

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ



ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ

ΣΠΟΥΔΩΝ

στην

ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Ο ΔΕΙΚΤΗΣ ΧΡΟΝΙΚΗΣ

ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗΣ: ΠΡΑΚΤΙΚΗ ΕΦΑΡΜΟΓΗ

ΣΕ ΕΠΙΛΕΓΜΕΝΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ

ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗ, ΜΕΤΡΗΣΕΙΣ -

ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΕΙΣ

Μπούρας Αχιλλέας

Διπλωματική εργασία

που υποβλήθηκε στο Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών του Πανεπιστημίου
Πειραιώς ως μέρος των απαιτήσεων για την απόκτηση του Μεταπτυχιακού
Διπλώματος Ειδίκευσης στην Ναυτιλία

Πειραιάς

Νοέμβριος 2015

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

Υπογραφή

Η Παρούσα Διπλωματική Εργασία εγκρίθηκε ομόφωνα από την Τριμελή Εξεταστική Επιτροπή που ορίστηκε από το ΓΣΕΣ του τμήματος Ναυτιλιακών Σπουδών Πανεπιστημίου Πειραιώς σύμφωνα με τον Κανονισμό Λειτουργίας του Προγράμματος Μεταπτυχιακών Σπουδών στη Ναυτιλία.

Τα μέλη της Επιτροπής ήταν:

- Μερίκας Ανδρέας (Επιβλέπων)
- Θεοδωρόπουλος Σωτήριος
- Παζαρζής Μιχαήλ

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

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΕΙΣΑΓΩΓΗ	1
1^ο ΚΕΦΑΛΑΙΟ. ΤΥΠΟΙ ΠΛΟΙΩΝ ΚΑΙ ΑΓΟΡΑ	2
1.1 ΔΟΜΗ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΑΓΟΡΑΣ	2
<i>1.1.1 ΤΑ ΦΟΡΤΙΑ</i>	2
<i>1.1.2. ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΝΑΥΛΩΝ</i>	4
<i>1.1.3. ΠΛΟΙΑ ΥΓΡΟΥ ΚΑΙ ΞΗΡΟΥ ΦΟΡΤΙΟΥ</i>	7
1.2 ΟΙ ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΠΛΟΙΩΝ	8
<i>1.2.1. ΓΕΝΙΚΑ</i>	8
<i>1.2.2. ΠΛΟΙΑ ΞΗΡΟΥ ΦΟΡΤΙΟΥ</i>	10
<i>1.2.3. ΠΛΟΙΑ ΥΓΡΟΥ ΦΟΡΤΙΟΥ</i>	12
<i>1.2.4. ΠΛΟΙΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΚΙΒΩΤΙΩΝ</i>	17
<i>1.2.5. ΠΛΟΙΑ - ΨΥΓΕΙΑ</i>	20
2^ο ΚΕΦΑΛΑΙΟ. ΟΙ ΑΠΩΛΕΙΕΣ ΣΤΟ ΧΡΟΝΟ ΕΝΟΣ ΠΛΟΙΟΥ	23
2.1 ΑΠΩΛΕΙΑ ΛΟΓΩ ΑΘΕΤΗΣΗΣ ΤΟΥ ΝΑΥΛΟΣΥΜΦΩΝΟΥ	23
2.2. ΑΠΩΛΕΙΑ ΛΟΓΩ ΤΕΧΝΙΚΟΥ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΟΣ	24
2.3 ΑΠΩΛΕΙΑ ΛΟΓΩ ΔΕΞΑΜΕΝΙΣΜΟΥ	25
3^ο ΚΕΦΑΛΑΙΟ. Η ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΑΓΟΡΑ ΤΟ ΔΙΑΣΤΗΜΑ 2013 - 2014	29
3.1. Η ΑΓΟΡΑ ΠΛΟΙΩΝ ΞΗΡΟΥ ΦΟΡΤΙΟΥ	29
<i>3.1.1. Η ΑΓΟΡΑ ΠΛΟΙΩΝ ΞΗΡΟΥ ΦΟΡΤΙΟΥ ΤΟ 2013</i>	29
<i>3.1.2. Η ΑΓΟΡΑ ΠΛΟΙΩΝ ΞΗΡΟΥ ΦΟΡΤΙΟΥ ΤΟ 2014</i>	30
<i>3.1.3 ΑΠΟΤΙΜΗΣΗ ΤΩΝ ΔΥΟ ΕΤΩΝ</i>	32
3.2. Η ΑΓΟΡΑ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΥΓΡΟΥ ΦΟΡΤΙΟΥ	32
<i>3.2.1. Η ΑΓΟΡΑ ΠΛΟΙΩΝ ΥΓΡΟΥ ΦΟΡΤΙΟΥ ΤΟ 2013</i>	33
<i>3.2.2. Η ΑΓΟΡΑ ΠΛΟΙΩΝ ΥΓΡΟΥ ΦΟΡΤΙΟΥ ΤΟ 2014</i>	34
<i>3.2.3. ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΤΩΝ ΔΥΟ ΕΤΩΝ</i>	34
4^ο ΚΕΦΑΛΑΙΟ. ΟΔΕΙΚΤΗΣ ΧΡΟΝΙΚΗΣ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗΣ ΤΗΣ ENTERPRISHES SHIPPING AND TRADING	36
4.1 Η ΕΤΑΙΡΕΙΑ	36
4.2 Η ΕΡΕΥΝΑ	40
<i>4.2.1. ΓΕΝΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ</i>	40
<i>4.2.2. Ο ΔΕΙΚΤΗΣ ΧΡΟΝΙΚΗΣ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗΣ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΞΗΡΩΝ ΦΟΡΤΙΩΝ</i>	41
<i>4.2.3 Ο ΔΕΙΚΤΗΣ ΧΡΟΝΙΚΗΣ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗΣ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΥΓΡΟΥ ΦΟΡΤΙΟΥ</i>	58
ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ	67
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ	70

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Με την παγκόσμια ναυτιλιακή αγορά να έχει σημειώσει σημαντική πτώση μέσα στη δεκαετία την οποία διανύουμε, τόσο οι ναυλωτές όσο και οι ναυτιλιακές εταιρείες έχουν αρχίσει να προσαρμόζονται στις νέες συνθήκες, όπου οι πρώτοι απαιτούν από τους δεύτερους υψηλή ποιότητα υπηρεσιών. Ο Δείκτης Χρησιμοποίησης, είναι ένα σημαντικό εργαλείο στα χέρια και των δύο πλευρών στην προσπάθειά τους να βελτιστοποιήσουν τις αποδόσεις τους. Σκοπός της διπλωματικής αυτής είναι να παρουσιάσει με αναλυτικό τρόπο τον συγκεκριμένο δείκτη μιας ναυτιλιακής εταιρείας, και μάλιστα σε διάστημα δύο ετών, ώστε να γίνει κατανοητό στην πράξη τόσο το πώς αυτός υπολογίζεται όσο και το πώς χρησιμεύει στην αγορά. Με το τέλος αυτής της ανάλυσης ο αναγνώστης θα έχει κατανοήσει πλήρως το περιβάλλον της παγκόσμιας ναυτιλιακής αγοράς και την σπουδαιότητα του Δείκτη Χρονικής Απασχόλησης μέσα σε αυτή.

Λέξεις Κλειδιά: Δείκτης Χρονικής Απασχόλησης, Χρόνος Εκτός Ναυλοσυμφώνου, Παγκόσμια Ναυτιλιακή Αγορά το 2013 και 2014

ABSTRACT

With the global shipping market has declined significantly over the current decade, both shippers and shipping companies have started to adapt to new conditions where the first demand high quality services from the latter. The key performance indicator is a crucial tool in the hands of both sides in their efforts to optimize their returns. The scope of this study is to present analytically this indicator in a shipping company, for a two years period, in order to understand in practice both how it is calculated and how it serves the market. By the end of this analysis the reader will clearly understand the environment of the global shipping market and the importance of utilization rate within it.

Key words: Key Performance Indicator, Time Off – Hire, Global Shipping Market 2013 & 2014

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η παγκόσμια οικονομία έχει πλέον συμπληρώσει παραπάνω από πέντε χρόνια αναταράξεων, κάτι που όπως είναι φυσικό έχει παρασύρει και την παγκόσμια ναυτιλία. Μέσα σε ένα αβέβαιο περιβάλλον, λοιπόν, όλοι όσοι εμπλέκονται με την ναυτιλιακή αγορά καλούνται να βρουν λύσεις ώστε, πλέον, όχι μόνο να μεγιστοποιήσουν τα κέρδη τους αλλά και να περιορίσουν τις απώλειές τους. Ο δείκτης χρονικής απασχόλησης είναι ένα σημαντικό εργαλείο στα χέρια όλων των «παικτών» της παγκόσμιας ναυτιλίας ώστε να μπορέσουν να αντιμετωπίσουν επαρκώς τις σύγχρονες προκλήσεις.

Η χρήση του δείκτη χρονικής απασχόλησης μπορεί να γίνει από όλα τα μέρη που ασχολούνται με τον τομέα της ναυτιλίας, είτε αυτοί είναι ναυλωτές, είτε είναι πλοιοκτήτες. Η παρούσα διπλωματική εργασία μελετά τον συγκεκριμένο δείκτη στην πραγματικότητα, συλλέγοντας πληροφορίες και αριθμούς από μια συγκεκριμένη ναυτιλιακή εταιρεία, την Enterprises Shipping and Trading, ώστε να γίνει απόλυτα κατανοητή τόσο η χρήση του όσο και η μεθοδολογία για τον τελικό σχηματισμό του δείκτη.

Το πρώτο κεφάλαιο επιχειρεί να εισάγει τον αναγνώστη στην παγκόσμια αγορά της ναυτιλίας, ώστε να γνωρίσει τόσο τις μορφές της αγοράς όσο και τα μέσα που αποτελούν την κάθε μία. Το δεύτερο κεφάλαιο δίνει μια γεύση του δείκτη χρονικής απασχόλησης, παραθέτοντας τους τρόπους με τους οποίους μπορεί να διαμορφωθεί. Το τρίτο κεφάλαιο παρουσιάζει την κατάσταση της ναυτιλιακής παγκόσμιας αγοράς το διάστημα στο οποίο θα εξεταστεί το δείκτης χρησιμοποίησης, προβάλλοντας έτσι το περιβάλλον μέσα στο οποίο διαμορφώθηκε. Το τέταρτο και τελευταίο κεφάλαιο, παρουσιάζει αρχικά το ιστορικό και το προφίλ της εταιρείας, στην οποία έγινε η συλλογή στοιχείων και ο υπολογισμός του δείκτη χρονικής απασχόλησης, ενώ στη συνέχεια γίνεται η ανάλυση των δεδομένων και η αποτίμηση του δείκτη για κάθε έτος. Στο τέλος της διπλωματικής αυτής συνοψίζονται τα συμπεράσματα της χρήσης του δείκτη χρονικής απασχόλησης.

ΤΥΠΟΙ ΠΛΟΙΩΝ ΚΑΙ ΑΓΟΡΑ

1.1 ΔΟΜΗ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΑΓΟΡΑΣ

1.1.1 ΤΑ ΦΟΡΤΙΑ

Μέσα στα πλαίσια του θαλάσσιου εμπορίου, ο πλοιοκτήτης είναι αυτός που θα παρέχει μια υπηρεσία μεταφοράς δια θαλάσσης για τη φυσική μετακίνηση του φορτίου από τον τόπο προέλευσης στο τόπο προορισμού, με την ταχύτητα, την ασφάλεια και την αξιοπιστία που απαιτείται από τον πελάτη, στην τιμή που ο τελευταίος είναι πρόθυμος να πληρώσει κάτω από τις κάθε φορά συνθήκες της αγοράς. Αυτό σημαίνει ότι ο τύπος της παρεχόμενης υπηρεσίας εξαρτάται από τις απαιτήσεις του φορτίου προς μεταφορά. Επομένως, η δομή του θαλάσσιου εμπορίου είναι αυτή που καθορίζει τη δομή της ναυτιλιακής αγοράς.

Ως γνωστόν, υπάρχει μια πολύ μεγάλη ποικιλία φορτίων που χρησιμοποιούν μια ακόμα μεγαλύτερη ποικιλία από τρόπους μεταφοράς και επιβάλλουν στους ανθρώπους της ναυτιλίας συγκεκριμένες απαιτήσεις χειρισμούς τους. Έτσι, για παράδειγμα, ορισμένα φορτία απαιτούν τακτικότητα δρομολογίων στη μεταφορά τους ενώ άλλα όχι, ορισμένα φορτία μπορούν να φορτοεκφορτωθούν σε χύδην κατάσταση με αρπαγές (grabs), ενώ άλλα απαιτούν πολύ προσεκτικούς χειρισμούς, ορισμένα φορτία μεταφέρονται συσκευασμένα και μοναδοποιημένα σε κούτες (boxes), εμπορευματοκιβώτια (containers) ή παλέτες (pallets), ενώ άλλα χωρίς συσκευασία (loose cargo).

Ο Dr. Martin Stopford ορίζει ότι βασικό κριτήριο του διαχωρισμού της παγκόσμιας ναυτιλίας σε δύο μεγάλες ναυτιλιακές βιομηχανίες, την bulk και την liner, αποτελεί η διάκριση του φορτίου σε «bulk cargo» και «general cargo» με κριτήριο το μέγεθος της κάθε ανεξάρτητης παρτίδας φορτίου προς μεταφορά. Για να καθορίσει αυτό το κριτήριο εισάγει την έννοια «Parcel Size Distribution Function» (PSDF). Έτσι, ως «bulk cargo» ορίζεται κάθε παρτίδα φορτίου η οποία είναι τόσο μεγάλη, ώστε να μπορεί να συμπληρώσει μόνη της τη χωρητικότητα ενός πλοίου ή ενός αμπαριού, ενώ αντίθετα ως «general cargo» ορίζεται κάθε παρτίδα φορτίου η οποία είναι μικρή για να μπορεί μόνη της να συμπληρώσει τη χωρητικότητα ενός

πλοίου ή ενός αμπαριού και επομένως μεταφέρεται από κοινού μαζί με άλλες παρτίδες.

Τα χύδην φορτία μεταφέρονται στα αμπάρια του πλοίου και μπορούν να διακριθούν σε τέσσερις κατηγορίες:

- 1. Τα πέντε κύρια χύδην ξηρά φορτία:** Συμπεριλαμβάνονται το σιδηρομετάλλευμα (iron ore), τα σιτηρά (grain), ο άνθρακας (coal), τα φωσφάτα (phosphates) και ο βωξίτης (bauxite). Μεταφέρονται συνήθως από συμβατικά «bulk carriers» έχοντας συντελεστή στοιβασίας από 20 έως 55 κυβικά πόδια ανά τόνο
- 2. Τα υγρά χύδην φορτία:** Περιλαμβάνονται όλα τα που μεταφέρονται σε χύδην υγρή μορφή με δεξαμενόπλοια. Κυριότερα φορτία είναι το αργό πετρέλαιο, τα προϊόντα πετρελαίου και τα χημικά. Το μέγεθος της κάθε παρτίδας μπορεί να ποικίλλει από 1.000 τόνους μέχρι και 500.000 τόνους στη περίπτωση του αργού πετρελαίου.
- 3. Τα δευτερεύοντα χύδην ξηρά φορτία:** Καλύπτουν το ευρύ φάσμα όλων των υπόλοιπων χύδην ξηρών φορτίων με κυριότερα το χάλυβα και τα προϊόντα αλουμινίου, το τσιμέντο, το γύψο, τη ζάχαρη, το αλάτι και τα προϊόντα ξυλείας.
- 4. Τα εξειδικευμένα ξηρά φορτία:** Συμπεριλαμβάνονται όλα τα ξηρά φορτία που απαιτούν ειδικούς χειρισμούς στην αποθήκευση ή την στοιβασία όπως τα αυτοκίνητα ή τα κατεψυγμένα φορτία.

Το γενικό φορτίο αποτελείται από ανεξάρτητες παρτίδες μικρότερες των 2.000 – 3.000 τόνων, οι οποίες δε συμπληρώνουν τη χωρητικότητα ενός πλοίου ή ενός αμπαριού και επομένως μεταφέρονται από κοινού μαζί με άλλες παρτίδες. Αν και δεν υπάρχουν συγκεκριμένες προδιαγραφές για να προσδιορίσουν την περιγραφή του γενικού φορτίου, εντούτοις οι πιο σημαντικές κατηγορίες είναι οι παρακάτω:

- **Μη μοναδοποιημένο γενικό φορτίο:** Κιβώτια, εξαρτήματα μηχανημάτων κλπ, τα οποία στοιβάζονται και φορτοεκφορτώνονται ως ανεξάρτητες παρτίδες.
- **Φορτίο σε εμπορευματοκιβώτια:** Κάθε είδους φορτίο που μεταφέρεται σε εμπορευματοκιβώτια οι συνήθεις διαστάσεις των οποίων είναι οκτώ πόδια πλάτος, 8,5 πόδια ύψος και 20, 30, 40 πόδια μήκος.

- **Φορτίο σε παλέτες:** Κάθε φορτίο συσκευασμένο και μοναδοποιημένο σε παλέτες για εύκολη στοιβασία και γρήγορο χειρισμό.
- **Υγρό γενικό φορτίο:** Μικρές παρτίδες υγρού φορτίου που μεταφέρονται σε δεξαμενές (tanks), δοχεία (containers) ή βαρέλια (drums).
- **Κατεψυγμένο φορτίο:** Ευπαθή προϊόντα, όπως για παράδειγμα φρούτα ή τρόφιμα, τα οποία μεταφέρονται παγωμένα ή κατεψυγμένα σε κατάλληλα πλοία – ψυγεία ή εμπορευματοκιβώτια ψυγεία.
- **Βαριά και δυσκίνητα φορτία:** Βαριά, ογκώδη και δυσκίνητα προϊόντα, δύσκολα στη φορτοεκφόρτωση και στοιβασία τους.

1.1.2. ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΝΑΥΛΩΝ

1.1.2.1. ΒΑΣΙΚΕΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ

Η διάκριση ανάμεσα σε μεγάλες και μικρές ποσότητες μεταφερόμενου φορτίου αποτελεί τη βάση για το διαχωρισμό της αγοράς σε liner market και bulk market. Το παγκόσμιο εμπόριο διαχωρίζεται σε δύο μεγάλες κατηγορίες φορτίων, αυτά που μεταφέρονται ως «bulk cargo» και εκείνα που μεταφέρονται ως «general cargo».

Τα χύδην φορτία μεταφέρονται στην αγορά χύδην φορτίων σε «one ship one cargo basis», ενώ τα γενικά φορτία μεταφέρονται στην αγορά γραμμών σε «common carrier basis».

Κάθε ένας από τους κύριους τομείς των θαλάσσιων μεταφορών, για παράδειγμα των χύδην ξηρών, χύδην υγρών φορτίων, έχει τη δική του αγορά, η οποία αν και δε μπορεί να είναι πάντα ή τελείως ανεξάρτητη από τις άλλες αγορές, πάντως έχει σημαντική ιδιομορφία και αυτοτέλεια. Έτσι, έχουμε τρεις κατηγορίες ναύλων:

1. Των χύδην ξηρών φορτίων
2. Των χύδην υγρών φορτίων
3. Των γενικών φορτίων που μεταφέρονται με φορτηγά πλοία γραμμών

Επιπρόσθετα με τις τρεις αυτές κύριες αγορές, υπάρχουν και αυτές που μπορούμε να ονομάσουμε ως «ειδικές αγορές». Οι ειδικές αγορές λειτουργούν άλλες φορές εντός του γενικού πλαισίου μιας από τις τρεις κύριες αγορές και άλλοτε σαν χωριστές αγορές με ειδικά χαρακτηριστικά. Τέτοιο παράδειγμα είναι η αγορά μεταφορών υγραερίου, που λειτουργεί ως ξεχωριστή αγορά με ειδικά χαρακτηριστικά, αν και ως προς πολλά σημεία προσομοιάζει με την αγορά χύδην υγρών φορτίων.

Στην αγορά χύδην φορτίων εμφανίζονται πολλοί και διαφορετικοί τύποι πλοίων με κυριότερους και πιο συνήθεις αυτούς των δεξαμενοπλοίων (tankers), των πλοίων χύδην ξηρού φορτίου (bulk carriers), των πλοίων συνδυασμένων μεταφορών και τέλος των πλοίων μεταφοράς εξειδικευμένων φορτίων. Στην αγορά γραμμών οι κυριότεροι τύποι πλοίων είναι τα πλοία εμπορευματοκιβωτίων (containers), τα πλοία πολλαπλών χρήσεων και τέλος τα πλοία Ro – Ro (Roll – on / Roll – off) ή Lo – Lo (Lift – on / Lift – off).

1.1.2.2. ΕΠΙΜΕΡΟΥΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ

Όταν εξάλλου αναφερόμαστε στις τρεις κύριες αγορές, δεν είναι σωστό να νομίζουμε ότι πρόκειται για μονοσήμαντες και ενιαίες αγορές αλλά το αντίθετο και ιδιαίτερα σε ότι αφορά τις αγορές χύδην υγρών και ξηρών φορτίων. Μάλιστα, κάθε μία από τις αγορές αυτές υποδιαιρείται σε επιμέρους τομείς:

- **Διάκριση κατά ομάδες χωρητικότητας:** Θεωρητικά τίποτα δεν εμποδίζει τα μικρού μεγέθους πλοία να προσφέρουν τις υπηρεσίες τους και να απασχοληθούν σε τομείς μεταφορών, στους οποίους δρουν μεγάλου μεγέθους πλοία. Το αντίστροφο, όμως, δεν είναι δυνατόν να συμβεί. Οι περιορισμοί που έχουν πολλά λιμάνια στο να υποδεχτούν μεγάλα πλοία, είναι αυτοί που κάνουν ανέφικτη την προσφορά υπηρεσιών των μεγάλων караβιών στη θέση των μικρών. Επιπρόσθετα, περιορισμοί επιβάλλονται από τεχνικά έργα κατά μήκος των μεγάλων οδών ναυσιπλοΐας, όπως συμβαίνει λόγω χάρη στην περίπτωση των διωρύγων του Σουέζ και του Παναμά.

Υπάρχουν, βέβαια, και τα φυσικά εμπόδια (ποτάμια) αλλά και το συγκεκριμένο μέγεθος ης κατά περίπτωσης ζήτησης ή προσφοράς του μεταφερόμενου αγαθού.

Στην πράξη, οι αγορές για τις μεταφορές με σχετικά μικρά πλοία, έχουν εδώ και αρκετά έτη διαφοροποιηθεί από τις αγορές στις οποίες εργάζονται κυρίως μεγάλου μεγέθους πλοία. Όσο τα ανώτατα όρια μεγεθών των πλοίων κατά τομείς μεταφορών αυξάνουν, τόσο περισσότερες διακρίσεις κατά ομάδες χωρητικότητας, δημιουργούνται. Μια ένδειξη για τις διακρίσεις της αγοράς χύδην ξηρών φορτίων κατά ομάδες χωρητικότητας πλοίων, προσφέρεται από το γεγονός ότι οι εξελίξεις στις καμπύλες των ναύλων, παρακολουθούνται από έξι, τουλάχιστον, επιμέρους ναυλοδείκτες.

- **Διάκριση τοπικών αγορών:** Οι αγορές για μεταφορές σε κλειστές θάλασσες, όπως για παράδειγμα μεταξύ λιμένων της Μεσογείου, του Ευξείνου Πόντου, της Ερυθράς θάλασσας, καθώς και για μεταφορές, οπωσδήποτε τοπικού χαρακτήρα, λόγω χάρη μεταξύ των λιμένων της Ν.Α. Ασίας ή της Β. Θάλασσας, τείνουν να λειτουργούν χωριστά από τις αγορές ναύλων στις υπερωκεάνιες μεταφορές χύδην φορτίων.
- **Διάκριση με βάση την διάρκεια των ναυτιλιακών συναλλαγών:** Από την άποψη αυτή έχουμε:

1. Την αγορά ναυλώσεων βραχείας διάρκειας η οποία περιλαμβάνει:

1. Ναυλώσεις κατά ταξίδι ή για συνεχή ταξίδια
2. Χρονοναυλώσεις (μισθώσεις) μέχρι δύο ετών.

Κατά τη βραχυχρόνια περίοδο η αγορά εξελίσσεται σύμφωνα με τις αρχές του πλήρους ανταγωνισμού. Έτσι, τα επίπεδα του ναύλου προσδιορίζονται από το επίπεδο εξίσωσης της ζήτησης με την προσφορά. Οι μεταφορείς μπορούν να πωλήσουν τις υπηρεσίες που παράγουν στην τιμή της ζήτησης, με τον ναύλο δηλαδή, στον οποίο ισορροπείται η αγορά. Κανείς από τους μεταφορείς δε συμμετέχει στην διαμόρφωση της συνολικής προσφοράς σε βαθμό που να μπορεί με τις αποφάσεις του να επηρεάσει το επίπεδο των ναύλων προς το συμφέρον του, εφόσον βέβαια η προσφορά χωρητικότητας παραμένει ελαστική.

2. Την αγορά μακροχρόνιων ρυθμίσεων απασχόλησης πλοίων: Οι ρυθμίσεις αυτές περιλαμβάνουν τις χρονοναυλώσεις ή μισθώσεις πλοίων διάρκειας άνω των δύο ετών. Μέσω των αγορών αυτών, εξασφαλίζεται η διεξαγωγή των μεταφορών των κυριότερων χύδην ξηρών και υγρών φορτίων και ιδιαίτερα του αργού πετρελαίου. Σε αντίθεση με ότι συμβαίνει στην αγορά βραχυχρόνιων ρυθμίσεων, οι μακροχρόνιες συναλλαγές κατά κανόνα δε δημοσιεύονται.

3. Την αγορά εργολαβικών μεταφορών: Σε πολλές περιπτώσεις η διάρκεια των συμβολαίων αυτών είναι μέσης ή σχετικά μεγάλης διάρκειας και κατά κανόνα τα συμβόλαια αυτά δεν δημοσιεύονται.

1.1.3. ΠΛΟΙΑ ΥΓΡΟΥ ΚΑΙ ΞΗΡΟΥ ΦΟΡΤΙΟΥ

Από οικονομική σκοπιά, η δομή της αγοράς των πλοίων χύδην ξηρού φορτίου πλησιάζει το μοντέλο του τέλειου ανταγωνισμού καθώς πληροί τις ακόλουθες προϋποθέσεις του:

1. Οι Πλοιοκτήτες και οι ναυλωτές έχουν ως πρωταρχικό κίνητρο τη μεγιστοποίηση των κερδών.
2. Υπάρχει μεγάλος αριθμός πλοιοκτητών και ναυλωτών στην αγορά, χωρίς κανείς από αυτούς να μπορεί να επηρεάσει μεμονωμένα το επίπεδο των ναύλων.
3. Η προσφερόμενη μεταφορική υπηρεσία είναι σχετικά ομοιόμορφη, με μικρά περιθώρια διαφοροποίησης.
4. Η είσοδος στην αγορά και η έξοδος από αυτήν πραγματοποιούνται χωρίς σημαντικούς περιορισμούς.
5. Υπάρχει πλήρης ενημέρωση των μερών για τις εξελίξεις της αγοράς

Σε ότι αφορά τη δομή της αγοράς δεξαμενοπλοίων πλησιάζει και αυτή το μοντέλο του τέλειου ανταγωνισμού, όπως είδαμε και παραπάνω για τα πλοία χύδην ξηρού φορτίου. Αυτό γιατί:

1. Μεγιστοποίηση του κέρδους: Αποτελεί πρωταρχικό στόχο για πλοιοκτήτες και ναυλωτές.
2. Μεγάλος αριθμός ναυλωτών: Κατά τις δεκαετίες του 1970 και του 1980 σημειώθηκε αύξηση του αριθμού των μικρότερων ιδιωτικών εταιρειών (oil traders) και των κρατικών οργανισμών, Σήμερα ο ρόλος των πετρελαϊκών και των κρατικών εταιρειών είναι σημαντικός, ωστόσο η αγορά δεν είναι δυνατόν να ελεγχθεί από αυτές.
3. Μεγάλος αριθμός πλοιοκτητών: Η σύνθεση της πλοιοκτησίας έχει μετασχηματισθεί τα τελευταία σαράντα χρόνια εξαιτίας τριών σημαντικών εξελίξεων: α) της δημιουργίας spot αγοράς φορτίων πετρελαίου στο Rotterdam στη δεκαετία του 1970, β) της κατάρρευσης της ζήτησης δεξαμενοπλοίων στα τέλη της δεκαετίας του 1970 και της συνεπακόλουθης υπερπροσφοράς χωρητικότητας στις αρχές της δεκαετίας του 1980, που ανάγκασε, για να το πούμε έτσι, τις μεγάλες πετρελαϊκές εταιρείες να περιορίσουν σημαντικά τη συμμετοχή τους στην πλοιοκτησία και την

εξάρτησή τους από μακροχρόνιες ναυλώσεις έναντι αύξησης των ναυλώσεων στη spot αγορά, γ) της σημαντικής μεταβολής του θεσμικού πλαισίου εξαιτίας περιστατικών περιβαλλοντικής ρύπανσης, έπειτα από το ατύχημα του Exxon Valdez το 1989 στις ακτές της Αλάσκα και την αμερικανική νομοθεσία που το ακολούθησε το 1990 (Oil Pollution Act) και που οδήγησε πολλές εταιρείες στη μείωση της συμμετοχής τους στην πλοιοκτησία προκειμένου να μειώσουν την έκθεσή τους σε πιθανά μελλοντικά περιστατικά ρύπανσης. Ως συνέπεια των πιο πάνω, ο ρόλος των ανεξάρτητων πλοιοκτητών δεξαμενοπλοίων έχει γίνει σήμερα ισχυρότερος και η αγορά περισσότερο ανταγωνιστική.

4. Ομοιογένεια παρεχόμενης υπηρεσίας: Μολονότι η φύση του μεταφερόμενου φορτίου ποικίλλει, η παρεχόμενη μεταφορική υπηρεσία είναι ομοιογενής μέσα στα επί μέρους τμήματα της αγοράς.
5. Είσοδος και έξοδος από την αγορά: Η είσοδος στην αγορά και η έξοδος από αυτήν πραγματοποιούνται ελεύθερα, χωρίς επιπρόσθετα εμπόδια ή κόστος.
6. Πλήρης ενημέρωση των μερών: Τα εμπλεκόμενα μέρη της αγοράς έχουν άριστη πληροφόρηση για τις εξελίξεις, μέσα από ένα εξειδικευμένο και αποτελεσματικό δίκτυο ναυλομεσιτών, καθώς και από ένα ευρύ φάσμα άλλων πηγών, όπως από δημοσιεύσεις και το internet.

1.2 ΟΙ ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΠΛΟΙΩΝ

1.2.1. ΓΕΝΙΚΑ

Είναι πρακτικά δύσκολο να προσδιοριστούν με ακρίβεια και να εξετασθούν όλοι οι τύποι πλοίων και οι κατηγορίες, που οι σύγχρονες ανάγκες προκάλεσαν και που η τεχνολογία δημιούργησε. Πολλά πλοία κατατάσσονται σε μια συγκεκριμένη τεχνολογία, όπως για παράδειγμα την κατηγορία των δεξαμενοπλοίων, ενώ στη πραγματικότητα μπορεί να διαφέρουν σημαντικά μεταξύ τους.

Σαν μια σημαντική ένδειξη, είναι καλό να ανατρέξουμε στους ετήσιους και στατιστικούς πίνακες που συντάσσονται και εκδίδονται από το Loyd's Register of Shipping, που παρακολουθούσαν το 1990 στατιστικά τριάντα κατηγορίες πλοίων, ως τις κυριότερες, έναντι δέκα μόνον κατηγοριών το 1970 και τριών κατηγοριών πριν το 1965. Πόσο διαφορετικοί είναι οι τύποι των πλοίων, που εντάσσονται σε κάθε μια από τις τριάντα αυτές κατηγορίες, προκύπτει από μια άλλη στατιστική σειρά που αφορά τα πλοία που είναι υπό παραγγελία. Η σειρά «Ships on Order» που εκδίδεται

από το αγγλικό περιοδικό «Fairplay» αναφέρεται σε 185 διαφορετικούς τύπους πλοίων. Είναι αναγκαίο να σημειώσουμε σε αυτό το σημείο ότι ακόμα και η υιοθέτηση τριάντα κατηγοριών πλοίων είναι αριθμός ελάχιστος για την σημερινή πραγματικότητα.

Μέχρι τη γενίκευση της εφαρμογής του ατμού στη κίνηση των πλοίων ο γενικός τύπος του φορτηγού – επιβατηγού πλοίου ήταν αρκετός για την ικανοποίηση των τότε μεταφορικών αναγκών. Η δημιουργία επιβατηγών πλοίων που μετέφεραν και εμπορεύματα σημείωσε την αρχή της εξειδίκευσης. Ακολούθησε ο διαχωρισμός των φορτηγών πλοίων σε δρομολογημένα και ελεύθερα φορτηγά, μολονότι ο διαχωρισμός αυτός δεν ήταν πάντοτε σαφής από κατασκευαστικής πλευράς. Η είσοδος στην εποχή του πετρελαίου στις αρχές το 20^{ου} αιώνα, δημιούργησε το δεξαμενόπλοιο και στη συνέχεια η εφαρμογή της ψύξης στις θαλάσσιες μεταφορές δημιούργησε το φορτηγό ψυγείο.

Ραγδαίες ήταν οι εξελίξεις στην εποχή που ακολούθησε τον δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο λόγω:

A) Της ραγδαίας ανάπτυξης της βιομηχανικής τεχνολογίας που δημιούργησε εξειδικευμένες μορφές ζήτησης, όπως για παράδειγμα για μεταφορά υγραερίων, πετροχημικών προϊόντων, οχημάτων, ειδικών βαρέων φορτίων, χαρτοπολτού και άλλες.

B) Των ποσοτικών, των οργανωτικών και των διαρθρωτικών μεταβολών στο εμπόριο, οι οποίες τείνουν να εξασφαλίσουν σταθερή ροή μεγάλων ποσοτήτων συγκεκριμένων φορτίων μεταξύ ορισμένων γεωγραφικών περιοχών και αντίστοιχη ζήτηση χωρητικότητας.

Γ) Την ευρεία χρήση των εμπορευματοκιβωτίων στη θαλάσσια μεταφορά.

Οι βασικότερες, λοιπόν, κατηγορίες πλοίων είναι οι παρακάτω:

- Πλοία μεταφοράς Χύδην Ξηρού Φορτίου (μόνον)
- Πλοία μεταφοράς Χύδην Υγρού Φορτίου (μόνον)
- Πλοία Χύδην φορτίου (με εναλλακτικές λύσεις Υγρού / Ξηρού)
- Πλοία Γενικού Φορτίου (μόνον)
- Πλοία Γενικού Φορτίου (με εναλλακτικές λύσεις οποιασδήποτε μορφής)

- Πλοία Επιβατηγά (μόνον)
- Πλοία Επιβατηγά (με εναλλακτικές λύσεις)
- Πλοία Ειδικών Υπηρεσιών και Βοηθητικής Ναυτιλίας

1.2.2. ΠΛΟΙΑ ΞΗΡΟΥ ΦΟΡΤΙΟΥ

Τα πλοία που απασχολούνται στην αγορά των «bulk carriers» ποικίλλουν σε μέγεθος, από 3.000 dwt έως 200.000 dwt και περισσότερο. Τα πλοία 3.000 – 15.000 dwt κατέχουν ένα σημαντικό μερίδιο στην αγορά. Διαθέτουν τρία αμπάρια και το πλήρωμά τους κυμαίνεται από επτά έως δώδεκα άτομα ανάλογα με το μέγεθός τους. Τα περισσότερα από τα πλοία αυτά διαθέτουν το δικό τους εξοπλισμό φορτοεκφόρτωσης, όπως τα μεγαλύτερα και σημαντικά «bulk carriers» των 15.000 – 35.000 dwt που ονομάζονται ως «Handy size bulkers». Έπειτα υπάρχουν τα πλοία «Handymax» τα οποία είναι 35.000 – 50.000 dwt και καθιερώθηκαν τη δεκαετία του 1990. Διαθέτουν το δικό τους εξοπλισμό και σύγχρονες διατάξεις στα αμπάρια τους αποτελώντας από μόνα τους χωριστό τμήμα της αγοράς και έτσι δε συναγωνίζονται απαραίτητα τα μικρότερα πλοία της αγοράς. Θα πρέπει, επιπλέον, να αναφέρουμε ότι τα τελευταία χρόνια έχει αναπτυχθεί ιδιαίτερα και ένα τμήμα της αγοράς με καράβια 50.000 – 60.000 dwt με τα πλοία αυτά να ονομάζονται «Ultra Handymax bulkers» ή «Supramax bulkers». Έτσι, αυτά τα πλοία αποτελούν μια ενδιάμεση κατηγορία μεταξύ των πλοίων «Handymax» ή «Handysize». Τόσο το ένα όσο και το άλλο διαθέτουν τέσσερα ή πέντε αμπάρια. Μερικά αμπάρια διαθέτουν το δικό τους εξοπλισμό φορτοεκφόρτωσης, ο οποίος μπορεί να εξυπηρετήσει και τα υπόλοιπα αμπάρια λόγω της δυνατότητας περιστροφής που διαθέτει. Το πλήρωμα τους αποτελείται συνήθως από περίπου είκοσι άτομα ενώ δραστηριοποιούνται στο εμπόριο δημητριακών, γεωργικών προϊόντων, των δευτερευόντων χύδην ξηρών φορτίων και των λιπασμάτων και σε μικρότερο βαθμό στο εμπόριο του άνθρακα και του σιδηρομεταλλεύματος.

Στην επόμενη μεγάλη ομάδα των πλοίων χύδην ξηρού φορτίου βρίσκονται τα επονομαζόμενα «Panamax bulkers», στην οποία συμπεριλαμβάνονται όλα εκείνα τα πλοία που οι διαστάσεις τους σε πλάτος (32,2m) και βύθισμα (39'6'' tropical fresh water) σε έμφορτη κατάσταση πλησιάζουν τις μέγιστες επιτρεπτές διαστάσεις για διάπλου από το κανάλι του Παναμά. Η χωρητικότητα αυτών των πλοίων κυμαίνεται από 60.000 – 100.000 dwt με συγκέντρωση των περισσότερων ανάμεσα στους 68.000 – 76.000 dwt. Τα περισσότερα από αυτά τα πλοία δεν διαθέτουν δικό τους εξοπλισμό

φορτοεκφόρτωσης και απασχολούνται στις κύριες θαλάσσιες διαδρομές σιτηρών, άνθρακα, βωξίτη και σιδηρομεταλλεύματος. Αναπτύσσουν ταχύτητα 13 – 14 κόμβους και το πλήρωμά τους δε ξεπερνάει τα είκοσι άτομα.

Η σημαντική κατηγορία των μεγαλύτερων πλοίων μεταφοράς άνθρακα και σιδηρομεταλλεύματος με μεγέθη μεγαλύτερα των 100.000 τόνων αναφέρεται ως η ομάδα των «Capesize bulkers». Τα συγκεκριμένα πλοία λόγω του μεγέθους τους δε μπορούν να διέλθουν το κανάλι του Παναμά και αναγκάζονται να πλεύσουν γύρω από το ακρωτήρι «Cape of Good Hope» ή το «Cape Horn». Τα Capes διαθέτουν εννέα αμπάρια. Το πλήρωμα των πλοίων αυτών δεν ξεπερνάει τα είκοσι άτομα και η ταχύτητά τους φτάνει στους 13 - 14 κόμβους.

Τα πλοία με μεγέθη μεταξύ 80.000 – 130.000 dwt αποτελούν μια ενδιάμεση κατηγορία μεταξύ των τυπικών Panamax και των Capes για αυτό απαντώνται στη ναυτιλιακή αγορά ως «Post Panamax». Πρόκειται για ένα ραγδαία αναπτυσσόμενο τμήμα της αγοράς πλοίων χύδην ξηρού φορτίου, καθώς τα πλοία αυτά θα μπορούν να διέλθουν από το κανάλι του Παναμά, έπειτα από την ολοκλήρωση των έργων επέκτασής του.

Στο σημείο αυτό θα πρέπει να γίνει αναφορά στα πλοία πολλαπλών χρήσεων, τα «multi – purpose vessels». Τα πλοία αυτά έχουν τη δυνατότητα να μεταφέρουν τόσο χύδην όσο και μοναδοποιημένα ή συσκευασμένα φορτία. Επειδή χρησιμοποιούνται και στην αγορά γραμμών, εξυπηρετώντας το εμπόριο γενικών φορτίων υψηλής αξίας, η σχεδιαστική τους ταχύτητα φθάνει τους 17 κόμβους. Επιπλέον, μπορεί να είναι μονού ή διπλού καταστρώματος με τα αμπάρια να είναι συνήθως πλατιά. Κατασκευάζονται με ειδικό εξοπλισμό χειρισμού του φορτίου, όπως οι οδηγοί κυψελών για την υποδοχή εμπορευματοκιβωτίων, ενώ ακόμα, όλα τα πλοία πολλαπλών χρήσεων διαθέτουν το δικό τους μηχανισμό φορτοεκφόρτωσης

Η χωρητικότητα του παγκόσμιου στόλου των πλοίων μεταφοράς χύδην ξηρού φορτίου παρουσίασε σταθερή αύξηση από το 1970 μέχρι το 1985, ενώ το 1986 παρέμεινε σχετικά στάσιμη και το 1987 μειώθηκε λόγω της μεγάλης ναυτιλιακής κρίσης. Από εκεί και πέρα συνέχισε μια συνεχή αυξητική πορεία φτάνοντας τα 323 εκ. Dwt το 2005 και περισσότερο από 450 εκ. το 2009. Επιπλέον, η πλοιοκτησία σε αυτή την αγορά παρουσιάζει χαμηλό βαθμό συγκέντρωσης. Οι 40 μεγαλύτερες σε τonaζ εταιρείες πλοίων κατέχουν ένα ποσοστό της τάξης του 30% της χωρητικότητας

του παγκόσμιου στόλου, τη στιγμή που οι κρατικοί στόλοι αποτελούν περίπου το 12% του παγκόσμιου στόλου.

1.2.3. ΠΛΟΙΑ ΥΓΡΟΥ ΦΟΡΤΙΟΥ

1.2.3.1. ΠΛΟΙΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΑΡΓΟΥ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ

Ως δεξαμενόπλοιο ορίζεται κάθε πλοίο που είναι κατασκευασμένο για να μεταφέρει χύδην υγρά φορτία. Τα σπουδαιότερα φορτία αυτής της μορφής είναι το αργό ή ακάθαρτο πετρέλαιο και τα προϊόντα πετρελαίου, ενώ επίσης με δεξαμενόπλοια μπορούν να μεταφέρονται και άλλα χύδην υγρά φορτία, όπως χημικά, κρασί και φυτικά έλαια. Η αγορά των δεξαμενοπλοίων είναι ιδιαίτερα τμηματοποιημένη έχοντας ως βασικά κριτήρια τμηματοποίησης τον τύπο του μεταφερόμενου φορτίου και το μέγεθος του πλοίου.

Με βάση τον τύπο του μεταφερόμενου φορτίου η κύρια διάκριση είναι μεταξύ των πλοίων που μεταφέρουν αργό πετρέλαιο και εκείνα που μεταφέρουν προϊόντα πετρελαίου. Επίσης, υπάρχουν και ορισμένα εξειδικευμένα δεξαμενόπλοια, όπως τα πλοία μεταφοράς υγρών χημικών, τα πλοία μεταφοράς υγραερίου και τα πλοία της παράκτιας βιομηχανίας, τα οποία θεωρητικά μπορούν να ενταχθούν στη ευρύτερη οικογένεια των δεξαμενοπλοίων επιβεβαιώνοντας την μεγάλη τμηματοποίηση της αγοράς, πρακτικά όμως αποτελούν μάλλον εξειδικευμένα πλοία που απασχολούνται σε επί μέρους αγορές με δικά τους ιδιαίτερα χαρακτηριστικά.

Μολονότι τα πλοία που μεταφέρουν προϊόντα πετρελαίου μπορούν να μεταφέρουν και ακάθαρτα προϊόντα, ο κίνδυνος αλλοίωσης των επόμενων φορτίων και το υψηλό κόστος καθαρισμού των δεξαμενών από τα κατάλοιπα αποτρέπουν την εναλλαγή φορτίων και οδηγούν στην εξειδικευμένη φόρτωση καθαρών φορτίων. Από την άλλη πλευρά, τα δεξαμενόπλοια που μεταφέρουν αργό πετρέλαιο δεν έχουν τις τεχνικές προδιαγραφές για να μεταφέρουν προϊόντα πετρελαίου. Επομένως, υπάρχει μεγάλος βαθμός τμηματοποίησης της αγοράς με βάση το μεταφερόμενο φορτίο. Γενικά, τα καράβια που μεταφέρουν προϊόντα πετρελαίου είναι κατά πολύ μικρότερα σε μέγεθος από τα πλοία που μεταφέρουν αργό πετρέλαιο.

Με βάση, λοιπόν, το μέγεθος των πλοίων, η τμηματοποίηση της αγοράς πραγματοποιείται στις ακόλουθες κατηγορίες:

- **Ultra Large Crude Carriers (ULCC):** Το μέγεθός τους κυμαίνεται μεταξύ 320.000 – 550.000 dwt
- **Very Large Crude Carriers (VLCC):** Το μέγεθος τους κυμαίνεται μεταξύ 200.000 – 320.000 dwt
- **Suezmax:** Το μέγεθος τους κυμαίνεται μεταξύ 120.000 – 200.000 dwt
- **Aframax:** Το μέγεθος τους κυμαίνεται μεταξύ 80.000 – 120.000 dwt
- **Panamax:** Το μέγεθος τους κυμαίνεται μεταξύ 60.000 – 80.000 dwt
- **Handysize:** Το μέγεθος τους κυμαίνεται μεταξύ 10.000 – 60.000 dwt

Τα ULCC και τα VLCC χρησιμοποιούνται αποκλειστικά για τη μεταφορά αργού πετρελαίου, τα Suezmax, τα Aframax και τα Panamax ασχολούνται κυρίως με τη μεταφορά αργού πετρελαίου αλλά και για τη μεταφορά προϊόντων, εάν διαθέτουν κατάλληλες δεξαμενές και εξοπλισμό χειρισμού του φορτίου, ενώ τα Handysize μεταφέρουν κατά βάση κατεργασμένα ή ημι-κατεργασμένα προϊόντα πετρελαίου. Είναι σημαντικό να διευκρινίσουμε ότι η κατηγοριοποίηση των πλοίων βάσει του μεγέθους τους δε γίνεται με αυστηρά κριτήρια. Για αυτό μπορεί να παρουσιαστούν μικρές διαφορές σχετικά με όσα γράφονται στην βιβλιογραφία και σε αυτά που ισχύουν σαν πρακτική στην αγορά.

1.2.3.2. ΠΛΟΙΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΠΡΟΪΟΝΤΩΝ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ

Τα πλοία που μεταφέρουν προϊόντα πετρελαίου τμηματοποιούνται επιπρόσθετα με βάση τις διανυόμενες αποστάσεις των μεταφερόμενων φορτίων και το μέγεθός τους στις ακόλουθες κατηγορίες:

- **Long Range 2 (LR2):** Πλοία μεγέθους 90.000 – 160.000 dwt (συνήθως Aframax έως 120.000 dwt και σπανιότερα Suezmax έως 160.000 dwt) που μεταφέρουν σχεδόν αποκλειστικά νάφθα σε μεγάλες θαλάσσιες διαδρομές, κυρίως από τη μέση Ανατολή στην Ιαπωνία και την Κορέα, για τις ανάγκες της πετροχημικής βιομηχανίας.
- **Long Range 1 (LR1):** Πλοία μεγέθους 50.000 – 90.000 dwt (Panamax) που μεταφέρουν προϊόντα πετρελαίου σε μεγάλες θαλάσσιες διαδρομές, κυρίως από τα δυλιστήρια της Μέσης Ανατολής, της Κίνας και της Ινδίας προς Άπω Ανατολή και Ευρώπη.
- **Medium Range (MR):** Πλοία μεγέθους 40.000 – 50.000 dwt
- **Handymax:** Πλοία μεγέθους 25.000 – 40.000 dwt

Οι δύο τελευταίες είναι οι πλέον δημοφιλείς κατηγορίες τέτοιων πλοίων. Απασχολούνται στη μεταφορά προϊόντων πετρελαίου (κυρίως βενζίνης) σε μικρομεσαίες θαλάσσιες διαδρομές. Στην πλευρά του Ατλαντικού, η τυπική απασχόληση είναι από την Καραϊβική και την Ευρώπη προς τον κόλπο και την Ανατολική Ακτή των Η.Π.Α., ενώ στην πλευρά του Ειρηνικού, από τη Σιγκαπούρη και την Κορέα προς την Δυτική Ακτή των Η.Π.Α.

1.2.3.3 ΠΛΟΙΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΧΗΜΙΚΩΝ ΠΡΟΪΟΝΤΩΝ

Μέσα στην αγορά δεξαμενοπλοίων μπορούν να ενταχθούν και τα εξειδικευμένα πλοία μεταφοράς υγρών χημικών προϊόντων (chemical tankers), αν και τα τελευταία χρόνια η ανάπτυξη της αγοράς αυτής έχει οδηγήσει σε τάση αυτονομησης. Τα πλοία χημικών έχουν τη δυνατότητα να μεταφέρουν ταυτόχρονα ένα μεγάλο αριθμό χημικών φορτίων, ενώ κάποια από αυτά μπορούν να μεταφέρουν και επεξεργασμένα πετρελαϊκά προϊόντα. Τα μικρότερα πλοία της συγκεκριμένης ομάδας απασχολούνται συχνά στο ακτοπλοϊκό εμπόριο των κρατών, ενώ γενικά το σύνηθες εύρος μεγέθους των πλοίων μεταφοράς χημικών είναι μεταξύ 3.000 – 50.000 dwt. Ένα σημαντικό τμήμα του θαλάσσιου εμπορίου χημικών πραγματοποιείται στη βάση ναυλώσεων εργολαβικής μεταφοράς (contracts of affreightment – COA). Με βάση την ομαδοποίηση του IMO για τα χημικά φορτία, διακρίνονται στις ακόλουθες κατηγορίες:

- IMO 1: Μοντέρνα δεξαμενόπλοια με πλήρως απομονωμένες, συνήθως ανοξείδωτες ή επικαλυμμένες, δεξαμενές. Μεταφέρουν χημικά υψηλών μεταφορικών απαιτήσεων και υψηλού κινδύνου, όπως βενζίνη.
- IMO 2: Μοντέρνα δεξαμενόπλοια με πλήρως απομονωμένες, συνήθως επικαλυμμένες, δεξαμενές. Μεταφέρουν χύδην χημικά μετρίου κινδύνου, όπως έλαια.
- IMO 3: Δεξαμενόπλοια χημικών και προϊόντων πετρελαίου. Μεταφέρουν χημικά που είναι εύκολα στη μεταφορά και χαμηλού κινδύνου, όπως MTBE.
- Χωρίς κατηγορία: Παλαιότερα δεξαμενόπλοια που μεταφέρουν μη πετρελαϊκά φορτία, όπως μολάσσα.

1.2.3.4. ΠΛΟΙΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΥΓΡΑΕΡΙΟΥ

Τα δεξαμενόπλοια μεταφοράς υγραερίου μπορούν επίσης να θεωρηθούν ως μέρος της παγκόσμιας αγοράς δεξαμενοπλοίων αν και λόγω της ιδιαιτερότητας που αυτά παρουσιάζουν μπορούμε να τα κατατάξουμε και σε μια αγορά ξεχωριστή δική τους. Διακρίνονται σε δύο κατηγορίες, με την πρώτη να αφορά τα πλοία μεταφοράς υγροποιημένου πετρελαϊκού αερίου LPG (Liquefied Petroleum Gas) και η δεύτερη τα πλοία μεταφοράς υγροποιημένου φυσικού αερίου LNG (Liquefied Natural Gas).

Ο όρος υγροποιημένο πετρελαϊκό αέριο αναφέρεται ως φορτίο στο προπάνιο και το βουτάνιο. Ωστόσο, σημαντικός αριθμός των πλοίων αυτών έχει τη δυνατότητα να μεταφέρει αμμωνία και άλλα πετροχημικά αέρια, όπως αιθυλένιο, προπυλένιο, βουταδένιο και VCM. Για να δούμε την πρώτη μεταφορά LPG θα πρέπει να γυρίσουμε πίσω στο 1930. Τώρα, σε ότι αφορά τον όρο υγροποιημένο φυσικό αέριο, αυτός αναφέρεται στο μεθάνιο σαν φορτίο. Το μεθάνιο ψύχεται στους -163 βαθμούς Κελσίου και υγροποιείται και στην συνέχεια μεταφέρεται στα εξειδικευμένα πλοία LNG, μέσα σε δεξαμενές που είναι μονωμένες.

Με βάση τις τεχνικές προδιαγραφές και τα φορτία που μπορούν να μεταφέρουν, διακρίνονται πέντε γνωστοί τύποι υγραεριοφόρων πλοίων:

1. Fully-pressurized LPG: Πλοίο μεταφορικής ικανότητας 100 – 15.000 cbm. Απασχολείται συχνότερα στα εμπόρια κοντινών αποστάσεων και στο ακτοπλοϊκό. Θα μπορούσαμε να πούμε, ότι είναι μια πιο απλή μορφή ενός gas tanker.
2. Semi – Refrigerated LPG: Πλοίο μεταφορικής ικανότητας 100 – 32.000 cbm. Μεταφέρει όλα τα φορτία αερίων, εκτός από το αιθυλένιο.
3. Ethylene LPG: Είναι ότι και η αμέσως προηγούμενη κατηγορία, με τη διαφορά ότι μπορεί να μεταφέρει και αιθυλένιο.
4. Fully - Refrigerated LPG: Πλοίο μεταφορικής ικανότητας 15.000 – 100.000 cbm που συνήθως μεταφέρει αμμωνία και LPG.
5. Insulated LNG: Πλοίο μεταφορικής ικανότητας μεταξύ 15.000 – 100.000 και πλέον cbm. Άκρως εξελιγμένο τεχνολογικά και ικανό να μεταφέρει φορτίο LNG.

Με βάση το μέγεθός τους, τα gas tankers διακρίνονται στις ακόλουθες κατηγορίες:

- Very Large Gas Carriers (VLGC) που έχουν μεταφορική ικανότητα άνω των 60.000 cbm.
- Large Gas Carriers (LGC) που έχουν μεταφορική ικανότητα 40.000 – 60.000 cbm
- Mid – sizes που έχουν μεταφορική ικανότητα 20 – 40.000 cbm.
- Semi – Refrigerated and Ethylene Tonnage με τυπικό μέγεθος 6 – 20.000 cbm.
- Small LPG tonnage που έχει μεταφορική ικανότητα μικρότερη των 6.000 cbm.

Τα πλοία μεταφοράς υγραερίου μπορούν να έχουν ωφέλιμη ζωή που να υπερβαίνει τα 25 έτη, ενώ δραστηριοποιούνται παγκοσμίως. Η συγκεκριμένη αγορά, μπορεί να χαρακτηριστεί ως εξειδικευμένη, κλειστή, περίπλοκη, πολύ εξελιγμένη και έχει τα παρακάτω χαρακτηριστικά:

- Σημαντικούς περιορισμούς στην είσοδο
- Κόστος αρχικής επένδυσης υψηλό (Το κόστος για την κατασκευή ενός πλοίου LNG μπορεί να φτάσει τα 240 εκ. δολάρια)
- Απαιτούμενη τεχνογνωσία μεγάλη καθώς και υψηλή εξειδίκευση στο χειρισμό του φορτίου και τη λειτουργική διαχείριση των πλοίων.
- Υψηλή ευαισθησία στους οικονομικούς κύκλους και μεταβλητότητα.
- Μικρός σχετικά αριθμός πλοιοκτητών, διαχειριστών, ναυλωτών και ναυλομεσιτών.

Η διαχρονική εξέλιξη του παγκόσμιου στόλου τόσο για τα πλοία LPG όσο και για τα πλοία LNG είναι παρόμοια. Από το 1971 έως το 1984 η χωρητικότητα των LPG παρουσίασε αύξηση φτάνοντας τα 8 εκ. cbm περίπου. Μέχρι το 1990 ο στόλος παρέμεινε στα ίδια επίπεδα ενώ το 2000 σημείωσε σημαντική ανάπτυξη καθώς ανήλθε σε περίπου 13 εκ. cbm και περισσότερο από 18 εκ. cbm το 2009. Κατά τον ίδιο τρόπο η χωρητικότητα των LNG παρουσίασε αύξηση από το 1971 μέχρι το 1986 ξεπερνώντας τα 7 εκ. cbm. Μέχρι το 1990 ο στόλος μειώθηκε ελαφρά, ενώ στη συνέχεια σημείωσε εντυπωσιακή ανάπτυξη, φτάνοντας το 2000 σε περίπου 12,7 εκ. cbm και περισσότερο από 42 εκ. cbm το 2009.

Η χωρητικότητα του παγκόσμιου στόλου δεξαμενοπλοίων αυξήθηκε με μεγάλους ρυθμούς από το 1970 μέχρι το 1978, ξεπερνώντας τα 332εκ. dwt. Λόγω του αντίκτυπου των πετρελαϊκών κρίσεων, το 1979 ο στόλος παρέμεινε στάσιμος, ενώ από το 1980 μειώθηκε αισθητά φτάνοντας το 1987 στα 240εκ. dwt. Έκτοτε συνέχισε μια σταθερή αναπτυξιακή πορεία ως τα 324εκ dwt το 2005 και περισσότερα από 400εκ. dwt το 2009.

1.2.4. ΠΛΟΙΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΚΙΒΩΤΙΩΝ

Τα πλοία εμπορευματοκιβωτίων δραστηριοποιούνται κυρίως σε γραμμές με τις οποίες συνδέονται εκείνες οι βιομηχανικές χώρες του κόσμου που έχουν αναπτύξει τον τρόπο εφοδιασμού των προϊόντων που φτάνουν στο λιμάνι προς την ενδοχώρα αλλά και το αντίθετο. Η αγορά αυτή είναι ιδιαίτερα απαιτητική και απαιτεί μεγάλες επενδύσεις σημαντικών κεφαλαίων σε πλοία που είναι ειδικά εξοπλισμένα ενώ, φυσικά, απαιτεί και τους αντίστοιχους υψηλού επιπέδου σταθμούς εμπορευματοκιβωτίων, με τον αντίστοιχο εξοπλισμό, στα λιμάνια και στην ενδοχώρα. Έτσι, όπως είναι λογικό, μόνο μεγάλες ναυτιλιακές εταιρείες μπορούν να ακολουθήσουν τον ανταγωνισμό και την ποιότητα που χρειάζεται ο συγκεκριμένος κλάδος. Συνήθως, μάλιστα, σχηματίζουν διαφόρων μορφών συνεργασίας όπως trusts, pools και joint ventures ώστε να μπορέσουν να ανταπεξέλθουν στις ολοένα και αυξανόμενες απαιτήσεις.

Έχει παρατηρηθεί ότι στις διάφορες μεταβολές του παγκοσμίου εμπορίου, ο πρώτος τομέας που αντιδρά είναι η αγορά χρονοναυλώσεων των πλοίων εμπορευματοκιβωτίων. Αυτό, βέβαια, έχει την εξήγησή του μιας και αυτή η αγορά απασχολείται στη μεταφορά κατεργασμένων τελικών προϊόντων υψηλής τεχνολογίας. Η ναυλαγορά των πλοίων εμπορευματοκιβωτίων είναι, θα μπορούσαμε να πούμε, περιορισμένη και αυτό φαίνεται στο γεγονός ότι δεν υπάρχει παρά μόνο ένας μικρός αριθμός μεσιτών (brokers) που είναι εξειδικευμένοι στις ναυλώσεις τέτοιων πλοίων. Σαν ανταγωνιστές αυτής της αγοράς, θα μπορούσαμε να συγκαταλέξουμε στα πλοία διπλού καταστρώματος και σε μικρότερο βαθμό τα κάποια πλοία χύδην ξηρού φορτίου, που είναι κατασκευασμένα με έναν συγκεκριμένο τρόπο ώστε να μπορούν κατά περιπτώσεις να μεταφέρουν και εμπορευματοκιβώτια. Παρακάτω μπορούμε να δούμε τους τρεις βασικούς τύπους των πλοίων εμπορευματοκιβωτίων:

- Fully - cellular container ships: Είναι πλοία που μεταφέρουν αποκλειστικά εμπορευματοκιβώτια, τα οποία φορτώνονται μέσα στα αμπάρια με την βοήθεια κάθετων οδηγών. Αυτοί με τη σειρά τους σχηματίζουν κελιά έτσι ώστε τα εμπορευματοκιβώτια να τοποθετούνται με ακρίβεια μέσα στο κάθε αμπάρι, μειώνοντας έτσι στο ελάχιστο τον χώρο που δεν χρησιμοποιείται. Επιπλέον, φυσικά, φορτώνονται εμπορευματοκιβώτια και στο κατάστρωμα του πλοίου, με τη βοήθεια πάντα των αντίστοιχων οδηγών.
- Cellular ships with Ro / Rocability: Είναι πλοίο που μπορεί να μεταφέρει τόσο εμπορευματοκιβώτια όσο και τροχοφόρα φορτία και αυτό έχοντας την τεχνολογία roll-on / roll-off για τα τροχοφόρα φορτία και lift-on / lift-off για τα εμπορευματοκιβώτια.
- Multi – purpose container ships: Πρόκειται για πλοία που μπορούν να μεταφέρουν άλλο φορτίο στο ένα σκέλος της διαδρομής και άλλο κατά την επιστροφή. Δηλαδή, μπορούν να μεταφέρουν εμπορευματοκιβώτια, γενικό φορτίο στο ένα σκέλος και χύδην ή τροχοφόρα κατά το άλλο.

Τώρα, σε ότι έχει να κάνει με το μέγεθος ενός πλοίου που μεταφέρει εμπορευματοκιβώτια, αυτό μετράται σε TEU (Twenty – Foot Equivalent Units), δηλαδή σε εμπορευματοκιβώτια των είκοσι ποδών και αυτά τα καράβια είναι έτσι σχεδιασμένα ώστε να μεταφέρουν αποκλειστικά εμπορευματοκιβώτια. Έτσι, αυτά τα πλοία δε θα μπορούσε παρά να είναι σχεδιασμένα ώστε είναι προσαρμοσμένα στις προκαθορισμένες διατάσεις εμπορευματοκιβωτίων, έχοντας στην διάθεσή τους αμπάρια με πλατιά ανοίγματα και οδηγούς κυψελών τόσο στα αμπάρια όσο, κάποιες φορές, και στο κατάστρωμα.

Με την πάροδο των ετών και με την εξέλιξη της τεχνολογίας τα πλοία έχουν εξελιχθεί και έτσι μπορούν να χωριστούν στις αντίστοιχες γενιές ενώ ήρθαν να προστεθούν και οι διάφορες κατηγορίες μεγεθών, όπως έχουμε δει και στις παραπάνω αγορές για τις οποίες έχουμε μιλήσει μέχρι τώρα. Τα πιο μικρά πλοία, λοιπόν, της αγοράς ονομάζονται Feeder και Feedermax έχοντας μέγεθος κάτω των 1.000 TEU. Τα πρώτα μέχρι 499 TEU και τα δεύτερα από 500 ως 999 TEU, απασχολούμενα σε κοντινές αποστάσεις και εξυπηρετώντας τα μεγάλα εμπορικά λιμάνια μιας περιφέρειας με τα μικρότερα λιμάνια, όπου τα μεγάλα πλοία έτσι κι αλλιώς λόγω

μεγέθους δε μπορούν να εξυπηρετήσουν. Με αυτό το τρόπο τα μικρά αυτά καράβια προσεγγίζουν στα ανοιχτά της θάλασσας τα μεγαλύτερα όπου είτε τους φορτώνουν εμπορευματοκιβώτια που έχουν παραλάβει από μικρότερα λιμάνια, είτε υποδέχονται αντίστοιχα εμπορευματοκιβώτια από το μεγαλύτερα για να τα ξεφορτώσουν στο μικρότερο.

Αντίθετα, τις γραμμές μακρινών αποστάσεων απασχολούνται τα μεγαλύτερα πλοία της αγοράς, αυτά που έχουν μέγεθος άνω των 2.000 TEUτα οποία και ξοδεύουν το μεγαλύτερο χρόνο τους ταξιδεύοντας (Υπολογίζεται στο 80%). Και αυτά με τη σειρά τους διαχωρίζονται σε τέσσερις κατηγορίες:

- Τα Sub – panamax: 2.000 – 2.999 TEU
- Τα Panamax: 3.000 – 3.999 TEU
- Τα Post – panamax: άνω των 4.000 TEU
- Τα Very Large Container Ships (VLCS): άνω των 8.000 TEU

Ανάμεσα σε αυτές τις δύο κατηγορίες, υπάρχει όπως παρατηρούμε ένα κενό στα 1.000 TEU– 1.999 TEUτο οποίο και καλύπτεται από έναν άλλο στόλο, των Handy. Αυτά τα πλοία είναι πολύ ευέλικτα έχοντας τη δυνατότητα να χρησιμοποιηθούν τόσο σε κοντινές αποστάσεις εξυπηρετώντας μικρότερα λιμάνια, όσο και σε μεγαλύτερες αποστάσεις κυρίως στις γραμμές Βορρά – Νότου εκεί όπου οι περιορισμοί στο βύθισμα των πλοίων στα αντίστοιχα λιμάνια δεν κάνουν εφικτή τη χρήση των μεγαλύτερων πλοίων.

Η χωρητικότητα των πλοίων εμπορευματοκιβωτίων έχει παρουσιάσει μεγάλη αύξηση από την δεκαετία του 1980 μέχρι και σήμερα. Το 1980, λοιπόν, η συγκεκριμένη αγορά αριθμούσε μόλις 615.000 TEU, το 2005 είχε 7,2 εκατομμύρια TEU, το 2009 έναν αριθμό λίγο πάνω από τα 13 εκατομμύρια TEU, ενώ το 2014 αριθμούσε 17,8 εκατομμύρια TEU. Μια εντυπωσιακή, το δίχως άλλο, αύξηση με τις προβλέψεις να κάνουν λόγο για ακόμα μεγαλύτερη στο μέλλον. Αυτό οφείλεται και στο γεγονός ότι πλέον οι εταιρείες κατασκευάζουν και επιθυμούν πλοία μεγάλης χωρητικότητας προσφεύγοντας στις οικονομίες κλίμακας. Έτσι το μεγαλύτερο πλοίο αυτή τη στιγμή στο κόσμο είναι 19.100 TEU, με τις παραγγελίες για πλοία άνω των 18.000 TEU να αυξάνουν, ενώ τα μικρότερα πλοία και κυρίως τα Sub – panamax οδηγούνται σε διάλυση. Μάλιστα, έχουν παρουσιαστεί σχέδια για πλοία μεταφορικής ικανότητας μέχρι και 22.000 TEU. Πρέπει να τονιστεί το γεγονός ότι υπάρχει θετική

συσχέτιση ανάμεσα στη ταχύτητα και το μέγεθος των πλοίων, από τη στιγμή που τα μικρότερα απασχολούνται σε κοντινές αποστάσεις, όπου οι υψηλές ταχύτητες φέρνουν και λιγότερα οικονομικά οφέλη. Το μεγαλύτερο πλοίο εμπορευματοκιβωτίων, που αναφέραμε αμέσως παραπάνω μπορεί να πιάσει ταχύτητα από 10 μέχρι 22 κόμβους. Τέλος, είναι χρήσιμο να αναφέρουμε ότι τα μικρά πλοία έχουν το δικό τους εξοπλισμό, ενώ τα μεγαλύτερα στηρίζονται στον εξοπλισμό που συναντούν στην στεριά.

1.2.5. ΠΛΟΙΑ - ΨΥΓΕΙΑ

Η αγορά των πλοίων ψυγείων (reefer vessels) είναι μια αγορά που θα μπορούσε να χαρακτηριστεί ως κλειστή μολονότι τα πλοία αυτά εκτελούν θαλάσσιες διαδρομές σε όλα τα μήκη και τα πλάτη της υφηγίου. Μάλιστα, υπάρχει ένας αριθμός περιορισμένος από πλοιοκτήτες, διαχειριστές και ναυλομεσίτες που εξειδικεύονται στις ναυλώσεις των περίπου 1.200 ποντοπόρων πλοίων τα οποία απασχολούνται στην αγορά. Μεγάλοι οργανισμοί, είτε ιδιωτικοί, είτε κρατικοί είναι συχνά οι ναυλωτές. Σε αντίθεση με ότι γίνεται συνήθως στην αγορά ξηρού φορτίου οι ναυλώσεις των πλοίων – ψυγείων πραγματοποιούνται συχνά με απευθείας διαπραγματεύσεις ανάμεσα στους πλοιοκτήτες και τους ναυλωτές χωρίς την παρέμβαση άλλων (μεσίτες). Πρέπει να τονίσουμε, πάντως, ότι υπάρχουν αρκετές ομοιότητες μεταξύ της αγοράς των ξηρών φορτίων και των πλοίων ψυγείων.

Τα πλοία – ψυγεία δεσμεύονται σε μεγάλο βαθμό με συμβόλαια μακροχρόνιας απασχόλησης, αν και υπάρχει επίσης μια σημαντική αγορά ναυλώσεων που κρατούν για μικρό χρονικό διάστημα. Οι εποχικές διακυμάνσεις στην προσφορά των φορτίων μπορούν να επηρεάσουν την διαχείριση των πλοίων. Για το λόγο αυτό, η αγορά χαρακτηρίζεται από ξαφνικές μεταβολές και τα μακροχρόνια συμβόλαια απασχόλησης απαιτούν υψηλό βαθμό αυστηρού και προσεκτικού προγραμματισμού.

Οι περιοχές φόρτωσης των πλοίων – ψυγείων είναι διάσπαρτες σε όλον το κόσμο, ενώ οι περιοχές εκφόρτωσης είναι συγκεντρωμένες κύρια στην Ευρώπη, τις Η.Π.Α. και την Ιαπωνία. Σε ότι έχει να κάνει με τα φορτία, οι μπανάνες και το κρέας είναι αυτά που μεταφέρονται καθ' όλη τη διάρκεια του έτους, τη στιγμή που τα ψάρια, τα φρούτα, τα λαχανικά και οι πατάτες μεταφέρονται ανάλογα με την εποχή. Η κορύφωση της ζήτησης φτάνει τους πρώτους έξι μήνες κάθε έτους όταν τα προϊόντα του Νότιου Ημισφαιρίου μεταφέρονται κύρια προς την Ευρώπη.

Η αγορά παρουσιάζει μια μεγάλη ανισορροπία και αυτό διότι το θαλάσσιο εμπόριο των πλοίων – ψυγείων είναι διαμορφωμένο έτσι ώστε τα πλοία να βρίσκουν πάντα φορτίο μόνο στη μια από τις δύο κατευθύνσεις της θαλάσσιας διαδρομής. Αυτή η ανισορροπία εμφανίζεται όχι μόνο γεωγραφικά στην κατανομή των περιοχών φόρτωσης / εκφόρτωσης, αλλά και εποχικά ανάμεσα στην περίοδο υψηλής ζήτησης στο πρώτο μισό του χρόνου και την περίοδο χαμηλής ζήτησης κατά τον υπόλοιπο χρόνο. Επιπρόσθετα εμφανίζονται εβδομαδιαίες και ημερήσιες μεταβολές στη ζήτηση για πλοία ανάλογα με το προϊόν της σοδειάς στις διάφορες περιοχές.

Λόγω της ευαισθησίας των μεταφερόμενων προϊόντων, η διαχείριση των πλοίων αυτών απαιτεί αυστηρό προγραμματισμό των δρομολογίων και τέλεια ρύθμιση του χρόνου στις αφίξεις και αναχωρήσεις των πλοίων. Ακόμα, η αξιοπιστία του τεχνολογικού εξοπλισμού και η μεγάλη ικανότητα στο χειρισμό του φορτίου είναι δύο απαραίτητα στοιχεία. Η οικονομία στη διαχείριση των πλοίων – ψυγείων επιτυγχάνεται με τη μείωση του ερματισμού στο ελάχιστο και τη χρησιμοποίηση της μέγιστης χωρητικότητας του πλοίου για μεταφορά φορτίου. Επιπλέον, η χρήση της παλέτας έχει πλέον διαδοθεί για τη μεταφορά κατεψυγμένων προϊόντων και αυτό για να μειωθεί ο χρόνος και το κόστος στα λιμάνια.

Τα περισσότερα μοντέρνα πλοία – ψυγεία είναι κατάλληλα εξοπλισμένα ώστε να μεταφέρουν εμπορευματοκιβώτια – ψυγεία, με άλλα λόγια να μεταφέρουν εμπορευματοκιβώτια που μεταφέρουν κατεψυγμένα προϊόντα. Αυτό συμβαίνει για να αυξηθεί η μεταφορική ικανότητα των πλοίων και να ικανοποιηθούν οι όποιες απαιτήσεις των πελατών. Επιπρόσθετα, δίνει τη δυνατότητα τους ιδιοκτήτες των πλοίων – ψυγείων να ανταγωνισθούν σε ορισμένα σημεία τις τακτικές γραμμές ή και να συμμετάσχουν σε αυτές.

Σχετικά μεγάλες ποσότητες κατεψυγμένων φορτίων μεταφέρονται από πλοία εμπορευματοκιβωτίων μέσα σε εμπορευματοκιβώτια – ψυγεία, καθώς επίσης από πλοία πολλαπλών χρήσεων τακτικών γραμμών ή ακόμα και από συμβατικά πλοία γραμμών μεταφοράς γενικού φορτίου. Μάλιστα, όταν το επίπεδο των ναύλων στην αγορά ξηρού φορτίου είναι ισοδύναμο με αυτό της αγοράς των πλοίων – ψυγείων, τότε τα πλοία – ψυγεία μπορούν να απασχοληθούν στην αγορά ξηρού φορτίου. Τέλος, θα πρέπει να τονισθεί, ότι κατά τα τελευταία χρόνια τα πλοία ψυγεία έχουν δεχθεί ιδιαίτερα σκληρό ανταγωνισμό από τα πλοία εμπορευματοκιβωτίων, με

συνέπεια το μέλλον αυτής της κατηγορίας πλοίων να θεωρείται σήμερα αρκετά αβέβαιο.

Τα μεγέθη των πλοίων – ψυγείων κυμαίνονται από 2.500 μέχρι 18.000 dwtμε την πλειοψηφία να είναι της τάξης των 10.000 dwt. Τα μεγαλύτερα πλοία διαθέτουν τέσσερα ή πέντε αμπάρια με τα μικρότερα να έχουν δύο. Τα ανοίγματα των αμπαριών είναι στενά, προκειμένου να διατηρείται η θερμοκρασία χαμηλή στο εσωτερικό τους. Το κόστος ηλεκτρισμού μεγαλώνει, λόγω των συμπιεστών ψύξης των χώρων μεταφοράς του φορτίου. Όλα τα πλοία – ψυγεία διαθέτουν το δικό τους εξοπλισμό χειρισμού του φορτίου και αναπτύσσουν ταχύτητα μέχρι και 19 κόμβους. Η χωρητικότητα του παγκοσμίου στόλου των συγκεκριμένων πλοίων παρουσίασε αρχικά μια σημαντική ανοδική πορεία, φτάνοντας από τα 250 εκ. cu.ft. το 1980 στα 393 εκ. cu.ft. το 1994. Από τότε η κατάσταση άλλαξε και η χωρητικότητα του στόλου μειώθηκε στα 335 εκ. cu.ft. το 2005 και τα 320 εκ. cu.ft. το 2009.

ΟΙ ΑΠΩΛΕΙΕΣ ΣΤΟ ΧΡΟΝΟ ΕΝΟΣ ΠΛΟΙΟΥ

Μετά την υπογραφή του χρονοναυλοσυμφώνου, το σημαντικότερο ζήτημα που προκύπτει στη χρονοναύλωση είναι οι περιπτώσεις κατά τις οποίες ο ναυλωτής έχει δικαίωμα να αφαιρέσει κάποιο ποσό από το αρχικό το οποίο είχε συμφωνηθεί. Αυτό γιατί το πλοίο μπορεί είτε να μην ανταποκρίθηκε στο έπακρο σε κάποιους από τους όρους του συμβολαίου, είτε να μην ήταν στην διάθεση του για κάποιους λόγους. Έτσι, το συγκεκριμένο χρονικό διάστημα, κατά το οποίο ο πλοιοκτήτης δε μπορεί να ζητήσει να πληρωθεί καθώς δεν παρείχε στον ναυλωτή το καράβι, ονομάζεται «offhire period». Με τη σειρά του, το αντίστοιχο ποσό του μισθώματος ονομάζεται «offhire amount». Να συμπληρώσουμε, βέβαια, ότι τα συγκεκριμένα ποσά που αφαιρούνται δεν έχουν να κάνουν με άλλα ποσά που έχουν συμφωνηθεί από την αρχή να αφαιρούνται από το μίσθωμα, όπως για παράδειγμα τα έξοδα για δουλειές του πλοιοκτήτη στο λιμάνι.

Έτσι, τελικά, αφαιρώντας τα χρονικά διαστήματα που το πλοίο δεν ήταν διαθέσιμο στην αγορά προκύπτει ο δείκτης χρησιμοποίησης. Με άλλα λόγια ο δείκτης χρησιμοποίησης προκύπτει από την αφαίρεση των ημερών που το πλοίο δεν ήταν σε θέση να εισπράττει χρήματα.

2.1 ΑΠΩΛΕΙΑ ΛΟΓΩ ΑΘΕΤΗΣΗΣ ΤΟΥ ΝΑΥΛΟΣΥΜΦΩΝΟΥ

Η περίπτωση offhire που συναντάμε πιο συχνά είναι εκείνη που ο ναυλωτής ισχυρίζεται ότι η απόδοση του πλοίου, σε σχέση με την ταχύτητα και κατανάλωση καυσίμων, δεν συμβαδίζει με την αρχική που είχε δοθεί από τον πλοιοκτήτη στην περιγραφή των χαρακτηριστικών του πλοίου. Αυτή η περίπτωση μπορεί να χαρακτηριστεί και ως «commercial offhire». Στο ναυλοσύμφωνο αναγράφεται από τον πλοιοκτήτη η απόδοση του πλοίου, με κάποιες μικρές αποκλίσεις, την οποία υπόσχεται στον ναυλωτή ότι το καράβι θα την τηρεί στη διάρκεια της συμφωνίας και πάντα εφόσον οι συνθήκες είναι ομαλές. Κάποιες φορές, όμως, ο ναυλωτής εκτιμά, βλέποντας τις καθημερινές αναφορές, ότι το πλοίο δεν αποδίδει σύμφωνα με το ναυλοσύμφωνο και αφαιρεί από την επόμενη πληρωμή το ποσό που αντιστοιχεί σε αυτή τη μειωμένη απόδοση. Έτσι, σαν αποζημίωση προς το ναυλωτή ορίζεται το αφαιρετέο ποσό offhire, που υπολογίζεται ως εξής:

- Αρχικά υπολογίζεται πόσες ημέρες χρειάζεται το πλοίο να πάει από το λιμάνι φόρτωσης, στο λιμάνι εκφόρτωσης.
- Έπειτα, μετρώντας τα ναυτικά μίλια που χωρίζουν τα δύο λιμάνια και γνωρίζοντας την ταχύτητα του πλοίου, υπολογίζεται η κατανάλωση των πετρελαίων.

Σε αυτό το σημείο ο ναυλωτής ανατρέχει στο ναυλοσύμφωνο και παρατηρεί την μικρότερη και τη μεγαλύτερη ταχύτητα που έχει υποδείξει ο πλοιοκτήτης όπως και τα αντίστοιχα καύσιμα που καταναλώνονται στη κάθε περίπτωση. Αν ο ναυλωτής, μετά από αυτά, διαπιστώσει ότι το ταξίδι είχε διάρκεια μεγαλύτερη από την προβλεπόμενη (και κατά συνέπεια δεν ήταν στην ώρα του στο λιμάνι και του κόστισε σε χρήματα) ή ότι η κατανάλωση καυσίμων ήταν μεγαλύτερη από αυτή που έπρεπε με βάση τη συμφωνία (και έτσι χρειάστηκε περισσότερα καύσιμα) τότε διεκδικεί τα χρήματα που έχασε πολλαπλασιάζοντας τον παραπάνω χρόνο για το ταξίδι με το συμφωνημένο ημερήσιο ποσό που προβλέπεται από το συμβόλαιο και έτσι προκύπτει το ποσό offhire που πρέπει να αφαιρεθεί. Προστίθεται βέβαια και το κόστος των καυσίμων της περιόδου αυτής. Ο πλοιοκτήτης, βέβαια, δεν δέχεται στις περισσότερες περιπτώσεις αυτό που του καταλογίζει ο ναυλωτής χωρίς αντίλογο και έτσι αρχίζει από εκείνο το σημείο και μετά μια ανταλλαγή μηνυμάτων μεταξύ των δύο πλευρών μέχρι να επέλθει ο τελικός συμβιβασμός. Τελικά, το συνολικό κόστος ενός πλοιοκτήτη σε κάθε περίπτωση offhire περιέχει το κόστος των καυσίμων που καταναλώθηκαν κατά τη συγκεκριμένη περίοδο καθώς και το κόστος του χαμένου χρόνου. Ωστόσο, ανάλογα τις δουλειές που έχουν κάνει οι δύο πλευρές στο παρελθόν και αν αυτές έχουν εγκαταστήσει έναν ισχυρό δεσμό, τότε τόσο πιο γρήγορα βρίσκεται μια λύση στην εκάστοτε αντιπαράθεση και συνήθως η λύση βρίσκεται κάπου στη μέση.

2.2. ΑΠΩΛΕΙΑ ΛΟΓΩ ΤΕΧΝΙΚΟΥ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΟΣ

Μια άλλη, δεύτερη, συνηθισμένη αιτία offhire είναι η πιθανή απώλεια χρόνου που μπορεί να προέλθει από κάποιο μηχανικό πρόβλημα του πλοίου και που συνήθως έχει να κάνει με την απώλεια της μηχανής του. Η συγκεκριμένη περίπτωση αναφέρεται και ως περίπτωση «technical offhire». Ανάλογα με το μέγεθος του εκάστοτε προβλήματος και μέχρι αυτό να επιδιορθωθεί μπορεί να περάσουν λίγες ώρες μέχρι και κάποιες μέρες ή ακόμα και μήνες, κάτι που είναι και το χειρότερο σενάριο. Ο πλοιοκτήτης επιβαρύνεται με το κόστος όσων εξόδων προήλθαν λόγω

αυτής της καθυστέρησης (ρυμουλκά, πιλότοι κ.λπ.) όπως φυσικά και με το κόστος των πρόσθετων καυσίμων που χρησιμοποιήθηκαν.

Ένα τέτοιο τεχνικό πρόβλημα, μπορεί να είναι η βλάβη της μηχανής. Αυτό είναι ίσως ένα από τα πιο σοβαρά προβλήματα που μπορεί να αντιμετωπίσει ένα πλοίο και μπορεί να αναγκάσει την εταιρεία να απολέσει αρκετά χρήματα, ειδικά στην περίπτωση που αυτό είναι έμφορτο. Τέτοιο παράδειγμα είναι ένα πλοίο, που μόλις έχει πάρει κάποιο φορτίο από ένα λιμάνι της Αυστραλίας με προορισμό ένα αντίστοιχο στην Κίνα προκειμένου να ξεφορτώσει. Κινούμενο, λοιπόν, βόρεια η μηχανή του παθαίνει βλάβη (engine break down). Σε μια τέτοια περίπτωση, αν η προσπάθεια των μηχανικών του караβιού δεν τελεσφορήσει, η εταιρεία θα αναγκαστεί να στείλει τεχνικούς από την στεριά και ίσως και τεχνικούς από την εταιρεία που έχει κατασκευάσει την μηχανή. Από αυτό το σημείο, λοιπόν, αρχίζουν τα πρώτα. Μικρά έξοδα για αυτήν. Τα περισσότερα έξοδα κάνουν την εμφάνισή τους από τη στιγμή που το πρόβλημα παραμένει από μια μέρα ως και παραπάνω καθώς οι ναυλωτές θα αρχίσουν να αξιώνουν χρήματα για τα έσοδα που χάνουν από την καθυστέρηση άφιξης του πλοίου. Όμως, τα πράγματα μπορεί να είναι ακόμα χειρότερα για τον πλοιοκτήτη από τη στιγμή που το φορτίο του πλοίου είναι κάποιο είδος που μπορεί με μια σημαντική καθυστέρηση να αλλοιωθεί.

2.3 ΑΠΩΛΕΙΑ ΛΟΓΩ ΔΕΞΑΜΕΝΙΣΜΟΥ

Μια ακόμα περίπτωση offhire που μπορούμε να παρατηρήσουμε είναι στην περίπτωση που το πλοίο χρειαστεί να πραγματοποιήσει δεξαμενισμό ενώ βρίσκεται σε εξέλιξη κάποια χρονοναύλωση και αυτό γίνεται σε αρκετές περιπτώσεις όταν έχουμε να κάνουμε με ναύλωση μακράς διάρκειας. Σε αυτή τη περίπτωση ο πλοιοκτήτης επιβαρύνεται με το κόστος offhire τόσο για το χρόνο πιθανής παρέκκλισης από τη φυσιολογική πορεία του πλοίου όσο και για το καθαρό χρόνο δεξαμενισμού.

Τα πλοία, ανά κάποια προκαθορισμένα διαστήματα, είναι υποχρεωτικό να δεξαμενίζονται (Dry Dock) και αυτό για να γίνουν όλες οι απαραίτητες επιθεωρήσεις και οι τυχόν επιδιορθώσεις. Για τον σκοπό αυτό χρησιμοποιούνται είτε μόνιμες δεξαμενές που έχουν κατασκευαστεί στο έδαφος με κλίση και άνοιγμα προς τη θάλασσα και κλείνουν με μια πόρτα που ονομάζεται θυρόπλοιο, είτε πλωτές δεξαμενές που αποτελούν πλωτά ναυπηγήματα και ουσιαστικά αποτελούν μεταλλικές

κατασκευές με ανοικτά τα δύο άκρα. Πως όμως εισέρχονται τα πλοία σε αυτές τις δεξαμενές; Στην αρχή ρυμουλκούμενα, υπό την καθοδήγηση του Δεξαμενιστή και με τη βοήθεια αμφίπλευρων βαρούλκων των δεξαμενών και σχοινιών. Εν συνεχεία στις μεν μόνιμες δεξαμενές, με αντλίες αδειάζεται το νερό, στις δε πλωτές δεξαμενές που είναι ημιβυθισμένες, αντλούν το νερό από τα κύτη τους και έρχονται στην επιφάνεια μαζί με το πλοίο. Και στις δύο περιπτώσεις και έχοντας αφαιρέσει το νερό, το πλοίο έρχεται να «καθίσει» στις σχάρες με την τρόπιδα και με ειδικά ξύλα, τις δοκούς, στηρίζεται από τα πλάγια.

Μέσα στη θάλασσα και παίρνοντας και μέσα από δύσκολες καιρικές συνθήκες τα καράβια επιβαρύνονται και επέρχεται η ανάλογη φθορά. Συνήθως, δίνεται προτεραιότητα στον καθαρισμό και στο βάνσιμο των υφάλων με τα κατάλληλα χρώματα ώστε το πλοίο να μην επιβαρύνεται από τους διάφορους μικροοργανισμούς και τους δύσκολους καιρούς που συναντούν στη θάλασσα. Έπειτα, μπορεί να γίνει κάποια σημαντική δουλειά που έχει να κάνει με τη μηχανή ή με κάποιο άλλο όργανο του πλοίου, που είχε εντοπιστεί ότι αντιμετωπίζει πρόβλημα αλλά οι δουλειές και τα χρονικά περιθώρια σε κάθε λιμάνι δεν επέτρεπαν την επιδιόρθωσή του. Ακόμα, στον δεξαμενισμό είναι η ευκαιρία για εγκατάσταση κάποιου καινούργιου μηχανήματος που βάση της νομοθεσίας, που όλο ανανεώνεται, πρέπει να εγκατασταθεί στο πλοίο. Καλό παράδειγμα μιας τέτοιας περίπτωσης είναι η εγκατάσταση του Ηλεκτρονικού Συστήματος Απεικόνισης Χαρτών και Πληροφοριών (ECDIS) που θα πρέπει να έχει ολοκληρωθεί τα αμέσως επόμενα χρόνια σε όλα τα πλοία και θα αντικαταστήσει τους χάρτες στην έντυπη μορφή τους όπως τους γνωρίζουμε.

Ο χρόνος δεξαμενισμού των πλοίων είναι προκαθορισμένος από τη στιγμή που αυτά θα ξεκινήσουν τα ταξίδια τους. Σε πλοία που μόλις έχουν κατασκευαστεί (new buildings) ο χρόνος στον οποίο συνίσταται να πραγματοποιούν το δεξαμενισμό τους είναι με τη συμπλήρωση πέντε ετών. Έπειτα από τον πρώτο δεξαμενισμό στην πενταετία τα πλοία θα πρέπει να ξαναπερνούν από έλεγχο μετά από 2,5 χρόνια περίπου (intermediate survey) και έπειτα μετά από 5 ή 5,5 χρόνια να ξαναδεξαμενίζονται (special survey). Στο μεσοδιάστημα, βέβαια, της πρώτης πενταετίας πραγματοποιούνται προληπτικοί έλεγχοι από τους πλοιοκτήτες. Ο έλεγχος που πραγματοποιείται πιο συχνά είναι η επιθεώρηση της γάστρας του πλοίου που είναι κάτι που γίνεται μετά τη διαπίστωση από τον διαχειριστή του ότι η ταχύτητα με την οποία μπορεί να κινηθεί είναι πολύ πιο κάτω από την ταχύτητα που μπορεί να

επιτύχει σε κανονικές συνθήκες. Έτσι, λοιπόν, όταν το πλοίο παρουσιάζει απόδοση κάτω της αναμενόμενης, με την πρώτη ευκαιρία η διαχειρίστρια εταιρεία κανονίζει επιθεώρηση της γάστρας του πλοίου (underwater inspection) και αν όντως εκείνη έχει στην επιφάνειάς της σημαντικό αριθμό μικροοργανισμών που εμποδίζουν στην επίτευξη της προσβλέπουσας από τον κατασκευαστή ταχύτητας, τότε το επόμενο βήμα είναι ο καθαρισμός της γάστρας (underwater cleaning).

Η αλήθεια, πάντως, είναι ότι και άλλα ζητήματα προσμετρούνται στην απόφαση του ιδιοκτήτη να δώσει εντολή στο πλοίο να πραγματοποιήσει τον δεξαμενισμό:

- Η κατάσταση της αγοράς: Η αγορά και οι τα χρήματα που αυτοί προσφέρει παίζει το σημαντικότερο ρόλο στην απόφαση του πλοιοκτήτη. Αν υπάρχει μια αγορά που καταρρέει προσφέροντας ελάχιστα χρήματα, και που ουσιαστικά η εταιρεία δε βγάζει ούτε τα βασικά έξοδα του караβιού, τότε μπορεί να αποφασιστεί το πλοίο να μπει για δεξαμενισμό και νωρίτερα από το προκαθορισμένο, ακόμα και μισό έτος αν δεν υπάρχουν στην επιφάνεια σημάδια ότι μπορεί η αγορά να ανακάμψει. Από την άλλη πλευρά, και με το αντίθετο σενάριο, είναι πιθανό η αγορά να παρουσιάζει μεγάλη άνοδο και τα χρήματα που προσφέρονται για τη μεταφορά φορτίου να είναι πολλαπλάσια από αυτά που προσφέρονταν το αμέσως επόμενο διάστημα και να έχει έρθει η προγραμματισμένη ώρα για το πλοίο να μπει στα ναυπηγεία για δεξαμενισμό. Κι όμως, ο πλοιοκτήτης μπροστά στην πιθανότητα να χάσει πολλά χρήματα, μπορεί να πάρει την απόφαση να αφήσει το πλοίο μέσα στην αγορά ώστε να επωφεληθεί και να πάρει το ρίσκο. Σε αυτό το σενάριο, βέβαια, παίρνει και τα μέτρα του μιας και σίγουρα θα περάσει από underwater inspection σε κάποιο λιμάνι ώστε να επιβεβαιώσει ότι μπορεί το πλοίο να είναι αξιόπλοο για λίγα ταξίδια ακόμα.
- Η κατάσταση των υφαλοχρωμάτων: Η ναυτιλία παρακολουθεί από κοντά τις εξελίξεις στα χρώματα και συγκεκριμένα στα χρώματα που περιέχουν εκείνες τις χημικές ενώσεις που θα βοηθήσουν στην επιβράδυνση της προσκόλλησης μικροοργανισμών επάνω στη γάστρα του πλοίου. Συνήθως οι εταιρείες χρωμάτων δίνουν σαν μέγιστη διάρκεια ζωής αυτών των χρωμάτων τα 5,5 χρόνια, οπότε η πλοιοκτήτρια εταιρεία είναι «υποχρεωμένη» να οδηγήσει το πλοίο σε δεξαμενισμό για γίνει η απαραίτητη βαφή. Όμως, για να μην κρυβόμαστε πίσω από το δάχτυλό μας, πολλές φορές οι πλοιοκτήτες είναι

αναγκασμένοι να βιάσουν νωρίτερα τα πλοία μιας και τα χρώματα έχουν φθαρεί νωρίτερα. Αυτό συμβαίνει, κυρίως, σε καράβια που κάνουν δρομολόγια σε περιοχές που είναι γνωστές για τους μικροοργανισμούς που προσκολλούνται εύκολα (ειδικά στην Βραζιλία). Σε αυτή, λοιπόν, τη περίπτωση ο πλοιοκτήτης δεν έχει άλλη επιλογή από το να δώσει εντολή ώστε να το πλοίο να περάσει άμεσα από δεξαμενισμό καθώς το καράβι δεν έχει την ίδια ταχύτητα, επιβραδύνοντας και αυξάνοντας έτσι την κατανάλωση καυσίμων κάτι που οδηγεί αυτόματα σε κατακόρυφη ετήσια αύξηση των εξόδων του πλοίου. Γενικώς παραδεκτό είναι, πάντως, ότι ακόμα δεν έχει εμφανιστεί το τέλειο προϊόν για την προστασία των πλοίων κάτι που κατά πάσα πιθανότητα οφείλεται στον συντηρητισμό που επιδεικνύεται στην βιομηχανία των ναυπηγείων. Βέβαια, δεν είναι ο μόνος τομέας στην ναυτιλία που συναντάται αυτό, μιας και η πλειοψηφία των ανθρώπων που ασχολείται με τη ναυτιλία προτιμά να χρησιμοποιεί, σε όλους τους τομείς, τα σίγουρα και επιτυχημένα μονοπάτια υποδεχόμενοι με μεγάλο σκεπτικισμό την οποιαδήποτε αλλαγή σε νομοθεσία και κανονισμούς.

Μια τελευταία παρατήρηση σχετική με τον δεξαμενισμό είναι ότι αρκετές φορές τα πλοία παραμένουν στο σημείο δεξαμενισμού τους για αρκετό χρονικό διάστημα. Αυτό γίνεται για διάφορους λόγους. Μια πρώτη παρατήρηση που μπορεί να γίνει είναι ότι πολλές φορές στα ναυπηγεία υπάρχει τέτοια συμφόρηση ώστε μπορεί ένα καράβι να περιμένει αρκετό καιρό για να το δεχτούν και να αρχίσουν να γίνονται οι απαραίτητες εργασίες. Επίσης, ένας άλλος σημαντικός παράγοντας είναι ο καιρός που μπορεί να εμποδίζει τη προσέγγιση του πλοίου μέχρι το λιμάνι και τα ναυπηγεία όπου πρόκειται να γίνουν οι απαραίτητες εργασίες. Άλλος ένας και τελευταίος παράγοντας μπορεί να είναι η επιλογή της εταιρείας να ολοκληρώσει μια σημαντική δουλειά που μπορεί να χρειαστεί ένα μεγαλύτερο διάστημα και σε συνδυασμό πάντα με την πορεία της αγοράς. Έτσι αν η αγορά βρίσκεται σε χαμηλές τιμές και η ενεργοποίηση ενός πλοίου στην αγορά δε θα επιφέρει κάποιο κέρδος για την εταιρεία, τότε είναι προτιμότερο το καράβι να ολοκληρώσει όλες τις εργασίες που είναι αναγκαίες χωρίς την πίεση του χρόνου.

Η ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΑΓΟΡΑ ΤΟ ΔΙΑΣΤΗΜΑ 2013 - 2014

Χρήσιμο θα ήταν πριν αρχίσει μια ανάλυση του δείκτη χρονικής απασχόλησης κάθε πλοίου να δούμε σε τι επίπεδο βρισκόταν η αγορά τα δύο προηγούμενα χρόνια, ώστε να ελέγξουμε αν η αγορά έδινε το περιθώριο τα πλοία να είναι εκτός υπηρεσιών για κάποιο διάστημα ή αν μπορεί να ήταν καταστροφική η απώλεια ενός πλοίου από την αγορά.

3.1. Η ΑΓΟΡΑ ΠΛΟΙΩΝ ΞΗΡΟΥ ΦΟΡΤΙΟΥ

Ξεκινώντας από την αγορά των πλοίων μεταφοράς χύδην ξηρού φορτίου, βλέπουμε τον κύριο δείκτη της αγοράς που είναι ο Baltic Dry Index (BDI) και έπειτα τις άλλες τέσσερις βασικές κατηγορίες αυτής της αγοράς για το 2013 και το 2014. Τον Baltic Capes Index (BCI), τον Baltic Panamax Index (BPI), τον Baltic Supramax Index (BSI) και τον Baltic Handy Index (BHI).

3.1.1. Η ΑΓΟΡΑ ΠΛΟΙΩΝ ΞΗΡΟΥ ΦΟΡΤΙΟΥ ΤΟ 2013

Αρχίζοντας από το 2013, παρατηρείται μια ανοδική τάση στον κύριο δείκτη της αγοράς που ξεκίνησε από την μικρή άνοδο του Φεβρουαρίου στις 776 μονάδες (26 παραπάνω από τον Ιανουάριο) και συνεχίστηκε μέχρι και τον Σεπτέμβριο όπου και ο δείκτης έφτασε τις 2084 μονάδες, έχοντας βρεθεί να έχει την τριπλάσια απόδοση σε σχέση με την αρχή του έτους. Ο Οκτώβριος έκοψε και πάλι τα φτερά των πλοιοκτητών χάνοντας λίγο περισσότερο από 500 μονάδες (1525 μονάδες) αλλά τόσο ο Νοέμβριος όσο και ο Δεκέμβριος έκλεισαν ανοδικά 2036 μονάδες τον Δεκέμβριο, πλησιάζοντας με το κλείσιμο του έτους το υψηλό του Σεπτεμβρίου.

Πίνακας 3.1 Η Αγορά Πλοίων Ξηρού Φορτίου το 2013

2013	Ιανουαριος	Φεβρουάριος	Μάρτιος	Απρίλιος	Μαϊος	Ιούνιος	Ιούλιος	Αύγουστος	Σεπτέμβριος	Οκτώβριος	Νοέμβριος	Δεκέμβριος	Μ.Ο.
BDI	750	776	910	878	809	1133	1065	1132	2084	1525	1821	2036	1243,25
BCI	1454	1243	1249	1344	1336	2020	1950	2243	3943	2316	3089	3531	2143,167
BPI	664	1036	1176	1006	795	1017	1021	907	1914	1631	1665	1750	1215,167
BSI	682	781	944	876	871	943	908	939	1113	1273	1475	1276	1006,75
BHI	449	447	547	546	533	569	529	531	609	669	764	763	579,6667

Αυτή η μεγάλη αύξηση μέσα στο 2013 έχει τις ρίζες της στην αγορά των πλοίων Capesize, δηλαδή των μεγαλύτερων πλοίων, τα οποία από το Καλοκαίρι και μετά ακολούθησαν έναν ξέφρενο ρυθμό με τον Σεπτέμβριο, τον ίδιο μήνα δηλαδή που ο βασικός δείκτης έφτασε στο δικό του υψηλό, φτάνοντας μια ανάσα από τις 4.000 μονάδες, έχοντας 3.943 μονάδες. Ο Οκτώβριος ακολούθησε τις απώλειες του κεντρικού δείκτη αλλά με τον Νοέμβριο και τον Δεκέμβριο να επαναφέρουν τις ανοδικές τάσεις, το τέλος του έτους βρήκε τη συγκεκριμένη κατηγορία πλοίων με 3.531 μονάδες. Στις υπόλοιπες κατηγορίες, τα Panamax ήταν αυτά που στην αρχή του έτους είχαν μια εντυπωσιακή άνοδο, σχεδόν διπλασιάζοντας τον Μάρτιο την τιμή του δείκτη του Ιανουαρίου, φτάνοντας από 664 στις 1.176 μονάδες, σημειώνοντας και αυτά με την σειρά τους το δικό τους υψηλό τον Σεπτέμβριο με 1914 μονάδες. Τα Supramax ακολούθησαν και αυτά μια μεγάλη άνοδο πλησιάζοντας στο τέλος του έτους να διπλασιάσουν την απόδοσή τους, ξεκινώντας από 682 μονάδες τον Σεπτέμβριο και φτάνοντας τις 1276 τον Δεκέμβριο. Τα πλοία Handysize, τα μικρότερα της αγοράς είχαν και την μικρότερη κερδοφορία μέσα στο 2013, κλείνοντας στις 763 μονάδες από τις 449 του Ιανουαρίου.

3.1.2. Η ΑΓΟΡΑ ΠΛΟΙΩΝ ΞΗΡΟΥ ΦΟΡΤΙΟΥ ΤΟ 2014

Με το 2013 να κλείνει με ικανοποιητικό τρόπο και με αισιοδοξία για το έτος που έρχεται, για μια ναυτιλιακή αγορά που από το 2010 και μετά δέχεται το ένα χτύπημα μετά το άλλο, όλοι περίμεναν ένα 2014 που θα ανέβαζε τα κέρδη τους σε πολύ υψηλό επίπεδο. Άλλωστε, δεν ήταν λίγοι εκείνοι που προέβλεπαν από το 2011 ότι το 2014 η αγορά θα αρχίζει να επανακάμπτει και θα αρχίσει να φέρνει πάλι στους πλοιοκτήτες τα υπέρογκα ποσά της δεκαετίας του 2000. Φευ, όμως, το 2014 θα προσγειώσει τους πάντες στην πραγματικότητα, που, δυστυχώς, δεν είναι ευχάριστη.

Πίνακας 3.2 Η Αγορά Πλοίων Ξηρού Φορτίου το 2014

2014	Ιανουαριος	Φεβρουάριος	Μάρτιος	Απρίλιος	Μαϊος	Ιούνιος	Ιούλιος	Αύγουστος	Σεπτέμβριος	Οκτώβριος	Νοέμβριος	Δεκέμβριος	Μ.Ο.	Μεταβολή
BDI	1110	1258	1205	1017	934	893	751	1155	1037	1428	982	771	1045,083	-15,93941
BCI	1524	2084	2306	1829	1395	1864	1176	2583	1758	3552	1282	456	1817,417	-15,19947
BPI	1337	1099	822	865	872	640	611	931	887	1233	1088	827	934,3333	-23,11068
BSI	996	1103	1003	915	830	682	728	997	1028	892	971	884	919,0833	-8,707888
BHI	684	669	598	510	485	403	357	469	530	467	499	488	513,25	-11,45773

Έτσι, μέσα σε ένα μήνα από τον Δεκέμβριο του 2013 μέχρι το τέλος του πρώτου μήνα του νέου έτους, ο βασικός δείκτης BDIθα χάσει σχεδόν τις μισές μονάδες και έτσι θα υποχωρήσει στις 1.110 από τις 2036. Η χρονιά είχε ξεκινήσει με ένα πραγματικό σοκ. Μετά από μια μικρή άνοδο τον Φεβρουάριο από εκεί και πέρα και μέχρι τον Ιούλιο ο δείκτης παρουσίαζε μόνο πτωτικές τιμές, φτάνοντας τις 751 μονάδες. Έχοντας, δηλαδή, χάσει τρεις φορές την αξία που έκλεισε το 2013. Ένα μικρό ράλι ξεκίνησε στον δείκτη μέχρι τον Οκτώβριο που έκλεισε στις 1428 μονάδες φέρνοντας πίσω μια αισιοδοξία αλλά ο Νοέμβριος και, ειδικά, ο Δεκέμβριος ήταν καταστροφικοί με το τέλος του χρόνου να βρίσκει τον δείκτη στις 771 μονάδες, στο επίπεδο των τιμών του Ιανουαρίου του 2013. Η εικόνα ήταν λίγο ως πολύ ίδια και στις άλλες κατηγορίες των πλοίων. Τα μεγαλύτερα πλοία, τα Capesize, ήταν πάλι αυτά που ήταν περισσότερο επικερδή, χάνοντας, πάντως, τον Ιανουάριο ένα μεγάλο μέρος από την τιμή του Δεκεμβρίου του 2013, έχοντας 1524 μονάδες, μια σημαντική άνοδο μέχρι τον Μάρτιο με 2.306 μονάδες και έπειτα μια πτώση με λίγες διακυμάνσεις μέχρι τον Ιούλιο με 1.176 μονάδες. Ο Αύγουστος έφερε μια σημαντική άνοδο 1400 μονάδων, φτάνοντας τον δείκτη στις 2.583 μονάδες αλλά ο Σεπτέμβριος ήταν απογοητευτικός μιας και ο δείκτης επέστρεψε στις 1758 μονάδες. Μέχρι που ήρθε ο Οκτώβριος, ένας μήνας που έφερε τα χαμόγελα στη παγκόσμια ναυτιλία, μιας και ο δείκτης σκαρφάλωσε στον αριθμό ρεκόρ διετίας των 3.552 μονάδων. Και ενώ όλοι πίστεψαν ότι ήρθε η ώρα η αγορά να ξαναγυρίσει σε υψηλά επίπεδα, ο Νοέμβριος και ο Δεκέμβριος έφεραν το απόλυτο σκοτάδι με τον Νοέμβριο η τιμή να φτάνει στο χαμηλότερο επίπεδο του έτους τις 1282 μονάδες και τον τελευταίο μήνα του έτους να φτάνει σε χαμηλό τετραετίας με 456 μονάδες. Μάλιστα, παρατηρώντας και τις υπόλοιπες κατηγορίες πλοίων, ο δείκτης των Capesize έφτασε για πρώτη φορά να παρουσιάζει τιμές κατώτερες από τα Panamax και τα Supramax. Τα πρώτα, είχαν και αυτά με τη σειρά τους πτώσεις των τιμών σε σχέση με το τέλος του 2013 αλλά περιορισμένες με 1.337 μονάδες τον Ιανουάριο και παρουσιάζοντας απώλειες κάθε μήνα μέχρι και τον Ιούλιο που έπεσαν στις 611 μονάδες. Από τον Αύγουστο και μετά η τιμή παρουσίασε άλλοτε άνοδο και άλλοτε μείωση κλείνοντας στις 827 μονάδες τον Δεκέμβριο. Τα δεύτερα, θα λέγαμε ότι ήταν τα λιγότερο χαμένα από τους άλλους τρεις τομείς της αγοράς. Ξεκίνησαν μεν με απώλειες τον Ιανουάριο έχοντας 996 μονάδες αλλά από τον Φεβρουάριο και μετά και μέχρι και τον Σεπτέμβριο οι τιμές τους ήταν μεγαλύτερες από εκείνα της αγοράς των Panamax. Τον Οκτώβριο και τον Νοέμβριο παρουσίασαν απώλειες σε σχέση με τον ΒΡΙ,αν και ο Νοέμβριος κινήθηκε ανοδικά,

και τελικά έκλεισαν το τέλος του Δεκεμβρίου και του έτους με 884 μονάδες, τιμή μεγαλύτερη του δείκτη των Panamax. Τέλος, τα πλοία handy είχαν και αυτά με τη σειρά τους καθοδικές τάσεις στις τιμές τους ακολουθώντας τον BDI και έχοντας μέχρι τον Ιούλιο απώλειες. Έτσι ενώ ξεκίνησαν με 684 μονάδες τον πρώτο μήνα του έτους, τον Ιούλιο έφτασαν στις 357 μονάδες. Κατάφεραν, πάντως, μέχρι το τέλος του έτους να φτάσουν τις 530 μονάδες τον Σεπτέμβριο και να κλείσουν, τελικά, το χρόνο με 488 μονάδες.

3.1.3 ΑΠΟΤΙΜΗΣΗ ΤΩΝ ΔΥΟ ΕΤΩΝ

Συνολικά, με βάση τον μέσο όρο των τιμών, έχοντας 1243,25 μονάδες το 2013 και 1045,083 το 2014 ο BDI μεταβλήθηκε αρνητικά κατά ένα ποσοστό που σχεδόν ακουμπάει το 16%. Μια πτώση πολύ σημαντική, με τους πλοιοκτήτες να χάνουν σημαντικό μερίδιο των κερδών τους. Όπως είναι λογικό και οι κατηγορίες των πλοίων μεταφοράς χύδην ξηρού φορτίου παρουσίασαν και αυτές αρνητικές τάσεις. Έτσι τα capsizes είχαν απώλειες λίγο παραπάνω από της τάξης του 15%, έχοντας 2.143,167 μονάδες το 2013 και 1.817,417 μονάδες το 2014 και στα 32 anima παρατηρήθηκε η μεγαλύτερη μεταβολή στη τιμή από κάθε άλλη κατηγορία δείκτη με τον BPI να παρουσιάζει 1215,167 μονάδες το 2013 και 934,333 μονάδες το 2014, μια μεταβολή, δηλαδή, λίγο μεγαλύτερη από 23%. Από την άλλη, ο δείκτης BSI, και όπως αναφέρθηκε και παραπάνω, εμφανίστηκε με τις λιγότερες μειώσεις στη τιμή του με μεταβολή 8,7% (1.006,75 μονάδες το 2013 και 919,083 μονάδες το 2014) δείχνοντας μια αξιοσημείωτη ανθεκτικότητα. Τέλος, ο δείκτης που αντιπροσωπεύει τα μικρότερα σε χωρητικότητα πλοία, ο BHI, παρουσίασε και αυτός σημαντική μεταβολή με, σχεδόν, 11,5% μεταβολή και έτσι από 579,6 μονάδες το 2013 υποχώρησε στις 513,25 το 2014.

3.2. Η ΑΓΟΡΑ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΥΓΡΟΥ ΦΟΡΤΙΟΥ

Η άλλη αγορά που μας απασχολεί είναι η αγορά των δεξαμενοπλοίων, μια αγορά που έχει εξελιχθεί τα τελευταία χρόνια με τις διάφορες νομοθεσίες και κανονισμούς που εφαρμόζονται, κάνοντας τους πλοιοκτήτες να προσέχουν το κάθε τους βήμα. Στα πετρελαιοφόρα και έχοντας να κάνουμε με μια αγορά που απασχολεί είτε καθαρά είτε ακάθαρτα φορτία θα δούμε αυτές τις δύο κατηγορίες. Όπως και στα πλοία χύδην ξηρού φορτίου, έτσι και στα πλοία μεταφοράς πετρελαίου υπάρχουν και εξειδικευμένες τιμές για μεταφορά πετρελαίου από μια συγκεκριμένη διαδρομή σε

άλλη, οι οποίες, ωστόσο είναι πολλές και έτσι θα ήταν σημαντικότερο να γίνει μια παρουσίαση της γενικής εικόνας της αγοράς.

3.2.1. Η ΑΓΟΡΑ ΠΛΟΙΩΝ ΥΓΡΟΥ ΦΟΡΤΙΟΥ ΤΟ 2013

Ξεκινώντας από το 2013, η αγορά των πλοίων που μεταφέρουν καθαρό αργό πετρέλαιο (BCIY) βρίσκεται στις 728 μονάδες με την αρχή του έτους. Έπειτα αρχίζει μια σταδιακή πτώση μέχρι και τον Ιούνιο, όπου συναντάμε τις τιμές να έχουν φτάσει τις 561 μονάδες. Από εκεί και πέρα στους μήνες που ακολουθούν και με διάφορα скаμπανεβάσματα θα φτάσει τις 489 μονάδες τον Οκτώβριο, στη μικρότερη τιμή αυτού του έτους. Όμως με συνεχόμενη άνοδο τόσο τον Νοέμβριο, όσο και τον Δεκέμβριο, η αγορά θα πιάσει τις 610 μονάδες, κλείνοντας, τουλάχιστον, το έτος με αισιοδοξία. Από τη δική του πλευρά, ο δείκτης BDIY, που αφορά τα πλοία που μεταφέρουν φορτίου ακάθαρτου πετρελαίου, σημειώνει επιδόσεις φανερά καλύτερες από τα πλοία μεταφοράς καθαρού πετρελαίου. Αυτό αν και στις αρχές του έτους ο BCIY είχε υψηλότερη τιμή με 728 μονάδες, που αναφέρθηκε και νωρίτερα, και ο BDIY 635. Από εκεί και πέρα και για δύο μήνες σημειώνει μια μικρή άνοδο φτάνοντας και τις 707 μονάδες, όμως από εκεί και μετά και μέχρι και τον Ιούνιο οι τιμές θα είναι πτωτικές φτάνοντας τις 577 μονάδες. Έπειτα μέχρι τον Οκτώβριο, και όπως και στον δείκτη των πλοίων που μεταφέρουν καθαρό πετρέλαιο, οι τιμές παρουσιάζουν αυξομειώσεις. Τον Νοέμβριο θα καταγραφεί μια μικρή άνοδος των 70 μονάδων, μέχρι να φτάσουμε στον Δεκέμβριο, εκεί όπου θα έρθει η σημαντικότερη άνοδος για τα δύο αυτά έτη, με την τιμή να σημειώνει μια μεγάλη άνοδο και να ξεπερνά τις 1.000 μονάδες με 1.026.

Πίνακας 3.3 Η Αγορά Πλοίων Υγρού Φορτίου το 2013

2013	Ιανουάριος	Φεβρουάριος	Μάρτιος	Απρίλιος	Μαΐος	Ιούνιος	Ιούλιος	Αύγουστος	Σεπτέμβριος	Οκτώβριος	Νοέμβριος	Δεκέμβριος	M.O.
BCIY	728	694	662	604	589	561	618	604	548	489	579	610	607,1667
BDIY	635	700	707	622	612	577	618	622	594	604	674	1026	665,9167

Σίγουρα η δύση του 2013 άφησε την αγορά των πετρελαιοφόρων να ονειρεύεται, όπως και την αγορά μεταφοράς χύδην ξηρών φορτίων, την συνέχιση της ανόδου των τιμών και για το 2014 ώστε να αρχίσουν τα κέρδη των εταιρειών τους να μεγαλώνουν.

3.2.2. Η ΑΓΟΡΑ ΠΛΟΙΩΝ ΥΓΡΟΥ ΦΟΡΤΙΟΥ ΤΟ 2014

Σε αντίθεση με τις προσδοκίες των πλοιοκτητών ξηρών φορτίων, που δεν επιβεβαιώθηκαν, αυτές των ανθρώπων που ασχολούνται με την διακίνηση πετρελαίου φαίνεται να ικανοποιούνται το 2014. Καταρχάς, η αγορά των πλοίων που ασχολείται με τη μεταφορά αργού πετρελαίου συνέχισε στους ίδιους ρυθμούς με το 2013, εμφανίζοντας αρκετές αυξομειώσεις στις τιμές αλλά χωρίς αυτές να ξεφεύγουν από τις 500 μονάδες. Αυτό συνεχιζόταν μέχρι και τον πρώτο μήνα του Φθινοπώρου. Από εκείνη τη στιγμή και μετά άρχισε μια σημαντική άνοδος 200 μονάδων τον Οκτώβριο φτάνοντας τις 735 μονάδες, ενώ τους δύο μήνες που ακολούθησαν μέχρι το τέλος του έτους (Νοέμβριο και Δεκέμβριο) συνεχίστηκε η μικρή αλλά σταθερή άνοδος, κλείνοντας το έτος με τον δείκτη BCIY στις 775 μονάδες.

Πίνακας 3.4 Αγορά Πλοίων Υγρού Φορτίου το 2014

2014	Ιανουάριος	Φεβρουάριος	Μάρτιος	Απρίλιος	Μαΐος	Ιούνιος	Ιούλιος	Αύγουστος	Σεπτέμβριος	Οκτώβριος	Νοέμβριος	Δεκέμβριος	Μ.Ο.	Μεταβολή
BCIY	606	629	597	526	525	536	551	545	574	735	766	775	613,75	1,08
BDIY	853	726	696	647	657	741	826	699	645	809	815	885	749,9167	12,61

Η σημαντικότερη αύξηση, όμως, εμφανίζεται στον δείκτη BDIY, εκεί όπου η χρονιά άρχισε με μείωση από την υψηλή τιμή των 1.026 μονάδων που είχε βρεθεί με το τέλος του περασμένου έτους, όμως συνεχίστηκε με έναν σταθερό ρυθμό, μένοντας συνέχεια πάνω από τις 600 μονάδες μέχρι και τον Σεπτέμβριο όπου με το τέλος του παρουσιάστηκε στις 645 μονάδες. Και έτσι φτάσαμε στον Οκτώβριο, όπου η τιμή του δείκτη παρουσίασε άνοδο μεγαλύτερη των 150 μονάδων, φτάνοντας τις 809 μονάδες. Τον Νοέμβριο και τον Δεκέμβριο συνεχίστηκε αυτή η ανοδική πορεία και έτσι με το τέλος του 2014 η τιμή του δείκτη BDIY, έφτασε τις 885 μονάδες.

3.2.3. ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΤΩΝ ΔΥΟ ΕΤΩΝ

Βλέποντας τη στήλη με τις ποσοστιαίες μεταβολές πάνω στο χρόνο, παρατηρείται μια άνοδος και για τις δύο κατηγορίες. Στη μια πλευρά ο δείκτης των πλοίων που μεταφέρουν καθαρό πετρέλαιο είχε μέσο όρο λίγο παραπάνω από τις 607 μονάδες το 2013, αριθμός ο οποίος παρουσίασε μια μικρή άνοδο το 2014 φτάνοντας τις 613 μονάδες με μια ποσοστιαία μεταβολή της τάξης του 1%. Στην άλλη πλευρά ο

δείκτης BDIY, των καραβιών που μεταφέρουν ακάθαρτο πετρέλαιο, σημείωσε εντυπωσιακή άνοδο σε σχέση με τον μέσο όρο του το 2013. Έτσι, το 2013 ο μέσος όρος ήταν σχεδόν 666 μονάδες και το 2014 έφτασε μια ανάσα από τις 750 μονάδες. Υπήρξε, λοιπόν, μια μεταβολή 12,6% που θα μπορούσε να χαρακτηριστεί ως εντυπωσιακή. Και στις δύο περιπτώσεις στην ανοδική τάση των τιμών βοήθησε το τελευταίο τρίμηνο του έτους, όπου από τον Οκτώβριο και μετά υπήρξε σημαντική άνοδος και των δύο δεικτών.

Συγκρίνοντας, λοιπόν, και τις δύο αγορές, παρατηρείται η αγορά των πλοίων μεταφοράς χύδην ξηρού φορτίου να σημειώνει εντυπωσιακή μείωση στις αποδόσεις της, τη στιγμή που οι αποδόσεις των πλοίων μεταφοράς πετρελαίου έχουν πάρει την αντίθετη πορεία και παρουσιάζουν αύξηση και ειδικά τα πλοία μεταφοράς μη καθαρού πετρελαίου, αύξηση εντυπωσιακή.

ΟΔΕΙΚΤΗΣ ΧΡΟΝΙΚΗΣ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗΣ ΤΗΣ ENTERPRISHES SHIPPING AND TRADING

4.1 Η ΕΤΑΙΡΕΙΑ

Η Enterprises Shipping and Trading S.A. ιδρύθηκε το 1974 έχοντας την διαχείριση ενός πλοίου ψυγείου. Κατά τη διάρκεια των πρώτων είκοσι ετών η εταιρεία συνέχισε να δραστηριοποιείται αποκλειστικά στην αγορά των φορτηγών ψυγείων.

Λόγω της μεγάλης αξίας και της ευθραυστότητας των προϊόντων που μεταφέρονται σε φορτηγά – ψυγεία, η συγκεκριμένη αγορά είναι από τις πιο απαιτητικές στην παγκόσμια ναυτιλιακή αγορά, όπως τονίσαμε και παραπάνω. Λόγω αυτών των ιδιομορφιών, η συγκεκριμένη αγορά απαιτεί την πλήρη δέσμευση της εταιρείας στις αρχές της ποιότητας και της αξιοπιστίας στην διαχείριση των πλοίων, καθώς οποιαδήποτε μηχανική βλάβη και λόγω των φορτίων που προαναφέραμε μπορεί να οδηγήσει σε ολική απώλεια των εμπορευμάτων. Έτσι, όπως είναι λογικό, δε μπορεί η οποιαδήποτε εταιρεία να εγγυηθεί το απαιτούμενο επίπεδο υπηρεσιών που χρειάζεται σε αυτή την αγορά. Η Enterprises Shipping and Trading, όμως, κατάφερε να διακριθεί και το 1995 έφτασε να διαχειρίζεται έναν στόλο 26 πλοίων, αναδεικνύοντάς την ως την μεγαλύτερη διαχειρίστρια εταιρεία φορτηγών – ψυγείων. Το κυριότερο προϊόν που μετέφερε η εταιρεία ήταν οι μπανάνες.

Έχοντας αποκτήσει την απαιτούμενη εμπειρία και φήμη, συνοδευόμενη πάντα από την ποιότητα και αξιοπιστία στις υπηρεσίες της, η εταιρεία αποφασίζει να επεκτείνει τις υπηρεσίες της στα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων πολλαπλής χρήσης το 1995. Η αγορά των εμπορευματοκιβωτίων είναι και αυτή, με τη σειρά της, πολύ απαιτητική μιας και πρέπει η παράδοση των φορτίων να γίνεται ακριβώς στην ώρα και στην ημερομηνία που έχει συμφωνηθεί. Σύντομα η Enterprises Shipping and Trading φτάνει να διαχειρίζεται έναν στόλο από 14 πλοία εμπορευματοκιβωτίων, πέντε εκ των οποίων μπορούν να μεταφέρουν 2.200 εμπορευματοκιβώτια. Η εταιρεία, όμως, και παρά το επιτυχημένο της ξεκίνημα στην νέα, για αυτήν, αγορά δε σταματά να ψάχνει ευκαιρίες και δυνατότητες διαφοροποίησης σε άλλου τομείς της παγκόσμιας ναυτιλίας. Αυτή η έρευνα θα οδηγήσει, αναπόφευκτα, στην αγορά των φορτηγών πλοίων χύδην ξηρών φορτίων. Η σχολαστική έρευνα που είχε γίνει είχε

πείσει την διοίκηση ότι η συγκεκριμένη αγορά μπορεί να επιφέρει μεγάλα κέρδη και ότι υπάρχει ο απαραίτητος χώρος για την εταιρεία να επενδύσει σε αυτήν.

Το 2001 η Enterprises Shipping and Trading είχε υπό τη διαχείριση της 13 πλοία μεταφοράς χύδην φορτίου, συνεργαζόμενη με μια από τις μεγαλύτερες εταιρείες μεσιτών (brokers) στην αγορά χύδην ξηρών φορτίων, την Swissmarine. Μετά από το επιτυχημένο αυτό ξεκίνημα, η εταιρεία συνέχισε να επενδύει στην συγκεκριμένη αγορά. Έτσι, εκμεταλλευόμενη την εμπειρία ετών, η εταιρεία άρχισε να επενδύει και να στοχεύει σε σύγχρονα φορτηγά πλοία που ήταν απόλυτα εναρμονισμένα με την ολοένα και αυξανόμενη νομοθεσία για την ποιότητα στις θαλάσσιες μεταφορές. Αρκεί να υπογραμμίσουμε ότι η Enterprises Shipping and Trading παρείχε τις υπηρεσίες της και διαχειρίστηκε τα δύο πρώτα φορτηγά πλοία μεταφοράς χύδην ξηρού φορτίου διπλού κύτους που κατασκευάστηκαν. Η προσήλωση στην ποιότητα και την αριστεία σε συνδυασμό με την έμπνευση και το όραμα των ανθρώπων της εταιρείας και του ηθικού κώδικα που ισχύει στο περιβάλλον εργασίας στην εταιρεία, οδήγησε στην παραλαβή ενός βραβείου που μέχρι τότε δεν είχε δοθεί ποτέ σε ναυτιλιακή εταιρεία, το EFQM “Committed to Excellence”. Το 2005 η γιγάντωση της εταιρείας ήρθε να επιστεγαστεί με την προσχώρηση σε αυτήν άλλων 32 φορτηγών πλοίων μεταφοράς χύδην ξηρού φορτίου με το ανθρώπινο δυναμικό να μην αντιμετωπίζει κανένα πρόβλημα ώστε να διαχειριστεί έναν τόσο μεγάλο στόλο.

Τα χρόνια που θα ακολουθήσουν, δύο ατυχήματα θα σημαδέψουν την παγκόσμια ναυτιλιακή κοινότητα, τα ατυχήματα των M/TErica και M/TPrestige. Τα ατυχήματα αυτά θα κάνουν πιο επιτακτική από ποτέ την ανάγκη για παροχή υπηρεσιών υψηλών προδιαγραφών στην παγκόσμια αγορά δεξαμενοπλοίων. Η Enterprises Shipping and Trading όντας πρωτοπόρα σε πολλούς τομείς της ναυτιλίας και έχοντας την εμπειρία δεκαετιών δε θα μπορούσε να μην ανταποκριθεί στο παγκόσμιο αυτό αίτημα και έτσι αποφάσισε να επενδύσει και σε αυτή την αγορά, βλέποντας ότι υπάρχει ο χώρος για κάτι τέτοιο. Έτσι, έχοντας κάτω από την διαχείρισή της σύγχρονα δεξαμενόπλοια μόνο διπλού κύτους, με μέσο όρο τα 2,5 έτη κατασκευής, θα αρχίσει να αναδύεται ως μια από τις παγκόσμιες δυνάμεις και σε αυτή την ναυτιλιακή αγορά. Αυτός είναι ο λόγος που εταιρείες όπως η Chevron, η Exxon Mobil και η Shell θα αρχίσουν να εμπιστεύονται στην Enterprises Shipping and Trading την μεταφορά των φορτίων τους.

Στηριζόμενη στην επινοητικότητα και στην επιχειρηματική εφευρετικότητα δε θα σταματήσει να ψάχνει και άλλους τομείς αγοράς που θα μπορέσει να αναπτύξει και να αναπτυχθεί. Το 2007 αγοράζει και αναλαμβάνει να διαχειριστεί ένα κρουαζιερόπλοιο κάνοντας έτσι άνοιγμα στην αγορά των επιβατηγών πλοίων ενώ από το 2011 μέχρι και το 2014 έχει υπό την διαχείρισή της ένα πλοίο – εργοστάσιο, το οποίο συσκευάζει κονσέρβες με ψάρια.

Με την πάροδο του χρόνου η Enterprises Shipping and Trading καθιερώθηκε σαν μια από τις κορυφαίες εταιρείες της παγκόσμιας ναυτιλίας, ξεκινώντας από τις απλές συμβουλές σε ναυλωτές για την εφοδιαστική αλυσίδα και συνεχίζοντας στην διαχείριση των πλοίων ακολουθώντας στο έπακρο τα όσα ορίζονται από τα ναυλοσύμφωνα. Στόχος της εταιρείας είναι η διατήρηση των μακροχρόνιων σχέσεων της με τους μεγαλύτερους ναυλωτές παρέχοντας υπηρεσίες υψηλού επιπέδου σε ανταγωνιστικές τιμές, η συνεχόμενη έρευνα της αγοράς για ευκαιρίες διαφοροποίησης πέρα του είδη υπάρχοντα στόλου και η συνέχιση εκσυγχρονισμού του στόλου των πλοίων. Πλέον η εταιρεία, και έχοντας ξεκινήσει την αναδιάρθρωσή της, έχει στο δυναμικό της 38 πλοία μεταφοράς χύδην ξηρού φορτίου, 23 δεξαμενόπλοια και 1 κρουαζιερόπλοιο ενώ παρέχει συμβουλευτικές υπηρεσίες στα σχέδια για ναυπήγηση νέων πλοίων. Ναυλώνει πλοία είτε για συγκεκριμένες χρονικές περιόδους, για παράδειγμα ενός έτους, είτε για κάποια συνεχόμενα ταξίδια, σε μεγάλες πολυεθνικές εταιρείες και φορείς. Κάτω από αυτά τα ναυλοσύμφωνα, ο ναυλωτής ορίζει το φορτίο, την διαδρομή που θα ακολουθηθεί και το χρονοδιάγραμμα ενώ η εταιρεία είναι αυτή που είναι υποχρεωμένη να συντηρεί και να διαχειρίζεται το πλοίο όντας υπεύθυνη και για την επάνδρωσή του. Ιδιαίτερα σε μια απαιτητική αγορά όπως είναι αυτή των δεξαμενοπλοίων, η Enterprises Shipping and Trading είναι αφοσιωμένη στην άψογη διαχείριση και λειτουργία τους παραδίδοντας, κάθε φορά, στην ώρα τους όλα τα φορτία, έχοντας την προστασία του περιβάλλοντος και την ασφάλεια των ανθρώπων και των φορτίων ως πρώτο της μέλημα.

Το γεγονός πως η εταιρεία δείχνει ιδιαίτερη ευαισθησία στο θέμα της προστασίας του περιβάλλοντος από πιθανές παρενέργειες της ναυτιλιακής της δραστηριότητας, φαίνεται από τα διάφορα πιστοποιητικά που έχει καταφέρει να έχει στο ενεργητικό της. Πρώτα από όλα διατηρεί ένα σύστημα Περιβαλλοντικής Διαχείρισης (Environmental Management System) μέσα στο οποίο θέτονται οι στόχοι

και οι σκοποί της εταιρείας σε ότι έχει να κάνει με το περιβάλλον, προσαρμόζοντας όλες τις λειτουργίες της σύμφωνα με τους κανονισμούς και τις νομοθεσίες, που συνδέονται επιπλέον με το ISO 14001. Επιπλέον, το 2012 ήταν η πρώτη ελληνική ναυτιλιακή εταιρεία που πιστοποιήθηκε με το ISO 50001, μια νέα πιστοποίηση που θεσμοθετήθηκε το 2011, το οποίο λαμβάνουν όσες εταιρείες είναι αφοσιωμένες στη συνεχιζόμενη βελτίωση της ενεργειακής απόδοσης του πλοίου. Ακόμη, στην εταιρεία έχει απονεμηθεί από τον διεθνή οργανισμό «European Business Ethics Network» το δεύτερο βραβείο «Silver Bee» το 2008 και το πρώτο βραβείο «Golden Bee» το 2009 ενώ και το πιστοποιητικό Occupational Health and Safety Assessment 18001 έχει προστεθεί στον κατάλογο των πιστοποιητικών της εταιρείας, που ρίχνει το βάρος της στην ασφάλεια και την υγεία των εργαζομένων της σε στεριά και θάλασσα. Το 2014 αξιολόγησε και επικύρωσε το σύστημά της σύμφωνα με το ISO 26000, που είναι το πρώτο διεθνές πρότυπο σε παγκόσμια βάση για την Κοινωνική Ευθύνη. Μάλιστα η Enterprises Shipping and Trading είναι η πρώτη εταιρεία στην Ελλάδα που ασχολείται με τη ναυτιλία και πιστοποιείται με το συγκεκριμένο πρότυπο. Επιπρόσθετα, το ίδιο έτος θα λάβει και το πιστοποιητικό HACCP, για τη συμμόρφωσή της στην εφαρμογή του Συστήματος Διαχείρισης Ασφάλειας Τροφίμων (Food Safety Management System) πάνω στα πλοία που διαχειρίζεται. Τέλος, σημαντικό είναι να αναφέρουμε το γεγονός ότι η εταιρεία είναι δίπλα και στη κοινωνία, μιας και το 2014 και ενώ είχε προηγηθεί ο μεγάλος σεισμός στην περιοχή της Κεφαλονιάς που κατέστρεψε αρκετά σπίτια, είχε διαθέσει το κρουαζιερόπλοίο της ώστε να βρουν μια προσωρινή στέγη οι σεισμόπληκτοι άνθρωποι της περιοχής

Η ανάπτυξη και εδραίωση της ως ένας από τους σημαντικότερους παίκτες στην παγκόσμια αγορά, αποτελεί τρανό παράδειγμα της αφοσίωσης και δέσμευσης όλου του προσωπικού, στις προτεραιότητες και των υψηλών προδιαγραφών στόχων που έχουν τεθεί από την εταιρεία. Η Enterprises Shipping and Trading συνεχίζει με τον ίδιο τρόπο να παρέχει βέλτιστες λύσεις και επιλογές στο παγκόσμιο εμπόριο, έχοντας χτίσει από την ίδρυσή της σχέσεις αταλάντευτης εμπιστοσύνης με όλους τους ανθρώπους του χώρου. Σεβόμενοι πάνω από όλα τους ναυτικούς που επανδρώνουν τα πλοία της, παρέχοντας τους όλες τις ευκολίες και την ασφάλεια που χρειάζονται για να ανταπεξέλθουν στην καθημερινότητα της δουλειάς τους, μακριά από τα σπίτια τους και τις οικογένειες τους. Σεβόμενοι τους ναυλωτές, που επιθυμούν την μεταφορά του φορτίου τους με αξιοπιστία και με τρόπο ασφαλές, γνωρίζοντας ανά

πάσα στιγμή την κατάσταση του και το μέρος στο οποίο βρίσκεται. Σεβόμενοι, στο έπακρο, το περιβάλλον και τις ολοένα αυξανόμενες νομοθεσίες γύρω από αυτό. Τέτοιοι υψηλοί στόχοι και προδιαγραφές μπορούν να επιτευχθούν μόνο μέσα από μια αδιάσπαστη αλυσίδα αφοσίωσης και δέσμευσης, που ξεκινά από τα ανώτερα διευθυντικά στελέχη μέχρι τους απλούς ναυτικούς και η εταιρεία είναι πάντα έτοιμη να κρατήσει όλα αυτά τα συστατικά αναλλοίωτα ώστε να συνεχίσει να συγκαταλέγεται ανάμεσα στους κορυφαίους του χώρου.

4.2 Η ΕΡΕΥΝΑ

4.2.1. ΓΕΝΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

Στην έρευνα που ακολουθεί θα εξεταστεί το ποσοστό εκμετάλλευσης ή αλλιώς χρησιμοποίησης (utilization rate) του συνόλου του στόλου της Enterprises Shipping and Trading τα δύο προηγούμενα έτη. Αυτός ο δείκτης είναι ιδιαίτερα σημαντικός για μια εταιρεία, που στο τέλος του χρόνου επιθυμεί να δει την απόδοση της ώστε να προσδιορίσει με ακρίβεια τους παράγοντες που οδήγησαν σε θετικές ή αρνητικές οικονομικές αποδόσεις. Έτσι, το επόμενο έτος θα γνωρίζει ποιες ενέργειες πρέπει να κάνει και σε ποιους τομείς ώστε να βελτιώσει τα νούμερα της.

Στους πίνακες, λοιπόν, που περιέχονται παρακάτω υπάρχουν τα δεδομένα για δύο έτη, το 2013 και το 2014, τα δύο προηγούμενα χρόνια, δηλαδή. Χωρίζονται τα πλοία σε δύο στόλους: Από τη μια τα πλοία μεταφοράς χύδην ξηρού φορτίου και από την άλλη τα πλοία μεταφοράς πετρελαίου. Αρχικά δίνεται η ονομασία του πλοίου και έπειτα το είδος του πλοίου ώστε να γνωρίζουμε σε ποιον τομέα δραστηριοποιήθηκε. Στη συνέχεια υπάρχουν τρεις κατηγορίες οι οποίες μπορούν να εμποδίσουν την αδιάκοπη χρήση του πλοίου από την εταιρεία και την εισροή χρημάτων:

1. Ο Δεξαμενισμός (Dry – Dock)
2. Η μη πληρωμή λόγω τεχνικού προβλήματος του πλοίου (Technical offhire)
3. Η μη πληρωμή λόγω αθέτησης όρων του ναυλοσυμφώνου (Commercial offhire)

Και τις τρεις παραπάνω κατηγορίες τις είδαμε αναλυτικά παραπάνω, βλέποντας πως επιδρούν στην ομαλή λειτουργία ενός ναυλοσυμφώνου καθώς και στις επόμενες δουλειές, που θέλει στο μέλλον να κλείσει η εταιρεία. Από τις 365 ημέρες που έχει ο

χρόνος, αφαιρούνται οι συγκεκριμένες μέρες κάθε κατηγορίας και έτσι στο τελευταίο πεδίο εμφανίζεται το ποσοστό χρησιμοποίησης.

Μέσα, λοιπόν, σε αυτή την κατάσταση της αγοράς όπως αναλύθηκε στο προηγούμενο κεφάλαιο, η Enterprises Shipping and Trading θα έπρεπε να συνεχίσει να παρέχει τις υψηλών προδιαγραφών υπηρεσίες της και ταυτόχρονα να είναι επικερδής, ένα δίπτυχο ιδιαίτερος δύσκολο κάτω από τις συνθήκες που είχαν διαμορφωθεί στην παγκόσμια αγορά της ναυτιλίας. Ο δείκτης χρησιμοποίησης (utilization rate) των πλοίων του στόλου, σαν ένας βασικός παράγοντας της κερδοφορίας, θα έπρεπε να παρουσιάζει ένα μεγάλο ποσοστό αν η εταιρεία επιθυμούσε να είναι ανταγωνιστική και να μην έχει οικονομικές απώλειες μέσα σε αυτά τα έτη. Επιπρόσθετα, ο συγκεκριμένος δείκτης, δείχνει και αν τα παλιά πλοία, έχοντας περάσει τα χρόνια παρουσιάζουν ολοένα και μειωμένο το συντελεστή του συγκεκριμένου δείκτη ή αν καταφέρνουν να ανταγωνιστούν και να ξεπεράσουν πλοία που έχουν ναυπηγηθεί πρόσφατα. Παρακάτω, γίνεται αναλυτική παράθεση του κάθε παράγοντα που διαμόρφωσε το συγκεκριμένο συντελεστή στο δείκτη σε κάθε πλοίο για αυτά τα δύο χρόνια και ξεχωριστά για κάθε στόλο.

Όπως θα παρατηρηθεί και όπως αναφέρθηκε, η εταιρεία είχε δώσει έμφαση τα προηγούμενα χρόνια στην αγορά των πλοίων μεταφοράς χύδην ξηρού φορτίου, κοντεύοντας τα 60, την ίδια στιγμή που τα δεξαμενόπλοια φτάνουν μέχρι και 26. Αυτή η εικόνα δείχνει και την προτίμηση της στη συγκεκριμένη κατηγορία αγοράς, η οποία έχει διαμορφωθεί λόγω των κερδών τη περασμένη δεκαετία αλλά και λόγω των γνωριμιών και των εύκολων προσβάσεων της εταιρείας με σημαίνοντες ανθρώπους της αγοράς αφού, όπως έχει αναφερθεί, η εμπιστοσύνη μεταξύ πλοιοκτητών, ναυλωτών και μεσιτών έχει κορυφαίο και ενεργό ρόλο στις δουλειές όλων των εμπλεκόμενων με την ναυτιλία.

4.2.2. Ο ΔΕΙΚΤΗΣ ΧΡΟΝΙΚΗΣ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗΣ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΞΗΡΩΝ ΦΟΡΤΙΩΝ

Ξεκινώντας με τα πλοία της συγκεκριμένης αγοράς, η Enterprises Shipping and Trading διαθέτοντας έναν στόλο πλοίων μεταφοράς χύδην ξηρού φορτίου λίγο πιο κάτω από 60, δε θα μπορούσε να αποτελείται από καράβια της ίδιας κατηγορίας, καθώς μια συγκεκριμένη απόφαση θα περιείχε ρίσκο. Αυτό γιατί έχοντας καράβια

μόνο από μια κατηγορία, για παράδειγμα μόνο Panamax, ελλοχεύει τον κίνδυνο η συγκεκριμένη αγορά μια χρονιά να καταποντιστεί και με τη σειρά της η εταιρεία να κλείσει το έτος με τεράστιες απώλειες κάτι που θα την οδηγούσε μαθηματικά στην καταστροφή. Έτσι, οι πλοιοκτήτες επιθυμούν να διαφοροποιούν το στόλο τους, επιλέγοντας διαφορετικών ειδών καράβια, με σκοπό αν κάποιος τύπος πλοίων δεν αποδώσει μια χρονιά σύμφωνα με τους υπολογισμούς τους, η εταιρεία να κερδίσει από έναν άλλο κάποια χρήματα ώστε, τελικά, να περιορίσει τις απώλειές της όσο το δυνατόν σε ελάχιστες.

4.2.2.1. Ο ΔΕΙΚΤΗΣ ΧΡΟΝΙΚΗΣ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗΣ ΓΙΑ ΤΟ 2013

Σκεφτόμενοι με αυτόν τον τρόπο οι άνθρωποι της Enterprises Shipping and Trading διαχώρισαν τον στόλο σε πέντε κατηγορίες, οι οποίες εμφανίζονται αμέσως παρακάτω μαζί με τον αριθμό πλοίων για την καθεμία το 2013:

1. Capesize: 22 πλοία
2. Post – Panamax: 4 πλοία
3. Panamax: 11 πλοία
4. Supramax: 11 πλοία
5. Handysize: 10 πλοία

Γίνεται κατανοητό, λοιπόν, πως υπάρχει μια φανερή μεγαλύτερη επένδυση της εταιρείας στα μεγαλύτερα πλοία της αγοράς, στα Capesize. Αυτό δεν είναι τυχαίο και έχει την εξήγησή του: Τη περίοδο μεταξύ 2008 και 2009, που οι τιμές στη παγκόσμια ναυτιλία βρίσκονταν σε πολύ υψηλά επίπεδα η εταιρεία παρήγγειλε την ναυπήγηση πολλών πλοίων και συγκεκριμένα δώδεκα, ένα νούμερο που, πραγματικά, είναι μεγάλο και δείχνει και το μέγεθος της εταιρείας. Για αυτό και γίνεται αμέσως αντιληπτό, ότι τα 12 από τα 22 πλοία είναι σχεδόν καινούργια έχοντας κατασκευαστεί από το 2009 και μετά. Μετά τα πλοία Capesize, ακολουθούν οι υπόλοιπες κατηγορίες σε μια θαυμαστή ισορροπία, με τα Panamax, τα Supramax και τα Handysize να έχουν από 11 πλοία (με 10 τα Handysize). Παρατηρώντας την χρονολογία ναυπήγησής τους, μπορεί να δει κανείς ότι τα πρώτα και τα τρίτα είναι καράβια παλαιότερης κατασκευής, του 1990 και μετά, όντας από τις πρώτες επιλογές της εταιρείας, όταν και αποφάσισε στα τέλη της δεκαετίας του 1990 να ασχοληθεί με την αγορά των πλοίων μεταφοράς χύδην ξηρών φορτίων.

Πίνακας 4.1 Δείκτης Χρονικής Απασχόλησης Πλοίων Μεταφοράς Ξηρού Φορτίου 2013

A/A	Έτος	Πλοία	Τύπος Πλοίου	Ημέρες Δεξαμενισμού	2013		Συνολικές Ημέρες	Δείκτης %
					Ημέρες Technical Off - Hire	Ημέρες Commercial of hire		
1	1992	Bet Fighter	Capesize	0	0	0,25	0,25	99,72
2	1993	Miden Max	Panamax	41	0,563	0	41,563	88,61
3		Bremen Max	Panamax	33	0,904	11,8	45,704	87,48
4	1994	Bergen Max	Panamax	0	2,142	0	2,142	99,41
5		Hamburg Max	Panamax	15	5,967	0	20,967	94,26
6		Island Ranger	Handysize	0	0,729	0	0,729	99,80
7	1995	African Lion	Handysize	33	0,919	0	33,919	90,71
8		Storm Ranger	Handysize	49	0,458	0	49,458	86,45
9		Channel Ranger	Handysize	38	1,271	0	39,271	89,24
10		Delta Ranger	Handysize	27	0,09	0	27,09	92,58
11	1996	African Jaguar	Handysize	0	0,146	0	0,146	99,96
12		Constantia	Capesize	0	0	0	0	100,00
13		Energy Ranger	Handysize	0	3,611	0	3,611	99,01
14		Force Ranger	Handysize	0	0,689	1,35	2,039	99,44
15		Iron King	Capesize	0	0	0,67	0,67	99,82
16		Iron Queen	Capesize	0	0	0	0	100,00
17		Power Ranger	Handysize	0	1,415	0	1,415	99,61
18	1997	African Puma	Handysize	0	0,535	0	0,535	99,85
19		Newcastle Max	Panamax	11	0,063	0	11,063	96,97
20	1998	Antwerp Max	Panamax	0	0	2,05	2,05	99,44
21		Brugge Max	Panamax	35	2,142	0	37,142	89,82
22		Ghent Max	Panamax	17	0,674	0	17,674	95,16
23		Ostende Max	Panamax	37	8,98	0	45,98	87,40
24	1999	Elbe Max	Panamax	0	8,37	5,31	13,68	96,25
25		Iron Baron	Capesize	0	0	0	0	100,00
26	2001	SA Altius	Capesize	0	0	0	0	100,00
27		SA Fortius	Capesize	0	0	0	0	100,00
28	2004	Olympius	Capesize	0	0	0	0	100,00
29		Glorius	Capesize	0	0	0	0	100,00
30		Victorius	Capesize	0	0	0	0	100,00
31	2005	Good Hope Max	Panamax	0	0	0	0	100,00
32	2008	Delos Ranger	Supramax	0	6,394	0	6,394	98,25
33		Davakis G.	Supramax	16	6,152	3,44	25,592	92,99
34	2009	Braverus	Capesize	0	0	0	0	100,00
35		Delphi Ranger	Supramax	0	1,7	0	1,7	99,53
36	2010	Assos Striker	Supramax	0	0	0	0	100,00
37		Citius	Capesize	0	0	2,35	2,35	99,36
38		Colossus	Capesize	0	0	0	0	100,00
39		Divinus	Capesize	0	0	0	0	100,00
40		Dynamic Striker	Supramax	0	1,787	3,18	4,967	98,64
41		Eternus	Capesize	0	1,79	0	1,79	99,51
42		Furious	Capesize	0	0	0	0	100,00
43		Generous	Capesize	0	0	0	0	100,00
44		Genius	Capesize	0	0	0	0	100,00
45		Heroic Striker	Supramax	0	0,26	0,01	0,27	99,93
46		Magic Striker	Supramax	0	0,25	0	0,25	99,93
47	2011	Imperius	Capesize	0	0	0	0	100,00
48		Maximus	Capesize	0	0	0	0	100,00
49		Spartacus	Capesize	0	0	0	0	100,00
50		Taurus	Capesize	0	0	0	0	100,00
51		Virtuous Striker	Supramax	0	12,257	0	12,257	96,64
52		Mystic Striker	Supramax	0	0,448	3,72	4,168	98,86
53	2012	Gladiator	Supramax	0	0	0	0	100,00
54		Helvetia One	Post - panamax	0	0	0	0	100,00
55		Jaguar Max	Post - panamax	0	0	0	0	100,00
56		Panther Max	Post - panamax	0	3,25	3,95	7,2	98,03
57		Puma Max	Post - panamax	0	0	0	0	100,00
58		Warrior	Supramax	0	2,438	2,8	5,238	98,56
							M.O.	97,78

Τα πλοία Supramax είναι μια σχετικά νέα κατηγορία πλοίων, πιο ευέλικτη, και για αυτό το λόγο η ημερομηνία κατασκευής τους είναι μετά το 2008, με την εταιρεία να αποφασίζει ότι πρέπει να επενδύσει και στη συγκεκριμένη αγορά. Άλλη μια αγορά που εμφανίστηκε τα τελευταία έτη, και που η εταιρεία φάνηκε να δείχνει ενδιαφέρον έχοντας στο ενεργητικό της τέσσερα με χρονολογία ναυπήγησης το 2012, είναι αυτή των Post-Panamax, τα οποία δεν έχουν μεγάλη διαφορά από τα Panamax.

Από τα παραπάνω, γίνεται φανερό αυτό που αναφέρθηκε στο κεφάλαιο με την περιγραφή του προφίλ της εταιρείας, ότι δηλαδή γίνεται μια συνεχής προσπάθεια για αναζήτηση νέων αγορών στις οποίες θα μπορούσε η εταιρεία να ανταποκριθεί το ίδιο καλά ώστε είτε να μεγεθύνει την κερδοφορία της, είτε να μειώσει τις απώλειές της. Έτσι, έχοντας γίνει μια γνωριμία με τον στόλο της εταιρείας θα είναι ευκολότερη η παρακολούθηση της ανάλυσης του δείκτη χρονικής απασχόλησης για το κάθε πλοίο.

Ξεκινώντας με τα πλοία κατά χρονολογική σειρά, το πρώτο στη λίστα που είχε απώλεια στον δείκτη χρονικής απασχόλησής του, είναι το πλοίο Bet Fighter, ένα πλοίο Capesize με χρονολογία κατασκευής τις αρχές της δεκαετίας του 1990, το 1992. Ένα πλοίο τέτοιας τεχνολογίας είναι λογικό να μην έχει την ίδια απόδοση με ένα αντίστοιχο του 2010 και για αυτό είναι λογικό ο δείκτης χρησιμοποίησής του να μην είναι ο απόλυτος. Το συγκεκριμένο πλοίο έφυγε από τα χέρια της εταιρείας, λόγω της ηλικίας του, μέσα στο πρώτο τρίμηνο του 2013. Πρόλαβε, ωστόσο, να αφήσει πίσω του μια απώλεια καθώς έχασε 6 ώρες της ημέρας (0,25 ημέρες) από τον χρόνο του συμβολαίου τον Ιανουάριο του 2013. Μιας και δεν πρόλαβε να έχει άλλες απώλειες, αυτό το ποσοστό μεταφράζεται 99,72% στον δείκτη χρονικής απασχόλησης του πλοίου.

Επόμενα πλοία που συναντώνται είναι δύο πλοία «αδέλφια» τύπου Panamax, πλοία με άλλα λόγια που έχουν κατασκευαστεί την ίδια χρονολογία (1993) και έχουν και τα ίδια χαρακτηριστικά και αυτά είναι το Miden Max και το Bremen Max. Γίνεται αντιληπτό ότι και τα δύο καράβια είχαν σημαντικές απώλειες το 2013. Το πρώτο χρειάστηκε να δεξαμενιστεί χάνοντας για αυτό το λόγο 41 ημέρες, από τις 24 Σεπτεμβρίου μέχρι τις 3 Νοεμβρίου, με τον δεξαμενισμό να πραγματοποιείται σε λιμάνι της Κίνας. Επιπλέον, το συγκεκριμένο πλοίο είχε απώλειες άλλης μισής μέρας την πρώτη μέρα του Φεβρουαρίου, η οποία εντάσσεται στην δεύτερη κατηγορία της αφαίρεσης ποσού από την ημερήσια μίσθωση του πλοίου λόγω κάποιου τεχνικού

προβλήματος. Σε ότι αφορά το δεύτερο, και αυτό με τη σειρά του χρειάστηκε το 2013 να δεξαμενιστεί, από τις 9 Ιουλίου μέχρι τις 10 Αυγούστου στην Κίνα, χάνοντας έτσι 33 ημέρες, δηλαδή λίγο παραπάνω από έναν μήνα. Επιπλέον, μέσα στον Ιανουάριο αυτού του έτους απώλεσε σχεδόν μια μέρα από το ναυλοσύμφωνο λόγω τεχνικού προβλήματος και επιπλέον, περίπου, 12 ημέρες λόγω αθέτησης του ναυλοσυμφώνου που είχε να κάνει με την ταχύτητα. Έτσι, το Miden Max έκλεισε με έναν συντελεστή χρησιμοποίησης 88,61% και το Bremen Max με 87,48%, ποσοστά που δεν είναι ιδιαίτερος ικανοποιητικά.

Παρακάτω, υπάρχουν ακόμα δύο «αδέλφια» πλοία Panamax, το Bergen Max και το Hamburg Max με έτος ναυπήγησης το 1994. Το πρώτο παρουσιάζει καλύτερη επίδοση έχοντας συντελεστή 99,41% αγγίζοντας το ιδανικό και έχοντας απώλεια λίγο παραπάνω από δύο ημέρες για τεχνικούς λόγους. Το δεύτερο, αντίθετα, εμφανίζει μικρότερο συντελεστή με 94,26% μιας και χρειάστηκε να επισκεφθεί λιμάνι της Ταϊλάνδης από τις 15 μέχρι τις 29 Μαΐου, ένα διάστημα δηλαδή δεκαπέντε ημερών ενώ για σχεδόν έξι ημέρες, στις αρχές Ιανουαρίου και τον Δεκέμβριο, βρέθηκε εκτός της αγοράς με μηχανικό πρόβλημα.

Αμέσως μετά, έρχονται να εξετασθούν 8 πλοία Handysize, με χρονολογία κατασκευής από το 1994 μέχρι και το 1996. Πρώτο στη σειρά είναι το πλοίο Island Ranger, κατασκευής 1994, το οποίο παρουσίασε περιορισμένες απώλειες στο συντελεστή χρησιμοποίησης μιας και είχε ποσοστό 99,8%, με την απώλεια χρόνου που έφτασε τις 17,5 ώρες για τεχνικούς λόγους. Έπειτα, το πλοίο Storm Ranger με ναυπήγηση το 1995 παρουσιάζει τον χαμηλότερο συντελεστή μεταξύ όλων των πλοίων για το 2013, με συντελεστή 86,45%. Σε αυτό έπαιξε σημαντικό ρόλο το ότι το καράβι έμεινε για σχεδόν 50 ημέρες στα ναυπηγεία για τον δεξαμενισμό του, από τις 17 Φεβρουαρίου μέχρι και 06 Απριλίου στην Κίνα. Σε αυτή τη περίπτωση έπρεπε να γίνει μια μηχανική επιδιόρθωση και το πλοίο χρειάστηκε να μπει και να βγει από το λιμάνι που πραγματοποιούνταν οι επιδιορθώσεις δύο φορές. Επιπλέον, τον Δεκέμβριο και για σχεδόν μισή ημέρα ένα τεχνικό πρόβλημα κατέστησε το πλοίο ανενεργό χωρίς να μπορεί να ικανοποιήσει τους όρους του ναυλοσυμφώνου. Στη συνέχεια το πλοίο Channel Ranger ήταν ακόμα ένα πλοίο χρονολογίας 1995, που δεν έδειξε καλό συντελεστή με ποσοστό κάτω του 90%, (89,24%). Και για αυτό το πλοίο είχε φτάσει ο χρόνος δεξαμενισμού του, που πραγματοποιήθηκε για 38 μέρες από τις 7 Μαΐου μέχρι και τις 13 Ιουνίου στην Τουρκία, αυτή τη φορά. Μια ακόμα φορά που ο

δεξαμενισμός ξεπερνά τον έναν μήνα λόγω των διάφορων παραγόντων που τον επηρεάζουν. Επιπρόσθετα, για κάτι παραπάνω από μια ημέρα το πλοίο υποδείχτηκε από τους ναυλωτές ως μη ικανό να ικανοποιήσει το ναυλοσύμφωνο για τεχνικούς λόγους. Ακόμα ένα πλοίο κατασκευής 1995 είναι το Delta Ranger και είναι ακόμα ένα πλοίο που δεξαμενίστηκε μέσα στο 2013. Η διάρκεια του δεξαμενισμού ήταν λιγότερη του μήνα, με 27 ημέρες, από τις 14 Μαΐου μέχρι τις 10 Ιουλίου και πάλι στην περιοχή της Τουρκίας. Επιπλέον στον συντελεστή, που ήταν 92,6%, υπολογίζονται και κάποιες ώρες που υποδείχτηκε ότι δεν ήταν ικανό να εκτελέσει τους όρους του ναυλοσυμφώνου λόγω μηχανικών προβλημάτων. Έπειτα, τα επόμενα τρία πλοία κατασκευής 1996 δεν αντιμετώπισαν σοβαρές απώλειες στον χρόνο καταφέροντας να έχουν έναν συντελεστή που κυμαίνεται στο 99% για το Energy Ranger, με 99,01%, έπειτα 99,44% για το Force Ranger και 99,61 για το Power Ranger. Το πρώτο, έχασε τον Δεκέμβριο κάτι παραπάνω από 3,5 μέρες λόγω μηχανικής βλάβης. Το Force Ranger απώλεσε 2 μέρες καθώς έχασε λίγο παραπάνω από 12 ώρες μέσα στον Ιούνιο λόγω τεχνικού προβλήματος ενώ, επίσης, έχασε 1,35 ημέρες λόγω μη συμμόρφωσής του με την ορισμένη από το ναυλοσύμφωνο ταχύτητα. Τέλος, το τρίτο απώλεσε, περίπου, 1,5 μέρα λόγω τεχνικού προβλήματος στα πρώτα μισά του έτους. Τα τελευταία πλοία τέτοιου μεγέθους που κλείνουν την οκτάδα που αναφέραμε παραπάνω, είναι τα African Lion και African Jaguar κατασκευής 1995 και 1996. Το πρώτο όντας από το 2012 για δεξαμενισμό τελικά απέπλευσε από λιμάνι της Κίνας στις 2 Φεβρουαρίου, συμπληρώνοντας 33 ημέρες. Επιπλέον για σχεδόν 1 ημέρα τον Ιούλιο το πλοίο υποδείχτηκε από τους ναυλωτές ως ανενεργό λόγω μηχανικού προβλήματος, κλείνοντας έτσι με έναν συντελεστή 90,71%. Το δεύτερο παρουσίασε μια πολύ καλύτερη εικόνα με συντελεστή σχεδόν 100% και αυτό μπορούμε, ίσως να το αποδώσουμε, στο ότι πουλήθηκε και έτσι δεν μπόρεσε να εμφανίσει κάποιο πρόβλημα ή να δεξαμενισθεί. Η μοναδική απώλεια προήλθε λόγω τεχνικού προβλήματος τον Ιούλιο.

Στη συνέχεια παρατηρούμε τα πλοία τύπου Capesize του 1996 να μην αντιμετωπίζουν κάποιο ιδιαίτερο πρόβλημα και να ακουμπάνε το 100% του συντελεστή. Έτσι τα πλοία Constantia και Iron Queen έχουν ποσοστό χρησιμοποίησης 100% ενώ το Iron King 99,82%. Στο τελευταίο αυτό πλοίο αξιώθηκε από τους ναυλωτές να λάβουν αποζημίωση λόγω μειωμένης ταχύτητάς του. Έτσι έμεινε εκτός για κάτι παραπάνω από 12 ώρες.

Παρακάτω, με ημερομηνία ναυπήγησης το 1997 συναντάται το πλοίο African Puma, τύπου Handysize, έχοντας περιορισμένες απώλειες και με συντελεστή 99,85%. Η μόνη απώλεια ήταν για δώδεκα ώρες τον Αύγουστο όταν και κρίθηκε ότι αθετεί τους όρους του ναυλοσυμφώνου για 12 ώρες. Το δεύτερο πλοίο που βρίσκεται στη λίστα με την ίδια χρονολογία ναυπήγησης είναι ένα πλοίο τύπου Panamax, το Newcastle Max με συντελεστή 96,97% και έχοντας απολέσει 11 μέρες από τις 18 μέχρι και τις 29 Νοεμβρίου ώστε να πραγματοποιήσει καθαρισμούς στα αμπάρια του μετά από την λήξη ενός μεγάλου σε διάρκεια ναυλοσυμφώνου. Τέλος απώλεσε μια ώρα τον Νοέμβριο εξ' αιτίας τεχνικού προβλήματος.

Προχωρώντας παρακάτω, συναντώνται πέντε Panamax με ημερομηνία κατασκευής το 1998 για τα τέσσερα και 1999 για το ένα. Οι επιδόσεις τους, όμως, δεν φαίνονται να είναι και οι καλύτερες, με εξαίρεση το πρώτο, το Antwerp Max. Το συγκεκριμένο πλοίο έκλεισε με συντελεστή 99,44% και με ένα πρόβλημα δύο ημερών στην ταχύτητα του πλοίου σε σχέση με το ναυλοσύμφωνο να του στερεί το απόλυτο ποσοστό. Το επόμενο καράβι, το Brugge Max, πετυχαίνει ποσοστό που κινείται κάτω από το 90% (89,82%), καθώς προγραμματίστηκε να δεξαμενιστεί, όπως και έγινε, στις 06 Μαΐου μέχρι και τις 09 Ιουνίου στην Τουρκία. Όπως, παρατηρεί κανείς η όλη διαδικασία του δεξαμενισμού και των εργασιών ξεπέρασε τον έναν μήνα, φτάνοντας τις 35 ημέρες. Επιπλέον, τον Αύγουστο και τον Σεπτέμβριο το συγκεκριμένο πλοίο θεωρήθηκε εκτός ναυλοσυμφώνου και επομένως και εκτός ικανότητας χρησιμοποίησής του για λίγο παραπάνω από δύο μέρες. Το πλοίο, όμως, που σημείωσε ποσοστό ακόμα χαμηλότερο από αυτό ήταν το Ostende Max με 87,40%. Σε αυτό μεγάλο ρόλο έπαιξε τόσο ο δεξαμενισμός του όσο και ένα τεχνικό πρόβλημα. Έτσι στην πρώτη περίπτωση ο δεξαμενισμός και η όλη διαδικασία του διήρκησε από τις 07 Σεπτεμβρίου μέχρι και τις 13 Οκτωβρίου και για ακόμα μια φορά στην Τουρκία, μια διάρκεια 37, δηλαδή, ημερών ξεπερνώντας για δύο μέρες εκείνες του Brugge Max. Στη δεύτερη περίπτωση, ένα μηχανικό πρόβλημα τον Φεβρουάριο ήταν η αιτία που το πλοίο έμεινε εκτός αγοράς για σχεδόν 9 ημέρες. Τα επόμενα δύο πλοία, παρουσίασαν σχεδόν ίδια ποσοστά που κυμαίνονται από 95% έως 96%. Έτσι, το Ghent Max παρουσίασε ποσοστό 95,16% ενώ το Elbe Max, το πλοίο που κατασκευάστηκε το 1999, ένα ποσοστό 96,25%. Το πρώτο, όπως και τελικά τα περισσότερα αυτής της χρονολογίας, προτιμήθηκε να δεξαμενιστεί και έτσι από τις 8 Μαΐου μέχρι και τις 24 του ίδιου μήνα, για 17 ημέρες, έμεινε στο Gdansk της

Πολωνίας, με τη διάρκεια δεξαμενισμού να είναι σαφώς μικρότερη από τα άλλα πλοία. Επιπρόσθετα, λόγω τεχνικού προβλήματος το καράβι έμεινε εκτός αγοράς για 16 ώρες τους μήνες που ακολούθησαν του δεξαμενισμού. Το δεύτερο, το Elbe Max, δε χρειάστηκε να ακολουθήσει τον δρόμο των άλλων πλοίων της κατηγορίας του και έτσι δεν δεξαμενίστηκε, εντούτοις, όμως, έχασε χρόνο τόσο λόγω τεχνικού προβλήματος, όσο και για μη τήρηση της συμφωνίας για την ταχύτητα. Στη πρώτη περίπτωση, το πλοίο έμεινε εκτός για 8 ημέρες τον Οκτώβριο και στη δεύτερη για λίγο παραπάνω από 5 μέρες.

Μετά από τα παραπάνω, που είναι, όπως εύκολα παρατηρείται, πλοία παλαιάς χρονολογίας, έρχεται ο στόλος των Capesize που είναι αρκετά νεότερος και όπως θα φανεί με λιγότερα προβλήματα και με υψηλότερα ποσοστά χρησιμοποίησης. Έτσι, υπάρχει το πλοίο Iron Baron, με έτος ναυπήγησης το 1999 με συντελεστή 100% και από εκεί και πέρα πέντε πλοία που ναυπηγήθηκαν μετά το 2000 και τα οποία έχουν το απόλυτο σε ποσοστό: Τα πλοία SA Fortius και SA Altius που κατασκευάστηκαν το 2001 και τα πλοία Olympius, Glorius και Victorious με έτος κατασκευής το 2004.

Στη συνέχεια με έτος ναυπήγησης το 2005 βρίσκεται το πλοίο Panamax, το Good Hope Max καταφέροντας και αυτό, με τη σειρά του, να φτάσει στο ποσοστό του 100%.

Τα πλοία Supramax, κάνουν την εμφάνισή τους στα τέλη της δεκαετίας του 2000 και παρατηρούνται και στο στόλο της Enterprises Shipping and Trading. Υπάρχουν, λοιπόν, δύο καράβια κατασκευής του 2008, το Delos Ranger και το Davakis G., τα οποία πάντως εμφανίζουν κάποιες απώλειες. Το πρώτο έχει συντελεστή χρησιμοποίησης 98,25% έχοντας απολέσει παραπάνω από 6 ημέρες τον Μάιο λόγω μηχανικής βλάβης τον Απρίλιο και τον Μάιο. Το δεύτερο, εμφανίζει να έχει μεγαλύτερες απώλειες, καθώς πέρα από κάποιο μηχανικό πρόβλημα, αντιμετώπισε πρόβλημα με την ταχύτητά του ενώ χρειάστηκε και να δεξαμενιστεί. Έτσι, έκλεισε το 2013 με έναν συντελεστή σχεδόν 93%, έχοντας 16 ημέρες δεξαμενισμού, από τις 30 Μαΐου μέχρι και τις 14 Ιουνίου στην περιοχή της Τουρκίας, 6 ημέρες που χάθηκαν λόγω μηχανικού προβλήματος και 3,50, σχεδόν, μέρες που χάθηκαν λόγω μη συμφωνίας της ταχύτητας του πλοίου με το ναυλοσύμφωνο.

Ακόμα ένα πλοίο τύπου Supramax περιέχεται παρακάτω και αυτό είναι το Delphi Ranger με κατασκευή το 2009 και το οποίο έχει μια μοναδική ζημία με 1,7 μέρες λόγω τεχνικού θέματος και πετυχαίνοντας ποσοστό 99,53%, που πλησιάζει το απόλυτο.

Τα Supramax συνεχίζουν να μας απασχολούν και στη συνέχεια με έξι πλοία που κατασκευάστηκαν το 2010 και το 2011, με τέσσερα το 2010 και δύο το 2011. Το Assos Striker καταφέρνει και κλείνει τη χρονιά χωρίς κάποια απώλεια ενώ και άλλα δύο που κατασκευάστηκαν το 2010 πλησιάζουν το απόλυτο: Το Heroic Striker και το Magic Striker πετυχαίνουν το ίδιο ποσοστό 99,93% έχοντας απώλειες με μηχανική βλάβη έξι ωρών, περίπου, και τα δύο. Το πρώτο τον Ιούνιο και το δεύτερο τον Αύγουστο. Το Heroic Striker παρουσιάζει και μια ελάχιστη απώλεια λίγων ωρών λόγω της αργής ταχύτητάς του. Το τελευταίο πλοίο της πρώτης τετράδας πλοίων, το Dynamic Striker αντιμετώπισε μερικά προβλήματα παραπάνω μένοντας εκτός, εξ' αιτίας της διαφοράς στην ταχύτητά του με την αναγραφόμενη στο ναυλοσύμφωνο, για λίγο παραπάνω από 3 ημέρες. Επιπλέον για 1,8 ημέρες έμεινε εκτός χρησιμοποίησης λόγω κάποιας μηχανικής βλάβης τον Νοέμβριο και έτσι το τελικό του ποσοστό έφτασε στο 98,64%. Τα δύο πλοία του 2011, το Virtuous Striker και το Mystic Striker, παρουσίασαν κάποια προβλήματα που τα ανάγκασαν να κινηθούν σε ποσοστά μεταξύ 96% και 98%. Το Virtuous Striker παρουσίασε κάποιο σοβαρό πρόβλημα στο πηδάλιο και έτσι για κάτι παραπάνω από 12 ημέρες αναγκάστηκε να μείνει εκτός αγοράς και να φτάσει σε ένα ποσοστό 96,64%. Το άλλο πλοίο, το Mystic Striker, εμφάνισε ταχύτητες μικρότερες από τις συμφωνηθείσες και έτσι έμεινε εκτός για 3,7 ημέρες ενώ και ένα πρόβλημα μηχανικό για σχεδόν 12 ώρες ήρθε να προστεθεί στο τελικό ποσοστό του 98,86%.

Και έρχονται, πλέον, και τα μεγαλύτερα πλοία της εταιρείας, τα capsizes, αυτά στα οποία έχει γίνει η μεγαλύτερη επένδυση και φτάνουν στον αριθμό 12. Με ένα πλοίο κατασκευής το 2009, επτά πλοία του 2010 και τέσσερα πλοία του 2011. Από αυτά τα δώδεκα πλοία, μόνο το ένα δεν έπιασε το ποσοστό του 100%, το πλοίο Citius, το οποίο είχε ποσοστό 99,36, όντας και αυτό πολύ υψηλό. Να σημειωθεί, μάλιστα, ότι αυτή η απώλεια προήλθε από λάθους υπολογισμούς του καπετάνιου, ο οποίος επέλεξε άλλη διαδρομή αντί της συντομότερης, καθυστερώντας έτσι την άφιξη του πλοίου και για αυτό προέρχεται και η αξίωση των ναυλωτών για 2,35 ημέρες απόκλισης από το ναυλοσύμφωνο και η οποία και έγινε δεκτή. Γίνεται

κατανοητό με αυτόν τον τρόπο ότι τα πλοία καινούργιας τεχνολογίας και με τη σωστή διαχείριση μπορούν να φτάσουν στο υψηλότερο ποσοστό χρησιμοποίησης.

Τα πλοία που κλείνουν τη χρονιά του 2013 για καράβια μεταφοράς χύδην ξηρού φορτίου είναι 4 Post - Panamax του 2012 και άλλα δύο Supramax της ίδιας χρονολογίας. Η πρώτη κατηγορία αγγίζει και αυτή το 100% αφού τα τρία από τα τέσσερα έχουν το απόλυτο ποσοστό και αυτά είναι το Puma Max, το Helvetia One και το Jaguar Max. Το πλοίο Panther Max, παρουσιάζοντας ένα απρόβλεπτο πρόβλημα με τη μηχανή του απώλεσε κάτι παραπάνω από τρεις ημέρες τον Μάιο και ένα πρόβλημα υπολογισμού του καπετάνιου έφερε μια καθυστέρηση σχεδόν τεσσάρων ημερών, έκλεισε με ποσοστό 98,03%. Σε ότι αφορά τα Supramax κατάφεραν και αυτά με τη σειρά τους ένα υψηλό ποσοστό με το Gladiator να φτάνει στο 100% και το Warrior να έχει ένα ποσοστό 98,56%. Αυτό το ποσοστό οφείλεται σε τεχνικούς παράγοντες που παρόπλισαν το πλοίο για σχεδόν 2,5 ημέρες αλλά και στην μη τήρησης της συμφωνίας για την ταχύτητα σε κάποιες περιπτώσεις και χάνοντας έτσι 2,8 ημέρες από το ποσοστό χρησιμοποίησης.

Με βάση όλα τα παραπάνω, η Enterprises Shipping and Trading έκλεισε τη χρονιά του 2013 με μέσο όρο ποσοστό χρησιμοποίησης 97,78%, που είναι ιδιαίτερα ικανοποιητικό και δείχνει ότι η εταιρεία διαχειρίστηκε σε υψηλό επίπεδο τα πλοία της. Αν παρατηρήσει κανείς και την αγορά, έτσι όπως αναλύθηκε παραπάνω, ο συνδυασμός δίνει ένα πολύ θετικό πρόσημο μιας και τους τελευταίους μήνες η αγορά κινήθηκε ανοδικά και η διαθεσιμότητα των πλοίων ήταν πολύ σημαντική ώστε να βγει η εταιρεία στην αγορά και να τα διαθέσει, χωρίς κανένα πρόβλημα.

4.2.2.2. Ο ΔΕΙΚΤΗΣ ΧΡΟΝΙΚΗΣ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗΣ ΤΟ 2014

Το 2014 και έχοντας η αγορά αρχίσει να δείχνει ότι ούτε αυτή τη χρονιά δεν έχει έρθει ακόμα η περίοδος ανάκαμψης, που όλοι περιμένουν και ποτέ δεν έρχεται, η εταιρεία αποφασίζει να κάνει εκκαθάριση του στόλου της, αποφασίζοντας να απομακρύνει κάποια πλοία. Αυτά ήταν τα: African Jaguar, African Puma, African Lion, Bet Fighter, Bremen Max, Hamburg Max, Davakis G. και Delos Ranger. Όπως παρατηρείται, η δύναμη του στόλου των πλοίων μεταφοράς ξηρού φορτίου μειώθηκε κατά 8 πλοία.

**Πίνακας 4.2 Δείκτης Χρονικής Απασχόλησης Πλοίων Μεταφοράς Ξηρού Φορτίου
2014**

A/A	Έτος	Πλοία	Τύπος Πλοίου	Ημέρες Δεξαμενισμού	2014		Συνολικές Ημέρες	Δείκτης %
					Ημέρες Technical Off - Hire	Ημέρες Commercial of hire		
1	1993	Miden Max	Panamax	0	1,354	0	1,354	99,63
2	1994	Bergen Max	Panamax	0	0,334	0	0,334	99,91
3		Island Ranger	Handymax	31	0	0	31	91,51
4	1995	Chammel Ranger	Handysize	0	0,997	0	0,997	99,73
5		Delta Ranger	Handysize	10	6,8	0	16,8	95,40
6		Storm Ranger	Handysize	0	0,889	0	0,889	99,76
7	1996	Constantia	Capesize	77	0	0	77	78,90
8		Energy Ranger	Handysize	114	1,243	0	115,243	68,43
9		Force Ranger	Handysize	60	0,313	0	60,313	83,48
10		Iron King	Capesize	100	0	0	100	72,60
11		Iron Queen	Capesize	116	0	0	116	68,22
12		Power Ranger	Handysize	100	9,827	3,79	113,617	68,87
13	1997	Newcastle Max	Panamax	0	2,82	0	2,82	99,23
14	1998	Antwerp Max	Panamax	0	16,924	0	16,924	95,36
15		Brugge Max	Panamax	0	0	0	0	100,00
16		Ghent Max	Panamax	0	0,344	0	0,344	99,91
17		Ostende Max	Panamax	0	0	1,23	1,23	99,66
18	1999	Elbe Max	Panamax	57	0	0,79	57,79	84,17
19		Iron Baron	Capesize	76	0	0	76	79,18
20	2001	SA Altius	Capesize	49	0	0	49	86,58
21		SA Fortius	Capesize	39	0	0,71	39,71	89,12
22	2004	Olympius	Capesize	39	0	0	39	89,32
23		Glorius	Capesize	30	0	0	30	91,78
24		Victorius	Capesize	25	0	0	25	93,15
25	2005	Good Hope Max	Panamax	0	1,295	0	1,295	99,65
26	2009	Braverus	Capesize	0	0	0	0	100,00
27		Delphi Ranger	Supramax	28	0,251	0	28,251	92,26
28	2010	Assos Striker	Supramax	0	0	1,05	1,05	99,71
29		Citius	Capesize	0	0	0	0	100,00
30		Colossus	Capesize	0	0	4,6	4,6	98,74
31		Divinus	Capesize	0	0	0,86	0,86	99,76
32		Dynamic Striker	Supramax	0	0,263	0,71	0,973	99,73
33		Eternus	Capesize	0	0	0	0	100,00
34		Furious	Capesize	0	0	0	0	100,00
35		Generous	Capesize	0	0	0	0	100,00
36		Genius	Capesize	0	0	1,4	1,4	99,62
37		Heroic Striker	Supramax	0	1,701	4,71	6,411	98,24
38		Magic Striker	Supramax	0	2,368	0	2,368	99,35
39	2011	Imperius	Capesize	0	0	0	0	100,00
40		Maximus	Capesize	0	0	0	0	100,00
41		Spartacus	Capesize	0	0	0	0	100,00
42		Taurus	Capesize	0	0	0	0	100,00
43		Virtuous Striker	Supramax	0	2	0,4	2,4	99,34
44		Mystic Striker	Supramax	0	0	3,16	3,16	99,13
45	2012	Gladiator	Supramax	0	0,323	0,73	1,053	99,71
46		Helvetia One	Post - panamax	0	0	0	0	100,00
47		Jaguar Max	Post - panamax	0	0	0	0	100,00
48		Panther Max	Post - panamax	0	0	0	0	100,00
49		Puma Max	Post - panamax	0	0	0	0	100,00
50		Warrior	Supramax	0	5,252	7,16	12,412	96,60
							M.O.	94,31

Οι απώλειες, ωστόσο, επιμερίζονται στις διάφορες κατηγορίες και ουσιαστικά να μην επέρχονται ιδιαίτερες μεταβολές στον τρόπο αντίληψης της αγοράς, που θέλει την εταιρεία να διαφοροποιείται ισόποσα σε όλες τις αγορές, δείχνοντας μόνο, μια φανερή, προτίμηση στα μεγαλύτερα πλοία, τα Capesize. Έτσι ο στόλος διαμορφώνεται για το 2014 ως εξής:

1. Capesize: 21 πλοία
2. Post – Panamax: 4 πλοία
3. Panamax: 9 πλοία
4. Supramax: 9 πλοία
5. Handysize: 7 πλοία

Αρχίζοντας να παρατηρεί κάποιος, αναλυτικά, τον πίνακα του 2014, το παλαιότερο καράβι είναι του 1993. Αυτό το πλοίο είναι το Miden Max, τύπου Panamax, και το οποίο έχασε λίγο παραπάνω από 1 ημέρα λόγω κάποιου μηχανικού κολλήματος τον Απρίλιο και έτσι το ποσοστό χρησιμοποίησής του ήταν υψηλό στο 99,63%. Το επόμενο πλοίο Panamax, το Bergen Max, κατασκευής 1994 κατάφερε και αυτό με τη σειρά του να φτάσει λίγο πριν το απόλυτο ποσοστό, καθώς είχε ποσοστό 99,91%, με απώλειες, μόλις, 8 ώρες τον Οκτώβριο εξ' αιτίας κάποιου μηχανικού προβλήματος.

Τα επόμενα πλοία είναι τα πιο μικρά της εταιρείας τα Handysize, τα οποία υπέστησαν πολύ σοβαρές απώλειες το 2014. Αρχικά το Island Ranger, κατασκευής 1994, χρειάστηκε έναν μήνα και συγκεκριμένα 31 ημέρες για την διαδικασία του δεξαμενισμού με διάφορες εργασίες να πραγματοποιούνται. Ο δεξαμενισμός πραγματοποιήθηκε, συγκεκριμένα, στην Κίνα από το διάστημα 19 Μαρτίου μέχρι και 18 Απριλίου. Έτσι το ποσοστό χρησιμοποίησης του πλοίου έφτασε λίγο πιο πάνω από το 90% (91,51%). Επόμενα τρία πλοία με χρόνο ναυπήγησης το 1995 είναι το Channel Ranger, το Storm Ranger και το Delta Ranger. Τα δύο πρώτα είχαν πολύ καλή απόδοση μέσα στο έτος και έτσι κατάφεραν πολύ καλά ποσοστά: Το πρώτο 99,73%, έχοντας την απώλεια, σχεδόν, μιας μέρας για λόγους μηχανικής βλάβης τον Μάρτιο και το δεύτερο 99,76%, έχοντας και αυτό με τη σειρά του απώλειες κάτω της μίας ημέρας για τον ίδιο λόγο. Σε αντίθεση με τα δύο πρώτα, το Delta Ranger απώλεσε περισσότερες ημέρες χρησιμοποίησης και έτσι το ποσοστό του ήταν λίγο πιο πάνω από 95% (95,40%). Αυτές οι απώλειες προέκυψαν από την ανάγκη να

εισέλθει το πλοίο για κάποιες επιδιορθώσεις στα ναυπηγεία της Τουρκίας για δέκα ημέρες το διάστημα 8 Απριλίου μέχρι και 17 Απριλίου. Επιπρόσθετα, το πλοίο λόγω μηχανικής βλάβης έμεινε εκτός αγοράς για σχεδόν 7 ημέρες τον Φεβρουάριο.

Πηγαίνοντας στα Handysize, με ημερομηνία κατασκευής το 1996, η κατάσταση μοιάζει να μην είναι καθόλου ικανοποιητική και όχι η προσδοκώμενη. Πρώτη περίπτωση το πλοίο Energy Ranger, που όπως γίνεται φανερό χρειάστηκε να παραμείνει για επιδιορθώσεις στον δεξαμενισμό στην περιοχή της Τουρκίας για σχεδόν τέσσερις μήνες (114 ημέρες) και συγκεκριμένα την περίοδο από τις 09 Μάιου μέχρι και 29 Αυγούστου). Αν μη τι άλλο, ένα μεγάλο χρονικό διάστημα που όμως κρίθηκε απόλυτα αναγκαίο από τη μεριά της εταιρείας. Επιπλέον, το πλοίο αναγκάστηκε να χάσει και 1,2 ημέρες λόγω μηχανικών προβλημάτων πριν το δεξαμενισμό του. Με αυτά και με αυτά, το ποσοστό χρησιμοποίησης του πλοίου έφτασε στο πολύ χαμηλό ποσοστό 68,43%. Στον ίδιο ρυθμό ακολούθησε και το πλοίο Power Ranger με ποσοστό 68,87% που διαμορφώθηκε καταρχάς με το διάστημα που το πλοίο βρισκόταν για δεξαμενισμό στην Τουρκία και υπολογίζεται στις 100 ημέρες (10 Ιουνίου μέχρι 17 Σεπτεμβρίου). Έπειτα έρχονται να προστεθούν ακόμα 10 ημέρες, περίπου, όταν το πλοίο κρίθηκε μη ικανό να βρίσκεται στην αγορά λόγω μηχανικού προβλήματος και άλλες περίπου 4 ημέρες που το καράβι δε σημείωνε τις ταχύτητες που θα έπρεπε με βάση το ναυλοσύμφωνο. Το τελευταίο πλοίο Handysize της συγκεκριμένης χρονολογίας κατασκευής είναι το Force Ranger, που εμφάνισε και αυτό με τη σειρά του χαμηλά ποσοστά χρησιμοποίησης, χωρίς να είναι πάντως στο επίπεδο των δύο προηγούμενων. Αυτό το ποσοστό έφτασε στο 83,48% και με το πλοίο να έχει επίσης δεξαμενισθεί. Πιο συγκεκριμένα, η διαδικασία δεξαμενισμού διήρκησε 60 μέρες, δηλαδή 2 μήνες, από τις 17 Απριλίου μέχρι και τις 15 Ιουνίου και για μια ακόμα φορά στην περιοχή της Τουρκίας. Ακόμα, το πλοίο υπέστη κάποια μηχανική βλάβη για 7 ώρες τον Φεβρουάριο και έτσι αυτές έρχονται να προστεθούν στους δύο μήνες και να μας δώσουν το παραπάνω ποσοστό.

Τα επόμενα πλοία που ακολουθούν με ημερομηνία ναυπήγησης το 1996 είναι τρία Capesize, τα οποία ακολουθούν τον ρυθμό της προηγούμενης ομάδας που ερευνήθηκε προηγουμένως, παρουσιάζοντας επίσης χαμηλά ποσοστά. Το χαμηλότερο ποσοστό εμφανίζει το πλοίο Iron Queen με 68,22% με τον δεξαμενισμό που έχει πραγματοποιηθεί μέσα στο έτος να έχει ξανά τον σημαντικότερο και κύριο λόγο. Έτσι το διάστημα από τις 3 Ιουλίου έως και τις 6 Οκτωβρίου και για σχεδόν τέσσερις

μήνες (116 ημέρες) το καράβι δεν μπορούσε να βγει στην αγορά. Απλά να προστεθεί ότι ο δεξαμενισμός έλαβε χώρα σε λιμάνι της Κίνας. Έπεται το «αδελφό» του πλοίο Iron King με ποσοστό 72,60% και για το οποίο είχε φτάσει, και για αυτό, ο χρόνος δεξαμενισμού του. Η διαδικασία δεξαμενισμού του συγκεκριμένου πλοίου κράτησε 16 ημέρες λιγότερο από το προηγούμενο, από τις 18 Ιανουαρίου μέχρι και τις 18 Απριλίου και πραγματοποιήθηκε και αυτή στην Κίνα. Το πλοίο που κλείνει την συγκεκριμένη ομάδα των Capesize είναι το Constantia και με ποσοστό 78,9%. Με το διάστημα δεξαμενισμού να είναι για ακόμα μια φορά ο βασικός παράγοντας αυτού του ποσοστού. Έτσι, το πλοίο παρέμεινε για δεξαμενισμό το διάστημα από τις 24 Μάιου μέχρι και τις 8 Αυγούστου, για 77 ημέρες. Παρατηρώντας και το τελευταίο πλοίο αυτού του τύπου και αυτής της χρονολογίας να μπαίνει στη διαδικασία δεξαμενισμού γίνεται εύκολο αντιληπτό ότι οι συγκεκριμένοι δεξαμενισμοί πραγματοποιήθηκαν με βάση τον προγραμματισμό της εταιρείας να πραγματοποιούνται οι βασικοί έλεγχοι σε κάποια συγκεκριμένα διαστήματα.

Από εκεί και πέρα τα πλοία Panamax χρονολογίας 1997 μέχρι και 1999 φαίνεται να έχουν πολύ καλά ποσοστά χρησιμοποίησης. Αυτό οφείλεται και στο γεγονός ότι το προηγούμενο έτος η πλειοψηφία αυτών των πλοίων είχαν δεξαμενιστεί και το 2014 μπορούσαν να βρίσκονται σε ιδανική κατάσταση ώστε να ανταπεξέλθουν στις απαιτήσεις της αγοράς.

Έτσι το πλοίο Newcastle Max με χρονολογία ναυπήγησης το 1997 έχει ποσοστό 99,23%, χάνοντας μόλις λίγο κάτω από 3 ημέρες (2,82) λόγω μηχανικής βλάβης. Ακολουθούν τα πλοία που κατασκευάστηκαν το 1998 με πρώτο από όλα το Brugge Max με 100%. Έπονται τα πλοία Ghent Max και Ostende Max με ποσοστά χρησιμοποίησης 99,91% και 99,66% αντίστοιχα. Το πρώτο φαίνεται να είχε λίγο παραπάνω από 6 ώρες απώλειες τον Φεβρουάριο λόγω κάποιου τεχνικού προβλήματος ενώ το δεύτερο απώλειες λίγο πιο πάνω από 1 ημέρα τον Απρίλιο λόγω αναντιστοιχίας της ταχύτητάς του με αυτή που αναγραφόταν στο ναυλοσύμφωνο. Τα πλοία που εμφανίζονται να ξεφεύγουν από αυτή την καλή εικόνα των Panamax είναι το Antwerp Max και το Elbe Max. Το πρώτο παρουσιάζεται με ποσοστό 95,36% έχοντας ως αιτία αυτού του αριθμού την ζημιά που υπέστη μετά από ελαφρά σύγκρουση με άλλο πλοίο. Για αυτό το λόγο χρειάστηκε να επισκεφτεί ένα λιμάνι της Κίνας τον Φεβρουάριο έτσι ώστε να γίνουν οι σχετικές επιδιορθώσεις και οι οποίες κράτησαν για σχεδόν 17 ημέρες. Το δεύτερο εμφανίζεται με ακόμα μικρότερο

ποσοστό και αυτό γιατί ήταν προγραμματισμένο στα τέλη του έτους να πραγματοποιηθεί ο δεξαμενισμός η διαδικασία του οποίου ξεκίνησε στις 5 Νοεμβρίου και ολοκληρώθηκε το 2015. Επιπλέον, τον Μάρτιο το πλοίο κρίθηκε ότι δεν εκπλήρωνε για σχεδόν μια μέρα τους όρους του συμβολαίου για την ταχύτητα και έτσι δεν εισπράχτηκαν χρήματα για αυτή τη περίοδο. Έτσι το ποσοστό χρησιμοποίησης του πλοίου έφτασε κάτω από το 85%.

Μετά και από τα Panamax, σειρά έχουν τα πλοία Capesize τα οποία και παρουσίασαν σοβαρές μειώσεις στα ποσοστά τους. Έτσι, αρχικά, τα πλοία το 1999 και το 2001 δεν κατάφεραν να περάσουν το 90%. Το πρώτο πλοίο του 1999, το Iron Baron πραγματοποίησε δεξαμενισμό στην Κίνα από τις 12 Μαρτίου μέχρι και τις 26 Μαΐου, για διάστημα 76 ημερών και έτσι, όπως είναι λογικό, το ποσοστό του ήταν ιδιαίτερα χαμηλό και μάλιστα κάτω από 80% (79,18%). Έπειτα, περνώντας στα πλοία του 2001, το SA Altius και το SA Fortius θα παρατηρήσει ποσοστά 86,58% και 89,12 αντίστοιχα. Το πρώτο έμεινε για διάστημα 49 ημερών, από τις 18 Απριλίου μέχρι και τις 5 Ιουνίου για δεξαμενισμό στην Κίνα, ενώ το δεύτερο και αυτό με τη σειρά του δεξαμενίστηκε για 39 ημέρες από τις 31 Μαρτίου μέχρι και τις 8 Μαΐου και αυτό στη περιοχή της Κίνας. Επιπλέον το SA Fortius και για 0,71 ημέρες τον Ιανουάριο έμεινε εκτός αγοράς λόγω της μη σύμφωνης ταχύτητας του σε πραγματικό χρόνο με αυτή του συμβολαίου του. Τα πλοία που είχαν ναυπηγηθεί το 2004 και χαρακτηρίζονται και ως «αδελφά», πέρασαν και αυτά τη διαδικασία δεξαμενισμού το 2014, δέκα χρόνια μετά το πρώτο τους ταξίδι, και έτσι όπως είναι λογικό τα ποσοστά χρησιμοποίησής τους παρουσίασαν μείωση. Πιο αναλυτικά, το Olympius χρειάστηκε 39 ημέρες για τον δεξαμενισμό του στην Κίνα, από το διάστημα 28 Ιανουαρίου μέχρι και 7 Μαρτίου, και το ποσοστό χρησιμοποίησης που παρουσίασε για το 2014 είναι 89,32%. Το Glorius παρέμεινε για 30 ημέρες στον δεξαμενισμό στην Κίνα και σε ημερομηνίες σχετικά κοντά με το Olympius, από τις 20 Ιανουαρίου έως και τις 18 Φεβρουαρίου, έχοντας ποσοστό 91,78%. Τέλος, το Victorious εμφάνισε ποσοστό 93,15%, χρησιμοποιώντας 25 μέρες του χρόνου για τον δικό του δεξαμενισμό στην Κίνα, από τις 14 Ιουλίου μέχρι και τις 7 Αυγούστου.

Επόμενο πλοίο είναι το Good Hope Max, κατασκευής 2005 και τύπου Panamax, με ποσοστό 99,65, έχοντας απολέσει 1,3 ημέρες λόγω μηχανικής βλάβης στις αρχές του έτους. Το πλοίο που ακολουθεί, με έτος ναυπήγησης το 2009 είναι το πλοίο Delphi Ranger με ποσοστό χρησιμοποίησης 92,26, ένα ποσοστό που μπορεί να

χαρακτηρισθεί ως χαμηλό. Αυτό ήταν αναπόφευκτο από τη στιγμή που επελέγη το πλοίο να περάσει από την διαδικασία του δεξαμενισμού από τις 12 Ιανουαρίου μέχρι και τις 8 Φεβρουαρίου και για διάστημα 28 ημερών. Το ποσοστό που αναφέρθηκε πιο πάνω, περιέχει και τις 6 ώρες που το καράβι βρέθηκε εκτός αγοράς για τεχνικούς λόγους στις αρχές του χρόνου.

Και ερχόμενοι στα πλοία με έτος κατασκευής το 2010, τα ποσοστά χρησιμοποίησης που μπορεί να παρατηρήσει κάποιος είναι κοντά στο 100%. Τα πλοία Supramax, καταρχάς, έχουν τέσσερα πλοία που έχουν ναυπηγηθεί τη συγκεκριμένη χρονολογία. Το πρώτο είναι το Assos Striker, με απώλεια μόλις μιας ημέρας τον Ιούλιο εξ' αιτίας της ταχύτητάς του που διέφερε με εκείνη του ναυλοσύμφωνου, παρουσιάζοντας ένα ποσοστό 99,71%. Κινούμενο στα ίδια επίπεδα και με ποσοστό 99,73% έρχεται το πλοίο Dynamic Striker, το οποίο αντιμετώπισε κάποια προβλήματα τεχνικής φύσεως τον Ιούλιο για κάτι παραπάνω από 6 ώρες. Επιπλέον τον Δεκέμβριο και για διαφορά, περίπου, 18 ωρών το πλοίο δεν έφτασε στον προορισμό του και έτσι δεν πληρώθηκε ανάλογα. Το Magic Striker, ακολουθεί με ποσοστό 99,35%, πολύ κοντά στα προηγούμενα δύο με την απώλειά του να έχει να κάνει με τεχνική βλάβη η οποία ήταν ικανή να του στερήσει 2,3 ημέρες. Επόμενο και τελευταίο πλοίο από αυτά τα τέσσερα είναι το Heroic Striker, που εμφανίζει το μικρότερο ποσοστό ανάμεσα στα συγκεκριμένα πλοία αλλά είναι εξίσου μεγάλο και κυμαίνεται στο 98,24%. Κύριος λόγος για αυτό το ποσοστό είναι οι 4,7 ημέρες που καθυστέρησε το πλοίο να φτάσει σε λιμάνι τον Μάιο και για τις οποίες η εταιρεία δεν ήταν εφικτό να πληρωθεί. Ένας επιπλέον παράγοντας για αυτό το ποσοστό είναι 1,7 ημέρες που χάθηκαν λόγω τεχνικού προβλήματος τον Ιούλιο και τον Νοέμβριο.

Αφήνοντας πίσω τα Supramax, τα πλοία Capesize είναι τα περισσότερα με έτος ναυπήγησης το 2010 και είναι επτά. Από αυτά τα τέσσερα κατάφεραν και έκλεισαν την χρονιά καταφέροντας το απόλυτο ποσοστό 100%. και αυτά τα πλοία είναι τα: Citius, Eternus, Furious και Generous. Τα υπόλοιπα τρία μπορεί να μη κατάφεραν να πιάσουν το 100% αλλά τα ποσοστά τους είναι πολύ κοντά σε αυτό. Έτσι, αρχίζοντας με αυτό, το Colossus παρουσίασε ποσοστό 98,74%, έχοντας απώλειες 4,6 ημερών λόγω της αργοπορίας του να φτάσει στο λιμάνι τον Μάρτιο. Έπειτα, το Divinus για τον ίδιο λόγο με το αμέσως παραπάνω πλοίο, την αργοπορία του, έμεινε εκτός για, σχεδόν, 1 ημέρα έχοντας ποσοστό 99,76%, ενώ το τελευταίο,

το Genius και για ακόμα μια φορά για τον ίδιο λόγο έχασε 1,4 ημέρες συμπληρώνοντας ένα ποσοστό 99,62%.

Τα πλοία Capesize κατέχουν την πλειοψηφία και στα πλοία που έχει η εταιρεία και ναυπηγήθηκαν το 2011 με τέσσερα στον αριθμό. Και τα τέσσερα αυτά πλοία, το Imperius, το Maximus, το Spartacus και το Taurus δεν αντιμετώπισαν κανένα πρόβλημα, ενώ δε χρειάστηκε να εισέλθουν και για δεξαμενισμό και έτσι ο δείκτης χρησιμοποίησής τους έφτασε στο 100%. Τα δύο Supramax που έχουν ναυπηγηθεί το ίδιο έτος μπορεί να μην κατάφεραν να πετύχουν το απόλυτο ποσοστό, ωστόσο ο δείκτης χρησιμοποίησης είναι και για αυτά μεγάλος. Το Virtuous Striker απώλεσε δύο ημέρες τον Απρίλιο λόγω τεχνικών προβλημάτων, ενώ έχασε και λίγες ώρες τον Ιούνιο εξ' αιτίας της αργοπορίας του πλοίου να φτάσει σε κάποιο λιμάνι και έτσι το ποσοστό του έφτασε στο 99,34%. Το άλλο πλοίο, το Mystic Striker, έχασε λίγες παραπάνω από 3 ημέρες λόγω καθυστέρησης τη άφιξής του στο λιμάνι που είχε συμφωνηθεί με το ποσοστό του να είναι στο 99,13%.

Και φτάνοντας στα πιο σύγχρονα πλοία του στόλου, εκείνα που ναυπηγήθηκαν το 2012, παρατηρεί κάποιος εύκολα το απόλυτο των τεσσάρων πλοίων Post-Panamax. Έτσι, τα Panther Max, Puma Max, Jaguar Max και Helvetia One κατάφεραν να μην υπάρξει κάποιο πρόβλημα που να τα αναγκάσει να μείνουν εκτός αγοράς ενώ λόγω του ότι είναι σχεδόν νεότευκτα καράβια δεν υπήρχε λόγος δεξαμενισμού. Τα τελευταία δύο καράβια που υπάρχουν σε αυτή τη λίστα, των πλοίων μεταφοράς ξηρού φορτίου, είναι δύο Supramax, το Gladiator και το Warrior με το τελευταίο να παρουσιάζει σημαντικότερες απώλειες. Το Gladiator, λοιπόν, είχε ποσοστό 99,71, χάνοντας συνολικά μια ημέρα. 0,7 ημέρες απώλεσε λόγω της καθυστέρησής του να φτάσει σε κάποιο λιμάνι τον Αύγουστο και 0,3 ημέρες επειδή παρουσιάστηκε κάποιο μηχανικό πρόβλημα τον Δεκέμβριο. Το Warrior, από την πλευρά του, είχε ένα ποσοστό 96,60% και με απώλειες συνολικά 12,4 ημερών. Από αυτές, οι 7 ημέρες δημιουργήθηκαν από την αργοπορία του πλοίου λόγω της ταχύτητάς του που ήταν μικρότερη από αυτή του ναυλοσυμφώνου και οι υπόλοιπες ημέρες λόγω τεχνικού προβλήματος.

Αναλύοντας κανείς τον δείκτη χρονικής απασχόλησης των πλοίων της εταιρείας για το 2014 θα παρατηρήσει ότι το ποσοστό αυτό έχει υποχωρήσει σημαντικά. Το 2014 ο μέσος όρος του δείκτη παρουσιάζει ένα ποσοστό κάτω του

95% και συγκεκριμένα 94, 31% , όταν ο αντίστοιχος δείκτης το 2013 ήταν 97,78%. Σίγουρα, κάποιος μπορεί να σχολιάσει ότι αυτή η μείωση κατά 5 σχεδόν μονάδες είναι σημαντική και η εταιρεία βρίσκεται σε ένα σημείο που θα πρέπει να ερευνήσει το τι δεν έχει προχωρήσει όπως το περίμενε. Ωστόσο, παρατηρώντας και τη χαμηλή απόδοση του γενικού δείκτη BDI τα δύο αυτά έτη και ιδιαίτερα την χαμηλή απόδοση του το 2014, μπορεί κανείς να συμπεράνει ότι η εταιρεία με τη θέλησή της αποφάσισε να προχωρήσει στον δεξαμενισμό ορισμένων πλοίων λίγο νωρίτερα από τον αρχικά σχεδιασμένο πλάνο, βλέποντας ότι η χρησιμοποίηση των πλοίων χωρίς να αποφέρει κάποιο κέρδος είναι ανώφελη.

4.2.3 Ο ΔΕΙΚΤΗΣ ΧΡΟΝΙΚΗΣ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗΣ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΞΗΡΟΥ ΦΟΡΤΙΟΥ

Η δεύτερη μεγάλη αγορά στην οποία δραστηριοποιείται η εταιρεία είναι η μεταφορά φορτίων πετρελαίου, έχοντας αποφασίσει ότι το επίπεδο υπηρεσιών που προσφέρει είναι κατάλληλο ώστε να βρει χώρο σε μια τόσο απαιτητική αγορά, κάτι το οποίο αναφέρθηκε και σε προηγούμενο κεφάλαιο. Με τον ίδιο τρόπο, όπως και στον πρώτο στόλο της εταιρείας με πλοία μεταφοράς ξηρού φορτίου, έχει γίνει ο διαχωρισμός του χαμένου χρόνου στις κατηγορίες του δεξαμενισμού, των τεχνικών / μηχανικών προβλημάτων και των μειωμένων ταχυτήτων, ώστε να αναδειχτεί ο δείκτης χρησιμοποίησης του καθενός πλοίου ξεχωριστά. Πριν ξεκινήσει η ανάλυση για τον κάθε δείκτη για τα έτη 2013 και 2014, είναι εμφανές ότι ο συγκεκριμένος στόλος παρουσιάζει πλοία νεότερης γενιάς, που έχουν κατασκευαστεί από το 2003 και έπειτα. Κάτι που είναι και λογικό καθώς, όπως είδαμε και νωρίτερα, τα διάφορα ατυχήματα ανάγκασαν την συγκεκριμένη αγορά να ανεβάσει τις απαιτήσεις της και να απαιτεί πλοία που μπορούν να προσφέρουν τις υπηρεσίες του με ασφάλεια και ποιότητα.

4.2.3.1. Ο ΔΕΙΚΤΗΣ ΧΡΟΝΙΚΗΣ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗΣ ΤΟ 2013

Ξεκινώντας να παρατηρεί κανείς τους δείκτες χρησιμοποίησης του έτους 2013, συναντά το πρώτο πλοίο του στόλου, τύπου Panamax, το Energy Century, που έχει ναυπηγηθεί το 2003 να κλείνει μόλις, την πρώτη δεκαετία ζωής του. Όπως είναι φυσιολογικό, συνήθως, με τη συμπλήρωση των δέκα ετών το πλοίο χρειάζεται να επισκεφτεί κάποιο λιμάνι ώστε να περάσει από τον δεύτερο βασικό δεξαμενισμό της ζωής του. Η Enterprises Shipping and Training, δε θα μπορούσε παρά να προχωρήσει

στον δεξαμενισμό και έτσι από το διάστημα 12 Ιουλίου μέχρι και 27 Ιουλίου, για σχεδόν 15 ημέρες, το πλοίο βρισκόταν στο λιμάνι της Τούζλας, στην Τουρκία για βαφή και επιδιορθώσεις και όπως γίνεται εύκολα αντιληπτό το πλοίο βρισκόταν εκτός αγοράς. Έτσι το ποσοστό του δείκτη χρονικής απασχόλησης εμφανίζεται στο 95,95%.

Πίνακας 4.3 Δείκτης Χρονικής Απασχόλησης Πλοίων Μεταφοράς Υγρού Φορτίου 2013

					2013			
A/A	Έτος	Πλοία	Τύπος Πλοίου	Ημέρες Δεξαμενισμού	Ημέρες Technical Off - Hire	Ημέρες Commercial of hire	Συνολικές Ημέρες	Δείκτης %
1	2003	Energy Century	Panamax	14,77	0	0	14,77	95,95
2	2004	Energy Commander	Panamax	0	0	0	0	100,00
3		Energy Conqueror	Panamax	0	0	0	0	100,00
4		Energy Pioneer	Handysize	0	0	0	0	100,00
5		Energy Pride	Handysize	0	14,7	0	14,7	95,97
6		Energy Protector	Handysize	0	14	0	14	96,16
7	2005	Energy Challenger	Panamax	0	41,6	0	41,6	88,60
8		Energy Champion	Panamax	0	0	0	0	100,00
9		Energy Chancellor	Panamax	0	0	0	0	100,00
10		Energy Power (Sold)	Handysize	0	0	0	0	100,00
11		Energy Skier	Suezmax	0	0	0	0	100,00
12		Energy Sprinter	Suezmax	0	0	0	0	100,00
13	2007	Lydian Trader	Handysize	21	1,23	0	22,23	93,91
14	2008	Ionian Trader	Handysize	22	0	16,08	38,08	89,57
15		Energy Centaur	Panamax	16,66	0	0	16,66	95,44
16		Energy Centurion	Panamax	12,23	0	0	12,23	96,65
17		Energy Panther	Handysize	19,29	0	0	19,29	94,72
18		Energy Patriot	Handysize	20,4	0	0	20,4	94,41
19		Energy Progress	Handysize	17,84	0	0	17,84	95,11
20		Energy Puma	Handysize	21,71	0	0	21,71	94,05
21	2010	Paramount Halifax	Aframax	0	0	0	0	100,00
22		Paramount Hamilton	Aframax	0	0	0	0	100,00
23		Paramount Hanover	Aframax	0	0	0	0	100,00
24		Paramount Hatteras	Aframax	0	0	0	0	100,00
25		Paramount Helsinki	Aframax	0	0	0	0	100,00
26	2011	Paramount Hydra	Aframax	0	0	0	0	100,00
							M.O.	97,33

Έπειτα, ακολουθούν πέντε καράβια με έτος ναυπήγησης το 2004, δύο Panamax και τρία Handysize. Τα δύο πρώτα Panamax, το Energy Commander και το Energy Conqueror, που είναι και «αδελφά», σημειώνουν το απόλυτο στον δείκτη χρονικής απασχόλησης, μη παρουσιάζοντας κάποια απώλεια και έχοντας έτσι ποσοστό 100%. Από τα τρία Handysize, που ακολουθούν, το ένα είναι που θα πετύχει το απόλυτο

ποσοστό στον δείκτη και αυτό είναι το Energy Pioneer. Τα άλλα δύο θα αντιμετωπίσουν κάποια τεχνικά προβλήματα και θα εμφανίσουν ποσοστά σχεδόν ίδια καθώς κυμαίνονται κοντά στο 96%. Έτσι το πλοίο Energy Pride έμεινε εκτός για 14,7 ημέρες και είχε ποσοστό χρησιμοποίησης 95,97% ενώ το Energy Protector μένοντας εκτός για 14 ημέρες παρουσίασε ποσοστό 96,16%.

Παρακάτω, πηγαίνοντας στα πλοία με ημερομηνία ναυπήγησης το 2005, τα πρώτα πλοία που συναντώνται είναι πλοία τύπου Panamax και είναι τα Energy Challenger, Energy Champion και Energy Chancellor. Τα δύο τελευταία δε θα αντιμετωπίσουν κανένα πρόβλημα που θα μπορούσε να στερήσει από την εταιρεία τη δυνατότητα χρησιμοποίησής τους και έτσι θα καταφέρουν να πετύχουν το απόλυτο ποσοστό στον δείκτη με 100%. Ωστόσο το πρώτο, το Energy Challenger, θα έρθει αντιμέτωπο με ένα σοβαρό πρόβλημα στο πηδάλιο του, το οποίο και θα το αναγκάσει να μείνει εκτός αγοράς για 41,6 μέρες, το διάστημα από 10 Ιουνίου μέχρι και 22 Ιουλίου, με τις επισκευές να λαμβάνουν χώρα στον Παναμά. Αυτό, όπως είναι λογικό, οδήγησε σε ένα χαμηλό ποσοστό τον δείκτη χρησιμοποίησής του, που έφτασε στο 88,6%.

Τα επόμενα πλοία του 2005, που βρίσκονται στη λίστα είναι δύο πλοία τύπου Suezmax και ένα Handysize. Και τα τρία αυτά πλοία, το Energy Power (Handysize), το Energy Skier και το Energy Sprinter δεν αντιμετώπισαν κανένα πρόβλημα και παρουσίασαν ένα ποσοστό 100%. Πρέπει να σημειωθεί σε αυτό το σημείο το γεγονός ότι το Energy Power, πουλήθηκε από την εταιρεία τον Αύγουστο και συγκεκριμένα στις 19 Αυγούστου, συμπληρώνοντας 230 ημέρες και όχι 365 ημέρες στον στόλο για το 2013.

Στην συνέχεια της λίστας κάνουν την εμφάνισή τους δύο πολύ μικρά σε χωρητικότητα Handysize, το Lydian Trader και το Ionian Trader με ημερομηνίες ναυπήγησης το 2007 και το 2008 αντίστοιχα. Και τα δύο πλοία δε θα σημειώσουν υψηλό ποσοστό χρησιμοποίησης με το δεύτερο να φτάνει σε χαμηλότερο ποσοστό. Πιο αναλυτικά το Lydian Trader θα χρειαστεί να δεξαμενιστεί στην Τουρκία για 22,4 ημέρες, το διάστημα από τις 25 Ιανουαρίου έως και τις 14 Φεβρουαρίου. Άλλη μια απώλεια σε χρόνο (1,23 ημέρες) θα παρουσιαστεί λόγω τεχνικών προβλημάτων τον Σεπτέμβριο και τον Οκτώβριο και έτσι το ποσοστό του θα φτάσει στο 94,25%. Το Ionian Trader, θα δεξαμενιστεί και αυτό με τη σειρά του στην Τουρκία, το καλοκαίρι

του 2013 και συγκεκριμένα από τις 17 Μαΐου μέχρι και τις 6 Ιουνίου με τις συνολικές απώλειες για αυτόν τον δεξαμενισμό να φτάνουν τις 22 ημέρες. Όμως οι απώλειες δε θα σταματήσουν στον χρόνο δεξαμενισμού, μιας και το πλοίο χρειαζόταν την απόκτηση κάποιου πιστοποιητικού και έτσι έμεινε στο λιμάνι μέχρι να εξεταστεί αν πληροί τις προϋποθέσεις να ταξιδεύει στην γύρω περιοχή. Αυτό το γεγονός απώλεσε από το χρόνο του πλοίου 16,08 ημέρες το διάστημα, 22 Ιουλίου μέχρι και 7 Αυγούστου. Έτσι το τελικό ποσοστό του δείκτη χρονικής απασχόλησης έφτασε στο 89,57% με το πλοίο να έχει χάσει συνολικά 38 ημέρες από την χρησιμότητά του μέσα στο έτος.

Εν συνεχεία, και συνεχίζοντας στα πλοία που ναυπηγήθηκαν το 2008 και μετρούσαν το 2013 πέντε χρόνια ζωής υπάρχουν δύο πλοία τύπου Panamax, το Energy Centaur και το Energy Centurion. Και τα δύο πλοία λόγω της συμπλήρωσης των πέντε ετών, που αναφέρθηκε παραπάνω, ήταν αναγκαίο να δεξαμενιστούν και έτσι και έγινε. Ο δεξαμενισμός, λοιπόν, του πρώτου πραγματοποιήθηκε στην Κίνα για 16,66 ημέρες την περίοδο 2 με 19 Μαΐου και το πλοίο χωρίς να έχει άλλες απώλειες χρόνου εμφάνισε ποσοστό χρησιμοποίησης 95,44%. Ο δεξαμενισμός του δεύτερου έλαβε χώρα και αυτός στην Κίνα για 12,23 ημέρες το διάστημα 13 με 25 Ιουνίου και χωρίς να εμφανίσει, και αυτό, κάποιες άλλες χρονικές απώλειες έκλεισε με ποσοστό 96,65%.

Τέσσερα πλοία κατηγορίας Handysize συμπεριλαμβάνονται, επίσης, στη λίστα των πλοίων του 2008, τα οποία όπως και τα προηγούμενα είχαν κλείσει τα πέντε πρώτα χρόνια τους στις θάλασσες και έχοντας τον πρώτο μεγάλο έλεγχο να τους περιμένει. Έτσι και τα τέσσερα αυτά πλοία πέρασαν από δεξαμενισμό. Καταρχάς το Energy Panther χρειάστηκε να μείνει εκτός αγοράς από τις 12 Νοεμβρίου μέχρι και τη 1 Δεκεμβρίου έχοντας λίγο παραπάνω από 19 ημέρες στην Πορτογαλία και το ποσοστό διαμορφώθηκε στο 94,72%. Έπειτα, το Energy Patriot με τον δεξαμενισμό να πραγματοποιείται στην Πορτογαλία και πάλι για κάτι παραπάνω από 20 ημέρες και συγκεκριμένα από τις 9 Αυγούστου μέχρι και τις 30 Αυγούστου και με συντελεστή που έφτασε στο 94,41%. Ακολουθεί το Energy Progress με ποσοστό 95,11% με αποκλειστικό υπεύθυνο παράγοντα για την απώλεια χρόνου τον δεξαμενισμό στην Κίνα. Ο συγκεκριμένος δεξαμενισμός διήρκησε 17,84 ημέρες από τις 24 Μαΐου μέχρι και τις 11 Ιουνίου. Τελευταίο πλοίο αυτής της κατηγορίας είναι το Energy Puma, που βρέθηκε και αυτό, όπως και τα υπόλοιπα τρία, για δεξαμενισμό.

Αυτός πραγματοποιήθηκε στην Πορτογαλία μεταξύ 15 Οκτωβρίου και 6 Νοεμβρίου, συμπληρώνοντας 21,71 ημέρες, που ήταν και οι μοναδικές που απωλέσθησαν μιας και δεν εμφανίστηκαν άλλα προβλήματα, και ποσοστό 94,05%.

Τα υπόλοιπα πλοία, που παρατηρεί κανείς είναι πλοία σύγχρονης κατασκευής με έτος ναυπήγησης το 2010 και με τρία έτη στις θάλασσες το 2013. Αυτά είναι έξι πλοία Aframax και είναι τα: Paramount Halifax, Paramount Hamilton, Paramount Hanover, Paramount Hatteras, Paramount Helsinki και Paramount Hydra. Το γεγονός ότι είναι καινούργια πλοία βοήθησε έτσι ώστε να μην υπάρξει η παραμικρή απώλεια για κανένα από αυτά και έτσι όλα εμφάνισαν ποσοστό 100% στον δείκτη χρονικής απασχόλησης.

Κλείνοντας, λοιπόν, την ανάλυση του δείκτη χρονικής απασχόλησης για το 2013, μπορεί κανείς να διαπιστώσει ότι ο μέσος όρος του δείκτη της εταιρείας βρίσκεται σε πολύ ικανοποιητικά επίπεδα με 97,33%. Τα πλοία επισκέφθηκαν, στην πλειοψηφία τους, απώλεσαν χρόνο πραγματοποιώντας έναν προγραμματισμένο δεξαμενισμό και ο οποίος υπολογίζεται από την πρώτη στιγμή που ο πλοιοκτήτης θα πάρει στην κυριότητά του το καράβι. Οι περιπτώσεις που η απώλεια χρόνου δεν ήταν αποτέλεσμα προγραμματισμένου ελέγχου ήταν πέντε στο σύνολο, ο οποίος είναι ένας πραγματικά καλός αριθμός για μια χρονιά. Παραπάνω, στην ανάλυση των αγορών για το 2013, παρατηρήθηκε ο δείκτης BC1Y να βρίσκεται σε έναν μέσο όρο 607 μονάδων και ο BD1Y να βρίσκεται λίγο υψηλότερα με σχεδόν 666 μονάδες. Και οι δύο αγορές δεν βρίσκονται σε κάποιο εντυπωσιακό σημείο αλλά πάντως σημειώνουν τα κέρδη που σημειώνονταν και τα προηγούμενα χρόνια, χωρίς καμία εντυπωσιακή άνοδο ή μείωση. Έτσι η εταιρεία με τα πλοία της διαθέσιμα ήταν έτοιμη κάθε στιγμή να επωφεληθεί από κάθε ευκαιρία.

4.2.3.2. Ο ΔΕΙΚΤΗΣ ΧΡΟΝΙΚΗΣ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗΣ ΤΟ 2014

Προχωρώντας στο 2014, η Enterprises Shipping and Trading θα προβεί στην πώληση δύο ακόμα πλοίων μετά από αυτή του Energy Power το 2013. Αυτά τα πλοία θα είναι τα δύο Suezmax με ημερομηνία ναυπήγησης το 2005, το Energy Skier και το Energy Sprinter. Το πρώτο πωλήθηκε στις 4 Αυγούστου του 2015, συμπληρώνοντας 216 ημέρες στον στόλο και το δεύτερο λίγο νωρίτερα, στις 15 Ιουλίου έχοντας συμπληρώσει 196 ημέρες. Να σημειωθεί ότι και τα δύο ήταν πλοία που σε σύντομο

χρονικό διάστημα θα χρειάζονταν να εισέλθουν για δεξαμενισμό και η απώλεια χρόνου ήταν δεδομένη. Τέλος, σε ότι έχει να κάνει με αυτά, σε αυτό το διάστημα που ήταν κάτω από την διαχείριση της εταιρείας δεν παρουσίασαν την παραμικρή απώλεια χρόνου για αυτό και το ποσοστό τους είναι στο 100%.

Πίνακας 2 Δείκτης Χρονικής Απασχόλησης Πλοίων Μεταφοράς Υγρών Φορτίων το 2014

				2014				
A/A	Έτος	Πλοία	Τύπος Πλοίου	Ημέρες Δεξαμενισμού	Ημέρες Technical Off - Hire	Ημέρες Commercial of hire	Συνολικές Ημέρες	Δείκτης %
1	2003	Energy Century	Panamax	0	8,1	0	8,1	97,78
2	2004	Energy Commander	Panamax	15,31	0	0	15,31	95,81
3		Energy Conqueror	Panamax	18,27	0	0	18,27	94,99
4		Energy Pioneer	Handysize	12,52	0	0	12,52	96,57
5		Energy Pride	Handysize	12,83	0	0	12,83	96,48
6		Energy Protector	Handysize	24,13	0	0	24,13	93,39
7	2005	Energy Challenger	Panamax	0	0	0	0	100,00
8		Energy Champion	Panamax	0	6,67	0	6,67	98,17
9		Energy Chancellor	Panamax	0	0	0	0	100,00
10		Energy Skier (Sold)	Suezmax	0	0	0	0	100,00
11		Energy Sprinter (Sold)	Suezmax	0	0	0	0	100,00
12	2007	Lydian Trader	Handysize	0	2,37	0	2,37	99,35
13	2008	Ionian Trader	Handysize	0	0,05	2,099	2,149	99,41
14		Energy Centaur	Panamax	0	0	0	0	100,00
15		Energy Centurion	Panamax	0	0	0	0	100,00
16		Energy Panther	Handysize	0	0	0	0	100,00
17		Energy Patriot	Handysize	0	0	0	0	100,00
18		Energy Progress	Handysize	0	0	0	0	100,00
19		Energy Puma	Handysize	0	0	0	0	100,00
20	2010	Paramount Halifax	Aframax	0	0	0	0	100,00
21		Paramount Hamilton	Aframax	0	0	0	0	100,00
22		Paramount Hanover	Aframax	0	0	0	0	100,00
23		Paramount Hatteras	Aframax	0	0	0	0	100,00
24		Paramount Helsinki	Aframax	0	0	0	0	100,00
25	2011	Paramount Hydra	Aframax	0	12	0	12	96,71
							M.O.	98,75

Το Energy Century, έχοντας πραγματοποιήσει τη προηγούμενη χρονιά τον δεξαμενισμό του δεν είχε κάποια τέτοια υποχρέωση. Η απώλεια χρόνου από το συγκεκριμένο καράβι ήρθε τον Αύγουστο για τεχνικούς λόγους μιας και χρειάστηκε να πραγματοποιηθούν κάποιες μικρές επισκευές και για λίγο παραπάνω από 8 ημέρες. Μετά από την παραπάνω απώλεια το πλοίο έκλεισε τη χρονιά με το ποσοστό του δείκτη να φτάνει το 97,78%.

Συνεχίζοντας στα πέντε πλοία με ημερομηνία κατασκευής το 2004, θα παρατηρήσει κανείς τη συμπλήρωση μιας δεκαετίας ζωής για τα συγκεκριμένα καράβια το 2014. Αυτό σημαίνει ότι και τα πέντε πλοία χρειάστηκε να πραγματοποιήσουν δεξαμενισμό σε κάποιο λιμάνι της ευκολίας τους. Το Energy Commander πραγματοποίησε τον δικό του δεξαμενισμό σε λιμάνι της Πορτογαλίας για 15,31 ημέρες και χωρίς να χάσει κάπου αλλού χρόνου έφτασε σε ένα ποσοστό 95,81%. Στη συνέχεια, το Energy Conqueror έχει ποσοστό σχεδόν 95% το οποίο δημιουργήθηκε από τις 18,27 ημέρες (19 Απριλίου με 14 Μαΐου) που κράτησε ο δεξαμενισμός του πλοίου στην Πορτογαλία και χωρίς να γνωρίσει κάποιες άλλες απώλειες. Περνώντας στα Handysize από τα Panamax, το Energy Pioneer παρουσιάζει ποσοστό 96,57% που διαμορφώθηκε από το γεγονός ότι το πλοίο πραγματοποίησε τον δεξαμενισμό του στην Πορτογαλία, και αυτό, από τις 28 Ιουνίου έως και τις 10 Ιουλίου (12,52 ημέρες). Το Energy Pride είναι το δεύτερο από τα τρία Handysize και το διάστημα που δεξαμενίστηκε υπολογίζεται στις 12,83 ημέρες (25 Μαρτίου με 8 Απριλίου). Αξίζει να αναφερθεί ότι, για ακόμα μια φορά, ο δεξαμενισμός πραγματοποιήθηκε στην Πορτογαλία. Μη έχοντας κάποια άλλη χρονική απώλεια ο συντελεστής χρησιμοποίησής του έφτασε το 96,48%. Το τελευταίο πλοίο αυτής της σειράς είναι το Energy Protector με ποσοστό 93,39%, ένα ποσοστό που είναι το χαμηλότερο σε σχέση με τα άλλα πλοία της κατηγορίας του. Αυτό οφείλεται αποκλειστικά και μόνο στον δεξαμενισμό του στην Πορτογαλία που διήρκησε περισσότερο, με λίγο παραπάνω από 24 ημέρες και πιο συγκεκριμένα το διάστημα 31 Μαΐου έως 24 Ιουνίου.

Η συνέχεια ανήκει στα τρία Panamax του 2005, τα οποία σημείωσαν συνολικά πολύ καλούς συντελεστές. Τα δύο από αυτά, το Energy Challenger και το Energy Chancellor κατάφεραν να πετύχουν το 100% στον δείκτη χρονικής απασχόλησης χωρίς να έχουν ούτε μια απώλεια. Το τρίτο, το Energy Champion, παρουσίασε μια μικρή απώλεια 6,67 ημερών, για την επιδιόρθωση κάποιων μικρών ζημιών που είχαν συμβεί στο πλοίο, και η οποία ήταν ικανή να του στερήσει το απόλυτο. Έτσι το συγκεκριμένο καράβι παρουσίασε στον συντελεστή 98,17%.

Τα δύο μικρά Handysize, τα οποία πραγματοποίησαν τον δεξαμενισμό τους το περασμένο έτος, αυτή τη φορά έμειναν μακριά από κάποιο ναυπηγείο αλλά οι απώλειες δεν έλειψαν. Πιο αναλυτικά, στο Ionian Trader προέκυψε πρόβλημα μετά από έλεγχο στο λιμάνι, όπου βρέθηκε το πλοίο να μην ικανοποιεί ορισμένες

προδιαγραφές και έτσι τον Ιανουάριο για λίγο παραπάνω από δύο ημέρες το πλοίο θεωρήθηκε ότι δεν πληροί τις προϋποθέσεις του ναυλοσυμφώνου, στο οποίο ορίζεται ότι θα πρέπει ο πλοιοκτήτης να διαθέτει όλα εκείνα τα έγγραφα που το κάνουν αποδεκτό στο κάθε λιμάνι φόρτωσης ή εκφόρτωσης. Επιπρόσθετα, ένα πρόβλημα στη μηχανή του πλοίου το άφησε εκτός αγοράς για, περίπου, μισή ημέρα. Έτσι περιέχοντας τα παραπάνω προβλήματα το ποσοστό του συντελεστή έφτασε το 99,41%. Το Lydian Trader αντιμετώπισε ένα πρόβλημα με τα ηλεκτρονικά του και έτσι έμεινε εκτός αγοράς για 2,37 ημέρες σημειώνοντας 99,35%.

Τα παραπάνω ήταν ένα από τα τελευταία προβλήματα που αντιμετώπισε στον στόλο των δεξαμενοπλοίων η Enterprises Shipping and Trading, μιας και τα υπόλοιπα πλοία πραγματοποίησαν πολύ καλές επιδόσεις κλείνοντας με 100% συντελεστή χρησιμοποίησης. Σε όλα τα πλοία του 2008, στα δύο Panamax (Energy Centaur, Energy Centurion) και στα τέσσερα Handysize (Energy Panther, Energy Patriot, Energy Progress, Energy Puma) δεν προέκυψε κανένα πρόβλημα και έτσι το απόλυτο 100% ήταν γεγονός. Αυτή η έλλειψη κάποιου προβλήματος έχει, βέβαια, την εξήγησή της στο γεγονός ότι το περασμένο έτος και τα πέντε καράβια και από τις δύο κατηγορίες είχαν επισκεφτεί τα ναυπηγεία για δεξαμενισμό και έτσι όσες βλάβες και ζημιές μπορεί να υπήρχαν, είχαν επιδιορθωθεί.

Τέλος, στα 6 πλοία με χρονολογία κατασκευής το 2010, που είναι όλα τύπου Aframax, παρατηρεί κανείς ότι τα πέντε από αυτά τα καράβια σημείωσαν το 2014 ποσοστό 100%. Το μόνο πλοίο που δεν κατάφερε να μείνει όλες τις ημέρες στην διάθεση της αγοράς και της εταιρείας ήταν το πλοίο Paramount Hydra. Αυτό συνέβη γιατί το συγκεκριμένο σκάφος υπέστη κάποιες ζημιές στο κύτος του και ήταν επιτακτική ανάγκη να πραγματοποιηθούν οι απαραίτητες επισκευές μένοντας έτσι εκτός της αγοράς. Οι συγκεκριμένες επισκευές πραγματοποιήθηκαν στην Σιγκαπούρη για διάστημα 12 ημερών και πιο συγκεκριμένα από τις 25 Μαΐου μέχρι και τις 4 Ιουνίου. Αυτό είχε, λοιπόν, σαν αποτέλεσμα το προαναφερθέν πλοίο να σημειώσει 96,71% στον δείκτη χρονικής απασχόλησης.

Ολοκληρώνοντας την ανάλυση και για αυτό το έτος, παρατηρείται η εταιρεία να φτάνει σε έναν μέσο όρο 98,75% στον δείκτη χρονικής απασχόλησης του στόλου της για το 2014. Ένα ποσοστό πραγματικά πολύ υψηλό και μάλιστα υψηλότερο από το ποσοστό που σημείωσε η εταιρεία το 2013, όπου είχε μέσο όρο 97,33%. Δηλαδή,

μια αύξηση του δείκτη κατά, σχεδόν, 1,5%. Αυτή η αύξηση έχει ακόμα μεγαλύτερη σημασία και έχει ακόμα μεγαλύτερη αξία αν ανατρέξει κανείς στο προηγούμενο κεφάλαιο, στην ανάλυση της αγοράς, και παρατηρήσει την αύξηση που σημείωσε η αγορά για το 2014. Να αναφερθεί, λοιπόν, για ακόμα μια φορά ότι ο δείκτης BCIY αυξήθηκε κατά 1,08% και ο BDIY κατά 12,61%. Με την αγορά να ανεβαίνει και να δίνει την ευκαιρία στους πλοιοκτήτες να αυξήσουν τα κέρδη τους, ένας στόλος που παρουσιάζει αύξηση του δείκτη χρονικής απασχόλησης του στόλου του είναι αυτό που επιθυμούν όλα τα διευθύνοντα στελέχη, ώστε να είναι έτοιμα ανά πάσα στιγμή να εκμεταλλευτούν την κάθε ευκαιρία που θα τους δώσει η αγορά για κέρδος.

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Ο βαθμός χρονικής απασχόλησης, ο οποίος αναλύθηκε για τα πλοία των δύο στόλων της Enterprises Shipping and Trading, θα είναι πάντα ένα χρήσιμο εργαλείο τόσο για τους ίδιους τους πλοιοκτήτες, όσο και για τους ναυλωτές.

Οι πρώτοι, παρατηρώντας τον δείκτη στο τέλος της χρονιάς μπορούν να εξάγουν ασφαλή συμπεράσματα και να καταλάβουν ποιο πλοίο, ποιοι τύποι πλοίων, ποιος στόλος έχει / έχουν αποδώσει ικανοποιητικά ή όχι. Γνωρίζοντας με ακρίβεια τι έχει γίνει λάθος μπορούν την επόμενη χρονιά να επεξεργαστούν κάποιες άλλες λύσεις ώστε να αντιμετωπίσουν διαφορετικά ένα συγκεκριμένο ζήτημα.

Οι δεύτεροι, έχοντας να μεταφέρουν κάποιο φορτίο από μια περιοχή σε μια άλλη τότε αναγκάζονται να βγουν στην αγορά και να ψάξουν για ένα πλοίο που θα μπορέσει να ικανοποιήσει τις ανάγκες τους. Ο κάθε ναυλωτής, βέβαια, μπορεί να ορίσει όπως εκείνος επιθυμεί της ανάγκες του, όμως το σίγουρο είναι ότι θα ερευνήσει αν το πλοίο που πρόκειται να ναυλώσει, είναι ένα πλοίο που στο παρελθόν δεν έχει παρουσιάσει προβλήματα τόσο μηχανικά όσο και εμπορικά, όπως, επιπλέον, αν επίκειται κάποιος προγραμματισμένος δεξαμενισμός. Όλα αυτά τα στοιχεία τα συνοψίζει ο δείκτης χρονικής απασχόλησης και αυτό δείχνει την χρησιμότητά του.

Πρέπει να γίνει κατανοητό ότι μια εταιρεία για να αποκτήσει, για να κερδίσει την εμπιστοσύνη της αγοράς, θα πρέπει να έχει ελάχιστες απώλειες σε χρόνο offhire, είτε technical, είτε commercial. Αυτό γιατί ο κάθε πελάτης πριν συμφωνήσει να μεταφέρει το πλοίο του με κάποιον συγκεκριμένο πλοιοκτήτη κάνει μια έρευνα για την ποιότητα των υπηρεσιών που προσφέρει και για τη συμπεριφορά του σε προηγούμενες συμφωνίες. Αν διαπιστωθεί ότι το καράβι που πρόκειται να ναυλωθεί είτε έχει αρκετές φορές χρειαστεί να αναζητήσει κάποιο λιμάνι προκειμένου να φτιάξει κάποια μηχανική βλάβη, είτε ο πλοιοκτήτης έχει αθετήσει όρους της συμφωνίας τότε το πιο πιθανό είναι ο ναυλωτής να μην επιλέξει μια εταιρεία να του παράσχει τη μεταφορά του φορτίου του. Στην παγκόσμια ναυτιλιακή αγορά η εμπιστοσύνη είναι ο πιο ισχυρός παράγοντας και αν κάποιος φανεί ότι δεν είναι αντάξιος της εμπιστοσύνης της αγοράς τότε το σύστημα τον περιθωριοποιεί και είναι πολύ δύσκολο τα πλοία του να επιλεγούν για μελλοντικές δουλειές. Και όπως συμβαίνει σε πολλές εκφάνσεις της ζωής, τα άσχημα πράγματα είναι αυτά που μαθαίνονται πάντα πολύ πιο γρήγορα από

τα ευχάριστα. Έτσι και στην ναυτιλία, μια κακή συμπεριφορά από έναν πλοιοκτήτη γίνεται ευρέως γνωστή στην παγκόσμια αγορά και έτσι αυτόματα μπαίνει στην «μαύρη» λίστα της αγοράς.

Επιπλέον, αν η αγορά παρουσιάζει άνοδο και τα κέρδη μιας εταιρείας είναι τεράστια, ένας χαμηλός δείκτης χρονικής απασχόλησης μπορεί να οδηγήσει την εκάστοτε εταιρεία σε σημαντικές απώλειες κερδών. Αντίθετα, αν η αγορά καταποντίζεται και οι εταιρείες δεν παρουσιάζουν κέρδη αλλά με δυσκολία βγάζουν τα χρήματα που ξοδεύουν για τις λειτουργικές ανάγκες του πλοίου, τότε ένας χαμηλός δείκτης χρονικής απασχόλησης δεν μπορεί να χαρακτηριστεί ως ένας σημαντικός παράγοντας μείωσης των κερδών της εταιρείας. Μάλιστα οι εταιρείες από μόνες τους και με τη θέλησή τους μπορούν να μειώνουν το ποσοστό του δείκτη χρονικής απασχόλησης όταν μπορούν να προβλέψουν ή όταν βλέπουν μια αγορά που καταρρέει. Με ποιον τρόπο; Με το να σπεύσουν να δώσουν εντολή στους καπετάνιους του στόλου τους να προχωρήσουν άμεσα, με το τέλος κάποιου ταξιδιού, σε κάποιο προκαθορισμένο λιμάνι και να πραγματοποιήσουν κάποιους ελέγχους καθώς και επισκευές που ήταν προγραμματισμένοι να γίνουν σε μεταγενέστερο χρόνο. Αυτή δεν είναι μια παρά μια πολύ λογική σκέψη από την πλευρά των πλοιοκτητών που σκέφτονται δύο παράγοντες:

1. **Την φθορά του πλοίου:** Όταν υπάρχει στη θάλασσα ένα πλοίο που καθημερινά θαλασσοδέρνεται και επιβαρύνεται χωρίς να βγάζει κάποιο κέρδος για την εταιρεία, παρά μόνο τα βασικά για να πληρωθούν τα λειτουργικά έξοδα.
2. **Τα μελλοντικά χαμένα κέρδη:** Όταν ο καθορισμένος έλεγχος και εργασίες του πλοίου είναι προγραμματισμένοι να πραγματοποιηθούν μέσα στους επόμενους μήνες και μέσα σε αυτό το διάστημα η αγορά μπορεί να επανακάμψει.

Με αυτό το τρόπο, και μπροστά στο ενδεχόμενο να έχουν ένα πλοίο που μπορεί να είναι παροπλισμένο τη στιγμή που η αγορά βρίσκεται σε ανοδική πορεία, προτιμούν να το βγάλουν από αυτήν τώρα που δεν τους επιφέρει κάποιο κέρδος.

Ολοκληρώνοντας, για να γίνουν, τελικά, όλες αυτές οι αναλύσεις και να υπάρξει το τελικό αποτέλεσμα του δείκτη θα πρέπει η κάθε εταιρεία να έχει τον απαραίτητο προγραμματισμό και να παρέχει σε όλο το ανθρώπινο δυναμικό της τόσο στη στεριά,

όσο και στη θάλασσα, τον απαραίτητο εξοπλισμό που θα τους δώσει τη δυνατότητα να ενημερώνουν σε πραγματικό χρόνο οι μεν τους δε και το αντίστροφο για τα διάφορα προβλήματα που μπορεί να προκύψουν και ταυτόχρονα αυτά να καταγράφονται. Όπως γίνεται αντιληπτό, η καθημερινή προσπάθεια είναι απαραίτητη από όλες τις πλευρές.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

1. Γκιζιάκης Κ., Παπαδόπουλος Α. Ι., Πλωμαρίτου Ε. Η.: “Ναυλώσεις” (Εκδόσεις Σταμούλη Α.Ε., 3^η Έκδοση, 2010)
2. Βλάχος Γ. Π., Ψύχου Ε.: “Ναυλώσεις” (Εκδόσεις Σταμούλη Α.Ε., 2012)
3. Βλάχος Γ., Νικολαΐδης Μ.: “Βασικές Αρχές της Ναυτιλιακής Επιστήμης” (Εκδόσεις J&J Hellas, 1997)
4. Θεοτοκάς Γ.: “Οργάνωση και Διοίκηση Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων” (Εκδόσεις Αλεξάνδρεια, 2011)
5. Γεωργαντόπουλος Ελ., Βλάχος Γ. Π.: “Ναυτιλιακή Οικονομική” (Εκδόσεις J&J Hellas, 2003)
6. Γουλιέλμος Α.: “Λειτουργική Διαχείριση Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων”
7. Μεταξάς Β.: “Αρχές Ναυτιλιακής Οικονομικής” (Εκδόσεις Παπαζήση, 1988)
8. Sussman J.: “Εισαγωγή στα Συστήματα Μεταφορών” (Εκδόσεις Σταμούλη Α.Ε., 2003)

ΔΙΑΔΙΚΤΙΑΚΟΙ ΤΟΠΟΙ

1. <http://www.lloydslistintelligence.com>
2. <http://www.bloomberg.com>
3. <http://www.estsa.gr>
4. <https://www.bimco.org>
5. <http://www.capitallink.com>
6. <http://www.Clarksons.net>
7. <http://www.imo.org>
8. <http://www.tradewinds.no>
9. <http://www.intertanko.com>
10. <http://www.balticexchange.com>
11. <http://www.fairplay.co.uk>
12. <http://en.wikipedia.org>
13. <http://www.fleetship.com>
14. <http://www.marinetraffic.com>
15. <http://www.vesselfinder.com>