ΙΔΡΥΜΑ ΕΥΓΕΝΙΔΟΥ
1954

ΧΡΥΣΟΥΝ ΜΕΤΑΛΛΙΟΝ
ΑΚΑΔΗΜΙΑΣ ΑΘΗΝΩΝ

ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΟ ΚΕΙΜΕΝΟ
ΑΚΑΔΗΜΙΩΝ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗ ΠΛΟΙΟΥ

ΕΥΑΓΓΕΛΟΥ Α. ΣΑΜΠΡΑΚΟΥ
ΙΩΑΝΝΗ Γ. ΓΙΑΝΝΟΠΟΥΛΟΥ

Β′ ΕΚΔΟΣΗ

ΑΘΗΝΑ 2017

ΙΔΡΥΜΑ ΕΥΓΕΝΙΔΟΥ

ΧΡΥΣΟΥΝ ΜΕΤΑΛΛΙΟΝ ΑΚΑΔΗΜΙΑΣ ΑΘΗΝΩΝ

ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΟ ΕΓΧΕΙΡΙΔΙΟ

ΑΚΑΔΗΜΙΩΝ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ

Α′ ΕΚΔΟΣΗ 2008
Β′ ΕΚΔΟΣΗ 2017
ISBN: 978-960-337-141-0

Copyright © 2017 Ίδρυμα Ευγενίδου
Απαγορεύεται η ολική ή μερική ανατύπωση του βιβλίου και των εικόνων με κάθε μέσο καθώς και η διασκευή, η προσαρμογή, η μετατροπή και η κυκλοφορία του (Άρθρο 3 του ν. 2121/1993).

ΠΡΟΛΟΓΟΣ ΙΔΡΥΜΑΤΟΣ ΕΥΓΕΝΙΔΟΥ

Το 1952 ο Ευγένιος Ευγενίδης (1882-1954) όρισε με τη διαθήκη του τη σύσταση του Ιδρύματος Ευγενίδου, του οποίου ως μοναδικό σκοπό έταξε «νὰ συμβάλῃ εἰς τὴν ἐκπαίδευσιν νέων ἑλληνικῆς ὑπηκοότητος ἐν τῷ ἐπιστημονικῷ καὶ τεχνικῷ πεδίῳ». Ο ιδρυτής και χορηγός του Ιδρύματος Ευγενίδου ορθά προέβλεψε ότι αναγκαίο παράγοντα για την πρόοδο της Ελλάδος αποτελεί η άρτια κατάρτιση των Ελλήνων τεχνιτών κατά τα πρότυπα της επαγγελματικής εκπαιδεύσεως άλλων ευρωπαϊκών χωρών.

Την 23η Φεβρουαρίου του 1956 εγκρίθηκε η σύσταση του κοινωφελούς Ιδρύματος Ευγενίδου, την διαχείριση του οποίου κατά την ρητή επιθυμία του ιδρυτή του ανέλαβε η αδελφή του Μαριάνθη Σίμου (1895-1981). Τότε ξεκίνησε η υλοποίηση του σκοπού του Ιδρύματος και η εκπλήρωση μιας από τις βασικότερες ανάγκες του εθνικού μας βίου από την Μαριάνθη Σίμου και τους επιστημονικούς συνεργάτες της.

Το έργο της Μαριάνθης Σίμου συνέχισε από το 1981 ο πολύτιμος συνεργάτης και διάδοχος του Ευγενίου Ευγενίδη, Νικόλαος Βερνίκος-Ευγενίδης (1920-2000). Από το 2000 συνεχιστής του έργου του Ιδρύματος Ευγενίδου έχει αναλάβει ο Λεωνίδας Δημητριάδης-Ευγενίδης.

Μία από τις πρώτες δραστηριότητες του Ιδρύματος Ευγενίδου, ευθύς μετά την ίδρυσή του, υπήρξε η συγγραφή και έκδοση κατάλληλων διδακτικών εγχειριδίων για τους μαθητές των τεχνικών σχολών, καθώς διαπιστώθηκε ότι αποτελεί πρωταρχική ανάγκη ο εφοδιασμός των μαθητών με σειρές από βιβλία, τα οποία θα έθεταν τα ορθά θεμέλια για την παιδεία τους και θα αποτελούσαν συγχρόνως πολύτιμη βιβλιοθήκη για κάθε τεχνικό. Καρπός αυτής της δραστηριότητας είναι η Βιβλιοθήκη του Τεχνίτη (1957-1975), η οποία αριθμεί 32 τίτλους, η Βιβλιοθήκη του Τεχνικού (1962-1975), που περιλαμβάνει 50 τίτλους, η Τεχνική Βιβλιοθήκη (1969-1980) με 11 τίτλους και η Βιβλιοθήκη του Τεχνικού Βοηθού Χημικού (1971-1973) με 3 τίτλους. Επί πλέον, από το 1977 μέχρι σήμερα έχουν εκδοθεί 171 τίτλοι για τους μαθητές των Τεχνικών και Επαγγελματικών Λυκείων και 16 για τους μαθητές των Σχολών Μέσης Τεχνικής και Επαγγελματικής εκπαιδεύσεως.

Ξεχωριστή σειρά βιβλίων του Ιδρύματος Ευγενίδου αποτελεί η Βιβλιοθήκη του Ναυτικού (1967 έως σήμερα), η οποία είναι το αποτέλεσμα της συνεργασίας του Ιδρύματος Ευγενίδου με την Διεύθυνση Εκπαιδεύσεως Ναυτικών του Υπουργείου Ναυτιλίας. Η συγγραφή και έκδοση των εκπαιδευτικών εγχειριδίων για τους σπουδαστές των ναυτικών σχολών ανετέθη στο Ίδρυμα Ευγενίδου με την υπ' αριθμ. 61288/5031/8.8.1966 απόφαση του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, οπότε και λειτούργησε η αρμόδια Επιτροπή Εκδόσεων, η οποία είχε συσταθεί ήδη από το 1958. Η συνεργασία Ιδρύματος Ευγενίδου και Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας ανανεώθηκε με την υπ. αριθμ. Μ2111.1/2/99 υπουργική απόφαση όπως τροποποιήθηκε από την Μ3611.2/05/05/16-12-2005, με την οποία το ΥΕΝ ανέθεσε στο Ίδρυμα Ευγενίδου την συγγραφή διδακτικών εγχειριδίων για τις Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού.

Στην Βιβλιοθήκη του Ναυτικού περιλαμβάνονται συνολικά 134 τίτλοι μέχρι σήμερα: 27 τίτλοι για τις Δημόσιες Σχολές Εμπορικού Ναυτικού (1967-1979), 42 τίτλοι για τις Ανώτατες Δημόσιες Σχολές Εμπορικού Ναυτικού (1981-2001), 37 τίτλοι για τις Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού, 13 εγχειρίδια κατευθυνόμενης εκπαιδεύσεως επί πλοίου και 15 μεταφράσεις ναυτικών εγχειριδίων.

Όλα τα βιβλία της Βιβλιοθήκης του Ναυτικού, εκτός του ότι έχουν συγγραφεί σύμφωνα με τα αναλυτικά προγράμματα διδασκαλίας των σχολών και ανταποκρίνονται στις ανάγκες των σπουδαστών, είναι γενικότερα χρήσιμα για όλους τους αξιωματικούς του Εμπορικού Ναυτικού, που ασκούν το επάγγελμα ή εξελίσσονται στην ιεραρχία. Επί πλέον οι συγγραφείς και η Επιτροπή Εκδόσεων καταβάλλουν κάθε προσπάθεια ώστε τα βιβλία να είναι επιστημονικώς άρτια αλλά και προσαρμοσμένα στις ανάγκες και στις δυνατότητες των σπουδαστών.

Την περίοδο 2012-2013 το ΥΝΑ με το υπ' αριθμ. Μ3616/01/2012/26-09-2012 έγγραφο ανέθεσε στην Επιτροπή Εκδόσεων του Ιδρύματος Ευγενίδου την σύσταση ειδική ομάδας εργασίας εμπειρογνωμόνων για την επικαιροποίηση των αναλυτικών προγραμμάτων σπουδών για τις ΑΕΝ, τα ΚΕΣΕΝ και τα ειδικά σχολεία Πλοιάρχων και Μηχανικών, εφαρμόζοντας τις νέες απαιτήσεις εκπαιδεύσεως και πιστοποιήσεως ναυτικών της Διεθνούς Συμβάσεως STCW '78 (Standards of Training, Certification and Watchkeeping for seafarers – Manila amendments 2010). Με βάση τα νέα αναλυτικά προγράμματα για τις ΑΕΝ, τα οποία εφαρμόστηκαν για πρώτη φορά την χρονιά 2013-2014, ξεκίνησε από το 2014 και η επικαιροποίηση των υφισταμένων διδακτικών εγχειριδίων, προκειμένου αυτά να είναι συμβατά με τις νέες διεθνείς απαιτήσεις.

Με την προσφορά των εκδόσεών του στους καθηγητές, στους σπουδαστές των ΑΕΝ και σε όλους τους αξιωματικούς του Εμπορικού Ναυτικού, το Ίδρυμα Ευγενίδου συνεχίζει να συμβάλλει στην τεχνική εκπαίδευση της Ελλάδος, υλοποιώντας επί 60 και πλέον χρόνια το όραμα του ιδρυτή του, αείμνηστου ευεργέτη Ευγενίου Ευγενίδου.

ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΕΚΔΟΣΕΩΝ ΙΔΡΥΜΑΤΟΣ ΕΥΓΕΝΙΔΟΥ

Εμμανουήλ Δρης, Ομ. Καθηγητής ΕΜΠ, Πρόεδρος.
Αχιλλέας Ματσάγγος, Αντιναύαρχος Λ.Σ. (ε.α.).
Βενετία Καλλιπολίτου, Αντιπλοίαρχος Λ.Σ. Δ/ντρια Ναυτ. Εκπαιδ., Υπ. Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής.
Σύμβουλος επί των εκδόσεων του Ιδρύματος **Κων. Αγγ. Μανάφης,** Ομ. Καθηγ. Φιλοσοφικής Σχολής Πανεπιστημίου Αθηνών.
Γραμματέας της Επιτροπής, **Ελευθερία Τελειώνη**.

Διατελέσαντα μέλη της Επιτροπής

Γ. Κακριδής (1955-1959) Καθηγητής ΕΜΠ, *Α. Καλογεράς* (1957-1970) Καθηγητής ΕΜΠ, *Α. Παππάς* (1955-1983) καθηγητής ΕΜΠ, *Χ. Καβουνίδης* (1955-1984) Μηχ. Ηλ. ΕΜΠ, *Μ. Αγγελόπουλος* (1970-2003) ομ. καθηγητής ΕΜΠ, *Σπ. Γουλιέλμος (1958)* Αντ/ρχος, *Ξ. Αντωνιάδης* (1959-1966) Αντ/ρχος, Δ/ντής Ναυτ. Εκπαιδ., *Π. Γ. Τσακίρης* (1967-1969) Πλοίαρχος, Δ/ντής Ναυτ. Εκπαιδ., *Ελλ. Σίδερης* (1967-1969) Υποναύαρχος, *Π. Φουστέρης* (1969-1971) Αντιπλοίαρχος Λ.Σ, Δ/ντής Ναυτ. Εκπαιδ., *Αλ. Μοσχονάς* (1971-1972) Αντιπλοίαρχος Λ.Σ., Δ/ντής Ναυτ. Εκπαιδ., *Ι. Χρυσανθακόπουλος* (1972-1974) Αντιπλοίαρχος Λ.Σ., Δ/ντής Ναυτ. Εκπαιδ., *Αθαν. Σωτηρόπουλος* (1974-1977) Πλοίαρχος Λ.Σ., Δ/ντής Ναυτ. Εκπαιδ., *Γ. Σπαρτιώτης* (1977) Αντιπλοίαρχος Λ.Σ., προσωρινός Δ/ντής Ναυτ. Εκπαιδ., *Θ. Πουλάκης* (1977-1979) Πλοίαρχος Λ.Σ., Δ/ντής Ναυτ. Εκπαιδ., *Π. Λυκούδης* (1979-1981) Πλοίαρχος Λ. Σ., Δ/ντής Ναυτ. Εκπαιδ., *Ανασ. Δημαράκης* (1981-1982) Πλοίαρχος Λ.Σ., Δ/ντής Ναυτ. Εκπαιδ., *Κ. Τσαντήλας* (1982-1984) Πλοίαρχος Λ.Σ., Δ/ντής Ναυτ. Εκπαιδ., *Α. Σταυρόπουλος* ομ. καθηγητής Πανεπ. Πειραιώς (2003-2008) *Ε. Τζαβέλας* (1984-1986) Πλοίαρχος Λ.Σ., Δ/ντής Ναυτ. Εκπαιδ., *Γ. Γρηγοράκος* (1986-1988) Πλοίαρχος Λ.Σ., Δ/ντής Ναυτ. Εκπαιδ., *Α. Μπαρκάτσας* (1988-1989) Αρχιπλοίαρχος Λ.Σ., Δ/ντής Ναυτ. Εκπαιδ., *Κ. Παπαναστασίου* (1989) Αρχιπλοίαρχος Λ.Σ., Δ/ντής Ναυτ. Εκπαιδ., *Γ. Λάμπρου* (1989-1992) Πλοίαρχος Λ.Σ., Δ/ντής Ναυτ. Εκπαιδ., *Κ. Κοκορέτσας* (1992-1993) Πλοίαρχος Λ.Σ., Δ/ντής Ναυτ. Εκπαιδ., *Κ. Μαρκάκης* (1993-1994) Πλοίαρχος Λ.Σ., Δ/ντής Ναυτ. Εκπαιδ., *Ι. Ζουμπούλης* (1994-1995) Πλοίαρχος Λ.Σ., *Φ. Ψαρράς* (1995-1996) Πλοίαρχος Λ.Σ., Δ/ντής Ναυτ. Εκπαιδ., *Γ. Καλαρώνης* (1996-1998) Πλοίαρχος Λ.Σ., Δ/ντής Ναυτ. Εκπαιδ., *Θ. Ρεντζεπέρης* (1998-2000) Αντιπλοίαρχος Λ.Σ., Δ/ντής Ναυτ. Εκπαιδ., *Ι. Στεφανάκης* (2000-2001) Πλοίαρχος Λ.Σ., Δ/ντής Ναυτ. Εκπαιδ., *Κ. Μαρίνος* (2001) Πλοίαρχος Λ.Σ., Δ/ντής Ναυτ. Εκπαιδ., *Π. Εξαρχόπουλος* (2001-2003) Πλοίαρχος Λ.Σ., Δ/ντής Ναυτ. Εκπαιδ., *Κ. Μπριλάκης (*2003-2004) Πλοίαρχος Λ.Σ., Δ/ντής Ναυτ. Εκπαιδ., *Ν. Θεμέλαρος* (2003-2004) Αντιπλοίαρχος Λ.Σ., Δ/ντής Ναυτ. Εκπαιδ., *Π. Κουβέλης* (2004-2005) Πλοίαρχος Λ.Σ., Δ/ντής Ναυτ. Εκπαιδ., *Δ. Βασιλάκης* (2005-2008) Πλοίαρχος Λ.Σ., Δ/ντής Ναυτ. Εκπαιδ., *Π. Πετρόπουλος* (2008-2009) Πλοίαρχος Λ.Σ., Δ/ντής Ναυτ. Εκπαιδ., *Α. Ματσάγγος* (2009-2011) Πλοίαρχος Λ.Σ., Δ/ντής Ναυτ. Εκπαιδ., *Ι. Σέργης* (2011-2012) Αρχιπλοίαρχος Λ.Σ., Δ/ντής Ναυτ. Εκπαιδ., *Ι. Τζαβάρας*, (2004-2013) Αντιναύαρχος Λ.Σ. (Ε.Α.), *Ι. Τεγόπουλος* (1988-2013) ομ. καθηγητής ΕΜΠ, *Α. Θεοφανόπουλος* (2012-2014) Πλοίαρχος Λ.Σ., Δ/ντής Ναυτ. Εκπαιδ..

ΙΔΡΥΜΑ ΕΥΓΕΝΙΔΟΥ
ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗ ΤΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗ ΠΛΟΙΟΥ

ΣΑΜΠΡΑΚΟΥ Α. ΕΥΑΓΓΕΛΟΥ
Καθηγητή Πανεπιστημίου Πειραιώς

ΓΙΑΝΝΟΠΟΥΛΟΥ Γ. ΙΩΑΝΝΗ
Πλοιάρχου Ε.Ν.
MSc στη Ναυτιλία
Πανεπιστημίου Πειραιώς

Β′ ΕΚΔΟΣΗ

ΑΘΗΝΑ
2017

ΙΔΡΥΜΑ ΕΥΓΕΝΙΔΟΥ
1954

ΠΡΟΛΟΓΟΣ ΣΥΓΓΡΑΦΕΩΝ Α' ΕΚΔΟΣΕΩΣ

Το βιβλίο αυτό αποτελεί διδακτικό εγχειρίδιο για τους σπουδαστές των Ακαδημιών του Εμπορικού Ναυτικού. Σκοπός του είναι να προσφέρει μια άρτια και παιδαγωγικά αποτελεσματική αποτύπωση του γνωστικού πεδίου που σχετίζεται με την Οικονομική Εκμετάλλευση του Πλοίου. Είναι προφανής η πολυπλοκότητα των πληροφοριών που υπεισέρχονται σε οποιαδήποτε απόπειρα πραγματεύσεως του ανωτέρω αντικειμένου, πολύ περισσότερο μάλιστα όταν πρόκειται για διδακτικό εγχειρίδιο που προορίζεται για σπουδαστές οι οποίοι θα κληθούν άμεσα, μετά το πέρας των σπουδών τους, να χρησιμοποιήσουν το περιεχόμενο των γνώσεων που τους παρέχει το εγχειρίδιό τους, καθώς δεν περιλαμβάνει απλώς βασικές θεωρητικές γνώσεις πάνω σε έννοιες-κλειδιά που σχετίζονται με ένα πλήθος γνωστικών αντικειμένων όπως είναι η Οικονομική Γεωγραφία, η Οικονομία της Ναυτιλίας, η Διοίκηση Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων και η Αξιολόγηση των Ναυτιλιακών Επενδύσεων, αλλά και συγκεκριμένες πρακτικές και διαδικασίες που ακολουθούνται σήμερα διεθνώς από τους διαχειριστές της εκμεταλλεύσεως του πλοίου με στόχο τη βελτιστοποίηση της οικονομικής αποδόσεώς του.

Από την άποψη αυτή, ίσως σε ορισμένα σημεία του βιβλίου η πληροφορία να φαίνεται ότι δίνεται με τρόπο συμπυκνωμένο και υπαινικτικό, ωστόσο καταβλήθηκε προσπάθεια να καθίσταται δυνατή η εύκολη αφομοίωσή της από τους σπουδαστές. Η διάρθρωση και η μορφοποίηση της ύλης διαμορφώθηκε όχι μόνο με βάση τις απαιτήσεις και απόψεις των συγγραφέων για το περιεχόμενο ενός τέτοιου εγχειριδίου, αλλά και από τα δεσμευτικά ζητούμενα της διδακτέας ύλης, όπως αυτά αναφέρονται στη σχετική προκήρυξη για τη συγγραφή του.

Στο βιβλίο περιγράφονται σε 11 κεφάλαια οι βασικές έννοιες του εμπορίου και η σημασία των θαλασσίων μεταφορών, οι ναυτιλιακές αγορές, η διοικητική οργάνωση των ναυτιλιακών επιχειρήσεων, η ναυλαγορά και η ιδιαιτερότητα των ναυτιλιακών κύκλων, το κόστος των ναυτιλιακών επιχειρήσεων, η διάρθρωση και λειτουργία της ναυλαγοράς, η σημασία της ναυτιλίας για την εθνική μας οικονομία, οι ναυτιλιακές πολιτικές και τακτικές που ακολουθούνται για την ανάπτυξη της ναυτιλίας, οι ιδιαιτερότητες της ελληνικής ακτοπλοΐας, η χρηματοδότηση των ναυτιλιακών εταιρειών, η αξιολόγηση των επενδύσεων στη ναυτιλία και ο Γενικός Λογαριασμός του Πλοιάρχου.

Οι συγγραφείς θεωρούν τιμή τους την ανάθεση της συγγραφής του παρόντος εγχειριδίου, το οποίο απευθύνεται στους αυριανούς Πλοιάρχους, διαχειριστές ενός από τους πλέον σημαντικούς και δυναμικούς τομείς της οικονομίας της πατρίδας μας, εκείνου της εμπορικής ναυτιλίας, και αισθάνονται την υποχρέωση να εκφράσουν τις ευχαριστίες τους προς το Εκδοτικό Τμήμα του Ιδρύματος Ευγενίδου, που με την άρτια, άριστη και κοπιαστική συνεργασία συνέβαλε στην ολοκλήρωση του παρόντος συγγράμματος. Στο σημείο αυτό πρέπει να τονίσομε την αποτελεσματική συμβολή των κριτών του εγχειριδίου μας, στην τελική μορφή που αυτό έλαβε. Τους εκφράζουμε τις θερμότερές μας ευχαριστίες.

Οι συγγραφείς

ΠΡΟΛΟΓΟΣ ΣΥΓΓΡΑΦΕΩΝ Β' ΕΚΔΟΣΕΩΣ

Η παρούσα δεύτερη έκδοση διαμορφώθηκε σύμφωνα με τα οριζόμενα αναλυτικά και ωρολόγια προγράμματα σπουδών των Α.Ε.Ν., όπως περιγράφονται στο ΦΕΚ 2303/16.9.13, που εκδόθηκε σε εφαρμογή της αναθεωρημένης ΔΣ STCW '78 (τροποποιήσεις Manila 2010), για το μάθημα «Οικονομική Εκμετάλλευση Πλοίου» και εγκρίθηκε από την σχετική Υπουργική Απόφαση του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας. Ταυτόχρονα με την παντελή αναδιάταξη του περιεχομένου και την προσαρμογή του βιβλίου στις απαιτήσεις του νέου προγράμματος διδασκαλίας, έγινε πλήρης επικαιροποίηση των στοιχείων της πρώτης έκδοσης. Παράλληλα προστέθηκαν νέα στοιχεία και καταβλήθηκε προσπάθεια να ανταποκριθεί στις απαιτήσεις ενός σύγχρονου, εύχρηστου και χρήσιμου επιστημονικού συγγράμματος.

Ιδιαίτερες ευχαριστίες οφείλουμε στην Επιτροπή Εκδόσεων του Ιδρύματος για τις πολύτιμες συμβουλές, τις ουσιαστικές και εύστοχες υποδείξεις της, καθώς επίσης το προσωπικό του τμήματος Εκδόσεων του Ιδρύματος Ευγενίδου για την άριστη συνεργασία που επέδειξε σε όλα τα στάδια της κοπιαστικής εκδοτικής διαδικασίας.

Οι συγγραφείς

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

Κεφάλαιο Πρώτο
Περί εμπορίου και θαλασσίων μεταφορών

Εισαγωγή – Περί εμπορίου και θαλασσίων μεταφορών. 1
1.1 Εσωτερικό ή εθνικό εμπόριο. 2
1.2 Εξωτερικό ή διεθνές εμπόριο. 2
1.3 Διαφορές διεξαγωγής εσωτερικού και διεθνούς εμπορίου 6
1.4 Πλουτοπαραγωγικές πηγές και κατάταξη φορτίων. 7
1.5 Το έργο του μεταφορέα 8
1.6 Διεθνείς θαλάσσιες οδοί μεταφορών 9

Κεφάλαιο Δεύτερο
Πλοία και προσφορά θαλασσίων μεταφορικών υπηρεσιών

2.1 Γενικά περί της προσφοράς των θαλασσίων μεταφορικών υπηρεσιών. 12
2.2 Τύποι πλοίων που δραστηριοποιούνται στις θαλάσσιες μεταφορές. 16
2.3 Ελεύθερα φορτηγά. 21
2.3.1 Ζήτηση για μεταφορά των κυριοτέρων χύδην φορτίων. 21
2.3.2 Προσφορά χωρητικότητας για μεταφορά των χύδην φορτίων. 22
2.3.3 Οργάνωση της ναυλαγοράς στα ελεύθερα πλοία. Βασικοί τύποι ναυλοσυμφώνων. 23
2.4 Πλοία τακτικών γραμμών 23
2.4.1 Ορισμοί. 23
2.4.2 Η δομή των φορτίων στα πλοία τακτικών γραμμών. 24
2.4.3 Τύποι τακτικών γραμμών και πλοίων. 24
2.4.4 Συχνότητα και περιοδικότητα απόπλου. 25
2.4.5 Λιμάνια που εξυπηρετούνται από πλοία τακτικών γραμμών 26
2.4.6 Οργάνωση της αγοράς στις τακτικές γραμμές. 26
2.4.7 Έγγραφα που χρησιμοποιούνται στις τακτικές γραμμές: Φορτωτική, Δηλωτικό, Επιστολή Αποζημιώσεως. 27
2.5 Δεξαμενόπλοια. 30
2.5.1 Ζήτηση μεταφοράς υγρών φορτίων. 30
2.5.2 Στόλος δεξαμενοπλοίων. 30
2.5.3 Τα πλοία μεταφοράς αερίων 31
2.5.4 Η ναυλαγορά στα δεξαμενόπλοια 32
2.6 Επιβατηγά πλοία 32

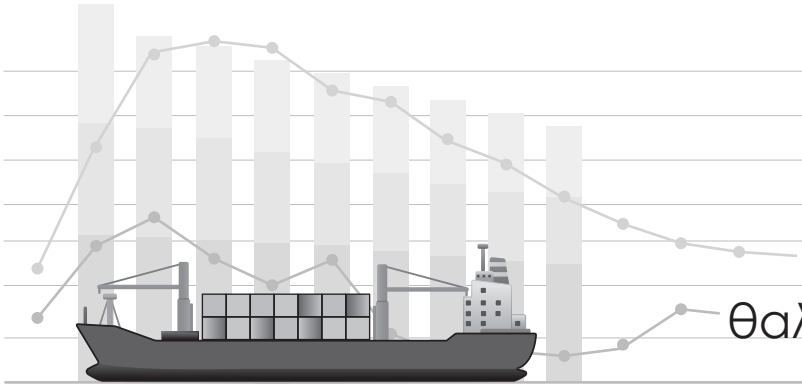
Κεφάλαιο Τρίτο
Διεθνής ναυλαγορά

3.1 Προσφορά και ζήτηση για ναυτιλιακές υπηρεσίες. 35
3.1.1 Χαρακτηριστικά της προσφοράς και ζητήσεως 35
3.1.2 Ελαστικότητα της ζητήσεως χωρητικότητας 36
3.1.3 Ζήτηση χωρητικότητας 36

3.1.4 Προσφορά χωρητικότητας....37
3.1.5 Παράγοντες που επηρεάζουν την ζήτηση και την προσφορά χωρητικότητας. 38
3.2 Η ναυλαγορά και η ταξινόμησή της....39
3.2.1 Γενικά 39
3.2.2 Η ναυλαγορά στον ελεύθερο ανταγωνισμό 41
3.2.3 Η ναυλαγορά κάτω από μονοπωλιακό ανταγωνισμό 41
3.3 Ναυτιλιακές διακυμάνσεις και ναυτιλιακός κύκλος....42
3.4 Διεθνείς Εμπορικοί Όροι....43
3.5 Ναυλοδείκτες....46
3.5.1 Ναυλοδείκτες ξηρού φορτίου με βάση τα πλοία μεταφοράς, τις εμπορευματικές διαδρομές και τον τύπο της ναυλώσεως....46
3.5.2 Ναυλοδείκτες υγρών φορτίων με βάση τα πλοία μεταφοράς, τις εμπορευματικές διαδρομές και τον τύπο της ναυλώσεως....49

Κεφάλαιο Τέταρτο
Ναυτιλιακή διοικητική

4.1 Η Ναυτιλιακή Εταιρεία και η δομή της....51
4.1.1 Η οργάνωση των Ναυτιλιακών Εταιρειών ελευθέρων πλοίων και δεξαμενοπλοίων. 52
4.1.2 Η οργάνωση των Ναυτιλιακών Εταιρειών πλοίων γραμμών 54
4.1.3 Συγχώνευση και ανάπτυξη Ναυτιλιακών Εταιρειών 56
4.2 Ιδιοκτησία Ναυτιλιακών Εταιρειών 56
4.3 Το κόστος στις θαλάσσιες μεταφορές....59
4.3.1 Το άμεσο κόστος....59
4.3.2 Το κόστος αποσβέσεως....61
4.3.3 Οικονομίες κλίμακας. 61
4.4 Παράγοντες που προσδιορίζουν το κόστος....62
4.4.1 Σταθερό κόστος. 62
4.4.2 Μεταβλητό κόστος....63
4.4.3 Συνολικό κόστος....64
4.5 Στοιχεία κόστους, τρέχουσες τιμές....64
4.5.1 Δαπάνες επανδρώσεως 64
4.5.2 Δαπάνες καυσίμων....64
4.5.3 Δαπάνες συντηρήσεως και επισκευών 65
4.5.4 Δαπάνες ναυτασφαλίσεως....66
4.5.5 Δαπάνες ελλιμενισμού και λιμενικών τελών. 67
4.5.6 Δαπάνες φορτοεκφορτώσεως. 68
4.6 Επιλογή σημαίας πλοίου 68
4.6.1 Η ναυπήγηση του πλοίου....69
4.6.2 Οι τύποι ναυπηγίων. 69
4.6.3 Η επιλογή σημαίας ναυπηγήσεως 70
Παραρτήματα 73
Παράρτημα 1 Ελληνική Νομοθεσία για τα Δηλωτικά Έγγραφα 73
Παράρτημα 2 Υπόδειγμα Φορτωτικής 76
Παράρτημα 3 Υποδείγματα Δηλωτικών Εγγράφων....78
Ευρετήριο 83
Βιβλιογραφία 87



Κεφάλαιο Πρώτο

Περί εμπορίου και θαλασσίων μεταφορών

Εισαγωγή – Περί εμπορίου και θαλασσίων μεταφορών.

Η ιστορία του εμπορίου είναι στενά συνδεδεμένη κατά το μεγαλύτερο μέρος της με την εξελικτική πορεία της ανθρωπότητας. Από τις πρωτόγονες κοινωνίες, με την απλή ανταλλαγή αγαθών, μέχρι τη σημερινή εποχή, σ' έναν σχεδόν τέλεια οργανωμένο από εμπορικής πλευράς κόσμο, το εμπόριο πέρασε από πολλές δοκιμασίες και εξελικτικές διαδικασίες. Σε αυτό το σημείο, πρέπει να υπογραμμίσομε το γεγονός πως ο κύριος τρόπος διεξαγωγής του εμπορίου από αρχαιοτάτων χρόνων μέχρι και σήμερα είναι διά μέσου θαλάσσης. Συγκεκριμένα, πρώτα αναπτύχθηκαν και εξελίχθηκαν τα θαλάσσια μεταφορικά μέσα και στη συνέχεια ακολούθησαν τα χερσαία μεταφορικά, ενώ όσον αφορά στα εναέρια, αυτά ως γνωστόν εμφανίζονται στις αρχές του 19ου αι.

Οι πρώτοι λαοί που άνοιξαν τον δρόμο προς τη θάλασσα ήταν οι λαοί της Μεσογείου (Φοίνικες, Έλληνες, Αιγύπτιοι). Το θαλάσσιο εμπόριο είχε γνωρίσει μεγάλη άνθηση στην αρχαία Ελλάδα. Τα πλοία ταξίδευαν από και προς το λιμάνι του Πειραιά, φορτωμένα με εμπορεύματα από τις αποικίες ολόκληρου του έως τότε γνωστού κόσμου.

Η Βυζαντινή Αυτοκρατορία χαράζει τη δική της ιστορία με τη θαλάσσια και ναυτική ισχύ της. Παρόλο που το Βυζάντιο μέχρι τον 5ο αι. δεν διέθετε μεγάλη ναυτική δύναμη, η βασιλεία του Ιουστινιανού στα μέσα του 6ου αι. οδηγεί τη Βυζαντινή Αυτοκρατορία σε μεγάλη ακμή, η οποία συνεχίσθηκε μέχρι τον 11ο αιώνα με τα πλοία της να κυριαρχούν στις θάλασσες της επικράτειάς της. Μετά τον 11ο αι. η δύναμή της εξασθενεί.

Η εξέλιξη του παγκόσμιου θαλάσσιου εμπορίου υπήρξε διά μέσου των αιώνων συνεχής και ανοδική, γνώρισε δε ιδιαίτερη ανάπτυξη κατά την μεταπολεμική περίοδο. Στα τέλη του 13ου αιώνα, η ανακάλυψη της πυξίδας σηματοδοτεί μία νέα εποχή. Ο προσδιορισμός της κατευθύνσεως του πλοίου και ο προσανατολισμός εκτελούνται πλέον εύκολα και η ναυσιπλοΐα διεξάγεται πλέον με μεγάλη ασφάλεια και αξιοπιστία. Μέχρι τις αρχές όμως του 15ου αιώνα, το θαλάσσιο εμπόριο δεν γνωρίζει ιδιαίτερη ανάπτυξη και ο όγκος του παγκόσμιου στόλου είναι κατά πολύ περιορισμένος.

Οι κατάλληλες συγκυρίες που δημιουργούνται στα τέλη του 15ου αιώνα, σε συνδυασμό με τις τεχνικές βελτιώσεις και τη σωρευμένη εμπειρία, δίνουν ώθηση στη διεξαγωγή της ναυσιπλοΐας. Είναι πλέον η εποχή των μεγάλων θαλασσοπόρων και το διεθνές θαλάσσιο εμπόριο γνωρίζει επανάσταση. Οι εμπορικές σχέσεις πολλαπλασιάζονται, νέες αγορές αναπτύσσονται και νέες ήπειροι ανακαλύπτονται.

Στις αρχές του 19ου αιώνα, παράλληλα με την εισαγωγή της χρήσεως του ατμού για την πρόωση των πλοίων, συναντούμε την έναρξη μιας νέας εποχής τόσο στις διακινήσεις αγαθών, όσο και ατόμων. Οι διακινήσεις πραγματοποιούνται σε παγκόσμια πλέον κλίμακα και δεν περιορίζονται στα στενά όρια του ευρωπαϊκού χώρου. Ο ρόλος του πλοίου διευρύνεται και σταθεροποιείται.

Μετά τη βιομηχανική επανάσταση, το θαλάσσιο εμπόριο χαρακτηρίζεται από ταχύτατους ρυθμούς αναπτύξεως, ενώ σε αντίστοιχους ρυθμούς κινείται βέβαια και ο όγκος του παγκόσμιου εμπορικού στόλου. Τα νέα υλικά που αντικατέστησαν το ξύλο ως πρώτη ύλη κατασκευής των πλοίων, ο σίδηρος και ο χάλυβας, κατέστησαν τα πλοία ανθεκτικότερα και μεγαλύτερα και η μαζική μετακίνηση φορτίων έγινε πραγματικότητα.

Σήμερα, το εμπόριο έχει λάβει παγκοσμίως τεράστια έκταση. Νέες τεχνολογικές μέθοδοι, πολυάριθμοι τρόποι διεξαγωγής του, οικονομικές και δασμολογικές ενώσεις έχουν αναγάγει το εμπόριο σε

επιστήμη. Νέα μεταφορικά μέσα χρησιμοποιούνται, υψηλές ταχύτητες επιτυγχάνονται, ενώ ο παραγωγός των αγαθών βρίσκεται πλέον πολύ μακριά από τον τελικό αγοραστή.

Στη διεξαγωγή του διεθνούς εμπορίου σήμερα κύρια θέση καταλαμβάνουν οι Η.Π.Α., ενώ παράλληλα άλλα κράτη, που αναπτύσσονται με έντονους ρυθμούς, αρχίζουν να κερδίζουν σημαντικό έδαφος, όπως η Κίνα και η Ινδία (βλ. πίν. 1.2.2 σελ. 5).

Η ανάπτυξη του θαλάσσιου εμπορίου προέρχεται κυρίως από το γεγονός πως ο πλανήτης μας καλύπτεται στα τρία τέταρτά του από νερό, κάτι που η ανθρωπότητα αντιλήφθηκε και εκμεταλλεύτηκε από πολύ νωρίς. Έτσι λοιπόν, η μετακίνηση αγαθών και επιβατών δύναται να πραγματοποιείται σε οποιοδήποτε μέρος της Γης προσιτό διά μέσου θαλάσσης και σε οποιαδήποτε απόσταση, αλλά και βέβαια διά μέσου των ποταμών, των λιμνών και των διωρύγων[1]. Ένας ακόμη λόγος, ο οποίος ώθησε στην τεράστια αυτή ανάπτυξη του θαλάσσιου εμπορίου στις ημέρες μας, είναι πως μόνο διά μέσου θαλάσσης είναι εφικτή η μαζική μεταφορά προϊόντων, λόγω της τεράστιας χωρητικότητας που διαθέτει το πλοίο έναντι των υπολοίπων μεταφορικών μέσων. Έτσι λοιπόν, τα τέσσερα πέμπτα του συνολικού παγκόσμιου εμπορίου, διεξάγονται μέσω θαλάσσης, γεγονός που σηματοδοτεί την άνθηση και εξέλιξη των θαλασσίων μεταφορών.

1.1 Εσωτερικό ή εθνικό εμπόριο.

Όταν αναφερόμαστε στην έννοια του εσωτερικού εμπορίου, εννοούμε το εμπόριο αγαθών και υπηρεσιών, το οποίο διεξάγεται εντός των ορίων μίας χώρας. Το εσωτερικό εμπόριο διακρίνεται σε ***χονδρικό*** και ***λιανικό***. Όταν λέμε λιανικό εμπόριο, εννοούμε εκείνο το οποίο φέρνει σε επαφή το προς πώληση αγαθό με τον τελικό καταναλωτή, ενώ ως χονδρικό εμπόριο, εννοούμε εκείνο, μέσω του οποίου πραγματοποιείται η προμήθεια των αγαθών, ώστε να ακολουθήσει το λιανικό εμπόριο.

Όσον αφορά στο λιανεμπόριο, αυτό αποτελεί έναν από τους σημαντικότερους τομείς της οικονομίας διεθνώς. Όπως προαναφέρθηκε, η έννοια περιλαμβάνει την πώληση αγαθών και υπηρεσιών στον τελικό καταναλωτή, για προσωπική χρήση. Το λιανεμπόριο είναι ένα από τα πιο δυνατά τμήματα της οικονομίας κάθε χώρας, αφού απασχολεί πάνω από το 17% των εργαζομένων. Η συνεισφορά του στο Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν (ΑΕΠ) είναι παραπάνω από σημαντική, ενώ παράλληλα αποτελεί πηγή αντλήσεως χρησίμων πληροφοριών για την οικονομική πολιτική του κράτους. Επί πλέον, η λιανική πώληση χαρακτηρίζεται από μεγάλη ποικιλία στις παραμέτρους διεξαγωγής της.

Σύμφωνα με στοιχεία της Ελληνικής Στατιστικής Αρχής (ΕΛΣΤΑΤ), όσον αφορά στην Ελλάδα, ο τομέας του λιανεμπορίου απασχολεί περισσότερους από 600.000 εργαζόμενους, συμβάλλοντας με αυτόν τον τρόπο καθοριστικά στη μείωση της ανεργίας.

Χαρακτηριστικό είναι το γεγονός ότι η απασχόληση το 2008 ανήλθε σε 845.300 εργαζομένους, οι οποίοι κάλυπταν το 18,38% του συνόλου της απασχολήσεως στην χώρα μας. Στη συνέχεια όμως, ο αριθμός αυτός άρχισε να μειώνεται, λόγω της οικονομικής κρίσεως και έφτασε το έτος 2014 να απασχολούνται 626.500 εργαζόμενοι.

Στον πίνακα 1.1.1 παρουσιάζονται στοιχεία σχετικά με την απασχόληση στο λιανικό εμπόριο για την περίοδο 2000-2014, όπου και μπορούμε να διαπιστώσομε την σπουδαιότητα του κλάδου αυτού στην απασχόληση και στην οικονομία της χώρας μας.

Στην περίπτωση του χονδρικού εμπορίου, τα αγαθά πωλούνται όχι στους τελικούς καταναλωτές, αλλά όπως προαναφέρθηκε, σε προμηθευτές με σκοπό τη μεταπώληση. Οι χονδρέμποροι αποτελούν τον σημαντικότερο συνδετικό κρίκο μεταξύ παραγωγού και τελικού καταναλωτή.

1.2 Εξωτερικό ή διεθνές εμπόριο.

Το διεθνές εμπόριο αποτελεί αντικείμενο που χρήζει ιδιαίτερης προσοχής, καθόσον είναι ο βασικότερος παράγοντας για την ανάπτυξη των ναυτιλιακών υπηρεσιών. Σήμερα, τα 4/5 του διεθνούς εμπορίου πραγματοποιούνται μέσω θαλάσσης, όπως και το 75% του εξωτερικού εμπορίου της Ευρωπαϊκής Ενώσεως[2] (ΕΕ). Στο διεθνές εμπόριο παρατηρούμε τις ακόλουθες ιδιαίτερες διαδικασίες που λαμβάνουν χώρα κατά τη διεξαγωγή του:

1) Η διάβαση των συνόρων.

2) Οι συναλλαγές πραγματοποιούνται συνήθως σε δολάρια ή ευρώ, όμως τα νομίσματα αυτά διαφέ-

[1] Γ.Π. Βλάχος – Ελ. Γεωργαντόπουλος, *Ναυτιλιακή Οικονομική*, 2003, σελ. 34.
[2] Ε. Σαμπράκος, *Εισαγωγή στην Οικονομική Μεταφορών*, εκδ. Σταμούλης, Αθήνα 2013, γ' έκδοση, σελ. 306.

Πίνακας 1.1.1
Δείκτης Κύκλου Εργασιών στο Λιανικό Εμπόριο: 2000–2014 (Έτος βάσεως 2010).

	Σύνολο χώρας										
Έτη	Γενικός Δείκτης	Γεν. Δείκτης (εκτός καυσίμων - λιπαντικών)	Μεγάλα κατ/τα τροφίμων	Πολυκαταστή-ματα	Καύσιμα και λιπαντικά αυτοκινήτων	Τρόφιμα – Ποτά – Καπνός	Φαρμακευτικά-Καλλυντικά	Ένδυση – Υπόδηση	Έπιπλα Ηλ. είδη – οικιακός εξοπλισμός	Βιβλία – Χαρτικά – Λοιπά είδη	Πωλήσεις εκτός κατ/των
	Μέσοι ετήσιοι δείκτες										
2000	62,5	66,2	52,5	64,7	52,6	70,8	61,5	79,3	87,3	77,7	90,3
2001	67,0	71,4	57,5	70,0	53,8	76,5	65,7	84,1	91,1	81,9	91,3
2002	72,9	78,0	64,3	77,9	56,7	81,2	71,5	89,9	96,0	89,5	94,9
2003	79,0	84,1	72,3	84,8	64,1	85,5	78,3	92,6	99,9	99,1	98,5
2004	84,0	89,3	78,4	90,7	68,7	90,1	83,3	97,3	104,2	106,5	101,3
2005	90,1	94,6	83,4	95,1	80,0	93,0	88,7	103,0	109,6	112,7	102,4
2006	101,1	104,9	95,6	114,0	92,4	98,0	91,9	106,4	128,9	118,2	105,1
2007	106,8	110,8	101,4	119,1	94,0	100,2	94,5	110,8	138,5	127,7	108,1
2008	112,6	113,2	106,9	123,4	120,1	100,1	99,0	107,6	133,7	130,6	114,9
2009	101,2	105,2	102,4	111,8	79,6	101,4	102,6	111,7	114,7	102,5	110,5
2010	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
2011	92,8	92,3	99,3	102,2	95,6	88,3	88,9	80,2	82,9	94,2	72,2
2012	82,6	81,8	92,3	96,5	86,5	77,3	76,3	64,4	67,4	82,8	57,0
2013	75,6	74,8	84,1	83,6	80,0	76,1	64,6	62,5	60,8	81,2	56,2
2014	74,7	74,1	83,9	75,8	78,7	71,1	66,0	63,9	57,7	83,9	57,6

ρουν από τα νομίσματα των χωρών που πραγματοποιούν τις συναλλαγές (δηλ. τα τοπικά νομίσματα όπως είναι στην Τουρκία η τουρκική λίρα, στην Ιαπωνία το γιεν, στον Καναδά το δολάριο Καναδά κ.λπ.). Αυτό έχει ως αποτέλεσμα να υπάρχουν πολλοί κίνδυνοι από πιθανές υποτιμήσεις ή ανατιμήσεις μεταξύ των νομισμάτων των χωρών που συναλλάσσονται.

3) Στο εξωτερικό εμπόριο εμφανίζεται ο νόμος των συγκριτικών πλεονεκτημάτων των δαπανών παραγωγής[3].

4) Πολλές φορές στα εισαγόμενα αλλά και στα εξαγόμενα προϊόντα επιβάλλονται εισφορές, οι λεγόμενοι ***δασμοί***, που ως σκοπό τους έχουν είτε να βελτιώσουν την οικονομική κατάσταση των δημοσίων οικονομικών είτε να προστατεύσουν τα εγχώρια αγαθά κ.λπ..

Σε ό,τι αφορά στην Ελλάδα, που παρά το μικρό της μέγεθος κατέχει σημαντική θέση στο παγκόσμιο εμπόριο, το σύνολο των συναλλαγών (δηλ. εισαγωγές + εξαγωγές) του εξωτερικού εμπορίου αγαθών ανήλθε σε 74.379 εκατομ. ευρώ το 2013. Οι εξαγωγές αγαθών είναι μικρότερες από ό,τι οι εισαγωγές, ωστόσο το εμπορικό έλλειμμα κινήθηκε σε χαμηλότερα επίπεδα από ό,τι σε προηγούμενα έτη (19,2

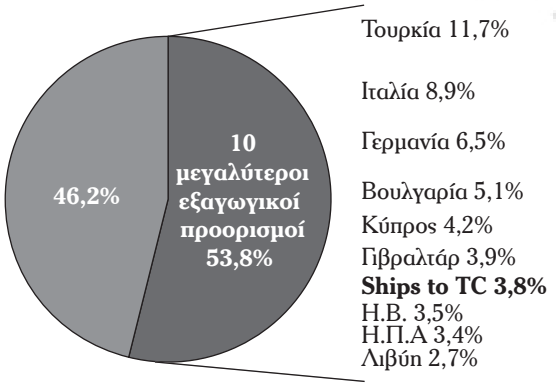
[3] Σύμφωνα με τη Θεωρία του Συγκριτικού Πλεονεκτήματος, όπως αυτή παρουσιάζεται στο υπόδειγμα του D. Ricardo, ισχύει ότι: «*Αναγκαία και ικανή συνθήκη για τη διεξαγωγή του διεθνούς εμπορίου μεταξύ δύο χωρών, είναι η ύπαρξη διαφοράς στο συγκριτικό κόστος εργασίας των προϊόντων που παράγονται από τις χώρες αυτές*».

δισ. ευρώ το 2013 σε σύγκριση με 21,7 δισ. ευρώ το 2012). Το έλλειμμα καλύπτεται στο μεγαλύτερο τμήμα του κυρίως από τις εξαγωγές υπηρεσιών, όπως ναυτιλία, τουρισμός, χρηματοοικονομικές υπηρεσίες κ.λπ..

Ειδικότερα, το 2013, η συνολική αξία των ελληνικών εξαγωγών ανήλθε σε 27.556 εκατομ. ευρώ, αποτελώντας το 15,1% του ΑΕΠ της χώρας. Παρά την οικονομική κρίση που συνεχίστηκε στην Ελλάδα και κατά το έτος αυτό, οι εξαγωγές παρέμειναν σχεδόν στα ίδια επίπεδα με αυτά του προηγούμενου έτους, στα οποία είχε σημειωθεί σημαντική αύξηση. Οι εξαγωγές προς την ΕΕ ανήλθαν σε 46% το 2013, καταδεικνύοντας το ειδικό βάρος της στο ελληνικό εξωτερικό εμπόριο. Δυναμική αύξηση των ελληνικών εξαγωγών το 2013 σημειώθηκε στην Τουρκία, στο Γιβραλτάρ, στην Αίγυπτο και στην Ιταλία, ενώ τα κύρια προϊόντα εξαγωγών είναι τρόφιμα και ποτά, βιομηχανικά προϊόντα, προϊόντα πετρελαίου και χημικά προϊόντα.

Από την άλλη πλευρά, οι εισαγωγές μειώθηκαν σημαντικά κατά το 2013 και διαμορφώθηκαν στο ύψος των 46.823 εκατομ. ευρώ από 49.317 εκατομ. ευρώ το 2012. Καθοριστικό ρόλο στην μείωση αυτή διαδραμάτισε η περιοριστική οικονομική πολιτική που ασκήθηκε στην χώρα και κατά το έτος 2013 ως αποτέλεσμα της οικονομικής κρίσεως. Σημαντικός εταίρος της Ελλάδας και ως προς το εισαγωγικό εμπόριο, το 2013, είναι η ΕΕ με 47%. Επίσης, κύρια προϊόντα εισαγωγών αποτελούν σε μεγάλο ποσοστό μηχανήματα, μεταφορικά μέσα, καύσιμα, χημικά προϊόντα και τρόφιμα.

Στο σχήμα 1.2 παρουσιάζονται οι 10 μεγαλύτεροι εισαγωγείς ελληνικών προϊόντων κατά το έτος



Σχ. 1.2
Οι 10 μεγαλύτεροι εξαγωγικοί προορισμοί για τα ελληνικά προϊόντα (έτος 2013).

2013. Η Τουρκία και η Ιταλία όπως φαίνεται, αποτελούν τις κυριότερες από αυτές και ακολουθούν η Γερμανία, η Βουλγαρία και η Κύπρος.

Ο έντονος νησιωτικός χαρακτήρας της χώρας μας, την έχει οδηγήσει σε μία σημαντική εξάρτηση από τις θαλάσσιες μεταφορές, γεγονός που συνάδει με την παράλληλη ανάπτυξη μεγάλου αριθμού λιμένων.

Κατά τα τελευταία έτη, πραγματοποιήθηκαν σημαντικά έργα και παρεμβάσεις για βελτίωση των κύριων εμπορικών λιμένων της χώρας αλλά και σε επιλεγμένους ακτοπλοϊκούς λιμένες. Οι παρεμβάσεις αυτές, συνέβαλαν αποτελεσματικά στην ανάπτυξη των ευρωπαϊκών θαλάσσιων εμπορευματικών διαδρομών και ενίσχυσαν την ισόρροπη περιφερειακή ανάπτυξη της χώρας. Παρόλα αυτά όμως, συμπληρωματικές υποδομές, είναι απαραίτητο να λάβουν χώρα.

Όσον αφορά στο παγκόσμιο εμπόριο, αξίζει να αναφερθεί ότι ακολουθεί αυξητικούς ρυθμούς και μάλιστα μεγαλύτερους από εκείνους της αυξήσεως της παγκόσμιας οικονομίας (πίν. 1.2.1).

Χαρακτηριστικά, μεταξύ των ετών 2010 και 2014, ο όγκος του παγκόσμιου εμπορίου παρουσίασε μέση αύξηση κατά 3,5%, έναντι 2,0% της αντίστοιχης αυξήσεως που παρουσίασε το Παγκόσμιο ΑΕΠ. Σύμφωνα με τα τελευταία στοιχεία που διαθέτομε για το έτος 2014, η αύξηση του παγκόσμιου εμπορίου ανήλθε σε 2,5%. Η αύξηση αυτή του όγκου του παγκόσμιου εμπορίου κατά τα τελευταία έτη στηρίχθηκε κυρίως στη διεθνοποίηση του εμπορίου και στον περιορισμό εμποδίων σε αυτό (πίν. 1.2.1).

Από τα παραπάνω εξάγεται το συμπέρασμα πως η ανάπτυξη του παγκόσμιου εμπορίου αποτελεί παράγοντα οικονομικής αναπτύξεως πολλών χωρών. Η συμβολή του αυτή στην οικονομική ανάπτυξη των χωρών επηρεάζεται κάθε φορά από το διεθνές οικονομικό και εμπορικό περιβάλλον, το οποίο δεν παραμένει ποτέ στατικό, αλλά εξελίσσεται και μεταβάλλεται διαρκώς. Προκειμένου να ανταποκριθούν σε αυτές τις δυναμικές συνθήκες αλλά και να μπορέσουν να επωφεληθούν από τα όσα η συμμετοχή τους στο διεθνές εμπόριο τους προσφέρει, τα κράτη αναπτύσσουν τις γνωστές σε όλους ***διεθνείς εμπορικές σχέσεις***.

Οι διεθνείς εμπορικές σχέσεις επομένως ή αλλιώς η γνωστή εξωτερική εμπορική πολιτική που μία χώρα ακολουθεί, αποτελούν στην ουσία σύνολο μέτρων που εφαρμόζουν οι διάφορες χώρες, προκειμένου να προγραμματίσουν τις συναλλακτικές τους ενέργειες.

Τα μέτρα που κάθε χώρα λαμβάνει μέσα στα πλαίσια της εξωτερικής εμπορικής της πολιτικής, αφορούν κατά βάση σε συγκοινωνιακές διευκολύνσεις σχετικά με τις εισαγωγές και εξαγωγές. Καθορίζονται έτσι χρηματοδοτήσεις και πριμοδοτήσεις από το κράτος σχετικά με τις εξαγωγές, πολιτικές dumping[4], διαμόρφωση σχετικού νομοθετικού πλαισίου, κατάρτιση εμπορικών συμβάσεων με άλλες χώρες κ.λπ..

Στους πίνακες 1.2.2 και 1.2.3, παρουσιάζονται αντίστοιχα η αύξηση του παγκόσμιου εμπορίου ανά επιλεγμένη γεωγραφική περιοχή που αφορά ιδιαίτερα στους διεθνείς θαλάσσιους διαδρόμους διακινήσε-

Πίνακας 1.2.1
Παγκόσμιο εμπόριο και υπηρεσίες ανά περιοχή, 2010–2014.

(Ετήσια ποσοστιαία μεταβολή)				
	2010-14	**2012**	**2013**	**2014**
Παγκόσμιες εμπορικές εξαγωγές	***3,5***	***2,5***	***3,0***	***2,5***
Γεωργικά προϊόντα	3,5	1,5	3,0	2,5
Ορυκτά και καύσιμα	1,5	3,0	0,5	1,0
Κατασκευές	4,0	2,0	2,5	4,0
Παγκόσμια εμπορική παραγωγή	***2,5***	***2,5***	***2,0***	***2,0***
Γεωργία	2,5	1,5	5,5	1,5
Εξόρυξη	1,5	2,5	0,5	2,5
Κατασκευές	2,5	2,5	1,5	2,5
Παγκόσμιο ΑΕΠ	***2,0***	***2,0***	***2,0***	***2,0***

Πηγή: Παγκόσμιος Οργανισμός Εμπορίου.

Πίνακας 1.2.2
Αύξηση του όγκου του παγκόσμιου εμπορίου ανά επιλεγμένη περιοχή (2010–2014).

(Ετήσια ποσοστιαία μεταβολή)						
Εξαγωγές				***Εισαγωγές***		
2010-2014	***2013***	***2014***		***2010-2014***	***2013***	***2014***
3,5	***3,0***	***2,5***	***Κόσμος***	***3,0***	***2,0***	***2,5***
4,5	2,5	4,0	Β Αμερική	3,5	1,0	4,5
4,0	2,0	5,5	Καναδάς	2,5	1,5	2,0
6,0	4,5	7,0	Μεξικό	6,0	3,0	7,0
4,5	2,5	3,5	Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής	3,0	1,0	4,5
2,0	2,0	–1,5	Κεντρική και Ν Αμερική	3,5	3,5	–2,5
2,5	2,5	1,5	Ευρώπη	1,0	0,0	2,5
2,5	2,0	2,0	Ευρωπαϊκή Ένωση (28)	1,0	–0,5	3,0
1,0	1,0	0,0	Κοινοπολιτεία Ανεξαρτήτων Κρατών	2,5	–1,0	–10,0
4,5	5,0	4,5	Ασία	4,5	5,0	3,5
–1,0	–2,0	0,5	Ιαπωνία	3,0	0,5	2,5

Πηγή: Παγκόσμιος Οργανισμός Εμπορίου.

[4] Οι πολιτικές dumping αφορούν σε αποφάσεις για πώληση αγαθών στο εξωτερικό σε τιμές χαμηλότερες του κόστους, με σκοπό την καθιέρωση στρατηγικού πλεονεκτήματος στην εν λόγω αγορά («κατάκτηση της αγοράς»).

ως των αγαθών, καθώς και οι εισαγωγές και εξαγωγές εμπορευμάτων και υπηρεσιών ανά τον κόσμο.

1.3 Διαφορές διεξαγωγής εσωτερικού και διεθνούς εμπορίου.

Η διεξαγωγή του διεθνούς και του εσωτερικού εμπορίου δεν είναι το ίδιο πράγμα. Παρόλο που η βασική διαδικασία είναι φυσικά η ίδια, χαρακτηρίζονται από ουσιώδεις διαφορές.

Όταν αναφερόμαστε στο εσωτερικό εμπόριο, εννοούμε συναλλαγές που δεν υπερβαίνουν τα εθνικά σύνορα. Αντιθέτως, το εξωτερικό ή αλλιώς διεθνές εμπόριο διεξάγεται μεταξύ διαφορετικών χωρών του κόσμου.

Από τα παραπάνω προκύπτει το συμπέρασμα πως η διεξαγωγή του εξωτερικού εμπορίου συνεπάγεται συναλλαγές σε διαφορετικά νομίσματα, σε αντίθεση με το εσωτερικό εμπόριο, όπου φυσικά όλες οι συναλλαγές πραγματοποιούνται στο εγχώριο νόμισμα.

Η μεταφορά των αγαθών από τη μία άκρη του κόσμου στην άλλη απαιτεί πολλές φορές μεγάλο χρονικό διάστημα. Η πάροδος όμως του χρόνου κατά την οποία τα μεταφερόμενα εμπορεύματα βρίσκονται ουσιαστικά εκτός αγοράς, μπορεί να συνεπάγεται μεταβολή στην τιμή τους, ίσως δε και απώλεια κερδών,

Πίνακας 1.2.3
Παγκόσμιο εμπόριο και υπηρεσίες ανά περιοχή (2010–2014).

(Ετήσια ποσοστιαία μεταβολή)						
Εξαγωγές				***Εισαγωγές***		
2010-14	***2013***	***2014***		***2010-14***	***2013***	***2014***
			Εμπόριο			
6	***2***	***0***	***Κόσμος***	***5***	***1***	***1***
6	2	3	Β Αμερική	5	0	3
4	–2	–6	Ν και Κεντρική Αμερική	6	3	–5
5	5	0	Ευρώπη	4	2	1
4	5	1	Ευρωπαϊκή Ένωση (28)	3	1	2
6	–2	–6	Κοινοπολιτεία Ανεξαρτήτων Κρατών	5	0	–11
2	–6	–8	Αφρική	8	3	1
9	0	–4	Μέση Ανατολή	8	6	0
6	2	2	Ασία	7	1	0
			Υπηρεσίες			
6	***5***	***5***	***Κόσμος***	***7***	***6***	***5***
6	5	3	Β Αμερική	4	3	2
6	3	1	Κεντρική και Ν Αμερική	8	7	0
6	7	6	Ευρώπη	5	8	5
6	8	6	Ευρωπαϊκή Ένωση (27)	5	8	5
7	10	–8	Κοινοπολιτεία Ανεξαρτήτων Κρατών	12	15	–4
3	–3	6	Αφρική	5	1	5
5	2	7	Μέση Ανατολή	9	5	9
8	3	6	Ασία	19	18	15

Πηγή: Παγκόσμιος Οργανισμός Εμπορίου.

κάτι που είναι σχεδόν αδύνατο να συμβεί κατά τη διεξαγωγή του εμπορίου εντός των εγχωρίων συνόρων. Επί πλέον, σε αρκετές περιπτώσεις τα εισαγόμενα προϊόντα επιβαρύνονται με δασμούς, γεγονός το οποίο επιβαρύνει την τελική τους τιμή.

Συμπερασματικά λοιπόν, μπορούμε να παρατηρήσομε πως σημαντικές διαφορές μεταξύ των δύο κατηγοριών εμπορίου εμφανίζονται και οφείλονται στη φύση και στον τρόπο διεξαγωγής τους.

1.4 Πλουτοπαραγωγικές πηγές και κατάταξη φορτίων.

Μέσω της μεταφοράς, επιτυγχάνεται η αξιοποίηση των πλουτοπαραγωγικών πηγών του πλανήτη. Ως γνωστόν, το παγκόσμιο εμπόριο και οι οικονομίες όλων των χωρών του πλανήτη βασίζονται κατά μεγάλο μέρος στην εξόρυξη και εκμετάλλευση των πρώτων υλών. Επί πλέον, εκτός από την οικονομία των χωρών, άμεση εξάρτηση από τους πόρους αυτούς έχει βέβαια και η ζωή των κατοίκων της Γης.

Προκειμένου να καταστεί δυνατή η εξόρυξη και η εκμετάλλευση των πόρων αυτών, έρχεται ο τομέας των μεταφορών να διαδραματίσει τον σημαντικότερο ρόλο. Χωρίς τη δυνατότητα της μεταφοράς, οι ανθρώπινες κοινωνίες θα βρίσκονταν σε άμεση εξάρτηση από τις εγγύτερες σε αυτές φυσικές πηγές πλούτου. Με την ανάπτυξη όμως των μεταφορικών δικτύων, τα εμπόδια που η απόσταση έθετε πλέον υπερνικούνται, ενώ κάθε χώρα μπορεί να προσεγγίσει εκείνες τις πηγές που έχει ανάγκη, ανεξάρτητα απ' το πόσο μακριά της βρίσκονται.

Συνεπώς, λοιπόν, θα μπορούσαμε να πούμε πως διά μέσου των μεταφορικών υπηρεσιών, υπερνικάται η ανισοκατανομή των διαθεσίμων πλουτοπαραγωγικών πηγών της Γης στις διάφορες ηπείρους, ενώ παράλληλα οι οικονομίες οδηγούνται στην ανάπτυξη και το παγκόσμιο εμπόριο σε άνθηση.

Από αρχαιοτάτων χρόνων οι εμπορικές συναλλαγές και η γενικότερη επικοινωνία των πληθυσμών ήταν δυνατή διά της θαλάσσιας οδού. Περιοχές και χώρες που διαθέτουν πρόσβαση στη θάλασσα πλεονεκτούν έναντι των άλλων στην ανάπτυξη εμπορικών αλλά και πολιτιστικών δραστηριοτήτων. Οι μεσογειακοί λαοί αναπτύχθηκαν εμπορικά και δημιούργησαν πολιτισμούς αξιοθαύμαστους. Ομοίως μέχρι και σήμερα, περιοχές και χώρες με θαλάσσια πρόσβαση αναπτύχθηκαν με μεγαλύτερους ρυθμούς έναντι των άλλων.

Από σχετικές μελέτες καθίσταται εμφανής η οικονομική διάσταση της θαλάσσιας διακινήσεως των αγαθών, γεγονός που βοήθησε στη διακίνηση των πλουτοπαραγωγικών πόρων από τους τόπους παραγωγής στους τόπους καταναλώσεως. Περιοχές που βρίσκονται δίπλα στη θάλασσα είναι προφανές ότι επωφελούνται περισσότερο από άλλες στις εμπορικές τους συναλλαγές, λόγω του μικρότερου κόστους μεταφοράς. Επί πλέον, στις χώρες αυτές είναι ελκυστική η εγκατάσταση επιχειρήσεων, οι οποίες χρησιμοποιούν τους πλουτοπαραγωγικούς πόρους των χωρών αυτών, διότι με τον τρόπο αυτό μειώνουν το τελικό κόστος των προϊόντων τους. Σε αυτό συμβάλλει η ανάπτυξη των νέων τεχνολογιών, η ανάπτυξη της παγκόσμιας οικονομίας και η όλο και μεγαλύτερη απελευθέρωση των αγορών. Ας σημειωθεί ότι οι πρώτες ύλες αποτελούν μεγάλες σε όγκο ποσότητες μεταφερομένων εμπορευμάτων, που επηρεάζουν σημαντικά, όπως είναι επακόλουθο, την τελική τιμή των προϊόντων.

Οι θαλάσσιες μεταφορές εξυπηρετούν τις ανάγκες του εθνικού και διεθνούς εμπορίου μεταφέροντας πάσης φύσεως φορτία, ενώ παράλληλα εξυπηρετούν τις ανάγκες για μετακίνηση των ατόμων.

Τα φορτία, δεν έχουν όλα τα ίδια φυσικά χαρακτηριστικά, ούτε τις ίδιες ευκαιρίες για χρήση. Κατά τη μεταφορά τους μέσω των θαλασσίων οδών, κάποια από αυτά μπορεί να απαιτούν ιδιαίτερη φροντίδα ή ιδιαίτερες διαδικασίες φορτοεκφορτώσεως και στοιβασίας. Επί πλέον, κάθε πλοίο δεν είναι κατάλληλο για τη μεταφορά οποιουδήποτε φορτίου.

Τα διακινούμενα διά θαλάσσης φορτία μπορούμε να τα κατατάξομε σε διάφορες κατηγορίες, ανάλογα με τα φυσικά χαρακτηριστικά και τις ιδιότητές τους. Μία πρώτη διάκριση μπορεί να γίνει στις εξής τρεις μεγάλες κατηγορίες:

1) Στα ***ξηρά φορτία***, τα οποία διακρίνομε σε τρεις μεγάλες υποκατηγορίες, ανάλογα με τον τρόπο με τον οποίο μεταφέρονται, αλλά και με το είδος του πλοίου που χρησιμοποιείται για την μεταφορά. Οι κατηγορίες αυτές είναι:

α) Τα ***χύδην ξηρά φορτία*** (bulk cargo), δηλαδή ομοιογενή φορτία, που μεταφέρονται σε χύδην μορφή (π.χ. τα δημητριακά).

β) Τα ***γενικά ξηρά φορτία*** (break bulk cargo), δηλαδή ανομοιογενή φορτία, τα οποία μεταφέρονται χωρίς ιδιαίτερη συσκευασία, αλλά απαιτούν φυσικό διαχωρισμό μεταξύ τους κατά τη μεταφορά. Ο διαχωρισμός καθίσταται αναγκαίος λόγω της πολυμορφίας και της ιδιομορφίας των φορτίων αυτών, ιδιαίτερα δε όταν πρόκειται για μη συμβατά φορτία

(δηλ. για φορτία τα οποία απαγορεύεται να στοιβάζονται σε μικρή απόσταση μεταξύ τους). Τα γενικά ξηρά φορτία δεν θα πρέπει να συγχέονται με τα ξηρά χύδην φορτία, όπως είναι τα σιτηρά. Μεταφέρονται συσκευασμένα σε βαρέλια, σάκους, παλέτες κ.λπ..

γ) Τα ***ξηρά συσκευασμένα φορτία*** (general cargo). Πρόκειται για φορτία –ομοιογενή ή μη– τα οποία μεταφέρονται μόνο συσκευασμένα και σε ομοιόμορφη συσκευασία [π.χ. σε εμπορευματοκιβώτια (containers)], τα οποία είναι ευρέως γνωστά ως ***γενικά φορτία***[5].

2) Στα ***υγρά φορτία***, τα οποία μεταφέρονται όλα σε χύδην μορφή. Εδώ μπορούμε λοιπόν να διακρίνομε τις εξής υποκατηγορίες:

α) Το ***αργό πετρέλαιο*** (crude oil).

β) Τα ***παράγωγα διυλίσεως του πετρελαίου*** (products).

γ) Τα ***υγροποιημένα αέρια*** (liquid gases).

δ) Τα ***χημικά φορτία*** (chemicals) και

ε) ***λοιπά υγρά φορτία*** που μεταφέρονται σε χύδην μορφή.

3) Τα ***ειδικά φορτία***, που είναι μία ιδιαίτερη κατηγορία φορτίων, η οποία αναφέρεται σε:

α) Φορτία, τα οποία εκ φύσεως χρήζουν ***ειδικής μεταχειρίσεως*** κατά τη μεταφορά τους, όπως φορτία που πρέπει να μεταφερθούν παραμένοντας σε συγκεκριμένες συνθήκες θερμοκρασίας (π.χ. υγραέρια, που μεταφέρονται σε συμπιεσμένη μορφή και απαιτούν ιδιαίτερα χαμηλές θερμοκρασίες).

β) ***Επικίνδυνα φορτία***. Πρόκειται για φορτία, τα οποία λόγω των ιδιοτήτων τους, έχουν χαρακτηρισθεί από τον ***Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό*** (Intemational Maritime Organization – IMO) ως επικίνδυνα. Η κατηγοριοποίηση των φορτίων αυτών ακολουθεί την κατηγοριοποίηση του Διεθνούς Κώδικα Μεταφοράς Επικινδύνων Φορτίων (International Maritime Dangerous Goods Code). Τέτοια φορτία είναι τα εύφλεκτα υλικά, οι ραδιενεργές ουσίες, οι τοξικές ουσίες (π.χ. βαρέα μέταλλα, φυτοφάρμακα κ.λπ.), οι οργανικές μη αποικοδομήσιμες ύλες κ.ά..

Τα προαναφερθέντα φορτία, επειδή αποτελούν βάση διεξαγωγής του διεθνούς εμπορίου, ακολουθούν τις εξελίξεις αυτού και βέβαια εξαρτώνται από τις διακυμάνσεις του.

Πέρα όμως από τη μεταφορά φορτίων, οι θαλάσσιες μεταφορές ικανοποιούν και την ανάγκη για μεταφορά ατόμων. Σ' αυτόν τον κλάδο, δραστηριοποιείται ένας πολύ σημαντικός τομέας της ναυτιλίας, η επιβατηγός ναυτιλία, η οποία στη χώρα μας είναι άμεσα συνυφασμένη με τον τουρισμό.

1.5 Το έργο του μεταφορέα.

Όταν αναφερόμαστε στη μεταφορική υπηρεσία, εννοούμε καταρχάς μία υπηρεσία, η οποία δεν θα μπορούσε να υπάρξει εάν δεν υπήρχαν οι αποστάσεις και η ανάγκη για την υπερκέρασή τους. Αυτή η ανάγκη λοιπόν μεταφοράς εμπορευμάτων και ανθρώπων γεννάει με τη σειρά της την ανάγκη για τη δημιουργία και λειτουργία των μεταφορικών υπηρεσιών.

Πρόκειται λοιπόν για έναν από τους σπουδαιότερους τομείς της οικονομικής ζωής κάθε χώρας. Είναι αυτονόητο ότι ένα αγαθό, όσο πολυδάπανη και αν είναι η παραγωγή του, είναι αδύνατο να αποκτήσει κάποια αξία, αν δεν μεταφερθεί ως τον καταναλωτή ή αν δεν μεταφερθεί ο καταναλω τής σ' αυτό. Από εδώ πηγάζει και η τεράστια σημασία του κλάδου των μεταφορών, αφού αποτελεί τη βάση της ανταλλαγής και της κυκλοφορίας των αγαθών, καθώς χωρίς τις ανταλλαγές, δεν υπάρχει οικονομική ζωή.

Από τα παραπάνω λοιπόν συμπεραίνομε πως το έργο του μεταφορέα περιλαμβάνει δύο βασικές πτυχές. Η πρώτη είναι σαφώς η ***παραλαβή*** των εμπορευμάτων και των ατόμων, ενώ η δεύτερη η παροχή της κατάλληλης ***ποιότητας*** όσον αφορά στη μεταφορική υπηρεσία, ανάλογα με τις εκάστοτε συνθήκες.

Όταν μιλάμε για ποιότητα, αναφερόμαστε σε κάποια βασικά χαρακτηριστικά, τα οποία προσδιορίζουν τη φύση της μεταφορικής υπηρεσίας, ανάλογα βέβαια με τις συνθήκες κάτω απ' τις οποίες αυτή διεξάγεται. Βασικότερα χαρακτηριστικά είναι η ***ταχύτητα***, η ***χωρητικότητα***, η ***αξιοπιστία***, το ***κόστος***, η ***συνέπεια***, η ***άνεση*** και η ***ασφάλεια***. Η βαρύτητα του κάθε παράγοντα ποικίλλει ανάλογα με το φορτίο που μεταφέρεται και τις ιδιαιτερότητές του. Ωστόσο, όταν πρόκειται για μετακινήσεις ανθρώπων, το έργο του μεταφορέα είναι εντελώς διαφορετικό.

Ο κάθε μεταφορέας οφείλει να προσαρμόσει τις συνθήκες προσφοράς των υπηρεσιών του, ανάλογα με το είδος της ζητήσεως που έχει να αντιμετωπίσει. Θα πρέπει να υπογραμμισθεί σε αυτό το σημείο πως η ζήτηση για μεταφορικές υπηρεσίες αποτελεί

[5] Ως ξηρά συσκευασμένα ή γενικά φορτία θεωρούνται τα προϊόντα της βιομηχανίας και της βιοτεχνίας, π.χ. αυτοκίνητα είδη ενδύσεως, τηλεοράσεις.

παράγωγο ζήτηση[6], καθόσον στις μεταφορές οι μετακινήσεις πραγματοποιούνται για την εξυπηρέτηση κάποιου άλλου συγκεκριμένου σκοπού. Έτσι, μετακινούμαστε όταν θέλομε να πάμε στον γιατρό, γιατί έχομε την ανάγκη των ιατρικών υπηρεσιών και όχι ανάγκη μεταφορικών υπηρεσιών. Ομοίως, τα προϊόντα από τον παραγωγό μετακινούνται στον καταναλωτή (εμπορευματική μεταφορά), επειδή υπάρχει ανάγκη καταναλώσεώς τους. Οι μεταφορικές υπηρεσίες δημιουργούνται κατ' αυτόν τον τρόπο δευτερογενώς, καλύπτοντας άλλες πρωτογενείς αιτίες, όπως είναι οι ανάγκες καταναλώσεως προϊόντων, υπηρεσιών εκπαιδεύσεως, ιατρικών υπηρεσιών κ.λπ.. Για τον λόγο αυτόν, στα οικονομικά, η ζήτηση για μεταφορά θεωρείται παράγωγος ζήτηση.

Προκύπτει λοιπόν το συμπέρασμα πως το έργο του μεταφορέα είναι μία πολύπλοκη διαδικασία, η οποία πολλές φορές βασίζεται σε παράγοντες που είναι δύσκολο ή ακόμη και αδύνατο να προβλεφθούν.

1.6 Διεθνείς θαλάσσιες οδοί μεταφορών.

Η δομή του παγκόσμιου εμπορίου, η διάρθρωση δηλαδή της ζητήσεως και της προσφοράς των βασικοτέρων αγαθών, καθορίζει τις διεθνείς εμπορικές διαδρομές, οι οποίες βέβαια διενεργούνται στην πλειονότητά τους διά θαλάσσης. Πολλές από αυτές είναι σταθερές και προκαθορισμένες, ενώ άλλες είναι προσωρινές, ανάλογα με τις διακυμάνσεις της ζητήσεως.

Έτσι λοιπόν, ανάλογα με το προϊόν που μεταφέρεται, δημιουργούνται και ανάλογες θαλάσσιες οδοί, οι γνωστές ***θαλάσσιες λεωφόροι***, στη διαμόρφωση των οποίων παίζουν ρόλο οι βασικότεροι και μεγαλύτεροι εισαγωγείς και εξαγωγείς.

Προκειμένου να εξετάσομε και να αναλύσομε τις θαλάσσιες οδούς, θα πρέπει να ξεκινήσομε καταρχάς από τον βασικό ρόλο που διαδραματίζουν στη διεξαγωγή του παγκόσμιου εμπορίου κάποια συγκεκριμένα αγαθά και προϊόντα.

1) Πετρέλαιο.

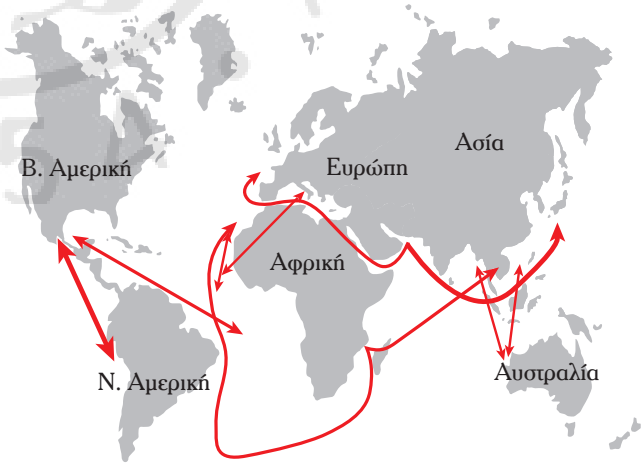
Ξεκινώντας από τα χύδην υγρά φορτία, κυριότερο εκ των οποίων είναι βέβαια το πετρέλαιο, μπορούμε πολύ εύκολα να προσδιορίσομε τον ρόλο των χωρών παραγωγής και εξαγωγής του αναγκαίου αυτού αγαθού στη διεξαγωγή του παγκόσμιου εμπορίου.

Οι σπουδαιότεροι εξαγωγείς πετρελαίου είναι οι χώρες της Μέσης Ανατολής, της Μαύρης Θάλασσας, της Βόρειας Θάλασσας, της Ινδονησίας, της Νιγηρίας και της Βενεζουέλας. Οι Η.Π.Α., παρόλο που έχουν πολύ μεγάλη παραγωγή, ουσιαστικά δεν συμμετέχουν στο παγκόσμιο εμπόριο πετρελαίου, γιατί ολόκληρη η εγχώρια παραγωγή τους καταναλώνεται από τις ίδιες, δεν έχουν δηλαδή καμία εξαγωγική δραστηριότητα. Αντιθέτως, καθώς η εγχώρια παραγωγή τους δεν επαρκεί για να καλύψει την τεράστια ζήτηση που αντιμετωπίζουν, εισάγουν μεγάλες ποσότητες πετρελαίου. Τα πετρέλαια γειτονικών χωρών όπως της Βενεζουέλας είναι εκείνα τα οποία βρίσκονται εγγύτερα στις Η.Π.Α., γεγονός που καθιστά τη χώρα αυτή μία εναλλακτική λύση στην τροφοδοσία των Η.Π.Α., προσφέροντάς της με αυτόν τον τρόπο ένα στρατηγικό πλεονέκτημα.

Οι μεγαλύτεροι εισαγωγείς πετρελαίου είναι οι χώρες της Δ Ευρώπης, η Ιαπωνία, η Κίνα και, όπως προαναφέρθηκε, οι Η.Π.Α. Στο σχήμα 1.6α απεικονίζονται οι βασικές θαλάσσιες διαδρομές που έχουν δημιουργηθεί για τη μεταφορά του πετρελαίου.

2) Φυσικό αέριο.

Το φυσικό αέριο είναι μεταξύ των σημαντικότερων εναλλακτικών πηγών ενέργειας, και καλύπτει όλο και περισσότερο τις συνεχώς αυξανόμενες παγκόσμιες ενεργειακές ανάγκες. Δεδομένου ότι η κατανάλωση υγροποιημένου φυσικού αερίου αυξάνεται εντυπωσιακά σε ολόκληρο τον κόσμο, συνεχώς

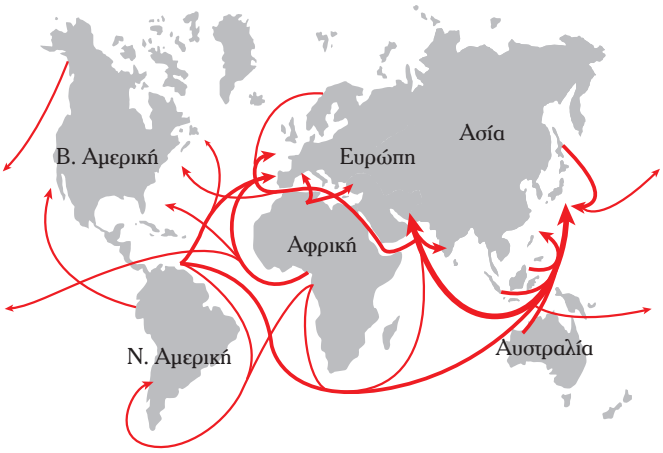


Σχ. 1.6α
Οι κυριότερες θαλάσσιες διαδρομές μεταφοράς του πετρελαίου.

[6] Ε. Σαμπράκος, *Εισαγωγή στην Οικονομική των Μεταφορών,* εκδ. Σταμούλης, Αθήνα, 2013, γ' έκδοση, σελ. 56.

αναπτύσσονται νέα προγράμματα μεταφορών αερίου. Η συνεχώς αυξανόμενη ζήτηση για φυσικό αέριο οδήγησε σε υψηλή ζήτηση εξειδικευμένων πλοίων μεταφοράς αερίου και παράλληλα προσαρμογής των τερματικών εγκαταστάσεων στην υποδοχή και εξυπηρέτηση των νέων αυτών τύπων πλοίων. Στο σχήμα 1.6β καταγράφονται οι βασικότερες διαδρομές μεταφοράς φυσικού αερίου.

Από την άλλη πλευρά έχομε τα χύδην φορτία σε ξηρή μορφή, τα οποία και συντελούν στη διαμόρφωση των παγκοσμίων θαλασσίων διαδρομών, ως εξής:



Σχ. 1.6β
Οι κυριότερες θαλάσσιες διαδρομές μεταφοράς του φυσικού αερίου.

3) Σιδηρομετάλλευμα.

Το σιδηρομετάλλευμα ανήκει στα γνωστά τέσσερα κυρίαρχα χύδην φορτία. Μεταφέρεται σε πλοία τύπου Capesize και σε παρτίδες φορτίου των 100–120.000 τόνων. Οι κυριότεροι εξαγωγείς σιδηρομεταλλεύματος είναι η Αυστραλία και η Βραζιλία κατέχοντας το 70% του παγκόσμιου όγκου εξαγωγών, η Σουηδία, ο Καναδάς, η Νότιος Αφρική, η Ινδία και η Ινδονησία με το υπόλοιπο 30%. Το σχήμα 1.6γ απεικονίζει τις βασικές θαλάσσιες διαδρομές που έχουν δημιουργηθεί για τη μεταφορά σιδηρομεταλλευμάτων.

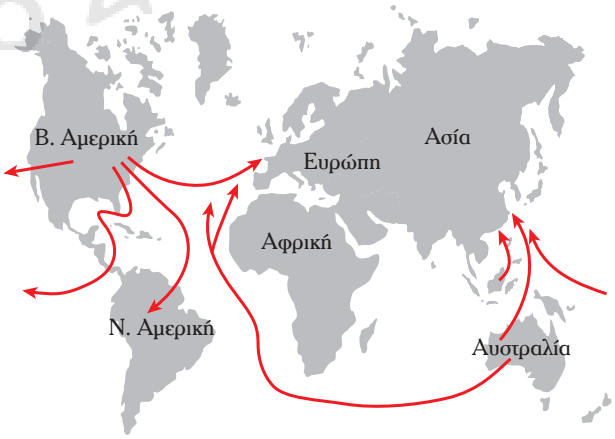
Οι εισαγωγείς σιδηρομεταλλεύματος είναι κυρίως τα κράτη εκείνα, τα οποία διαθέτουν αυτοκινητοβιομηχανία, όπως η Κίνα, η Κορέα, η Ιαπωνία και οι χώρες της Δ Ευρώπης. Σε αυτό το σημείο, αξίζει να αναφερθεί πως οι Η.Π.Α. δεν εισάγουν σιδηρομετάλλευμα, καθώς τα σύνορά τους με τον Καναδά είναι κοινά και ο ανεφοδιασμός τους γίνεται μέσω των λιμνών του.

Σχ. 1.6γ
Οι κυριότερες θαλάσσιες διαδρομές μεταφοράς του σιδηρομεταλλεύματος.

4) Άνθρακας.

Ο άνθρακας χρησιμοποιείται για την παραγωγή μεγάλου μέρους ενέργειας στον κόσμο, καθώς επίσης και σε μείγμα μαζί με σιδηρομετάλλευμα στην παραγωγή ατσαλιού. Η μεταφορά του γίνεται σε παρτίδες των 50–60.000 τόνων ή ακόμη και των 100.000 τόνων, με πλοία τύπου Panamax ή Capesize.

Οι εισαγωγείς άνθρακα είναι ουσιαστικά εκείνες οι χώρες που εισάγουν και σιδηρομετάλλευμα, δηλαδή η Ιαπωνία, η Κίνα, η Δ Ευρώπη, η Κορέα και η Βραζιλία. Οι χώρες που εξάγουν άνθρακα είναι η Αυστραλία, ο Καναδάς, η Ν Αφρική, η Βενεζουέλα, η Κολομβία και η Ινδονησία, για την οποία θα πρέπει να σημειωθεί πως παρόλο που δεν διαθέτει μεγάλα αποθέματα, εντούτοις, βρίσκεται πολύ κοντά στα μεγαλύτερα καταναλωτικά κέντρα. Στο σχήμα 1.6δ



Σχ. 1.6δ
Οι κυριότερες θαλάσσιες διαδρομές μεταφοράς του άνθρακα.

παρουσιάζονται οι κυριότερες θαλάσσιες διαδρομές που δημιούργησε το διεθνές εμπόριο του άνθρακα.

5) Δημητριακά.

Τα δημητριακά αποτελούν και αυτά ένα από τα τέσσερα βασικότερα χύδην ξηρά φορτία, το εμπόριο των οποίων δημιούργησε και καθιέρωσε την ύπαρξη βασικών θαλασσίων διαδρομών. Η μεταφορά τους γίνεται συνήθως σε παρτίδες φορτίου των 20–30.000 τόνων, με πλοία τύπου Handysize. Οι παρτίδες των δημητριακών, όπως μπορεί να παρατηρήσει κάποιος, είναι σχετικά μικρές, και αυτό οφείλεται κυρίως στο γεγονός πως αποτελούν σύνολο πολλών μικρών παρτίδων διαφορετικών μικροπαραγωγών.

Ο μεγαλύτερος και σημαντικότερος εξαγωγέας δημητριακών παγκοσμίως είναι οι Η.Π.Α., με τον μεγαλύτερο όγκο παραγωγής και εξαγωγών. Σημαντική εξαγωγική αφετηρία δημητριακών είναι επίσης η Αργεντινή, η οποία δίνει καθ' έτος δύο σοδειές, και η Αυστραλία. Από την άλλη πλευρά, εισαγωγή δημητριακών κάνουν η Αφρική, η Κίνα, η Ρωσία, η Ινδία, η Ιαπωνία, η Μέση Ανατολή και η Α Ευρώπη. Οι κυριότερες θαλάσσιες διαδρομές για τα δημητριακά, παρουσιάζονται στο σχήμα 1.6ε.

6) Βωξίτης – Αλουμίνα.

Ο βωξίτης και η αλουμίνα χρησιμοποιούνται σχεδόν πάντα σε συνδυασμό με το σιδηρομετάλλευμα, όχι όμως σε πολύ μεγάλες ποσότητες, συνεπώς οι μεταφερόμενες παρτίδες δεν είναι τόσο μεγάλες συγκριτικά με εκείνες του σιδηρομεταλλεύματος. Η μεταφορά λοιπόν πραγματοποιείται σε παρτίδες των 20–30.000 τόνων, με πλοία τύπου Handysize. Οι κυριότεροι εξαγωγείς βωξίτη και αλουμινίου (σχ. 1.6στ) είναι η Αυστραλία, η Βραζιλία, το Μαρόκο και ο Καναδάς, ενώ οι κυριότεροι εισαγωγείς είναι η Ιαπωνία, η Κίνα, η Δ Ευρώπη και η Κορέα.

Οι θαλάσσιες διαδρομές που αναπτύχθηκαν ανωτέρω είναι οι κυριότερες και βασικότερες οδοί διεξαγωγής του παγκόσμιου εμπορίου. Η δομή τους είναι σταθερή, ενώ αναλόγως με τη διάρθρωση της ζητήσεως αλλάζει ο όγκος των μεταφερομένων αγαθών. Παράλληλα, πολλές φορές μπορεί βραχυχρόνια να δημιουργηθούν προσωρινές νέες δομές διαδρομών, προκειμένου να ικανοποιηθούν νέες ή και παροδικές ανάγκες.

Σχ. 1.6ε
Οι κυριότερες θαλάσσιες διαδρομές μεταφοράς των δημητριακών.

Σχ. 1.6στ
Οι κυριότερες θαλάσσιες διαδρομές μεταφοράς του βωξίτη και της αλουμίνας.

Κεφάλαιο Δεύτερο

Πλοία και προσφορά θαλασσίων μεταφορικών υπηρεσιών

2.1 Γενικά περί της προσφοράς των θαλασσίων μεταφορικών υπηρεσιών.

Ο κλάδος των μεταφορών, που ασχολείται με τη μεταφορά των αγαθών και των επιβατών διά θαλάσσης, αποτελεί τη Ναυτιλιακή Βιομηχανία. Η προσφορά των θαλασσίων μεταφορικών υπηρεσιών εξαρτάται απόλυτα από την μορφή της αγοράς. Η μορφή της αγοράς έχει ιδιαιτερότητες, καθώς δεν διαθέτει ενιαίο χαρακτήρα, αλλά αποτελείται από διαφορετικές επιμέρους αγορές, οι οποίες διαφοροποιούνται ανάλογα με τη φύση και τον τύπο του εκάστοτε φορτίου, από τον τύπο του πλοίου, καθώς και από τη γεωγραφική διάρθρωση της εξυπηρετούμενης κάθε φορά αγοράς.

Σύμφωνα με το «Rochdale Report»[1] του 1970, ένας πλήρης και εμπεριστατωμένος ορισμός της Ναυτιλιακής Βιομηχανίας, θα μπορούσε να είναι ο ακόλουθος:

«Η Ναυτιλία είναι μία περίπλοκη βιομηχανία, μέσα στην οποία οι συνθήκες που καθορίζουν τις διαδικασίες σε έναν τομέα της δεν εφαρμόζονται απαραίτητα και σε έναν άλλο. Σε ορισμένες περιπτώσεις μπορεί να θεωρηθεί ως ένα σύνολο από αλληλοσχετιζόμενες βιομηχανίες. Τα θεμελιώδη στοιχεία της, τα πλοία, ποικίλλουν ευρύτατα σε μέγεθος και τύπο, παρέχοντας μεγάλη ποικιλία υπηρεσιών μεταφοράς για μεγάλη ποικιλία φορτίων, τα οποία πρέπει να μεταφερθούν είτε σε κοντινές είτε σε μακρινές θαλάσσιες αποστάσεις. Ωστόσο, παρόλο που κάποιος μπορεί να διαχωρίσει τομείς και αγορές στον χώρο της ναυτιλιακής βιομηχανίας, δεν μπορεί να παραγνωρίσει τη σημαντική αλληλεπίδραση και αλληλεξάρτησή τους. Πρόσθετα, πρέπει να τονισθεί πως το μεγαλύτερο μέρος της ναυτιλιακής βιομηχανίας ασχολείται με την εκτέλεση του διεθνούς εμπορίου και επομένως λειτουργεί μέσα σε ένα περίπλοκο παγκόσμιο πλαίσιο από συμφωνίες οικονομικής, πολιτικής και κοινωνικής σημασίας ανάμεσα σε ναυτιλιακές εταιρείες, φορτωτές, κυβερνητικές οργανώσεις και άλλα εμπλεκόμενα μέρη».

Στον ορισμό αυτόν, μπορούμε να διακρίνομε τα βασικά στοιχεία που χαρακτηρίζουν την Ναυτιλιακή Αγορά. Καταρχάς, καθίσταται σαφές το γεγονός πως η Ναυτιλία αποτελεί πράγματι μία ιδιαίτερη περίπτωση αγοράς, καθώς διαιρείται σε επιμέρους τομείς, με σαφείς οικονομικές και εμπορικές διακρίσεις μεταξύ τους. Επί παραδείγματι μπορούμε να αναφέρομε την ***ναυτιλία τακτικών γραμμών*** (liner shipping) και την ***ναυτιλία ελευθέρων φορτηγών πλοίων*** (tramp shipping), στις οποίες όχι μόνο οι τύποι των φορτίων που μεταφέρονται, αλλά και η ευρύτερη οικονομική τους δομή, αποτελούν στοιχεία εντελώς διαφορετικά μεταξύ τους.

Παρόλες τις διαφοροποιήσεις ανάμεσα στους επιμέρους αυτούς τομείς, η ναυτιλία μπορεί συγχρόνως να χαρακτηρισθεί και ως μία κατά κάποιον τρόπο ενιαία βιομηχανία προσφοράς θαλασσίων μεταφορικών υπηρεσιών. Το συμπέρασμα αυτό τεκμηριώνεται από το γεγονός πως ενώ η ναυτιλία γραμμών και η ναυτιλία των ελευθέρων φορτηγών πλοίων διαφέρουν ουσιαστικά, παρατηρείται πολλές φορές μία σύγκλιση. Για παράδειγμα, η ναυτιλία τακτικών γραμμών πολλές φορές διεισδύει στη μεταφορά χύδην φορτίων, ενώ γενικότερα σε περιπτώσεις υφέσεως της ναυλαγοράς, οι πλοιοκτήτες έχουν τη δυνατότητα να επιλέξουν τον τρόπο με τον οποίο θα απασχολήσουν τα πλοία τους, μεταπηδώντας από τη μία μορφή αγοράς στην άλλη.

---

[1] Το Rochdale Report εκδίδεται από το *Committee of Inquiry into Shipping* που εδρεύει στο Λονδίνο. Τα δημοσιεύματά του αφορούν σε θέματα σχετικά με τον τομέα της Ναυτιλίας.

Σ' αυτό συμβάλλει βέβαια και το γεγονός, πως λόγω των ραγδαίων τεχνολογικών εξελίξεων πολλά από τα σύγχρονα πλοία είναι σχεδιασμένα έτσι, ώστε να δραστηριοποιούνται σε περισσότερες από μία εξειδικευμένες ναυτιλιακές αγορές.

Παράλληλα, είναι πολύ σημαντικό να υπογραμμισθεί ο παγκόσμιος χαρακτήρας της ναυτιλιακής βιομηχανίας. Ως εκ τούτου, οι οικονομικές, κοινωνικές και πολιτικές εξελίξεις όχι μόνο σε εθνικό, αλλά κυρίως σε παγκόσμιο επίπεδο, είναι καθοριστικής σημασίας παράγοντες επιδράσεως.

Καθώς η παγκόσμια οικονομία αναπτύσσεται με ραγδαίους ρυθμούς, με αντίστοιχους ρυθμούς εξελίσσεται και το παγκόσμιο εμπόριο. Είναι γνωστό δε, πως το θαλάσσιο εμπόριο αντιπροσωπεύει το μεγαλύτερο μέρος του διεθνούς εμπορίου, αφού είναι δυνατή η μαζική και οικονομική διακίνηση τεραστίων ποσοτήτων αγαθών, όπως είναι τα χύδην φορτία.

Την εικόνα που παρουσιάζει το παγκόσμιο εμπόριο διά θαλάσσης, όπως αυτό καταμετράται σε τόνους αγαθών που έχουν φορτωθεί σε πλοία, μπορούμε να παρατηρήσουμε από την τελευταία έκθεση των Ηνωμένων Εθνών για τις Θαλάσσιες Μεταφορές (United Nations Review of Maritime Transport, 2016).

Σύμφωνα με την έκθεση αυτή, διαπιστώνεται μέση ετήσια αύξηση στο διεθνές θαλάσσιο εμπόριο κατά 4,13% κατά την τελευταία δεκαετία (2005-2015). Περίπου 10 δισ. τόνοι εμπορευμάτων φορτώθηκαν σε λιμάνια σε όλο τον κόσμο για πρώτη φόρα, κατά τη διάρκεια του 2015. Η αύξηση του διεθνούς εμπορίου οφείλεται κυρίως στην αυξανόμενη εγχώρια ζήτηση στην Κίνα, καθώς και στην αύξηση του εμπορίου στην κεντρική Ασία. Η αύξηση αυτή υποδεικνύει την επίδραση της επεκτεινόμενης παγκοσμιοποιήσεως του διεθνούς εμπορίου.

Στους πίνακες που ακολουθούν, παρουσιάζεται η εξέλιξη του παγκόσμιου εμπορίου. Συγκεκριμένα, στον πίνακα 2.1.1 παρουσιάζεται η ανάπτυξη του δι-

Πίνακας 2.1.1
Ανάπτυξη του διεθνούς θαλάσσιου εμπορίου.

(Εκατομμύρια τόνοι)				
Έτος	***Πετρελαιοειδή και κύρια καύσιμα***	***Κύρια χύδην φορτία***	***Άλλα ξηρά φορτία***	***Σύνολο (όλα τα φορτία)***
1970	1440	448	717	2605
1980	1871	608	1225	3704
1990	1755	986	1265	4008
2000	2163	1295	2526	5984
2005	2422	1709	2978	7109
2006	2698	1814	3188	7700
2007	2747	1953	3334	8034
2008	2742	2065	3422	8229
2009	2642	2085	3131	7858
2010	2772	2335	3302	8409
2011	2794	2486	3505	8784
2012	2841	2742	3614	9197
2013	2829	2923	3762	9514
2014	2825	2985	4033	9843
2015	2947	2951	4150	10047

Πηγή: UNCTAD[2] 2016.

[2] Ιδρυθείσα το 1964, η συνδιάσκεψη των Ηνωμένων Εθνών για το Εμπόριο και την Ανάπτυξη (UNCTAD) έχει ως πρωταρχικό σκοπό την προώθηση της συμμετοχής των αναπτυσσομένων χωρών στο παγκόσμιο εμπόριο. Κατευθύνεται προς την επίτευξη των στόχων της παρέχοντας τεχνική υποστήριξη, παρεμβατισμό απέναντι στις κυβερνήσεις τρίτων χωρών, δίνοντας κατά βάση ιδιαίτερη προσοχή στις ανάγκες των αναπτυσσομένων χωρών.

εθνούς εμπορίου σε εκατομμύρια τόνους, ανά τύπο φορτίου, για την περίοδο 1970-2014. Στον πίνακα 2.1.2 παρουσιάζεται μια πιο εμπεριστατωμένη εικόνα των παραπάνω, χωρίζοντας τις εισαγωγές από τις εξαγωγές, ανά χώρα και τύπο φορτίου. Τέλος, στο σχήμα 2.1α παρατηρούμε το μερίδιο στο θαλάσσιο εμπόριο, το οποίο κατέχουν ανεπτυγμένες και αναπτυσσόμενες χώρες.

Στις παραπάνω αναλύσεις, παρατηρείται πως ο όγκος των μεταφερομένων φορτίων παγκοσμίως, από το 1970 μέχρι το 2014, παρουσιάζει αύξηση. Όσον αφορά στο είδος του μεταφερόμενου φορτίου, η μεγαλύτερη αύξηση παρατηρείται στον τομέα των κυριοτέρων χύδην φορτίων (δηλ. σιδηρομεταλλεύματα, άνθρακας κ.λπ.). Επί πλέον, παρατηρείται πως οι αναπτυσσόμενες χώρες κατέχουν σημαντικό μερίδιο στις εισαγωγές και μάλιστα σε ποσοστό μεγαλύτερο ακόμη και από τις ανεπτυγμένες (60%, έναντι 35%).

Σύμφωνα με τα στοιχεία που δημοσίευσε πρόσφατα ο Παγκόσμιος Οργανισμός Εμπορίου, ο παγκόσμιος εμπορικός στόλος σημείωσε σημαντική άνοδο, φτάνοντας τα 1806 εκ. dwt[3] στις αρχές του 2016. Έφτασε δηλαδή σε επίπεδα κατά 3,48% υψηλότερα σε σχέση με το προηγούμενο έτος, σημειώνοντας έτσι τη θεαματικότερη αύξηση χωρητικότητας από το 1989, όταν δηλαδή ξεκίνησε η ανάκαμψη αυτού, μετά την ύφεση που έπληξε τον τομέα της ναυτιλίας την δεκαετία του '80.

Πράγματι, την 1η Ιανουαρίου του 2016 ο παγκόσμιος εμπορικός στόλος απαριθμούσε 90.917

Πίνακας 2.1.2
Παγκόσμιο θαλάσσιο εμπόριο για το έτος 2014 κατά κατηγορία φορτίου και γεωγραφική περιοχή.

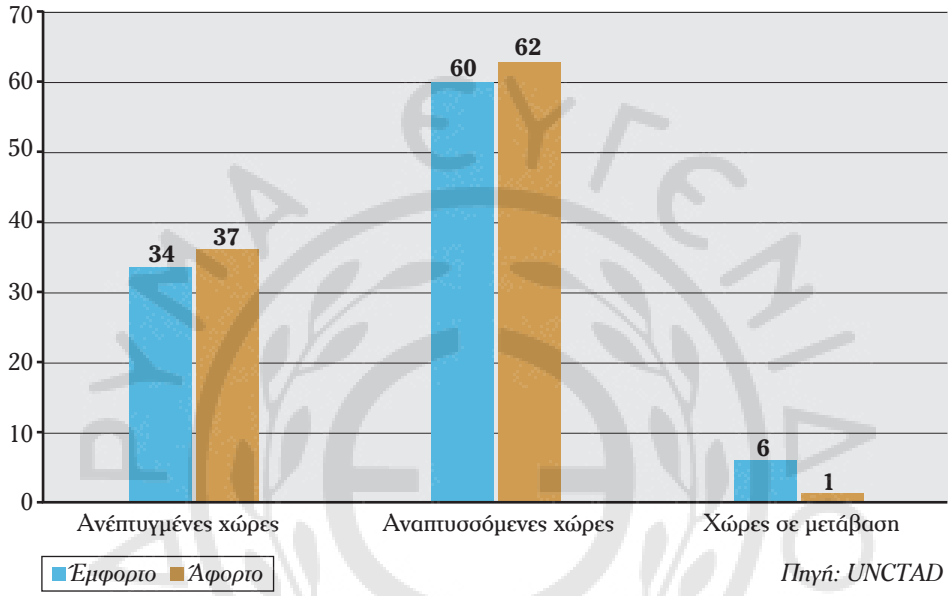
Χώρα	***Εισαγωγές***				***Εξαγωγές***			
	Σύνολο	***Αργό πετρέλαιο***	***Παράγωγα πετρελαίου***	***Ξηρό φορτίο***	***Σύνολο***	***Αργό πετρέλαιο***	***Παράγωγα πετρελαίου***	***Ξηρό φορτίο***
	Χιλιάδες τόνοι							
Κόσμος	9841,7	1710,3	1116,1	7015,3	9808,4	1861,5	1122,6	6824,2
Ανεπτυγμένες χώρες	3370,8	111,8	486,7	2772,3	3744,1	985,4	552,4	2206,3
Οικονομίες σε μετάβαση	591,2	136,1	43,4	411,8	80,1	0,9	11,2	67,9
Αναπτυσσόμενες χώρες	5879,7	1462,4	586,0	3831,3	5984,3	875,3	559,0	4550,0
Αφρική	761,3	301,4	78,3	381,6	466,0	36,4	69,3	360,3
Αμερική	1283,6	232,0	72,6	979,0	606,9	70,0	92,7	444,3
Ασία	3826,8	927,3	434,3	2465,2	4897,2	768,0	392,6	3736,5
Ωκεανία	8,1	1,6	0,9	5,5	14,2	0,9	4,4	8,9
	Μερίδιο επί τοις %							
Κόσμος	100,0	17,4	11,3	71,3	100,0	19,0	11,4	69,6
Ανεπτυγμένες χώρες	34,3	6,5	43,6	39,5	38,2	52,9	49,2	32,3
Οικονομίες σε μετάβαση	6,0	8,0	3,9	5,9	0,8	0,0	1,0	1,0
Αναπτυσσόμενες χώρες	59,7	85,5	52,5	54,6	61,0	47,0	49,8	66,7
Αφρική	7,7	17,6	7,0	5,4	4,8	2,0	6,2	5,3
Αμερική	13	13,6	6,5	14,0	6,2	3,8	8,3	6,5
Ασία	38,9	54,2	38,9	35,1	49,9	41,3	35,0	54,8
Ωκεανία	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	–	0,4	0,1

Πηγή: UNCTAD.

[3] dwt = Τόνοι Νεκρού Βάρους. Πρόκειται για περιγραφικό όρο σχετικά με τη μεταφορική ικανότητα του πλοίου. Δηλαδή πόσο βάρος μπορεί να μεταφέρει ένα πλοίο, όταν φορτώνεται μέχρι τη γραμμή φορτώσεώς του.

πλοία μέσης ηλικίας 20,3 ετών. Το σχήμα 2.1β παρουσιάζει την ποσοστιαία ετήσια ανάπτυξη του παγκόσμιου στόλου, μετρουμένου σε dwt (τόνους νεκρού βάρους), η οποία όπως εμφανίζεται, ακολουθεί μία συνεχή εντυπωσιακή θετική πορεία. Τούτο είναι αποτέλεσμα της προσθήκης νέων πλοίων στον ήδη υπάρχοντα στόλο (νεότευκτα πλοία) και της αποσύρσεως παλαιών πλοίων, που οδηγούνται προς διάλυση (scrap). Σχετικό είναι το σχήμα 2.1γ το οποίο εμφανίζει για τις τρεις μεγαλύτερες κατηγορίες πλοίων (τάνκερ, πλοία μεταφοράς χύδην φορτίων, πλοία μεταφοράς Ε/Κ) που αντιπροσωπεύουν πάνω από το 90% του συνολικού στόλου, το σύνολο των νεοεισερχόμενων (νεότευκτων) και προς διάλυση πλοίων.

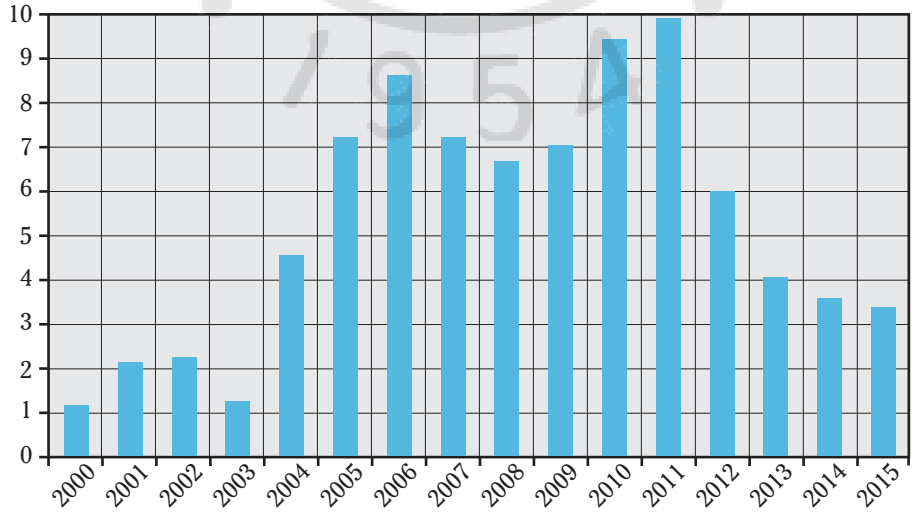
Ο πίνακας 2.1.3 καταγράφει την εξέλιξη του παγκόσμιου εμπορικού στόλου (για πλοία μεγαλύτερα των 1000 dwt) ανάλογα με τον τύπο του πλοίου (τάνκερ, πλοία μεταφοράς χύδην φορτίων, πλοία μεταφοράς Ε/Κ, πλοία γενικού φορτίου, επιβατηγά πλοία)



Πηγή: UNCTAD

Σχ. 2.1α

Παγκόσμιο θαλάσσιο εμπόριο οικονομικά ανεπτυγμένων και αναπτυσσομένων χωρών (ποσοστά χωρητικότητας κατά το 2015).



Πηγή: UNCTAD

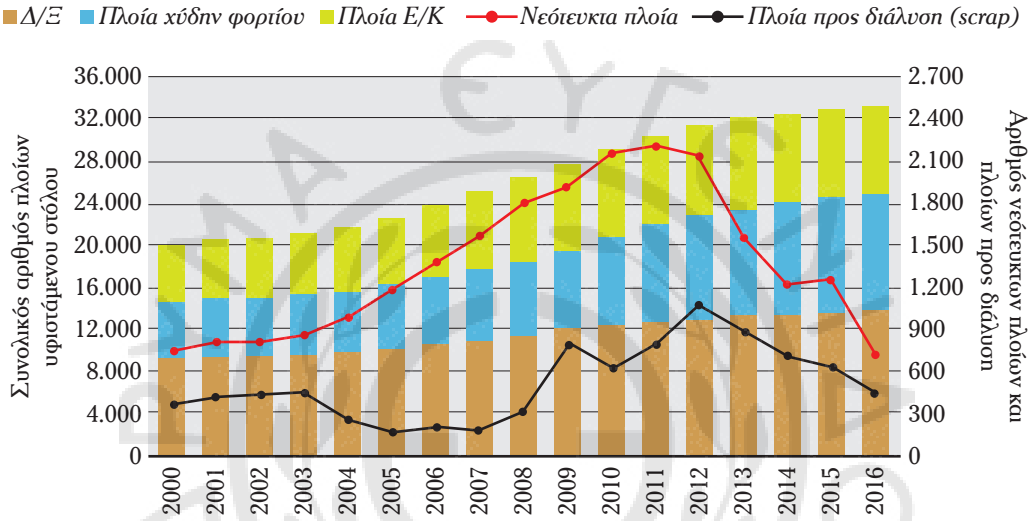
Σχ. 2.1β

Ποσοστιαία ετήσια ανάπτυξη του παγκόσμιου στόλου (dwt %).

και με την σημαία που φέρουν. Παρατηρούμε μία συνεχή αύξηση κατά την τελευταία δεκαετία (2007-2016) του παγκόσμιου εμπορικού στόλου, τόσο των πλοίων που φέρουν την εθνική τους σημαία όσο και αυτών που φέρουν σημαία άλλης εθνικότητας. Όμως ο ρυθμός αυξήσεως των πλοίων με εθνική σημαία είναι σαφώς μικρότερος (μέση ετήσια αύξηση κατά 4,07%) του αντίστοιχου με ξένη σημαία (μέση ετήσια αύξηση 9,54%), γεγονός που υποδηλώνει μια σαφή τάση προτιμήσεως των πλοιοκτητών προς μη εθνικά νηολόγια. Το σχήμα 2.1δ, το οποίο παρουσιάζει εκτός από την αύξηση της χωρητικότητας των πλοίων με ξένη σημαία και το ποσοστό αυτών στο σύνολο του παγκόσμιου εμπορικού στόλου κατά τα έτη 1995-2016, δείχνει ότι τα ¾ του στόλου έχουν πλέον στραφεί σε μη εθνικές σημαίες.

2.2 Τύποι πλοίων που δραστηριοποιούνται στις θαλάσσιες μεταφορές.

Όπως προαναφέρθηκε, κάθε φορτίο είναι ξεχωριστό λόγω της φύσεώς του και των ιδιαιτέρων



Πηγή: Clarksons Research, August 2016

Σχ. 2.1γ

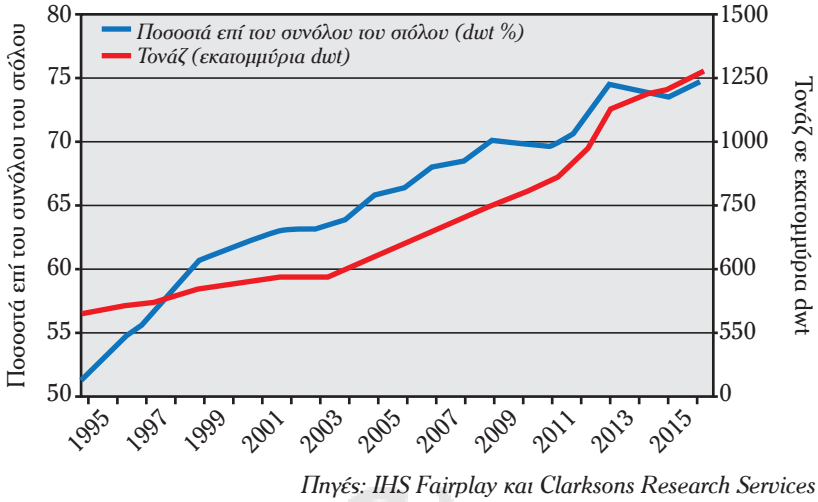
Εξέλιξη παγκόσμιου στόλου πλοίων Δ/Ξ, χύδην φορτίων και μεταφοράς Ε/Κ, με ταυτόχρονη παρουσίαση αριθμού πλοίων προς διάλυση και νεότευκτων (πλοία μεγαλύτερα των 100 G.T.).

Πίνακας 2.1.3

Εξέλιξη παγκόσμιου εμπορικού στόλου κατά τύπο πλοίου και είδος σημαίας (εθνικής και ξένης). (Στοιχεία 1ης Ιανουαρίου εκάστου έτους).

	Εθνική σημαία dwt %				***εκατ. dwt***	***Ξένη σημαία dwt %***				***εκατ. dwt***
Τύπος πλοίου	***2007***	***2012***	***2015***	***2016***	***2016***	***2007***	***2012***	***2015***	***2016***	***2016***
Δ/Ξ	32,7	31,3	28,3	28,4	168,0	66,2	68,7	71,7	71,6	424,7
Πλοία χύδην φορτίου	25,8	25,7	22,4	22,3	167,6	72,7	74,3	77,6	77,7	583,0
Πλοία μεταφοράς Ε/Κ	32,4	29,9	24,8	23,5	57,1	66.6	70,1	75,2	76,5	186,5
Πλοία γενικού φορτίου	37,0	49,7	21,3	50,9	37,0	59,4	63,0	64,6	65,3	69,7
Επιβατηγά	54,1	49,7	21,3	50,9	3,1	41,6	50,3	78,7	49,1	3,0
Σύνολο	***30,7***	***29,2***	***26,3***	***25,5***		***67,8***	***70,8***	***73,7***	***74,5***	
εκατ. dwt	***307,4***	***388,3***	***433,6***	***432,8***		***648,0***	***939,5***	***73,7***	***1266,8***	

Source: ISL, basen on Clarkson Research Services Limited (CRSL).



Πηγές: IHS Fairplay και Clarksons Research Services

Σχ. 2.1δ

Εξέλιξη παγκόσμιου εμπορικού στόλου 1995-2016 υπό ξένη σημαία και ποσοστό αυτού στο σύνολο του παγκόσμιου εμπορικού στόλου.

χαρακτηριστικών του. Λόγω αυτών των ιδιαιτεροτήτων, ανακύπτει η ανάγκη για συγκεκριμένη φροντίδα κάθε φορτίου, όχι μόνο κατά τη μεταφορά του, αλλά και κατά τη φορτοεκφόρτωση, καθώς αυτή δεν μπορεί να λάβει χώρα αποκλειστικά και μόνο από τις εγκαταστάσεις που διαθέτουν οι λιμένες. Αναγκαίες είναι λοιπόν και οι ειδικές εγκαταστάσεις στα πλοία, όπως μπορεί να είναι οι γερανοί, το σχήμα των κυτών των πλοίων κ.ά..

Από τα παραπάνω, προκύπτει το συμπέρασμα πως κάθε τύπος φορτίου δεν μπορεί να μεταφερθεί με οποιονδήποτε τύπο πλοίου. Υπάρχουν λοιπόν διαφορετικοί τύποι πλοίων, που είναι ειδικοί για τις διαφορετικές κατηγορίες φορτίων, και τα χαρακτηριστικά των οποίων είναι καθόλα διαφορετικά.

Συγκεκριμένα, έχομε:

1) Πλοία χύδην ξηρού φορτίου (σχ. 2.2α).

Σ' αυτήν την κατηγορία ανήκουν τα ***Bulk Carriers***, τα οποία είναι πλοία μεταφοράς χύδην ξηρών φορτίων. Στα Bulk Carriers το φορτίο που φορτώνεται είναι ομοιογενές και μεταφέρεται σε μεγάλες πο-

Σχ. 2.2α

Πλοίο χύδην ξηρού φορτίου.

σότητες χύμα και όχι συσκευασμένο. Ο τύπος αυτού του πλοίου είναι ένας από τους τρεις βασικούς, μαζί με τα Δ/Ξ και τα πλοία μεταφοράς Ε/Κ.

Οι μεταφορές χύδην φορτίων αναπτύχθηκαν στη δεκαετία του '50 και σήμερα καταλαμβάνουν το $^1/_3$ περίπου της παγκόσμιας χωρητικότητας. Το μεγαλύτερο Bulk Carrier του κόσμου, σήμερα είναι το ***Ore Brasil*** με 402.347 dwt.

Ανάλογα δε με το είδος του χύδην φορτίου που μεταφέρεται, τα Bulk Carriers μπορεί να είναι π.χ. ***Bulk Sugar Carrier*** (πλοίο μεταφοράς χύδην ζάχαρης), ***Bulk Cement Carrier*** (πλοίο μεταφοράς χύδην τσιμέντου), ***Bulk Salt Carrier*** (πλοίο μεταφοράς χύδην αλατιού), ***Bulk Bauxite Carrier*** (πλοίο μεταφοράς βωξίτη) κ.ο.κ..

Η κατασκευή των Bulk Carriers περιλαμβάνει πλέον ***διπλό περίβλημα*** (double-hull), σύμφωνα δηλαδή με τις προδιαγραφές που ισχύουν για τα νεοναυπηγηθέντα Δ/Ξ άνω των 5.000 τόνων dwt (MARPOL 73/78).

2) Πλοία χύδην υγρού φορτίου (σχ. 2.2β).

Σ' αυτήν την κατηγορία ανήκουν τα ***δεξαμενόπλοια*** Δ/Ξ ***(Tanker Ships)***, των οποίων τα μεγέθη ξεκινούν από μερικούς τόνους, και κυμαίνονται ανάλογα με τη χρήση για την οποία προορίζονται. Μικρού μεγέθους είναι τα Δ/Ξ που προορίζονται για συντήρηση μικρών λιμανιών ή για την κάλυψη παρακτίων αναγκών, ενώ πολύ μεγάλου μεγέθους είναι εκείνα που προορίζονται για να μεταφέρουν φορτία σε αποστάσεις πολύ μεγάλης ακτίνας.

Με τα Δ/Ξ μεταφέρεται μεγάλο εύρος προϊόντων, όπως το πετρέλαιο και τα παράγωγά του (φυσικό αέριο, χημικά, οξέα, καύσιμα κ.ά.). Ανάλογα λοιπόν με το φορτίο, μπορούμε να διακρίνομε πολλούς τύπους Δ/Ξ, όπως είναι οι παρακάτω:

α) ***Water Tanker*** (Δ/Ξ μεταφοράς νερού).

β) ***Chemical Tanker*** (Δ/Ξ μεταφοράς χημικών).

γ) ***Bunkering Tanker*** (Δ/Ξ ανεφοδιασμού καυσίμων).

δ) ***Wine Tanker*** (Δ/Ξ μεταφοράς κρασιού).

Εκτός από τους παραπάνω τύπους Δ/Ξ, τα οποία μεταφέρουν αμιγώς υγρά προϊόντα, υπάρχουν και Δ/Ξ που είναι σχεδιασμένα με ειδικές προδιαγραφές, έτσι ώστε να μεταφέρουν αέρια σε υγροποιημένη μορφή, όπως είναι τα προϊόντα υδρογονανθράκων. Τέτοια είναι τα εξής:

α) ***Liquified Natural Gas – LNG Carrier*** (πλοίο μεταφοράς υγροποιημένου φυσικού αερίου).

β) ***Liquified Petroleum Gas – LPG Carrier*** (πλοίο μεταφοράς υγροποιημένων παραγώγων πετρελαίου).

3) Πλοία γενικού φορτίου (σχ. 2.2γ).

Τα πλοία γενικού φορτίου είναι κατάλληλα διαμορφωμένα, έτσι ώστε να μεταφέρουν φορτία σε μοναδοποιημένη μορφή και μάλιστα σε εμπορευματοκιβώτια (Ε/Κ).

Σχ. 2.2β
Πλοίο χύδην υγρού φορτίου.

Μερικοί τύποι πλοίων γενικού φορτίου είναι οι εξής:

α) ***Container Ship*** (κλασικός τύπος πλοίου μεταφοράς Ε/Κ).

β) ***Vehicle Carrier*** (πλοίο μεταφοράς οχημάτων).

γ) ***Fish Carrier*** (πλοίο μεταφοράς ψαριών).

δ) ***Refrigerated Vessel*** (κλασικό πλοίο ψυγείο, μεταφοράς παντός φορτίου).

ε) ***Ro-Ro Ships*** (πλοία φορτοεκφορτώσεως με σύστημα roll-on, roll-off).

στ) ***Lo-Lo Ships*** (πλοία φορτοεκφορτώσεως με σύστημα Lift-on, Lift-off).

4) Επιβατηγά πλοία (σχ. 2.2δ).

Τα επιβατηγά πλοία (Ε/Γ) αφορούν βέβαια στις μετακινήσεις ανθρώπων, που συνήθως οφείλονται

Σχ. 2.2γ
Πλοίο γενικού φορτίου.

Σχ. 2.2δ
Επιβατηγό πλοίο.

σε λόγους αναψυχής, αλλά και επαγγελματικούς. Οι τύποι αυτών των πλοίων διαφοροποιούνται ανάλογα με τον τύπο των πλοών που εκτελούν, όπως:

α) ***Passenger Vessel*** (επιβατηγό πλοίο).

β) ***Cruise Liner*** (κρουαζιερόπλοιο γραμμής).

γ) ***Ro-Ro/Passenger*** (επιβατηγό-οχηματαγωγό πλοίο).

5) Πλοία με εναλλακτικές λύσεις (σχ. 2.2ε).

Εκτός από τους παραπάνω τύπους πλοίων, τα οποία χρησιμοποιούνται προκειμένου να εξυπηρετήσουν τις εκάστοτε αμιγείς μορφές φορτίων, υπάρχει η δυνατότητα εναλλακτικής χρησιμοποιήσεως κάποιων τύπων πλοίων, ούτως ώστε να εξυπηρετούν τη μεταφορά διαφορετικών φορτίων.

Τέτοια πλοία είναι τα εξής:

α) ***Γενικού φορτίου με εναλλακτικές χρήσεις***, δηλαδή:

- ***Container/Pallet Ship*** (πλοίο μεταφοράς παλετών, αλλά και Ε/Κ).
- ***Ro-Ro/Container Ship*** (πλοίο με σύστημα μεταφοράς roll-on, roll-off, αλλά και για Ε/Κ).
- ***Container/Ro-Ro/Lo-Lo/General Cargo/ Break Bulk Cargo*** (πλοίο πολλαπλών χρήσεων, «multipurpose», δηλ. σχεδιασμένο με συστήματα lift-on, lift-off, με roll-on, roll-off, για μεταφορά παραδοσιακών γενικών φορτίων, αλλά ακόμη και χύδην, σε μικρές ποσότητες).

β) ***Χύδην φορτίου με εναλλακτικές χρήσεις***, δηλαδή:

- ***Bulk/Oil Carrier*** (για μεταφορά χύδην ξηρού φορτίου με δυνατότητα μεταφοράς και πετρελαίου).
- ***Ore/Bulk/Oil*** (για μεταφορά σιδηρομεταλλεύματος, χύδην ξηρού και πετρελαίου).
- ***Ore/Coal Carrier*** (για μεταφορά σιδηρομεταλλεύματος και άνθρακα).

γ) ***Επιβατηγά με εναλλακτικές χρήσεις***, όπως:

- ***Passenger/Container*** (για μεταφορά Ε/Κ και επιβατών).
- ***Passenger/Cargo*** (για μεταφορά γενικού φορτίου, αλλά και επιβατών).
- ***Train/Vehicle Ferry*** (πορθμείο για μεταφορά επιβατών, τρένων, καθώς και όλων των μορφών οχημάτων).

Εκτός όμως από τους προαναφερθέντες τύπους πλοίων, οι οποίοι διαχωρίζονται μεταξύ τους σχετικά με το ***μεταφερόμενο φορτίο***, υπάρχουν και κάποια άλλα πλοία, τα οποία δεν χρησιμοποιούνται αμιγώς στον τομέα των μεταφορών, είναι όμως πολύ χρήσιμα, καθώς εξυπηρετούν ***ειδικές υπηρεσίες*** και ***υπηρεσίες βοηθητικής ναυτιλίας.***

Η χρήση των πλοίων αυτών αφορά σε πολυπληθείς σκοπούς, όπως σε επισκευές που δεν μπορούν να πραγματοποιηθούν παρά μόνον εν πλω, στο σπάσιμο των πάγων, στο πέρασμα καλωδίων και σωλήνων κάτω από τη θαλάσσια επιφάνεια κ.ά.. Ενδεικτικά, αναφέρομε μερικά από τα πλοία αυτού του τύπου:

Σχ. 2.2ε
Πλοίο με εναλλακτικές χρήσεις.

α) ***Pipe Laying Barge*** (φορτηγίδα ποντίσεως σωλήνων).

β) ***Cable Laying Vessel*** (πλοίο ποντίσεως καλωδίων).

γ) ***Repair Ship*** (πλοίο ειδικό για επιδιορθώσεις).

δ) ***Icebreaker*** (παγοθραυστικό).

ε) ***Salvage Vessel*** (διασωστικό πλοίο).

στ) ***Antipollution Vessel*** (αντιρρυπαντικό πλοίο).

ζ) ***Pipe Carrier*** (πλοίο για πόντιση σωλήνων).

η) ***Oceanographic Vessel*** (ωκεανογραφικό πλοίο).

θ) ***Tug/Fire Float*** (ρυμουλκό πυροσβεστικό πλοίο).

ι) ***Drilling Vessel*** (πλοίο-τρυπάνι).

ια) ***Incinerator and Waste Disposal*** (πλοίο διαθέσεως αποβλήτων).

ιβ) ***Special Purpose Carrier*** (πλοίο ειδικών μεταφορών).

2.3 Ελεύθερα φορτηγά.

Η ναυτιλιακή βιομηχανία διακρίνεται όπως είδαμε σε δύο μεγάλες κατηγορίες, την ***ναυτιλία γραμμών*** και την ***ναυτιλία ελευθέρων φορτηγών*** (tramps) με σαφείς διακρίσεις μεταξύ τους, τόσο στην οικονομική τους δομή, όσο και στα είδη των φορτίων που μεταφέρουν. Ο διαχωρισμός αυτός προκύπτει κυρίως από το γεγονός πως τα διακινούμενα φορτία χαρακτηρίζονται από πληθώρα διαφοροποιήσεων στα βασικά χαρακτηριστικά τους, καθώς και στις απαιτήσεις χειρισμού τους. Έτσι λοιπόν, το κάθε φορτίο, λόγω των διαφορετικών ευκαιριών που έχει για χρήση, μπορεί να μεταφέρεται συσκευασμένο ή μη, μπορεί να μεταφέρεται σε χύδην μορφή ή σε άλλες περιπτώσεις να απαιτείται συχνότητα και τακτικότητα στα δρομολόγια της μεταφοράς του.

Ανάλογα λοιπόν με τους παραπάνω παράγοντες, η ναυτιλιακή βιομηχανία χωρίζεται σε δύο μεγάλες αγορές. Στην αγορά των ***ελευθέρων φορτηγών πλοίω***ν (tramp shipping) και στην αγορά των ***πλοίων τακτικών γραμμών*** (liner shipping).

Η διαφοροποίηση των δύο αυτών αγορών είναι αρκετά έντονη και εκτείνεται σε κάθε επίπεδο οργανώσεως και δραστηριότητάς τους, από τον τρόπο οργανώσεως των εταιρειών μέχρι τον τρόπο λειτουργίας και εκμεταλλεύσεως των πλοίων. Οι δύο αυτές αγορές είναι τόσο διαφορετικές, ώστε συχνά γίνεται αναφορά για δύο ξεχωριστές βιομηχανίες.

Στην πρώτη περίπτωση λοιπόν, στη ναυτιλία των ***ελευθέρων φορτηγών πλοίων***, δύο είναι τα κυριότερα χαρακτηριστικά:

1) Η αγορά λειτουργεί ανταγωνιστικά και οι τιμές των ναύλων διαμορφώνονται από τις δυνάμεις της προσφοράς και της ζητήσεως, και

2) τα φορτία που διακινούνται είναι κυρίως χύδην φορτία (ξηρά ή υγρά).

2.3.1 Ζήτηση για μεταφορά των κυριοτέρων χύδην φορτίων.

Τα χύδην φορτία (άνθρακας, σιτηρά, βωξίτης και αλουμίνα, φωσφάτα κ.ά.) που διακινούνται μέσω των ελευθέρων φορτηγών πλοίων, αποτελούνται από προϊόντα όπως είναι τα δημητριακά, η ζάχαρη, τα σιδηρομεταλλεύματα κ.λπ.. Τα φορτία αυτά, λόγω της φύσεώς τους, μεταφέρονται σε ποσότητες, τέτοιες, ώστε να συμπληρώσουν τη χωρητικότητα ολόκληρου του πλοίου.

Τα κυριότερα κέντρα εξαγωγής τους βρίσκονται διάσπαρτα σε ολόκληρη τη Γη, ενώ παράλληλα οι χώρες στις οποίες απευθύνεται το μεγαλύτερο μέρος των εισαγωγών αυτών των προϊόντων είναι εκείνες της Δ Ευρώπης, των Η.Π.Α. και της Ιαπωνίας.

Η ζήτηση χωρητικότητας για τα χύδην φορτία είναι ως επί το πλείστον ανελαστική ως προς τις μεταβολές των ναύλων, γεγονός λογικό, αφού τα χύδην φορτία στην πλειονότητά τους αποτελούν αγαθά πρώτης ανάγκης. Ως εκ τούτου, η ζήτηση για τα κυριότερα χύδην φορτία λαμβάνει πολύ υψηλά μεγέθη, ενώ πολλές φορές υπόκειται σε διακυμάνσεις, οφειλόμενες στις διεθνείς πολιτικές και οικονομικές συγκυρίες. Χαρακτηριστικό παράδειγμα είναι η διακύμανση στη ζήτηση πετρελαίου, που προέρχεται από τις μεταβολές στην τιμή του και το οποίο αποτελεί ένα από τα σημαντικότερα χύδην φορτία.

Τα χύδην φορτία μεταφέρονται συνήθως σε παρτίδες φορτίων μεγαλύτερες των 2–3.000 τόνων και τα κυριότερα αυτών μπορούν να διαχωρισθούν ως εξής:

1) Χύδην υγρά φορτία (liquid bulks).

Το μέγεθος κάθε παρτίδας κυμαίνεται από 1.000 έως και 500.000 τόνους. Τα υγρά φορτία μεταφέρονται χύμα, αποθηκεύονται σε δεξαμενές, ενώ ο χειρισμός τους γίνεται με αντλίες.

Σ' αυτήν την κατηγορία, το αργό πετρέλαιο και τα παράγωγα αυτού καταλαμβάνουν το μεγαλύτερο μέρος από πλευράς ζητήσεως χωρητικότητας, ενώ παράλληλα δεν προϋποθέτουν ειδικές απαιτήσεις

χειρισμού, σε αντίθεση με άλλα χύδην υγρά φορτία, όπως είναι τα χημικά.

2) Τα πέντε κύρια χύδην ξηρά φορτία (five major bulks).

Τα κύρια πέντε φορτία είναι το σιδηρομετάλλευμα, τα σιτηρά, ο άνθρακας, τα φωσφάτα και ο βωξίτης. Τα φορτία αυτά έχουν ***συντελεστή στοιβασίας***[4] από 20 – 55 κυβικά πόδια ανά τόνο (f^3/tn).

Αντικείμενο κύριας απασχολήσεως των πλοίων μεταφοράς χύδην ξηρών φορτίων είναι η θαλάσσια μεταφορά του άνθρακα. Ο άνθρακας –και ο ανθρακίτης– χρησιμοποιούνται από τις βαριές βιομηχανίες μετάλλου, καθώς το κόστος τους είναι χαμηλότερο από το πετρέλαιο.

Βασική απασχόληση επίσης των πλοίων μεταφοράς χύδην φορτίων, είναι η μεταφορά σιδήρου, χάλυβα και παλαιοσίδηρου. Η ζήτηση γι' αυτά τα φορτία, προέρχεται από κράτη, τα οποία αναπτύχθηκαν βιομηχανικά σχετικά πρόσφατα, όπως είναι η Ινδία, η Χιλή, η Βραζιλία, το Μεξικό, το Περού, το Αφγανιστάν κ.ά.. Τα φορτία παλαιοσίδηρου εξάγονται κυρίως από την Αμερική, η οποία εξάγει το 75% του συνόλου του παλαιοσίδηρου στην Ιαπωνία και το υπόλοιπο 25% στη Β Ευρώπη και στην Ιταλία.

3) Τα δευτερεύοντα χύδην ξηρά φορτία (minor bulks).

Τα βασικότερα είδη αυτής της κατηγορίας είναι ο χάλυβας, το τσιμέντο, τα προϊόντα αλουμινίου, η ζάχαρη, το αλάτι κ.λπ..

Όσον αφορά στη ζάχαρη, η Κούβα είναι η χώρα με τη μεγαλύτερη παραγωγή παγκοσμίως, ενώ η θαλάσσια μεταφορά της εξαρτάται από την ετήσια σοδειά, η οποία είναι εποχιακή. Κατά τη μεταφορά της απαιτείται ιδιαίτερη προσοχή στη στοιβασία και στον αερισμό, καθώς το προϊόν αυτό διακρίνεται από την ιδιαίτερη τάση να υγροποιείται υπό υψηλές θερμοκρασίες, γεγονός που απειλεί άμεσα την ευστάθεια του πλοίου. Τα κυριότερα λιμάνια φορτώσεως ζάχαρης βρίσκονται στην Κούβα και στις Φιλιππίνες.

Στα δευτερεύοντα χύδην φορτία περιλαμβάνεται και ένα ιδιαίτερης φύσεως, το ορυκτό χρώμιο (chrome ore), το οποίο συνήθως χρησιμοποιείται για την κατασκευή ειδικής κατηγορίας χάλυβα. Οι ναυλωτές των Η.Π.Α. κατέχουν την πρώτη θέση στις ναυλώσεις αυτού του είδους. Ως εκ τούτου, το μετάλλευμα αυτό αποτελεί σταθερή απασχόληση για τα πλοία μεταφοράς χύδην ξηρών φορτίων. Μερικά από τα κυριότερα λιμάνια φορτώσεώς του, είναι τα εξής: ***ΝΑ Αφρική:*** Beira, Lorenco Marques, ***Δ Ακτή Αφρικής:*** Freetown, Luanda, ***Αλβανία:*** Duues, ***Κούβα:*** Antilla, Felton, Moa Bay, ***Άγιος Δομίνικος:*** Puerto Plata, ***Ελλάδα:*** Αγία Μαρίνα Βόλου, ***Ινδία:*** Calcutta, ***Ιράν:*** Khouamshar, ***Νέα Καληδονία:*** Noumea, Pagoumene.

2.3.2 Προσφορά χωρητικότητας για μεταφορά των χύδην φορτίων.

Η αγορά των ελευθέρων φορτηγών πλοίων χαρακτηρίζεται από το γεγονός ότι λαμβάνει χώρα κάτω από συνθήκες πλήρους ανταγωνισμού, γεγονός που σημαίνει πως οι δυνάμεις της προσφοράς και της ζητήσεως δημιουργούν την ισορροπία στην αγορά και καθορίζουν τις εκάστοτε τιμές των ναύλων. Ο πλοιοκτήτης, λοιπόν, δεν έχει παρά να επιλέξει ανάμεσα στο να ναυλώσει το πλοίο του σύμφωνα με τα επίπεδα εκείνα στα οποία κυμαίνεται η ναυλαγορά ή να το παροπλίσει –σε περιόδους υφέσεως– περιμένοντας την αγορά να ανακάμψει. Σε κάθε περίπτωση, συμφέρει τον πλοιοκτήτη να αποδέχεται ναύλους, οι οποίοι του καλύπτουν το μεταβλητό του κόστος.

Το μέγεθος της προσφοράς αφορά στη χωρητικότητα ενός πλοίου. Στην περίπτωση των ελευθέρων φορτηγών πλοίων, λόγω της φύσεως των μεταφερομένων φορτίων και του μεγέθους της ζητήσεως αυτών, η προσφορά αφορά –όπως αναφέρθηκε παραπάνω– στο σύνολο της χωρητικότητας ενός πλοίου, βάσει ενός προκαθορισμένου κάθε φορά ναυλοσυμφώνου.

Καθώς η αγορά διακρίνεται από συνθήκες ανταγωνισμού, στην προσφορά χωρητικότητας των χύδην φορτίων μπορούμε να διακρίνομε τα εξής:

1) Οι ναυτιλιακές μονάδες που δραστηριοποιούνται σ' αυτήν την αγορά είναι πολυάριθμες και διασπαρμένες σε ολόκληρη την υφήλιο.

2) Για τα περισσότερα χύδην φορτία δεν απαιτούνται ιδιαίτερες συνθήκες και φροντίδα για τη μεταφορά τους, οπότε ο όγκος της προσφοράς χωρητικότητας εξαρτάται από άλλα ποιοτικά χαρακτηριστικά, όπως είναι η ταχύτητα.

3) Οι ναύλοι εμφανίζουν συνεχείς μεταβολές,

[4] Συντελεστής στοιβασίας είναι ο όγκος σε κυβικά πόδια, που χρειάζεται για να στοιβαχθεί ένας τόνος εμπορεύματος.

έτσι ώστε να επιτυγχάνεται κάθε φορά η ισορροπία μεταξύ προσφοράς και ζητήσεως.

4) Λόγω του ανταγωνιστικού χαρακτήρα της αγοράς, η προσφορά χωρητικότητας πολλές φορές διακρίνεται από μεταβολές, ακολουθώντας αυτές της ζητήσεως, οι οποίες οφείλονται στις κυκλικές διακυμάνσεις της παγκόσμιας οικονομίας, στην εμπορική πολιτική των διαφόρων κυβερνήσεων κ.λπ..

2.3.3 Οργάνωση της ναυλαγοράς στα ελεύθερα πλοία. Βασικοί τύποι ναυλοσυμφώνων.

Η ικανοποίηση της ζητήσεως χωρητικότητας των χύδην φορτίων γίνεται με την σύναψη ναυλοσυμφώνων μεταξύ φορτωτή και μεταφορέα. Τα ναυλοσύμφωνα αυτά υπογράφονται βάσει των τιμών των ναύλων που διαμορφώνονται στην αγορά, και αναλόγως με τον τύπο των πλόων που κάθε φορά εκτελούνται, περιλαμβάνουν και διαφορετικούς όρους.

Στην αγορά των ελευθέρων φορτηγών πλοίων, υπάρχουν οι ακόλουθες τέσσερεις μορφές ναυλοσυμφώνων:

1) Ναύλωση κατά ταξίδι (voyage charter).

Η συμφωνία αυτού του τύπου περιλαμβάνει τη ναύλωση ενός πλοίου, για ένα ή περισσότερα ταξίδια. Η τιμή του ναύλου καθορίζεται κάθε φορά με βάση το κατά μονάδα βάρος του φορτίου ή τον όγκο του. Σε περιπτώσεις όπου το πλοίο ζητηθεί να ναυλωθεί για επί πλέον ταξίδι ή ταξίδια, συμφωνείται επίναυλος, ο οποίος αναφέρεται στο σύνολο του φορτίου και όχι μόνο στην ποσότητα που θα φορτωθεί στο επόμενο λιμάνι.

Οι ναύλοι μπορεί να περιλαμβάνουν κάθε φορά, αναλόγως με τους όρους που συμφωνούνται, τα εξής:

α) Το *κόστος φορτώσεως* και *εκφορτώσεως του εμπορεύματος*. Σήμερα, αυτό το κόστος συνήθως δεν συμπεριλαμβάνεται, καθώς τις περισσότερες φορές η φορτοεκφόρτωση λαμβάνει χώρα σε εγκαταστάσεις των φορτωτών και των παραληπτών.

β) *Μόνο το κόστος φορτώσεως* ή *μόνο το κόστος εκφορτώσεως* (free out και free in αντιστοίχως).

γ) *Μόνο το κόστος μεταφοράς των εμπορευμάτων*, καθώς και το *κόστος παραμονής στα λιμάνια*, αλλά όχι το κόστος φορτοεκφορτώσεως, το οποίο επιβαρύνει αντίστοιχα τον φορτωτή και τον παραλήπτη.

2) Χρονοναύλωση (time charter).

Σ' αυτήν την περίπτωση, συμφωνείται η ναύλωση του πλοίου για ένα συγκεκριμένο χρονικό διάστημα. Ο ναύλος καθορίζεται ανάλογα με τις συνθήκες της ναυλαγοράς και καταβάλλεται προκαταβολικά κάθε 15 ημέρες ή κάθε μήνα. Μερικές φορές, όταν είναι δύσκολο να προκαθοριστεί η ακριβής χρονική διάρκεια ενός ταξιδιού, η ναύλωση πραγματοποιείται για το χρονικό διάστημα που θεωρείται αναγκαίο για την εκτέλεση αυτού.

3) Ναύλωση γυμνού πλοίου (bare boat charter).

Το πλοίο εδώ ναυλώνεται κατάλληλα για την πραγματοποίηση ταξιδιών, χωρίς όμως να είναι επανδρωμένο και εξοπλισμένο. Όταν μιλάμε για πλοίο «γυμνό», εννοούμε πλοίο το οποίο δεν περιλαμβάνει πλήρωμα, τρόφιμα, εφόδια και αναλώσιμα υλικά, ώστε να πραγματοποιήσει ένα ταξίδι. Η ευθύνη για την επάνδρωση του πλοίου αυτού βαρύνει τον ναυλωτή, μαζί με την ευθύνη για τη συντήρηση και την ασφάλιση. Ο ναύλος καθορίζεται ανάλογα με τις συνθήκες της ναυλογοράς και καταβάλλεται προκαταβολικά κάθε 15 ημέρες ή κάθε μήνα. Αυτός ο τύπος ναυλώσεως επιλέγεται συνήθως από επιχειρηματίες με εμπειρία, οι οποίοι, χωρίς να δεσμεύσουν μεγάλα κεφάλαια για την απόκτηση ενός πλοίου, το «εκμισθώνουν», προκειμένου να το εκμεταλλευτούν.

4) Συμβόλαιο εργολαβικής μεταφοράς φορτίων.

Σ' αυτόν τον τύπο ναυλώσεως, ο πλοιοκτήτης αναλαμβάνει να μεταφέρει καθορισμένο όγκο φορτίου, μεταξύ συγκεκριμένων λιμένων αφετηρίας και προορισμού, για μεγάλο χρονικό διάστημα, χρησιμοποιώντας δικά του πλοία ή ακόμα και ναυλώνοντας πλοία τρίτων. Ο ναύλος που καταβάλλεται αλλά και οι υπόλοιποι όροι που καθορίζουν το ναυλοσύμφωνο, καθορίζονται όπως και στη ναύλωση κατά ταξίδι.

2.4 Πλοία τακτικών γραμμών.

2.4.1 Ορισμοί.

Τα πλοία που δραστηριοποιούνται στην αγορά τακτικών γραμμών (liners), απασχολούνται με τη μεταφορά των γενικών φορτίων. Το γεγονός όμως αυτό δεν αποκλείει την περίπτωση να μεταφέρονται ενίοτε και μικρές ποσότητες χύδην φορτίων.

Τα γενικά φορτία αποτελούν προϊόντα της βιομηχανίας και της βιοτεχνίας, έχουν υψηλό κόστος και οι ποσότητες που μεταφέρονται είναι μικρές σε σχέση

με εκείνες που μεταφέρονται στην περίπτωση των χύδην φορτίων, επομένως δεν επαρκούν για τη συμπλήρωση της χωρητικότητας ενός πλοίου.

Η μεταφορά των γενικών φορτίων διακρίνεται από συχνές και τακτικές δρομολογιακές απαιτήσεις. Τα πλοία που απασχολούνται σ' αυτήν την αγορά, οφείλουν να διαθέτουν ιδιαίτερα τεχνικά χαρακτηριστικά, καθώς τα φορτία που μεταφέρουν απαιτούν ειδικές εγκαταστάσεις για τη φορτοεκφόρτωσή τους αλλά και, πολλές φορές, κατά τη διάρκεια της παραμονής τους στο πλοίο.

2.4.2 Η δομή των φορτίων στα πλοία τακτικών γραμμών.

Τα γενικά φορτία παρουσιάζουν τεράστια ποικιλία. Μπορεί να είναι για παράδειγμα αυτοκίνητα ή ακόμη και είδη ενδύσεως. Λόγω της τεράστιας αυτής διαφοροποιήσεως, είναι λογικό πως θα διαθέτουν και τελείως διαφορετικά φυσικά χαρακτηριστικά. Κάποια εμπορεύματα μπορεί να είναι πολύ ογκώδη, άλλα μπορεί να χρήζουν ειδικής μεταχειρίσεως, ενώ άλλων η μεταφορά μπορεί να ενέχει κάποιο βαθμό επικινδυνότητας.

Αυτά τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά που διαθέτουν τα διάφορα φορτία, αλλά ιδίως οι ιδιομορφίες του καθενός, δημιουργούν την ανάγκη για μεταξύ τους διαχωρισμό. Υπάρχουν ακόμη και κάποια άλλα που δεν επιτρέπεται να στοιβάζονται σε μικρές μεταξύ τους αποστάσεις (μη συμβατά φορτία). Σ' αυτές τις περιπτώσεις λοιπόν, κάθε φορτίο πριν τη φόρτωσή του στο πλοίο σημαίνεται ανάλογα με το φορτίο που περιέχει.

Τα γενικά φορτία της ναυτιλίας τακτικών γραμμών, μπορούν να διαχωριστούν ως εξής, ανάλογα με τα φυσικά τους χαρακτηριστικά:

1) Φορτία ψύξεως και καταψύξεως.

Όπως γίνεται αντιληπτό, τα φορτία ψύξεως και καταψύξεως, είναι φορτία που είναι απαραίτητο να μεταφερθούν σε τέτοιες συνθήκες από πλευράς θερμοκρασίας, ούτως ώστε να μην υποστούν αλλοιώσεις. Τέτοια φορτία είναι το κρέας, κατεψυγμένο ή μη, και τα ψάρια. Βασικό μέλημα κατά τη μεταφορά των φορτίων αυτών, είναι η διατήρηση της θερμοκρασίας ψύξεως ή καταψύξεως σε σταθερά επίπεδα. Για να επιτευχθεί αυτό, θα πρέπει να δοθεί ιδιαίτερη προσοχή στη θερμομόνωση των κυτών του πλοίου, αφού η παραμικρή μεταβολή στη θερμοκρασία μπορεί να προκαλέσει σοβαρές αλλοιώσεις στο φορτίο.

2) Φορτία ελεγχόμενης θερμοκρασίας.

Στην κατηγορία αυτή ανήκουν τα ευπαθή και ευαίσθητα φορτία που διατρέχουν κίνδυνο αλλοιώσεως. Τέτοια φορτία είναι για παράδειγμα τα φρούτα και τα γαλακτοκομικά. Τα φορτία αυτά ενέχουν κίνδυνο αλλοιώσεως, κυρίως λόγω εκλύσεως διοξειδίου του άνθρακα κατά τη μεταφορά τους. Για τον λόγο αυτόν, τα κύτη των πλοίων που τα μεταφέρουν είναι κατάλληλα εξοπλισμένα με συστήματα εξαερισμού, προκειμένου να απομακρύνουν το διοξείδιο του άνθρακα και να επιβραδυνθεί η διαδικασία αλλοιώσεώς τους.

3) Μοναδοποιημένα φορτία.

Εδώ και αρκετά χρόνια, έχει εμφανιστεί ένας νέος τρόπος μεταφοράς των φορτίων, η ***μοναδοποίηση*** (unitization) και ιδιαίτερα η τοποθέτηση των προϊόντων σε ***εμπορευματοκιβώτια*** (Ε/Κ) (containers). Ο τρόπος αυτός παρέχει ευχέρεια για ευκολότερη αλλά και ταχύτερη φορτοεκφόρτωση, γεγονός που συμβάλλει στη μείωση του χρόνου παραμονής των πλοίων στα λιμάνια, και ως εκ τούτου στη μείωση του κόστους. Επί πλέον, αποφεύγονται οι καθυστερήσεις στους τερματικούς σταθμούς φορτοεκφορτώσεως τόσο στα λιμάνια, όσο και στις χερσαίες εγκαταστάσεις, κατά τη μεταφόρτωσή τους στα λοιπά μεταφορικά μέσα, προκειμένου τα προϊόντα αυτά να συνεχίσουν το ταξίδι τους.

4) Ειδικά φορτία.

Ως ειδικά φορτία νοούνται εκείνα τα οποία κατά τη μεταφορά τους απαιτούν ιδιαίτερη προσοχή και φροντίδα, καθώς και ιδιαίτερη μεταχείριση. Τέτοια φορτία μπορεί να είναι επικίνδυνα, π.χ. τοξικά υλικά, επικίνδυνα ζώα κ.λπ..

2.4.3 Τύποι τακτικών γραμμών και πλοίων.

Στις γραμμές συγκοινωνιακού χαρακτήρα συναντάμε δύο κυρίως τύπους πλοίων:

1) Τα ***κλασικά φορτηγά πλοία γενικού φορτίου*** (general cargo), και

2) τα νεότερα και ευρέως χρησιμοποιούμενα ***πλοία μεταφοράς Ε/Κ τακτικών δρομολογίων***.

Ευρεία εφαρμογή συναντά η μοναδοποίηση των φορτίων, κατά την οποία τα φορτία ομαδοποιούνται σε ομοιόμορφες μονάδες και φορτώνονται στο πλοίο με τη βοήθεια γερανών που διαθέτει το ίδιο το πλοίο.

Μορφές μοναδοποιήσεως υπάρχουν πολλές, ανάλογα με τη φύση του φορτίου που κάθε φορά μεταφέρεται. Οι σημαντικότερες είναι οι εξής:

1) Οι ***παλέτες***. Πρόκειται για ξύλινες βάσεις, πάνω στις οποίες τοποθετείται και δένεται το φορτίο. Οι παλέτες αποτελούν μία από τις πιο εξελιγμένες και αποτελεσματικές μορφές μοναδοποιήσεως.

2) Οι ***μπάλες φορτίου***. Το φορτίο σ' αυτήν την περίπτωση ομαδοποιείται σε μεγάλα, ομοιόμορφα (και ισοβαρή) δέματα, συνήθως με τη βοήθεια μεγάλων σάκων. Η μορφή αυτή αποτελεί την πιο απλή μορφή μοναδοποιήσεως φορτίου.

3) Τα ***εμπορευματοκιβώτια*** (Ε/Κ). Αποτελεί την πιο εξελιγμένη και διαδεδομένη μορφή μοναδοποιήσεως. Το εμπόρευμα στοιβάζεται σε Ε/Κ, τα οποία είναι σταθερών διαστάσεων. Η πιο συνηθισμένη μορφή διαστάσεων είναι αυτή των TEU's (Twenty Equivalent Units), δηλαδή 20x8x8 πόδια, ενώ τα μεγαλύτερα είναι 40x8x8 πόδια. Το μεγαλύτερο πλεονέκτημα των Ε/Κ είναι πως η φόρτωση και η εκφόρτωσή τους διεξάγεται με μεγάλη ευκολία, μέσω γερανών, ενώ επί πλέον δεν είναι αναγκαία η απασχόληση μεγάλου πλήθους εργατών. Παράλληλα, τα Ε/Κ καθιστούν εύκολη και άνευ εμποδίων τη μετακίνηση των εμπορευμάτων, εφόσον μπορούν να φορτωθούν και να μεταφερθούν σχεδόν με οποιοδήποτε μέσο (φορτηγό αυτοκίνητο, τρένο, αεροπλάνο και βέβαια πλοίο).

Ολοένα και περισσότερο παρατηρείται η τάση για αντικατάσταση των κλασικών φορτηγών πλοίων γενικού φορτίου με πλοία Ε/Κ. Αυτό οφείλεται σε πολλούς λόγους, οι οποίοι σχετίζονται με την εξοικονόμηση κόστους κυρίως, αλλά και με θέματα διευκολύνσεως των μεταφορών και της φορτοεκφορτώσεως.

Το σύστημα για τη μεταφορά Ε/Κ αναπτύχθηκε αρχικά στις ΗΠΑ το 1970, όπου και πραγματοποιούνταν το 35% της παγκόσμιας κινήσεως Ε/Κ. Το 44% πραγματοποιούνταν στην Ευρώπη, το 9% στην Άπω Ανατολή και το 13% στον υπόλοιπο κόσμο.

Υπάρχουν επίσης και πλοία Ε/Κ και αυτοκινήτων, τα γνωστά Ro-Ro (Roll-on, Roll-off). Ιδιαίτερο χαρακτηριστικό τους είναι η χρήση συστημάτων κεκλιμένων ραμπών για την ευκολότερη διαχείριση του φορτίου, ενώ παράλληλα κινούνται με πολύ υψηλές ταχύτητες.

Όσον αφορά στα συμβατικά φορτηγά πλοία, αυτά διακρίνονται από το σοβαρό μειονέκτημα πως λόγω της αδυναμίας τους για παραλαβή μοναδοποιημένων φορτίων, χρειάζονται πολύ περισσότερο χρόνο παραμονής στους λιμένες, που σημαίνει μεγαλύτερο ημερήσιο κόστος και παράλληλα πολυάριθμο εργατικό δυναμικό για τη φορτοεκφόρτωση των εμπορευμάτων. Παρατηρούμε, λοιπόν, πως η είσοδος των πλοίων Ε/Κ με τα κατάλληλα συστήματα φορτοεκφορτώσεως και τους ειδικά διαμορφωμένους χώρους στοιβασίας των εμπορευμάτων, δημιουργεί κατάλληλες και ευνοϊκές συνθήκες για μείωση του κόστους ταξιδιού σε σχέση με τα συμβατικά φορτηγά πλοία, που χρησιμοποιούνται στις θαλάσσιες υπηρεσίες συγκοινωνιακού χαρακτήρα.

Λόγω των προαναφερθέντων συνθηκών και πλεονεκτημάτων, έχουν εμφανιστεί στη ναυτιλιακή αγορά πολλές εταιρείες μεταφοράς Ε/Κ. Όμως, μία μικρή ομάδα (μικρότερη των 10 εταιρειών) διαχειρίζεται το μεγαλύτερο μερίδιο της παγκόσμιας αγοράς μεταφοράς Ε/Κ, γεγονός που έχει οδηγήσει στην ολιγοπωλιακή διάρθρωση της εν λόγω αγοράς. Ο υψηλός ανταγωνισμός, οι αναδυόμενες αγορές της Άπω Ανατολής και η συνεχής αυξανόμενη ζήτηση για διακίνηση Ε/Κ είχαν ως αποτέλεσμα την παροχή στους χρήστες αποδοτικοτέρων και υψηλότερου επιπέδου μεταφορικών υπηρεσιών.

2.4.4 Συχνότητα και περιοδικότητα απόπλου.

Στη ναυτιλία γραμμών, ο μεταφορέας αναλαμβάνει να πραγματοποιήσει τακτικές υπηρεσίες μεταφοράς, από και προς καθορισμένα λιμάνια, βάσει συνήθως συγκεκριμένου προγράμματος αναχωρήσεων.

Αναφερόμαστε, λοιπόν, σε ***τακτικές θαλάσσιες υπηρεσίες*** (liner services), οι οποίες αφορούν στις μεταφορικές υπηρεσίες που προσφέρονται από έναν πλοιοκτήτη –ή ακόμη και από μία ομάδα πλοιοκτητών– και περιλαμβάνουν κυρίως προκαθορισμένα και προγραμματισμένα θαλάσσια δρομολόγια, τακτικής συχνότητας προσεγγίσεως συγκεκριμένων λιμένων.

Σ' αυτό το σημείο πρέπει να διευκρινισθεί πως όταν αναφερόμαστε σε προγραμματισμένους πλόες και στα τακτικά δρομολόγια που εκτελούν τα πλοία γραμμών, δεν σημαίνει απαραίτητα ένα συγκεκριμένο πρόγραμμα αναχωρήσεων και αφίξεων, το οποίο τηρείται με αυστηρότητα. Υπάρχει κάποια ελαστικότητα στο πρόγραμμα αυτό, το οποίο εξαρτάται από την κίνηση των εμπορευμάτων. Τα προαναγγελθέντα πάντως δρομολόγια οφείλουν να πραγματοποιηθούν, ειδικότερα δε όταν πρόκειται για επιχειρήσεις μεγάλου μεγέθους και υψηλού κύρους.

2.4.5 Λιμάνια που εξυπηρετούνται από πλοία τακτικών γραμμών.

Στη ναυτιλία γραμμών, θα μπορούσαμε να πούμε πως σε γενικές γραμμές οι δύο κύριοι τύποι δρομολογίων που εκτελούνται είναι οι ακόλουθοι:

1) Τα ***ποντοπόρα δρομολόγια*** (deep sea liner services), που εξυπηρετούν τις κυριότερες εμπορικές διαδρομές παγκοσμίως, όπως τη σύνδεση ευρωπαϊκών λιμένων με εκείνους της Άπω Ανατολής.

2) Τα ***δρομολόγια μεταξύ λιμένων μικρότερης αποστάσεως*** (feeder services) και εντός μίας συγκεκριμένης γεωγραφικής περιοχής, όπως είναι η Μεσόγειος.

Υποστηρίζεται ευρέως το επιχείρημα πως δίχως την ύπαρξη των διεθνών θαλασσίων μεταφορικών υπηρεσιών συγκοινωνιακού χαρακτήρα, η διεθνής συναλλακτική οικονομία δεν θα μπορούσε να διεξαχθεί. Μπορούμε λοιπόν να τονίσομε σ' αυτό το σημείο πως μέσω της ναυτιλίας γραμμών εξασφαλίζεται η τακτική διασύνδεση λιμένων, διευρύνοντας έτσι τις εμπορικές συναλλαγές μεταξύ των κρατών.

Όπως έχει προαναφερθεί, κύριο αντικείμενο μεταφοράς των πλοίων γραμμών είναι τα βασικά προϊόντα των κλάδων βιομηχανίας και βιοτεχνίας. Μπορούμε λοιπόν βάσει αυτού του χαρακτηριστικού να αναφερθούμε στους βασικούς λιμένες που εξυπηρετούνται από τα πλοία γραμμών.

Ο μεγαλύτερος όγκος των προϊόντων αυτών προέρχεται από τις τρεις μεγαλύτερες βιομηχανικές περιοχές στον κόσμο, δηλαδή τη Β Αμερική, τη Δ Ευρώπη και βέβαια την Άπω Ανατολή (Κίνα, Ινδία και Ιαπωνία). Παράλληλα, οι χώρες αυτές είναι και οι κυριότεροι εισαγωγείς αντιστοίχων προϊόντων. Έτσι λοιπόν, τα κυριότερα δρομολόγια της ναυτιλίας γραμμών διεξάγονται μεταξύ των λιμένων των παραπάνω περιοχών.

2.4.6 Οργάνωση της αγοράς στις τακτικές γραμμές.

Η διάρθρωση της αγοράς πλοίων γραμμών είναι καθαρά ολιγοπωλιακού χαρακτήρα, σε αντίθεση με την αγορά των ελευθέρων φορτηγών πλοίων, ενώ βάσει των δεδομένων που επικρατούν στην πράξη, λόγω δηλαδή των μορφών συνεργασίας που υπάρχουν, τείνει να γίνει μονοπωλιακός.

Οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις οργανώνονται κατά βάση στις λεγόμενες ***ναυτιλιακές συνδιασκέψεις*** (shipping conferences), μέσω των οποίων προσπαθούν να κατευθύνουν προς όφελός τους τους όρους και τις συνθήκες διεξαγωγής των μεταφορικών υπηρεσιών που παρέχουν. Οι συνεργασίες αυτές, τους προσφέρουν τεράστια διαπραγματευτική δύναμη έναντι των φορτωτών και με μεγάλη ευκολία καθορίζουν τα επίπεδα των ναύλων προς το συμφέρον τους.

Οι συνενωμένες σε ναυτιλιακές συνδιασκέψεις ναυτιλιακές επιχειρήσεις εφαρμόζουν διάφορες τεχνικές για τον καθορισμό των επιπέδων των ναύλων προς το συμφέρον τους. Κάθε επιχείρηση-μέλος μιας ναυτιλιακής συνδιασκέψεως είναι υποχρεωμένη να εφαρμόζει τα κοινά ναυλολόγια που καθορίζονται, στα οποία διαμορφώνονται κατώτερα επίπεδα ναύλων και τα οποία τους εξασφαλίζουν περιθώριο κέρδους πέρα από τα όρια που θα τους επέτρεπαν οι συνθήκες ανταγωνισμού.

Οι συνθήκες που επικρατούν στην αγορά τακτικών γραμμών, ευνοούν τη δημιουργία του ιδιαίτερου αυτού τρόπου λειτουργίας της. Ο αριθμός δηλαδή των μεταφορέων, ο οποίος είναι μικρός, ενώ παράλληλα έχει πολλές ομοιότητες ως προς την οργάνωση, δημιουργεί ευνοϊκές συνθήκες για συνένωση αυτών ως προς τον έλεγχο της αγοράς.

Οι συμφωνίες που καθορίζονται μεταξύ των μελών των ναυτιλιακών συνδιασκέψεων, αφορούν συνήθως στην υποχρεωτική εφαρμογή συγκεκριμένων ναυλολογίων, μέσω των οποίων καθορίζονται κατώτατα επίπεδα ναύλων. Παράλληλα δε με τα ναυλολόγια, μπορεί με διάφορους τρόπους να περιορίζουν την προσφορά χωρητικότητας μεταξύ των μελών των ναυτιλιακών συνδιασκέψεων ή ακόμη και να καθορίζουν συγκεκριμένες διαδρομές, ώστε να «μοιράζουν» την προσφορά μεταξύ τους. Σ' αυτό το σημείο, αξίζει να σημειωθεί πως η εισδοχή ενός νέου μέλους στους κόλπους των ναυτιλιακών συνδιασκέψεων είναι κάτι εξαιρετικά δύσκολο, καθώς τα μέλη δεν επιτρέπουν να εισδύσει σχεδόν κανένας νέος μεταφορέας, ενώ παράλληλα έχουν αναπτύξει διάφορες μορφές σκληρού ανταγωνισμού σε οποιονδήποτε θελήσει να τους ανταγωνισθεί ως ανεξάρτητος.

Παρόλα αυτά, μια νέα εποχή αρχίζει να διαφαίνεται σχετικά με τον θεσμό των ναυτιλιακών συνδιασκέψεων. Η πρώτη απόπειρα για τον περιορισμό της μονοπωλιακής δυνάμεως των ναυτιλιακών συνδιασκέψεων, έγινε με τον γνωστό Κώδικα της UNCTAD, που τέθηκε σε ισχύ τον Φεβρουάριο του 1984 και ο οποίος επικεντρώθηκε στα εξής:

1) Κατάργηση του προνομίου των συνδιασκέψεων να αποφασίζουν για την αποδοχή των νέων μελών στην αγορά.

2) Δημιουργία νέας βάσεως για την κατανομή των φορτίων μεταξύ των μεταφορέων.

3) Φανερά ναυλολόγια και κατάργηση των μυστικών συμφωνιών μεταξύ των εταιρειών που δραστηριοποιούνται στις μεταφορές γενικών φορτίων.

4) Γενικά περιορισμός όσο το δυνατόν περισσότερο της δυνάμεως των συνδιασκέψεων.

Τα τελευταία έτη πραγματοποιήθηκαν σημαντικά βήματα για περαιτέρω έλεγχο σχετικά με την έκβαση του υγιούς ανταγωνισμού στη ναυτιλία γραμμών, καθώς τα μέσα ελέγχου της αγοράς που χρησιμοποιούσαν οι συνδιασκέψεις αποτελούν αθέμιτους τρόπους ανταγωνισμού.

2.4.7 Έγγραφα που χρησιμοποιούνται στις τακτικές γραμμές: Φορτωτική, Δηλωτικό, Επιστολή Αποζημιώσεως.

Στη ναυτιλία τακτικών γραμμών, όπως έχει ήδη αναφερθεί, η συμφωνία μεταφοράς έκαστου φορτίου δεν λαμβάνει χώρα μέσω κάποιου ναυλοσυμφώνου, καθώς ο ναύλος είναι προκαθορισμένος, αλλά αντιθέτως αποδεικνύεται απ' το έγγραφο της φορτωτικής.

Η διαδικασία που ακολουθείται, έχει ως εξής: αρχικά, το κλείσιμο της συμφωνίας γίνεται με την παραχώρηση από την πλευρά του πλοιοκτήτη της ***βεβαιώσεως αποδοχής της συμφωνίας*** (booking note), με την οποία ουσιαστικά επιβεβαιώνεται η συμφωνία. Η βεβαίωση αποδοχής της συμφωνίας είναι επίσημο έγγραφο και ως εκ τούτου είναι πολύ σημαντική. Στη συνέχεια και όταν τα εμπορεύματα παραδοθούν προς μεταφορά, εκδίδεται ένα έγγραφο, η ***Φορτωτική*** (bill of lading) [βλ. υπ. Υπόδειγμα Φορτωτικής στο Παράρτημα 2 (σελ. 76)].

Στη φορτωτική αναγράφονται πληροφορίες σχετικά με το παραλαμβανόμενο φορτίο, όπως είναι ο τύπος και η ποιότητά του, το βάρος, ο όγκος αυτού, η μεταφερόμενη ποσότητα, το ***όνομα του πλοίου*** (name of ship) που μεταφέρει το φορτίο, η ***ημερομηνία υπογραφής της από τον Πλοίαρχο***[5], το ***όνομα του παραλήπτη και φορτωτή*** (names of consignee & shipper), οι ***λιμένες φορτώσεως και εκφορτώσεως*** (loading & unloading ports), η ***τιμή του ναύλου***, καθώς και ο ***τρόπος πληρωμής του***[6], το σύνολο του ***αριθμού των πρωτοτύπων φορτωτικών*** (number of bill of ladings), η ***υπογραφή του Πλοιάρχου*** και τέλος οι ***όροι που συμφωνήθηκαν για τη μεταφορά***[7] (terms & conditions of the carriage of goods). Η χρησιμότητα της φορτωτικής, έγκειται στο ότι αποτελεί απόδειξη πως το φορτίο έχει πραγματικά παραληφθεί από τον μεταφορέα και έχει ισχύ ως ***τίτλος ιδιοκτησίας***[8] του φορτίου. Εάν ο φορτωτής αποδεχθεί τα αναγραφόμενα στη φορτωτική, τότε την αποστέλλει μέσω τραπέζης στον παραλήπτη, ο οποίος μπορεί να παραλάβει το φορτίο στο λιμάνι προορισμού. Εάν στο λιμάνι εκφορτώσεως δύο διαφορετικοί ενδιαφερομένοι έχουν από μία φορτωτική και διεκδικούν την παραλαβή του φορτίου, τότε ο μεταφορέας είναι υποχρεωμένος να μην παραδώσει σε κανέναν από τους δύο και να ζητήσει τη μεσολάβηση του δικαστηρίου για τη μεταφόρτωση και αποθήκευση του φορτίου μέχρι να αποδειχθεί ο πραγματικός δικαιούχος. Στην περίπτωση που η παράδοση ολοκληρωθεί στο λιμάνι εκφορτώσεως, ο παραλήπτης υποχρεούται να παραδώσει την πρωτότυπη φορτωτική με έγγραφη δήλωσή του για την παραλαβή του φορτίου.

Σε περίπτωση που ο παραλήπτης δεν εμφανίσει τη φορτωτική για οποιονδήποτε λόγο, είτε γιατί τον καθυστέρησε η τράπεζα, είτε γιατί την έχασε, τότε ο Πλοίαρχος έχει δικαίωμα να αρνηθεί την παράδοση

---

[5] Μπορεί ο ναυλωτής, για δικούς του λόγους, να επιθυμεί να αφήσει την ημερομηνία της φορτωτικής ανοικτή, γεγονός που ο πράκτορας ή ο Πλοίαρχος πρέπει να αρνηθεί και να καταγράψει την ημερομηνία, έτσι ώστε και να καλύπτεται από τα Protection & Idemnity Clubs (P & I Clubs) και να αποφευχθεί η ανάμειξη του μεταφορέα σε απάτη.

[6] Σε περίπτωση που ο ναύλος πρέπει να προπληρωθεί, πρέπει να εξοφλείται με την υπογραφή της φορτωτικής.

[7] Όταν η ναύλωση περιλαμβάνει όρους, τους οποίους ο Πλοίαρχος αγνοούσε μέχρι τη στιγμή της παραδόσεως της φορτωτικής, τότε ο φορτωτής δεν υποχρεούται να αποδεχθεί τη φορτωτική και μπορεί να ζητήσει άμεσα την εκφόρτωση του φορτίου του με έξοδα που θα βαρύνουν τον μεταφορέα.

[8] Σε περίπτωση δηλαδή που παρουσιασθεί κάποιο πρόβλημα, εκείνος στου οποίου την κατοχή βρίσκεται η φορτωτική μπορεί να διεκδικήσει το μεταφερόμενο εμπόρευμα. Πρόκειται δηλαδή για τον τίτλο ιδιοκτησίας του φορτίου, ο οποίος μπορεί να μεταβιβασθεί σε τρίτους οπισθογραφώντας τη φορτωτική, έτσι ώστε ο κάτοχος της γνήσιας φορτωτικής να είναι και ο τελικός ιδιοκτήτης του φορτίου.

του φορτίου, εκτός και αν ο παραλήπτης εκδώσει μία ***Επιστολή Αποζημιώσεως*** (σχ. 2.4) με ***εγγυητική τραπέζης*** (letter of indemnity), με την οποία δεσμεύεται ότι θα καλύψει οποιεσδήποτε ζημίες πιθανόν προκύπτουν από την παράδοση των αγαθών χωρίς την απόδοση της φορτωτικής.

Το ***δηλωτικό του φορτίου***[9] (βλ. Παράρτημα 3, σελ. 78) είναι έγγραφο, το οποίο οφείλει ο Πλοίαρχος κάθε πλοίου 100 κοχ και άνω που προέρχεται από το εξωτερικό και καταπλέει σε λιμάνι ή όρμο της χώρας ή βρίσκεται αγκυροβολημένο εντός των χωρικών υδάτων για οποιαδήποτε αιτία, ακόμη και λόγω ανωτέρας βίας, να καταθέσει στην Τελωνειακή Αρχή μέσα σε είκοσι τέσσερεις (24) ώρες από τον κατάπλου και οπωσδήποτε πριν από τον απόπλου. Την ίδια διαδικασία για το δηλωτικό οφείλει να κάνει ο Πλοίαρχος ακόμα και αν το πλοίο δεν έχει φορτίο. Δεν κατατίθεται δηλωτικό όταν πρόκειται για πλοίο, στο οποίο έχει χορηγηθεί άδεια τακτικής γραμμής, εκτός εάν με αυτό μεταφέρονται υπό καθεστώς διαμετακομίσεως εμπορεύματα που έχουν προορισμό το λιμάνι κατάπλου του πλοίου.

Η σημασία του δηλωτικού είναι πολύ σπουδαία, επειδή χωρίς αυτό δεν μπορούν να εκφορτωθούν στο λιμάνι τα εμπορεύματα που μεταφέρει. Επίσης, χωρίς την κατάθεση και έγκριση της αρμόδιας Τελωνειακής Αρχής δεν είναι δυνατόν να αρχίσει η εκφόρτωση του εμπορεύματος. Σπανίως, και μετά από ειδική έγκριση των Τελωνειακών Αρχών, είναι δυνατόν να εκφορτωθούν εμπορεύματα σε ειδικούς χώρους που ελέγχονται από τα Τελωνεία. Σε περίπτωση μη καταθέσεως του δηλωτικού ή καθυστερήσεως της εκφορτώσεως των εμπορευμάτων είναι δυνατόν η Τελωνειακή Αρχή, ανεξάρτητα από τις άλλες κυρώσεις που προβλέπονται, να διατάξει την εκφόρτωση των εμπορευμάτων σε ειδικούς χώρους, προκειμένου να πραγματοποιηθεί έλεγχος τόσο των εμπορευμάτων, όσο και του πλοίου.

Ο Πλοίαρχος οφείλει να είναι εφοδιασμένος από την Τελωνειακή Αρχή με δηλωτικό πριν από τον απόπλου από το λιμάνι του πρώτου κατάπλου, και μάλιστα σε τόσα αντίγραφα, όσα είναι οι λιμένες προορισμού.

Εάν δεν εκφορτωθεί το φορτίο σε κάποιο λιμάνι, η Τελωνειακή Αρχή επιστρέφει το δηλωτικό στον Πλοίαρχο, αφού προηγουμένως κρατήσει αντίγραφο.

Εάν μέρος του φορτίου εκφορτώθηκε, βεβαιώνεται αυτό ενυπόγραφα από τον Πλοίαρχο στο πρωτότυπο δηλωτικό και η Τελωνειακή Αρχή τον εφοδιάζει με αντίγραφο του κατατεθειμένου δηλωτικού ή του επιστρέφει το πρωτότυπο, αφού κρατήσει αντίγραφο αυτού.

Το δηλωτικό των φορτηγών, επιβατηγών και οχηματαγωγών πλοίων επιτρέπεται να κατατίθεται στην Τελωνειακή Αρχή και απ' τους πράκτορες των ναυτιλιακών εταιρειών.

Ειδική αναφορά για κάθε όχημα θα πρέπει να γίνεται στα δηλωτικά για τα οχήματα διεθνών μεταφορών, που διακινούνται διά των παραπάνω πλοίων και μεταφέρουν εμπορεύματα που καλύπτονται από τίτλο διεθνούς διαμετακομίσεως.

Γενικά, ως δηλωτικό μπορεί να γίνει δεκτό από την αρμόδια Τελωνειακή Αρχή και κάθε εμπορικό ή διοικητικό έγγραφο, που περιέχει όλα τα αναγκαία στοιχεία για την εξακρίβωση της ταυτότητας των εμπορευμάτων. Σ' αυτό θα πρέπει να περιλαμβάνονται το ονοματεπώνυμο του Πλοιάρχου με τα πλήρη στοιχεία του, το όνομα και η εθνικότητα του πλοίου, η χώρα προελεύσεως και ο τόπος φορτώσεως, ο αριθμός των μελών του πληρώματος, η ποσότητα και το είδος του φορτίου και τα συνοδευτικά έγγραφα αυτού. Ο Πλοίαρχος δεν είναι υποχρεωμένος να περιλάβει στο δηλωτικό τις αποσκευές των επιβατών, εάν δεν έχουν εκδοθεί γι' αυτές φορτωτικές. Αντίθετα ο Πλοίαρχος οφείλει να καταθέσει μαζί με το δηλωτικό ιδιαίτερη δήλωση για τα είδη που φέρουν τα μέλη του πληρώματος για προσωπική τους χρήση ή κατέχουν για οποιονδήποτε σκοπό, καθώς επίσης και για τα εφόδια του πλοίου.

Κάθε πλοίο που παραμένει αγκυροβολημένο στο λιμάνι είναι υποχρεωμένο να αποδεχθεί τον έλεγχο των Τελωνειακών Αρχών. Οι Πλοίαρχοι οφείλουν να επιδεικνύουν στους τελωνειακούς υπαλλήλους που πραγματοποιούν τον έλεγχο όλα τα εμπορεύματα, θέτοντας στη διάθεσή τους κάθε ζητούμενο σχετικό έγγραφο. Οι τελωνειακοί υπάλληλοι που πραγματοποιούν τον έλεγχο, μπορούν ακόμα να προβούν στην κατάσχεση των εμπορευμάτων που υποχρεωτικά περιλαμβάνονται στο δηλωτικό και άσχετα με την κατάθεση αυτού, εφόσον τα εμπορεύματα αυτά δεν συνοδεύονται από τις ανάλογες φορτωτικές και τα υπόλοιπα επίσημα έγγραφα, που αποδεικνύουν

[9] Ιδιαίτερα για την πατρίδα μας παρατίθεται στο Παράρτημα 1 (σελ. 73) στο τέλος του βιβλίου η σχετική νομοθεσία που αφορά στα δηλωτικά έγγραφα, καθώς επίσης και υποδείγματα Δηλωτικών Εγγράφων (Παράρτημα 3, σελ. 78) (Γενικό Δηλωτικό, Δηλωτικό Φορτίου, Δηλωτικό Πληρώματος, Δηλωτικό Αποθήκης και Δηλωτικό Επικίνδυνων Φορτίων).

INT GROUP A

STANDARD FORM LETTER OF INDEMNITY TO BE GIVEN IN RETURN FOR DELIVERING CARGO WITHOUT PRODUCTION OF THE ORIGINAL BILL OF LADING

To : *[insert name of Owners]* *[insert date]*
The Owners of the *[insert name of ship]*
[insert address]

Dear Sirs

Ship: *[insert name of ship]*

Voyage: *[insert load and discharge ports as stated in the bill of lading]*

Cargo: *[insert description of cargo]*

Bill of lading: *[insert identification numbers, date and place of issue]*

The above cargo was shipped on the above ship by *[insert name of shipper]* and consigned to *[insert name of consignee or party to whose order the bill of lading is made out, as appropriate]* for delivery at the port of *[insert name of discharge port stated in the bill of lading]* but the bill of lading has not arrived and we, [insert name of party requesting delivery], hereby request you to deliver the said cargo to *[insert name of party to whom delivery is to be made]* at [insert place where delivery is to be made] without production of the original bill of lading.

In consideration of your complying with our above request, we hereby agree as follows :

1. To indemnify you, your servants and agents and to hold all of you harmless in respect of any liability, loss, damage or expense of whatsoever nature which you may sustain by reason of delivering the cargo in accordance with our request.
2. In the event of any proceedings being commenced against you or any of your servants or agents in connection with the delivery of the cargo as aforesaid, to provide you or them on demand with sufficient funds to defend the same.
3. If, in connection with the delivery of the cargo as aforesaid, the ship, or any other ship or property in the same or associated ownership, management or control, should be arrested or detained or should the arrest or detention thereof be threatened, or should there be any interference in the use or trading of the vessel (whether by virtue of a caveat being entered on the ship's registry or otherwise howsoever), to provide on demand such bail or other security as may be required to prevent such arrest or detention or to secure the release of such ship or property or to remove such interference and to indemnify you in respect of any liability, loss, damage or expense caused by such arrest or detention or threatened arrest or detention or such interference , whether or not such arrest or detention or threatened arrest or detention or such interference may be justified.
4. If the place at which we have asked you to make delivery is a bulk liquid or gas terminal or facility, or another ship, lighter or barge, then delivery to such terminal, facility, ship, lighter or barge shall be deemed to be delivery to the party to whom we have requested you to make such delivery.
5. As soon as all original bills of lading for the above cargo shall have come into our possession, to deliver the same to you, or otherwise to cause all original bills of lading to be delivered to you, whereupon our liability hereunder shall cease.
6. The liability of each and every person under this indemnity shall be joint and several and shall not be conditional upon your proceeding first against any person, whether or not such person is party to or liable under this indemnity.
7. This indemnity shall be governed by and construed in accordance with English law and each and every person liable under this indemnity shall at your request submit to the jurisdiction of the High Court of Justice of England.

Yours faithfully
For and on behalf of
[insert name of Requestor]
The Requestor

.....

Πηγή: www.skuld.com.

Σχ. 2.4
Επιστολή Αποζημιώσεως.

τη νόμιμη κατοχή, κυριότητα, προέλευση και προορισμό τους.

2.5 Δεξαμενόπλοια.

2.5.1 Ζήτηση μεταφοράς υγρών φορτίων.

Τα υγρά φορτία, όπως προαναφέρθηκε, είναι κατά βάση το πετρέλαιο, καθώς και τα παράγωγα διυλίσεώς του, τα υγροποιημένα αέρια (φυσικό αέριο και πετρελαϊκό), τα χημικά φορτία και τα διάφορα άλλα υγρά φορτία που μεταφέρονται. Αντιστοίχως, τα πλοία που χρησιμοποιούνται για τη μεταφορά των παραπάνω προϊόντων είναι τα Δ/Ξ (tankers), για τη μεταφορά Υγροποιημένου Φυσικού Αερίου (Liquefied Natural Gas – LNG), τη μεταφορά Υγροποιημένου Αερίου Πετρελαίου (Liquefied Petroleum Gas – LNG) και τα Chemicals, τα οποία είναι ειδικού τύπου πλοία για τη μεταφορά υγρών χημικών προϊόντων, όπως είναι η αμμωνία, το φωσφορικό οξύ κ.λπ..

Η ζήτηση για μεταφορά υγρών φορτίων στο μεγαλύτερο μέρος της αφορά βέβαια στη ζήτηση για μεταφορά πετρελαίου. Η μεταφορά αυτού γίνεται με πλοία διαφορετικών μεγεθών, αναλόγως με τα καταναλωτικά κέντρα στα οποία αυτό κατευθύνεται. Τα μεγαλύτερα Δ/Ξ είναι τα τύπου Ultra Large Crude Carriers (ULCC), τα οποία φτάνουν τους 520.000 dwt, ενώ τα μικρότερα είναι τα τύπου Handy's, τα οποία φτάνουν τα 50.000 dwt και χρησιμοποιούνται για τη μεταφορά μόνο των προϊόντων πετρελαίου, γι' αυτό και ονομάζονται και Product Carriers. Τα πιο ευέλικτα όμως, είναι τα γνωστά Panamax, τα οποία έχουν χωρητικότητα από 60.000 – 80.000 dwt και των οποίων το μέγεθος τούς επιτρέπει να μεταφέρουν όχι μόνο αργό πετρέλαιο, αλλά και προϊόντα αυτού.

Η παραγωγή του πετρελαίου γίνεται σε συγκεκριμένες γεωγραφικές περιοχές. Αυτές είναι κυρίως η Μέση Ανατολή, η Νιγηρία, η Ρωσία, η Ινδονησία, η Κεντρική και Ν Αμερική και βέβαια οι Η.Π.Α..

Η ζήτηση πετρελαίου συνίσταται στην κάλυψη αναγκών για κίνηση των χερσαίων μεταφορικών μέσων, ενώ επί πλέον αποτελεί πρώτη ύλη στη βιομηχανία πλαστικών και καλλυντικών. Το μεγαλύτερο όμως ποσοστό της ζητήσεως αφορά κυρίως στη ζήτηση πετρελαίου ως καύσιμη ύλη για την κίνηση των αυτοκινήτων.

Η προσφορά πετρελαίου επηρεάζεται σημαντικά από την πολιτική και τη δράση των μεγαλυτέρων πετρελαιοπαραγωγικών χωρών, ενώ αντιθέτως η ζήτηση κινείται σε επίπεδα ως επί το πλείστον ανελαστικά, καθώς για τις χρήσεις αυτού δεν υφίσταται διαθέσιμο κάποιο άμεσο υποκατάστατο. Έτσι λοιπόν, όσο η τιμή πωλήσεως του πετρελαίου αυξάνεται, η ζήτηση αυτού μειώνεται με πολύ αργούς ρυθμούς.

Όσον αφορά στα υπόλοιπα υγρά φορτία, η ζήτηση αυτών δεν εμφανίζει ιδιαίτερα χαρακτηριστικά και διαμορφώνεται σύμφωνα με τους παράγοντες που επηρεάζουν κάθε προϊόν.

2.5.2 Στόλος δεξαμενοπλοίων.

Ο όγκος του στόλου των Δ/Ξ ανά τον κόσμο καθορίζεται άμεσα από τη γεωγραφική κατανομή των πηγών προσφοράς. Όπως προαναφέρθηκε, οι πηγές προσφοράς πετρελαίου βρίσκονται σε συγκεκριμένες περιοχές ανά τον κόσμο, και όπως είναι φυσικό εκεί έχουν και τις εγκαταστάσεις τους οι μεγαλύτερες πετρελαϊκές εταιρείες. Επί πλέον, οι διακυμάνσεις στην προσφορά και στη ζήτηση καθορίζουν άμεσα τον αριθμό των πλοίων που δραστηριοποιούνται στην αγορά των Δ/Ξ.

Αξίζει να αναφέρομε ότι για την κατηγοριοποίηση των Δ/Ξ κατά μέγεθος αναπτύχθηκε από το 1954 το σύστημα AFRA (Average Freight Rate Assessment), όπως εμφανίζεται στον πίνακα 2.5.1.

Η κατάταξη αυτή καθορίζει αυστηρά τα όρια των κατηγοριών, δεν χρησιμοποιείται όμως πάντα, καθώς επικράτησε νέα άτυπη κατηγοριοποίηση, σύμφωνα με τις περιοχές δραστηριοποιήσεως των πλοίων. Πρόκειται για τα πλοία Panamax, των οποίων οι

Πίνακα 2.5.1

Κατηγορία	***Μεταφορική ικανότητα σε dwt***
General Purpose (GP)	10.000–24.999 dwt
Medium Range (MR)	25.000–44.999 dwt
Large Range 1 (LR-1)	45.000–79.999 dwt
Large Range 2 (LR-2)	80.000–159.999 dwt
Very Large Crude Carrier* (VLCC)	160.000–319.999 dwt
Ultra Large Crude Carrier** (ULCC)	320.000–549.999 dwt

* *«Πολύ Μεγάλο Δεξαμενόπλοιο Αργού», γνωστό και ως «Βιελσιοί Τάνκερς» εκ των αρχικών του τύπου.*

** *«Ιδιαίτερα Μεγάλο Δεξαμενόπλοιο Αργού», γνωστό και ως «Γιουελσιοί Τάνκερς» εκ των αρχικών του τύπου.*

διαστάσεις επιτρέπουν τη διέλευσή τους με πλήρες φορτίο από το κανάλι του Παναμά, τα πλοία Post Panamax, τα οποία μπορούν να διέρχονται ομοίως με πλήρες φορτίο από το νέο κανάλι του Παναμά, τα πλοία Aframax, που είναι μόνο Δ/Ξ και τα οποία ακολουθούν τον τρόπο ναυλώσεως του AFRA και τα Suezmax, τα οποία μπορούν να διέρχονται με πλήρες φορτίο το κανάλι του Σουέζ. Η κατάταξη αυτή εμφανίζεται στον πίνακα 2.5.2 και σημειώνομε ότι τα όρια της κάθε κατηγορίας δεν είναι αυστηρά καθορισμένα.

Η εξέλιξη του στόλου των Δ/Ξ αντικατοπτρίζει ταυτοχρόνως και τη διαχρονική πορεία της εν λόγω ναυλαγοράς. Η εξέλιξη του στόλου υπήρξε ανοδική από το 1970 έως και το 1979, όπου και άγγιξε τα 332 εκ. dwt περίπου, ενώ από το 1980 μέχρι και το 1989, ο στόλος μειώθηκε κατά 27,8 % περίπου, φτάνοντας σε χωρητικότητα τα 239 εκ. dwt. Στη συνέχεια, παρατηρήθηκε μία αυξητική τάση της τάξεως του 13,89 % μέχρι και το 1995, ενώ το έτος 2000, η χωρητικότητα του παγκόσμιου στόλου Δ/Ξ έφτασε τα 293,2 εκ. dwt.

Δεκαπέντε έτη αργότερα (2016) η χωρητικότητα των Δ/Ξ ανήλθε στα 513,5 εκ. dwt και η οποία αντιπροσωπεύει το 34,9% του παγκόσμιου στόλου.

2.5.3 Τα πλοία μεταφοράς αερίων.

Τα πλοία μεταφοράς αερίων είναι ειδικά σχεδιασμένα ωκεανοπόρα και μικρών πλόων πλοία, εξειδικευμένα στη μεταφορά όλων των τύπων υγροποιημένων φυσικών αερίων ***(LNG)*** και υγροποιημένων αερίων πετρελαίου ***(LPG)*** για τους διάφορους προορισμούς τους.

Τα φυσικά αέρια, σύμφωνα με τις φυσικές και χημικές ιδιότητές τους, μεταφέρονται κανονικά υγροποιημένα, με πλοία ***LNG***, τα οποία μπορούν να ταξινομηθούν στις ακόλουθες τρεις κατηγορίες:

1) Πλοία μεταφοράς αερίων τύπου Μεμβράνης ***(Membrane type)***.

2) Πλοία μεταφοράς αερίων τύπου MOSS ***(MOSS type)***.

3) Πλοία μεταφοράς αερίων Πρισματικού τύπου ***(Prismatic type)***.

Επιπλέον τα πλοία μεταφοράς αερίων τύπου μεμβράνης, μπορούν να ταξινομηθούν περαιτέρω ως ακολούθως:

1) ***Mark-III.*** Αποτελούνται από μία αρχική μεμβράνη απο ανοξείδωτο χάλυβα και από μία δευτερεύουσα μεμβράνη τριπλής μονώσεως με αφρό πολυουρεθάνης, ενισχυμένο με ίνες γυαλιού.

2) ***GT-96.*** Σε αυτόν τον τύπο υπάρχουν δύο πρωτογενείς και δευτερογενείς μεμβράνες μονώσεως από κόντρα πλακέ.

3) ***CS-1.*** Αποτελεί συνδυασμό των Mark III και GT-96. Εδώ η κύρια μεμβράνη είναι όπως του ***GT-96*** και η δευτεροβάθμια μεμβράνη όπως στον τύπο ***Mark-III***.

Σε ό,τι αφορά στις αγορές πλήρως εψυγμένου φορτίου ***(LPG fully refrigerated)*** μπορούμε να διακρίνομε ως ακολούθως τα πλοία:

1) ***Very Large Gas Carriers (VLGCs)***, τα οποία μεταφέρουν τα φορτία τους περίπου υπό ατμοσφαιρική πίεση. Χρησιμοποιούνται από τους πολύ μεγάλους μεταφορείς αερίου, οι οποίοι συνήθως ελέγχουν και την αγορά των μεγάλων αποστάσεων.

2) ***Lower Gas Carriers (LGCs)*** και ***Medium Gas Carriers (MGCs)***, τα οποία είναι μικρότερα και μεσαία πλοία μεταφοράς αερίου πλήρως εψυγμένου. Συνήθως αρκούνται στη μεταφορά ***αμμωνίας (NH_3)*** και ιδιαίτερα τα LGCs στη μεταφορά LPG ***αιθυλενίου, προπυλενίου, βουταδιενίου*** και ***μονομερούς βινυλίου χλωριδίου*** (Vinyl Chloride Monomer – VCM).

3) Οι ***μέσοι μεταφορείς αερίου*** (30.000 m^3). Τα πλοία αυτής της κατηγορίας γίνονται όλο και περισσότερο δημοφιλή τόσο στις μεγάλες όσο και στις μικρής αποστάσεως μεταφορές, σε αντίθεση με τη μειωμένη ζήτηση που παρουσιάζεται στα ***LGCs.***

Θα πρέπει να σημειωθεί ότι όλοι οι νεοεισερχόμενοι στην αγορά μεταφορείς αερίου, λόγω της υψηλής επικινδυνότητας του φορτίου τους, από την 1.7.2016, θα πρέπει να έχουν συμμορφωθεί με τις διατάξεις του αναθεωρημένου διεθνούς κώδικα κατασκευής και εξοπλισμού των πλοίων που φέρνουν τα υγρο-

Πίνακα 2.5.2

Κατηγορία	***Μεταφορική ικανότητα σε dwt***
Product Tanker	10.000–60.000 dwt
Panamax	50.000–80.000 dwt
Post Panamax	75.000–90.000 dwt
Aframax	80.000–120.000 dwt
Suezmax	120.000–200.000 dwt
VLCC	200.000–315.000 dwt
ULCC	315.000–550.000 dwt

ποιημένα αέρια ***(κώδικας IGC)***. Ο αναθεωρημένος κώδικας IGC, παρόλο που τέθηκε σε ισχύ από την 1.1.2016 και για τα ήδη εν λειτουργία πλοία αλλά με εθελοντική εφαρμογή, η πλήρης συμμόρφωση με τον Κώδικα είναι υποχρεωτική από την 1.1.2017. Παρόλα αυτά υπάρχει σχετικό χάσμα μεταξύ των ημερομηνιών ενάρξεως ισχύος και εφαρμογής του Κώδικα, γεγονός που επιτρέπει την ελαχιστοποίηση της πλήρους εφαρμογής του στις υπάρχουσες συμβάσεις ναυπηγικής. Στην πραγματικότητα, ο αναθεωρημένος Κώδικας IGC ισχύει για τα σκάφη με τις καρίνες που τοποθετούνται, ή σε ένα παρόμοιο σημείο της κατασκευής, από την 1.7.2016. Δεν ισχύει αναδρομικά για τον υπάρχοντα στόλο των μεταφορέων αερίου. Ο νέος κώδικας αντιπροσωπεύει μία σημαντική αναθεώρηση των προτύπων που χρησιμοποιούνται για την κατασκευή των πλοίων αερίου και του εξοπλισμού που φέρνουν. Η βελτίωση έχει κριθεί απαραίτητη λόγω των εκτεταμένων τεχνολογικών προόδων που πραγματοποιούνται στη βιομηχανία μεταφορών αερίου όπως η ευθυγράμμιση και αφορά σε άλλους εφαρμόσιμους κώδικες και τις οδηγίες του IMO όπως ο κώδικας συστημάτων πυρασφάλειας ***(Fire Safety Systems – FSS)***.

2.5.4 Η ναυλαγορά στα δεξαμενόπλοια.

Οι πλοιοκτήτριες εταιρείες Δ/Ξ δραστηριοποιούνται στο καθεστώς της ελεύθερης αγοράς, όπως άλλωστε συμβαίνει και με όλα τα πλοία που εκτελούν πλόες για τις μεταφορές χύδην φορτίων.

Χαρακτηριστικό είναι επίσης το γεγονός πως στο παρελθόν οι μεγαλύτερες πετρελαϊκές εταιρείες είχαν στην κατοχή τους ένα πολύ μεγάλο μέρος του στόλου Δ/Ξ, και έτσι μπορούσαν πολύ εύκολα να θέτουν την αγορά υπό τον έλεγχό τους. Ο στόλος αυτός τα τελευταία έτη έχει αρχίσει και μειώνεται εμφανώς, καθώς οι πετρελαϊκές εταιρείες προτιμούν να έχουν υπό την κατοχή τους έναν πολύ μικρό αριθμό Δ/Ξ και για την επί πλέον ζήτηση να ναυλώνουν από την ελεύθερη αγορά. Η κίνησή τους αυτή αποτελεί στρατηγική επιλογή, καθώς λόγω των νέων και αυστηροτέρων κανονισμών, οι οποίοι έχουν θεσπισθεί τα τελευταία χρόνια, όπως είναι η αμερικάνικη O.P.A. '90[10], το κόστος όχι μόνο λειτουργίας ενός Δ/Ξ, αλλά και το κόστος απορρυπάνσεως μετά από κάποιο ατύχημα, κρίθηκαν ασύμφορα.

Ένα άλλο χαρακτηριστικό που διέπει τη ναυλαγορά στον τομέα των Δ/Ξ είναι πως το μεγαλύτερο ποσοστό εμπορεύματος που μεταφέρεται, είναι κατά βάση το αργό πετρέλαιο. Στην περίπτωση αυτή, τα Δ/Ξ είναι πολύ σπάνιο να βρουν φορτίο κατά την επιστροφή τους προς τις περιοχές όπου φορτώνουν το πετρέλαιο, με αποτέλεσμα το μεγαλύτερο μέρος των ταξιδιών επιστροφής τους να γίνεται υπό έρμα.

Η αγορά στα Δ/Ξ είναι ιδιόμορφη, καθώς οι παροχείς του προς μεταφορά εμπορεύματος, δηλαδή του πετρελαίου, είναι λίγοι και συνενώνονται μεταξύ τους, ελέγχοντας έτσι όχι μόνο την αγορά πετρελαίου και τους όρους διεξαγωγής του εμπορίου του, αλλά πολλές φορές και ορισμένους τομείς της παγκόσμιας οικονομίας. Ένας μικρός δηλαδή αριθμός ναυλωτών διαδραματίζει κυρίαρχο ρόλο στην αγορά.

2.6 Επιβατηγά πλοία.

Η επιβατηγός ναυτιλία (passenger ships) είναι ουσιαστικά παρόμοια με τη ναυτιλία φορτηγών πλοίων τακτικών γραμμών. Η κύρια διαφορά τους είναι βέβαια πως στην πρώτη περίπτωση πρόκειται για μεταφορές φυσικών προσώπων, ενώ στη δεύτερη για μεταφορές εμπορευμάτων. Έχοντας ως αφετηρία τα όσα έχουν αναφερθεί παραπάνω για να περιγράψομε τη ναυτιλία γραμμών, θα μπορούσαμε να αναφέρομε τις μικρές διαφορές μεταξύ αυτής και της επιβατηγού ναυτιλίας, έτσι ώστε να επιτύχομε την περιγραφή της τελευταίας.

Η επιβατηγός ναυτιλία, όπως και η ναυτιλία τακτικών γραμμών, αφορά σε προκαθορισμένα και τακτικά δρομολόγια μεταξύ λιμένων. Όπως προαναφέρθηκε, στη ναυτιλία τακτικών γραμμών τα δρομολόγια εκτελούνται βέβαια πάνω σε μία προκαθορισμένη βάση, αλλά το πρόγραμμα αναχωρήσεων-αφίξεων δεν είναι τόσο αυστηρό, σε αντίθεση με την επιβατηγό ναυτιλία, στην οποία η αυστηρή τήρηση των δρομολογίων είναι μείζονος σημασίας.

Το κόστος επενδύσεως στην επιβατηγό ναυτιλία είναι επίσης αρκετά αυξημένο σε σχέση με αυτό της ναυτιλίας πλοίων τακτικών γραμμών. Είναι κατανο-

[10] Τον Αύγουστο του 1990, η κυβέρνηση των Η.Π.Α. υπέγραψε τον νόμο σχετικά με την πρόληψη της ρυπάνσεως του θαλάσσιου περιβάλλοντος, O.P.A. '90 (Oil Pollution Act). Το βασικό μέρος της Συμβάσεως αναφέρεται κατά κύριο λόγο στην απαγόρευση της εισχωρήσεως στα χωρικά ύδατα των Ηνωμένων Πολιτειών σε Δ/Ξ τα οποία δεν είναι μονού τοιχώματος. Η Σύμβαση συνεπάγεται υπέρογκα πρόστιμα και αποζημιώσεις για όσους δεν τηρούν τους κανονισμούς.

ητό πως όταν πρόκειται για μεταφορές προσώπων, οι επενδύσεις σε εγκαταστάσεις που θα χρειαστεί να γίνουν σε ένα πλοίο, είναι πολύ περισσότερες από εκείνες που απαιτεί η μεταφορά γενικών φορτίων της ναυτιλίας γραμμών. Για την μεταφορά επιβατών, απαιτείται η ειδική διαμόρφωση των χώρων ενός πλοίου, όπως είναι οι καμπίνες, οι χώροι αναμονής, τα εστιατόρια, ενώ σε πολλές περιπτώσεις, όταν πρόκειται για ειδικού τύπου πλοία, όπως είναι τα κρουαζιερόπλοια, απαιτείται η κατασκευή ιδιαιτέρων χώρων, όπως πισίνες, κέντρα νυκτερινής διασκεδάσεως κ.λπ.. Επί πλέον, όσο αυξάνονται αυτές οι παροχές, τόσο αυξάνεται το προσωπικό που θα πρέπει να διαθέτει το πλοίο και βέβαια όσο πιο πολυτελές και μεγάλο είναι το πλοίο, τόσο περισσότερο και πιο εξειδικευμένο θα πρέπει να είναι το προσωπικό που διαθέτει.

Σε σχέση με το κόστος, και επειδή το μεγαλύτερο μέρος αυτού είναι σταθερό, δεν επηρεάζεται δηλαδή από τον αριθμό των επιβατών που θα μεταφερθούν, καθίσταται σαφές πως προκειμένου να καλυφθεί αυτό για κάθε ταξίδι, θα πρέπει να επιτευχθεί η μέγιστη δυνατή πληρότητα. Επομένως, η επιλογή των δρομολογίων και η δραστηριοποίηση του πλοίου σ' αυτά, θα πρέπει να αποτελούν αποφάσεις πολύ προσεκτικές, προκειμένου να εξασφαλίζεται πάντα ο μέγιστος δυνατός αριθμός επιβατών, ούτως ώστε να καθίσταται δυνατή η κάλυψη του κόστους.

Η ζήτηση για μεταφορές ατόμων μέσω θαλάσσης, προκύπτει κυρίως από τους παρακάτω λόγους:

1) Μετακινήσεις επιβατών λόγω του ***νησιωτικού χαρακτήρα*** μίας χώρας ή μίας περιοχής.

2) Μετακινήσεις επιβατών για καθαρά ***τουριστικούς λόγους***.

Διαχρονικά, εκείνες που αναπτύχθηκαν πρώτες και σε ευρεία μάλιστα κλίμακα, ήταν οι μετακινήσεις ατόμων για λόγους μεταναστευτικούς. Οι εν λόγω μετακινήσεις ήταν μαζικές και οδήγησαν κυρίως στην ανάπτυξη του δικτύου των υπερωκεανίων μεταφορών.

Το δίκτυο υπερωκεανίων μεταφορών οφείλει την ύπαρξη και ανάπτυξή του στα μεταναστευτικά ρεύματα, τα οποία προέρχονταν από τις περιοχές της Ευρώπης (κυρίως της ΒΔ και Ν) και κατευθύνονταν προς τις Η.Π.Α.. Τα μεταναστευτικά αυτά ρεύματα έφτασαν στο απόγειο της αναπτύξεώς τους την τελευταία κυρίως δεκαετία πριν την έναρξη του Β' Παγκόσμιου Πολέμου, αλλά και την πρώτη μετά τη λήξη του.

Παρά το γεγονός πως κατά τη μεταπολεμική περίοδο οι αεροπορικές μεταφορές γνώρισαν ταχύτατη ανάπτυξη, το πλοίο παρέμεινε το κύριο μέσο μεταφοράς των κυμάτων των μεταναστών, καθώς ήταν εύκολη η κάλυψη του κόστους για ένα τέτοιο ταξίδι από άτομα κατωτέρων οικονομικών στρωμάτων, αφού ένα αεροπορικό ταξίδι προς τις Η.Π.Α. ήταν απαγορευτικό γι' αυτά.

Δεν θα πρέπει βέβαια να λησμονηθεί και το γεγονός πως οι συνθήκες διαβιώσεως κατά τη διάρκεια των ταξιδιών αυτών ήταν πολύ άσχημες, καθώς υπήρχε μόνο ενιαία θέση και τα πλοία διέθεταν πολύ στενούς χώρους για τους μετανάστες.

Σ' αυτήν την περίοδο λοιπόν, λόγω του μεγάλου αυτού μεταναστευτικού ρεύματος, δημιουργήθηκαν οι πρώτες ωκεανοπόρες τακτικές δρομολογιακές γραμμές, από τα κυριότερα λιμάνια της Ευρώπης προς τη Νέα Υόρκη, η οποία αποτελούσε την πύλη εισόδου προς την αμερικανική γη.

Στην Ελλάδα, οι γραμμές αυτές αρχικά ήταν ξένων συμφερόντων. Συγκεκριμένα, τα πλοία της γαλλικής εταιρείας Messageries Maritime παραλάμβαναν τους επιβάτες από τα λιμάνια του Πειραιά και της Πάτρας και τους μετέφεραν στη Μασσαλία. Οι επιβάτες από εκεί διοχετεύονταν στον σιδηρόδρομο, με τον οποίο έφταναν στους λιμένες της Χάβρης ή του Χερβούργου και από εκεί μεταφέρονταν με τα υπερωκεάνια της εταιρείας στη Νέα Υόρκη.

Το εγχείρημα για τη δημιουργία ελληνικών τακτικών υπερωκεανίων γραμμών, ήταν πολύ κοντά στην υλοποίησή του. Ο Δημήτριος Μωραΐτης, πρωτοπόρος επιχειρηματίας της εποχής του, έφερε εις πέρας τη δρομολόγηση του υπερωκεάνιου «Ε/Γ Μωραΐτης» το 1907, γεγονός που αποτέλεσε θρίαμβο για την Ε/Γ ναυτιλία. Δυστυχώς όμως, λόγω δυσμενών εξωτερικών συνθηκών, όπως η οικονομική κρίση που περιόρισε τον αριθμό των μεταναστών, σε συνδυασμό και με τα εσωτερικά προβλήματα που αντιμετώπιζε η επιχείρηση λόγω κακής διοικήσεως, την οδήγησαν σε πτώχευση.

Σε αυτό το σημείο, θα πρέπει να αναφερθούμε στον ευφυή επιχειρηματία, Ευγένιο Ευγενίδη, ο οποίος έθεσε τις βάσεις για το όραμά του, να αποκτήσει δηλαδή η Ελλάδα μεγάλα ναυπηγεία εφάμιλλα των μεγαλυτέρων και γνωστοτέρων του κόσμου. Πράγματι, στα 24 μόνο του χρόνια, κατόρθωσε να αναλάβει τη διεύθυνση του μεγάλου πρακτορειακού οίκου «Reppen», ενώ αργότερα έγινε συνέταιρος. Το 1923, επέστρεψε στην Ελλάδα και ανέλαβε τη γενική πρακτόρευση των πλοίων της «Σουηδικής Ανατολικής Γραμμής» (Svenska Orient Linen), ενώ στη συνέχεια ίδρυσε το «Σκανδιναβικό Πρακτορείο Εγγύς Ανατολής».

Μετά τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο, οργάνωσε στη Ν Αφρική τακτική ατμοπλοϊκή σύνδεση με τη Ν Αμερική. Αργότερα, ίδρυσε την εταιρεία «Home Lines» με έδρα τη Γένοβα, διαθέτοντας τέσσερα υπερωκεάνια, τα οποία συνέδεαν την Ευρώπη με τη Ν Αφρική, την Αυστραλία, τις Η.Π.Α. και τον Καναδά. Το 1953, εδρεύοντας στην Ελλάδα, οργάνωσε υπερωκεάνια σύνδεση με τη Β Αμερική, καθώς και τακτική φορτηγό γραμμή με τη Ν Αμερική.

Υπήρξε ο πρώτος Έλληνας εφοπλιστής, ο οποίος πλειοδοτώντας για το φορτηγό πλοίο «Αθήναι», έδωσε το παράδειγμα επαναπατρισμού πλοίου στην Ελλάδα. Παράλληλα, διεκδίκησε την υπερωκεάνια γραμμή Ελλάδα-Βόρεια Αμερική, δρομολογώντας το πλοίο «Ατλάντικ». Ακολούθησαν πολλές εταιρείες όπως η «Ελληνική Υπερωκεάνιος Ατμοπλοΐα», η «Εθνική Ατμοπλοΐα της Ελλάδος» και οι «Ελληνικές Μεσογειακές Γραμμές».

Στις αρχές όμως της δεκαετίας του '70, κατέστη πλέον σαφές πως είχε φτάσει το τέλος για τις υπερωκεάνιες μεταφορές. Ο ανταγωνισμός του αεροπλάνου ήταν πλέον συντριπτικός, γεγονός που, σε συνδυασμό με την πετρελαϊκή κρίση του 1974, οδήγησε σε δραματικό περιορισμό τις υπερωκεάνιες γραμμές.

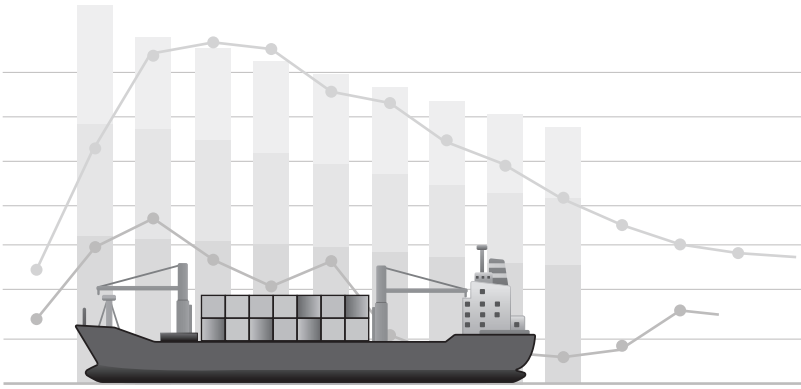
Παράλληλα, λόγω των μεταναστευτικών περιορισμών που επέβαλλαν οι Η.Π.Α., μετά το 1945, παρατηρήθηκε μείωση των μεταναστευτικών ρευμάτων. Έτσι νέα μεταναστευτικά κέντρα έκαναν την εμφάνισή τους, όπως ο Καναδάς, η Ν Αμερική, αλλά και η Αυστραλία. Οι μεταβολές αυτές επηρέασαν και την ελληνική επιβατηγό ναυτιλία.

Όσον αφορά στις μετακινήσεις ατόμων για λόγους επαγγελματικούς, αναψυχής κ.λπ. μέσω θαλάσσης, παρουσίαζαν εντονότατη κίνηση πριν την επικράτηση του αεροπλάνου. Σήμερα, και όταν πρόκειται για μακρινές αποστάσεις, το αεροπλάνο κατέχει την πρωταρχική θέση στις επιλογές κάθε ατόμου. Ειδικότερα δε για μακρινά ταξίδια, όπως για υπερπόντια, δεν τίθεται καν θέμα επιλογής, εφόσον πλέον κανένας δεν επιλέγει το πλοίο για μια τέτοια μετακίνηση.

Για ταξίδια σχετικά κοντινών αποστάσεων, επί παραδείγματι για μετακινήσεις σε αρκετά νησιά της Ελλάδας, το πλοίο ανταγωνίζεται επάξια το αεροπλάνο. Ο χρόνος ταξιδιού δεν είναι ιδιαίτερα μεγάλος, και τα σύγχρονα πλοία διαθέτουν ανέσεις που αδυνατεί να προσφέρει το αεροπλάνο και μάλιστα σε χαμηλότερο κόστος.

Το θέμα του τουρισμού επίσης είναι σημαντικός παράγοντας ζητήσεως μεταφορικών υπηρεσιών από μεμονωμένα άτομα ή από οργανωμένες ομάδες αυτών. Ιδιαίτερα τους καλοκαιρινούς μήνες, το πλοίο προτιμάται για την μεταφορά τουριστών σε νησιά. Σ' αυτές δε τις περιπτώσεις, ο ναύλος και η ποιότητα υπηρεσίας είναι ιδιαίτερα ανταγωνιστικοί, καθώς η πλειονότητα των επιβατών ενδιαφέρεται για ιδιαίτερες ανέσεις και ευκολίες που προσφέρονται κατά τη διάρκεια του ταξιδιού.

Παράλληλα τα τελευταία χρόνια οργανώνονται πολλές κρουαζιέρες, των οποίων οι τιμές μπορεί να είναι συμφέρουσες μέσω κάποιων «πακέτων προσφορών», ενώ συγχρόνως –ιδιαίτερα το καλοκαίρι– είναι ιδιαίτερα ελκυστικές, καθώς είναι γνωστή η τάση των τουριστών για στροφή προς τα θερμά κλίματα και βέβαια προς τη θάλασσα. Επί πλέον, οι παρεχόμενες υπηρεσίες των κρουαζεροπλοίων κατά τη διάρκεια ενός ταξιδιού, είναι πραγματικά υψηλών προδιαγραφών.



Κεφάλαιο Τρίτο

Διεθνής ναυλαγορά

3.1 Προσφορά και ζήτηση για ναυτιλιακές υπηρεσίες.

Η μορφή της ναυλαγοράς στην ελεύθερη φορτηγό ναυτιλία, η οποία λειτουργεί υπό συνθήκες πλήρους ανταγωνισμού, καθορίζεται από τις δυνάμεις της προσφοράς και της ζητήσεως. Οι δυνάμεις δηλαδή της αγοράς είναι εκείνες οι οποίες την οδηγούν σε ισορροπία, όπου και διαμορφώνεται η εκάστοτε τιμή του ναύλου.

Αντιθέτως, στη ναυτιλία γραμμών, εφόσον αυτή λειτουργεί σε καθεστώς ολιγοπωλιακό ή ακόμη και σε κάποιες περιπτώσεις μονοπωλιακό, ο ναύλος διαμορφώνεται κάθε φορά σε επίπεδα που καθορίζουν οι ίδιες οι επιχειρήσεις μέσω των μεταξύ τους συμφωνιών (γνωστές ως ναυτιλιακές συνδιασκέψεις) και σε επίπεδα τα οποία όχι μόνο καλύπτουν τα κόστη τους, αλλά τους αποφέρουν και κέρδη.

Έτσι λοιπόν, ενώ στη ναυτιλία γραμμών ο ναύλος ξεκινά από ένα κατώτατο επίπεδο, το οποίο τουλάχιστον καλύπτει τα σταθερά κόστη της επιχειρήσεως, στην ελεύθερη φορτηγό ναυτιλία, ο ναύλος που καθορίζεται είναι πέρα από τις δυνάμεις επηρεασμού φορτωτών και μεταφορέων. Οι πλοιοκτήτες σ' αυτήν την περίπτωση, δεν έχουν παρά να επιλέξουν μεταξύ των εξής δύο εναλλακτικών λύσεων:

1) Να αποδεχθούν το επίπεδο του ναύλου που επικρατεί και να συνεχίσουν να δραστηριοποιούνται στην αγορά ή

2) εάν αυτό δεν τους συμφέρει, εάν δηλαδή δεν επαρκεί για να καλύψουν ούτε τα σταθερά τους κόστη, να παροπλίσουν τα πλοία τους αναμένοντας πιθανές αυξήσεις στα επίπεδα των ναύλων.

Όταν αναφερόμαστε στην ναυτιλιακή αγορά, δεν θα πρέπει να λησμονούμε πως πρόκειται για μία αρκετά πολύπλοκη αγορά, στην οποία οι καθοριστικοί παράγοντες είναι δυναμικοί και όχι στατικοί, μεταβάλλονται δηλαδή συνεχώς. Το γεγονός αυτό καθιστά την πρόβλεψη για τις διακυμάνσεις στα επίπεδα των ναύλων σε βραχυχρόνια περίοδο εξαιρετικά δύσκολη, ενώ σε μακροχρόνια περίοδο σχεδόν αδύνατη.

Θα μπορούσαμε λοιπόν να πούμε πως η προσφορά θα μπορέσει να προσαρμοσθεί στη ζήτηση, στην περίπτωση που οι Ναυτιλιακές Εταιρείες (Ν.Ε.) προβλέψουν με επιτυχία ποιο θα είναι το μελλοντικό επίπεδο των ναύλων και προβούν στις απαραίτητες ενέργειες, ώστε να προσαρμόσουν την προσφορά στα προβλεπόμενα επίπεδα.

3.1.1 Χαρακτηριστικά της προσφοράς και ζητήσεως.

Προκειμένου να αναλυθεί ο τρόπος με τον οποίο αλληλεπιδρούν η προσφορά και η ζήτηση και μέσω αυτών διαμορφώνεται η εκάστοτε τιμή του ναύλου, θα πρέπει πρώτα να αναφερθούν και να αναλυθούν οι παράγοντες που καταρχάς διαμορφώνουν και επηρεάζουν τις δυνάμεις αυτές.

Η ζήτηση και η προσφορά θαλασσίων μεταφορών καθορίζονται από πολλούς εξωτερικούς και εσωτερικούς παράγοντες. Όσον αφορά στη ***ζήτηση χωρητικότητας***, οι παράγοντες που καθορίζουν το μέγεθός της, θα μπορούσαμε να πούμε πως είναι:

1) Η σύνθεση του παγκόσμιου εμπορίου και οι διαδρομές που εκτελούνται για τη διεξαγωγή αυτού.

2) Η οικονομική ανάπτυξη.

3) Η απόσταση που διανύεται μέσω των θαλασσίων διαδρομών.

4) Οι διακυμάνσεις της παγκόσμιας οικονομίας.

5) Διάφοροι άλλοι παράγοντες και τυχαία γεγονότα, όπως είναι πολιτικά γεγονότα, που μπορεί να επηρεάζουν τους όρους διεξαγωγής του διεθνούς εμπορίου.

Για τους παράγοντες που διαμορφώνουν την ***προσφορά χωρητικότητας***, θα μπορούσαμε να αναφέρομε ότι είναι:

1) Η χωρητικότητα του παγκόσμιου εμπορικού στόλου.

2) Τα ετοιμοπαράδοτα νεότευκτα πλοία.

3) Τα πλοία που αποστέλλονται για διάλυση (scrap).

4) Η ταχύτητα κινήσεως των πλοίων.

5) Ο αριθμός των πλοίων που βρίσκονται παροπλισμένα σε μία δεδομένη χρονική στιγμή (αργούσα χωρητικότητα).

6) Οι προσδοκίες που γεννούν οι εξελίξεις των ναύλων (π.χ. προσδοκίες για άνοδο στις τιμές των ναύλων ή αντίθετα για πτώση αυτών).

Οι προαναφερθέντες παράγοντες καθορίζουν όχι μόνο τα μεγέθη της προσφοράς και της ζητήσεως σε μία δεδομένη στιγμή, αλλά παράλληλα μπορούμε να εντοπίσομε σ' αυτούς την τάση για ενδεχόμενες μεταβολές στις δυνάμεις της αγοράς, καθώς και την κατεύθυνση αυτών των μεταβολών.

Η ζήτηση χωρητικότητας αυξάνεται όσο μειώνεται η τιμή του ναύλου. Αντιθέτως, η προσφορά αυξάνεται όσο αυξάνεται η τιμή, έως ότου οδηγηθεί η αγορά σε ισορροπία και η τιμή του ναύλου σταθεροποιηθεί σε κάποιο επίπεδο.

3.1.2 Ελαστικότητα της ζητήσεως χωρητικότητας.

Μεταξύ της ζητούμενης ποσότητας και της τιμής ενός αγαθού ή υπηρεσίας, υπάρχει μία δεδομένη σχέση εξαρτήσεως. Η σχέση αυτή είναι αντιστρόφως ανάλογη. Αυτό σημαίνει πως οι μεταβολές της ποσότητας είναι αντίστροφες ως προς τις μεταβολές της τιμής. Όταν αυξάνεται δηλαδή η τιμή, η ζητούμενη ποσότητα μειώνεται, ενώ όταν η τιμή μειώνεται, η ζητούμενη ποσότητα αυξάνεται.

Η ελαστικότητα της ζητήσεως ως προς την τιμή, είναι ο λόγος της ποσοστιαίας μεταβολής της ζητούμενης ποσότητας, ως προς την ποσοστιαία μεταβολή της τιμής. Πρόκειται δηλαδή για τις μεταβολές που εμφανίζονται στη ζητούμενη ποσότητα, ως επακόλουθο στις μεταβολές της τιμής. Οι μεταβολές αυτές όπως αναφέρθηκε προηγουμένως, είναι πάντα αντίθετες απέναντι στις μεταβολές της τιμής, λόγω της αρνητικής αυτής σχέσεως που συνδέει την τιμή με τη ζητούμενη ποσότητα.

Όσον αφορά στη ζήτηση χωρητικότητας, αυτή δεν εξαρτάται απόλυτα από το επίπεδο και τις μεταβολές των ναύλων, λόγω του ότι είναι παράγωγος ζήτηση, δηλαδή εξαρτάται από τη ζήτηση του μεταφερόμενου προϊόντος και επομένως από τους παράγοντες που την επηρεάζουν. Κατά συνέπεια λοιπόν, δεν μπορεί να ορισθεί επακριβώς εάν αυτή είναι ελαστική ή ανελαστική απέναντι στις μεταβολές των ναύλων.

Για να καταλήξομε λοιπόν σε κάποιο συμπέρασμα, θα πρέπει να εντοπίσομε πρώτα την επίδραση που μπορεί να έχει ο ναύλος στην τιμή του υπό μεταφορά αγαθού, και κατ' επέκταση στη ζήτησή του, λόγω της μεταβολής στην τιμή του, η οποία προκλήθηκε απ' τη μεταβολή του επιπέδου του ναύλου.

Κάθε αγαθό, όμως, ανταποκρίνεται με διαφορετικό βαθμό απέναντι στην αύξηση ή στη μείωση της τιμής του. Έτσι λοιπόν, για να μπορέσομε να εντοπίσομε τη μεταβολή στη ζήτηση, που μπορεί να προκαλέσει η μεταβολή της τιμής του ναύλου, θα πρέπει να γνωρίζομε το είδος του αγαθού που μεταφέρεται, έτσι ώστε να εξάγομε όσο το δυνατόν πιο ασφαλή συμπεράσματα.

Όσον αφορά δε συγκεκριμένα στη ζήτηση χωρητικότητας στην περίπτωση της ελεύθερης φορτηγού ναυτιλίας, χαρακτηρίζεται από το γεγονός πως είναι σε μεγάλο βαθμό ανελαστική. Αυτό οφείλεται κυρίως στο ότι ουσιαστικά δεν υπάρχει ανταγωνιστικό μέσο για τις μεταφορές των χύδην φορτίων. Ως εκ τούτου, οι φορτωτές, απέναντι σε μία αύξηση του ναύλου δεν διαθέτουν εναλλακτικά μέσα για τη μεταφορά των εμπορευμάτων τους και επομένως οι αντιδράσεις στην αύξηση αυτή είναι κατά κανόνα περιορισμένες.

3.1.3 Ζήτηση χωρητικότητας.

Όσο η κοινωνία και η οικονομία αναπτύσσεται, νέες ανάγκες δημιουργούνται, η κάλυψη των οποίων καθίσταται πρωτίστης σημασίας, ενώ παράλληλα δημιουργούνται και νέα αγαθά. Η τεχνολογική εξέλιξη προχωρά με αλματώδεις ρυθμούς, οπότε τα παγκόσμια δεδομένα αλλάζουν. Συγχρόνως, χώρες και περιοχές γνωρίζουν έντονους ρυθμούς αναπτύξεως, οπότε διευρύνουν τις συναλλαγές τους με τις υπόλοιπες, ενώ κάποιες άλλες συνεχίζουν να αναπτύσσονται σταθερά, αλλά με μικρότερους ρυθμούς, γεγονός που οδηγεί τις εμπορικές τους συναλλαγές σε σχετική στασιμότητα σε σχέση με τις συναλλασσόμενες με αυτές χώρες.

Η ***οικονομική ανάπτυξη***, λοιπόν, δίνει ώθηση στο παγκόσμιο εμπόριο ή αλλάζει τους όρους διεξαγωγής του. Κάποια προϊόντα ζητούνται περισσότερο σε κάποιες χώρες, ενώ οι εμπορικοί δρόμοι πολλές φορές μεταβάλλονται δυναμικά. Είναι γενικά αποδεκτό πως οι διακυμάνσεις στο επίπεδο της οικονομικής αναπτύξεως, καθώς διαμορφώνουν την κατάσταση στο θαλάσσιο εμπόριο, δημιουργούν κυκλικές διακυμάνσεις στη ζήτηση πλοίων.

Ένα άλλο γεγονός που οδηγεί στη σύνδεση της έννοιας της οικονομικής αναπτύξεως μ' αυτήν της ζητήσεως χωρητικότητας, είναι πως η πρώτη έχει τις βάσεις της στα αποθέματα των φυσικών πόρων, που δεν κατανέμονται ομοιόμορφα στις διάφορες χώρες. Λόγω αυτού του γεγονότος, κάθε χώρα εμφανίζει έναν ιδιαίτερο κύκλο αναπτύξεως θαλάσσιου εμπορίου. Είναι φανερό πως η ***διεξαγωγή του παγκόσμιου εμπορίου*** είναι ο παράγοντας αυτός που καθοδηγεί ουσιαστικά τη ζήτηση χωρητικότητας. Η ζήτηση λοιπόν ακολουθεί και επηρεάζεται στα μεγέθη της από τις συνθήκες διεξαγωγής του παγκόσμιου εμπορίου. Η σύνθεση αυτού, αλλά και η διαμόρφωση των αποστάσεων για τη διεξαγωγή του, διαδραματίζουν τον σημαντικότερο ρόλο για τη διαμόρφωση των μεγεθών της ζητήσεως χωρητικότητας.

Λαμβάνοντας λοιπόν πληροφορίες για τις γεωγραφικές πηγές προσφοράς και ζητήσεως των διαφόρων αγαθών, καθώς και για τις μεταβολές αυτών λόγω διαφόρων γεγονότων, δεχόμαστε συγχρόνως πληροφορίες και για τις πηγές ζητήσεως χωρητικότητας, καθώς και για τις θαλάσσιες διαδρομές, τις οποίες κάθε αγαθό ακολουθεί, ώστε να προσεγγίσει τους προορισμούς του.

Οι ***αποστάσεις*** επίσης που διανύονται κατά τη μεταφορά των αγαθών, είναι ένας άλλος σημαντικός παράγοντας διαμορφώσεως των μεγεθών της ζητήσεως, καθώς όσο αυτές αυξάνονται, τόσο η ζήτηση επιταχύνεται.

Πέρα όμως από τους πολύ προφανείς παράγοντες, τους καθοριστικούς για τα μεγέθη της ζητήσεως χωρητικότητας, δεν πρέπει να λησμονείται το γεγονός πως αυτή επηρεάζεται από τις ***διακυμάνσεις της παγκόσμιας οικονομίας***, αλλά και από ***τυχαία γεγονότα***, όπως είναι τα διάφορα πολιτικά γεγονότα. Μία στασιμότητα στην παγκόσμια οικονομία ή ένας πόλεμος, δημιουργούν ανακατατάξεις στις συνθήκες διαξαγωγής του παγκόσμιου εμπορίου και κατά συνέπεια στα μεγέθη της ζητήσεως χωρητικότητας. Επί πλέον, είναι γνωστό πως η οικονομία κάθε κράτους ακολουθεί μία πορεία συνεχούς μεταβολής. Οι μεταβολές αυτές που παρατηρούνται, είναι επόμενο πως θα έχουν άμεση επίδραση στη ζήτηση της χωρητικότητας.

3.1.4 Προσφορά χωρητικότητας.

Όσον αφορά στο θέμα της προσφοράς χωρητικότητας, αναφέρθηκαν προηγουμένως οι βασικότεροι παράγοντες, που καθορίζουν το μέγεθος, αλλά βέβαια και τις μεταβολές της.

Ο πρώτος και κυριότερος είναι σαφώς ο ***όγκος του παγκόσμιου στόλου***. Είναι προφανές πως καταρχάς το σύνολο της προσφοράς χωρητικότητας εξαρτάται από το σύνολο των πλοίων που δραστηριοποιούνται ανά τον κόσμο και συμβάλλουν στη διεξαγωγή του διεθνούς εμπορίου. Βραχυχρόνια, ο παγκόσμιος εμπορικός στόλος αντιπροσωπεύει τη δεδομένη θαλάσσια μεταφορική ικανότητα. Διαχρονικά, και ανάλογα με τις συνθήκες που επικρατούν στην αγορά, ο όγκος αυτός μεταβάλλεται. Αυτό σημαίνει πως μπορεί να προστεθούν πλοία λόγω ***νέων ναυπηγήσεων***, να αυξηθεί δηλαδή μ' αυτόν τον τρόπο ο όγκος του παγκόσμιου στόλου και κατά συνέπεια η προσφορά χωρητικότητας.

Παράλληλα όμως, ο παγκόσμιος στόλος μπορεί και να μειωθεί, καθώς κάθε χρόνο σχεδόν, πλοία τα οποία έχουν συμπληρώσει το χρόνο ζωής τους, αποστέλλονται για ***διάλυση*** (scrap). Ο ρυθμός δηλαδή ναυπηγήσεως νέων πλοίων, σε συνδυασμό με τον ρυθμό διαλύσεως, είναι οι βασικότεροι παράγοντες καθορισμού της προσφοράς χωρητικότητας.

Πέρα όμως από τους παραπάνω παράγοντες, υπάρχει και ένας άλλος, που οδηγεί σε αυξομειώσεις του όγκου του παγκόσμιου στόλου και κατά συνέπεια της προσφοράς χωρητικότητας. Ο παράγοντας αυτός, που θα μπορούσαμε να τον αναφέρομε ως «πλασματικό», καθώς δεν αποτελεί ουσιαστικά παράγοντα αυξομειώσεως του συνολικού αριθμού των δραστηριοποιημένων πλοίων σε μία συγκεκριμένη αγορά, ονομάζεται ***αριθμός των παροπλισμένων πλοίων***.

Το φαινόμενο αυτό παρατηρείται στην ελεύθερη φορτηγό ναυτιλία κατά κύριο λόγο, καθώς για χαμηλά επίπεδα ναύλων, όταν οι πλοιοκτήτες αδυνατούν να καλύψουν το σταθερό τους κόστος, επιλέγουν να παροπλίσουν τα πλοία τους, προκειμένου να μην εκτελέσουν πλόες με ζημίες. Όταν τα επίπεδα των ναύλων αρχίζουν και αυξάνονται, τα παροπλισμένα πλοία μπαίνουν και πάλι στην αγορά. Για τον υπολογισμό λοιπόν της προσφοράς χωρητικότητας σε μία δεδομένη χρονική στιγμή, θα πρέπει να ληφθεί υπόψη ο όγκος του παγκόσμιου στόλου, αλλά αφού αφαιρεθεί από αυτόν ο αριθμός των τυχόν παροπλισμένων πλοίων.

Σε συνδυασμό με τον παραπάνω «πλασματικό» παράγοντα μεταβολής της προσφοράς χωρητικότητας, υπάρχει και άλλος ένας «πλασματικός» παράγοντας, ο οποίος οδηγεί, σε δεδομένες χρονικές στιγμές, σε αύξηση της προσφοράς. Ο παράγοντας αυτός είναι η ***ταχύτητα***. Είναι γεγονός πως αύξηση της ταχύτη-

τας ισοδυναμεί με κατακόρυφη αύξηση του κόστους ενός πλοίου. Αυτό συμβαίνει γιατί όσο αυξάνεται η ταχύτητα, απαιτείται πολύ περισσότερη ποσότητα καυσίμου και ως εκ τούτου το κόστος αυξάνεται με γεωμετρικούς ρυθμούς. Δεν είναι λοιπόν συμφέρον να εκτελούνται πλόες πάνω από κάποια ταχύτητα, δεδομένης της τιμής του ναύλου στην αγορά.

Σε περιπτώσεις όμως που παρατηρείται αύξηση της ζητήσεως σε επίπεδα πάνω από εκείνα της προσφοράς, εκείνο που γίνεται πρώτα προκειμένου να μπορέσουν οι πλοιοκτήτες να επωφεληθούν των υψηλών ναύλων που προσφέρονται σ' αυτές τις περιόδους, είναι η αύξηση της ταχύτητας. Με την αύξηση της ταχύτητας, οι θαλάσσιες διαδρομές πολλαπλασιάζονται. Μ' αυτόν τον τρόπο λοιπόν, και χωρίς να έχουν μπει στην αγορά καινούργια πλοία –γεγονός που θα απαιτούσε την πάροδο αρκετών ετών– αυξάνεται η προσφορά χωρητικότητας. Επί πλέον, δεδομένων των υψηλών επιπέδων των ναύλων, η αύξηση της ταχύτητας είναι πλέον συμφέρουσα σχετικά με την προηγούμενη κατάσταση της ναυλαγοράς.

Οι προαναφερθέντες «πλασματικοί» παράγοντες, είναι τρόποι αυξήσεως της προσφοράς, σε περιπτώσεις όπου εντοπίζονται υψηλά επίπεδα ναύλων στην αγορά, σε περιπτώσεις δηλαδή όπου η ζήτηση είναι μεγαλύτερη της προσφοράς. Για να ικανοποιηθεί η πλεονάζουσα αυτή ζήτηση, θα πρέπει να αυξηθεί ισόποσα και η προσφορά, που σημαίνει δηλαδή νέα πλοία στην αγορά. Η κατασκευή όμως ενός νέου πλοίου, είναι εξαιρετικά χρονοβόρα διαδικασία, με αποτέλεσμα οι πλοιοκτήτες να μην επωφελούνται των κερδών που θα αποκόμιζαν λόγω των υψηλών αυτών ναύλων. Σ' αυτές τις περιπτώσεις λοιπόν, χρησιμοποιούνται τρόποι αυξήσεως της προσφοράς, όπως η αύξηση της ταχύτητας και η είσοδος παροπλισμένων πλοίων στην αγορά, οπότε ο χρόνος που μεσολαβεί μεταξύ της παραδόσεως των νεοτεύκτων πλοίων δεν χαρακτηρίζεται από απώλειες κερδών.

3.1.5 Παράγοντες που επηρεάζουν την ζήτηση και την προσφορά χωρητικότητας.

1) Ζήτηση για χωρητικότητα.

Όσον αφορά στη ζήτηση για χωρητικότητα, οι βασικότεροι παράγοντες από τους οποίους εξαρτάται, είναι κατά βάση οι εξής:

α) Η τιμή του ναύλου.

Είναι φανερό πως λόγω της αντίστροφης σχέσεως που συνδέει την τιμή με τη ζητούμενη ποσότητα, όσο υψηλότερα είναι τα επίπεδα των ναύλων, τόσο μειώνεται η ζητούμενη ποσότητα.

β) Η ύπαρξη τυχόν υποκατάστατων μεταφορικών υπηρεσιών, καθώς και η τιμή αυτών στην περίπτωση που υπάρχουν.

Όπως συμβαίνει και με όλα τα άλλα αγαθά και υπηρεσίες, η ύπαρξη υποκατάστατων γι' αυτά επηρεάζει τα μεγέθη της ζητήσεως. Όταν αυξάνεται η τιμή ενός αγαθού ή μίας υπηρεσίας, και σε περίπτωση που υπάρχει υποκατάστατο το οποίο προσφέρεται σε χαμηλότερη τιμή, τα άτομα θα στραφούν προς αυτό. Επομένως, η ζήτηση για το αρχικό αγαθό-υπηρεσία, θα μειωθεί. Το αντίθετο συμβαίνει σε περίπτωση που η τιμή του αρχικού αγαθού αυξάνεται. Στην περίπτωση του πλοίου ως μέσου μεταφοράς εμπορευμάτων και ατόμων, τα βασικότερα υποκατάστατα της μεταφορικής υπηρεσίας είναι ο σιδηρόδρομος και το αεροπλάνο.

Υπάρχουν όμως και περιπτώσεις, όπου ανάλογα με το είδος της προσφερόμενης υπηρεσίας, η υποκατάσταση παύει να υφίσταται. Χαρακτηριστικό παράδειγμα είναι η περίπτωση της ναυτιλίας χύδην φορτίων, η οποία ασχολείται με τη μεταφορά των χύδην φορτίων, για τα οποία ουσιαστικά δεν υπάρχει άλλο μέσο, το οποίο να μπορεί να υποκαταστήσει τη μεταφορά τόσο μεγάλων ποσοτήτων σε τόσο μαζική κλίμακα. Επί πλέον, όσον αφορά στην περίπτωση της μεταφοράς επιβατών σε πολύ μακρινές αποστάσεις, όπως είναι τα υπερατλαντικά ταξίδια, αυξήσεις στα αεροπορικά εισιτήρια πολύ δύσκολα θα οδηγήσουν σε στροφή των επιβατών προς το πλοίο.

γ) Το μέγεθος του πληθυσμού.

Όσον αφορά σ' αυτόν τον παράγοντα, είναι λογικό να υποτεθεί πως όσο μεγαλύτερος είναι ο πληθυσμός, σε τόσο μεγαλύτερα μεγέθη θα κινηθεί η ζήτηση για θαλάσσιες μεταφορικές υπηρεσίες.

2) Προσφορά για χωρητικότητα.

Το μέγεθος της προσφοράς χωρητικότητας καθορίζεται και μεταβάλλεται από τους παρακάτω παράγοντες, η βαρύτητα των οποίων όμως διαφέρει ανάλογα με τον τύπο του πλοίου και κυρίως ανάλογα με τον τύπο του φορτίου που μεταφέρεται:

α) Η ταχύτητα του πλοίου.

Η έννοια της ταχύτητας είναι πάρα πολύ βασική, καθώς επηρεάζει το κόστος της μεταφοράς σε μεγάλο βαθμό. Μπορούμε να πούμε ότι οι υψηλές ταχύτητες κινήσεως ενός πλοίου επιτρέπουν περισσότερα ταξί-

δια ετησίως, άρα και περισσότερους ναύλους. Όμως οι υψηλές ταχύτητες καταναλώνουν εν γένει, πολύ περισσότερα καύσιμα. Για τον λόγο αυτόν θα πρέπει πάντα να γίνεται συσχέτιση ταχύτητας και καταναλώσεως καυσίμων, ώστε να βρεθεί η καλύτερη δυνατή αναλογία, η οποία καλείται ***υπηρεσιακή ταχύτητα*** του πλοίου. Είναι επί πλέον γεγονός ότι όσο πιο νέο είναι ένα πλοίο, τόσο πιο μεγάλες ταχύτητες μπορεί να αναπτύξει σε σχέση με ένα παλαιότερο.

β) Τα τεχνικά χαρακτηριστικά που διαθέτει το πλοίο και κυρίως ο εξοπλισμός του σε μέσα φορτοεκφορτώσεως.

Ο εξοπλισμός του πλοίου σε φορτοεκφορτωτικά μέσα είναι πολύ βασικός παράγοντας, καθώς μ' αυτόν τον τρόπο εξοικονομείται πολύτιμος χρόνος στους λιμένες, αλλά βέβαια και κόστος, καθώς για κάθε ημέρα καθυστερήσεως, η εταιρεία επιβαρύνεται με πολύ υψηλό κόστος. Πέρα όμως από την εταιρεία, επιβαρύνεται αντίστοιχα και ο φορτωτής, καθώς το εμπόρευμα κατά τη διάρκεια του ταξιδιού βρίσκεται εκτός αγοράς και επιβαρύνεται με υψηλούς ημερήσιους τόκους.

Επί πλέον, εκτός από τα πλεονεκτήματα αυτά σημαντικό είναι και το ότι ένα πλοίο, διαθέτοντας τα δικά του μέσα φορτοεκφορτώσεως, έχει τη δυνατότητα να προσεγγίσει λιμένες, οι οποίοι στερούνται τέτοιων υποδομών, όπως είναι οι λιμένες της Β Αφρικής. Μπορεί λοιπόν μ' αυτόν τον τρόπο μία εταιρεία να δραστηριοποιηθεί σε νέες αγορές.

γ) Η διανυόμενη απόσταση.

Κάθε πλοίο έχει συγκεκριμένη χωρητικότητα. Ως εκ τούτου, μπορεί να παραλάβει συγκεκριμένη ποσότητα φορτίου. Όσο αυξάνεται η απόσταση, η ποσότητα καυσίμου που θα χρειαστεί ένα πλοίο, θα είναι σαφώς μεγαλύτερη. Επομένως, θα χρειαστεί να διαθέσει περισσότερο χώρο για την αποθήκευση των καυσίμων, ενώ παράλληλα θα χρειαστεί να περιορίσει τον χώρο που απαιτείται για να μεταφέρει το εμπόρευμα. Αυτό οδηγεί σε περιορισμό της προσφοράς χωρητικότητας. Σε άλλη περίπτωση, επιλέγει ενδιάμεσους σταθμούς για τον ανεφοδιασμό (πετρέλευση), προκειμένου να εκμεταλλευτεί καλύτερα τη διαθέσιμη χωρητικότητα.

δ) Οι λιμένες που προσεγγίζει το πλοίο.

Ένας αρκετά καθοριστικός παράγοντας της προσφοράς είναι οι λιμένες που το πλοίο προσεγγίζει, καθώς οι τιμές των καυσίμων, των λιπαντικών και των εφοδίων, διαφέρουν μεταξύ αυτών.

3.2 Η ναυλαγορά και η ταξινόμησή της.

3.2.1 Γενικά.

Η έννοια της ναυλαγοράς περιλαμβάνει τον τρόπο με τον οποίο καθορίζονται οι ναύλοι και προσδιορίζεται από τον γεωγραφικό χώρο μέσα στον οποίο λαμβάνουν χώρα οι μεταφορές γενικά. Παράλληλα, περιλαμβάνει και ένα σύνολο από πρόσωπα –φυσικά και νομικά– τα συμφέροντα των οποίων, αλλά και οι διαδικασίες που αυτά εφαρμόζουν για τα συμφέροντά τους, διαδραματίζουν βασικό ρόλο στη διαμόρφωση του επιπέδου των ναύλων.

Η ναυλαγορά, λοιπόν, είναι ένα πολύπλοκο σύστημα, το οποίο περιλαμβάνει διαδικασίες, παράγοντες και καταστάσεις που αλληλεπιδρούν μεταξύ τους, ώστε να καθορισθούν τελικά οι τιμές των ναύλων. Από τα παραπάνω, θα μπορούσαμε εύκολα να συμπεράνομε πως τελικά η ναυλαγορά δεν είναι μία ομοιόμορφη αγορά, αλλά αντιθέτως, χωρίζεται σε επιμέρους αγορές, στις οποίες οι παράγοντες που κάθε φορά διαδραματίζουν καθοριστικό ρόλο είναι διαφορετικοί.

Τα επίπεδα των ναύλων είναι διαφορετικά και καθορίζονται με διαφορετικό τρόπο σε κάθε κατηγορία πλοίου, σε κάθε κατηγορία φορτίου, αλλά και ανάλογα με τη γεωγραφική περιοχή στην οποία δραστηριοποιείται. Θα μπορούσαμε λοιπόν να ταξινομήσομε τη ναυλαγορά, ανάλογα με τις μορφές που αυτή συναντάται, ως εξής:

1) Ανάλογα με τον τύπο του διακινούμενου φορτίου.

Τα φορτία που διακινούνται, δεν είναι βέβαια τα ίδια σε κάθε περίπτωση. Όπως έχει προαναφερθεί, χωρίζονται σε δύο μεγάλες κατηγορίες: τα χύδην (υγρά και ξηρά) και τα γενικά φορτία. Με κριτήριο λοιπόν τη φύση του φορτίου, θα μπορούσαμε να διακρίνομε τη ναυλαγορά ως εξής:

α) ***Αγορά χύδην ξηρού φορτίου:*** Αφορά βέβαια στη μεταφορά των ξηρών χύδην φορτίων με τα αντίστοιχα πλοία. Τα βασικότερα φορτία αυτού του είδους είναι τα δημητριακά, ο άνθρακας, το σιδηρομετάλλευμα και ο βωξίτης. Η αγορά γενικά στην κατηγορία των χύδην φορτίων λειτουργεί υπό συνθήκες ανταγωνισμού και η τιμή των ναύλων καθορίζεται από τις δυνάμεις της προσφοράς και της ζητήσεως.

β) ***Αγορά χύδην υγρού φορτίου:*** Σ' αυτήν την αγορά αναφερόμαστε κυρίως στη μεταφορά του αργού πετρελαίου και στα προϊόντα αυτού, αλλά και στη μεταφορά υγροποιημένου φυσικού αερί-

ου (liquefied natural gas) και πετρελαϊκού αερίου (liquefied petroleum gas). Για την αγορά αυτή ισχύουν οι συνθήκες που προαναφέρθηκαν για τα χύδην ξηρά φορτία.

γ) ***Αγορά γενικών φορτίων:*** Στην αγορά γενικών φορτίων λαμβάνουν μέρος τα έτοιμα προϊόντα, τα οποία προορίζονται προς πώληση στους τελικούς καταναλωτές. Για τη μεταφορά των προϊόντων αυτών χρησιμοποιούνται ειδικά πλοία και η μορφή της αγοράς, σε αντίθεση με τα χύδην φορτία, αφορά σε ολιγοπωλιακά καθεστώτα και πολλές φορές ακόμη και σε μονοπωλιακά. Η τιμή λοιπόν του ναύλου καθορίζεται από τους ίδιους τους παροχείς της μεταφορικής υπηρεσίας, δηλαδή τις ίδιες τις ναυτιλιακές εταιρείες.

δ) ***Αγορά ειδικών φορτίων:*** Τα ειδικά φορτία μπορεί να είναι χύδην ή και γενικά. Η κατηγορία αυτή αφορά σε φορτία οποιασδήποτε μορφής, τα οποία απαιτούν ειδικές συνθήκες κατά τη μεταφορά και τον χειρισμό τους, όπως είναι το φρέσκο γάλα και τα κατεψυγμένα προϊόντα.

2) Ανάλογα με το είδος του πλοίου που κάθε φορά χρησιμοποιείται.

Όπως είναι γνωστό, κάθε φορτίο δεν μπορεί να μεταφερθεί με τον ίδιο τύπο πλοίου. Διαφορετικοί τύποι πλοίων χρησιμοποιούνται για τη μεταφορά διαφορετικών τύπων φορτίων. Η ταξινόμηση της ναυλαγοράς ανάλογα με το είδος του πλοίου, θα μπορούσε να γίνει ως εξής:

α) ***Αγορά πλοίων μεταφοράς χύδην φορτίων:*** Ανάλογα με τον τύπο φορτίου που κάθε φορά μεταφέρεται, ο τύπος του πλοίου ποικίλλει. Έτσι λοιπόν έχομε:

- Τα γνωστά ***Capesize***, χωρητικότητας έως 120.000 dwt, είναι τα μεγαλύτερα πλοία μεταφοράς χύδην φορτίων, και χρησιμοποιούνται για τη μεταφορά κυρίως σιδηρομεταλλεύματος, αλλά και μεγάλων παρτίδων άνθρακα. Ο στόλος των πλοίων Capesize είναι σχετικά περιορισμένος.
- Τα ***Panamax*** είναι η αμέσως μικρότερη κατηγορία και φτάνουν σε χωρητικότητα τα 80.000 dwt και των οποίων, όπως έχομε προαναφέρει, οι διαστάσεις είναι οι μέγιστες επιτρεπτές για τον διάπλου από το κανάλι του Παναμά. Τα πλοία αυτά χρησιμοποιούνται για να μεταφέρουν άνθρακα, σιδηρομετάλλευμα και σιτηρά. Ο ελληνικός στόλος των πλοίων μεταφοράς χύδην φορτίων αποτελείται κυρίως από πλοία αυτού του τύπου, γεγονός που αποτελεί στρατηγική επιλογή των Ελλήνων πλοιοκτητών, καθώς τους επιτρέπει έτσι τη διείσδυση σε όλες τις αγορές μεταφοράς χύδην ξηρών φορτίων, το γνωστό ***cross trading***.
- Η μικρότερη κατηγορία στα πλοία μεταφοράς χύδην ξηρού φορτίου, είναι τα ***Handysize***, χωρητικότητας έως και 50.000 dwt.

β) ***Αγορά δεξαμενοπλοίων:*** Ένα από τα βασικότερα χαρακτηριστικά της αγοράς αυτής είναι ο μικρός αριθμός των μεγάλων ναυλωτών, οι οποίοι διαδραματίζουν πολύ σημαντικό ρόλο στην αγορά. Οι ναυλωτές αυτοί είναι φυσικά οι μεγάλες πετρελαϊκές εταιρείες, οι οποίες κατέχοντας τόσο μεγάλη διαπραγματευτική δύναμη, σε μεγάλο βαθμό καθορίζουν τις συνθήκες διεξαγωγής του εμπορίου πετρελαίου. Ένα άλλο ιδιαίτερο χαρακτηριστικό της αγοράς των Δ/Ξ είναι πως είναι εξαιρετικά σπάνιο να βρουν φορτίο κατά την επιστροφή τους από τα καταναλωτικά κέντρα προς τα σημεία φορτώσεως πετρελαίου, και έτσι εκτελούν την επιστροφή τους υπό έρμα. Στο παρελθόν, οι μεγάλες πετρελαϊκές εταιρείες είχαν στην κατοχή τους και ένα σημαντικό ποσοστό του στόλου των Δ/Ξ (περίπου 33%). Σήμερα, το ποσοστό αυτό συνεχώς μειώνεται. Τα Δ/Ξ, ανάλογα με το μέγεθός τους διακρίνονται σε:

- *Ultra Large Crude Carriers – ULCC,* που είναι τα μεγαλύτερα σε μέγεθος, με χωρητικότητα έως 500.000 dwt.
- *Very Large Crude Carriers – VLCC,* με χωρητικότητα έως 320.000 dwt και τα οποία, μαζί με τα ULCC, χρησιμοποιούνται αποκλειστικά στις μεταφορές αργού πετρελαίου.
- Τα μεσαίου μεγέθους Δ/Ξ μπορούμε να τα κατατάξομε σε: ***Suezmax***, με χωρητικότητα έως 200.000 dwt, ***Aframax***, με χωρητικότητα έως και 120.000 dwt και ***Panamax***, με χωρητικότητα 80.000 dwt. Τα πλοία αυτά μπορούν να απασχοληθούν στη μεταφορά όχι μόνο αργού πετρελαίου, αλλά και των προϊόντων αυτού. Τα μικρότερα, είναι τα ***Handysize*** ή ***Product Carriers***, τα οποία κατά βάση χρησιμοποιούνται για τη μεταφορά μόνο προϊόντων πετρελαίου.

γ) ***Αγορά των πλοίων εμπορευματοκιβωτίων (Ε/Κ):*** Τα πλοία Ε/Κ (container-ships) είναι ένας ειδικά σχεδιασμένος τύπος πλοίων, για τη μεταφορά τελικών προϊόντων, τα οποία συσκευάζονται και μεταφέρονται μέσα σε Ε/Κ. Τα πλοία Ε/Κ διακρίνονται βασικά στους ακόλουθους τύπους:

- ***Fully cellular containerships***, που μεταφέρουν αποκλειστικά και μόνο Ε/Κ.

– ***Cellular Ships with Ro-Ro Capability***, που διαθέτουν τη δυνατότητα μεταφοράς τροχοφόρων οχημάτων εκτός από τα Ε/Κ.
– ***Multi-purpose containerships***, που διαθέτουν τη δυνατότητα να μεταφέρουν διάφορα φορτία, όπως είναι Ε/Κ, χύδην φορτία (σε μικρές ποσότητες) ή τροχοφόρα οχήματα.

Η αγορά των πλοίων Ε/Κ αποτελεί τη βάση της ναυτιλίας γραμμής, η οποία ως γνωστόν λειτουργεί σε συνθήκες ολιγοπωλιακές ή ακόμη και μονοπωλιακές.

– ***Αγορά των πλοίων Ro – Ro:*** Τα πλοία αυτά διαθέτουν ειδικό εξοπλισμό Roll-on, Roll-off και μ' αυτόν τον τρόπο εξασφαλίζουν την εύκολη μεταφορά τροχοφόρων οχημάτων. Δραστηριοποιούνται στο ολιγοπωλιακό καθεστώς της ναυτιλίας γραμμών.

3) Ανάλογα με τον γεωγραφικό χώρο στον οποίο δραστηριοποιείται κάθε φορά ένα πλοίο.

Ο διαχωρισμός αυτός σχετίζεται άμεσα με τη διάρθρωση του παγκόσμιου εμπορίου και τις θαλάσσιες διαδρομές. Ανάλογα με τη διαδρομή στην οποία δραστηριοποιείται κάποιος μεταφορέας, αλλάζουν και οι όροι, καθώς κάθε διαδρομή ή το σύνολο κάποιων διαδρομών αποτελούν ξεχωριστούς τομείς της ναυλαγοράς. Ιδιαίτερο ενδιαφέρον έχουν κάποιες κλειστές διαδρομές, όπως είναι η Μεσόγειος και η Βόρεια Θάλασσα, όπου οι ναυλαγορές λειτουργούν τελείως διαφορετικά.

4) Ανάλογα με τη μορφή ναυλώσεως που επιλέγεται.

Κάθε τύπος ναυλώσεως είναι ξεχωριστός και συμφωνείται με διαφορετικούς όρους. Επομένως, ανάλογα με τον τύπο ναυλώσεως, μπορούμε να χωρίσομε τη ναυλαγορά στις εξής επιμέρους αγορές:

α) Την ***αγορά ναυλώσεων ταξιδιού*** (voyage charter market ή spot market).

β) Την ***αγορά χρονοναυλώσεων*** (time charter market).

γ) Την ***αγορά μισθώσεων γυμνού πλοίου*** (bare boat charter market).

δ) Την ***αγορά συμβολαίων εργολαβικής μεταφοράς*** (contracts of affreightment market).

3.2.2 Η ναυλαγορά στον ελεύθερο ανταγωνισμό.

Η αγορά του ελεύθερου ανταγωνισμού χαρακτηρίζεται από τις εξής συνθήκες:

1) Ο αριθμός των αγοραστών και των πωλητών είναι τόσο μεγάλος, με αποτέλεσμα κανένας από αυτούς να μην μπορεί να επηρεάσει τις τιμές.

2) Οι αγοραστές και οι πωλητές διαθέτουν «τέλεια γνώση» των συνθηκών της αγοράς, δηλαδή της τιμής, της διαθέσιμης ποσότητας του προσφερόμενου και ζητούμενου προϊόντος, και ως εκ τούτου δρουν και συμπεριφέρονται σύμφωνα με την αρχή της μεγιστοποιήσεως των συμφερόντων τους.

3) Η πρόσβαση στην αγορά, καθώς και η αποχώρηση απ' αυτήν διενεργείται ελεύθερα, δίχως δηλαδή εμπόδια εισόδου και εξόδου.

4) Τα προϊόντα-υπηρεσίες είναι τελείως ομοιογενή, δηλαδή δεν διαφέρουν οι προσφερόμενες μεταφορικές υπηρεσίες μεταξύ των ανταγωνιστριών επιχειρήσεων.

Στην αγορά του τέλειου ανταγωνισμού, το βασικότερο γεγονός είναι πως η τιμή διαμορφώνεται από τις δυνάμεις της προσφοράς και της ζητήσεως, χωρίς να επηρεάζεται από πράξεις και πρακτικές των πωλητών και των αγοραστών. Εάν για παράδειγμα μία επιχείρηση αυξήσει την τιμή της με σκοπό την αύξηση των κερδών της, η πράξη αυτή θα χαρακτηρισθεί από απόλυτη αποτυχία, καθώς οι καταναλωτές θα επιλέξουν άλλες ανταγωνίστριες επιχειρήσεις.

Παράλληλα, τα κέρδη που αποκομίζουν οι επιχειρήσεις στον ελεύθερο ανταγωνισμό είναι «κανονικά» (δεν είναι υπερβολικά, υπέρμετρα). Εάν παρατηρηθούν υπερβολικά κέρδη, τότε η αγορά θα προσελκύσει νέες επιχειρήσεις, με αποτέλεσμα να αυξηθεί η προσφορά και κατά συνέπεια οι τιμές, όπως και τα κέρδη των επιχειρήσεων να μειωθούν σε «κανονικά» (λογικά) επίπεδα.

Τέλος να επισημάνομε ότι η αγορά των φορτηγών πλοίων, όπως είπαμε, λειτουργεί υπό συνθήκες ελεύθερου ανταγωνισμού, που σημαίνει ότι η προσφορά και η ζήτηση καθορίζουν την τιμή του ναύλου που θα επικρατήσει στην αγορά.

3.2.3 Η ναυλαγορά κάτω από μονοπωλιακό ανταγωνισμό.

Όσον αφορά στη ναυτιλία, η αγορά λειτουργεί κατά βάση σε συνθήκες ανταγωνισμού, τα βασικά χαρακτηριστικά της οποίας αναφέρθηκαν στην προηγούμενη παράγραφο.

Από την άλλη πλευρά όμως, η αγορά του τέλειου ανταγωνισμού, όπως αυτή περιγράφηκε, δεν δύναται να υπάρξει σε πραγματικές συνθήκες. Συγκεκριμένα στην ναυτιλία, ενώ ουσιαστικά παρατηρούμε ορισμένα πολύ βασικά χαρακτηριστικά της εν λόγω αγοράς, κάποια άλλα δεν μπορούν να παρατηρηθούν. Έχομε

λόγου χάρη την περίπτωση της τμηματοποιήσεως της αγοράς των χύδην φορτίων σε επιμέρους αγορές, ανάλογα με το φορτίο που μεταφέρεται. Αυτό συμβαίνει, γιατί βέβαια η μεταφορά κάθε φορτίου δεν είναι δυνατόν να πραγματοποιηθεί με όλα τα είδη των πλοίων. Για παράδειγμα, προαναφέρθηκε η ειδική περίπτωση των Δ/Ξ, τα οποία δεν μπορούν εκ κατασκευής να εισχωρήσουν σε καμία άλλη αγορά μεταφοράς χύδην φορτίων, ενώ παράλληλα δρουν σε μία ιδιαίτερη αγορά, που θα μπορούσε να χαρακτηρισθεί από συνθήκες ολιγοπωλίου.

Στην πράξη, λοιπόν, παρατηρούνται περισσότερο συνθήκες ***ατελούς ανταγωνισμού***, όπως είναι το Μονοπώλιο, το Ολιγοπώλιο και ο Μονοπωλιακός Ανταγωνισμός.

Στη ***μονοπωλιακή*** αγορά, υπάρχει μόνο μία επιχείρηση παραγωγής και πωλήσεως του προϊόντος, η οποία είναι και εκείνη που καθορίζει την τιμή του προϊόντος.

Μία αγορά χαρακτηρίζεται ως ***ολιγοπωλιακή***, όταν υπάρχει περιορισμένος αριθμός επιχειρήσεων που παράγουν ένα προϊόν και βέβαια καθεμία εξαρτάται από τις άλλες για την τιμολογιακή της στρατηγική και τον καθορισμό των τιμών της.

Από την άλλη πλευρά, η αγορά του ***μονοπωλιακού ανταγωνισμού*** έχει μεγάλες ομοιότητες με την αγορά του τέλειου ανταγωνισμού. Και στις δύο περιπτώσεις, ο αριθμός των επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται στον κλάδο είναι πολύ μεγάλος, ενώ εμπόδια εισόδου και εξόδου δεν υφίστανται. Η διαφορά του μονοπωλιακού με τον τέλειο ανταγωνισμό είναι κυρίως πως οι πωλητές δρουν ουσιαστικά με την ιδιότητα του μονοπωλητή. Αυτό συμβαίνει γιατί στην πραγματικότητα τα προϊόντα που παρέχουν είναι διαφοροποιημένα μεταξύ τους και όχι υποκατάστατα. Σ' αυτήν την περίπτωση, έχουν τη δυνατότητα να επηρεάζουν σε κάποια πλαίσια τις τιμές στις οποίες πωλούν τα προϊόντα τους προς όφελός τους, σε αντίθεση με την αγορά του πλήρους ανταγωνισμού, όπου κανένας δεν μπορεί να επηρεάσει τη διαμόρφωση των τιμών.

Οι προαναφερθείσες περιπτώσεις ατελούς ανταγωνισμού συναντώνται στη ναυτιλιακή αγορά αρκετά συχνά. Στη ναυτιλία γραμμών για παράδειγμα, η αγορά δρα σε καθεστώς αυστηρά ολιγοπωλιακό ή και ακόμη μονοπωλιακό, με τη συνένωση των Ν.Ε. σε ναυτιλιακές συνδιασκέψεις, όπου οι τιμές καθορίζονται από τις ίδιες τις Ν.Ε., με βάση τα συμφέροντά τους.

Όσον αφορά στην περίπτωση του μονοπωλιακού ανταγωνισμού, αυτή είναι ουσιαστικά μία περίπτωση ποιοτικού ανταγωνισμού. Δηλαδή στη ναυτιλία ο ανταγωνισμός εντοπίζεται κυρίως σε ***ποιοτικά χαρακτηριστικά*** της μεταφορικής υπηρεσίας και όχι στην τιμή-ναύλο. Η μορφή αυτή της αγοράς συναντάται στην Ελλάδα στις ακτοπλοϊκές μεταφορές και ιδιαίτερα τα τελευταία χρόνια. Οι ακτοπλοϊκές εταιρείες, παρόλο που μπορεί να εκτελούν τα ίδια δρομολόγια, χρεώνουν τις υπηρεσίες τους με διαφορετικές τιμές, καθώς διαφοροποιούν ποιοτικά τις υπηρεσίες τους.

Με τα νέας τεχνολογίας πλοία, τα οποία χαρακτηρίζονται από υψηλή ταχύτητα κινήσεως, η μεταφορική υπηρεσία εκτελείται σε λιγότερο χρόνο σε σχέση με τα συμβατικά επιβατηγά πλοία, παράγοντας που προσδίδει σ' αυτές τις εταιρείες ανταγωνιστικό πλεονέκτημα έναντι των άλλων και τους επιτρέπει να θέσουν υψηλότερους ναύλους. Ο παράγοντας της ανέσεως είναι και αυτός με τη σειρά του ένας ποιοτικός παράγοντας, βάσει του οποίου ανταγωνίζονται οι ακτοπλοϊκές επιχειρήσεις. Πλοία που προσφέρουν προηγμένες υπηρεσίες ανέσεως, είναι προτιμότερα των άλλων από το επιβατηγό κοινό, ιδιαίτερα δε για χρονοβόρα ταξίδια. Χαρακτηριστικό παράδειγμα είναι όχι μόνο οι ακτοπλοϊκές γραμμές στο εσωτερικό, αλλά και οι γραμμές Ελλάδας – Ιταλίας, στις οποίες ο ποιοτικός ανταγωνισμός είναι πολύ έντονος.

3.3 Ναυτιλιακές διακυμάνσεις και ναυτιλιακός κύκλος.

Η ναυλαγορά, και ειδικότερα το κομμάτι εκείνο που δρα υπό το καθεστώς του πλήρους ανταγωνισμού, όπου η τιμή του ναύλου καθορίζεται από τις αμφίρροπες δυνάμεις της ζητήσεως και της προσφοράς, χαρακτηρίζεται από συνεχείς διακυμάνσεις. Η ισορροπία της τιμής του ναύλου είναι εύθραυστη και η έλευση γεγονότων που μεταβάλλουν τα εκάστοτε μεγέθη της προσφοράς είναι φαινόμενο συνηθισμένο. Στη ναυλαγορά παρατηρείται το φαινόμενο των ***ναυτιλιακών κύκλων***, δηλαδή διακυμάνσεων στις τιμές των ναύλων, που ξεκινούν από πολύ χαμηλά σημεία και σιγά-σιγά ανέρχονται, ώσπου τελικά να φτάσουν σε ένα τόσο υψηλό σημείο, μετά από το οποίο αρχίζουν και πέφτουν. Οι διακυμάνσεις αυτές δεν αποτελούν βέβαια αποκλειστικό φαινόμενο μόνο στον τομέα της ναυτιλίας, αλλά και σε οποιονδήποτε άλλο σχεδόν βιομηχανικό κλάδο, ακόμη και στις εθνικές οικονομίες, οι οποίες χαρακτηρίζονται από υφέσεις και ανακάμψεις.

Αναλύοντας λοιπόν τις αιτίες αυτών των ***ναυτι-***

λιακών κύκλων και την εξέλιξή τους, διακρίνομε καταρχάς το χαρακτηριστικό, πως ο μηχανισμός της προσφοράς λειτουργεί με την είσοδο και την έξοδο των πλοίων από την αγορά. Όσο τα επίπεδα ζητήσεως χωρητικότητας είναι χαμηλά, σε χαμηλά επίπεδα παραμένουν και τα επίπεδα των ναύλων. Σ' αυτήν τη δεδομένη χρονική περίοδο, όπου οι ναύλοι είναι χαμηλοί, οι πλοιοκτήτες έχουν δύο εναλλακτικές λύσεις. Είτε θα επιλέξουν να εκτελέσουν πλόες με πολύ χαμηλά ή ακόμη και καθόλου κέρδη, είτε θα παροπλίσουν τα πλοία τους, αναμένοντας πιθανή άνοδο στα επίπεδα των ναύλων. Η ναυλαγορά χαρακτηρίζεται από ύφεση σ' αυτήν τη χρονική περίοδο και η διάρκειά της μπορεί να φτάσει ακόμη και τα δέκα ή ακόμη περισσότερα έτη.

Κάποια στιγμή όμως, λόγω κάποιου γεγονότος, η ζήτηση αρχίζει και αυξάνεται, φτάνοντας έτσι σε υψηλότερα της προσφοράς επίπεδα, όπως συνέβη με την εγκατάσταση επιχειρήσεων σε χώρες με χαμηλό κόστος εργασίας (Κίνα, Ινδία κ.λπ.), γεγονός που προκάλεσε αύξηση της καταναλώσεως προϊόντων που προέρχονταν απ' αυτές. Οι πλοιοκτήτες, προκειμένου να επωφεληθούν των ναύλων, οι οποίοι αρχίζουν και ανεβαίνουν, πρέπει να αυξήσουν την προσφορά. Επειδή όμως είναι αδύνατον να ναυπηγηθούν νέα πλοία άμεσα, αυξάνουν τις ταχύτητες των πλοίων, πραγματοποιώντας με τον τρόπο αυτό περισσότερα ταξίδια. Έτσι επιτυγχάνουν μία αύξηση της προσφοράς, δίχως να χρειαστεί να ναυπηγήσουν νέα πλοία. Εάν οι ναύλοι συνεχίσουν την ανοδική τους πορεία, τότε θα μπουν στην αγορά τα πλοία που έχουν παροπλιστεί. Σε περιπτώσεις που η ζήτηση συνεχίζει και αυξάνεται παραπάνω και από αυτό το σημείο, θα μπουν αργότερα και τα νεόκτευκτα πλοία, τα οποία και θα οδηγήσουν κάποια στιγμή σε υπερπροσφορά χωρητικότητας, οπότε και τα επίπεδα των ναύλων θα αρχίσουν και πάλι να πέφτουν.

Οι κύκλοι αυτοί είναι δεδομένοι στον χώρο της ναυτιλίας και τη χαρακτηρίζουν στην πορεία της στον χρόνο. Η διάρκειά τους ποικίλλει και συνήθως είναι ακανόνιστη. Παράλληλα, είναι αδύνατον να προβλεφθεί με ακρίβεια η πορεία των ναύλων, και δεν υπάρχει γι' αυτό καμία τεχνική προβλέψεως. Εκείνο επομένως που προέχει είναι η σωστή κάθε φορά κίνηση, δεδομένης της καταστάσεως, ενώ είναι επίσης πολύ σημαντική η ικανότητα αναλήψεως δυναμικών κινήσεων από πλευράς εταιρείας.

Οι ναυτιλιακοί κύκλοι μπορεί να είναι βραχείς σε διάρκεια (5–15 έτη) ή να είναι μακράς διάρκειας (έως και 50 έτη) και χαρακτηρίζονται από τέσσερεις φάσεις διακυμάνσεως (σχ. 3.3α):

Σχ. 3.3α
Διακυμάνσεις ναυτιλιακού κύκλου.

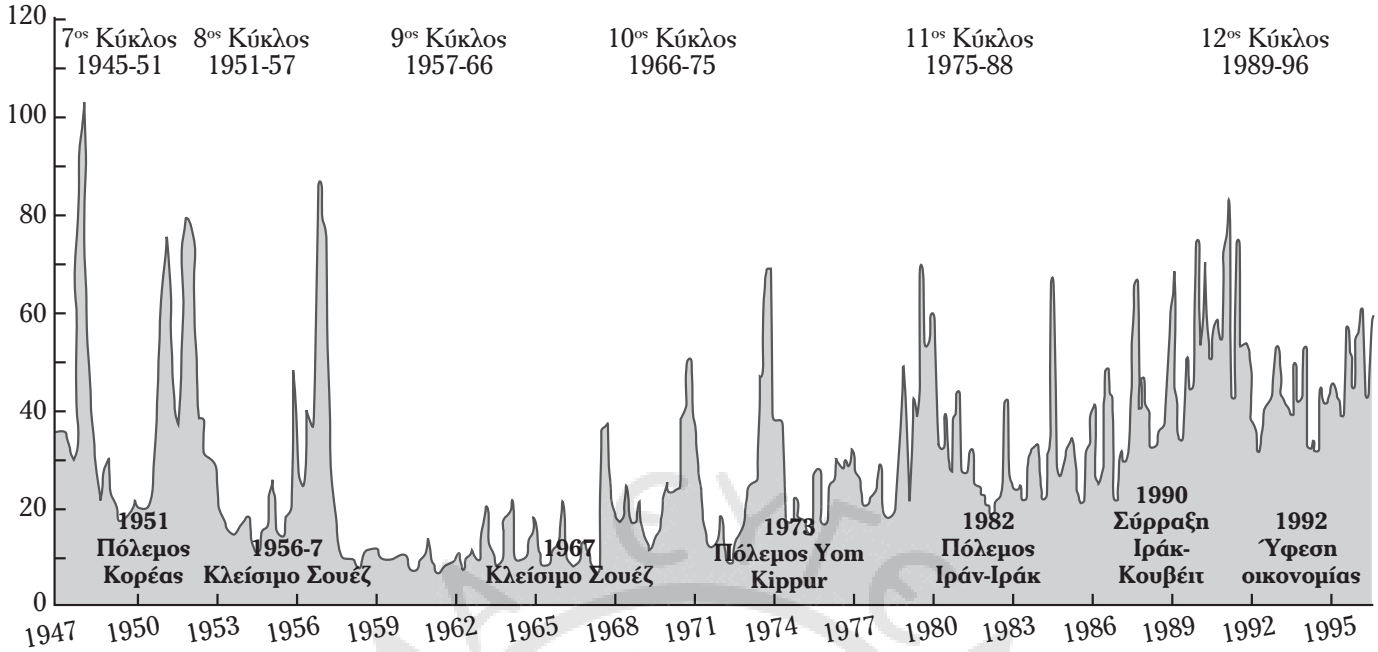
1) ***Ύφεση***.
2) ***Ανάκαμψη***.
3) ***Κορύφωση*** και
4) ***κατάρρευση***.

Όταν οι ναύλοι είναι υψηλοί, προσελκύονται νέες επενδύσεις και παραγγελίες πλοίων, οι οποίες τελικά οδηγούν σε υπερπλήρη χωρητικότητα, με αποτέλεσμα οι τιμές των ναύλων και πάλι να πέφτουν.

Στη ναυλαγορά, η πραγματικότητα είναι πως σε όσο πιο υψηλά επίπεδα φτάσει η φάση της κορυφώσεως, δηλαδή οι τιμές των ναύλων, τόσο πιο απότομη θα είναι η κατάρρευση και τα επίπεδα της υφέσεως της ναυλαγοράς. Επί πλέον, οι κύκλοι αυτοί είναι μη προβλέψιμοι, καθώς πολλές φορές μπορεί η φάση της ανακάμψεως να μην ακολουθηθεί από εκείνη της κορυφώσεως, αλλά αντιθέτως, να ακολουθήσει εκείνη της υφέσεως. Στο σχήμα 3.3β δίνομε ένα παράδειγμα, όπου παρουσιάζονται οι ναυτιλιακοί κύκλοι και η εξέλιξη της ναυλαγοράς Δ/Ξ για τα έτη 1947-1995.

3.4 Διεθνείς Εμπορικοί Όροι.

Οι Διεθνείς Εμπορικοί Όροι, γνωστοί ως ***Incoterms*** από ***International Commercial Terms***, είναι τεχνικοί κυρίως όροι, οι οποίοι χρησιμοποιούνται στις διεθνείς συμβάσεις για την αγοραπωλησία εμπορευμάτων. Πρόκειται για όρους που αναφέρουν τα δικαιώματα και τους ειδικούς όρους σε σχέση με την τιμή, ποσότητα, ιδιότητες κ.λπ., καθώς και την μεταφορά, τον κίνδυνο και την παράδοση των εμπορευμάτων.



Σχ. 3.3β

Εξέλιξη ναυλαγοράς δεξαμενοπλοίων και ναυτιλιακοί κύκλοι για τα έτη 1947-1995.

Στο διεθνές εμπόριο δημιουργούνται συχνά προβλήματα στην ερμηνεία των διαδικασιών και των όρων συμβάσεων και συμβολαίων από τις εμπλεκόμενες Ν.Ε.. Για τον λόγο αυτόν έχει επικρατήσει η χρήση των Incoterms, οι οποίοι προσφέρουν μία σειρά διεθνών κανόνων για την ερμηνεία των χρησιμοποιουμένων τύπων συμβάσεων. Συγκεκριμένα καθορίζει ο συμφωνηθείς από τα μέρη όρος Incoterm, ποιος επιβαρύνεται με τα έξοδα μεταφοράς, ποιος είναι αρμόδιος για την φόρτωση/εκφόρτωση και τον εκτελωνισμό των εμπορευμάτων και ποιος φέρει και από πότε τον κίνδυνο απώλειας/καταστροφής των εμπορευμάτων. Επίσης οι όροι αυτοί έχουν μεγάλη σημασία και για τα τελωνειακά θέματα που αφορούν στα μεταφερόμενα εμπορεύματα.

Οι όροι ***Incoterms*** (International Commercial Terms = Διεθνείς Εμπορικοί Όροι) έχουν γίνει αντικείμενο επεξεργασίας από το Διεθνές Εμπορικό Επιμελητήριο του Παρισιού και χρησιμοποιούνται από πολλά κράτη.

Ακολούθως παρατίθενται οι 13 Διεθνείς Εμπορικοί Όροι που κυρίως χρησιμοποιούνται στις διεθνείς συμβάσεις. Η χρήση των όρων αυτών είναι ελεύθερη και απαιτεί συμφωνία μεταξύ των εμπλεκομένων μερών. Μεταξύ αυτών οι συνηθέστερα απαντώμενοι στην πράξη όροι είναι οι Ex Works, Free On Board, Cost Insurance Freight και Delivered Duty Paid.

1) Incoterms κατηγορίας Ε.

EXW (Ex Works, εκ του εργοταξίου). Με τον όρο EXW ελαχιστοποιεί ο πωλητής τους κινδύνους του, καθώς τα εμπορεύματα τίθενται σε διάθεση στις εγκαταστάσεις του. Ο πωλητής (εξαγωγέας) διαθέτει τα εμπορεύματα στον αγοραστή (εισαγωγέα) στον τόπο του πωλητή, ήτοι στο εργοστάσιό του ή στην αποθήκη του. Από την στιγμή που τα αγαθά παραληφθούν και απομακρυνθούν από τον τόπο αυτόν, ο αγοραστής έχει πλέον την ευθύνη και τον κίνδυνο των εμπορευμάτων και υποχρεούται να πληρώσει τα έξοδα μεταφοράς, εκτελωνισμού και ασφάλειας. Στην τιμή ExWorks δεν περιλαμβάνονται τα έξοδα της φορτώσεως σε όχημα ή σε πλοίο, ούτε η τελωνειακή δήλωση.

2) Incoterms κατηγορίας F.

Οι ακόλουθοι όροι αφορούν στον πωλητή που καλείται να παραδώσει τα εμπορεύματα στον μεταφορέα που θα του υποδείξει ο αγοραστής.

α) ***FAS*** (Free Alongside Ship, ελεύθερο παράπλευρα του πλοίου). Ο πωλητής μεταφέρει τα αγαθά από την έδρα του, τα καθιστά ελεύθερα προς εξαγωγή και τα τοποθετεί στο λιμάνι δίπλα στο πλοίο, όπου η κατοχή και ο κίνδυνος μεταβαίνουν στον αγοραστή. Εφόσον δεν συμφωνηθεί κάτι διαφορετικό, ο αγοραστής είναι υπεύθυνος για την φόρτωση στο πλοίο,

καθώς και για την πληρωμή όλων των εξόδων που αφορούν στο πλοίο μέχρι την άφιξή του στον τόπο προορισμού.

β) ***FCA*** (Free Carrier, ελεύθερο στον μεταφορέα). Ο πωλητής (εξαγωγέας) καθιστά τα αγαθά ελεύθερα προς εξαγωγή και τα παραδίδει στον μεταφορέα, στον τόπο που καθορίζει ο αγοραστής. Εάν ο τόπος αυτός είναι η έδρα του πωλητή, τότε ο πωλητής υποχρεούται να φορτώσει τα εμπορεύματα στο όχημα, αλλιώς την υποχρέωση αυτή έχει ο αγοραστής. Από το σημείο αυτό αναλαμβάνει ο αγοραστής τον κίνδυνο και την κυριότητα και φέρει όλα τα έξοδα για την μεταφορά των αγαθών.

γ) ***FOB*** (Free On Board, ελεύθερο επί του πλοίου). Ο πωλητής (εξαγωγέας) υποχρεούται να μεταφέρει τα αγαθά από την έδρα του στο λιμάνι, να τα φορτώσει στο πλοίο και να ετοιμάσει τις τελωνειακές δηλώσεις. Από τη στιγμή που τα αγαθά βρίσκονται πάνω στο πλοίο, μεταφέρεται η κατοχή και ο κίνδυνος στον αγοραστή (εισαγωγέα). Από το σημείο αυτό ο αγοραστής είναι υπεύθυνος για τα έξοδα μεταφοράς και ασφάλειας, και πρέπει να εκτελωνίσει τα αγαθά στον τόπο προορισμού.

3) Incoterms κατηγορίας C.

Οι ακόλουθοι όροι αφορούν στον πωλητή που υποχρεώνεται να συνάψει σύμβαση μεταφοράς, αλλά χωρίς να αναλαμβάνει τον κίνδυνο της απώλειας ή της ζημιάς των εμπορευμάτων ή πρόσθετων εξόδων που ενδέχεται να ανακύψουν μετά την φόρτωση και αποστολή των εμπορευμάτων.

α) ***CFR*** (Cost and Freight, αξία και ναύλος). Ο πωλητής (εξαγωγέας) υποχρεούται να μεταφέρει τα αγαθά από την έδρα του στο λιμάνι, να τα φορτώσει στο πλοίο, να ετοιμάσει την τελωνειακή δήλωση και να καταβάλει τα έξοδα διεθνούς μεταφοράς. Ο αγοραστής αναλαμβάνει την κατοχή και τον κίνδυνο από τη στιγμή που τα αγαθά βρίσκονται στο πλοίο. Από το σημείο αυτό πρέπει ο αγοραστής να προβλέψει για την ασφάλιση των αγαθών και να φέρει τα έξοδα εκφορτώσεως, τελωνειακής δηλώσεως εισαγωγής και μεταφοράς στον τόπο προορισμού.

β) ***CIF*** (Cost, Insurance and Freight, αξία, ασφάλεια και ναύλος). Ο όρος CIF χρησιμοποιείται μόνο όταν η διεθνής μεταφορά των αγαθών αφορά τουλάχιστον εν μέρει θαλάσσια μεταφορά. Ο πωλητής υποχρεούται να μεταφέρει τα αγαθά από την έδρα του στο λιμάνι, να τα φορτώσει στο πλοίο, να ετοιμάσει την τελωνειακή δήλωση, να καταβάλει τα έξοδα διεθνούς μεταφοράς, καθώς και την ασφάλισή τους. Η μεταβίβαση της κατοχής γίνεται απ' τη στιγμή που τα αγαθά βρεθούν στο πλοίο. Εάν τα αγαθά καταστραφούν ή κλαπούν κατά την μεταφορά, μπορεί να διεκδικήσει τις αξιώσεις του με βάση την σύμβαση ασφαλίσεως που κατήρτισε υπέρ αυτού ο πωλητής. Τα έξοδα εκφορτώσεως, τελωνειακής δηλώσεως εισαγωγής και μεταφοράς στον τόπο προορισμού αναλαμβάνει ο αγοραστής. Ο όρος αυτός συνοδεύεται συνήθως απ' το λιμάνι προορισμού των αγαθών, π.χ. CIF, Πειραιάς.

γ) ***CPT*** (Carriage Paid To, μεταφορά πληρωμένη μέχρι). Ο πωλητής καθιστά τα αγαθά ελεύθερα προς εξαγωγή, τα παραδίδει στον μεταφορέα και είναι υπεύθυνος για τα έξοδα μεταφοράς μέχρι τον τόπο προορισμού. Η μεταβίβαση της κατοχής γίνεται με την παράδοση στον μεταφορέα. Από το σημείο αυτό πρέπει ο αγοραστής να ασφαλίσει τα μεταφερόμενα αγαθά.

δ) ***CIP*** (Carriage and Insurance Paid to, μεταφορά και ασφάλεια πληρωμένη μέχρι). Ο πωλητής μεταφέρει τα αγαθά μέχρι το λιμάνι, ετοιμάζει τις τελωνειακές δηλώσεις και τα παραδίδει στον μεταφορέα, οπότε μεταφέρεται η κατοχή στον αγοραστή. Ο πωλητής επιβαρύνεται τα έξοδα μεταφοράς και ασφαλίσεως μέχρι τον τόπο προορισμού. Από την άφιξή τους και μετά τα αναλαμβάνει ο αγοραστής, ο οποίος φέρει και τον κίνδυνο απώλειάς τους.

4) Incoterms κατηγορίας D.

Οι ακόλουθοι όροι αφορούν στον πωλητή που αναλαμβάνει το απαιτούμενο κόστος και κινδύνους για την μεταφορά των εμπορευμάτων στη χώρα προορισμού.

α) ***DAF*** (Delivered At Frontier, παραδοτέο στα σύνορα (...κατονομαζόμενος τόπος). Ο πωλητής φέρει όλα τα έξοδα μέχρι την παράδοση των αγαθών στο ορισμένο σημείο των συνόρων. Η μεταβίβαση της κατοχής γίνεται στα σύνορα. Ο αγοραστής αναλαμβάνει τον κίνδυνο και τα έξοδα της εκφορτώσεως, της τελωνειακής δηλώσεως εισαγωγής και της μεταφοράς μέχρι τον τελικό τόπο προορισμού.

β) ***DES*** (Delivered Ex Ship, παραδοτέο εκ του πλοίου). Ο πωλητής φέρει όλα τα έξοδα μέχρι την παράδοση των αγαθών στο λιμάνι προορισμού. Μετά την άφιξη τίθενται τα αγαθά στη διάθεση του αγοραστή πάνω στο πλοίο. Ο αγοραστής, δηλαδή, επωμίζεται τον κίνδυνο και τις δαπάνες σε σχέση με την εκφόρτωση των αγαθών από το πλοίο, καθώς και την υποχρέωση για την τελωνειακή δήλωση εισαγωγής, αλλά επίσης οφείλει να επιμεληθεί και την

περαιτέρω μεταφορά και ασφάλιση μέχρι τον τελικό τόπο προορισμού.

γ) ***DEQ*** (Delivered Ex Quay (Duty Paid), παραδοτέο εκ της προκυμαίας (δασμός πληρωμένος). Ο πωλητής αναλαμβάνει όλα τα έξοδα της μεταφοράς μέχρι και την προκυμαία του λιμανιού προορισμού. Ο αγοραστής πρέπει να καταβάλει τους δασμούς, να επιμεληθεί των τελωνειακών δηλώσεων εισαγωγής, να καλύψει όλα τα έξοδα και να αναλάβει τον κίνδυνο απώλειας των εμπορευμάτων.

δ) ***DDU*** (Delivered Duty Unpaid, παραδοτέο, δασμός απλήρωτος). Ο πωλητής επιβαρύνεται με όλα τα έξοδα μέχρι την παράδοση των αγαθών στον τόπο προορισμού. Στον τόπο αυτόν μεταβιβάζεται ο κίνδυνος στον αγοραστή, ενώ ο τελευταίος έχει την υποχρέωση για την τελωνειακή δήλωση εισαγωγής, της περαιτέρω εσωτερικής μεταφοράς των αγαθών, καθώς και της ασφαλιστικής τους καλύψεως.

ε) ***DDP*** (Delivered Duty Paid, παραδοτέο, δασμός πληρωμένος). Ο πωλητής φέρει όλα τα έξοδα μέχρι την παράδοση των αγαθών στον συμφωνημένο τόπο. Με τον όρο αυτόν, πρακτικά ο πωλητής ευθύνεται για την παράδοση των αγαθών από την έδρα του στην έδρα του αγοραστή αναλαμβάνοντας όλα τα σχετικά έξοδα. Η μεταβίβαση της κατοχής γίνεται όταν τα αγαθά παραδοθούν στην έδρα του αγοραστή, και συνεπώς ο αγοραστής πια ευθύνεται για την τυχόν απώλεια ή καταστροφή των αγαθών μέχρι και την παράδοσή τους.

3.5 Ναυλοδείκτες.

Οι ***ναυλοδείκτες*** (freight indexes ή indeces) αποτελούν τα χρηματοοικονομικά εργαλεία με τα οποία παρακολουθούνται οι συνθήκες και η τάση της ναυλαγοράς. Επειδή η αγορά ναύλων δεν είναι μία ενιαία και ομοιογενής αγορά, μέσα στην οποία οι κάθε είδους τάσεις ακολουθούν ομοιόμορφη πορεία, έχουν δημιουργηθεί αντίστοιχοι δείκτες με βάση τα ισχυρά ή θεμελιώδη κριτήρια που χρησιμοποιούνται και στον διαχωρισμό των ναυλαγορών. Έτσι:

1) Με κριτήριο τον τύπο και τη φύση του μεταφερομένου φορτίου, οι ναυλοδείκτες διακρίνονται κυρίως σε ***ναυλοδείκτες ξηρού φορτίου*** και σε ***ναυλοδείκτες υγρού φορτίου***.

2) Με κριτήριο τον τύπο του πλοίου, οι ναυλοδείκτες διακρίνονται κυρίως σε ***ναυλοδείκτες που αφορούν σε πλοία μεταφοράς ξηρού φορτίου*** και σε ***ναυλοδείκτες που αφορούν σε πλοία μεταφοράς υγρού φορτίου***. Επί πλέον, με βάση το μέγεθος των πλοίων, διακρίνονται σε επιμέρους κατηγορίες, π.χ. στη ναυλαγορά πλοίων ξηρού φορτίου υπάρχουν ναυλοδείκτες για τα πλοία Handy (25.000–50.000 dwt), για τα πλοία Panamax (50.000–80.000 dwt) και για τα πλοία Capesize (80.000–200.000 dwt).

Υπάρχουν και δευτερεύοντα ή συμπληρωματικά κριτήρια διακρίσεως των ναυλαγορών (τύπος ναυλώσεως, γεωγραφικό πεδίο απασχολήσεως των πλοίων), που έχουν συμπληρωματικό ρόλο και στη διάκριση των αντιστοίχων ναυλοδεικτών, ωστόσο τα κριτήρια αυτά δεν επαρκούν από μόνα τους, χωρίς την αναφορά σε κάποια κατηγοριοποίηση πλοίων ή φορτίων, να πραγματοποιήσουν μία ευρεία ταξινόμηση των ναυλοδεικτών. Έτσι, με βάση τον τύπο και τη χρονική διάρκεια της ναυλώσεως, υπάρχουν ναυλοδείκτες με κριτήριο τη χρονοναύλωση και ναυλοδείκτες που αφορούν σε ταξίδια στην ελεύθερη "spot" αγορά.

Ομοίως, με βάση το γεωγραφικό πεδίο απασχολήσεως των πλοίων, υπάρχουν ναυλοδείκτες που συντίθενται με κριτήριο την κατηγορία στην οποία ανήκει το πλοίο και τη συγκεκριμένη γεωγραφική περιοχή απασχολήσεώς του. Ως παράδειγμα αναφέρομε τον δείκτη Atlantic Capesize Index, που μελετά την εξέλιξη των ναύλων για πλοία Capesize, που δραστηριοποιούνται στις αγορές του Ατλαντικού Ωκεανού.

Με βάση τα παραπάνω κριτήρια, στη ναυτιλιακή πρακτική ο σχηματισμός των ναυλοδεικτών δίνει ιδιαίτερη έμφαση στην εξέταση των δεικτών που αφορούν στο πλοίο και στο φορτίο.

Στην συνέχεια θα παρουσιάσομε τις δύο μεγάλες κατηγορίες ναυλοδεικτών.

3.5.1 Ναυλοδείκτες ξηρού φορτίου με βάση τα πλοία μεταφοράς, τις εμπορευματικές διαδρομές και τον τύπο της ναυλώσεως.

Οι ναυλοδείκτες αυτής της κατηγορίας είναι οι ακόλουθοι έξι:

1) Baltic Freight Index (BFI).

Υπήρξε ένας από τους σημαντικότερους ναυλοδείκτες του ***Baltic Exchange***, και μετρούσε ενδεικτικά το καθημερινό επίπεδο ναύλων στα πλοία μεταφοράς ξηρού φορτίου από το 1985 ως το 1999, όταν αντικαταστάθηκε από τον δείκτη ***BDI (Baltic Dry Index)***. Το Baltic Exchange ή αλλιώς το Χρηματιστήριο Ναύλων του Λονδίνου είναι ο πάροχος των πληροφοριών για τις αγορές των θαλασσίων μεταφορών που χρησιμοποιούνται για την διαπραγ-

μάτευση και τον διακανονισμό των συμβάσεων. Τα μέλη του είναι πάνω από 600 εταιρείες ανά τον κόσμο και λειτουργεί με έναν κώδικα επιχειρηματικής συμπεριφοράς που δεσμεύει τα μέλη του. Ιδρύθηκε στα μέσα του 18ου αι. με κορυφαίους ιδρυτικούς μετόχους τούς Στέφανο Ράλλη και Μιχαήλ Ροδοκανάκη. Βασιζόταν σε ένα σύστημα υπολογισμού, σύμφωνα με το οποίο επιλεγμένες θαλάσσιες διαδρομές ξηρού φορτίου, υπό χρονοναύλωση ή ναύλωση ταξιδίου, συμμετείχαν στη διαμόρφωση του δείκτη με προκαθορισμένο ποσοστό. Το επίπεδο των ναύλων στις διαδρομές αυτές εξεταζόταν καθημερινά είτε μέσα από τα πραγματικά κλεισίματα των ναυλώσεων (fixtures) ή από εκτιμήσεις ναυλομεσιτών. Η συμμετοχή της κάθε διαδρομής στον υπολογισμό του δείκτη σταθμιζόταν ανάλογα με τη συχνότητα των κλεισιμάτων και την σημασία της διαδρομής στο θαλάσσιο εμπόριο ξηρού φορτίου. Το εκάστοτε επίπεδο του δείκτη διαμορφωνόταν έπειτα από καθημερινή εξέταση των ναύλων των συγκεκριμένων διαδρομών, που συνέθεταν τον δείκτη σε συνάρτηση με το προκαθορισμένο ποσοστό συμμετοχής της κάθε διαδρομής στον υπολογισμό του δείκτη.

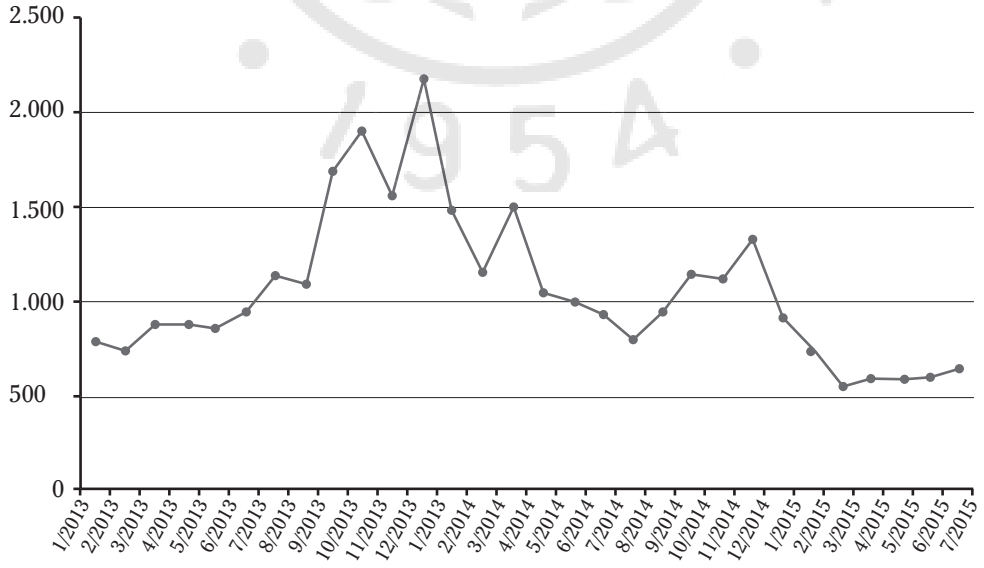
Οι ημερήσιες αναφορές των ναύλων που αφορούσαν στις συγκεκριμένες διαδρομές προέρχονταν από συγκεκριμένους ναυλομεσιτικούς οίκους, οι οποίοι στη συνέχεια τις χρησιμοποιούσαν για τη διαμόρφωση της ημερήσιας τιμής του δείκτη.

Ο δείκτης BFI αποτελούσε τη βάση για τη διαπραγμάτευση των μελλοντικών συμβολαίων ναυλώσεως του Χρηματιστηρίου Ναύλων του Λονδίνου (BIFFEX contracts). Από το 1999 που έπαψε να χρησιμοποιείται, ως βάση διαπραγματεύσεως των συμβολαίων χρησιμοποιείται ο δείκτης BDI.

2) Baltic Dry Index (BDI).

Από την 1η Νοεμβρίου 1999, ο δείκτης του Baltic Exchange αντικαθιστά τον δείκτη BFI για την ενδεικτική μέτρηση του καθημερινού επιπέδου ναύλων στην αγορά ξηρού φορτίου. Η τιμή του δείκτη BDI προέκυψε αρχικά ως ο μέσος όρος τιμής των τριών επιμέρους δεικτών της αγοράς ξηρού φορτίου, δηλαδή του BHI (Baltic Handy Index), του BPI (Baltic Panamax Index) και του BCI (Baltic Capesize Index). Από την 1η Ιανουαρίου 2001, η τιμή του δείκτη προκύπτει από τον σταθμικό μέσο όρο τεσσάρων χρονοναυλώσεων του δείκτη BCI, τον σταθμικό μέσο όρο τεσσάρων χρονοναυλώσεων του δείκτη BPI και από την τιμή του δείκτη BHMI (Baltic Handymax Index), ο οποίος έχει αντικαταστήσει στο μεταξύ τον δείκτη BHI. Οι τιμές των χρονοναυλώσεων (μετρημένες σε δολάρια/ημέρα) μετατρέπονται με συντελεστές σταθμίσεως σε επιμέρους μονάδες για τον κάθε δείκτη (BHI, BPI, BCI), και για τον υπολογισμό της ημερήσιας τιμής BDI λαμβάνεται ο μέσος όρος αυτών των τριών τιμών. Χαρακτηριστικές τιμές του δείκτη BDI δίδονται στο σχήμα 3.5.

Ο δείκτης BDI θεωρείται περισσότερο αντιπροσω-



Πηγή: UNCTAD

Σχ. 3.5

Η εξέλιξη του δείκτη BDI κατά μήνα (2013 – 2015). Έτος βάσεως 1985=1000 μονάδες.

πευτικός των τάσεων της αγοράς ξηρού φορτίου σε σχέση με τον δείκτη BFI, ο οποίος συμπεριλάμβανε κατά 70% διαδρομές πλοίων Panamax και κατά 30% διαδρομές πλοίων Capesize. Προκειμένου πάντως να υπάρξει σύγκριση των τιμών του δείκτη BDI με αυτές του δείκτη BFI, έχει υιοθετηθεί ένας συντελεστής συσχετίσεως των δύο δεικτών, ο οποίος είναι περίπου 0,99800.

3) Baltic Handy Index (BHI) και Baltic Handymax Index (BHMI).

Οι ναυλοδείκτες αυτοί είναι εκείνοι του Baltic Exchange που δημιουργήθηκαν για την παρακολούθηση της επιμέρους ναυλαγοράς πλοίων μεταφοράς ξηρού φορτίου τύπου Handy. Αποτελούν μέτρο της καταστάσεως της ναυλαγοράς τόσο για τα πλοία Handysize (20.000–35.000 dwt) όσο και για τα πλοία Handymax (35.000–50.000 dwt).

Ο δείκτης ***Baltic Handy Index (BHI)*** δημιουργήθηκε τον Ιανουάριο του 1997 και συνέχισε να ισχύει μέχρι τον Δεκέμβριο του 2000. Η σύνθεση του δείκτη περιλάμβανε τέσσερεις τυπικές χρονοναυλώσεις ενός πλοίου 43.000 dwt, ωστόσο η μέτρησή του γινόταν σε «μονάδες δείκτη» και όχι σε δολάρια/ημέρα.

Ο δείκτης ***Baltic Handymax Index (BHMI)*** δημιουργήθηκε τον Σεπτέμβριο του 2000 και ισχύει από την 1η Ιανουαρίου 2001 αντικαθιστώντας πλήρως τον BHI. Η σύνθεση του BHMI περιλαμβάνει έξι τυπικές χρονοναυλώσεις (typical time charter routes) ενός πλοίου 45.000 dwt, σταθμισμένες ανάλογα με τη σημασία τους στην αγορά. Ο δείκτης μετρείται σε δολάρια/ημέρα και εκφράζει ενδεικτικά τα μέσα ημερήσια έσοδα χρονοναυλώσεως (average daily time charter earnings) ενός τέτοιου πλοίου.

4) Baltic Panamax Index (BPI).

Ο ναυλοδείκτης αυτός του Baltic Exchange δημιουργήθηκε στις 6 Μαΐου 1998 για την παρακολούθηση της επιμέρους ναυλαγοράς πλοίων ξηρού φορτίου τύπου Panamax (50.000–80.000 dwt). Στη σύνθεσή του περιλαμβάνει τέσσερεις τυπικές χρονοναυλώσεις και τρεις τυπικές ναυλώσεις spot για την μεταφορά σιτηρών, σταθμισμένες ανάλογα με τη σημασία τους στην αγορά των Panamax. Οι χρονοναυλώσεις μετρώνται σε δολάρια/ημέρα, οι ναυλώσεις ταξιδίου σε δολάρια/τόνο φορτίου, ενώ ο δείκτης σε «μονάδες δείκτη» (αρχική τιμή δείκτη στις 1.002 μονάδες).

5) Baltic Capesize Index (BCI).

Ο ναυλοδείκτης αυτός του Baltic Exchange δημιουργήθηκε για την παρακολούθηση της επιμέρους ναυλαγοράς πλοίων ξηρού φορτίου τύπου Capesize (80.000–200.000 dwt). Στη σύνθεσή του περιλαμβάνει τέσσερεις τυπικές χρονοναυλώσεις και επτά τυπικές ναυλώσεις ταξιδίου για τη μεταφορά σιδηρομεταλλεύματος και άνθρακα, σταθμισμένες ανάλογα με τη σημασία τους στην αγορά των Capesize. Οι χρονοναυλώσεις μετρώνται σε δολάρια/ημέρα, οι ναυλώσεις ταξιδίου σε δολάρια/τόνο φορτίου, ενώ ο δείκτης σε «μονάδες δείκτη» (αρχική τιμή δείκτη στις 1.000 μονάδες).

6) Baltic International Freight Futures Exchange (BIFFEX).

Πρόκειται για έναν δείκτη που αφορά στις αξίες ναύλων ξηρού φορτίου. Η BIFFEX (the Baltic International Freight Futures Exchange), ήταν μία συναλλαγή με έδρα το Λονδίνο για τα συμβόλαια/συμβάσεις μελλοντικής εκπληρώσεως των θαλασσίων ναύλων με βάση τον πίνακα ναύλων της Βαλτικής. Ξεκίνησε με διαπραγματεύσεις συμβολαίων μελλοντικής εκπληρώσεως ξηρού φορτίου εμπορευμάτων το 1985, και ήταν συγκρατημένα επιτυχής για μερικά χρόνια. Ο όρος BIFFEX δηλώνει έναν τρόπο διαπραγματεύσεως μελλοντικών συμβολαίων ναυλώσεως και επιτρέπει σε φορτωτές, πλοιοκτήτες και ναυλωτές να καλυφθούν από απρόσμενες διακυμάνσεις στους ναύλους, αγοράζοντας ή πουλώντας μελλοντικά συμβόλαια ναυλώσεως (freight futures) σε τιμές που καθορίζονται ανάλογα με τις προσδοκίες για την πορεία της αγοράς. Πρόκειται για απλή αγοραπωλησία συμβολαίων, που διακανονίζεται με χρηματική καταβολή. Ως μέτρο διαπραγματεύσεως των συμβολαίων BIFFEX χρησιμοποιείται από τα τέλη του 1999 ο δείκτης BPI. Οι μελλοντικές τιμές των ναύλων προβλέπονται από εταιρείες πωλήσεως πληροφοριών, ενώ στις προβλέψεις των τιμών BIFFEX καθοριστικό ρόλο έπαιζαν οι πληροφορίες σχετικά με τη ναυλαγορά και οι προσδοκίες των ναυτιλιακών επαγγελματιών.

Οι συναλλαγές BIFFEX πραγματοποιούνταν στο χρηματιστήριο BIFFEX, που είναι εγκατεστημένο στο Χρηματιστήριο Προϊόντων του Λονδίνου (London Commodity Exchange). Πρόσθετα θα πρέπει να αναφερθεί η ύπαρξη του London Clearing House, ενός ανεξάρτητου μεσολαβητικού οργανισμού που εγγυάται τη σωστή εκτέλεση των μελλοντικών συμβολαίων. Τα τελικά συμβόλαια συνάπτονται ανάμεσα στον αγοραστή ή πωλητή από τη μία μεριά και στο London Clearing House από την άλλη, όχι ανάμεσα

στον αγοραστή και στον πωλητή. Βασική προϋπόθεση διαπραγματεύσεως ενός συμβολαίου BIFFEX είναι το άνοιγμα ενός λογαριασμού με έναν μεσίτη. Αφού εγκριθεί ο λογαριασμός, ο πελάτης θα πρέπει να καταθέσει σε αυτόν ένα ποσό καθορισμένο από το London Clearing House για τις κινήσεις που πρόκειται να πραγματοποιήσει. Στη συνέχεια μπορεί να ξεκινήσει η διαδικασία των διαπραγματεύσεων. Αν για παράδειγμα τον Ιανουάριο εκτιμάται ότι το επίπεδο των ναύλων για ένα συγκεκριμένο θαλάσσιο ταξίδι θα έχει αυξηθεί ως τον Μάιο, η τιμή ενός συμβολαίου BIFFEX για ναύλωση τον Μάιο θα είναι υψηλότερη από τον δείκτη BIFFEX του Ιανουαρίου. Επί πλέον θα είναι πιο συμφέρον για έναν ναυλωτή να κλείσει από τον Ιανουάριο ένα συμβόλαιο μεταφοράς του φορτίου του για τον Μάιο, εάν κρίνει συμφέρουσα την τιμή «BIFFEX Μαΐου».

Γενικά τα μελλοντικά συμβόλαια σταθεροποιούν τον ναύλο δείχνοντας την κατεύθυνση που προβλέπεται ότι θα πάει η αγορά, ώστε να λαμβάνονται μέτρα από τα ενδιαφερόμενα μέρη προς την αντίθετη κατεύθυνση. Τα συμβόλαια BIFFEX στις συμβάσεις ξηρού φορτίου περιορίστηκαν κατά τη διάρκεια των ετών και έτσι διακόπηκαν οι συμβάσεις αυτές το 2001.

3.5.2 Ναυλοδείκτες υγρών φορτίων με βάση τα πλοία μεταφοράς, τις εμπορευματικές διαδρομές και τον τύπο της ναυλώσεως.

Οι ναυλοδείκτες αυτής της κατηγορίας είναι οι εξής τέσσερεις:

1) Baltic International Tanker Routes (BITR).

Ο ναυλοδείκτης αυτός δημιουργήθηκε το 1998 από το Baltic Exchange για την παρακολούθηση των τρεχουσών spot ναύλων σε επιλεγμένες διαδρομές μεταφοράς υγρού φορτίου. Από το 2001 διαχωρίστηκε σε δύο επιμέρους δείκτες, τον ***Baltic Dirty Tanker Index (BDTI)*** και τον ***Baltic Clean Tanker Index (BCTI)***. Αυτοί οι δείκτες παρακολουθούν την εξέλιξη των ναύλων σε τυπικές διαδρομές μεταφοράς ακαθάριστου πετρελαίου και καθαρών προϊόντων πετρελαίου. Ο δείκτης ***Worldscale*** είναι το μετρήσιμο μέγεθος που μεταβάλλεται σε ημερήσια βάση και δείχνει τον ναύλο που επιτυγχάνουν κατά μέσο όρο ναυλωτές και μεταφορείς σε κάθε εμπορευματική διαδρομή. Η σύνθεση του δείκτη BDTI συμπεριλαμβάνει εμπορευματικές διαδρομές μεταφοράς ακατέργαστου πετρελαίου, ενώ η σύνθεση του δείκτη BCTI περιλαμβάνει διαδρομές μεταφοράς προϊόντων πετρελαίου για ορισμένες ενδεικτικές κατηγορίες μεγέθους πλοίων.

Ενδεικτικές τιμές με τις διαχρονικές τους διακυμάνσεις για τους δύο αυτούς δείκτες, παρουσιάζονται στον πίνακα 3.5.1. Από τον πίνακα αυτόν παρατηρούμε ότι οι δείκτες που αφορούν τόσο στο ακατέργαστο πετρέλαιο όσο και στα προϊόντα του, παρουσιάζουν πολύ μεγάλη πτώση το 2009. Αυτό οφείλεται στην παγκόσμια χρηματοπιστωτική κρίση, η οποία επηρέασε και τον κλάδο της ναυτιλίας. Ωστόσο, από το 2010 διαφαίνεται ότι η ναυλαγορά σταθεροποιείται και επανέρχεται σιγά σε ρυθμούς αναπτύξεως, χωρίς βέβαια να μπορεί να φτάσει τις τιμές των προηγούμενων ετών.

2) Aframax Index.

Ο δείκτης Aframax υπολογίζεται σε εβδομαδιαία βάση και αφορά σε όλες τις συμφωνίες μεταφοράς πετρελαιοειδών που πραγματοποιούνται παγκοσμίως για Δ/Ξ τύπου Aframax (80.000 – 120.000 dwt). Προκειμένου να υπάρχει ένα συγκεκριμένο σημείο αναφοράς και συγκρίσεως κάθε εβδομάδα, υπολογίζεται και το ισοδύναμο χρονοναυλώσεως (Time Charter Equivalent) στον ίδιο τύπο πλοίου για το συγκεκριμένο ταξίδι (Β Θάλασσα – Β Ευρώπη). Για τον υπολογισμό του ισοδύναμου χρονοναυλώσεως τα λιμενικά έξοδα αναθεωρούνται σε ετήσια βάση ή όταν αναθεωρούνται οι πίνακες υπολογισμού του worldscale. Οι τιμές των καυσίμων αναθεωρούνται σε εβδομαδιαία βάση.

Πίνακας 3.5.1
Η εξέλιξη των ναυλοδεικτών BDTI και BCTI την τελευταία δεκαετία (2004 – 2015).

	BDTI	BCTI
2004	1783	1229
2005	1497	1318
2006	1287	1112
2007	1124	974
2008	1510	1155
2009	581	485
2010	896	732
2011	782	720
2012	719	641
2013	642	605
2014	777	601
2015	884	754

3) International Tanker Freight Index Limited (ITFL).

Ο δείκτης ITFL σχεδιάστηκε με σκοπό την όσο το δυνατόν πληρέστερη και αντικειμενική παρακολούθηση της αγοράς Δ/Ξ και διαμορφώνεται από συγκεκριμένες επιμέρους διαδρομές: Αραβικός Κόλπος – Ιαπωνία, Αραβικός Κόλπος – Κόλπος Η.Π.Α., Αραβικός Κόλπος – Σιγκαπούρη, Δ Αφρική – Ακτές Η.Π.Α., Καραϊβική – Ακτές Η.Π.Α,. Καραϊβική – Κόλπος Η.Π.Α..

4) Worldscale Index.

Ο δείκτης Worldscale αποτελεί τη σύγχρονη κλίμακα μετρήσεως των ναύλων Δ/Ξ. Η κλίμακα Worldscale βασίζεται σε ένα σύνολο προκαθορισμένων πινάκων αναφοράς (schedules), που παραθέτουν τα εκτιμώμενα επίπεδα ναύλου ενός καθορισμένου Δ/Ξ με συγκεκριμένα τεχνικά χαρακτηριστικά για κάθε μία από τις 60.000 θαλάσσιες διαδρομές. Ο δείκτης έλαβε τη σημερινή του μορφή το 1989 με την ονομασία New Worldscale Tanker Nominal Freight Scale, αν και για λόγους συντομίας είναι γνωστός ως Worldscale. Η λέξη Nominal φανερώνει τη μη δεσμευτική χρησιμοποίηση του δείκτη. Κάθε εμπλεκόμενο μέρος έχει την δυνατότητα να μην χρησιμοποιήσει την κλίμακα και να διαπραγματευτεί με διαφορετικούς όρους και ναύλους. Ο δείκτης αυτός αποτελεί μια ένδειξη του επιπέδου των ναύλων στην συγκεκριμένη αγορά για κάποιες διαδρομές, χωρίς να υπάρχει καθημερινή διακύμανση.

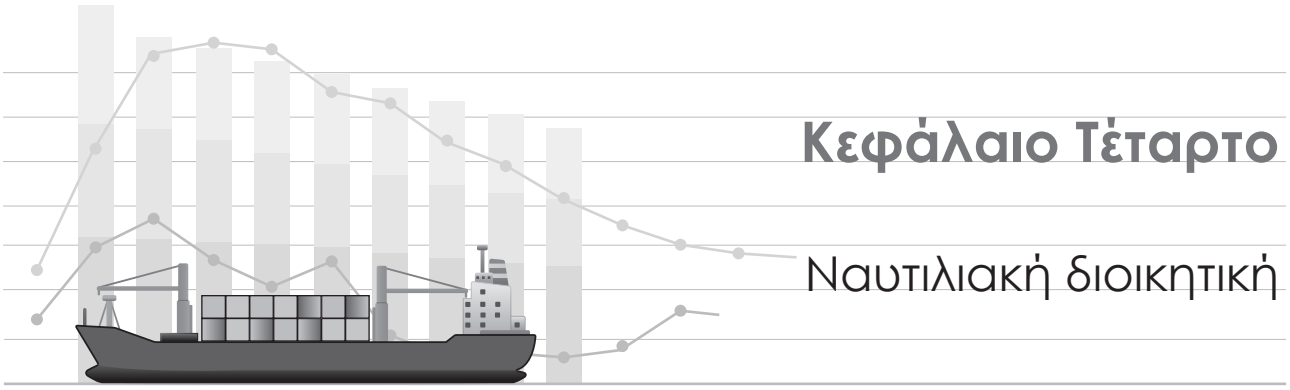
Το βιβλίο πινάκων αναφοράς (το οποίο προαναφέραμε) εκδίδεται μία φορά τον χρόνο και διατίθεται από τον Worldscale Association, ο οποίος αποτελείται από δύο μη κερδοσκοπικούς οργανισμούς, ο ένας εκ των οποίων έχει την έδρα του στο Λονδίνο και ο άλλος στη Νέα Υόρκη. Αμφότεροι οι οργανισμοί διοικούνται από αντιπροσώπους των μεγαλυτέρων ναυλομεσιτικών οίκων Δ/Ξ και εξυπηρετούν ο μεν οργανισμός της Νέας Υόρκης τους αμερικανούς συνδρομητές – χρήστες της Β, Κεντρικής και Ν Αμερικής, συμπεριλαμβανομένης της Καραϊβικής, της Χαβάης και της Γροιλανδίας, ο δε οργανισμός του Λονδίνου καλύπτει και εξυπηρετεί όλο τον υπόλοιπο κόσμο.

Ως προς τη λειτουργία της κλίμακας, σημαντικό ρόλο επιτελεί ο ***Worldscale 100*** (γνωστός ως ***WS Flat*** ή ***Flat Rate***). Αυτός ο όρος αντιπροσωπεύει το ύψος του ναύλου που θα πρέπει να εισπράττει ημερησίως το καθορισμένο Δ/Ξ για μία συγκεκριμένη διαδρομή με δεδομένα κόστη (τέλη λιμένων, καύσιμα, λειτουργικά έξοδα κ.λπ.) προκειμένου το συνολικό έσοδο να είναι τουλάχιστον ίσο με το συνολικό κόστος. Στην περίπτωση που ο δείκτης είναι περίπου ίσος ή μεγαλύτερος από 100, το συνολικό έσοδο είναι μεγαλύτερο από το κόστος, και έτσι υπάρχει κέρδος, ενώ σε αντίθετη περίπτωση παρουσιάζεται ζημία. Στον πίνακα 3.5.2 παρουσιάζεται ο μέσος ετήσιος δείκτης Worldscale 100 για την κάθε κατηγορία πλοίου που μεταφέρει ακατέργαστο πετρέλαιο, δεδομένου ότι κάθε μία κατηγορία δημιουργεί μία ξεχωριστή αγορά.

Παρατηρείται ότι από το 2004 υπάρχει μία πτώση στον δείκτη, ενώ από το 2009 που η χρηματοπιστωτική κρίση πήρε διαστάσεις σε παγκόσμιο επίπεδο η τιμή του δείκτη έπεσε κατακόρυφα. Φαίνεται επίσης ότι από το 2009 τα πλοία μικρής χωρητικότητας (Panamax, Handysize αλλά και Aframax σε μικρότερο βαθμό) έχουν τη δυνατότητα κέρδους, αφού ο δείκτης κυμαίνεται από 100 και άνω, ενώ τα μεγαλύτερα πλοία (Suezmax, VLCC), που έχουν πολύ μεγαλύτερα συνολικά έξοδα από τις προηγούμενες κατηγορίες, παρουσιάζουν ραγδαία πτώση του δείκτη. Ωστόσο, από το 2014 παρατηρείται αύξηση στις τιμές του δείκτη για τα μικρότερης χωρητικότητας πλοία, ενώ από το 2015 η αύξηση αυτή καταγράφεται σε όλες τις κατηγορίες πλοίων.

Πίνακας 3.5.2
Ετήσιος μέσος όρος του δείκτη Worldscale 100 για την μεταφορά αργού πετρελαίου (2004 – 2015).

	VLCC	Suezmax	Aframax	Panamax	Handysize
2004	141,72	209,37	221,08	306,65	311,40
2005	103,45	159,73	195,63	297,24	332,32
2006	97,31	145,74	169,30	234,71	286,02
2007	82,43	118,98	146,59	207,68	261,98
2008	127,14	175,49	198,33	255,13	277,50
2009	43,60	66,05	79,44	98,47	117,18
2010	70,48	97,98	115,18	147,61	179,56
2011	53,76	81,27	103,08	133,55	176,26
2012	48,39	71,71	90,66	126,97	154,84
2013	40,61	61,46	83,26	90,66	135,21
2014	48,63	76,19	101,89	129,83	145,03
2015	63,21	97,71	105,20	137,03	178,56



Κεφάλαιο Τέταρτο

Ναυτιλιακή διοικητική

4.1 Η Ναυτιλιακή Εταιρεία και η δομή της.

Η παροχή θαλασσίων μεταφορικών υπηρεσιών, είτε πρόκειται για μεταφορές εμπορευμάτων, είτε για μεταφορές ατόμων, αποτελεί στην ουσία την παραγωγή και προσφορά μίας υπηρεσίας. Για την παραγωγή των αγαθών, αλλά και των υπηρεσιών, κάθε εταιρεία θα πρέπει να γνωρίζει εκ των προτέρων τα βασικά ποιοτικά και ποσοτικά χαρακτηριστικά που θα δώσει στο προϊόν ή την υπηρεσία της, έτσι ώστε αυτό να προτιμηθεί από το πελατειακό κοινό, στο οποίο απευθύνεται. Πρέπει παράλληλα να λάβει αποφάσεις για την τιμολόγηση του προϊόντος/υπηρεσίας, έτσι ώστε αυτό να καθίσταται ανταγωνιστικό έναντι των άλλων. Σχετικά δε με τη μορφή της αγοράς, μέσα στην οποία δραστηριοποιείται μία εταιρεία, θα χρειασθεί να λάβει πολλές φορές στρατηγικές αποφάσεις, όπως την ανάληψη νέων επενδύσεων ή δανείων. Όλες αυτές οι αποφάσεις και γενικότερα η πορεία μίας εταιρείας σε μία αγορά, απαιτεί κατάλληλη δομή, οργάνωση και στελέχωση με τα καταλληλότερα πρόσωπα, ούτως ώστε οι αποφάσεις για την πορεία της να μπορούν να λαμβάνονται επιτυχώς.

Μία ***Ναυτιλιακή Εταιρεία*** (Ν.Ε.), λοιπόν, καθώς δραστηριοποιείται εντός ενός δυναμικού και έντονα μεταβαλλόμενου περιβάλλοντος, θα πρέπει να μεριμνήσει, ώστε η οργάνωση και η δομή της να είναι οι καταλληλότερες δυνατές, προκειμένου να καθίσταται όσο το δυνατόν πιο αποδοτική.

Ο σκοπός μίας Ν.Ε. είναι σαφώς η ικανοποίηση των αναγκών των πελατών της. Για να μπορέσει όμως να ικανοποιήσει τις ανάγκες τους διατηρώντας παράλληλα και το ανταγωνιστικό της πλεονέκτημα έναντι των άλλων επιχειρήσεων, θα πρέπει καταρχάς να μπορεί να προβλέψει και να αναλύσει τις ανάγκες των πελατών, ώστε να μπορέσει στη συνέχεια να αντεπεξέλθει σ' αυτές.

Οι βασικότεροι στόχοι λοιπόν που πρέπει να ικανοποιήσει μία Ν.Ε. είναι αρχικά να επιδιώξει την πλήρη απασχόληση του πλοίου της, παράλληλα με την είσπραξη του μέγιστου δυνατού ναύλου. Συγχρόνως, όμως, θα πρέπει να επιτύχει και τις πιο ευνοϊκές τιμές όσον αφορά στα καύσιμα, σε συνδυασμό με τις μικρότερες δυνατές καθυστερήσεις κατά τη διάρκεια του πλου.

Με αυτά τα θέματα ασχολούνται ξεχωριστά τμήματα μέσα στην Ν.Ε., έτσι ώστε να επιτυγχάνεται η καλύτερη δυνατή εξειδίκευση, σε συνδυασμό με την αποτελεσματικότερη και ταχύτερη διεκπεραίωση των εργασιών.

Οι Ν.Ε. έχουν έναν ιδιαίτερο τρόπο δομής. Οι σύγχρονες Ν.Ε. κατά βάση δομούνται σε ένα σύνολο εταιρειών, δραστηριοποιούνται δηλαδή σε ομίλους εταιρειών. Έτσι λοιπόν, για κάθε πλοίο υπάρχει συνήθως μία ***πλοιοκτήτρια εταιρεία***, και γενικά για τη διαχείριση όλων των υπολοίπων πλοιοκτητριών εταιρειών, υπάρχει μία εταιρεία, η οποία ονομάζεται ***διαχειρίστρια***.

Οι ***Διαχειρίστριες Εταιρείες*** (Management Companies) είναι εκείνες που ουσιαστικά παρέχουν τις απαραίτητες υπηρεσίες στις πλοιοκτήτριες εταιρείες. Οι υπηρεσίες αυτές περιλαμβάνουν για παράδειγμα ναυλώσεις, ασφαλίσεις, επάνδρωση των πλοίων, τεχνικές υπηρεσίες κ.ο.κ.. Διαθέτουν έτσι όλα τα απαραίτητα τμήματα, στα οποία παρακολουθούνται όλες οι λοιπές λειτουργίες της Ν.Ε.. Τα τμήματα αυτά είναι στελεχωμένα με το κατάλληλο προσωπικό, το οποίο επιφορτίζεται με τη διεξαγωγή των αντιστοίχων εργασιών και το οποίο έχει ως στόχους: τη ναύλωση των πλοίων της εταιρείας, επιτυγχάνοντας τους καλύτερους δυνατούς όρους, την εφαρμογή των συστημάτων ποιότητας, τον προγραμματισμό των στρατηγικών αποφάσεων, καθώς και τον καθορισμό της πολιτικής που θα ακολουθήσει η Ν.Ε., τον προγραμματισμό των παραγγελιών των εξαρτημά-

των, των αποθεμάτων σε εφόδια, σε καύσιμα κ.λπ., και φυσικά τη διαχείριση του ανθρώπινου δυναμικού της, είτε πρόκειται για εκείνο που απασχολείται στα γραφεία της, είτε γι' αυτό με το οποίο επανδρώνεται το πλοίο.

Οι διαχειρίστριες εταιρείες αποτελούν νομικές οντότητες, οι οποίες δρουν για λογαριασμό άλλων, χωρίς όμως κανενός είδους δέσμευση και ευθύνη για τις υποχρεώσεις εκείνων για λογαριασμό των οποίων δρουν, δηλαδή των πλοιοκτητριών εταιρειών.

Από την άλλη πλευρά, οι πλοιοκτήτριες εταιρείες έχουν ένα μοναδικό περιουσιακό στοιχείο στην κατοχή τους και αυτό είναι το πλοίο. Για τις υποχρεώσεις τους ευθύνονται μέχρι της αξίας του πλοίου και μ' αυτόν τον τρόπο διασφαλίζονται τα υπόλοιπα περιουσιακά στοιχεία που έχει στην κατοχή του ο όμιλος σε περιπτώσεις δυσμενών εξελίξεων.

Οι πλοιοκτήτριες εταιρείες δεν διαθέτουν επί πλέον προσωπικό, ούτε και ασχολούνται με λειτουργίες διαχειρίσεως. Σ' αυτές παρακολουθούνται τα λειτουργικά έξοδα κάθε πλοίου και μέσω αυτών γίνεται η πληρωμή των εξόδων. Το μεγαλύτερο μέρος των κεφαλαίων του ομίλου παρουσιάζεται στη διαχειρίστρια εταιρεία και όχι στις πλοιοκτήτριες.

Η δομή λοιπόν μίας σύγχρονης Ν.Ε. παρουσιάζεται στο σχήμα 4.1α και είναι κατά βάση αυτή που συναντάμε στην πραγματικότητα, με μικρές βέβαια διαφορές, αναλόγως τον τύπο της Ν.Ε. που κάθε φορά εξετάζομε.

Σχ. 4.1α
Δομή σύγχρονης ναυτιλιακής επιχειρήσεως.

4.1.1 Η οργάνωση των Ναυτιλιακών Εταιρειών ελευθέρων πλοίων και δεξαμενοπλοίων.

Μία Ν.Ε., η οποία έχει ως αντικείμενο δραστηριότητας την απασχόληση φορτηγών πλοίων στην ελεύθερη αγορά, έχει ως βασική της προτεραιότητα την πλήρη εκμετάλλευση της χωρητικότητας που έχει στην κατοχή της, με τις ευνοϊκότερες δυνατές συνθήκες. Αυτό με λίγα λόγια σημαίνει πως πρωταρχικό της μέλημα είναι η εξεύρεση ναυλωτή ή και ναυλωτών προς συμπλήρωση της χωρητικότητας κάθε πλοίου. Επί πλέον, θα πρέπει να επιλεγεί ο συμφερότερος τύπος ναυλώσεως, καθώς και οι όροι εκείνοι, με τους οποίους θα υπογραφεί.

Επειδή η Ν.Ε. δραστηριοποιείται υπό τις συνθήκες του ανταγωνισμού, θα πρέπει κατά κανόνα να έχει τέτοια οικονομική διαχείριση, η οποία θα της επιτρέπει τη βιωσιμότητά της σε δυσμενείς για την αγορά συνθήκες, όπως είναι οι περίοδοι με χαμηλούς ναύλους. Αυτό σημαίνει πως απαιτείται κατάλληλος και προσεκτικός στρατηγικός σχεδιασμός όσον αφορά στην επενδυτική και στην οικονομική της πολιτική, η οποία θα πρέπει πάντα να στοχεύει προς την ελαχιστοποίηση του λειτουργικού κόστους. Σε αυτές τις Ν.Ε. σημαντικό ρόλο διαδραματίζουν και οι τραπεζικές χρηματοδοτήσεις και κυρίως οι όροι με τους οποίους αυτές συμφωνούνται, ενώ δεν είναι μικρότερης σημασίας και το χρονικό σημείο που θα επιλεχθεί για τη λήψη αυτών.

Τα βασικά τμήματα που μπορεί κάποιος να διακρίνει σε μία Ν.Ε. ελευθέρων φορτηγών πλοίων ξηρού και υγρού φορτίου, είναι τα ακόλουθα:

1) Τμήμα Ναυλώσεων (Chartering Department).

Το Τμήμα των Ναυλώσεων αποτελεί το βασικότερο τμήμα των Ν.Ε. που δραστηριοποιούνται σ' αυτό το κομμάτι της αγοράς. Τα στελέχη που απαρτίζουν το συγκεκριμένο τμήμα, οφείλουν να είναι πλήρως καταρτισμένα σχετικά με τις συνθήκες που επικρατούν στην αγορά, δηλαδή να γνωρίζουν τα δεδομένα σχετικά με τα φορτία που διακινούνται, τους όρους με τους οποίους θα πρέπει να διαπραγματεύονται κάθε φορά τα εκάστοτε ναυλοσύμφωνα, δεδομένου των συνθηκών που επικρατούν, και βέβαια να διαθέτουν και να μπορούν να αναπτύσσουν τις κατάλληλες δημόσιες σχέσεις με τους υπάρχοντες ή και με τους εν δυνάμει φορτωτές.

Το Τμήμα Ναυλώσεων είναι απαραίτητο να απευθύνεται άμεσα και να γειτνιάζει με τη Γενική Διεύθυνση της εταιρείας, καθώς και με τον Οικονομικό Διευθυντή, ώστε να επικουρείται στο έργο του απ' αυτούς, οι οποίοι θα παρέχουν τις κατάλληλες γραμμές δράσεως, ανάλογα με την πολιτική που χαράσσει κάθε φορά η επιχείρηση.

Το τμήμα αυτό είναι δυνατόν να απαρτίζεται και από επιμέρους τμήματα, τα οποία μπορεί να είναι για παράδειγμα το τμήμα Ναυλώσεων Πλοίων Τρίτων, το τμήμα Ναυλώσεων Μισθωμένων Πλοίων ή ακόμη και το τμήμα Αγοραπωλησιών Πλοίων.

Η χρησιμότητα αυτών των τμημάτων είναι μεγάλης σημασίας για μία Ν.Ε.. Πολλές φορές, μία Ν.Ε., ιδιαιτέρως μία μεγάλη σε μέγεθος, μπορεί να μην ναυλώνει μόνο τα πλοία που έχει στην κατοχή της, αλλά παράλληλα να μισθώνει και πλοία τρίτων, τα οποία εν συνεχεία τα ναυλώνει προς όφελός της. Επί πλέον, είναι δυνατόν να λειτουργεί και ως ναυλομεσίτης, αναλαμβάνοντας τον διακανονισμό για τις ναυλώσεις πλοίων τρίτων. Κάθε Ν.Ε. όμως, πέρα από τις ναυλώσεις των πλοίων της, πολλές φορές χρειάζεται να λάβει αποφάσεις για πώληση αυτών, αλλά και για αγορά νέων ή ακόμη και να κάνει αυτές τις κινήσεις για λογαριασμό τρίτων. Κάθε επιμέρους εργασία από τις προαναφερθείσες είναι ιδιαίτερης σημασίας και το προσωπικό που ασχολείται μ' αυτές θα πρέπει να είναι έμπειρο και κατάλληλα καταρτισμένο.

2) Τμήμα Επιχειρησιακής Λειτουργίας των Πλοίων (Operations Department).

Το τμήμα αυτό λειτουργεί ως συντονιστικός φορέας μεταξύ των πλοίων και των υπολοίπων τμημάτων της εταιρείας. Παρακολουθεί τα προβλήματα και τις εκκρεμότητες που αφορούν στην απρόσκοπτη λειτουργία των πλοίων και στις ναυλώσεις αυτών. Επίσης γνωστοποιεί σε όλα τα εμπλεκόμενα τμήματα τις κινήσεις των πλοίων και παρέχει πληροφορίες και οδηγίες στον Πλοίαρχο για τις ιδιαιτερότητες κάθε λιμανιού και τις διαδικασίες φορτοεκφορτώσεως.

3) Τμήμα Προμηθειών.

Το τμήμα αυτό ασχολείται με την προμήθεια καταλλήλων ανταλλακτικών των πλοίων, λιπαντικών, εφοδίων και τροφίμων (stores). Ουσιαστικά βασικός του σκοπός είναι να εξασφαλίσει την προμήθεια των καταλλήλων εφοδίων μετά από συνεννόηση με τον Πλοίαρχο, στον κατάλληλο χρόνο και βέβαια πραγματοποιώντας την καλύτερη δυνατή διαχείριση από πλευράς κόστους. Το εν λόγω τμήμα μπορεί να αποτελέσει ξεχωριστό τμήμα όταν πρόκειται για μία μεγάλη Ν.Ε., ενώ στις μικρότερες, συχνά οι εργασίες αυτού εκτελούνται από το τεχνικό τμήμα.

Επί πλέον, σε μία μεγάλη Ν.Ε., η διαπραγματευτική δύναμη είναι μεγαλύτερη από ό,τι σε μία μικρή, επομένως οι διαπραγματεύσεις με τους διάφορους προμηθευτές γίνονται σε άλλη βάση, με ευνοϊκότερους όρους, ενώ παράλληλα, η επίτευξη συμφωνιών είναι ευκολότερη.

Το τμήμα αυτό θα πρέπει να βρίσκεται σε διαρκή επικοινωνία με τον Πλοίαρχο και τα στελέχη του θα πρέπει να είναι ικανά να εργάζονται σε ταχείς ρυθμούς και να μπορούν να διαμορφώνουν καλές σχέσεις με τους εκάστοτε προμηθευτές.

4) Τεχνικό τμήμα.

Στο τμήμα αυτό απασχολείται προσωπικό όπως ναυπηγοί, αρχιμηχανικοί, τεχνίτες συνεργείων κ.λπ.. Ασχολείται κυρίως με θέματα εφοδιασμού των μηχανών των πλοίων, ανταλλακτικών, επισκευών και προγραμματισμένων συντηρήσεων κυρίων και βοηθητικών μηχανημάτων. Προμηθεύεται τα διάφορα ανταλλακτικά και βέβαια φροντίζει για τους όρους προμήθειάς τους. Αποτελεί πολύ σημαντικό τμήμα για την Ν.Ε., αφού ασχολείται ουσιαστικά με την παροχή εξαρτημάτων στα πλοία, αλλά και με τις προγραμματισμένες συντηρήσεις αυτών, καθώς και με τις επισκευές.

Όσον αφορά στις επισκευές και συντηρήσεις, αυτές λαμβάνουν χώρα στα διάφορα ναυπηγεία, την κατάλληλη συμφωνία με τα οποία αναλαμβάνει να εξασφαλίσει το Τεχνικό τμήμα. Προκειμένου να προγραμματισθούν οι εργασίες αυτές, πρέπει να ληφθούν υπόψη διάφοροι παράγοντες, όπως είναι η λήψη προσφορών από τα ναυπηγεία και η επιλογή εκείνης που συμφέρει περισσότερο την επιχείρηση και βέβαια, πριν από οτιδήποτε, πρέπει να προηγηθεί η σύνταξη των προδιαγραφών όσον αφορά στις επισκευές που πρόκειται να πραγματοποιηθούν. Επειδή κάθε πλοίο υπόκειται σε διάφορους περιοδικούς ελέγχους, όπως είναι οι διάφοροι ***δεξαμενισμοί*** (dry docking), οι ***επιθεωρήσεις*** από τους ***νηογνώμονες*** και οι ***ειδικές επιθεωρήσεις*** (special surveys), είναι απαραίτητο να ληφθεί υπόψη ο χρόνος εκτελέσεως αυτών των εργασιών.

Παράλληλα, υπάρχουν και περιπτώσεις όπου, λόγω αιφνιδίων γεγονότων, δεν υπάρχει χρόνος για προγραμματισμό των εργασιών και οι αποφάσεις για τις επισκευές πρέπει να ληφθούν εντός λίγων ωρών. Ιδιαίτερα δε όταν πρόκειται για Δ/Ξ, λόγω της φύσεώς τους, η επικινδυνότητα σε θέματα ασφάλειας και ρυπάνσεως απαιτεί εξαιρετικά προσεκτικούς χειρισμούς.

Είναι απαραίτητο λοιπόν το προσωπικό που στελεχώνει το τμήμα αυτό να είναι άριστα καταρτισμένο,

εξοικειωμένο με το αντικείμενο, να ενημερώνεται διαρκώς και να είναι διατεθειμένο να κάνει ταξίδια.

5) Τμήμα Πληρωμάτων.

Στο τμήμα αυτό διενεργείται κατά βάση η επιλογή των πληρωμάτων των πλοίων, δηλαδή των ναυτικών, ενώ παράλληλα γίνεται η αξιολόγηση και η διαχείριση αυτών. Το τμήμα αυτό αποτελεί δηλαδή το αντίστοιχο τμήμα Ανθρώπινου Δυναμικού που συναντά κάποιος σε οποιαδήποτε άλλη επιχείρηση.

6) Τμήμα Οικονομικής Διευθύνσεως.

Στο τμήμα αυτό περιλαμβάνονται τα τμήματα εκείνα που έχουν άμεση σχέση με την οικονομική διεύθυνση, απεικόνιση και κατάσταση της Ν.Ε.. Αυτά είναι:

α) Λογιστήριο.

Το Λογιστήριο μιας Ν.Ε. δεν λειτουργεί ακριβώς όπως τα Λογιστήρια των βιομηχανικών ή εμπορικών υπηρεσιών. Αυτό οφείλεται καταρχάς στο γεγονός πως το επιχειρησιακό κύκλωμα μίας Ν.Ε. είναι τελείως διαφορετικό από εκείνο μίας εμπορικής, ενώ επί πλέον, η Ναυτιλιακή Λογιστική διαφέρει από τη Γενική Λογιστική. Έτσι λοιπόν, το προσωπικό που εργάζεται στο λογιστήριο μίας Ν.Ε., πρέπει να είναι ενημερωμένο σχετικά με τη ναυλαγορά, τις ασφάλειες και να έχει πείρα όσον αφορά στη ναυτιλιακή λογιστική.

β) Νομικό τμήμα – Τμήμα Ασφαλίσεων και Ασφαλιστικών Απαιτήσεων.

Κάθε πλοίο είναι ασφαλισμένο για διάφορους κινδύνους. Οι ασφάλειες που είναι υποχρεωμένος ο πλοιοκτήτης να κάνει είναι η ασφάλεια ***Γάστρας και Μηχανών*** (Hull & Machinery), η ασφάλεια ***Αστικής Ευθύνης έναντι τρίτων*** (Protection and Indemnity Club) και η ασφάλεια ***Κινδύνων Πολέμου*** (War Risk). Τα στελέχη του τμήματος αυτού ασχολούνται με τις εν λόγω ασφάλειες, αλλά και τις ποικίλες ***απαιτήσεις*** (claims) που ενδεχομένως να προκύψουν.

Οι απαιτήσεις αυτές είναι διαφόρων ειδών και μπορεί να περιλαμβάνουν απαιτήσεις οφειλόμενες σε ατυχήματα του πληρώματος, απαιτήσεις που προκύπτουν από ζημιές στο πλοίο και στα μηχανήματά του, οι οποίες μπορεί να προέκυψαν λόγω σφαλμάτων, λόγω προσκρούσεων, προσαράξεων, αλλά και λόγω πολέμου ή ακόμη και απαιτήσεις που αφορούν στην ασφαλιστική κάλυψη των ναύλων των δεξαμενοπλοίων και της μεταφοράς ανταλλακτικών.

Το προσωπικό του τμήματος αυτού πρέπει σαφώς να είναι νομικά καταρτισμένο και να ενεργεί για την επίτευξη ασφαλίστρων με τους ευνοϊκότερους δυνατούς όρους. Οι ασφαλίσεις Γάστρας και Μηχανών γίνονται μέσω μεγάλων ασφαλιστικών ομίλων είτε νορβηγικών, είτε αγγλικών, ενώ όσο πιο μεγάλη είναι η Ν.Ε., τόσο μεγαλύτερη είναι η διαπραγματευτική της ικανότητα και συνεπώς διαπραγματεύεται τους όρους των ασφαλιστικών της συμβολαίων σε ευνοϊκότερη βάση. Οι ασφαλίσεις Αστικής Ευθύνης έναντι τρίτων γίνονται μέσω αλληλασφαλιστικών οργανισμών, τους οποίους έχουν ιδρύσει οι ίδιες οι Ν.Ε..

Το τμήμα αυτό είναι πολύ σημαντικό, καθώς αναλαμβάνει τον καθορισμό του ύψους των αποζημιώσεων για κάθε απαίτηση, με τρόπο που να εξασφαλίζεται κάθε φορά η μέγιστη δυνατή αποζημίωση, ενώ παράλληλα αξιοποιούνται με τον καλύτερο δυνατό τρόπο οι απαιτήσεις της Ν.Ε. έναντι τρίτων.

Απαιτείται λοιπόν το προσωπικό αυτού του τμήματος να γνωρίζει σε βάθος τον τομέα των ναυτασφαλίσεων και παράλληλα τις πρακτικές που επιβάλλεται να ακολουθηθούν σε κάθε περίπτωση. Κάθε στέλεχος του τμήματος οφείλει να γνωρίζει το ναυτικό δίκαιο και βέβαια το πλοίο και τις λειτουργίες του.

4.1.2 Η οργάνωση των Ναυτιλιακών Εταιρειών πλοίων γραμμών.

Μία Ν.Ε. πλοίων γραμμών δεν διαφέρει κατά πολύ στη βασική δομή της οργανώσεώς της από μία Ν.Ε. ελευθέρων φορτηγών πλοίων. Το οργανόγραμμά της είναι ουσιαστικά το ίδιο, με κάποιες βέβαια αλλαγές, εκείνο όμως που διαφέρει είναι η σημασία που έχει κάθε τομέας για εκείνη, καθώς και οι προτεραιότητες που δίνει.

Όπως είναι γνωστό, οι Ν.Ε. πλοίων γραμμών δραστηριοποιούνται στην αγορά με όρους τελείως διαφορετικούς από εκείνους των Ν.Ε. ελευθέρων φορτηγών πλοίων και Δ/Ξ. Η κατάσταση της ναυλαγοράς δεν αποτελεί μεγάλο πρόβλημα σ' αυτές, καθώς οι ναύλοι που προσφέρουν καθορίζονται από τις ίδιες, εφόσον οι υπηρεσίες που παρέχουν αποτελούν ουσιαστικά μονοπώλιο.

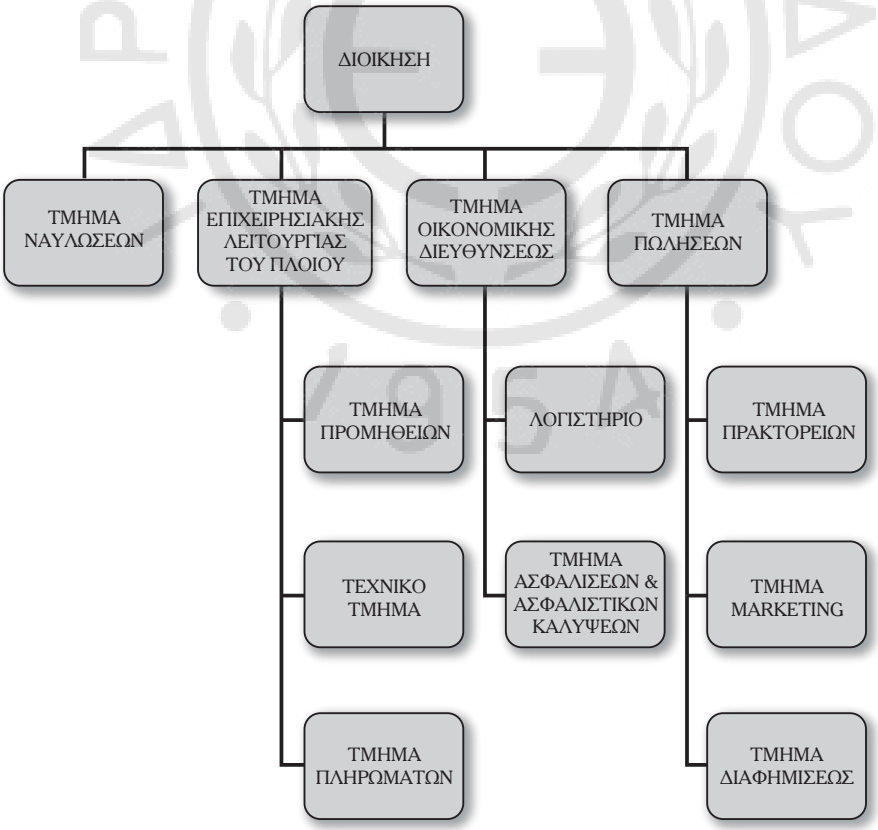
Στη ναυτιλία πλοίων γραμμών, ο ανταγωνισμός γίνεται επί της ποιότητας, γεγονός που απαιτεί τη λήψη πρόσθετων πρακτικών και εργασιών στη δομή της Ν.Ε.. Βασικό ρόλο λοιπόν διαδραματίζει ο παράγοντας της διαφημίσεως και επομένως η οργάνωση πρακτορείων, ενώ παράλληλα θα πρέπει να λάβουν χώρα ενέργειες, προκειμένου να αναλυθεί η αγορά των φορτωτών και να αναπτυχθούν συστήματα, ώστε να έρχεται η Ν.Ε. σε επαφή και να αναπτύσσει

σχέσεις με τους εν δυνάμει φορτωτές. Νέα τμήματα επομένως προστίθενται στο οργανόγραμμα της Ν.Ε. πλοίων γραμμών, το οποίο σε κάποια σημεία διαφοροποιείται από εκείνο της Ν.Ε. ελευθέρων φορτηγών πλοίων.

Στην περίπτωση λοιπόν της ναυτιλίας πλοίων γραμμών, η δομή της Ν.Ε. (σχ. 4.1β) είναι παρόμοια μ' εκείνη της Ν.Ε. ελευθέρων φορτηγών πλοίων. Όσον αφορά στο τμήμα των ναυλώσεων, είναι αναμφισβήτητα σημαντικό, αν όχι το σημαντικότερο τμήμα της. Σ' αυτό το τμήμα οι λειτουργίες που επιτελούνται είναι ακριβώς οι ίδιες μ' αυτές που αναφέρθηκαν και στη ναυτιλία ελευθέρων φορτηγών πλοίων, όπως είναι δηλαδή οι ναυλώσεις των πλοίων που η Ν.Ε. έχει στην κατοχή της ή οι αγοραπωλησίες των πλοίων. Στην προκειμένη περίπτωση δε, είναι συχνότερο η Ν.Ε. να λειτουργεί ταυτόχρονα ως ναυλομεσίτης τρίτων, καθώς όπως προαναφέρθηκε, εργασίες ναυλομεσιτικές από πλευράς Ν.Ε., συνήθως εκτελούνται από μεγάλες Ν.Ε..

Τα υπόλοιπα τμήματα, δηλαδή εκείνα των Ασφαλίσεων, το Τεχνικό, των Προμηθειών, το τμήμα Πληρωμάτων, καθώς και το Λογιστήριο, λειτουργούν ακριβώς όπως προαναφέρθηκε στην περίπτωση της ναυτιλίας ελευθέρων πλοίων. Οι εργασίες τους είναι το ίδιο σημαντικές και εκτελούνται κατά τον ίδιο τρόπο.

Εκτός όμως από αυτά τα τμήματα, συναντούμε και κάποια επί πλέον, όπως: το τμήμα Marketing, το τμήμα των Πρακτορείων και το τμήμα της Διαφημίσεως, τα οποία είναι αναγκαία σε μία τέτοιου τύπου Ν.Ε., που βασίζεται στην ποιότητα παροχής της υπηρεσίας της. Επί πλέον, καθώς ο χαρακτήρας της παρεχόμενης υπηρεσίας είναι δρομολογιακός, επιφορτίζεται με την ίδρυση πρακτορείων στους διάφορους λιμένες, οπότε και ένα τμήμα που θα σχετίζεται με τον συντονισμό τους, είναι αναγκαίο. Παράλληλα, το θέμα της διαφημίσεως είναι πολύ σημαντικό για τη ναυτιλία γραμμών, καθώς μ' αυτόν τον τρόπο θα καταστήσει γνωστές τις υπηρεσίες της στους φορτωτές, ενώ παράλληλα θα αποτελέσει μοχλό, ώστε να διαφοροποιήσει την υπηρεσία της έναντι των άλλων.



Σχ. 4.1β
Η δομή της Ναυτιλιακής Εταιρείας πλοίων γραμμών.

4.1.3 Συγχώνευση και ανάπτυξη Ναυτιλιακών Εταιρειών.

Όπως προηγουμένως αναφέρθηκε, η πρακτική που ακολουθούν οι Ν.Ε. γραμμών είναι να συνενώνονται στις λεγόμενες ναυτιλιακές συνδιασκέψεις, προκειμένου να καθορίζουν τα επίπεδα των ναύλων προς το συμφέρον τους και να επιβλέπουν την προσφορά των υπηρεσιών τους, δημιουργώντας μ' αυτόν τον τρόπο τις ευνοϊκότερες γι' αυτές συνθήκες στην αγορά.

Τα τελευταία χρόνια, όμως, λόγω του γεγονότος πως οι Ν.Ε. αυτές δεν αρκούνται μόνο στην επίτευξη των αρκετά ικανοποιητικών επιπέδων κερδών, παρατηρείται μία τάση για ανάπτυξη και επέκταση αυτών, η οποία διαφαίνεται μέσω των συμφωνιών για συγχωνεύσεις.

Οι συγχωνεύσεις αποτελούν απορροφήσεις των στοιχείων ενεργητικού και παθητικού μίας Ν.Ε. από μία άλλη, η οποία παύει πλέον να υφίσταται ως νομική οντότητα. Μέσα στα πλαίσια των συγχωνεύσεων, ακολουθούνται τρεις συνήθεις πρακτικές.

Η ***πρώτη*** είναι η συγχώνευση σε διαδοχικά στάδια, κατά την οποία διατηρείται η μία εκ των παλαιών νομικών υποστάσεων (της μίας εκ των δύο Ν.Ε. που λαμβάνουν μέρος στη συγχώνευση)[1].

Στη ***δεύτερη*** περίπτωση εγκαταλείπεται κάθε παλαιά νομική υπόσταση και τα δύο εμπλεκόμενα μέρη υιοθετούν μία καινούργια, ενώ υπάρχει και η ***τρίτη*** περίπτωση της πρακτικής της διατηρήσεως και των δύο εταιρειών πριν τη συγχώνευσή τους.

Στη ναυτιλία, κατά βάση ακολουθείται η πρώτη πρακτική, όπου παραμένει η μία παλαιότερη νομική υπόσταση και ταυτότητα.

Η περίπτωση των συγχωνεύσεων τα τελευταία χρόνια είναι η προτιμότερη πρακτική στις Ν.Ε. γραμμών, καθώς εκτός του ότι μία τέτοια κίνηση τούς αποφέρει πλεονεκτήματα, επί πλέον έχει περιορισθεί η δύναμη των ναυτιλιακών συνδιασκέψεων μέσω κανονισμών, όπως είναι ο Κώδικας της UNCTAD.

Μία συγχώνευση δύο Ν.Ε. πλοίων γραμμών καταρχάς προσφέρει πολλά πλεονεκτήματα από πλευράς κόστους, αλλά βέβαια και από πλευράς οργανώσεως. Η αύξηση του μεγέθους που επέρχεται μετά τη συγχώνευση, προσδίδει ακόμη μεγαλύτερη διαπραγματευτική δύναμη και συνεπώς κάθε διαπραγμάτευση με τους προμηθευτές, αλλά και με τους ασφαλιστικούς οργανισμούς γίνεται με καλύτερους όρους. Έτσι λοιπόν, το κόστος των προμηθειών, αλλά και τα έξοδα λόγω ασφαλίστρων, περιορίζονται σημανικά. Με τη συγχώνευση λοιπόν δύο Ν.Ε. πλοίων γραμμών, επιτυγχάνονται μεγάλες οικονομίες κλίμακας[2]. Ο στόλος των πλοίων που έχει πλέον στην κατοχή της η νέα Ν.Ε. είναι πολύ μεγάλος και ως εκ τούτου επιτυγχάνεται η αύξηση του αριθμού των δρομολογίων, ενώ παράλληλα καθίσταται εξαιρετικά δύσκολος ο ανταγωνισμός. Τα κέρδη επομένως που θα αποκομίσει η προερχόμενη από τη συγχώνευση Ν.Ε. είναι πολύ υψηλά.

Η ανάληψη μίας τέτοιας πρακτικής ευνοείται και από τη φύση της υπηρεσίας που παρέχει η ναυτιλία γραμμών, για την οποία απαιτείται ένας πολύ καλά οργανωμένος και μεγάλος σε μέγεθος στόλος, εξαιρετικός συντονισμός και άρτια οργάνωση από πλευράς ***διαχειρίσεως*** (management), καθώς το δίκτυο μεταφοράς πρέπει να λειτουργεί με άριστη αποδοτικότητα, συνέπεια και αξιοπιστία.

4.2 Ιδιοκτησία Ναυτιλιακών Εταιρειών.

Οι κλασικές μορφές που συναντώνται στις κοινές επιχειρήσεις (ατομική, ΟΕ, ΕΠΕ, ΑΕ κ.λπ.), δεν ταυτίζονται μ' αυτές που υπάρχουν στις Ν.Ε..

Υπήρχαν συγκεκριμένοι λόγοι, για τους οποίους οι παραπάνω μορφές επιχειρήσεων δεν μπόρεσαν να εφαρμοσθούν στις Ν.Ε..

Στις ***ατομικές επιχειρήσεις***, δίνεται μέχρις ενός σημείου η δυνατότητα στον επιχειρηματία να ελέγχει όλες τις λειτουργίες, όμως από την άλλη έχουν περιορισμένη οικονομική και πιστωτική επιφάνεια, με αποτέλεσμα η μορφή αυτή να μην ενδείκνυται για επιχειρήσεις που απαιτούν μεγάλες επενδύσεις και επομένως συγκέντρωση μεγάλων κεφαλαίων[3].

Οι Ν.Ε. δεν μπορούν επίσης να έχουν τη μορφή ***εταιρικής επιχειρήσεως*** και συγκεκριμένα προσωπικής εταιρείας (ΟΕ, ΕΕ, μετοχική), λόγω της απεριόριστης ευθύνης των εταίρων. Τα ίδια μειονεκτήματα παρουσιάζει και η μορφή εταιρείας περιορισμένης ευθύνης (ΕΠΕ).

---

[1] Γ. Π. Βλάχος, Ελ. Γεωργαντόπουλος *Ναυτιλιακή Οικονομική,* εκδ. Τζέι & Τζέι Ελλάς, 2003.

[2] Ως ***οικονομίες κλίμακας*** ορίζομε την κατάσταση εκείνη κατά την οποία όταν μία επιχείρηση αυξάνει ποσοτικά το μέγεθος της παραγωγής της, επιτυγχάνει ταυτόχρονα τη μείωση του κόστους της.

[3] Κων/νος Καρδακάρης, *Ναυτιλιακή Λογιστική,* εκδ. ΙΩΝ Έλλην, 2000 Κεφ. 2, σελ. 55-56.

Η μορφή της ***ανώνυμης εταιρείας*** (ΑΕ) δεν παρουσιάζει την ευελιξία που απαιτείται να έχουν οι Ν.Ε.. Οι ανώνυμες εταιρείες είναι δαπανηρές ως προς την οργάνωση και διοίκηση της διαχειρίσεως και εμφανίζουν δυσχέρειες ως προς τη λήψη γρήγορων αποφάσεων.

Έτσι, με βάση την ιδιότυπη μορφή που παρουσιάζουν οι Ν.Ε., αναπτύχθηκαν κατά καιρούς διάφοροι τύποι ναυτιλιακών επιχειρήσεων. Αυτές είναι:

1) Συμπλοιοκτησία.

Η συμπλοιοκτησία αποτελεί ιδιότυπη μορφή επιχειρηματικής δράσεως στον τομέα της θαλάσσιας μεταφοράς, η οποία ***εξυπηρετεί κυρίως το μικρό ναυτιλιακό κεφάλαιο***[4].

Έχει τη μορφή συνεταιρικής εκμεταλλεύσεως οικογενειακού χαρακτήρα και πρόκειται για εκμετάλλευση ενός πλοίου από πολλούς συγκυρίους. Ο καθένας, ανάλογα με την εισφορά του, έχει μερίδιο στο πλοίο και ανάλογα συμμετέχει και στις δαπάνες. Οι αποφάσεις λαμβάνονται κατά πλειοψηφία των μελών[5].

2) Ειδική Ανώνυμη Ελληνική Ναυτική Εταιρεία (Ε.Α.Ν.Ε.).

Η Ειδική Ανώνυμη Ναυτική Εταιρεία αποτελεί μία απλή μορφή Ανώνυμης Εταιρείας, (άρθρο 13 Ν.Δ. 2687/1953). Χαρακτηριστικά γνωρίσματα της εταιρείας αυτής, τα οποία τη διαφοροποιούν από μία κοινή ανώνυμη εταιρεία, είναι ότι έχει αποκλειστικό σκοπό (ο οποίος αν δεν τηρηθεί οδηγεί, στη λύση της εταιρείας μετά από απόφαση του Μονομελούς Πρωτοδικείου), την «κυριότητα, εκμετάλλευση, διαχείριση ελληνικών πλοίων ενεργούντων διεθνείς πλόες».Όσον αφορά την επωνυμία της εταιρείας, σε αυτή θα πρέπει να υπάρχουν υποχρεωτικά οι λέξεις «Ειδική Ανώνυμη Ναυτική Εταιρεία».

Σχετικά με το κεφάλαιό της, αυτό μπορεί να εκφράζεται και σε ξένο νόμισμα και μπορεί είτε να καταβληθεί είτε να εξαχθεί στο εξωτερικό σε αλλοδαπή τράπεζα, ενώ είναι διαιρεμένο σε μετοχές, οι οποίες δεν μπορούν να εισαχθούν στο Χρηματιστήριο. Στις εταιρείες αυτές ισχύουν οι διατάξεις της ανωνύμου εταιρείας σε ό,τι σχετίζεται με τη γενική συνέλευση και το διοικητικό συμβούλιο, ενώ τονίζεται ιδιαίτερα ό,τι οι μέτοχοι, όπως και το διοικητικό συμβούλιο, μπορούν να συνεδριάσουν και στην αλλοδαπή.

Άλλο ένα χαρακτηριστικό γνώρισμα του εν λόγω εταιρικού τύπου είναι ότι τα συμβόλαια με τα οποία συστήθηκε η εταιρεία, οι τίτλοι των μετοχών, οι εξοφλήσεις των μερισμάτων και η επιστροφή κεφαλαίου απολαμβάνουν απαλλαγής από την καταβολή του φόρου συγκεντρώσεως κεφαλαίου, από τα τέλη χαρτοσήμου και τις εισφορές υπέρ νομικών προσώπων ή τρίτων.

Η συγκεκριμένη εταιρική μορφή δεν ευδοκίμησε στην ελληνική πρακτική. Στο γεγονός αυτό συνέβαλε αρχικά το ότι η σύστασή της είναι περίπλοκη και απαιτεί πολύ χρόνο, καθώς πρέπει η εταιρεία να συσταθεί αρχικά ως ανώνυμη και μετέπειτα να προβεί στην απόκτηση ελληνικού πλοίου, σύμφωνα με εγκριτική πράξη (η οποία χρήζει δημοσιεύσεως στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως), ώστε να ολοκληρωθεί η μετατροπή της σε Ε.Α.Ν.Ε. με τροποποίηση του καταστατικού της. Επίσης επιβάλλεται η τήρηση λογιστικών βιβλίων και άλλων φορολογικών διαδικασιών, το οποίο δεν λαμβάνει χώρα στις αλλοδαπές εταιρείες. Αυτά είναι κάποια ενδεικτικά αρνητικά γνωρίσματα που οδήγησαν τον νομοθέτη στη δημιουργία ενός νέου εταιρικού τύπου επιχειρήσεως, αυτόν της Ναυτικής Εταιρείας.

3) Ειδική Ανώνυμη Ναυτική Εταιρεία του νόμου 959/79.

Με τις διατάξεις του Νόμου 959/79, δημιουργήθηκε ένας ειδικός τύπος Ν.Ε. για την εξυπηρέτηση της ναυτιλιακής δραστηριότητας, ο οποίος συνδυάζει τα πλεονεκτήματα της ανώνυμης εταιρείας με ρυθμίσεις, οι οποίες προσιδιάζουν στις ιδιοτυπίες της εκμεταλλεύσεως των ναυτιλιακών μεταφορών.

Ο νόμος αυτός είναι προσαρμοσμένος στις οδηγίες της Ε.Ε. και παρέχει στις Ν.Ε. ελαστικότητα και ευελιξία.

Τα βασικά σημεία αυτού του τύπου Ν.Ε. είναι τα εξής:

α) Ως αποκλειστικός σκοπός της Ν.Ε. είναι η κυριότητα, η εκμετάλλευση και η διαχείριση ελληνικών πλοίων, φορτηγών ή επιβατηγών. Η Ν.Ε. χαρακτηρίζεται ως εμπορική.

β) Η Ν.Ε. που θα συγκροτηθεί πρέπει να περιλαμβάνει στον τίτλο της τις λέξεις ναυτική εταιρεία ως διακριτικό γνώρισμα και η σύμβασή της να καταρτίζεται εγγράφως. Απαραίτητη προϋπόθεση για

---

[4] Κων/νος Καρδακάρης, *Ναυτιλιακή Λογιστική,* εκδ. ΙΩΝ -Έλλην, 2000, Κεφ. 2, σελ. 56-57.
[5] Ιωάννης Χολέβας, *Ναυτιλιακή Λογιστική,* Κεφ. Α, εκδ. Σμπίλιας σελ. 12-16.

την επισημοποίηση της Ν.Ε. είναι η καταχώριση της συμβάσεως (καταστατικού) στο μητρώο Ν.Ε. του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, οπότε και αποκτά και νομική προσωπικότητα.

Το καταστατικό πρέπει να περιλαμβάνει και να ρυθμίζει και τα παρακάτω:

α) Την επωνυμία, την έδρα, τον σκοπό και τη διάρκεια της Ν.Ε..

β) Το εταιρικό κεφάλαιο και τις μετοχές.

γ) Το Διοικητικό Συμβούλιο (αρμοδιότητες, εκλογή κ.λπ.).

δ) Τη γενική συνέλευση (αρμοδιότητες, σύγκληση κ.λπ.).

ε) Τα δικαιώματα των μετόχων.

στ) Τους λόγους λύσεως και τον τρόπο εκκαθαρίσεως της περιουσίας της Ν.Ε.[6].

Με τον Νόμο 2987/2002 αναπροσαρμόσθηκε και τροποποιήθηκε ο ανωτέρω Νόμος 959/79. Ως ελάχιστο εταιρικό κεφάλαιο ορίζεται πλέον το ποσό των πέντε χιλιάδων ευρώ ή το ισάξιο αυτών σε άλλο νόμισμα, κατά την επίσημη τιμή αυτού την ημέρα της καταχωρίσεως της εταιρείας στο μητρώο. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Εμπορικής Ναυτιλίας μπορεί να αναπροσαρμόζεται το ύψος του ελάχιστου εταιρικού κεφαλαίου.

Ας σημειωθεί ότι οι ναυτικές εταιρείες που λειτουργούσαν κατά την 1η Μαρτίου του έτους 2002 και είχαν εταιρικό κεφάλαιο μικρότερο του ποσού των πέντε χιλιάδων ευρώ, υποχρεώθηκαν να αυξήσουν το κεφάλαιό τους τουλάχιστον μέχρι του ποσού αυτού και να υποβάλουν προς καταχώριση στη μερίδα της εταιρείας την απόφαση της αυξήσεως και την πράξη πιστοποιήσεως καταβολής του ποσού της αυξήσεως. Οι εταιρείες που δεν εκπλήρωσαν την παραπάνω υποχρέωσή τους θεωρείται ότι λύθηκαν αυτοδίκαια και οδηγήθηκαν σε εκκαθάριση. Η αρμόδια για την τήρηση του μητρώου ναυτικών εταιρειών υπηρεσία, καταχωρίζει αυτεπάγγελτα σχετική σημείωση στη μερίδα της εταιρείας.

Από την 1η Μαρτίου του έτους 2002, για να καταχωρισθεί στο μητρώο ναυτικών εταιρειών τροποποίηση της εταιρικής συμβάσεως ναυτικής εταιρείας, απαιτείται το μετοχικό κεφάλαιο και η ονομαστική αξία των μετοχών της να έχουν μετατραπεί σε ευρώ. Η μετατροπή σε ευρώ και η στρογγυλοποίηση της ονομαστικής αξίας της μετοχής της ναυτικής εταιρείας, κατά τα οριζόμενα στο άρθρο 2 του Ν. 2842/2000 (ΦΕΚ 207 Α), γίνεται με τροποποίηση της εταιρικής συμβάσεως, που αποφασίζεται, παρά κάθε αντίθετη διάταξη της εταιρικής συμβάσεως, από το αρμόδιο όργανο, σύμφωνα με τον Ν. 959/79. Από την 1η Ιανουαρίου του έτους 2004, για να καταχωρισθούν στοιχεία ναυτικής εταιρείας στο μητρώο ναυτικών εταιρειών, απαιτείται το μετοχικό κεφάλαιο και η ονομαστική αξία των μετοχών να έχουν μετατραπεί σε ευρώ.

Επίσης τέθηκαν περιορισμοί στην κτήση μετοχών της εταιρείας. Απαγορεύεται σε υπηκόους ή νομικά πρόσωπα κρατών που δεν είναι μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή δεν ανήκουν στον Ευρωπαϊκό Οικονομικό Χώρο να αποκτούν εμπράγματα δικαιώματα επί μετοχών ναυτικής εταιρείας. Κατά την έκδοση όλων των μετοχών αναγράφεται στην εμπρόσθια όψη τους αν μπορούν να μεταβιβασθούν ή όχι, σε φυσικά ή νομικά πρόσωπα. Από την απαγόρευση εξαιρείται η απόκτηση μετοχών εξαιτίας θανάτου, λόγω γονικής παροχής ή αναγκαστικής εκτελέσεως. Επίσης εξαιρείται η σύσταση ενεχύρου επί μετοχών ναυτικής εταιρείας για την εξασφάλιση απαιτήσεων κατά της εταιρείας ή άλλων φυσικών ή νομικών προσώπων.

Στη μερίδα της εταιρείας αναγράφονται, αμέσως μετά την καταχώρισή της, η χρονολογία της εταιρικής συμβάσεως, η επωνυμία, η έδρα, η διάρκεια και η διεύθυνση της εταιρείας, καθώς και το κεφάλαιό της. Επιπλέον αναγράφονται τα ονοματεπώνυμα, οι διευθύνσεις της κατοικίας, οι αριθμοί των δελτίων αστυνομικής ταυτότητας ή διαβατηρίου και οι αριθμοί φορολογικού μητρώου των μελών του διοικητικού συμβουλίου, των προσώπων τα οποία από κοινού ή χωριστά εκπροσωπούν την εταιρεία δικαστικά και εξώδικα και δεσμεύουν αυτήν έναντι τρίτων, καθώς και του προσώπου που είναι εξουσιοδοτημένο για την παραλαβή των εγγράφων που κοινοποιούνται προς την εταιρεία. Μεταγενέστερες μεταβολές των ανωτέρω σημειώνονται στη μερίδα της εταιρείας αμέσως μετά την υποβολή των σχετικών εγγράφων. Τροποποιήσεις την εταιρικής συμβάσεως σημειώνονται στη μερίδα της εταιρείας αμέσως μετά την υποβολή αντιγράφου της αποφάσεως της γενικής συνελεύσεως των μετόχων, καθώς και ολόκληρου του κειμένου των τροποποιούμενων άρθρων της εταιρικής συμβασεως. Στη μερίδα της εταιρείας σημειώνονται επίσης η διάλυση της εταιρείας, ο διορισμός ή η αντικατάσταση εκκαθαριστών, η περί αναβιώσεως της εταιρείας

[6] Κων/νος Καρδακάρης, *Ναυτιλιακή Λογιστική,* εκδ. ΙΩΝ Έλλην, 2000, Κεφ. 2, σελ. 58-60.

απόφαση της Γενικής Συνελεύσεως, καθώς και κάθε δικαστική απόφαση, αναφερομένη στην κήρυξη της εταιρείας σε πτώχευση, στον διορισμό ή αντικατάσταση συνδίκου, καθώς και κάθε άλλη πράξη ή γεγονός του οποίου τη σημείωση προβλέπει ο νόμος[7].

4.3 Το κόστος στις θαλάσσιες μεταφορές.

Η Ν.Ε. είναι μία μονάδα παραγωγής μεταφορικών υπηρεσιών που εκτελούνται μέσω θαλάσσης, πλωτών ποταμών και λιμνών. Το κόστος της παραγωγής αυτών των υπηρεσιών αποτελεί τα ***ναυτιλιακά έξοδα***. Το μέγεθος των ναυτιλιακών εξόδων για την εκμετάλλευση πλοίου εξαρτάται από πολύπλοκους μηχανισμούς και παράγοντες, τους οποίους καλείται η Ν.Ε. να διαχειρισθεί και να επιδείξει παραγωγική ικανότητα, δυνατότητα βέλτιστης αξιοποιήσεως αυτών, ώστε να καταφέρει μέσα στο περιβάλλον όπου λειτουργεί να προσφέρει ελκυστικούς όρους προσφοράς υπηρεσιών έναντι των ανταγωνιστών της.

Αυτό το κεφάλαιο παρουσιάζει τα διάφορα κόστη που σχετίζονται με την παραγωγή ναυτιλιακών υπηρεσιών και ιδιαίτερα τις σχέσεις ανάμεσα στους συντελεστές παραγωγής που απαιτούνται για την παροχή αυτών των υπηρεσιών. Αυτό το κεφάλαιο, δηλαδή, ασχολείται με τις σχέσεις παραγωγής, σε ό,τι αφορά στους παραγωγικούς συντελεστές που χρησιμοποιούνται για την παραγωγή τελικών υπηρεσιών και το κόστος αυτών των συντελεστών. Εδώ θα πρέπει να διευκρινίσομε ότι το κεφάλαιο αυτό διαπραγματεύεται μόνο το άμεσο ή ιδιωτικό κόστος των εκάστοτε ναυτιλιακών υπηρεσιών, που σχεδόν πάντα είναι οικονομικό και μεταφράζεται ως νομισματικές μονάδες, τις οποίες πρέπει να πληρώσει η Ν.Ε. για την απόκτηση των απαραιτήτων εισροών για την παραγωγή ναυτιλιακών υπηρεσιών. Το εξωτερικό ή κοινωνικό κόστος, το οποίο αφορά στις «εξωτερικές επιδράσεις» ή τα αποτελέσματα που έχει η παραγωγή ναυτιλιακών υπηρεσιών για ολόκληρο το κοινωνικό σύνολο, αποτελεί αντικείμενο άλλου κεφαλαίου. Σημειώνομε πάντως ότι το εξωτερικό κόστος δεν επηρεάζει τις αποφάσεις του εκάστοτε παραγωγού ναυτιλιακών υπηρεσιών, παρόλη τη σοβαρότητα που έχει για το κοινωνικό σύνολο. Όπως αντιλαμβάνεται κάποιος, αυτός ο διαχωρισμός μεταξύ εξωτερικού και άμεσου κόστους είναι τεχνητός και γίνεται καθαρά για αναλυτικούς σκοπούς. Στη σημερινή εποχή αυτός ο διαχωρισμός είναι αρκετά θολός, καθώς οι κρατικές αρχές προσπαθούν να μετακυλίσουν στους παραγωγούς μεταφορικών υπηρεσιών τις πλήρεις ευθύνες των ενεργειών τους.

Το παρόν κεφάλαιο αναλύει τη σύνθεση του μεταφορικού κόστους και προσπαθεί να αναδείξει τις ιδιαίτερες επιπλοκές που παρουσιάζει ο ναυτιλιακός τομέας. Ο μη-αποθηκευτικός χαρακτήρας του προϊόντος των μεταφορών και οι διαφορές στις ανάγκες και στις μεθόδους παροχής και χρηματοδοτήσεως των διαφόρων μεταφορικών μέσων και παγίων εγκαταστάσεων του κάθε μέσου, συνθέτουν την πολύπλοκη φύση του ναυτιλιακού και γενικότερα του μεταφορικού τομέα.

4.3.1 Το άμεσο κόστος.

Το ***άμεσο κόστος*** είναι δυνατόν να κατηγοριοποιηθεί με διάφορους τρόπους, αλλά ο σημαντικότερος διαχωρισμός, σε ό,τι αφορά στην παραγωγή ναυτιλιακών υπηρεσιών, είναι η διαίρεση σε ***σταθερό*** και ***μεταβλητό κόστος***.

Στην οικονομική επιστήμη ορίζομε ως σταθερό κόστος αυτό που δεν αλλάζει καθώς μεταβάλλεται η παραγωγή, ενώ ως μεταβλητό το κόστος που μεταβάλλεται με τη μεταβολή της παραγωγής. Αυτός ο διαχωρισμός είναι πολύ σημαντικός, καθώς το μεταβλητό κόστος μπορεί να αποφευχθεί με το πάγωμα της παραγωγής, ενώ το σταθερό πρέπει να καταβληθεί ανεξάρτητα αν τα πλοία κινούνται ή όχι.

Ο διαχωρισμός των διαφόρων στοιχείων κόστους σε σταθερά ή μεταβλητά εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από την έκταση της εξεταζόμενης περιόδου. Έτσι, είναι δυνατόν κάποιο στοιχείο κόστους να εντάσσεται στα σταθερά κόστη στη βραχυπρόθεσμη περίοδο, ενώ κατά τη μακροπρόθεσμη περίοδο να θεωρείται ως μεταβλητό.

1) ***Η βραχυπρόθεσμη περίοδος.*** Η βραχυπρόθεσμη περίοδος αφορά στον χρόνο που είναι αναγκαίος για τη διάρκεια ενός ή περισσοτέρων ταξιδιών με επιστροφή ή τη διάρκεια ενός ή περισσοτέρων κυκλικών ταξιδιών ενός πλοίου ή τη διάρκεια μίας καλοκαιρινής ή χειμερινής περιόδου κ.ο.κ.. Η διάρκεια της βραχυπρόθεσμης περιόδου εξαρτάται κυρίως από το ειδικό πρόβλημα, το οποίο κάθε φορά θέλομε να αναλύσομε.

2) ***Η μακροπρόθεσμη περίοδος.*** Για αναλυτικούς λόγους, είναι λογικό να υποθέσομε ότι η μακρο-

[7] Ν.2987/2002 ΦΕΚ 27Α/21.2.2002

πρόθεσμη περίοδος ισούται με το χρονικό διάστημα της οικονομικής ζωής ενός μεταφορικού μέσου, στην περίπτωσή μας του πλοίου. Είναι γεγονός ότι δεν μπορεί παρά να συμφωνήσει κάποιος με τον γενικά αποδεκτό κανόνα ότι στην μακροπρόθεσμη περίοδο όλα τα στοιχεία του κόστους είναι μεταβλητά. Όμως, η μακροχρόνια περίοδος είναι από μόνη της μία ακαθόριστη έννοια και συνεπώς, η ικανότητα να μεταβάλλονται τα κόστη ανάλογα με την υπό εξέταση περίοδο διαφέρει μεταξύ των μεταφορικών μέσων.

Η μακροπρόθεσμη περίοδος στο πλαίσιο των λιμενικών υποδομών, για παράδειγμα, είναι πολύ διαφορετική απ' αυτήν ενός μικρού επιβατηγού-οχηματαγωγού πλοίου που δραστηριοποιείται στην ακτοπλοΐα. Η λιμενική υποδομή είναι πάρα πολύ μακράς χρονικής διάρκειας σε εκμετάλλευση, συγκεκριμένη, αδιαίρετη (δεν μπορεί να λειτουργήσει παρά μόνο ως σύνολο) και πολύ δαπανηρή. Στην πραγματικότητα είναι αδύνατο να αναρωτηθούμε ποιος είναι ο πιο φτηνός τρόπος της παροχής μίας μεταφορικής υπηρεσίας με δεδομένη χωρητικότητα στη μακροχρόνια περίοδο, όταν μιλάμε για μία περίοδο 20, 30 ή ακόμη και 50 ετών. Αντίθετα, στις χερσαίες μεταφορές εμπορευμάτων τα δεδομένα είναι διαφορετικά· το κεφαλαιουχικό κόστος είναι μικρότερο, η φυσική διάρκεια λιγότερη και υπάρχει πάντα, μέσα σε λογικά πλαίσια, η προοπτική ποικίλων τρόπων χρήσεως των μέσων μεταφοράς.

Η φύση πολλών ειδών κόστους σημαίνει ότι μπορούν να θεωρηθούν ως σταθερά στη βραχυπρόθεσμη περίοδο. Η περίοδος την οποία εξετάζομε, διαφέρει μεταξύ των μεταφορικών τομέων, αλλά επίσης μπορεί να διαφέρει και μέσα στην ίδια την ναυτιλιακή ή μεταφορική επιχείρηση. Οι Ν.Ε. προσφέρουν ένα εύστοχο παράδειγμα διαφοροποιήσεως ενός στοιχείου κόστους ανάλογα με τη διάρκεια της εξεταζόμενης περιόδου. Μία ναυτιλιακή υπηρεσία μεταφοράς περιλαμβάνει τη χρησιμοποίηση μεγάλου αριθμού συντελεστών παραγωγής, πολλοί από τους οποίους είναι πολύ συγκεκριμένοι και ο καθένας έχει τη δική του φυσική διάρκεια. Έτσι, η απόφαση παροχής μίας ναυτιλιακής υπηρεσίας, περιστρέφεται γύρω από το σημαντικό ερώτημα ποια από τα κόστη είναι πραγματικά σταθερά. Εκτιμήσεις ναυπηγών-μηχανικών αναφέρουν ότι τα 15 έτη είναι μία καλή περίοδος για τα μηχανικά μέρη ενός πλοίου, ενώ για το ίδιο το πλοίο, πέρα από τα μηχανικά του μέρη, μία περίοδος 30 ετών αποτελεί μία καλή προσέγγιση της φυσικής ζωής του.

Στην πολύ βραχυπρόθεσμη περίοδο, οι μόνες οικονομίες που η Ν.Ε. μπορεί να κάνει, αφορούν στα πολύ μεταβλητά κόστη, κυρίως αυτά που αποδίδονται στην εργασία, στα καύσιμα και στη συντήρηση.

Μετά από μία περίοδο περίπου 15 ετών, όμως, οι μηχανές των πλοίων χρειάζονται αντικατάσταση. Κατά συνέπεια, το κόστος των μηχανών γίνεται μεταβλητό μετά από αυτήν την περίοδο και οι αρμόδιοι πρέπει να αποφασίσουν αν τα έσοδα δικαιολογούν αντικατάσταση. Είναι όμως τα 15 χρόνια μακροπρόθεσμη περίοδος; Η απάντηση είναι μάλλον «όχι», αφού άλλοι παράγοντες έχουν ακόμη μεγαλύτερο περιθώριο ζωής, όπως το υπόλοιπο πλοίο, το οποίο διαρκεί για τουλάχιστον 30 χρόνια. Κατά συνέπεια, η μακροπρόθεσμη περίοδος για το πλοίο σ' αυτό το πλαίσιο, είναι άνω των 30 χρόνων, συμπεριλαμβανομένης μίας σειράς από διαδοχικούς, βραχυπρόθεσμους υπολογισμούς κόστους.

Πρέπει, βεβαίως, να σημειώσομε ότι υπάρχουν περιπτώσεις όπου και στη μακροπρόθεσμη περίοδο μερικά στοιχεία κόστους κατατάσσονται ως σταθερά. Ας πάρομε για παράδειγμα την περίπτωση παροπλισμού ενός πλοίου, επειδή η λειτουργία του θεωρείται οικονομικά ασύμφορη, όσο το επίπεδο των ναύλων παραμένει σε χαμηλά επίπεδα. Προφανώς, κατά την περίοδο που το πλοίο δεν θα βρίσκεται σε λειτουργία, η συντήρηση και η επισκευή του θα είναι απαραίτητη, έτσι ώστε να επαναλειτουργήσει όταν το επίπεδο των ναύλων ανέλθει σε οικονομικά αποδεκτό επίπεδο. Συνεπώς, το κόστος συντηρήσεως και επισκευής του πλοίου θεωρείται ως σταθερό στη μακροπρόθεσμη περίοδο.

Συνοπτικά, ως μεταβλητά κόστη, δηλαδή κόστη που σχετίζονται με το ποσοστό των παραγομένων υπηρεσιών, θεωρούνται γενικά αυτά που προέρχονται από την εργασία και τα καύσιμα. Από τη στιγμή που είναι αποδεκτό ότι το κόστος υποδομής είναι σχετικά σταθερό, το κόστος κινήσεως είναι εκείνο που συμπεριφέρεται ως οριακό.

Το κόστος του εργατικού δυναμικού μίας μεταφορικής υπηρεσίας είναι όμως πολύ λιγότερο μεταβλητό από ό,τι το κόστος καυσίμων. Αυτό οφείλεται μερικώς στις ατέλειες που χαρακτηρίζουν την αγορά εργασίας, λόγω της αναπτύξεως του συνδικαλιστικού κινήματος στις ανεπτυγμένες χώρες (θέσπιση αυστηρών κανόνων εργασίας, συλλογικές συμβάσεις μεταξύ εργοδοτών και εργαζομένων κ.λπ.), που εμποδίζουν τη μείωση του εργατικού δυναμικού ή και των εκάστοτε αμοιβών. Ακόμη, η φύση πολλών μεταφορικών υπηρεσιών καθιστά το εργατικό κόστος, που σχετίζεται με την συντήρηση και επισκευή του υφιστάμενου εξο-

πλισμού ως σταθερό, καθόσον είναι ανεξάρτητο της λειτουργίας της ναυτιλιακής υπηρεσίας.

Στο σημείο αυτό θα πρέπει να τονίσομε ότι τα μεταβλητά κόστη, ως ποσοστό του συνολικού κόστους μεταφοράς, διαφέρουν όχι μόνο με το μέγεθος της χρήσεως του μεταφορικού μέσου, αλλά και με το είδος της υπηρεσίας μεταφοράς. Τα πλοία μεταφοράς εμπορευμάτων έχουν ένα άριστο επίπεδο ταχύτητας, κάτω ή πάνω του οποίου το κόστος καυσίμων τείνει να αυξάνεται κατακόρυφα. Συνεπώς, μεταφορικές υπηρεσίες που περιλαμβάνουν συχνές στάσεις παρουσιάζουν υψηλό μεταβλητό κόστος.

4.3.2 Το κόστος αποσβέσεως.

Μία πλευρά του κόστους μεταφοράς που δεν μας έχει ακόμη απασχολήσει και που παρουσιάζει ιδιαίτερο ενδιαφέρον στον ναυτιλιακό τομέα, είναι το κόστος αποσβέσεως, για παράδειγμα του εξοπλισμού, πλοίων κ.λπ.. Είναι προφανές ότι τα παραπάνω περιουσιακά στοιχεία υφίστανται την καθημερινή φθορά και έτσι απαιτούν συντήρηση και τελικώς την αντικατάστασή τους. Στη βραχυπρόθεσμη περίοδο λοιπόν η συντήρηση και επισκευή του μεταφορικού μέσου μέχρι το τέλος της οικονομικής του ζωής αποτελούν το οικονομικό κόστος της αποσβέσεως.

Όταν το κόστος της επισκευής του πλοίου είναι μεγαλύτερο ή ίσο με την αγοραστική του αξία, η οικονομική του ζωή τερματίζεται και πρέπει να αντικατασταθεί. Το κόστος της αντικαταστάσεως αποτελεί το μακροπρόθεσμο οικονομικό κόστος της αποσβέσεως.

Το οικονομικό κόστος της αποσβέσεως εξαρτάται από τους παρακάτω παράγοντες:

1) ***Τον χρόνο.*** Είναι προφανές ότι όσο περισσότερο ένα μεταφορικό μέσο βρίσκεται εκτεθειμένο στα φυσικά στοιχεία, τόσο μεγαλύτερη είναι η φθορά που υφίσταται. Έτσι, αυξάνεται το κόστος συντηρήσεως και επισκευών και επιταχύνεται ο χρόνος που θα χρειαστεί αντικατάσταση το πλοίο. Συνεπώς, ο χρόνος, όταν το μεταφορικό μέσο βρίσκεται εκτεθειμένο στα φυσικά στοιχεία, αποτελεί προσδιοριστικό παράγοντα του οικονομικού κόστους της αποσβέσεως.

2) ***Την χρησιμοποίηση του πλοίου.*** Όσο περισσότερο χρησιμοποιείται ένα πλοίο, τόσο συντομότερα εμφανίζει σημάδια φθοράς και απαιτείται η συντήρηση και η επισκευή του, καθώς και συντομεύει ο χρόνος της οικονομικής του ζωής. Επίσης, ο ρυθμός εκμεταλλεύσεως ή χρησιμοποιήσεως ενός μέσου μεταφοράς αποτελεί βασικό προσδιοριστικό παράγοντα της απαξιώσεώς του. Έτσι, η εντατικότερη χρησιμοποίηση των μεταφορικών μέσων, και στην περίπτωσή μας των πλοίων, που επιτάσσει η αύξηση της ζητήσεως για μεταφορές, προκαλεί την αύξηση του κόστους αποσβέσεως.

3) ***Την τεχνολογική πρόοδο.*** Ο τομέας της εμπορικής ναυτιλίας κατά κύριο λόγο αποτελεί έναν ιδιαίτερα ανταγωνιστικό κλάδο. Συνεπώς, η βιωσιμότητα μίας Ν.Ε. επιτάσσει την υιοθέτηση νέων τεχνολογιών, που επιτρέπουν την αύξηση της παραγωγής ή/και της ποιότητας υπηρεσιών, καθώς και τη μείωση του κόστους. Βεβαίως, η ραγδαία πρόοδος της τεχνολογίας συντελεί στη συντόμευση της οικονομικής ζωής ενός πλοίου. Είναι δυνατόν, για παράδειγμα, μία Ν.Ε. να παραγγείλει ένα νέο πλοίο, αλλά κατά τη διάρκεια της κατασκευής του ή λίγο μετά να εμφανιστούν στην αγορά ακόμη πιο εξελιγμένα πλοία, που συντελούν στην απαξίωση του πλοίου που μόλις παραλήφθηκε, ενόσω δηλαδή αυτό βρίσκεται στην αρχή της οικονομικής του ζωής.

Συνεπώς, το κόστος της αποσβέσεως είναι αντικειμενικά υπαρκτό για τις Ν.Ε. που σχεδιάζουν να μείνουν στην αγορά (είναι προφανές ότι αν μία Ν.Ε. έχει ως στόχο να αποσυρθεί από την αγορά και να πουλήσει το κεφάλαιό της σε τιμή ανώτερη του αρχικού κόστους, τότε δεν υφίσταται το κόστος αποσβέσεως) και δημιουργεί την ανάγκη για αποθεματικά.

4.3.3 Οικονομίες κλίμακας.

Είναι προφανές ότι όσο αυξάνεται το μέγεθος μίας μεταφορικής υπηρεσίας, τόσο μειώνεται το κόστος. Για παράδειγμα, στις θαλάσσιες μεταφορές, καθώς αυξάνεται το μέγεθος ενός πλοίου, αυξάνεται η χωρητικότητα, ενώ παραμένουν σταθερά ή τουλάχιστον αυξάνονται με πολύ μικρότερο ρυθμό ο αριθμός των μελών του πληρώματος και το κόστος κινήσεως του πλοίου. Αυτές οι οικονομίες κλίμακας δεν είναι μοναδικές στις θαλάσσιες μεταφορές, παρόλα αυτά είναι περισσότερο έκδηλες σ' αυτές.

Πρέπει να σημειωθεί ότι υπάρχουν κάποια όρια σ' αυτές τις οικονομίες κλίμακας. Έτσι, για παράδειγμα, η αύξηση του μεγέθους μίας Ν.Ε. πέραν κάποιου σημείου μπορεί να δημιουργήσει αρνητικές οικονομίες κλίμακας. Όσο αυξάνεται το μέγεθος της Ν.Ε., εμφανίζονται προβλήματα γραφειοκρατίας, μειωμένης ευκαμψίας στις μεταβολές της ζητήσεως, δυσκολίες ταχείας λήψεως αποφάσεων, προβλήματα εργασιακών σχέσεων λόγω των δυσχερειών επικοινωνίας κ.λπ.. Έτσι, το κόστος λειτουργίας της Ν.Ε. είναι δυνατόν να αυξάνεται με την αύξηση του μεγέθους της από κάποιο σημείο και ύστερα.

Επίσης, γενικότερα στον τομέα των μεταφορών, οι οικονομίες μεγέθους είναι συχνά δύσκολο να εφαρμοσθούν. Έτσι, είναι δύσκολο να συγκεντρωθούν μεγάλες ποσότητες υπηρεσιών μεταφοράς σε ένα συγκεκριμένο δρομολόγιο. Σπάνια υπάρχουν μεγάλες ποσότητες συμβιβασίμων αγαθών που χρειάζονται να μεταφερθούν στο ίδιο μέρος, την ίδια χρονική στιγμή, ώστε να είναι απαραίτητη η δημιουργία υπηρεσιών μεταφοράς μεγάλης κλίμακας. Ακόμη και στην περίπτωση των επιβατηγών μεταφορών, κατά τις περιόδους αιχμής, υπάρχουν όρια στον αριθμό επιβατηγών πλοίων που μπορούν να χρησιμοποιήσουν τη λιμενική υποδομή, χωρίς να δημιουργηθούν προβλήματα συμφορήσεως που υπερτερούν των οικονομιών κλίμακας.

Σε ό,τι αφορά στο μέγεθος των Ν.Ε. και του αριθμού των πλοίων, φαίνεται να συνυπάρχουν με την ίδια επιτυχία τόσο οι μεγάλες, όσο και οι μικρές. Το γεγονός αυτό συνεπάγεται ότι δεν υπάρχουν μεγάλες θετικές ή αρνητικές οικονομίες κλίμακας που ευνοούν το ένα ή το άλλο είδος Ν.Ε..

Τέλος, θα ήταν παράλειψη να μην αναφερθούμε σε κάποια άλλα είδη οικονομιών πέρα από τις οικονομίες κλίμακας, τις λεγόμενες ***οικονομίες πεδίου δράσεως***, ***πυκνότητας*** και ***εμπειρίας***. Αν η επέκταση της παραγωγικής δραστηριότητας μίας Ν.Ε., προκειμένου να συμπεριλάβει και άλλους τύπους μεταφορικών υπηρεσιών αποφέρει πλεονεκτήματα με τη μείωση του κόστους στην Ν.Ε., τότε αναφερόμαστε στις ***οικονομίες πεδίου δράσεως*** (scope). Ακόμη υπάρχουν περιπτώσεις, όπου η εξυπηρέτηση μεγαλυτέρων αγορών επιτρέπει την εντατικότερη χρησιμοποίηση του κεφαλαίου και έτσι μειώνεται το κόστος. Σ' αυτήν την περίπτωση μιλάμε για ***οικονομίες πυκνότητας*** (density). Η ύπαρξη αυτών ακριβώς των οικονομιών προκάλεσε την υιοθέτηση των λεγομένων ***hub-and-spoke*** επιχειρήσεων. Μ' αυτόν τον όρο εννοούμε την ύπαρξη μερικών κέντρων που χρησιμεύουν ως βάσεις για τις μεταφορές σε μικρότερους λιμένες ή σε μέρη με μικρότερη ζήτηση. Έτσι για παράδειγμα, η κίνηση στις θαλάσσιες μεταφορές συνήθως συγκεντρώνεται σ' έναν μικρό αριθμό μεγάλων λιμανιών, από τα οποία διανέμεται προς τα μικρότερα λιμάνια με μικρότερα πλοία. Τέλος είναι λογικό να υποθέσει κάποιος ότι η εμπειρία που αποκτάται με τον χρόνο υπάρξεως και λειτουργίας μίας Ν.Ε. στην αγορά είναι πολύ σημαντική σε ό,τι αφορά στη μείωση του κόστους παραγωγής των ναυτιλιακών υπηρεσιών. Πρόκειται για τις λεγόμενες ***οικονομίες εμπειρίας***.

4.4 Παράγοντες που προσδιορίζουν το κόστος.

Ταξινομώντας τα ναυτιλιακά έξοδα παρατηρούμε, όπως προαναφέραμε, ότι το κόστος διαχειρίσεως κάθε πλοίου χωρίζεται σε τρία μεγέθη: Το ***σταθερό***, το ***μεταβλητό*** και το ***συνολικό κόστος***, πάντα σε συνάρτηση χρόνου απασχολήσεως, που καθορίζεται από την επιχείρηση, και έργου παραγωγής, εκφρασμένο σε τονομίλια. Η ταξινόμηση του κόστους σε σταθερό και μεταβλητό, που αθροιστικά δείχνει το συνολικό κόστος της εκμεταλλεύσεως πλοίου για συγκεκριμένο χρόνο, βοηθάει τη διαχείριση να επιλέξει τη σωστή ναύλωση του πλοίου, όταν παρουσιάζονται πάνω από μία προκείμενες ναυλώσεις για ένα πλοίο την ίδια χρονική στιγμή. Επειδή είναι γνωστό στη Ν.Ε. το σταθερό κόστος, υπολογίζοντας το μεταβλητό κόστος του ταξιδιού, έχομε άμεση και ορθή επιλογή της ναυλώσεως που θα αποφέρει μεγαλύτερο κέρδος. Ακόμα δε και σε μοναδική προσφερόμενη ναύλωση, η Ν.Ε. μπορεί να επιλέξει ταχύτητα και αριθμό ταξιδιών για τα προσφερόμενα τονομίλια παραγωγής της εν λόγω ναυλώσεως, που θα της αποφέρουν μεγαλύτερα κέρδη.

4.4.1 Σταθερό κόστος.

Όταν αναφερόμαστε στο σταθερό κόστος, εννοούμε το κόστος εκείνο που δεν μεταβάλλεται καθώς μεταβάλλεται η παραγωγή. Συνεπώς, στη Ν.Ε., το σταθερό κόστος είναι εκείνο το οποίο υπάρχει, είτε τα πλοία της εκτελούν πλόες είτε όχι. Τα έξοδα, λοιπόν, που είναι σταθερά σε μία Ν.Ε. και επιβαρύνουν αναλογικά τα πλοία της είναι τα εξής:

1) Τα ***έξοδα διοικήσεως*** όπως ενοίκια ή συντήρηση γραφείων, εάν είναι ιδιόκτητα, μισθοί προσωπικού και εργοδοτικές εισφορές, συντήρηση εξοπλισμού και χρήσεως τηλεπικοινωνιών, αμοιβές τρίτων (επιθεωρητών, συμβούλων, τεχνικών, νομικών), συνδρομές σε συνδικάτα και διεθνείς οργανισμούς, ασφάλιστρα ακινήτων και κινητών, ταξιδιών, αρχιπλοιάρχων και αρχιμηχανικών.

2) Οι ***αμοιβές και τα έξοδα του πληρώματος***, συμβατικά και όχι προερχόμενα απ' τη ναύλωση (staff costs), επί πλέον εργασίες και ασφάλιση, εισιτήρια κινήσεως κ.λπ..

3) ***Ασφάλιστρα πλοίου*** (hull machinery, pand 1, αυτασφαλιστικά).

4) ***Έξοδα συντηρήσεως και επισκευής*** του πλοίου (maintenance and repairs program).

5) ***Αποσβέσεις*** του κεφαλαίου της αρχικής αγοράς του πλοίου και του εξοπλισμού του.

6) ***Χρεολύσια***, αν υπάρχει δανεισμός.

7) ***Καύσιμα και λιπαντικά***, που αφορούν στην ηλεκτροπαραγωγή και στην ατμοπαραγωγή του πλοίου.

8) ***Αναλώσιμα*** για τη συντήρηση του πλοίου (καταστρώματος και μηχανής).

9) ***Επιθεωρήσεις***, τετραετείς και ετήσιες.

10) ***Πρόβλεψη εκμεταλλεύσεως***, όπως αναπάντεχα ατυχήματα του πλοίου (σύγκρουση, πρόσκρουση), όπου εκτός των ασφαλειών προβλέπεται και ένα ποσοστό σταθερού κόστους, ώστε να καλύψει τέτοια συμβάντα.

11) ***Τροφοδοσία*** για την ενδιαίτηση του πληρώματος.

12) ***Ραδιοεπικοινωνίες***.

Το σταθερό κόστος μπορεί ακόμα να διαχωρισθεί στο πραγματικό και στο προϋπολογιστικό.

1) ***Πραγματικό σταθερό κόστος*** είναι εκείνο το οποίο ήδη έχει πραγματοποιηθεί και είναι εύκολο να υπολογισθεί.

2) ***Προϋπολογιστικό σταθερό κόστος*** είναι εκείνο που υπολογίζεται πριν να λάβει χώρα η μεταφορική υπηρεσία. Αυτό βασίζεται σε δεδομένα του παρελθόντος, αλλά και στις συνθήκες που προβλέπεται να επικρατήσουν στο μέλλον. Ο υπολογισμός του κόστους αυτού γίνεται συνεπώς κατά προσέγγιση. Είναι ευνόητο ότι το σταθερό κόστος δεν επηρεάζεται καθόλου από το μέγεθος της διακυμάνσεως της παραγωγής της Ν.Ε., αναφερόμενο πάντα σε ορισμένο χρονικό διάστημα, αφού μακροχρόνια μεταβάλλονται τα στοιχεία του.

4.4.2 Μεταβλητό κόστος.

Τα έξοδα που επηρεάζονται άμεσα από τις διακυμάνσεις του μεγέθους της παραγωγής των ναυτιλιακών υπηρεσιών, σε συνάρτηση με την απόσταση και το είδος της διαδρομής του ταξιδιού, αποτελούν το μεταβλητό κόστος.

Έξοδα που αποτελούν το μεταβλητό κόστος είναι:

1) ***Έξοδα ταξιδιού*** του πλοίου (προμήθεια επί ναύλου, προμήθεια στις σταλίες, λιμανιάτικα, δέσιμο, λύσιμο, πλοηγοί, ρυμουλκά, πράκτορες, κανάλια).

2) ***Αξία των καυσίμων και των λιπαντικών*** (της κύριας μηχανής, καθώς και των ηλεκτρομηχανών για τις ανάγκες του φορτίου).

3) ***Αξία του νερού*** που χρησιμοποιείται για τις ανάγκες του φορτίου.

Διαχωρίζοντας τον παράγοντα χρόνο λειτουργίας από την απόσταση και το είδος διαδρομής ενός ταξιδιού, το μεταβλητό κόστος μπορεί να διαχωρισθεί σε:

1) ***Λειτουργικό κόστος***, το οποίο περιλαμβάνει το σύνολο των δαπανών που επηρεάζονται από τον χρόνο λειτουργίας του πλοίου, είτε αυτό ταξιδεύει είτε όχι.

2) ***Κόστος ταξιδιού***, το οποίο περιλαμβάνει τις δαπάνες που προκύπτουν άμεσα από το ταξίδι.

Όταν μία Ν.Ε. διαθέτει περισσότερα του ενός πλοία, στην κατανομή των εξόδων διοικήσεως λαμβάνεται υπόψη το κριτήριο της χωρητικότητας του κάθε πλοίου. Το σύνολο λοιπόν των εξόδων διοικήσεως κατανέμεται στις εκμεταλλεύσεις των πλοίων, ανάλογα με τη χωρητικότητά τους.

Αν η Ν.Ε. θέλει να μοιράσει τα έξοδα διοικήσεως ανάλογα με τον χρόνο που διήρκεσε κάθε ταξίδι των πλοίων της, διαιρεί το σύνολο των εξόδων διοικήσεως με το 365, υπολογίζοντας έτσι τα ημερήσια έξοδα. Μ' αυτόν τον τρόπο σε κάθε ταξίδι αντιστοιχούν τόσα έξοδα, όσα είναι τα ημερήσια έξοδα διοικήσεως πολλαπλασιασμένα με τον αριθμό των ημερών που διήρκεσε το ταξίδι.

Επεξηγηματικά μπορούμε να αναλύσομε το σταθερό κόστος ξεχωρίζοντας το κόστος εξυπηρετήσεως κεφαλαίου από το λειτουργικό κόστος. Αιτιολογώντας την αγορά ενός πλοίου και λαμβάνοντας υπόψη το ετήσιο κεφάλαιο που πρέπει να αποσβεσθεί και το οποίο βασίζεται στην αρχική αξία της αγοράς του πλοίου, για να υπολογισθεί έτσι το κόστος εξυπηρετήσεως κεφαλαίου, παρατηρούμε τα ακόλουθα, με την προϋπόθεση ότι θεωρούμε 6% ετήσια απόσβεση κεφαλαίου επί της αρχικής αξίας της αγοράς του πλοίου και αφού λάβομε υπόψη ότι τα 15 πρώτα χρόνια το πλοίο αποδίδει τα μέγιστα, όταν η εκμετάλλευση και τα ναύλα το επιτρέπουν:

1) Η αγορά κατά τη διάρκεια του πρώτου έτους ταυτίζεται με την τρέχουσα αξία που υπολογίζεται στο σταθερό κόστος. Δηλαδή αν η ***αρχική αγορά*** (initial cost) είναι 30 εκ. $ και η ***τρέχουσα αξία*** (running cost) είναι 30 εκ. $, το πέμπτο έτος η τρέχουσα αξία θα είναι:

Απόσβεση κατά έτος 6% επί της αρχικής αξίας, δηλαδή:

30 εκ. $ × 6% = 1.8 εκ. $ × 5 έτη = 9 εκ. $

άρα: τρέχουσα αξία = 30 εκ. $ –9 εκ. $ = 21 εκ. $.

2) Στο τέλος του 15ου έτους το ετήσιο αποσβεστικό κεφάλαιο θα είναι 27 εκ. $ και η τρέχουσα αξία του θα είναι 3 εκ. $.

Παρατηρούμε λοιπόν πως η τρέχουσα αξία των

πλοίων μίας Ν.Ε. ρυθμίζει και το σταθερό κόστος της μονάδας παραγωγής, αλλά και το σύνολο των μονάδων (πλοίων), όσο αυτές βρίσκονται στα πρώτα χρόνια της αγοράς τους. Φαίνεται λοιπόν ότι όσο πιο νέο είναι ένα πλοίο, τόσο μεγαλύτερο σταθερό κόστος επιβαρύνει την εκμετάλλευσή του. Σ' αυτό το σημείο μπορούμε να αναφέρομε πως παρόλο που το σταθερό κόστος είναι υψηλό όσο το πλοίο είναι νέο, παράλληλα έχει χαμηλά μεταβλητά κόστη.

Οι λόγοι είναι απλοί: η διατήρηση μεγάλης αποδόσεως της μηχανής, η ακολουθία του Σχεδίου Ταξιδίου και την καθαριότητα της γάστρας, μικρότερη ανάγκη και διαρροές λιπαντικών, στοιχεία που οδηγούν σίγουρα σε εξοικονόμηση (μεταβολή του κόστους).

4.4.3 Συνολικό κόστος.

Το άθροισμα του σταθερού και του μεταβλητού κόστους αποτελεί το συνολικό κόστος της Ν.Ε..

4.5 Στοιχεία κόστους, τρέχουσες τιμές.

Η γενική διαίρεση των δαπανών μίας Ν.Ε. είναι:

1) Οι προϋπολογιστικές δαπάνες, οι οποίες υπολογίζονται πριν την έναρξη του ταξιδιού.

2) Οι τρέχουσες δαπάνες, που υπολογίζονται κατά τη διάρκεια του ταξιδιού.

3) Οι πραγματικές δαπάνες, που υπολογίζονται με το πέρας του ταξιδιού και διακρίνονται βάσει των εξόδων που πραγματοποιήθηκαν μη εμπεριέχοντας έκτακτες δαπάνες π.χ. πρόστιμα.

4) Οι άμεσες δαπάνες όταν καταχωρίζονται κατευθείαν στο πλοίο π.χ. μισθοί πληρωμάτων, και

5) οι έμμεσες δαπάνες π.χ. διοικητικές δαπάνες.

4.5.1 Δαπάνες επανδρώσεως.

Το κόστος επανδρώσεως (manning cost) κυμαίνεται μεταξύ 25% – 50% του λειτουργικού κόστους και εξαρτάται από δύο παράγοντες:

1) Ο πλοιοκτήτης ορίζει την ***πολιτική επανδρώσεως*** (crew policy), η οποία ρυθμίζει την εθνικότητα των πληρωμάτων σε συνάρτηση με τη σημαία νηολογήσεως του πλοίου. Πρέπει να λάβομε σοβαρά υπόψη ότι ένα πλοίο με κοινοτική σημαία μπορεί να έχει και 40% υψηλότερο κόστος επανδρώσεως από ένα πλοίο με σημαία ευκαιρίας, αφού το επίπεδο των μισθών είναι πολύ χαμηλότερο, οι ώρες εργασίας είναι αυξημένες, οι υπερωριακές αμοιβές χαμηλές, οι επιβαρύνσεις του πλοιοκτήτη για κοινωνική ασφάλιση περιορισμένες και οι συνθέσεις πληρωμάτων ελαστικές.

2) Ο αριθμός ελάχιστου ***απαιτούμενου πληρώματος*** (safe manning) καθορίζεται από τη σημαία νηολογήσεως του πλοίου, από την πολιτική του πλοιοκτήτη για ασφαλή ναυσιπλοΐα και συντήρηση του σκάφους, καθώς και από τις ιδιαιτερότητες που προκύπτουν από την ποικιλομορφία των μηχανικών λειτουργιών και του τεχνικού εξοπλισμού του πλοίου.

Το κόστος επανδρώσεως είναι προϋπολογιστικό και άμεσο, συμπεριλαμβάνει *συμβατικούς μισθούς* ή *συμφωνημένους μισθούς* (regular wages), *υπερωριακές αμοιβές* (over time), *επιδόματα Κυριακών*, *ειδικές προσαυξήσεις*, *τροφοδοσίες* που δεν καταναλώσαν τα μέλη του πληρώματος όταν ήταν σε άδεια, *επίδομα πολύμηνης υπηρεσίας* (long service payment, μόνο όταν έχει συμπληρώσει ο ναυτικός 7 μήνες συνεχούς υπηρεσίας επί του πλοίου), *έκτακτες αμοιβές* (extras) για εργασίες πέραν των καθηκόντων του πληρώματος, π.χ. αντικατάσταση ναυτικού που απολύθηκε λόγω ασθενείας, εργασίες παρασκευής άρτου, παροχής υπηρεσιών πλυντηρίου κ.ά.. Επίσης, στα έξοδα επανδρώσεως συμπεριλαμβάνονται τα *έξοδα ιατροφαρμακευτικής περιθάλψεως*, τα *επιδόματα αδείας* (είναι ίσο με μισθό 3,75 ημερών για κάθε μήνα υπηρεσίας στο πλοίο), η *τροφοδοσία* και οι *μισθοί αναμονής*.

Οι ασφαλιστικές εισφορές που επιβαρύνουν τον πλοιοκτήτη για τα μέλη του πληρώματος είναι: Το Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο (ΝΑΤ), το Ταμείο Πρόνοιας Αξιωματικών Εμπορικού Ναυτικού (ΤΠΑΕΝ), το Ταμείο Πρόνοιας Κατωτέρων Πληρωμάτων Εμπορικού Ναυτικού (ΤΠΚΠΕΝ), η Εστία Ναυτικών και το Κεφάλαιο Ναυτικής Εκπαιδεύσεως, που δίδονται στα κονδύλια για τη λειτουργία των ΑΕΝ Πλοιάρχων και Μηχανικών, στο Κέντρο Επιμορφώσεως Στελεχών Εμπορικού Ναυτικού (ΚΕΣΕΝ) και Σχολών Σωστικών και Πυροσβεστικών Μέσων (ΣΣΠΜ).

Ο ρόλος του κόστους επανδρώσεως στο συνολικό μεταβλητό κόστος χάνει το βάρος της συμμετοχής του όσο τα μεγέθη των πλοίων αυξάνουν και αυτοματοποιούνται. Έτσι λοιπόν ο αριθμός των μελών πληρώματος μειώνεται και αυτομάτως μειώνεται και το ποσοστό συμμετοχής των δαπανών επανδρώσεως στο συνολικό κόστος της μεταφορικής υπηρεσίας.

4.5.2 Δαπάνες καυσίμων.

Οι ***δαπάνες καυσίμων στην κύρια μηχανή*** (cost of fuel oil for main engine), καθώς και οι ***δαπά-***

νες καυσίμων των βοηθητικών μηχανών (cost of diesel oil for auxiliary engines) μπορεί να κυμαίνονται από το 15% – 85% του κόστους ταξιδιού. Ανάλογα με την απασχόληση και τον τύπο του πλοίου, οι ευρύτερες συνθήκες της παγκόσμιας οικονομίας επηρεάζουν την τιμή των καυσίμων. Ο υπολογισμός της ποσότητας των καυσίμων που θα χρειαστεί το πλοίο για την εκτέλεση του ταξιδιού εξαρτάται από το μέγεθος του ταξιδιού και από την ταχύτητα του πλοίου. Η κύρια μηχανή χρησιμοποιεί Fuel Oil βαρύτερης ποιότητας, σε αντίθεση με τις ηλεκτρομηχανές που χρησιμοποιούν Diesel Oil, που είναι ακριβότερο και ελαφρύτερο. Κατά τον απόπλου-κατάπλου του πλοίου στο λιμάνι, για την πραγματοποίηση ασφαλούς προσδέσεως και αποδέσεως οι κύριες μηχανές χρησιμοποιούν Diesel Oil, έτσι ώστε να υπάρχει ταχεία ανταπόκριση των κινήσεων που διατάσσει ο πλοηγός στις προπέλες των πλοίων και ελαχιστοποιείται ο κίνδυνος να σβήσει κάποια από τις κύριες μηχανές κατά τη διάρκεια της μανούβρας.

Κατά τον υπολογισμό του ταξιδιού, η ποσότητα και το κόστος του Fuel Oil εξαρτάται μόνο από την απόσταση του ταξιδιού και τις ημέρες εν πλω. Γι' αυτόν τον λόγο υπολογίζεται ξεχωριστά από την ποσότητα και το κόστος του Diesel Oil, το οποίο εξαρτάται από το σύνολο των ημερών του ταξιδιού, αλλά και από το λιμάνι. Στον υπολογισμό της ποσότητας των καυσίμων υπολογίζεται ένα ποσοστό επί πλέον 5% για ασφάλεια λόγω κακών καιρικών συνθηκών που μπορεί να συναντήσει το πλοίο. Η κατανάλωση καυσίμων δεν εξαρτάται μόνο από τον σχεδιασμό του πλοίου και της μηχανής, αλλά και από τον τρόπο διαχειρίσεώς του. Με τη βελτίωση των μηχανών με καλύτερους συντελεστές αποδόσεως για την επιχειρησιακή ταχύτητα του πλοίου, το ποσοστό του κόστους μειώνεται σημαντικά. Οποιαδήποτε μεταβολή στη μέση ταχύτητα του πλοίου έχει ως αποτέλεσμα τη μεταβολή της καταναλώσεως των καυσίμων άρα και του κόστους τους. Το πλοίο που ταξιδεύει έμφορτο έχει πολύ μεγαλύτερη κατανάλωση συγκριτικά με αυτό που ταξιδεύει υπό έρμα. Έχει αποδειχθεί ότι ο ***καθαρισμός της γάστρας*** (hull roughness) μετά από δεξαμενισμό εξοικονομεί 5% – 10% του κόστους καυσίμων.

Η εκμετάλλευση των θαλασσίων ρευμάτων, ο καιρός και ο τόπος αγοράς λόγω της ποικιλομορφίας της τιμής από λιμάνι σε λιμάνι, αλλά και ο τρόπος παραλαβής των καυσίμων [άλλη τιμή έχει στον τόπο φορτοεκφορτώσεως, άλλη τιμή σε ειδική προβλήτα ανεφοδιασμού καυσίμων πληρώνοντας μεταπρόσδεση (shifting) και άλλη τιμή όταν το πάρεις με φορτηγίδα, ειδικό πλοίο ανεφοδιασμού καυσίμων (μπάριζα)] είναι σημαντικοί παράγοντες στο συνολικό κόστος καυσίμων. Για παράδειγμα, το νησί Curacao στην Καραϊβική είναι πολύ φθηνό κέντρο ανεφοδιασμού, όπως και το λιμάνι Balboa στη νότια πλευρά του καναλιού του Παναμά, που χρησιμοποιείται για τον ανεφοδιασμό των πλοίων που πρόκειται να περάσουν το κανάλι. Πρέπει η παραλαβή καυσίμων να γίνει στο τελευταίο λιμάνι φορτώσεως ή σε λιμάνι εκφορτώσεως ή σε κάποιο λιμάνι – σταθμό του ταξιδιού. Στην περίπτωση όμως που εφοδιαστούμε με καύσιμα για τον συνολικό χρόνο του ταξιδιού από το πρώτο λιμάνι φορτώσεως λόγω μειωμένης τιμής προμήθειας καυσίμων, τότε πρέπει να υπολογισθεί η απώλεια του ναύλου από τη μείωση του μεταφερόμενου φορτίου.

4.5.3 Δαπάνες συντηρήσεως και επισκευών.

Το κόστος συντηρήσεως και επισκευών λαμβάνει ποσοστό μεταξύ 15% – 25% του λειτουργικού κόστους ανάλογα με την πολιτική της Ν.Ε., τον τύπο και την ηλικία του πλοίου. Οι συντηρήσεις και οι επισκευές αφορούν στη γάστρα του πλοίου, στις κύριες μηχανές, καθώς και στις βοηθητικές μηχανές, π.χ. τις ηλεκτρογεννήτριες, τα ναυτιλιακά όργανα ναυσιπλοΐας (ραντάρ, ηλεκτρονικοί χάρτες, AIS, GPS), τα όργανα τηλεπικοινωνιών (GMDSS INMARSAT) και τις λοιπές συσκευές όπως VDR, ISPS εξοπλισμός κ.λπ.. Οι εργασίες που πραγματοποιούνται εν πλω από τα μέλη του πληρώματος είναι συνήθως εργασίες συντηρήσεως ρουτίνας. Ιδιωτικά συνεργεία καλούνται από την εταιρεία για εν πλω επισκευή σε περιπτώσεις εξειδικευμένης εργασίας/επισκευής που δεν μπορεί να πραγματοποιηθεί από τα μέλη του πληρώματος.

Κατά τη διάρκεια της παραμονής του πλοίου στο λιμάνι εν ώρα φορτοεκφορτώσεως γίνονται εργασίες επισκευής βλαβών που επηρεάζουν την αξιοπλοΐα του πλοίου και τη σωστή διαχείριση του φορτίου. Κατά τη διάρκεια του δεξαμενισμού του πλοίου γίνονται οι μεγάλες και σοβαρές επισκευές/μετασκευές του. Οι επισκευές και συντηρήσεις διακρίνονται σ' αυτές που επιβάλλονται από την τεχνική υπηρεσία της εταιρείας, τον Πλοίαρχο και τον Α' Μηχανικό, καθώς και αυτές που ορίζει ο κατασκευαστής.

Οι συντηρήσεις και επισκευές που επιβάλλονται από τους νηογνώμονες με επιθεωρήσεις είναι:

1) Ειδική επιθεώρηση σκάφους (special survey of hull) – πενταετής.

2) Ειδική επιθεώρηση μηχανικού και ηλεκτρολο-

γικού εξοπλισμού (special survey of machinery and electrical equipment) – πενταετής.

3) Ετήσια επιθεώρηση σκάφους, επιθεώρηση δεξαμενισμού (dry docking survey), κάθε 2,5 χρόνια.

4) Επιθεώρηση τελικού άξονα (tail shaft inspection) – κάθε 5 χρόνια, επιθεώρηση λεβήτων (boiler survey) – κάθε 2 χρόνια.

Σε περίπτωση που οι επιθεωρητές του νηογνώμονα διαπιστώσουν παραλείψεις, δυσλειτουργίες ή φθορές πέραν του επιτρεπτού, τότε ορίζουν την επανάληψη της επιθεωρήσεως μετά το πέρας της περιόδου αποκαταστάσεως. Το κόστος όλων αυτών των επιθεωρήσεων αυξάνεται σημαντικά, όσο αυξάνεται η ηλικία του πλοίου. Στις ζημιές που είναι καλυμμένες από ασφάλεια υπολογίζομε μεν τη δαπάνη στο κόστος, αλλά συγχρόνως είναι απαιτητή και εισπράττεται για λογαριασμό της επιχειρήσεως.

4.5.4 Δαπάνες ναυτασφαλίσεως.

Η δαπάνη ασφαλίσεως του πλοίου λαμβάνει ποσοστό 20% – 40% του λειτουργικού κόστους. Το μεγαλύτερο μέρος αυτού του κόστους προκύπτει από την ασφάλιση της γάστρας και του μηχανολογικού εξοπλισμού (Hull & Machinery insurance), η οποία προστατεύει τον πλοιοκτήτη έναντι ζημιάς του πλοίου, φυσικής απώλειας, πυρκαγιάς, προσαράξεως, συγκρούσεως, αμέλειας Πλοιάρχου και πληρώματος, γενικής ή μερικής αβαρίας εκρήξεως ή οποιωνδήποτε άλλων ζημιών που αναφέρονται στο ασφαλιστήριο συμβόλαιο. Το ασφάλιστρο γάστρας και μηχανών καλύπτει τα 3/4 της αποζημιώσεως που πρέπει να πληρώσει το ασφαλισμένο πλοίο για ζημιές που προκάλεσε σε άλλο πλοίο ύστερα από σύγκρουση.

Σε περίπτωση βυθίσεως ή προσαράξεως, εάν τα έξοδα ανελκύσεως υπερβαίνουν την ασφαλισθείσα αξία, τότε ο πλοιοκτήτης δικαιούται να ζητήσει το σύνολο της ασφαλιστικής αποζημιώσεως αντί να ζητήσει τα έξοδα για την παραπάνω περίπτωση, εγκαταλείποντας το πλοίο στον ασφαλιστή. Η ασφάλιση γάστρας και μηχανολογικού εξοπλισμού λαμβάνεται διά μέσου ασφαλειομεσιτών.

Το κόστος ασφαλίσεως εξαρτάται από την ασφαλισμένη αξία του πλοίου, από τις ασφαλιστικές απαιτήσεις του πλοιοκτήτη και σε σημαντικό βαθμό από το ιστορικό των ατυχημάτων. Η ασφαλισμένη αξία του πλοίου εξαρτάται από την ηλικία, την κατάσταση του πλοίου, καθώς και τις τιμές των ναύλων. Η περιοχή ταξιδιών του πλοίου, το φορτίο και η εθνικότητα του πληρώματος επηρεάζουν σημαντικά το κόστος ασφαλίσεως, καθώς επίσης και ο ασφαλιζόμενος αριθμός των πλοίων του ίδιου πλοιοκτήτη στην ίδια ασφαλιστική εταιρεία. Το πλοίο επιβαρύνεται με το κόστος της πρόσθετης ασφαλίσεως, όταν μετά από έγκριση των ασφαλιστών πρόκειται σε συγκεκριμένο ταξίδι να παραβιάσει τα γεωγραφικά όρια απασχολήσεως που προβλέπουν τα ασφαλιστήρια συμβόλαιά του. Ο ασφαλιζόμενος μπορεί να επιβαρυνθεί με πρόσθετο κόστος ασφαλίσεως των συμφερόντων της τράπεζας απ' την οποία έχει λάβει τη χρηματοδότηση του πλοίου. Η ***ασφάλιση ναύλου*** (freight insurance premiums) καλύπτει την απώλεια του συμφωνημένου ναύλου. Η ***ασφάλιση για απώλεια μισθώματος*** (loss of higher insurance premiums) καλύπτει την απώλεια της μισθώσεως στην περίπτωση της ***χρονοναυλώσεως του πλοίου*** (time charter) και για αίτια που δεν προβλέπονται. Έτσι, οι ασφαλιζόμενοι δεν αποζημιώνονται όταν:

1) Δεν αναφέρεται η προξενηθείσα ζημιά στο ασφαλιστήριο συμβόλαιο.

2) Έχει αλλάξει σημαία το πλοίο.

3) Τα ασφάλιστρα δεν έχουν πληρωθεί.

4) Το πλοίο έχει αναμιχθεί σε παράνομες ενέργειες.

5) Σε περίπτωση παραγραφής της απαιτήσεως και

6) σε περίπτωση πτωχεύσεως.

Τα P & I Clubs (Protection & Indemnity Associations) είναι μη κερδοσκοπικές ενώσεις, αυτασφαλιστικοί οργανισμοί που με τον τρόπο της αλληλασφαλίσεως καλύπτουν κινδύνους που δεν καλύπτονται από τις ασφαλιστικές επιχειρήσεις. Το πλοίο προκαταβάλλει ένα χρηματικό ποσό (advance calls), το ύψος του οποίου εξαρτάται από έναν συντελεστή, που πηγάζει από τη χωρητικότητά του και την ασφαλιστική διαχείριση του έτους (τις δαπάνες δηλ. των P & I Clubs) κατά το έτος που εγγράφεται το πλοίο. Κάθε Φεβρουάριο που λήγει η ασφαλιστική περίοδος, το πλοίο καλείται να καταβάλει ***συμπληρωματική εισφορά*** (additional calls). Το ύψος της εισφοράς και πάλι σχετίζεται με την κατάσταση διαχειρίσεως του προηγούμενου έτους, τον ισολογισμό δηλαδή των P & I Clubs (δαπάνες και έσοδα). Στα P & I Clubs δεν γίνονται δεκτά πλοία, τα οποία δεν έχουν κύτος μηχανής.

Οι αυτασφαλιστικοί οργανισμοί καλύπτουν τους παρακάτω κινδύνους:

1) Απώλεια ή ζημιά στο φορτίο του ασφαλισμένου πλοίου.

2) Ζημιές που προκάλεσε το ασφαλισμένο πλοίο μετά από ρύπανση.

3) Ζημιές στο λιμάνι, προβλήτα.

4) Το 1/4 της αποζημιώσεως για ζημιά ή απώλεια που προκάλεσε μετά από σύγκρουση σε άλλο πλοίο.

5) Αποζημίωση για απώλειες μισθών λόγω ναυαγίου.

6) Αποζημιώσεις για τραυματισμούς, ασθένειες, λοιπά έξοδα ιατροφαρμακευτικής περιθάλψεως των μελών του πληρώματος.

7) Έξοδα παραβάσεως που έχουν επιβληθεί από τις εκάστοτε λιμενικές αρχές.

8) Έξοδα επαναπατρισμού μελών πληρώματος που ασθένησαν, καθώς και των αντικαταστατών τους και

9) δικαστικά έξοδα.

4.5.5 Δαπάνες ελλιμενισμού και λιμενικών τελών.

Οι δαπάνες ελλιμενισμού και λιμενικών τελών αποτελούν τμήμα της ***εκτιμήσεως του κόστους του ταξιδιού*** (voyage estimation). Οι δαπάνες αυτές παρουσιάζουν προβλήματα στην πρόβλεψη του κόστους, γιατί δεν υπάρχει πλήρης γνώση των λιμενικών χρεώσεων ανά πάσα στιγμή παγκοσμίως. Τα έξοδα που θα αντιμετωπίσει ένα πλοίο κατά την προσέγγισή του σε ένα λιμάνι προορισμού είναι πολύ πιθανό να τα πληροφορηθεί μία Ν.Ε. από το αρχείο της στο λογιστήριο, εφόσον έχει προσεγγίσει ξανά σ' αυτό το λιμάνι. Εξειδικευμένες εκδόσεις για τις λιμενικές χρεώσεις και τις τοπικές αργίες προσφέρει η BIMCO (Baltic and International Maritime Council), όμως η πιο έγκυρη πληροφόρηση δίδεται μόνο από έναν τοπικό πράκτορα του λιμανιού.

Επιμερίζοντας τα έξοδα του λιμανιού, ορίζονται ως εξής:

1) ***Λιμενικά τέλη*** (port dues), που αφορούν στα ποσά τα οποία εισπράττει η Αρχή και βασίζονται στις υπηρεσίες που προσφέρει το λιμάνι, στη χωρητικότητα του πλοίου, καθώς και στις ανάγκες συντηρήσεως και επεκτάσεως του λιμανιού.

2) ***Πλοηγικά δικαιώματα*** (pilot fees), δηλαδή η αμοιβή που δικαιούται ο πλοηγός για τη βοήθεια που παρέχει στο εκάστοτε πλοίο για την ασφαλή είσοδο, αλλά και την πρόσδεση στον λιμένα όπως και την απόδεση και ασφαλή έξοδο απ' αυτόν. Οι πλοηγοί έχουν μεγάλη εμπειρία και γνώση των ιδιομορφιών του εκάστοτε λιμένα στον οποίο εργάζονται, σχετικά με τα αβαθή του λιμανιού και την ύπαρξη ναυαγίων και προβλημάτων λόγω κακών καιρικών συνθηκών εντός του λιμένα. Η χρησιμοποίηση του πλοηγού κρίνεται απαραίτητη για την είσοδο και έξοδο σε τέτοιου είδους λιμάνια και η χρήση του ορίζεται ως υποχρεωτική ή προαιρετική από τους τοπικούς κανονισμούς του λιμένα. Στην περίπτωση της υποχρεωτικής χρήσεως, ο Πλοίαρχος είναι υποχρεωμένος μόλις πλησιάσει στο οριζόμενο σημείο επί χάρτου παραλαβής πλοηγού να ζητήσει πλοηγό, ο οποίος θα μεταβεί με ειδική ***λάντζα*** (pilot ship). Πρέπει να σημειωθεί ότι παρά την υποχρεωτική χρήση πλοηγού, στην περίπτωση που ο Πλοίαρχος κρίνει ότι ο πλοηγός κάνει λανθασμένες επιλογές και θέτει σε κίνδυνο το πλοίο, το φορτίο και τους επιβαίνοντες, τότε παρακάμπτει τη δικαιοδοσία του και αναλαμβάνει ο ίδιος τη διακυβέρνηση του σκάφους.

3) ***Δικαιώματα πλευρίσεως*** (dockage), που αφορούν στο ποσό που πληρώνει το πλοίο σύμφωνα με τον χρόνο που βρίσκεται στον χώρο φορτοεκφορτώσεως.

4) ***Έξοδα προσδέσεως*** και ***απάρσεως*** ή ***μετακινήσεως*** (mooring, unmooring, shifting), δηλαδή τα έξοδα για το δέσιμο και το λύσιμο του πλοίου και μεταπρόσδεση στις εγκαταστάσεις φορτοεκφορτώσεως.

5) ***Ρυμουλκικά δικαιώματα*** (tug fees), δηλαδή πληρωμή ρυμουλκών που βοήθησαν στους ελιγμούς προσδέσεως – αποδέσεως – μεταπροσδέσεως του πλοίου. Σε πολλά λιμάνια επιβάλλεται υποχρεωτικός αριθμός ρυμουλκών, ανεξάρτητα από την επιθυμία του Πλοιάρχου, και το ποσό της χρεώσεως εξαρτάται από το είδος της βοήθειας που προσφέρθηκε από το ρυμουλκό στο πλοίο.

6) ***Δικαιώματα διελεύσεως διωρύγων, πορθμείων*** (canal dues). Σε αυτήν τη δαπάνη συμπεριλαμβάνονται τα έξοδα με τα οποία επιβαρύνεται το πλοίο κατά τη διέλευση διωρύγων ή πορθμείων. Το κανάλι του Παναμά και η Διώρυγα του Σουέζ αποτελούν σπουδαία κομβικά σημεία. Τα τέλη διελεύσεως του Σουέζ υπολογίζονται επί της καθαρής μεταφορικής ικανότητας του πλοίου κατά τη διέλευση από τη διώρυγα (SCNT ή Suez Canal Net Tonnage) και πληρώνονται σε μία ειδική νομισματική μονάδα, τα ειδικά δικαιώματα ρυμουλκύσεως (SDRs) έτσι, ώστε να αποφεύγονται απώλειες από τις διακυμάνσεις των συναλλαγματικών ισοτιμιών, καθώς η αξία των δικαιωμάτων συνδέεται με όλα τα σημαντικά εθνικά νομίσματα του κόσμου. Η χρέωση ποικίλλει ανά τύπο και μέγεθος πλοίου και πραγματοποιείται πάντα σε SDR/SCNT (Suez Dolar Rates/

Suez Canal Net Tonns). Η διαφορά στην τιμολόγηση της διελεύσεως από το κανάλι του Παναμά είναι ότι γίνεται σε USD/PCNT (Panama Canal Net Ton). Τα περισσότερα κανάλια επιβάλλουν διαφορετικές χρεώσεις στα άφορτα και στα έμφορτα πλοία, ενώ μερικές φορές επιβάλλουν χρεώσεις επί του φορτίου.

7) ***Πρακτορειακά δικαιώματα*** (agency fees), δηλαδή οι αμοιβές για γενικές παροχές υπηρεσιών, όπως διατυπώσεις με τις Αρχές, αλληλογραφία, παλιννόστηση, προώθηση στο πλοίο νέου πληρώματος, χρήματα για ανάγκες πληρώματος, διαδικασίες απόπλου, κατάπλου, υγειονομικού ελέγχου κ.λπ..

4.5.6 Δαπάνες φορτοεκφορτώσεως.

Σε αυτήν τη δαπάνη περιλαμβάνονται τα έξοδα που αφορούν στον χειρισμό του φορτίου στο λιμάνι, π.χ. τη ***φόρτωση*** (loading), την ***εκφόρτωση*** (discharging), τη ***στοιβασία*** (stowage), τη ***διευθέτηση*** (trimming), την ***πρόσδεση*** (lashing), την ***απόδεση*** (unlashing) και την ***ενοικίαση εξοπλισμού***, π.χ. γερανών. Επίσης, μπορεί να έχομε, ανάλογα με τις απαιτήσεις του πλοιοκτήτη, έξοδα που σχετίζονται με το ***κόστος προετοιμασίας των αμπαριών*** (cost for preparation for holds), το κόστος απαιτήσεων από τα ***συμφέροντα του φορτίου*** (cargo claims), το κόστος ψύξεως φορτίου κ.ά.. Η σχέση που ακολουθεί δίνει το συνολικό κόστος χειρισμού του φορτίου[8]:

$$CHCvs = Lvs + Dvs + Cvs + Ovs$$

όπου:

1) CHC είναι το ***κόστος χειρισμού του φορτίου*** (cargo handling cost).

2) L είναι το ***κόστος φορτώσεως του φορτίου*** (cargo loading cost).

3) C είναι οι ***απαιτήσεις του φορτίου*** (cargo claims).

4) O είναι άλλα έξοδα χειρισμού του φορτίου (other cargo handling costs).

5) v είναι το ταξίδι (voyage) και

6) s είναι το πλοίο (ship).

Το κόστος φορτοεκφορτώσεως είναι πολύ σημαντικό για το κόστος του ταξιδιού, διότι σε ορισμένες κατηγορίες πλοίων το κόστος χειρισμού του φορτίου αντιπροσωπεύει ένα υψηλό ποσοστό του κόστους ταξιδίου, αλλά και του κόστους του πλοίου, γι' αυτό ο καταμερισμός του κόστους του φορτίου δεν υπόκειται στον κανόνα που ορίζει ότι ο πλοιοκτήτης επιβαρύνεται με το κόστος ταξιδιού σ' αυτήν τη μορφή ναυλώσεως. Ο καταμερισμός της πληρωμής του κόστους φορτοεκφορτώσεως μεταξύ πλοιοκτήτη και ναυλωτή υπόκειται μόνο στη συμφωνία του ναυλοσυμφώνου ταξιδιού. Εάν υπάρχουν άλλοι ειδικοί όροι, ο πλοιοκτήτης δεν επιβαρύνεται το κόστος φορτοεκφορτώσεως, ενώ όταν υπάρχουν ειδικοί όροι όπως οι διεθνώς αποκαλούμενοι ***gross terms*** και ***liner terms***, τότε ο πλοιοκτήτης επωμίζεται το κόστος. Στο σχήμα 4.5 απεικονίζεται ο καταμερισμός του κόστους, ανάλογα με το είδος της ναυλώσεως, στον πλοιοκτήτη και στον ναυλωτή.

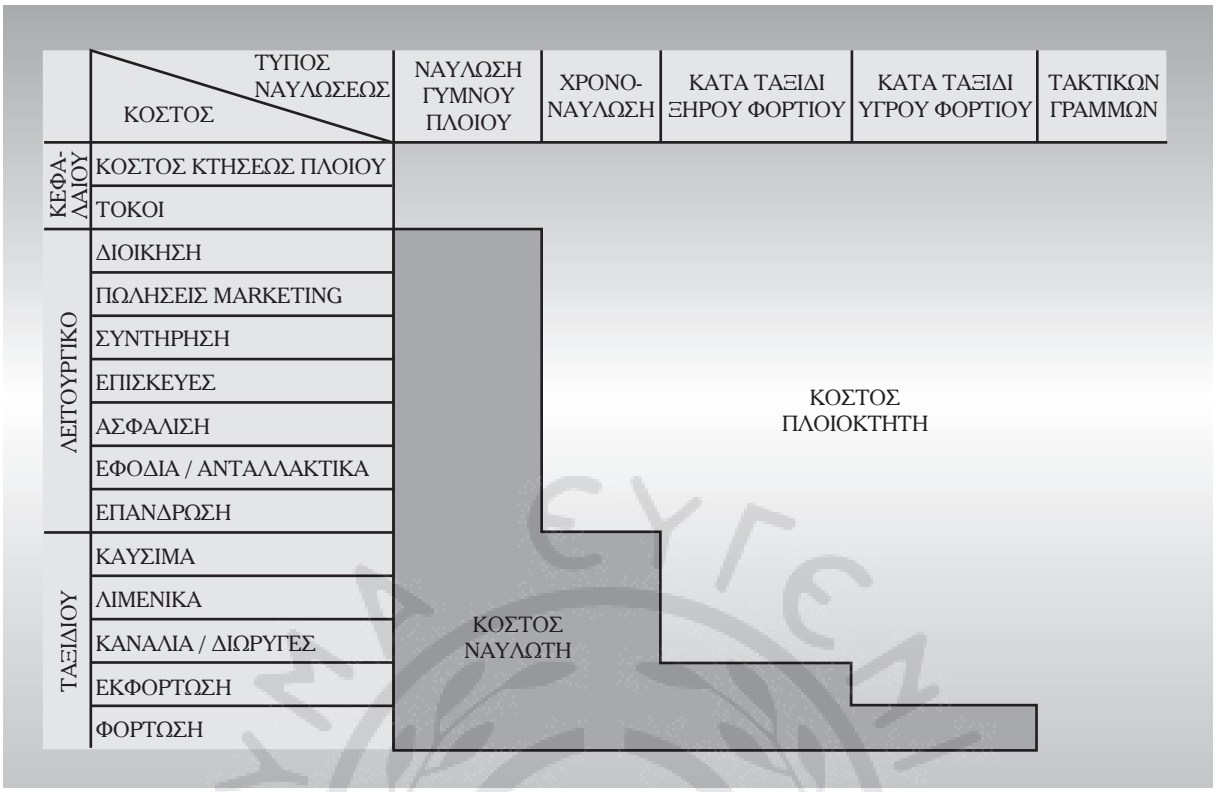
Οι μεγάλες Ν.Ε. πλεονεκτούν λόγω της ευχέρειάς τους να υπογράφουν συμβόλαια συνεργασίας με φορτοεκφορτωτικές επιχειρήσεις, αναθέτοντάς τους κάθε εργασία φορτοεκφορτώσεως έναντι παροχής εκπτώσεων στις τιμολογιακές πολιτικές κάθε λιμένα, αλλά και την προτίμηση των πλοίων τους για φορτοεκφόρτωση σε λιμάνια που έχουν συχνά μεγάλη εμπορική κίνηση.

4.6 Επιλογή σημαίας πλοίου.

Η επιλογή σημαίας είναι μία από τις πλέον σημαντικές αποφάσεις που θα πρέπει να λάβει ο πλοιοκτήτης, δεδομένου ότι από την επιλογή αυτή μπορεί να επιτύχει την καλύτερη αξιοποίηση και αποδοτικότητα του πλοίου του. Σύμφωνα με το Ναυτικό Δίκαιο Ν.Δ. 187/1973 (ΚΔΝΔ), ως πλοίο θεωρείται κάθε σκάφος, το οποίο φέρει καθαρή χωρητικότητα τουλάχιστον 10 κόρων και το οποίο προορίζεται να κινείται αυτοδύναμα στη θάλασσα. Ωστόσο, κάθε πλοίο είναι υποχρεωμένο να φέρει τη σημαία της χώρας στην οποία ανήκει και αυτό διότι σε αντίθετη περίπτωση δεν μπορεί να έχει νομική κάλυψη από το Διεθνές Δίκαιο. Πλοία, τα οποία δεν φέρουν κάποια σημαία, δεν μπορούν να συμμετέχουν με νόμιμο τρόπο στη μεταφορά οποιουδήποτε εμπορεύματος, ενώ συγχρόνως δεν γίνονται δεκτά σε κανένα λιμάνι.

Για να μπορέσουν λοιπόν τα πλοία να αποκτήσουν σημαία, εγγράφονται σε ειδικά δημόσια μητρώα, τα οποία είναι γνωστά ως ***νηολόγια*** και φέρουν την σημαία του κράτους στο οποίο έκαναν την καταχώριση. Έτσι, όταν ένα πλοίο εγγραφεί και καταχωρισθεί για παράδειγμα στο ελληνικό νηολόγιο, φέρει την ελληνική σημαία και υπόκειται στους

[8] Κ. Γκιτζιάκης, Α. Παπαδόπουλος, Ε. Πλωμαρίτου, *Εισαγωγή στις Ναυλώσεις*, εκδόσεις Σταμούλης 2002, σελ. 114.



Πηγή: Cambridge Academy of Transport στο Κ. Γκιζιάκης, Α. Παπαδόπουλος, Ε. Πλωμαρίτου, «Εισαγωγή στις Ναυλώσεις», εκδόσεις Σιαμούλη 2002, σελ. 862.

Σχ. 4.5

Καταμερισμός κόστους στον ναυλωτή και στον πλοιοκτήτη ανάλογα με τον τύπο ναυλώσεως.

νόμους και στις επιταγές του ελληνικού κράτους.

4.6.1 Η νηολόγηση του πλοίου.

Νηολόγηση (registration) ονομάζεται η (υποχρεωτική) εγγραφή του πλοίου σε ειδικό βιβλίο, το οποίο καλείται ***νηολόγιο*** (registry) και τηρείται από όλες τις Λιμενικές Αρχές, από ειδικό αξιωματικό (registrar), ο οποίος υπάρχει σε κάθε λιμένα. Στο βιβλίο αυτό καταχωρίζονται και άλλα πληροφοριακά στοιχεία της ταυτότητας του πλοίου, όπως το όνομα, το διεθνές διακριτικό σήμα, οι διαστάσεις του πλοίου, η χωρητικότητά του, το μέσο προώσεως και η ιπποδύναμη την οποία μπορεί να αναπτύξει, τα στοιχεία του πλοιοκτήτη (ονοματεπώνυμο, ιθαγένεια κ.λπ.), καθώς και ο τίτλος κυριότητας.

Μετά την εγγραφή και καταχώριση του πλοίου στο νηολόγιο, εκδίδεται και χορηγείται το λεγόμενο ***Πιστοποιητικό Νηολογήσεως*** (Ship's Certificate of Registry). Το πλοίο πρέπει να φέρει πάντα επί του σκάφους αντίγραφο του νηολογίου και να το παρουσιάζει όποτε και αν του ζητηθεί από τις αρμόδιες Αρχές για οποιονδήποτε έλεγχο.

Το ***Έγγραφο Εθνικότητας*** (Certificate of Registry) εκδίδεται από το νηολόγιο στο οποίο έχει καταγραφεί το πλοίο, και αναγράφει τα γενικά χαρακτηριστικά του πλοίου (όνομα, χωρητικότητα, αριθμό και λιμάνι νηολογήσεως), τα στοιχεία του πλοιοκτήτη και διάφορα τεχνικά χαρακτηριστικά. Ο ***λιμένας νηολογήσεως*** (port of registry) αναγράφεται κάτω από το όνομα του πλοίου στην πρύμνη (μόνο για τα εμπορικά).

Ωστόσο, ιδιαίτερα για την χώρα μας, σύμφωνα με το άρθρο 6 του Κ.Δ.Ν.Δ. η αναγνώριση ενός πλοίου ως ελληνικού συντελείται με την εγγραφή του σε Νηολόγιο λιμενικής αρχής εσωτερικού (ελληνικό λιμένα) ή σε Νηολόγιο ελληνικής προξενικής λιμενικής αρχής υπό τον όρο ότι εντός του έτους θα γίνει μετανηολόγησή του, δηλαδή μετεγγραφή του σε λιμένα εσωτερικού.

4.6.2 Οι τύποι νηολογίων.

Τα νηολόγια μπορούμε να τα κατατάξουμε σε τέσσερεις κατηγορίες, ως ακολούθως:

1) ***Παραδοσιακά εθνικά:*** Στα νηολόγια αυτά ο

πλοιοκτήτης έχει την υπηκοότητα του κράτους, τη σημαία του οποίου φέρει το πλοίο του. Ο τύπος αυτός των νηολογίων στηρίζεται, σύμφωνα με το Διεθνές Δίκαιο, στο δόγμα της υπάρξεως γνήσιου δεσμού ανάμεσα στο πλοίο και στο κράτος του οποίου τη σημαία φέρει το πλοίο.

2) ***Ανοικτά νηολόγια*** ή ***σημαίες ευκαιρίας*** ή ***σημαίες ευκολίας:*** Ως σημαίες ανοικτών νηολογίων θεωρούνται οι εθνικές σημαίες εκείνων των χωρών, των οποίων οι νόμοι επιτρέπουν και διευκολύνουν να νηολογούνται υπό τη σημαία τους πλοία αλλοδαπής πλοιοκτησίας, σε αντίθεση με όσα ισχύουν στις παραδοσιακές ναυτιλιακές χώρες, στις οποίες το δικαίωμα χρησιμοποιήσεως της σημαίας τούς παρέχεται κάτω από αυστηρούς περιορισμούς και με ανελαστικές υποχρεώσεις.

Γενικά τα ανοικτά νηολόγια προσφέρουν ευελιξία στη νομοθεσία τους σε ό,τι αφορά στην εθνικότητα των πληρωμάτων των πλοίων, στα προσόντα τους, στις ανάγκες στελεχώσεως των πλοίων, στους όρους απασχολήσεως του εργατικού δυναμικού, στην αποφυγή πληρωμής μισθών με βάση τις υπάρχουσες εθνικές συλλογικές συμφωνίες κ.λπ..

3) ***Παράλληλα*** ή ***διπλά νηολόγια:*** Ο συγκεκριμένος τύπος νηολογίου επιτρέπει στους πλοιοκτήτες να εγγράψουν πλοία τους σε εθνικά νηολόγια και ταυτόχρονα να παρακάμψουν ένα σημαντικό πρόβλημα με την απασχόληση ξένων πληρωμάτων. Τους παρέχεται δηλαδή μία σημαντική διευκόλυνση, η δυνατότητα ευελιξίας στους όρους απασχολήσεως των πληρωμάτων, παρακάμπτοντας με τον τρόπο αυτόν την υποχρέωση συμμορφώσεως σε ό,τι αφορά στα πληρώματα, των υποχρεώσεων του κράτους της σημαίας την οποία επέλεξαν. Τα βασικά χαρακτηριστικά των νηολογίων αυτών είναι:

α) Οι μειωμένες απαιτήσεις αναφορικά με την νηολόγηση και επάνδρωση των πλοίων.

β) Η παροχή φορολογικών διευκολύνσεων.

γ) Η ίδρυση σε χώρα που σχετίζεται με την «μητρόπολη» με τέτοιον τρόπο ώστε να είναι μεν ανεξάρτητο το νέο νηολόγιο, ταυτόχρονα όμως να είναι και εθνικό, αφού το πλοίο φέρει την εθνική σημαία της Ευρωπαϊκής χώρας.

Εδώ θα αναφέρομε την περίπτωση της εφαρμογής αυτού του τύπου νηολογίου στην ναύλωση γυμνού πλοίου. Η νηολόγηση πλοίου σε ***ναύλωση γυμνού πλοίου*** (bareboat charter) είναι η πρακτική όπου το πλοίο που έχει νηολογηθεί σε μία σημαία, παίρνει την άδεια να υψώσει τη σημαία ενός δεύτερου κράτους για ορισμένη περίοδο. Ένα πλοίο νηολογημένο στη χώρα Α ναυλώνεται για καθορισμένη περίοδο σε ναυλωτές της χώρας Β, οι οποίοι στη διάρκεια της ναυλώσεως διαχειρίζονται το πλοίο κάτω απ' τη σημαία του κράτους Β. Στη διάρκεια της περιόδου της ναυλώσεως, η κύρια νηολόγηση αναστέλλεται και έχει πάλι πλήρη ισχύ με τη λήξη της ναυλώσεως. Το σύστημα συνεπώς της νηολογήσεως πλοίου γυμνού χαρακτηρίζεται και από τους όρους ***παράλληλη νηολόγηση*** (parallel registration) ή ***διπλή νηολόγηση*** (dual registration).

4) ***Διεθνή*** ή ***δεύτερα νηολόγια:*** Οι αυστηροί γενικά κανόνες που διέπουν τα εθνικά νηολόγια, υποχρέωσαν πολλούς πλοιοκτήτες να αναζητήσουν άλλα περισσότερο ευέλικτα. Έτσι ορισμένα κράτη στην προσπάθειά τους να αντιμετωπίσουν την φυγή των πλοίων από τα εθνικά τους νηολόγια, έχουν δημιουργήσει διεθνή νηολόγια με κυρίαρχο χαρακτηριστικό την διατήρηση μεν των αυστηρών κανόνων που αφορούν στη διαχείριση και στο πλήρωμα, αλλά δίδοντάς τους περισσότερη ελαστικότητα από αυτούς που προβλέπονται από το εθνικό τους νηολόγιο.

Στον πίνακα 4.6 παρουσιάζεται το νηολόγιο των 10 πρώτων χωρών ανά αριθμό πλοίων, σύμφωνα με στοιχεία του 2016. Η Ελλάδα βρίσκεται στην 10η θέση με συνολικά 1.391 πλοία που φέρουν την ελληνική σημαία. Τις πρώτες τρεις θέσεις καταλαμβάνουν ο Παναμάς με 8.162 πλοία, η Ιαπωνία με 5.338 πλοία και η Κίνα με 4.110 πλοία αντίστοιχα, ενώ ο αριθμός του παγκόσμιου στόλου σύμφωνα με μετρήσεις στις αρχές του Μαΐου του 2016 ανέρχεται στα 91.514 πλοία.

4.6.3 Η επιλογή σημαίας νηολογήσεως.

Όπως προαναφέραμε, βασικός παράγοντας της επιχειρηματικής δραστηριότητας των πλοιοκτητών

Πίνακας 4.6
Τα δέκα μεγαλύτερα νηολόγια διεθνώς.

Σημαία	***Αριθμός πλοίων***	***Σημαία***	***Αριθμός πλοίων***
Παναμάς	8.162	Νησιά Μάρσαλ	3.031
Ιαπωνία	5.338	Χονγκ Κονγκ	2.531
Κίνα	4.110	Μάλτα	2.127
Σινγκαπούρη	3.621	Μπαχάμες	1.460
Λιβερία	3.202	Ελλάδα	1.391

είναι η στρατηγικής σημασίας απόφαση της επιλογής της σημαίας νηολογήσεως των πλοίων τους. Αποτελεί στρατηγική απόφαση, διότι συνδέεται άμεσα με το επιχειρηματικό κόστος και τα οφέλη που απορρέουν από την λήψη της αποφάσεως.

Τα παραπάνω γίνονται περισσότερο κατανοητά αν λάβει κάποιος υπόψη του ότι ένα από τα κοινά χαρακτηριστικά των πλοιοκτητών ανά τον κόσμο, είναι ότι προσπαθούν να αποφύγουν οποιαδήποτε ρύθμιση, η οποία θα περιόριζε την μεγιστοποίηση του ιδιωτικού τους κέρδους, ενώ συγχρόνως ψάχνουν τρόπους ελαχιστοποιήσεως του ιδιωτικού κόστους, καθώς και της φορολογίας την οποία υφίστανται. Οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις λειτουργούν συνεπώς κάτω απ' αυτό το γενικό πρίσμα, ως επιχειρηματίες που προσφέρουν ναυτιλιακές υπηρεσίες με απώτερο στόχο τη μεγιστοποίηση της αποδοτικότητάς τους με επικερδή τρόπο.

Οι ναυτιλιακές λοιπόν επιχειρήσεις, προκειμένου να λάβουν την καταλληλότερη απόφαση για την επιλογή της σημαίας, την οποία θα φέρουν τα πλοία που της ανήκουν, πρέπει να συνυπολογίσουν συνδυαστικά με άλλα δεδομένα μία σειρά από παράγοντες, προκειμένου να οδηγηθούν σε ορθολογικές αποφάσεις. Τέτοιοι παράγοντες μπορεί να είναι οι ακόλουθοι:

1) Το κόστος νηολογήσεως.

2) Η ευκολία νηολογήσεως/γρήγορες διαδικασίες νηολογήσεως.

3) Η άμεση επικοινωνία με νηολόγιο.

4) Η αποφυγή γραφειοκρατίας και δυσλειτουργιών της διοικήσεως.

5) Το ανώτατο όριο ηλικίας πλοίου από τη σημαία/αποδοχή πλοίου.

6) Οι περιορισμοί σχετικά με τα χαρακτηριστικά του πλοίου (τύπος, μέγεθος, ηλικία).

7) Η δυνατότητα προσωρινής ή παράλληλης νηολογήσεως.

8) Η ταχύτητα στη σύσταση μίας εταιρείας με ταυτόχρονα χαμηλό κόστος.

9) Τα νομικά και θεσμικά ζητήματα (υποθήκευση του πλοίου).

10) Οι περιορισμοί στην εθνικότητα διευθυντών και μετόχων.

11) Το ελάχιστο εταιρικό κεφάλαιο και ποσοστό που πρέπει να καταβληθεί.

12) Το φορολογικό καθεστώς.

13) Η ευελιξία επανδρώσεως/περιορισμός εθνικότητας πληρωμάτων/ελλιπής εκπαίδευση ναυτικών.

14) Η επάνδρωση και αντίστοιχα δικαιολογητικά.

15) Οι εργασιακές σχέσεις.

16) Το κόστος συμμορφώσεως με τους κανονισμούς της σημαίας.

17) Η χαλαρότητα ελέγχων/επιθεωρήσεων από τις αρμόδιες υπηρεσίες του κράτους της σημαίας.

18) Η αξιοπιστία σημαίας.

19) PortStateControl (Έλεγχος λιμενικών Αρχών).

20) White list of Paris MoU. (Η σημαία να συγκαταλέγεται μεταξύ των κοινά αποδεκτών έγκυρων νηολογίων).

21) Νηολόγιο μέλος Ε.Ε..

22) Υπόληψη σημαίας από τη διεθνή ναυτιλιακή κοινότητα.

23) Η προτίμηση του πληρώματος.

24) Η έλλειψη πληρωμάτων και αξιωματικών επιλεγμένης σημαίας.

25) Το κόστος επανδρώσεως.

26) Η στάση Χρηματοπιστωτικών Ιδρυμάτων/Τραπεζών/Ασφαλιστών.

27) Η προτίμηση των ναυλωτών.

28) Η περιοχή δραστηριότητας του πλοίου.

29) Οι εμπορικοί περιορισμοί.

30) Η δυνατότητα απασχολήσεως πλοίου σε γραμμές εσωτερικού.

31) Το καθεστώς ελευθερίας εμπορίου σε περίοδο πολέμου.

32) Η κυβερνητική/πολιτική σταθερότητα και

33) ιστορικοί λόγοι.

Στο σημείο αυτό πρέπει να αναφερθεί ότι ένα πλοίο μπορεί να εγγραφεί αρχικά σε ένα εθνικό ή διεθνές νηολόγιο, ωστόσο κατά την διάρκεια της ζωής του μπορεί να αλλάξει πολλές φορές σημαία. Αυτό εξαρτάται από τους στόχους τους οποίους έχει θέσει ο πλοιοκτήτης και από το κατά πόσο εξυπηρετούνται τα οικονομικά οφέλη τα οποία αποκομίζει από την εμπορική εκμετάλλευσή του.

Για παράδειγμα, μπορεί ένα πλοίο υπό μία συγκεκριμένη ξένη σημαία να έχει ειδική φορολογική απαλλαγή ή να πληρώνει λιγότερους φόρους σε σχέση με κάποιες άλλες σημαίες. Επίσης, ένα πλοίο το οποίο μπορεί να θέλει να προσεγγίσει ένα ξένο ναυπηγείο για επισκευή (λόγω χαμηλότερου κόστους σε σχέση με άλλα), μπορεί η χώρα του ναυπηγείου να μην το δέχεται υπό μία συγκεκριμένη σημαία. Επιπρόσθετοι παράγοντες, οι οποίοι συμβάλλουν καθοριστικά στην απόφαση της επιλογής της σημαίας από τους πλοιοκτήτες, είναι οι εξής:

1) Τα ***πρότυπα ασφάλειας***. Υπάρχει μία ευρεία

ποικιλία νηολογίων, που διαφοροποιούνται ανάλογα με τον βαθμό αποτελεσματικότητας στην επιβολή των διεθνών κανονισμών και συμβάσεων.

2) Η ***επιβολή νόμων***. Μερικά κράτη-σημαίες είναι πιο ελαστικά στην επιβολή των σχετικών νόμων που προβλέπονται στην εθνική νομοθεσία για τα πλοία που απαρτίζουν το νηολόγιο.

3) Οι ***έλεγχοι Λιμενικών Αρχών*** (Port State Control). Ορισμένες σημαίες είναι στόχοι για τα μνημόνια συνεννοήσεως (Paris MoU, Tokio MoU) και τις τοπικές λιμενικές αρχές, με συνέπεια να προκαλούνται και άλλα σχετικά προβλήματα.

4) Οι ***οργανώσεις και η απασχόληση:*** Οι νόμοι που προβλέπονται σε σχέση με την απασχόληση στην χώρα νηολογήσεως έχουν αντίκτυπο στην λειτουργία του πλοίου, όπως είναι η εθνικότητα του πληρώματος, οι εργασιακές συμβάσεις κ.λπ..

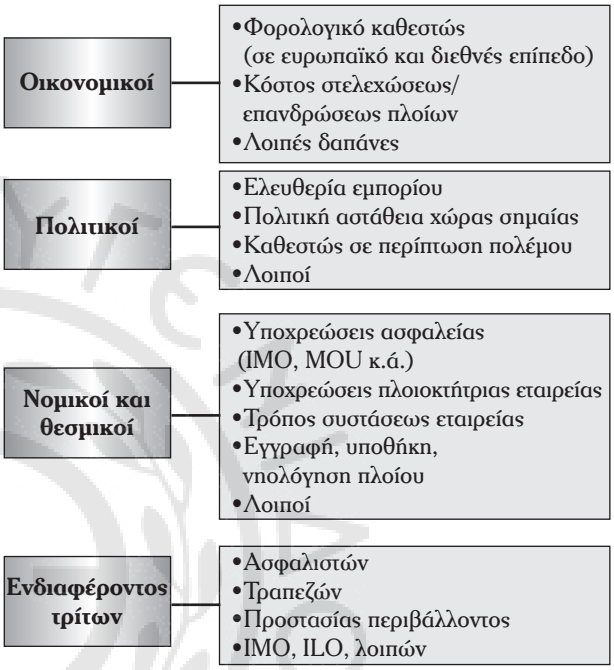
5) Το ***κόστος:*** Οι πλοιοκτήτες προφανώς επιλέγουν την σημαία που θα ελαχιστοποιήσει τα έξοδα νηολογήσεως, τις αμοιβές του πληρώματος, τις φορολογικές επιβαρύνσεις κ.λπ..

6) Οι ***περιορισμοί:*** Μπορεί να υπάρξουν περιορισμοί, όπως η απαίτηση για σύνδεση του πλοίου ή του πλοιοκτήτη με το κράτος σημαίας.

7) Η ***ασφάλεια:*** Οι ασφαλιστές μπορεί να προβάλουν αντιρρήσεις στην επιλογή συγκεκριμένων σημαιών.

8) Η ***χρηματοδότηση:*** Η επιλογή συγκεκριμένων νηολογίων μπορεί να σημαίνει πιο εύκολη πρόσβαση στον τραπεζικό δανεισμό και το αντίθετο.

Γενικότερα, οι παράγοντες που επηρεάζουν και συντελούν στην διαμόρφωση της τελικής απόφασης για την επιλογή της σημαίας που θα φέρει ένα πλοίο, μπορούν να ομαδοποιηθούν σε τέσσερεις βασικές κατηγορίες[9]. Οι παράγοντες αυτοί είναι οικονομικοί, πολιτικοί, νομικοί και ενδιαφέροντος τρίτων και παρουσιάζονται στο σχήμα 4.6.



Σχ. 4.6
Παράγοντες που επηρεάζουν την επιλογή σημαίας από τον πλοιοκτήτη.

[9] Βλ. Α. Γουλιέλμος, *Λειτουργική Διαχείριση Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων*, Εκδόσεις J&J Hellas, Πειραιάς 1996.

Παραρτήματα

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 1

Ελληνική Νομοθεσία για τα Δηλωτικά Έγγραφα
Νόμος 2960/2001 ΦΕΚ Α' 265/22-11-2001

ΤΕΛΩΝΕΙΑΚΕΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΑΦΙΞΕΙΣ ΚΑΙ ΔΗΛΩΤΙΚΑ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α'

ΤΜΗΜΑ Α'
ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

Άρθρο 12
Κατάθεση δηλωτικού

1. Ο πλοίαρχος κάθε πλοίου, εκατό κόρων και άνω, που προέρχεται από το εξωτερικό και καταπλέει σε λιμάνι ή όρμο της χώρας ή βρίσκεται αγκυροβολημένο εντός των χωρικών υδάτων για οποιαδήποτε αιτία, ακόμη και λόγω ανώτερης βίας, οφείλει να καταθέσει στην Τελωνειακή Αρχή δηλωτικό του φορτίου μέσα σε είκοσι τέσσερεις (24) ώρες από τον κατάπλου και πάντως πριν από τον απόπλου. Την ίδια υποχρέωση έχει ο πλοίαρχος και αν το πλοίο δεν φέρει φορτίο.
2. Δεν κατατίθεται από τον πλοίαρχο δηλωτικό, όταν πρόκειται για πλοίο στο οποίο έχει χορηγηθεί άδεια τακτικής γραμμής, εκτός εάν με αυτό μεταφέρονται υπό καθεστώς διαμετακόμισης εμπορεύματα που έχουν προορισμό το λιμάνι κατάπλου του πλοίου.
3. Μέχρι να κατατεθεί δηλωτικό, τα εμπορεύματα δεν μπορούν να εκφορτωθούν, παρά μόνο ύστερα από ειδική έγκριση της αρμόδιας Τελωνειακής Αρχής και στους χώρους που ελέγχονται από αυτήν.
4. Η Τελωνειακή Αρχή μπορεί να ζητά και την επίδειξη κάθε σχετικού, με το δηλωτικό, εγγράφου.
5. Η Τελωνειακή Αρχή θεωρεί και καταχωρεί το δηλωτικό, αφού αναγράψει σ' αυτό την ώρα κατάθεσής του καθώς και την ημερομηνία και ώρα κατάπλου του πλοίου.
6. Ο πλοίαρχος πλοίου, που έχει τεθεί υπό επιτήρηση και του έχει απαγορευθεί η ελευθεροκοινωνία για υγειονομικούς λόγους, οφείλει να προβεί σε προφορική προς τον υγειονόμο δήλωση του φορτίου και η συντασσόμενη από αυτόν έκθεση αναπληρώνει το δηλωτικό.
7. Ο πλοίαρχος δεν υποχρεούται στην τήρηση των διατάξεων του άρθρου αυτού, όταν το πλοίο, χωρίς να ελευθεροκοινωνήσει, αποπλέει πριν να περάσει η προθεσμία που ορίζεται από την παράγραφο 1.
8. Με απόφαση του Υπουργού Οικονομικών είναι δυνατή η θέσπιση ειδικότερων διαδικασιών και διατυπώσεων, που αφορούν την κατάθεση του δηλωτικού για:
   α) Ελεύθερες Ζώνες,
   β) ειδικά πλοία,
   γ) πλοία αναψυχής ή ναυτικών αθλήσεων,
   δ) πλοία που μεταφέρουν στρατιωτικά εφόδια,
   ε) πλοία που μεταφέρουν επικίνδυνα φορτία.

Άρθρο 13

Το δηλωτικό των φορτηγών, επιβατικών και οχηματαγωγών πλοίων επιτρέπεται να κατατίθεται στην Τελωνειακή Αρχή και από τους πράκτορες των ναυτιλιακών εταιριών, μέσα στην προθεσμία που ορίζεται από το προηγούμενο άρθρο και να περιλαμβάνει μόνο τα εμπορεύματα που προορίζονται για το λιμάνι κατάπλου.

Τα οχήματα διεθνών μεταφορών, που διακινούνται διά των παραπάνω πλοίων και μεταφέρουν εμπορεύματα που καλύπτονται από τίτλο διεθνούς διαμετακόμισης, περιλαμβάνονται στο δηλωτικό ως ένας στίχος, για κάθε όχημα.

Άρθρο 14

1. Οι πλοίαρχοι οφείλουν, πριν από τον απόπλου από το λιμάνι του πρώτου κατάπλου, κατά τους όρους του άρθρου 12 του παρόντα Κώδικα, να εφοδιαστούν από την Τελωνειακή Αρχή με δηλωτικό.
2. Εάν δεν εκφορτώθηκε φορτίο, η Τελωνειακή Αρχή επιστρέφει το δηλωτικό στον πλοίαρχο, αφού βεβαιώσει σε αυτό ότι δεν αποβιβάσθηκε εμπόρευμα και κρατάει αντίγραφο.
3. Εάν μέρος του φορτίου εκφορτώθηκε, βεβαιώνεται αυτό ενυπόγραφα από τον πλοίαρχο στο πρωτότυπο δηλωτικό και η Τελωνειακή Αρχή τον εφοδιάζει με αντί-

γραφο του κατατεθειμένου δηλωτικού ή του επιστρέφει το πρωτότυπο, αφού κρατήσει αντίγραφο αυτού.
4. Εκδίδονται από την Τελωνειακή Αρχή τόσα αντίγραφα δηλωτικού, όσοι είναι οι λιμένες προορισμού.
5. Εάν το πλοίο έχει προορισμό λιμάνι εκτός της χώρας, εκδίδεται ένα μόνο αντίγραφο.
6. Της κατά την παράγραφο 1 υποχρέωσης δεν απαλλάσσεται ο πλοίαρχος, όταν το πλοίο αποπλέει χωρίς φορτίο.

Άρθρο 15

1. Ο πλοίαρχος μετά τον κατάπλου στο δεύτερο λιμάνι της χώρας παραδίδει στην Τελωνειακή Αρχή, μέσα στην προβλεπόμενη από το άρθρο 12 προθεσμία, το δηλωτικό, ως ορίζεται στο προηγούμενο άρθρο.
2. Η Τελωνειακή Αρχή προορισμού των εμπορευμάτων ενημερώνει άμεσα την Τελωνειακή Αρχή έκδοσης αντιγράφων δηλωτικού, σύμφωνα με το προηγούμενο άρθρο.

Άρθρο 16

1. Ως δηλωτικό μπορεί να γίνει δεκτό από την αρμόδια Τελωνειακή Αρχή και κάθε εμπορικό ή διοικητικό έγγραφο, που περιέχει όλα τα αναγκαία στοιχεία για την εξακρίβωση της ταυτότητας των εμπορευμάτων.
2. Επέχουν θέση δηλωτικού οι εκθέσεις ή τα έγγραφα των αρμόδιων Αρχών για παράδοση ναυαγίων ή ναυαγιαιρέσεων στην Τελωνειακή Αρχή, καθώς και άλλα έγγραφα ή αιτήσεις, που κατατίθενται στις Τελωνειακές Αρχές είτε για τη θέση σε ανάλωση, είτε για τη διαμετακόμιση ειδών που παραλήφθηκαν με το καθεστώς προσωρινής εισαγωγής για ορισμένη ειδική χρήση, είτε εισήχθησαν αντικανονικά, είτε εισάγονται από τα πληρώματα των πλοίων, είτε σε οποιαδήποτε άλλη περίπτωση, ή οι διαταγές του Υπουργού Οικονομικών, που εκδίδονται για ανάλογες περιπτώσεις.
3. Ειδικά για τα εμπορεύματα που διακινούνται στο πλαίσιο διαδικασίας διαμετακόμισης, ως δηλωτικό χρησιμοποιείται αντίγραφο του αντιτύπου του παραστατικού διαμετακόμισης.
4. Το δηλωτικό κατατίθεται με την προσκόμιση των εμπορευμάτων στην Τελωνειακή Αρχή.
5. Η εν λόγω Αρχή μπορεί να ορίζει, εφόσον υπάρχει δικαιολογημένη αιτία, προθεσμία κατάθεσης του δηλωτικού και εκφόρτωσης των εμπορευμάτων, που να λήγει το αργότερο την πρώτη εργάσιμη ημέρα, μετά από την ημέρα προσκόμισης των εμπορευμάτων σ' αυτήν.
6. Σε περίπτωση μη κατάθεσης του δηλωτικού ή καθυστέρησης εκφόρτωσης των εμπορευμάτων, η Τελωνειακή Αρχή, ανεξάρτητα από τις άλλες κυρώσεις που προβλέπονται, δικαιούται να διατάξει, με κίνδυνο και έξοδα του μεταφορέα, την εκφόρτωση των εμπορευμάτων από το μέσο μεταφοράς, στο οποίο βρίσκονται, στους χώρους που έχουν καθορισθεί ή εγκριθεί από την Αρχή αυτή, για να εξασφαλίζεται ο έλεγχος τόσο των εμπορευμάτων όσο και του μέσου μεταφοράς.
7. Το δηλωτικό τηρείται και εξοφλείται από την Τελωνειακή Αρχή, η οποία ελέγχει αν τα εμπορεύματα που αναφέρονται στο δηλωτικό λαμβάνουν τελωνειακό προορισμό μέσα στις προβλεπόμενες προθεσμίες. Το δηλωτικό φυλάσσεται στην εν λόγω Τελωνειακή Αρχή.

Άρθρο 17

1. Το δηλωτικό του φορτίου περιλαμβάνει το ονοματεπώνυμο του πλοιάρχου, την εθνικότητα και τον αριθμό της ταυτότητας ή του διαβατηρίου του, το όνομα και την εθνικότητα του πλοίου, τη χώρα προέλευσης και τον τόπο φόρτωσης, τον αριθμό των μελών του πληρώματος, την ποσότητα και το είδος του φορτίου και τα συνοδευτικά αυτού έγγραφα.
   Στο δηλωτικό περιλαμβάνονται και τα μη αναφερόμενα στις φορτωτικές εμπορεύματα.
2. Όταν το δηλωτικό έχει συνταχθεί σε ξένη γλώσσα, πρέπει να συνοδεύεται από μετάφραση στην Ελληνική, επικυρωμένη από τον πλοίαρχο ή τον πράκτορα και επέχει θέση πρωτότυπου δηλωτικού.
3. Ο πλοίαρχος δεν υποχρεούται να περιλάβει στο δηλωτικό τις αποσκευές των επιβατών, εάν δεν έχουν εκδοθεί γι' αυτές φορτωτικές.
4. Για τα είδη που φέρουν τα μέλη του πληρώματος για δική τους χρήση ή κατέχουν για οποιονδήποτε σκοπό, καθώς και για τα εφόδια του πλοίου, οφείλει ο πλοίαρχος να καταθέσει μαζί με το δηλωτικό και ιδιαίτερη δήλωση, η οποία αν έχει συνταχθεί σε ξένη γλώσσα, πρέπει να συνοδεύεται από μετάφραση στην Ελληνική.
   Η δήλωση αυτή θεωρείται από την Τελωνειακή Αρχή και λαμβάνει τον ίδιο αριθμό με το δηλωτικό. Ο πλοίαρχος οφείλει να καταθέσει τις δηλώσεις αυτές, έστω και με αρνητικό περιεχόμενο. Συμπληρωματικές δηλώσεις δεν λαμβάνονται υπόψη.
5. Τα έγγραφα που συνοδεύουν το δηλωτικό προσαρτώνται σε αυτό.
6. Σε περίπτωση που δεν τηρούνται οι όροι και οι διατυπώσεις των παραπάνω παραγράφων, η Τελωνειακή Αρχή κρίνει το δηλωτικό απαράδεκτο, επιβάλλει το διοικητικό πρόστιμο που προβλέπεται από τις διατάξεις της παραγράφου 1α του άρθρου 145 του παρόντα Κώδικα και υποχρεώνει τον πλοίαρχο στη σύνταξη και κατάθεση νέου δηλωτικού.

Άρθρο 18

1. Κάθε πλοίο, κατά τον κατάπλου, απόπλου ή και στην περίπτωση που παραμένει αγκυροβολημένο στο λιμάνι, υπόκειται σε επίσκεψη, από την αρμόδια Τελωνειακή Αρχή, η παρεμπόδιση της οποίας δεν επιτρέπεται, έστω και αν άλλες διατάξεις ορίζουν διαφορετικά. Οι ναυτικοί πράκτορες ή οι αντιπρόσωποι των πλοίων υποχρεούνται να γνωστοποιούν γραπτά στην Τελωνει-

ακή Αρχή, δώδεκα (12) τουλάχιστον ώρες πριν από τον κατάπλου του πλοίου, την επικείμενη άφιξη, παρέχοντας κάθε αναγκαία πληροφορία.

2. Οι πλοίαρχοι οφείλουν να επιδεικνύουν στους τελωνειακούς υπαλλήλους που πραγματοποιούν την επίσκεψη όλα τα εμπορεύματα, να ανοίγουν τα κλεισμένα μέρη του πλοίου και να διευκολύνουν γενικά την εκτέλεση της επίσκεψης, θέτοντας στη διάθεση των υπαλλήλων κάθε ζητούμενο σχετικό έγγραφο.
3. Οι τελωνειακοί υπάλληλοι που πραγματοποιούν την επίσκεψη, επιφυλασσομένων των διατάξεων περί λαθρεμπορίας, προβαίνουν στην κατάσχεση των εμπορευμάτων που υποχρεωτικά περιλαμβάνονται στο δηλωτικό και άσχετα με την κατάθεση αυτού, εφόσον αυτά δεν συνοδεύονται από τις ανάλογες φορτωτικές και τα υπόλοιπα επίσημα έγγραφα, που αποδεικνύουν τη νόμιμη κατοχή, κυριότητα, προέλευση και προορισμό αυτών.
4. Σε περίπτωση αντίστασης του πλοιάρχου στην επίσκεψη, αυτή πραγματοποιείται με τη συνδρομή της Λιμενικής ή άλλης Δημόσιας Αρχής. Εάν ο πλοίαρχος πλοίου με ξένη σημαία αντισταθεί κατά την επίσκεψη, αυτή πραγματοποιείται με την παρουσία εκπροσώπου της Προξενικής Αρχής και σε περίπτωση που αυτή δεν προσέλθει, με τη συνδρομή της Λιμενικής Αρχής.
5. Κατά τη διάρκεια παραμονής του πλοίου στο λιμάνι, η Τελωνειακή Αρχή το επιτηρεί, μπορεί δε να απαγορεύσει την άνοδο σε αυτό προσώπων που δεν έχουν σχέση με τις εργασίες του πλοίου.
6. Για πρόληψη λαθρεμπορικών ενεργειών, οι τελωνειακοί υπάλληλοι μπορούν, όταν επιβιβασθούν στο πλοίο, να παραμένουν σε αυτό για φρούρηση, στις περιπτώσεις που αυτό κρίνεται αναγκαίο. Η φρούρηση και η επιτήρηση του πλοίου ενεργείται με δαπάνη των υπευθύνων αυτού.

   Σε περίπτωση που ο πλοίαρχος αρνηθεί να διευκολύνει την εγκατάσταση στο πλοίο ή την ασφαλή επιβίβαση ή αποβίβαση από αυτό των εντεταλμένων τελωνειακών υπαλλήλων, επιβάλλεται σε αυτόν το πρόστιμο που προβλέπεται από την παράγραφο 1γ του άρθρου 145.
7. Με την επιφύλαξη των διατάξεων των προηγούμενων παραγράφων, οι τελωνειακοί υπάλληλοι που πραγματοποιούν την επίσκεψη στο πλοίο ή σε οποιοδήποτε αεροσκάφος, που βρίσκεται σε Ελληνικό Αερολιμένα ή σε οποιοδήποτε όχημα ή σιδηροδρομικό συρμό, που εισέρχεται στο τελωνειακό έδαφος της χώρας ή εξέρχεται ή διατρέχει αυτό, μπορούν ιδιαίτερα:

   α) να δίνουν εντολή, ορισμένα εμπορεύματα να επισημαίνονται με σημεία αναγνώρισης, πριν την εκφόρτωσή τους.

   β) να ασφαλίζουν, σφραγίζουν και να επισημαίνουν οποιοδήποτε εμπόρευμα.

   γ) να ανοίγουν, ακόμη και με θραύση, οποιοδήποτε εμπορευματοκιβώτιο ή κλεισμένο χώρο, ασφαλισμένο με κλειδιά, τα οποία παρακρατούνται.

   Σε περίπτωση ρήξης, αντικατάστασης, αφαίρεσης ή αλλοίωσης τελωνειακών σφραγίδων, κλειδαριών ή άλλων σημείων αναγνώρισης, που τέθηκαν σύμφωνα με τα παραπάνω εδάφια α′ και β′, επιβάλλεται στον πλοίαρχο το από την παράγραφο 3δ του άρθρου 144 προβλεπόμενο πρόστιμο.
8. Με αποφάσεις του Υπουργού Οικονομικών καθορίζονται οι διαδικασίες της ελευθεροκοινωνίας και επίσκεψης από την Τελωνειακή Αρχή, των πλοίων και των αεροσκαφών των Ενόπλων Δυνάμεων της χώρας ή άλλων Δημοσίων Υπηρεσιών, καθώς και οι δηλώσεις και οι διατυπώσεις που πρέπει να τηρηθούν για τα είδη που μεταφέρονται από τα πληρώματα αυτών. Με όμοιες αποφάσεις καθορίζονται οι διατυπώσεις που πρέπει να τηρηθούν για τα πολεμικά πλοία και αεροσκάφη άλλων κρατών.
9. Με αποφάσεις του Υπουργού Οικονομικών είναι δυνατόν να ορίζονται ειδικές διαδικασίες ελευθεροκοινωνίας, τελωνειακής επίσκεψης, επίβλεψης και ελέγχου της κίνησης των πλοίων αναψυχής ή ναυτικών αθλήσεων, καθώς και οι υποχρεώσεις των κυβερνητών και ιδιοκτητών αυτών.

Άρθρο 19

1. Στην περίπτωση κατά την οποία πλοία, για λόγους ανώτερης βίας, προσορμίζονται και έχουν ανάγκη επισκευής, οι πλοίαρχοι, αφού φροντίσουν για τις διατυπώσεις περί δηλωτικών, μετά από άδεια της Τελωνειακής Αρχής, μπορούν να εκφορτώσουν και να εναποθέσουν τα εμπορεύματα του πλοίου σε χώρους που εγκρίνονται από την Αρχή αυτή.
2. Δύο (2) μήνες από την εκφόρτωση τα, κατά τους όρους της παραγράφου 1 του παρόντος άρθρου, εμπορεύματα επιβαρύνονται με δικαιώματα υπερημερίας.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 2

Υπόδειγμα Φορτωτικής (Bill of Lading).

Code Name: "MULTIDOC 95"

MT Doc. No.

Consignor

Reference No.

Negotiable

MULTIMODAL TRANSPORT BILL OF LADING

Issued by The Baltic and International Maritime Council (BIMCO), subject to the UNCTAD/ICC Rules for Multimodal Transport Documents (ICC Publication No. 481).

Issued 1995

Consigned to order of

Notify party/address

Place of receipt

Ocean Vessel | Port of loading

Port of discharge | Place of delivery

Marks and Nos. | Quantity and description of goods | Gross weight, kg, Measurement, m^3

Draft Copy

Draft Copy

Particulars above declared by Consignor

Freight and charges

RECEIVED the goods in apparent good order and condition, as far as ascertained by reasonable means of checking, as specified above unless otherwise stated.
The MTO, in accordance with and to the extent of the provisions contained in this MT Bill of Lading, and with liberty to sub-contract, undertakes to perform and/or in his own name to procure performance of the multimodal transport and the delivery of the goods, including all services related thereto, from the place and time of taking the goods in charge to the place and time of delivery and accepts responsibility for such transport and such services.
One of the MT Bills of Lading must be surrendered duly endorsed in exchange for the goods or delivery order.
IN WITNESS whereof MT Bill(s) of Lading has/have been signed in the number indicated below, one of which being accomplished the other(s) to be void.

Consignor's declared value of .....

subject to payment of above extra charge.

Note:
The Merchant's attention is called to the fact that according to Clauses 10 to 12 of this MT Bill of Lading, the liability of the MTO is, in most cases, limited in respect of loss of or damage to the goods.

Freight payable at

Number of original MT Bills of Lading

Place and date of issue

Signed for the Multimodal Transport Operator (MTO) ..... as Carrier

by .....

As agent(s) only to the MTO

Copyright, published by The Baltic and International Maritime Council (BIMCO), Copenhagen, 1995

Printed by the BIMCO Charter Party Editor

p.t.o.

MULTIMODAL TRANSPORT BILL OF LADING

CODE NAME: "MULTIDOC 95"

I. GENERAL PROVISIONS

1. Applicability

The provisions of this Contract shall apply irrespective of whether there is a unimodal or a Multimodal Transport Contract involving one or several modes of transport.

2. Definitions

"Multimodal Transport Contract" means a single Contract for the carriage of Goods by at least two different modes of transport.

"Multimodal Transport Bill of Lading" (MT Bill of Lading) means this document evidencing a Multimodal Transport Contract and which can be replaced by electronic data interchange messages insofar as permitted by applicable law and is issued in a negotiable form.

"Multimodal Transport Operators" (MTO) means the person named on the face hereof who concludes a Multimodal Transport Contract and assumes responsibility for the performance thereof as a Carrier.

"Carrier" means the person who actually performs or undertakes to perform the carriage, or part thereof, whether he is identical with the Multimodal Transport Operator or not.

"Merchant" includes the Shipper, the Receiver, the Consignor, the Consignee, the holder of this MT Bill of Lading and the owner of the Goods.

"Consignor" means the person who concludes the Multimodal Transport Contract with the Multimodal Transport Operator.

"Consignee" means the person entitled to receive the Goods from the Multimodal Transport Operator.

"Taken in charge" means that the Goods have been handed over to and accepted for carriage by the MTO.

"Delivery" means

(i) the handing over of the Goods to the Consignee; or

(ii) the placing of the Goods at the disposal of the Consignee in accordance with the Multimodal Transport Contract or with the law or usage of the particular trade applicable at the place of delivery; or

(iii) the handing over of the Goods to an authority or other third party to whom, pursuant to the law or regulations applicable at the place of delivery, the Goods must be handed over.

"Special Drawing Rights" (SDR) means the unit of account as defined by the International Monetary Fund.

"Goods" means any property including live animals as well as containers, pallets or similar articles of transport or packaging not supplied by the MTO, irrespective of whether such property is to be or is carried on or under deck.

3. MTO's Tariff

The terms of the MTO's applicable tariff at the date of shipment are incorporated herein. Copies of the relevant provisions of the applicable tariff are available from the MTO upon request. In the case of inconsistency between this MT Bill of Lading and the applicable tariff, this MT Bill of Lading shall prevail.

4. Time Bar

The MTO shall unless otherwise expressly agreed, be discharged of all liability under this MT Bill of Lading unless suit is brought within nine months after:

(i) the Delivery of the Goods; or

(ii) the date when the Goods should have been delivered; or

(iii) the date when, in accordance with sub-clause 10 (e) failure to deliver the Goods would give the Consignee the right to treat the Goods as lost.

5. Law and Jurisdiction

Disputes arising under this MT Bill of Lading shall be determined by the courts and in accordance with the law at the place where the MTO has his principal place of business.

II. PERFORMANCE OF THE CONTRACT

6. Methods and Routes of Transportation

(a) The MTO is entitled to perform the transport in any reasonable manner and by any reasonable means, methods and routes.

(b) In accordance herewith, for instance, in the event of carriage by sea, vessels may sail with or without pilots, undergo repairs, adjust equipment, drydock and tow vessels in all situations.

7. Optional Stowage

(a) Goods may be stowed by the MTO by means of containers, trailers, transportable tanks, flats, pallets, or similar articles of transport used to consolidate Goods.

(b) Containers, trailers, transportable tanks and covered flats, whether stowed by the MTO or received by him in a stowed condition, may be carried on or under deck without notice to the Merchant.

8. Delivery of the Goods to the Consignee

The MTO undertakes to perform or to procure the performance of all acts necessary to ensure Delivery of the Goods:

(i) when the MT Bill of Lading has been issued in a negotiable form "to bearer", to the person surrendering one original of the document; or

(ii) when the MT Bill of Lading has been issued in a negotiable form "to order", to the person surrendering one original of the document duly endorsed; or

(iii) when the MT Bill of Lading has been issued in a negotiable form to a named person, to that person upon proof of his identity and surrender of one original document; if such document has been transferred "to order" or in blank, the provisions of (ii) above apply.

9. Hindrances, etc. Affecting Performance

(a) The MTO shall use reasonable endeavours to complete the transport and to deliver the Goods at the place designated for Delivery.

(b) If at any time the performance of the Contract as evidenced by this MT Bill of Lading is or will be affected by any hindrance, risk, delay, difficulty or disadvantage of whatsoever kind and if by virtue of sub-clause 9 (a) the MTO has no duty to complete the performance of the Contract, the MTO (whether or not the transport is commenced) may elect to

(i) treat the performance of this Contract as terminated and place the Goods at the Merchant's disposal at any place which the MTO shall deem safe and convenient; or

(ii) deliver the Goods at the place designated for Delivery.

(c) If the Goods are not taken Delivery of by the Merchant within a reasonable time after the MTO has called upon him to take Delivery, the MTO shall be at liberty to put the Goods in safe custody on behalf of the Merchant at the latter's risk and expense.

(d) In any event the MTO shall be entitled to full freight for Goods received for transportation and additional compensation for extra costs resulting from the circumstances referred to above.

III. LIABILITY OF THE MTO

10. Basis of Liability

(a) The responsibility of the MTO for the Goods under this Contract covers the period from the time the MTO has taken the Goods into his charge to the time of their Delivery.

(b) Subject to the defences set forth in Clauses 11 and 12, the MTO shall be liable for loss of or damage to the Goods as well as for delay in Delivery, if the occurrence which caused the loss, damage or delay in Delivery took place while the Goods were in his charge as defined in sub-clause 10 (a), unless the MTO proves that no fault or neglect of his own, his servants or agents or any other person referred to in sub-clause 10 (c) has caused or contributed to the loss damage or delay in Delivery.

However, the MTO shall only be liable for loss following from delay in Delivery if the Consignor has made a written declaration of interest in timely Delivery which has been accepted in writing by the MTO.

(c) The MTO shall be responsible for the acts and omissions of his servants or agents, when any such servant or agent is acting within the scope of his employment, or of any other person of whose services he makes use for the performance of the Contract, as if such acts and omissions were his own.

(d) Delay in Delivery occurs when the Goods have not been delivered within the time expressly agreed upon or, in the absence of such agreement, within the time which it would be reasonable to require of a diligent MTO, having regard to the circumstances of the case.

(e) If the Goods have not been delivered within ninety (90) consecutive days following the date of Delivery determined according to Clause 10 (d) above, the claimant may, in the absence of evidence to the contrary, treat the Goods as lost.

11. Defences for Carriage by Sea or Inland Waterways

Notwithstanding the provisions of Clause 10 (b), the MTO shall not be responsible for loss, damage or delay in Delivery with respect to Goods carried by sea or inland waterways when such loss, damage or delay during such carriage results from:

(i) act, neglect or default of the master, mariner, pilot or the servants of the Carrier in the navigation or in the management of the vessel;

(ii) fire, unless caused by the actual fault or privity of the Carrier;

(iii) the causes listed in the Hague-Visby Rules article 4.2 (c) to (p);

however, always provided that whenever loss or damage has resulted from unseaworthiness of the vessel, the MTO can prove that due diligence has been exercised to make the vessel seaworthy at the commencement of the voyage.

12. Limitation of Liability

(a) Unless the nature and value of the Goods have been declared by the Consignor before the Goods have been taken in charge by the MTO and inserted in the MT Bill of Lading, the MTO shall in no event be or become liable for any loss of or damage to the Goods in an amount exceeding:

(i) when the Carriage of Goods by Sea Act of the United States of America, 1936 (US COGSA) applies USD 500 per package or customary freight unit; or

(ii) when any other law applies, the equivalent of 666.67 SDR per package or unit or two SDR per kilogramme of gross weight of the Goods lost or damaged, whichever is the higher.

(b) Where a container, pallet or similar article of transport is loaded with more than one package or unit, the packages or other shipping units enumerated in the MT Bill of Lading as packed in such article of transport are deemed packages or shipping units. Except as aforesaid, such article of transport shall be considered the package or unit.

(c) Notwithstanding the above-mentioned provisions, if the Multimodal Transport does not, according to the Contract, include carriage of Goods by sea or by inland waterways, the liability of the MTO shall be limited to an amount not exceeding 8.33 SDR per kilogramme of gross weight of the Goods lost or damaged.

(d) In any case, when the loss of or damage to the Goods occurred during one particular stage of the Multimodal Transport, in respect of which an applicable international convention or mandatory national law would have provided another limit of liability if a separate contract of carriage had been made for that particular stage of transport, then the limit of the MTO's liability for such loss or damage shall be determined by reference to the provisions of such convention or mandatory national law.

(e) If the MTO is liable in respect of loss following from delay in Delivery, or consequential loss or damage other than loss of or damage to the Goods, the liability of the MTO shall be limited to an amount not exceeding the equivalent of the freight under the Multimodal Transport Contract for the Multimodal Transport.

(f) The aggregate liability of the MTO shall not exceed the limits of liability for total loss of the Goods.

(g) The MTO is not entitled to the benefit of the limitation of liability if it is proved that the loss, damage or delay in Delivery resulted from a personal act or omission of the MTO done with the intent to cause such loss, damage or delay, or recklessly and with knowledge that such loss, damage or delay would probably result.

13. Assessment of Compensation

(a) Assessment of compensation for loss of or damage to the Goods shall be made by reference to the value of such Goods at the place and time they are delivered to the Consignee or at the place and time when, in accordance with the Multimodal Transport Contract, they should have been so delivered.

(b) The value of the Goods shall be determined according to the current commodity exchange price or, if there is no such price, according to the current market price or, if there is no commodity exchange price or current market price, by reference to the normal value of Goods of the same kind and quality.

14. Notice of loss of or Damage to the Goods

(a) Unless notice of loss of or damage to the Goods, specifying the general nature of such loss or damage, is given in writing by the Consignee to the MTO when the Goods are handed over to the Consignee, such handing over is prima facie evidence of the Delivery by the MTO of the Goods as described in the MT Bill of Lading.

(b) Where the loss or damage is not apparent, the same prima facie effect shall apply if notice in writing is not given within six consecutive days after the day when the Goods were handed over to the Consignee.

15. Defences and Limits for the MTO, Servants, etc.

(a) The provisions of this Contract apply to all claims against the MTO relating to the performance of the Multimodal Transport Contract, whether the claim be founded in contract or in tort.

(b) The Merchant undertakes that no claim shall be made against any servant, agent or other persons whose services the MTO has used in order to perform the Multimodal Transport Contract and if any claim should nevertheless be made, to indemnify the MTO against all consequences thereof.

(c) However, the provisions of this Contract apply whenever claims relating to the performance of the Multimodal Transport Contract are made against any servant, agent or other person whose services the MTO has used in order to perform the Multimodal Transport Contract, whether such claims are founded in contract or in tort. In entering into this Contract, the MTO, to the extent of such provisions, does so not only on his own behalf but also as agent or trustee for such persons. The aggregate liability of the MTO and such persons shall not exceed the limits in Clause 12.

IV. DESCRIPTION OF GOODS

16. MTO's Responsibility

The information in the MT Bill of Lading shall be prima facie evidence of the taking in charge by the MTO of the Goods as described by such information unless a contrary indication, such as "shipper's weight, load and counts", "shipper-packed container" or similar expressions, have been made in the printed text or superimposed on the document. Proof to the contrary shall not be admissible when the MT Bill of Lading has been transferred, or the equivalent electronic data interchange message has been transmitted to and acknowledged by the Consignee who in good faith has relied and acted thereon.

17. Consignor's Responsibility

(a) The Consignor shall be deemed to have guaranteed to the MTO the accuracy, at the time the Goods were taken in charge by the MTO, of all particulars relating to the general nature of the Goods, their marks, number, weight, volume and quantity and, if applicable, to the dangerous character of the Goods as furnished by him or on his behalf for insertion in the MT Bill of Lading.

(b) The Consignor shall indemnify the MTO for any loss or expense caused by inaccuracies in or inadequacies of the particulars referred to above.

(c) The right of the MTO to such indemnity shall in no way limit his liability under the Multimodal Transport Contract to any person other than the Consignor.

(d) The Consignor shall remain liable even if the MT Bill of Lading has been transferred by him.

18. Return of Containers

(a) Containers, pallets or similar articles of transport supplied by or on behalf of the MTO shall be returned to the MTO in the same order and condition as when handed over to the Merchant, normal wear and tear excepted, with interiors clean and within the time prescribed in the MTO's tariff or elsewhere.

(b) (i) The Consignor shall be liable for any loss of, damage to, or delay, including demurrage, of such articles, incurred during the period between handing over to the Consignor and return to the MTO for carriage.

(ii) The Consignor and the Consignee shall be jointly and severally liable for any loss of, damage to, or delay, including demurrage, of such articles, incurred during the period between handing over to the Consignee and return to the MTO.

19. Dangerous Goods

(a) The Consignor shall comply with all internationally recognised requirements and all rules which apply according to national law or by reason of international convention, relating to the carriage of Goods of a dangerous nature, and shall in any event inform the MTO in writing of the exact nature of the danger before Goods of a dangerous nature are taken in charge by the MTO and indicate to him, if need be, the precautions to be taken.

(b) If the Consignor fails to provide such information and the MTO is unaware of the dangerous nature of the Goods and the necessary precautions to be taken and if, at any time, they are deemed to be a hazard to life or property, they may at any place be unloaded, destroyed or rendered harmless, as circumstances may require, without compensation and the Consignor shall be liable for all loss, damage, delay or expenses arising out of their being taken in charge, or their carriage, or of any service incidental thereto.

The burden of proving that the MTO knew the exact nature of the danger constituted by the carriage of the said Goods shall rest upon the person entitled to the Goods.

(c) If any Goods shipped with the knowledge of the MTO as to their dangerous nature shall become a danger to the vessel or cargo, they may in like manner be landed at any place or destroyed or rendered innocuous by the MTO without liability on the part of the MTO except to General Average, if any.

20. Consignor-packed Containers, etc.

(a) If a container has not been filled, packed or stowed by the MTO, the MTO shall not be liable for any loss of or damage to its contents and the Consignor shall indemnify any loss or expense incurred by the MTO if such loss, damage or expense has been caused by:

(i) negligent filling, packing or stowing of the container;

(ii) the contents being unsuitable for carriage in container; or

(iii) the unsuitability or defective condition of the container unless the container has been supplied by the MTO and the unsuitability or defective condition would not have been apparent upon reasonable inspection at or prior to the time when the container was filled, packed or stowed.

(b) The provisions of sub-clause (a) of this Clause also apply with respect to trailers, transportable tanks, flats and pallets which have not been filled, packed or stowed by the MTO.

(c) The MTO does not accept liability for damage due to the unsuitability or defective condition of reefer equipment or trailers supplied by the Merchant.

V. FREIGHT AND LIEN

21. Freight

(a) Freight shall be deemed earned when the Goods have been taken into charge by the MTO and shall be paid in any event.

(b) The Merchant's attention is drawn to the stipulations concerning currency in which the freight and charges are to be paid, rate of exchange, devaluation and other contingencies relative to freight and charges in the relevant tariff conditions. If no such stipulation as to devaluation exists or is applicable the following provision shall apply:

If the currency in which freight and charges are quoted is devalued or revalued between the date of the freight agreement and the date when the freight and charges are paid, then all freight and charges shall be automatically and immediately changed in proportion to the extent of the devaluation or revaluation of the said currency. When the MTO has consented to payment in other currency than the above mentioned currency, then all freight and charges shall - subject to the preceding paragraph - be paid at the highest selling rate of exchange for banker's sight draft current on the day when such freight and charges are paid. If the banks are closed on the day when the freight is paid the rate to be used will be the one in force on the last day the banks were open.

(c) For the purpose of verifying the freght basis the MTO reserves the right to have the contents of containers, trailers or similar articles of transport inspected in order to ascertain the weight, measurement, value, or nature of the Goods. If on such inspection it is found that the declaration is not correct, it is agreed that a sum equal either to five times the difference between the correct freight and the freight charges or to double the correct freight less the freight charges, whichever sum is the smaller, shall be payable as liquidated damages to the MTO notwithstanding any other sum having been stated on this MT Bill of Lading as the freight payable.

(d) All dues, taxes and charges levied on the Goods and other expenses in connection therewith shall be paid by the Merchant.

22. Lien

The MTO shall have a lien on the Goods for any amount due under this Contract and for the costs of recovering the same, and may enforce such lien in any reasonable manner, including sale or disposal of the Goods.

VI. MISCELLANEOUS PROVISIONS

23. General Average

(a) General Average shall be adjusted at any port or place at the MTO's option, and to be settled according to the York-Antwerp Rules 1994, or any modification thereof, this covering all Goods, whether carried on or under deck. The New Jason Clause as approved by BIMCO to be considered as incorporated herein.

(b) Such security including a cash deposit as the MTO may deem sufficient to cover the estimated contribution of the Goods and any salvage and special charges thereon, shall, if required, be submitted to the MTO prior to Delivery of the Goods.

24. Both-to-Blame Collision Clause

The Both-to-Blame Collision Clause as adopted by BIMCO shall be considered incorporated herein.

25. U.S. Trade

In case the Contract evidenced by this MT Bill of Lading is subject to U.S COGSA, then the Provisions stated in said Act shall govern before loading and after discharge and throughout

This computer generated form is printed by authority of BIMCO. Any insertion or deletion to the form must be clearly visible. In event of any modification being made to the preprinted text of this document, which is not clearly visible, the original BIMCO approved document shall apply. BIMCO assume no responsibility for any loss or damage caused as a result of discrepancies between the original BIMCO document and this document.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 3

Υποδείγματα Δηλωτικών Εγγράφων.

Γενικό Δηλωτικό

IMO General Declaration

☐ Arrival ☐ Departure

1.1 Name and type of ship 1.2 IMO number 1.3 Call sign		2. Port of arrival/departure	3. Date - time of arrival/departure
4. Flag State of ship	5. Name of master	6. Last port of call/Next port of call	
7. Certificate of registry (Port; date; number)		8. Name and contact details of ship's agent	
9. Gross tonnage	10. Net tonnage		
11. Position of the ship in the port (berth or station)			
12. Brief particulars of voyage (previous and subsequent ports of call; underline where remaining cargo will be discharged)			
13. Brief description of the cargo			
14. Number of crew (incl. master)	15. Number of passengers	16. Remarks	
Attached documents (indicate number of copies)			
17. Cargo Declaration	18. Ship's Stores Declaration		
19. Crew List	20. Passenger List	21. The ship's requirements in terms of waste and residue reception facilities	
22. Crew's Effects Declaration*	23. Maritime Declaration of Health*		

24. Date and signature by master, authorized agent or officer

For official use

Δηλωτικό Φορτίου

IMO Cargo Declaration

		☐ Arrival	☐ Departure	Page No.
	1.1 Name and type of ship 1.2 IMO number 1.3 Call sign	2. Port where report is made		
	3. Flag State of ship	4. Name of master	5. Port of loading/Port of discharge	
B/L No.*	6. Marks and Nos.	7. Number and kind of packages; description of goods or, if available, the HS code	8. Gross weight	9. Measurement

Convention on Facilitation of International Maritime Traffic

IMO FAL Form 2

10. Date and signature by master, authorized agent or officer

* Transport document No.

Also state original ports of shipment in respect to goods shipped on multimodal transport document or through bills of lading.

Δηλωτικό Πληρώματος

IMO Crew's Effects Declaration

							Page No.
	1.1 Name and type of ship 1.2 IMO number 1.3 Call sign		2. Effects ineligible for relief from customs duties and taxes or subject to prohibitions or restrictions*				
	3. Flag State of ship						
	4. No. 5. Family name, given names	6. Rank or rating					7. Signature
IMO FAL Form 4							

Convention on Facilitation of International Maritime Traffic

8. Date and signature by master, authorized agent or officer

* e.g. wines, spirits, cigarettes, tobacco etc.

Δηλωτικό Αποθήκης

IMO Ship's Stores Declaration

			☐ Arrival ☐ Departure	Page No.
1.1 Name and type of ship 1.2 IMO number 1.3 Call sign			2. Port of arrival/ departure	3. Date of arrival/ departure
4. Flag State of ship			5. Last port of call/Next port of call	
6. Number of persons on board.	7. Period of stay		8. Place of storage	
9. Name of article		10. Quantity	11. Official use	

12. Date and signature by master, authorized agent or officer

Convention on Facilitation of International Maritime Traffic

IMO FAL Form 3

Δηλωτικό Επικίνδυνων Φορτίων

Dangerous Goods Manifest

PAGE NUMBER (e.g. 5 of 7)

(As required by SOLAS 74, chapter VII, regulation 4.5 and 7-2.2, MARPOL 73/78, Annex III, regulation 4(3) and chapter 5.4, paragraph 5.4.3.1 of the IMDG Code)

NAME OF SHIP IMO NUMBER FLAG STATE OF SHIP MASTER'S NAME

VOYAGE REFERENCE PORT OF LOADING PORT OF DISCHARGE SHIPPING AGENT

CALL SIGN

BOOKING/ REFERENCE NUMBER	MARKS & NUMBERS CONTAINER ID. NO(s). VEHICLE REG. NO(s).	NUMBER AND KIND OF PACKAGES	PROPER SHIPPING NAME	CLASS	UN NUMBER	PACKING GROUP	SUBSIDIARY RISK(S)	FLASH -POINT (IN C,c.c.)	MARINE POLLUTANT	MASS (kg) GROSS/NET	EmS	STOWAGE POSITION ON BOARD

AGENT'S SIGNATURE _____ MASTER'S SIGNATURE _____

PLACE AND DATE _____ PLACE AND DATE _____

IMO FAL FORM 7

ΕΥΡΕΤΗΡΙΟ

Α

Αγορά γενικών φορτίων 40
Αγορά δεξαμενοπλοίων 40
Αγορά ειδικών φορτίων 40
Αγορά ελευθέρων φορτηγών πλοίων 21
Αγορά μισθώσεων γυμνού πλοίου 41
Αγορά ναυλώσεων ταξιδιού 41
Αγορά πλοίων μεταφοράς χύδην φορτίων 40
Αγορά πλοίων τακτικών γραμμών 21
Αγορά συμβολαίων εργολαβικής μεταφοράς 41
Αγορά των πλοίων Ro-Ro 41
Αγορά των πλοίων εμπορευματοκιβωτίων 40
Αγορά χρονοναυλώσεων 41
Αγορά χύδην ξηρού φορτίου 39
Αγορά χύδην υγρού φορτίου 39
Άμεσο κόστος 89
Αμοιβές και έξοδα του πληρώματος 62
Ανάκαμψη 43
Αναλώσιμα 63
Άνεση 8
Άνθρακας 10
Ανοικτά νηολόγια 70
Ανώνυμη εταιρεία 57
Αξία του νερού 63
Αξία των καυσίμων και των λιπαντικών 63
Αξιοπιστία 8
Απαιτήσεις 54
Απαιτήσεις του φορτίου 68
Απόδεση 68
Αποσβέσεις 62
Αποστάσεις 37
Αργό πετρέλαιο 8
Αριθμός ελάχιστου απαιτούμενου πληρώματος 64
Αριθμός των παροπλισμένων πλοίων 37
Αριθμός των πρωτοτύπων φορτωτικών 27
Αρχική αγορά 63
Ασφάλεια 8, 72
Ασφάλεια Αστικής Ευθύνης έναντι Τρίτων 54
Ασφάλεια Γάστρας και Μηχανών 54
Ασφάλεια Κινδύνων Πολέμου 54
Ασφάλιση για απώλεια μισθώματος 66
Ασφάλιση ναύλου 66
Ασφάλιστρα πλοίου 62
Ατελής ανταγωνισμός 42
Ατομικές επιχειρήσεις 56
Aframax 40
Aframax Index 49
Antipollution Vessel 21

Β

Βεβαίωση αποδοχής της συμφωνίας 27
Βραχυπρόθεσμη περίοδος 59
Βωξίτης – αλουμίνα 11
Baltic Capesize Index (BCI) 48
Baltic Clean Tanker Index (BCTI) 49
Baltic Dirty Tanker Index (BDTI) 49
Baltic Dry Index (BDI) 46, 47
Baltic Exchange 46
Baltic Freight Index (BFI) 46
Baltic Handy Index (BHI) 48
Baltic Handymax Index (BHMI) 48
Baltic International Freight Futures Exchange (BIFFEX) 48
Baltic International Tanker Routes (BITR) 49
Baltic Panamax Index (BPI) 48
Bulk Bauxite Carrier 17
Bulk Carriers 17
Bulk Cement Carrier 17
Bulk Oil Carrier 20
Bulk Salt Carrier 17
Bulk Sugar Carrier 17
Bunkering Tanker 17

Γ, C

Γενικά ξηρά φορτία 7
Γενικά φορτία 8
Cable Laying Vessel 21
Capesize 40
Cellular Ships with Ro-Ro Capability 41
CFR 45
Chemical Tanker 17
CIF 45
CIP 45
Container Ship 19
Container/Pallet Ship 20
Container/Ro-Ro/Lo-Lo/General Cargo/Break Bulk Cargo 20
CPT 45
Cross trading 40
Cruise Liner 20

Δ, D

Δαπάνες καυσίμων στην κύρια μηχανή 64
Δαπάνες καυσίμων των βοηθητικών μηχανών 64, 65

Δασμοί 3
Δεξαμενισμοί 53
Δεξαμενόπλοια 17, 30
Δεύτερα ναυλόγια (βλ. Διεθνή ναυλόγια)
Δηλωτικό του φορτίου 28
Δημητριακά 10
Διακυμάνσεις της παγκόσμιας οικονομίας 37
Διάλυση 37
Διανυόμενη απόσταση 39
Διαχείριση 56
Διαχειρίστριες Εταιρείες 51
Διεθνείς εμπορικές σχέσεις 4
Διεθνείς Εμπορικοί Όροι 43
Διεθνή ναυλόγια 70
Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός 8
Διεξαγωγή του παγκόσμιου εμπορίου 37
Διευθέτηση 68
Δικαιώματα διελεύσεως διωρύγων, πορθμείων 67
Δικαιώματα πλευρίσεως 67
Διπλά ναυλόγια (βλ. Παράλληλα ναυλόγια)
Διπλή ναυλόγηση (βλ. Παράλληλη ναυλόγηση)
Δρομολόγια μεταξύ λιμένων μικρότερης αποστάσεως 26
DAF 45
DDP 46
DDU 46
DEQ 46
DES 45
Drilling Vessel 21

Ε

Έγγραφο Εθνικότητας 69
Εγγυητική τραπέζης 27
Ειδικά φορτία 8, 24
Ειδικές επιθεωρήσεις 53
Ειδικές υπηρεσίες 20
Ειδική Ανώνυμη Ελληνική Ναυτική Εταιρεία (Ε.Α.Ν.Ε.) 57
Ειδική Ανώνυμη Ναυτική Εταιρεία του νόμου 959/79 57
Εκτίμηση του κόστους του ταξιδιού 67
Εκφόρτωση 68
Έλεγχοι Λιμενικών Αρχών 72
Ελεύθερα φορτηγά πλοία 21
Εμπορευματοκιβώτια 24, 25
Ενοικίαση εξοπλισμού 68
Έξοδα διοικήσεως 62
Έξοδα προσδέσεως και απάρσεως ή μετακινήσεως 67
Έξοδα συντηρήσεως και επισκευής 62
Έξοδα ταξιδιού 63
Επιβατηγά με εναλλακτικές χρήσεις 20
Επιβατηγά πλοία 19, 32
Επιβολή νόμων 72
Επιθεωρήσεις 53, 63
Επικίνδυνα φορτία 8
Επιστολή Αποζημιώσεως 27
Εταιρική επιχείρηση 56
EXW 44

F

FAS 44
FCA 45
Fish Carrier 19
Flat Rate (βλ. Worldscale 100)
FOB 45
Fully cellular containerships 40

G

Gross terms 68

Ζ

Ζήτηση χωρητικότητας 35, 36, 38

Η

Ημερομηνία υπογραφής ποσότητας φορτίου από τον Πλοίαρχο 27
Handysize 40
Hub-and-spoke 62

Θ

Θαλάσσιες λεωφόροι 9

Ι

Icebreaker 21
Incinerator and Waste Disposal 21
Incoterms 43, 44
Incoterms κατηγορίας C 45
Incoterms κατηγορίας D 45
Incoterms κατηγορίας F 44
Incoterms κατηγορίας E 44
International Commercial Terms 43
International Tanker Freight Index Limited (ITFL) 50

Κ

Καθαρισμός της γάστρας 65
Κατάρρευση 43
Καύσιμα και λιπαντικά 63
Κλασικά φορτηγά πλοία γενικού φορτίου 24
Κορύφωση 43
Κόστος 8, 72
Κόστος αποσβέσεως 61
Κόστος προετοιμασίας των αμπαριών 68
Κόστος ταξιδιού 63
Κόστος φορτώσεως του φορτίου 68
Κόστος χειρισμού του φορτίου 68

Λ

Λάντζα 67
Λειτουργικό κόστος 63
Λιανικό εμπόριο 2
Λιμένας νηολογήσεως 69
Λιμένες που προσεγγίζει το πλοίο 39
Λιμένες φορτώσεως και εκφορτώσεως 27
Λιμενικά τέλη 67
Λογιστήριο 54
Λοιπά υγρά φορτία 8
Liner terms 68
Liquified Natural Gas – LNG Carrier 18
Liquified Petroleum Gas – LPG Carrier 18
Lo-Lo Ships 19

Μ

Μακροπρόθεσμη περίοδος 59
Μεταβλητό κόστος 59, 62, 63
Μεταφερόμενο φορτίο 20
Μικρό ναυτιλιακό κεφάλαιο 57
Μοναδοποιημένα φορτία 24
Μοναδοποίηση 24
Μονοπωλιακή αγορά 42
Μονοπωλιακός ανταγωνισμός 42
Μπάλες φορτίου 25
Multi-purpose containerships 41

Ν

Ναυλοδείκτες 46
Ναυλοδείκτες ξηρού φορτίου 46
Ναυλοδείκτες που αφορούν σε πλοία μεταφοράς ξηρού φορτίου 46
Ναυλοδείκτες που αφορούν σε πλοία μεταφοράς υγρού φορτίου 46
Ναυλοδείκτες υγρού φορτίου 46
Ναύλωση γυμνού πλοίου 23, 70
Ναύλωση κατά ταξίδι 23
Ναυτιλία γραμμών 21
Ναυτιλία ελευθέρων φορτηγών πλοίων 12, 21
Ναυτιλία τακτικών γραμμών 12
Ναυτιλιακά έξοδα 59
Ναυτιλιακές συνδιασκέψεις 26
Ναυτιλιακή Εταιρεία (Ν.Ε.) 51
Ναυτιλιακοί κύκλοι 42
Νέες ναυπηγήσεις 37
Νηογνώμονες 53
Νηολόγηση 69
Νηολόγιο 69
Νησιωτικός χαρακτήρας 33
Νομικό Τμήμα – Τμήμα Ασφαλίσεων και Ασφαλιστικών Απαιτήσεων 54

Ξ

Ξηρά συσκευασμένα φορτία 8
Ξηρά φορτία 7

Ο

Όγκος του παγκόσμιου στόλου 37
Οικονομίες εμπειρίας 62
Οικονομίες κλίμακας 56, 61
Οικονομίες πεδίου δράσεως 62
Οικονομίες πυκνότητας 62
Οικονομική ανάπτυξη 36
Ολιγοπωλιακή αγορά 42
Όνομα του παραλήπτη και φορτωτή 27
Όνομα του πλοίου 27
Οργανώσεις και απασχόληση 72
Όροι που συμφωνήθηκαν για τη μεταφορά 27
Oceanographic Vessel 21
Ore Brasil 17
Ore/Bulk/Oil 20
Ore/Coal Carrier 20

Π, Ρ

Παλέτες 25
Παράγωγα διυλίσεως του πετρελαίου 8
Παραδοσιακά εθνικά νηολόγια 70
Παραλαβή 8
Παράλληλα νηολόγια 70
Παράλληλη νηολόγηση 70
Περιορισμοί 72
Πιστοποιητικό Νηολογήσεως 69
Πλοηγικά δικαιώματα 67
Πλοία γενικού φορτίου 18
Πλοία γενικού φορτίου με εναλλακτικές χρήσεις 20
Πλοία με εναλλακτικές λύσεις 20
Πλοία μεταφοράς Ε/Κ τακτικών δρομολογίων 24
Πλοία χύδην ξηρού φορτίου 17
Πλοία χύδην υγρού φορτίου 17
Πλοία χύδην φορτίου με εναλλακτικές χρήσεις 20
Πλοιοκτήτρια εταιρεία 51
Ποιότητα 8
Ποιοτικά χαρακτηριστικά 42
Πολιτική Επανδρώσεως 64
Ποντοπόρα δρομολόγια 26
Πραγματικό σταθερό κόστος 63
Πρακτορειακά δικαιώματα 68
Πρόβλεψη εκμεταλλεύσεως 63
Πρόσδεση 68
Προσφορά χωρητικότητας 37, 38
Πρότυπα ασφάλειας 72
Προϋπολογιστικό σταθερό κόστος 63
Panamax 40
Passenger Vessel 20

Passenger/Cargo 20
Passenger/Container 20
Pipe Carrier 21
Pipe Laying Barge 21
Product Carriers 40

P, R

Ραδιοεπικοινωνίες 63
Ρυμουλκικά δικαιώματα 67
Refrigerated Vessel 19
Repair Ship 21
Ro-Ro Ships 19
Ro-Ro/Container Ship 20
Ro-Ro/Passenger 20

Σ, S

Σημαίες ευκαιρίας (βλ. Ανοικτά νηολόγια)
Σημαίες ευκολίας (βλ. Ανοικτά νηολόγια)
Σιδηρομετάλλευμα 10
Σταθερό κόστος 59, 62
Στοιβασία 68
Συμβόλαιο εργολαβικής μεταφοράς φορτίων 23
Συμπληρωματική εισφορά 66
Συμπλοιοκτησία 57
Συμφέροντα του φορτίου 68
Συνέπεια 8
Συνολικό κόστος 62, 64
Συντελεστής στοιβασίας 22
Salvage Vessel 21
Special Purpose Carrier 21
Suezmax 40

T

Τακτικές θαλάσσιες υπηρεσίες 25
Ταχύτητα 8, 37
Τεχνικό τμήμα 53
Τεχνολογική πρόοδος 61
Τιμή του ναύλου 27
Τίτλος ιδιοκτησίας 27
Τμήμα Επιχειρησιακής Λειτουργίας των Πλοίων 53
Τμήμα ναυλώσεων 52
Τμήμα Οικονομικής Διευθύνσεως 54
Τμήμα Πληρωμάτων 54
Τμήμα Προμηθειών 53
Τουριστικοί λόγοι 33
Τρέχουσα αξία 63
Τρόπος πληρωμής του ναύλου 27
Τροφοδοσία 63
Τυχαία γεγονότα 37
Tanker Ships (βλ. δεξαμενόπλοια) 17
Train/Vehicle Ferry 20
Tug/Fire Float 21

Y

Υγρά φορτία 8
Υγροποιημένα αέρια 8
Υπηρεσιακή ταχύτητα 39
Υπηρεσίες βοηθητικής ναυτιλίας 20
Υπογραφή του Πλοιάρχου 27
Ύφεση 43

Φ

Φορτία ειδικής μεταχειρίσεως 8
Φορτία ελεγχόμενης θερμοκρασίας 24
Φορτία ψύξεως και καταψύξεως 24
Φόρτωση 68
Φορτωτική 27

X

Χημικά φορτία 8
Χονδρικό εμπόριο 2
Χρεολύσια 63
Χρηματοδότηση 72
Χρησιμοποίηση του πλοίου 61
Χρονοναύλωση 23
Χρονοναύλωση του πλοίου 66
Χρόνος 61
Χύδην ξηρά φορτία 7
Χωρητικότητα 8

V

Vehicle Carrier 19

W

Water Tanker 17
Wine Tanker 17
Worldscale 100 50
World-Scale 49
Worldscale Index 52
WS Flat (βλ. Worldscale 100)

ΕΝΔΕΙΚΤΙΚΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Ελληνική

Γ.Π. Βλάχος - Ελ. Γεωργαντόπουλος, *Ναυτιλιακή Οικονομική*, εκδ. Τζέι & Τζέι Ελλάς, Πειραιάς 2003.

Γ.Π. Βλάχος, *Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική*, Εκδόσεις Σταμούλη, Αθήνα 2007.

Γ.Π. Βλάχος, *«Ναυτιλιακή Οικονομία»*, Εκδόσεις Σταμούλης, 2011, σελ.42.

Θ. Γκαμαλέτσος, *Θεωρητική Οικονομική*, εκδ. Α. Σταμούλη, Αθήνα 1988

Κ. Γκιζιάκης, Α. Παπαδόπουλος, Ε. Πλωμαρίτου, *Εισαγωγή στις Ναυλώσεις*, εκδ. Σταμούλη, Αθήνα 2002.

Α. Μ. Γουλιέλμος, *Management Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων*, εκδ. Σταμούλη, Αθήνα 2004.

Α. Μ. Γουλιέλμος, *Η Διοίκηση της Διαχείρισης και της Παραγωγής στις Ναυτιλιακές Επιχειρήσεις*, εκδ. Σταμούλη,
Αθήνα 2001.

Α. Μ. Γουλιέλμος, Ε. Σαμπράκος, *Ακτοπλοΐα και Ναυτιλία Μικρών Απ οστάσεων*, εκδόσεις Σταμούλη, Αθήνα 2002.

Κων/νος Καρδακάρης, *Ναυτιλιακή Λογιστική*, εκδ. ΙΩΝ-Έλλην, Αθήνα 2000.

Α. Μερίκας, *Σημειώσεις Ναυτιλιακής Λογιστικής,* Πανεπιστημιακές Σημειώσεις, Πανεπιστήμιο Πειραιώς 2007.

Β. Μεταξάς, *Αρχές Ναυτιλιακής Οικονομικής*, εκδ. Παπαζήση, Αθήνα 1988.

Χρήστου Β. Ναούμ, *Εισαγωγή στη Χρηματοοικονομική Λογιστική*, εκδ. Σταμούλη, Αθήνα 1994.

Ν. Πρωτοψάλτης, Σ. Π. Σαρακοστίδης, *Ελεγκτική Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων*, εκδ. Σταμούλη, Αθήνα 2003.

Ε. Σαμπράκος, *Εισαγωγή στην Οικονομική των Μεταφορών,* εκδ. Σταμούλη, Γ' έκδοση, Αθήνα 2013.

Ε. Σαμπράκος, *Ο Τομέας των Μεταφορών και οι Συνδυασμένες Εμπορευματικές Μεταφορές,* εκδ. Σταμούλη, Αθήνα 2008.

Ε. Σαμπράκος, *Αξιολόγηση Επενδύσεων στη Ναυτιλία,* Πανεπιστημιακές Σημειώσεις, Πανεπιστήμιο Πειραιώς 2006.

Σ. Σπάθη, *Σύγκριση των αεροπορικών και ακτοπλοϊκών επιβατικών μετακινήσεων στις γραμμές εσωτερικού: οικονομετρική εκτίμηση της ζήτησης*, Κέντρο Προγραμματισμού και Οικονομικών Ερευνών, Αθήνα 2005.

Ι. Χολέβα, *Ναυτιλιακή Λογιστική*, εκδ. Σμπίλιας, Αθήνα 1990.

Αγγλική

Clarksons Research (2015b). *Container Intelligence Monthly*. 17(12).

Clarksons Research (2016a). *Seaborne Trade Monitor*. 3(7).

Drewry, *Shipping Finance, A High Risk-Low Return Business?*, April 1996 p. 49.

International Monetary Fund (2015). *World Economic Outlook.* October.

ISL Shipping Statistics and Market Review (SSMR) Volume 60 - 2016.

J. E. Sloggett, «Shipping Finance», *Fairplay*, pp. 21-24, (1998).

Mac Conville, Economics of Maritime Transport, Theory and Practice ICS publications, 1999.

Palrizia Kem-Ferrettir Chairman IUMI Facts and Figures Committee, Head Marine - Swiss Re Coiporate Solutions.

Report on World Merchant Fleet and World Trade.

Shipping Statistics and Market Review, 2016, Volume 60 - No. 7.

Stopford Martin, Maritime Economics, S.E., Great Britain 1997.

UNCTAD (2015b). *Review of Maritime Transport,* 2015. United Nations publication. Sales No. E. 15.1 II D. 6. New York and Geneva.

UNCTAD (2016a). *Trade and Development Report,* 2016. United Nations publication. Sales No. E.16. II.D.5. New York and Geneva.

UNCTAD United Nations Coference on Trade and Development, *Review of Maritime Transport 2016*, New York and Geneva, 2016.

United States Department of the Interior and United States Geological Survey (2016). Mineral commodity summaries 2016. Available at http://minerals.usgs.gov/mineralsypubs/mcs/ (accessed 15 September 2016).
World Trade Organization (2014). *International Trade Statistics* 2014. Geneva.
World Trade Organization (2016). Trade growth to remain subdued in 2016 as uncertainties weigh on global demand. Press release 768. 7 April.

Ηλεκτρονικές Διευθύνσεις

- Συνδιάσκεψη των Ηνωμένων Εθνών για το εμπόριο και την Ανάπτυξη (United Nations Conference on Trade and Development): www.unctad.org
- Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής: www.yen.gr
- Γενική Γραμματεία Ε.Σ.Υ.Ε.: www.statistics.gr
- Παγκόσμιος Οργανισμός Εμπορίου (World Trade Organization): www.wto.org
- International Union of Marine Insurance: www.iumi.com
- Lloyd's Marine Intelligence Unit: www.lloydsmiu.com
- BP Global: www.bp.com
- International Maritime Organization: www.imo.org
- Δικτυακή Πύλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης: http://europa.eu

ΙΔΡΥΜΑ ΕΥΓΕΝΙΔΟΥ 1954

Η κύλιξ του Αρκεσίλα (565-560 π.Χ.).
Ο Αρκεσίλαος Β΄, βασιλιάς της Κυρήνης, επιτηρεί την συσκευασία και φόρτωση εμπορευμάτων.
Cabinet des Médailles, Εθνική Βιβλιοθήκη της Γαλλίας.

ISBN 978-960-337-141-0