

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ



ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ
ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ
στην
ΝΑΥΤΙΛΙΑ

ΝΕΑ ΣΥΝΘΕΣΗ ΚΑΙ ΔΟΜΗ ΤΟΥ ΚΟΣΤΟΥΣ
ΤΗΣ ΕΛΕΥΘΕΡΗΣ ΦΟΡΤΗΓΟΥ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ
(TRAMP)

Ραφτάκης Κωνσταντίνος
MN 04040

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

Ιούνιος 2015

Σελίδα δήλωσης αυθεντικότητας / ζητήματα Copyright

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

Ο Δηλών

Κωνσταντίνος Ραφτάκης

Πειραιάς, 2015

Σελίδα Τριμελούς Εξεταστικής Επιτροπής

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

Τα μέλη της Επιτροπής ήταν:

- Βλάχος Γεώργιος (Επιβλέπων)
- Μερίκας Ανδρέας
- Γκιζιάκης Κωνσταντίνος

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

ΠΡΟΛΟΓΟΣ ΚΑΙ ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ

Η εκπόνηση της συγκεκριμένης Διπλωματικής Εργασίας έγινε κατόπιν ενδιαφέρουσας μελέτης και έρευνας και αποτελεί την ολοκλήρωση των σπουδών μου στο Μεταπτυχιακό Πρόγραμμα των Ναυτιλιακών Σπουδών στην Ναυτιλία του Πανεπιστημίου Πειραιώς.

Θέλω να ευχαριστήσω ιδιαίτερα τον επιβλέποντα καθηγητή κ. Βλάχο Γεώργιο για την πολύτιμη βοήθεια και καθοδήγηση, καθώς επίσης και τα υπόλοιπα μέλη της επιτροπής: Καθηγητές κ.κ Μερικά Ανδρέα και Γκιζιάκη Κωνσταντίνο.

Τέλος ευχαριστώ την σύζυγό μου Μαρία για την συνεχή στήριξη και την ανοχή της κατά τη διάρκεια εκπόνησης της συγκεκριμένης Διπλωματικής Εργασίας.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΕΙΣΑΓΩΓΗ	1
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1: Οι Νέες Συνθήκες στην Ναυτιλία	4
1.1 Αλλαγές στην Προσφορά και τη Ζήτηση.....	4
1.1.1 Τιμές των Καυσίμων και Μείωση της Ταχύτητας των Πλοίων.....	5
1.1.2 Η Επέκταση του Καναλιού του Παναμά.....	6
1.2 Αλλαγές στο Νομικό Πλαίσιο.....	9
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2: Η Ελεύθερη Φορτηγός Ναυτιλία	11
2.1 Η έννοια της Ελεύθερης Φορτηγού ναυτιλίας (Tramp).....	11
2.2 Χαρακτηριστικά της Αγοράς.....	11
2.3 Ανταγωνισμός στην Tramp Ναυτιλία.....	13
2.4 Οι Τύποι των Πλοίων στην Tramp Ναυτιλία.....	16
2.5 Η Ποιότητα στην Ελεύθερη Ναυτιλία.....	19
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3: Η Ναυτιλία Τακτικών Γραμμών	23
3.1 Ορισμός της Ναυτιλίας Τακτικών Γραμμών (Liner).....	23
3.2 Χαρακτηριστικά της Ναυτιλίας Γραμμών.....	24
3.3 Ανταγωνισμός στην Liner Ναυτιλία.....	25
3.4 Κατηγορίες Πλοίων στη Liner Ναυτιλία.....	27
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4: Η Δομή του Κόστους σε μια Ναυτιλιακή Επιχείρηση	30
4.1 Διάκριση του Κόστους σε μια Ναυτιλιακή Επιχείρηση.....	30
4.2 Ανάλυση του Κόστους της Ναυτιλιακής Επιχείρησης.....	32
4.2.1 Κόστος Κεφαλαίου.....	32
4.2.2 Κόστος Λειτουργίας.....	34
4.2.3 Κόστος Ταξιδιού.....	38
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5: Σύνθεση Κόστους Tramp Ναυτιλίας	41
5.1 Διάκριση Tramp και Liner Ναυτιλίας.....	41

5.2 Τύποι Συμβολαίων και Καταμερισμός του Κόστους.....	43
5.2.1 Το Κόστος στη Χρονοναύλωση.....	43
5.2. 2 Το Κόστος στη Ναύλωση Ανά Ταξίδι.....	43
5.2.3 Το Κόστος σε Ναύλωση Γυμνού Πλοίου (Demise Charter).....	44
5.2.4 Το Κόστος σε Συμβόλαιο Φόρτωσης.....	45
5.3 Κατανομή του Κόστους στην Tramp Ναυτιλία.....	45
5.4 Ανάλυση Κόστους στην Ναυτιλία Tramp.....	47
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6: Διεθνείς εξελίξεις και νέα σύνθεση κόστους στην Tramp.....	51
6.1 Η Εξέλιξη του Λειτουργικού Κόστους.....	51
6.2 Διεθνείς Συμβάσεις και Επίδραση στο Κόστος.....	52
6.2.1 Η Διεθνής Σύμβαση MARPOL και η Επίδρασή της στο Κόστος.....	52
6.2.2 Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας 2006 (MLC 2006) και Κόστος.....	58
6.2.3 Διεθνής Σύμβαση για τα Υφαλοχρώματα των Πλοίων και Κόστος.....	59
6.3 Σημαίες Ευκαιρίας και Κόστος.....	60
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7: Συμπεράσματα και Προτάσεις.....	62
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....	66

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ

Πίνακας 4.1: Σύνθεση του κόστους στην ναυτιλία	32
Πίνακας 5.1: Κατανομή Κόστους Ανά Τύπο Ναύλωσης	43
Πίνακας 5.3: Κατανομή του Κόστους Ανά Μέγεθος Πλοίου (Bulkers).....	46
Πίνακας 5.4.1: Ετήσια έξοδα Πλοίου Τύπου LPG Carrier σε Ναύλωση Ταξιδιού.....	47
Πίνακας 5.4.2: Ετήσια έξοδα Πλοίου Τύπου Panamax Tanker σε Χρονοναύλωση.....	49

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Οι συνθήκες αγοράς και το θεσμικό πλαίσιο όπως διαμορφώνονται στην ναυτιλία έχουν μεταβάλλει τη φύση της ναυτιλιακής δραστηριότητας και τη σύνθεση του κόστους των ναυτιλιακών αγορών. Ειδικότερα μία από τις μεγαλύτερες βασικές ναυτιλιακές αγορές που είναι η ελεύθερη φορτηγός ναυτιλία έχει διαφοροποιήσει πολύ τις δραστηριότητές της στον τρόπο που διεξάγει τη μεταφορική της υπηρεσία. Εκμεταλλευμένη τις οικονομίες κλίμακας, χρησιμοποιώντας μεγαλύτερα πλοία κατάφερε να μεταβάλλει τη δομή του κόστους της. Οι αλλαγές που έχουν συντελεστεί, αυξάνοντας τα κόστη τόσο της ελεύθερης όσο και της ναυτιλίας γραμμών, οφείλονται σε μια πληθώρα παραγόντων όπως το νέο θεσμικό πλαίσιο για την προστασία του περιβάλλοντος, οι νέες εργατικές νομοθεσίες, αλλά και η κρίση που διέρχεται η παγκόσμια ναυτιλιακή αγορά. Η νέα αυτή δομή του κόστους στην ελεύθερη ναυτιλία οδηγεί σε μια βιώσιμη ανάπτυξη και σε αλλαγές στον τρόπο με τον οποίο οι ναυτιλιακές εταιρείες αντιμετωπίζουν την μεταφορική τους δραστηριότητα.

Λέξεις κλειδιά: ελεύθερη ναυτιλία, κόστος, θεσμικό πλαίσιο

ABSTRACT

The formation of the market conditions and the regulations of the ocean shipping have altered the nature of the shipping activity and the composition of the cost of the shipping markets. In particular one of the biggest key shipping markets which is the tramp shipping has diversified its operations in the manner of conducting the shipping service. By using the economies of scale and using bigger vessels managed to change the structure of their costs. The changes made, which result to the increase of the costs of the tramp and liner shipping as well, are due to a various factors such as the institutional framework for the environment protection and the modern labor laws, along with the undergone crisis of the market. This new structure of the cost in the tramp shipping leads to a sustainable development which brings changes to the way shipping companies deal with their transport activity.

Keywords: tramp shipping, cost, institutional framework

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Το αντικείμενο της παρούσας εργασίας αφορά τη σύνθεση και τη δομή του κόστους στην ελεύθερη φορτηγό ναυτιλία. Στην ανάλυση που ακολουθεί θα επιχειρηθεί μια προσέγγιση της δομής του κόστους της ελεύθερης φορτηγού ναυτιλίας, αναλύοντας ξεχωριστά τα κόστη των ναυτιλιακών επιχειρήσεων ανά κατηγορία δραστηριότητας, ενώ παράλληλα θα επιχειρήσουμε να αναλύσουμε τους παράγοντες που επιδρούν στο κόστος της μεταφορικής υπηρεσίας στην αγορά tramp.

Το θέμα της διπλωματικής αυτής επιλέχθηκε με τη σκέψη πως το κόστος λειτουργίας μιας ναυτιλιακής εταιρείας αποτελεί ένα σημαντικό παράγοντα που καθορίζει τη βιωσιμότητά της. Η ναυτιλιακή εταιρεία, προκειμένου να προχωρήσει σε οποιοδήποτε επιχειρηματικό σχεδιασμό πρέπει να προϋπολογίζει και να έχει το διαρκή έλεγχο του κόστους λειτουργίας της, καθώς επίσης και να διασφαλίσει πως τα κόστη λειτουργίας της, δεν υπερβαίνουν τα κέρδη που προκύπτουν. Επιπλέον η ανάλυση της δομής του κόστους προσφέρει μια οπτική σχετικά με τους οικονομικούς στόχους που θέτει μια επιχείρηση. Αν δηλαδή θα περιορίσει τα κόστη της ή αν θα υιοθετήσει διαφορετικές στρατηγικές για να μεγιστοποιήσει τα κέρδη της. Οι αποφάσεις και οι στρατηγικές αυτές, θα καθορίσουν την πολιτική της εταιρείας σχετικά με τη διαχείριση του στόλου της, το σχεδιασμό των δρομολογίων κοκ. Με γνώμονα τη μεγιστοποίηση του κέρδους της, η ναυτιλιακή εταιρεία θα επιλέξει αν θα πρέπει να παρέχει μεταφορικές υπηρεσίες με το χαμηλότερο δυνατό κόστος ή αν θα αναζητήσει εναλλακτικούς τρόπους για τη μεγιστοποίηση των κερδών της. Καθίσταται εμφανές από τα παραπάνω πως ο προσδιορισμός του κόστους λειτουργίας μιας ναυτιλιακής εταιρείας και η ανάλυσή του, είναι ένα από τα πιο σημαντικά εργαλεία για τη χάραξη της οικονομικής πολιτικής της. Η αγορά της ελεύθερης φορτηγού ναυτιλίας επιλέχθηκε, καθώς η ανάλυση του κόστους της παρουσιάζει ιδιαίτερο ενδιαφέρον δεδομένου πως σε αντίθεση με τη ναυτιλία τακτικών γραμμών η tramp ναυτιλία δεν έχει σταθερούς ναύλους, έχει μεγαλύτερους χρόνους αναμονής στα λιμάνια και φυσικά δεν έχει σταθερά δρομολόγια (routing). Συνεπώς η δομή του κόστους στη ναυτιλία tramp είναι πιο σύνθετη.

Στην παρούσα εργασία λοιπόν θα επιχειρηθεί μια αναφορά στην σύνθεση του κόστους της αγοράς ελεύθερης ναυτιλίας. Αρχικά θα γίνει μια σύντομη ανάλυση στα

χαρακτηριστικά της αγοράς και στη συνέχεια θα αναλυθεί η σύνθεση του κόστους για την αγορά αυτή καθώς επίσης οι νέες τάσεις στη δομή του κόστους στην tramp ναυτιλία. Επιπλέον θα γίνει μια αναφορά στις νέες διατάξεις και στο νομικό πλαίσιο που εφαρμόζεται πλέον και επηρεάζουν τις στρατηγικές και τις πολιτικές των ναυτιλιακών επιχειρήσεων σε ό,τι αφορά τη σύνθεση του κόστους.

Ο σκοπός της εργασίας αυτής είναι βρεθεί μια συσχέτιση μεταξύ του προσδιορισμού και ελέγχου του κόστους των ναυτιλιακών επιχειρήσεων με τη μεγιστοποίηση του κέρδους, και αυτό θα γίνει αφενός με την ανάλυση ξεχωριστά κάθε κατηγορίας κόστους αλλά και με την παρουσίαση των συνθηκών στην ναυτιλιακή αγορά. Προς την κατεύθυνση αυτή, αρχικά θα επιχειρηθεί μια ανάλυση των παραγόντων που δημιουργούν οι νέες συνθήκες στην ναυτιλιακή αγορά, καθώς επίσης θα οριστεί το ποιές είναι αυτές οι συνθήκες οικονομικές ή θεσμικές που μεταβάλλονται, αλλάζοντας συνεπώς και την ίδια την αγορά.

Στο δεύτερο κεφάλαιο θα επιχειρηθεί μια ανάλυση της tramp ναυτιλίας, ξεκινώντας από τα χαρακτηριστικά της, αλλά και τον ανταγωνισμό που επικρατεί στην ελεύθερη φορτηγό ναυτιλία, ενώ στο τέλος του κεφαλαίου θα αναλυθούν οι βασικότεροι τύποι tramp πλοίων, ενώ θα αναφερθούμε επίσης σε στοιχεία που προσδιορίζουν τον ναύλο αλλά και την ποιότητα στη μεταφερόμενη υπηρεσία της.

Στο τρίτο κεφάλαιο, θα επιχειρήσουμε μια σύντομη ανάλυση στην ναυτιλία γραμμών με σκοπό την κατανόηση της φύσης και αυτής της αγοράς έτσι ώστε να επιχειρηθεί μια σύγκριση μεταξύ των δύο αγορών και να κατανοήσουμε καλύτερα την ελεύθερη αγορά μέσα από τις διαφορές τους. Με τη συγκριτική αυτή ανάλυση θα μπορέσουμε να εντοπίσουμε τις βασικές διαφορές μεταξύ των δύο αγορών, καθώς αυτό θα μας δώσει αρκετά στοιχεία για την περαιτέρω ανάλυση του κόστους της αγοράς tramp ξεχωριστά.

Στο τέταρτο κεφάλαιο θα επιχειρήσουμε να αναλύσουμε την σύνθεση του κόστους μιας ναυτιλιακής επιχείρησης. Στην ναυτιλιακή εταιρεία όπως και σε όλες τις άλλες επιχειρήσεις το κόστος της, είναι αποτέλεσμα της λειτουργίας της και χωρίζεται σε μεταβλητό και σταθερό ανάλογα με τον χρονικό ορίζοντα στον οποίο μετασχηματίζονται οι συντελεστές παραγωγής. Στο κεφάλαιο αυτό λοιπόν θα γίνει μια απόπειρα της

διάκρισης του κόστους με κριτήριο τη δραστηριότητα της επιχείρησης αλλά θα αναφερθούν επίσης και ποιοι είναι οι παράγοντες που το επηρεάζουν και το μεταβάλλουν.

Στο πέμπτο κεφάλαιο θα επιχειρήσουμε μια πιο αναλυτική παρουσίαση του κόστους της αγοράς ελεύθερης ναυτιλίας (tramp) ενώ παράλληλα θα αναλυθεί και ο επιμερισμός του κόστους ανάλογα με το συμβόλαιο της ναύλωσης.

Στο έκτο κεφάλαιο θα επιχειρήσουμε να καταδείξουμε τους λόγους για τους οποίους η δομή του κόστους έχει μεταβληθεί στην αγορά ελεύθερης ναυτιλίας. Ενώ παράλληλα θα γίνει αναφορά στις παρούσες συνθήκες που διαδραμάτισαν σημαντικό ρόλο σε αυτή την αλλαγή στη σύνθεση του κόστους των ναυτιλιακών εταιρειών και τον ρόλο που έχει διαδραματίσει το θεσμικό πλαίσιο στις αλλαγές αυτές.

Τα συμπεράσματα και ο επίλογος ακολουθούν στο έβδομο κεφάλαιο.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1: ΟΙ ΝΕΕΣ ΣΥΝΘΗΚΕΣ ΣΤΗΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Οι αλλαγές στις τάσεις καθώς επίσης και η αναμόρφωση των διεθνών θαλάσσιων μεταφορών και του εμπορίου, έχουν συμβάλλει σημαντικά στην αλλαγή των πολιτικών των ναυτιλιακών εταιρειών, το οποίο έχει επίπτωση και στο κόστος της λειτουργίας των πλοίων. Η μεταβολή του κόστους, των τιμών και των δομών logistics, αλλά και η αλλαγή στις αλυσίδες εφοδιασμού καθώς επίσης και οι μεταβολές στα συγκριτικά πλεονεκτήματα των αναπτυγμένων και των αναπτυσσόμενων χωρών, έχουν μεταβάλλει σημαντικά τους όρους και τις συνθήκες στη χάραξη της εμπορικής ανταγωνιστικότητας αλλά και στο επίπεδο ένταξης των χωρών στα παγκόσμια δίκτυα μεταφοράς και εμπορίας τους.

Ένας παράγοντας που συντελεί σημαντικά στη διαμόρφωση νέων συνθηκών στο διεθνές εμπόριο είναι η ραγδαία ανάπτυξη των αναπτυσσόμενων χωρών. Η ανάπτυξη των χωρών αυτών έχουν αποτελέσει το ένα σημαντικό μοχλό επανεκκίνησης της οικονομικής ανάπτυξης, τονώνοντας παράλληλα τη ζήτηση για τις θαλάσσιες μεταφορές και το διεθνές εμπόριο.

1.1 ΑΛΛΑΓΕΣ ΣΤΗΝ ΠΡΟΣΦΟΡΑ ΚΑΙ ΤΗ ΖΗΤΗΣΗ

Η παγκοσμιοποίηση της αγοράς και η ανάπτυξη των αναδυόμενων χωρών αποτελούν ένα σημαντικό παράγοντα που επηρεάζει τη πρόσφορα και τη ζήτηση των θαλάσσιων μεταφορών και των υπηρεσιών τους. Η τεράστια ανάπτυξη που γνώρισε η οικονομία της Κίνας στις αρχές του 21^{ου} αιώνα μετέβαλλε σημαντικά τη συνάρτηση προσφοράς και ζήτησης των θαλάσσιων μεταφορών, εκτοξεύοντας σε υψηλά επίπεδα της ζήτησης για πρώτες ύλες και τελικά προϊόντα.

Εδώ και αρκετά χρόνια συντελείται ένας μεγάλος αριθμός αλλαγών οι οποίες έχουν μεταβάλλει σημαντικά το μοντέλο προσφοράς και ζήτησης που επικρατούσε μέχρι πρότινος στις θαλάσσιες μεταφορές. Οι αλλαγές αυτές αφορούν στην χρήση εμπορευματοκιβωτίων σε κάθε είδους μεταφορές πέρα από τις θαλάσσιες. Επιπλέον μεγάλη συμβολή στην αλλαγή των συνθηκών στη ναυτιλία διαδραματίζει η απελευθέρωση του εμπορίου από τον αυστηρό κυβερνητικό έλεγχο, η μεγαλύτερη συμμετοχή του ιδιωτικού τομέα στον τομέα των μεταφορών, καθώς και οι πολιτικοί και γεωπολιτικοί μετασχηματισμοί, οι οποίοι έχουν ενταθεί ιδιαίτερα τα τελευταία χρόνια. Αυτά

περιλαμβάνουν μια παγκοσμιοποίηση στις δραστηριότητες της παραγωγής, επέκταση των αλυσίδων εφοδιασμού, την ανάπτυξη ενδο-εταιρικών συναλλαγών και ενδιάμεσων αγαθών, καθώς και την επέκταση των ενδοπεριφερειακών ροών.

Επιπλέον η αύξηση εξαγωγών σιδηρομεταλλεύματος από αναδυόμενες οικονομίες όπως είναι η Βραζιλία οδηγούν σε αύξηση της ζήτησης των θαλασσιών μεταφορών. Η εξειδίκευση στην παροχή των υπηρεσιών των θαλασσιών μεταφορών οδήγησε τις αναπτυσσόμενες χώρες να αποκτήσουν μεγαλύτερο μερίδιο αγοράς στον τομέα των θαλασσιών μεταφορών.

Η αύξηση του μεγέθους και της χωρητικότητας των πλοίων, σε ότι αφορά την πλευρά της προσφοράς, οδηγεί παράλληλα στην αύξηση των εμπορευματοκιβωτίων. Αυτό συνεπάγεται τη σταδιακή μείωση του μεταφορικού κόστους.

Οι δυσμενείς συνθήκες στη ναυλαγορά από το 2008 και έπειτα, ανάγκασαν πολλούς πλοιοκτήτες να ακυρώσουν τις παραγγελίες πλοίων τους, οι οποίες ήταν ούτως ή άλλως πλεονάζουσες της ζήτησης, ώστε να αντιμετωπίσουν την περιορισμένη ρευστότητα. Η πορεία της ναυλαγοράς τα τελευταία χρόνια οδήγησε της ναυτιλιακές επιχειρήσεις να μειώσουν τις επενδύσεις τους, έτσι ώστε να διατηρήσουν τη ρευστότητά τους σε εξαιρετικά δύσκολες συγκυρίες. Στην ενότητα αυτή θα γίνει αναφορά στις τάσεις που επικρατούν και πώς αυτές επηρεάζουν την ζήτηση και την προσφορά θαλασσιών μεταφορών.

1.1.1 ΤΙΜΕΣ ΤΩΝ ΚΑΥΣΙΜΩΝ ΚΑΙ ΜΕΙΩΣΗ ΤΗΣ ΤΑΧΥΤΗΤΑΣ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

Η αύξηση των τιμών του πετρελαίου έχει σημαντική επίδραση στο παγκόσμιο εμπόριο αλλά και στις θαλάσσιες μεταφορές. Η επίδραση αυτή έγκειται στην αύξηση του κόστους των καυσίμων που χρησιμοποιούνται για την πρόωση των πλοίων. Ενώ οι τιμές του πετρελαίου και τα καύσιμα των πλοίων συσχετίζονται, η σχέση τους έχει εξελιχθεί τα τελευταία χρόνια και δείχνει πως η διαμόρφωση στις τιμές των καυσίμων των πλοίων, δεν εξαρτάται μόνο από τις αυξομειώσεις των τιμών του πετρελαίου, αλλά καθορίζεται επίσης από άλλους παράγοντες, όπως η αυξανόμενη ζήτηση για καύσιμα, η οποία είναι αποτέλεσμα της αύξησης του παγκόσμιου στόλου. Τα τελευταία χρόνια ειδικότερα οι τιμές των καυσίμων έχουν διπλασιαστεί. Με δεδομένο λοιπόν ότι αυτό αποτελεί το

σημαντικότερο μέρος των λειτουργικών δαπανών μιας ναυτιλιακής εταιρείας που αντιστοιχεί περίπου στο 50-60 τοις εκατό¹, οι διαρκείς αυξήσεις στα καύσιμα πλοίων αυξάνει σημαντικά το κόστος ενώ παράλληλα συντελεί στη μείωση των κερδών των πλοιοκτητών, ειδικότερα σε περιόδους που η αγορά εμπορευμάτων βρίσκεται σε ύφεση. Ειδικότερα σε ότι αφορά τα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, των οποίων οι ταχύτητες είναι υψηλότερες σε σχέση με τα bulkers και τα δεξαμενόπλοια, η αύξηση των τιμών καυσίμων έχουν ιδιαίτερη επίδραση στον τρόπο με τον οποίο οργανώνεται η οικονομική δραστηριότητα των ναυτιλιακών εταιρειών. Προς την κατεύθυνση λοιπόν ανεύρεσης αποτελεσματικότερων τρόπων για την εξοικονόμηση καυσίμων, ξεκίνησε σε αρκετούς τομείς της ναυτιλίας, η μείωση της ταχύτητας των πλοίων κατά την πλεύση τους σε αρκετές διαδρομές (trades) ως ένα μέσο εξοικονόμησης της κατανάλωσης των καυσίμων. Φαίνεται λοιπόν πως παρόλο που η αύξηση του κόστους των καυσίμων είναι ο βασικός λόγος που οδήγησε στην μείωση της ταχύτητας των πλοίων ειδικά την περίοδο που η οικονομική ύφεση εντάθηκε, ωστόσο αποτέλεσε έναν σημαντικό λόγο απορρόφησης της πλεονάζουσας χωρητικότητας για τα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων. Ωστόσο γίνονται πολλές συζητήσεις σχετικά με το αν το μέτρο αυτό μπορεί να είναι μακροπρόθεσμα βιώσιμο. Δεν είναι λίγοι αυτοί που υποστηρίζουν πως πρόκειται για ένα μεταβατικό μέτρο που ενδέχεται, να εκλείψει με την οικονομική ανάκαμψη και τη σταθεροποίηση των τιμών του πετρελαίου, ενώ άλλοι υποστηρίζουν πως η μείωση της ταχύτητας των πλοίων αποτελεί μια τακτική που θα παραμείνει καθώς προσφέρει μεγαλύτερη αποδοτικότητα στην κατανάλωση των καυσίμων (Branch, 2007, σελ.159).

1.1.2 Η ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΤΟΥ ΚΑΝΑΛΙΟΥ ΤΟΥ ΠΑΝΑΜΑ

Τα σχέδια για την επέκταση του καναλιού του Παναμά εκτός του ότι επιτρέπουν τη διέλευση ενός ολοένα αυξανόμενου αριθμού πλοίων (έως και τα Post panamax των οποίων οι χωρητικότητα ξεπερνάει τους 92,000 μετρικούς τόνους, και το μήκος τους αυξάνεται σημαντικά σε σχέση με τα panamaxes που διέρχονται το κανάλι του Παναμά μέχρι σήμερα), η επέκταση αυτή και η διεύρυνση του καναλιού θα έχει ως άμεσο αποτέλεσμα τη μείωση των καθυστερήσεων και του κόστους για τα πλοία (UNCTAD,2013). Σύμφωνα

¹ Παγκόσμιο Ναυτιλιακό Συμβούλιο, 2008

με τις αρχές του Παναμά η διάνοιξη της Διώρυγας του Παναμά θα οδηγήσει στην εξοικονόμηση κόστους που θα κυμαίνεται για τους ναυλωτές μεταξύ του 7 τοις εκατό και 17 τοις εκατό. Φαίνεται πως η πρώτη άμεση επίπτωση του διάνοιξης του καναλιού θα γίνει αισθητή ειδικότερα στα λιμάνια της Δυτικής Ακτής των Ηνωμένων Πολιτειών και όλων των συνδέσεων μεταφοράς που συνδέουν τον Ειρηνικό και τις ακτές του Ατλαντικού. Καθώς το κομμάτι της γης που ενώνει τα δύο τμήματα παρέχει μια ελαφρώς ταχύτερη σύνδεση, ο ανταγωνισμός με την διώρυγα του Παναμά είναι ένα σημαντικό ζήτημα και ο τρόπος με τον οποίο τα λιμάνια της Δυτικής Ακτής και οι μεταφορείς της περιοχής θα καταφέρουν να προετοιμαστούν έτσι ώστε να ανταποκριθούν στην επέκταση του καναλιού θα καθορίσει την έκταση του ανταγωνισμού. Οι Σιδηροδρομικές εταιρείες στις Ηνωμένες Πολιτείες έχουν αρχίσει ήδη να ασχολούνται με την ανάπτυξη μια πρωτοβουλίας για ανάπτυξη ενός χερσαίου τερματικού σταθμού (Lower, 2013).

Μια άλλη ακόμα πιθανή επίπτωση από την διεύρυνση του καναλιού είναι η αλλαγή στη ναυτιλιακή δυναμική των διαφόρων εμπορεύσιμων αγαθών που προκαλείται όχι μόνο από τις οικονομίες κλίμακας, αλλά και από τη δομή των διοδίων και τη μείωση του χρόνου διέλευσης.

Ενώ η επέκταση αρχικά έχει ως στόχο να προσελκύσει φορτία από την Ασία προς την Ανατολική Ακτή των Ηνωμένων Πολιτειών, ωστόσο και για το εμπόριο των άλλων αγαθών από διαφορετικές περιοχές αναδύεται πλέον ως δυνητικά σημαντικό για τους χρήστες του νέου διευρυμένου αυτού καναλιού. Καθώς οι νέες διαστάσεις του καναλιού επιτρέπουν πλοία μεγαλύτερη χωρητικότητας να διέρχονται μέσα σε αυτό, σημαντικές αλλαγές αναμένεται να συντελεστούν σε μια μεγάλη μια σειρά από αγορές και εμπορικούς δρόμους. Ειδικότερα όμως τα εμπορεύματα και τα αγαθά που το εμπόριο τους αναμένεται να ενισχυθεί από την εξέλιξη αυτή είναι τα εξής:

(α) τα σιτηρά από τα λιμάνια των Ηνωμένων Πολιτειών και ειδικότερα της Ανατολικής Ακτής προς την Ασία

(β) της σόγιας της οποίας η μεταφορά πραγματοποιείται από την Αμερική μέχρι την Ασία

(γ) του άνθρακα και σιδηρομεταλλεύματος κυρίως των φορτίων που μεταφέρονται από την Κολομβία, τη Βολιβιανή Δημοκρατία, τη Βενεζουέλα και τη Βραζιλία σε προορισμούς στην Ασία

(δ) οι μεταφορές άνθρακα από την Ανατολική Ακτή των Ηνωμένων Πολιτειών στην Ασία, ιδίως στην Κίνα

(ε) του πετρελαίου που μεταφέρεται από τον Ισημερινό προς την Ανατολική Ακτή των Ηνωμένων Πολιτειών

(στ) το φυσικού αερίου που προέρχεται από Τρινιντάντ και προορίζεται για προορισμό στην Χιλή

(ζ) οι εξαγωγές του φυσικού αερίου από τις Ηνωμένες Πολιτείες προς την Ασία

Πέρα όμως από τον αριθμό των αγαθών αλλά και των εμπορικών δρόμων που αναμένεται να μεταβληθούν, άλλες σημαντικές επιπτώσεις από την διεύρυνση του καναλιού περιλαμβάνουν την ανάπτυξη πλοίων μεγαλύτερης χωρητικότητας και την ανάπτυξη νέων τερματικών καθώς και την ανάπτυξη νέων περιοχών μεταφόρτωσης ιδιαίτερα στην περιοχή της Καραϊβικής (Rodríguez και Notteboom, 2012). Ενώ παράλληλα εικάζεται και η μείωση των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα από τη ναυτιλία, μια επίπτωση που παρόλα αυτά δε φαίνεται να συνδέεται άμεσα με την διεύρυνση του καναλιού.

Εκτός από τη φυσική επέκταση του καναλιού του Παναμά, υπάρχουν μια σειρά από ζητήματα που θα μπορούσαν να επηρεάσουν την ικανότητα της διευρυμένης διώρυγας του Παναμά να εδραιωθεί ως μια βασική θαλάσσια διαδρομή για το διεθνές εμπόριο των αγαθών.

Τα ζητήματα που επηρεάζουν μεταξύ άλλων περιλαμβάνουν:

- Τις εξελίξεις στις τιμές των καυσίμων
- Τις μεταβολές στους χρόνους παράδοσης
- Την ανακατανομή της παραγωγικής βάσης σε άλλες περιοχές του πλανήτη

- Τις αλλαγές στην πηγή της παγκόσμιας ζήτησης στις αναπτυσσόμενες περιοχές και μακριά από τις παραδοσιακές θέσεις και τις συνεργασίες
- Τον βαθμό στον οποίο τα λιμάνια θα είναι σε θέση να χειριστούν αποτελεσματικά τις εργασίες φόρτωσης και εκφόρτωσης που αφορούν τα μεγαλύτερα πλοία post Panamax.
- Την επίδραση των επενδύσεων σε λιμένες και στις δύο ακτές των Ηνωμένων Πολιτειών και τις συνθήκες ανταγωνισμού
- Τα τέλη για την διέλευση του καναλιού και το πώς αυτό θα επηρεάσει την ανταγωνιστικότητά του σε σχέση με άλλα κανάλια και διώρυγες
- Τον τρόπο με τον οποίο άλλες δίοδοι, όπως είναι αυτή της διώρυγας του Σουέζ θα ανταποκριθούν στη διεύρυνση της διώρυγας του Παναμά, καθώς οι δύο αυτοί δίοδοι είναι έχουν μεταξύ τους ένα είδος άτυπου ανταγωνισμού.

1.2 ΑΛΛΑΓΕΣ ΣΤΟ ΝΟΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ

Πέρα από τις οικονομικές συνθήκες τις αγορές, η κλιματική αλλαγή αλλά και η ανάγκη για ανάληψη της κοινωνικής ευθύνης από την πλευρά των ναυτιλιακών επιχειρήσεων οδήγησε στην δημιουργία ενός νέου νομικού και κανονιστικού πλαισίου, οι οποίες επέδρασαν σημαντικά στην αγορά των θαλάσσιων μεταφορών και στις πολιτικές των επιχειρήσεων. Η εξάρτηση του κλάδου από την καύσιμη ύλη και ειδικότερα από το πετρέλαιο, δημιούργησαν την πίεση να στραφεί η ναυτιλία προς περισσότερο “πράσινους” ενεργειακούς πόρους, που συνεπάγονται χαμηλές εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα. Μια τέτοια αλλαγή στο θεσμικό πλαίσιο ωστόσο δεν τελέστηκε χωρίς να έχει οικονομικές επιπτώσεις. Η προσπάθεια λοιπόν προς μια πιο βιώσιμη ναυτιλία επέφερε σημαντικές αλλαγές στο μέχρι τότε μοντέλο μεταφορών.

Ξεχωριστή μνεία πρέπει να γίνει εδώ στο Παράρτημα VI της MARPOL που προβλέπει τη μείωση των αερίων εκπομπών που προέρχονται από τα πλοία και ετέθη σε ισχύ την 1/1/2013. Στην ισχύουσα μορφή του Παραρτήματος VI οι εκπομπές αυτές περιλαμβάνουν Οξειδία του Αζώτου (NOx), Οξειδία του Θείου (SOx), Ουσίες που Καταστρέφουν το Όζον και Πτητικές Οργανικές Ενώσεις (VOC) ενώ παράλληλα

υιοθετήθηκαν το 2011 τεχνικά μέτρα για την μείωση των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα από τα πλοία.

Με τον κανονισμό 782/2003/EK που αφορά στα υφαλοχρώματα των πλοίων, απαγορεύθηκε η χρήση του TBT στα υφαλοχρώματα, και επιβλήθηκε η αντικατάσταση τους με υφαλοχρώματα νέας γενιάς "φιλικότερων" προς το περιβάλλον.

Οι κανονισμοί που περιέχουν προβλέψεις για τη διαχείριση έρματος, προβλέπουν την παράδοση και επεξεργασία του σε ευκολίες υποδοχής και ρυθμίζονται από τον IMO.

Επιπλέον σε ότι αφορά το κανονιστικό πλαίσιο, ο διεθνής Οργανισμός ILO υιοθέτησε το 2006 τη Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας η οποία ρυθμίζει τα πλαίσια αναφορικά με την υγεία, την ασφάλεια και την ευημερία των ναυτικών. Οι κανόνες της Σύμβασης είναι υποχρεωτικό να ακολουθείται από όλα τα σκάφη που φέρουν σημαία κράτους που έχει επικυρώσει τη Σύμβαση και περιλαμβάνει ένα ελάχιστο επίπεδο ασφάλειας και ευημερίας του πληρώματος, επιβάλλοντας συγκεκριμένες απαιτήσεις σχετικά με τα εργασιακά τους δικαιώματα και το επίπεδο διαβίωσης μέσα στο πλοίο.

Όλες αυτές οι κανονιστικές ρυθμίσεις οι οποίες έχουν επικυρωθεί σχετικά πρόσφατα, έχουν σημαντική επίδραση στον τρόπο με τον οποίο λειτουργούν οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις και στο πώς διαμορφώνεται πλέον το περιβάλλον μέσα στο οποίο ασκούν τις οικονομικές τους δραστηριότητες.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2: Η ΕΛΕΥΘΕΡΗ ΦΟΡΤΗΓΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

2.1 Η ΕΝΝΟΙΑ ΤΗΣ ΕΛΕΥΘΕΡΗΣ ΦΟΡΤΗΓΟΥ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ (TRAMP)

Αν και δεν υπάρχει κάποιος σαφής ορισμός για την tramp ναυτιλία η Ευρωπαϊκή Επιτροπή προσπάθησε μέσα από τη σχετική Οδηγία της να αποδώσει τον ορισμό της tramp ναυτιλίας ως εξής:

«η μεταφορά αγαθών σε χύδην μορφή σε ένα πλοίο που έχει ναυλωθεί εξ' ολοκλήρου ή μερικώς από έναν ή περισσότερους ναυλωτές σε χρονοναύλωση είτε σε ναύλωση κατά ταξίδι ή κάθε άλλη μορφή ταξιδιού που δεν έχει προγραμματισμένα δρομολόγια ή δρομολόγια που δεν έχουν ανακοινωθεί, όπου οι ναύλοι είναι ελεύθερα διαπραγματεύσιμοι ανά περίπτωση και πάντα σύμφωνα με τους κανόνες της προσφοράς και της ζήτησης.» (Ευρωπαϊκή Επιτροπή άρθρο 13 α, (ΕΟΚ) παρ.4056/86).

Με βάση το παραπάνω η ελεύθερη φορτηγός ναυτιλία (Tramp) λοιπόν μπορεί να οριστεί ως η αγορά που μεταφέρει αγαθά σε όλα τα λιμάνια ανά τον κόσμο, καλύπτοντας τις μεταφορικές ανάγκες σε παγκόσμια κλίμακα ανάλογα με τη ζήτηση. Ουσιαστικά ναυτιλία tramp υπάρχει όπου υπάρχει ζήτηση για τις υπηρεσίες της. Η ζήτηση για τις υπηρεσίες αυτές πολλές φορές είναι εποχική (π.χ. grains). Ένα πλοίο “tramp” μπορεί να είναι οποιοδήποτε πλοίο που δεν έχει καθορισμένο δρομολόγιο και συνήθως μεταφέρει χύδην φορτία, είτε μεταξύ δύο λιμανιών, είτε μεταξύ περισσότερων. Στην tramp ναυτιλία συνήθως μεταφέρεται ένα είδος φορτίου και συνήθως μεταφέρονται φορτία από έναν ναυλωτή. Ο ναύλος στην ελεύθερη ναυτιλία είναι διαπραγματεύσιμος και μεταβάλλεται ανάλογα με την απόσταση, το μεταφερόμενο φορτίο και διαφέρει ανάλογα με την περίπτωση. Επίσης τα ταξίδια τα οποία εκτελεί το πλοίο tramp καθορίζονται από το ναυλοσύμφωνο, τη σχέση σύμβασης μεταξύ του πλοιοκτήτη και του ναυλωτή. Τα φορτία στην ελεύθερη φορτηγό μπορεί να είναι είτε χύδην ξηρού (dry bulk) είτε υγρά φορτία (liquid bulk).

2.2 ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΗΣ ΑΓΟΡΑΣ

Στην ενότητα αυτή θα γίνει αναφορά στα χαρακτηριστικά της tramp ναυτιλίας. Όπως αναφέρθηκε στην προηγούμενη ενότητα, η ελεύθερη φορτηγός ναυτιλία αφορά σε

μεταφορά χύδην φορτίων που συνδέει λιμάνια σε όλο τον κόσμο χωρίς να υπάρχει τακτική γραμμή μεταξύ των λιμανιών, ενώ τα δρομολόγια που ακολουθεί είναι καθαρά αποτέλεσμα ζήτησης.

Στα βασικά χαρακτηριστικά της tramp ναυτιλίας θα μπορούσαμε να αναφερθούμε ως εξής: Αφενός η αγορά της ελεύθερης ναυτιλίας πλησιάζει αρκετά στην τέλεια ανταγωνιστική αγορά. Στην πραγματικότητα δεν υπάρχει τέλεια ανταγωνιστική αγορά, ωστόσο η tramp ναυτιλία θα μπορούσε να χαρακτηριστεί ως «οιονεί» ανταγωνιστική, καθώς υπάρχει μεγάλος αριθμός μεταφορέων, σε πολλές χώρες. Είναι λοιπόν σαφές πως οι αποφάσεις της μιας επιχείρησης πολύ δύσκολα θα επηρεάσουν την αγορά στο σύνολό της. Συνεπώς, όπως ορίζεται και από το υποθετικό μοντέλο του τέλειου ανταγωνισμού, ένας μεταφορέας δεν μπορεί να επηρεάσει την τιμή, εν προκειμένω το επίπεδο των ναύλων. Το επίπεδο των ναύλων, όπως έχει ήδη αναφερθεί, είναι αποτέλεσμα της προσφοράς και της ζήτησης στον κλάδο. Επιπλέον σε μια αγορά τέλειου ανταγωνισμού, μια αναγκαία συνθήκη είναι η ομογένεια του προϊόντος ή της υπηρεσίας. Σε γενικές γραμμές, θα μπορούσαμε να θεωρήσουμε τις υπηρεσίες της ελεύθερης αγοράς ως ομοιογενείς καθώς ο λόγος γίνεται για την χωρητικότητα του πλοίου που προσφέρει τις μεταφορικές υπηρεσίες στην ελεύθερη ναυτιλία. Εξίσου σημαντικό είναι να αναφερθεί πως υπάρχει πλήρης πληροφόρηση στην αγορά. Πιο συγκεκριμένα, οι πελάτες αλλά και οι ανταγωνιστές έχουν πρόσβαση στις πληροφορίες σχετικά με τα ναύλα αλλά και τα κέρδη των εταιρειών μέσα από διάφορες πηγές (πχ BDI reports). Τέλος πρέπει να γίνει αναφορά στα εμπόδια εισόδου και εξόδου από την αγορά. Η είσοδος στην ελεύθερη αγορά θεωρείται σχετικά εύκολη και με σχετικά μικρά εμπόδια εισόδου. Ειδικότερα πρέπει να αναφερθεί πως τα πιθανά εμπόδια που ο νέος «παίκτης» αντιμετωπίζει κατά την είσοδο του στην tramp ναυτιλία αφορούν στο κεφάλαιο, την επιλογή του κατάλληλου χρόνου, τα διοικητικά εμπόδια καθώς επίσης και τα τεχνολογικά εμπόδια εισόδου.

Ένα ακόμα χαρακτηριστικό της tramp ναυτιλίας είναι η εξάρτηση του κλάδου από τις αλλαγές στην προσφορά και τη ζήτηση. Η εξάρτηση λοιπόν αυτή της αγοράς από τις τάσεις της αγορά και της ζήτησης φαίνεται χαρακτηριστικά από τις μετακινήσεις των πλοίων, καθίσταται λοιπόν σαφές πως η αγορά tramp εξαρτάται σημαντικά από παράγοντες όπως η εποχικότητα ή κλιματικά στοιχεία και αυτά μπορεί να επηρεάσουν

σημαντικά την επιλογή των πλοιοκτητών να φορτώσουν ένα φορτίο αντί κάποιου άλλου. Αποτέλεσμα όλης αυτής της κινητικότητας από την πλευρά της ζήτησης είναι να δημιουργείται η ανάγκη να προσαρμοστεί η προσφορά στις απαιτήσεις της ζήτησης. Για να γίνει αυτό απαιτείται κάποιος χρόνος από την αγορά για να προσαρμοστεί. Η ανισορροπία αυτή μεταξύ προσφοράς και ζήτησης επηρεάζει το επίπεδο των ναύλων με αποτέλεσμα όταν η ζήτηση μεταφορικών υπηρεσιών ξεπερνά τη ζήτηση το επίπεδο των ναύλων να κινείται ψηλά, ενώ όταν συμβαίνει το αντίθετο, το επίπεδο των ναύλων να κινείται σε χαμηλότερα επίπεδα. Από την άλλη μεριά η εξάρτηση της αγοράς από την προσφορά καταδεικνύεται κυρίως από την ανάγκη για νέα μεγαλύτερα πλοία, μέσω των οποίων επιτυγχάνονται και οι οικονομίες κλίμακας.

Επιπλέον ένα χαρακτηριστικό της αγοράς είναι η δυνατότητα της να ανταποκρίνεται στις ανάγκες των καταναλωτών των υπηρεσιών της. Η ελεύθερη φορτηγός αγορά είναι προσανατολισμένη στις ανάγκες των πελατών της ενώ ένα στοιχείο που φανερώνει τον τρόπο με τον οποίο η ναυτιλία tramp προσαρμόζεται στις ανάγκες των πελατών της για αξιόπιστη, γρήγορη και ασφαλή μεταφορά των προϊόντων είναι η εξέλιξη των πλοίων σε πλοία πιο εξειδικευμένα για μεταφορά συγκεκριμένων φορτίων (reefer για μεταφορά κατεψυγμένων τροφίμων, open hatch για προϊόντα ξυλείας). Προς την κατεύθυνση αυτή η ελεύθερη φορτηγός ναυτιλία χωρίζεται σε μικρότερα τμήματα, που το καθένα έχει μια εξειδικευμένη λειτουργία (ανά χωρητικότητα, ανά φορτίο κτλ). Παραδοσιακά η διάκριση, η οποία γίνεται στην τμηματοποίηση της tramp αγοράς είναι σε αγορά χύδην ξηρού και στην αγορά χύδην υγρού φορτίου, όμως στη βιβλιογραφία αναφέρεται και μια τρίτη που αναφέρεται ως «βιομηχανική» ή εξειδικευμένη και αφορά στο είδος του μεταφερόμενου φορτίου. Όπως αναφέρθηκε στην προηγούμενη παράγραφο η εξέλιξη του στόλου και το «χτίσιμο» μεγαλύτερων πλοίων, αποτελεί ένα ακόμη δείγμα της πελατο-κεντρικής κατεύθυνσης στην tramp ναυτιλία. Ένα χαρακτηριστικό πρόσφατο παράδειγμα είναι η δημιουργία και χρήση ενός στόλου μεγαθηρίων 400,000 μετρικών τόνων (Valemax) από τον βραζιλιάνικο κολοσσό σιδηρομεταλλεύματος Vale, εξασφαλίζοντας την ταχύτατη και πιο αποδοτική εξυπηρέτηση των πελατών της.

2.3 ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΣ ΣΤΗΝ TRAMP ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Όπως αναφέρθηκε στο προηγούμενο κεφάλαιο η ελεύθερη φορτηγός ναυτιλία είναι μια ανταγωνιστική αγορά ενώ σε αντίθεση με την αγορά τακτικών γραμμών, λειτουργεί με τους όρους της διαπραγματευτικής ισότητας. Η δομή της αγοράς μοιάζει πολύ με την αγορά του τέλειου ανταγωνισμού. Τα χαρακτηριστικά που καθιστούν την tramp ως μια ανταγωνιστική αγορά είναι τα εξής:

1) Μεγάλος αριθμός μεταφορέων που συνεπάγεται μεγάλη προσφορά υπηρεσιών. Καθώς η ζήτηση είναι αναλογικά μικρότερη αυτό συνεπάγεται διαπραγματευτική ισότητα στους ναυλωτές.

2) Ομοιογένεια του προϊόντος. Το προϊόν της tramp ναυτιλίας θεωρείται ομοιογενές από την σκοπιά πως το αντικείμενο διαπραγμάτευσης είναι ο διαθέσιμος χώρος στο πλοίο. Συνεπώς αυτό σημαίνει μια σχετική ομοιογένεια του προϊόντος.

3) Πλήρης και επαρκής πληροφόρηση

4) Ευκολία εισόδου στον κλάδο

Είναι εμφανές πως η δομή της αγοράς της ελεύθερης φορτηγού ναυτιλίας έχει την ιδιαιτερότητα η χωρητικότητα να είναι πολλές φορές πλεονάζουσα από την ζήτηση. Αυτό συμβαίνει όταν υπάρχει μεγάλος αριθμός μεταφορέων. Σε αυτή την περίπτωση διαμορφώνεται δυσαναλογία προσφοράς και ζήτησης αντίστροφη από αυτή της αγοράς τακτικών γραμμών. Με αυτό τον τρόπο οι ναυλωτές έχουν περισσότερες επιλογές αφού μπορούν να διαλέξουν από ένα μεγάλο αριθμό μεταφορέων.

Σε ότι αφορά την ομοιογένεια του προϊόντος, εκτός από τον μεγάλο αριθμό τους προσφέρουν και ένα προϊόν το οποίο θεωρείται ομοιογενές. Το προϊόν αυτό είναι ο χώρος πάνω στο πλοίο τους. Συνεπώς, για τον ναυλωτή δεν έχει μεγάλη σημασία ποιό μεταφορέα θα διαλέξει αφού από όλους θα λάβει το ίδιο. Κάπως έτσι προκύπτει και η υπόθεση ανταγωνισμού που συνεπάγεται πως ο κάθε ναυλωτής έχει τη δυνατότητα να επιλέξει ανάμεσα σε ένα μεγάλο αριθμό μεταφορέων και αυτό του δίνει μεγαλύτερη εξουσία και μεγάλο διαπραγματευτικό πλεονέκτημα καθώς μπορεί σε κάθε περίπτωση διαφωνίας να επιλέξει έναν διαφορετικό μεταφορέα.

Επιπλέον ένα ακόμα σημαντικό στοιχείο του ανταγωνισμού όπως αναλύθηκε πιο πάνω είναι η πλήρης πληροφόρηση και παράλληλα η διαφάνεια στην πληροφόρηση. Αυτά τα δύο αποτελούν κλειδί στη λειτουργία και την ισορροπία της αγοράς. Από τη μία πλευρά οι μεταφορείς προσπαθούν να προβάλλουν τα σημαντικά χαρακτηριστικά των υπηρεσιών τους προκειμένου ο καταναλωτής να επιλέξει αυτούς και από την άλλη, ο ναυλωτής θέλει να έχει όλες τις διαθέσιμες πληροφορίες σχετικά με την αγορά με σκοπό να κάνει την πιο συμφέρουσα επιλογή. Σε αυτή την περίπτωση της tramp αγοράς το Baltic Exchange αποτελεί το μέσο όπου πληροφορίες όπως οι τιμές των ναύλων, είναι διαθέσιμες. Αυτή η ευκολία της πληροφόρησης συνεπάγεται εκτός των άλλων και ευκολία στην πληροφόρηση σχετικά με τα κόστη της tramp ναυτιλίας. (Spurling, 2010)

Σε ότι αφορά τα εμπόδια εισόδου και εξόδου στον κλάδο διασφαλίζεται πως η ευκολία πρόσβασης στην αγορά εξασφαλίζει τη συνέχιση της ύπαρξης πολλών μεταφορέων στο μέλλον, καθώς τα σχετικά χαλαρά εμπόδια εισόδου και εξόδου διευκολύνουν τις νέες επιχειρήσεις να δημιουργήσουν ένα brand name στην αγορά και να επιδιώξουν ένα μακροχρόνιο αποτέλεσμα. Επιπλέον είναι εύκολο για τους ναυλωτές να αντικαταστήσουν έναν μεταφορέα με κάποιον άλλο σε περίπτωση διαφωνίας μεταξύ τους.

Η υπόθεση ανταγωνιστικότητας που βάσει ορισμού της tramp ναυτιλίας, περιέχεται στην ελεύθερη διαπραγμάτευση του ναύλου, βρίσκεται σε συνάρτηση με την προσφορά και τη ζήτηση. Όπως έχει ήδη αναφερθεί σε προηγούμενο κεφάλαιο παρόλο που γενικά δεν είναι εύκολο να εντοπίσει κανείς μεταφορικό κλάδο που να εφαρμόζει το μοντέλο του τέλειου ανταγωνισμού, ωστόσο η tramp ναυτιλία αποτελεί ένα παράδειγμα αγοράς που προσομοιάζει αρκετά με την τέλεια ανταγωνιστική αγορά.

Στα πλαίσια του ανταγωνισμού στην αγορά της tramp ναυτιλίας, πολλοί πλοιοκτήτες θα επιχειρήσουν να συμπράξουν και να ενώσουν τον στόλο τους, παρέχοντας υπηρεσίες υπό κοινή εμπορική σημαία (pools). Αυτές οι συμφωνίες ομαδικής συνεργασίας είναι ένα είδος της οριζόντιας συνεργασίας μεταξύ των μεταφορέων της ναυτιλίας tramp, η οποία προέκυψε λόγω των χαρακτηριστικών της αγοράς και λόγω της ανάγκης για την ανάπτυξη ενός πιο αποτελεσματικού στόλου και της παροχής πιο ανταγωνιστικών υπηρεσιών. Οι εμπορικές αυτές ενώσεις διοικούνται είτε από τους ίδιους τους πλοιοκτήτες είτε ορίζεται ειδικό όργανο.

Τα χαρακτηριστικά των εμπορικών αυτών ενώσεων είναι τα εξής:

- (i) Παρόμοιοι τύποι πλοίων
- (ii) Κεντρική διοίκηση
- (iii) Κοινό μάρκετινγκ
- (iv) Διαπραγμάτευση ναύλων
- (v) Κεντρική διαχείριση των ναύλων
- (vi) Συλλογή ναύλου
- (vii) Σύστημα ζύγισης
- (viii) Διανομή εισοδήματος
- (ix) Ίσα μερίδια αγοράς

Η δημιουργία pools έχει αρκετά πλεονεκτήματα αρκετά εκ των οποίων είναι η αποτελεσματικότερη εξυπηρέτηση των πελατών καθώς καλύπτεται έτσι μεγαλύτερη ανάγκη για μεταφορικές υπηρεσίες. Επιπλέον με την σύμπραξη των πλοιοκτητών υπό κοινή διεύθυνση, είναι δυνατό να καλυφθούν ακόμα και οι πιο εξειδικευμένες ανάγκες καθώς ο στόλος μπορεί να περιλαμβάνει διάφορες κατηγορίες πλοίων. Ένα ακόμα πλεονέκτημα της δημιουργίας pool είναι η ταχύτητα με την οποία καλύπτονται οι ανάγκες των πελατών. Ενώ επιπλέον μεγάλο είναι το ενδιαφέρον από νέους επενδυτές αλλά και η προσέλκυση κεφαλαίων. Η δημιουργία pools από την άλλη μεριά συνεπάγεται και μικρότερο μεταβλητό κόστος για τις εμπλεκόμενες επιχειρήσεις.

Η δημιουργία τέτοιων συμφωνιών ωστόσο, δημιούργησε έναν αριθμό αντιδράσεων, καθώς οι ενώσεις αυτές κρίθηκαν εν δυνάμει επιβλαβείς για τον ανταγωνισμό. Δεν απαγορεύτηκαν ωστόσο καθώς θα πρέπει να εξεταστεί κατά περίπτωση η τυχόν αντί-ανταγωνιστική τους λειτουργία. Ωστόσο οι πλοιοκτήτες θεωρούν πως η ναυτιλία tramp είναι ούτως ή άλλως μια ανταγωνιστική αγορά και αυτό δε θα μπορούσε να ανατραπεί από την δράση τέτοιου είδους συμφωνιών, καθώς τα pools δε μπορούν να επηρεάσουν τις τιμές.

2.4 ΟΙ ΤΥΠΟΙ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΣΤΗΝ TRAMP ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Όπως αναφέρθηκε σε προηγούμενο κεφάλαιο, η tramp ναυτιλία διακρίνεται σε χύδην ξηρού και χύδην υγρού φορτίου. Στο σημείο αυτό θα εξεταστεί η κάθε μια κατηγορία ξεχωριστά.

Ξεκινώντας με τα πλοία χύδην ξηρού φορτίου, οι τύποι πλοίων μπορούν κατηγοριοποιηθούν ως εξής:

- **Πλοία μεταφοράς γενικού φορτίου:** η κατηγορία αυτή περιλαμβάνει τα πλοία που διαθέτουν τα δικά τους μέσα φορτοεκφόρτωσης, ενώ μπορούν να μεταφέρουν μια πολύ μεγάλη ποικιλία προϊόντων, όπως βαρύ εξοπλισμό, μηχανήματα, οχήματα, κιβώτια κοκ. Το χαρακτηριστικό των πλοίων γενικού φορτίου που τα διαχωρίζει από τους υπόλοιπους τύπους πλοίων είναι το ενδιάμεσο κατάστρωμα, το οποίο εξυπηρετεί τον διαχωρισμό των φορτίων μεταξύ τους. Η χωρητικότητα τους ποικίλει από 3,000 έως 15,000 τόνους και μερικές φορές χαρακτηρίζονται ως “Cargo Tramps” καθώς πάνε οπουδήποτε και μεταφέρουν κάθε είδους φορτίο έχοντας ως απαραίτητη προϋπόθεση τη “σωστή τιμή”(Barras, 2004). Σύμφωνα με την στατιστική ανάλυση της εταιρίας Equasis κατά το έτος 2013 τα πλοία μεταφοράς γενικού φορτίου ήταν 16.201 σε πλήθος και συνολικής χωρητικότητας (GT) 57,7 εκατομμυρίων μετρικών τόνων.

- **Πλοία μεταφοράς σιδηρομεταλλεύματος:** το βασικό χαρακτηριστικό των πλοίων μεταφοράς μεταλλεύματος είναι ο ειδικός σχεδιασμός τους, έτσι ώστε να μεταφέρουν σιδηρομετάλλευμα. Συνήθως πρόκειται για πλοία με μεγάλη χωρητικότητα εκμεταλλευόμενα τις οικονομίες κλίμακας και πρόκειται για πλοία που διανύουν μεγάλες αποστάσεις μεταφέροντας σιδηρομετάλλευμα στα αμπάρια τους, τα οποία εκτείνονται κατά πλάτος του πλοίου. Το μεγαλύτερο πλοίο μεταφοράς σιδηρομεταλλεύματος σήμερα είναι το Valemax με χωρητικότητα που φτάνει τους 400,000 τόνους, και το αποκλειστικό εμπόριο που εξυπηρετεί είναι η μεταφορά σιδηρομεταλλεύματος από Βραζιλία για Κίνα.

- **Bulk carriers:** Είναι πλοία που μεταφέρουν φορτία όπως σιτηρά, σιδηρομετάλλευμα, βωξίτη, κάρβουνο κοκ. Σήμερα τα περισσότερα χύδην ξηρά φορτία μεταφέρονται με bulk carriers. Αυτού του τύπου πλοία έχουν σχεδιαστεί για να είναι απλά και φθηνά. Επιπλέον ιδιαίτερη σημασία δίνεται κατά το σχεδιασμό του χώρου των φορτίων, καθώς ορισμένα χύδην φορτία όπως είναι τα σιτηρά παρουσιάζουν ιδιαιτερότητες στον τρόπο μεταφοράς

τους και συντήρησης τους μέσα στο πλοίο, καθώς είναι ιδιαίτερα ευαίσθητα. Τα bulk carriers διακρίνονται ανάλογα με την χωρητικότητά τους σε

- Capesize bulk carrier 100,000 dwt plus
- Panamax bulk carrier 60,000–99,999 dwt
- Handymax bulk carrier 40,000–59,999 dwt
- Handysize bulk carrier 10,000–39,999 dwt

(Πηγή Clarksons Research Services)

Σύμφωνα με την στατιστική ανάλυση της εταιρίας Equasis κατά το έτος 2013 τα πλοία μεταφοράς σιδηρομεταλλεύματος μαζί με τα Bulk Carriers ήταν συνολικά 10.357 σε πλήθος και συνολικής χωρητικότητας (GT) 383,9 εκατομμυρίων μετρικών τόνων.

- **Πλοία μικτού φορτίου (OBO):** Τα πλοία μικτού φορτίου είναι αυτά που ανάλογα με τις συνθήκες της αγοράς είναι δυνατόν να δραστηριοποιηθούν είτε μεταφέροντας ξηρό είτε υγρό χύδην φορτίο. Τα πλοία αυτά σχεδιάστηκαν με τη σκέψη να μειώσουν το ταξίδι ballast των πλοίων. Για τα πλοία μικτού φορτίου δεν υπάρχουν διαθέσιμα αναλυτικά στατιστικά στοιχεία.

Στο σημείο αυτό θα γίνει αναφορά στα πλοία χύδην υγρού φορτίου και στον τύπου που μπορούμε να διακρίνουμε ανάλογα με το είδος του φορτίου τους. Είθισται όταν γίνεται λόγος για πλοία χύδην υγρού φορτίου να εννοούμε συνήθως τα πλοία που μεταφέρουν πετρέλαιο ή πετρελαιοειδή προϊόντα, χωρίς όμως αυτό να είναι πάντα απόλυτο. Τα πλοία χύδην υγρού φορτίου μεταφέρουν εκτός από πετρελαιοειδή προϊόντα και υδροποιημένο αέριο, χημικά, και κάθε είδους υγρό φορτίο. Επίσης τα πλοία αυτά μεταφέρουν φορτία όπως το οξυγόνο, το άζωτο, το διοξείδιο του άνθρακα, το αργό, τα μείγματα αργού και το ακετυλένιο, τα οποία παρέχονται σε φιάλες και είναι σε υδροποιημένη μορφή τα οποία φορτία χρησιμοποιούνται σε πλήθος βιομηχανικών και μεταποιητικών εφαρμογών. Οι κυριότεροι τύποι πλοίων μεταφοράς υγρού χύδην φορτίου είναι οι εξής:

Δεξαμενόπλοιο (Tanker) είναι ένα πλοίο που έχει σχεδιαστεί για να μεταφέρει υγρά φορτία χύδην. Το μέγεθος τους ξεκινά από μερικές εκατοντάδες τόνους, τα οποία εξυπηρετούν μικρά λιμάνια, ως βοηθητικά λιμένας ή ναυστάθμου και φτάνουν μέχρι μερικές εκατοντάδες χιλιάδες τόνους, τα οποία χρησιμοποιούνται για μεταφορές μεγάλων ποσοτήτων σε μεγάλες αποστάσεις. Τα δεξαμενόπλοια περιλαμβάνουν δύο τύπους πλοίων τα πλοία:

A) LPG carriers: που μεταφέρουν υγροποιημένο αέριο πετρελαίου (Liquefied Petroleum Gases). Τα πλοία LPG μεταφέρουν συνήθως προπάνιο, βουτάνιο, προπυλένιο και άνυδρη αμμωνία.

B) LNG carriers: πλοία που μεταφέρουν υγροποιημένο φυσικό αέριο (Liquefied Natural Gases) που πλέον γνωρίζουν μεγάλο ενδιαφέρον καθώς το φυσικό αέριο αποτελεί ένα από τα πλέον καθαρά ορυκτά καύσιμα.

Σύμφωνα με την στατιστική ανάλυση της εταιρίας Equasis κατά το έτος 2013 τα δεξαμενόπλοια πετρελαίου και χημικών ήταν 11.996 σε πλήθος και συνολικής χωρητικότητας (GT) 286,8 εκατομμυρίων μετρικών τόνων. Τέλος, τα LPG carriers μαζί με τα LNG carriers ήταν 1.617 σε πλήθος και συνολικής χωρητικότητας (GT) 52 εκατομμυρίων μετρικών τόνων.

2.5 Η ΠΟΙΟΤΗΤΑ ΣΤΗΝ ΕΛΕΥΘΕΡΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Όπως έχει αναφερθεί ήδη η tramp ναυτιλία είναι περισσότερο εστιασμένη στις ανάγκες των καταναλωτών. Οι πελάτες της tramp ναυτιλίας επιδιώκουν όλο και περισσότερο την αύξηση της χρησιμότητας τους από τους μεταφορείς θαλασσίων υπηρεσιών στη χαμηλότερη δυνατή τιμή, αλλά ταυτόχρονα επιδιώκουν να παραμείνει η ποιότητα των υπηρεσιών υψηλή. Έχει αναφερθεί σε προηγούμενο κεφάλαιο πως λόγω του μεγάλου αριθμού των μεταφορέων οι καταναλωτές έχουν ένα διαπραγματευτικό πλεονέκτημα έναντι των μεταφορέων. Η πλειοψηφία των πλοίων της ελεύθερης ναυτιλίας είναι δεξαμενόπλοια, ή μεταφοράς υγρού φορτίου χύδην παρόλα αυτά και τα πλοία ξηρού χύδην φορτίου αποτελούν ένα μεγάλο ποσοστό της tramp αγοράς. Η ποιότητα, ωστόσο στην ελεύθερη ναυτιλία δεν είναι απλά η ικανότητα του μεταφορέα να παρέχει την υπηρεσία αλλά επίσης είναι και η ικανότητά του να συμμορφώνεται με τους διεθνείς

κανονισμούς, παρέχοντας την μεταφορική υπηρεσία σε χαμηλή τιμή με ασφάλεια και με ταχύτητα. Η ποιότητα στην ναυτιλία tramp δε μπορεί να οριστεί τόσο εύκολα (Tenold et al.2012, σελ. 212).

Ειδικότερα σε ότι αφορά τα πλοία χύδην ξηρού φορτίου, τα οποία είναι πιο απλής κατασκευής και χαμηλότερης αξίας πλοία τα οποία μεταφέρουν φορτία μικρής σχετικά αξίας. Επειδή πίσω από το μάνατζμεντ τους δεν κρύβονται πάντα μεγάλες εταιρείες και πολύπλοκες οργανωτικές δομές, συνήθως έχουν άσχημο ιστορικό σε θέματα ασφαλείας και συχνά θεωρούνται να είναι πιο επικίνδυνο να προκαλέσουν ατυχήματα που να σχετίζονται με την περιβαλλοντική καταστροφή.

Σε ότι αφορά την ποιότητα όπως αυτή ορίζεται στην tramp ναυτιλία πρέπει να αναφερθεί εδώ πως κάποιοι παράγοντες οι οποίοι θεωρούνται σημαντικοί για την ορισμό της ποιότητας στην tramp ναυτιλία, είναι η μέριμνα για αποτροπή μόλυνσης ειδικότερα από τα δεξαμενόπλοια, καθώς θεωρείται ίσως ο κυριότερος τύπος πλοίων που ενέχει μεγαλύτερο κίνδυνο μόλυνσης του περιβάλλοντος κατά τη λειτουργία του πλοίου, εξαιτίας της μεγάλης ποσότητας πετρελαίου που μεταφέρουν μέσα στις δεξαμενές τους, φτάνοντας σε χιλιάδες βαρέλια στα μεγαλύτερα δεξαμενόπλοια.

Το κόστος καθαρισμού των δεξαμενών τους συνήθως αφορά ένα αστρονομικό ποσό που φτάνει πολλές φορές εκατομμύρια δολάρια, ενώ το κοινωνικό κόστος το οποίο προκαλείται από τις πετρελαιοκηλίδες είναι πολύ μεγάλο.

Λόγω της οικολογικής καταστροφής που μπορούν να προκαλέσουν τα δεξαμενόπλοια κάποιοι θεωρούν πως η ποιότητα των υπηρεσιών που προσφέρουν μειώνεται. Ειδικότερα από το 1990 και έπειτα όπου το κόστος μεταφοράς πετρελαίου έπεσε κάτω από το 2,5 % της CIF τιμής του (Βλάχος, Γεωργαντόπουλος, 1997), φαίνεται πως στην εξίσωση της ποιοτικής θαλάσσιας μεταφοράς η τιμή στην αγορά των δεξαμενόπλοιων μεταφέρεται σε επίπεδα ασφαλούς εξυπηρέτησης των πελατών.

Ειδικότερα των τελευταίο αιώνα, η αυξημένη αποδοτικότητα, τα μεγαλύτερα πλοία και η δημιουργία μεγάλων εταιρειών και οργανισμών διαχείρισης πλοίων έχουν επιφέρει μια σταθερή μείωση του μεταφορικού κόστους και υψηλότερη ποιότητα υπηρεσιών. Γενικότερα το πλοίο πρέπει να γίνεται διαθέσιμο στον ναυλωτή στο σωστό λιμάνι,

περιοχή, προβλήματα κτλ, τον κατάλληλο χρόνο και στα σωστά επίπεδα ναύλα τα οποία πρέπει να κυμαίνονται σε ένα ανταγωνιστικό επίπεδο σε σχέση με το τι προσφέρουν τα άλλα ενδιαφερόμενα μέρη.

Αν και τα κριτήρια με τα οποία επιλέγει τον μεταφορέα ένας ναυλωτής με βάση την ποιότητα των υπηρεσιών του στην αγορά ξηρών χύδην φορτίων είναι παρόμοια με τα κριτήρια της αγοράς υγρού χύδην φορτίου, ωστόσο η ταξινόμηση των κριτηρίων που αναφέρεται πιο κάτω είναι πιο σημαντικής σημασίας για την αγορά ξηρού φορτίου από ότι για την αγορά δεξαμενόπλοιων. Πιο συγκεκριμένα οι κατηγορίες των κριτηρίων τα οποία ορίζουν την ποιότητα των μεταφερόμενων υπηρεσιών και διαδραματίζουν ένα σημαντικό ρόλο στην διαδικασία επιλογής του μεταφορέα από τον ναυλωτή στην tramp ναυτιλία είναι τα εξής (Plomaritou, 2006a; Moore, 2000):

1. Χαμηλό κόστος μεταφοράς:

- το χαμηλό κόστος μεταφοράς σημαίνει μεταφορικές υπηρεσίες που μειώνουν το κόστος ενώ αυξάνουν την αποτελεσματικότητα της μεταφορικής διαδικασίας

2. Υπηρεσίες που αφογκράζονται τις ανάγκες των καταναλωτών και συνεργασία μαζί τους κατά την ναύλωση του πλοίου.

3. Συμμόρφωση με του κανονισμούς ασφαλείας που συνεπάγονται:

- καλό σχεδιασμό και κατασκευή στα πλοία,
- καλή και επαρκής συντήρηση των πλοίων,
- εκπαίδευση και επιμόρφωση του προσωπικού
- εκπαίδευση και επιμόρφωση του λοιπού προσωπικού της επιχείρησης

4. Η φήμη και το προφίλ του πλοιοκτήτη στην αγορά:

- το όνομα του πλοιοκτήτη στην αγορά
- η φήμη σχετικά με την αξιοπιστία του

5. Παροχή μεταφορικών υπηρεσιών υψηλής ποιότητας

- προσεκτικός σχεδιασμός ταξιδιού

- ταχεία εκπλήρωση του ταξιδιού
- συνεχείς και σωστές διαδικασίες φορτοεκφόρτωσης
- μείωση στο ελάχιστο του χρόνου αναμονής
- Ασφαλής μεταφορά στον προορισμό

6. Διατήρηση καλής σχέσης με τον ναυλωτή

- ομαλή σχέση μεταξύ πληρώματος και ναυλωτών

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3: Η ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΤΑΚΤΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ

3.1 ΟΡΙΣΜΟΣ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΤΑΚΤΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ (LINER)

Προκειμένου να κατανοήσουμε το περιεχόμενο της ελεύθερης ναυτιλίας θα αναλύσουμε στο κεφάλαιο αυτό την έννοια και τα χαρακτηριστικά της δεύτερης αγοράς, της ναυτιλίας γραμμών. Η έννοια της ναυτιλίας τακτικών γραμμών εισήχθη την δεκαετία του 1960 με τη χρήση εμπορευματοκιβωτίων (containerization) μεταξύ των Ηνωμένων Πολιτειών και της Ευρώπης και το οποίο εξαπλώθηκε στο παγκόσμιο εμπόριο. Η ανάπτυξη του εμπορίου σε παγκόσμια κλίμακα και ο διαρκώς αυξανόμενος όγκος του εμπορίου μεταξύ δύο ή και περισσότερων γεωγραφικών τόπων δικαιολογεί την ύπαρξη και την ανάπτυξη μιας τακτικής γραμμής σύνδεσης και εξυπηρέτησης των δύο αυτών τόπων. Το 1994 αποτέλεσε μια χρονιά-σταθμό για την ναυτιλία τακτικών γραμμών καθώς ο όγκος του παγκοσμίου εμπορίου μεταποιημένων προϊόντων αυξήθηκε σημαντικά και πραγματοποιήθηκε μια στροφή στα εμπορευματοκιβώτια. Επιπλέον, οι εξελίξεις στον κλάδο τα τελευταία χρόνια (μείωση του χρόνου αναμονής στα λιμάνια, πιο αξιόπιστα συστήματα) επιτρέπουν στους μεταφορείς την παραγγελία και την απόκτηση μεγαλύτερων πλοίων, η ύπαρξη των οποίων προσφέρει οικονομίες κλίμακας και μειώνει σημαντικά τα μεταφορικά κόστη. Έτσι σήμερα, συναντάμε containership χωρητικότητας έως και 18,000 TEU².

Η ναυτιλία τακτικών γραμμών αναφέρεται στις τακτικές υπηρεσίες θαλάσσιας μεταφοράς μεταξύ συγκεκριμένων λιμανιών. Οι μεταφορές αυτές έχουν συνήθως συχνές προσεγγίσεις πλοίων σε συγκεκριμένα λιμάνια. Ως ναυτιλία γραμμών θεωρείται η ύπαρξη μιας τακτικής γραμμής ανάμεσα σε συγκεκριμένα λιμάνια με σταθερή συχνότητα και τακτικότητα δρομολογίων. Το πρόγραμμα των δρομολογίων αυτών είναι προκαθορισμένο και οι αναχωρήσεις των πλοίων προαναγγέλλονται. Ο μεταφορέας στην περίπτωση αυτή θεωρείται «κοινός μεταφορέας» (common carrier) και είναι υποχρεωμένος να δεχτεί οποιοδήποτε φορτίο με την προϋπόθεση πως υπάρχει ο διαθέσιμος χώρος πάνω στο πλοίο και το φορτίο αυτό δεν καθιστά το πλοίο αναξίοπλοο.

² MV Magleby Maersk

Επιπλέον μέσω της χρήσης εμπορευματοκιβωτίων στις θαλάσσιες μεταφορές προσδίδεται ομοιογένεια προσφερόμενου προϊόντος στον κλάδο (Batz, 2014, σελ.505). Τα προϊόντα που διακινούνται μέσω των θαλάσσιων μεταφορών τακτικών γραμμών είναι συνήθως τελικά ή ημιτελή προϊόντα και έχουν σχετικά μεγάλη αξία, ενώ συχνά αναφέρονται ως γενικό φορτίο (general cargo).

3.2 ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΓΡΑΜΜΩΝ

Προκειμένου να κατανοήσουμε καλύτερα την ελεύθερη ναυτιλία θα αναλύσουμε τα κύρια χαρακτηριστικά της ναυτιλίας γραμμών και αυτό που την διαφοροποιεί από την ναυτιλία tramp. Ξεκινώντας από το βασικότερο αυτών, πρέπει να αναφερθεί πως στην ναυτιλία γραμμών το πρόγραμμα των δρομολογίων και οι αναχωρήσεις των πλοίων είναι προκαθορισμένα. Στην ναυτιλία γραμμών το πλοίο προσεγγίζει συχνά συγκεκριμένα λιμάνια, ενώ το επίπεδο του ναύλου είναι προκαθορισμένο. Ανεξάρτητα εάν το πλοίο είναι πλήρως φορτωμένο ή όχι πρέπει να αναχωρήσει συγκεκριμένη ώρα. Οι θαλάσσιες μεταφορές τακτικών γραμμών προσφέρουν παγκόσμια κάλυψη και αυτό προϋποθέτει την ύπαρξη των κατάλληλων υποδομών. Έτσι γίνεται σαφές πως ένα ακόμη χαρακτηριστικό της ναυτιλίας γραμμών είναι το υψηλό σταθερό κόστος για τη λειτουργία του πλοίου και το χαμηλό μεταβλητό κόστος κατά την μεταφορά μιας επιπλέον μονάδας, καθώς περιλαμβάνει το κόστος αποθήκευσης που προστίθεται στο κόστος μεταφοράς.

Ένα ακόμα χαρακτηριστικό της ναυτιλίας τακτικών γραμμών είναι τα σύνθετα και μεγάλα δίκτυα διακίνησης που κάνουν χρήση βιοτεχνικών και βιομηχανικών χώρων. Ενώ η οργάνωση και η λειτουργία των εγκαταστάσεων απαιτεί σημαντική επένδυση κεφαλαίου. Επιπλέον ιδιαιτερότητες παρουσιάζει και η ναυπήγηση των πλοίων τακτικών γραμμών καθώς εκτός από την αυξημένη ταχύτητα σε σχέση με τα υπόλοιπα μέσα μεταφοράς είναι εξαιρετικά σημαντικό να υπάρχει μεγάλη χωρητικότητα και να είναι εξοπλισμένα με όσο το δυνατόν πιο εξελιγμένα μέσα.

Επιπλέον η ζήτηση στην ναυτιλία γραμμών ποικίλει ανάλογα με το είδος του πλοίου και το δρομολόγιο ενώ επίσης διαφοροποιείται ανάλογα με την εποχικότητα, ωστόσο δεν παρουσιάζει μεγάλες διακυμάνσεις και θεωρείται ανελαστική. Οι παράγοντες που επηρεάζουν τη ζήτηση στις μεταφορές τακτικών γραμμών ποικίλλουν. Ενδεικτικά μπορεί

να γίνει αναφορά στο επίπεδο του ναύλου που περιλαμβάνει τη μεταφορά ως το λιμάνι του προορισμού αλλά και όλα τα επιπρόσθετα κόστη που προκύπτουν κατά τη μεταφορά. Η συχνότητα των δρομολογίων αποτελεί έναν ακόμα παράγοντα που επηρεάζει τη ζήτηση των μεταφορών τακτικών γραμμών, ενώ η αξιοπιστία η ταχύτητα της μεταφοράς ειδικότερα σε φορτία μεγάλης αξίας και ο επαγγελματισμός του μεταφορέα αποτελούν ένα ακόμα κριτήριο που επηρεάζει τη ζήτηση των υπηρεσιών τακτικών γραμμών (Rowbotham, 2014 σελ.155). Όπως αναφέρθηκε ήδη, η σταθερή ζήτηση καθώς και η ομογένεια του προϊόντος αλλά και ο προκαθορισμένος ναύλος προκαλούν έντονο ανταγωνισμό μεταξύ των επιχειρήσεων του κλάδου, που εστιάζει κυρίως σε διαφορετικά πεδία εκτός της τιμής, όπως είναι η βελτίωση της ποιότητας των υπηρεσιών. Ούτως ή άλλως το υψηλό σταθερό κόστος στον κλάδο καθιστά τον ανταγωνισμό των τιμών επιζήμιο. Από όλα τα παραπάνω γίνεται σαφές πως η ζήτηση κυρίως εξαρτάται από την μεταφορική υπηρεσία. Ωστόσο η ύπαρξη των παραπάνω στοιχείων καθιστούν δύσκολη την εφαρμογή μεμονωμένων στρατηγικών από ορισμένους μεταφορείς και την διαφοροποίηση τους από την πολιτική της αγοράς.

Ένα ακόμα χαρακτηριστικό της ναυτιλίας γραμμών είναι η ύπαρξη πολλών εκναυλωτών. Συγκεκριμένα τα φορτία ανήκουν σε πολλούς ναυλωτές που ενοικιάζουν διαθέσιμο χώρο πάνω στο πλοίο. Το γεγονός πως ο κάθε ναυλωτής υποναυλώνει ένα συγκεκριμένο χώρο, δεν του δίνει ιδιαίτερη διαπραγματευτική ικανότητα πάνω στην τιμή, δεδομένου βέβαια πως η τιμή στην ναυτιλία τακτικών γραμμών είναι προκαθορισμένη.

3.3 ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΣ ΣΤΗΝ LINER ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Η ναυτιλία τακτικών γραμμών χαρακτηρίζεται συχνά ως μια ολιγοπωλιακή αγορά. Ο χαρακτηρισμός αυτός συνίσταται σε τρία βασικά χαρακτηριστικά. Αφενός δεν υπάρχουν πολλοί μεταφορείς, ενώ ο τρόπος οργάνωσής τους έχει πολλές ομοιότητες. Με αυτό τον τρόπο δημιουργούνται συνθήκες για την συνένωσή τους και η ναυτιλία τακτικών γραμμών τείνει να γίνει περισσότερο μονοπωλιακή. Το προϊόν θεωρείται πως έχει ομοιογένεια, καθώς πρόκειται για την μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων ενώ η είσοδος νέων μελών στον κλάδο κρίνεται δύσκολη καθώς οι ενώσεις των μεταφορέων, δεν δέχονται εύκολα νέα μέλη. Η τιμή της προσφερόμενης υπηρεσίας καθορίζεται από μια κοινή πολιτική μέσα στην συνένωση αυτή, ενώ συνήθως τα μέλη νεοεισερχόμενα ή μη που επιδιώκουν

ανταγωνισμό τιμών, δέχονται σκληρό ανταγωνισμό. Έτσι μέσα στα πλαίσια αυτής της σχεδόν μονοπωλιακής αγοράς όπως αυτή διαμορφώνεται μέσα από τις ενώσεις των μεταφορέων, ο ανταγωνισμός συνίσταται σε έναν πόλεμο τιμών σε έναν μεταφορέα που μπαίνει στην αγορά, με την μείωση της τιμής, ώστε ο νεοεισερχόμενος στον κλάδο να χάσει σημαντικά κεφάλαια και στην συνέχεια να αποχωρήσει, τα καρτέλ επιτυγχάνουν τη διατήρηση του μεριδίου αγοράς τους. Ο ανταγωνισμός στην ναυτιλία τακτικών γραμμών ξεκινά αφενός με την συγκέντρωση της χωρητικότητας των πλοίων σε λίγους μεταφορείς, ενώ αντίθετα η ζήτηση διασπείρεται σε πολλούς ναυλωτές³.

Στο σημείο αυτό πρέπει να γίνει ειδική αναφορά στις ναυτιλιακές συνδιασκέψεις (shipping conference). Οι ναυτιλιακές συνδιασκέψεις αποτελούν ενώσεις των μεταφορέων που παρέχουν υπηρεσίες τακτικών γραμμών και ο σκοπός της δημιουργίας των συνδιασκέψεων είναι ο έλεγχος του εμπορίου σε κάποιες συγκεκριμένες διαδρομές. Εκτός των άλλων, ένας σημαντικός ρόλος της δημιουργίας συνδιασκέψεων είναι να προστατευτούν τα μέλη τους από τον εξωτερικό ανταγωνισμό. Προς την κατεύθυνση αυτή λοιπόν, καθιερώνουν συγκεκριμένη τιμολογιακή πολιτική για τα μέλη τους, καθορίζοντας το επίπεδο για μια κατώτατη τιμή. Ωστόσο δεν είναι λίγες οι φορές που τα καρτέλ αυτά έχουν κατηγορηθεί για κατάχρηση ανταγωνισμού. Επίσης σήμερα θεωρείται πως η δημιουργία αυτών των ενώσεων, δε δίνει στον κλάδο την δυνατότητα να αφουγκραστεί τις ανάγκες των καταναλωτών και να ανταποκριθεί σε αυτές (Bichou et al, 2014 σελ.139). Αυτό συμβαίνει επειδή, με τον έλεγχο που ασκούν οι ενώσεις αυτές, περιορίζεται σημαντικά η ελευθερία του εμπορίου, η τιμολογιακή τους πολιτική οδηγεί σε ένα πληθωριστικό φαινόμενο στην διαμόρφωση των τιμών της μεταφερόμενης υπηρεσίας και έτσι δημιουργούνται μονοπώλια.

Η δημιουργία συμμαχιών στην ναυτιλία τακτικών γραμμών έχει αρκετά πλεονεκτήματα. Καταρχάς μέσω των συνδιασκέψεων δίνεται η δυνατότητα στους μεταφορείς να έχουν πρόσβαση σε διαφορετικά δρομολόγια, χωρίς να χρειάζεται να επενδύσουν για την απόκτηση νέων πλοίων, μειώνοντας έτσι το ρίσκο της επένδυσης

³ Γκιζιάκης Κ., Παπαδόπουλος Α. και Πλωμαρίτου Ε.: Ναυλώσεις σελ.76-77 , Σταμούλης (2010)

(Grammenos, 2010 σελ.435). Ωστόσο το κυριότερο πλεονέκτημα της δημιουργίας συνδιασκέψεων είναι η τεράστια διαπραγματευτική δύναμη που δίνεται στους μεταφορείς απέναντι στους ναυλωτές, με τις τεχνικές που εφαρμόζουν στις συνδιασκέψεις για την μείωση των τιμών σε επίπεδα έτσι ώστε να διασφαλίζεται το συμφέρον τους. Έτσι λοιπόν γίνεται σαφές πως η εφαρμογή ενός κοινού ναυτολογίου επιτρέπει στις επιχειρήσεις να επιτυγχάνουν ένα ελάχιστο περιθώριο κέρδους, μέσω της διαμόρφωσης ενός κατώτερου επιπέδου ναύλων το οποίο όμως σε κάθε περίπτωση είναι υψηλότερο από αυτό που θα ίσχυε σε περίπτωση ανταγωνισμού. Επίσης πέρα από την εφαρμογή ενός κοινού ναυτολογίου, οι συνδιασκέψεις ενδέχεται να επιβάλλουν σε μέλη τους και τον περιορισμό της χωρητικότητας προκειμένου να μοιραστεί η προσφορά μεταξύ των μελών τους. Επιπλέον μέσω των διασκέψεων εξασφαλίζεται συχνότητα και τακτικότητα στις προσφερόμενες υπηρεσίες, επομένως αυτό δημιουργεί κλίμα εμπιστοσύνης στους φορτωτές.

Ανάμεσα στα μειονεκτήματα των διασκέψεων μπορούμε να διακρίνουμε τα εξής: Αφενός υπάρχει έντονη κριτική για την προσπάθεια δημιουργίας μονοπωλιακής αγοράς, μέσω αυτής της μονομερούς επιβολής ενός ενιαίου νηολογίου, ενώ η εξάλειψη του στοιχείου του ανταγωνισμού μπορεί να οδηγήσει στην χειροτέρευση της ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών.

3.4 ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΠΛΟΙΩΝ ΣΤΗ LINER ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Οι κυριότεροι τύποι πλοίων στην αγορά γραμμών είναι οι εξής:

α) τα πλοία εμπορευματοκιβωτίων (container vessels): Τα πλοία που μεταφέρουν εμπορευματοκιβώτια προέκυψαν ως μια προσπάθεια να μεταφερθούν φορτία γενικού φορτίου μέσα σε εμπορευματοκιβώτια. Η ιδιαιτερότητα αυτή προσδίδει σε αυτόν τον τύπο μεταφοράς, ασφάλεια και ταχύτητα. Ως εκ τούτου απαιτείται ένας ειδικά διαμορφωμένος χώρος ώστε να μπορούν τα φορτία να φορτώνονται με ασφάλεια και τάξη. Η χρήση των εμπορευματοκιβωτίων αποτέλεσε μια επανάσταση για τις μεταφορές. Για την ασφαλή φορτοεκφόρτωση τους η κατασκευή του πλοίου παρουσιάζει κάποιες ιδιαιτερότητες. Αφενός η διαμόρφωση των αμπαριών είναι τέτοια που να διευκολύνει τη στοίβαση των εμπορευματοκιβωτίων ενώ η διαμόρφωση των αμπαριών μοιάζει πολύ με κυψέλη ενώ

διαθέτουν μεγάλο αριθμό αμπαριών και οι διαστάσεις του είναι τέτοιες, έτσι ώστε να χωράνε εύκολα τα εμπορευματοκιβώτια. Επιπλέον τα container ships έχουν την ιδιαιτερότητα να μπορούν να φορτώνουν εμπορευματοκιβώτια και στο κατάστρωμα (deck). Το πλοίο έχει δικό του σύστημα φορτοεκφόρτωσης, πιο συγκεκριμένα, διαθέτει γερανούς που έχουν την δυνατότητα να κινούνται πάνω από κάθε φορτίο.

β) τα πλοία πολλαπλών χρήσεων (multi-purpose vessels): Τα πλοία πολλαπλών χρήσεων, μπορούν να μεταφέρουν έναν μεγάλο αριθμό φορτίων, τα οποία μπορεί να είναι ξυλεία, ατσάλι σιδηρομέταλλευμα, ακόμα και χύδην φορτία. Τα μεγαλύτερα σε μέγεθος πλοία έχουν την δυνατότητα να μεταφέρουν πολλά διαφορετικά φορτία στο ίδιο ταξίδι. Η δυνατότητα αυτή κάνει τα πλοία περισσότερο οικονομικά. Επιπλέον έχει όλα τα μέσα που απαιτούνται για την φορτοεκφόρτωση βαριών φορτίων, ενώ έχουν επίσης τη δυνατότητα να φορτώνουν και τυποποιημένα φορτία. Σε ότι αφορά τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά τους τα πλοία αυτά έχουν αμπάρια διαμορφωμένα έτσι ώστε να επιτρέπεται η αυτό-στοιβασία των φορτίων μέσα σε αυτά. Επίσης διακρίνονται για την υψηλή τους ταχύτητα, ενώ η κύρια ιδιαιτερότητα τους είναι η μεταφορά χύδην φορτίου στα αμπάρια τους αλλά και η δυνατότητα μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, στο αμπάρια ή στο κατάστρωμα.

γ) τα πλοία Ro-Ro (Roll-on/Roll-off) ή Lo-Lo (Lift-on/Lift-off): Τα πλοία της κατηγορίας αυτής είναι κλειστού τύπου με ειδική διαμόρφωση έτσι ώστε να μεταφέρονται με ασφάλεια οχήματα τα οποία μεταφέρουν μέσα εμπορεύματα. Υφίστανται σημαντικό ανταγωνισμό από τα πλοία εμπορευματοκιβωτίων, ωστόσο παρουσιάζουν σημαντικές διαφοροποιήσεις από αυτά. Το φορτίο όπως περιγράφει και ο όρος, φορτοεκφορτώνεται χρησιμοποιώντας την κύλιση (roll) των οχημάτων. Το πλοία αυτά διαθέτουν δύο καταστρώματα, τα οποία συνδέονται συχνά με ράμπες. Ενώ λόγω των μέσων που χρησιμοποιούν χρειάζονται μόλις το 1/5 του χρόνου που χρειάζεται ένα πλοίο εμπορευματοκιβωτίων αντίστοιχου μεγέθους για να πραγματοποιήσουν την φορτοεκφόρτωση. Τα πλοία αυτά έχουν τη δυνατότητα να φορτώνουν οχήματα κάθε τύπου ενώ παράλληλα έχουν την δυνατότητα να φορτώνουν και εμπορευματοκιβώτια.

Στην κατηγορία των Lo-Lo ανήκουν τα πλοία τα οποία μεταφέρουν φορτία που δεν μπορούν να μεταφέρουν τα πλοία εμπορευματοκιβωτίων ή τα πλοία Ro/Ro λόγω του μεγάλου μεγέθους τους και είναι σημαντικό να αναφερθεί πως χρησιμοποιούν τα μέσα

φορτοεκφόρτωσης τα οποία βρίσκονται στη στεριά. Ένα τέτοιου τύπου πλοίου μπορεί να φορτώσει ή να εκφορτώσει το φορτίο του είτε χρησιμοποιώντας κύλιση για τα φορτία που βρίσκονται στα αμπάρια του, ενώ χρησιμοποιεί τους γερανούς του λιμανιού για τα φορτία που στοιβάζονται στο κατάστρωμα.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4: Η ΔΟΜΗ ΤΟΥ ΚΟΣΤΟΥΣ ΣΕ ΜΙΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗ

4.1 ΔΙΑΚΡΙΣΗ ΤΟΥ ΚΟΣΤΟΥΣ ΣΕ ΜΙΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗ

Η ναυτιλιακή επιχείρηση προκειμένου να διατηρήσει τη βιωσιμότητά της μακροπρόθεσμα πρέπει να διασφαλίσει πως το κόστος λειτουργίας της δεν υπερβαίνει τα εισοδήματα τα οποία λαμβάνει από την εκμετάλλευση του πλοίου. Με γνώμονα αυτή την αξιωματική σχέση μεταξύ κόστους και κέρδους σε ότι αφορά την βιωσιμότητα των ναυτιλιακών επιχειρήσεων, στο κεφάλαιο αυτό θα επιχειρηθεί μια ανάλυση της φύσης του κόστους των επιχειρήσεων αυτών, έτσι ώστε να γίνει κατανοητή η λειτουργία της επιχείρησης. Το κόστος προκύπτει από την λειτουργία και την δραστηριότητα της επιχείρησης. Έτσι λοιπόν γνωρίζοντας τη δομή και την φύση των εξόδων που πραγματοποιεί η ναυτιλιακή επιχείρηση, είναι σε θέση να γνωρίζει την αποτελεσματικότητα του μανάτζμεντ που χρησιμοποιεί. Αρχικά θα γίνει μια διάκριση ανάμεσα στα διάφορα είδη κόστους της ναυτιλιακής επιχείρησης. Σε μια γενική ανάλυση τα κόστη για την λειτουργία της επιχείρησης διακρίνονται ως εξής (Metaxas,1968, σελ186) :

- A) Έξοδα των χερσαίων γραφείων της επιχείρησης
- B) Κόστος κεφαλαίου
- Γ) Κόστος για προμήθειες
- Δ) Εργατικό κόστος
- E) Λοιπά λειτουργικά κόστη

Αν επιχειρηθεί μια πιο εξειδικευμένη διάκριση τα κόστη της ναυτιλιακής επιχείρησης διακρίνονται σε κόστη κεφαλαίου, λειτουργικά και κόστος ταξιδιού (Tolofari, 1986,σελ.123). Το κόστος κεφαλαίου, αποτελεί το κόστος το οποίου προκύπτει από την απόκτηση του πλοίου και περιλαμβάνει και την απόσβεση του πλοίου κατά τη διάρκεια της οικονομικής ζωής του, καθώς επίσης περιλαμβάνει την αποπληρωμή του δανείου και των τόκων για την απόκτησή του. Το λειτουργικό κόστος, αναφέρεται στο κόστος της επιχείρησης που προκύπτει από την λειτουργική της δραστηριότητα. Αναφέρεται συχνά

και ως τρέχοντα έξοδα της επιχείρησης. Το λειτουργικό κόστος συνδέεται με δαπάνες όπως συντήρησης του πλοίου, δαπάνες για το εργατικό δυναμικό, προμήθειες καθώς επίσης και με την ασφάλεια του πλοίου. Το κόστος ταξιδιού είναι τα έξοδα που προκύπτουν από την ναύλωση του πλοίου για να εκτελέσει ένα ταξίδι και αφορά συχνά σε έξοδα για την πρακτορεία του πλοίου, καύσιμα, λιμενικά τέλη καθώς και τα έξοδα που πραγματοποιούνται για την φορτοεκφόρτωση του πλοίου στα λιμάνια και τη χρήση των εγκαταστάσεων του λιμανιού. Το κόστος ταξιδιού έχει σημαντικές διαφορές ανάλογα με τον τύπο του πλοίου αλλά ακόμα και με το ταξίδι που πραγματοποιεί και επίσης διαφοροποιείται σημαντικά και ανάλογα με την αγορά στην οποία εντάσσεται το κάθε πλοίο. Όλα τα παραπάνω συνθέτουν το συνολικό κόστος της ναυτιλιακής επιχείρησης.

Στο σημείο αυτό πρέπει να γίνει και μια επιπλέον διάκριση στο κόστος της ναυτιλιακής επιχείρησης. Η διάκριση αυτή αφορά στον χρονικό ορίζοντα μέσα στον οποίο μεταβάλλεται το κόστος. Έτσι το κόστος της επιχείρησης διακρίνεται σε μεταβλητό και σταθερό κόστος. Σταθερό κόστος θεωρείται το κόστος που μεταβάλλεται μακροχρόνια. Μεταβλητό ονομάζεται το κόστος που μεταβάλλεται βραχυχρόνια. Μπορούμε να ορίσουμε ως βραχυχρόνια την περίοδο στην οποία η επιχείρηση δεν μπορεί να μεταβάλλει την ποσότητα ενός ή περισσότερων παραγωγικών συντελεστών. Το σύνολο του μεταβλητού και του σταθερού κόστους, συνθέτουν το συνολικό κόστος. Υπό την διάκριση αυτή, μεταβλητό κόστος σε μια ναυτιλιακή επιχείρηση μπορούν να θεωρηθούν τα εξής:

- έξοδα που σχετίζονται με το φορτίο
- έξοδα πλοήγησης
- έξοδα καυσίμων

Αντίθετα ως σταθερό κόστος αναφέρονται :

- έξοδα του πλοίου
- μισθοί / έξοδα προσωπικού
- αποσβέσεις
- πληρωμή δανείου

Στο κεφάλαιο αυτό ωστόσο θα αναλυθεί το κόστος υπό την διάκριση που προσφέρει η λειτουργία της επιχείρησης. Έτσι στις επόμενες ενότητες, θα ομαδοποιηθούν τα κόστη και στη συνέχεια θα αναλυθούν με βάση τις παρακάτω κατηγορίες: Α) κόστος κεφαλαίου Β) κόστος λειτουργίας Γ) κόστος ταξιδιού.

ΠΙΝΑΚΑΣ 4.1 Σύνοψη του κόστους στην ναυτιλία

Tramp	Cost Concept	Regular Lines
	<i>Costs of capital</i>	
	<ul style="list-style-type: none"> • Depreciation of the ship • Interests of financing credits • Other financial costs 	
Fixed Costs	<hr/> <i>Running costs or fixed operation costs (OPEX)</i> <ul style="list-style-type: none"> • Crew • Maintenance and Repairs • Insurance • Administrations costs • Proportional costs 	Fixed Costs
Voyage Costs	<hr/> Bunker consumption -Non-proportional costs <ul style="list-style-type: none"> • Port costs • Chanel tolls • Other 	
Voyage Costs (eventually)	<ul style="list-style-type: none"> • Cargo handling costs • Taxes and other cargo costs • Multimodal equipment • Land transport 	Cargo-related Costs Cost of Special Systems (eventually)

Πηγή: Ship Science and Technology (<http://www.shipjournal.co/index.php/sst>)

4.2 ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΟΥ ΚΟΣΤΟΥΣ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗΣ

4.2.1 ΚΟΣΤΟΣ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ

Αναφέρθηκε σε προηγούμενη θέση πως το κόστος κεφαλαίου συνδέεται με το ίδιο το πλοίο. Το κόστος κεφαλαίου συνήθως αντιπροσωπεύει το 40-45% του συνολικού κόστους του πλοίου (Prokop, 2014 σελ.112) και θεωρείται σταθερό κόστος καθώς πρόκειται για επένδυση για την αγορά πλοίου. Συγκεκριμένα συνδέεται με το κόστος για την απόκτηση

του πλοίου και με τα λοιπά έξοδα που σχετίζονται με το πλοίο ως «πάγιο στοιχείο»⁴. Στο κόστος κεφαλαίου λοιπόν περιλαμβάνονται οι εξής κατηγορίες εξόδων:

Το πλοίο: Το κόστος κεφαλαίου αναφέρεται στο κόστος που προκύπτει από την απόκτηση του πλοίου περιλαμβάνει μια κατηγορία εξόδων που σχετίζονται με την απόκτησή του. Το κόστος κεφαλαίου διαφοροποιείται ανάλογα με τον τρόπο χρηματοδότησης για την αγορά του πλοίου, αν δηλαδή χρηματοδοτήθηκε από ίδια κεφάλαια ή από δανεισμό ή συνδυασμό των δύο. Στην περίπτωση του δανεισμού θα εξετάσουμε την αποπληρωμή του δανείου ως έξοδο της επιχείρησης αλλά και τις αποσβέσεις που αναφέρονται στη αξία του παγίου μειούμενη κατά τη διάρκεια του χρόνου.

Κόστος δανεισμού: Το κόστος δανεισμού αφορά το κόστος κτήσης του πλοίου. Το κόστος δανεισμού εξαρτάται από το ύψος του δανείου, το ύψος του επιτοκίου αλλά και από τους γενικότερους όρους αποπληρωμής του δανείου.

Αποσβέσεις: Οι αποσβέσεις αποτελούν ένα τμήμα του Κόστους Κεφαλαίου. Η απόσβεση είναι η μείωση της αξίας του πλοίου, η οποία προκύπτει από τη χρήση του πλοίου. Ουσιαστικά μέσω της σταθερής μεθόδου απόσβεσης, η απόσβεση επιμερίζεται ισόποσα σε όλη τη διάρκεια της οικονομικής ζωής του πλοίου. Η απόσβεση αποτελεί ένα έξοδο της τρέχουσας περιόδου για την απόκτηση του πλοίου η οποία πραγματοποιήθηκε σε παρελθόντα χρόνο, και ακόμα εισφέρει εισόδημα στην ναυτιλιακή επιχείρηση. Η απόσβεση δεν αποτελεί πάντα ένα σταθερό έξοδο για την ναυτιλιακή επιχείρηση (Liu,2012, σελ.235). Εάν συντρέχουν παράγοντες όπως φθορές στο κύτος ή στη μηχανή του πλοίου, καθώς επίσης και αν συντελεστούν αλλαγές στις συνθήκες ζήτησης μειώνεται η αξία του πλοίου πιο γρήγορα και έτσι η απόσβεση είναι ένα μεγαλύτερο ποσό καθώς η οικονομική ζωή του πλοίου μειώνεται. Η αλλαγή στην μελλοντική ζήτηση δε σημαίνει απαραίτητα πως η οικονομική ζωή του πλοίου τερματίζεται, ωστόσο η κατάσταση του πλοίου χειροτερεύει και αυτό αποτελεί έναν παράγοντα ταχύτερης απόσβεσης του.

⁴ Ως πάγια στοιχεία αναφέρονται το σύνολο των αγαθών που προορίζονται να παραμείνουν μακροχρόνια στην επιχείρηση, στην ίδια περίπου μορφή καθώς και τα έξοδα πολυετούς απόσβεσης τους.

4.2.2 ΚΟΣΤΟΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ

Το λειτουργικό κόστος αποτελεί τον πυρήνα του κόστους για την ναυτιλιακή επιχείρηση και αυτό επειδή συνδέεται με την κύρια δραστηριότητά της, η οποία είναι η εκμετάλλευση του πλοίου. Το κόστος λειτουργίας αναφέρεται συχνά και ως τρέχοντα έξοδα της επιχείρησης. Ουσιαστικά τα λειτουργικά κόστη αντικατοπτρίζουν τα καθημερινά έξοδα τα οποία έχει μια ναυτιλιακή επιχείρηση και προκύπτουν από την λειτουργία της και από την εκμετάλλευση του πλοίου, ενώ περιλαμβάνουν και κάποια έξοδα τα οποία ανακύπτουν περιοδικά και αφορούν στη συντήρηση του πλοίου. Προκειμένου να γίνει μια ανάλυσή τους, συνοπτικά εδώ θα αναφέρουμε πως οι κατηγορίες κόστους που εντάσσονται στα λειτουργικά είναι οι εξής: το κόστος επάνδρωσης του πλοίου, κόστος για επισκευές και συντήρηση, κόστος για προμήθειες, κόστος για ασφαλιστική κάλυψη και διοικητικά κόστη. Στην ενότητα αυτή θα επιχειρηθεί μια ανάλυση για κάθε μια από τις κατηγορίες κόστους που σχετίζονται με τη λειτουργία της επιχείρησης.

Κόστος επάνδρωσης του πλοίου (Crew Cost): Στην κατηγορία αυτή αναφέρονται οι δαπάνες που συνδέονται με το προσωπικό της εταιρείας και το πλήρωμα του πλοίου. Στις δαπάνες για την επάνδρωση του πλοίου περιλαμβάνονται οι μισθοί και τα ημερομίσθια, η ασφάλιση του προσωπικού, η καταβολή αποζημιώσεων (Stopford, 2013, σελ.233). Ο αριθμός των εργαζομένων, η πολιτική απασχόλησης της εταιρείας είναι οι κυριότεροι παράγοντες που έχουν επίδραση στις δαπάνες που αφορούν το προσωπικό. Στα έξοδα αυτά συμπεριλαμβάνονται και τα έξοδα για την εκπαίδευση του προσωπικού, οι συντάξεις και οι πληρωμές για τα εργατικά συνδικάτα/ ενώσεις. Σημαντική επίδραση όπως αναφέρθηκε στο τμήμα αυτό του κόστους έχει ο αριθμός του προσωπικού και των πληρωμάτων που απασχολεί η επιχείρηση. Ο αριθμός τους προσδιορίζεται από τις σχετικές νομοθεσίες, οι οποίες καθορίζουν έναν ελάχιστο αριθμό πληρώματος ανάλογα με τη σημαία στην οποία υπάγεται κάθε πλοίο. Τα στοιχεία αυτά βασίζονται σε ένα ελάχιστο απαιτούμενο επίπεδο για την ασφαλή λειτουργία του πλοίου. Ο αριθμός του πληρώματος και τα προσόντα που απαιτούνται συνήθως προσδιορίζονται από τους διάφορους τύπους πλοίων και τις σημαίες τους. Ωστόσο υπάρχουν αρκετές «σημαίες» που αφήνουν την επιλογή του αριθμού και των απαιτούμενων προσόντων στην διάκριση του πλοιοκτήτη. Ένα άλλο ζήτημα που πρέπει να συνεκτιμηθεί κατά των προσδιορισμού του εργατικού κόστους της εταιρείας είναι η

εθνικότητα του πληρώματος. Όπως ειπώθηκε πιο πάνω το ύψος των μισθών ορίζεται από τις διεθνείς συμβάσεις, και τα ναυτικά σωματεία. Ωστόσο παρατηρούνται σημαντικές διαφορές ανάμεσα στο κατώτατο ημερομίσθιο μεταξύ των χωρών. Αν και οι διαφορές αυτές στους μισθούς είναι συνήθως περιορισμένες, ωστόσο υπάρχουν αρκετά νηολόγια που αφήνουν αυτή τη δυνατότητα επιλογής στους πλοιοκτήτες.

Κόστος για επισκευές και συντήρηση (Maintenance and repair cost): Στην κατηγορία αυτή αναφέρονται όλα τα κόστη τα οποία είναι απαραίτητα για να διατηρηθεί το πλοίο αξιόπλοο. Αποτελεί τη δεύτερη μεγαλύτερη κατηγορία κόστους μετά από το κόστος επάνδρωσης στα λειτουργικά κόστη του πλοίου. Περιλαμβάνει όλες εκείνες της ενέργειες που πρέπει να γίνουν από την πλευρά της επιχείρησης έτσι ώστε να διατηρηθεί το πλοίο σε συνθήκη που να είναι σύμφωνη με τις ελάχιστες απαιτήσεις που έχει ορίσει η κλάση του αλλά και οι διεθνείς κανονισμοί ασφάλειας για αυτό. Η κατηγορία κόστους αυτή περιλαμβάνει τις συνήθεις διαδικασίες για τη συντήρηση του πλοίου και τα σχετικά έξοδα, επίσης περιλαμβάνει την πρόβλεψη για τις ειδικές επιθεωρήσεις του πλοίου και τις επιθεωρήσεις στις δεξαμενές των ναυπηγείων. Το κόστος για την συντήρηση και την επισκευή του πλοίου διαφέρει ανάλογα με το είδος του πλοίου, την παλαιότητα του και την γενικότερη κατάστασή του. Επιπλέον η έκταση αλλά και το ύψος που θα δαπανηθεί για τη συντήρηση του πλοίου ορίζεται από τη διεθνή νομοθεσία σχετικά με τα πλαίσια ασφάλειας και από την πολιτική της πλοιοκτήτριας εταιρείας. Ειδικότερα, το κόστος για τις επισκευές και τη συντήρηση του πλοίου εξαρτάται από εξωτερικούς και εσωτερικούς παράγοντες. Συγκεκριμένα από την κατάσταση του πλοίου, τις συνθήκες της αγοράς αλλά και από τον τεχνολογικό εξοπλισμό που διαθέτει το πλοίο για την συντήρηση του.

Οι ειδικές επιθεωρήσεις συγκεκριμένα, είναι απαραίτητο να γίνονται περιοδικά καθώς αποτελούν έναν τρόπο ελέγχου της αξιοπλοΐας του πλοίου. Ενώ είναι σημαντικό να αναφερθεί πως οι διεθνείς συμβάσεις όπως η MARPOL και SOLAS ορίζουν τα κριτήρια για την αξιοπλοΐα του πλοίου πάντα με γνώμονα την ασφάλεια και την προστασία του περιβάλλοντος μέσα στο οποίο το πλοίο λειτουργεί. Η πλοιοκτήτρια εταιρεία λοιπόν πρέπει να διασφαλίσει πως το πλοίο θα διατηρήσει την κλάση του ώστε να παραμείνει αξιόπλοο περνώντας τακτικά από επιθεωρήσεις. Το ύψος του κόστους συντήρησης θα προσδιοριστεί από την έκταση των επισκευών και της συντήρησης όπως αυτή

προσδιορίζεται από την κλάση του πλοίου, καθώς είναι συχνό φαινόμενο ορισμένες κλάσεις να θέτουν πιο αυστηρούς κανονισμούς. Όπως αναφέρθηκε ήδη το κόστος εξαρτάται εκτός άλλων και από την πολιτική συντήρησης που η ίδια η πλοιοκτήτρια εταιρεία έχει θεσπίσει. Με λίγα λόγια ο τρόπος σύμφωνα με τον οποίο η εταιρεία εκμεταλλεύεται το πλοίο (π.χ. φόρτωση ή μη φορτίων που μπορεί να προκαλέσουν φθορά σε μέρη του πλοίου, είναι εύφλεκτα κοκ) καθώς και η εμπειρία της εταιρείας στη συντήρηση του πλοίου, ειδικότερα σε περιόδους που η αγορά ναύλων είναι σε χαμηλά επίπεδα, έχει σημαντική επίδραση στο προσδιορισμό του ύψους του κόστους συντήρησης. Επιπλέον η συχνή συντήρηση ρουτίνας μπορεί να περιορίσει σημαντικά το κόστος επισκευής.

Κόστος για προμήθειες: Το πλοίο κατά τη διάρκεια του ταξιδιού του στη θάλασσα χρειάζεται συχνά εφοδιασμό ή ανεφοδιασμό με προμήθειες προκειμένου να εξυπηρετηθούν οι ανάγκες του πληρώματος αλλά και για τη συντήρησή του. Η ναυτιλιακή εταιρεία ανά τακτά χρονικά διαστήματα ανεφοδιάζει το πλήρωμα με τα απαραίτητα για την διαβίωσή του και την ψυχαγωγία του μέσα στο πλοίο για όσο καιρό διαρκεί το ταξίδι. Εκτός από τροφή, πόσιμο νερό και λοιπά καταναλωτικά αγαθά, συχνά χρειάζεται ανεφοδιασμός και σε εξαρτήματα και ανταλλακτικά που χρειάζονται για συντήρηση και επισκευές σε μέρη του πλοίου. Όλα τα παραπάνω αποτελούν τις προμήθειες του πλοίου. Επιπλέον τα έξοδα για τις προμήθειες παρόλο που αποτελούν ένα κομμάτι τους καθώς συνήθως ο πλοιοκτήτης τα συμπεριλαμβάνει στην κατηγορία των καυσίμων, περιλαμβάνουν τον εφοδιασμό σε λιπαντικά για την κύρια μηχανή και τις βοηθητικές μηχανές του πλοίου. Οι προμήθειες καλύπτουν ένα μεγάλο φάσμα καταναλωτικών αγαθών που χρειάζονται για την λειτουργία του πλοίου. Στο κόστος των προμηθειών περιλαμβάνονται επίσης τα έξοδα για την επικοινωνία/σίτιση/διασκέδαση του πληρώματος (C/V/E). Είναι φυσικό οι δαπάνες που προορίζονται για τις προμήθειες μέσα στο πλοίο να διαφέρουν ανάλογα με τον τύπο του πλοίου αλλά και το μέγεθός του. Μέσα στις προμήθειες περιλαμβάνονται και τα καύσιμα του πλοίου. Τα περισσότερα πλοία καταναλώνουν πετρέλαιο Ντήζελ. Ωστόσο στην εργασία αυτή θα συμπεριλάβουμε την προμήθεια λιπαντικών και καυσίμων στο κόστος ταξιδιού και όχι στις προμήθειες του πλοίου (Goss, 1985a).

Κόστος για ασφαλιστική κάλυψη: Είναι γνωστό πως όταν ένα πλοίο ταξιδεύει υπάρχει ένας μεγάλος αριθμός κινδύνων που ενδέχεται να αντιμετωπίσει (perils of the sea). Για τους κινδύνους αυτούς οι εταιρείες συνήθως ασφαλίζουν τα πλοία τους. Οι πλοιοκτήτες υποχρεούνται να ασφαλίσουν τα πλοία τους για το σκάφος και τον μηχανολογικό του εξοπλισμό (Hull and Machinery Insurance) το οποίο καλύπτει την εταιρεία για τον κίνδυνο της ολικής ή μερικής απώλειας του πλοίου. Επίσης άλλη μια υποχρεωτική ασφάλιση είναι η ασφάλιση για προστασία και αποζημίωση (P&I insurance) που προστατεύει τον πλοιοκτήτη έναντι σε απαιτήσεις τρίτων και αφορά σε δράσεις έναντι τρίτων με ένα τυπικό παράδειγμα να αποτελεί η απώλεια ή η ζημιά στο φορτίο. Εκτός από τους δύο αυτούς τύπους ασφάλισης, η πλοιοκτήτρια εταιρεία μπορεί προαιρετικά να ασφαλίσει το πλοίο της για κινδύνους όπως: Απώλεια κερδών, απεργίες, νομισματικές διακυμάνσεις, πειρατεία κ.τ.λ.

Το κόστος της ασφάλισης φυσικά δεν είναι σταθερό και εξαρτάται από την ηλικία και τον τύπο του πλοίου, το μέγεθός του, τα μηχανικά του μέρη, τη σημαία του και την κλάση του. Επίσης το κόστος της ασφάλισης κυμαίνεται ανάλογα με την αξία των πλοίων, ενώ ακόμα μπορεί να ποικίλει ανάλογα με την περιοχή στην οποία το πλοίο, λειτουργεί (π.χ. μεγαλύτερα ασφαλιστρα σε περιοχές που ο κίνδυνος πειρατείας είναι αυξημένος).

Είναι λοιπόν φυσικό το ύψος του κόστους ασφάλισης να επηρεάζεται από πολλούς παράγοντες. Συγκεκριμένα η ασφάλιση για το πλοίο και τα μηχανικά του μέρη (H&M insurance) επηρεάζεται από της συνθήκες της αγοράς του ναύλου σημαντικά καθώς σε περιόδους ύφεσης η αξία κτήσης πλοίου είναι μικρότερη και αντίστοιχα, μικρότερη είναι και η εκτίμηση της αξίας του πλοίου προς ασφάλιση, ενώ ένας πολύ σημαντικός παράγοντας είναι και η ηλικία του πλοίου, καθώς όσο παλαιότερο είναι το κόστος της ασφάλισης μειώνεται. Επιπρόσθετα, το κόστος ασφάλισης επηρεάζεται από την ποιότητα και τη φήμη της διαχειρίστριας εταιρείας του πλοίου, καθώς επίσης και από το πρόσφατο ιστορικό ζημιών. Το κόστος της κάλυψης έναντι σε απαιτήσεις τρίτων, συνήθως προσδιορίζεται από την φύση του φορτίου, την εθνικότητα του πληρώματος, και το νηολόγιο στο οποίο υπάγεται το πλοίο (Tolofari, 2014 σελ.135). Ενώ το κόστος για την κάλυψη της απώλειας κερδών, προσδιορίζονται από τις συνθήκες της αγοράς.

Διοικητικά κόστη: Ως διοικητικά κόστη ορίζονται όλα τα γενικά έξοδα της επιχείρησης που σχετίζονται με διοικητικές και επιτελικές λειτουργίες της εταιρείας. Στην κατηγορία αυτή συνήθως συμπεριλαμβάνονται οι μισθοί του προσωπικού που είναι εγκατεστημένο στην έδρα της εταιρείας ή στις θυγατρικές της στη ξηρά, περιλαμβάνει επίσης την πληρωμή διαχειριστικής προμήθειας, στις εταιρείες που ενδεχομένως διαχειρίζονται τα πλοία της, καθώς επίσης περιλαμβάνει το κόστος για όλες τις διοικητικές λειτουργίες της εταιρείας είτε αυτές αφορούν σε επιλογή πληρώματος, είτε αφορούν στην επιθεώρηση των επισκευών. Τα διοικητικά κόστη διαφέρουν ανάλογα με τις εταιρείες εξαιτίας των διαφορετικών λογιστικών συστημάτων που χρησιμοποιούνται σε καθεμία από αυτές και εξαιτίας της διαφορετικής σύνθεσης τους, του μεγέθους του στόλου της καθεμιάς και της πολιτικής διαχείρισης αυτού. Γίνεται λοιπόν σαφές πως η πλοιοκτήτρια εταιρεία κρίνοντας όλα τα παραπάνω μπορεί να επιλέξει αν θα διαχειριστεί η ίδια αυτές τις διοικητικές λειτουργίες ή εάν θα τις αναθέσει σε κάποια εταιρεία διαχείρισης, αυξομειώνοντας αντίστοιχα το διοικητικό της κόστος.

4.2.3 ΚΟΣΤΟΣ ΤΑΞΙΔΙΟΥ

Το κόστος του ταξιδιού αποτελεί το μεταβλητό κόστος της εταιρείας καθώς τα έξοδα του ταξιδιού μεταβάλλονται σε κάθε ταξίδι. Το κόστος του ταξιδιού περιλαμβάνει τα έξοδα για τον εφοδιασμό σε καύσιμα και λιπαντικά, τα έξοδα για την διέλευση από κανάλια (π.χ. Σουέζ και Παναμά) και τα λιμενικά έξοδα. Στην ενότητα αυτή καθεμία από τις κατηγορίες αυτές θα εξεταστεί προκειμένου να διερευνηθεί η δομή του κόστους και οι παράγοντες που το μεταβάλλουν. Καταρχάς πρέπει να τονιστεί πως το κόστος ταξιδιού αφορά τις ημέρες κατά τις οποίες το πλοίο βρίσκεται ναυλωμένο αλλά και τις ημέρες παραμονής του στο λιμάνι περιμένοντας φορτίο και κατά τον εφοδιασμό του με καύσιμα.

Κόστος για καύσιμα: Το κόστος για τον εφοδιασμό του πλοίου με καύσιμα αποτελεί ίσως το μεγαλύτερο μέρος του μεταβλητού κόστους κατά τη διάρκεια του ταξιδιού. Τα περισσότερα πλοία καταναλώνουν πετρέλαιο και diesel, η κατανάλωση τους εξαρτάται από τα χαρακτηριστικά του πλοίου όπως είναι η πρόωση του πλοίου και η ταχύτητα του. Στο κόστος καυσίμων περιλαμβάνεται εκτός από την κατανάλωση του πλοίου εν πλω και η κατανάλωσή του όταν περιμένει στις λιμενικές εγκαταστάσεις και οι μηχανές του δουλεύουν είτε κατά την φορτοεκφόρτωση είτε όταν επιχειρεί ελιγμούς μέσα στο λιμάνι.

Το ύψος του κόστους καυσίμων προσδιορίζεται από τις τιμές της αγοράς. Ωστόσο η εταιρεία μπορεί να ελέγξει το κόστος αυτό επηρεάζοντας την αναλογία του κόστους ανά τόνο καυσίμου, είτε εφοδιάζοντας το πλοίο με καύσιμα κακής ποιότητας, κίνηση που ενέχει ρίσκο για την συντήρηση των μηχανικών τμημάτων του πλοίου που λειτουργούν με συγκεκριμένες προδιαγραφές από τον κατασκευαστή, είτε λειτουργώντας το πλοίο με την οικονομική του ταχύτητα (eco speed), όπου αυτό είναι εφικτό. Η μείωση του κόστους είναι επίσης εφικτή στην περίπτωση που η εταιρεία παραγγέλνει μεγάλες ποσότητες καυσίμων. Επιτυγχάνεται έτσι προνομιακή τιμή, συνεπώς αυτό συμβάλλει στη μείωση του κόστους. Ωστόσο πρέπει να τονιστεί στο σημείο αυτό πως ο παράγοντας που έχει μεγαλύτερη επίδραση στο κόστος καυσίμου είναι η απόσταση την οποία διανύει το πλοίο και οι μέρες που βρίσκεται στη θάλασσα, ειδικότερα σε ότι έχει να κάνει με την κατανάλωση πετρελαίου Ντήζελ. Σε προηγούμενη ενότητα αναφέρθηκε ότι τα λιπαντικά θεωρούνται από πολλούς πλοιοκτήτες ως μέρος του κόστους ταξιδιού και έτσι θα εξεταστούν στο κόστος καυσίμων. Παρόλο που η κατανάλωση λιπαντικών είναι μικρή σε ένα πλοίο (κυρίως βοηθούν στην λίπανση της κύριας και της βοηθητικής μηχανής του πλοίου), ωστόσο ανάλογα με τις τιμές στις οποίες μπορούν να βρεθούν διαθέσιμα στις αγορές μπορούν να αποτελέσουν ένα σημαντικό έξοδο για τις εταιρείες.

Κόστος διέλευσης καναλιών: Στην κατηγορία αυτή θα συμπεριληφθεί μια μεγάλη κατηγορία δαπανών που αφορούν την διέλευση του πλοίου από κανάλια όπως το Σουέζ και το κανάλι του Παναμά. Η κατηγορία αυτή περιλαμβάνει ένα ποσό το οποίο πληρώνεται εφάπαξ (lump sum) ποσό που πληρώνει η πλοιοκτήτρια εταιρεία στις τοπικές αρχές (Suez Canal Authority) προκειμένου να διέλθει από το κανάλι. Το ποσό αυτό πληρώνεται ανεξάρτητα με το εάν το πλοίο διέρχεται φορτωμένο ή χωρίς φορτίο (ballast) και αποτελεί ένα σχετικά σημαντικό έξοδο για την εταιρεία και έτσι συνήθως υπολογίζει στον προσδιορισμό του ναύλου τις διελύσεις από διάφορα κανάλια. Το κόστος αυτό διαφέρει ανάλογα με τον τύπο του πλοίου και υπολογίζεται με βάση την ολική χωρητικότητα του πλοίου (Gross Tonnage).

Λιμενικά κόστη: Το λιμενικό κόστος περιλαμβάνει όλα εκείνα τα έξοδα τα οποία πρέπει να πληρώσει η εταιρεία κατά την προσέγγιση ενός λιμανιού. Συγκεκριμένα τα λιμενικά αυτά τέλη όπως είθισται να λέγονται διαφέρουν ανάλογα με τον τύπο του πλοίου

και το μέγεθός του. Τα κόστη αυτά συνήθως αφορούν τη χρήση των λιμενικών εγκαταστάσεων από τα πλοία, καθώς επίσης τέλη που αφορούν στη χρήση πιλότου καθώς και διάφορες άλλες κατηγορίες που ποικίλλουν σε κάθε χώρα. Επίσης ο χρόνος που προσέγγισε το λιμάνι αλλά και το είδος του φορτίου που μεταφέρει το πλοίο τροποποιούν αυτές τις χρεώσεις. Το κόστος είναι διαφορετικό σε κάθε λιμάνι, ανάλογα με τη νομοθεσία της εκάστοτε χώρας και άλλους παράγοντες. Ωστόσο, συμβαίνει συχνά διάφορες χρεώσεις που αφορούν το πλοίο, να επιβάλλονται στον πλοιοκτήτη, ενώ άλλες που αφορούν το φορτίο να επιβάλλονται στον ναυλωτή.

Επιπλέον υπάρχουν κόστη τα οποία τα οποία σχετίζονται με το χειρισμό του φορτίου στο λιμάνι και περιλαμβάνουν την φόρτωση και την εκφόρτωση και τη στοιβασία του φορτίου. Τα πλοία τακτικών γραμμών, τα οποία προσεγγίζουν τα ίδια λιμάνια πολύ συχνά, έχουν μεγαλύτερη επιβάρυνση από τα τέλη αυτά, και έτσι οι εταιρείες τακτικών γραμμών συχνά προβαίνουν σε ειδικές συμφωνίες οι οποίες τους εξασφαλίζουν ένα είδος έκπτωσης σε κάποια από τα λιμάνια. Οι εταιρείες της tramp ναυτιλίας μπορούν να αποφύγουν, ωστόσο να αποφύγουν το εμπόριο με λιμάνια που χαρακτηρίζονται ως «ακριβά» προκειμένου να αποφύγουν τις ανάλογες χρεώσεις ειδικότερα, δε όταν πρόκειται για φορτία που δίνουν χαμηλό ναύλο. Στο σημείο αυτό πρέπει να αναφερθεί πως οι χρεώσεις στα λιμάνια είναι ίδιες για τα πλοία της ίδιας χωρητικότητας. Ωστόσο τα έξοδα αυτά απασχολούν τον πλοιοκτήτη μόνο όταν ναυλώνει το πλοίο του για ταξίδι καθώς στην χρονοναύλωση όλα τα έξοδα αυτά καλύπτονται από τον ναυλωτή.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5: ΣΥΝΘΕΣΗ ΚΟΣΤΟΥΣ TRAMP ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Στην προηγούμενη ενότητα έγινε μια αναφορά στη δομή του κόστους της ναυτιλιακής επιχείρησης ανεξάρτητα από την αγορά στην οποία δραστηριοποιείται. Στο κεφάλαιο αυτό θα επιχειρηθεί η σύγκριση μεταξύ των δύο αγορών από την σκοπιά του κόστους. Προηγουμένως όμως πρέπει να αναφερθούν οι βασικές διαφορές μεταξύ των δύο αγορών.

5.1 ΔΙΑΚΡΙΣΗ TRAMP ΚΑΙ LINER ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Έχει αναφερθεί σε προηγούμενα κεφάλαια ο τρόπος με τον οποίο λειτουργούν οι δύο αγορές και τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά τους. Στο σημείο αυτό κρίνεται σκόπιμο ωστόσο να γίνει μια αναφορά στις ουσιαστικές διαφορές των αγορών. Καταρχάς η βασική τους διάκριση έγκειται στον τύπο της μεταφορικής υπηρεσίας που παρέχονται από τις δύο αγορές. Πιο συγκεκριμένα λοιπόν, η tramp ναυτιλία περιλαμβάνει τη μεταφορική δραστηριότητα μεταξύ πολλών λιμανιών ανά τον κόσμο χωρίς προκαθορισμένο δρομολόγιο, ενώ αντίθετα η ναυτιλία γραμμών αναφέρεται σε μεταφορικές υπηρεσίες ανάμεσα σε προκαθορισμένα λιμάνια, ενώ χαρακτηρίζεται από τη συχνότητα των δρομολογίων, τα οποία ανακοινώνονται από πριν.

Μια δεύτερη διαφορά μεταξύ των δύο αγορών είναι το είδος των αγαθών που μεταφέρονται. Τα φορτία της tramp ναυτιλίας είναι συνήθως χύδην και στοιβάζονται στα αμπάρια του πλοίου χωρίς να απαιτείται από το πλοίο να έχει δικά του μέσα φορτοεκφόρτωσης. Από την άλλη πλευρά τα φορτία της ναυτιλίας γραμμών μεταφέρονται κυρίως μέσα σε εμπορευματοκιβώτια και τα πλοία τακτικών γραμμών συνήθως διαθέτουν δικό τους εξοπλισμό φορτοεκφόρτωσης. Επιπλέον τα φορτία της αγοράς τακτικών γραμμών είναι τελικά ή ημιτελή προϊόντα και όπως είναι φυσικό η αξία τους είναι πολύ μεγαλύτερη από την αξία των φορτίων που μεταφέρονται με πλοία tramp τα οποία συνήθως είναι πρώτες ύλες σε χύδην μορφή.

Άλλη μια διαφορά μεταξύ των δύο αγορών είναι το μέγεθος των πλοίων. Τα πλοία εμπορευματοκιβωτίων είναι αρκετά μεγαλύτερα σε σχέση με τα πλοία της ναυτιλίας Tramp. Επιπλέον τα πλοία που χρησιμοποιούνται στην ναυτιλία γραμμών είναι αρκετά ταχύτερα από τα αργά πλοία μεταφοράς χύδην φορτίου.

Στο σημείο αυτό πρέπει να γίνει αναφορά και στην διαμόρφωση του ανταγωνισμού στις δύο αγορές. Συγκεκριμένα η ναυτιλία γραμμών αποτελεί μια ολιγοπωλιακή αγορά ενώ αντίθετα η ελεύθερη ναυτιλία προσομοιάζει αρκετά στον πλήρη ανταγωνισμό. Συνεπώς στην tramp το επίπεδο του ναύλου προσδιορίζεται από τις δυνάμεις της προσφοράς και της ζήτησης ενώ αντίθετα στην ναυτιλία τακτικών γραμμών η τιμολογιακή πολιτική των επιχειρήσεων του κλάδου ορίζεται μέσω συμφωνιών και σύμφωνα με καθορισμένο ναυλολόγιο.

Εκτός από τη θάλασσα, μια σημαντική διαφορά εντοπίζεται και στη ξηρά για τις δύο αγορές. Η υποδομή της ξηράς είναι πολύ σημαντική και περιλαμβάνει ένα πολύ μεγάλο δίκτυο εγκαταστάσεων το οποίο εκτός των άλλων είναι και αρκετά δαπανηρό και περιλαμβάνει χώρους φύλαξης των εμπορευματοκιβωτίων αλλά και εγκαταστάσεις που εξυπηρετούν ένα μεγάλο μέρος της αλυσίδας που σχετίζεται με την ναυτιλία τακτικών γραμμών. Σε αντίθεση με τη σύνθετη αυτή οργάνωση και υποδομή στην ξηρά η ελεύθερη ναυτιλία δεν χρειάζεται τόσο μεγάλες και πολύπλοκες εγκαταστάσεις και υποδομές στη ξηρά, ενώ αντίθετως αυτό που έχει μεγάλη σημασία είναι η απόλυτη εξειδίκευση όλων όσων εμπλέκονται με όλες τις βαθμίδες της εφοδιαστικής αλυσίδας.

Μια ακόμη διαφορά μεταξύ των δύο αγορών είναι ο τύπος του συμβολαίου με το οποίο πραγματοποιείται η μεταφορά. Η liner αγορά αποτελεί ένα χαρακτηριστικό παράδειγμα όπου η φορτωτική αποτελεί ένα συμβόλαιο για την μεταφορά του φορτίου μεταξύ των λιμανιών. Η φορτωτική αποτελεί ένα αξιόγραφο με βάση το οποίο μεταφέρεται η κυριότητα του φορτίου σε ένα τρίτο μέρος. Αντίθετα στην ναυτιλία tramp το συμβόλαιο μεταφοράς είναι το ναυλοσύμφωνο.

Τέλος μια ακόμη σημαντική διαφορά είναι ο τρόπος εύρεσης του φορτίου. Για την ναυτιλία γραμμών η ανακοίνωση ή αναγγελία στον τοπικό τύπο είτε μέσω του προσωπικού εξεύρεσης φορτίου και των πρακτόρων ενώ αντίθετα στην ελεύθερη ναυτιλία η εύρεση του φορτίου αναλαμβάνει εξειδικευμένος ναυλομεσίτης ο οποίος κανονίζει και όλα τα διαδικαστικά θέματα της ναύλωσης.

5.2 ΤΥΠΟΙ ΣΥΜΒΟΛΑΙΩΝ ΚΑΙ ΚΑΤΑΜΕΡΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΚΟΣΤΟΥΣ

5.2.1 ΤΟ ΚΟΣΤΟΣ ΣΤΗ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΗ

Η χρονοναύλωση (time charter) αποτελεί τη μίσθωση ενός πλοίου για ορισμένο χρονικό διάστημα που ορίζεται από το ναυλοσύμφωνο στην οποία ο ναυλωτής οφείλει να καταβάλει ένα χρηματικό αντίτιμο (hire) στον πλοιοκτήτη για την εκμετάλλευση του πλοίου. Το αντίτιμο αυτό καταβάλλεται κάθε ημέρα και συνήθως ορίζεται από τις συνθήκες της αγοράς. Η διάρκεια της ναύλωσης είναι προκαθορισμένη και κατά τη διάρκεια του ταξιδιού ο ναυλωτής οφείλει να καλύψει τα έξοδα του ταξιδιού ενώ τα λειτουργικά έξοδα και το κόστος κεφαλαίου επιβαρύνουν τον πλοιοκτήτη (βλ. Πίνακας 5.1). Ο πλοιοκτήτης παρέχει το πλήρωμα καθώς επίσης έχει και την υποχρέωση να διατηρήσει το πλοίο αξιόπλοο.

ΠΙΝΑΚΑΣ 5.1 Κατανομή Κόστους Ανά Τύπο Ναύλωσης

	<i>Voyage charter</i>	<i>Volume COV</i>	<i>Time charter</i>	<i>Shipping pool</i>	<i>Bareboat charter</i>
Voyage cost	S	S	C	C	C
Running cost	S	S	S	S	C
Capital cost	S	S	S	S	S

Notes: Voyage cost = cargo cost + ship cost.

S = shipowner.

C = charterer.

COV = contract of affreightment.

Πηγή: Liu Supply Chain Management and Transport Logistics, σελ 387 2012

Έτσι στην χρονοναύλωση ο ναυλωτής οφείλει να πληρώσει:

- Το κόστος για τα πετρέλαια που καταναλώθηκαν κατά τη διάρκεια του ταξιδιού
- Τα λιμενικά τέλη, σε οποιοδήποτε λιμάνι προσεγγίσει το πλοίο
- Τα έξοδα φορτοεκφόρτωσης στα διάφορα λιμάνια
- Τα έξοδα που απαιτούνται για την διέλευση από κανάλια

5.2.2 ΤΟ ΚΟΣΤΟΣ ΣΤΗ ΝΑΥΛΩΣΗ ΑΝΑ ΤΑΞΙΔΙ

Ο πλοιοκτήτης συμφωνεί την μεταφορά μιας ορισμένης ποσότητας φορτίου ανάλογα με την χωρητικότητα του πλοίου μεταξύ δύο ή περισσότερων λιμανιών. Ο ναύλος καθορίζεται ως δολάριο/ τόνο φορτίου. Στην περίπτωση αυτή ο πλοιοκτήτης πληρώνει όλα τα λειτουργικά έξοδα του πλοίου. Η υποχρέωση του ναυλωτή είναι μόνο η καταβολή του ναύλου ενώ σε ορισμένες περιπτώσεις μπορεί να αναλάβει να καλύψει τα έξοδα, φορτοεκφόρτωσης, που κυρίως είναι υποχρέωση του πλοιοκτήτη όταν πρόκειται για ταξίδι.

Συγκεκριμένα, ο πλοιοκτήτης αναλαμβάνει να πληρώσει

- Το κόστος των καυσίμων
- Τα λιμενικά τέλη
- Το κόστος φορτοεκφόρτωσης
- Τα έξοδα για τη διέλευση από κανάλια

5.2.3 ΤΟ ΚΟΣΤΟΣ ΣΕ ΝΑΥΛΩΣΗ ΓΥΜΝΟΥ ΠΛΟΙΟΥ (DEMISE CHARTER)

Στην κατηγορία αυτή υπάγεται ο τύπος του συμβολαίου, όπου ο πλοιοκτήτης διατηρεί τον τίτλο της κυριότητας πάνω στο πλοίο. Ωστόσο παραχωρεί στον ναυλωτή όλες τις δραστηριότητες οι οποίες σχετίζονται με την επιχειρησιακή λειτουργία του πλοίου στον ναυλωτή, με αντάλλαγμα την καταβολή χρηματικού αντιτίμου για όσο διαρκεί η ναύλωση. Το αντίτιμο καταβάλλεται κάθε μέρα.

Σε αυτή την κατηγορία ναύλωσης ο πλοιοκτήτης έχει ως μοναδική υποχρέωση να παραδώσει ένα αξιόπλοο πλοίο ενώ ο ναυλωτής είναι υποχρεωμένος να παραδώσει το πλοίο στην κατάσταση στην οποία το παρέλαβε πριν την ναύλωση, και να το διατηρήσει αξιόπλοο καθ' όλη τη διάρκεια του ταξιδιού. Επιπλέον έχει τη δυνατό ενώ μπορεί να διατηρεί μόνο κάποια επιρροή στη γενική πολιτική όπως τις περιοχές στις οποίες μπορεί να επιχειρήσει το πλοίο αλλά και τις θέσεις των πληρωμάτων.

Στον τύπο αυτό ναύλωσης ο ναυλωτής αναλαμβάνει να πληρώσει όλα τα λειτουργικά έξοδα του πλοίου, ενώ επίσης έχει τη δυνατότητα να επιλέξει και το πλήρωμα, αναλαμβάνει λοιπόν και το κόστος επάνδρωσης του πλοίου. Αντίθετα ο

πλοιοκτήτης οφείλει να πληρώσει μόνο το κόστος του κεφαλαίου. Στην ναύλωση γυμνού πλοίου οι τιμές των ναύλων του, είναι πιθανό να είναι ορισμένες φορές σε τέτοια επίπεδα, ώστε να παρέχουν μια σταθερή απόδοση, με την κάλυψη των δαπανών του κεφαλαίου.

5.2.4 ΤΟ ΚΟΣΤΟΣ ΣΕ ΣΥΜΒΟΛΑΙΟ ΦΟΡΤΩΣΗΣ

Σε αυτόν τον τύπο συμβολαίου ο πλοιοκτήτης δεσμεύεται να παρέχει μια συγκεκριμένη χωρητικότητα για μια συγκεκριμένη περίοδο στο μέλλον, με συγκεκριμένα λιμάνια φόρτωσης και εκφόρτωσης. Ο πλοιοκτήτης είναι ελεύθερος να χρησιμοποιήσει οποιοδήποτε από τα πλοία του για να πραγματοποιήσει το ταξίδι και χρησιμοποιώντας όποιο πλοίο θελήσει να εκπληρώσει τις υποχρεώσεις του σύμφωνα με το συμβόλαιο, ακόμα και με πλοίο που δεν έχει υπό τον έλεγχό του τη στιγμή της υπογραφής του συμβολαίου. Όπως συμβαίνει με το συμβόλαιο ταξιδιού, ο ναύλος/ τόνο είναι συγκεκριμένος και ο πλοιοκτήτης καλείται να καλύψει τα μεταβλητά και τα σταθερά κόστη του πλοίου.

5.3 ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΤΟΥ ΚΟΣΤΟΥΣ ΣΤΗΝ TRAMP ΝΑΥΤΙΛΙΑ

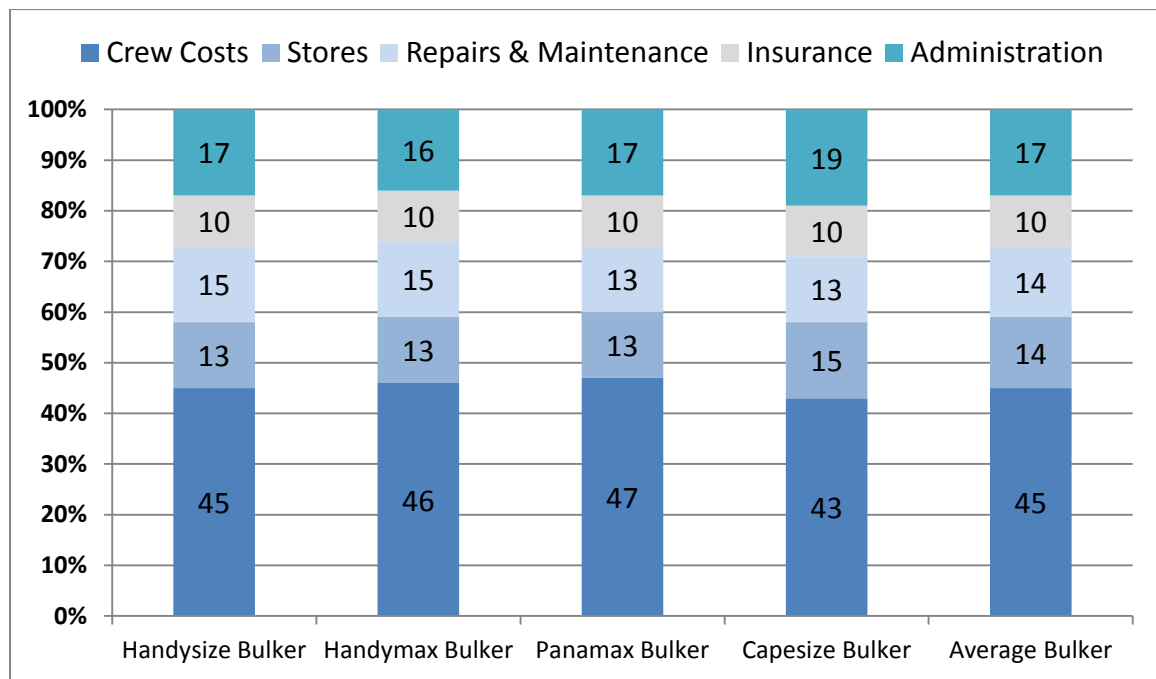
Στη βιβλιογραφία (Stopford, 2009) υπάρχουν πέντε κατηγορίες κόστους για ένα πλοίο: τα λειτουργικά έξοδα, τα περιοδικά έξοδα συντήρησης, τα έξοδα ταξιδιού, τα έξοδα χειρισμού του φορτίου και τα έξοδα κεφαλαίου. Τα έξοδα συντήρησης αποτελούν τμήμα των λειτουργικών εξόδων, ενώ τα έξοδα για τον χειρισμό του φορτίου αποτελούν μέρος του κόστους ταξιδιού του πλοίου.

Όπως αναφέρθηκε και σε προηγούμενο κεφάλαιο, τα δρομολόγια της tramp ναυτιλίας δεν είναι προκαθορισμένα και δεν είναι σταθερά. Αυτό σημαίνει πως τα λειτουργικά έξοδα του πλοίου δεν είναι επαναλαμβανόμενα, καθώς κάθε φορά προσεγγίζει διαφορετικά λιμάνια και καλείται να καλύψει εκτός από διαφορετικά λιμενικά τέλη και διαφορετικά έξοδα για τον χειρισμό του φορτίου ενώ επίσης μεταβάλλονται οι αποστάσεις και οι καταναλώσεις του πλοίου σε καύσιμα. Ο πλοιοκτήτης ουσιαστικά έχει πολύ μικρό έλεγχο πάνω στο κόστος του πλοίου ειδικά όταν πρόκειται για οικονομικούς παράγοντες του κόστους. Έτσι εκτός από το κόστος συντήρησης, το κόστος ασφάλειας κτλ δε μπορεί να ενεργήσει έτσι ώστε να έχει μεγαλύτερο έλεγχο πάνω στα λειτουργικά του έξοδα. Ο τρόπος με τον οποίο μπορεί ο πλοιοκτήτης να επηρεάσει τα λειτουργικά έξοδα είναι

μεταβάλλοντας τα τεχνικά χαρακτηριστικά του πλοίου, όπως για παράδειγμα την κατανάλωση του χρησιμοποιώντας την οικονομική του ταχύτητα.

Στον Πίνακα 5.3 παρουσιάζεται η κατανομή των εξόδων ανά μέγεθος σε πλοία bulker, που θα χρησιμοποιηθεί σαν ένα παράδειγμα tramp αγοράς και αναφέρεται στο έτος χρήσης 2012. Είναι εμφανές πως το μεγαλύτερο μέρος το καταλαμβάνουν τα έξοδα για τους μισθούς του πληρώματος, με τους μισθούς στα panamaxes να ανέρχονται στο 47% και μέσο όρο σε όλα τα bulker το 45%. Το οποίο αφενός έχει να κάνει με τον αριθμό του πληρώματος που στα μεγάλα πλοία μπορεί να φτάσει μέχρι τα 30 άτομα, ενώ περιλαμβάνει τους μισθούς, τις προμήθειες και άλλα έξοδα που σχετίζονται με το πλήρωμα του πλοίου. Όπως φαίνεται από τον πίνακα την μικρότερη συνεισφορά στο συνολικό κόστος καταλαμβάνουν οι δαπάνες ασφάλισης καθώς πρόκειται για μη τακτικά έξοδα ενώ επίσης αφορά σε μεταφορά αγαθών μικρής αξίας (raw materials). Το μικρό ποσοστό της ασφάλισης στο συνολικό κόστος έχει να κάνει επίσης και με την ναυπήγηση νέων πλοίων bulkers την τελευταία 10ετία που και αυτό αποτελεί έναν παράγοντα που συμβάλει στη μείωση των ασφαλίσεων.

ΠΙΝΑΚΑΣ 5.3 Κατανομή του Κόστους Ανά Μέγεθος Πλοίου (Bulkers)



5.4 ΑΝΑΛΥΣΗ ΚΟΣΤΟΥΣ ΣΤΗΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑ TRAMP

Στην ενότητα αυτή θα επιχειρηθεί μια ανάλυση του κόστους στην tramp ναυτιλία. Πρέπει να αναφερθεί πώς για την μελέτη του καταμερισμού του κόστους θα χρησιμοποιηθεί η ανάλυση του ετήσιου κόστους των λειτουργικών δαπανών.

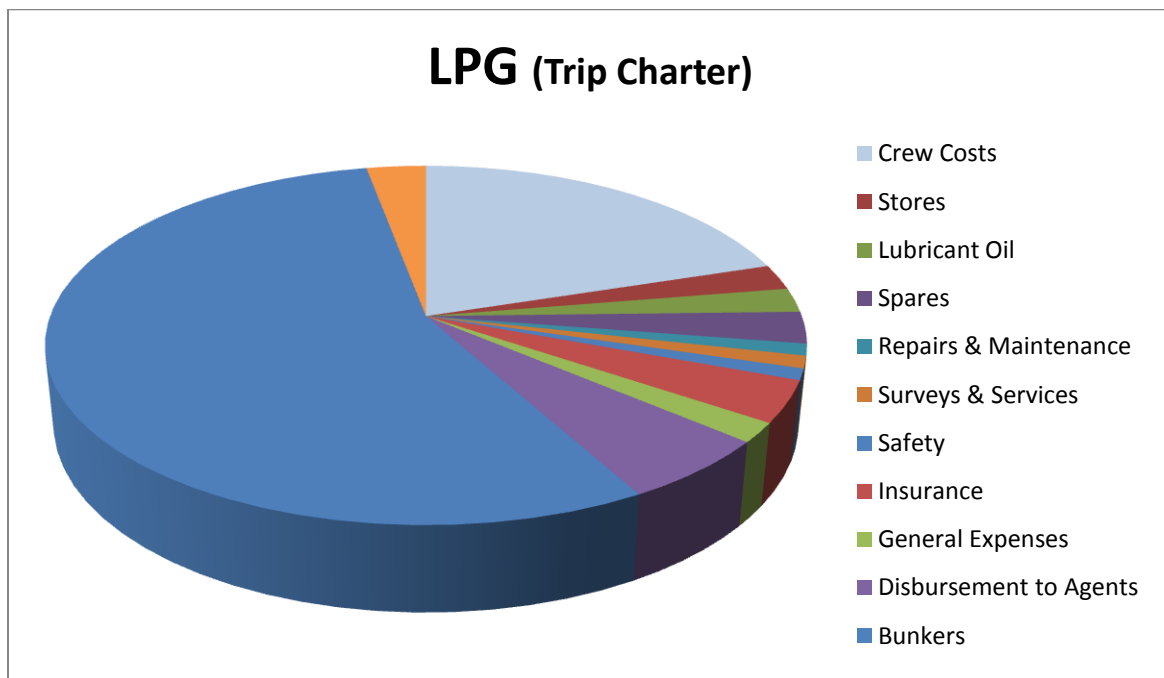
Στους παρακάτω πίνακες θα παρουσιάσουμε τα στοιχεία κόστους δύο κατηγοριών πλοίων από δύο ναυτιλιακές εταιρείες. Η πρώτη αφορά σε ταξίδι και η δεύτερη σε χρονοναύλωση.

Στην πρώτη περίπτωση (Πίνακας 5.4.1) που αφορά ένα LPG carrier ναυλωμένο σε ναύλωση ταξιδιού βλέπουμε πως εκτός από τα λειτουργικά έξοδα, ο πλοιοκτήτης επιβαρύνεται και με τα έξοδα ταξιδιού, καθώς έχει να πληρώσει επιπρόσθετα το κόστος για τα καύσιμα, το οποίο καταλαμβάνει και το μεγαλύτερο ποσοστό του κόστους την υπό εξέταση χρονιά αλλά και τα τέλη στα λιμάνια που προσεγγίζει. Ο περιορισμός στην περίπτωση αυτή είναι η απροθυμία της εταιρείας, η οποία προσεγγίστηκε στην δημοσίευση των αποτελεσμάτων κόστους της και αυτό ενδέχεται να μη δίνει ακριβή αποτελέσματα. Ωστόσο όπως έχει ήδη αναφερθεί σε προηγούμενη θέση, η σύνθεση του κόστους σε ναύλωση ταξιδιού συνεπάγεται την αύξηση των εξόδων για τον πλοιοκτήτη καθώς πληρώνει όλα τα λειτουργικά και τα έξοδα του ταξιδιού. Στην περίπτωση αυτή, το υψηλότερο κόστος είναι το κόστος των καυσίμων, λόγω των αυξημένων τιμών του πετρελαίου, ενώ το δεύτερο μεγαλύτερο κόστος σε αναλογία είναι το κόστος επάνδρωσης.

ΠΙΝΑΚΑΣ 5.4.1 Ετήσια έξοδα Πλοίου Τύπου LPG Carrier σε Ναύλωση Ταξιδιού

	Yearly \$	%
Crew Costs	820,219	20,1%
Stores	93,000	2,3%
Lubricant Oil	88,767	2,2%

Spares	116,000	2,8%
Repairs & Maintenance	43,000	1,1%
Surveys & Services	45,000	1,1%
Insurance (H&M + P&I Club)	153,000	3,8%
Safety	41,336	1,0%
General Expenses	72,000	1,8%
Disbursement to Agents	235,000	5,8%
Bunkers	2,245,350	55,1%
Management Fees	120,000	2,9%
TOTAL RUNNING COSTS	4,072,672	100,0%

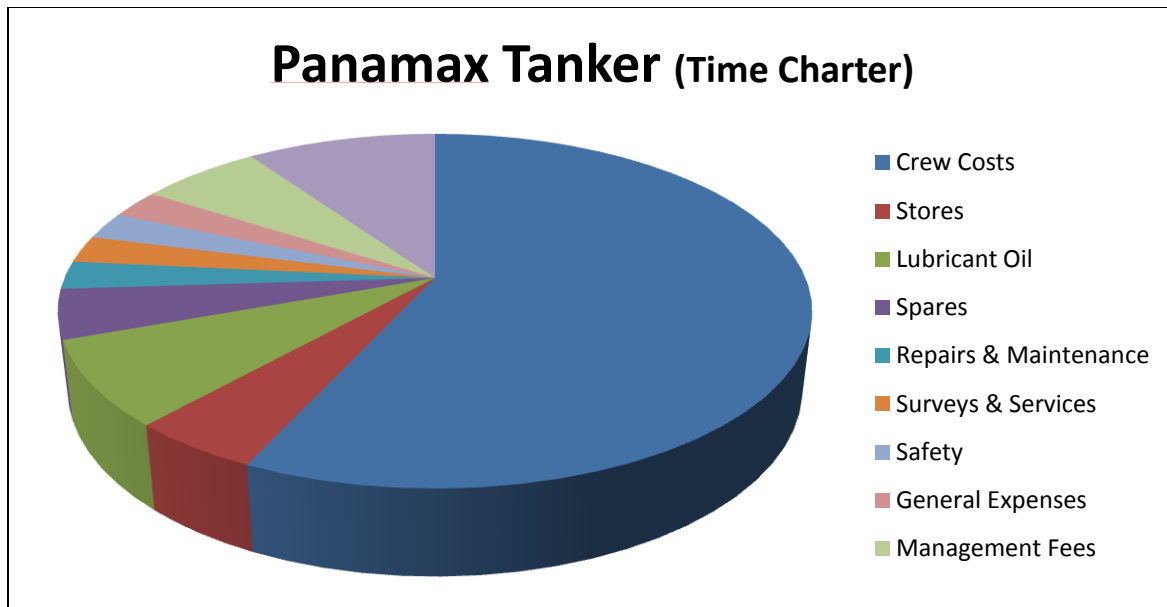


Πηγή: Ναυτιλιακή εταιρεία

Το δεύτερο παράδειγμα (Πίνακας 5.4.2) αφορά ένα Panamax tanker πενταετίας που είναι ναυλωμένο σε χρονοναύλωση.

ΠΙΝΑΚΑΣ 5.4.2 Ετήσια έξοδα Πλοίου Τύπου Panamax Tanker σε Χρονοναύλωση

	Yearly \$	Daily \$	%
Crew Costs	1,248,612	3,421	56,9%
Stores	105,000	288	4,8%
Lubricant Oil	170,600	467	7,8%
Spares	99,000	271	4,5%
Repairs & Maintenance	56,000	153	2,6%
Surveys & Services	54,000	148	2,5%
Insurance (H&M + P&I Club)	213,000	584	9,7%
Safety	54,102	148	2,5%
General Expenses	57,395	157	2,6%
Management Fees	136,000	373	6,2%
TOTAL RUNNING COSTS	2,193,709	6,010	100,0%



Πηγή: Ναυτιλιακή εταιρεία

Ο πλοιοκτήτης στην περίπτωση αυτή δεν επιβαρύνεται σημαντικά όσο με το κόστος ταξιδιού καθώς το πλοίο είναι σε συμβόλαιο χρονοναύλωσης. Παρόλα αυτά ο πλοιοκτήτης οφείλει να παρέχει ένα αξιόπλοο πλοίο. Αυτό είναι εμφανές από τις δαπάνες του πλοιοκτήτη για επισκευές συντήρηση και επιθεωρήσεις του πλοίου που φτάνουν το 10%. Το μεγαλύτερο ποσοστό του κόστους ωστόσο το καταλαμβάνουν οι δαπάνες για την επάνδρωση του πλοίου, που φτάνει το 57%. Φαίνεται λοιπόν πως ανάμεσα στα μεταβλητά έξοδα του πλοίου η εταιρία πλέον δίνει μεγαλύτερη έμφαση στα έξοδα επάνδρωσης του πλοίου. Ο λόγος για την αύξηση αυτού του τμήματος του κόστους μπορεί να είναι είτε οι νέοι κανονισμοί που απαιτούν περαιτέρω εκπαίδευση του πληρώματος σχετικά με την ασφάλεια πάνω στο πλοίο και ο ορισμός ενός συστήματος ελάχιστων αποδοχών, είτε η στενότητα εξειδικευμένου εργατικού δυναμικού που είναι αποτέλεσμα μιας στροφής του εργατικού δυναμικού σε άλλα επαγγέλματα, τα οποία χαρακτηρίζονται πιο εύκολα και λιγότερο επικίνδυνα από το επάγγελμα του ναυτικού (Galam, 2011). Τέλος πρέπει να αναφερθεί πως στα κόστη ταξιδιού, τα οποία στο συγκεκριμένο παράδειγμα είναι μόνο το 8% του συνολικού κόστους, θα συμπεριλάβουμε τη δαπάνη για λιπαντικά. Η μικρή αυτή αναλογία οφείλεται όπως αναφέρθηκε ήδη, στο γεγονός πως το πλοίο βρίσκεται σε συμβόλαιο χρονοναύλωσης και τα περισσότερα έξοδα του ταξιδιού τα επωμίζεται ο ναυλωτής.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6: ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ ΚΑΙ ΝΕΑ ΣΥΝΘΕΣΗ ΚΟΣΤΟΥΣ ΣΤΗΝ TRAMP

Η υπόθεση του «Eckson Valdez» το 1989 αποτέλεσε σταθμό για την αλλαγή των συνθηκών στην ναυτιλία, καθώς επίσης μετέβαλλε σημαντικά τον τρόπο που κατανέμεται το συνολικό κόστος των ναυτιλιακών εταιρειών. Οι απαιτήσεις της Oil pollution Act 1990 για τη ναυπήγηση πετρελαιοφόρων διπλού κύτους αποτέλεσε το έναυσμα για μια αλλαγή σε ολόκληρη την ναυπηγική βιομηχανία και αποτέλεσε έναν σημαντικό παράγοντα για την περαιτέρω αύξηση του κόστους στην ναυτιλιακή αγορά. Με γνώμονα την προστασία του περιβάλλοντος από κάθε είδους ρύπους θεσπίστηκαν αρκετές συμβάσεις μετέπειτα, οι οποίες άλλαξαν σημαντικά την σύνθεση του κόστους στη λειτουργία των πλοίων. Η Διεθνής Σύμβαση του IMO αποτέλεσε την αρχή μιας σειράς άλλων σχετικών συμβάσεων που είχαν ως σκοπό την προστασία του περιβάλλοντος από την θαλάσσια ρύπανση, την ασφάλεια αλλά και την ποιότητα της εργασίας του πληρώματος. Στο κεφάλαιο αυτό θα εξεταστούν οι αλλαγές που έχουν συντελεστεί λοιπόν και η επίδρασή τους στο κόστος λειτουργίας των πλοίων.

6.1. Η ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΟΥ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΟΥ ΚΟΣΤΟΥΣ

Τα τελευταία χρόνια παρατηρείται μια διαρκής αύξηση στα λειτουργικά κόστη του πλοίου, το έτος 2013 η αύξηση αυτή ανήλθε στο 1-2.5%⁵. Το κόστος μεταβάλλεται ανάλογα με τον τύπο του πλοίου και την αγορά στη οποία δραστηριοποιείται. Παράλληλα η ύφεση στην ναυλαγορά ανάγκασε τους διαχειριστές πλοίων να προσπαθήσουν να συγκρατήσουν αυτήν την αύξηση στα λειτουργικά κόστη σε ένα όσο το δυνατόν χαμηλότερο επίπεδο. Ωστόσο σύμφωνα με μελέτες, αναμένεται τα επόμενα χρόνια η αύξηση αυτή να ανέρχεται κατά 2-3% τον χρόνο. Παράλληλα σε έκθεση της Moore Stephens αναφέρεται πώς τα λειτουργικά έξοδα αναμένεται να αυξηθούν κατά 3.2% μέσα στο 2014. Σύμφωνα πάντα με την ίδια έκθεση αναμένεται σημαντικότερη αύξηση στους μισθούς των πληρωμάτων και στις ασφάλειες. Συγκεκριμένα οι μισθοί των πληρωμάτων αυξήθηκαν κατά 2,4 % το 2013 σε σχέση με το 2012 και αναμένεται να υπερβούν το 2,5%

⁵ <http://www.drewry.co.uk/news.php?id=260>

το 2014. Ανάλογη αναμένεται να είναι η αύξηση το 2014 για τις ασφάλειες. Τα έξοδα των εταιρειών για προμήθεια ανταλλακτικών επίσης παρουσιάζουν αύξηση της τάξης του 2,3% το 2014 καθώς επίσης σημαντική είναι η αύξηση στο κόστος των λιπαντικών. Παράλληλα οι επιχειρήσεις του κλάδου έχουν θεσπίσει αρκετά αυστηρές πολιτικές μείωσης του κόστους, ενώ σύμφωνα με την ίδια μελέτη η μεγάλη αύξηση στο λειτουργικό κόστος σε συνάρτηση με τη δυσκολία χρηματοδότησης θα οδηγήσει πολλές ναυτιλιακές εταιρείες αλλά και διαχειριστές να σταματήσουν την λειτουργία τους. Η κρίση στην ναυλαγορά ωστόσο οδήγησε σε μείωση των δαπανών συντήρησης και επισκευών, ενώ η παράλληλη μείωση των τιμών του ατσαλιού κράτησε την οποιαδήποτε αυξητική τάση σε χαμηλά επίπεδα. Παρόλα αυτά οι νέοι κανονισμοί αναμένεται να οδηγήσουν στα επόμενα χρόνια σε μια αύξηση του κόστους αυτού της τάξης του 2,5 με 3% το χρόνο.

Από την άλλη μεριά το κόστος των καυσίμων αποτελεί ένα πολύ σημαντικό τμήμα του συνολικού κόστους λόγω της αύξησης της τιμής των καυσίμων αλλά και εξαιτίας της αστάθειας στη Μέση Ανατολή και των νέων κανονισμών για τις μειώσεις των εκπομπών θείου. Οι συνθήκες αυτές αναμένεται να οδηγήσουν πολλούς πλοιοκτήτες σε ανεύρεση φθηνότερων καυσίμων και σε στροφή σε καύσιμα με μεγαλύτερη περιεκτικότητα θείου στην προσπάθειά τους να μειώσουν το κόστος των καυσίμων. Αυτό ωστόσο μπορεί να οδηγήσει σε προβλήματα σε κάποιους τύπους πλοίων όπως για παράδειγμα απώλεια ενέργειας κτλ. συνεπώς ενδέχεται να αυξήσει τις δαπάνες για επισκευές.

Οι δαπάνες για το πλήρωμα αποτελούν ωστόσο ένα νευραλγικό τμήμα για το συνολικό λειτουργικό κόστος, καθώς καταλαμβάνουν και το μεγαλύτερο ποσοστό του. Οι νέοι κανονισμοί (MLC 2006) καθώς και η μεγάλη συμμετοχή εγχώριων αλλά και διεθνών οργανισμών με τις προϋποθέσεις που θεσπίζουν σχετικά με την επιτήρηση των χαρακτηριστικών των πληρωμάτων έχουν επιφέρει σημαντικές αλλαγές στον τομέα της ασφάλειας αλλά παράλληλα έχουν αυξήσει σημαντικά και το κόστος.

6.2 ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ ΚΑΙ ΕΠΙΔΡΑΣΗ ΣΤΟ ΚΟΣΤΟΣ

6.2.1 Η ΔΙΕΘΝΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗ MARPOL ΚΑΙ Η ΕΠΙΔΡΑΣΗ ΤΗΣ ΣΤΟ ΚΟΣΤΟΣ

Η συνθήκη περιλαμβάνει κανονισμούς που έχουν ως σκοπό την αποτροπή και την μείωση της μόλυνσης του περιβάλλοντος, η οποία προέρχεται από τη λειτουργία των

πλοίων είτε προερχόμενη από τυχόν ατυχήματα. Η Συνθήκη με τα Παραρτήματά της όπως περιγράφονται πιο κάτω περιέχει ένα σύνολο κανόνων και απαιτήσεων, με σκοπό τη διασφάλιση και την προστασία του περιβάλλοντος. Συνοπτικά, τονίζεται η ανάγκη για καταγραφή οποιουδήποτε περιστατικού σχετίζεται με θαλάσσιο ατύχημα και έχει προκαλέσει ρύπανση στο περιβάλλον καθώς και η καταγραφή των μέτρων που έχει ληφθεί.

Τα Παραρτήματα της MARPOL (73/78) είναι τα εξής:

Παράρτημα I	Κανονισμός για την πρόληψη της ρύπανσης από πετρέλαιο
Παράρτημα II	Κανονισμός για τον έλεγχο της ρύπανσης από επιβλαβείς χύδην ουσίες
Παράρτημα III	Κανονισμός για την πρόληψη ρύπανσης από επιβλαβείς ουσίες που μεταφέρονται δια θαλάσσης σε συσκευασμένη μορφή
Παράρτημα IV	Κανονισμός για την πρόληψη ρύπανσης από τα λύματα των πλοίων
Παράρτημα V	Κανονισμός για την πρόληψη ρύπανσης από απόβλητα πλοίων
Παράρτημα VI	Κανονισμός για την πρόληψη ατμοσφαιρικής ρύπανσης από πλοία

Από όλα τα προηγούμενα το Παράρτημα VI της MARPOL είναι το τελευταίο που τέθηκε σε ισχύ το 2005.

Αναλυτικότερα λοιπόν, στο Παράρτημα I που αφορά στην πρόληψη ρύπανση από πετρέλαιο, αφορά στα τάνκερ με ολική χωρητικότητα GT gross tonnage από 150 και πάνω και κάθε άλλη κατηγορία πλοίου με ολική χωρητικότητα από 400 GT και πάνω και προβλέπει τον έλεγχο για τυχόν απώλειες πετρελαίου από τις μηχανές του πλοίου, τη ναυπήγηση τάνκερ με διπλό κύτος καθώς και πολλές άλλες προϋποθέσεις Σύμφωνα με τις απαιτήσεις του παραρτήματος η απόρριψη πετρελαίου που συσσωρεύεται στις μηχανές του πλοίου ειδικότερα όταν χρησιμοποιείται βαρύ πετρέλαιο απαγορεύεται. Τα Bilge ύδατα (νερό σεντίνας) που περιέχουν πετρέλαιο και κατάλοιπα από φορτίο πετρελαιοφόρου μπορούν να απορρίπτονται μόνο υπό αυστηρούς κανονισμούς και σε μικρές ποσότητες ή μετά από έντονη εξασθένηση. Κατά γενικό κανόνα το πετρέλαιο που

περιέχει υπολείμματα πρέπει να παραδίδεται στα λιμάνια που παρέχουν ειδικές δεξαμενές συλλογής για αυτό το σκοπό.

Οι τροποποιήσεις και οι αλλαγές που πρέπει να γίνουν στα πλοία έτσι ώστε οι προδιαγραφές τους να είναι σύμφωνες με το Παράρτημα αυτό συνεπάγονται κόστος καθώς η ναυπήγηση ενός πλοίου με διπλό κύτος είναι ακριβότερη. Επιπλέον η δημιουργία συστημάτων διαχωρισμού (oil –water-separation systems) συνεπάγεται ένα αρκετά σημαντικό κόστος. Συγκεκριμένα η αύξηση του κόστους ανά μετρικό τόνο εκτιμάται μεταξύ 9 και 17%⁶. Ωστόσο η αύξηση αυτή δεν αφορά μόνο στο κόστος κεφαλαίου καθώς και τα λειτουργικά κόστη καθώς όπως το κόστος επισκευής και συντήρησης αλλά και το κόστος για την ασφάλιση του πλοίου παρουσιάζει σημαντικές διαφορές σε σχέση με ένα πλοίο μονού κύτους. Ενώ προκύπτει επίσης σημαντικό κόστος από τη διαδικασία απόσυρσης των πλοίων μονού κύτους⁷.

Το δεύτερο Παράρτημα της Συνθήκης αφορά στην μόλυνση από επιβλαβείς χημικές ουσίες σε χύδην μορφή. Η αποβολή χημικών αποβλήτων σε χύδην μορφή δεν επιτρέπεται παρά μόνο σε ειδικά διαμορφωμένες εγκαταστάσεις υποδοχής, οι οποίες βρίσκονται σε απόσταση 12 ναυτικών μιλίων από την πλησιέστερη ξηρά. Το κόστος που προκύπτει από αυτή τη διαδικασία αφενός αφορά την υποδοχή των πλοίων στις ειδικές εγκαταστάσεις όπου μπορούν να διαθέσουν τα χημικά τους απόβλητα (Branch, 2007, σελ.111). Η διαδικασία αυτή αφενός περιλαμβάνει το κόστος για τα λιμενικά έξοδα στα λιμάνια που διαθέτουν αυτές τις εγκαταστάσεις, αφετέρου το κόστος για τον ειδικό καθαρισμό που απαιτείται για τις δεξαμενές του πλοίου.

Στο τρίτο Παράρτημα της ίδια Συνθήκης περιλαμβάνονται όλοι εκείνοι οι Κανονισμοί που αφορούν στην πρόληψη της ρύπανσης από επιβλαβείς ουσίες που

⁶ Division on Engineering and Physical Studies, Ocean Studies Onboard, Commission on Engineering and Technical Systems, Marine Board. 1998. Double-Hull Tanker Legislation:: An Assessment of the Oil Pollution Act of 1990.σελ89

⁷ Yoshio Sasamura (1985) IMPLEMENTATION OF MARPOL 73/78. International Oil Spill Conference Proceedings: February 1985, Vol. 1985, No. 1, pp. 121-125.

μεταφέρονται δια θαλάσσης σε πακεταρισμένες μορφές, είτε σε εμπορευματοκιβώτια. Στο Παράρτημα αυτό περιλαμβάνονται οι προδιαγραφές και οι απαιτήσεις για την ασφάλεια στο πακετάρισμα, την απαιτούμενη επισήμανση τη στοιβασία, τους περιορισμούς στην ποσότητα. Παράλληλα σύμφωνα με τις απαιτήσεις του Παραρτήματος III οι ουσίες που θεωρούνται επιβλαβείς είναι αυτές που περιλαμβάνονται και χαρακτηρίζονται ως επιβλαβείς κατά τον Διεθνής Ναυτιλιακός Κώδικας Μεταφοράς Συσκευασμένων επικινδύνων ουσιών (IMDG Code). Στο Παράρτημα ορίζονται τα μέτρα ασφαλείας που πρέπει να λαμβάνονται για την μεταφορά των επικίνδυνων φορτίων αλλά και τα απαραίτητα μέτρα στους λιμένες που αφορούν στις φορτοεκφορτώσεις των επικίνδυνων αγαθών. Οι προβλέψεις αυτές έχουν σαν αποτέλεσμα την αύξηση του κόστους για τους μεταφορείς εμπορευματοκιβωτίων αφενός επειδή εάν μεταφέρουν επικίνδυνα σύμφωνα με τον Κώδικα φορτία πρέπει να τα φορτοεκφορτώνουν αφενός σε λιμένες που διαθέτουν τον εξοπλισμό να υποδεχτούν επιβλαβή φορτία, ενώ επίσης η όλη διαδικασία επιβάλλει και κόστη καθαρισμού για το πλοίο ενώ οι χώροι υποδοχής και φύλαξης των φορτίων αυτών πρέπει να ασφαρίζονται κατάλληλα και να φωτίζονται επαρκώς, αυξάνοντας το κόστος φύλαξής τους, με το οποίο επιβαρύνεται ο μεταφορέας. Η εκπαίδευση του προσωπικού ώστε να λειτουργεί σύμφωνα με τις απαιτήσεις που προσδιορίζονται από το Παράρτημα είναι ένα ακόμα κόστος. Η εκπαίδευση όλων των εμπλεκόμενων στη θαλάσσια μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων θα πρέπει να πραγματοποιείται σε τακτά χρονικά διαστήματα ώστε να λαμβάνονται υπόψη αλλαγές στους κανονισμούς. Ενώ επιπλέον είναι σημαντικό να τηρείται αρχείο εκπαίδευσης από τον εργοδότη και επαλήθευση με την έναρξη νέας εργοδοσίας. Επιπλέον ο μεταφορέας πρέπει να εξακριβώνει πως το πλοίο του δεν έχει κάποιο εμφανές ελάττωμα είτε διαρροή, ρωγμές, ελλιπή εξοπλισμό, για τη μεταφορά αυτού του είδους φορτίου, συνεπώς για να διαπιστωθεί η κατάσταση του πλοίου και αυτό συνεπάγεται μια αύξηση στα έξοδα συντήρησης.

Στο τέταρτο και το πέμπτο Παράρτημα αναφέρονται στην πρόληψη ρύπανσης από τα λύματα και απορρίμματα των πλοίων. Σύμφωνα με το Παράρτημα αυτό οι Φορείς Διαχείρισης Λιμένων θα οφείλουν να μεριμνούν την ύπαρξη εγκαταστάσεων για την υποδοχή όλων των παραγόμενων αποβλήτων που απορρίπτονται από τα πλοία και δεν μπορούν να απορριφθούν στη θάλασσα. Επιπλέον οι Φορείς της Διαχείρισης Λιμένων οφείλουν να εξασφαλίζουν την ύπαρξη εγκαταστάσεων για την υποδοχή όλων των

παραγόμενων αποβλήτων που παράγονται στα πλοία και δεν πρέπει να απορριφθούν στη θάλασσα

Επιπλέον η πρόβλεψη για τα απόβλητα ορίζει πως ο Εξοπλισμός διαχείρισης λυμάτων στα πλοία είτε πρέπει να περιλαμβάνει αφενός τα συστήματα επεξεργασίας λυμάτων, αφετέρου τα συστήματα απολύμανσης και πολτοποίησης λυμάτων και επιπλέον περιλαμβάνει τις δεξαμενές συγκέντρωσης λυμάτων, με αντίστοιχες προϋποθέσεις απόρριψης για κάθε μια από τις περιπτώσεις. Είναι λοιπόν ευνόητο πως η ανάπτυξη τέτοιων συστημάτων πάνω στα πλοία αυξάνει σημαντικά το λειτουργικό κόστος του πλοίου καθώς η εγκατάσταση τέτοιων συστημάτων⁸ πάνω στο πλοίο είναι προφανώς λιγότερο δαπανηρή από την μεταφορά των απορριμμάτων σε χώρους περαιτέρω επεξεργασίας τους. Οι επιθεωρήσεις του πλοίου ωστόσο έτσι ώστε να είναι βέβαιο πως συμμορφώνεται με τους κανονισμούς του Παραρτήματος αποτελούν ένα επιπλέον έξοδο για τον πλοιοκτήτη.

Ειδική αναφορά πρέπει να γίνει στο σημείο αυτό στο ballast water treatment system (σύστημα διαχείρισης θαλασσιού έρματος), που αφορά στη διαχείριση θαλασσιού έρματος. Το σύστημα αυτό στην ουσία ελέγχει και εξουδετερώνει βλαβερούς μικροοργανισμούς που βρίσκονται στο έρμα του πλοίου, το οποίο είναι το θαλασσινό νερό που φορτώνεται για την ευστάθεια του πλοίου και το οποίο αποδεικνύει με τον καλύτερο τρόπο την ευαισθησία και την πρόληψη της διεθνούς εμπορικής ναυτιλίας σε θέματα προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Η εγκατάσταση συστήματος διαχείρισης έρματος, εκτός από τις αναμφισβήτητα θετικές επιδράσεις που έχει στην περιβάλλον, ωστόσο αποτελεί έναν σημαντικό λόγο αύξησης του κόστους του πλοίου. Καθώς τα συστήματα αυτά εκτός από την αύξηση στο λειτουργικό κόστος του πλοίου, καθώς απαιτείται μεγαλύτερη χρήση καυσίμων για την λειτουργία του, αυξάνουν σημαντικά και το κόστος συντήρησης και επισκευών⁹. Παρόλα αυτά το κόστος επένδυσης για την εγκατάσταση του συστήματος είναι το σημαντικότερο κόστος για τον πλοιοκτήτη.

⁸ Η αναφορά γίνεται σε συστήματα όπως το **MAGS, Micro Auto Gasification System for solid waste treatment**

⁹ Lloyd's Register "Ballast water treatment technology: Current stats" (2007) [11]

Το Παράρτημα V και VI της Marpol αφορά στον περιορισμό των αέριων ρύπων που παράγονται από την ναυτιλία, ειδικότερα την μείωση των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου. Οι απαιτήσεις για τις εκπομπές αερίων που ορίζονται από την Σύμβαση περιλαμβάνει εκτός των άλλων πρόβλεψη για τη δημιουργία θαλασσίων περιοχών για τις οποίες έχουν οριστεί πιο αυστηρά μέτρα ελέγχου για την μείωση των ατμοσφαιρικών εκπομπών, (SO_x, NO_x, ODS, VOC) που προέρχονται από τα πλοία, όπως ορίζεται στο παράρτημα VI της MARPOL πρωτόκολλο του 1997, το οποίο τέθηκε σε ισχύ το Μάιο του 2005. Το παράρτημα VI περιλαμβάνει διατάξεις για δύο ομάδες απαιτήσεων εκπομπών και ποιότητας καυσίμων που αφορούν SO_x και PM, ή NO_x αλλά και τον περιορισμό των αέριων εκπομπών CO₂. Από τη διεθνή κοινότητα υπάρχει απαίτηση για την επιβολή αυστηρότερων ελέγχων σε συγκεκριμένες περιοχές ελέγχου των εκπομπών (ECA). Αυτοί οι αυστηροί κανονισμοί αντικατοπτρίζουν τις ανησυχίες σχετικά με τη συμβολή της ναυτιλίας στην παγκόσμια ατμοσφαιρική ρύπανση και τα περιβαλλοντικά προβλήματα. Τον Ιούλιο του 2010 κρίθηκε επιβεβλημένο ένα αναθεωρημένο αυστηρότερο παράρτημα VI με σημαντικά αυστηρότερα όρια εκπομπών. Στο πνεύμα των αυστηρών αυτών ρυθμίσεων υπήρξαν πολλές αντιδράσεις καθώς η προσπάθεια για μείωση των αέριων ρύπων σήμαινε αυτόματα και μια αύξηση στο λειτουργικό κόστος του πλοίου. Ο διάπλους μέσα από περιοχές ελέγχου των εκπομπών επίσης αυξάνει το κόστος των ναυτιλιακών μεταφορών. Οι κυριότερες επιπτώσεις από την επιβολή των νέων ρυθμίσεων σχετικά με την μείωση των εκπομπών θείου στις περιοχές τις Βαλτικής σημαίνει υψηλότερο κόστος στα λιμάνια των περιοχών αυτών. Επιπλέον ο περιορισμός των εκπομπών θείου αυξάνει την τιμή της μεταφοράς στις περιπτώσεις για τα ταξίδια μεσαίας και μεγάλης απόστασης. Η φορολογία στα καύσιμα αναμένεται να αποτελέσει έναν ακόμα παράγοντα αύξησης του κόστους λειτουργίας στα πλοία καθώς αυξάνεται η τιμή των καυσίμων. Γενικότερα σε συνάρτηση με την προσπάθεια της διεθνούς κοινότητας να μειώσει τους εναέριους ρύπους και ειδικά για τη μείωση των εκπομπών του θείου (Sox) προτείνεται η χρήση του υγροποιημένου φυσικού αερίου σαν καύσιμο των πλοίων, το οποίο αποτελεί μια συγκριτικά φθηνότερη πηγή καυσίμων, ωστόσο η εγκατάσταση στα πλοία συστήματος πρόωσης που να χρησιμοποιεί LNG προϋποθέτει τη δημιουργία ειδικής εγκατάστασης,

επίσης απαιτεί μεγαλύτερες δεξαμενές καυσίμων ενώ δεν υπάρχει ακόμα επάρκεια υποδομών (Rizzuto και Soares, 2012 σελ.620) Εναλλακτικά το φιλτράρισμα με τη χρήση πλυντριδών (scrubbers) για φιλτράρισμα των αέριων εκπομπών. Η χρήση scrubbers συνεπάγεται την αύξηση του κόστους επένδυσης για την εγκατάσταση του συστήματος αυτού. Επιπλέον για την λειτουργία του συστήματος απαιτείται η χρήση περισσότερης ενέργειας, αυξάνοντας την κατανάλωση καυσίμων του πλοίου και κατά συνέπεια το λειτουργικό κόστος (DNV, 2013). Οι Psaraftis (2009) και Kontovas (2010) αναφέρονται στο κόστος ευκαιρίας (trade off) μεταξύ των εκπομπών του πλοίου και των λειτουργικών εξόδων. Η ανάπτυξη των λεγόμενων πράσινων πλοίων, ήταν μια εξέλιξη στην οποία συνέβαλλαν οι ψηλές τιμές των καυσίμων και οι νέοι πιο αυστηροί κανονισμοί για τη μείωση των εκπομπών άνθρακα (CO₂). Ωστόσο η ναυπήγηση eco-ships και η ανακύκλωση πλοίων με σκοπό τον περιορισμό των αέριων εκπομπών σε μια αγορά με περιορισμένη δυναμική θα σήμαινε μια αύξηση στο κόστος κεφαλαίου χωρίς απαραίτητα η απόδοση της επένδυσης να είναι εξασφαλισμένη.

6.2.2 ΣΥΜΒΑΣΗ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ 2006 (MLC 2006) ΚΑΙ ΚΟΣΤΟΣ

Όπως έχει ήδη αναφερθεί το κόστος για την πληρωμή μισθών και ημερομισθίων αποτελεί το σημαντικότερο ίσως λειτουργικό έξοδο για την ναυτιλιακή εταιρεία, καταλαμβάνοντας το μεγαλύτερο ποσοστό της δαπάνης στα ημερήσια έξοδα ενός πλοίου. Η Σύμβαση ναυτικής εργασίας του 2006 (MLC 2006) και οι νεότεροι κανονισμοί που θεσπίστηκαν το 2013 θέτουν ένα ελάχιστο απαιτήσεων για την ναυτική εργασία. Επιπλέον οι συμβάσεις SOLAS και STCW –που έχουν επικυρωθεί από όλα τα κράτη μέλη της Ένωσης– περιέχουν κανόνες όσον αφορά τα πληρώματα των πλοίων, στόχος των οποίων είναι ακριβώς η ασφάλεια στην ναυσιπλοΐα. Οι ρυθμίσεις αυτές περιλαμβάνουν τις πιστοποιήσεις του πληρώματος, τις ώρες εργασίας τους αλλά και το ελάχιστο ημερομίσθιο που πρέπει να λαμβάνουν. Ειδικότερα η Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας, η οποία αποτελεί ένα από τα σημαντικότερα νομικά όργανα, του Διεθνούς Οργανισμού Εργασίας, (ILO) μετέβαλλε τον τρόπο που λειτουργεί η ναυτιλία αλλάζοντας παράλληλα τη σχέση μεταξύ των πλοιοκτητών και των πληρωμάτων. Καθώς ο σχεδιασμός των πλοίων γίνεται όλο ένα και πιο πολύπλοκος, υπάρχει μια έντονη ανάγκη για αύξηση του αριθμού του πληρώματος καθώς επίσης και η ανάγκη για πλήρωμα που να έχει την εξειδίκευση αλλά και την τεχνική

κατάρτιση στους νέους τύπους πλοίων. Από την άλλη πλευρά ωστόσο είναι έντονη η ζήτηση για μείωση του αριθμού του πληρώματος καθώς αυτό αντανακλά άμεσα στη μείωση του λειτουργικού κόστους του πλοίου.

Μεταξύ πολλών άλλων θεμάτων η Σύμβαση αυτή ορίζει την ασφάλεια των μισθών και των ημερομισθίων των ναυτικών σε περίπτωση χρεοκοπίας της πλοιοκτήτριας εταιρείας ενώ θεσπίζει ένα κατώτατο όριο ημερομισθίου για τους ναυτικούς. Η επιβολή ενός κατώτατου μισθού, κάτι που ορίζεται και από τη “σημαία” του πλοίου, σημαίνει μια αύξηση στα λειτουργικά έξοδα που αφορούν στο προσωπικό.

Εκτός από το επίπεδο του μισθού επίσης, πρέπει να αναφερθεί πώς ένα από μια από τις απαιτήσεις της Σύμβασης περιλαμβάνει και την εκπαίδευση του προσωπικού σε θέματα ασφαλείας, το οποίο συνεπάγεται επιπρόσθετο κόστος για την εταιρεία υπό τη μορφή του κόστους για τα σεμινάρια που πρέπει να καλύψει για την επιμόρφωση του προσωπικού. Στο σημείο αυτό πρέπει να αναφερθεί πως η Διεθνής Σύμβαση για την εκπαίδευση του προσωπικού δίνει έμφαση περισσότερο στον αριθμό του προσωπικού και στην επάρκειά του, παρά στην ειδικότητά του και τη γνώση του. Η εκπαίδευση του προσωπικού είναι ιδιαίτερα μεγάλης σημασίας στα δεξαμενόπλοια, καθώς το φορτίο που μεταφέρεται χρήζει ειδικών χειρισμών.

6.2.3 ΔΙΕΘΝΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗ ΓΙΑ ΤΑ ΥΦΑΛΟΧΡΩΜΑΤΑ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΚΑΙ ΚΟΣΤΟΣ

Ο κανονισμός του IMO σχετικά με τα υφαλοχρώματα (International Convention on the Control of Harmful Anti-fouling Systems on Ships) απαγορεύει τη χρήση κάποιων επιβλαβών ουσιών και τέθηκε σε ισχύ το 2008. Τα υφαλοχρώματα είναι οι ουσίες που χρησιμοποιούνται κατά της ανάπτυξης των θαλασσιών οργανισμών¹⁰ που αναπτύσσονται στα ύφαλα των πλοίων. Κατά το παρελθόν τα περισσότερα χρώματα περιείχαν τοξικές ουσίες που κατέστρεφαν την πανίδα. Σύμφωνα με τους πιο πρόσφατους κανονισμούς, τα υφαλοχρώματα πλέον πρέπει να είναι οικολογικά και τα πλοία που έχουν δεχτεί τη Συνθήκη απαγορεύεται να έχουν υφαλοχρώματα με ουσίες που δεν γίνονται αποδεκτές από την Συνθήκη. Οι υπαγορεύσεις της Συνθήκης συνεπάγονται ένα επιπλέον κόστος

¹⁰ Οι ανάπτυξη θαλάσσιων οργανισμών στα ύφαλα του πλοίου εκτός των άλλων αυξάνει την τριβή και κατά συνέπεια αυξάνεται η κατανάλωση του πλοίου και η αύξηση εκπομπών CO₂

καθώς τα οικολογικά αντιρρυπαντικά χρώματα είναι συνήθως ακριβότερα. Το υψηλότερο κόστος των αντιρρυπαντικών υδροχρωμάτων, αφενός αυξάνει το κόστος συντήρησης και συνεπώς το λειτουργικό κόστος του πλοίου.

6.3 ΣΗΜΑΙΕΣ ΕΥΚΑΙΡΙΑΣ ΚΑΙ ΚΟΣΤΟΣ

Ως σημαίες ευκαιρίας θεωρούνται οι εθνικές σημαίες εκείνων των κρατών στις οποίες οι επιχειρήσεις νηολογούν τα πλοία τους με σκοπό τη μεγέθυνση των ιδιωτικών τους συμφερόντων και τη μείωση του ιδιωτικού τους κόστους (Βλάχος Γ. 2007, σελ 496). Οι σημαίες ευκαιρίας έχουν άμεση σχέση με την μεγιστοποίηση των κερδών της ναυτιλιακής εταιρείας καθώς η νηολόγηση των πλοίων μιας εταιρείας υπό συγκεκριμένη σημαία σημαίνει προνόμια, ανάλογα με την πολιτική την οποία ακολουθεί η κάθε χώρα. Τα προνόμια και τα οφέλη αυτά ποικίλουν και μπορεί να είναι είτε αποφυγή της φορολογίας, χαμηλότερο κόστος που αφορά στα πληρώματα καθώς ανάλογα με τη σημαία η εταιρεία μπορεί να επιλέξει την εθνικότητα των ναυτικών. Ακόμα η εταιρεία μπορεί να επιτύχει μείωση των ελέγχων που δέχεται από τις αρχές. Είναι λοιπόν κατανοητό πως η σημαίες ευκαιρίας αποτελούν ένα συμφέρον τρόπο για τις ναυτιλιακές εταιρείες να περιορίσουν το κόστος λειτουργίας τους. Ειδικότερα σε ότι αφορά στα πληρώματα του πλοίου, η νηολόγηση του πλοίου υπό σημαίες ευκαιρίας δίνει στην εταιρεία την απόλυτη επιλογή στην επιλογή του πληρώματος, ενώ παράλληλα έχει την δυνατότητα να μειώσει τον αριθμό αλλά και τις πιστοποιήσεις του πληρώματος, στο κατώτατο δυνατό επίπεδο, έτσι ώστε να διασφαλίζεται ένα ελάχιστο επίπεδο ασφάλειας, ειδικότερα όταν συντρέχουν λόγοι για την μείωση του κόστους επάνδρωσης του πλοίου. Επιπλέον σε ότι αφορά την εθνικότητα των πληρωμάτων, οι εταιρείες που τελούν υπό σημαίες ευκαιρίας έχουν τη δυνατότητα να επιλέγουν την εθνικότητα των πληρωμάτων τους μέσα από διάφορες εθνικότητες. Στη βιβλιογραφία (Tolofari,1986) αναφέρεται πως οι εταιρείες που λειτουργούν τα πλοία τους με σημαίες ευκαιρίας έχουν κατά 12 έως 27 τοις εκατό μειωμένα λειτουργικά έξοδα σε σχέση με τις εταιρείες που νηολογούν τα πλοία τους υπό κανονικές σημαίες και οι μειώσεις αυτές αναφέρεται πως η μείωση αυτή προέρχεται κυρίως από της δαπάνες επάνδρωσης του πλοίου. Βλέπουμε λοιπόν πως το κόστος για το πλήρωμα ποικίλει ανάλογα με τη σημαία του πλοίου. Σύμφωνα με τον Stopford (2009) ένα μέλος του πληρώματος σε ένα πλοίο που νηολογείται υπό μια ευρωπαϊκή σημαία

κοστίζει δύο φορές περισσότερο από το αν το πλοίο είχε νηολογηθεί σε σημαία ευκαιρίας όπως η Λιβερία, ο Παναμάς και η Σιγκαπούρη.

Επιπλέον, η εταιρεία που έχει νηολογήσει ένα πλοίο της υπό μια συγκεκριμένη σημαία υπάγεται στους νόμους της συγκεκριμένης χώρας. Έτσι λοιπόν σε χώρες σημαίας ευκαιρίας, που η φορολογία είναι χαμηλή ή δεν υφίσταται αυτό συνεπάγεται και αύξηση της αποδοτικότητας της εταιρείας, καθώς τα έσοδα της από την εκμετάλλευση των πλοίων αυξάνονται.

Οι εταιρείες που νηολογούν τα πλοία τους σε χώρες με σημαία ευκαιρίας απολαμβάνουν εκτός των άλλων και προνόμια που αφορούν στα περιορισμένα επίπεδα ασφαλείας των χωρών αυτών. Συγκεκριμένα πολλές από τις χώρες αυτές δεν έχουν υπογράψει αρκετές από τις Διεθνείς Συμβάσεις σχετικά με τους κανόνες ασφαλείας στην θάλασσα. Εφόσον η πλοιοκτήτρια εταιρεία λοιπόν δεν δεσμεύεται να τηρεί κάποια συγκεκριμένα επίπεδα ασφαλείας, αυτό δίνει τη δυνατότητα στον πλοιοκτήτη να μειώσει τα κόστη του ειδικότερα αυτά που σχετίζονται με τις επισκευές αλλά και τη συντήρηση του πλοίου, μειώνοντας με αυτόν τον τρόπο τα λειτουργικά κόστη του πλοίου.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7: ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΚΑΙ ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

Η ναυτιλία πάντα διαδραμάτιζε έναν πολύ σημαντικό ρόλο στο παγκόσμιο εμπόριο καθώς αποτελεί τον πυρήνα του παγκόσμιου εμπορίου και τον πιο εύκολο τρόπο να μεταφέρονται μεγάλες ποσότητες αγαθών, με χαμηλό κόστος. Μέσα από την μεταφορική δραστηριότητα συνδέονται οι παραγωγοί με τους πελάτες και τους προμηθευτές. Η ελεύθερη φορτηγός ναυτιλία αποτελεί μια τεράστια αγορά η οποία αποτελείται από πέντε κύριες αγορές χύδην φορτίων και από την αγορά των τάνκερ.

Η ζήτηση για τις μεταφορικές υπηρεσίες της ελεύθερης ναυτιλίας αντικατοπτρίζει την ζήτηση για αγαθά, και για αυτό ονομάζεται παράγωγη. Επίσης η ζήτηση για την ναυτιλία tramp είναι ανελαστική που σημαίνει πως δε μεταβάλλεται εύκολα στις μεταβολές του ναύλου. Στην εργασία αυτή εξετάσαμε τον κλάδο από την πλευρά του κόστους. Τα λειτουργικά έξοδα των πλοίων είναι παραδοσιακά ένα δύσκολο θέμα για διερεύνηση λόγω της έλλειψης αξιόπιστων στοιχείων. Στην συγκεκριμένη έρευνα αντιμετωπίστηκαν περιορισμοί, λόγω του γεγονότος πως πολλοί πλοιοκτήτες θεωρούν πως τα λειτουργικά έξοδα της επιχείρησης αποτελούν ένα πολύ ευαίσθητο θέμα και για αυτόν τον λόγο ήταν απρόθυμοι να προσκομίσουν τα εν λόγω δεδομένα. Ωστόσο το κόστος της ναυτιλιακής επιχείρησης αποτελεί ένα πολύ σημαντικό κεφάλαιο τόσο για τον πλοιοκτήτη όσο για την κοινωνία γενικότερα καθώς πολλές από τις επιλογές των ναυτιλιακών εταιρειών έχουν άμεση επίδραση στο περιβάλλον και στην κοινωνία. Οι διεθνείς κανονισμοί είτε αφορούν την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος, είτε την ασφάλεια στη θάλασσα αποτελούν ένα βασικό λόγο αύξησης του κόστους. Για παράδειγμα τα απαιτούμενα που τίθενται από τους Διεθνείς Οργανισμούς σε ότι αφορά την προστασία του περιβάλλοντος, προϋποθέτουν ένα κόστος συμμόρφωσης για την πλοιοκτήτρια εταιρεία, είτε αυτό αφορά στην κατασκευή οικολογικών πλοίων είτε στην ειδική εκπαίδευση του πληρώματος προκειμένου να επιμορφωθούν σε θέματα ασφαλείας. Το κόστος συντήρησης για ένα πλοίο αποτελεί ένα σημαντικό έξοδο για ένα πλοίο μεγάλης ηλικίας, από την άλλη μεριά ωστόσο η κατασκευή ενός πλοίου σύμφωνα με τους κανονισμούς και τα πρότυπα των διεθνών συμβάσεων προϋποθέτει μια αύξηση κόστους κτήσης της τάξεως του 15-20%. Η διαμόρφωση των νέων συνθηκών που υπαγορεύονται είτε από τις Διεθνείς Συνθήκες είτε από την ανάγκη για πιο εντατικές ενέργειες προς την

κατεύθυνση της προστασίας του περιβάλλοντος, οδηγεί στην αύξηση του λειτουργικού κόστους του πλοίου και σε συνακόλουθες συνέπειες που προκύπτουν από την αύξηση αυτή. Οι επενδύσεις των ναυτιλιακών επιχειρήσεων προς την κατεύθυνση αυτή οδηγούν σε μια αύξηση του κόστους λειτουργίας τους. Ειδικότερα, η ανανέωση του στόλου με σκοπό την απόκτηση πλοίων που είναι σύμφωνα με τα πρότυπα, όπως αυτά επιβάλλονται από τους διεθνείς οργανισμούς συνιστούν μια σημαντική αύξηση στο κόστος κεφαλαίου της εταιρείας.

Συγκεκριμένα, υπαγορεύεται η χρήση πλοίων των οποίων η κατασκευή υπόκειται σε τεχνικά ορθά πρότυπα, η οποία είναι σύμφωνη με τις υποχρεωτικές διεθνείς συμβάσεις. Ενώ επιβάλλεται η τακτική συντήρηση και στελέχωση από εξειδικευμένο, εκπαιδευμένο προσωπικό. Οποιαδήποτε απόκλιση από τα παραπάνω μπορεί να επηρεάσει την αξιοπλοΐα του πλοίου και να αποτελέσει απειλή για το περιβάλλον αλλά και για τη ζωή πάνω στο πλοίο. Συγκεκριμένα ο ILO 2006 προκειμένου να θεσπίσει αντικίνητρα για τη χρήση υποσύμμορφων πλοίων (substandard vessels) έχει θεσπίσει ένα σύστημα ελέγχου των κρατικών λιμενικών αρχών, προσπαθώντας παράλληλα να περιορίσει τον ανταγωνισμό που δημιουργείται από αυτά τα πλοία, καθώς συχνά επιχειρούν με χαμηλότερο ναύλο. Ωστόσο η κατασκευή ενός πλοίου που να είναι σύμφωνο με τα πρότυπα που έχει θεσπίσει ο ILO σημαίνει αυτόματα ένα αυξημένο κόστος συντήρησης για τον πλοιοκτήτη, ενώ σε ότι αφορά τις πλοιοκτήτριες εταιρείες που διαχειρίζονται substandard ships, η θέσπιση αυτών των προτύπων μεταφράζεται σε αυξημένο κόστος ασφάλειας αλλά και επιπρόσθετα κόστη που επιβάλλονται από τις λιμενικές αρχές των διαφόρων κρατών.

Παράλληλα, ο Διεθνής Οργανισμός IMO προκειμένου να περιορίσει τις εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα (CO₂) που οφείλονται στη λειτουργία των πλοίων, θέτει περιορισμούς και απαιτήσεις που αφήνουν πολύ συγκεκριμένα περιθώρια συμμόρφωσης, τα οποία μεταξύ άλλων επιβάλλουν την χρήση εναλλακτικών καυσίμων για την πρόωση του πλοίου και επιπρόσθετες βελτιώσεις στη γάστρα και στις προπέλες του πλοίου. Οι αλλαγές αυτές, οδηγούν επίσης σε μεταβολές και στο κόστος λειτουργίας του πλοίου, καθώς αφενός αυξάνουν το κόστος κατασκευής ενός νεότευκτου πλοίου, ενώ παράλληλα αυξάνεται σημαντικά το κόστος λειτουργίας του πλοίου καθώς το πλοίο υπόκειται πιο

συχνά σε εργασίες συντήρησης, αυξάνοντας έτσι σημαντικά το κόστος συντήρησης για την εταιρεία.

Η πλεύση με την οικολογική ταχύτητα αποτελεί έναν ακόμα τρόπο στον οποίο καταφεύγει η πλοιοκτήτρια εταιρεία προκειμένου να μειώσει τα λειτουργικά της έξοδα, αυξάνοντας έτσι την ενεργειακή αποδοτικότητα του πλοίου και μειώνοντας το κόστος καυσίμων¹¹. Ωστόσο υπάρχουν εταιρείες, οι οποίες επιλέγουν να μην συμμορφωθούν με τα διεθνή πρότυπα ασφαλείας επιλέγοντας έτσι το ατομικό κέρδος και αγνοώντας το κοινωνικό κόστος που προκύπτει από τη μη συμμόρφωση τους με τους κανόνες και τα πρότυπα ασφαλείας.

Σε ότι αφορά τα λειτουργικά έξοδα, ο πλοιοκτήτης προκειμένου να περιορίσει τα κόστη που προκύπτουν από τη λειτουργία του πλοίου, συχνά νηολογεί τα πλοία του υπό σημαίες ευκαιρίας, προσπαθώντας με αυτόν τον τρόπο να εκμεταλλευτεί το ειδικό αυτό καθεστώς και να επωφεληθεί είτε από τον περιορισμό των φόρων, είτε από τα πιο χαλαρά πρότυπα που αφορούν στα πληρώματα, περιορίζοντας με αυτόν τον τρόπο ένα πολύ σημαντικό κόστος, όπως είναι το κόστος επάνδρωσης του πλοίου.

Γενικότερα οι απαιτήσεις που επιβάλλουν οι διεθνείς Συνθήκες σχετικά με την προστασία του περιβάλλοντος δημιουργούν ένα καινούριο πλαίσιο στην σύνθεση του κόστους των ναυτιλιακών επιχειρήσεων, ενώ παράλληλα δημιουργούν ένα νέο πλαίσιο λειτουργίας αυτών. Ειδικότερα η συμμόρφωση με τα νέα πρότυπα περιβαλλοντικής προστασίας, επιβάλλουν μεγάλα κόστη συμμόρφωσης στην εταιρεία. Οι νέες περιβαλλοντικές πολιτικές που εφαρμόζονται σε ναυτιλιακές επιχειρήσεις που έχουν άμεσα επηρεάσει τον τρόπο με τον οποίο οι επιχειρήσεις αλλαγές στον τρόπο με τον οποίο λειτουργούν. Το άμεσο κόστος συμμόρφωσης των επιχειρήσεων συνδέεται με την αλλαγή του τρόπου λειτουργίας και προκύπτει από την πολιτική της κάθε εταιρείας. Συγκεκριμένα το κόστος αυτό θα εξαρτηθεί από τις συγκεκριμένες τεχνολογικές εναλλακτικές λύσεις που χρησιμοποιεί η κάθε επιχείρηση.

¹¹ Μειώνοντας παράλληλα και τις εκπομπές CO2

Παρόλα αυτά η δημιουργία ενός κλάδου βιώσιμου αποτελεί επιβεβλημένη ανάγκη για την κοινωνία και την ναυτιλία. Σε εποχές όπως τη σημερινή που η ναυλαγορά διέρχεται σημαντική κρίση, η εστίαση στην μείωση του κόστους χωρίς την παράλληλη ανάπτυξη των δομών και την βελτίωση στην ποιότητα των υπηρεσιών της θα μπορούσε να αποτελέσει ένα σημαντικό πλήγμα στην αξιοπιστία του κλάδου, του οποίου η ποιότητα βασίζεται σημαντικά στην ικανοποίηση των πελατών, ενώ παράλληλα πρέπει να είναι συνυφασμένη με τις απαιτήσεις της κοινωνίας για ένα βιώσιμο μοντέλο μεταφορών.

Τέλος σε ότι αφορά το υψηλότερο κόστος το οποίο επιβάλλεται από τις νέες περιβαλλοντικές συνθήκες ενέχει τον κίνδυνο πως δε θα απορροφηθεί ομοιόμορφα και θα επηρεάσει σημαντικά την εισαγωγή ορισμένων εισαγόμενων εμπορευμάτων και μπορεί να απευθύνεται σε κατηγορίες πληθυσμών που είναι ιδιαίτερα ευάλωτες (π.χ. πληθυσμούς οι οποίοι βασίζονται στην εισαγωγή σιτηρών). Έτσι οι νέες συνθήκες που επιβάλλουν υψηλότερο κόστος λειτουργίας των πλοίων θα επιβάλουν αρκετές δυσκολίες σε συγκεκριμένους πλοιοκτήτες ή εφοπλιστές. Αυτές οι απειλές πρέπει να ληφθούν σοβαρά υπόψη έτσι ώστε να διασφαλιστεί ένα βιώσιμο μοντέλο στην παγκόσμια ναυτιλία.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ

- Βλάχος Γ. (2007) Εμπορική Ναυτιλία και Θαλάσσιο Περιβάλλον, Εκδόσεις Σταμούλη
- Βλάχος Γ. (2007) Διεθνής Ναυτιλιακή Οικονομική. Εκδόσεις Σταμούλη
- Βλάχος Γ. (2011) Ναυτιλιακή Οικονομία, Εκδόσεις Σταμούλη, Αθήνα
- Βλάχος Γ., Νικολαΐδης Ε. (1999) Βασικές αρχές της ναυτιλιακής επιστήμης, Εκδόσεις Τζει & Τζει, Πειραιάς
- Βλάχος Γ., Ψύχου Ε. (2011) Ναυλώσεις, Εκδόσεις Σταμούλη, Αθήνα
- Γεωργαντόπουλος Ε., Βλάχος Γ. (2003) Ναυτιλιακή Οικονομική, Εκδόσεις Τζει&Τζει, Πειραιάς
- Γκιζιάκης Κ., Παπαδόπουλος Α. και Πλωμαρίτου Ε. (2010) Ναυλώσεις, Εκδόσεις Σταμούλη

ΞΕΝΟΓΛΩΣΣΗ

- Benford H. (1985) Ship's Capital Costs: the approaches of economists, naval architects and business managers, Journal of Maritime Policy and Management, Vol. 12 No 1, Swansea
- Branch (2007) Elements of Shipping, Routledge, New York
- Clarksons Research Studies (2004) The Tramp Shipping Market.
- De Borger and Nonneman W., (1981) Statistical cost functions for dry bulk carriers., Journal of Transport Economics and Policy
- Division on Engineering and Physical Studies, Ocean Studies Onboard, Commission on Engineering and Technical Systems, Marine Board. (1998) Double-Hull Tanker Legislation: An Assessment of the Oil Pollution Act of 1990
- Downard, J. (1999) Running Costs, London 1981

- Equasis, The world merchant fleet in 2013 – Statistics from Equasis
- Galam, R. (2011). Navigating Lives: The Spatiotemporality of the Gender Identity, Agency and Subjectivity of Filipino Seamen's Wives, PhD Thesis, Cardiff University
- Grammenos C. (2010), The Handbook of Maritime Economics and Business, Lloyds List
- Hart H. (1973) Overhead Costs: Analysis and Control, London
- Hummels, D (2007), ‘Transportation Costs and International Trade in the second era of Globalization’, Journal of Economic Perspectives 21 (3), 131–154.
- Liu J (2012) Supply Chain Management and Transport Logistics, Routledge.
- Lloyd’s Register “Ballast water treatment technology: Current stats” (2007) [11]
- Longra T, Eide M.S. and Skjong R., (2010) A cost-benefit approach for determining a required CO2 index level for future ship design., Maritime Policy and Management
- Metaxas B.n, (1968), The Costs of Operation of the Tramp Shipping Firm. AUEB library
- Plomaritou E., (2006): “**Marketing of Shipping Companies as a Tool for Improvement of Chartering Policy**” Stamoulis Publications, Athens
- Prokop D. (2014) Business of Transportation., ABC CLIO LLC, California
- Psaraftis H., Kontovas C. (2009) CO 2 emission statistics for the world commercial fleet, WMU Journal of Maritime Affairs, Laboratory for Maritime Transport, National Technical University of Athens, Greece
- RizuttoG., Soares E. (2012) Sustainable Maritime Transportation and Exploitation of Sea Resources, Taylor&Francis Group London
- Rodrigue, J-P and T. Notteboom (2012) "Containerized Freight Distribution in North America and Europe", in J.H. Bookbinder (ed) Handbook of Global Logistics: Transportation in International Supply Chains, New York: Springer, pp. 219-246.

- Shimojo T. (1978) Cost analysis and business simulation for shipping decision making, Bremen
- Stopford M (2013|2009), Maritime Economics, Routledge, New York
- Svendsen A.S. (1978) The concentration of capital in Shipping and the optimum size of shipping companies, Bremen
- Tenold S, Iversen M. and Lange E. (2012) Global Shipping in Small Nations: Nordic Experiences After 1960, MacMillan, New York,
- Tolofari, S. R. (1986). Open Registry Shipping: A Comparative Study of Costs and Freight Rates. Gordon and Breach Science Publishers
- Yoshio Sasamura (1985) IMPLEMENTATION OF MARPOL 73/78. International Oil Spill Conference Proceedings: February 1985, Vol. 1985, No. 1, pp. 121-125.
- UNCTAD (2013) Recent developments and trends in international maritime transport affecting trade of developing countries
- Wang C., Corbett J.J. (2007) The cost and benefits of Reducing SO₂ emissions from ships in the US West coastal waters., Transportation Research part D