24,19
Vela	66	19,53
Navion	135	19,36
Karran	199	19,13
Reliance	106	19,12
S-Oil	73	19,06
Sun	126	16,64
Sinichem	122	16,27
Alpine	138	15,87
Valero	193	15,73
SK	108	15,6
Repsol	151	15,19
CPC	61	15,14
LG Caltex	99	14,56
Σύνολο	4.471	552,72

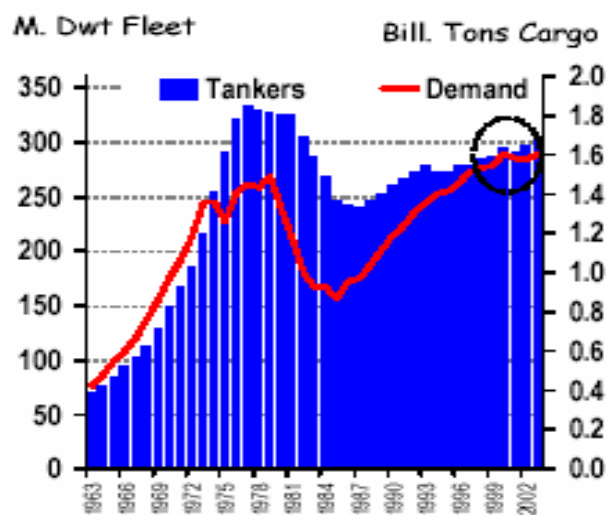
Πηγή: Lloyd's Shipping Economist, Αύγουστος 2003

Παρά τη συγκέντρωση στην αγορά των πλοιοκτητών πάντως, τα μεγέθη σε όρους κεφαλαιοποίησης των μεγαλύτερων ανεξάρτητων πλοιοκτητών υστερούν σε σύγκριση με τα αντίστοιχα μεγέθη των μεγαλύτερων ναυλωτών. Έτσι λοιπόν, όσο και να συνεχιστεί η τάση αυτή μεταξύ των πλοιοκτητών δεξαμενόπλοιων, θα κάνει μικρή διαφορά στο σύνολο της αγοράς, εκτός και αν ένας μεγάλος όμιλος πλοιοκτητών αποφασίσει να εξαγοράσει ένα σημαντικό μερίδιο της αγοράς, κάτι που όμως βραχυχρόνια φαίνεται μάλλον απίθανο.

Σε ότι αφορά στην αγορά των δεξαμενόπλοιων για το έτος 2003, αυτή μπόρεσε να ανακάμψει μετά από 20 χρόνια αστάθειας οφειλόμενης σε υπερεπενδύσεις, φέρνοντας

επιτέλους την πολυπόθητη ισορροπία μεταξύ των δυνάμεων της προσφοράς και της ζήτησης. Σε αυτό συνέβαλλαν μια σειρά από ευνοϊκούς παράγοντες που αύξησαν τη ζήτηση των Δ/Ξ πέρα από τα προβλεπόμενα επίπεδα. Οι παράγοντες αυτοί ήταν οι απεργίες στη Βενεζουέλα οι οποίες αύξησαν τη ζήτηση για Δ/Ξ κατά 2-3% για το πρώτο εξάμηνο του χρόνου, η συμφόρηση στα στενά του Βοσπόρου η οποία περιόρισε τις προμήθειες πετρελαίου από τη Ρωσία και τη Μαύρη Θάλασσα, οι διαμάχες μεταξύ φυλών στη Νιγηρία οι οποίες περιόρισαν τις εξαγωγές πετρελαίου από τη Δυτική Αφρική, το κλείσιμο 14 σταθμών πυρηνικής ενέργειας στην Ιαπωνία και φυσικά, ο πόλεμος στο Ιράκ και οι συνέπειες από τις βομβιστικές επιθέσεις σε αρκετούς αγωγούς πετρελαίου.¹³ Οι δυνάμεις της προσφοράς και της ζήτησης δεξαμενόπλοιων από το 1963 έως το 2003, μπορούν να παρουσιαστούν στο ακόλουθο διάγραμμα.

Διάγραμμα 2.1: Προσφορά και ζήτηση Δ/Ξ (1963-2003)



Πηγή: «Prospects for the Tanker Market in 2003 and Beyond», Intertanko Maritime London Conference, Αύγουστος 2003

¹³ Martin Stopford, “Prospects for the Tanker Market in 2003 and Beyond”, Intertanko Maritime London Conference, 17th September 2003

2.2. Στόλος Δεξαμενόπλοιων

Η αγορά των δεξαμενόπλοιων μπορεί να διαιρεθεί σε διάφορους τομείς ανάλογα με το είδος του διακινούμενου χύδην υγρού φορτίου. Αυτοί οι τομείς είναι: η αγορά των Δ/Ξ αργού πετρελαίου, η αγορά των Δ/Ξ προϊόντων πετρελαίου, η αγορά των Δ/Ξ μεταφοράς χημικών, η αγορά των Δ/Ξ του υγροποιημένου φυσικού αερίου (LNG) και τέλος, η αγορά των Δ/Ξ υγροποιημένου πετρελαϊκού αερίου (LPG).

Ο παρακάτω πίνακας παρουσιάζει τη συνολική προσφορά δεξαμενόπλοιων μεταφορικής ικανότητας άνω των 10.000 dwt, τόσο σε αριθμό πλοίων όσο και σε όρους dwt, όπως αυτή διαμορφώθηκε τον Ιανουάριο του 2003.

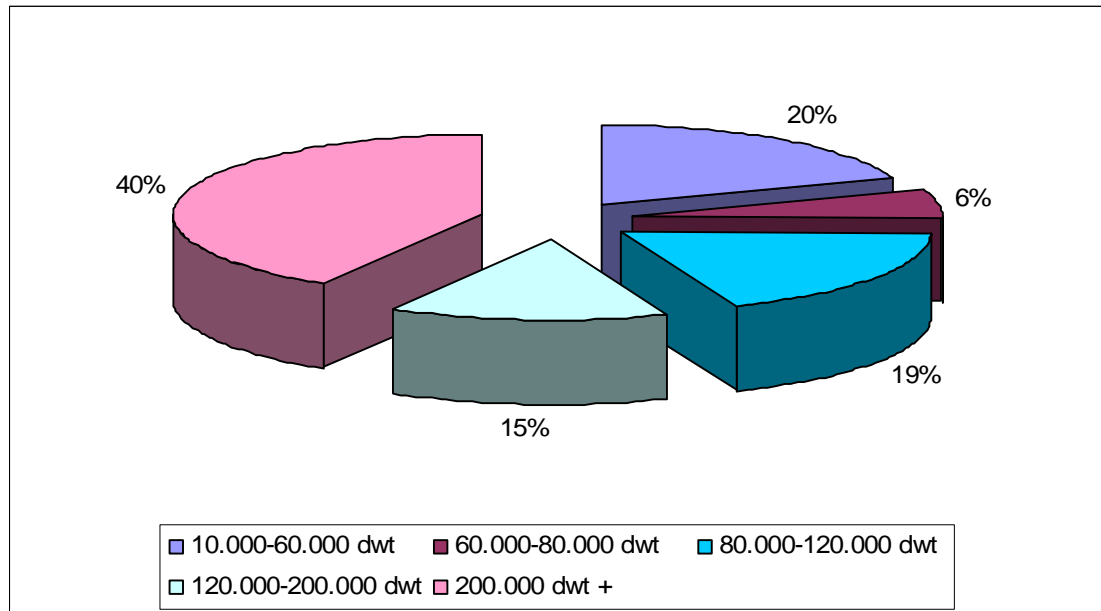
Πίνακας 2.2: Συνολική Προσφορά Δ/Ξ (1/2003)		
Κατηγορία Dwt	Συνολικός αριθμός πλοίων	Στόλος σε εκ. Dwt
10.000 - 60.000 dwt	1.974	59,8
60.000 - 80.000 dwt	259	17,6
80.000 – 120.000 dwt	592	57,2
120.000 - 200.000 dwt	303	44,5
200.000 dwt +	434	126,7
Σύνολα	3.562	305,8

Πηγή: Intertanko Tanker Facts 2003

Θα πρέπει να σημειωθεί ότι στα σύνολα έχουν περιληφθεί 115 OBOs 10,4 εκ. dwt και 11 Ore/Oils 2,1 εκ. dwt. Παρά τον μεγάλο αριθμό πλοίων στην κατηγορία από 10.000 έως 60.000 dwt, παρατηρούμε ότι τη διαφορά στο στόλο των δεξαμενόπλοιων, σε ότι αφορά στη μεταφορική ικανότητα, κάνει η κατηγορία των 200.000 dwt και άνω. Αυτό μπορεί εύκολα να γίνει κατανοητό στο επόμενο σχεδιάγραμμα. Από αυτό προκύπτει πως το 40% της συνολικής προσφερόμενης μεταφορικής ικανότητας δεξαμενόπλοιων αφορά στη μεγαλύτερη κατηγορία τονάζ, ενώ ακολουθούν με 20% η κατηγορία 10.000 – 60.000 dwt, με 19% η κατηγορία 80.000 – 120.000 dwt, με 15% η

κατηγορία 120.000 – 200.000 dwt και τελευταία, με μόνο 6% η κατηγορία 60.000 – 80.000dwt.

Διάγραμμα 2.2: Στόλος Δ/Ξ σε όρους μεταφορικής ικανότητας



Πηγή: Intertanko Tanker Facts 2003

Ο κατωτέρω πίνακας παρουσιάζει τη γενικότερη εξέλιξη του στόλου των δεξαμενόπλοιων από 10.000 dwt και άνω, για την περίοδο από το 1991 έως το 2002. Θα πρέπει να σημειωθεί ότι στον στόλο περιλαμβάνονται και τα Combined Carriers.

Πίνακας 2.3: Εξέλιξη Στόλου Δ/Ξ 1991-2002 σε εκ. Dwt						
Τέλος Έτους	1991	1992	1993	1994	1995	1996
Tanker fleet	299,2	305,5	309,1	300,2	296,1	297,7
Lay-up	2,2	5,8	4,5	2,4	1,9	1,3
Storage	16,4	10,7	11,1	9,5	9,5	10,5
Recycled	3,2	13,1	12,7	16	13,2	9,2
Delivered	12,3	16,8	17,7	10,2	11,1	12,1
Ordered	16	9,8	14,3	16,5	9,2	13,2
Τέλος Έτους	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Tanker fleet	297,9	300	303,2	309,2	304,1	305,8
Lay-up	1,3	1,1	1	1,1	0,6	0,4
Storage	9,1	8,1	6	3,2	3,2	2,4
Recycled	4,4	9,1	16,7	14,8	16	19
Delivered	7,5	13,7	19,9	21,2	16,8	28,3
Ordered	29,4	18,7	14,9	38,5	33,7	20,9

Πηγή: Intertanko Tanker Facts 2003

2.3. Πλοιοκτησία Δεξαμενόπλοιων

Η κυριότητα και ο έλεγχος του παγκόσμιου στόλου δεξαμενόπλοιων κατανέμεται μεταξύ των ανεξάρτητων πλοιοκτητών, των ιδιωτικών εταιριών πετρελαιοειδών, των κρατικών στόλων και των κρατικών εταιριών πετρελαιοειδών. Ο παρακάτω πίνακας παρουσιάζει την κατανομή της πλοιοκτησίας δεξαμενόπλοιων σε αριθμό πλοίων, σε όρους dwt και σε μέση ηλικία, όπως αυτή εμφανίζεται στις αρχές του 2003.

Πίνακας 2.4: Πλοιοκτησία / Έλεγχος Στόλου Δ/Ξ (2003)				
Πλοιοκτησία	Αριθμός Δ/Ξ	Εκ. Dwt	% Dwt	Μέση Ηλικία
Ανεξάρτητοι Πλοιοκτήτες	2.846	246,3	81%	13,2 έτη
Εταιρίες Πετρελαιοειδών	179	19,8	6%	14,5 έτη
Κρατικοί Στόλοι	311	17,1	6%	19,4 έτη
Κρατικές Εταιρίες Πετρελαιοειδών	226	22,6	7%	15,1 έτη
Σύνολο	3.562	305,8	100%	14,1 έτη

Πηγή: Intertanko Tanker Facts 2003

Από τα παραπάνω στοιχεία παρατηρούμε πως το μεγαλύτερο μέρος της πλοιοκτησίας καταλαμβάνουν οι ανεξάρτητοι πλοιοκτήτες έχοντας το 81% της συνολικής μεταφορικής ικανότητας με 2.846 πλοία. Οι υπόλοιπες κατηγορίες πλοιοκτητών καταλαμβάνουν αθροιστικά μόνο το 19% της μεταφορικής ικανότητας του παγκόσμιου στόλου δεξαμενόπλοιων με 716 πλοία συνολικά. Σε ότι αφορά στη μέση ηλικία των πλοίων κάθε κατηγορίας πλοιοκτητών, οι ανεξάρτητοι πλοιοκτήτες φαίνεται να την διατηρούν σε χαμηλά επίπεδα με 13,2 έτη κατά μέσο όρο. Αυτό δεν είναι καθόλου τυχαίο, αν αναλογιστεί και μόνο κανείς το μέγεθος του ανταγωνισμού που διέπει τον κλάδο των δεξαμενόπλοιων, την ανάγκη τα πλοία να βρίσκονται πάντα ναυλωμένα με τις ευνοϊκότερες προϋποθέσεις και τον αναγκαστικό συμβιβασμό με το αυστηρότερο θεσμικό πλαίσιο των θαλάσσιων μεταφορών των τελευταίων δεκαετιών. Το ακριβώς αντίθετο συμβαίνει με τους κρατικούς στόλους, των οποίων τα δεξαμενόπλοια έχουν τη μεγαλύτερη μέση ηλικία των 19,4 ετών.

Ο παρακάτω πίνακας παρουσιάζει τους 10 σημαντικότερους ανεξάρτητους πλοιοκτήτες δεξαμενόπλοιων. Από τα στοιχεία παρατηρούμε ότι εταιρίες με μικρότερο αριθμό πλοίων στην κυριότητα τους, είναι δυνατόν να συνεισφέρουν σε μεγαλύτερο ποσοστό από άλλες στη συνολική μεταφορική ικανότητα, λόγω του ότι διαθέτουν μεγαλύτερα πλοία. Τα δεξαμενόπλοια των 10 μεγαλύτερων ανεξάρτητων πλοιοκτητών αποτελούν σε αριθμό πλοίων το 15,4% του ανεξάρτητου στόλου και το 31% της μεταφορικής ικανότητας του σε τόνους νεκρού βάρους αντίστοιχα.

Πίνακας 2.5: Οι 10 σημαντικότεροι Ανεξάρτητοι Πλοιοκτήτες Δ/Ξ (2003)			
Πλοιοκτήτες	Αριθμός Δ/Ξ	Εκ. Dwt	% Dwt
Frontline	73	17	7%
Mitsui OSK Lines	78	10,6	4%
Teekay Shipping	90	9,2	4%
World-Wide	29	7,1	3%
Overseas Shipholding	40	6,4	3%
Bergesen d.y. A/S	17	5	2%
Tanker Pacific Mngt.	42	5	2%
AP Moller	28	4,9	2%
Nippon Yusen Kaisha (NYK)	25	4,7	2%
Angelicoussis Shiphld	18	3,9	2%
Σύνολο	440	73,8	31%
Ανεξάρτητος στόλος	2.846	246,2	100%

Πηγή: Intertanko Tanker Facts 2003

Ο παρακάτω πίνακας παρουσιάζει τις 10 μεγαλύτερες ιδιωτικές/κρατικές εταιρίες πετρελαιοειδών & κρατικούς στόλους. Και εδώ παρατηρείται έντονα ότι, πλοιοκτήτες με μικρό αριθμό δεξαμενόπλοιων στην κατοχή τους μπορούν να αντιπροσωπεύουν σχετικά μεγάλο ποσοστό προσφερόμενου τανάζ. Οι εν λόγω 10 μεγαλύτεροι πλοιοκτήτες αντιπροσωπεύουν σε αριθμό πλοίων το 47,3% του συνόλου του στόλου τους και το 57% της μεταφορικής ικανότητας του σε τόνους νεκρού βάρους αντίστοιχα.

Πίνακας 2.6: Οι 10 μεγαλύτερες Ιδιωτικές / Κρατικές Εταιρίες Πετρελαιοειδών & Κρατικοί Στόλοι (2003)			
Πλοιοκτησία	Αριθμός Δ/Ξ	Εκ. Dwt	% Dwt
Vela	18	4,9	8%
China	104	4,6	8%
NITC	23	3,6	6%
Exxon-Mobil Group	22	3,3	6%
Petrobras	50	3,2	5%
Shipping Corp. of India	43	3,1	5%
KOTC	17	2,9	5%
Sovcomflot	32	2,8	5%
Nat. Shipping Saudi A.	11	2,8	5%
Shell	19	2,5	4%
Σύνολο	339	33,7	57%
Σύνολο ιδιωτικών/κρατικών εταιριών πετρελαιοειδών & κρατικών στόλων	716	59,5	100%

Πηγή: Intertanko Tanker Facts 2003

Κατωτέρω παρατίθεται ο πίνακας με τα στοιχεία του στόλου των μελών της Intertanko. Ο πίνακας αυτός είναι χρήσιμος γιατί μας δίνει μια ενδεικτική εικόνα της αγοράς σε σχέση με τη συγκέντρωση των δεξαμενόπλοιων ανά πλοιοκτήτη. Η διάσπαση της αγοράς είναι προφανής, καθώς διαπιστώνουμε ότι το μεγαλύτερο ποσοστό των πλοιοκτητών (42%) διαθέτει 2–5 δεξαμενόπλοια, το 25% των πλοιοκτητών διαθέτει 6–10, το 13% των πλοιοκτητών διαθέτει 11–20, το 10% των πλοιοκτητών διαθέτει 1 και επίσης το υπόλοιπο 10% διαθέτει πάνω από 20 δεξαμενόπλοια.

Πίνακας 2.7: Στόλος Μελών Intertanko (2003)		
Έλεγχος	Αριθμός Πλοιοκτητών	%
1 tanker	25	10%
2-5 tankers	98	42%
6-10 tankers	58	25%
11-20 tankers	30	13%
20 tankers +	24	10%
Σύνολο*	235	100%
*Σημείωση: Εγγεγραμμένα μέλη 238 (3 μέλη με πλοία κάτω των 10.000 dwt), 2.137 tankers, 159,3 εκ. dwt, μέση ηλικία 12,7 έτη.		

Πηγή: Intertanko Tanker Facts 2003

2.4. Ηλικία Δεξαμενόπλοιων

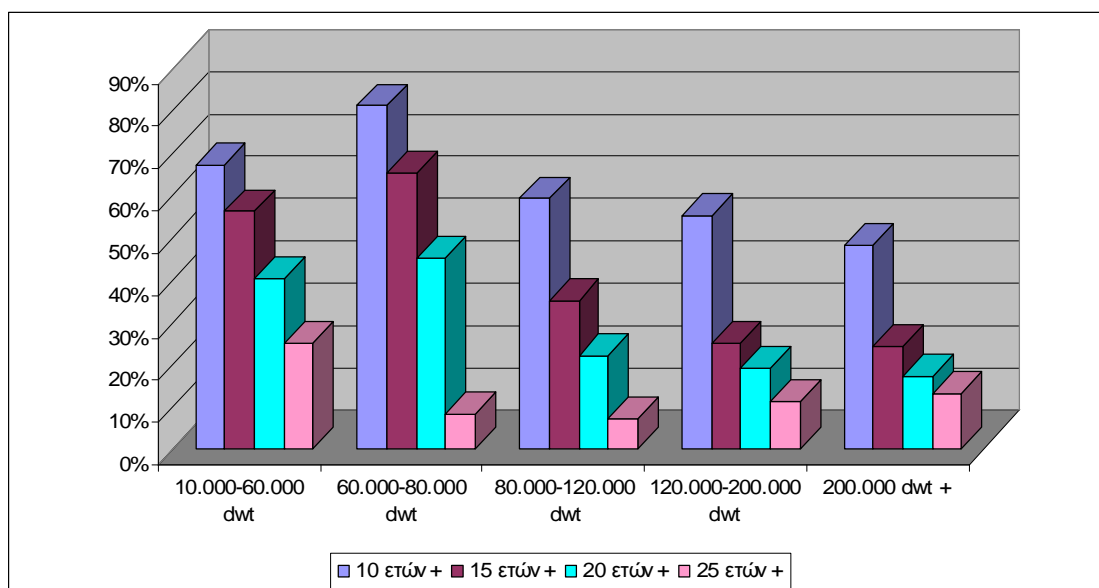
Ένα πολύ σημαντικό ζήτημα που αφορά στον τομέα των δεξαμενόπλοιων είναι η ηλικία αυτών. Στις αρχές του 2003, η μέση ηλικία των Δ/Ξ ήταν:¹⁴

- 15,6 έτη για τα Δ/Ξ μεταφορικής ικανότητας από 10.000 – 60.000 dwt
- 16 έτη για τα Δ/Ξ μεταφορικής ικανότητας από 60.000 – 80.000 dwt
- 12,1 έτη για τα Δ/Ξ μεταφορικής ικανότητας από 80.000 – 120.000 dwt
- 10,8 έτη για Δ/Ξ μεταφορικής ικανότητας από 120.000 – 200.000 dwt
- 10,1 έτη για τα Δ/Ξ άνω των 200.000 dwt

Ο μέσος όρος ηλικίας του συνολικού στόλου δεξαμενόπλοιων ήταν 14,1 έτη. Από τα στοιχεία αυτά – και με εξαίρεση την κατηγορία πλοίων από 60.000 – 80.000 dwt – παρατηρούμε ότι η προσφερόμενη μεταφορική ικανότητα είναι αντιστρόφως ανάλογη με την ηλικία των πλοίων, καθότι η μέση ηλικία μειώνεται στις μεγαλύτερες κατηγορίες τονάζ. Το παρακάτω σχεδιάγραμμα παρουσιάζει το ποσοστό του στόλου Δ/Ξ ανά κατηγορία μεταφορικής ικανότητας που έχει ξεπεράσει σε ηλικία τα 10, 15, 20, 25 έτη αντίστοιχα, επιβεβαιώνοντας τον ανωτέρω ισχυρισμό.

¹⁴ www.intertanko.com

Διάγραμμα 2.3: Ηλικία στόλου ανά κατηγορία τονάζ



Πηγή: Επεξεργασμένα στοιχεία από Intertanko Tanker Facts 2003

2.5. Σημαία Νηολόγησης Δεξαμενόπλοιων

Οι 12 κυριότερες σημαίες νηολόγησης δεξαμενόπλοιων παρουσιάζονται στον επόμενο πίνακα, σε συνάρτηση με τον αριθμό των πλοίων, τη μεταφορική ικανότητα και το ποσοστό επί του συνολικού dwt που κάθε μία περιλαμβάνει, όπως διαπιστώθηκαν για το έτος 2000.¹⁵ Μελετώντας τα στοιχεία παρατηρήσαμε ότι οι 12 αναγραφόμενες σημαίες, περιλαμβάνοντας 2.602 πλοία (από 3.538), ουσιαστικά καταλαμβάνουν το 73,5% του συνολικού αριθμού δεξαμενόπλοιων. Σε όρους dwt αυτό σημαίνει ότι ο στόλος των ίδιων σημαιών αντιπροσωπεύει με 241 εκ. dwt, το 79,8% του συνολικού τονάζ (302,2 εκ. dwt). Αξιοσημείωτο πάντως είναι το γεγονός ότι ο στόλος των πρώτων 5 σημαιών, (Λιβερίας, Παναμάς, Ελλάδα, Μπαχάμες, Μάλτα) συνεισφέρει το 49,6% της συνολικής μεταφορικής ικανότητας, ενώ οι στόλοι των υπολοίπων σημαιών που δεν αναγράφονται στον πίνακα συνεισφέρουν μόνο το 20,2%.

¹⁵ Clarkson Tanker Register 2000

Πίνακας 2.8: Κυριότερες Σημαίες Νηολόγησης Δ/Ξ				
	Σημαία	Αριθμός Δ/Ξ	Εκ. Dwt	% Συνολικού Dwt
1	Liberia	553	53,4	17,7%
2	Panama	460	45,5	15%
3	Greece	220	25,5	8,4%
4	Bahamas	198	23,5	7,8%
5	Malta	317	20,2	6,7%
6	Norway (NIS)	222	18,7	6,2%
7	Singapore	186	18,2	6%
8	United States	136	8,5	2,8%
9	Japan	41	7,9	2,6%
10	Marshall Islands	51	7,4	2,5%
11	Cyprus	130	6,6	2,2%
12	India	88	5,6	1,9%
	Σύνολο	2.602	241,0	79,8%

Πηγή: Επεξεργασμένα στοιχεία από Clarkson Tanker Register 2000

2.6. Παραγγελίες Δεξαμενόπλοιων

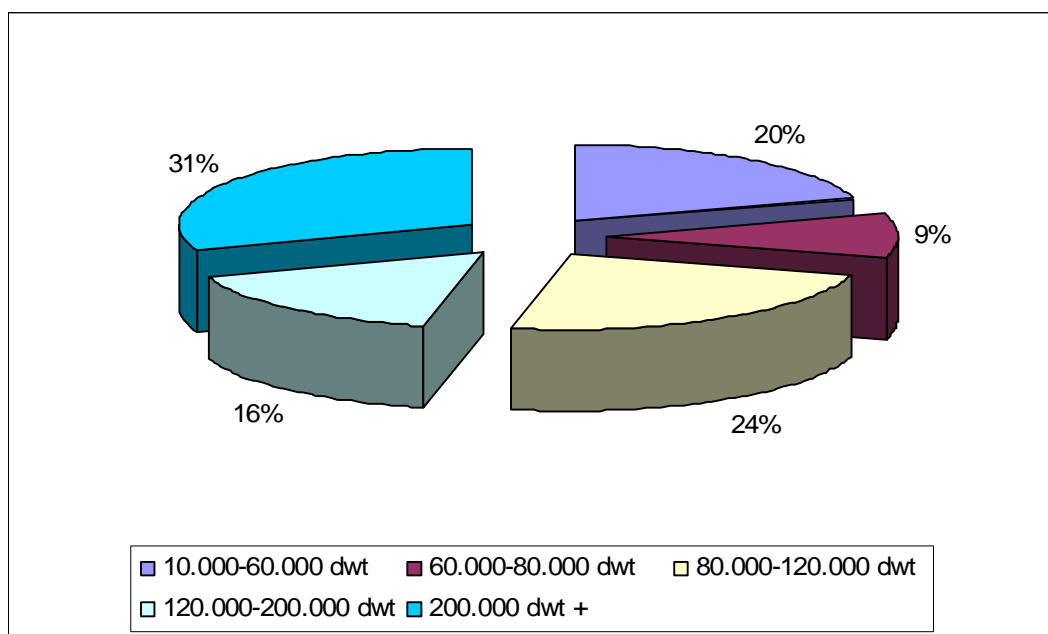
Ο πίνακας που ακολουθεί παρουσιάζει τις παραγγελίες δεξαμενόπλοιων σε αριθμό και σε όρους dwt, όπως αυτές διαμορφώθηκαν τον Ιανουάριο του 2003. Σημειώνεται ότι στις παραγγελίες συμπεριλαμβάνονται εκτός των δεξαμενόπλοιων και 2 OBOs των 0,2 εκ dwt. Και εδώ παρατηρείται ότι, ενώ ο αριθμός των παραγγελιών είναι κατά πολύ μεγαλύτερος για την κατηγορία 10.000 – 60.000 dwt, ουσιαστικά στην προσφορά τονάζ συνεισφέρει η κατηγορία άνω των 200.000 dwt, με 61 δεξαμενόπλοια και 18,6 εκ. dwt.

Πίνακας 2.9: Παραγγελίες Δ/Ξ σε αριθμό & Dwt		
Μέγεθος σε dwt	Αριθμός παραγγελιών	Παραγγελίες σε εκ. dwt
10.000-60.000 dwt	334	12,4
60.000-80.000 dwt	76	5,5
80.000-120.000 dwt	134	14,6
120.000-200.000 dwt	63	9,9
200.000 dwt +	61	18,6
Σύνολα	668	61

Πηγή: Intertanko Tanker Facts 2003

Από τα παραπάνω προκύπτει, όπως διαπιστώνεται και από το σχεδιάγραμμα που ακολουθεί, πως το 31% του παραγγελθέντος τονάζ Δ/Ξ αφορά πλοία μεταφορικής ικανότητας άνω των 200.000 dwt, το 24% αφορά παραγγελίες πλοίων μεταξύ 80.000 – 120.000 dwt, το 20% για πλοία μεταξύ 10.000 – 60.000 dwt, το 16% για πλοία μεταξύ 120.000 – 200.000 dwt και το 9% για πλοία μεταξύ 60.000 – 80.000 dwt.

Διάγραμμα 2.4: Παραγγελθείσα μεταφορική ικανότητα ανά κατηγορία τονάζ



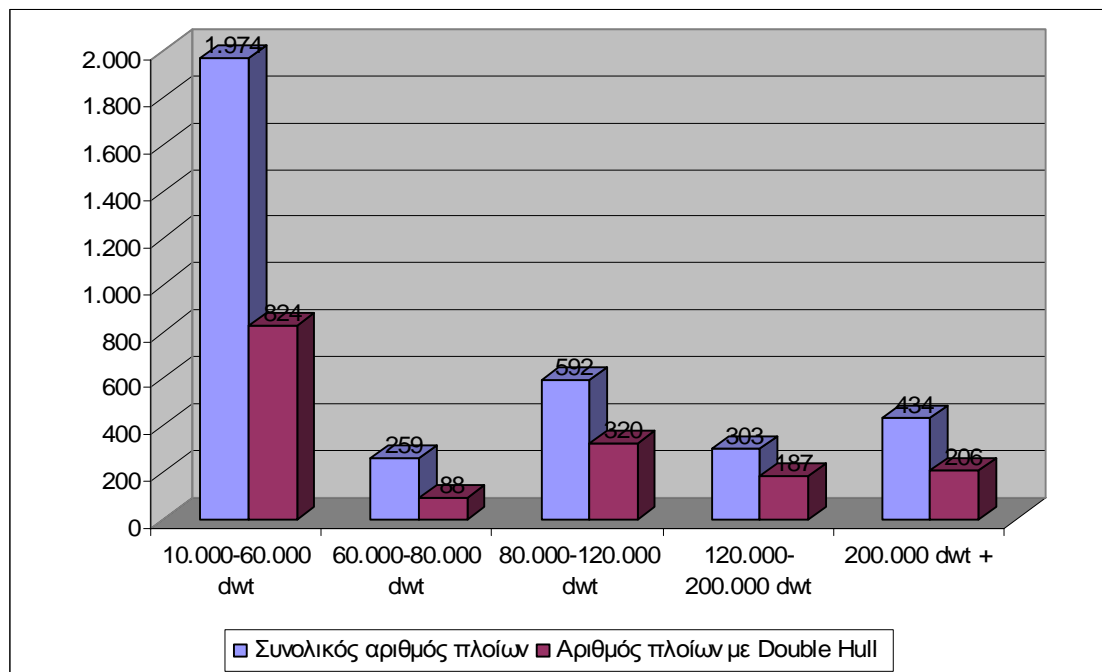
Πηγή: Intertanko Tanker Facts 2003

2.7. Δεξαμενόπλοια με Διπλά Τοιχώματα

Από τις αρχές της δεκαετίας του '90 έχει δοθεί ιδιαίτερη έμφαση στα ζητήματα της ασφάλειας των δεξαμενόπλοιων και της προστασίας του περιβάλλοντος από ρύπανση. Αυτό έχει επιφέρει τη θέσπιση και εφαρμογή νέων αυστηρότερων κανονισμών (κυρίως από τον IMO και την αμερικανική νομοθεσία OPA '90), με συνέπεια τη δημιουργία επιπτώσεων στην αγορά και στη διαχείριση των πλοίων. Ως απόρροια των κανονισμών αυτών, όλες οι νέες παραγγελίες δεξαμενόπλοιων σήμερα αφορούν κατασκευές με διπλά τοιχώματα και διπλούς πυθμένες. Με βάση τα στοιχεία της

Intertanko¹⁶ στις αρχές του 2003, διπλά τοιχώματα είχε το 43% των δεξαμενόπλοιων κατηγορίας 10.000 – 60.000 dwt, το 35% της κατηγορίας 60.000 – 80.000 dwt, το 56% της κατηγορίας 80.000 – 120.000 dwt, το 62% της κατηγορίας 120.000 – 200.000 dwt και το 49% της κατηγορίας 200.000 dwt και άνω. Αυτό πρακτικά αντιστοιχεί στο 50% του συνολικού στόλου δεξαμενόπλοιων. Το κατωτέρω σχεδιάγραμμα βοηθά στη σύγκριση μεταξύ του αριθμού των πλοίων για κάθε κατηγορία μεταφορικής ικανότητας και του αριθμού των πλοίων με διπλά τοιχώματα αντίστοιχα.

Διάγραμμα 2.5: Στόλος δεξαμενόπλοιων με διπλά τοιχώματα



Πηγή: Επεξεργασμένα στοιχεία από Intertanko Tanker Facts 2003

¹⁶ www.intertanko.com

3. Η ΖΗΤΗΣΗ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΩΝ ΣΤΗΝ ΑΓΟΡΑ ΤΩΝ

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΩΝ

Στο κεφάλαιο αυτό θα ασχοληθούμε με την αγορά των δεξαμενόπλοιων, όπως αυτή φαίνεται να προκύπτει από την πλευρά της ζήτησης και πιο συγκεκριμένα, από τις χρονοναυλώσεις (time charters) που πραγματοποιήθηκαν κατά την περίοδο 1999 – 2002.

Για την επίτευξη αυτού του εγχειρήματος, ανατρέξαμε στα μηνιαία reports του Lloyds Shipping Economist¹⁷ και καταγράψαμε τις χρονοναυλώσεις (συμπεριλαμβανομένων των ναυλώσεων ταξιδιού) όλων των δεξαμενόπλοιων άνω των 10.000 dwt στην υπό εξέταση περίοδο. Αυτές περιλάμβαναν το μήνα και το έτος που εκτελέστηκε η ναύλωση, το όνομα του πλοίου που ναυλώθηκε, τη μεταφορική του ικανότητα (dwt), το όνομα του ναυλωτή καθώς επίσης σε περιορισμένο αριθμό περιπτώσεων, τη χρονική περίοδο που προβλεπόταν να διαρκέσει η ναύλωση, την περιοχή παράδοσης και επαναπαράδοσης του πλοίου και τους συμφωνημένους ναύλους. Στη συνέχεια εμπλουτίσαμε τις χρονοναυλώσεις αυτές με στοιχεία όπως, το είδος των ναυλωμένων δεξαμενόπλοιων, τη σημαία νηολόγησής τους, τον καταχωρημένο αριθμό τους στον IMO (International Maritime Organization), τη χρονολογία κατασκευής τους, την ηλικία τους και τους κόρους ολικής χωρητικότητας (GRT) τους.¹⁸

Το σύνολο των παραπάνω δεδομένων επεξεργάστηκε και από αυτό εξήχθησαν βασικά συμπεράσματα σχετικά με τα ποιοτικά χαρακτηριστικά των χρονοναυλώσεων στην αγορά των δεξαμενόπλοιων. Τα γενικά ευρήματα αυτής της έρευνας θα αναλυθούν

¹⁷ Lloyds Shipping Economist (Τεύχη από τον Ιανουάριο του 1999 έως το Δεκέμβριο του 2002)

¹⁸ Τα επιπλέον στοιχεία που χρειάστηκαν για την πραγματοποίηση και ολοκλήρωση της ερευνητικής δραστηριότητας απορροφήθηκαν από το “Clarkson Tanker Register 2000” και από τη σελίδα του διαδικτύου www.maritimedata.com

διεξοδικά στις παρακάτω υποενότητες του κεφαλαίου αυτού, ενώ τα ειδικά ευρήματα που αφορούν τους βασικότερους ναυλωτές αναλύονται στο επόμενο κεφάλαιο.

3.1 Χρονική Κατανομή Χρονοναυλώσεων

Πριν προχωρήσουμε στα επί μέρους ποιοτικά χαρακτηριστικά των χρονοναυλώσεων, θα ήταν σκόπιμο να δώσουμε έναν γενικό ορισμό αυτών. Έτσι λοιπόν, κάτω από συνθήκες χρονοναύλωσης, ο εκναυλωτής (πλοιοκτήτης) αναλαμβάνει την ευθύνη των λειτουργικών δαπανών (βασικότερα των δαπανών που αφορούν στο πλήρωμα, στην ασφάλεια του σκάφους, στη συντήρηση και στα έξοδα επισκευών) και ο ναυλωτής επιφορτίζεται με την κάλυψη των δαπανών που προκύπτουν από την εκτέλεση του ταξιδιού (καύσιμα, ασφάλιση φορτίου, λιμενικά τέλη, πλοηγικά, τέλη πορθμείων και καναλιών, φαρικά τέλη, κλπ.). Επιπλέον, θα πρέπει να αναφερθεί ότι οι χρονοναυλώσεις τιμολογούνται στη βάση \$/ημέρα.

Το σύνολο των χρονοναυλώσεων που μελετήθηκαν για την περίοδο 1999 – 2002 αριθμούν σε 1070. Σημειώνεται ότι τα reports των Lloyds δεν αναφέρουν περιπτώσεις χρονοναυλώσεων για τους μήνες Ιανουάριο, Νοέμβριο και Δεκέμβριο του έτους 2002, ενώ δεν ευρέθησαν τα reports για τον Απρίλιο του ίδιου έτους. Σύμφωνα λοιπόν με τα στοιχεία της έρευνας, η κατανομή των συμβολαίων χρονοναυλώσεων ανά έτος έχει ως εξής:

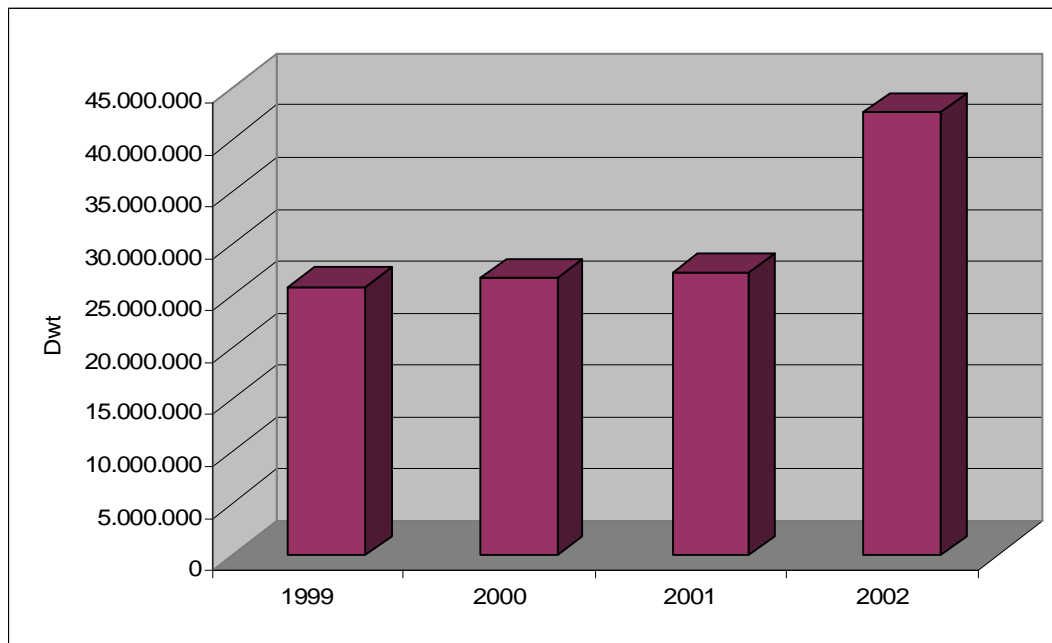
Πίνακας 3.1: Κατανομή Χρονοναυλώσεων ανά Έτος				
Έτος	Αριθμός T/C	% Δ αριθμού ανά χρόνο	Dwt	% Δ Dwt ανά χρόνο
1999	274		25.827.338	
2000	270	-1,46%	26.716.803	3,44%
2001	260	-3,70%	27.186.853	1,76%
2002	266	2,31%	42.633.354	56,82%
Σύνολο	1070		122.364.348	

Πηγή: Επεξεργασμένα στοιχεία από Lloyds Shipping Economist

Αυτό που μπορεί να παρατηρηθεί από την κατανομή των συμβολαίων ανά έτος, είναι ότι ενώ η ποσοστιαία μεταβολή τους σε αριθμό είναι αρνητική (με εξαίρεση το 2002), η ποσοστιαία μεταβολή τους σε όρους τονάζ είναι θετική και μάλιστα εκτινάσσεται για το έτος 2002 - σε σύγκριση με το 2001 - στο 56,82% και στους 42,6 εκ. τόνους μεταφερόμενου φορτίου. Αυτό το γεγονός μπορεί να εξηγηθεί μερικώς με την επιλογή ναυλώσεως μεγαλύτερων πλοίων σε ευνοϊκότερες συνθήκες ναυλαγοράς, οι οποίες μετά από μια μεγάλη περίοδο αναποφασιστικότητας και αναμονής στους κύκλους των ναυλωτών, επέτρεψαν περισσότερες ναυλώσεις μεγαλύτερου τονάζ. Αν τώρα συγκρίνουμε το ναυλωμένο τονάζ με το συνολικά προσφερόμενο τονάζ ανά έτος, θα διαπιστώσουμε ότι για το 1999 το ναυλωμένο τονάζ αποτελούσε το 8,5% του συνολικού, το 2000 αποτελούσε το 8,6%, το 2001 αποτελούσε το 8,9% και το 2002 αποτελούσε το 13,9% αντίστοιχα.¹⁹ Η εξέλιξη της χρονοναυλωμένης μεταφορικής ικανότητας κατά έτος αναπαρίσται στο παρακάτω ραβδόγραμμα.

¹⁹ Τα στοιχεία του συνολικού στόλου ανά έτος αναφέρονται αναλυτικά στην ενότητα 2.2. της παρούσας εργασίας.

Διάγραμμα 3.1: Εξέλιξη χρονοναυλωμένης μεταφορικής ικανότητας (1999-2002)



Πηγή: Επεξεργασμένα στοιχεία από Lloyds Shipping Economist

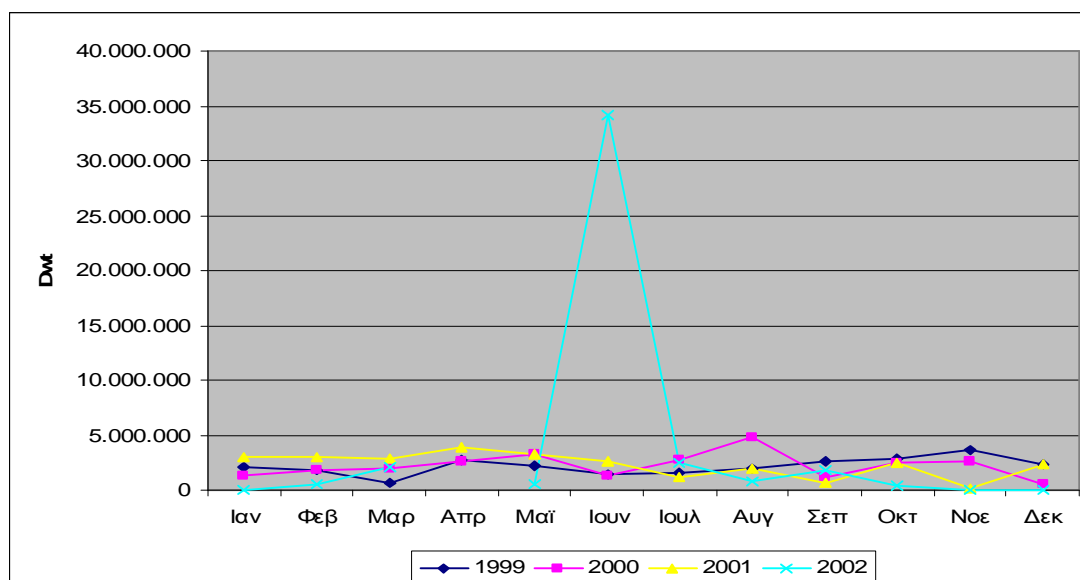
Η κατανομή των χρονοναυλώσεων ανά μήνα κάθε έτους δεν παρουσιάζει καμία ομαλότητα ή ομοιομορφία. Οι ναυλωτές επιλέγουν να ναυλώσουν για ένα χρονικό διάστημα το πλοίο που ανταποκρίνεται καλύτερα στις ανάγκες τους με βασικό κριτήριο το επίπεδο της ναυλαγοράς που επικρατεί στην εκάστοτε περίοδο και κατά συνέπεια το μέγεθος της κερδοφορίας τους. Κάτι τέτοιο άλλωστε παρατηρείται για τον Ιούνιο του 2002, μέσα στον οποίο εκτινάχθηκαν οι ναυλώσεις Δ/Ξ, αποδεικνύοντας τη στάση αναμονής των ναυλωτών που προαναφέραμε. Ο πίνακας που ακολουθεί παρουσιάζει τις χρονοναυλώσεις που πραγματοποιήθηκαν ανά μήνα για την περίοδο 1999 – 2002.

Πίνακας 3.2: Κατανομή Χρονοναυλώσεων ανά μήνα				
Μήνας/Έτος	1999	2000	2001	2002
Ιανουάριος	34	11	31	0
Φεβρουάριος	22	18	32	4
Μάρτιος	8	23	34	15
Απρίλιος	30	24	40	-
Μάιος	21	28	25	5
Ιούνιος	16	12	29	200
Ιούλιος	16	36	19	17
Αύγουστος	22	48	14	7
Σεπτέμβριος	23	10	8	14
Οκτώβριος	21	26	15	4
Νοέμβριος	31	26	2	0
Δεκέμβριος	30	8	11	0
Σύνολο	274	270	260	266

Πηγή: Επεξεργασμένα στοιχεία από *Lloyds Shipping Economist*

Το ίδιο μπορεί να διαπιστώσει κανείς αν μελετήσει ανά μήνα τη μεταφορική ικανότητα των δεξαμενόπλοιων που χρονοναυλώθηκαν κατά την υπό εξέταση περίοδο. Οι ποσότητες των μεταφερόμενων φορτίων δεν παρουσιάζουν καμία σταθερότητα ανά ίδιο μήνα κάθε έτους, γεγονός που μπορεί να αποδειχθεί με το παρακάτω διάγραμμα.

Διάγραμμα 3.2: Εξέλιξη χρονοναυλωμένης μεταφορικής ικανότητας ανά μήνα (1999-2002)



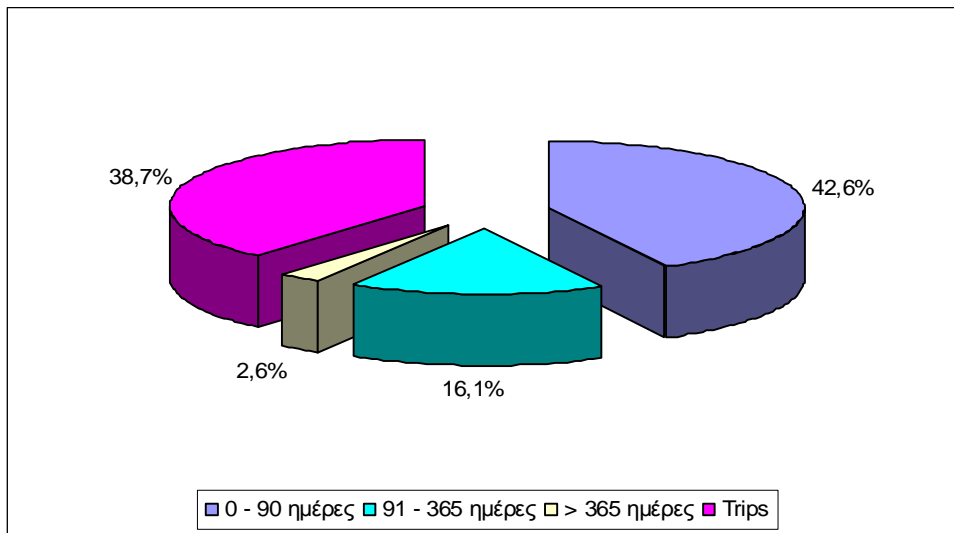
Πηγή: Επεξεργασμένα στοιχεία από *Lloyds Shipping Economist*

3.2. Διάρκεια Χρονοναυλώσεων

Η διάρκεια των χρονοναυλώσεων για το χρονικό διάστημα που εξετάσαμε, ποικίλει από μερικές ημέρες μέχρι 3 χρόνια, ενώ δεν είναι λίγα τα συμβόλαια που αφορούν trip charters. Θα πρέπει να σημειωθεί εδώ ότι αρκετά συχνά, τα στοιχεία για την περίοδο ναύλωσης δεν ήταν επακριβώς καθορισμένα με αποτέλεσμα να χρειαστούν κάποια προσαρμογή, η οποία έγινε με στρογγυλοποίηση του αριθμού των ημερών και των μηνών προς το άνω άκρο του χρονικού περιθωρίου και του αριθμού των ετών προς το κάτω άκρο αντίστοιχα. Επιπλέον, αν και οι πληροφορίες για τη χρονική διάρκεια της εκάστοτε ναύλωσης ήταν καταγεγραμμένες μόνο για 685 (από 1070 συνολικά) time charters, πιστεύουμε ότι είναι αρκετές για να μας δώσουν μια γενική εικόνα επί του θέματος.

Για την διευκόλυνση της ανάλυσης, η διάρκεια των ναυλοσύμφωνων επιλέχθηκε να επιμεριστεί σε 4 κατηγορίες, ανάλογα με τον αριθμό των ημερών που αυτά καταλάμβαναν σε κάθε περίπτωση. Έτσι λοιπόν κατά την τετραετία 1999 – 2002 καταγράφηκαν 292 περιπτώσεις t/c διάρκειας έως 90 ημερών, 110 περιπτώσεις t/c διάρκειας από 91 έως 365 ημερών, 18 περιπτώσεις t/c διάρκειας άνω των 365 ημερών και 265 περιπτώσεις trip charter. Το παρακάτω σχεδιάγραμμα παρουσιάζει τους αριθμούς αυτούς σε ποσοστά επί του συνόλου (685 t/c).

Διάγραμμα 3.3: Διάρκεια χρονοναυλώσεων



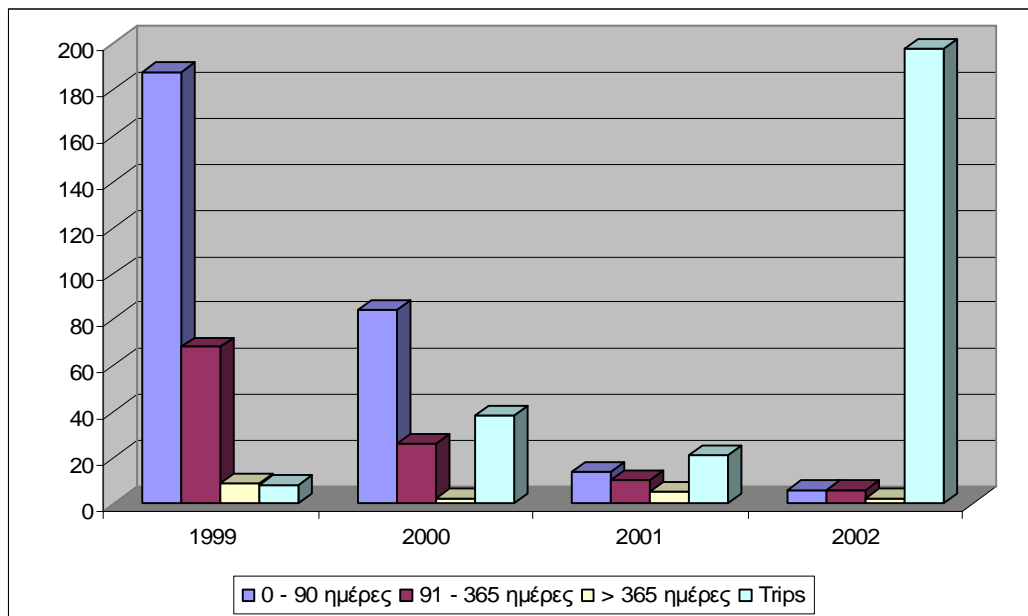
Πηγή: Επεξεργασμένα στοιχεία από *Lloyds Shipping Economist*

Ενδιαφέρον παρουσιάζει η επί μέρους ανάλυση ανά έτος της διάρκειας των χρονοναυλώσεων όπως αυτή διαμορφώνεται στον πίνακα που ακολουθεί, ενώ αμέσως μετά, το ραβδόγραμμα αναπαριστά αυτά τα δεδομένα.

Πίνακας 3.3: Κατανομή Χρονοναυλώσεων ανά Διάρκεια				
Διάρκεια T/C σε ημέρες	1999	2000	2001	2002
0 - 90 ημέρες	188	84	14	6
91 - 365 ημέρες	68	26	10	6
> 365 ημέρες	9	2	5	2
Trips	8	38	21	198
Σύνολο	273	150	50	212

Πηγή: Επεξεργασμένα στοιχεία από *Lloyds Shipping Economist*

Διάγραμμα 3.4: Διάρκεια χρονοναυλώσεων ανά έτος



Πηγή: Επεξεργασμένα στοιχεία από *Lloyds Shipping Economist*

Από τα ανωτέρω στοιχεία παρατηρούμε ότι για το έτος 1999, το 68,9% των ναυλώσεων δεξαμενόπλοιων είχε διάρκεια έως 3 μήνες, το 24,9% είχε διάρκεια από 3 μήνες έως 1 χρόνο, το 3,3% είχε διάρκεια άνω του 1 χρόνου και μόλις το 2,9% ήταν trip charters. Το 2000, το 56% των ναυλώσεων δεξαμενόπλοιων είχε διάρκεια έως 3 μήνες, το 17,3% είχε διάρκεια από 3 μήνες έως 1 χρόνο, το 1,3% είχε διάρκεια άνω του 1 χρόνου και το 25,3% ήταν trip charter. Το 2001, το 28% των ναυλώσεων δεξαμενόπλοιων είχε διάρκεια έως 3 μήνες, το 20% είχε διάρκεια από 3 μήνες έως 1 χρόνο, το 10% είχε διάρκεια άνω του 1 χρόνου και το 42% ήταν trip charter. Τέλος, το 2002 το 2,8% των ναυλώσεων δεξαμενόπλοιων είχε διάρκεια έως 3 μήνες, ένα επίσης 2,8% είχε διάρκεια από 3 μήνες έως 1 χρόνο, το 0,9% είχε διάρκεια άνω του 1 χρόνου και το 93,4% ήταν trip charter. Οι ναυλωτές επέλεξαν τη δεδομένη χρονική περίοδο αυτό το είδος ναύλωσης εκείνο που θα τους απέδιδε τα οφέλη της χρονοναύλωσης σε χρηματικούς όρους spot αγοράς όμως. Αυτό που προκύπτει από τα προαναφερθέντα ποσοστά είναι ότι τα trip charters καταλαμβάνουν χρόνο με το χρόνο όλο και μεγαλύτερο

μέρος των χρονοναυλώσεων, ενώ το αντίθετο ακριβώς φαίνεται να ισχύει για τις ναυλώσεις Δ/Ξ διάρκειας έως και 90 ημερών.

3.3. Είδος Χρονοναυλωμένων Δεξαμενόπλοιων

Το είδος των δεξαμενόπλοιων που ζητούνται για χρονοναύλωση είναι επίσης μια πολύ σημαντική πληροφορία για την κατανόηση της λειτουργίας της ζήτησης. Τα στοιχεία που αφορούν το είδος του δεξαμενόπλοιου ανά χρονοναύλωση μπόρεσαν να μελετηθούν για 990 από τις συνολικά 1070 περιπτώσεις συμβολαίων t/c κατά το χρονικό διάστημα 1999 – 2002. Αυτά τα στοιχεία αναγράφονται στον πίνακα που ακολουθεί και στη συνέχεια αναλύονται.

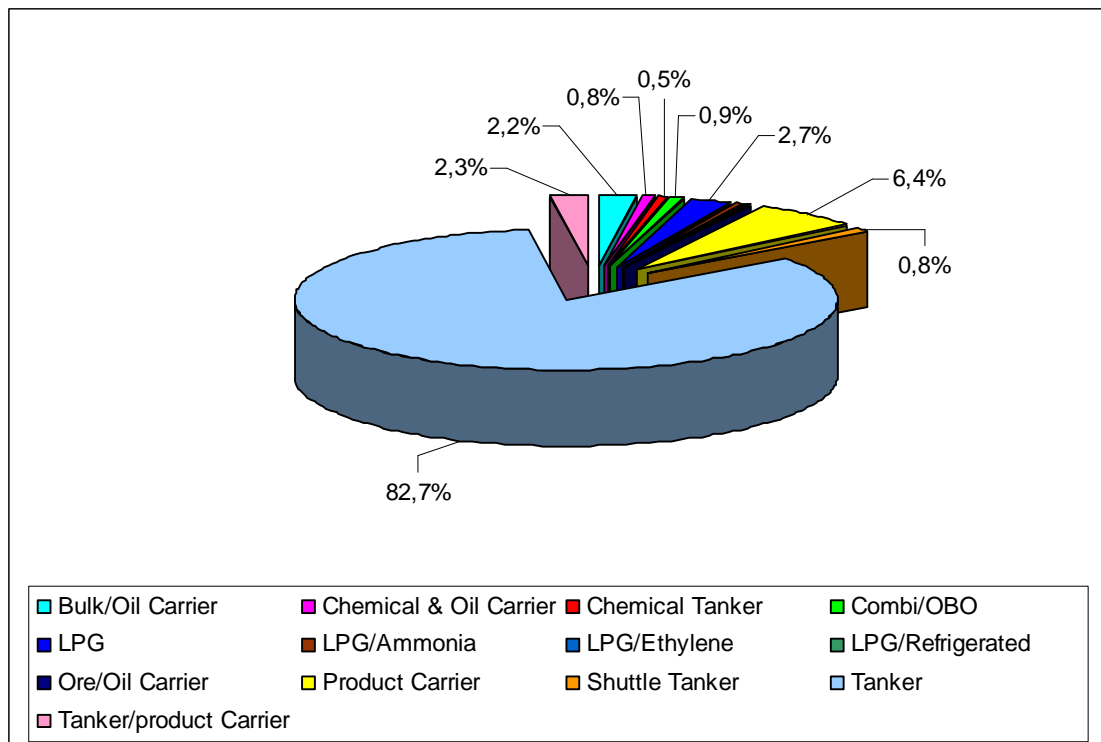
Πίνακας 3.4: Κατανομή Χρονοναυλωμένων Δ/Ξ κατά είδος				
Είδος Δ/Ξ	Αριθμός Δ/Ξ	% Αριθμού Δ/Ξ	Συνολικό Dwt	% Dwt
Bulk/Oil Carrier	25	2,5%	2.532.557	2,2%
Chemical & Oil Carrier	22	2,2%	941.703	0,8%
Chemical Tanker	13	1,3%	530.572	0,5%
Combi/OBO	10	1,0%	997.158	0,9%
LPG	75	7,6%	3.094.580	2,7%
LPG/Ammonia	9	0,9%	268.395	0,2%
LPG/Ethylene	1	0,1%	22.800	0,02%
LPG/Refrigerated	3	0,3%	150.739	0,1%
Ore/Oil Carrier	1	0,1%	305.893	0,3%
Product Carrier	102	10,3%	7.324.694	6,4%
Shuttle Tanker	10	1,0%	971.839	0,8%
Tanker	677	68,4%	94.739.145	82,7%
Tanker/product Carrier	42	4,2%	2.672.045	2,3%
Σύνολο	990	100%	114.552.120	100,0%

Πηγή: Επεξεργασμένα στοιχεία από www.maritimedata.com, Clarkson Tanker Register 2000, Lloyds Shipping Economist

Από τον πίνακα διαπιστώνουμε, όπως αναμενόταν, την υπεροχή των δεξαμενόπλοιων αργού πετρελαίου στην αγορά, καθόσον αυτά καθαυτά καταλαμβάνουν σε πλήθος το 68,4% της αγοράς με 677 πλοία. Ένα αρκετά σημαντικό ποσοστό της

τάξεως του 10,3% καταλαμβάνουν τα πλοία μεταφοράς προϊόντων πετρελαίου με 102 πλοία, ενώ μικρότερο ποσοστό (7,6%) καταλαμβάνουν τα 75 πλοία μεταφοράς υγροποιημένου πετρελαϊκού αερίου (LPG). Τα υπόλοιπα πλοία – υβριδικές μορφές τα οποία εξυπηρετούν περισσότερα από ένα μεταφερόμενα προϊόντα, κατέχουν πολύ μικρότερα ποσοστά στο σύνολο του υπό εξέταση στόλου δεξαμενόπλοιων. Η συνεισφορά πάντως όλων των ειδών των Δ/Ξ στη συνολικά ζητούμενη μεταφορική ικανότητα μπορεί να αναπαρασταθεί με το ακόλουθο σχήμα.

Διάγραμμα 3.5: Κατηγορίες Ναυλωμένων Δ/Ξ ανά είδος φορτίου (% Dwt)



Πηγή: Επεξεργασμένα στοιχεία από www.maritimedata.com, Clarkson Tanker Register 2000, Lloyds Shipping Economist

Από την ανάλυση της ζήτησης κατά είδος χρονοναυλωμένου δεξαμενόπλοιου, εξάγουμε χρήσιμα συμπεράσματα τόσο για το είδος, όσο και για τις ποσότητες των φορτίων που κατά συνέπεια διακινήθηκαν μέσω αυτών στην υπό εξέταση χρονική περίοδο. Σε ότι αφορά λοιπόν στη συμμετοχή κάθε είδους πλοίου στη συνολικά

ζητούμενη μεταφορική ικανότητα (114.552.120 dwt για 990 εξεταζόμενες περιπτώσεις) για την τετραετία 1999 - 2002, τα στοιχεία επίσης είναι σαφή ως προς την υπεροχή των δεξαμενόπλοιων αργού πετρελαίου, τα οποία κατέχουν το 82,7% του ζητούμενου τονάζ με 94.739.145 dwt. Αντίστοιχα, τα πλοία μεταφοράς προϊόντων πετρελαίου κατέχουν το 6,4% με 7.324.694 dwt, τα πλοία LPG κατέχουν το 2,7% με 3.094.580 dwt, τα Tanker/Product Carriers κατέχουν το 2,3% με 2.672.045 dwt και τα Bulk/Oil Carriers κατέχουν το 2,2% με 2.535.557 dwt. Επιπρόσθετα στα παραπάνω στοιχεία μπορούμε να αναφέρουμε ότι τα Chemical & Oil Carriers μαζί με τα Chemical Tankers μετέφεραν 1.472.275 dwt φορτίου καταλαμβάνοντας το 1,3% της συνολικά ζητούμενης μεταφορικής ικανότητας, τα LPG/Ammonia μετέφεραν 268.395 dwt καταλαμβάνοντας ποσοστό 0,2%, τα LPG/Ethylene μετέφεραν 22.800 dwt (0,02%), τα LPG/Refrigerated μετέφεραν 150.739 dwt (0,1%), τα Ore/Oil Carriers μετέφεραν 305.893 dwt (0,3%), ενώ τα OBOs και τα Shuttle tankers μετέφεραν 997.158 και 971.839 dwt αντίστοιχα (0,9% και 0,8%).

3.4. Τύπος Χρονοναυλωμένων Δεξαμενόπλοιων

Το σύνολο των δεξαμενόπλοιων που χρονοναυλώθηκαν κατά το χρονικό διάστημα 1999 - 2002, εξετάστηκε και κατηγοριοποιήθηκε κατά τύπο πλοίου ανάλογα με τη μεταφορική ικανότητα του καθενός σε dwt. Τα βασικά χαρακτηριστικά της κάθε κατηγορίας υπενθυμίζουμε ότι έχουν αναφερθεί σε προηγούμενο κεφάλαιο.

Τα αποτελέσματα της έρευνας μας κατά αριθμό δεξαμενόπλοιων και ποσοστό επί του συνόλου μπορούν να συνοψιστούν στον παρακάτω πίνακα.

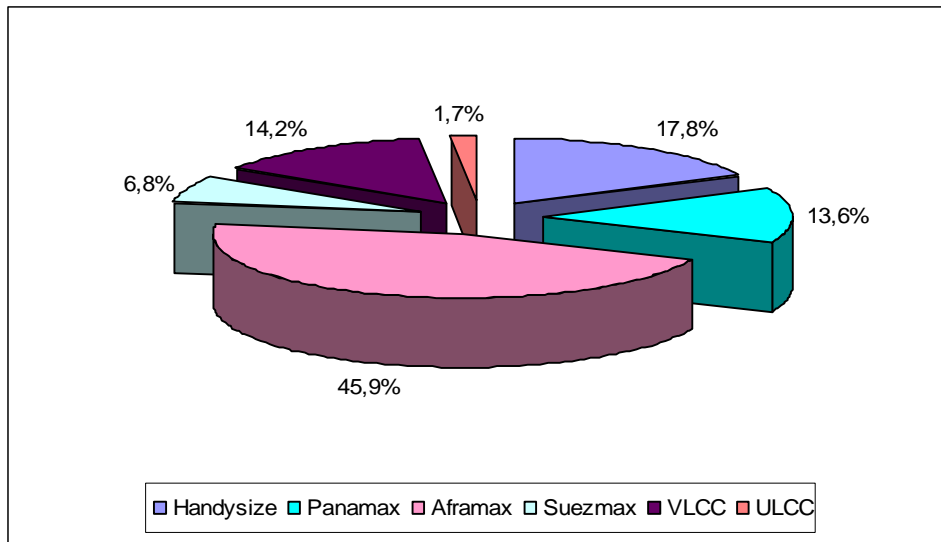
Πίνακας 3.5: Τύποι Χρονοναυλωμένων Δ/Ξ κατά Αριθμό			
Τύπος Δ/Ξ	Κατηγορίες Δ/Ξ κατά μέγεθος	Αριθμός Δ/Ξ	%
Handysize	10.000-49.999 dwt	190	17,8%
Panamax	50.000-79.999 dwt	146	13,6%
Aframax	80.000-119.999 dwt	491	45,9%
Suezmax	120.000-199.999 dwt	73	6,8%
VLCC	200.000-319.999 dwt	152	14,2%
ULCC	320.000-550.000 dwt	18	1,7%
	Σύνολο	1070	100,0%

Πηγή: Επεξεργασμένα στοιχεία από Lloyds Shipping Economist

Από τα στοιχεία που επεξεργαστήκαμε, παρατηρούμε ότι ο τύπος δεξαμενόπλοιων Aframax πραγματοποίησε τις περισσότερες χρονοναυλώσεις στην υπό εξέταση περίοδο, αφού προτιμήθηκε σε 491 περιπτώσεις συμβολαίων, καταλαμβάνοντας το 45,9% του συνόλου αυτών. Το αποτέλεσμα αυτό είναι λογικό, αν αναλογιστεί κανείς τα πλεονεκτήματα που προσφέρει ένα τέτοιο πλοίο σεβαστής μεταφορικής ικανότητας, απαλλαγμένο από τα προβλήματα και τους περιορισμούς στα λιμάνια φόρτωσης και εκφόρτωσης τους οποίους προκαλούν τα υπερβολικά μεγάλα μεγέθη και βυθίσματα άλλων τύπων πλοίων. Τα Handysize προτιμήθηκαν σε 190 περιπτώσεις συμβολαίων και κατέλαβαν το 17,8% των συνολικών χρονοναυλώσεων. Ο τύπος αυτός σημειώνουμε ότι περιλαμβάνει κατά κύριο λόγο τα δεξαμενόπλοια μεταφοράς προϊόντων πετρελαίου, τα δεξαμενόπλοια υγροποιημένων αερίων (LNG, LPG) και τα δεξαμενόπλοια χημικών φορτίων. Τα Panamaxes χρησιμοποιήθηκαν σε 146 συμβόλαια ναυλώσεων, κατέχοντας το 13,6% των συνολικών συμβολαίων. Η κατηγορία Suezmax από την άλλη, προτιμήθηκε μόνο σε 73 χρονοναυλώσεις δεξαμενόπλοιων και κατά συνέπεια κατέλαβε σε ποσοστό το 6,8%. Οι χρονοναυλώσεις VLCC's έφθασαν τις 152 περιπτώσεις, ποσοστό δηλαδή 14,2% επί του συνόλου αυτών, σε αντίθεση με τις χρονοναυλώσεις ULCC's, οι οποίες δεν ξεπέρασαν τις 18 ή το 1,7% του συνόλου κατά την εξεταζόμενη τετραετία. Από τα παραπάνω συμπεραίνουμε ότι σε ό,τι αφορά στα μεσαίου μεγέθους

δεξαμενόπλοια, την προτίμηση των ναυλωτών συγκεντρώνει ο τύπος Aframax, ενώ σε ότι αφορά στα μεγάλα μεγέθους δεξαμενόπλοια, τα VLCC's είναι εκείνα που ανταποκρίνονται περισσότερο στις ανάγκες της ζήτησης για χρονοναύλωση.

Διάγραμμα 3.6: Τύποι χρονοναυλωμένων Δ/Ξ (σε % επί του αριθμού χρονοναυλωμένων Δ/Ξ)



Πηγή: Επεξεργασμένα στοιχεία από *Lloyds Shipping Economist*

Ο επόμενος πίνακας συγκεντρώνει τα αποτελέσματα που αφορούν στη σχέση μεταξύ των διαφόρων τύπων των δεξαμενόπλοιων και τη συνολική μεταφορική ικανότητα αυτών σε όρους dwt, όπως προέκυψαν από τη μελέτη των συμβολαίων χρονοναυλώσεων για τα έτη 1999 – 2002. Όπως μπορούμε να διαπιστώσουμε, το 38,2% της συνολικά χρονοναυλωμένης μεταφορικής ικανότητας (ή 46.734.456 dwt) καταλαμβάνεται από τα πλοία τύπου Aframax, ενώ την αμέσως επόμενη μεγαλύτερη καταλαμβάνουν οι χρονοναυλώσεις VLCC's με ποσοστό 33,9% και 41.533.381 dwt. Αν και διαφέρουν λοιπόν κατά πολύ σε αριθμούς συμβολαίων οι δυο αυτές κατηγορίες πλοίων, τα ποσοστά τους στη συνολική μεταφορική ικανότητα δεν απέχουν πολύ μεταξύ τους, λόγω του μεγάλου μεγέθους των VLCC's. Οι υπόλοιποι τύποι πλοίων συνολικά

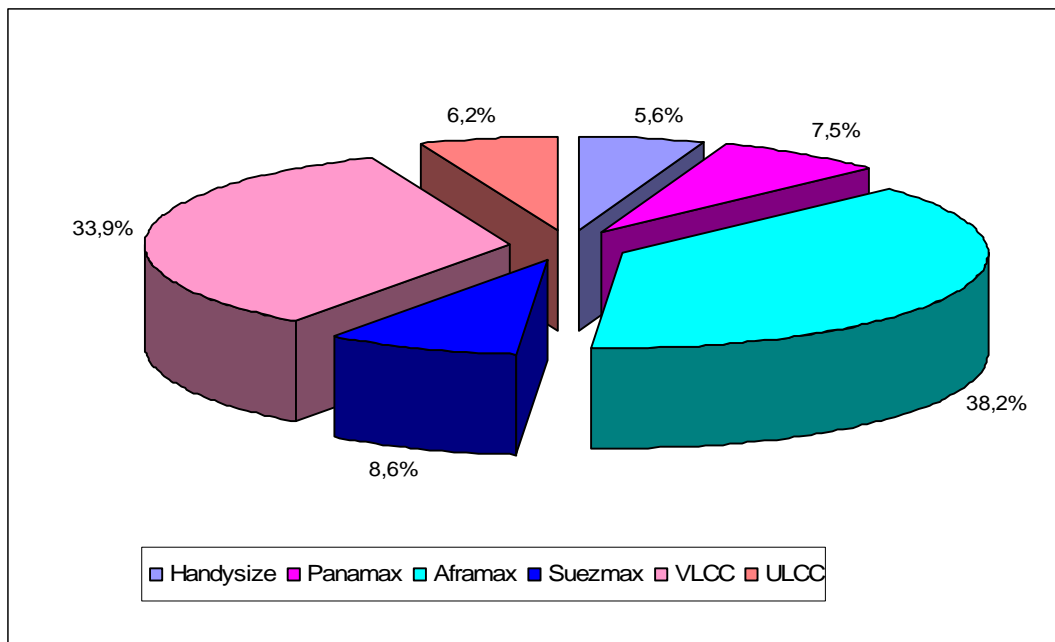
διακινούν φορτία σε ποσοστό μικρότερο του 28% επί της ναυλωμένης μεταφορικής ικανότητας.

Πίνακας 3.6: Τύποι Χρονοναυλωμένων Δ/Ξ κατά Dwt			
Τύπος Δ/Ξ	Κατηγορίες Δ/Ξ κατά μέγεθος	Dwt	%
Handysize	10.000-49.999 dwt	6.825.715	5,6%
Panamax	50.000-79.999 dwt	9.213.141	7,5%
Aframax	80.000-119.999 dwt	46.734.456	38,2%
Suezmax	120.000-199.999 dwt	10.517.769	8,6%
VLCC	200.000-319.999 dwt	41.533.381	33,9%
ULCC	320.000-550.000 dwt	7.539.886	6,2%
	Σύνολο	122.364.348	100,0%

Πηγή: Επεξεργασμένα στοιχεία από Lloyds Shipping Economist

Τα ανωτέρω στοιχεία μπορούν να αναπαρασταθούν σχηματικά ως εξής:

Διάγραμμα 3.7: Τύποι χρονοναυλωμένων Δ/Ξ (σε % επί του χρονοναυλωμένου Dwt)



Πηγή: Επεξεργασμένα στοιχεία από Lloyds Shipping Economist

3.5. Σημαία Νηολόγησης Χρονοναυλωμένων Δεξαμενόπλοιων

Εξετάζοντας τις χρονοναυλώσεις δεξαμενόπλοιων που εκτελέστηκαν κατά την χρονική περίοδο 1999 – 2002, δεν θα μπορούσαμε να μην ασχοληθούμε με το θέμα των

σημαίων νηολόγησης, καθώς είναι από τις βασικότερες παραμέτρους επιλογής ναύλωσης ενός πλοίου, αφού η σημαία συνεπάγεται κάποια ποιοτικά χαρακτηριστικά αυτού. Με τη λογική αυτή συντάχθηκε ο πίνακας που ακολουθεί. Περιέχει το πλήθος των χρονοναλωμένων πλοίων ανά σημαία νηολόγησης, για όλες εκείνες τις περιπτώσεις στις οποίες ήταν εφικτή η εξεύρεση της εθνικότητας της σημαίας (992 από 1070) στην υπό εξέταση περίοδο, όπως επίσης και το ποσοστό που κατέλαβε η κάθε μία επί του συνόλου των χρονοναλωμένων πλοίων.

Πίνακας 3.7: Κατανομή Χρονοναλωμένων Δ/Ξ ανά Σημαία		
Σημαίες	Αριθμός Πλοίων	%
Bahamas	68	6,9%
Bahrain	1	0,1%
Barbados	2	0,2%
Bermuda	1	0,1%
Brazil	1	0,1%
Canada	2	0,2%
Cayman Islands	2	0,2%
Cyprus	44	4,4%
Danish Int'l	3	0,3%
Denmark	11	1,1%
France	4	0,4%
French Ant.	1	0,1%
Germany	1	0,1%
Greece	82	8,3%
Hong Kong	3	0,3%
India	18	1,8%
Indonesia	2	0,2%
Isle of Man	21	2,1%
Italy	14	1,4%
Japan	14	1,4%
Kuwait	3	0,3%
Kyrgyzstan	2	0,2%
Liberia	216	21,8%
Luxemburg	12	1,2%
Madeira	1	0,1%
Madeira (Portugal)	1	0,1%
Malaysia	4	0,4%
Malta	70	7,1%

(συνέχεια)

Σημαίες	Αριθμός Πλοίων	%
Marshall Isl.	26	2,6%
Neth. Antilles	1	0,1%
Netherlands	1	0,1%
Norway	7	0,7%
Norway (NIS)	133	13,4%
P.R.C.	2	0,2%
Panama	137	13,8%
Qatar	7	0,7%
Russia	5	0,5%
Singapore	48	4,8%
Spain	3	0,3%
St. Vincent & G.	1	0,1%
Sweden	1	0,1%
Turkey	1	0,1%
U.A.E.	1	0,1%
U.K.	5	0,5%
U.S.A.	7	0,7%
Venezuela	2	0,2%
Total	992	100,0%

Πηγή: Επεξεργασμένα στοιχεία από www.maritimedata.com, Clarkson Tanker Register 2000, Lloyds Shipping Economist

Από τα συνολικά δεδομένα που παρουσιάστηκαν ανωτέρω, θεωρήσαμε αναγκαίο να συλλέξουμε τις κυριότερες σημαίες με βάση τον αριθμό των Δ/Ξ που ναυλώθηκαν υπό αυτές και να τις αναλύσουμε με βάση τη συνολική μεταφορική ικανότητα των πλοίων τους. Επιπλέον, συγκρίναμε τις προτιμήσεις των ναυλωτών σε σημαία με το ποσοστό των Δ/Ξ που καταλαμβάνουν οι σημαίες αυτές επί του συνολικού στόλου, τόσο σε αριθμό πλοίων όσο και σε τανάζ.²⁰ Τα αποτελέσματα έχουν ως εξής:

²⁰ Τα στοιχεία της εν λόγω στήλης προέκυψαν από το Clarkson Tanker Register 2000, με βάση τον αριθμό των Δ/Ξ κατά σημαία νηολόγησης για το ίδιο έτος.

Πίνακας 3.8: Κυριότερες Σημαίες κατά Αριθμό Πλοίων και Dwt

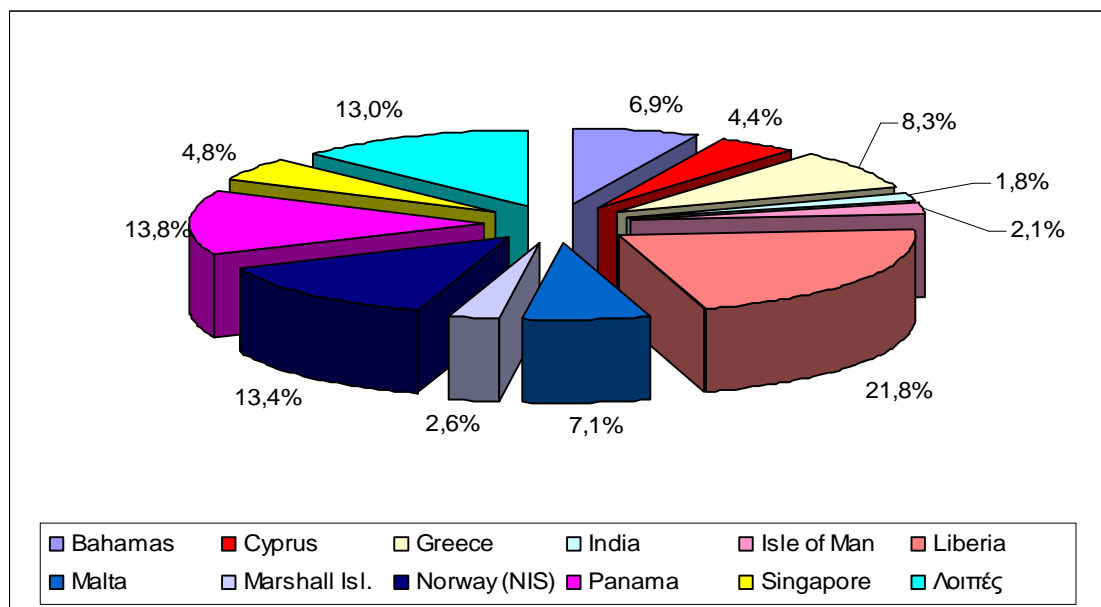
Σημαία	Αριθμός T/C Δ/Ξ	% Αρ. T/C Δ/Ξ	% Συν. Αρ. Στόλου Δ/Ξ	T/C Dwt	% T/C Dwt	% Συν. Dwt Δ/Ξ
Bahamas	68	6,9%	5,6%	9.891.995	8,7%	7,8%
Cyprus	44	4,4%	3,7%	3.624.271	3,2%	2,2%
Greece	82	8,3%	6,2%	10.468.266	9,2%	8,4%
India	18	1,8%	2,5%	1.123.149	1,0%	1,9%
Isle of Man	21	2,1%	0,8%	4.633.462	4,1%	1,2%
Liberia	216	21,8%	15,6%	23.066.917	20,2%	17,7%
Malta	70	7,1%	9,0%	6.388.748	5,6%	6,7%
Marshall Isl.	26	2,6%	1,4%	3.875.294	3,4%	2,5%
Norway (NIS)	133	13,4%	6,3%	10.621.653	9,3%	6,2%
Panama	137	13,8%	13%	19.974.418	17,5%	15,0%
Singapore	48	4,8%	5,3%	5.230.161	4,6%	6,0%
Λοιπές	129	13,0%	30,6%	15.404.957	13,5%	24,4%
Σύνολο	992	100%	100%	114.303.291	100%	100%

Πηγή: Επεξεργασμένα στοιχεία από www.maritimedata.com, Clarkson Tanker Register 2000, Lloyds Shipping Economist

Βάσει των παραπάνω στοιχείων, την πρώτη θέση στις σημαίες χρονοναυλωμένων πλοίων κατέχει η Λιβερία με 216 ναυλώσεις δεξαμενόπλοιων (ποσοστό 21,8% επί του συνόλου αυτών) και με ποσοστό 20,2% επί του ναυλωμένου τονάζ. Ακολουθεί η σημαία του Παναμά με 137 πλοία, ποσοστό 13,8% επί του αριθμού των χρονοναυλωμένων πλοίων και καλύπτοντας το 17,5% της ναυλωμένης μεταφορικής ικανότητας. Την τρίτη θέση καταλαμβάνει το διεθνές νηολόγιο της Νορβηγίας με 133 χρονοναυλώσεις πλοίων, με ποσοστό 13,4% επί του συνόλου αυτών και αποτελώντας το 9,3% της ναυλωμένης μεταφορικής ικανότητας. Οι τρεις αυτές σημαίες καταλαμβάνουν το 49% των χρονοναυλωμένων πλοίων, ενώ οι 6 πρώτες (δηλαδή μαζί με την Ελλάδα, τη Μάλτα και τις Μπαχάμες) καλύπτουν το 71,3% αυτών. Τα ποσοστά του χρονοναυλωμένου στόλου Δ/Ξ ανά σημαία (σε αριθμό και τονάζ) μπορούν να γίνουν συγκρίσιμα με τα αντίστοιχα ποσοστά του συνολικού στόλου Δ/Ξ ανά σημαία, φανερώνοντας μας έτσι τον πραγματικό βαθμό προτίμησης των ναυλωτών σε μία σημαία έναντι σε κάποια άλλη. Έτσι λοιπόν, επιβεβαιώνεται η αυξημένη προτίμηση των ναυλωτών στο διεθνές νηολόγιο

της Νορβηγίας και στη σημαία της Λιβερίας, ενώ τα αντίστοιχα ποσοστά για τις υπόλοιπες σημαίες δεν παρουσιάζουν ιδιαίτερες αποκλίσεις. Το επόμενο σχεδιάγραμμα αναπαριστά τα στοιχεία του πίνακα ως προς τον αριθμό των χρονοναυλώσεων κατά την υπό εξέταση περίοδο.

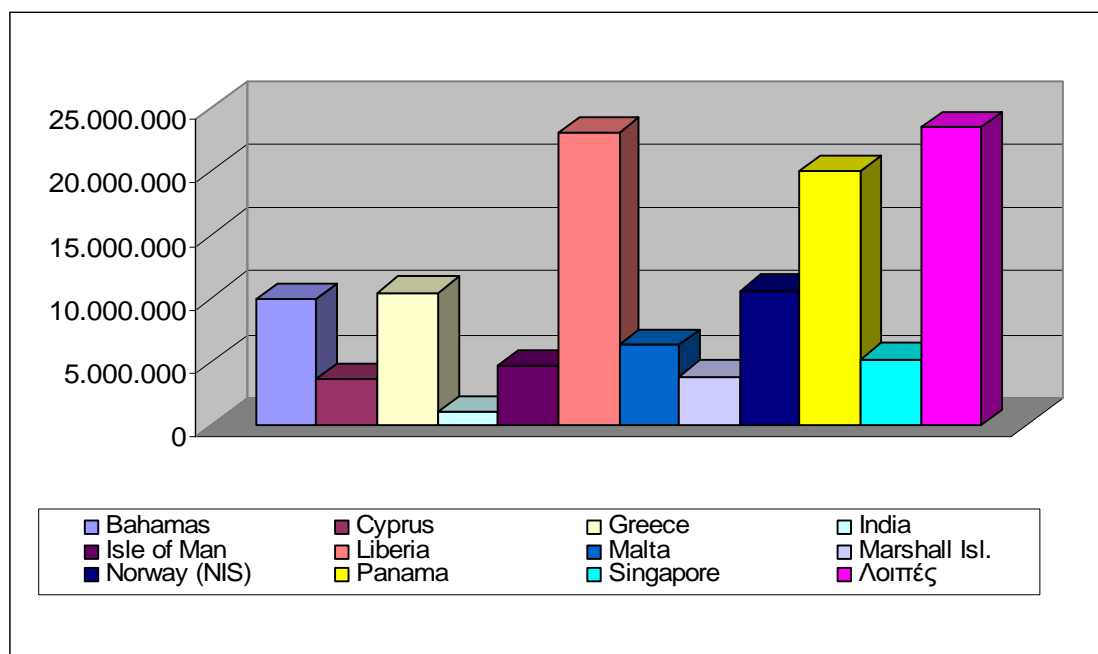
Διάγραμμα 3.8: Κυριότερες σημαίες (σε % επί του συνολικού αρ. συμβολαίων)



Πηγή: Επεξεργασμένα στοιχεία από www.maritimedata.com, Clarkson Tanker Register 2000, Lloyds Shipping Economist

Το αμέσως επόμενο σχεδιάγραμμα παρουσιάζει τις κυριότερες σημαίες των χρονοναυλωμένων δεξαμενόπλοιων για το χρονικό διάστημα 1999 – 2002, ανάλογα με τη συνολική μεταφορική ικανότητα αυτών.

Διάγραμμα 3.9: Κυριότερες σημαίες σε μεταφορική ικανότητα (Dwt)



Πηγή: Επεξεργασμένα στοιχεία από www.maritimedata.com, Clarkson Tanker Register 2000, Lloyds Shipping Economist

Οι σημαίες αυτές, στην πλειοψηφία τους ανήκουν στην κατηγορία των «σημαιών ευκαιρίας» ή αλλιώς «ανοιχτού νηολογίου». Ως τέτοιες θεωρούνται οι εθνικές σημαίες εκείνων των κρατών που ναυτιλιακές επιχειρήσεις νηολογούν τα πλοία τους με σκοπό τη μεγέθυνση των ιδιωτικών τους συμφερόντων και τη μείωση του ιδιωτικού τους κόστους με την αποφυγή: α) οικονομικών και άλλων ρυθμίσεων και β) των συνθηκών και των όρων απασχόλησης των συντελεστών της παραγωγής, που θα εφαρμόζονταν εάν τα πλοία τους ήταν εγγεγραμμένα στα νηολόγια των χωρών της εθνικής προέλευσης της επιχείρησης.²¹ Σε αυτή την κατηγορία λοιπόν εμπίπτουν οι σημαίες του Παναμά, της Λιβερίας, της Μάλτας, της Κύπρου, των Νήσων Marshall, της Σιγκαπούρης και των Bahamas. Επιπλέον, αναφέρουμε ότι η σημαία της Νήσου Man ανήκει στην κατηγορία των «παράλληλων» ή «διπλών» νηολογίων (offshore registries), τα οποία στηρίζονται στη σχέση κράτους και (κυρίως πρώην) αποικιακών εδαφών ή κτήσεων, έτσι ώστε να

²¹ Γ.Π. Βλάχος, «Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική», εκδόσεις Σταμούλη, Αθήνα 2000

μπορεί να επιτραπεί σε ένα εμπορικό πλοίο να υψώσει την εθνική σημαία, μπορώντας παράλληλα να απολαμβάνει μερικώς τα πλεονεκτήματα ενός ανοιχτού νηολογίου. Τέλος, η σημαία της Νορβηγίας (NIS) ανήκει στα διεθνή νηολόγια (international registries), τα οποία επιτρέπουν στα εγγεγραμμένα πλοία να υψώνουν τη σημαία του εθνικού νηολογίου αρκεί να υπόκεινται σε ειδικούς εθνικούς κανονισμούς που συνήθως αφορούν το management, την πλοιοκτησία, την επάνδρωση και το operation του πλοίου.²²

3.6. Ηλικία Χρονοναυλωμένων Δεξαμενόπλοιων

Η ηλικία των χρονοναυλωμένων δεξαμενόπλοιων αποτελεί ένα ακόμα ποιοτικό χαρακτηριστικό της πολιτικής των ναυλωτών, χρήσιμο για την ανάλυση της συμπεριφοράς της ζήτησης. Η χρονολογία κατασκευής των δεξαμενόπλοιων βρέθηκε σε 991 από τις 1070 περιπτώσεις συμβολαίων χρονοναυλώσεων για το διάστημα 1999–2002 και στη συνέχεια η κατηγοριοποίηση της ηλικίας επιλέχθηκε να γίνει ως εξής:

Πίνακας 3.9: Κατανομή Χρονοναυλωμένων Δ/Ξ ανά ηλικία					
Ηλικία	Αριθμός T/C Δ/Ξ	% T/C Δ/Ξ	% Συν. Στόλου Δ/Ξ	Dwt T/C Δ/Ξ	% Dwt
0-5 χρόνων	239	24,1%	22,8%	31.700.842	27,7%
6-10 χρόνων	305	30,8%	19,1%	34.326.580	30,0%
11-15 χρόνων	155	15,6%	15,5%	18.231.840	15,9%
16-20 χρόνων	163	16,4%	19,8%	12.513.138	10,9%
21+ χρόνων	129	13,0%	22,8%	17.602.447	15,4%
Σύνολο	991	100,0%	100,0% ²³	114.374.847	100%

Πηγή: Επεξεργασμένα στοιχεία από www.maritimedata.com, Clarkson Tanker Register 2000, Lloyds Shipping Economist

Από τα παραπάνω στοιχεία παρατηρούμε ότι 239 από τα 991 χρονοναυλωμένα δεξαμενόπλοια είχαν ηλικία έως 5 ετών, αποτελώντας σε ποσοστό το 24,1% επί του

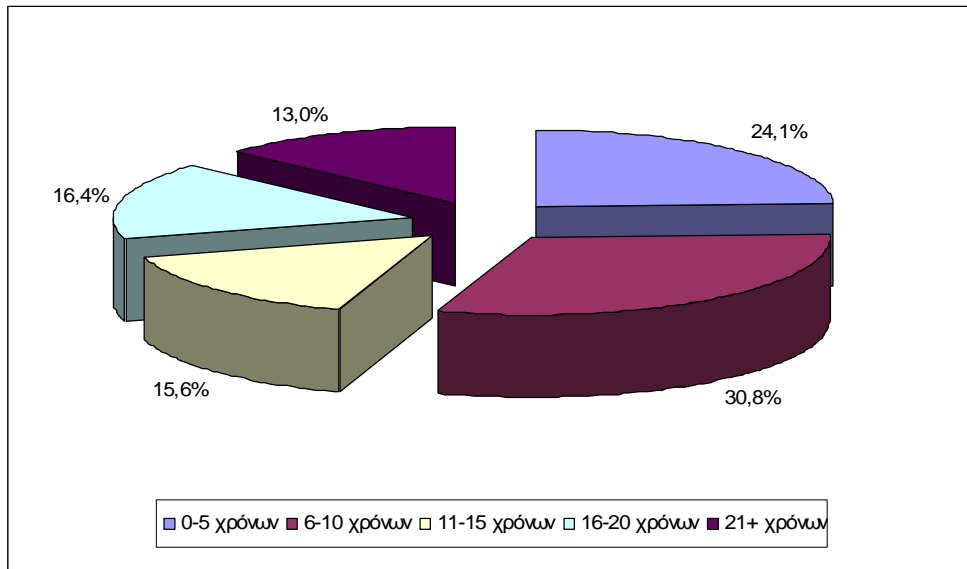
²² Γ.Π. Βλάχος, «Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική», εκδόσεις Σταμούλη, Αθήνα 2000

²³ Σημείωση: Τα στοιχεία της στήλης αυτής προέκυψαν από το Clarkson Tanker Register για το έτος 2000. Από τη μελέτη μας βρέθηκαν ελάχιστα συμβόλαια για χρονοναύλωση πλοίων ηλικίας άνω των 25 χρόνων και συνεπώς, για την εξαγωγή πιο αξιόπιστων συμπερασμάτων, προτιμήθηκε να μην συμπεριληφθούν στο συνολικό στόλο δεξαμενόπλοιων αυτά με ηλικία μεγαλύτερη των 25 χρόνων.

συνόλου των ναυλοσύμφωνων και το 27,7% επί της συνολικής μεταφορικής ικανότητας. Το 30,8% των πλοίων (305) και αντίστοιχα το 30% του τονάζ είχε ηλικία από 6 έως 10 ετών. Το 15,6% των πλοίων (115) και ομοίως το 15,9% του τονάζ είχε ηλικία από 11 έως 15 ετών. Το 16,4% των πλοίων (163) και το 10,9% του τονάζ είχε ηλικία από 16 έως 20 ετών, ενώ άνω των 20 ετών είχε το 13% των πλοίων (129) και το 15,4% του τονάζ αντιστοίχως. Με βάση τα στοιχεία αυτά συμπεραίνουμε πως ο μισός και πλέον στόλος των δεξαμενόπλοιων που χρονοναυλώθηκαν έχει ηλικία έως 10 ετών, ενώ επιπλέον, αν λάβουμε υπόψη και τα ποσοστά του συνολικού στόλου ανά κατηγορία ηλικίας, θα διαπιστώσουμε επίσης την αυξημένη προτίμηση που έχουν οι ναυλωτές για δεξαμενόπλοια ηλικίας έως 10 ετών. Το γεγονός αυτό οφείλεται κυρίως στην μεταβολή του θεσμικού πλαισίου με γνώμονα την προστασία του περιβάλλοντος και την αποφυγή της θαλάσσιας ρύπανσης. Για παράδειγμα στις Η.Π.Α., έχουν θεσμοθετηθεί συγκεκριμένες ρυθμίσεις και κανονισμοί με σκοπό να αποτρέψουν την προσέγγιση πλοίων μεγαλύτερων των 10 ετών στα χωρικά τους ύδατα. Η τάση αυτή συνεπώς για αναγκαστική ανανέωση μέρους του στόλου των πλοιοκτητών, παρέχει στους ναυλωτές τη δυνατότητα επιλογής πιο σύγχρονων πλοίων για την εξυπηρέτηση των μεταφορικών τους αναγκών.

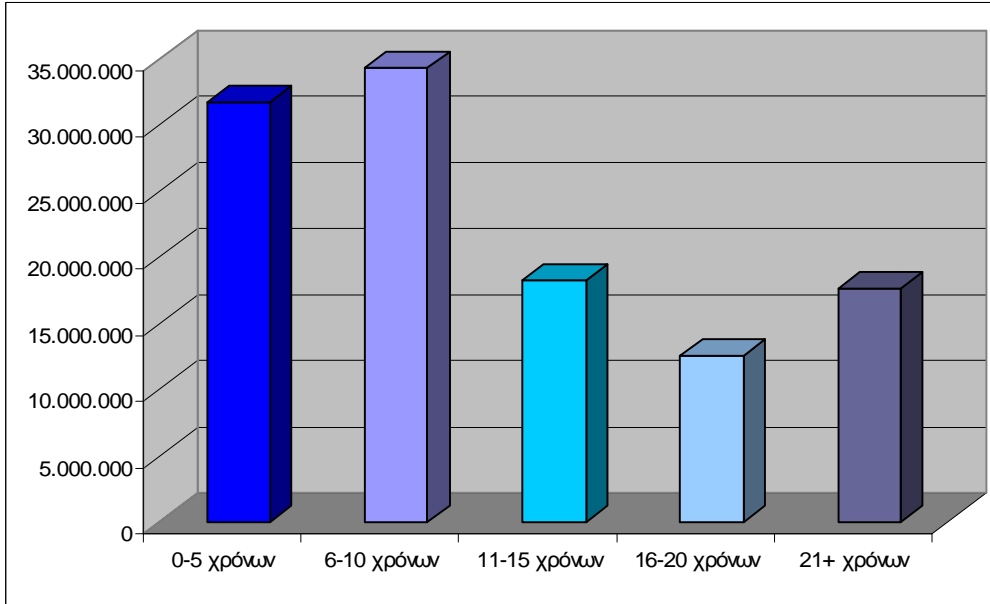
Τα σχεδιαγράμματα που ακολουθούν αναπαριστούν, τα ποσοστά του χρονοναυλωμένου στόλου Δ/Ξ ανά κατηγορία ηλικίας, το άλλο τη μεταφορική ικανότητα των χρονοναυλωμένων Δ/Ξ ανά κατηγορία ηλικίας.

Διάγραμμα 3.10: Ηλικία χρονοναλωμένων Δ/Ξ



Πηγή: Επεξεργασμένα στοιχεία από www.maritimedata.com, Clarkson Tanker Register 2000, Lloyds Shipping Economist

Διάγραμμα 3.11: Μεταφορική ικανότητα ανά ηλικία χρονοναλωμένων Δ/Ξ



Πηγή: Επεξεργασμένα στοιχεία από www.maritimedata.com, Clarkson Tanker Register 2000, Lloyds Shipping Economist

3.7. Ναύλοι Χρονοναυλωμένων Δεξαμενόπλοιων

Οι ναύλοι που καταβλήθηκαν για τη χρονοναύλωση των δεξαμενόπλοιων στο χρονικό διάστημα 1999–2002, συγκεντρώθηκαν και επεξεργάστηκαν σε μια προσπάθεια να συσχετίσουμε τη διακύμανσή τους ανάλογα με τη σημαία νηολόγησης του πλοίου και την ηλικία του.

Η μεθοδολογία που χρησιμοποιήθηκε εδώ είναι η εξής: τροποποιήσαμε τους ναύλους, έτσι ώστε ακόμα και στις περιπτώσεις όπου καταβάλλεται lump sum freight, το ποσό να μετατραπεί σε \$ ανά ημέρα (ανάλογα φυσικά με τη διάρκεια της ναύλωσης, όπου η πληροφορία αυτή ήταν διαθέσιμη). Από το σύνολο λοιπόν των συμβολαίων για χρονοναυλώσεις δεξαμενόπλοιων (1070), αφαιρέσαμε όλα εκείνα τα συμβόλαια για τα οποία δεν ήταν γνωστοί οι ναύλοι ανά ημέρα (341) και στη συνέχεια, αφαιρέσαμε επιπλέον τα συμβόλαια εκείνα που αφορούσαν σε δεξαμενόπλοια τύπου Handysize (108). Το τελευταίο έγινε με το σκεπτικό ότι, τα δεξαμενόπλοια τέτοιου μεγέθους θα περιελάμβαναν σε μεγάλο μέρος τους πλοία μεταφοράς υγροποιημένων αερίων ή προϊόντων πετρελαίου, των οποίων οι ναύλοι δεν θα ήταν αντίστοιχοι με αυτούς των δεξαμενόπλοιων αργού πετρελαίου. Τα 621 εναπομείναντα συμβόλαια χρονοναυλώσεων τα κατατάξαμε ανάλογα με τις γνωστές κατηγορίες μεγέθους δεξαμενόπλοιων σε Panamax (50.000-79.999 dwt), Aframax (80.000-120.000 dwt), Suezmax (120.000-200.000 dwt), VLCC (200.000-320.000 dwt) και ULCC (320.000 dwt +). Με βάση τα στοιχεία αυτά, προχωρήσαμε στην επεξεργασία των δεδομένων μας για την ανάλυση των διακυμάνσεων των ναύλων.

3.7.1. Ναύλοι και Ηλικίες Δεξαμενόπλοιων

Η ανάλυση των ναύλων για την περίοδο 1999-2002 κατά κατηγορία ηλικίας κατέδειξε τα αποτελέσματα που παρουσιάζονται στον πίνακα που ακολουθεί. Σημειώνουμε ότι οι αναφερόμενοι ναύλοι εκφράζονται σε μέσους όρους, ενώ επιπλέον δεν βρέθηκαν ναύλοι για τα Suezmaxes ηλικίας 16-20 ετών, και για τα ULCC's των ηλικιών 0-15 ετών.

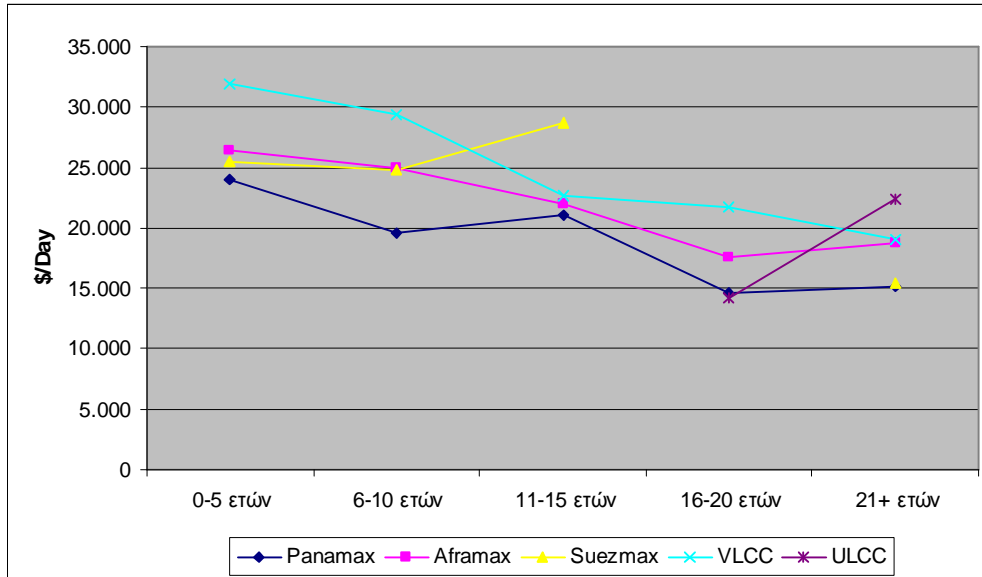
Πίνακας 3.10: Ναύλοι ανά ηλικία χρονοναυλωμένων Δ/Ξ					
\$/ημέρα	Panamax	Aframax	Suezmax	VLCC	ULCC
0-5 ετών	24.056	26.391	25.438	31.955	-
6-10 ετών	19.536	24.981	24.868	29.417	-
11-15 ετών	21.068	22.011	28.667	22.631	-
16-20 ετών	14.582	17.518	-	21.750	14.250
21+ ετών	15.125	18.840	15.400	19.049	22.383

Πηγή: Επεξεργασμένα στοιχεία από www.maritimedata.com, Clarkson Tanker Register 2000, Lloyds Shipping Economist

Από τα στοιχεία διαπιστώνουμε ότι οι ναύλοι για τα Panamaxes έχουν σε γενικές γραμμές φθίνουσα τάση σε σχέση με την αύξηση της ηλικίας των πλοίων, παρότι παρουσιάζουν αρκετές αυξομειώσεις κατά διαστήματα. Οι ναύλοι των Aframaxes μειώνονται όσο μεγαλώνει η ηλικία των πλοίων, παρεκκλίνοντας από την κατερχόμενη αυτή πορεία μόνο για την ηλικία άνω των 20 ετών. Οι ναύλοι των Suezmaxes, ενώ φαίνεται να μειώνονται ως την ηλικία των 6-10, στη συνέχεια κορυφώνονται απότομα στην ηλικία 11-15 ετών και μειώνονται εξίσου απότομα για τα πλοία άνω των 20 ετών. Φθίνουσες τάσεις με ομαλή πορεία σε όλες τις κατηγορίες ηλικιών φαίνεται να ακολουθούν οι ναύλοι των VLCC's, ενώ αντίθετα, σε ότι αφορά στα ULCC's, οι ναύλοι αυξάνονται σημαντικά μεταξύ των κατηγοριών ηλικίας 16-20 και άνω των 21 ετών. Σε γενικές γραμμές λοιπόν, θα μπορούσαμε να πούμε ότι η τάση μείωσης των ναύλων συνοδεύεται από την αντίστοιχη αύξηση της ηλικίας για τους περισσότερους τύπους

δεξαμενόπλοιων. Τα ανωτέρω στοιχεία μπορούν να παρουσιαστούν διαγραμματικά ως εξής:

Διάγραμμα 3.12: Ναύλοι ανά ηλικία χρονοναυλωμένων Δ/Ξ



Πηγή: Επεξεργασμένα στοιχεία από www.maritimedata.com, Clarkson Tanker Register 2000, Lloyds Shipping Economist

3.7.2. Ναύλοι και Σημαίες Νηολόγησης Δεξαμενόπλοιων

Ο πίνακας που ακολουθεί διαμορφώθηκε με σκοπό να ερευνήσουμε, κατά πόσο οι ναύλοι για χρονοναυλωμένα δεξαμενόπλοια έχουν κάποια συσχέτιση με τις σημαίες υπό τις οποίες βρίσκονται νηολογημένα αυτά. Αν και δεν ήταν εφικτή η πλήρωση όλων των στοιχείων του πίνακα για την περίοδο 1999-2002, συμπεραίνουμε ότι οι ναύλοι (σε μέσους όρους κάθε φορά) δεν πρέπει να επηρεάζονται από την ύπαρξη ή μη, σημαίας ευκαιρίας. Οι πληροφορίες που έχουμε στη διάθεσή μας αποδεικνύουν ότι οι ναύλοι σε κάθε κατηγορία τονάζ ανά σημαία νηολόγησης, είναι δυνατό να παρουσιάζουν ακόμα και έντονες διακυμάνσεις, χωρίς όμως αυτό να οφείλεται απαραίτητα στην αξιοπιστία και τη φήμη που φέρει κάθε σημαία.

Πίνακας 3.11: Ναύλοι ανά σημαία χρονοναυλωμένων Δ/Ξ

Σημαία	Panamax	Aframax	Suezmax	VLCC	ULCC
Bahamas	18.863	25.033	24.000	27.500	24.500
Barbados	-	-	-	30.000	-
Bermuda	-	30.000	-	-	-
Cayman Islands	18.500	-	-	-	-
Cyprus	14.443	23.433	20.000	22.000	-
Danish Int'l	-	20.333	-	-	-
France	-	15.750	-	-	-
French Ant.	-	-	-	-	23.000
Greece	19.079	29.835	23.778	22.250	22.688
India	18.375	24.000	22.500	-	-
Isle of Man	-	21.167	-	33.000	-
Italy	-	22.225	-	-	-
Japan	-	-	-	20.643	-
Liberia	19.348	23.438	23.914	20.667	23.063
Luxemburg	-	-	-	35.000	-
Madeira	-	-	24.000	-	-
Malaysia	-	15.000	-	-	-
Malta	18.528	22.095	21.375	21.500	-
Marshall Isl.	-	29.074	-	43.000	23.500
Norway	-	9.864	-	-	-
Norway (NIS)	16.471	21.226	34.750	44.000	12.500
P.R.C.	14.500	11.600	-	-	-
Panama	16.111	20.794	25.500	28.686	-
Qatar	-	97.023	25.750	-	-
Russia	10.313	-	-	-	-
Singapore	18.444	18.323	-	22.197	-
Spain	-	-	25.000	-	-
St. Vincent & G.	-	-	-	20.000	-
U.A.E.	-	39.500	-	-	-
U.K.	-	-	-	-	17.250
Venezuela	-	17.250	-	-	-
Μέσος Όρος	16.915	25.570	24.597	27.889	20.929

4. ΕΞΕΤΑΣΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΩΝ

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΩΝ ΚΥΡΙΟΤΕΡΩΝ ΝΑΥΛΩΤΩΝ

Στο παρόν κεφάλαιο θα ασχοληθούμε με την εξέταση της πολιτικής χρονοναυλώσεων δεξαμενόπλοιων (άνω των 10.000 dwt) των κυριότερων ναυλωτών, όπως αυτοί προέκυψαν από την έρευνα των ναυλοσύμφωνων για τη χρονική περίοδο 1999 – 2002.

Με βάση τα στοιχεία που καταγράφηκαν από τις μηνιαίες αναφορές του Lloyds Shipping Economist²⁴ (περιγράφηκαν στην εισαγωγή του προηγούμενου κεφαλαίου) και τα υπόλοιπα στοιχεία που συγκεντρώθηκαν για να καλύψουν τα οποιαδήποτε κενά των αναφορών αυτών²⁵, καταλήξαμε στο πλήθος των εταιριών που πραγματοποίησαν τις χρονοναυλώσεις (συμπεριλαμβανομένων των ναυλώσεων ταξιδιού), ερευνήσαμε τη συσχέτιση των εταιριών μεταξύ τους (συγχωνεύσεις, θυγατρικές κ.λ.π.) και στη συνέχεια αναζητήσαμε και αναλύσαμε τις 20 κυριότερες ναυλώτριες εταιρίες δεξαμενόπλοιων για την υπό εξέταση τετραετία.

4.1. Εισαγωγικά Στοιχεία & Κυριότεροι Ναυλωτές

Ξεκινώντας την έρευνα μας, διαπιστώσαμε ότι τα 1070 καταγεγραμμένα συμβόλαια χρονοναυλώσεων της τετραετίας 1999-2002 κατανέμονταν μεταξύ 180 διαφορετικών ναυλωτών, πολλοί από τους οποίους όμως σχετίζονταν μεταξύ τους και συνεπώς θα έπρεπε για την καλύτερη απόδοση συμπερασμάτων, να ενοποιήσουμε τις

²⁴ Lloyds Shipping Economist (Τεύχη από τον Ιανουάριο του 1999 έως το Δεκέμβριο του 2002)

²⁵ Τα επιπλέον στοιχεία που χρειάστηκαν για την πραγματοποίηση και ολοκλήρωση της ερευνητικής δραστηριότητας απορροφήθηκαν από το “Clarkson Tanker Register 2000” και από τη σελίδα του διαδικτύου www.maritimedata.com

πληροφορίες που τους αφορούν. Μια βαθύτερη διερεύνηση των ναυλωτών αποκάλυψε τα ακόλουθα :

➤ Η εταιρία Adam (Adam Maritime Corporation) αποτελεί θυγατρική εταιρία της Glencore (Glencore International AG)²⁶.

➤ Η εταιρία πετρελαιοειδών BP/Amoco²⁷ δημιουργήθηκε από τη συγχώνευση των εταιριών BP και Amoco στις 31/12/1998.

➤ Η εταιρία πετρελαιοειδών Chevtex²⁸ προήλθε από τη συγχώνευση της Chevron με την Texaco στις 9/10/2001. Η Chevron κατέχει το 29% του μετοχικού κεφαλαίου της Dynegy²⁹. Η Texaco έχει θυγατρική εταιρία την LG Caltex³⁰ ενώ η Norsk Hydro³¹ έχει δημιουργηθεί από τη συγχώνευση της Hydro Oil στην Δανία και Νορβηγία με την Texaco.

➤ Η Conoco συγχωνεύτηκε με τη Phillips³² τον Αύγουστο του 2002 και κατέχουν μαζί πλέον το 30,3% της Duke Energy³³.

➤ Η Cosmo Oil³⁴ αναφέρεται σε πολλές περιπτώσεις και ως Cosmo, ενώ παράλληλα έχει θυγατρική την Kashima Oil Company³⁵.

➤ Η CSSSA είναι θυγατρική της Total.

➤ Η Exxonmobil³⁶ δημιουργήθηκε στις 30/11/1999 από τη συγχώνευση των Exxon και Mobil, ενώ παράλληλα κατέχουν το 50% των εταιριών Kyokuto Oil³⁷ και Tonen³⁸.

²⁶ www.glencore.com

²⁷ www.bp.com

²⁸ www.chevrontexaco.com

²⁹ www.dynegy.com

³⁰ www.lgcaltex.com

³¹ www.hydro.com

³² www.conocophillips.com

³³ www.duke-energy.com

³⁴ www.cosmo-oil.co.jp

³⁵ www.kashima-oil.co.jp

³⁶ www.exxonmobil.com

³⁷ www.kbk.co.jp

³⁸ www.tonengeneral.co.jp

- Η Fal Bunker αποτελεί θυγατρική εταιρία της Fal³⁹ (Fal Shipping Company Ltd.).
- Η Heidenreich αποτελεί θυγατρική εταιρία της Heidmar⁴⁰.
- Η Hetco (Hess Energy Trading Company) αποτελεί θυγατρική εταιρία της Hess⁴¹ (Amerada Hess).
- Η HMM⁴² (Hyundai Merchant Marine) αποτελεί θυγατρική εταιρία της Hyundai.
- Η Idemitsu⁴³ κατέχει το 33% του μετοχικού κεφαλαίου της Toho Oil⁴⁴.
- Η Itochu⁴⁵ κατέχει το 33% του μετοχικού κεφαλαίου της Chemoil.
- Η Mitsui O.S.K. Lines⁴⁶ συγχωνεύτηκε το 1999 με τη Navix Line δημιουργώντας την εταιρία Mol – Navix, ενώ παράλληλα η πρώτη έχει θυγατρική τη Westport Petroleum⁴⁷.
- Η Noble Chartering είναι θυγατρική εταιρία της Noble⁴⁸.
- Η εταιρία Tokyo Tankers έχει μετονομαστεί πλέον σε Nippon Oil Tankers και κατά συνέπεια είναι θυγατρική της Nippon Yusen Kaisha (NYK)⁴⁹.
- Η PDV (Petroleos de Venezuela) εμφανίζεται και ως PDVSA⁵⁰ με θυγατρική την PDV Marine.
- Η AET⁵¹ (American Eagle Tankers) αγόρασε την MTL Petrolink στις 30/4/2002.
- Η MISC⁵² (Malaysian International Shipping Corporation) έχει θυγατρική την PNSL⁵³ (πρώην Pacific Basin Shipping and Trading Ltd) από το 1996, ενώ στις 29/4/2003 αγόρασε την AET.

³⁹ www.falgroup.com

⁴⁰ www.heidmar.com

⁴¹ www.hess.com

⁴² www.hmm21.com

⁴³ www.idemitsu.co.jp

⁴⁴ www.mitsubishicorp.com

⁴⁵ www.itochu.co.jp

⁴⁶ www.mol.co.jp

⁴⁷ www.wpdirect.com

⁴⁸ www.thisisnoble.com

⁴⁹ www.nykline.co.jp

⁵⁰ www.pdvsa.com

⁵¹ www.aetweb.com

- Η OMI Corporation⁵⁴ αναφέρεται και ως OMI απλά.
- Η Petronas⁵⁵ κατέχει το 62,4% της MISC.
- Η Shell⁵⁶ περιλαμβάνει τις θυγατρικές εταιρίες της Shell South Africa, Showa Shell⁵⁷ (Showa Shell Sekiyu K.K.), Sietco (Shell International Eastern Trading Company), Pecten (Pecten Producing Company), και Stasco (Shell International Trading and Shipping Company Limited), ενώ η Shell Eastern Petroleum κατέχει το 50% της PCS⁵⁸ (Petrochemical Corporation of Singapore Limited).
- Η SK Corporation⁵⁹ με θυγατρική την SK Shipping⁶⁰, συγχωνεύτηκε τον Ιανουάριο του 1999 με την Enron⁶¹.
- Η Hyproc⁶² (SNTM Hyproc) αποτελεί θυγατρική εταιρία της Sonatrach⁶³.
- Η Stentex⁶⁴ είναι θυγατρική εταιρία της Stena⁶⁵ και ουσιαστικά αποτελεί συμμαχία μεταξύ της Stena και της Texaco.
- Η Navion⁶⁶ αποτελεί θυγατρική εταιρία της Teekay⁶⁷ από το Δεκέμβριο του 2002.
- Ως TFE ορίζεται η εταιρία TotalFinaElf⁶⁸. Η Total συγχωνεύτηκε με την Petrofina στις αρχές του 1999 και η Elf συγχωνεύτηκε με τις άλλες δύο στις 9/2/2000. Επίσης, η Total κατέχει το 30% της Exmar⁶⁹.

⁵² www.misc-bhd.com

⁵³ www.pachasin.com

⁵⁴ www.omicorp.com

⁵⁵ www.petronas.com

⁵⁶ www.shell.com

⁵⁷ www.showa-shell.co.jp

⁵⁸ www.pcs.com

⁵⁹ www.skcorp.com

⁶⁰ www.skshipping.com

⁶¹ www.enron.com

⁶² www.hyproc.com

⁶³ www.sonatrach-dz.com

⁶⁴ www.stentex.com

⁶⁵ www.stena.com

⁶⁶ www.navion.no

⁶⁷ www.teekay.com

⁶⁸ www.totalfinaelf.com

⁶⁹ www.exmar.be

➤ Η εταιρία Trammo είναι θυγατρική της Transammonia⁷⁰ και δημιουργήθηκε την 1/3/2002.

➤ Η εταιρία Ultramar⁷¹ αποτελεί θυγατρική της Valero⁷².

Η αποκάλυψη των συγχωνεύσεων μεταξύ ορισμένων ναυλωτών και των θυγατρικών εταιριών κάποιων άλλων βοήθησε στην εκκαθάριση του τοπίου αυτών, ώστε από πλήθος 180 εταιριών, να ομαδοποιηθούν αυτές και να μειωθούν σε 126 για την περίοδο 1999 – 2002. Σημειώνουμε πάντως ότι υπήρξε περιορισμένος αριθμός εταιριών οι οποίες δεν μπόρεσαν να εντοπιστούν και συνεπώς να ομαδοποιηθούν υπό ομίλους, ώστε να μειωθεί ακόμα περισσότερο ο αριθμός των ναυλωτών.

Βάσει λοιπόν των στοιχείων αυτών των 126 εταιριών, συγκεντρώσαμε τους 20 κυριότερους ναυλωτές δεξαμενόπλοιων με κριτήριο τη συμμετοχή τους στο συνολικά ζητούμενο, χρονοναλωμένο τονάζ και τους παρουσιάζουμε στον πίνακα που ακολουθεί.

⁷⁰ www.transammonia.com

⁷¹ www.ultramar.ca

⁷² www.valero.com

Πίνακας 4.1: Οι 20 Κυριότεροι Ναυλωτές Δεξαμενόπλοιων κατά Αριθμό Συμβολαίων και Dwt (1999-2002)					
	Ναυλωτές	Αρ. Συμβολαίων	%	Dwt	% Dwt
1	Skaugen	121	11,3%	11.517.878	9,4%
2	Petronas/MISC/PNSL/AET/MTL/MTL Petrolink	106	9,9%	9.915.277	8,1%
3	NITC	30	2,8%	9.027.521	7,4%
4	Shell/Shell South Africa/Showa Shell/Sietco/Pecten/Stasco/PCS	61	5,7%	7.422.688	6,1%
5	“Exxonmobil”/Exxon/Mobil/Kyokuto Oil/Tonen	36	3,4%	6.055.769	4,9%
6	Chevtex/Chevron/Texaco/LG Caltex/Dynegy/Norsk Hydro	42	3,9%	5.727.457	4,7%
7	“BP/Amoco”/BP/Amoco/BP Australia	35	3,3%	4.199.004	3,4%
8	Petrobras	34	3,2%	3.749.705	3,1%
9	“TFE”/Total/Fina/Elf/CSSSA/Exmar	29	2,7%	3.712.931	3,0%
10	NYK/Tokyo Tankers	15	1,4%	3.488.554	2,9%
11	Pertamina	27	2,5%	3.337.720	2,7%
12	SK Corp/SK/Enron	19	1,8%	3.276.342	2,7%
13	Cosmo Oil/Cosmo/Kashima	12	1,1%	3.093.194	2,5%
14	Vela	18	1,7%	2.258.541	1,8%
15	Teekay/Navion	18	1,7%	2.053.676	1,7%
16	Skaugan	21	2,0%	1.952.809	1,6%
17	Conoco/Phillips/Duke Energy	19	1,8%	1.684.238	1,4%
18	Hyundai/HMM	9	0,8%	1.652.861	1,4%
19	Stena/Stentex	16	1,5%	1.590.627	1,3%
20	Hess/Hetco	8	0,7%	1.426.451	1,2%
	Σύνολα	676	63,2%	87.143.243	71,2%
	Από	1070	100%	122.364.348	100%

Πηγή: Επεξεργασμένα στοιχεία από Lloyds Shipping Economist

Από τον πίνακα αυτό καταρχήν διαπιστώνουμε πως οι 10 κυριότεροι ναυλωτές καταλαμβάνουν το 47,6% των συνολικών χρονοναυλώσεων δεξαμενόπλοιων, με 509 συμβόλαια από τα 1070, και το 53% του ναυλωμένου τονάζ με 64.816.784 dwt. Οι 20 κυριότεροι ναυλωτές καταλαμβάνουν το 63,2% των συνολικών χρονοναυλώσεων δεξαμενόπλοιων, με 676 συμβόλαια από τα 1070, και το 71,2% του ναυλωμένου τονάζ με 87.143.243 dwt. Παρατηρούμε επίσης ότι οι 5 βασικότερες πετρελαϊκές εταιρίες (Oil Majors) Shell, Exxonmobil, Chevtex, BP/Amoco και TotalFinaElf βρίσκονται στη λίστα των 10 πρώτων ναυλωτών δεξαμενόπλοιων και μάλιστα, κατέχουν το 19% των χρονοναυλώσεων και το 22,2% του ναυλωμένου τονάζ. Στην αμέσως επόμενη ενότητα της παρούσας μεταπτυχιακής εργασίας θα εξετασθούν οι πολιτικές χρονοναυλώσεων δεξαμενόπλοιων των ναυλωτών αυτών.

4.2. Πολιτική Χρονοναυλώσεων δεξαμενόπλοιων 20 Κυριότερων

Ναυλωτών

Η πολιτική χρονοναυλώσεων δεξαμενόπλοιων των 20 κυριότερων ναυλωτών για τη χρονική περίοδο 1999-2002, επιλέχθηκε να εξετασθεί για κάθε ναυλωτή ξεχωριστά βάσει ορισμένων ουσιωδών παραμέτρων, οι οποίες είναι οι εξής :

- ο αριθμός των χρονοναυλώσεων και το αντίστοιχο τονάζ των Δ/Ξ ανά έτος
- η διάρκεια των χρονοναυλώσεων που πραγματοποιήθηκαν
- τα είδη των δεξαμενόπλοιων που ναυλώθηκαν
- οι τύποι των δεξαμενόπλοιων ανά κατηγορία μεγέθους
- οι σημαίες νηολόγησης των δεξαμενόπλοιων που ναυλώθηκαν
- η ηλικία των δεξαμενόπλοιων που ναυλώθηκαν

Για την αρτιότερη κατανόηση των προτιμήσεων των ναυλωτών σε ότι αφορά στη σημαία νηολόγησης των πλοίων και στην ηλικία τους, θεωρήσαμε απαραίτητη την προσθήκη των αντίστοιχων στοιχείων (σε ποσοστά) του συνολικού στόλου των δεξαμενόπλοιων, έτσι ώστε να υπάρχει ένα μέτρο σύγκρισης μεταξύ των πληροφοριών της έρευνάς μας και των δεδομένων της αγοράς Δ/Ξ.⁷³

Με βάση τα παραπάνω λοιπόν, ξεκινάμε την ανάλυσή μας για κάθε ένα ναυλωτή τηρώντας αλφαβητική σειρά.

4.2.1. BP/Amoco

Η BP/Amoco αποτελεί την τρίτη μεγαλύτερη εταιρία πετρελαιοειδών στον κόσμο, με παγκόσμια μερίδια αγοράς της τάξεως του 3% στην παραγωγή πετρελαίου και φυσικού αερίου, του 4% στην ικανότητα διύλισης και άνω του 10% στις λιανικές πωλήσεις διυλισμένων προϊόντων πετρελαίου των κυριότερων αγορών παγκοσμίως. Η ημερήσια παραγωγή της ανέρχεται στα 2 εκ. βαρέλια αργού πετρελαίου και 8,7 δισ. κυβικά πόδια φυσικού αερίου, ενώ οι πωλήσεις της ημερησίως φτάνουν τα 6,6 εκ. βαρέλια διυλισμένων προϊόντων. Ο ιδιόκτητος στόλος της παρουσιάζεται να περιλαμβάνει 5 δεξαμενόπλοια τύπου VLCC, 21 μεσαίου μεγέθους crude carriers, 5 product carriers και 5 LNG.⁷⁴

Για την εξέταση της πολιτικής χρονοναυλώσεων δεξαμενόπλοιων της εταιρίας αυτής, συγκεντρώσαμε το πλήθος των συμβολαίων που εκτελέστηκαν από τις εταιρίες BP/Amoco (μετά τη συγχώνευση τους), BP, Amoco και BP Australia κατά την τετραετία 1999 – 2002. Σημειώνεται ότι, αν και η συγχώνευση των εταιριών έγινε στις 31/12/1998, στις μεταγενέστερες αναφορές του Lloyds Shipping Economist βρίσκουμε

⁷³ Τα εν λόγω στοιχεία προέκυψαν από το Clarkson Tanker Register 2000, με βάση τον συνολικό αριθμό των Δ/Ξ κατά έτος κατασκευής και κατά σημαία νηολόγησης για το ίδιο έτος.

⁷⁴ www.bp.com

ναυλοσύμφωνα στα οποία ως ναυλωτές εμφανίζονται η κάθε εταιρία ξεχωριστά. Στη συνέχεια ομαδοποιήσαμε τις διάφορες πληροφορίες που αποκομίστηκαν από την έρευνα μας, με σκοπό την εξαγωγή των απαιτούμενων συμπερασμάτων.

Με βάση τα παραπάνω, οι συνολικές χρονοναυλώσεις των προαναφερθεισών εταιριών έφθασαν τις 35 σε σύνολο 1070 εξεταζόμενων περιπτώσεων, δηλαδή σε ποσοστό 3,3%, ενώ το ναυλωμένο τονάζ άγγιξε τα 4.199.004 dwt με ποσοστό 3,4% επί της συνολικής μεταφορικής ικανότητας (122.364.348 dwt). Ο αριθμός των χρονοναυλώσεων και το ναυλωμένο τονάζ ανά έτος για τις εταιρίες αυτές έχουν ως εξής:

Πίνακας 4.2: Χρονοναυλώσεις από τη BP/Amoco (1999-2002)		
Έτος	Αριθμός Χρονοναυλώσεων	Dwt
1999	7	692.681
2000	3	243.310
2001	1	56.085
2002	24	3.206.928
Σύνολο	35	4.199.004

Πηγή: Επεξεργασμένα στοιχεία από Lloyds Shipping Economist

Σε ότι αφορά στη διάρκεια της ναύλωσης των δεξαμενόπλοιων παρατηρήσαμε ότι, στις 31 περιπτώσεις συμβολαίων κατά τις οποίες υπήρχε η αντίστοιχη πληροφορία, υπήρξαν 6 συμβόλαια με διάρκεια έως και 90 ημερών, 3 συμβόλαια με διάρκεια από 91 έως 365 ημέρες και 22 συμβόλαια για trip charter κατά τη χρονική περίοδο 1999 – 2002.

Τα είδη των δεξαμενόπλοιων που ναύλωσαν οι υπό εξέταση εταιρίες καταγράφηκαν για 33 από τα 35 ναυλοσύμφωνα. Έτσι λοιπόν διαπιστώθηκε ότι στο χρονικό διάστημα που μας ενδιαφέρει ναυλώθηκαν 1 chemical & oil carrier, 2 product carriers, 1 shuttle tanker, 25 crude oil tankers και 4 tanker/product carriers.

Οι τύποι των δεξαμενόπλοιων που χρησιμοποιήθηκαν για τις ανάγκες των επιχειρήσεων αυτών μπορούν να παρουσιαστούν στο πίνακα που ακολουθεί. Από τα στοιχεία παρατηρούμε την έντονη προτίμηση των συγκεκριμένων ναυλωτών στα

δεξαμενόπλοια τύπου Aframax, τα οποία καταλαμβάνουν το 42,9% του υπό ναύλωση στόλου τους.

Πίνακας 4.3: Τύποι Χρονοναλωμένων Δ/Ξ από τη BP/Amoco (1999-2002)			
Τύπος Δ/Ξ	Κατηγορίες Δ/Ξ κατά μέγεθος	Αριθμός Δ/Ξ	%
Handysize	10.000-49.999 dwt	4	11,4%
Panamax	50.000-79.999 dwt	5	14,3%
Aframax	80.000-119.999 dwt	15	42,9%
Suezmax	120.000-199.999 dwt	6	17,1%
VLCC	200.000-319.999 dwt	5	14,3%
ULCC	320.000-550.000 dwt	0	0,0%
Σύνολο		35	100,0%

Πηγή: Επεξεργασμένα στοιχεία από Lloyds Shipping Economist

Ο επόμενος πίνακας καταγράφει τις σημαίες κάτω από τις οποίες είναι νηολογημένα τα δεξαμενόπλοια που ναυλώθηκαν από τις εταιρίες BP/Amoco, BP, Amoco και BP Australia κατά τα έτη 1999-2002. Παρατηρούμε ότι γενικά, οι εταιρίες αυτές τείνουν να διατηρούν ένα είδος ισορροπίας μεταξύ των σημαιών «ευκαιρίας» και των πιο αξιόπιστων σημαιών. Αυτό μπορεί να διαπιστωθεί καθώς, το μεγαλύτερο ποσοστό των πλοίων (20%) είναι υπό τη σημαία της Νήσου Man, το 14,3% είναι υπό τη σημαία των Η.Π.Α., το 11,4% είναι υπό αυτή της Λιβερίας και ακολουθούν με μικρότερα ποσοστά οι σημαίες της Δανίας, της Ελλάδας, της Ισπανίας, της Βρετανίας και της Ιταλίας. Με μια προσεκτικότερη μελέτη του θέματος όμως, και λαμβάνοντας υπόψη την τελευταία στήλη του πίνακα με το συνολικό στόλο Δ/Ξ ανά σημαία, παρατηρούμε ότι ο εν λόγω ναυλωτής δείχνει αυξημένη προτίμηση στις σημαίες της Νήσου του Man (20% έναντι 0,8%), του Ηνωμένου Βασιλείου (8,6% έναντι 0,9%) και των Η.Π.Α. (14,3% έναντι 3,8%). Αντίθετα, αρνητική προτίμηση σε σχέση τα στοιχεία του παγκόσμιου στόλου δείχνει για τις σημαίες της Λιβερίας (11,4% έναντι 15,6%), της Μάλτας (5,7% έναντι 9%) και του Παναμά (8,6% έναντι 13%).

Πίνακας 4.4: Σημαίες Χρονοναυλωμένων Δ/Ξ από τη BP/Amoco (1999-2002)			
Σημαίες	Αρ. T/C Δ/Ξ	%	% Συν. Αρ. Στόλου Δ/Ξ
Bahamas	3	8,6%	5,6%
Denmark	1	2,9%	0,5%
Greece	2	5,7%	6,2%
Isle of Man	7	20,0%	0,8%
Italy	1	2,9%	2,1%
Liberia	4	11,4%	15,6%
Malta	2	5,7%	9,0%
Norway (NIS)	2	5,7%	6,3%
Panama	3	8,6%	13,0%
Singapore	1	2,9%	5,3%
Spain	1	2,9%	0,4%
U.K.	3	8,6%	0,9%
U.S.A.	5	14,3%	3,8%
Σύνολο	35	100,0%	

Πηγή: Επεξεργασμένα στοιχεία από www.maritimedata.com, Clarkson Tanker Register 2000, Lloyds Shipping Economist

Η ηλικία των δεξαμενόπλοιων που χρονοναυλώνονται είναι επίσης μια πολύ σημαντική πληροφορία για την κατανόηση της πολιτικής ναυλώσεων των εξεταζόμενων εταιριών. Από τα στοιχεία που αποκομίσαμε παρατηρήθηκε πως το μεγαλύτερο μέρος των πλοίων που χρονοναυλώθηκαν (62,8%) είχαν ηλικία έως 10 ετών, ενώ εντύπωση έκανε η ύπαρξη ενός ποσοστού της τάξεως του 20%, το οποίο αφορούσε πλοία ηλικίας άνω των 20 ετών. Αν λάβουμε υπόψη και τα στοιχεία της στήλης που αφορούν στην ηλικία του συνολικού στόλου Δ/Ξ, φαίνεται ότι ο ναυλωτής εμφανίζει αυξημένη προτίμηση στα πλοία ηλικίας κάτω των 10 ετών και αρνητική στα πλοία μεγαλύτερης ηλικίας, σε σχέση πάντα με την συνολική προσφορά Δ/Ξ. Τα ποσοστά των Δ/Ξ άνω των 21 ετών πάντως (20% έναντι 22,8%), έχουν πολύ μικρή απόκλιση μεταξύ τους. Ο επόμενος πίνακας παρουσιάζει αναλυτικότερα το θέμα αυτό.

Πίνακας 4.5: Ηλικία Χρονοναυλωμένων Δ/Ξ από τη BP/Amoco (1999-2002)			
Ηλικία Πλοίων	Αριθμός T/C Δ/Ξ	% T/C Δ/Ξ	% Συν. Στόλου Δ/Ξ⁷⁵
0 - 5 χρόνων	13	37,1%	22,8%
6 - 10 χρόνων	9	25,7%	19,1%
11 - 15 χρόνων	4	11,4%	15,5%
16 - 20 χρόνων	2	5,7%	19,8%
21 + χρόνων	7	20,0%	22,8%
Σύνολο	35	100,0%	100,0%

Πηγή: Επεξεργασμένα στοιχεία από www.maritimedata.com, Clarkson Tanker Register 2000, Lloyds Shipping Economist

4.2.2. Chevtex

Η Chevtex δημιουργήθηκε στις 9/10/2001 από τη συγχώνευση των εταιριών πετρελαιοειδών Chevron και Texaco. Η εταιρία εξορύσσει ημερησίως 2,6 εκ. βαρέλια αργού πετρελαίου με συνολική ικανότητα διύλισης 2,3 εκ. βαρελιών την ημέρα και πωλήσεις 2 εκ. βαρελιών βενζίνης αντίστοιχα.⁷⁶ Ο ιδιόκτητος στόλος της εταιρίας παρουσιάζεται να αποτελείται από 30 δεξαμενόπλοια, εκ των οποίων τα 3 είναι product carriers.⁷⁷ Η θυγατρική της LG Caltex από την άλλη, φαίνεται να έχει στην πλοιοκτησία της 3 VLCCs, 1 Suezmax, 2 handysize, 1 chemical carrier, 2 product carriers και 1 asphalt & bitumen carrier.⁷⁸

Για την ανάλυση της πολιτικής χρονοναυλώσεων δεξαμενόπλοιων του ομίλου της Chevtex, συγκεντρώσαμε όλα τα διαθέσιμα στοιχεία της εταιρίας μετά τη συγχώνευση, καθώς και τα στοιχεία των εταιριών Chevron, Texaco, LG Caltex, Dynegy και Norsk Hydro ξεχωριστά. Από αυτά διαπιστώσαμε ότι, συνολικά οι εταιρίες αυτές εμπλέκονται σε 42 από τις 1070 χρονοναυλώσεις πλοίων που εξετάσαμε, ποσοστό δηλαδή 3,9% επί

⁷⁵ Σημείωση: Τα στοιχεία της στήλης αυτής προέκυψαν από το Clarkson Tanker Register για το έτος 2000. Από τη μελέτη μας βρέθηκαν ελάχιστα συμβόλαια για χρονοναύλωση πλοίων ηλικίας άνω των 25 χρόνων και συνεπώς, για την εξαγωγή πιο αξιόπιστων συμπερασμάτων, προτιμήθηκε να μην συμπεριληφθούν στο συνολικό στόλο δεξαμενόπλοιων αυτά με ηλικία μεγαλύτερη των 25 χρόνων. Τα ποσοστά που προέκυψαν για το συνολικό στόλο Δ/Ξ ανά κατηγορία ηλικίας, επαναλαμβάνονται σε κάθε αντίστοιχο πίνακα για τους ναυλωτές που ακολουθούν.

⁷⁶ www.chevrontexaco.com

⁷⁷ Clarkson Tanker Register 2000

⁷⁸ Clarkson Tanker Register 2000

του συνόλου των ναυλώσεων και καταλαμβάνουν το 4,7% της συνολικής μεταφορικής ικανότητας (122.364.348 dwt) με 5.727.457 dwt. Ο αριθμός των χρονοναυλώσεων και το ναυλωμένο τονάζ ανά έτος για τις εταιρίες αυτές μπορούν να παρουσιαστούν στον επόμενο πίνακα.

Πίνακας 4.6: Χρονοναυλώσεις από τον Όμιλο Chevtex (1999-2002)		
Έτος	Αριθμός Χρονοναυλώσεων	Dwt
1999	7	596.816
2000	11	965.603
2001	5	594.709
2002	19	3.600.329
Σύνολο	42	5.727.457

Πηγή: Επεξεργασμένα στοιχεία από Lloyds Shipping Economist

Η μελέτη σχετικά με τη διάρκεια της ναύλωσης των δεξαμενόπλοιων έδειξε ότι, στις 34 περιπτώσεις συμβολαίων κατά τις οποίες υπήρχε η αντίστοιχη πληροφορία, υπήρξαν 11 συμβόλαια με διάρκεια έως και 90 ημέρες, 7 συμβόλαια με διάρκεια από 91 έως 365 ημέρες και 16 συμβόλαια για trip charter, όλα κατά τη χρονική περίοδο 1999–2002.

Τα είδη των δεξαμενόπλοιων που ναυλώθηκαν από τις προαναφερόμενες εταιρίες στο χρονικό διάστημα που μας ενδιαφέρει, αφορούν 10 LPG, 1 LPG/Ammonia και 31 crude oil tankers, αποτελώντας τα τελευταία το 73,8% του ναυλωμένου στόλου δεξαμενόπλοιων.

Οι τύποι των δεξαμενόπλοιων που χρησιμοποιήθηκαν για τις μεταφορικές ανάγκες των επιχειρήσεων αυτών μπορούν να παρουσιαστούν στο πίνακα που ακολουθεί. Από τα στοιχεία παρατηρούμε πως από τα 42 χρονοναυλωμένα πλοία, τα 15 ή το 35,7% αυτών ανήκουν στην κατηγορία Panamax, τα 11 ή το 26,2% αυτών στην κατηγορία VLCC και τα 9 ή το 21,4% στην κατηγορία Aframax.

Πίνακας 4.7: Τύποι Χρονοναυλωμένων Δ/Ξ από τον Όμιλο Chevtex (1999-2002)			
Τύπος Δ/Ξ	Κατηγορίες Δ/Ξ κατά μέγεθος	Αριθμός Δ/Ξ	%
Handysize	10.000-49.999 dwt	3	7,1%
Panamax	50.000-79.999 dwt	15	35,7%
Aframax	80.000-119.999 dwt	9	21,4%
Suezmax	120.000-199.999 dwt	4	9,5%
VLCC	200.000-319.999 dwt	11	26,2%
ULCC	320.000-550.000 dwt	0	0,0%
	Σύνολο	42	100,0%

Πηγή: Επεξεργασμένα στοιχεία από *Lloyds Shipping Economist*

Ο επόμενος πίνακας καταγράφει τις σημαίες υπό τις οποίες είναι νηολογημένα τα δεξαμενόπλοια που ναυλώθηκαν από τις εταιρίες Chevtex, Chevron, Texaco, LG Caltex, Dynegy και Norsk Hydro κατά τα έτη 1999-2002. Παρατηρούμε ότι οι εταιρίες αυτές ναυλώνουν σε ιδιαίτερα μεγάλο ποσοστό πλοία με σημαία «ευκαιρίας» καθώς, το 26,2% των χρονοναυλωμένων δεξαμενόπλοιων βρίσκεται υπό τη σημαία της Νορβηγίας (NIS), το 23,8% βρίσκεται υπό τη σημαία του Παναμά, το 21,4% είναι υπό αυτή των Μπαχαμών, ενώ το 14,3% έχει ελληνική σημαία. Συγκρίνοντας τα ποσοστά των δύο τελευταίων στηλών καταλαβαίνουμε ότι ο όμιλος έχει αυξημένη προτίμηση στις σημαίες της Νορβηγίας (26,2% έναντι 6,3%), των Μπαχαμών (21,4% έναντι 5,6%) και του Παναμά (23,8% έναντι 13%), ενώ δείχνει μειωμένη προτίμηση στη σημαία της Λιβερίας (7,1% έναντι 15,6%).

Πίνακας 4.8: Σημαίες Χρονοναυλωμένων Δ/Ξ από τον Όμιλο Chevtex (1999-2002)			
Σημαίες	Αρ. T/C Δ/Ξ	%	% Συν. Αρ. Στόλου Δ/Ξ
Bahamas	9	21,4%	5,6%
Greece	6	14,3%	6,2%
India	1	2,4%	2,5%
Liberia	3	7,1%	15,6%
Luxemburg	2	4,8%	0,2%
Norway (NIS)	11	26,2%	6,3%
Panama	10	23,8%	13,0%
Σύνολο	42	100,0%	

Πηγή: Επεξεργασμένα στοιχεία από www.maritimedata.com, *Clarkson Tanker Register 2000*, *Lloyds Shipping Economist*

Η ηλικία των δεξαμενόπλοιων που χρονοναυλώθηκαν από τις εν λόγω εταιρίες κατά την τετραετία που εξετάζουμε, παρουσιάζεται στον κατωτέρω πίνακα. Από τα στοιχεία που αποκομίσαμε παρατηρήθηκε πως το μεγαλύτερο μέρος των πλοίων που χρονοναυλώθηκαν και συγκεκριμένα, 30 σε αριθμό ή το 71,4% του συνόλου, είχε ηλικία έως 10 ετών. Επιπλέον, βρέθηκαν μόνο 3 πλοία να έχουν ηλικία από 11 – 15 ετών, 4 πλοία από 16 – 20 ετών και 5 πλοία άνω των 20 ετών. Η τελευταία στήλη καταγράφει τα ποσοστά επί του συνολικού στόλου Δ/Ξ που κατέχουν οι κατηγορίες αυτές των ηλικιών. Από αυτά παρατηρείται και πάλι η εντονότερη προτίμηση των ναυλωτών στις ηλικίες δεξαμενόπλοιων μεταξύ 0-10 ετών και η πολύ μικρότερη προτίμηση αντίστοιχα στις μεγαλύτερες ηλικίες.

Πίνακας 4.9: Ηλικία Χρονοναυλωμένων Δ/Ξ από τον Όμιλο Chevtex (1999-2002)			
Ηλικία Πλοίων	Αριθμός T/C Δ/Ξ	%	% Συν. Στόλου Δ/Ξ
0 - 5 χρόνων	11	26,2%	22,8%
6 - 10 χρόνων	19	45,2%	19,1%
11 - 15 χρόνων	3	7,1%	15,5%
16 - 20 χρόνων	4	9,5%	19,8%
21 + χρόνων	5	11,9%	22,8%
Σύνολο	42	100,0%	100,0%

Πηγή: Επεξεργασμένα στοιχεία από www.maritimedata.com, Clarkson Tanker Register 2000, Lloyds Shipping Economist

4.2.3. Conoco / Phillips

Η Conoco/Phillips αποτελεί την τρίτη μεγαλύτερη επιχείρηση παραγωγής ενέργειας στις Η.Π.Α. και την πέμπτη μεγαλύτερη επιχείρηση διύλισης παγκοσμίως. Οι τομείς δραστηριότητας της περιλαμβάνουν την εξόρυξη και παραγωγή αργού πετρελαίου, τη διύλιση, μεταφορά και προώθηση αυτού στις αγορές, τη συλλογή, επεξεργασία και προώθηση στις αγορές του φυσικού αερίου και τέλος, την παραγωγή

χημικών και πλαστικών. Η επιχείρηση συνολικά διαχειρίζεται 12 δεξαμενόπλοια των 50.000 – 190.000 dwt.⁷⁹

Η μελέτη της πολιτικής χρονοναυλώσεων δεξαμενόπλοιων της συγχωνευμένης πλέον εταιρίας Conoco/Phillips, χρειάστηκε τη συγκέντρωση όλων των απαιτούμενων στοιχείων των εταιριών Conoco, Phillips καθώς και της θυγατρικής τους Duke Energy. Από αυτά τα στοιχεία διαπιστώσαμε ότι υπήρξαν 19 χρονοναυλώσεις δεξαμενόπλοιων από το σύνολο των εταιριών αυτών, οι οποίες κατέλαβαν το 1,8% του συνόλου των ναυλοσύμφωνων και το 1,4% της συνολικής μεταφορικής ικανότητας (1.684.238 dwt).

Ο αριθμός των χρονοναυλώσεων καθώς και το ναυλωμένο τονάζ ανά έτος για τις εταιρίες αυτές μπορούν να παρουσιαστούν στον επόμενο πίνακα.

Πίνακας 4.10: Χρονοναυλώσεις από τον Όμιλο Conoco/Phillips		
Έτος	Αριθμός Χρονοναυλώσεων	Dwt
1999	8	810.405
2000	5	461.562
2001	4	208.907
2002	2	203.364
Σύνολο	19	1.684.238

Πηγή: Επεξεργασμένα στοιχεία από Lloyds Shipping Economist

Σε ότι αφορά στη διάρκεια της ναύλωσης των δεξαμενόπλοιων κατά τη χρονική περίοδο 1999 – 2002, τα αποτελέσματα έδειξαν ότι στις 13 από τις 19 περιπτώσεις συμβολαίων κατά τις οποίες υπήρχε η πληροφορία αυτή, υπήρξαν 7 συμβόλαια με διάρκεια έως και 90 ημερών, 1 συμβόλαιο με διάρκεια από 91 έως 365 ημέρες και 5 συμβόλαια για trip charter.

Τα είδη των δεξαμενόπλοιων που ναυλώθηκαν από τις προαναφερόμενες εταιρίες κατά τη χρονική περίοδο που μας ενδιαφέρει, αφορούν 1 LPG, 1 LPG/Ammonia, 3 product carriers, 12 crude oil tankers και 2 tanker/product carriers, με τα crude oil tankers

⁷⁹ www.conoco.com, www.phillips66.com

να αποτελούν το 63,2% του ναυλωμένου στόλου δεξαμενόπλοιων, πέρα από τις υπόλοιπες υβριδικές μορφές αυτών.

Οι τύποι των δεξαμενόπλοιων που χρονοναυλώθηκαν από τις εν λόγω εταιρίες μπορούν να παρουσιαστούν στο πίνακα που ακολουθεί. Από τα στοιχεία παρατηρούμε πως από τα 19 χρονοναυλωμένα πλοία, τα 2 ή το 10,5% αυτών είναι τύπου Handysize, τα 2 είναι τύπου Panamax, και τα υπόλοιπα 15 ή το 79% αυτών είναι τύπου Aframax.

Πίνακας 4.11: Τύποι Χρονοναυλωμένων Δ/Ξ από τον Όμιλο Conoco/Phillips (1999-2002)			
Τύπος Δ/Ξ	Κατηγορίες Δ/Ξ κατά μέγεθος	Αριθμός Δ/Ξ	%
Handysize	10.000-49.999 dwt	2	10,5%
Panamax	50.000-79.999 dwt	2	10,5%
Aframax	80.000-119.999 dwt	15	79,0%
Suezmax	120.000-199.999 dwt	0	0,0%
VLCC	200.000-319.999 dwt	0	0,0%
ULCC	320.000-550.000 dwt	0	0,0%
	Σύνολο	19	100,0%

Πηγή: Επεξεργασμένα στοιχεία από Lloyds Shipping Economist

Σε ότι αφορά στις σημαίες υπό τις οποίες είναι νηολογημένα τα δεξαμενόπλοια που ναυλώθηκαν από τις εταιρίες Conoco, Phillips και Duke Energy κατά τη χρονική περίοδο 1999 – 2002, παρατηρούμε ότι με εξαίρεση 7 πλοία που βρίσκονται υπό τη σημαία της Λιβερίας (36,8% επί του ναυλωμένου στόλου και 15,6% επί του συνολικού στόλου Δ/Ξ), τα υπόλοιπα 12 πλοία είναι κατανεμημένα ανά 1 ή 2 ανά σημαία νηολόγησης. Υπό ελληνική σημαία βρίσκονται μόνο 3 δεξαμενόπλοια στο σύνολο των εταιριών. Τα στοιχεία αυτά αναλύονται στον ακόλουθο πίνακα. Πάντως, την αρνητική προτίμηση των ναυλωτών φαίνεται να έχει η σημαία του Παναμά, η οποία καταλαμβάνει το 5,3% του ναυλωμένου στόλου από τον όμιλο έναντι του 13% του συνολικού στόλου Δ/Ξ.

Πίνακας 4.12: Σημαίες Χρονοναυλωμένων Δ/Ξ από τον Όμιλο Conoco/Phillips (1999-2002)			
Σημαίες	Αρ. T/C Δ/Ξ	%	% Συν. Αρ. Στόλου Δ/Ξ
Cyprus	1	5,3%	3,7%
Greece	3	15,8%	6,2%
Italy	1	5,3%	2,1%
Kyrgyzstan	1	5,3%	-
Liberia	7	36,8%	15,6%
Luxemburg	1	5,3%	0,2%
Malta	2	10,5%	9,0%
Norway (NIS)	2	10,5%	6,3%
Panama	1	5,3%	13,0%
Σύνολο	19	100,0%	

Πηγή: Επεξεργασμένα στοιχεία από www.maritimedata.com, Clarkson Tanker Register 2000, Lloyds Shipping Economist

Η ηλικία των δεξαμενόπλοιων που χρονοναυλώθηκαν από τις υπό εξέταση εταιρίες κατά την τετραετία 1999 - 2002 παρουσιάζεται στον κατωτέρω πίνακα. Από τις πληροφορίες που έχουμε, παρατηρούμε πως το 84,2% των πλοίων που χρονοναυλώθηκαν (16 σε αριθμό), είχε ηλικία έως 10 ετών. Η προτίμηση σε πλοία τέτοιας ηλικίας φαίνεται άλλωστε και από τη θετική διαφορά που προκύπτει από την αφαίρεση των αντίστοιχων ποσοστών των στηλών (14% για πλοία 0-5 ετών και 28,3% για πλοία 6-10 ετών). Επιπλέον, βρέθηκαν μόνο 3 πλοία να έχουν ηλικία μεγαλύτερη των 20 ετών. Διαπιστώνεται λοιπόν ότι η πολιτική των εταιριών αυτών είναι ιδιαίτερα αυστηρή σε ότι αφορά την ηλικία των δεξαμενόπλοιων που χρονοναυλώνονται, γεγονός βέβαια που πιθανώς να οφείλεται στην αναγκαστική εφαρμογή των κανόνων και κανονισμών των χωρών με τις οποίες συναλλάσσεται.

Πίνακας 4.13: Ηλικία Χρονοναλωμένων Δ/Ξ από τον Όμιλο Conoco/Phillips (1999-2002)			
Ηλικία Πλοίων	Αριθμός T/C Δ/Ξ	%	% Συν. Στόλου Δ/Ξ
0 - 5 χρόνων	7	36,8%	22,8%
6 - 10 χρόνων	9	47,4%	19,1%
11 - 15 χρόνων	0	0,0%	15,5%
16 - 20 χρόνων	0	0,0%	19,8%
21 + χρόνων	3	15,8%	22,8%
Σύνολο	19	100,0%	100,0%

Πηγή: Επεξεργασμένα στοιχεία από www.maritimedata.com, Clarkson Tanker Register 2000, Lloyds Shipping Economist

4.2.4. Cosmo Oil

Για την εξέταση της πολιτικής χρονοναυλώσεων δεξαμενόπλοιων της εταιρίας αυτής, συγκεντρώσαμε τα συμβόλαια που εκτελέστηκαν ξεχωριστά από τις εταιρίες Cosmo, Cosmo Oil και της θυγατρικής της Kashima κατά την τετραετία 1999 – 2002. Από την έρευνα μας προέκυψε ότι οι συνολικές χρονοναυλώσεις των προαναφερθεισών εταιριών δεν ξεπέρασαν τις 12 σε σύνολο 1070 εξεταζόμενων περιπτώσεων, δηλαδή ποσοστό 1,1%, ενώ το ναυλωμένο τονάζ άγγιξε τα 3.093.194 dwt με ποσοστό 2,5% επί της συνολικής μεταφορικής ικανότητας. Επιπλέον, είναι ιδιαίτερα σημαντικό να αναφέρουμε ότι και οι 12 αυτές περιπτώσεις συμβολαίων συνέβησαν κατά τον Ιούνιο του 2002, η χρονοναύλωση αφορούσε σε όλες trip charter, ενώ τα πλοία που ικανοποίησαν τις μεταφορικές ανάγκες των ναυλωτών ήταν όλα κατηγορίας VLCC.

Ο επόμενος πίνακας καταγράφει τις σημαίες κάτω από τις οποίες είναι νηολογημένα τα δεξαμενόπλοια που ναυλώθηκαν από τις εταιρίες Cosmo, Cosmo Oil και Kashima. Παρατηρούμε ότι 8 από τα 12 πλοία βρίσκονταν υπό τη σημαία του Παναμά, 1 υπό την ελληνική σημαία, 2 υπό την ιαπωνική και 1 υπό τη σημαία της Σιγκαπούρης. Η σύγκριση μάλιστα μεταξύ των ποσοστών κάθε σημαίας επί των ναυλωμένων Δ/Ξ και αυτών επί του συνολικού στόλου, αποδεικνύει την ιδιαίτερα αυξημένη προτίμηση των ναυλωτών στη σημαία του Παναμά (66,7% έναντι 13%).

Πίνακας 4.14: Σημαίες Χρονοναυλωμένων Δ/Ξ από τον Όμιλο Cosmo Oil (1999-2002)			
Σημαίες	Αρ. T/C Δ/Ξ	%	% Συν. Αρ. Στόλου Δ/Ξ
Greece	1	8,3%	6,2%
Japan	2	16,7%	1,2%
Panama	8	66,7%	13,0%
Singapore	1	8,3%	5,3%
Σύνολο	12	100,0%	

Πηγή: Επεξεργασμένα στοιχεία από www.maritimedata.com, Clarkson Tanker Register 2000, Lloyds Shipping Economist

Η ηλικία των δεξαμενόπλοιων που χρονοναυλώθηκαν από τις εξεταζόμενες εταιρίες παρατηρήθηκε πως στο μεγαλύτερο ποσοστό (83,3%) αφορούσε πλοία έως 10 ετών, ενώ δεν υπήρξαν ναυλώσεις πλοίων με ηλικία μεγαλύτερη των 15 χρόνων. Ο επόμενος πίνακας παρουσιάζει αναλυτικότερα το θέμα αυτό.

Πίνακας 4.15: Ηλικία Χρονοναυλωμένων Δ/Ξ από τον Όμιλο Cosmo Oil (1999-2002)			
Ηλικία Πλοίων	Αριθμός T/C Δ/Ξ	%	% Συν. Στόλου Δ/Ξ
0 - 5 χρόνων	3	25,0%	22,8%
6 - 10 χρόνων	7	58,3%	19,1%
11 - 15 χρόνων	2	16,7%	15,5%
16 - 20 χρόνων	0	0%	19,8%
21 + χρόνων	0	0%	22,8%
Σύνολο	12	100,0%	100,0%

Πηγή: Επεξεργασμένα στοιχεία από www.maritimedata.com, Clarkson Tanker Register 2000, Lloyds Shipping Economist

4.2.5. Exxon – Mobil

Η εταιρία αυτή πετρελαιοειδών δημιουργήθηκε από τη συγχώνευση των Exxon και Mobil στις 30/11/1999. Τα αποθέματά της παγκοσμίως ανέρχονται σε 72 δις. βαρέλια αργού πετρελαίου και η παραγωγή της αγγίζει τα 2,5 εκ. βαρέλια ημερησίως. Αντίστοιχα, η παραγωγή φυσικού αερίου ανέρχεται σε 10,4 εκ. κυβικά πόδια

ημερησίως.⁸⁰ Ο στόλος της αποτελείται από 40 δεξαμενόπλοια, εκ των οποίων έχει την πλοιοκτησία των 3 chemical & oil carriers, 4 product carriers, 8 VLCC's, 2 Suezmaxes, 6 Aframaxes, 1 Shuttle tanker.⁸¹

Η πολιτική χρονοναυλώσεων δεξαμενόπλοιων αυτού του ομίλου εταιριών, εξετάστηκε με βάση τα συμβόλαια που εκτελέστηκαν από τις εταιρίες Exxon - Mobil (μετά τη συγχώνευση τους), Exxon, Mobil, καθώς και των θυγατρικών της συγχωνευμένης εταιρίας, Kyokuto Oil και Tonen κατά την τετραετία 1999 – 2002. Οι συνολικές χρονοναυλώσεις των προαναφερθεισών εταιριών αφορούν 36 περιπτώσεις δεξαμενόπλοιων (από σύνολο 1070), δηλαδή ποσοστό 3,4%, ενώ το ναυλωμένο τονάζ φτάνει τα 6.055.769 dwt με ποσοστό 4,9% επί της συνολικής μεταφορικής ικανότητας (122.364.348 dwt). Ο αριθμός των συμβολαίων και το ναυλωμένο τονάζ ανά έτος για τον όμιλο έχουν ως εξής:

Πίνακας 4.16: Χρονοναυλώσεις από την Exxon - Mobil (1999-2002)		
Έτος	Αριθμός Χρονοναυλώσεων	Dwt
1999	2	86.883
2000	2	145.128
2001	8	728.918
2002	24	3.206.928
Σύνολο	36	5.094.840

Πηγή: Επεξεργασμένα στοιχεία από Lloyds Shipping Economist

Η διάρκεια της ναύλωσης των δεξαμενόπλοιων ήταν γνωστή για τις 32 από τις 36 περιπτώσεις συμβολαίων. Από αυτές, οι 5 χρονοναυλώσεις είχαν διάρκεια από 91 έως 365 ημέρες, οι 2 είχαν διάρκεια μεγαλύτερη των 365 ημερών και οι υπόλοιπες 25 αφορούσαν trip charters, όλες κατά τη χρονική περίοδο 1999 – 2002.

⁸⁰ www.exxonmobil.com

⁸¹ Clarkson Tanker Register 2000

Τα είδη των δεξαμενόπλοιων που ναύλωσαν οι υπό εξέταση εταιρίες καταγράφηκαν για 35 από τα 36 ναυλοσύμφωνα. Έτσι λοιπόν διαπιστώθηκε ότι στο χρονικό διάστημα που μας ενδιαφέρει ναυλώθηκαν 2 LPG, 5 product carriers, 3 shuttle tankers, 24 crude oil tankers και 1 tanker/product carrier. Και εδώ, λόγω της φύσης των επιχειρηματικών δραστηριοτήτων του ομίλου, παρατηρείται η εντονότατη παρουσία των δεξαμενόπλοιων αργού πετρελαίου, η οποία καταλαμβάνει το 66,7% του ναυλωμένου στόλου.

Οι τύποι των δεξαμενόπλοιων που ναυλώθηκαν με σκοπό να ικανοποιήσουν τις μεταφορικές ανάγκες των επιχειρήσεων αυτών, μπορούν να συνοψιστούν στο πίνακα που ακολουθεί. Από τα στοιχεία παρατηρούμε την υπεροχή των VLCC's σε σχέση με τους υπόλοιπους τύπους πλοίων, αφού αυτά καταλαμβάνουν το 41,7% του ναυλωμένου στόλου με 15 πλοία. Σημαντικά ποσοστά πάντως διατηρούν και τα Aframax με 22,2% και 8 πλοία, και τα Handysize με 16,7% και 6 πλοία.

Πίνακας 4.17: Τύποι Χρονοναυλωμένων Δ/Ξ από την Exxon-Mobil (1999-2002)			
Τύπος Δ/Ξ	Κατηγορίες Δ/Ξ κατά μέγεθος	Αριθμός Δ/Ξ	%
Handysize	10.000-49.999 dwt	6	16,7%
Panamax	50.000-79.999 dwt	2	5,6%
Aframax	80.000-119.999 dwt	8	22,2%
Suezmax	120.000-199.999 dwt	5	13,9%
VLCC	200.000-319.999 dwt	15	41,7%
ULCC	320.000-550.000 dwt	0	0,0%
	Σύνολο	36	100,0%

Πηγή: Επεξεργασμένα στοιχεία από Lloyds Shipping Economist

Στον πίνακα που ακολουθεί γίνεται καταγραφή των σημαιών στις οποίες είναι νηολογημένα τα δεξαμενόπλοια που ναυλώθηκαν από τις εταιρίες Exxon, Mobil (πριν και μετά τη συγχώνευση τους), Kyokuto Oil και Tomen κατά τα έτη 1999 – 2002. Σημειώνεται ότι οι διαθέσιμες πληροφορίες που έχουμε για το θέμα αυτό αφορούν 35

από τα 36 πλοία. Παρατηρούμε λοιπόν ότι οι εταιρίες αυτές διατηρούν ένα σημαντικό τμήμα του στόλου υπό σημαίες ευκαιρίας, καθώς ναύλωσαν 7 δεξαμενόπλοια με σημαία του Παναμά (δηλαδή το 19,4% του στόλου), 6 πλοία με σημαία Λιβερίας (16,7%), ενώ πολλά άλλα είναι σε μικρότερο ποσοστό υπό άλλες σημαίες. Η ελληνική σημαία είναι και εδώ παρούσα με 4 δεξαμενόπλοια στο νηολόγιο της και καταλαμβάνοντας με τον τρόπο αυτό το 11,1% του ναυλωμένου στόλου. Όσον αφορά στις διαφορές μεταξύ των ποσοστών των ναυλωμένων πλοίων ανά σημαία και των αντίστοιχων ποσοστών στο συνολικό στόλο, έχουμε να προσθέσουμε ότι για τις περισσότερες σημαίες η διαφορά είναι μικρή αλλά θετική. Αυτό σημαίνει ότι οι ναυλωτές δείχνουν προτίμηση στις περισσότερες σε ποσοστό μεγαλύτερο από το ποσοστό των ίδιων σημαιών στο σύνολο του στόλου Δ/Ξ. Οι λεπτομέρειες του θέματος παρατίθενται κατωτέρω.

Πίνακας 4.18: Σημαίες Χρονοναυλωμένων Δ/Ξ από την Exxon-Mobil (1999-2002)			
Σημαίες	Αρ. T/C Δ/Ξ	%	% Συν. Αρ. Στόλου Δ/Ξ
Bahamas	1	2,8%	5,6%
Canada	1	2,8%	0,6%
Greece	4	11,1%	6,2%
India	1	2,8%	2,5%
Liberia	6	16,7%	15,6%
Malta	1	2,8%	9,0%
Marshall Isl.	3	8,3%	1,4%
Netherlands	1	2,8%	1,2%
Norway	3	8,3%	0,9%
Norway (NIS)	4	11,1%	6,3%
Panama	7	19,4%	13,0%
Singapore	2	5,6%	5,3%
Turkey	1	2,8%	0,6%
Σύνολο	35	97,2%	

Πηγή: Επεξεργασμένα στοιχεία από www.maritimedata.com, Clarkson Tanker Register 2000, Lloyds Shipping Economist

Τα στοιχεία μας για την ηλικία των δεξαμενόπλοιων που χρονοναυλώνονται επίσης περιορίζονται στις 35 από τις 36 περιπτώσεις. Από αυτά παρατηρήθηκε πως το

72,3% των πλοίων που χρονοναυλώθηκαν είχαν ηλικία έως 10 ετών, γεγονός που αποδίδεται σε μια αρκετά προσεγμένη πολιτική χρονοναυλώσεων, στενά συνδεδεμένη με τις επιταγές των διεθνών κανονισμών για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Παράλληλα, αυτό επιβεβαιώνεται και από τη μεγάλη διαφορά μεταξύ των ποσοστών που καταλαμβάνει ο ναυλωμένος στόλος ανά κατηγορία ηλικίας και των αντίστοιχων ποσοστών του συνόλου των Δ/Ξ.

Πίνακας 4.19: Ηλικία Χρονοναυλωμένων Δ/Ξ από την Exxon-Mobil (1999-2002)			
Ηλικία Πλοίων	Αριθμός T/C Δ/Ξ	%	% Συν. Στόλου Δ/Ξ
0 - 5 χρόνων	15	41,7%	22,8%
6 - 10 χρόνων	11	30,6%	19,1%
11 - 15 χρόνων	8	22,2%	15,5%
16 - 20 χρόνων	1	2,8%	19,8%
21 + χρόνων	0	0,0%	22,8%
Σύνολο	35	97,2%	100,0%

Πηγή: Επεξεργασμένα στοιχεία από www.maritimedata.com, Clarkson Tanker Register 2000, Lloyds Shipping Economist

4.2.6. Hess

Η εταιρία Amerada Hess Corporation και η θυγατρική της Hetco (Hess Energy Trading Company) δραστηριοποιούνται στους τομείς εξόρυξης και διύλισης αργού πετρελαίου, στην παραγωγή προϊόντων πετρελαίου, στην παραγωγή φυσικού αερίου και στην μεταφορά όλων των παραπάνω στα τελικά σημεία κατανάλωσής τους.⁸² Η μελέτη της πολιτικής χρονοναυλώσεων δεξαμενόπλοιων των δύο εταιριών προέκυψε από τα στοιχεία 8 χρονοναυλώσεων δεξαμενόπλοιων, οι οποίες πραγματοποιήθηκαν κατά την τριετία 2000–2002. Αυτές κατέλαβαν το 0,7% του συνόλου των ναυλοσύμφωνων (1070) και το 1,2% (1.426.451 dwt) της συνολικής μεταφορικής ικανότητας (122.364.348 dwt).

⁸² www.hess.com

Ο αριθμός των χρονοναυλώσεων καθώς και το ναυλωμένο τονάζ ανά έτος για τις εταιρίες αυτές μπορούν να παρουσιαστούν στον επόμενο πίνακα.

Πίνακας 4.20: Χρονοναυλώσεις από τη Hess (1999-2002)		
Έτος	Αριθμός Χρονοναυλώσεων	Dwt
1999	0	0
2000	2	294.320
2001	4	584.823
2002	2	547.308
Σύνολο	8	1.426.451

Πηγή: Επεξεργασμένα στοιχεία από Lloyds Shipping Economist

Σε ότι αφορά στη διάρκεια της ναύλωσης των δεξαμενόπλοιων κατά τη χρονική περίοδο 1999–2002, υπήρξαν πληροφορίες μόνο για 2 περιπτώσεις συμβολαίων, τα οποία ήταν trip charters και πραγματοποιήθηκαν μέσα στο 2002. Επίσης, τα είδη των δεξαμενόπλοιων που ναυλώθηκαν από τις προαναφερόμενες εταιρίες κατά τη χρονική περίοδο που μας ενδιαφέρει, αφορούν 8 crude oil tankers.

Οι τύποι των δεξαμενόπλοιων που χρονοναυλώθηκαν περιλαμβάνουν 6 δεξαμενόπλοια τύπου Suezmax και 2 τύπου VLCC, καταλαμβάνοντας έτσι τα πρώτα το 75% του ναυλωμένου στόλου.

Σε ότι αφορά στις σημαίες νηολόγησης των δεξαμενόπλοιων που ναυλώθηκαν κατά τη χρονική περίοδο 1999 – 2002, για την εξαγωγή αρτιότερων αποτελεσμάτων συγκρίνουμε τα ποσοστά που καταλαμβάνουν αυτές στο ναυλωμένο στόλο με τα αντίστοιχα ποσοστά επί του συνολικού στόλου Δ/Ξ. Διαπιστώνουμε ότι οι εν λόγω ναυλωτές δείχνουν αυξημένη προτίμηση κυρίως στις σημαίες της Ελλάδας (37,5% έναντι 6,2%) και των Νήσων Marshall (25% έναντι 1,4%). Τα στοιχεία αυτά παρουσιάζονται αναλυτικότερα στον ακόλουθο πίνακα.

Πίνακας 4.21: Σημαίες Χρονοναυλωμένων Δ/Ξ από τη Hess (1999-2002)			
Σημαίες	Αρ. T/C Δ/Ξ	%	% Συν. Αρ. Στόλου Δ/Ξ
Bahamas	1	12,5%	5,6%
Greece	3	37,5%	6,2%
Madeira	1	12,5%	0,5%
Malta	1	12,5%	9,0%
Marshall Isl.	2	25,0%	1,4%
Σύνολο	8	100,0%	

Πηγή: Επεξεργασμένα στοιχεία από www.maritimedata.com, Clarkson Tanker Register 2000, Lloyds Shipping Economist

Η ηλικία των δεξαμενόπλοιων που χρονοναυλώθηκαν κατά την τετραετία 1999 - 2002 παρουσιάζεται στον κατωτέρω πίνακα. Από τις πληροφορίες που έχουμε, παρατηρούμε πως το 25% των ναυλωμένων πλοίων (2 σε αριθμό) είχε ηλικία 0-5 ετών, το 65,2 % είχε ηλικία 6-10 ετών, ενώ ένα μικρό ποσοστό της τάξεως του 12,5% είχε ηλικία από 11-15 ετών. Αν λάβουμε ακόμα υπόψη μας και τα ποσοστά που καταλαμβάνουν οι ηλικίες αυτές στο συνολικό αριθμό δεξαμενόπλοιων, τότε θα διαπιστώσουμε ότι η δεύτερη κατηγορία ηλικίας προτιμάται με διαφορά 43,4% από τους ναυλωτές (62,5% έναντι 19,1%).

Πίνακας 4.22: Ηλικία Χρονοναυλωμένων Δ/Ξ από τη Hess (1999-2002)			
Ηλικία Πλοίων	Αριθμός T/C Δ/Ξ	%	% Συν. Στόλου Δ/Ξ
0 - 5 χρόνων	2	25,0%	22,8%
6 - 10 χρόνων	5	62,5%	19,1%
11 - 15 χρόνων	1	12,5%	15,5%
16 - 20 χρόνων	0	0,0%	19,8%
21 + χρόνων	0	0,0%	22,8%
Σύνολο	8	100,0%	100,0%

Πηγή: Επεξεργασμένα στοιχεία από www.maritimedata.com, Clarkson Tanker Register 2000, Lloyds Shipping Economist

4.2.7. Hyundai

Η Hyundai Merchant Marine (HMM) ιδρύθηκε το 1976 και εξελίχθηκε σε μία από τις μεγαλύτερες επιχειρήσεις θαλασσίων μεταφορών παγκοσμίως. Τον Ιανουάριο

του 2002 η εταιρία αυτή είχε υπό τον έλεγχο της πάνω από 119 πλοία, συμπεριλαμβανομένων 8 LNG, 8 VLCC, 3 Aframax, 3 Handysize και 1 Product.⁸³

Η ανάλυση της πολιτικής χρονοναυλώσεων δεξαμενόπλοιων της εταιρίας αυτής έγινε με τις διαθέσιμες πληροφορίες που προέκυψαν κατά την έρευνά μας από την Hyundai Merchant Marine ή απλά Hyundai. Από αυτές διαπιστώσαμε ότι, οι εταιρίες αυτές εμπλέκονται σε 9 από τις 1070 χρονοναυλώσεις πλοίων που εξετάσαμε, ποσοστό δηλαδή μόλις 0,8% επί του συνόλου των ναυλώσεων και καταλαμβάνουν το 1,4% της συνολικής μεταφορικής ικανότητας (122.364.348 dwt) με 1.652.861 dwt.

Ο αριθμός των χρονοναυλώσεων και το ναυλωμένο τονάζ ανά έτος για τις εταιρίες αυτές μπορούν να παρουσιαστούν στον επόμενο πίνακα.

Πίνακας 4.23: Χρονοναυλώσεις από τη Hyundai (1999-2002)		
Έτος	Αριθμός Χρονοναυλώσεων	Dwt
1999	1	91.252
2000	2	366.270
2001	5	1.105.722
2002	1	89.617
Σύνολο	9	1.652.861

Πηγή: Επεξεργασμένα στοιχεία από Lloyds Shipping Economist

Πληροφορίες σχετικά με τη διάρκεια της ναύλωσης των δεξαμενόπλοιων κατά τη χρονική περίοδο 1999 – 2002 υπήρξαν μόνο για 2 περιπτώσεις συμβολαίων κατά τις οποίες, η χρονοναύλωση είχε διάρκεια από 91 έως 365 ημέρες. Επίσης, τα στοιχεία σχετικά με το είδος του πλοίου κάνουν λόγο μόνο για 6 crude oil tankers.

Οι τύποι των δεξαμενόπλοιων που χρονοναυλώθηκαν από τις προαναφερόμενες επιχειρήσεις μπορούν να παρουσιαστούν στο πίνακα που ακολουθεί. Από τα στοιχεία παρατηρούμε πως από τα 9 χρονοναυλωμένα πλοία το 1 ή το 11,1% αυτών ανήκει στην

⁸³ www.hmm21.com

κατηγορία Handysize, τα 3 ή το 33,3% αυτών στην κατηγορία Aframax και τα 5 ή το 55,6% στην κατηγορία VLCC.

Πίνακας 4.24: Τύποι Χρονοναυλωμένων Δ/Ξ από τη Hyundai (1999-2002)			
Τύπος Δ/Ξ	Κατηγορίες Δ/Ξ κατά μέγεθος	Αριθμός Δ/Ξ	%
Handysize	10.000-49.999 dwt	1	11,1%
Panamax	50.000-79.999 dwt	0	0,0%
Aframax	80.000-119.999 dwt	3	33,3%
Suezmax	120.000-199.999 dwt	0	0,0%
VLCC	200.000-319.999 dwt	5	55,6%
ULCC	320.000-550.000 dwt	0	0,0%
	Σύνολο	9	100,0%

Πηγή: Επεξεργασμένα στοιχεία από Lloyds Shipping Economist

Σε ότι αφορά στις σημαίες στις οποίες είναι νηολογημένα τα πλοία που χρονοναυλώθηκαν, τα στοιχεία μας δίνουν απαντήσεις μόνο για τις 6 από τις 9 περιπτώσεις. Έτσι λοιπόν, 1 πλοίο είναι υπό τη σημαία της Ιαπωνίας, 1 υπό τη σημαία της Λιβερίας, 1 υπό τη σημαία Norway (NIS) και 3 υπό τη σημαία του Παναμά.

Τα στοιχεία που σχετίζονται με την ηλικία των δεξαμενόπλοιων που χρονοναυλώθηκαν από τις εν λόγω εταιρίες, επίσης δεν είναι ολοκληρωμένα μιας και μόνο για σύνολο 6 πλοίων γνωρίζουμε ότι, τα 2 όταν χρονοναυλώθηκαν ήταν σε ηλικία 0–5 ετών, άλλα 2 σε ηλικία 11 –15 ετών και τα υπόλοιπα 2 σε ηλικία 16–20 ετών.

4.2.8. National Iranian Tanker Company (NITC)

Η NITC διαθέτει, σύμφωνα με στοιχεία της Intertanko, το τρίτο μεγαλύτερο κρατικό στόλο παγκοσμίως με 23 ιδιόκτητα δεξαμενόπλοια, συνολικού τονάζ 3,6 εκ. dwt.⁸⁴ Η εταιρία αυτή κατόρθωσε μέσα στα 22 χρόνια λειτουργίας της να τριπλασιάσει το τονάζ του διαχειριζόμενου στόλου της, ο οποίος ανέρχεται πλέον σε 19 crude oil carriers (3 εκ των οποίων t/c), 7 product carriers (εκ των οποίων 1 t/c) και 1 LPG.⁸⁵

⁸⁴ Intertanko Tanker Facts 2003

⁸⁵ www.nioc.org

Οι συνολικές χρονοναυλώσεις της εταιρίας αυτής κατά την τετραετία 1999 – 2002 αφορούν 30 περιπτώσεις δεξαμενόπλοιων (από σύνολο 1070), δηλαδή ποσοστό 20,8%, ενώ το ναυλωμένο τονάζ φτάνει τα 9.027.521 dwt με ποσοστό 7,4% επί της συνολικής μεταφορικής ικανότητας (122.364.348 dwt). Ο αριθμός των συμβολαίων και το ναυλωμένο τονάζ ανά έτος έχουν ως εξής:

Πίνακας 4.25: Χρονοναυλώσεις από τη ΝΙΤC (1999-2002)		
Έτος	Αριθμός Χρονοναυλώσεων	Dwt
1999	15	4.083.464
2000	6	1.516.763
2001	8	3.022.758
2002	1	404.536
Σύνολο	30	9.027.521

Πηγή: Επεξεργασμένα στοιχεία από Lloyds Shipping Economist

Η διάρκεια της ναύλωσης των δεξαμενόπλοιων ήταν γνωστή για τις 20 από τις 30 περιπτώσεις συμβολαίων. Από αυτές, οι 14 χρονοναυλώσεις είχαν διάρκεια έως 90 ημέρες, οι 5 χρονοναυλώσεις από 91 έως 365 ημέρες και 1 αφορούσε trip charter.

Τα είδη των δεξαμενόπλοιων που ναύλωσε η υπό εξέταση εταιρία καταγράφηκαν για 27 από τα 30 ναυλοσύμφωνα. Έτσι λοιπόν διαπιστώθηκε ότι στο χρονικό διάστημα που μας ενδιαφέρει ναυλώθηκαν 1 LPG και 26 crude oil tankers. Και εδώ, λόγω της φύσης των επιχειρηματικών δραστηριοτήτων του ομίλου, παρατηρείται η εντονότατη παρουσία των δεξαμενόπλοιων αργού πετρελαίου, τα οποία καταλαμβάνουν το 86,7% του ναυλωμένου στόλου.

Σε ότι αφορά στους τύπους των δεξαμενόπλοιων που χρονοναυλώθηκαν στο χρονικό διάστημα που μας ενδιαφέρει, μπορούμε να πούμε ότι ο συγκεκριμένος ναυλωτής δείχνει σαφή προτίμηση στα ULCC's, αφού το 53,3% του ναυλωμένου στόλου αποτελείται από αυτά. Σημαντικό μέρος του στόλου όμως καταλαμβάνουν τόσο

τα VLCC's όσο και τα Aframaxes. Οι λεπτομέρειες επί του θέματος αναλύονται κατωτέρω.

Πίνακας 4.26: Τύποι Χρονοναυλωμένων Δ/Ξ από τη NITC (1999-2002)			
Τύπος Δ/Ξ	Κατηγορίες Δ/Ξ κατά μέγεθος	Αριθμός Δ/Ξ	%
Handysize	10.000-49.999 dwt	1	3,3%
Panamax	50.000-79.999 dwt	1	3,3%
Aframax	80.000-119.999 dwt	6	20,0%
Suezmax	120.000-199.999 dwt	0	0,0%
VLCC	200.000-319.999 dwt	6	20,0%
ULCC	320.000-550.000 dwt	16	53,3%
Σύνολο		30	100,0%

Πηγή: Επεξεργασμένα στοιχεία από Lloyds Shipping Economist

Στον πίνακα που ακολουθεί γίνεται καταγραφή των σημαίων στις οποίες είναι νηολογημένα τα δεξαμενόπλοια που ναυλώθηκαν από τη ναυλώτρια εταιρία κατά τα έτη 1999 – 2002. Σημειώνεται ότι οι διαθέσιμες πληροφορίες που έχουμε για το θέμα αυτό αφορούν 27 από τα 30 πλοία. Παρατηρούμε ότι ένα σημαντικό τμήμα του στόλου ναυλώνεται υπό σημαία ευκαιρίας, ενώ μόνο ένα μικρότερο ποσοστό αυτού υπό άλλες - πιο αξιόπιστες - σημαίες. Η ελληνική σημαία είναι και εδώ παρούσα με 4 δεξαμενόπλοια στο νηολόγιό της και καταλαμβάνοντας με τον τρόπο αυτό το 13,3% του ναυλωμένου στόλου. Αν λάβουμε υπόψη και το ποσοστό που κατέχουν οι συγκεκριμένες σημαίες στο σύνολο του στόλου, θα δούμε ότι ο ναυλωτής παρουσιάζει ιδιαίτερη προτίμηση στο διεθνές νηολόγιο της Δανίας (6,7% έναντι 0,5%), στη σημαία της Ελλάδας (13,3% έναντι 6,2%) και του Ηνωμένου Βασιλείου (6,7% έναντι 0,9%), ενώ το αντίθετο συμβαίνει με τη σημαία της Μάλτας (6,7% έναντι 9%). Οι σημαίες νηολόγησης των δεξαμενόπλοιων παρατίθενται λεπτομερώς κατωτέρω.

Πίνακας 4.27: Σημαίες Χρονοναυλωμένων Δ/Ξ από τη NITC (1999-2002)			
Σημαίες	Αρ. T/C Δ/Ξ	%	% Συν. Αρ. Στόλου Δ/Ξ
Bahamas	2	6,7%	5,6%
Cyprus	1	3,3%	3,7%
Danish Int'l	2	6,7%	0,5%
French Ant.	1	3,3%	0,1%
Greece	4	13,3%	6,2%
Italy	1	3,3%	2,1%
Liberia	5	16,7%	15,6%
Malta	2	6,7%	9,0%
Marshall Isl.	1	3,3%	1,4%
Norway (NIS)	2	6,7%	6,3%
P.R.C.	1	3,3%	2,6%
Singapore	2	6,7%	5,3%
U.K.	2	6,7%	0,9%
U.S.A.	1	3,3%	3,8%
Σύνολο	27	90,0%	

Πηγή: Επεξεργασμένα στοιχεία από www.maritimedata.com, Clarkson Tanker Register 2000, Lloyds Shipping Economist

Τα στοιχεία μας για την ηλικία των δεξαμενόπλοιων που χρονοναυλώνονται επίσης περιορίζονται στις 27 από τις 30 περιπτώσεις. Από αυτά παρατηρήθηκε πως το 60% των πλοίων που χρονοναυλώθηκαν είχαν ηλικία άνω των 20 ετών, γεγονός που προκαλεί εντύπωση σε συνδυασμό με το κατά πολύ μικρότερο ποσοστό των πλοίων μικρότερων ηλικιών. Αν συγκρίνουμε μάλιστα το παραπάνω ποσοστό με το 22,8% που κατέχει η κατηγορία ηλικίας άνω των 20 χρόνων στο συνολικό στόλο, βλέπουμε την ιδιαίτερα αυξημένη προτίμηση του ναυλωτή σε αυτή. Στον πίνακα που ακολουθεί παρουσιάζονται οι ηλικίες των πλοίων του χρονοναυλωμένου στόλου κατά την περίοδο 1999 – 2002.

Πίνακας 4.28: Ηλικία Χρονοναυλωμένων Δ/Ξ από τη ΝΙΤC (1999-2002)			
Ηλικία Πλοίων	Αριθμός T/C Δ/Ξ	%	% Συν. Στόλου Δ/Ξ
0 - 5 χρόνων	2	6,7%	22,8%
6 - 10 χρόνων	5	16,7%	19,1%
11 - 15 χρόνων	1	3,3%	15,5%
16 - 20 χρόνων	1	3,3%	19,8%
21 + χρόνων	18	60,0%	22,8%
Σύνολο	27	90,0%	100,0%

Πηγή: Επεξεργασμένα στοιχεία από www.maritimedata.com, Clarkson Tanker Register 2000, Lloyds Shipping Economist

4.2.9. Nippon Yusen Kaisha (NYK)

Η Ιαπωνική αυτή εταιρία ξεκίνησε την παροχή θαλασσιών μεταφορικών υπηρεσιών στη ναυτιλία γραμμών, πολύ γρήγορα όμως ενεργοποιήθηκε και στην tramp ναυτιλία. Οι τομείς δραστηριότητας της περιλαμβάνουν - πέρα από τη μεταφορά χύδην ξηρών φορτίων - τόσο τη μεταφορά αργού πετρελαίου (διαχειρίζεται 31 VLCCs), όσο και υγροποιημένων αερίων (LNG, LPG).⁸⁶ Σύμφωνα με τα στοιχεία της Intertanko, ο ιδιόκτητος στόλος της περιλαμβάνει 25 δεξαμενόπλοια συνολικού τονάζ 4,7 εκ. dwt, κατατάσσοντάς τη στην 9^η θέση των σημαντικότερων ανεξάρτητων πλοιοκτητών.⁸⁷ Η θυγατρική της Tokyo Tankers έχει στην ιδιοκτησία της 3 δεξαμενόπλοια τύπου Aframax, 5 τύπου VLCC και 1 product carrier.⁸⁸

Η πολιτική χρονοναυλώσεων δεξαμενόπλοιων του ομίλου εταιριών Nippon εξετάστηκε με βάση τα συμβόλαια που πραγματοποιήθηκαν τόσο από τη «μητρική» εταιρία, όσο και από τη θυγατρική Tokyo Tankers ή, όπως ονομάζεται πλέον Nippon Oil Tankers, κατά την τετραετία 1999 – 2002. Οι συνολικές χρονοναυλώσεις των ναυλωτριών εταιριών αφορούν 15 δεξαμενόπλοια (από σύνολο 1070), δηλαδή ποσοστό

⁸⁶ www.nykline.co.jp

⁸⁷ Intertanko Tanker Facts 2003

⁸⁸ www.noex.co.jp

1,4%, ενώ το ναυλωμένο τονάζ φτάνει τα 3.488.554 dwt με ποσοστό 2,9% επί της συνολικής μεταφορικής ικανότητας (122.364.348 dwt). Ο αριθμός των συμβολαίων και το ναυλωμένο τονάζ ανά έτος έχουν ως εξής:

Πίνακας 4.29: Χρονοναυλώσεις από τη NYK (1999-2002)		
Έτος	Αριθμός Χρονοναυλώσεων	Dwt
1999	0	0
2000	1	171.120
2001	0	0
2002	14	3.317.434
Σύνολο	15	3.488.554

Πηγή: Επεξεργασμένα στοιχεία από Lloyds Shipping Economist

Όλα τα συμβόλαια ναυλώσεων κατά την εξεταζόμενη περίοδο αφορούν trip charters, εκ των οποίων τα 14 τελευταία πραγματοποιήθηκαν τον Ιούνιο του 2002.

Τα είδη των δεξαμενόπλοιων που ναύλωσαν οι υπό εξέταση εταιρίες καταγράφηκαν για 14 από τα 15 ναυλοσύμφωνα. Έτσι λοιπόν διαπιστώθηκε ότι στο χρονικό διάστημα που μας ενδιαφέρει ναυλώθηκαν 1 product carrier, 12 crude oil tankers και 1 tanker/product carrier. Τα δεξαμενόπλοια αργού πετρελαίου καταλαμβάνουν και εδώ το μεγαλύτερο μέρος του ναυλωμένου στόλου, αποτελώντας σε ποσοστό το 80% αυτού.

Οι τύποι των δεξαμενόπλοιων που ναυλώθηκαν με σκοπό να καλύψουν τις ανάγκες των επιχειρήσεων αυτών για τονάζ, μπορούν να συνοψιστούν στο πίνακα που ακολουθεί. Παρατηρούμε από τα στοιχεία την υπεροχή των VLCC's σε σχέση με τους υπόλοιπους τύπους πλοίων, καθώς αυτά καταλαμβάνουν το 80% του ναυλωμένου στόλου με 12 πλοία. Ο επόμενος πίνακας παρουσιάζει τον αριθμό των πλοίων ανά τύπο Δ/Ξ.

Πίνακας 4.30: Τύποι Χρονοναυλωμένων Δ/Ξ από τη NYK (1999-2002)			
Τύπος Δ/Ξ	Κατηγορίες Δ/Ξ κατά μέγεθος	Αριθμός Δ/Ξ	%
Handysize	10.000-49.999 dwt	0	0,0%
Panamax	50.000-79.999 dwt	1	6,7%
Aframax	80.000-119.999 dwt	1	6,7%
Suezmax	120.000-199.999 dwt	1	6,7%
VLCC	200.000-319.999 dwt	12	80,0%
ULCC	320.000-550.000 dwt	0	0,0%
	Σύνολο	15	100,0%

Πηγή: Επεξεργασμένα στοιχεία από *Lloyds Shipping Economist*

Στον πίνακα που ακολουθεί γίνεται καταγραφή των σημαίων στις οποίες είναι νηολογημένα τα δεξαμενόπλοια που ναυλώθηκαν από τις ναυλώτριες εταιρίες κατά τα έτη 1999 – 2002. Σημειώνεται ότι οι διαθέσιμες πληροφορίες που έχουμε για το θέμα αυτό αφορούν 14 από τα 15 πλοία. Από τον πίνακα αντιλαμβανόμαστε ότι οι εταιρίες αυτές επέλεξαν ένα σημαντικό τμήμα του στόλου να βρίσκεται υπό τη σημαία του Παναμά (δηλαδή το 53,3% του στόλου), ενώ μικρότερα ποσοστά καταλαμβάνουν οι υπόλοιπες σημαίες. Η ελληνική σημαία είναι παρούσα με 1 μόνο δεξαμενόπλοιο στο νηολόγιο της και καταλαμβάνοντας με τον τρόπο αυτό το 6,7% του ναυλωμένου στόλου. Αν συγκρίνουμε τα ποσοστά που κατέχουν οι συγκεκριμένες σημαίες στο ναυλωμένο από την εταιρία στόλο και στο συνολικό αριθμό Δ/Ξ, παρατηρούμε την εντονότατη προτίμηση του ναυλωτή στη σημαία του Παναμά (53,3% έναντι 13%) και της Ιαπωνίας (20% έναντι 1,2%).

Πίνακας 4.31: Σημαίες Χρονοναυλωμένων Δ/Ξ από τη NYK (1999-2002)			
Σημαίες	Αρ. T/C Δ/Ξ	%	% Συν. Αρ. Στόλου Δ/Ξ
Bahamas	1	6,7%	5,6%
Greece	1	6,7%	6,2%
Japan	3	20,0%	1,2%
Liberia	1	6,7%	15,6%
Panama	8	53,3%	13,0%
Σύνολο	14	93,3%	

Πηγή: Επεξεργασμένα στοιχεία από www.maritimedata.com, *Clarkson Tanker Register 2000*, *Lloyds Shipping Economist*

Τα στοιχεία μας για την ηλικία των δεξαμενόπλοιων που χρονοναυλώνονται επίσης περιορίζονται στις 14 από τις 15 περιπτώσεις. Από αυτά παρατηρήθηκε πως το 73,4% των πλοίων που χρονοναυλώθηκαν (11 σε αριθμό) είχαν ηλικία έως και 10 ετών και κανένα πλοίο δεν έχει ηλικία άνω των 15 ετών, γεγονός που σημαίνει ότι οι ναυλωτές επιδιώκουν τα πλοία τους να έχουν μικρή ηλικία.

Πίνακας 4.32: Ηλικία Χρονοναυλωμένων Δ/Ξ από τη NYK (1999-2002)			
Ηλικία Πλοίων	Αριθμός T/C Δ/Ξ	%	% Συν. Στόλου Δ/Ξ
0 - 5 χρόνων	7	46,7%	22,8%
6 - 10 χρόνων	4	26,7%	19,1%
11 - 15 χρόνων	3	20,0%	15,5%
16 - 20 χρόνων	0	0,0%	19,8%
21 + χρόνων	0	0,0%	22,8%
Σύνολο	14	93,3%	100,0%

Πηγή: Επεξεργασμένα στοιχεία από www.maritimedata.com, Clarkson Tanker Register 2000, Lloyds Shipping Economist

4.2.10. Pertamina

Η εταιρία αυτή με γεωγραφική βάση την Ινδονησία, έχει υπό την πλοιοκτησία της 32 πλοία διαφόρων τύπων (εκ των οποίων 9 product carriers και 24 δεξαμενόπλοια μικρού μεγέθους), ενώ διαχειρίζεται πάνω από 130 πλοία, τα οποία ποικίλουν από bulk lighters έως VLCCs.⁸⁹

Για τη μελέτη της πολιτικής χρονοναυλώσεων δεξαμενόπλοιων της εταιρίας Pertamina Shipping, συγκεντρώσαμε στοιχεία 27 χρονοναυλώσεων δεξαμενόπλοιων, οι οποίες πραγματοποιήθηκαν κατά την τετραετία 1999 – 2002. Αυτές αντιστοιχούν στο 2,5% του συνόλου των ναυλοσύμφωνων και το 2,7% (3.337.720 dwt) της συνολικής μεταφορικής ικανότητας (122.364.348 dwt).

⁸⁹ www.pertaminashipping.com

Ο αριθμός των χρονοναυλώσεων καθώς και το ναυλωμένο τονάζ ανά έτος για την εταιρία αυτή μπορούν να παρουσιαστούν στον επόμενο πίνακα.

Πίνακας 4.33: Χρονοναυλώσεις από την Pertamina (1999-2002)		
Έτος	Αριθμός Χρονοναυλώσεων	Dwt
1999	6	374.089
2000	3	598.891
2001	7	1.201.149
2002	11	1.163.591
Σύνολο	27	3.337.720

Πηγή: Επεξεργασμένα στοιχεία από Lloyds Shipping Economist

Σε ότι αφορά στη διάρκεια της ναύλωσης των δεξαμενόπλοιων κατά τη χρονική περίοδο 1999 – 2002, τα αποτελέσματα έδειξαν ότι στις 18 από τις 27 περιπτώσεις συμβολαίων κατά τις οποίες υπήρχε η πληροφορία αυτή, υπήρξαν 1 συμβόλαιο με διάρκεια έως και 90 ημερών, 4 συμβόλαια με διάρκεια από 91 έως 365 ημέρες, 4 συμβόλαια με διάρκεια μεγαλύτερη των 365 ημερών και 9 συμβόλαια για trip charter.

Τα είδη των δεξαμενόπλοιων που ναυλώθηκαν από την εταιρία Pertamina κατά τη χρονική περίοδο που μας ενδιαφέρει, αφορούν 1 chemical tanker, 1 product carrier, 19 crude oil tankers και 4 tanker/product carriers, με τα είδη αυτά των δεξαμενόπλοιων να αποτελούν το 92,6% του ναυλωμένου στόλου δεξαμενόπλοιων, καθώς για τον υπόλοιπο στόλο δεν βρέθηκαν πληροφορίες.

Οι τύποι των δεξαμενόπλοιων που χρονοναυλώθηκαν από την ναυλώτρια εταιρία αναφέρονται στον πίνακα που ακολουθεί. Από τα στοιχεία παρατηρούμε πως από τα 27 χρονοναυλωμένα πλοία, τα 11 ή το 40,7% αυτών είναι τύπου Handysize, τα 6 ή το 22,2% είναι τύπου Aframax και τα υπόλοιπα 10 ή το 37% αυτών είναι τύπου VLCC. Συμπεραίνουμε λοιπόν πως η επιχείρηση αυτή διατηρεί ναυλωμένο στόλο όλων των κατηγοριών μεγεθών, με έμφαση στα Handysize και τα VLCC's.

Πίνακας 4.34: Τύποι Χρονοναυλωμένων Δ/Ξ από την Pertamina (1999-2002)			
Τύπος Δ/Ξ	Κατηγορίες Δ/Ξ κατά μέγεθος	Αριθμός Δ/Ξ	%
Handysize	10.000-49.999 dwt	11	40,7%
Panamax	50.000-79.999 dwt	0	0,0%
Aframax	80.000-119.999 dwt	6	22,2%
Suezmax	120.000-199.999 dwt	0	0,0%
VLCC	200.000-319.999 dwt	10	37,0%
ULCC	320.000-550.000 dwt	0	0,0%
	Σύνολο	27	100,0%

Πηγή: Επεξεργασμένα στοιχεία από *Lloyds Shipping Economist*

Σε ότι αφορά στις σημαίες νηολόγησης των δεξαμενόπλοιων που ναυλώθηκαν κατά τη χρονική περίοδο 1999 – 2002, ο εν λόγω ναυλωτής, με εξαίρεση τη σημαία της Σιγκαπούρης η οποία καταλαμβάνει το 29,6% των ναυλοσύμφωνων με 8 πλοία (5,3% επί του συνολικού αριθμού Δ/Ξ), δεν δείχνει κάποια προτίμηση σε συγκεκριμένη σημαία καθώς υπάρχει μικρός αριθμός πλοίων ανά νηολόγιο. Σημειώνουμε ότι τα στοιχεία μας εδώ περιορίζονται σε 25 από 27 περιπτώσεις δεξαμενόπλοιων. Τα στοιχεία αυτά παρουσιάζονται αναλυτικότερα στον ακόλουθο πίνακα.

Πίνακας 4.35: Σημαίες Χρονοναυλωμένων Δ/Ξ από την Pertamina (1999-2002)			
Σημαίες	Αρ. T/C Δ/Ξ	%	% Συν. Αρ. Στόλου Δ/Ξ
Bahamas	2	7,4%	5,6%
Cyprus	3	11,1%	3,7%
Greece	1	3,7%	6,2%
Liberia	2	7,4%	15,6%
Malta	3	11,1%	9,0%
Marshall Isl.	1	3,7%	1,4%
Norway	1	3,7%	0,9%
Panama	4	14,8%	13,0%
Singapore	8	29,6%	5,3%
Σύνολο	25	92,6%	

Πηγή: Επεξεργασμένα στοιχεία από www.maritimedata.com, *Clarkson Tanker Register 2000*, *Lloyds Shipping Economist*

Η ηλικία των δεξαμενόπλοιων που χρονοναυλώθηκαν από τον συγκεκριμένο ναυλωτή κατά την περίοδο 1999 - 2002 παρουσιάζεται στον παρακάτω πίνακα. Από τις πληροφορίες που έχουμε, παρατηρούμε πως ο ναυλωμένος στόλος παρουσιάζει μία

ποικιλία σε σχέση με τις ηλικίες των δεξαμενόπλοιων που ναυλώνονται, καθώς όλες οι κατηγορίες αντιπροσωπεύονται από ένα μικρό ή μεγάλο ποσοστό (με επιφύλαξη για το υπόλοιπο 7,4% για το οποίο δεν υπάρχουν πληροφορίες). Τα περισσότερα πλοία, 10 στον αριθμό ανήκουν στην ηλικία από 21 ετών και άνω, αντιπροσωπεύοντας το 37% του ναυλωμένου από την εταιρία στόλου, ενώ η ίδια κατηγορία ηλικίας αντιπροσωπεύει το 22,8% του συνολικού στόλου Δ/Ξ. Την αρνητική προτίμηση του ναυλωτή συγκεντρώνει πάντως η κατηγορία 6-10 ετών με μεγάλη διαφορά μεταξύ των ποσοστών επί του ναυλωμένου και επί του συνολικού στόλου (3,7% έναντι 19,1%). Οι λεπτομέρειες του θέματος παρατίθενται στον πίνακα.

Πίνακας 4.36: Ηλικία Χρονοναυλωμένων Δ/Ξ από την Pertamina (1999-2002)			
Ηλικία Πλοίων	Αριθμός T/C Δ/Ξ	%	% Συν. Στόλου Δ/Ξ
0 - 5 χρόνων	7	25,9%	22,8%
6 - 10 χρόνων	1	3,7%	19,1%
11 - 15 χρόνων	4	14,8%	15,5%
16 - 20 χρόνων	3	11,1%	19,8%
21 + χρόνων	10	37,0%	22,8%
Σύνολο	25	92,6%	100,0%

Πηγή: Επεξεργασμένα στοιχεία από www.maritimedata.com, Clarkson Tanker Register 2000, Lloyds Shipping Economist

4.2.11. Petrobras

Η Petrobras αποτελεί την κρατική εταιρία πετρελαιοειδών της Βραζιλίας, με παραγωγή 1,535 εκ. βαρέλια αργού πετρελαίου και 44 εκ. κυβικά μέτρα φυσικού αερίου ημερησίως. Διαθέτει επίσης 14 εγκαταστάσεις διυλιστηρίων, εκ των οποίων οι 11 είναι ιδιόκτητες και βρίσκονται στη Βραζιλία, οι 2 βρίσκονται στη Βολιβία και η 1 στην Αργεντινή. Ο συνολικός της στόλος απαρτίζεται από 115 δεξαμενόπλοια, τα 50 από τα οποία είναι ιδιόκτητα.⁹⁰

⁹⁰ www.petrobras.com

Οι συνολικές χρονοναυλώσεις της εταιρίας Petrobras περιλαμβάνουν 34 συμβόλαια από σύνολο 1070, δηλαδή ποσοστό 3,2% αυτών, ενώ το ναυλωμένο τονάζ φτάνει τα 3.749.705 dwt με ποσοστό 3,1% επί της συνολικής μεταφορικής ικανότητας (122.364.348 dwt). Ο αριθμός των συμβολαίων και το ναυλωμένο τονάζ ανά έτος για το χρονικό διάστημα 1999 – 2002 αναφέρονται κατωτέρω:

Πίνακας 4.37: Χρονοναυλώσεις από την Petrobras (1999-2002)		
Έτος	Αριθμός Χρονοναυλώσεων	Dwt
1999	4	380.040
2000	10	876.469
2001	12	1.143.609
2002	8	1.349.587
Σύνολο	34	3.749.705

Πηγή: Επεξεργασμένα στοιχεία από Lloyds Shipping Economist

Η διάρκεια της ναύλωσης των δεξαμενόπλοιων ήταν γνωστή μόνο για τις 9 από τις 34 περιπτώσεις συμβολαίων. Από αυτές, οι 4 χρονοναυλώσεις είχαν διάρκεια από 91 έως 365 ημέρες και οι υπόλοιπες 5 αφορούσαν trip charters, όλες κατά τη χρονική περίοδο 1999 – 2002.

Τα είδη των δεξαμενόπλοιων που ναύλωσαν οι υπό εξέταση εταιρίες καταγράφηκαν για 33 από τα 34 ναυλοσύμφωνα. Έτσι λοιπόν διαπιστώθηκε ότι στο χρονικό διάστημα που μας ενδιαφέρει ναυλώθηκαν 2 bulk/oil carriers, 1 chemical & oil carrier, 1 chemical tanker, 8 LPG, 1 ore/oil carrier, 3 product carriers, 1 shuttle tanker, 12 crude oil tankers και 4 tanker/product carriers. Αν εκφράσουμε τα βασικότερα είδη των ναυλωμένων δεξαμενόπλοιων σε ποσοστά, θα διαπιστώσουμε πως το 35,3% αφορά τα crude oil tankers, το 23,5% αφορά τα LPG, το 11,8% αφορά τα tanker/product carriers και το 8,8% τα product carriers.

Οι τύποι των δεξαμενόπλοιων που ναυλώθηκαν με σκοπό να ικανοποιήσουν τις μεταφορικές ανάγκες της Petrobras, μπορούν να συνοψιστούν στο πίνακα που

ακολουθεί. Από τα στοιχεία παρατηρούμε ότι η εταιρία ναύλωσε κατά κύριο λόγο 11 δεξαμενόπλοια τύπου Handysize τα οποία κατέλαβαν το 32,4% του ναυλωμένου στόλου, 7 τύπου Aframax και 7 τύπου Suezmax, καταλαμβάνοντας το καθένα από τα τελευταία το 20,6% του στόλου.

Πίνακας 4.38: Τύποι Χρονοναυλωμένων Δ/Ξ από την Petrobras (1999-2002)			
Τύπος Δ/Ξ	Κατηγορίες Δ/Ξ κατά μέγεθος	Αριθμός Δ/Ξ	%
Handysize	10.000-49.999 dwt	11	32,4%
Panamax	50.000-79.999 dwt	5	14,7%
Aframax	80.000-119.999 dwt	7	20,6%
Suezmax	120.000-199.999 dwt	7	20,6%
VLCC	200.000-319.999 dwt	3	8,8%
ULCC	320.000-550.000 dwt	1	2,9%
	Σύνολο	34	100,0%

Πηγή: Επεξεργασμένα στοιχεία από Lloyds Shipping Economist

Η καταγραφή των σημαίων στις οποίες είναι νηολογημένα τα δεξαμενόπλοια που ναυλώθηκαν από την Petrobras κατά τα έτη 1999 – 2002 παρατίθεται στον επόμενο πίνακα. Παρατηρούμε ότι η ναυλώτρια εταιρία διατηρεί σημαντικό τμήμα του ναυλωμένου στόλου της υπό τις σημαίες της Λιβερίας και της Ελλάδας (17,6% η κάθε μία), ένα μικρότερο μέρος της τάξης του 14,7% βρίσκεται υπό τη σημαία του Παναμά, ενώ αρκετά ακόμα πλοία είναι νηολογημένα σε μικρότερο ποσοστό σε άλλες σημαίες. Αν όμως δούμε τα στοιχεία υπό το πρίσμα της συμμετοχής κάθε σημαίας στο συνολικό αριθμό του στόλου Δ/Ξ, θα διαπιστώσουμε ότι αυξημένη προτίμηση δείχνεται στις σημαίες της Ελλάδας (17,6% έναντι 6,2%), της Δανίας (5,9% έναντι 0,5%) και της Νορβηγίας (NIS) (11,8% έναντι 6,3%). Οι λεπτομέρειες του θέματος παρατίθενται κατωτέρω.

Πίνακας 4.39: Σημαίες Χρονοναυλωμένων Δ/Ξ από την Petrobras (1999-2002)			
Σημαίες	Αρ. T/C Δ/Ξ	%	% Συν. Αρ. Στόλου Δ/Ξ
Bahamas	2	5,9%	5,6%
Brazil	1	2,9%	1,8%
Cyprus	1	2,9%	3,7%
Denmark	2	5,9%	0,5%
Greece	6	17,6%	6,2%
Liberia	6	17,6%	15,6%
Malta	4	11,8%	9,0%
Marshall Isl.	1	2,9%	1,4%
Norway (NIS)	4	11,8%	6,3%
Panama	5	14,7%	13,0%
Singapore	1	2,9%	5,3%
U.S.A.	1	2,9%	3,8%
Σύνολο	34	100%	

Πηγή: Επεξεργασμένα στοιχεία από www.maritimedata.com, Clarkson Tanker Register 2000, Lloyds Shipping Economist

Σε ότι αφορά στην ηλικία των δεξαμενόπλοιων που χρονοναυλώθηκαν στην υπό εξέταση περίοδο, με βάση τα στοιχεία μας θα μπορούσαμε να παρατηρήσουμε ότι 24 πλοία ή το 70,6% του στόλου είχαν ηλικία έως 10 ετών, ενώ μόνο 10 πλοία έχουν ηλικία από 11 ετών και άνω. Η προτίμηση του ναυλωτή για πλοία μικρής ηλικίας φαίνεται και από τη σύγκριση των ποσοστών του ναυλωμένου στόλου και των αντίστοιχων ποσοστών επί του συνολικού στόλου. Τα στοιχεία αυτά προέκυψαν από τον πίνακα που ακολουθεί.

Πίνακας 4.40: Ηλικία Χρονοναυλωμένων Δ/Ξ από την Petrobras (1999-2002)			
Ηλικία Πλοίων	Αριθμός T/C Δ/Ξ	%	% Συν. Στόλου Δ/Ξ
0 - 5 χρόνων	14	41,2%	22,8%
6 - 10 χρόνων	10	29,4%	19,1%
11 - 15 χρόνων	6	17,6%	15,5%
16 - 20 χρόνων	1	2,9%	19,8%
21 + χρόνων	3	8,8%	22,8%
Σύνολο	34	100,0%	100,0%

Πηγή: Επεξεργασμένα στοιχεία από www.maritimedata.com, Clarkson Tanker Register 2000, Lloyds Shipping Economist

4.2.12. Petronas

Η εταιρία Petronas (Petroliam Nasional Bhd) ιδρύθηκε στις 17 Αυγούστου του 1974 και αποτελεί την κρατική εταιρία πετρελαιοειδών της Μαλαισίας. Με επιχειρηματικές δραστηριότητες σε περισσότερες από 30 χώρες, ο όμιλος περιλαμβάνει 82 ιδιόκτητες θυγατρικές εταιρίες, έχει μερίδια μετοχών σε άλλες 24 και συνεργάζεται με ακόμα 47. Ο όμιλος εταιριών Petronas δραστηριοποιείται στους τομείς παραγωγής και διύλισης πετρελαίου, εξόρυξης και υγροποίησης φυσικού αερίου, προώθησης και θαλάσσιας μεταφοράς αυτών. Ο ιδιόκτητος στόλος της φαίνεται να περιορίζεται σε 5 LNG.⁹¹

Η Petronas κατέχει το 62,4% του μετοχικού κεφαλαίου της MISC (Malaysian International Shipping Corporation), η οποία δραστηριοποιείται στους τομείς των θαλασσιών μεταφορών και των logistics. Ο στόλος της απαρτίζεται από 10 crude oil tankers, 15 chemical carriers, 6 product carriers, 15 LNG και 3 LPG.⁹² Η MISC έχει θυγατρικές τις PNSL και American Eagle Tankers (AET). Η PNSL έχει την εμπορική διαχείριση σε 9 product carriers και την τεχνική διαχείριση σε 9 product carriers, 2 crude oil carriers, 7 chemical carriers και 4 gas carriers. Η AET μαζί με την MTL Petrolink διαχειρίζεται στόλο 28 Aframaxes και 2 VLCCs.⁹³

Η πολιτική χρονοναυλώσεων δεξαμενόπλοιων του ομίλου εταιριών Petronas εξετάστηκε με βάση τα συμβόλαια που πραγματοποιήθηκαν τόσο από τη «μητρική» εταιρία, όσο και από τις θυγατρικές της, MISC, PNSL, AET, MTL και MTL Petrolink κατά την τετραετία 1999 – 2002.

⁹¹ www.petronas.com

⁹² www.misc-bhd.com

⁹³ www.aetweb.com

Οι συνολικές χρονοναυλώσεις των ναυλωτριών εταιριών αφορούν 106 δεξαμενόπλοια (από σύνολο 1070), δηλαδή ποσοστό 9.9%, ενώ το ναυλωμένο τονάζ φτάνει τα 9.915.277 dwt με ποσοστό 8,1% επί της συνολικής μεταφορικής ικανότητας (122.364.348 dwt). Ο αριθμός των συμβολαίων και το ναυλωμένο τονάζ ανά έτος έχουν ως εξής:

Πίνακας 4.41: Χρονοναυλώσεις από τον όμιλο Petronas (1999-2002)		
Έτος	Αριθμός Χρονοναυλώσεων	Dwt
1999	39	3.687.533
2000	37	3.378.462
2001	29	2.753.109
2002	1	96.173
Σύνολο	106	9.915.277

Πηγή: Επεξεργασμένα στοιχεία από Lloyds Shipping Economist

Όσον αφορά στη διάρκεια της ναύλωσης των δεξαμενόπλοιων κατά τη χρονική περίοδο 1999 – 2002, τα αποτελέσματα έδειξαν ότι στις 66 από τις 106 περιπτώσεις συμβολαίων κατά τις οποίες υπήρχε η πληροφορία αυτή, υπήρξαν 62 συμβόλαια με διάρκεια έως και 90 ημερών, 1 συμβόλαια με διάρκεια από 91 έως 365 ημέρες και 3 συμβόλαια για trip charter.

Τα είδη των δεξαμενόπλοιων που ναύλωσαν οι υπό εξέταση εταιρίες καταγράφηκαν για 103 από τα 106 ναυλοσύμφωνα. Έτσι λοιπόν διαπιστώθηκε ότι στο χρονικό διάστημα που μας ενδιαφέρει ναυλώθηκαν 4 bulk/oil carriers, 3 OBOs, 17 product carriers, 1 shuttle tanker και 78 crude oil tankers. Τα δεξαμενόπλοια αργού πετρελαίου καταλαμβάνουν και εδώ το μεγαλύτερο μέρος του ναυλωμένου στόλου, αποτελώντας σε ποσοστό το 73,6% αυτού, ενώ το 16% του στόλου αποτελείται από δεξαμενόπλοια μεταφοράς προϊόντων πετρελαίου.

Οι τύποι των δεξαμενόπλοιων που ναυλώθηκαν με σκοπό να καλύψουν τις ανάγκες των επιχειρήσεων αυτών για τονάζ, μπορούν να συνοψιστούν στο πίνακα που

ακολουθεί. Από τα στοιχεία μπορούμε να παρατηρήσουμε ότι ο εν λόγω όμιλος επιλέγει να χρησιμοποιεί πλοία τύπων Panamax αλλά κυρίως Aframax, με τα τελευταία να καταλαμβάνουν το 93,4% του χρονοναυλωμένου στόλου.

Πίνακας 4.42: Τύποι χρονοναυλωμένων Δ/Ξ από τον όμιλο Petronas (1999-2002)			
Τύπος Δ/Ξ	Κατηγορίες Δ/Ξ κατά μέγεθος	Αριθμός Δ/Ξ	%
Handysize	10.000-49.999 dwt	0	0,0%
Panamax	50.000-79.999 dwt	7	6,6%
Aframax	80.000-119.999 dwt	99	93,4%
Suezmax	120.000-199.999 dwt	0	0,0%
VLCC	200.000-319.999 dwt	0	0,0%
ULCC	320.000-550.000 dwt	0	0,0%
	Σύνολο	106	100,0%

Πηγή: Επεξεργασμένα στοιχεία από Lloyds Shipping Economist

Οι σημαίες στις οποίες είναι νηολογημένα τα δεξαμενόπλοια που ναυλώθηκαν κατά τα έτη 1999 – 2002 καταγράφονται στον κατωτέρω πίνακα. Σημειώνεται ότι οι διαθέσιμες πληροφορίες που έχουμε για το θέμα αυτό αφορούν τα 102 από τα 106 πλοία. Με βάση τα στοιχεία του πίνακα αντιλαμβανόμαστε ότι οι ναυλώτριες εταιρίες επιλέγουν πλοία εγγεγραμμένα σε 15 διαφορετικά νηολόγια, δείχνοντας όμως προτίμηση κυρίως στη σημαία της Λιβερίας (42 πλοία ή 39,6% του ναυλωμένου στόλου), στη Norway (NIS) (11 πλοία ή 10,4% του στόλου) και σε αυτή των Μπαχαμών (10 πλοία ή 9,4% του στόλου). Ειδικότερα για την προτίμηση στη σημαία της Λιβερίας έχουμε να προσθέσουμε ότι αυτή αποδεικνύεται και από τη σύγκριση των ποσοστών που κατέχει στο ναυλωμένο έναντι του συνολικού στόλου Δ/Ξ (39,6% έναντι 15,6%). Αντίθετα, τη μικρότερη προτίμηση των ναυλωτών έχει η σημαία του Παναμά με ποσοστά 5,7% έναντι 13% αντίστοιχα.

Πίνακας 4.43: Σημαίες Χρονοναυλωμένων Δ/Ξ από τον Όμιλο Petronas (1999-2002)			
Σημαίες	Αρ. T/C Δ/Ξ	%	% Συν. Αρ. Στόλου Δ/Ξ
Bahamas	10	9,4%	5,6%
Cyprus	4	3,8%	3,7%
France	2	1,9%	0,7%
Greece	3	2,8%	6,2%
Isle of Man	1	0,9%	0,8%
Italy	1	0,9%	2,1%
Liberia	42	39,6%	15,6%
Malaysia	1	0,9%	1,0%
Malta	5	4,7%	9,0%
Marshall Isl.	5	4,7%	1,4%
Norway (NIS)	11	10,4%	6,3%
Panama	6	5,7%	13,0%
Qatar	3	2,8%	0,2%
Singapore	7	6,6%	5,3%
Venezuela	1	0,9%	1,2%
Σύνολο	102	96,2%	

Πηγή: Επεξεργασμένα στοιχεία από www.maritimedata.com, Clarkson Tanker Register 2000, Lloyds Shipping Economist

Τα στοιχεία μας για την ηλικία των δεξαμενόπλοιων που χρονοναυλώνονται επίσης περιορίζονται στις 102 από τις 106 περιπτώσεις. Από αυτά παρατηρήθηκε πως το μεγαλύτερο ποσοστό των δεξαμενόπλοιων (44,3%) που χρονοναυλώθηκαν (47 σε αριθμό) είχαν ηλικία από 6 έως 10 ετών, ένα μικρότερο ποσοστό της τάξεως του 20,8% είχε ηλικία από 11 έως 15 ετών και, ένα ακόμη μικρότερο ποσοστό, το 17,9% είχε ηλικία από 16 έως 20 ετών. Τα στοιχεία αυτά μαζί με τα στοιχεία των ποσοστών που καταλαμβάνουν οι διάφορες κατηγορίες ηλικιών στο σύνολο του στόλου, παρουσιάζονται λεπτομερώς στον ακόλουθο πίνακα.

Πίνακας 4.44: Ηλικία Χρονοναυλωμένων Δ/Ξ από τον Όμιλο Petronas (1999-2002)

Ηλικία Πλοίων	Αριθμός T/C Δ/Ξ	%	% Συν. Στόλου Δ/Ξ
0 - 5 χρόνων	10	9,4%	22,8%
6 - 10 χρόνων	47	44,3%	19,1%
11 - 15 χρόνων	22	20,8%	15,5%
16 - 20 χρόνων	19	17,9%	19,8%
21 + χρόνων	4	3,8%	22,8%
Σύνολο	102	96,2%	100,0%

Πηγή: Επεξεργασμένα στοιχεία από www.maritimedata.com, Clarkson Tanker Register 2000, Lloyds Shipping Economist

4.2.13. Royal Dutch / Shell Group

Η Shell έχει αναπτύξει τις επιχειρηματικές της δραστηριότητες γύρω από τους τομείς παραγωγής και διύλισης πετρελαίου, παραγωγής προϊόντων πετρελαίου, συλλογής φυσικού αερίου και παραγωγής χημικών. Η μεταφορά αυτών των φορτίων γίνεται είτε με ιδιόκτητα δεξαμενόπλοια, είτε με ναυλωμένα από ανεξάρτητους πλοιοκτήτες. Ο όμιλος έχει τον έλεγχο 10 δεξαμενόπλοιων τύπου Handysize, 6 Aframaxes, 5 VLCC's, 2 ULCC's, 28 LNG και 1 LPG.⁹⁴

Η πολιτική χρονοναυλώσεων δεξαμενόπλοιων αυτού του ομίλου εταιριών, εξετάστηκε με βάση τα συμβόλαια που εκτελέστηκαν από τις εταιρίες Shell, Shell South Africa, Showa Shell, Sietco, Pecten, Stasco και PCS κατά την τετραετία 1999 – 2002. Οι συνολικές χρονοναυλώσεις των προαναφερθεισών εταιριών αφορούν 61 περιπτώσεις δεξαμενόπλοιων (από σύνολο 1070), δηλαδή ποσοστό 5,7%, ενώ το ναυλωμένο τονάζ φτάνει τα 7.422.688 dwt με ποσοστό 6,1% επί της συνολικής μεταφορικής ικανότητας (122.364.348 dwt). Ο αριθμός των συμβολαίων και το ναυλωμένο τονάζ ανά έτος για τον όμιλο έχουν ως εξής:

⁹⁴ www.shell.com

Πίνακας 4.45: Χρονοναυλώσεις από τον Όμιλο Shell (1999-2002)		
Έτος	Αριθμός Χρονοναυλώσεων	Dwt
1999	6	555.726
2000	8	679.059
2001	14	1.207.420
2002	33	4.980.483
Σύνολο	61	7.422.688

Πηγή: Επεξεργασμένα στοιχεία από Lloyds Shipping Economist

Η διάρκεια της ναύλωσης των δεξαμενόπλοιων ήταν γνωστή για τις 44 από τις 61 περιπτώσεις συμβολαίων. Από αυτές, οι 4 χρονοναυλώσεις είχαν διάρκεια έως 90 ημέρες, οι 6 χρονοναυλώσεις είχαν διάρκεια από 91 έως 365 ημέρες, και οι 34 αφορούσαν trip charters, όλες κατά τη χρονική περίοδο 1999 – 2002.

Ερευνώντας τα είδη των δεξαμενόπλοιων που ναύλωσαν οι υπό εξέταση εταιρίες διαπιστώθηκε ότι στο χρονικό διάστημα που μας ενδιαφέρει ναυλώθηκαν 2 chemical & oil carriers, 2 chemical tankers, 4 LPG, 2 LPG/Ammonia, 3 product carriers, 43 crude oil tankers και 5 tanker/product carriers. Και εδώ, λόγω της φύσης των επιχειρηματικών δραστηριοτήτων του ομίλου, παρατηρείται η εντονότατη παρουσία των δεξαμενόπλοιων αργού πετρελαίου, τα οποία καταλαμβάνουν το 70,5% του ναυλωμένου στόλου.

Οι τύποι των δεξαμενόπλοιων που ναυλώθηκαν μπορούν να συνοψιστούν στον πίνακα που ακολουθεί. Από τα στοιχεία παρατηρούμε την υπεροχή των Aframaxes σε σχέση με τους υπόλοιπους τύπους πλοίων, αφού αυτά καταλαμβάνουν το 52,5% του ναυλωμένου στόλου με 32 πλοία. Σημαντικά ποσοστά πάντως διατηρούν τα Handysize με 21,3% του ναυλωμένου στόλου και 13 πλοία και, τα VLCC's με 19,7% του ναυλωμένου στόλου και 12 πλοία.

Πίνακας 4.46: Τύποι Χρονοναυλωμένων Δ/Ξ από τον Όμιλο Shell (1999-2002)			
Τύπος Δ/Ξ	Κατηγορίες Δ/Ξ κατά μέγεθος	Αριθμός Δ/Ξ	%
Handysize	10.000-49.999 dwt	13	21,3%
Panamax	50.000-79.999 dwt	4	6,6%
Aframax	80.000-119.999 dwt	32	52,5%
Suezmax	120.000-199.999 dwt	0	0,0%
VLCC	200.000-319.999 dwt	12	19,7%
ULCC	320.000-550.000 dwt	0	0,0%
	Σύνολο	61	100,0%

Πηγή: Επεξεργασμένα στοιχεία από Lloyds Shipping Economist

Οι σημαίες στις οποίες είναι νηολογημένα τα δεξαμενόπλοια που ναυλώθηκαν από τον όμιλο Shell κατά την χρονική περίοδο 1999 – 2002 παρουσιάζονται στον ακόλουθο πίνακα. Παρατηρούμε ότι οι ναυλώτριες εταιρίες ναύλωσαν 17 δεξαμενόπλοια με σημαία της Λιβερτίας (δηλαδή το 27,9% του στόλου), 15 πλοία με σημαία του Παναμά (24,6%), 8 πλοία με σημαία της Νήσου Man (13,1%), ενώ πολλά άλλα είναι σε μικρότερο ποσοστό υπό άλλες σημαίες. Οι τρεις προαναφερόμενες σημαίες συγκεντρώνουν επίσης τη μεγαλύτερη διαφορά μεταξύ του ποσοστού του ναυλωμένου στόλου σε αυτές και του αντίστοιχου ποσοστού στο σύνολο του στόλου Δ/Ξ, γεγονός που αποδεικνύει την αυξημένη προτίμηση τους από τους ναυλωτές. Η ελληνική σημαία είναι εδώ παρούσα με 5 δεξαμενόπλοια στο νηολόγιο της, καταλαμβάνοντας με τον τρόπο αυτό το 8,2% του ναυλωμένου στόλου. Οι λεπτομέρειες του θέματος παρατίθενται κατωτέρω.

Πίνακας 4.47: Σημείες Χρονοναυλωμένων Δ/Ξ από τον Όμιλο Shell (1999-2002)			
Σημείες	Αρ. T/C Δ/Ξ	%	% Συν. Αρ. Στόλου Δ/Ξ
Bahamas	1	1,6%	5,6%
Danish Int'l	1	1,6%	0,5%
Greece	5	8,2%	6,2%
Isle of Man	8	13,1%	0,8%
Liberia	17	27,9%	15,6%
Luxemburg	2	3,3%	0,2%
Malta	4	6,6%	9,0%
Marshall Isl.	1	1,6%	1,4%
Norway	1	1,6%	0,9%
Norway (NIS)	3	4,9%	6,3%
Panama	15	24,6%	13,0%
Singapore	3	4,9%	5,3%
Σύνολο	61	100,0%	

Πηγή: Επεξεργασμένα στοιχεία από www.maritimedata.com, Clarkson Tanker Register 2000, Lloyds Shipping Economist

Τα στοιχεία μας για την ηλικία των δεξαμενόπλοιων που χρονοναυλώθηκαν στην υπό εξέταση τετραετία παρουσιάζονται στον παρακάτω πίνακα, μαζί με τα στοιχεία για το ποσοστό που καταλαμβάνουν οι ηλικίες αυτές στο συνολικό αριθμό των Δ/Ξ. Από αυτά παρατηρήθηκε πως το 52,5% των πλοίων που χρονοναυλώθηκαν είχαν ηλικία έως 5 ετών, ενώ ένα ακόμη μεγάλο ποσοστό, το 36,1% αυτών είχαν ηλικία από 6 – 10 ετών. Το γεγονός αυτό αποδίδεται σε μια αρκετά προσεγμένη και ευαισθητοποιημένη πολιτική ναυλώσεων σε ότι αφορά στα όρια ηλικίας που επιτρέπουν οι διεθνείς κανονισμοί για τις θαλάσσιες μεταφορές των δεξαμενόπλοιων.

Πίνακας 4.48: Ηλικία Χρονοναυλωμένων Δ/Ξ από τον Όμιλο Shell (1999-2002)			
Ηλικία Πλοίων	Αριθμός T/C Δ/Ξ	%	% Συν. Στόλου Δ/Ξ
0 - 5 χρόνων	32	52,5%	22,8%
6 - 10 χρόνων	22	36,1%	19,1%
11 - 15 χρόνων	3	4,9%	15,5%
16 - 20 χρόνων	3	4,9%	19,8%
21 + χρόνων	1	1,6%	22,8%
Σύνολο	61	100,0%	100,0%

Πηγή: Επεξεργασμένα στοιχεία από www.maritimedata.com, Clarkson Tanker Register 2000, Lloyds Shipping Economist

4.2.14. SK Corporation - Enron

Η SK Shipping, θυγατρική επιχείρηση της SK Corporation, δημιουργήθηκε στις 29 Ιουνίου του 1982 στη Νότια Κορέα και δραστηριοποιείται στη θαλάσσια μεταφορά όλων των χύδην υγρών φορτίων. Με επιτυχία διαχειρίζεται το 30% των εισαγωγών αργού πετρελαίου της Κορέας και καλύπτει επίσης το 25% της ζήτησης σε LPG. Ο στόλος της περιλαμβάνει (ιδιόκτητα και χρονοναυλωμένα) 12 δεξαμενόπλοια αργού πετρελαίου, 8 LPG, 9 product carriers, 6 chemical carriers και 6 LNG. Η Enron δεν εμφανίζεται να διαθέτει στόλο, ιδιόκτητο ή χρονοναυλωμένο.⁹⁵

Για τη μελέτη της πολιτικής χρονοναυλώσεων δεξαμενόπλοιων των εταιριών SK Corporation, SK Shipping και Enron συγκεντρώσαμε τα στοιχεία που προέκυψαν από 19 χρονοναυλώσεις δεξαμενόπλοιων, οι οποίες πραγματοποιήθηκαν κατά την τετραετία 1999 – 2002. Αυτές κατέλαβαν το 1,8% του συνόλου των ναυλοσύμφωνων και το 2,7% (3.276.342 dwt) της συνολικής μεταφορικής ικανότητας (122.364.348 dwt).

Ο αριθμός των χρονοναυλώσεων καθώς και το ναυλωμένο τονάζ ανά έτος μπορούν να παρουσιαστούν στον επόμενο πίνακα.

Πίνακας 4.49: Χρονοναυλώσεις από τη SK- Enron (1999-2002)		
Έτος	Αριθμός Χρονοναυλώσεων	Dwt
1999	1	65.979
2000	2	515.986
2001	3	375.202
2002	13	2.319.175
Σύνολο	19	3.276.342

Πηγή: Επεξεργασμένα στοιχεία από Lloyds Shipping Economist

Σε ότι αφορά στη διάρκεια της ναύλωσης των δεξαμενόπλοιων κατά τη χρονική περίοδο 1999 – 2002, τα αποτελέσματα έδειξαν ότι στις 12 από τις 19 περιπτώσεις συμβολαίων κατά τις οποίες υπήρχε η πληροφορία αυτή, υπήρξαν 1 συμβόλαιο με

⁹⁵ www.skshipping.com, www.enron.com

διάρκεια από 91 έως 365 ημέρες και 11 συμβόλαια για trip charter, τα οποία σημειωτέον ότι πραγματοποιήθηκαν τον Ιούνιο του 2002.

Τα είδη των δεξαμενόπλοιων που ναυλώθηκαν από τις προαναφερόμενες εταιρίες κατά τη χρονική περίοδο που μας ενδιαφέρει, αφορούν 4 product carriers, 12 crude oil tankers και 1 tanker/product carrier, με τα είδη αυτά των δεξαμενόπλοιων να αποτελούν το 89,5% του ναυλωμένου στόλου δεξαμενόπλοιων καθώς, για το υπόλοιπο ποσοστό δεν βρέθηκαν πληροφορίες.

Οι τύποι των δεξαμενόπλοιων που χρονοναυλώθηκαν από τις υπό εξέταση εταιρίες αναφέρονται στον πίνακα που ακολουθεί. Από τα στοιχεία παρατηρούμε πως από τα 19 χρονοναυλωμένα πλοία, το σημαντικότερο ποσοστό κατέχει η κατηγορία δεξαμενόπλοιων τύπου VLCC, με 42,1% επί του χρονοναυλωμένου στόλου και 8 πλοία. Οι υπόλοιπες κατηγορίες κατέχουν μικρότερα ποσοστά, εκτός από αυτή των ULCC για την οποία δεν ναυλώθηκε κανένα πλοίο.

Πίνακας 4.50: Τύποι Χρονοναυλωμένων Δ/Ξ από τη SK-Enron (1999-2002)			
Τύπος Δ/Ξ	Κατηγορίες Δ/Ξ κατά μέγεθος	Αριθμός Δ/Ξ	%
Handysize	10.000-49.999 dwt	2	10,5%
Panamax	50.000-79.999 dwt	4	21,1%
Aframax	80.000-119.999 dwt	3	15,8%
Suezmax	120.000-199.999 dwt	2	10,5%
VLCC	200.000-319.999 dwt	8	42,1%
ULCC	320.000-550.000 dwt	0	0,0%
	Σύνολο	19	100,0%

Πηγή: Επεξεργασμένα στοιχεία από, Lloyds Shipping Economist

Σε ότι αφορά στις σημαίες νηολόγησης των δεξαμενόπλοιων που ναυλώθηκαν κατά τη χρονική περίοδο 1999 – 2002, παρατηρούμε ότι οι εν λόγω ναυλωτές έχουν πολύ μικρό αριθμό πλοίων ανά νηολόγιο, σημειώνουμε όμως ότι τα στοιχεία μας εδώ περιορίζονται σε 16 από 19 περιπτώσεις δεξαμενόπλοιων. Συγκρίνοντας πάντως τα ποσοστά των συγκεκριμένων σημαιών επί του ναυλωμένου στόλου και τα ποσοστά επί

του συνολικού στόλου Δ/Ξ, διαπιστώνουμε την αυξημένη προτίμηση των ναυλωτών κυρίως στη σημαία του Παναμά και ύστερα στις σημαίες του Χονγκ – Κονγκ και της Γερμανίας, σε σχέση πάντα με την συνολική προσφορά αυτών στο στόλο Δ/Ξ. Τα στοιχεία αυτά παρουσιάζονται αναλυτικότερα στον ακόλουθο πίνακα.

Πίνακας 4.51: Σημαίες Χρονοναλωμένων Δ/Ξ από τη SK-Enron (1999-2002)			
Σημαίες	Αρ. T/C Δ/Ξ	%	% Συν. Αρ. Στόλου Δ/Ξ
Germany	1	5,3%	0,5%
Hong Kong	1	5,3%	0,3%
Liberia	3	15,8%	15,6%
Malaysia	1	5,3%	1,0%
Malta	2	10,5%	9,0%
Marshall Isl.	1	5,3%	1,4%
Norway (NIS)	2	10,5%	6,3%
Panama	4	21,1%	13,0%
Singapore	1	5,3%	5,3%
Σύνολο	16	84,2%	

Πηγή: Επεξεργασμένα στοιχεία από www.maritimedata.com, Clarkson Tanker Register 2000, Lloyds Shipping Economist

Οι διάφορες κατηγορίες ηλικιών των δεξαμενόπλοιων που χρονοναυλώθηκαν κατά την τετραετία 1999 – 2002, καθώς και η συμμετοχή τους στο σύνολο του στόλου παρουσιάζονται στον κατωτέρω πίνακα. Από τις πληροφορίες που έχουμε, παρατηρούμε πως το 26,4% των πλοίων που χρονοναυλώθηκαν (5 σε αριθμό), είχε ηλικία έως 10 ετών, ένα αντίστοιχο ποσοστό της τάξεως του 26,3% είχε ηλικία από 16 – 20 ετών, ενώ το μεγαλύτερο ποσοστό (31,6%) είχε η ηλικία από 11 – 15 ετών. Η αυξημένη προτίμηση των ναυλωτών για τις δύο τελευταίες κατηγορίες ηλικιών φαίνεται επιπλέον από το γεγονός ότι, επιλέγονται σε μεγαλύτερο βαθμό από την ποσοστιαία συμμετοχή τους στο συνολικό αριθμό των Δ/Ξ. Διατηρούμε πάντως μια επιφύλαξη ως προς αυτό το συμπέρασμα καθότι η ηλικία του 15,8% του στόλου δεν είναι διαθέσιμη.

Πίνακας 4.52: Ηλικία Χρονοναυλωμένων Δ/Ξ από τη SK-Enron (1999-2002)			
Ηλικία Πλοίων	Αριθμός T/C Δ/Ξ	%	% Συν. Στόλου Δ/Ξ
0 - 5 χρόνων	4	21,1%	22,8%
6 - 10 χρόνων	1	5,3%	19,1%
11 - 15 χρόνων	6	31,6%	15,5%
16 - 20 χρόνων	5	26,3%	19,8%
21 + χρόνων	0	0,0%	22,8%
Σύνολο	16	84,2%	100,0%

Πηγή: Επεξεργασμένα στοιχεία από www.maritimedata.com, Clarkson Tanker Register 2000, Lloyds Shipping Economist

4.2.15.Skaugan

Με την έρευνα μας για την εταιρία αυτή και την πολιτική χρονοναυλώσεων αυτής, διαπιστώσαμε ότι πραγματοποίησε 21 από τις 1070 χρονοναυλώσεις πλοίων που εξετάσαμε, ποσοστό δηλαδή 2% επί του συνόλου των ναυλώσεων και κατέλαβε το 1,6% της συνολικής μεταφορικής ικανότητας (122.364.348 dwt) με 1.952.809 dwt.

Ο αριθμός των χρονοναυλώσεων και το ναυλωμένο τονάζ ανά έτος μπορούν να παρουσιαστούν στον επόμενο πίνακα.

Πίνακας 4.53: Χρονοναυλώσεις από τη Skaugan (1999 - 2002)		
Έτος	Αριθμός Χρονοναυλώσεων	Dwt
1999	0	0
2000	10	935.704
2001	6	544.455
2002	5	472.650
Σύνολο	21	1.952.809

Πηγή: Επεξεργασμένα στοιχεία από Lloyds Shipping Economist

Πληροφορίες σχετικά με τη διάρκεια της ναύλωσης των δεξαμενόπλοιων κατά τη χρονική περίοδο 1999 – 2002 υπήρξαν μόνο για 7 περιπτώσεις συμβολαίων κατά τις οποίες, 2 συμβόλαια είχαν διάρκεια έως 90 ημέρες και 5 αφορούσαν trip charters. Επίσης, τα στοιχεία σχετικά με το είδος του πλοίου κάνουν λόγο μόνο για 2 bulk/oil carriers και 16 crude oil tankers.

Οι τύποι των δεξαμενόπλοιων που χρονοναυλώθηκαν από την προαναφερόμενη επιχείρηση αφορούν 2 δεξαμενόπλοια τύπου Panamax και 19 τύπου Aframax, με τα τελευταία να καταλαμβάνουν το 90,5% του χρονοναυλωμένου στόλου.

Σε ότι αφορά στις σημαίες στις οποίες είναι νηολογημένα τα πλοία που χρονοναυλώθηκαν, τα στοιχεία μας δίνουν απαντήσεις για τις 20 από τις 21 περιπτώσεις. Έτσι λοιπόν, παρατηρούμε ότι τα περισσότερα πλοία ανά σημαία τα έχουν αυτές των Μπαχαμών, της Λιβερίας και της ΝΝορβηγίας (NIS) με 4 δεξαμενόπλοια νηολογημένα σε κάθε μια. Ιδιαίτερα μάλιστα για τις σημαίες των Μπαχαμών και της ΝΝορβηγίας (NIS), έχουμε να επισημάνουμε την αυξημένη προτίμησή τους από το ναυλωτή, καθότι το ποσοστό τους στο ναυλωμένο στόλο υπερτερεί κατά πολύ του ποσοστού τους στο συνολικό στόλο Δ/Ξ. Τα στοιχεία για όλες τις σημαίες αναλύονται στον πίνακα που ακολουθεί.

Πίνακας 4.54: Σημαίες Χρονοναυλωμένων Δ/Ξ από τη Skaugan (1999-2002)			
Σημαίες	Αρ. T/C Δ/Ξ	%	% Συν. Αρ. Στόλου Δ/Ξ
Bahamas	4	19,0%	5,6%
Bermuda	1	4,8%	0,6%
Cyprus	2	9,5%	3,7%
Greece	1	4,8%	6,2%
Liberia	4	19,0%	15,6%
Malta	1	4,8%	9,0%
Norway (NIS)	4	19,0%	6,3%
Panama	1	4,8%	13,0%
Singapore	1	4,8%	5,3%
U.A.E.	1	4,8%	0,5%
Σύνολο	20	95,2%	

Πηγή: Επεξεργασμένα στοιχεία από www.maritimedata.com, Clarkson Tanker Register 2000, Lloyds Shipping Economist

Τα στοιχεία που σχετίζονται με την ηλικία των δεξαμενόπλοιων που χρονοναυλώθηκαν από την εν λόγω εταιρία, αφορούν 20 από τις 21 περιπτώσεις χρονοναυλώσεων και παρατίθενται στον επόμενο πίνακα. Από αυτά διαπιστώνουμε ότι, το μεγαλύτερο μέρος καταλαμβάνουν τα 11 ή το 52,4% των δεξαμενόπλοιων, τα οποία

κατά τη χρονική στιγμή της ναύλωσής τους ήταν σε ηλικία 6 – 10 ετών. Παράλληλα, η κατηγορία αυτή ηλικίας παρουσιάζει και τη μεγαλύτερη θετική διαφορά μεταξύ του ποσοστού στο ναυλωμένο από την εν λόγω εταιρία στόλο, και του ποσοστού στο συνολικό στόλο.

Πίνακας 4.55: Ηλικία Χρονοναυλωμένων Δ/Ξ από τη Skaugen (1999-2002)			
Ηλικία Πλοίων	Αριθμός T/C Δ/Ξ	%	% Συν. Στόλου Δ/Ξ
0 - 5 χρόνων	2	9,5%	22,8%
6 - 10 χρόνων	11	52,4%	19,1%
11 - 15 χρόνων	3	14,3%	15,5%
16 - 20 χρόνων	4	19,0%	19,8%
21 + χρόνων	0	0,0%	22,8%
Σύνολο	20	95,2%	100,0%

Πηγή: Επεξεργασμένα στοιχεία από www.maritimedata.com, Clarkson Tanker Register 2000, Lloyds Shipping Economist

4.2.16. Skaugen

Η νορβηγική εταιρία Skaugen δραστηριοποιείται κυρίως στο χώρο των θαλάσσιων μεταφορών πετροχημικών αερίων, LPG και του lightering. Διαχειρίζεται συνολικά 46 δεξαμενόπλοια εκ των οποίων 9 Aframax, 6 Lightering Support Vessels, 20 gas carriers.

Οι συνολικές χρονοναυλώσεις της εταιρίας αυτής κατά την τετραετία 1999 – 2002 αφορούν 121 περιπτώσεις δεξαμενόπλοιων (από σύνολο 1070), δηλαδή ποσοστό 11,3%, ενώ το ναυλωμένο τονάζ φτάνει τα 11.517.878 dwt με ποσοστό 9,4% επί της συνολικής μεταφορικής ικανότητας (122.364.348 dwt). Ο αριθμός των συμβολαίων και το ναυλωμένο τονάζ ανά έτος έχουν ως εξής:

Πίνακας 4.56: Χρονοναυλώσεις από τη Skaugen (1999-2002)		
Έτος	Αριθμός Χρονοναυλώσεων	Dwt
1999	53	5.022.050
2000	34	3.104.588
2001	26	2.575.318
2002	8	815.922
Σύνολο	121	11.517.878

Πηγή: Επεξεργασμένα στοιχεία από Lloyds Shipping Economist

Η διάρκεια της ναύλωσης των δεξαμενόπλοιων ήταν γνωστή για τις 81 από τις 121 περιπτώσεις συμβολαίων. Από αυτές, οι 73 χρονοναυλώσεις είχαν διάρκεια έως 90 ημέρες, οι 5 χρονοναυλώσεις είχαν διάρκεια από 91 έως 365 ημέρες και 3 αφορούσαν trip charters.

Τα είδη των δεξαμενόπλοιων που ναύλωσε η υπό εξέταση εταιρία καταγράφηκαν για 119 από τα 121 ναυλοσύμφωνα. Έτσι λοιπόν διαπιστώθηκε ότι στο χρονικό διάστημα που μας ενδιαφέρει ναυλώθηκαν 11 bulk/oil carriers, 4 combi/OBOs, 10 product carriers, 1 shuttle tanker και 93 crude oil tankers, με τα τελευταία να καταλαμβάνουν το 76,9% του ναυλωμένου στόλου.

Όσον αφορά στους τύπους των δεξαμενόπλοιων που χρονοναυλώθηκαν στο χρονικό διάστημα που μας ενδιαφέρει, μπορούμε να πούμε ότι ο συγκεκριμένος ναυλωτής δείχνει σαφή προτίμηση στα Aframaxes, αφού χρονοναυλώθηκαν 114 πλοία του συγκεκριμένου τύπου ή το 94,2% του ναυλωμένου στόλου. Οι λεπτομέρειες επί του θέματος αναλύονται κατωτέρω.

Πίνακας 4.57: Τύποι Χρονοναυλωμένων Δ/Ξ από τη Skaugen (1999-2002)			
Τύπος Δ/Ξ	Κατηγορίες Δ/Ξ κατά μέγεθος	Αριθμός Δ/Ξ	%
Handysize	10.000-49.999 dwt	0	0,0%
Panamax	50.000-79.999 dwt	4	3,3%
Aframax	80.000-119.999 dwt	114	94,2%
Suezmax	120.000-199.999 dwt	3	2,5%
VLCC	200.000-319.999 dwt	0	0,0%
ULCC	320.000-550.000 dwt	0	0,0%
	Σύνολο	121	100,0%

Πηγή: Επεξεργασμένα στοιχεία από Lloyds Shipping Economist

Οι σημαίες στις οποίες είναι νηολογημένα τα δεξαμενόπλοια που ναυλώθηκαν κατά τα έτη 1999 – 2002 καταγράφονται στον επόμενο πίνακα. Σημειώνεται ότι οι διαθέσιμες πληροφορίες που έχουμε για το θέμα αυτό αφορούν 120 από τα 121 πλοία. Παρατηρούμε ότι το μεγαλύτερο τμήμα του στόλου ναυλώνεται υπό σημαία ευκαιρίας, ενώ μόνο ένα πολύ μικρό ποσοστό αυτού υπό άλλες - πιο αξιόπιστες - σημαίες. Οι κυριότερες σημαίες εδώ διακρίνονται να είναι αυτές της Λιβερίας και της Νορβηγίας (NIS) με ποσοστό 32,2% και 27,3% αντίστοιχα επί του ναυλωμένου στόλου. Επιπλέον, οι εν λόγω σημαίες συγκεντρώνουν τη μεγαλύτερη θετική διαφορά μεταξύ των ποσοστών τους επί του ναυλωμένου στόλου και των ποσοστών επί του συνολικού στόλου των Δ/Ξ. Οι σημαίες νηολόγησης των δεξαμενόπλοιων παρατίθενται λεπτομερώς κατωτέρω.

Πίνακας 4.58: Σημιαίες Χρονοναυλωμένων Δ/Ξ από τη Skaugen (1999-2002)			
Σημιαίες	Αρ. T/C Δ/Ξ	%	% Συν. Στόλου Δ/Ξ
Bahamas	13	10,7%	5,6%
Cyprus	4	3,3%	3,7%
Greece	5	4,1%	6,2%
Italy	1	0,8%	2,1%
Liberia	39	32,2%	15,6%
Malta	8	6,6%	9,0%
Marshall Isl.	5	4,1%	1,4%
Norway (NIS)	33	27,3%	6,3%
Panama	7	5,8%	13,0%
Qatar	1	0,8%	0,2%
Russia	1	0,8%	1,1%
Singapore	3	2,5%	5,3%
Σύνολο	120	99,2%	

Πηγή: Επεξεργασμένα στοιχεία από www.maritimedata.com, Clarkson Tanker Register 2000, Lloyds Shipping Economist

Τα στοιχεία μας για την ηλικία των δεξαμενόπλοιων που χρονοναυλώνονται επίσης αφορούν 120 από τις 121 περιπτώσεις. Από αυτά παρατηρήθηκε πως ο συγκεκριμένος ναυλωτής χρονοναυλώνει πλοία όλων των ηλικιών, κατά βάση όμως επιλέγει τα περισσότερα μεταξύ των 6 – 10 ετών και 16 – 20 ετών, αφού κάθε μία από αυτές τις κατηγορίες καταλαμβάνει το 28,1% του στόλου. Στον πίνακα που ακολουθεί παρουσιάζονται λεπτομερώς οι ηλικίες των πλοίων του χρονοναυλωμένου στόλου κατά την περίοδο 1999 – 2002, καθώς και τα ποσοστά των ηλικιών αυτών στο σύνολο του στόλου.

Πίνακας 4.59: Ηλικία Χρονοναυλωμένων Δ/Ξ από τη Skaugen (1999-2002)			
Ηλικία Πλοίων	Αριθμός T/C Δ/Ξ	%	% Συν. Στόλου Δ/Ξ
0 - 5 χρόνων	27	22,3%	22,8%
6 - 10 χρόνων	34	28,1%	19,1%
11 - 15 χρόνων	15	12,4%	15,5%
16 - 20 χρόνων	34	28,1%	19,8%
21 + χρόνων	10	8,3%	22,8%
Σύνολο	120	99,2%	100,0%

Πηγή: Επεξεργασμένα στοιχεία από www.maritimedata.com, Clarkson Tanker Register 2000, Lloyds Shipping Economist

4.2.17. Stena

Η Stena απασχολεί τα ιδιόκτητα ή χρονοναυλωμένα δεξαμενόπλοια της στο εμπόριο αργού πετρελαίου και προϊόντων πετρελαίου. Η θυγατρική της Stentex δημιουργήθηκε το 1995 σαν αποτέλεσμα της εμπορικής συμμαχίας μεταξύ της Stena και της Texaco, με σκοπό να εξυπηρετηθούν οι ανάγκες για τονάζ της Texaco. Η Stena διαχειρίζεται συνολικό στόλο 40 Δ/Ξ 4,5 εκ. dwt, ενώ η Stentex διαχειρίζεται 6 Panamax, 7 Aframax και 15 product carriers.⁹⁶

Για την ανάλυση της πολιτικής χρονοναυλώσεων της εταιρίας Stena, μελετήσαμε τα στοιχεία των συμβολαίων που αφορούσαν τόσο την ίδια, όσο και τη θυγατρική της Stentex. Οι συνολικές χρονοναυλώσεις αυτών κατά την τετραετία 1999 – 2002 αφορούν 16 περιπτώσεις δεξαμενόπλοιων (από σύνολο 1070), δηλαδή ποσοστό 1,5%, ενώ το ναυλωμένο τονάζ φτάνει το 1.590.627 dwt με ποσοστό 1,3% επί της συνολικής μεταφορικής ικανότητας (122.364.348 dwt). Ο αριθμός των συμβολαίων και το ναυλωμένο τονάζ ανά έτος έχουν ως εξής:

Πίνακας 4.60: Χρονοναυλώσεις από τη Stena (1999-2002)		
Έτος	Αριθμός Χρονοναυλώσεων	Dwt
1999	8	637.734
2000	4	657.251
2001	1	60.959
2002	3	234.683
Σύνολο	16	1.590.627

Πηγή: Επεξεργασμένα στοιχεία από Lloyds Shipping Economist

Η διάρκεια της ναύλωσης των δεξαμενόπλοιων ήταν γνωστή για τις 12 από τις 16 περιπτώσεις συμβολαίων. Από αυτές, 1 χρονοναύλωση είχε διάρκεια έως 90 ημέρες, 5 χρονοναυλώσεις είχαν διάρκεια από 91 έως 365 ημέρες, 3 χρονοναυλώσεις είχαν διάρκεια άνω των 365 ημερών και 3 αφορούσαν trip charters.

⁹⁶ www.stenabulk.com, www.stentex.com

Τα είδη των δεξαμενόπλοιων που ναύλωσε η υπό εξέταση εταιρία καταγράφηκαν για 15 από τα 16 ναυλοσύμφωνα. Έτσι λοιπόν διαπιστώθηκε ότι στο χρονικό διάστημα που μας ενδιαφέρει ναυλώθηκαν 1 bulk/oil carrier, 1 product carrier και 13 crude oil tankers. Και εδώ, το βάρος των επιχειρηματικών δραστηριοτήτων των επιχειρήσεων, φαίνεται να δίνεται στον τομέα των δεξαμενόπλοιων αργού πετρελαίου, τα οποία καταλαμβάνουν το 81,3% του ναυλωμένου στόλου.

Μελετώντας τους τύπους των δεξαμενόπλοιων που χρονοναυλώθηκαν στο χρονικό διάστημα που μας ενδιαφέρει, μπορούμε να πούμε ότι η ναυλώτρια εταιρία χρησιμοποιεί ως επί των πλείστων πλοία τύπου Aframax, αφού αυτά καταλαμβάνουν το 50% του ναυλωμένου στόλου, σημαντικό μέρος του όμως καταλαμβάνουν και τα Panamax με 31,3% . Οι λεπτομέρειες επί του θέματος αναλύονται κατωτέρω.

Πίνακας 4.61: Τύποι Χρονοναυλωμένων Δ/Ξ από τη Stena (1999-2002)			
Τύπος Δ/Ξ	Κατηγορίες Δ/Ξ κατά μέγεθος	Αριθμός Δ/Ξ	%
Handysize	10.000-49.999 dwt	1	6,3%
Panamax	50.000-79.999 dwt	5	31,3%
Aframax	80.000-119.999 dwt	8	50,0%
Suezmax	120.000-199.999 dwt	0	0,0%
VLCC	200.000-319.999 dwt	2	12,5%
ULCC	320.000-550.000 dwt	0	0,0%
	Σύνολο	16	100,0%

Πηγή: Επεξεργασμένα στοιχεία από Lloyds Shipping Economist

Σε ότι αφορά στις σημαίες νηολόγησης των δεξαμενόπλοιων που ναυλώθηκαν κατά τη χρονική περίοδο 1999 – 2002, παρατηρούμε ότι οι εν λόγω ναυλωτές επέλεξαν μικρό αριθμό πλοίων (από 1 έως 4) ανά νηολόγιο χωρίς να δείχνουν προτίμηση σε κάποια συγκεκριμένη σημαία, βάσει των στοιχείων μας επί του ναυλωμένου στόλου για τις 15 από τις 16 περιπτώσεις δεξαμενόπλοιων. Οι περισσότερες από τις αναγραφόμενες σημαίες πάντως έχουν την αυξημένη προτίμηση των ναυλωτών, με ποσοστό μεγαλύτερο

από αυτό που καταλαμβάνουν στο συνολικό αριθμό Δ/Ξ. Τα στοιχεία αυτά παρουσιάζονται αναλυτικότερα στον ακόλουθο πίνακα.

Πίνακας 4.62: Σημαίες Χρονοναυλωμένων Δ/Ξ από τη Stena (1999-2002)			
Σημαίες	Αρ. T/C Δ/Ξ	%	% Συν. Αρ. Στόλου Δ/Ξ
Bahrain	1	6,3%	0,03%
Greece	1	6,3%	6,2%
Japan	2	12,5%	1,2%
Liberia	4	25,0%	15,6%
Malta	1	6,3%	9,0%
Marshall Isl.	1	6,3%	1,4%
Panama	3	18,8%	13,0%
Qatar	1	6,3%	0,2%
Singapore	1	6,3%	5,3%
Σύνολο	15	93,8%	

Πηγή: Επεξεργασμένα στοιχεία από www.maritimedata.com, Clarkson Tanker Register 2000, Lloyds Shipping Economist

Τα στοιχεία που σχετίζονται με την ηλικία των δεξαμενόπλοιων που χρονοναυλώθηκαν από τις εν λόγω εταιρίες, αφορούν 15 από τις 16 περιπτώσεις χρονοναυλώσεων. Από αυτά διαπιστώνουμε ότι, το μεγαλύτερο μέρος των συμβολαίων καταλαμβάνουν 7 πλοία ή το 43,8% του στόλου, τα οποία κατά τη χρονική στιγμή της ναύλωσής τους ήταν σε ηλικία 6 – 10 ετών, ενώ ακολουθούν 4 πλοία ή το 25% του στόλου με ηλικία από 11 – 15 ετών. Οι πληροφορίες αυτές καθώς και τα ποσοστά που καταλαμβάνουν οι κατηγορίες των ηλικιών στο σύνολο του στόλου, παρατίθενται στον επόμενο πίνακα.

Πίνακας 4.63: Ηλικία Χρονοναυλωμένων Δ/Ξ από τη Stena (1999-2002)			
Ηλικία Πλοίων	Αριθμός T/C Δ/Ξ	%	% Συν. Στόλου Δ/Ξ
0 - 5 χρόνων	0	0,0%	22,8%
6 - 10 χρόνων	7	43,8%	19,1%
11 - 15 χρόνων	4	25,0%	15,5%
16 - 20 χρόνων	3	18,8%	19,8%
21 + χρόνων	1	6,3%	22,8%
Σύνολο	15	93,8%	100,0%

Πηγή: Επεξεργασμένα στοιχεία από www.maritimedata.com, Clarkson Tanker Register 2000, Lloyds Shipping Economist

4.2.18. Teekay

Η Teekay Shipping δραστηριοποιείται στον τομέα μεταφοράς αργού πετρελαίου, ενώ ταυτόχρονα είναι πλοιοκτήτρια και διαχειρίστρια του μεγαλύτερου στόλου δεξαμενόπλοιων τύπου Aframax στον κόσμο. Διαθέτει και διαχειρίζεται σε συνδυασμό με τη θυγατρική της Navion, συνολικά 149 πλοία (μαζί με τα χρονοναυλωμένα και τα νεότευκτα έως το 2005), εκ των οποίων τα ιδιόκτητα είναι 54 Aframaxes, 8 Suezmaxes, 1 VLCC, 2 product carriers, 1 gas carrier, 8 OBOs, και 26 shuttle tankers.⁹⁷

Η μελέτη της πολιτικής χρονοναυλώσεων δεξαμενόπλοιων της συγχωνευμένης πλέον εταιρίας Teekay, χρειάστηκε τη συγκέντρωση όλων των απαιτούμενων στοιχείων τόσο της ίδιας της εταιρίας, όσο και της Navion. Από αυτά τα στοιχεία διαπιστώσαμε ότι υπήρξαν 18 χρονοναυλώσεις δεξαμενόπλοιων από το σύνολο των εταιριών αυτών, οι οποίες κατέλαβαν το 1,7% του συνόλου των ναυλοσύμφωνων και το 1,7% (2.053.676 dwt) της συνολικής μεταφορικής ικανότητας (122.364.348 dwt).

Ο αριθμός των χρονοναυλώσεων καθώς και το ναυλωμένο τονάζ ανά έτος για τις εταιρίες αυτές μπορούν να παρουσιαστούν στον επόμενο πίνακα.

Πίνακας 4.64: Χρονοναυλώσεις από την Teekay (1999-2002)		
Έτος	Αριθμός Χρονοναυλώσεων	Dwt
1999	6	538.185
2000	6	796.580
2001	4	417.161
2002	2	301.750
Σύνολο	18	2.053.676

Πηγή: Επεξεργασμένα στοιχεία από Lloyds Shipping Economist

Σε ότι αφορά στη διάρκεια της ναύλωσης των δεξαμενόπλοιων κατά τη χρονική περίοδο 1999 – 2002, τα αποτελέσματα έδειξαν ότι στις 9 από τις 18 περιπτώσεις

⁹⁷ www.teekay.com, www.navion.no

συμβολαίων κατά τις οποίες υπήρχε η πληροφορία αυτή, υπήρξαν 2 συμβόλαια με διάρκεια έως και 90 ημερών, 5 συμβόλαια με διάρκεια από 91 έως 365 ημέρες και 2 συμβόλαια για trip charters.

Τα στοιχεία μας για τα είδη των πλοίων περιλαμβάνουν τα 17 από τα 18 Δ/Ξ. Τα είδη των δεξαμενόπλοιων λοιπόν που ναυλώθηκαν από τις προαναφερόμενες εταιρίες κατά τη χρονική περίοδο που μας ενδιαφέρει, αφορούν 2 LPG, 1 product carrier, 1 shuttle tanker και 13 crude oil tankers, με τα τελευταία να αποτελούν το 72,2% του ναυλωμένου στόλου.

Οι τύποι των δεξαμενόπλοιων που χρονοναυλώθηκαν από τις εν λόγω εταιρίες μπορούν να παρουσιαστούν στο πίνακα που ακολουθεί. Από τα στοιχεία παρατηρούμε πως από τα 18 χρονοναυλωμένα πλοία, το μεγαλύτερο μέρος καταλαμβάνουν 8 Aframax και 8 Suezmaxes, αποτελώντας οι δύο αυτοί τύποι δεξαμενόπλοιων το 88,8% του ναυλωμένου στόλου.

Πίνακας 4.65: Τύποι Χρονοναυλωμένων Δ/Ξ από την Teekay (1999-2002)			
Τύπος Δ/Ξ	Κατηγορίες Δ/Ξ κατά μέγεθος	Αριθμός Δ/Ξ	%
Handysize	10.000-49.999 dwt	1	5,6%
Panamax	50.000-79.999 dwt	1	5,6%
Aframax	80.000-119.999 dwt	8	44,4%
Suezmax	120.000-199.999 dwt	8	44,4%
VLCC	200.000-319.999 dwt	0	0,0%
ULCC	320.000-550.000 dwt	0	0,0%
	Σύνολο	18	100,0%

Πηγή: Επεξεργασμένα στοιχεία από Lloyds Shipping Economist

Σε ότι αφορά στις σημαίες υπό τις οποίες είναι νηολογημένα τα δεξαμενόπλοια που ναυλώθηκαν από τις εταιρίες Stena και Stentex κατά τη χρονική περίοδο 1999 – 2002, παρατηρούμε ότι τους μεγαλύτερους αριθμούς πλοίων κατέχουν οι σημαίες της Λιβερίας και της Νορβηγίας (NIS), με μικρή διαφορά όμως από τις υπόλοιπες. Την αυξημένη προτίμηση των ναυλωτών σε σύγκριση με το ποσοστό που καταλαμβάνουν οι

σημαίες στο σύνολο του στόλου Δ/Ξ, φαίνεται να καταλαμβάνουν πάντως οι σημαίες της Νορβηγίας (NIS) (22,2% έναντι 6,3%) και της Ινδίας (16,7% έναντι 2,5%). Υπό ελληνική σημαία βρίσκονται μόνο 2 δεξαμενόπλοια στο σύνολο των ναυλώσεων. Τα στοιχεία αυτά αναλύονται στον ακόλουθο πίνακα.

Πίνακας 4.66: Σημαίες Χρονοναυλωμένων Δ/Ξ από την Teekay (1999-2002)			
Σημαίες	Αρ. T/C Δ/Ξ	%	% Συν. Αρ. Στόλου Δ/Ξ
Bahamas	1	5,6%	5,6%
Greece	2	11,1%	6,2%
India	3	16,7%	2,5%
Liberia	4	22,2%	15,6%
Norway (NIS)	4	22,2%	6,3%
Panama	2	11,1%	13,0%
Spain	1	5,6%	0,4%
Σύνολο	17	94,4%	

Πηγή: Επεξεργασμένα στοιχεία από www.maritimedata.com, Clarkson Tanker Register 2000, Lloyds Shipping Economist

Η ηλικία των δεξαμενόπλοιων που χρονοναυλώθηκαν από τις υπό εξέταση εταιρίες κατά την τετραετία 1999 – 2002, καθώς και τα ποσοστά των ηλικιών αυτών στο σύνολο του στόλου, παρουσιάζονται στον κατωτέρω πίνακα. Από τις πληροφορίες που έχουμε για τα 17 από τα 18 πλοία, παρατηρούμε πως το 89,9% των πλοίων που χρονοναυλώθηκαν είχε ηλικία έως και 10 ετών. Επιπλέον, βρέθηκε μόνο 1 πλοίο να έχει ηλικία μεγαλύτερη των 20 ετών. Διαπιστώνεται λοιπόν ότι η πολιτική των εταιριών αυτών είναι αυστηρή σε ότι αφορά την ηλικία των δεξαμενόπλοιων που χρονοναυλώνονται, γεγονός που πιθανώς να οφείλεται στην αναγκαστική εφαρμογή των κανονισμών των χωρών με τις οποίες συναλλάσσονται.

Πίνακας 4.67: Ηλικία Χρονοναυλωμένων Δ/Ξ από την Teekay (1999-2002)			
Ηλικία Πλοίων	Αριθμός T/C Δ/Ξ	%	% Συν. Στόλου Δ/Ξ
0 - 5 χρόνων	7	38,9%	22,8%
6 - 10 χρόνων	9	50,0%	19,1%
11 - 15 χρόνων	0	0,0%	15,5%
16 - 20 χρόνων	0	0,0%	19,8%
21 + χρόνων	1	5,6%	22,8%
Σύνολο	17	94,4%	100,0%

Πηγή: Επεξεργασμένα στοιχεία από www.maritimedata.com, Clarkson Tanker Register 2000, Lloyds Shipping Economist

4.2.19. Total/Fina/Elf

Η εταιρία αυτή πετρελαιοειδών δημιουργήθηκε αρχικά από τη συγχώνευση της Total και της βελγικής Petrofina το 1999, και στη συνέχεια με τη συγχώνευση της Totalfina με την Elf Aquitaine στις 9/2/2000.⁹⁸

Για την έρευνα μας σχετικά με τη συγχωνευμένη εταιρία Total/Fina/Elf και την πολιτική χρονοναυλώσεων αυτής, συγκεντρώσαμε τα διαθέσιμα στοιχεία που αφορούν τόσο την ίδια, όσο και τις θυγατρικές της CSSSA και Exmar. Από αυτά διαπιστώσαμε ότι οι εταιρίες πραγματοποίησαν 29 από τις 1070 χρονοναυλώσεις πλοίων που συνολικά εξετάσαμε, ποσοστό δηλαδή 2,7% επί του συνόλου των ναυλώσεων και κατέλαβαν το 3% της συνολικής μεταφορικής ικανότητας (122.364.348 dwt) με 3.712.921 dwt.

Ο αριθμός των χρονοναυλώσεων και το ναυλωμένο τονάζ ανά έτος μπορούν να παρουσιαστούν στον επόμενο πίνακα.

Πίνακας 4.68: Χρονοναυλώσεις από την Total/Fina/Elf (1999-2002)		
Έτος	Αριθμός Χρονοναυλώσεων	Dwt
1999	7	423.106
2000	3	275.560
2001	4	522.578
2002	15	2.491.687
Σύνολο	29	3.712.931

Πηγή: Επεξεργασμένα στοιχεία από Lloyds Shipping Economist

⁹⁸ www.totalfinaelf.com

Πληροφορίες σχετικά με τη διάρκεια της ναύλωσης των δεξαμενόπλοιων κατά τη χρονική περίοδο 1999 – 2002 υπήρξαν μόνο για 25 περιπτώσεις συμβολαίων κατά τις οποίες, 2 συμβόλαια είχαν διάρκεια έως 90 ημέρες, 4 συμβόλαια είχαν διάρκεια από 91 έως 365 ημέρες, 1 συμβόλαιο είχε διάρκεια μεγαλύτερη των 365 ημερών και 18 αφορούσαν trip charters.

Τα στοιχεία σχετικά με τα είδη των πλοίων που ναυλώθηκαν αφορούν 27 δεξαμενόπλοια από τα οποία τα 2 είναι chemical & oil carriers, τα 4 είναι LPG, τα 20 είναι crude oil tankers και 1 είναι tanker/product carrier. Σημειώνεται ότι τα crude oil tankers αποτελούν το 69% του ναυλωμένου στόλου.

Οι τύποι των δεξαμενόπλοιων που χρονοναυλώθηκαν από τις προαναφερόμενες επιχειρήσεις αφορούν στο μεγαλύτερο μέρος τους 9 δεξαμενόπλοια τύπου Aframax (31%) και 7 τύπου Suezmax (24.1%), ενώ λίγο μικρότερα ποσοστά (20,7%) καταλαμβάνουν τα Handysize και τα VLCC's.

Πίνακας 4.69: Τύποι Χρονοναυλωμένων Δ/Ξ από την Total/Fina/Elf (1999-2002)			
Τύπος Δ/Ξ	Κατηγορίες Δ/Ξ κατά μέγεθος	Αριθμός Δ/Ξ	%
Handysize	10.000-49.999 dwt	6	20,7%
Panamax	50.000-79.999 dwt	1	3,4%
Aframax	80.000-119.999 dwt	9	31,0%
Suezmax	120.000-199.999 dwt	7	24,1%
VLCC	200.000-319.999 dwt	6	20,7%
ULCC	320.000-550.000 dwt	0	0,0%
	Σύνολο	29	100,0%

Πηγή: Επεξεργασμένα στοιχεία από Lloyds Shipping Economist

Σε ότι αφορά τις σημαίες στις οποίες είναι νηολογημένα τα πλοία που χρονοναυλώθηκαν, τα στοιχεία μας δίνουν απαντήσεις για τις 26 από τις 29 περιπτώσεις. Έτσι λοιπόν, παρατηρούμε ότι τα περισσότερα πλοία (10 στον αριθμό) βρίσκονται υπό τη σημαία της Νορβηγίας (NIS). Η σημαία αυτή απολαμβάνει την αυξημένη εκτίμηση

των ναυλωτών, αφού το ποσοστό της επί του ναυλωμένου στόλου (34,5%) είναι σε κατά πολύ μεγαλύτερο από το ποσοστό που καταλαμβάνει στο σύνολο του στόλου Δ/Ξ (28,2%). Τα υπόλοιπα Δ/Ξ είναι κατανεμημένα κατά 1, 2 ή 3 σε άλλες σημαίες. Τα στοιχεία για όλες τις σημαίες αναλύονται στον πίνακα που ακολουθεί.

Πίνακας 4.70: Σημαίες Χρονοναυλωμένων Δ/Ξ από την Total/Fina/Elf (1999-2002)			
Σημαίες	Αρ. T/C Δ/Ξ	%	% Συν. Αρ. Στόλου Δ/Ξ
France	1	3,4%	0,7%
Greece	3	10,3%	6,2%
Italy	2	6,9%	2,1%
Kyrgyzstan	1	3,4%	-
Liberia	3	10,3%	15,6%
Luxemburg	2	6,9%	0,2%
Malta	3	10,3%	9,0%
Norway (NIS)	10	34,5%	6,3%
Panama	1	3,4%	13,0%
Σύνολο	26	89,7%	

Πηγή: Επεξεργασμένα στοιχεία από www.maritimedata.com, Clarkson Tanker Register 2000, Lloyds Shipping Economist

Τα στοιχεία που σχετίζονται με την ηλικία των δεξαμενόπλοιων που χρονοναυλώθηκαν από την εν λόγω εταιρία, αφορούν 26 από τις 29 περιπτώσεις χρονοναυλώσεων και παρατίθενται στον επόμενο πίνακα. Από αυτά διαπιστώνουμε ότι, το 58,6% των δεξαμενόπλοιων κατά τη χρονική στιγμή της ναύλωσής τους ήταν σε ηλικία 0–10 ετών, ενώ τα ποσοστά του χρονοναυλωμένου στόλου ολοένα και μειώνονται με την αύξηση των κατηγοριών ηλικίας. Η κατηγορία 6-10 ετών πάντως, έχει σαφέστατα την προτίμηση των ναυλωτών αφού το ποσοστό αυτής επί του ναυλωμένου στόλου είναι πολύ μεγαλύτερο από το ποσοστό επί του συνολικού στόλου.

Πίνακας 4.71: Ηλικία Χρονοναυλωμένων Δ/Ξ από την Total/Fina/Elf (1999-2002)			
Ηλικία Πλοίων	Αριθμός T/C Δ/Ξ	%	% Συν. Στόλου Δ/Ξ
0 - 5 χρόνων	6	20,7%	22,8%
6 - 10 χρόνων	11	37,9%	19,1%
11 - 15 χρόνων	5	17,2%	15,5%
16 - 20 χρόνων	3	10,3%	19,8%
21 + χρόνων	1	3,4%	22,8%
Σύνολο	26	89,7%	100,0%

Πηγή: Επεξεργασμένα στοιχεία από www.maritimedata.com, Clarkson Tanker Register 2000, Lloyds Shipping Economist

4.2.20. Vela

Η εταιρία Vela International Marine αποτελεί θυγατρική εταιρία της πετρελαϊκής Saudi Aramco με έδρα τη Σαουδική Αραβία. Ιδρύθηκε το 1984 έχοντας στόλο 4 δεξαμενόπλοια και με σκοπό να ανταποκριθεί στις ανάγκες μεταφοράς αργού πετρελαίου για λογαριασμό της Saudi Aramco. Ο στόλος της απαρτίζεται πλέον από 19 VLCCs και 2 Handysize.⁹⁹

Οι συνολικές χρονοναυλώσεις της εταιρίας Vela περιλαμβάνουν 18 συμβόλαια από σύνολο 1070, δηλαδή ποσοστό 1.7% αυτών, ενώ το ναυλωμένο τονάζ φτάνει τα 2.258.541 dwt με ποσοστό 1.8% επί της συνολικής μεταφορικής ικανότητας (122.364.348 dwt). Ο αριθμός των συμβολαίων και το ναυλωμένο τονάζ ανά έτος για το χρονικό διάστημα 1999 – 2002 αναφέρονται κατωτέρω:

Πίνακας 4.72: Χρονοναυλώσεις από τη Vela (1999-2002)		
Έτος	Αριθμός Χρονοναυλώσεων	Dwt
1999	3	221.010
2000	4	513.088
2001	4	440.534
2002	7	1.083.909
Σύνολο	18	2.258.541

Πηγή: Επεξεργασμένα στοιχεία από Lloyds Shipping Economist

⁹⁹ www.saudiaramo.com

Η διάρκεια της ναύλωσης των δεξαμενόπλοιων ήταν γνωστή μόνο για τις 10 από τις 18 περιπτώσεις συμβολαίων. Από αυτές, οι 2 χρονοναυλώσεις είχαν διάρκεια έως 90 ημέρες, η 1 χρονοναύλωση είχε διάρκεια από 91 έως 365 ημέρες και οι υπόλοιπες 7 αφορούσαν trip charters, όλες κατά τη χρονική περίοδο 1999 – 2002.

Τα είδη των δεξαμενόπλοιων που ναύλωσε η υπό εξέταση εταιρία καταγράφηκαν για το χρονικό διάστημα που μας ενδιαφέρει και αποτελούνται από 5 product carriers, 10 crude oil tankers και 3 tanker/product carriers. Αν εκφράσουμε τα είδη αυτά των ναυλωμένων δεξαμενόπλοιων σε ποσοστά, θα διαπιστώσουμε πως το 27,8% αφορά τα product carriers, το 55,6% αφορά τα crude oil tankers και το 16,7% αφορά τα tanker/product carriers.

Οι τύποι των δεξαμενόπλοιων που ναυλώθηκαν με σκοπό να ικανοποιήσουν τις μεταφορικές ανάγκες της Vela, μπορούν να συνοψιστούν στο πίνακα που ακολουθεί. Από τα στοιχεία παρατηρούμε ότι η εταιρία ναύλωσε 9 δεξαμενόπλοια τύπου Handysize τα οποία κατέλαβαν το 50% του ναυλωμένου στόλου και επιπλέον, 4 τύπου Aframax και 5 τύπου VLCC.

Πίνακας 4.73: Τύποι Χρονοναυλωμένων Δ/Ξ από τη Vela (1999-2002)			
Τύπος Δ/Ξ	Κατηγορίες Δ/Ξ κατά μέγεθος	Αριθμός Δ/Ξ	%
Handysize	10.000-49.999 dwt	9	50,0%
Panamax	50.000-79.999 dwt	0	0,0%
Aframax	80.000-119.999 dwt	4	22,2%
Suezmax	120.000-199.999 dwt	0	0,0%
VLCC	200.000-319.999 dwt	5	27,8%
ULCC	320.000-550.000 dwt	0	0,0%
	Σύνολο	18	100,0%

Πηγή: Επεξεργασμένα στοιχεία από Lloyds Shipping Economist

Η καταγραφή των σημαιών στις οποίες είναι νηολογημένα τα δεξαμενόπλοια που ναυλώθηκαν από την Vela κατά τα έτη 1999 – 2002 παρατίθεται στον επόμενο πίνακα. Παρατηρούμε ότι η ναυλώτρια εταιρία διατηρεί το μεγαλύτερο τμήμα του στόλου της

υπό τη σημαία της Ελλάδας (33,3%), ένα μικρότερο μέρος της τάξης του 22,2% βρίσκεται υπό τη σημαία του Παναμά, ενώ αρκετά ακόμα πλοία είναι νηολογημένα σε μικρότερο ποσοστό σε άλλες σημαίες. Η ελληνική σημαία πάντως απολαμβάνει τη μεγαλύτερη προτίμηση των ναυλωτών, αφού το ποσοστό της στο ναυλωμένο από την εταιρία στόλο είναι πολύ μεγαλύτερο από αυτό επί του συνολικού αριθμού Δ/Ξ (33,3% έναντι 6,2%). Το αντίθετο συμβαίνει με τη σημαία της Λιβερίας, η οποία έχει την μικρότερη προτίμηση αφού τα αντίστοιχα ποσοστά της είναι 11,1% έναντι 15,6%. Οι λεπτομέρειες του θέματος παρατίθενται κατωτέρω.

Πίνακας 4.74: Σημαίες Χρονοναυλωμένων Δ/Ξ από τη Vela (1999-2002)			
Σημαίες	Αρ. T/C Δ/Ξ	%	% Συν. Αρ. Στόλου Δ/Ξ
Bahamas	1	5,6%	5,6%
Greece	6	33,3%	6,2%
Liberia	2	11,1%	15,6%
Malta	3	16,7%	9,0%
Norway (NIS)	1	5,6%	6,3%
Panama	4	22,2%	13,0%
Qatar	1	5,6%	0,2%
Σύνολο	18	100%	

Πηγή: Επεξεργασμένα στοιχεία από www.maritimedata.com, Clarkson Tanker Register 2000, Lloyds Shipping Economist

Σε ότι αφορά στην ηλικία των δεξαμενόπλοιων που χρονοναυλώθηκαν στην υπό εξέταση περίοδο, με βάση τα στοιχεία μας θα μπορούσαμε να παρατηρήσουμε ότι 11 πλοία ή το 61,1% του στόλου είχαν ηλικία έως 10 ετών, ενώ 7 πλοία είχαν ηλικία από 11 ετών και άνω. Την αυξημένη προτίμηση του ναυλωτή έχει πάντως η κατηγορία ηλικίας 0-5 ετών, αφού έχει το ποσοστό της στο ναυλωμένο στόλο είναι σχεδόν το διπλάσιο από αυτό επί του προσφερόμενου στόλου Δ/Ξ. Τα στοιχεία αυτά προκύπτουν από τον πίνακα που ακολουθεί.

Πίνακας 4.75: Ηλικία Χρονοναυλωμένων Δ/Ξ από τη Vela (1999-2002)			
Ηλικία Πλοίων	Αριθμός T/C Δ/Ξ	%	% Συν. Στόλου Δ/Ξ
0 - 5 χρόνων	9	50,0%	22,8%
6 - 10 χρόνων	2	11,1%	19,1%
11 - 15 χρόνων	5	27,8%	15,5%
16 - 20 χρόνων	0	0,0%	19,8%
21 + χρόνων	2	11,1%	22,8%
Σύνολο	18	100,0%	100,0%

Πηγή: Επεξεργασμένα στοιχεία από www.maritimedata.com, Clarkson Tanker Register 2000, Lloyds Shipping Economist

4.3. Σύνοψη Πολιτικής Χρονοναυλώσεων 20 Κυριότερων

Ναυλωτών

Στην ενότητα που προηγήθηκε, παρακολουθήσαμε αναλυτικά την πολιτική χρονοναυλώσεων δεξαμενόπλοιων των 20 κυριότερων ναυλωτών για τη χρονική περίοδο 1999 – 2002. Οι πληροφορίες που αποκομίσαμε υπήρξαν ιδιαίτερα πολύτιμες, τόσο για την ειδική εξέταση της πολιτικής που ακολουθούν οι συγκεκριμένοι ναυλωτές, όσο και για τη γενική εξέταση αυτής αντίστοιχα, στην οποία θα αναφερθούμε αμέσως παρακάτω. Η ομαδοποίηση και σύνοψη λοιπόν των στοιχείων των ναυλοσυμφώνων αποτελεί εργαλείο αποτελεσματικό για τη διερεύνηση των ποιοτικών χαρακτηριστικών της ζήτησης χρονοναυλώσεων στον τομέα των δεξαμενόπλοιων.

Όπως έχουμε ήδη αναλύσει, οι συνολικές χρονοναυλώσεις των 20 μεγαλύτερων ναυλωτών για την υπό εξέταση περίοδο ανήλθαν σε 676 από 1070 περιπτώσεις, δηλαδή σε ποσοστό 63,2%, ενώ το ναυλωμένο τονάζ άγγιξε τα 87.143.243 dwt με ποσοστό 71,2% επί της συνολικής μεταφορικής ικανότητας (122.364.348 dwt). Ο συνολικός αριθμός των χρονοναυλώσεων και το συνολικά ναυλωμένο τονάζ ανά έτος για τις εταιρίες αυτές έχουν ως εξής:

Πίνακας 4.76: Χρονοναυλώσεις από τους 20 κυριότερους ναυλωτές (1999-2002)				
Έτος	Αριθμός Χρονοναυλώσεων	% Δ	Dwt	% Δ Dwt
1999	173		18.266.953	
2000	153	-11,6%	16.495.714	-9,7%
2001	145	-5,2%	17.513.416	6,2%
2002	205	41,4%	34.867.160	99,1%
Σύνολο	676		87.143.243	

Πηγή: Επεξεργασμένα στοιχεία από Lloyds Shipping Economist

Από τα παραπάνω παρατηρούμε την έντονη αύξηση των συμβολαίων και κυρίως του ναυλωμένου τονάζ για το έτος 2002. Η άνιση αυτή αύξηση των δύο αντίστοιχων ποσοστών μπορεί εύκολα να δικαιολογηθεί από τις οικονομίες κλίμακας που αναπτύσσονται με τη ναύλωση δεξαμενόπλοιων μεγαλύτερης μεταφορικής ικανότητας, αλλά και από τη στάση αναμονής που διατηρούσαν οι ναυλωτές όλη την προηγούμενη περίοδο εν αναμονή των εξελίξεων της ναυλαγοράς.

Σε ότι αφορά στη διάρκεια της ναύλωσης των δεξαμενόπλοιων από τις 20 αυτές ναυλώτριες εταιρίες, παρατηρήσαμε ότι, στις 454 περιπτώσεις συμβολαίων (από 676) κατά τις οποίες υπήρχε η αντίστοιχη πληροφορία, υπήρξαν 187 συμβόλαια με διάρκεια έως και 90 ημερών, 57 συμβόλαια με διάρκεια από 91 έως 365 ημέρες, 10 συμβόλαια με διάρκεια άνω των 365 ημερών και 200 συμβόλαια για trip charters κατά τη χρονική περίοδο 1999 – 2002, τα περισσότερα πραγματοποιούμενα κατά το τελευταίο έτος και για λόγους που έχουν ήδη αναφερθεί στο προηγούμενο κεφάλαιο. Συμπεραίνουμε λοιπόν ότι την προτίμηση των ναυλωτών συγκεντρώνουν είτε οι χρονοναυλώσεις μικρής διάρκειας, είτε οι ναυλώσεις ταξιδιού. Αντίθετα, οι χρονοναυλώσεις άνω του 1 έτους είναι εκείνες που προτιμώνται λιγότερο. Τα ποσοστά που καταλαμβάνει η κάθε κατηγορία διάρκειας αναγράφονται στον πίνακα που ακολουθεί.

Πίνακας 4.77: Διάρκεια Χρονοναυλώσεων από τους 20 Κυριότερους Ναυλωτές (1999-2002)		
Διάρκεια	Αριθμός Χρονοναυλώσεων	%
0 - 90 ημέρες	187	41,2%
91 - 365 ημέρες	57	12,6%
> 365 ημέρες	10	2,2%
Trips	200	44,1%
Σύνολο	454	100,0%

Πηγή: Επεξεργασμένα στοιχεία από *Lloyds Shipping Economist*

Τα είδη των δεξαμενόπλοιων που ναύλωσαν οι υπό εξέταση εταιρίες καταγράφηκαν για 649 από τα 676 ναυλοσύμφωνα κατά τα έτη 1999-2002. Διαπιστώθηκε από την έρευνά μας, όπως θα ήταν αναμενόμενο, η υπεροχή των δεξαμενόπλοιων αργού πετρελαίου με 485 πλοία και ποσοστό 74,7% επί του συνόλου των ναυλωθέντων Δ/Ξ, ακολουθούμενα από τα Δ/Ξ μεταφοράς προϊόντων πετρελαίου με 56 πλοία και ποσοστό 8,6% αντιστοίχως. Τα LPG κατέχουν την τρίτη θέση των προτιμήσεων των ναυλωτών με 32 πλοία και ποσοστό 4,9%, ενώ οι υβριδικές μορφές Δ/Ξ καταλαμβάνουν πολύ μικρότερο αριθμό χρονοναυλώσεων. Ο αριθμός και τα ποσοστά που καταλαμβάνουν όλα τα είδη αναγράφονται στον επόμενο πίνακα.

Πίνακας 4.78: Είδη Χρονοναυλωμένων Δ/Ξ από τους 20 Κυριότερους Ναυλωτές (1999-2002)		
Είδη T/C Δ/Ξ	Αριθμός T/C Δ/Ξ	%
Bulk/Oil Carrier	20	3,1%
Chemical & Oil Carrier	6	0,9%
Chemical Tanker	4	0,6%
Combi/OBO	7	1,1%
LPG	32	4,9%
LPG/Ammonia	4	0,6%
Ore/Oil Carrier	1	0,2%
Product Carrier	56	8,6%
Shuttle Tanker	8	1,2%
Tanker	485	74,7%
Tanker/product Carrier	26	4,0%
Σύνολο	649	100,0%

Πηγή: Επεξεργασμένα στοιχεία από www.maritimedata.com, Clarkson Tanker Register 2000, *Lloyds Shipping Economist*

Οι τύποι των δεξαμενόπλοιων που χρησιμοποιήθηκαν για τις ανάγκες των 20 κυριότερων ναυλωτών μπορούν να παρουσιαστούν στο πίνακα που ακολουθεί. Από τα συγκεντρωτικά στοιχεία για το διάστημα 1999-2002 παρατηρούμε την έντονη ζήτηση για δεξαμενόπλοια τύπου Aframax, τα οποία καταλαμβάνουν το 54,1% του υπό ναύλωση στόλου (σε σύνολο 676 Δ/Ξ) με 366 πλοία. Τις ανάγκες των ναυλωτών για μεγαλύτερου μεγέθους Δ/Ξ φαίνεται επίσης να καλύπτουν τα VLCC's, αφού καταλαμβάνουν το 16,6% των χρονοναυλωμένων πλοίων, ενώ οι λιγότερες περιπτώσεις συμβολαίων αφορούν στα πλοία τύπου ULCC, προφανώς λόγω του υπερβολικά μεγάλου μεγέθους τους και των μειονεκτημάτων που αυτό επιφέρει στη ζήτησή τους.

Πίνακας 4.79: Τύποι Χρονοναυλωμένων Δ/Ξ από τους 20 Κυριότερους Ναυλωτές (1999-2002)			
Τύπος Δ/Ξ	Κατηγορίες Δ/Ξ κατά μέγεθος	Αριθμός Δ/Ξ	%
Handysize	10.000-49.999 dwt	71	10,5%
Panamax	50.000-79.999 dwt	59	8,7%
Aframax	80.000-119.999 dwt	366	54,1%
Suezmax	120.000-199.999 dwt	49	7,2%
VLCC	200.000-319.999 dwt	112	16,6%
ULCC	320.000-550.000 dwt	19	2,8%
	Σύνολο	676	100,0%

Πηγή: Επεξεργασμένα στοιχεία από Lloyds Shipping Economist

Η αναλυτική περιγραφή των σημαίων κάτω από τις οποίες είναι νηολογημένα τα δεξαμενόπλοια που ναυλώθηκαν από τις εν λόγω εταιρίες κατά τα έτη 1999-2002, παρουσιάζεται στον επόμενο πίνακα. Οι ευρεθείσες πληροφορίες για τις σημαίες αφορούν στα 652 από τα 676 Δ/Ξ. Για την καλύτερη κατανόηση των προτιμήσεων των ναυλωτών ως προς τις σημαίες νηολόγησης, συντάχθηκε η τελευταία στήλη του πίνακα στην οποία καταγράφονται τα ποσοστά που καταλαμβάνει κάθε σημαία επί του συνολικού στόλου των δεξαμενόπλοιων.¹⁰⁰ Τα ποσοστά αυτά μπορούν να είναι

¹⁰⁰ Τα στοιχεία της εν λόγω στήλης προέκυψαν από το Clarkson Tanker Register 2000, με βάση τον αριθμό των Δ/Ξ κατά σημαία νηολόγησης για το ίδιο έτος.

συγκρίσιμα με τα ποσοστά των ίδιων σημαιών επί του χρονοναυλωμένου στόλου Δ/Ξ, δείχνοντάς μας έτσι τον πραγματικό βαθμό προτίμησης των ναυλωτών σε μία σημαία έναντι σε κάποια άλλη. Από τα στοιχεία λοιπόν παρατηρούμε ότι, οι 20 κυριότεροι ναυλωτές συνολικά δείχνουν αυξημένη προτίμηση στις σημαίες της Λιβερίας (23,5% έναντι 15,6%), της Νορβηγίας (NIS) (14,4% έναντι 6,3%), των Μπαχαμών (7,8% έναντι 5,6%), της Ελλάδας (8,7% έναντι 6,2%), της Νήσου του Man (2,5% έναντι 0,8%) και των Νήσων Marshall (3,2% έναντι 1,4%). Αντίθετα, οι 20 ναυλωτές δείχνουν μειωμένη προτίμηση στις σημαίες των Η.Π.Α. (1,1% έναντι 3,8%), της Μάλτας (6,4% έναντι 9%), της Κίνας (0,2% έναντι 2,6%) και της Ινδίας (0,8% έναντι 2,5%). Οι υπόλοιπες σημαίες παρουσιάζουν πολύ μικρότερες αποκλίσεις μεταξύ των δύο ποσοστών και συνεπώς οι προτιμήσεις των 20 κυριότερων ναυλωτών για αυτές δεν διαφέρουν κατά πολύ από την πραγματική προσφορά αυτών στο σύνολο του στόλου δεξαμενόπλοιων.

Πίνακας 4.80: Σημαίες Χρονοναυλωμένων Δ/Ξ από τους 20 Κυριότερους Ναυλωτές (1999-2002)			
Σημαίες	Αρ. T/C Δ/Ξ	%	% Συν. Αρ. Στόλου Δ/Ξ
Bahamas	51	7,8%	5,6%
Bahrain	1	0,2%	0,3%
Bermuda	1	0,2%	0,6%
Brazil	1	0,2%	1,8%
Canada	1	0,2%	0,6%
Cyprus	16	2,5%	3,7%
Danish Int'l	3	0,5%	0,5%
Denmark	3	0,5%	0,5%
France	3	0,5%	0,7%
French Ant.	1	0,2%	0,1%
Germany	1	0,2%	0,5%
Greece	57	8,7%	6,2%
Hong Kong	1	0,2%	0,3%
India	5	0,8%	2,5%
Isle of Man	16	2,5%	0,8%
Italy	7	1,1%	2,1%
Japan	8	1,2%	1,2%
Kyrgyzstan	2	0,3%	-

(συνέχεια)

Σημείες	Αρ. T/C Δ/Ξ	%	% Συν. Αρ. Στόλου Δ/Ξ
Liberia	153	23,5%	15,6%
Luxemburg	7	1,1%	0,2%
Madeira	1	0,2%	0,5%
Malaysia	2	0,3%	1,0%
Malta	42	6,4%	9,0%
Marshall Isl.	21	3,2%	1,4%
Netherlands	1	0,2%	1,2%
Norway	5	0,8%	0,9%
Norway (NIS)	94	14,4%	6,3%
P.R.C.	1	0,2%	2,6%
Panama	92	14,1%	13,0%
Qatar	6	0,9%	0,2%
Russia	1	0,2%	1,1%
Singapore	31	4,8%	5,3%
Spain	2	0,3%	0,4%
Turkey	1	0,2%	0,6%
U.A.E.	1	0,2%	0,5%
U.K.	5	0,8%	0,9%
U.S.A.	7	1,1%	3,8%
Venezuela	1	0,2%	1,2%
Σύνολο	652	100,0%	

Πηγή: Επεξεργασμένα στοιχεία από www.maritimedata.com, Clarkson Tanker Register 2000, Lloyds Shipping Economist

Η ηλικία των δεξαμενόπλοιων που χρονοναυλώνονται είναι επίσης μια πολύ σημαντική πληροφορία για την κατανόηση της πολιτικής χρονοναυλώσεων των 20 κυριότερων ναυλωτών. Και εδώ θεωρήσαμε αναγκαία την προσθήκη πληροφοριών που σχετίζονται με την ηλικία του συνολικού στόλου δεξαμενόπλοιων, έτσι ώστε να έχουμε συγκρίσιμα στοιχεία μεταξύ των προτιμήσεων των ναυλωτών και των πραγματικών δεδομένων του συνολικού υπάρχοντος στόλου.¹⁰¹ Από τα στοιχεία που συλλέξαμε λοιπόν, παρατηρήθηκε πως οι ναυλωτές έδειξαν αυξημένη προτίμηση στα Δ/Ξ ηλικίας 6-10 ετών (34,4% έναντι 19,1%) και στα πλοία ηλικίας 0-5 ετών (27,6% έναντι 22,8%). Αντίθετα, η προτίμηση των ναυλωτών ήταν μειωμένη για τα πλοία ηλικίας 16-20 ετών

¹⁰¹ Τα στοιχεία της εν λόγω στήλης προέκυψαν από το Clarkson Tanker Register 2000, με βάση τον αριθμό των Δ/Ξ κατά έτος κατασκευής για το ίδιο έτος.

(13% έναντι 19,8%) και για τα πλοία ηλικίας άνω των 20 ετών (10,1% έναντι 22,8%). Οι κυριότεροι ναυλωτές λοιπόν στο σύνολο τους, κυρίως επιλέγουν πλοία κάτω των 10 ετών για την εξυπηρέτηση των δραστηριοτήτων τους. Ο επόμενος πίνακας παρουσιάζει αναλυτικά το θέμα αυτό.

Πίνακας 4.81: Ηλικία Χρονοναυλωμένων Δ/Ξ από τους 20 Κυριότερους Ναυλωτές (1999-2002)			
Ηλικία Πλοίων	Αριθμός T/C Δ/Ξ	%	% Συν. Στόλου Δ/Ξ¹⁰²
0 - 5 χρόνων	180	27,6%	22,8%
6 - 10 χρόνων	224	34,4%	19,1%
11 - 15 χρόνων	97	14,9%	15,5%
16 - 20 χρόνων	85	13,0%	19,8%
21 + χρόνων	66	10,1%	22,8%
Σύνολο	652	100,0%	100,0%

Πηγή: Επεξεργασμένα στοιχεία από www.maritimedata.com, Clarkson Tanker Register 2000, Lloyds Shipping Economist

¹⁰² Σημείωση: Τα στοιχεία της στήλης αυτής προέκυψαν από το Clarkson Tanker Register για το έτος 2000. Από τη μελέτη μας βρέθηκαν ελάχιστα συμβόλαια για χρονοναύλωση πλοίων ηλικίας άνω των 25 χρόνων και συνεπώς, για την εξαγωγή πιο αξιόπιστων συμπερασμάτων, προτιμήθηκε να μην συμπεριληφθούν στο συνολικό στόλο δεξαμενόπλοιων αυτά με ηλικία μεγαλύτερη των 25 χρόνων.

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Η παρούσα διπλωματική εργασία εκπονήθηκε με πρωταρχικό στόχο την αναγνώριση των βασικών παραμέτρων οι οποίες χαρακτηρίζουν την πολιτική χρονοναυλώσεων δεξαμενόπλοιων που ακολουθούν οι ναυλωτές, στα πλαίσια της διακίνησης των χύδην υγρών φορτίων. Πέρα όμως από την – γενική και ειδική – ανάλυση αυτής της εξειδικευμένης μορφής ζήτησης, δεν θα μπορούσαμε να μην αναφερθούμε συνοπτικώς και στην πλευρά της προσφοράς, ώστε να διαμορφώσουμε μια πιο ολοκληρωμένη εικόνα για την αγορά των δεξαμενόπλοιων.

Έτσι λοιπόν, ξεκινήσαμε την εργασία μας με μια αναφορά στα χύδην υγρά φορτία και στα γενικά χαρακτηριστικά αυτών. Αναπτύξαμε ιδιαίτερα το θέμα του εμπορίου αργού πετρελαίου καθώς, η παραγωγή και η ζήτηση αυτού αποτελούν τους κυριότερους παράγοντες επηρεασμού της αγοράς δεξαμενόπλοιων. Αναπτύξαμε επίσης τους τύπους των δεξαμενόπλοιων που μεταφέρουν τα χύδην υγρά φορτία, με τα πλεονεκτήματα και τα μειονεκτήματα που καθένας παρουσιάζει.

Στη συνέχεια αναφερθήκαμε στις αλλαγές που επήλθαν στη δομή της πλοιοκτησίας μετά από τον περιορισμό του ιδιόκτητου στόλου των oil majors αλλά και στις γενικότερες τάσεις που επικρατούν στην αγορά των δεξαμενόπλοιων κατόπιν της παρατηρούμενης συγκέντρωσης αυτής τόσο από την πλευρά των ναυλωτών, όσο και από την πλευρά των πλοιοκτητών. Σε ότι αφορά στην προσφορά, διαπιστώσαμε πως στις αρχές του 2003, το μεγαλύτερο μέρος του προσφερόμενου τονάζ (40%) αφορούσε δεξαμενόπλοια άνω των 200.000 dwt ενώ επιπλέον, το 81% του στόλου των Δ/Ε βρισκόταν υπό την πλοιοκτησία των ανεξάρτητων μεταφορέων. Ο μέσος όρος ηλικίας του συνολικού στόλου δεξαμενόπλοιων την ίδια χρονική στιγμή ήταν 14,1 έτη, με την

παρατήρηση ότι η προσφερόμενη μεταφορική ικανότητα ήταν αντιστρόφως ανάλογη με την ηλικία των πλοίων, καθότι η μέση ηλικία μειωνόταν στις μεγαλύτερες κατηγορίες τονάζ. Επίσης, από την αναφορά μας στις κυριότερες σημαίες νηολόγησης του προσφερόμενου στόλου συμπεράναμε ότι τα νηολόγια της Λιβερίας, του Παναμά, της Ελλάδας, των Bahamas και της Μάλτας κατείχαν τις πρώτες θέσεις σε ποσοστό επί του συνολικού τονάζ, καταλαμβάνοντας συνολικά το 49,6% αυτού.

Με την αγορά των δεξαμενόπλοιων όπως αυτή φαίνεται να προκύπτει από την πλευρά της ζήτησης και συγκεκριμένα, από τις χρονοναυλώσεις (time charters) που πραγματοποιήθηκαν κατά την περίοδο 1999 – 2002, ασχοληθήκαμε στο τρίτο και τέταρτο κεφάλαιο της εργασίας. Πιο αναλυτικά, στο τρίτο κεφάλαιο ερευνούμε τα ποιοτικά χαρακτηριστικά της πολιτικής χρονοναυλώσεων δεξαμενόπλοιων, όπως αυτή ακολουθείται από το σύνολο των ναυλωτών. Ξεκινώντας λοιπόν από την κατανομή των συμβολαίων ανά έτος, παρατηρούμε ότι το ναυλωμένο τονάζ ακολουθεί ανοδική πορεία, ακόμα και αν συγκρίνουμε αυτό με το συνολικά προσφερόμενο τονάζ για κάθε έτος αντίστοιχα.

Η διάρκεια των χρονοναυλώσεων δεξαμενόπλοιων για το σύνολο της υπό εξέταση περιόδου φαίνεται να αντιπροσωπεύεται ως επί των πλείστων από συμβόλαια διάρκειας έως 90 ημερών (42,6%) και trip charters (38,7%). Μια προσεκτικότερη ματιά επί του θέματος ανά έτος όμως, φανέρωσε ότι τα trip charters καταλαμβάνουν χρόνο με το χρόνο όλο και μεγαλύτερο ποσοστό των χρονοναυλώσεων, κάτι που υπονοεί ανησυχία από την πλευρά των ναυλωτών για τις επερχόμενες εξελίξεις στην ναυλαγορά, ενώ το αντίθετο ακριβώς φαίνεται να ισχύει για τις ναυλώσεις Δ/Ξ διάρκειας έως και 90 ημερών.

Σε ότι αφορά το είδος των δεξαμενόπλοιων που ζητούνται για χρονοναύλωση, διαπιστώσαμε, όπως αναμενόταν, την υπεροχή των δεξαμενόπλοιων αργού πετρελαίου, καθώς καταλάβαν το μεγαλύτερο τμήμα του χρονοναυλωμένου στόλου (68,4%), ενώ σε πολύ μικρότερο βαθμό συμμετείχαν τα πλοία μεταφοράς προϊόντων πετρελαίου (10,3%) και τα πλοία μεταφοράς υγροποιημένου πετρελαϊκού αερίου (7,6%).

Ένα επίσης σημαντικό εύρημα της έρευνάς μας σχετίζεται με το τονάζ των δεξαμενόπλοιων που χρονοναυλώνονται, καθώς ο τύπος δεξαμενόπλοιων Aframax φάνηκε να συγκεντρώνει την προτίμηση των περισσότερων ναυλωτών καταλαμβάνοντας το 45,9% των συμβολαίων και το 38,2% του τονάζ για την τετραετία 1999-2002. Παράλληλα όμως, σημαντικό μερίδιο των συμβολαίων κατέχουν και τα VLCC's, με ποσοστό 14,2% επί του συνόλου αυτών και 33,9% επί της συνολικά χρονοναυλωμένης μεταφορικής ικανότητας για την ίδια περίοδο.

Το θέμα της επιλογής των σημαίων νηολόγησης, είναι άλλη μία βασική παράμετρος ναύλωσης ενός πλοίου, αφού η σημαία συνεπάγεται κάποια ποιοτικά χαρακτηριστικά αυτού. Βάσει των στοιχείων της έρευνάς μας λοιπόν, τις πρώτες θέσεις στις σημαίες χρονοναυλωμένων πλοίων κατέχουν η Λιβερία (ποσοστό 21,8% επί του αριθμού των χρονοναυλωμένων πλοίων και 20,2% επί του συνολικού dwt), ο Παναμάς (ποσοστό 13,8% και 17,5% αντίστοιχα) και το διεθνές νηολόγιο της Νορβηγίας (ποσοστό 13,4% και 9,3% αντίστοιχα).

Σημαντικά ήταν επίσης τα αποτελέσματα που αφορούν στην ηλικία των χρονοναυλωμένων Δ/Ξ. Όπως αποδείχτηκε για το χρονικό διάστημα 1999-2002, ο μισός και πλέον στόλος των δεξαμενόπλοιων που χρονοναυλώθηκαν από το σύνολο των ναυλωτών είχε ηλικία έως 10 ετών. Το γεγονός αυτό αποδίδεται κατά κύριο λόγο στην αναγκαστική τάση ανανέωσης του στόλου από την πλευρά των πλοιοκτητών εξαιτίας του

νέου θεσμικού πλαισίου, αλλά και στην ανάγκη επιβίωσης τους σε ένα ανταγωνιστικό περιβάλλον, παρέχοντας κατά συνέπεια στους ναυλωτές τη δυνατότητα επιλογής πιο σύγχρονων πλοίων για την εξυπηρέτηση των μεταφορικών τους αναγκών.

Τα δύο ανωτέρω ζητήματα, της σημαίας νηολόγησης και της ηλικίας, θελήσαμε να τα εξετάσουμε στο τέλος του τρίτου κεφαλαίου και υπό το πρίσμα της τυχόν συσχέτισής τους με τους καταβαλλόμενους ναύλους. Τα αποτελέσματα της ανάλυσής μας έδειξαν ότι σε γενικές γραμμές, η τάση μείωσης των ναύλων συνοδεύεται από την αντίστοιχη αύξηση της ηλικίας για τους περισσότερους τύπους δεξαμενόπλοιων. Κάτι αντίστοιχο δεν αποδεικνύεται όμως και για τις σημαίες, καθώς είναι δυνατό οι ναύλοι να παρουσιάζουν ακόμα και έντονες διακυμάνσεις, χωρίς όμως αυτό να οφείλεται απαραίτητα στην αξιοπιστία και τη φήμη που φέρει κάθε σημαία, ανάλογα με το αν έχει χαρακτηριστεί ή όχι ως σημαία ευκαιρίας.

Η ερευνητική μας δραστηριότητα επικεντρώθηκε στο τέταρτο και τελευταίο κεφάλαιο στην πολιτική χρονοναυλώσεων δεξαμενόπλοιων των 20 κυριότερων ναυλωτών (από το σύνολο αυτών) για τα έτη 1999-2002. Οι ναυλωτές αυτοί προέκυψαν αφού προηγουμένως εξετάσαμε τη συσχέτιση κάποιων εταιριών μεταξύ τους (συγγωνεύσεις, θυγατρικές κ.λ.π.) και αναλύσαμε ξεχωριστά την πολιτική του καθενός από τους 20. Οι συνολικές χρονοναυλώσεις των 20 μεγαλύτερων ναυλωτών για την υπό εξέταση περίοδο ανήλθαν σε ποσοστό 63,2% επί του συνόλου των συμβολαίων, ενώ ναυλωμένο τονάζ κατέλαβε ποσοστό 71,2% επί της συνολικής μεταφορικής ικανότητας.

Αναφορικά με τη διάρκεια των χρονοναυλώσεων δεξαμενόπλοιων, το είδος των πλοίων και την προτιμώμενη κατηγορία τονάζ αυτών, τα αποτελέσματα έρχονται σε συμφωνία με όσα έχουν ήδη αναφερθεί στα συμπεράσματα του τρίτου κεφαλαίου. Πιο αναλυτικά, την προτίμηση των 20 κυριότερων ναυλωτών συγκέντρωσαν οι

χρονοναυλώσεις διάρκειας έως 90 ημερών (41,2%) και τα trip charters (44,1%), ενώ αντίθετα, οι χρονοναυλώσεις άνω του 1 έτους ήταν εκείνες που προτιμήθηκαν λιγότερο (2,2%). Η υπεροχή των δεξαμενόπλοιων αργού πετρελαίου είναι και εδώ προφανής καθώς διαπιστώθηκε ότι, αυτά κατέλαβαν ποσοστό 74,7% επί του συνόλου των ναυλωθέντων Δ/Ξ, ενώ τα πλοία μεταφοράς προϊόντων πετρελαίου και τα LPG κατέλαβαν ποσοστά 8,6% και 4,9% αντιστοίχως. Για το διάστημα 1999-2002 παρατηρούμε επίσης ότι, την έντονη ζήτηση των εν λόγω ναυλωτών κατείχαν τα δεξαμενόπλοια τύπου Aframax με ποσοστό 54,1% επί του ναυλωμένου στόλου, παράλληλα όμως, τις ανάγκες των ναυλωτών για μεγαλύτερου μεγέθους Δ/Ξ φαίνεται να κάλυψαν τα VLCC's με ποσοστό 16,6% αντίστοιχα.

Από την ανάλυση μας αποδείχτηκε επιπλέον ότι οι 20 κυριότεροι ναυλωτές έδειξαν αυξημένη προτίμηση στις σημαίες της Λιβερίας, της Νορβηγίας (NIS), των Μπαχαμών, της Ελλάδας, της Νήσου του Man και των Νήσων Marshall. Αντίθετα, έδειξαν μειωμένη προτίμηση στις σημαίες των Η.Π.Α., της Μάλτας, της Κίνας και της Ινδίας. Οι υπόλοιπες προτιμήσεις των 20 κυριότερων ναυλωτών σε σημαίες, δεν διέφεραν κατά πολύ από την πραγματική προσφορά αυτών στο σύνολο του στόλου δεξαμενόπλοιων. Τέλος, από τα στοιχεία μας προέκυψε ότι οι ίδιοι ναυλωτές έδειξαν αυξημένη προτίμηση στα Δ/Ξ ηλικίας 0-10 ετών για την εξυπηρέτηση των δραστηριοτήτων τους κατά την τετραετία 1999-2002.

Με βάση λοιπόν όλα τα ανωτέρω καταλήξαμε στη διαμόρφωση μιας εικόνας για τη γενικότερη πολιτική χρονοναυλώσεων που ακολουθούν οι βασικότεροι ναυλωτές δεξαμενόπλοιων, σύμφωνα με όσα στοιχεία επεξεργαστήκαμε για την περίοδο 1999 - 2002.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Ελληνική Βιβλιογραφία

- ✦ Γ.Π. Βλάχος, «Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική», εκδόσεις Σταμούλη, Αθήνα 2000
- ✦ Ελ. Γεωργαντόπουλος – Γ.Π. Βλάχος, «Ναυτιλιακή Οικονομική», εκδόσεις J.J. Hellas, Πειραιάς 1997
- ✦ Κ. Γκιζιάκης, Α. Παπαδόπουλος, Ε. Πλωμαρίτου, «Εισαγωγή στις Ναυλώσεις», εκδόσεις Αθ. Σταμούλη, Αθήνα 2002

Ξένη Βιβλιογραφία

- ✦ Martin Stopford, “Maritime Economics”, TJ International Ltd, Padstow, Cornwall 1999

Ειδικές Ναυτιλιακές Εκδόσεις

- ✦ Clarkson Tanker Register 2000
- ✦ Intertanko Tanker Facts 2003
- ✦ Lloyds Shipping Economist

Άρθρα

- ✦ Steven Matthews, «Tanker mergers point way ahead», Lloyd’s Shipping Economist, August 2003
- ✦ Martin Stopford, “Prospects for the Tanker Market in 2003 and Beyond”, Intertanko Maritime London Conference, 17th September 2003

Εφημερίδες

- ✦ Tradewinds

Στατιστικά

- ✦ BP Statistical Review of World Energy Industry 2002
- ✦ International Energy Agency, “Trends in World Energy: Preliminary Projections from the International Energy Outlook 2003”
- ✦ OPEC Annual Statistical Bulletin 2002

Σελίδες στο Διαδίκτυο

- ✦ www.adnoc.com
- ✦ www.aetweb.com
- ✦ www.agip.it
- ✦ www.arcadiasm.gr
- ✦ www.blystad.com
- ✦ www.bp.com
- ✦ www.chevrontexaco.com
- ✦ www.coastal.co.nz
- ✦ www.conoco.com
- ✦ www.conocophillips.com
- ✦ www.cosmo-oil.co.jp
- ✦ www.cosmo-oil.co.jp
- ✦ www.crowncentral.com
- ✦ www.daewoo.com
- ✦ www.duke-energy.com
- ✦ www.dwmarine.com
- ✦ www.dynegy.com
- ✦ www.elpaso.com

- www.enron.com
- www.exmar.be
- www.exxonmobil.com
- www.falgroup.com
- www.finaval.com
- www.fortum.com
- www.fratellidamato.com
- www.frontmgt.no
- www.geogas.ch
- www.gich.com.hk
- www.glencore.com
- www.hanjin.com
- www.heidmar.com
- www.hess.com
- www.hindustanpetroleum.com
- www.hmm21.com
- www.holding.cmb.be
- www.hydro.com
- www.hyproc.com
- www.idemitsu.co.jp
- www.intertanko.com
- www.iocl.com
- www.ipg.com.kw
- www.irvingoil.com
- www.itochu.co.jp
- www.kashima-oil.co.jp
- www.kbk.co.jp
- www.kline.co.jp

- www.knpc.com/kw
- www.kochoil.com
- www.laurinmar.com
- www.lgcaltex.com
- www.maersk.com
- www.manshipping.co.uk
- www.maritimedata.com
- www.misc-bhd.com
- www.mitsubishicorp.com
- www.mol.co.jp
- www.msc.nany.mil
- www.naftomar.gr
- www.navion.no
- www.nikoresources.com
- www.niobc.org
- www.nitrochemcorp.com
- www.noex.co.jp
- www.nykline.co.jp
- www.omicorp.com
- www.orl.co.il
- www.pacbassin.com
- www.pcs.com
- www.pdvsa.com
- www.pemex.com
- www.pertaminashipping.com
- www.petredec.com
- www.petrobras.com
- www.petro-canada.ca

- www.petrodiamond.com
- www.petronas.com
- www.phillips66.com
- www.preem.com
- www.premcor.com
- www.repsolypf.com
- www.ril.com
- www.sancoline.co.jp
- www.saudiaramco.com
- www.shell.com
- www.shipecon.com
- www.showa-shell.co.jp
- www.skaugen.com
- www.skcorp.com
- www.skshipping.com
- www.sonatrach-dz.com
- www.stena.com
- www.stentex.com
- www.stentex.com
- www.stshipping.com
- www.sunoco.com
- www.tarquininternational.co.uk
- www.teekay.com
- www.tenn.gr
- www.texaco.com
- www.thisisnoble.com
- www.tonengeneral.co.jp
- www.totalfinaelf.com

- www.tradewinds.no
- www.trafigura.com
- www.transammonia.com
- www.ultramar.ca
- www.valero.com
- www.vinalines.com
- www.vitol.com
- www.wpdirect.com
- www.yukos.com