

**ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ**



**ΣΧΟΛΗ ΝΑΥΠΗΓΩΝ ΜΗΧΑΝΟΛΟΓΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ  
ΤΟΜΕΑΣ ΜΕΛΕΤΗΣ ΠΛΟΙΟΥ & ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ  
ΕΡΓΑΣΤΗΡΙΟ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ**

**«ΠΗΓΕΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΗΣΗΣ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΑΓΟΡΑ ΚΑΙ ΑΝΑΠΤΥΞΗ  
ΠΡΟΤΥΠΟΥ ΕΝΗΜΕΡΩΤΙΚΟΥ ΔΕΛΤΙΟΥ»**

*Διπλωματική Εργασία*

ΑΝΑΣΤΑΣΟΠΟΥΛΟΥ ΖΩΗ

ΜΑΡΤΙΟΣ 2013

ΑΘΗΝΑ

**«ΠΗΓΕΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΗΣΗΣ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΑΓΟΡΑ ΚΑΙ ΑΝΑΠΤΥΞΗ  
ΠΡΟΤΥΠΟΥ ΕΝΗΜΕΡΩΤΙΚΟΥ ΔΕΛΤΙΟΥ»**

ΜΑΡΤΙΟΣ 2013

**Διπλωματική Εργασία**

**Σχολή Ναυπηγών Μηχανολόγων Μηχανικών**

Συγγραφέας: Αναστασοπούλου Ζωή

Τριμελής Επιτροπή: Λυρίδης Δημήτριος, Επίκουρος Καθηγητής Ε.Μ.Π. (επιβλέπων)

Ψαράυτης Χαρίλαος, Καθηγητής Ε.Μ.Π.

Βεντικός Νικόλαος, Επίκουρος Καθηγητής Ε.Μ.Π.

ΑΘΗΝΑ

## Ευχαριστίες

Κατ' αρχάς θα ήθελα να ευχαριστήσω ιδιαίτερα τον επιβλέποντα καθηγητή μου, κ. Λυρίδη Δημήτριο, για τις κατευθύνσεις, την υποστήριξη και τις πολύτιμες συμβουλές του, που έπαιξαν σημαίνοντα ρόλο στην εκπόνηση της παρούσας διπλωματικής εργασίας. Επιπλέον, επιθυμώ να απευθύνω τις ευχαριστίες μου στον Καθηγητή Ψαραύτη Χαρίλαο του οποίου οι διαλέξεις, στα πλαίσια των προπτυχιακών μαθημάτων που διδάσκει, με παρακίνησαν να εργαστώ περαιτέρω στην ερευνητική περιοχή των Θαλασσιών Μεταφορών, καθώς και για τη συνολική υποστήριξή του κατά τη φοίτησή μου. Θα ήθελα, συγχρόνως, να ευχαριστήσω τον Επίκουρο Καθηγητή Βεντίκο Νικόλαο για τις πολύτιμες συμβουλές και τη βοήθεια που μου προσέφερε κατά τη διάρκεια των σπουδών μου.

Επιθυμώ, επίσης, να εκφράσω τις ευχαριστίες μου στο Δρ Κοντόβα Χρήστο και τους φίλους μου που με την αμέριστη συμπαράστασή τους βοήθησαν ψυχολογικά κατά τη συγγραφή αυτής της διπλωματικής, καθώς και στο Δρ Ζαχαριουδάκη Παναγιώτη.

Τέλος, θα ήθελα να ευχαριστήσω την οικογένειά μου στην οποία και αφιερώνω την παρούσα εργασία. Τους γονείς μου και τον αδερφό μου Θοδωρή για την υποστήριξη, την καθοδήγηση και τη βοήθεια που μου προσέφεραν όλα αυτά τα χρόνια.

Ζωή Αναστασοπούλου

Μάρτιος 2013

# Περιεχόμενα

ΣΥΝΟΨΗ .....	5
ABSTRACT .....	7
ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΕΙΚΟΝΩΝ .....	8
ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΣΧΗΜΑΤΩΝ .....	8
ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ .....	9
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1 - ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....</b>	<b>10</b>
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2 – ΔΟΜΗ ΚΑΙ ΕΞΕΛΙΞΗ ΑΓΟΡΑΣ ΞΗΡΟΥ ΦΟΡΤΙΟΥ ΧΥΔΗΝ .....</b>	<b>20</b>
2.1 ΓΕΝΙΚΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΓΟΡΑ ΞΗΡΟΥ ΦΟΡΤΙΟΥ ΧΥΔΗΝ .....	20
2.1.1 ΣΥΝΤΟΜΗ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΦΟΡΤΗΓΩΝ ΠΛΟΙΩΝ (BULK CARRIERS) : ΔΟΜΗ, ΣΚΟΠΟΣ .....	21
2.1.2 ΓΕΝΙΚΟΙ ΤΥΠΟΙ BULK CARRIERS.....	23
2.1.3 ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΞΗΡΟΥ ΦΟΡΤΙΟΥ .....	26
2.1.3.1 ΚΥΡΙΑ ΞΗΡΑ ΦΟΡΤΙΑ (MAJOR) .....	26
2.1.3.2 ΔΕΥΤΕΡΕΥΟΝΤΑ ΞΗΡΑ ΦΟΡΤΙΑ (MINOR) .....	28
2.1.4 ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΕΠΙΡΡΟΗΣ ΚΑΙ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΗΣ ΑΓΟΡΑΣ .....	29
2.1.5 ΔΙΑΘΕΣΙΜΟΤΗΤΑ ΣΕ ΠΛΟΙΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΞΗΡΟΥ ΧΥΔΗΝ ΦΟΡΤΙΟΥ .....	32
2.1.6 ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ ΦΟΡΤΗΓΩΝ ΠΛΟΙΩΝ .....	33
2.1.7 ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΝΑΥΛΩΝ BULK CARRIERS .....	35
2.1.8 BALTIC DRY INDEX (ΔΕΙΚΤΗΣ ΑΓΟΡΑΣ ΞΗΡΟΥ ΦΟΡΤΙΟΥ).....	37
2.1.9 ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ ΠΑΡΑΓΩΓΑ, FFA' S .....	39
2.1.10 SPREADS .....	40
2.1.11 ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΓΟΡΑ ΦΟΡΤΗΓΩΝ ΠΛΟΙΩΝ .....	41
2.1.11.1 ΑΓΟΡΑ ΦΟΡΤΗΓΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΣΥΓΚΡΙΤΙΚΑ ΜΕ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΣΤΟΛΟ .....	41
2.1.11.2 ΑΝΑΛΥΣΗ ΣΤΑ ΠΛΑΙΣΙΑ ΤΟΥ ΣΤΟΛΟΥ ΤΩΝ ΦΟΡΤΗΓΩΝ ΠΛΟΙΩΝ .....	43
2.2 ΤΟ ΕΜΠΟΡΙΟ ΤΣΙΜΕΝΤΟΥ ΔΙΑ ΘΑΛΑΣΣΗΣ .....	50
2.2.1 ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΠΛΟΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΤΣΙΜΕΝΤΟΥ (CEMENT CARRIERS) .....	50
2.2.2 ΚΟΙΝΩΝΙΚΟΠΟΛΙΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ .....	52
2.2.3 ΓΕΝΙΚΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΓΟΡΑ ΤΣΙΜΕΝΤΟΥ .....	53
2.2.4 ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΝΑΥΛΩΝ ΣΤΗ ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ ΤΣΙΜΕΝΤΟΥ .....	56
2.2.5 ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΣ ΣΤΟΛΟΣ ΠΛΟΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΤΣΙΜΕΝΤΟΥ: ΔΙΑΡΘΡΩΣΗ, ΗΛΙΚΙΑ .....	59
2.2.6 ΒΑΣΙΚΕΣ ΕΜΠΟΡΙΚΕΣ ΖΩΝΕΣ ΤΣΙΜΕΝΤΟΥ .....	60
2.2.7 ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΓΟΡΑ ΠΛΟΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΤΣΙΜΕΝΤΟΥ .....	62
2.2.8 ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΠΑΡΑΓΩΓΗ ΤΣΙΜΕΝΤΟΥ .....	64
2.2.9 ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ ΜΕ ΤΗ ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΗ ΠΑΡΑΓΩΓΗ ΤΣΙΜΕΝΤΟΥ.....	68
2.2.9.1 LAFARGE .....	68
2.2.9.2 HOLCIM.....	70
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3 – ΠΗΓΕΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΣ .....</b>	<b>72</b>
3.1 CLARKSONS .....	72
3.2 PLATOU ASA .....	79
3.3 LLOYD'S LIST .....	84
3.4 BRAEMAR SEASCOPE LTD .....	85
3.5 MACQUARIE GROUP LIMITED .....	89
3.6 LORENTZEN & STEMOCO AS.....	92

<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4 – ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΠΡΟΤΥΠΟΥ ΕΝΗΜΕΡΩΤΙΚΟΥ ΦΥΛΛΑΔΙΟΥ</b> .....	<b>95</b>
4.1 ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΚΗ ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗ ΚΑΙ ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ .....	95
4.1.1 BRAEMAR SEASCOPE “WEEKLY CHARTERING REPORT” .....	96
4.1.2 ASTRUP FEARNLEY’S “WEEKLY CHARTERING REPORT” .....	97
4.1.3 ALLIED SHIPBROKING INC “SALE & PURCHASE WEEKLY GLANCE” .....	98
4.1.4 WEBERSEAS S.A. “WEEKLY MARKET REPORT” .....	99
4.1.5 GOLDEN DESTINY “WEEKLY MARKET REPORT” .....	100
4.1.6 SHIPTRADE SERVICES S.A. “WEEKLY SHIPPING MARKET REPORT” .....	100
4.1.7 INTERMODAL RESEARCH & VALUATION “WEEKLY MARKET REPORT” .....	102
4.1.8 ΠΛΑΤΟΥ “RS ΠΛΑΤΟΥ MONTHLY” .....	103
4.1.9 POTEN & PARTNERS “WEEKLY TANKER OPINION” .....	104
4.1.10 ALPHALINER “WEEKLY NEWSLETTER” .....	104
4.2 ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΠΡΟΤΥΠΟΥ ΕΝΗΜΕΡΩΤΙΚΟΥ ΦΥΛΛΑΔΙΟΥ .....	105
4.2.1 ΑΝΑΛΥΣΗ ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΗ ΔΟΜΗ ΚΑΙ ΤΟ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ .....	105
4.2.2 ΑΝΑΛΥΣΗ ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΗ ΜΟΡΦΗ .....	110
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5 – ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ &amp; ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ</b> .....	<b>114</b>
5.1 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ .....	114
5.2 ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ .....	115
<b>ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Α – ΠΑΡΑΘΕΣΗ ΠΡΟΤΥΠΟΥ ΕΝΗΜΕΡΩΤΙΚΟΥ ΦΥΛΛΑΔΙΟΥ</b> .....	<b>118</b>
<b>ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Β - ΠΙΝΑΚΕΣ</b> .....	<b>128</b>
<b>ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Γ – ΣΕΜΕΝΤΙΝΟΥ 2006</b> .....	<b>134</b>
<b>ΑΝΑΦΟΡΕΣ / REFERENCES</b> .....	<b>154</b>

## Σύνοψη

Σκοπός της παρούσας διπλωματικής εργασίας είναι η ανάλυση της αγοράς των bulk carriers (φορτηγών πλοίων) και των πλοίων μεταφοράς τσιμέντου, η μελέτη της αλληλεξάρτησής τους, των οικονομικών και στατιστικών στοιχείων που είναι απαραίτητο να γνωρίζει ο εκάστοτε ενδιαφερόμενος, ώστε να διαμορφώσει τα μελλοντικά επενδυτικά του σχέδια. Τέτοιου είδους στοιχεία αντλούνται από τις πηγές ναυτιλιακής πληροφόρησης, με βάση την εξειδίκευση της καθεμιάς, ούτως ώστε να αναπτυχθεί εν συνεχεία ένα πρότυπο ενημερωτικό φυλλάδιο για την ναυτιλιακή αγορά, με ιδιαίτερη έμφαση σε εκείνη των πλοίων μεταφοράς τσιμέντου. Λαμβάνοντας υπόψιν ότι έπειτα από τη βιβλιογραφική έρευνα που πραγματοποιήθηκε δε βρέθηκε κάτι αντίστοιχο, η ύπαρξη ενός τέτοιου δελτίου κρίνεται αναγκαία και ιδιαιτέρως χρήσιμη.

Η αγορά των πλοίων μεταφοράς τσιμέντου – αν και αποτελεί τμήμα της ναυλαγοράς charter - είναι ιδιαίτερα περιορισμένη σε σχέση με τον παγκόσμιο στόλο και χαρακτηριστικό παράδειγμα ολιγοπωλίου. Για το λόγο αυτό, οι εταιρείες που παρέχουν παρόμοιες αναλύσεις επικεντρώνονται στην ευρύτερη αγορά των φορτηγών χωρίς καμία συγκεκριμένη αναφορά στην εν λόγω αγορά. Η μελέτη της δομής της, η ανάλυση των ισχυουσών καταστάσεων και η προσπάθεια πρόβλεψης των μελλοντικών συνθηκών πραγματοποίησης του εμπορίου, παρουσιάζει ιδιαίτερο ενδιαφέρον για μια τόσο κλειστή και σύνθετη αγορά.

Η παρούσα διπλωματική παρουσιάζει επιπλέον πρακτικό ενδιαφέρον, καθώς υπαγορεύτηκε από τις ανάγκες της αγοράς. Η χρήση τέτοιων φυλλαδίων επιλέγεται από τους εμπλεκόμενους παράγοντες της παγκόσμιας ναυτιλιακής αγοράς για την ολοκληρωμένη και περιεκτική ενημέρωσή τους. Στόχος είναι η διαμόρφωση των επόμενων κινήσεών τους σε συνδυασμό πάντα με τον περιορισμένο διαθέσιμο χρόνο, αποφέροντας από την άλλη πλευρά κέρδη στις αντίστοιχες εταιρείες που τα παράγουν σε τακτική χρονική βάση.

Πιο συγκεκριμένα η δομή της διπλωματικής εργασίας έχει ως εξής:

- ❖ Στο πρώτο κεφάλαιο παρατίθενται πληροφορίες που χρειάζεται να τεθούν υπόψιν του αναγνώστη σε αρχική βάση. Γίνεται γενική αναφορά στο θέμα και παρατίθενται ορισμένα εισαγωγικά στοιχεία.
- ❖ Στο δεύτερο κεφάλαιο γίνεται περιγραφή της αγοράς ξηρού φορτίου χύδην, ενώ επικεντρωνόμαστε στην εξέλιξη της παγκόσμιας αγοράς τσιμέντου.

Αρχικά γίνεται μια ανάλυση της ευρύτερης ναυλαγοράς των φορτηγών έτσι ώστε να ακολουθήσει η ανάλυση της αγοράς των cement carriers. Και στις δύο περιπτώσεις, θεωρήθηκε χρήσιμο να γίνει αρχικά μια σύντομη αναφορά στο προϊόν το οποίο μεταφέρεται, αλλά και στο μεταφορικό μέσο και τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά των cement carriers. Αναφέρονται, επίσης, τα χαρακτηριστικά και οι παράγοντες επιρροής των δύο εν λόγω αγορών, ενώ παρουσιάζονται στατιστικά στοιχεία με στόχο τη βαθύτερη κατανόηση του τρόπου λειτουργίας τους.

- ❖ Στο τρίτο κεφάλαιο παρουσιάζονται ορισμένες από τις κυριότερες πηγές ναυτιλιακής πληροφόρησης. Πρόκειται για εξειδικευμένες εταιρείες που παρέχουν ναυτιλιακές πληροφορίες, χρηματοοικονομικά και στατιστικά στοιχεία στους εμπλεκόμενους φορείς που θεωρούνται απαραίτητα για τη διαμόρφωση μελλοντικών επενδυτικών σχεδίων και κατά συνέπεια των τάσεων της εκάστοτε επιμέρους αγοράς.
- ❖ Στο τέταρτο κεφάλαιο περιγράφεται το πρότυπο ενημερωτικό φυλλάδιο βάσει δύο κύριων αξόνων, του περιεχομένου και της μορφής. Για το λόγο αυτό, χρειάστηκε να γίνει βιβλιογραφική επισκόπηση. Μελετήθηκαν, δηλαδή, αντίστοιχα δελτία μερικών από τις μεγαλύτερες εταιρείες με αναγνωρισμένες υπηρεσίες στην παγκόσμια ναυτιλία. Παρουσιάζονται, οι κρίσεις και οι προτάσεις που προέκυψαν εξετάζοντάς τα, ενώ εν συνεχεία αναλύεται η δομή της πρότυπης έκθεσης ναυτιλιακής πληροφόρησης.
- ❖ Στο πέμπτο και τελευταίο κεφάλαιο συμπεριλαμβάνονται τα συμπεράσματα που μπορούν να εξαχθούν σχετικά με την πλέον κατάλληλη μορφή μιας πρότυπης ενημερωτικής ανάλυσης. Αναφέρονται, επίσης, ορισμένες επιπλέον προτάσεις για υλοποίηση στο μέλλον, καθώς και για περαιτέρω έρευνα.
- ❖ Στο παράρτημα Α, παρατίθεται το πρότυπο τριμηνιαίο ενημερωτικό φυλλάδιο που αναπτύχθηκε στα πλαίσια της παρούσας διπλωματικής εργασίας με γενικά στοιχεία για την παγκόσμια ναυτιλιακή αγορά και πιο εξειδικευμένα στη συνέχεια για εκείνη των πλοίων μεταφοράς τσιμέντου. Στη συνέχεια, παρουσιάζονται επιπλέον διαγράμματα σχετικά με την αγορά των φορτηγών πλοίων (βλ. Παράρτημα Β) και το εξειδικευμένο ναυλοσύμφωνο για τη μεταφορά τσιμέντου χύδην σύμφωνα με τη BIMCO (βλ. Παράρτημα Γ).

Στο τέλος, παρατίθεται η βιβλιογραφία.

## **Abstract**

The purpose of this thesis is to analyze the dry bulk market and the cement carrier market, their interdependence, the financial and statistical data – that are necessary for the stakeholders to know, so as to develop their future investment plans. Such information comes from shipping information sources, based on the expertise of each one in order to develop an ideal standard newsletter for the shipping market, placing special emphasis on that of cement carriers. Considering that after a literature survey nothing similar was found, the existence of such a document is necessary and very useful.

The cement carrier market- although being a part of the charter market - is very limited compared with the global fleet and illustrates oligopoly. For this reason, companies providing similar analysis focus on the wider market of bulk carriers without any specific references to this market. The study on its structure, the analysis of the current situation and the attempt to forecast futures trading conditions, is of particular interest for such a closed and complex market.

This thesis has an additional practical interest, as it has been dictated by the market needs. The use of such newsletters is being preferred by stakeholders of the global shipping market in order to get integrated and concise information. The aim is to decide on their next moves, always in combination with the limited time available, whereas bringing profits to the respective companies which produce them on a regular time basis.

**Index Terms:** bulk carrier market, cement carrier market, shipping information sources, newsletter



## Κατάλογος Εικόνων

Εικόνα 2.1: Capesize Bulk Carrier, 180000tons DWT, “Aquamarine”, Odense Maritime.....	21
Εικόνα 2.2: Supramax Bulk Carrier, Όψη Προφίλ, Κάτοψη Κύριου Καταστρώματος.....	22
Εικόνα 2.3: HUMBOLDT CURRENT ενώ προσεγγίζει λιμάνι.....	23
Εικόνα 2.4: Το ελληνικό φορτηγό πλοίο Captain Diamantis.....	23
Εικόνα 2.5: MV Berge Athene (225,200 DWT) .....	24
Εικόνα 2.6: Το John B. Aird διερχόμενο από το Κανάλι Welland.....	24
Εικόνα 2.7: Το SS Edmund Fitzgerald στον ποταμό St. Mary .....	25
Εικόνα 2.8: CHL Innovator ενώ φεύγει από το Gdansk.....	25
Εικόνα 2.9: Προφίλ cement carrier με ίδια φορτοεκφορτωτικά μέσα.....	50

## Κατάλογος Σχημάτων

Σχήμα 1.1: Κύριες διαδρομές παγκοσμίου θαλασσίου εμπορίου τσιμέντου και κλίνκερ .....	14
Σχήμα 1.2: Ελεύθερο εμπόριο και καμποτάζ στην αγορά τσιμέντου .....	16
Σχήμα 2.1: Διακύμανση ναύλων bulk carriers για ναύλωση μονού ταξιδιού .....	36
Σχήμα 2.2: Διακύμανση BDI για το έτος 2012.....	38
Σχήμα 2.3: Διακύμανση BDI από 1999 έως σήμερα (αριστερά) και για 2011- 2012 (δεξιά) .....	38
Σχήμα 2.4: Τιμές FFA’s για την αγορά bulk carriers .....	39
Σχήμα 2.5: Τιμές spreads για την αγορά bulk carriers .....	40
Σχήμα 2.6: Διαμόρφωση του παγκόσμιου στόλου για το έτος 2012.....	42
Σχήμα 2.7: Διαμόρφωση παραγγελιών ανά αγορά το 2012.....	46
Σχήμα 2.8: Παγκόσμιος στόλος bulk carriers ανά κατηγορία μεγέθους για το 2012.....	47
Σχήμα 2.9: Ηλικιακό προφίλ στόλου bulk carriers.....	48
Σχήμα 2.10: Νέες κατασκευές ανά έτος παράδοσης.....	49
Σχήμα 2.11: Διακύμανση κόστους κατασκευής bulk carriers(2001-2012).....	50
Σχήμα 2.12: Ανακυκλώσεις bulk carriers (2002-2011).....	48
Σχήμα 2.13: Διαμόρφωση στόλου bulk carriers σε ετήσια βάση (2002-2012).....	49
Σχήμα 2.14: Απεικόνιση θαλασσίου εμπορίου τσιμέντου και κλίνκερ .....	54
Σχήμα 2.15: Μέση τιμή ναύλου για ναύλωση μονού ταξιδιού με σύμβαση ενός έτους.....	58
Σχήμα 2.17: Εμπορικές ζώνες δραστηριοποίησης cement carriers.....	61
Σχήμα 2.18: Ιδιοκτησία στόλου cement carriers.....	63
Σχήμα 2.19: Διαγραφές cement carriers (1977-2011) .....	63
Σχήμα 2.20: Έτος κατασκευής ή μετατροπής bulk σε cement carrier (1961-2010).....	64
Σχήμα 3.1: Διακύμανση BDI για το τρίμηνο Ιουνίου-Σεπτεμβρίου 2012 .....	81
Σχήμα 3.2: Διακύμανση δεικτών BDI-BTI (2007-2012) .....	87
Σχήμα 3.3 Dirty Time Charter Equivalentents .....	88
Σχήμα 3.4 Clean Time Charter Equivalentents .....	88
Σχήμα Β.1: Παγκόσμιο θαλάσσιο εμπόριο και οικονομική ανάπτυξη (1970-2012).....	129
Σχήμα Β.2: Εισαγωγές ξηρού φορτίου ανά χώρα-περιοχή (2003-2012) .....	129
Σχήμα Β.3: Ανάπτυξη στόλου bulk carriers(1970-2012) ανά κατηγορία μεγέθους.....	130
Σχήμα Β.4: Προσφορά, ζήτηση και αξιοποίηση στόλου bulk carriers (2003-2012).....	130
Σχήμα Β.5: Ενιαίο μοντέλο ναυτιλιακής αγοράς.....	131
Σχήμα Β.6: Τονομία ξηρού φορτίου βάσει του παγκόσμιου ΑΕΠ (1983-2012).....	132
Σχήμα Β.7: BDI, BCI, BPI, BSI .....	132
Σχήμα Β.8: Τιμές χρονοναύλωσης ενός έτους bulk carriers(2003-2012).....	133

## Κατάλογος Πινάκων

Πίνακας 2.1: Διαμόρφωση του παγκόσμιου στόλου (2002-2012) .....	41
Πίνακας 2.2: Παραγγελίες νέων πλοίων ανά αγορά (2002-2012).....	42
Πίνακας 2.3: Διαμόρφωση στόλου bulk carriers (2002-2012).....	44
Πίνακας 2.4: Στόλος bulk carriers ανά περίοδο κατασκευής.....	45
Πίνακας 2.5: Παραγγελίες φορτηγών πλοίων ανά έτος παράδοσης.....	46
Πίνακας 2.6: Τιμές μεταπώλησης μεταχειρισμένων bulk carriers μέσης ηλικίας πέντε ετών .....	47
Πίνακας 2.7: Ανακυκλώσεις bulk carriers την τελευταία δεκαετία .....	48
Πίνακας 2.8: Κύρια σημεία αγοράς τσιμέντου .....	55
Πίνακας 2.9: Παγκόσμια παραγωγή τσιμέντου .....	66
Πίνακας 2.10: Μεγαλύτερες εταιρείες παραγωγής τσιμέντου .....	67
Πίνακας 2.11: Στατιστικά στοιχεία παραγωγής και πωλήσεων Lafarge (2011-2012) .....	69
Πίνακας 2.12: Οικονομική κίνηση Lafarge (2011-2012) .....	70
Πίνακας 2.13: Στατιστικά στοιχεία πωλήσεων Holcim (2011-2012).....	71
Πίνακας 2.14: Οικονομική κίνηση Holcim (2011-2012).....	71
Πίνακας 3.1: Τιμές FFA για αγορά bulk carriers το τρίμηνο Ιουνίου-Σεπτεμβρίου 2012 .....	81
Πίνακας 3.2: Spreads για αγορά bulk carriers το τρίμηνο Ιουνίου-Σεπτεμβρίου 2012.....	82
Πίνακας 3.3: Περίοδοι και ποσά μισθώσεων bulk carriers για το 2012 .....	82
Πίνακας 3.4: Ναυλώσεις μονού ταξιδιού bulk carrier .....	83

# Κεφάλαιο 1

## Εισαγωγή

Σκοπός της παρούσας διπλωματικής εργασίας είναι η ανάλυση της αγοράς των bulk carriers (φορτηγών πλοίων) και των πλοίων μεταφοράς τσιμέντου, η μελέτη της αλληλεξάρτησής τους, των οικονομικών και στατιστικών στοιχείων που είναι απαραίτητο να γνωρίζει ο εκάστοτε ενδιαφερόμενος, ώστε να διαμορφώσει τα μελλοντικά επενδυτικά του σχέδια. Τέτοιου είδους στοιχεία αντλούνται από τις πηγές ναυτιλιακής πληροφόρησης, με βάση την εξειδίκευση της καθεμιάς, ούτως ώστε να αναπτυχθεί εν συνεχεία ένα πρότυπο ενημερωτικό φυλλάδιο για την ναυτιλιακή αγορά, με ιδιαίτερη έμφαση σε εκείνη των πλοίων μεταφοράς τσιμέντου. Λαμβάνοντας υπόψιν ότι έπειτα από τη βιβλιογραφική έρευνα που πραγματοποιήθηκε δε βρέθηκε κάτι αντίστοιχο, η ύπαρξη ενός τέτοιου δελτίου κρίνεται αναγκαία και ιδιαιτέρως χρήσιμη.

Αυτό συμβαίνει επειδή οι εταιρείες, που παρέχουν παρόμοιες αναλύσεις, ασχολούνται με την ευρύτερη μόνο αγορά των φορτηγών χωρίς καμία συγκεκριμένη αναφορά στην αγορά του τσιμέντου, που αποτελεί μια ιδιαίτερα περιορισμένη αγορά σε σχέση με τον παγκόσμιο στόλο και χαρακτηριστικό παράδειγμα ολιγοπωλίου. Με δεδομένο ότι η αγορά πλοίων μεταφοράς τσιμέντου – αν και αποτελεί τμήμα της ναυλαγοράς charter – είναι ιδιαίτερα κλειστή και σύνθετη, η μελέτη της δομής της, η ανάλυση των ισχυουσών καταστάσεων και η προσπάθεια πρόβλεψης των μελλοντικών συνθηκών πραγματοποίησης του εμπορίου, παρουσιάζει ιδιαίτερο ενδιαφέρον..

Τέτοιου είδους δελτία προτιμώνται από όλους τους παράγοντες της παγκόσμιας ναυτιλίας, τις ναυτιλιακές εταιρείες, τους τραπεζίτες, τους ναυλομεσίτες και λοιπούς εμπλεκόμενους οργανισμούς, για την ολοκληρωμένη και περιεκτική ενημέρωσή τους με σκοπό τη διαμόρφωση των επόμενων κινήσεών τους σε συνδυασμό πάντα με τον περιορισμένο διαθέσιμο χρόνο. Η διάθεσή τους στην αγορά αποφέρει κέρδη στις

αντίστοιχες εταιρείες που ασχολούνται με την τακτική παραγωγή τους σε εβδομαδιαία, μηνιαία, τριμηνιαία, ετήσια (όπως Platou SA) και λοιπών χρονικών συχνοτήτων βάση.

Στο παρόν κεφάλαιο, γίνεται γενική αναφορά στο θέμα και παρουσιάζονται ορισμένα στοιχεία ως εισαγωγή που χρειάζεται να τεθούν υπόψη του αναγνώστη σε αρχική βάση. Γίνεται στη συνέχεια συνοπτική περιγραφή της αγοράς ξηρού φορτίου χύδην, ενώ επικεντρωνόμαστε στην εξέλιξη της παγκόσμιας αγοράς τσιμέντου. Ο τυπικός και νομικός χαρακτηρισμός της γενικής έννοιας του φορτηγού, είναι το πλοίο εκείνο το οποίο μεταφέρει φορτία κάθε είδους και μορφής -εκτός από επιβάτες- με ναύλο. Τα πλοία αυτής της κατηγορίας χωρίζονται και σε επιμέρους κατηγορίες, ανάλογα με τα εξειδικευμένα φορτία που μεταφέρουν, τον τρόπο εκμετάλλευσης ή τη γενικότερη κατασκευή τους. Τα κύρια φορτία που δύνανται να μεταφέρουν είναι κάρβουνο, σιτηρά, βωξίτης, μεταλλεύματα φωσφόρου, τσιμέντο και δασικά προϊόντα. Το σιδηρομετάλλευμα και το κάρβουνο αποτελούν το 60% του συνολικού όγκου των συναλλαγών. Η αγορά των πλοίων μεταφοράς τσιμέντου αποτελούν μια υποκατηγορία της γενικότερης των φορτηγών. Για το λόγο αυτό, δίνεται ιδιαίτερη έμφαση συγκεκριμένα στην ανάλυση της αγοράς του ξηρού φορτίου.

Η διεθνής ναυτιλία διαδραματίζει ρόλο ζωτικής σημασίας στο παγκόσμιο εμπόριο, δεδομένου ότι τα 2/3 των αγαθών σε όλον τον κόσμο μεταφέρονται δια θαλάσσης. Σύμφωνα, με στατιστικά στοιχεία το μεγαλύτερο μέρος του παγκόσμιου στόλου αποτελείται από φορτηγά πλοία κάθε είδους. Τα δεξαμενόπλοια αντιπροσωπεύουν περίπου το 31% του συνολικού θαλάσσιου εμπορίου, ενώ τα πλοία μεταφοράς ξηρού χύδην φορτίου το 43%. Τα ξηρά προϊόντα χωρίζονται σε δύο κατηγορίες, τα κύρια και δευτερεύοντα, στα οποία ανήκει το τσιμέντο και τα παράγωγά του. Υπάρχουν μερικές κύριες διαδρομές για τις μεταφορές αυτών των υλών μεταξύ των χωρών εξαγωγής και εισαγωγής. Για παράδειγμα, ο άνθρακας μεταφέρεται κυρίως από την Αυστραλία και τον Καναδά μέχρι την Άπω Ανατολή και την Ευρώπη, ενώ ο σίδηρος από την Αυστραλία και τη Βραζιλία –που υπολογίζεται ότι αντιπροσωπεύουν το 70% της παγκόσμιας παραγωγής- προς την Κίνα, την Ιαπωνία και την Ευρώπη (Bureau of Infrastructure, 2010). Κύρια διαδρομή μεταφοράς των σιτηρών θεωρείται αυτή που συνδέει τον κόλπο των Η.Π.Α, τη Βραζιλία ή την Αργεντινή προς την Ευρώπη και την Άπω Ανατολή. Για την αγορά τσιμέντου οι κύριες ζώνες δραστηριοποίησης των πλοίων είναι από το Devonport (Νέα Ζηλανδία) έως τη Μελβούρνη, το Σύννεϋ ως το Newcastle, την Αδελαΐδα μέχρι τη Μελβούρνη και το Brisbane, καθώς και στις περιοχές της Άπω Ανατολής (Bornozis, 2006).

Για τα πλοία μεταφοράς ξηρού φορτίου οι προτιμώμενες κατά κύριο λόγο επιλογές ναύλωσης είναι είτε χρονοναύλωση είτε μονού ταξιδιού. Εν γένει, το ύψος των ναύλων για τη ναύλωση ανά ταξίδι είναι υψηλότερο συγκριτικά. Ενώ οι ανταγωνιστικές τιμές των spot δύναται να αποφέρουν περισσότερα κέρδη στις καλές αγορές, οι χρονοναυλώσεις εξασφαλίζουν μια σταθερότερη ροή εσόδων για μεγαλύτερο χρονικό διάστημα και τη μείωση της βραχυπρόθεσμης μεταβλητότητας της αγοράς. Ο συνδυασμός μεταξύ των δύο αυτών μορφών απασχόλησης ποικίλλει ανά εταιρεία, ανάλογα με τη συνολική εταιρική στρατηγική και την ερμηνεία των τάσεων της αγοράς.

Το ύψος των ναύλων στον εν λόγω τομέα της ναυτιλίας καθορίζεται από το νόμο ζήτησης και προσφοράς. Οι παγκόσμιες οικονομικές συνθήκες επηρεάζουν τη ζήτηση, ενώ το μέγεθος και η διαθεσιμότητα του στόλου διαμορφώνουν την προσφορά. Η ναυτιλία, όντας μια κυκλικής μορφής βιομηχανία, παρατηρείται ότι η ανισορροπία μεταξύ των δύο αυτών παραγόντων έχει άμεσο αντίκτυπο στις τιμές των περιουσιακών στοιχείων, των ναύλων και στα κέρδη. Επιπλέον, η αγορά ξηρού φορτίου επηρεάζεται και από λοιπούς παράγοντες όπως η εποχικότητα, π.χ. τυφώνες, μουσώνες και κρύος καιρός, που δύναται να καθορίσει τη ζήτηση για σιδηρομέταλλευμα, άνθρακα, σιτηρά ή άλλα εμπορεύματα. Ο δείκτης ξηρού φορτίου (Baltic Dry Index, BDI) του Χρηματιστηρίου της Βαλτικής παρακολουθεί την απόδοση όλου της αγοράς ξηρού φορτίου και αντανακλά το βαθμό ανάπτυξης των Capesize, Panamax και Supramax. Η βιομηχανία παρακολουθεί την εξέλιξη των ναύλων –συμπεριλαμβανομένων των τιμών των χρονοναυλώσεων και των ναυλώσεων μονού ταξιδιού σε καθημερινή βάση μέσω ενός ισοδύναμου, του Time Charter Equivalent (TCE), που αντανακλά τους ναύλους που καταβάλλονται στις ναυτιλιακές εταιρείες ανά ημέρα μειωμένων κατά τα έξοδα ταξιδιού που συνήθως επιβαρύνουν τους ναυλωτές.

Η παγκόσμια πιστωτική κρίση οδήγησε σε ταχεία μείωση του παγκόσμιου εμπορίου και επηρέασε όλους τους τομείς της ναυτιλίας. Τα μεγάλα κέρδη τις χρονιές που προηγήθηκαν της κρίσης, τροφοδότησαν την ανάπτυξη της προσφοράς σε μεταφορική ικανότητα, ενώ παράλληλα είχαμε και μεγάλες παραγγελίες νεότευκτων πλοίων. Ως αποτέλεσμα των παραπάνω είχαμε ραγδαία μείωση των τιμών των ναύλων, μεγάλο αριθμό παροπλίσεων και ακυρώσεις πολλών παραγγελιών με χαρακτηριστικό παράδειγμα το διάστημα μεταξύ 2006 και 2008. Χαρακτηριστικά αναφέρουμε πως το ποσό της χρονοναύλωσης για τα μεγάλα φορτηγά πλοία (bulk carriers), με μεταφορική ικανότητα μεγαλύτερη των 160000 τόνων, έπεσε από τις 200000 στις 10000 την ημέρα, μέσα σε λίγους μήνες. Στα handysize bulk carriers είχαμε μια πτώση της τάξης του 70% από τον Αύγουστο έως τον Νοέμβριο του 2008.

Εκτός όμως από τις συνέπειες της κρίσης, που έφεραν σε ύφεση την παγκοσμία μεταφορά προϊόντων, η ναυλαγορά είχε να αντιμετωπίσει και την υπερπροσφορά η οποία είχε δημιουργηθεί λόγω των αυξημένων προσδοκιών και της αυξημένης ζήτησης των

προηγούμενων ετών. Η ναυλαγορά των bulk carriers λειτουργεί σύμφωνα με το νόμο ζήτησης-προσφοράς. Η έκρηξη των ναύλων που προηγήθηκε της απότομης πτώσης τους στο δεύτερο μισό του 2008, οφείλεται στην υπερβολική αύξηση της ζήτησης, στην οποία δεν μπορούσε να ανταποκριθεί η προσφορά. Αυτή η έλλειψη μεταφορικής ικανότητας πυροδότησε και τις μαζικές παραγγελίες νεότευκτων πλοίων οι οποίες όμως θα έμπαιναν στην αγορά αργότερα, όταν πλέον θα βρισκόταν σε ύφεση, κάνοντας έτσι την κατάσταση δυσκολότερη στην παγκόσμια ναυτιλία. Στις αρχές του 2013 η προσφορά υπερβαίνει τη ζήτηση κατά περίπου 200 εκατομμύρια τόννους μεταφορικής ικανότητας. Αναμένεται να επέλθει η ισορροπία με αργούς ρυθμούς από το 2014 και μετά. Τις ακτίνες ελπίδας, αναφορικά με αυτό το ζήτημα, αποτέλεσαν η αύξηση της ηλικίας κατεδάφισης εξαιτίας της μείωσης των κερδών, τα νέα ενεργειακής απόδοσης σχέδια που πιθανόν θέσουν το παλαιότερο tonnage μη βιώσιμο και οι νομοθετικές-θεσμικές μεταβολές για την επεξεργασία του έρματος και τις εκπομπές αέριων ρύπων που αναμένεται να περιορίσουν τη χρήση παλαιότερων πλοίων. Οι παράγοντες που θα περιορίσουν το πρόβλημα της υπερπροσφοράς είναι η αύξηση της ζήτησης ηλεκτρικής ενέργειας στις αναπτυσσόμενες περιοχές της Ασίας, η συνεχιζόμενη εξάρτηση της Κίνας από τις εισαγωγές σιδηρομεταλλεύματος, η συμφόρηση στους λιμένες, η σταθεροποίηση της ναυπηγικής βιομηχανίας και η πλεύση σε μικρότερες ταχύτητες για 80000 tons dwt και πάνω (Drewry, 2010).

Το τσιμέντο αποτελεί προϊόν μεταφοράς των φορτηγών και συγκαταλέγεται στην κατηγορία των δευτερευόντων φορτίων. Η λέξη "τσιμέντο" προέρχεται από τους Ρωμαίους, οι οποίοι χρησιμοποίησαν τον όρο "caementicium έργο" για να περιγράψουν τοιχοποιία που μοιάζει με το σύγχρονο σκυρόδεμα. Το τσιμέντο που χρησιμοποιείται στις κατασκευές σήμερα χαρακτηρίζεται ως υδραυλικό ή μη υδραυλικό. Η μεταφορά του τσιμέντου έχει κάποιες ιδιαιτερότητες, αυτές είναι που το διαφοροποιούν από τα υπόλοιπα φορτία χύδην και υπαγορεύουν έτσι την μεταφορά του με εξειδικευμένα πλοία.

Το τελικό προϊόν του τσιμέντου βρίσκεται σε μορφή σκόνης και έτσι απαιτείται να είναι αρκετά λεπτό αν θέλουμε να το μετακινήσουμε με πνευματικό σύστημα (pneumatically). Επίσης, παρόλο που σαν υλικό είναι αρκετά αδρανές, είναι αρκετά απαιτητικό φορτίο με την έννοια του ότι χρειάζονται απολύτως ξηρές συνθήκες κατά την μεταφορά του. Για αυτό το λόγο τα αμπάρια πρέπει να είναι τελείως κλειστά και απομονωμένα από το εξωτερικό περιβάλλον. Επιπροσθέτως η μετακίνηση του εντός του πλοίου μπορεί να δημιουργήσει προβλήματα ευστάθειας και έτσι η φόρτωση του πρέπει να γίνεται με προσοχή. Κατά τη μεταφορά τσιμέντου δύναται να προκύψει ένα εύρος προβλημάτων που χρειάζεται να λαμβάνονται υπόψιν. Όταν αποθηκεύεται κάτω από άλλα φορτία συχνά καταστρέφεται εξαιτίας των κακών καιρικών συνθηκών, καθώς δεν είναι επαρκώς προστατευμένο ή συσκευασμένο. Τα φορτία τσιμέντου, επίσης, κινδυνεύουν να αποκτήσουν λασπώδη μορφή λόγω εισροής υδάτων στα αμπάρια. Στους λιμένες υπάρχει

κίνδυνος καταστροφής του φορτίου εξαιτίας της κακής διαχείρισης κατά την φορτοεκφόρτωση, όπως η διάχυσή του στο αμπάρι λόγω σχισμένων σακκών. Προβλήματα εμφανίζονται σε συχνή βάση και λόγω της κακής διαχείρισης των γερανών και μηχανημάτων, δηλαδή πτώση σακκών, η οποία θα μπορούσε να είναι πολύ επικίνδυνη και μπορεί πιθανά να οδηγήσει σε απώλεια φορτίου. Επιπλέον, η κλοπή είναι ένας ακόμα αξιοσημείωτος παράγοντας. Όμως, οι μεγαλύτερες ποσότητες τσιμέντου είναι γεγονός ότι μετακινούνται δια θαλάσσης.

Όσον αφορά τώρα στους βασικούς παράγοντες της αγοράς, η Κίνα αποτελεί το μεγαλύτερο παραγωγό παγκοσμίως αφού παράγει περίπου 1800000 tons τσιμέντου ετησίως. Παράγει περισσότερο τσιμέντο από οποιαδήποτε άλλη χώρα τα τελευταία 18 χρόνια, ακολουθούμενη από την Ινδία. Η πλειοψηφία των εμπορικών δραστηριοτήτων τελείται σε συγκεκριμένες γεωγραφικές ζώνες όπως η Βαλτική/Βόρεια Ευρώπη, η Μεσόγειος, ο Ινδικός Ωκεανός, η ευρύτερη περιοχή της Άπω Ανατολής και η Αυστραλία/Νέα Ζηλανδία, όπως φαίνεται στο παρακάτω σχήμα. Στα πλαίσια της ολιγοπωλιακής αυτής αγοράς, υπάρχει ένας μικρός αριθμός σε παγκόσμιο επίπεδο εταιρειών που κινούν τα νήματα με πρώτες σε παραγωγή και απόθεμα τη Lafarge και τη Holcim.



**Σχήμα 1.1:** Κύριες διαδρομές παγκοσμίου θαλασσιού εμπορίου τσιμέντου και κλίνκερ  
(Πηγή: Ocean Shipping Consultants, 2006)

Όπως συμβαίνει στην αγορά μεταφοράς ξηρού φορτίου χύδην, έτσι και η πορεία της αγοράς του τσιμέντου καθορίζεται σε πολύ μεγάλο βαθμό από τις εκάστοτε υπάρχουσες κοινωνικοπολιτικές συνθήκες και την παγκόσμια κατάσταση της οικονομίας. Επιπλέον,

τεχνικές, περιβαλλοντικές συνθήκες καθώς και νομοθετικές ρυθμίσεις αποτελούν εξίσου σπουδαίους παράγοντες διαμόρφωσης σε μεγαλύτερο ή μικρότερο βαθμό του θαλάσσιου εμπορίου τσιμέντου. Οι ισορροπίες στο παγκόσμιο εμπόριο τσιμέντου άλλαξαν με την είσοδο νέων χωρών με μεγάλα αποθέματα, κυρίως στην ήπειρο της Ασίας (π.χ. Κίνα). Στις χώρες αυτές το κόστος παραγωγής είναι αρκετά χαμηλό και το γεγονός αυτό σε συνδυασμό με την σχετικά φθηνή μεταφορική δυνατότητα, έκανε οικονομικά συμφέρουσα την εισαγωγή τσιμέντου για κάποιες προηγμένες χώρες (π.χ. Η.Π.Α.).

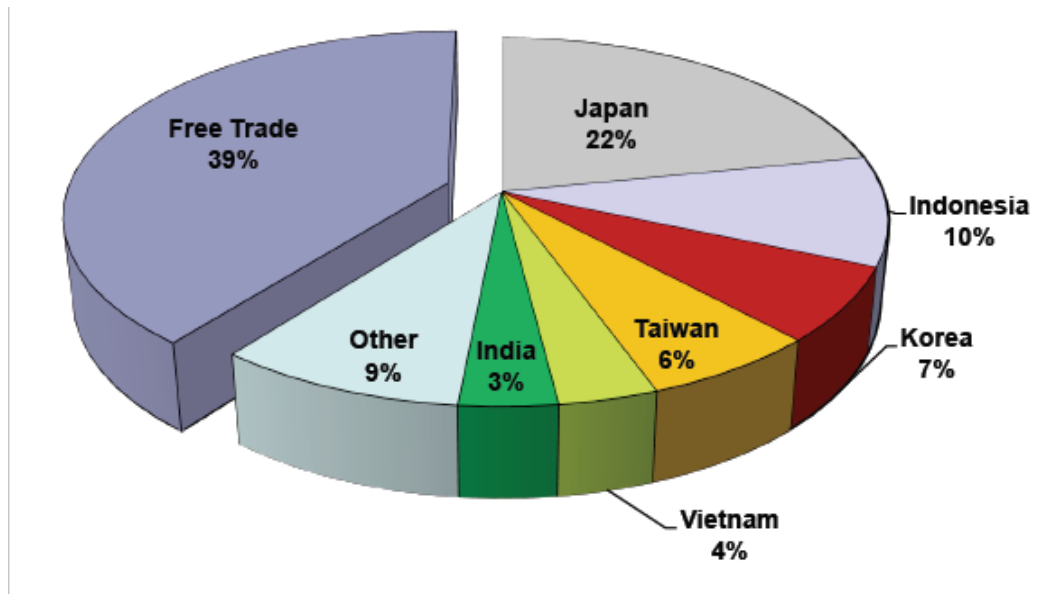
Τα τελευταία χρόνια, παρατηρείται μια προτίμηση των μεγαλύτερων παραγωγών τσιμέντου στην Ευρώπη για χρησιμοποίηση πλοίων μεταφοράς τσιμέντου υψηλής τεχνολογίας, μικρού βυθίσματος και με ίδια μέσα φορτοεκφόρτωσης. Τα τελευταία (σε αντιδιαστολή με τα συμβατικά πλοία μεταφοράς φορτίου χύδην) θεωρούνται ως ιδανικό μέσο για τη γρήγορη και ασφαλή μεταφορά του τσιμέντου όχι μόνο στην περιοχή της Μεσογείου, αλλά και στις χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης που βρέχονται από τον Ατλαντικό Ωκεανό.

Οι διεθνείς κανονισμοί για την προστασία του περιβάλλοντος τόσο από τις μονάδες παραγωγής τσιμέντου, όσο και από τα ίδια πλοία μεταφοράς τσιμέντου ολοένα και αυξάνονται τα τελευταία είκοσι (20) χρόνια, με έμφαση στην πρόληψη των ατυχημάτων και την αποτροπή / περιορισμό της εκπομπής ρύπων. Ένας τέτοιος κανονισμός αποτελεί η μονομερής πρωτοβουλία της ΕΕ για την εφαρμογή από το διάστημα 2013 - 2020 του Emissions Trading System (ETS). Αυτό αναμένεται να εντείνει τα προβλήματα της ανταγωνιστικότητας για τη βιομηχανία τσιμέντου καθώς στην ΕΕ μπορεί να αποτελέσει κίνητρο για την εισαγωγή τσιμέντου ή κλίνκερ από χώρες χωρίς περιορισμούς σε αέριες εκπομπές άνθρακα, δεδομένου του ότι οι εισαγωγές δεν περιλαμβάνονται στην οδηγία της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Ομοίως συμβαίνει και στις Η.Π.Α. με τους κανονισμούς US Environmental Protection Agency (US EPA Regulations), που αφορούν στις εκπομπές ρύπων από τις μονάδες παραγωγής τσιμέντου.

Οι εθνικοί κανονισμοί διαδραματίζουν ολοένα και σημαντικότερο ρόλο στο διεθνές εμπόριο τσιμέντου. Οι εισαγωγικοί δασμοί ή τα πιστοποιητικά εισαγωγής και το εμπάργκο που επιβλήθηκε κυρίως ώστε να εμποδισθεί το ντάμπινγκ (δηλ. η απόρριψη) τσιμέντου από ξένους προμηθευτές και για την προστασία της εγχώριας βιομηχανίας τσιμέντου, ενώ οι εισαγωγικοί δασμοί έχουν αρθεί με σκοπό να διευκολυνθεί η εισαγωγή των ξένων, φθηνότερων προϊόντων τσιμέντου για την πάταξη των υψηλών εγχώριων τιμών. Ορισμένα παραδείγματα των συστημάτων αυτών παρατηρούνται στη Νιγηρία, τη Ρωσία, τη Συρία, την Ιορδανία και τις Φιλιππίνες. Άλλος ένας παράγοντας που θέτει εμπόδια στο εμπόριο τσιμέντου σχετικά με την ελευθερία κίνησης των πλοίων είναι το καμποτάζ (cabotage), που ισχύει ως καθεστώς σε ορισμένες περιοχές, καθώς όπως φαίνεται στο σχήμα που παρατίθεται στη συνέχεια έχει συμβεί απελευθέρωση μόνο κατά το 39% του συνόλου των παγκόσμιων δραστηριοτήτων. Με τον όρο cabotage ορίζεται



το καθεστώς προστατευτισμού της εκάστοτε εγχώριας ναυτιλίας, με την ύπαρξη περιοριστικών διατάξεων που επιβάλλουν την ναυτολόγηση εγχώριων πληρωμάτων προκειμένου ένα πλοίο να εκτελέσει εσωτερικό δρομολόγιο εντός μιας χώρας.



**Σχήμα 1.2: Ελεύθερο εμπόριο και καμποτάζ στην αγορά τσιμέντου**  
(δεν περιλαμβάνονται όσα πλοία βρίσκονται σε επισκευές ή είναι παροπλισμένα)  
(Πηγή: Howe Robinson Shipbrokers, 2012)

Όπως έχει ήδη αναφερθεί, η αγορά των πλοίων μεταφοράς τσιμέντου αποτελεί υποκατηγορία της ευρύτερης των φορτηγών. Δε λειτουργεί, όμως, βάσει των άτυπων κανόνων που διέπουν αυτήν την άκρως ανταγωνιστική αγορά καθώς πρόκειται για ολιγοπώλιο. Μια αγορά ονομάζεται ολιγοπωλιακή όταν ένας μικρός αριθμός επιχειρήσεων ελέγχει μεγάλο μέρος αυτής. Τα δύο κυριότερα χαρακτηριστικά που την περιγράφουν είναι η ύπαρξη εμποδίων εισόδου και η αλληλεξάρτηση των επιχειρήσεων, η οποία δημιουργεί μια τάση σύμπραξης μεταξύ τους. Αν καταφέρουν να συνεργαστούν και να ενεργήσουν σα μονοπώλιο τότε μεγιστοποιούνται τα κέρδη. Από την άλλη πλευρά, η κάθε εταιρεία ενδιαφέρεται μόνο για το δικό της κέρδος, με αποτέλεσμα να ανταγωνίζεται τις υπόλοιπες στην προσπάθεια να ιδιοποιηθεί ένα μεγαλύτερο μέρος από τα κέρδη του κλάδου. Αυτές οι δύο τάσεις, όμως, είναι ασυμβίβαστες. Όσο πιο σκληρός ανταγωνισμός, τόσο χαμηλότερα είναι τα κέρδη του κλάδου.

Ούσα, λοιπόν, ολιγοπωλιακή δεν υπάρχουν έντονες εξελίξεις και διακυμάνσεις που μπορεί να την επηρεάσουν άμεσα. Επιπλέον, οι ναυλώσεις των πλοίων, συνήθως, είναι μεγάλων περιόδων γεγονός που περιορίζει ακόμα περισσότερο το ευμετάβλητο της αγοράς. Το εμπόριο τσιμέντου σε παγκόσμιο επίπεδο και ο αντίστοιχος τομέας της ναυτιλίας είναι ένας πολύπλοκος συνδυασμός της μεγάλης ποικιλίας τακτικών κινήσεων και των σποραδικών βραχυπρόθεσμων ευκαιριακών θαλασσιών μεταφορών. Ο υψηλός

όγκος των συναλλαγών αντιπροσωπεύει κινήσεις μεταξύ επιχειρήσεων κάτω από την ομπρέλα του ίδιου πολυεθνικού ομίλου τσιμέντου, ενώ οι ανεξάρτητοι έμποροι τσιμέντου είναι ακόμα ένας σημαντικός παράγοντας που κρίνεται καθοριστικός για τα επίπεδα των τιμών και το σχεδιασμό του εμπορίου. Επιπλέον, πρέπει να ληφθεί υπόψη το γεγονός ότι τα περισσότερα πλοία μεταφοράς τσιμέντου βρίσκονται όχι στην αγορά στιγμιαίου ναύλου, αλλά στη ναύλωση προθεσμίας και συγκεκριμένα κάτω από ναύλωση κατά παραχώρηση (bareboat charter). Αυτό έχει ως αποτέλεσμα οι τιμές των ναύλων να μην είναι σταθερές αλλά να εξαρτώνται σε πολύ μεγάλο βαθμό από παράγοντες όπως η περίοδος της ναύλωσης, η ηλικία του πλοίου, η ταχύτητα και η ημερήσια κατανάλωση καυσίμου. Η κατάσταση αυτή εξηγεί και γιατί δεν ήταν δυνατόν να βρεθούν ιστορικά στοιχεία για την πορεία και διακύμανση των ναύλων.

Οι άνοδοι και οι υφέσεις των κατασκευών μπορούν να αλλάξουν το προφίλ του περιφερειακού εμπορίου τσιμέντου δραματικά, όπως είδαμε τα τελευταία χρόνια σε πολλές από τις κορυφαίες αγορές του κόσμου. Ομοίως, η άμεση ανάγκη για την διαμόρφωση νέου παραγωγικού δυναμικού για την κάλυψη της μελλοντικής ζήτησης μπορούν να κάνουν σημαντικές ποσότητες τσιμέντου διαθέσιμες για εξαγωγή, με τη δημιουργία εργοστασίων παραγωγής και εγκαταστάσεων logistics, προσδιορίζοντας την οικονομική σκοπιμότητα των θαλασσίων μεταφορών μεγάλων αποστάσεων.

Ένα επιπλέον μέρος της πολυπλοκότητας του εμπορίου τσιμέντου επιβάλλεται λόγω της μεταβλητότητας των εξόδων μεταφοράς - οι ναύλοι των φορτηγών πλοίων καθορίζονται από λοιπούς παράγοντες εκτός του τομέα του τσιμέντου - αλλά μπορούν να αλλάξουν ριζικά την ανταγωνιστικότητα στο επίπεδο του κόστους των προμηθειών από μία χώρα προς μια ποικιλία παγκόσμιων αγορών. Η αστάθεια των εξόδων αποστολής, όπως παρατηρήθηκε κατά τα τελευταία τέσσερα χρόνια, παρέχει ένα επιπλέον επίπεδο αβεβαιότητας για τις μελλοντικές προοπτικές των εμπορικών σχέσεων και όγκων.

Ο στόλος των πλοίων μεταφοράς τσιμέντου συνολικά αριθμεί 317 σκάφη, αποτελώντας το 3.34% του στόλου των φορτηγών, εκ των οποίων το 10.7% εξαιτίας της ύφεσης που επικρατεί αυτήν την περίοδο στον κλάδο αλλά και διαφόρων άλλων παραγόντων παραμένει αδρανές. Ένα από τα βασικότερα ζητήματα που καλείται να αντιμετωπιστεί τα τελευταία δεκαπέντε χρόνια, όμως, είναι αυτό της «γήρανσης» σε παγκόσμιο επίπεδο. Το συγκεκριμένο γεγονός οφείλεται κυρίως στο ότι το τσιμέντο παραδοσιακά θεωρούνταν ένα δευτερεύουσας σημασίας χύδην φορτίο που μεταφερόταν με κοινά φορτηγά πλοία σε μεγάλους σάκους. Η εξέλιξη των τερματικών σταθμών για τσιμέντο, διευκολύνοντας πιο σύνθετες δυνατότητες αποθήκευσης, έχει ενθαρρύνει τους παλαιότερους ιδιοκτήτες να επενδύσουν στην παρούσα φάση σε έναν αριθμό νέων πλοίων μεταφοράς τσιμέντου, που έχουν ήδη αρχίσει να βγαίνουν στην αγορά. Μια τέτοια πρωτοβουλία υποστηρίζεται ακόμα περισσότερο χάρη σε ορισμένους ναυλωτές πρώτης κατηγορίας που έχουν θέσει

ως περιορισμό ένα όριο ηλικίας γύρω στα 25 χρόνια, προκαλώντας μεγάλη ζήτηση για πραγματικά νεότερες κατασκευές.

Για την παραγωγή του πρότυπου ενημερωτικού φυλλαδίου, στα πλαίσια της παρούσας διπλωματικής, εκτός από τη μελέτη και την ανάλυση σε βάθος των αγορών των φορτηγών και των πλοίων μεταφοράς τσιμέντου, χρειάστηκε να αντληθεί μεγάλος αριθμός άμεσα συσχετιζόμενων δεδομένων από εξειδικευμένες εταιρείες που παρέχουν ναυτιλιακές πληροφορίες και χρηματοοικονομικά στοιχεία. Αυτά άλλοτε αποτελούν προβλέψεις, άλλοτε αποτελέσματα μελετών και αναλύσεων σχετικά με την ήδη ισχύουσα κατάσταση και θεωρούνται ιδιαίτερης σημασίας καθώς παίζουν καταλυτικό ρόλο στη διαμόρφωση των ποιοτικών χαρακτηριστικών, των τάσεων της εκάστοτε αγοράς και των επενδυτικών αποφάσεων από την πλευρά των πλοιοκτητών. Τέτοιες είναι οι Clarksons, Platou ASA, Lloyd's List, Braemar Seascope Ltd, Macquarie Group Limited, Lorentzen & Stemoco AS, όπου ο περαιτέρω ρόλος των οποίων παρουσιάζεται αναλυτικότερα σε επόμενο κεφάλαιο.

Τα δεδομένα συγκεκριμένα που παρουσιάζονται στο ενημερωτικό δελτίο αντλήθηκαν από δύο κυρίως πηγές, Clarksons και Platou. Οι Clarksons, έχοντας μια ιστορία 150 χρόνων, αποτελούν κορυφαίο προμηθευτή σε παγκόσμιο επίπεδο ολοκληρωμένων υπηρεσιών σχετικά με τις θαλάσσιες μεταφορές, διαδραματίζοντας το ρόλο του μεσολαβητή μεταξύ πλοιοκτητών και ναυλωτών σε κάθε τομέα του ναυτιλιακού εμπορίου. Παρέχουν υπηρεσίες σχετικές με τις ναυλώσεις, χρηματοπιστωτικές και ερευνητικές. Από την άλλη πλευρά, όταν ο Ragnar Stoud Platou ίδρυσε την εταιρεία μαζί με τον ανιψιό του Hans Thomas Gram το 1936 η βασική ιδέα ήταν να διευρυνθεί το πεδίο των υπηρεσιών που μια ναυλομεσιτική εταιρεία μπορούσε να παρέχει στους πελάτες της. Οι δραστηριότητές τους ήταν ιδιαίτερα αξιοσημείωτες στους τομείς της πώλησης, της αγοράς μεταχειρισμένων πλοίων και της σύναψης συμφωνιών για νέες ναυπηγήσεις, οι οποίοι έχουν παραμείνει τα ισχυρά χαρτιά της εταιρείας όλα αυτά τα χρόνια. Αυτή η ιδέα οδήγησε αργότερα στην επέκταση της εταιρείας σε τομείς όπως η έρευνα αγοράς, τα επιχειρησιακά κεφάλαια και η παροχή υπηρεσιών ως σύμβουλοι. Από τότε που ανακαλύφθηκε για πρώτη φορά πετρέλαιο στο νορβηγικό τμήμα της Βόρειας Θάλασσας, ασχολούνται ακόμα και με την υπεράκτια βιομηχανία πετρελαίου και φυσικού αερίου. Οι δραστηριότητες της RS Platou Shipbrokers περιλαμβάνουν, επίσης, την πώληση και την αγορά, τα νεότευκτα πλοία, την offshore βιομηχανία, τις ναυλώσεις δεξαμενοπλοίων, φορτηγών και πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων.

Χρειάστηκε ακόμα να γίνει μια βιβλιογραφική επισκόπηση, δηλαδή να μελετηθούν αντίστοιχα δελτία μερικών από τις μεγαλύτερες εταιρείες με αναγνωρισμένες υπηρεσίες στην παγκόσμια ναυτιλία. Τέτοια φυλλάδια συντάσσονται είτε από τις ίδιες εταιρείες που αποτελούν τους παρόχους των πληροφοριών είτε από λοιπές εταιρείες, όπως ναυλομεσιτικές. Αναλύθηκαν και οι δύο κατηγορίες για όλο το εύρος της αγοράς, με

σκοπό τη διαμόρφωση μιας σφαιρικής και ολοκληρωμένης άποψης. Παρουσιάζονται, οι κρίσεις και οι προτάσεις που προέκυψαν εξετάζοντας τα εν λόγω φυλλάδια, ενώ εν συνεχεία αναλύεται η δομή μιας πρότυπης έκθεσης ναυτιλιακής πληροφόρησης. Ιδιαίτερη έμφαση δόθηκε σε δύο άξονες, το περιεχόμενο και τη μορφή του.

Κρίθηκε ότι η έκδοση του δελτίου σε τριμηνιαία βάση είναι προτιμότερη, καθώς αφενός αποκτάται μια πιο σφαιρική εικόνα της αγοράς και αφετέρου σύμφωνα με τους άτυπους κανόνες που χαρακτηρίζουν το oligοπώλιο κι έχουν ήδη αναφερθεί πιο πάνω δε διαδραματίζονται σημαντικές διαφοροποιήσεις σε εβδομαδιαία βάση ώστε να αλλάζουν άρδην το σκηνικό και να θέτουν την αγορά σε νέα βάση. Επομένως, η σύνταξη ενός φυλλαδίου σε εβδομαδιαία ή μηνιαία συχνότητα κρίνεται άσκοπη. Χωρίζεται θεματικά σε τρία ξεχωριστά τμήματα τα γενικά ναυτιλιακά νέα, τις αναλύσεις για την αγορά τσιμέντου και το τελευταίο τμήμα, όπου γίνεται παράθεση στοιχείων με μορφή πινάκων ή γραφημάτων. Δόθηκε ιδιαίτερη έμφαση εκτός από το περιεχόμενο και τη δομή, στη συνολική έκτασή του, καθώς πρέπει περιεκτικά να περιέχει έγκυρες και απαραίτητες πληροφορίες και να είναι ευανάγνωστο.

Στο τελευταίο κεφάλαιο πραγματοποιείται σχολιασμός των προηγούμενων ενοτήτων και εξαγωγή των συμπερασμάτων για την πλέον κατάλληλη μορφή ενός πρότυπου ενημερωτικού δελτίου. Επιπλέον, γίνονται προτάσεις για περαιτέρω μελέτη και έρευνα που θα μπορούσαν να πραγματοποιηθούν από μελλοντικές διπλωματικές εργασίες.

Τέλος, στο παράρτημα Α, παρατίθεται το πρότυπο τριμηνιαίο ενημερωτικό φυλλάδιο που αναπτύχθηκε στα πλαίσια της παρούσας διπλωματικής εργασίας με γενικά στοιχεία για την παγκόσμια ναυτιλιακή αγορά και πιο εξειδικευμένα στη συνέχεια για εκείνη των πλοίων μεταφοράς τσιμέντου. Στη συνέχεια, παρουσιάζονται επιπλέον διαγράμματα σχετικά με την αγορά των φορτηγών πλοίων (βλ. Παράρτημα Β) και το εξειδικευμένο ναυλοσύμφωνο για τη μεταφορά τσιμέντου χύδην σύμφωνα με τη BIMCO (βλ. Παράρτημα Γ).

## **Κεφάλαιο 2**

### **Δομή και Εξέλιξη Αγοράς Ξηρού Φορτίου Χύδην**

#### **2.1 Γενικά για την Αγορά Ξηρού Φορτίου Χύδην**

Η σημασία της ναυλαγοράς των πλοίων μεταφοράς φορτίου χύδην (bulk market) γίνεται αντιληπτή από το γεγονός ότι χωρίς τον μεταφερόμενο όγκο εμπορευμάτων χύδην το παγκόσμιο εμπόριο, η βιομηχανία και εν τέλει ο σύγχρονος τρόπος ζωής δε θα υφίσταντο με τη μορφή που γνωρίζουμε σήμερα.

Ένα βασικό πλεονέκτημα των εμπορευμάτων χύδην είναι ότι μεταφέρονται σε μεγάλες ποσότητες και μπορούν εύκολα να «αποθηκευτούν» με μικρό κίνδυνο καταστροφής τους. Διακρίνονται στις μεγάλες κατηγορίες φορτίων (μεταλλεύματα σιδήρου, κάρβουνο, σιτηρά, μεταλλεύματα φωσφόρου, βωξίτης) και τις μικρές (τσιμέντο, γεωργικά και δασικά προϊόντα, μεταλλεύματα), με την πρώτη να κυριαρχεί στην παγκόσμια αγορά. Η ζήτηση σε μεταφορική ικανότητα χύδην καθορίζεται από τις εκάστοτε συνθήκες της παγκόσμιας οικονομίας. Στις δεκαετίες '80-'90, η συνολικά μεταφερόμενη ποσότητα εμπορευμάτων χύδην δια της θαλάσσης παρουσίασε αύξηση της τάξεως του 2% ανά έτος. Κατά την περίοδο 1999-2004 σημειώθηκε ραγδαία ανάπτυξη, καθώς η συνολικά μεταφερόμενη ποσότητα εμπορευμάτων χύδην δια της θαλάσσης αυξήθηκε συνολικά κατά 25% (από 2,000,000,000tonnes σε 2,500,000,000tonnes). Τα τελευταία χρόνια έχει επηρεαστεί από τις παγκόσμιες οικονομικές συνθήκες, που έχουν οδηγήσει στην ύφεση ορισμένων εμπορικών ζωνών.

Εν γένει, η ανάπτυξη της εγχώριας βιομηχανικής παραγωγής συνδέεται άμεσα με τις ανάγκες σε θαλάσσια μεταφορική ικανότητα (tonnes deadweight). Ένας άλλος παράγοντας καθοριστικής σημασίας για την αξιολόγηση της ανάπτυξης της ναυλαγοράς.

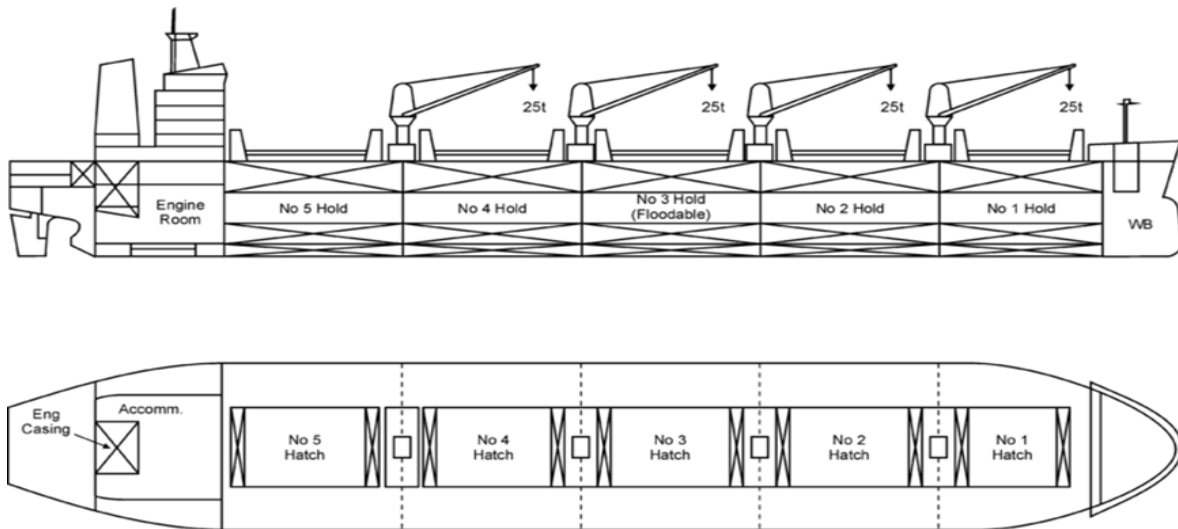
### 2.1.1 Σύντομη Περιγραφή Φορτηγών Πλοίων (Bulk Carriers) : δομή, σκοπός



Εικόνα 2.1: Capesize Bulk Carrier, 180000tons DWT, “Aquamarine”, Odense Maritime

Τα φορτηγά αποτελούν εμπορικά πλοία ειδικά σχεδιασμένα για να μεταφέρουν χύδην φορτίο, όπως σιτηρά, μέταλλευμα, τσιμέντο κ.τ.λ. Ένας κλασικός τύπος τέτοιων πλοίων με εννέα χώρους φορτίου απεικονίζεται και στην εικόνα (2.1). Σύμφωνα με τη Διεθνή Σύμβαση SOLAS 1999, ορίζονται ως «πλοία με ένα κατάστρωμα, με δεξαμενές top side και hopper side στους χώρους του φορτίου, που προορίζονται κυρίως για τη μεταφορά ξηρού χύδην φορτίου». Το πρώτο εξειδικευμένο πλοίο τέτοιου είδους χτίστηκε το 1852, όμως, από τότε έχει τροφοδοτηθεί από τις οικονομικές δυνάμεις η ανάπτυξη των εν λόγω πλοίων, αυξάνοντας τα σε μέγεθος και σε πολυπλοκότητα. Τα σημερινά πλοία μεταφοράς χύδην φορτίου σχεδιάζονται με σκοπό τη μεγιστοποίηση της χωρητικότητας, της ασφάλειας, της αποτελεσματικότητας και της αντοχής τους. Αποτελούν σήμερα το 40% του παγκόσμιου εμπορικού στόλου, με πρόσθετο βάρος που φτάνει μέχρι 400000 metric tons, με τις εξής υποκατηγορίες ανάλογα με το μέγεθος και τις διαστάσεις τους: Handymax, Panamax, Capesize, Suezmax.

- **Handysize:** Αποτελείται από Supramax (50,000 έως 60,000 DWT), Handymax (40,000 έως 50,000 DWT) και Handy (<40,000 DWT). Χρησιμοποιούνται για φορτία με μικρότερο συντελεστή στοιβασίας. Μεγαλύτερη χωρητικότητα για μεταφορά ξηρού φορτίου έχουν τα VLOC (Very Large Ore Carrier), ή αλλιώς Chinamax. Ένα Handymax έχει, συνήθως, μήκος 150-200 m, με μεταφορική ικανότητα περίπου 52000-58000 tons, πέντε κύτη φορτίου και τέσσερις γερανούς με βάρος 30 tons έκαστος. Ένα τυπικό Supramax φαίνεται στην εικόνα (2.2) σε προφίλ και όψη από το κύριο κατάστρωμα.



**Εικόνα 2.2: Supramax Bulk Carrier, Όψη Προφίλ, Κάτοψη Κύριου Καταστρώματος**

- **Panamax** και **New Panamax**: Οι διαστάσεις τους περιορίζονται από αυτές της διώρυγας του Παναμά  $\{L_{max}=300m, B_{max}=43m, T_{max}=14.5m\}$ . Στην κατηγορία των Post Panamax εμπίπτουν τα πλοία που οι διαστάσεις τους δεν τους επιτρέπουν να διασχίσουν τη διώρυγα.
- **Capesize**: Η κατηγορία αυτή αναφέρεται σε πλοία μεγαλύτερα από τα Panamax και τα Suezmax, με μεταφορική ικανότητα μεγαλύτερη από 150000 long-tons, που μεταφέρουν μέταλλευμα, άνθρακα και άλλες πρώτες ύλες. Ο όρος "Capesize" πιο συχνά χρησιμοποιείται για να περιγράψει πλοία μεταφοράς χύδην φορτίου, αντί δεξαμενόπλοια. Ένα πρότυπο bulk carrier έχει περίπου 175000 tons DWT, αν και τα μεγαλύτερα πλοία-που χρησιμοποιούνται κυρίως για τη μεταφορά μεταλλεύματος- μπορεί να έχουν μέχρι και 400000 tons DWT.
- **Suezmax**: Οι διαστάσεις τους – το πλάτος B και το βύθισμα T- περιορίζονται από αυτές της διώρυγας Σουέζ ώστε να είναι ικανά να διέρχονται από αυτήν. Ο όρος χρησιμοποιείται σχεδόν κυρίως για δεξαμενόπλοια. Το τυπικό πρόσθετο βάρος των πλοίων αυτής της κατηγορίας είναι περίπου 240.000 tons, με μέγιστο πλάτος ίσο με 71 m και βύθισμα 10-16m (International Association Of Dry Cargo Shipowners, 2009).

Μερικά έχουν ίδια μέσα φορτοεκφόρτωσης, ενώ άλλα εξαρτώνται από τις δυνατότητες των τερματικών σταθμών. Πάνω από το 50% του παγκόσμιου στόλου των φορτηγών πλοίων ανήκει σε Έλληνες, Ιάπωνες και Κινέζους πλοιοκτήτες και περισσότερα από το 25% έχουν σημαία Παναμά. Τα ναυπηγεία της Κορέας αποτελούν τους μεγαλύτερους κατασκευαστές φορτηγών πλοίων, καθώς το 82% του συνόλου έχουν χτιστεί στην Ασία.



## 2.1.2 Γενικοί Τύποι Bulk Carriers

Ακολουθεί περιγραφή για τους γενικούς τύπους των bulk carriers με στοιχεία από την ιστοσελίδα Maritime Connector.



Ο **βασικός τύπος** bulk carriers διαθέτει έναν αριθμό κυτών (από 5 για ένα σκάφος 35.000 τόνων έως 9 για ένα πλοίο 250.000 τόνων) που καλύπτονται από τα στόμια κυτών (hatches). Αυτά τα πλοία διαθέτουν γεραμούς που τους επιτρέπουν να κάνουν εκφόρτωση φορτίου σε λιμένες που δε παρέχουν τον απαραίτητο χερσαίο εξοπλισμό. Έχουν σχεδιαστεί για να είναι ευέλικτα σχετικά με τα μεταφερόμενα φορτία και τις διαδρομές που μπορούν να ταξιδέψουν.

Εικόνα 2.3: HUMBOLDT CURRENT ενώ προσεγγίζει λιμάνι



Με τη συγκεκριμένη κατηγορία δύναται να γίνει συνδυασμένη και ταυτόχρονη μεταφορά μεταλλεύματος και χύδην φορτίου, ενώ μπορεί να μεταφερθεί πετρέλαιο στις πλευρικές δεξαμενές. Τα **combined bulk carriers** απαιτούν ειδικό σχεδιασμό και είναι σχετικά ακριβές κατασκευές. Ήταν διαδεδομένα τη δεκαετία του 1970, αλλά ο πληθυσμός τους έχει ελαττωθεί από το 1990.

Εικόνα 2.4: Το ελληνικό φορτηγό πλοίο Captain Diamantis (75000 DWT)





**Εικόνα 2.5: MV Berge Athene (225,200 DWT)**

Στην τρίτη κατηγορία ανήκουν τα bulk carriers *χωρίς γερανούς ή μάντες μεταφοράς*. Τα πλοία αυτά εξαρτώνται εξ ολοκλήρου από το χερσαίο εξοπλισμό των λιμένων που επισκέπτονται για τη φόρτωση και την εκφόρτωση. Εξαιτίας του μεγάλου μεγέθους τους, μπορούν να ελλιμενιστούν μόνο στους μεγαλύτερους και πιο εξοπλισμένους λιμένες. Η χρήση τους έχει σκοπό την αποφυγή του κόστους της εγκατάστασης, λειτουργίας και συντήρησης των φορτωτήρων.



**Εικόνα 2.6: Το John B. Aird διερχόμενο από το Κανάλι Welland**

Στην τέταρτη κατηγορία ανήκουν όσα, διαθέτοντας μάντες, έχουν τη δυνατότητα να εκφορτώνουν από μόνα τους το φορτίο γρήγορα και αποτελεσματικά .



Εικόνα 2.7: Το SS Edmund Fitzgerald στον ποταμό St. Mary

Τα *Lakers* είναι τα bulk carriers που πλέουν στην περιοχή των Μεγάλων Λιμνών και συχνά αναγνωρίζονται από την ύπαρξη πρωαίων υπερκατασκευών για να διέρχονται από κανάλια. Πλέοντας σε γλυκό νερό, τα πλοία αυτά υπόκεινται λιγότερο σε διάβρωση και έχουν πολύ μεγαλύτερη διάρκεια ζωής από τα πλοία που ταξιδεύουν στη θάλασσα. Από το 2005, υπήρχαν 98 Lakers με DWT 10.000 tons άνω.



Εικόνα 2.8: CHL Innovator ενώ φεύγει από το Gdansk

*BIBO* ή "*Bulk In, Bags Out*" είναι bulk carriers ειδικά εξοπλισμένα για να παρέχουν την υπηρεσία της συσκευασίας του φορτίου σε σάκκους κατά τη φόρτωση. Το CHL Innovator στη φωτογραφία είναι ένα BIBO. Σε μια ώρα, το πλοίο αυτό μπορεί να φορτώσει και να συσκευάσει 300 τόνους ζάχαρης από χύδην σε σάκους 50kg έκαστος.

### 2.1.3 Επισκόπηση Βιομηχανίας Μεταφοράς Ξηρού Φορτίου

Η ναυπηγική βιομηχανία είναι ένας βασικός κρίκος του διεθνούς εμπορίου, με ποντοπόρα σκάφη τα οποία αντιπροσωπεύουν τον πιο αποδοτικό τρόπο, και συχνά τη μόνη μέθοδο, μεταφοράς μεγάλου όγκου των βασικών ακατέργαστων και των τελικών προϊόντων. Το 2006, περίπου 2,7 δισεκατομμύρια τόνοι ξηρού φορτίου μεταφερόταν δια θαλάσσης, περιλαμβάνοντας πλέον του ενός τρίτου όλων των διεθνών θαλάσσιων μεταφορών.

Το ξηρό φορτίο μεταφέρεται σε μεγάλες ποσότητες και μπορεί εύκολα να στοιβαχθεί στα κύπη του πλοίου με μικρό κίνδυνο πρόκλησης ζημιάς στο φορτίο. Γενικά, ταξινομείται είτε ως κύριο είτε ως δευτερεύον ξηρό φορτίο. Το κύριο αποτελεί τη συντριπτική πλειοψηφία κατά βάρος, και περιλαμβάνει, μεταξύ άλλων, σιδηρομετάλλευμα, άνθρακα και σιτηρά. Το δευτερεύον περιλαμβάνει προϊόντα όπως γεωργικά προϊόντα, ορυκτά (συμπεριλαμβανομένων των συμπυκνωμάτων μετάλλων), τσιμέντο, δασικά προϊόντα, προϊόντα σιδήρου και χάλυβα. Όσον αφορά στον όγκο των μεταφερόμενων δια θαλάσσης φορτίων, η κυριότερη επιρροή είναι εκείνη του κύριου ξηρού φορτίου.

#### 2.1.3.1 Κύρια Ξηρά Φορτία (major)

Τα βασικά-κύρια ξηρά φορτία χύδην αποτελούνται από τις εξής κατηγορίες:

1. **Σιδηρομετάλλευμα:** Το σιδηρομετάλλευμα χρησιμοποιείται ως πρώτη ύλη για την παραγωγή χάλυβα σε συνδυασμό με ασβεστόλιθο και οπτάνθρακα. Ο χάλυβας είναι το πιο σημαντικό από τα κατασκευαστικά υλικά και γενικότερα από τις ύλες που χρησιμοποιούνται στον τομέα της μηχανικής στον κόσμο. Το 2006, περίπου 721 χιλιάδες τόνοι σιδηρομεταλλεύματος εξήχθησαν σε όλο τον κόσμο, με κύριους εισαγωγείς την Κίνα, την Ευρωπαϊκή Ένωση, την Ιαπωνία και τη Νότια Κορέα. Οι βασικοί παραγωγοί και εξαγωγείς σιδηρομεταλλεύματος είναι η Αυστραλία και η Βραζιλία.
2. **Οπτάνθρακας:** Ο άνθρακας αποτελεί άφθονο εμπόρευμα. Με τους σημερινούς ρυθμούς παραγωγής, τα αποθέματα άνθρακα θα ικανοποιούν την παγκόσμια

- ζήτηση για περίπου 200 χρόνια από τώρα, σε σύγκριση με 41 χρόνια που υπολογίζονται για το πετρέλαιο και 67 χρόνια για το φυσικό αέριο. Επιπλέον, ο άνθρακας εξορύσσεται σε περισσότερες από 50 χώρες. Ο μεταλλουργικός άνθρακας χρησιμοποιείται για την παραγωγή οπτάνθρακα για τις υψικαμίνους κατά την παραγωγή χάλυβα. Η αύξηση στις θαλάσσιες μεταφορές του οπτάνθρακα καθορίζεται κυρίως από την αύξηση της παραγωγής χάλυβα. Παρατηρείται αύξηση της εισαγωγής σε ορισμένες περιοχές. Προς το παρόν, η Ασία και η Δυτική Ευρώπη είναι μεγαλύτεροι εισαγωγείς οπτάνθρακα. Η Αυστραλία και η Ινδονησία εξάγουν ένα μεγάλο ποσό οπτάνθρακα στην Ασία, ενώ η Νότια Αφρική και οι Ηνωμένες Πολιτείες αποτελούν τις σημαντικότερες εξαγωγείς για τη Δυτική Ευρώπη.
3. **Προϊόντα Χάλυβα:** Οι μεγαλύτεροι εισαγωγείς προϊόντων σιδήρου και χάλυβα είναι η Κίνα, οι Ηνωμένες Πολιτείες και η Νοτιοανατολική Ασία. Μεταξύ των μεγάλων εξαγωγέων προϊόντων χάλυβα συγκαταλέγονται η Ιαπωνία, η Ρωσία και η Δυτική Ευρώπη. Συνήθως, για τη μεταφορά τους προτιμώνται Handymax και Handysize. Για μεταφορές μέσω Ατλαντικού και Ειρηνικού Ωκεανού χρησιμοποιούνται Handysize, ενώ τα Handymax για μικρές διαδρομές συμπεριλαμβάνοντας ενδο-ασιατικές και ενδο-ευρωπαϊκές συναλλαγές.
  4. **Άνθρακας (λιθάνθρακας, λιγνίτες, τύρφη):** Ο άνθρακας τέτοιου τύπου χρησιμοποιείται κυρίως για την παραγωγή ηλεκτρικής ενέργειας. Ορισμένες αναπτυσσόμενες χώρες έχουν αποφασίσει να επωφεληθούν από την πρόσφατη δραματική αύξηση της τιμής του πετρελαίου και του φυσικού αερίου για την κατασκευή νέων σταθμών παραγωγής ενέργειας με τη χρήση άνθρακα. Αυτό έχει οδηγήσει σε σημαντική αύξηση του εμπορίου αυτού του προϊόντος. Η πιο αξιοσημείωτη αύξηση σημειώθηκε στην Κίνα και στην Ινδονησία, που αύξησαν την εξαγωγική ικανότητα τους στην ασιατική αγορά. Επιπλέον, στην παγκόσμια αγορά άνθρακα ως θερμαντικού στοιχείου, η Κίνα είναι ένας σημαντικός εισαγωγέας και η Αυστραλία αποτελεί το μεγαλύτερο εξαγωγέα. Ο ασιατικός άνθρακας μεταφέρεται κατά κύριο λόγο με Capesize και Panamax. Οι ευρωπαϊκές χώρες τείνουν στην εισαγωγή άνθρακα από τους εξαγωγείς στην περιοχή του Ατλαντικού με πλοία τύπου Panamax.
  5. **Σιτηρά:** Τα σιτηρά περιλαμβάνουν το σιτάρι, τα δευτερεύοντα σιτηρά (καλαμπόκι, κριθάρι, βρώμη, σίκαλη και το σόργο) και τους ελαιώδεις σπόρους που προέρχονται από διάφορες καλλιέργειες (σόγιας και βαμβακόσπορου). Σε γενικές γραμμές, το σιτάρι χρησιμοποιείται για την ανθρώπινη κατανάλωση, ενώ τα δευτερεύοντα σιτηρά ως ζωοτροφές. Οι ελαιώδεις σπόροι εκμεταλλεύονται για την παραγωγή φυτικού ελαίου για ανθρώπινη κατανάλωση ή για βιομηχανική χρήση, ενώ τα πλούσια σε πρωτεΐνες κατάλοιπά τους αποτελούν πρώτη ύλη στη διατροφή των ζώων. Το μεγαλύτερο μέρος της παγκόσμιας παραγωγής σιτηρών συμβαίνει στις Ηνωμένες Πολιτείες. Η Αργεντινή είναι ο δεύτερος μεγαλύτερος

παραγωγός και ακολουθείται από τον Καναδά και την Αυστραλία. Όσον αφορά στις εισαγωγές, οι περιοχές της Ασίας στη μεριά του Ειρηνικού (εξαιρουμένης της Ιαπωνίας) κατέχουν την πρώτη θέση, ακολουθεί από η Λατινική Αμερική, η Αφρική και η Μέση Ανατολή. Οι κυριότερες κατηγορίες πλοίων που χρησιμοποιούνται στο εμπόριο σιτηρών είναι τα Panamax και τα Handymax.

### 2.1.3.2 Δευτερεύοντα Ξηρά Φορτία (minor)

Τα δευτερεύοντα ξηρά φορτία χωρίζονται σε δύο βασικές κατηγορίες, οι οποίες επεξηγούνται στη συνέχεια.

1. **Δασικά Προϊόντα:** Κατά την τελευταία δεκαετία, η θαλάσσια μεταφορά δασικών προϊόντων έχει αυξηθεί κατά περίπου 30 εκατομμύρια τόνους. Η Νότια Αμερική έχει αυξήσει το μερίδιό της στην αγορά, με έμφαση την εξαγωγή πολτού ξύλου και ξυλείας. Το γεγονός αυτό μπορεί να συνδέεται άμεσα όχι μόνο με την αύξηση του πολτού ξύλου και της ικανότητας των πριονιστηρίων, αλλά επίσης με τις φυτείες που έχουν επωφεληθεί από τα μεγάλα αποθέματα τους σε ξυλεία, που συνέπεσαν με την υψηλότερη αύξηση των συγκεκριμένων πρώτων υλών. Οι μεγαλύτεροι εισαγωγείς προϊόντων ξυλείας είναι η Κίνα, η Ιαπωνία, οι Ηνωμένες Πολιτείες και η Δυτική Ευρώπη. Η θετική αυτή τάση στο εμπόριο δασικών προϊόντων ωφέλησε τη μεταφορά των προϊόντων με Handymax και Handysize, που χρησιμοποιούνται κατά κόρων στη συγκεκριμένη αγορά.
2. **Λοιπά δευτερεύοντα ξηρά φορτία:** Το υπόλοιπο του εμπορίου ξηρού φορτίου αποτελείται από γεωργικά προϊόντα, βωξίτη και αλουμίνα, λιπάσματα και τσιμέντο. Οι μικροί όγκοι, συνήθως, μεταφέρονται με μικρά πλοία που έχουν μεταφορική ικανότητα μικρότερη από 40.000 tons.

## 2.1.4 Παράγοντες Επιρροής και Χαρακτηριστικά της Αγοράς

Θα πρέπει να έχουμε υπόψιν ότι εν γένει η ναυτιλιακή αγορά αποτελεί μια κυκλική αγορά. Ο ναυτιλιακός κύκλος αποτελεί τον μηχανισμό που αφαιρεί τις ανισορροπίες στην ζήτηση και την προσφορά μεταφορικής ικανότητας μέσω θαλάσσης. Οι ναυτιλιακοί κύκλοι διαρκούν όσο χρόνο χρειάζεται ώστε να πετύχουν τον «σκοπό» τους. Υπάρχει η δυνατότητα να κατηγοριοποιηθούν ανάλογα με την διάρκεια τους όμως κάτι τέτοιο δεν θα είχε πραγματική αξία στην πρόβλεψη τους.

Μια πολύ ενδιαφέρουσα περιγραφή του ναυτιλιακού κύκλου, η οποία τονίζει την επίδραση του ανθρώπινου συναισθήματος, δίνεται από τον Hampton:

“Σε κάθε αγορά, συμπεριλαμβανομένης και της ναυλαγοράς, η συμμετέχοντες βρίσκονται σε μια αέναη συναισθηματική μάχη ανάμεσα στην απληστία και τον φόβο. Λόγω της ανθρώπινης φύσης μας, δεχόμενοι επιρροές σε διαφορετικές τάξεις μεγέθους από τους γύρω μας, τροφοδοτούμε την ψυχολογία του πλήθους μέχρι το έσχατο σημείο στο οποίο αυτή δεν μπορεί να συντηρηθεί. Όταν αυτό το ακραίο σημείο έχει επιτευχθεί, έχουν ήδη παρθεί πάρα πολλές αποφάσεις ακλουθώντας τυφλά το συναίσθημα και το πλήθος και όχι την αντικειμενική αλήθεια.”

Αν θέλουμε να κατανοήσουμε περεταίρω την μηχανική των ναυτιλιακών κύκλων, πρέπει να κατανοήσουμε πως η ύπαρξη τους είναι φυσιολογική. Συγκεκριμένα παίζουν ένα πολύ σημαντικό ρόλο στα οικονομικά της ναυτιλίας αφού διαχειρίζονται το ρίσκο μιας επένδυσης σε μια αγορά όπου επικρατεί καθεστώς αβεβαιότητας. Αρκεί να αναρωτηθούμε «ποιός ρισκάρει» για να καταλάβουμε τις κινήσεις και την φύση της αγοράς. Το κάθε πλοίο είναι μια ξεχωριστή μεγάλη επένδυση κεφαλαίου, σε μια αγορά στην οποία ο όγκος της ζήτησης αλλάζει καθημερινά και σε κάποιον εναπόκειται η απόφαση για παραγγελία νέων πλοίων ή για τον παροπλισμό των παλαιών. Αν δεν υπάρχουν νέα πλοία όταν η ζήτηση μεγαλώνει τότε τα εμπορεύματα θα συνωστίζονταν στα λιμάνια και οι λίγοι πλοιοκτήτες θα πολλαπλασίαζαν τα κέρδη τους. Αν αντιθέτως, έχουμε πολλά νεόκτιστα πλοία αλλά όχι φορτίο για μεταφορά τότε η επένδυση σε αυτά έχει πάρει αρνητική τροπή. Στοιχειά όπως οι πιθανότητες, η ψυχολογία, η τύχη αλλά και η στρατηγική είναι μείζονος σημασίας στη ναυτιλία.

Τώρα πιο συγκεκριμένα, οι παράγοντες που χαρακτηρίζουν (Ψαρούτης, 2006) και ταυτόχρονα διαμορφώνουν την εικόνα της ναυλαγοράς charter του ξηρού φορτίου είναι οι κάτωθι:

- Τέλειος Ανταγωνισμός:** Σε μια αγορά προϊόντων/υπηρεσιών μιλάμε για τέλειο ανταγωνισμό όταν η τιμή στην οποία προσφέρεται το προϊόν/υπηρεσία δεν μπορεί να επηρεαστεί και να ελεγχθεί ούτε από έναν μεμονωμένο αγοραστή, ούτε και από έναν μεμονωμένο πωλητή του προϊόντος/υπηρεσίας.

Η ναυλαγορά charter ξηρού φορτίου είναι αγορά υπηρεσιών, όπου η υπηρεσία είναι η διάθεση της μεταφορικής ικανότητας, ο πωλητής είναι ο πλοιοκτήτης που προσφέρει το πλοίο του για ναύλωση και ο αγοραστής είναι ο ναυλωτής. Τέλειος ανταγωνισμός στη ναυλαγορά charter σημαίνει ότι ούτε ένας μεμονωμένος πλοιοκτήτης, ούτε ένας μεμονωμένος ναυλωτής μπορούν να επηρεάσουν και να διαμορφώσουν κατά βούληση τους ναύλους. Επίσης, δε γίνεται ούτε οι πλοιοκτήτες, ούτε οι ναυλωτές να οργανωθούν ώστε να ασκήσουν αντίστοιχα μονοπωλιακή πίεση στην αγορά και να επηρεάσουν τους ναύλους. Οι ναύλοι προσδιορίζονται καθαρά από την αλληλεπίδραση προσφοράς και ζήτησης μεταφορικής ικανότητας.
- Κινητικότητα:** Υπάρχει μεγάλη δυνατότητα μετακίνησης του πλοίου μεταξύ διαφόρων γεωγραφικών περιοχών, γεγονός το οποίο έχει θετικές επιπτώσεις για τον πλοιοκτήτη. Επιπλέον, ο πλοιοκτήτης έχει τη δυνατότητα αλλαγής όχι μόνο της περιοχής στην οποία δραστηριοποιούνται τα πλοία του, αλλά και του είδους του μεταφερόμενου εμπορεύματος.
- Ευκολία Εισόδου:** Όπως ακριβώς συμβαίνει και στη ναυλαγορά tankers, η ευκολία εισόδου στην εν λόγω ναυλαγορά είναι μεγάλη γεγονός που επηρεάζει άμεσα τον ανταγωνισμό.
- Έλλειψη Συγκέντρωσης:** Η ύπαρξη πολλών πλοιοκτητών καθιστά αδύνατη οποιαδήποτε απόπειρα συλλογικής παρέμβασης με σκοπό τη μονοπωλιακή επιβολή των ναύλων.
- Ομοιογένεια:** Παρουσιάζει μικρότερη ομοιογένεια συγκριτικά για παράδειγμα με τη ναυλαγορά των δεξαμενοπλοίων για τους εξής βασικούς λόγους:

  - Διακινούνται πολύ περισσότερα είδη εμπορευμάτων
  - Συναντώνται σημαντικές διαφοροποιήσεις μεταξύ των διαφόρων πλοίων που δραστηριοποιούνται στην αγορά αυτή, τόσο από άποψη μεγέθους (διαστάσεις, DWT) όσο και από άποψη φορτοεκφορτωτικών μέσων.
- Ζήτηση:** Η ζήτηση όσον αφορά στη χωρητικότητα των πλοίων μεταφοράς ξηρού φορτίου καθορίζεται από την υποκείμενη ζήτηση για εμπορεύματα που μεταφέρονται τα συγκεκριμένα πλοία, η οποία αντίστοιχα επηρεάζεται από τις τάσεις στην παγκόσμια οικονομία. Το θαλάσσιο εμπόριο ξηρού φορτίου αυξήθηκε λίγο παραπάνω από 2% κατά μέση ετήσια βάση στη δεκαετία 1980-1990. Ωστόσο, αυτός ο ρυθμός ανάπτυξης έχει αυξηθεί ουσιαστικά τα τελευταία χρόνια. Μεταξύ 1999 και 2009, το εμπόριο σε όλα τα προϊόντα ξηρού φορτίου

αυξήθηκε από 2,0 δισεκατομμύρια τόνους σε 2,5 δισεκατομμύρια τόνους, σημειώνοντας αύξηση 35% συνολικά.

Γενικά, η αύξηση του ακαθάριστου εγχώριου προϊόντος και της βιομηχανικής παραγωγής συσχετίζεται με το αποκορύφωμα της ζήτησης στις θαλάσσιες μεταφορές. Ορισμένες οικονομίες ενεργούν κατά καιρούς ως «πρωταρχική κινητήρια δύναμη» της αγοράς ξηρού φορτίου. Στη δεκαετία του 1990, η Ιαπωνία αποτελούσε τον πρωταρχικό συντελεστή λόγω της αυξημένης ζήτησης για το θαλάσσιο εμπόριο και της ανάπτυξης της ιαπωνικής βιομηχανικής παραγωγής. Η Κίνα είναι η κύρια κινητήρια δύναμη πλέον εξαιτίας της πρόσφατης αύξησης στις θαλάσσιες συναλλαγές ξηρού φορτίου και της ζήτησης για πλοία μεταφοράς ξηρού φορτίου.

- **Τόνοι-Μίλια:** Ο βαθμός με τον οποίο αυξάνεται το εμπόριο ξηρού φορτίου έχει επηρεάσει τη ζήτηση για πλοία μεταφοράς ξηρού φορτίου γεγονός που αντανακλάται στις εκτιμήσεις της ζήτησης των τόνο-μιλίων. Η ζήτηση αυτή υπολογίζεται πολλαπλασιάζοντας τον όγκο του φορτίου που μεταφέρεται σε κάθε δρομολόγιο με την απόσταση του ταξιδιού. Μεταξύ 1999 και 2004, είχε αυξηθεί συνολικά κατά 25% έως 11,5 δισεκατομμύρια ton-miles.

Τα πλοία μεταφοράς ξηρού φορτίου μπορούν να είναι τα πιο ευέλικτα στοιχεία των παγκόσμιων θαλάσσιων στόλων όσον αφορά στις εναλλακτικές λύσεις απασχόλησης. Ωστόσο, οι μεταφορείς ξηρού φορτίου σπάνια λειτουργούν με συμβάσεις για κυκλικά ταξίδια (round-trip voyages). Αντιθέτως, λειτουργούν κατά βάσει παρέχοντας υπηρεσίες για τις γραμμές «από λιμάνι σε λιμάνι» (port-to-port liner service) και τριγωνικές ή multi-leg πλόες. Αυτό σημαίνει ότι κάθε ταξίδι έχει ένα ποσό έρματος που πρέπει να καταβληθεί από το φορτίο ή από τα έσοδα που προκύπτουν από τα κέρδη. Ως εκ τούτου, οι αποστάσεις των ταξιδιών αποκτούν μεγαλύτερη σημασία στην εξίσωση της ζήτησης.

- **Εποχικότητα:** Οι τρεις μεγαλύτερες κατηγορίες εμπορευμάτων του κλάδου του ξηρού φορτίου είναι το σιδηρομετάλλευμα, ο άνθρακας για την παραγωγή ηλεκτρικής ενέργειας (λιγνίτης) και τα σιτηρά. Όλες επηρεάζονται από τις εποχιακές διακυμάνσεις της ζήτησης. Ο λιγνίτης συνδέεται με τις αγορές ενέργειας και γενικά χαρακτηρίζεται από ανοδικές τάσεις από το τέλος του 2011 καθώς οι εταιρείες τροφοδοσίας προσπαθούν να αυξήσουν τα αποθέματά τους, ενώ κατά τη διάρκεια της θερμής περιόδου του καλοκαιριού, παρατηρείται αύξηση στη ζήτηση ηλεκτρικής ενέργειας που απαιτείται για τον κλιματισμό και την ψύξη. Η παραγωγή σιτηρών είναι εποχική και καθοδηγείται από τον κύκλο συγκομιδής των δύο ημισφαιρίων του πλανήτη. Ωστόσο, με τα τέσσερα κράτη και την Ευρωπαϊκή Ένωση που εκπροσωπούν τους μεγαλύτερους παραγωγούς σιτηρών (οι Ηνωμένες Πολιτείες, ο Καναδάς και η Ευρωπαϊκή Ένωση στο βόρειο ημισφαίριο και η Αργεντινή και η Αυστραλία στο νότιο), οι καλλιέργειες αρκούν για τις θαλάσσιες αγορές καθ' όλην τη διάρκεια του έτους.



### **2.1.5 Διαθεσιμότητα σε Πλοία Μεταφοράς Ξηρού Χύδην Φορτίου**

Βασικά στοιχεία που επηρεάζουν τη διαθεσιμότητα των πλοίων μεταφοράς ξηρού χύδην φορτίου είναι οι παραδόσεις σκαφών και η απώλεια των υπαρχόντων σκαφών εξαιτίας της διάλυσής τους ή άλλων περιστάσεων που απαιτούν την απόσυρσή τους. Μια σύγκριση των σκαφών σε κάθε κατηγορία αποκαλύπτει ότι τα Capesize κατέχουν το μεγαλύτερο ποσοστό του σημερινού στόλου σε παραγγελία σε σύγκριση με τα Panamax, Handymax και Handysize.

Ο αριθμός των πλοίων που αποσύρονται από το στόλο σε κάθε περίοδο εξαρτάται από τις συνθήκες που επικρατούν στην αγορά, τις τιμές για scrap σε σχέση με τις τρέχουσες και μελλοντικές συνθήκες της αγοράς charter, όπως επίσης και η ηλικία του υπάρχοντος στόλου. Σε γενικές γραμμές, καθώς αυξάνεται η ηλικία ενός πλοίου παρατηρείται ταυτόχρονη μείωση της αποτελεσματικότητας της λειτουργίας του λόγω της αύξησης των αναγκών συντήρησης σε σημείο που γίνεται ασύμφορη η περαιτέρω διατήρηση του πλοίου εν λειτουργία.

Η προσφορά των πλοίων μεταφοράς ξηρού φορτίου δεν είναι μόνο συνάρτηση του αριθμού των πλοίων σε υπηρεσία, αλλά και της λειτουργικής απόδοσης του παγκόσμιου στόλου. Για παράδειγμα, η κυκλοφοριακή συμφόρηση σε λιμένες μπορεί να απορροφήσει την πρόσθετη χωρητικότητα και ως εκ τούτου περιορίζει το υποκείμενο ισοζύγιο προσφοράς / ζήτησης.

Η διεθνής ναυτιλία ξηρού φορτίου είναι ιδιαίτερα κατακερματισμένη και κατανέμεται μεταξύ των ανεξάρτητων και ελεγχόμενων από το κράτος πλοιοκτητών. Ως γενική αρχή, όσο μικρότερη είναι η χωρητικότητα του μεταφερόμενου φορτίου, τόσο πιο κατακερματισμένη είναι η αγορά της, τόσο όσον αφορά στους ναυλωτές όσο και στους πλοιοκτήτες / διαχειριστές.

Εξακολουθεί να υπάρχει σημαντική δυνατότητα για την ενοποίηση του κλάδου μεταξύ των πλοίων ιδίου τύπου, ειδικά στους τομείς των Handysize, Handymax και Panamax.

## 2.1.6 Ναυλαγορά Φορτηγών Πλοίων

Οι μεταφορείς ξηρού φορτίου απασχολούνται στην αγορά μέσω ενός αριθμού διαφορετικών επιλογών ναύλωσης. Οι γενικοί όροι που απαντώνται συνήθως σε τέτοιους τύπους συμβάσεων περιγράφονται παρακάτω (Ψαρούτης, 2006).

Μια *χρονοναύλωση* ή *ναύλωση προθεσμίας* ("time charter") περιλαμβάνει τη χρήση του σκάφους, για αρκετούς μήνες ή χρόνια ή για ένα ταξίδι μεταξύ συγκεκριμένων σταθμών. Ο ναυλωτής πληρώνει όλες τις σχετικές με το ταξίδι δαπάνες. Ο ιδιοκτήτης του πλοίου λαμβάνει κάθε 15 μέρες τις δόσεις για τη μίσθωση (την πληρωμή της charter εννοικίασης) σε καθημερινή βάση και είναι υπεύθυνος για την πληρωμή όλων των βασικών και λειτουργικών εξόδων. Ο πλοιοκτήτης παρέχει πλήρωμα και συντήρηση και εγγυάται ότι το πλοίο ικανοποιεί διάφορα κριτήρια απόδοσης (ταχύτητα, κατανάλωση, κ.λ.π.). Η τιμή εδώ ορίζεται διαφορετικά, σε \$/ton DWT/μήνα.

Επίσης, εδώ ο ναυλωτής πληρώνει ξεχωριστά και τα εξής: Καύσιμα, λιμενικά τέλη, έξοδα φορτοεκφόρτωσης. Κατά το διάστημα της χρονοναύλωσης, ο ναυλωτής μπορεί να χρησιμοποιήσει το πλοίο όπως θέλει, δηλαδή ακόμα και να το ναυλώσει σε κάποιον άλλο.

Η *ναύλωση κατά παραχώρηση* ("bareboat") περιλαμβάνει τη χρήση ενός σκάφους συνήθως σε μεγαλύτερες χρονικές περιόδους. Αποτελεί ουσιαστικά μία εξειδικευμένη μορφή χρονοναύλωσης. Σε αυτή την περίπτωση όλα τα έξοδα ταξιδιού, συμπεριλαμβανομένων των καυσίμων και των λιμενικών τελών καθώς και όλα τα λειτουργικά έξοδα, όπως η συντήρηση, η ασφάλιση και η στελέχωση του πλοίου, αποτελούν έξοδα που πρέπει να κάνει ο ναυλωτής. Ο ιδιοκτήτης του πλοίου λαμβάνει τις μηνιαίες πληρωμές για τη charter ναύλωση σε καθημερινή βάση και είναι υπεύθυνος μόνο για την πληρωμή των βασικών δαπανών που σχετίζονται με το σκάφος.

Η *ναύλωση μονού ταξιδιού* ("voyage charter") περιλαμβάνει τη μεταφορά ενός συγκεκριμένου ποσού και είδους φορτίου και υπόκειται σε διάφορους όρους διακίνησης φορτίου. Οι περισσότερες από αυτές τις συμβάσεις αφορούν σε ένα μόνο ταξίδι, καθώς τα πρότυπα εμπορίου δεν ενθαρρύνουν τα κυκλικά εμπορικά ταξίδια. Ο ιδιοκτήτης του πλοίου λαμβάνει μια μίσθωση που προκύπτει από το γινόμενο των τόνων του φορτίου που φορτώθηκε με το συμφωνηθέν ναύλο εκφρασμένο ανά τόνο φορτίου. Ο ιδιοκτήτης είναι υπεύθυνος για την πληρωμή όλων των εξόδων, συμπεριλαμβανομένου του ταξιδιού, των λειτουργικών και βασικών δαπανών του πλοίου, με πιθανή εξαίρεση τα έξοδα φορτοεκφόρτωσης. Οι ναυλώσεις για την πραγματοποίηση ενός μόνο ταξιδιού ή charter με κυκλική διαδρομή μπορεί να αναφέρονται ως ναυλώσεις spot.

Εδώ ο πλοιοκτήτης συμφωνεί να μεταφέρει μια δεδομένη ποσότητα ενός εμπορεύματος με ένα προκαθορισμένο πλοίο από ένα δεδομένο λιμάνι Α σε ένα δεδομένο λιμάνι Β και μέσα σε ένα δεδομένο χρονικό διάστημα. Η τιμή, πιο συγκεκριμένα, ορίζεται σε \$/τόνο εμπορεύματος.

Η ναύλωση μονού ταξιδιού μπορεί να είναι:

- i. Άμεση: εκτελείται μέσα σε μερικές εβδομάδες από τη στιγμή της υπογραφής του συμβολαίου και ο αντίστοιχος ναύλος λέγεται στιγμιαίος ναύλος (*spot rate*).
- ii. Μελλοντική (forward charter): εκτελείται κάποια στιγμή στο μέλλον, π.χ. σε δύο μήνες από την υπογραφή του συμβολαίου.
- iii. Επαναληπτική (consecutive): αφορά σε έναν αριθμό από όμοια επαναληπτικά ταξίδια.

Σε ότι αφορά στην περίπτωση ναύλωσης μονού ταξιδιού, το ύψος των ναύλων καθορίζεται από το μέγεθος του μεταφερόμενου φορτίου (tonnes deadweight), το είδος του φορτίου, τα λιμενικά τέλη, τα τέλη διάβασης από κανάλια (όπως το Σουέζ) και από τις περιοχές που καλείται να εξυπηρετήσει το πλοίο. Εν γένει, όσο μικρότερο είναι το φορτίο, τόσο μεγαλύτερο είναι και το ύψος του ναύλου ανά τόνο (\$/ton εμπορεύματος), όσο μεγαλύτερα τα λιμενικά τέλη τόσο υψηλότεροι οι ναύλοι και όσο πιο ασυνήθιστα τα λιμάνια φόρτωσης-εκφόρτωσης τόσο υψηλότεροι οι ναύλοι.

Η **ναύλωση εργολαβικής μεταφοράς** (*contract of affreightment*) σχετίζεται με τη μεταφορά διαφόρων φορτίων κατά την ίδια διαδρομή και δίνει τη δυνατότητα στον κάτοχο COA να ορίσει διαφορετικά πλοία να εκτελούν τα επιμέρους δρομολόγια. Ουσιαστικά αποτελεί μια σειρά από charter ταξίδια για τη μεταφορά ένα καθορισμένου ποσού φορτίου σύμφωνα με τους όρους της COA, η οποία ολοκληρώνεται, συνήθως, ύστερα από αρκετά χρόνια. Όλες οι λειτουργικές δαπάνες, το ταξίδι και τα βασικά έξοδα βαρύνουν τον πλοιοκτήτη. Ο ναύλος κατά κανόνα έχει συμφωνηθεί ανά τόνο φορτίου. Είναι παρόμοιο με επαναληπτική ναύλωση, με τη διαφορά ότι σε αυτή την περίπτωση το όνομα του πλοίου δεν προκαθορίζεται.

Όλα τα λειτουργικά έξοδα του πλοίου καλύπτονται από τον πλοιοκτήτη και ο ναύλος ορίζεται σε \$/τόνο εμπορεύματος.

## 2.1.7 Διαμόρφωση Ναύλων Bulk Carriers

Οι τιμές ναύλων charter αποτελούν πρωταρχικά μια συνάρτηση της υποκείμενης ισορροπίας μεταξύ της διαθεσιμότητας και της προσφοράς των πλοίων, αν και ορισμένες φορές και άλλοι παράγοντες μπορεί να τις επηρεάσουν. Επιπλέον, το πρότυπο που εμφανίζεται σε τιμές ναυλώσεων charter αντικατοπτρίζεται ευρέως στους διαφορετικούς τύπους ναύλωσης και μεταξύ των διαφόρων τύπων πλοίων μεταφοράς ξηρού φορτίου χύδην. Ωστόσο, επειδή η ζήτηση για μεγαλύτερα πλοία ξηρού φορτίου επηρεάζεται από τον όγκο και διάρθρωση των συναλλαγών σε σχετικά μικρό αριθμό εμπορευμάτων, οι τιμές charter για μεγαλύτερα πλοία τείνουν να είναι πιο ασταθής σε σχέση με εκείνες των μικρότερων. Αντίθετα, το εμπόριο για φορτία με μικρότερο όγκο καθοδηγεί τη ζήτηση για μικρότερα πλοία. Κατά συνέπεια, οι τιμές charter και οι αξίες των συγκεκριμένων πλοίων χαρακτηρίζονται από μικρότερη αστάθεια.

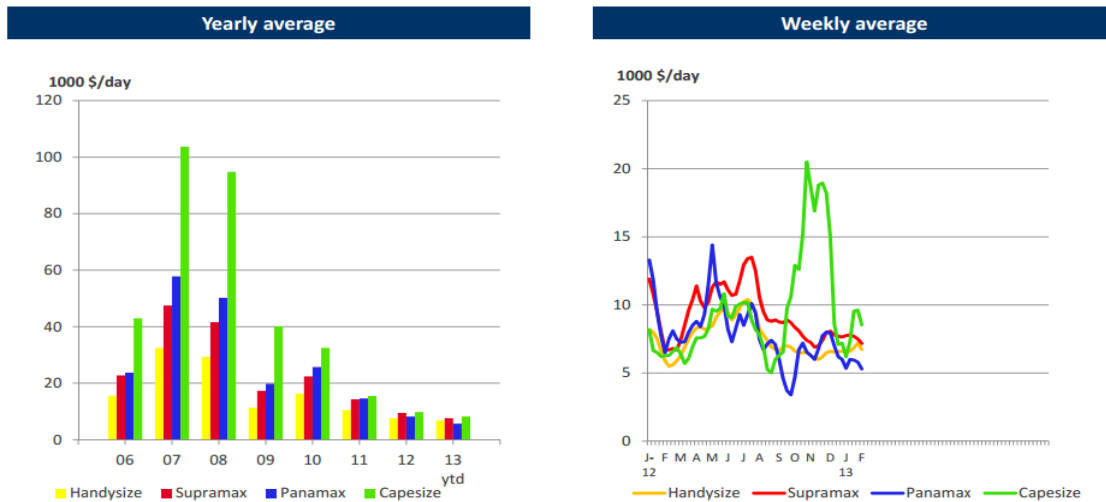
Όσον αφορά στις χρονοναυλώσεις (time charter market), οι τιμές ποικίλλουν ανάλογα με τη διάρκεια της περιόδου ναύλωσης και ειδικούς παράγοντες που αφορούν αποκλειστικά το σκάφος όπως η ηλικία, η ταχύτητα και η ημερήσια κατανάλωση καυσίμου. Οι τιμές για τις βραχυπρόθεσμες χρονοναυλώσεις (short-term time charter) είναι γενικά υψηλότερες από εκείνες των μακροχρόνιων (long-term charter). Το σημείο αναφοράς της αγοράς τείνει να είναι η 12-μηνη ναύλωση για ένα σκάφος ηλικίας από πέντε έως δέκα ετών.

Στις ναυλώσεις μονού ταξιδιού (voyage charter market), οι ναύλοι επηρεάζονται από το μέγεθος του φορτίου, τα εμπορεύματα, τα λιμενικά τέλη, τα τέλη διέλευσης από κανάλια, καθώς και τις περιοχές παράδοσης και «επαναπαράδοσης». Γενικά, τα μεγαλύτερου μεγέθους φορτία έχουν χαμηλότερο ναύλο ανά τόνο συγκριτικά με τα μικρότερου μεγέθους. Διαδρομές που περιλαμβάνουν πολυδάπανους λιμένες ή κανάλια απαιτούν υψηλότερες τιμές σε σχέση με διαδρομές με χαμηλά λιμενικά τέλη και χωρίς διέλευση από κανάλια. Τα ταξίδια με σημείο φόρτωσης εντός μιας περιοχής που περιλαμβάνει λιμένες όπου τα πλοία «ξεφορτώνουν» συνήθως φορτίο ή ένα λιμάνι εκφόρτωσης εντός μιας περιοχής με λιμένες όπου τα σκάφη φορτώνουν φορτίο, γενικά χαρακτηρίζονται από χαμηλότερες τιμές, διότι αυξάνουν την εν γένει εκμετάλλευση πλοίου, μειώνοντας το ποσό του έρματος, που περιλαμβάνεται στον υπολογισμό για την επιστροφή σε ένα σημείο φόρτωσης. Η διακύμανση των ναύλων αυτής της αγοράς φαίνεται στο σχήμα 2.1 που παρατίθεται παρακάτω σε ετήσια και εβδομαδιαία βάση.

Στα πλαίσια της ναυλαγοράς ξηρού φορτίου χύδην, οι ναύλοι και οι μεταβολές τους παρακολουθούνται και αξιολογούνται με βάσει τους λεγόμενους δείκτες του Baltic

Exchange (Χρηματιστήριο της Βαλτικής). Αυτές οι αναφορές βασίζονται σε πραγματικές τιμές ναύλων charter από στοιχεία που εισάγονται από συμμετέχοντες στην αγορά (όπως πραγματικούς ναυλωτές ή ιδιοκτήτες) καθώς και από καθημερινές αξιολογήσεις που παρέχονται στο Χρηματιστήριο της Βαλτικής από μια ομάδα των μεγάλων ναυλομεσιτών και αναλυτών.

## Tripcharter rates for bulk carriers



**Σχήμα 2.1: Διακύμανση ναύλων bulk carriers για ναύλωση μονού ταξιδιού (σε ετήσια και εβδομαδιαία βάση)**  
(Πηγή: Platou, 2012)

Στις αρχές του 2012, μάλιστα, σε ελεύθερη πτώση βρέθηκε η ναυλαγορά ξηρού φορτίου, με βασική αιτία την κάθετη μείωση των εισαγωγών σιδηρομεταλλεύματος από την Κίνα. Για το λόγο αυτό, μάλιστα, τα μεγάλα φορτηγά, τα Capesize, τα οποία συνήθως διαμορφώνουν και τη ναυλαγορά, σημείωσαν μέχρι και 47% πτώση, με 18 συνεχόμενα αρνητικά κλεισίματα. Αλλά και ο BDI, ο γενικός δείκτης της αγοράς, κατέγραψε για το ίδιο διάστημα απώλειες περίπου 41%. Ανάλογη είναι και η πορεία των άλλων δεικτών, με τα Panamax να καταγράφουν πτώση περίπου 20%, τα Supramax 24%, ενώ τα Handy, με 34 συνεχόμενες αρνητικές συνεδριάσεις, έχουν φτάσει σε ιστορικά χαμηλά από το Φεβρουάριο του 2009.

Εκτός από το ότι η ζήτηση από την Κίνα έχει μειωθεί το τελευταίο διάστημα, λόγω του ότι έχει πετύχει το απόθεμα που χρειαζόταν, έχουν ανακαλύψει και δικό τους κοιτάσμα, περίπου 3,5 δισ. τόνων, που, αν και είναι χαμηλής περιεκτικότητας, χαρακτηρίζεται εκμεταλλεύσιμο. Μάλιστα, εκτιμάται ότι μέχρι το 2015, θα έχουν τη δυνατότητα να καλύπτουν περίπου το 50% των αναγκών τους, γεγονός που επηρεάζει άμεσα την παγκόσμια ναυτιλία.

Αλλά και η Ινδία, στην οποία όμως δεν χρησιμοποιούνται Capes για τις μεταφορές, λόγω έλλειψης κατάλληλων λιμενικών υποδομών, έχει σταματήσει τις εξαγωγές για δύο λόγους. Πρώτον, λόγω της επιβολής νέου φόρου στις εξαγωγές, αλλά και της απαγόρευσης των εξαγωγών σιδηρομεταλλεύματος που προέρχεται από παράνομη εξόρυξη.

Ταυτόχρονα, προβλήματα αντιμετωπίζει και ο βραζιλιάνικος εξορυκτικός κολοσσός μεταλλευμάτων, η Vale, λόγω φυσικών καταστροφών. Υπολογίζεται ότι η εταιρεία εξήγαγε περίπου 130 εκατ. τόνους λιγότερους.

Συνυπολογίζοντας επιπλέον ότι παραδίδονται συνεχώς νεότευκτα πλοία, γεγονός το οποίο πιέζει τη ναυλαγορά, σε συνδυασμό με τη συνεχόμενη πτώση της ζήτησης και την κάθετη πτώση των εξαγωγών από τις περισσότερες χώρες της Ευρώπης, είναι εύκολο να ερμηνευθεί η ύφεση στην αγορά.

### **2.1.8 Baltic Dry Index (Δείκτης Αγοράς Ξηρού Φορτίου)**

Το Χρηματιστήριο της Βαλτικής συνεργάζεται με τους λεγόμενους εκτιμητές (panelists) οι οποίοι είναι συνήθως ναυλομεσίτες μεγάλων εταιριών (shipbrokers). Οι panellists εκτιμούν το ύψος του ναύλου κάθε διαδρομής που απαρτίζει τον δείκτη BDI στην περίπτωση των bulk carriers. Τα κριτήρια επιλογής των panellists από το Χρηματιστήριο της Βαλτικής, αφορούν κυρίως την ενεργή συμμετοχή τους στην αγορά που εκτιμούν, τον γεωγραφικό διασκορπισμό τους, αλλά και το εύρος της πελατείας τους (πλοιοκτήτες).

Οι εκτιμητές θα πρέπει να λαμβάνουν υπόψη τους μόνο τα συμβόλαια προς διαπραγμάτευση εκείνη τη χρονική περίοδο, καθώς και την προσφορά και τη ζήτηση της αγοράς και να μην επηρεάζονται από τις οποιεσδήποτε υποθέσεις και μελλοντικές κινήσεις της αγοράς.

Ο δείκτης BDI (Baltic Dry Index) αποτελεί ένα μέσο όρο τιμών για τη μεταφορά πρώτων υλών που εκδίδεται σε καθημερινή βάση. Αντιπροσωπεύει το κόστος που καλύπτεται από ένα ναυλωτή ώστε να πραγματοποιήσει την επιθυμητή θαλάσσια μεταφορά πρώτων

υλών σύμφωνα με το Χρηματιστήριο της Βαλτικής. Ο δείκτης εμφανίζεται κάθε εργάσιμη ημέρα στις 13:00μμ, ώρα Λονδίνου. Μπορεί να χρησιμοποιηθεί και ως γενικός οικονομικός δείκτης.

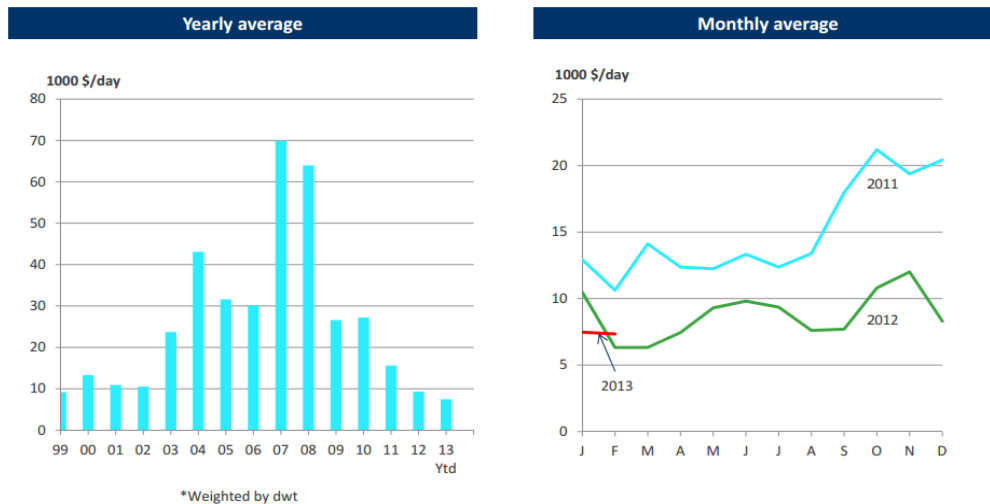
Το τυπικό γράφημα για το δείκτη BDI για χρονικό διάστημα ενός έτος φαίνεται στο σχήμα (2.2), η διακύμανσή του ανά έτος από το 1999 έως το 2013 στο σχήμα (2.3) μαζί με το μέσο όρο ανά μήνα του δείκτη για το 2011 έως σήμερα (The Baltic Exchange, 2012).

### Index Chart for BDIY >>



Σχήμα 2.2: Διακύμανση BDI για το έτος 2012  
(Πηγή: Bloomberg, 2012)

### Dry bulk market index\*



Σχήμα 2.3: Διακύμανση BDI από 1999 έως σήμερα (αριστερά) και για 2011- 2012 (δεξιά)  
(Πηγή: Platou, 2013)

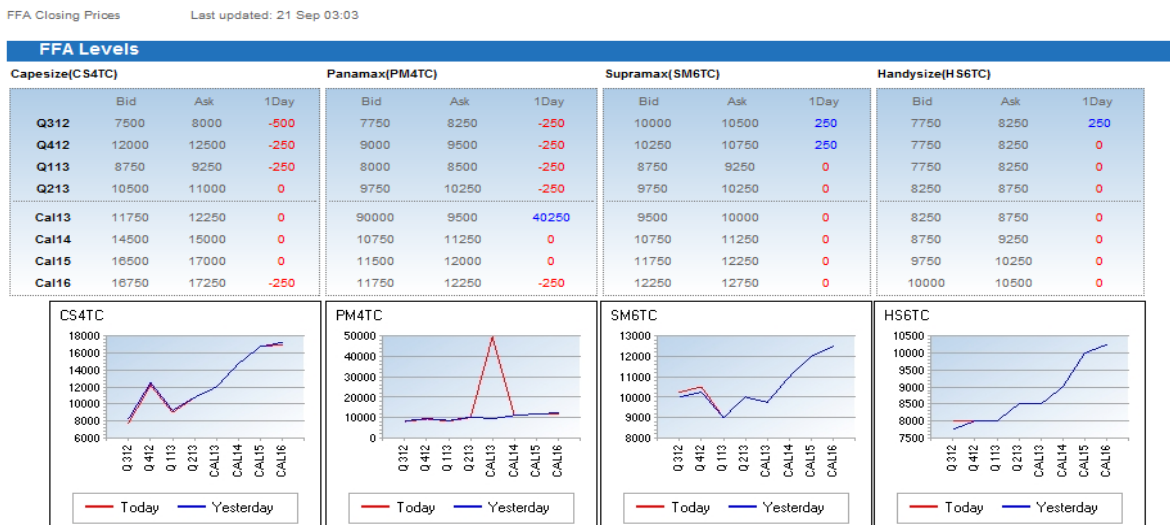
## 2.1.9 Ναυτιλιακά παράγωγα, FFA's

Τα ναυτιλιακά παράγωγα παρέχουν έναν τρόπο αντιστάθμισης της έκθεσης σε ρίσκο της ναυλαγοράς, μέσω της εκμετάλλευσης ναυλώσεων συγκεκριμένης χρονικής διάρκειας καθώς και τις τιμές ανά ταξίδι για τις αρχικές θέσεις. Διακανονισμός γίνεται έναντι ορισμένης σχετικής αξιολόγησης ανά διαδρομή, που δημοσιεύεται, συνήθως, από το Χρηματιστήριο της Βαλτικής.

Οι προθεσμιακές ναυτιλιακές συμβάσεις (*Forward Freight Agreements*) διεξάγονται πρωταρχικά σε μια «καθαρή» βάση και κανονικά θα πρέπει να βασίζονται στους όρους και στις προϋποθέσεις των πρότυπων συμβάσεων FFABA όπως θεωρήθηκαν από τα διάφορα γραφεία που γίνεται ο συμψηφισμός τους. Οι βασικοί όροι της συμφωνίας καλύπτουν:

- (α) Τη συμφωνηθείσα διαδρομή,
- (β) Την ημέρα, το μήνα και το έτος του διακανονισμού,
- (γ) Το μέγεθος της σύμβασης,
- (δ) Την τιμή της σύμβασης με βάση την οποία οι διαφορές θα διευθετηθούν.

Οι προμήθειες συμφωνούνται μεταξύ του εντολέα και μεσίτη. Ο μεσίτης, ενεργεί μόνο ως μεσάζοντας και δεν είναι υπεύθυνος για την εκτέλεση της σύμβασης. Οι τιμές FFA's για το τρίμηνο 21-6-2012 έως 21-9-2012 παραθέτονται στο σχήμα (2.4).



Σχήμα 2.4: Τιμές FFA's για την αγορά bulk carriers  
(για το τρίμηνο 21-6-2012 έως 21-9-2012)  
(Πηγή: The Baltic Exchange, 2012)



## 2.1.10 Spreads

Τα spreads αποτελούν σημαντικά οικονομικά στοιχεία σχετικά με την αντίληψη της κίνησης της εκάστοτε αγοράς.

Ορίζονται ως η διαφορά μεταξύ της προσφερόμενης και της ζητούμενης τιμής ενός τίτλου ή περιουσιακού στοιχείου. Μια θέση επιλογής καθορίζεται αγοράζοντας μια επιλογή και πωλώντας μια άλλη της ίδιας κατηγορίας αλλά διαφορετικής σειράς.

Το spread ενός περιουσιακού στοιχείου επηρεάζεται από ορισμένους παράγοντες:

- τη διαθεσιμότητα ή "float" , δηλαδή το συνολικό αριθμό των μετοχών που είναι διαθέσιμες στο εμπόριο,
- τη ζήτηση ή το ενδιαφέρον που εκφράζεται για μία μετοχή και
- τη συνολική εμπορική δραστηριότητα της μετοχής

Για μια συγκεκριμένη μετοχή επιλογής, το spread θα είναι η διαφορά μεταξύ της τιμής ευκαιρίας και της αξίας της στην αγορά.

Στο παρακάτω σχήμα (2.5) παρουσιάζονται τα spreads ανά κατηγορία πλοίου μεταφοράς ξηρού φορτίου για το διάστημα 21-6-2012 έως 21-9-2012.

Spreads						
Capesize/Panamax			Panamax/Supramax		Supramax/Handysize	
	Mid	1Day	Mid	1Day	Mid	1Day
Q312	0,969	-0,031	0,780	-0,045	1,281	-0,009
Q412	1,324	0,009	0,881	-0,046	1,313	0,031
Q113	1,091	0,003	0,917	-0,028	1,125	0
Q213	1,075	0,026	1,000	-0,025	1,176	0
Cal13	0,241	-1,022	5,103	4,128	1,147	0
Cal14	1,341	0	1,000	0	1,222	0
Cal15	1,426	0	0,979	0	1,200	0
Cal16	1,417	0,009	0,960	-0,02	1,220	0

Σχήμα 2.5: Τιμές spreads για την αγορά bulk carriers  
(για το τρίμηνο 21-6-2012 έως 21-9-2012)  
(Πηγή: Platou, 2012)

## 2.1.11 Στατιστική Ανάλυση για την Αγορά Φορτηγών Πλοίων

Στη συνέχεια παρατίθενται ορισμένα σχήματα, πίνακες και δεδομένα σχετικά με την αγορά που εξετάζεται. Σκοπός είναι να αποδειχθεί η σημασία της στα πλαίσια της παγκόσμιας ναυτιλίας, αλλά και συγκριτικά με τις υπόλοιπες αγορές.

### 2.1.11.1 Αγορά Φορτηγών Πλοίων Συγκριτικά με Παγκόσμιο Στόλο

Με τα στοιχεία αυτά αποκτάται μια σφαιρική εικόνα και ολοκληρωμένη άποψη της κίνησης και συμπεριφοράς της αγοράς σε βάθος χρόνου. Συνεπώς, τα παρακάτω στην πλειοψηφία τους είναι απαραίτητο να παρέχονται σε σχετικά ενημερωτικά φυλλάδια. Η επιλογή κάθε φορά αφήνεται στην κρίση του συντάκτη.

Στον πίνακα (2.1) παρουσιάζεται η διαμόρφωση του παγκόσμιου στόλου διαχρονικά από το 2002 έως το 2012 και στο σχήμα (2.7) το ποσοστό που καταλαμβάνει η αγορά των φορτηγών πλοίων στο σύνολο του για το οικονομικό έτος 2012.

#### WORLD FLEET DEVELOPMENT

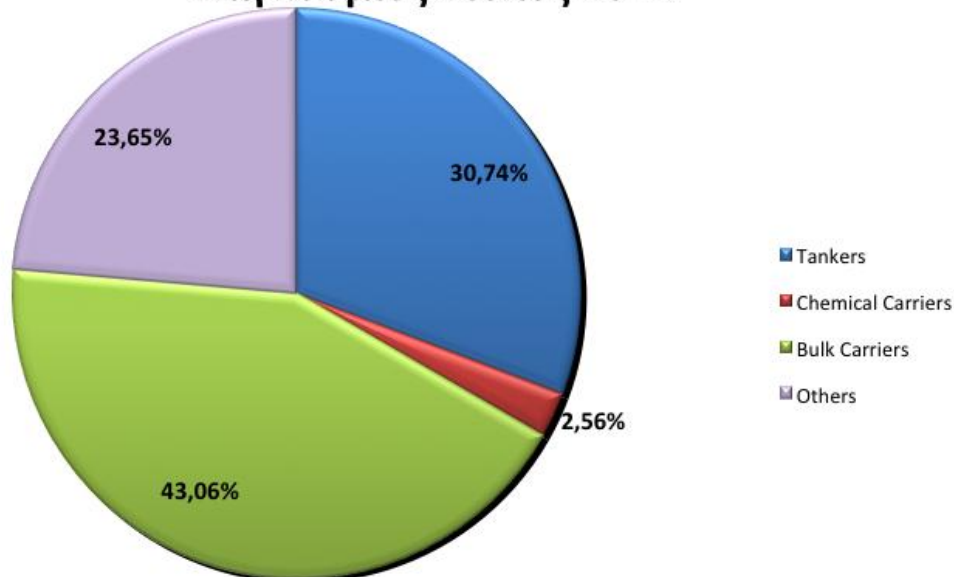
Mill dwt

Start	Tankers	Chemical carriers	Bulk carriers*	Combined carriers	Others	Total
2002	268.0	22.7	287.4	13.8	174.7	766.7
2003	270.7	23.1	295.0	12.6	181.2	782.6
2004	279.1	25.0	303.3	12.1	189.6	809.1
2005	295.0	25.7	320.7	11.6	200.5	853.5
2006	317.7	26.9	341.9	11.6	213.3	911.3
2007	334.7	29.0	365.1	11.2	232.5	972.6
2008	352.3	31.7	392.9	11.2	254.2	1 042.3
2009	369.0	34.0	420.8	10.4	278.3	1 112.5
2010	396.2	35.8	459.2	9.6	300.0	1 200.8
2011	413.1	36.1	533.6	6.8	315.1	1 304.6
2012	439.0	36.5	615.0		337.8	1 428.3

\* From 2012 combined carriers incl. in bulk carrier fleet

Πίνακας 2.1: Διαμόρφωση του παγκόσμιου στόλου (2002-2012)  
(Πηγή: Platou, 2013)

## Παγκόσμιος Στόλος 2012



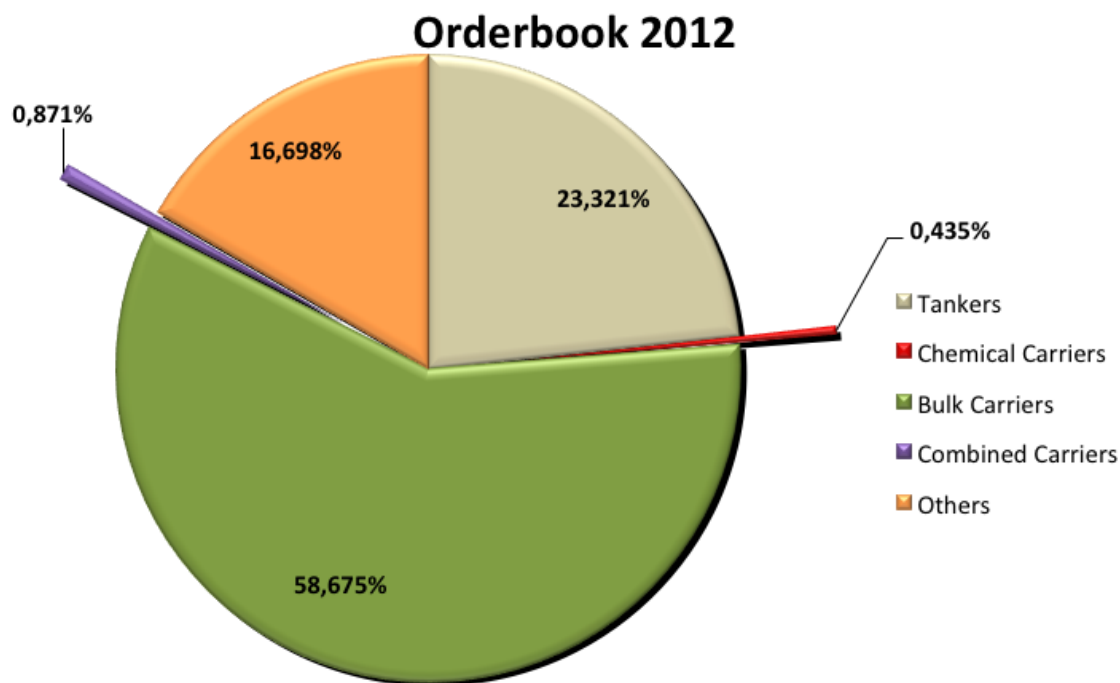
Σχήμα 2.6: Διαμόρφωση του παγκόσμιου στόλου για το έτος 2012  
(Δεδομένα από πίνακα 2.1)

Παρατηρείται από το σχήμα (2.6) ότι το μεγαλύτερο μέρος του παγκόσμιου στόλου για το 2012 αποτελούνταν από πλοία μεταφοράς ξηρού χύδην φορτίου. Αυτό το γεγονός, γενικεύοντας, μελετώντας τον πίνακα (2.1) φαίνεται ότι συμβαίνει σε ετήσια βάση από το 2002 που ξεκινούν τα δεδομένα.

Στον πίνακα (2.2) δίνονται στοιχεία σχετικά με τη διαμόρφωση της ζήτησης και των παραγγελιών για νέες κατασκευές φορτηγών πλοίων σε ετήσια βάση από το 2002 έως το 2012 συγκριτικά με τις υπόλοιπες κατηγορίες πλοίων, ενώ στη συνέχεια στο σχήμα (2.7) η ποσοστιαία ζήτηση ανά κατηγορία σε ένα σύνολο 321.5 πλοίων για το έτος 2012.

ORDER BOOK						
Mill dwt						
Start	Tankers	Chemical carriers	Bulk carriers	Combined carriers	Others	Total
2002	52.0	10.0	22.4	0.2	27.9	112.5
2003	45.3	10.8	30.3	0.2	22.9	109.5
2004	65.1	10.2	48.4	-	41.2	164.8
2005	72.0	11.6	60.6	-	56.2	200.4
2006	76.5	3.3	61.4	-	68.1	209.3
2007	128.7	11.0	78.9	-	80.0	298.6
2008	147.7	19.0	216.1	3.4	105.7	491.9
2009	164.0	18.4	286.3	3.4	92.2	564.3
2010	120.6	13.9	268.7	3.4	70.5	477.1
2011	113.4	9.7	246.5	2.76	53.7	426.0
2012	75.0	1.4	188.7	2.8	53.7	321.5

Πίνακας 2.2: Παραγγελίες νέων πλοίων ανά αγορά (2002-2012)  
(Πηγή:Platou, 2013)



**Σχήμα 2.7: Διαμόρφωση παραγγελιών ανά αγορά το 2012**  
(Δεδομένα από πίνακα 2.2)

Συμπεραίνουμε ότι για το έτος 2012 οι περισσότερες παραγγελίες για νέες κατασκευές αφορούσαν σε φορτηγά πλοία. Αυτή η τάση κυριαρχεί από το 2008 και μετά όπως αποδεικνύεται από τα στοιχεία του πίνακα (2.2).

#### **2.1.11.2 Ανάλυση στα Πλαίσια του Στόλου των Φορτηγών Πλοίων**

Στον πίνακα (2.3) φαίνεται η διαχρονική διαμόρφωση του παγκόσμιου στόλου των φορτηγών πλοίων από το 2002 έως το 2012 ανά μέγεθος, ενώ στο σχήμα (2.9) παρουσιάζεται η ποσοστιαία αντιστοίχιση της εκάστοτε κατηγορίας στο σύνολό τους για το έτος 2012. Φαίνεται, δηλαδή, η επικρατούσα τάση στην αγορά αυτήν η οποία είναι άμεσα ανάλογη με τη ζήτηση και το ύψος των ναύλων, δηλαδή το κέρδος.

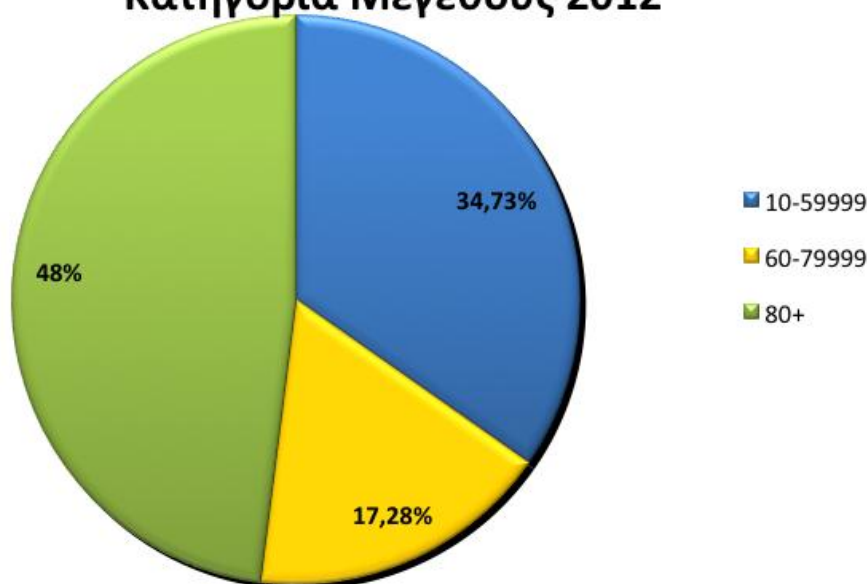
### BULK CARRIER FLEET BY SIZE

Mill dwt

Start	10-59,999	60-79,999	80,000+	Total
2002	125.8	71.5	90.1	287.4
2003	128.4	74.2	92.4	295.0
2004	131.0	74.9	97.3	303.3
2005	136.4	80.2	104.2	320.7
2006	142.9	85.6	113.3	341.9
2007	148.5	89.9	126.7	365.1
2008	157.1	93.9	141.9	392.9
2009	164.4	96.7	159.8	420.8
2010	171.4	98.0	189.8	459.2
2011	191.9	101.9	239.8	533.6
2012	212.3	105.6	293.4	611.3

Πίνακας 2.3: Διαμόρφωση στόλου bulk carriers (2002-2012)  
(Πηγή:Platou, 2013)

### Παγκόσμιος Στόλος Φορτηγών Πλοίων ανά Κατηγορία Μεγέθους 2012



Σχήμα 2.8: Παγκόσμιος στόλος bulk carriers ανά κατηγορία μεγέθους για το 2012  
(Δεδομένα από πίνακα 2.3)

Παρατηρείται ότι για το προηγούμενο έτος είχαν γίνει μεγαλύτερες επενδύσεις και είχε δοθεί ιδιαίτερη βαρύτητα όπως φαίνεται από το σχήμα (2.8) σε φορτηγά πλοία άνω των 80000 τόννων DWT, πιο συγκεκριμένα λειτουργούσαν περισσότερα Post-Panamax, Capesize και VLOC. Αυτή η στροφή στην εν λόγω αγορά συνέβη από το 2010 και μετά, όπως αποδεικνύει στον πίνακα (2.3).

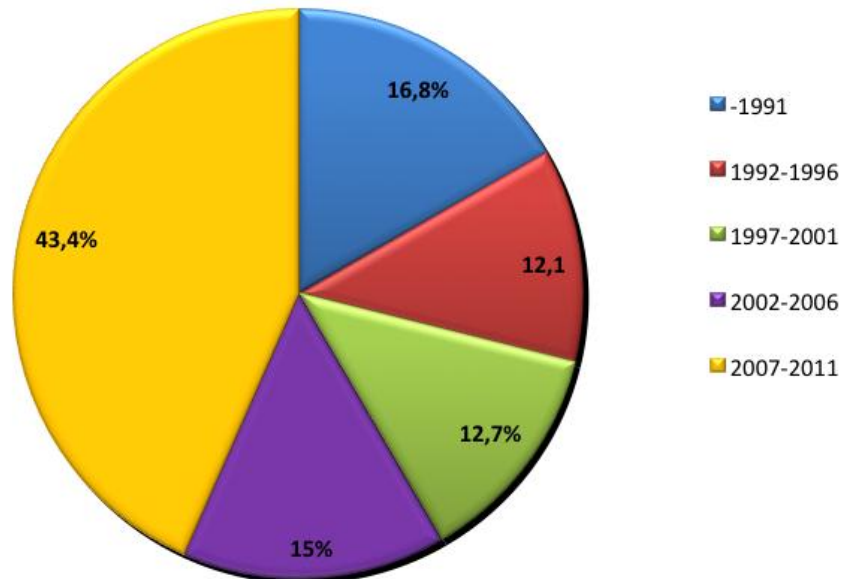
Στη συνέχεια ο πίνακας (2.4) αφορά στο ηλικιακό προφίλ του παγκόσμιου στόλου σε βάθος μιας εικοσαετίας. Στο σχήμα (2.9) φαίνεται η ποσοστιαία ανάλυσή του ανά κατηγορία μεγέθους για το πιο πρόσφατο διάστημα.

**AGE PROFILE FOR BULK CARRIERS**  
Mill dwt - 1.1.2012

	Year of built					Total
	-91	92-96	97-01	02-06	07-11	
10-59,999	48.8	17.2	24.9	29.2	84.0	204.1
60-79,999	22.4	14.3	26.9	21.1	22.1	106.7
80,000+	31.6	42.4	26.1	41.1	159.3	300.5
<b>Total</b>	<b>102.7</b>	<b>73.9</b>	<b>77.8</b>	<b>91.4</b>	<b>265.4</b>	<b>611.3</b>

**Πίνακας 2.4: Στόλος bulk carriers ανά περίοδο κατασκευής**  
(Πηγή: Platou, 2013)

### Ηλικιακό Προφίλ Στόλου



**Σχήμα 2.9: Ηλικιακό προφίλ στόλου bulk carriers**  
(Δεδομένα από πίνακα 2.4)

Αποδεικνύεται ότι για το πιο πρόσφατο διάστημα 2007-2011 τον κυριότερο ρόλο στην αγορά των φορτηγών πλοίων καταλαμβάνουν τα μεγαλύτερου μεγέθους πλοία λόγω περισσότερης ζήτησης. Αυτό ισχύει διαχρονικά, όπως φαίνεται στον πίνακα 2.4, εκτός από τις χρονικές περιόδους 1997-2001 και πριν το 1991, κατά τη διάρκεια των οποίων έχουν το προβάδισμα πλοία μικρότερου μεγέθους. Από το σχήμα (2.10) παρατηρείται ότι σχεδόν τα μισά από τα φορτηγά που είναι εν λειτουργία σήμερα έχουν κατασκευαστεί κατά το διάστημα 2007 έως 2011, όταν η ναυτιλία παρουσίαζε ιδιαίτερη άνθηση στο σύνολό της γεγονός που έκανε τους πλοιοκτήτες ιδιαίτερα αισιόδοξους επενδυτικά.

Ο αριθμός των νέων κατασκευών που παραδόθηκαν κατόπιν παραγγελίας το 2012 και όσα πρόκειται να παραδοθούν το τρέχον καθώς και το επόμενο έτος, παρουσιάζονται αναλυτικά στον πίνακα (2.5).

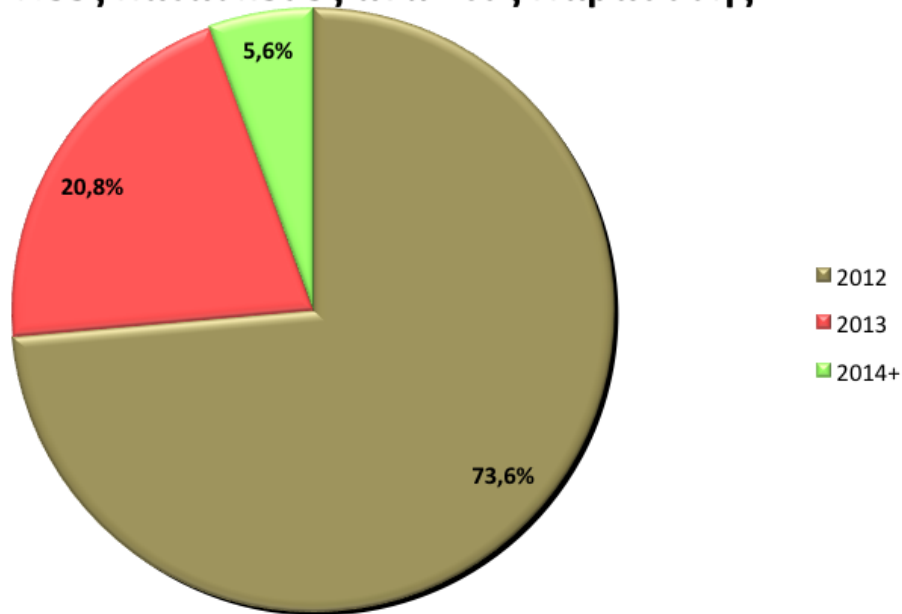
#### ORDERBOOK BY YEAR OF DELIVERY - BULK CARRIERS

Mill dwt - 1.1.2012

Size	Total on order	Delivery schedule		
		2012	2013	2014+
10-59,999	42.6	30.5	10.8	1.2
60-79,999	20.1	14.9	4.5	0.6
80,000+	126.1	93.4	24.0	8.7
<b>Total</b>	<b>188.7</b>	<b>138.8</b>	<b>39.3</b>	<b>10.5</b>

Πίνακας 2.5: Παραγγελίες φορτηγών πλοίων ανά έτος παράδοσης  
(Πηγή: Platou, 2013)

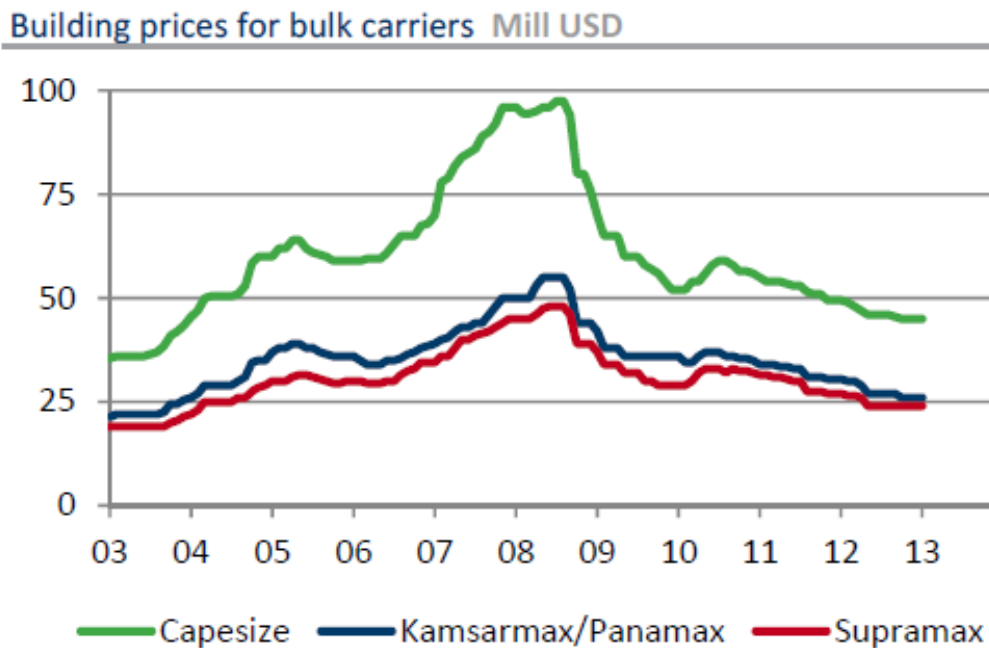
### Νέες Κατασκευές ανά Έτος Παράδοσης



Σχήμα 2.10: Νέες κατασκευές ανά έτος παράδοσης  
(Δεδομένα από πίνακα 2.5)

Γνωρίζοντας από στοιχεία της εταιρείας Platou S.A., που μελετήθηκαν στα πλαίσια αυτής της εργασίας με στόχο τη δημιουργία μιας σφαιρικής εικόνας της εν λόγω αγοράς, ότι οι παραγγελίες για κατασκευές νέων φορτηγών πλοίων παρουσιάζουν μια συνεχόμενη φθίνουσα τάση από το 2007 - με μόνη εξαίρεση το έτος 2010 - συμπεραίνουμε ότι η μείωση των παραγγελιών οφείλεται στην παγκόσμια οικονομική ύφεση που επηρέασε άμεσα τον τομέα της ναυτιλίας. Γι' αυτό το λόγο από το 2012 και μετά παρατηρούμε από το σχήμα (2.10) ότι μειώνονται κατά πολύ οι παραδόσεις καθώς ο αριθμός τους είναι άμεσα εξαρτώμενος και ανάλογος των παραγγελιών.

Τα κόστη κατασκευής των πλοίων μεταφοράς ξηρού φορτίου καθώς και η διακύμανσή τους προοδευτικά από το 2001 έως τα μισά του 2012 φαίνονται στο σχήμα (2.11). Μελετήθηκαν ξεχωριστά σε τρεις κατηγορίες με βάση το μέγεθός τους. Παρατηρείται, επομένως ότι, όπως ήταν αναμενόμενο, το κόστος για την ανέγερση ενός Capesize τις περισσότερες φορές είναι διπλάσιο ακόμα και υπερδιπλάσιο σε σύγκριση με τα Panamax και Handymax. Για τις δύο αυτές τελευταίες κατηγορίες, εν γένει, το κόστος των νέων κατασκευών κρίνεται παραπλήσιο.



**Σχήμα 2.11: Διακύμανση κόστους κατασκευής bulk carriers ανά κατηγορία μεγέθους (2001-2012)**  
(Πηγή: Platou, 2012)

Παρουσιάζονται στον πίνακα (2.6) κατά μέσο όρο οι τιμές μεταπώλησης μεταχειρισμένων φορτηγών πλοίων - ηλικίας πέντε ετών – ανά κατηγορία μεγέθους από το 2002 έως το 2012.

**SECOND HAND PRICES OF 5 YEAR OLD BULK CARRIERS**  
Mill \$

Start	Handymax	Panamax	Capesize
2002	12.2	13.4	22.0
2003	14.8	16.5	27.5
2004	20.5	27.5	45.0
2005	31.0	38.0	64.0
2006	25.5	29.0	55.0
2007	40.5	45.5	80.0
2008	73.0	88.0	138.0
2009	26.5	30.0	49.0
2010	28.0	34.0	55.0
2011	31.5	37.5	52.0
2012	25.0	26.0	38.0

**Πίνακας 2.6: Τιμές μεταπώλησης μεταχειρισμένων bulk carriers μέσης ηλικίας πέντε ετών**  
(Πηγή: Platou, 2013)



Όσον αφορά στην αγορά των ανακυκλώσεων φορτηγών πλοίων, χαρακτηριστικές πληροφορίες παρουσιάζονται στον πίνακα (2.7) παρακάτω σε χρονικό εύρος δέκα ετών. Αναλύεται η διαμόρφωση του συνολικού αριθμού σύμφωνα με τις κατηγορίες μεγέθους σε ετήσια βάση.

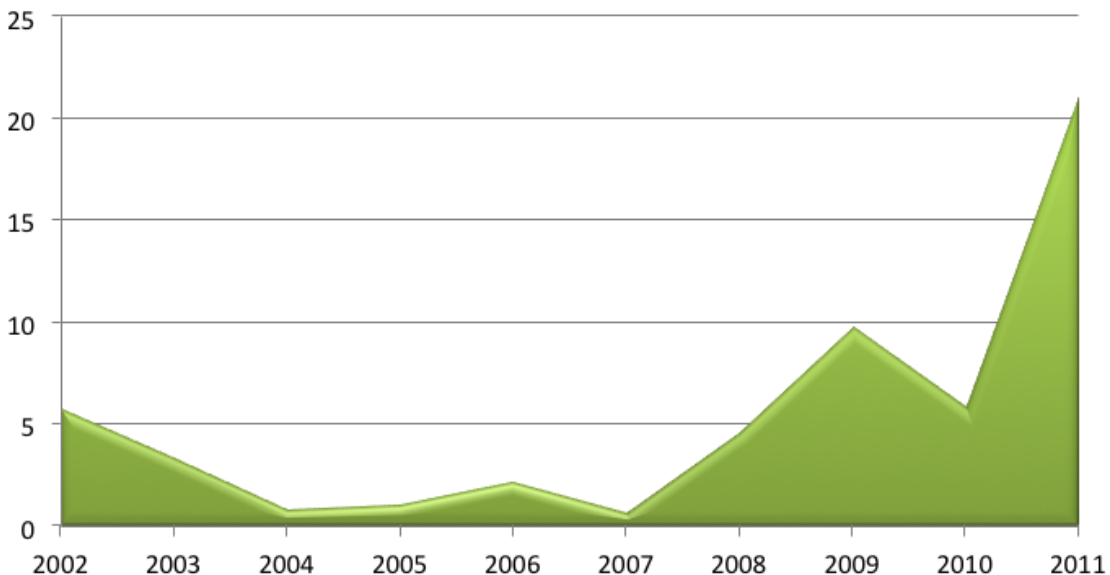
**BULK CARRIERS SOLD FOR RECYCLING BY SIZE**  
Mill dwt

	10-59,999	60-79,999	80,000+	Total
2002	3.3	1.5	1.0	5.8
2003	2.4	0.5	0.6	3.4
2004	0.6	0.1	0.1	0.8
2005	0.6	0.2	0.2	1.1
2006	1.1	0.6	0.5	2.2
2007	0.5	0.1	0.1	0.7
2008	1.8	1.2	1.5	4.6
2009	6.3	1.8	1.6	9.8
2010	2.7	0.4	2.9	5.9
2011	6.6	3.7	10.7	21.1

**Πίνακας 2.7: Ανακυκλώσεις bulk carriers την τελευταία δεκαετία**  
(Πηγή: Platou, 2013)

Όπως παρατηρείται στο σχήμα (2.12) υπήρξε μία κάμψη στις ανακυκλώσεις το χρονικό διάστημα 2004-2007. Από τότε μέχρι και το 2011 παρουσιάζει σε γενικές γραμμές αύξουσα τάση η αγορά αυτή εξαιτίας της αύξησης των τιμών scrap.

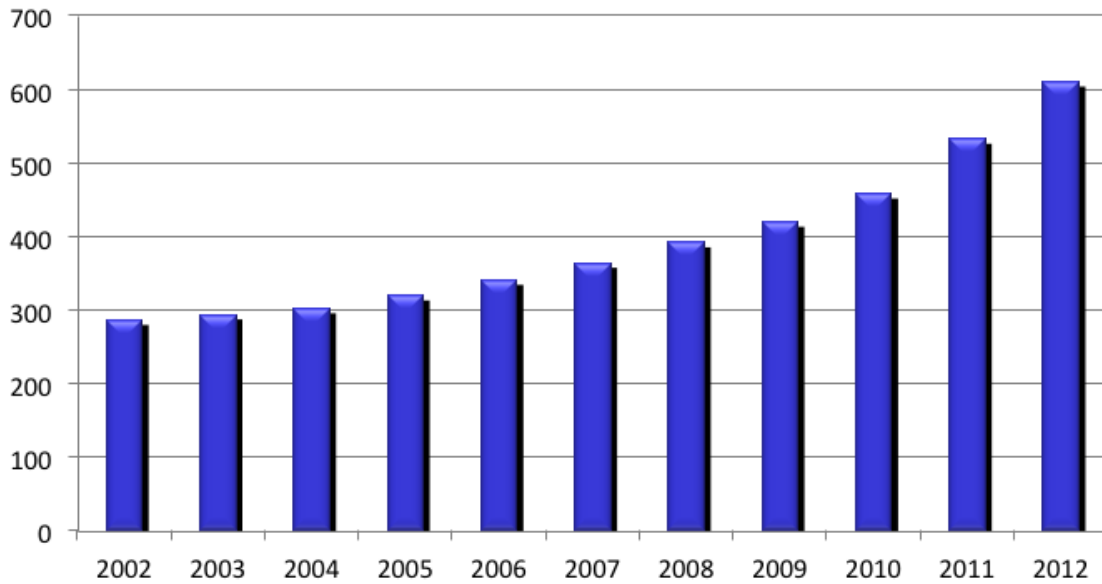
## Ανακυκλώσεις Φορτηγών Πλοίων



**Σχήμα 2.12: Ανακυκλώσεις bulk carriers (2002-2011)**  
(Δεδομένα από πίνακα 2.7)

Τέλος, παρατίθεται στο σχήμα (2.13) η διαμόρφωση του παγκόσμιου στόλου των πλοίων της μελετώμενης αγοράς από το 2002 έως το 2012 ανά έτος. Ο κατακόρυφος άξονας αντιστοιχεί στο συνολικό αριθμό των πλοίων σε λειτουργία.

### Διαμόρφωση Στόλου Φορτηγών Πλοίων



**Σχήμα 2.13: Διαμόρφωση στόλου bulk carriers σε ετήσια βάση (2002-2012)**  
(Δεδομένα από πίνακα 2.1)

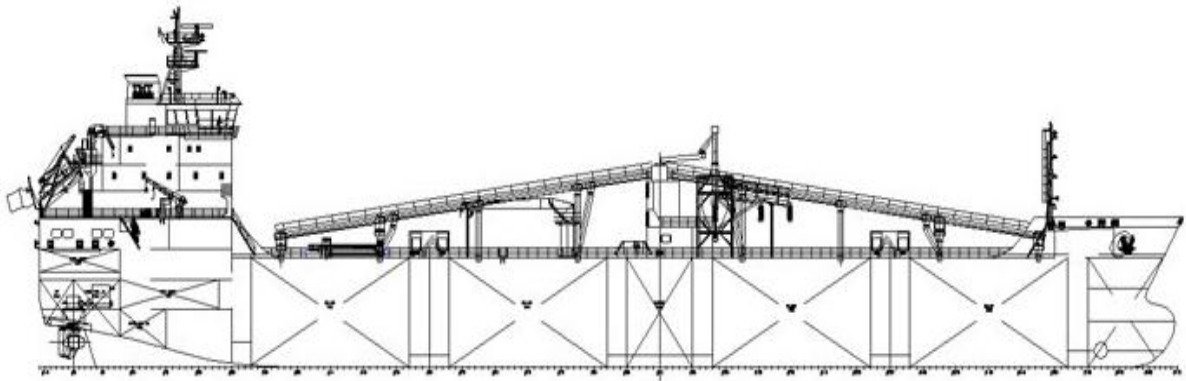
Από το 2002 έως το 2004 ο στόλος αριθμητικά θεωρείται ότι δεν παρουσιάζει ιδιαίτερες μεταβολές. Όμως, από το 2005 έως το 2012 η προοδευτική αύξηση ετησίως του αριθμού των πλοίων είναι φανερή και σχεδόν γραμμική. Αξίζει να σημειωθεί, επιπλέον, ότι ο στόλος από το 2002 έως και το 2012 έχει υπερδιπλασιαστεί.

Στη συνέχεια, στο παράρτημα Β, παρουσιάζονται επιπλέον σημαντικά διαγράμματα σχετικά με την αγορά των φορτηγών πλοίων.

## 2.2 Το Εμπόριο Τσιμέντου Δια Θαλάσσης

Το προϊόν που μεταφέρουν τα cement carriers είναι το τσιμέντο καθώς επίσης και κλίνκερ. Μια σύντομη περιγραφή των προϊόντων αυτών και των ιδιοτήτων τους παρατίθεται παρακάτω. Ακόμα, γίνεται ανάλυση των χαρακτηριστικών της ναυλαγοράς, των συνθηκών που τη διαμορφώνουν και παρατίθενται σχετικά στατιστικά στοιχεία.

### 2.2.1 Τεχνικά Χαρακτηριστικά Πλοίων Μεταφοράς Τσιμέντου (cement carriers)



Εικόνα 2.9: Προφίλ cement carrier με ίδια φορτοεκφορτωτικά μέσα

Τα πλοία μεταφοράς τσιμέντου ή αλλιώς «τσιμεντάδικα» (εικόνα 2.9) ανήκουν στην ευρύτερη κατηγορία των φορτηγών πλοίων με εντελώς, όμως, ξεχωριστό τύπο για τη μεταφορά τσιμέντου χύδην. Ο διαχωρισμός των αμπαριών είναι ίδιος με αυτόν ενός κοινού φορτηγού με μία βασική διαφορά στην εσωτερική τους διαμόρφωση, ώστε να διευκολύνεται το φορτίο να «γλιστράει» προς τα κάτω, γεγονός που είναι απαραίτητο για την εκφόρτωση. Μια άλλη χαρακτηριστική διαφοροποίηση στο εσωτερικό των αμπαριών είναι ο διαχωρισμός τους με διαμήκη διαφράγματα μέχρι το κύριο κατάστρωμα, ώστε να

ελαττώνονται κατ' αυτόν τον τρόπο οι μεγάλες ελεύθερες επιφάνειες και να εμποδίζεται η μετακίνηση φορτίου εξαιτίας των κλίσεων που παίρνει το πλοίο κατά την πλεύση του.

Έχει μικρά ανοίγματα-στόμια για την υποδοχή και φόρτωση του φορτίου ενώ, το κυριότερο, ορισμένα τσιμεντάδικα διαθέτουν δικά τους μέσα φορτοεκφόρτωσης. Συγκεκριμένα, στο χώρο του φορτίου έχουν εγκατεστημένο ειδικό σιλό το οποίο επικοινωνεί και συνεργάζεται με έναν «σαλίγκαρο» που βρίσκεται στο κάτω μέρος των χώρων φορτίου, σε επίπεδο κάτω του πανιόλου μέσα σε μεγάλο διάμηκες αυλάκι που καλύπτει όλο το μήκος των αμπαριών, μέσα στο οποίο διοχετεύεται το τσιμέντο. Μέσω του «σαλίγκαρου» το τσιμέντο μεταφέρεται στο σιλό και από εκεί εκφορτώνεται. Στα πλοία αυτά που δε διαθέτουν δικό τους σύστημα εκφόρτωσης, το φορτίο εκφορτώνεται στο σιλό της ξηράς με συμπιεστές και αντλίες.

Το μέγεθος ενός πλοίου τέτοιου είδους κυμαίνεται, ανάλογα με τις ανάγκες ή την εμπορική «γραμμή» που εξυπηρετεί (δηλ. τη ζήτηση της διαδρομής που καλύπτει) από 4000 έως 45000 tons DWT. Κατά τ' άλλα, η υπόλοιπη διαρρύθμισή του είναι ίδια με αυτήν του τυπικού φορτηγού.

Οι τύποι που δύνανται να εκφορτώνουν από μόνοι τους το φορτίο είναι τα πλοία μεταφοράς τσιμέντου πνευματικού τύπου, μηχανικού τύπου, οι φορτηγίδες με σύστημα ρυμούλκησης, πλευστοί τερματικοί σταθμοί και φορτηγά πλοία με πνευματικό εξοπλισμό. Όπως έχει ήδη αναφερθεί στα πλοία πνευματικού τύπου η φόρτωση γίνεται είτε με τη βοήθεια της βαρύτητας είτε κατευθείαν από το σιλό. Εκφορτώνουν με ίδια μέσα, όπως συμπιεστές και αντλίες, μέσω εύκαμπτου αγωγού στο σιλό. Όσα ανήκουν στην κατηγορία του μηχανικού τύπου εκφορτώνουν μέσω δικών τους αγωγών απευθείας σε οχήματα ξηράς μεταφοράς τσιμέντου ή χοάνες. Αυτός ο τρόπος είναι ιδανικός για τη μετακίνηση του χύδην φορτίου άμεσα στις περιοχές ανέγερσης κτιρίων. Πλέον δεν έχουν απομείνει πολλά «τσιμεντάδικα» ενεργά στο εμπόριο, καθώς κινούνται με αρκετά χαμηλές ταχύτητες και χρειάζονται ήρεμα νερά κατά την πλεύση τους. Τα περισσότερα από αυτά έχουν προσδεθεί και χρησιμοποιούνται ως αποθηκευτικοί χώροι σε τερματικούς σταθμούς τσιμέντου, δηλαδή λειτουργούν ως φορτηγίδες. Όσον αφορά τους πλευστούς τερματικούς σταθμούς τσιμέντου, χρησιμοποιούνται μέχρι στιγμής στην Αίγυπτο, στις ΗΠΑ και τη Νιγηρία, είναι αυτοπροωθούμενοι αλλά δε χρησιμοποιούνται για να μετακινούν το φορτίο παρά μόνο να το παραλαμβάνουν. Κλείνοντας, τα φορτηγά πλοία με πνευματικό εξοπλισμό έχουν τη δυνατότητα να μετατρέπονται ώστε να μεταφέρουν τσιμέντο και το αντίθετο όποτε το υπαγορεύει η αγορά. Υπάρχουν συνολικά έξι, η μεταφορική ικανότητα των οποίων κυμαίνεται από 4000 έως 41000 τόννους και δραστηριοποιούνται κυρίως στην Αυστραλία και στη Βαλτική (Howe Robinson Shipbrokers, 2012).

## 2.2.2 Κοινωνικοπολιτικό Πλαίσιο

Όπως συμβαίνει στην αγορά μεταφοράς ξηρού φορτίου χύδην, έτσι και η πορεία της αγοράς του τσιμέντου καθορίζεται σε πολύ μεγάλο βαθμό από τις εκάστοτε υπάρχουσες κοινωνικοπολιτικές συνθήκες και την παγκόσμια κατάσταση της οικονομίας. Αυτές οι καταστάσεις μεταβάλλονται συνεχώς και χαρακτηρίζουν κάθε χρονική περίοδο και γεωγραφική ζώνη, επομένως δε θα αναλυθούν ιδιαίτερα σε αυτήν τη φάση καθώς στα πλαίσια της παρούσας διπλωματικής εργασίας γίνεται μια ανάλυση της αγοράς σε διαχρονική βάση.

Επιπλέον, οικονομικές, τεχνικές, περιβαλλοντικές συνθήκες καθώς και νομοθετικές ρυθμίσεις αποτελούν εξίσου σπουδαίους παράγοντες διαμόρφωσης σε μεγαλύτερο ή μικρότερο βαθμό του θαλάσσιου εμπορίου τσιμέντου. Συνοψίζονται ακολούθως:

- **Οικονομικές Συνθήκες:** Οι ισορροπίες στο παγκόσμιο εμπόριο τσιμέντου άλλαξαν με την είσοδο νέων χωρών με μεγάλα αποθέματα, κυρίως στην ήπειρο της Ασίας (π.χ. Κίνα). Στις χώρες αυτές το κόστος παραγωγής είναι αρκετά χαμηλό και το γεγονός αυτό σε συνδυασμό με την σχετικά φθηνή μεταφορική δυνατότητα, έκανε οικονομικά συμφέρουσα την εισαγωγή τσιμέντου για κάποιες προηγμένες χώρες (π.χ. Η.Π.Α.). Οι κυριότερες διαδρομές του παγκοσμίου εμπορίου τσιμέντου είναι μεταξύ των χωρών της Ευρώπης, μεταξύ των χωρών της Ασίας αλλά και από την Ασία προς την Αμερική.
- **Τεχνολογικές Συνθήκες:** Τα τελευταία χρόνια, παρατηρείται μια προτίμηση των μεγαλύτερων παραγωγών τσιμέντου στην Ευρώπη για χρησιμοποίηση πλοίων μεταφοράς τσιμέντου υψηλής τεχνολογίας, μικρού βυθίσματος και με ίδια μέσα φορτοεκφόρτωσης. Τα τελευταία (σε αντιδιαστολή με τα συμβατικά πλοία μεταφοράς φορτίου χύδην) θεωρούνται ως ιδανικό μέσο για τη γρήγορη και ασφαλή μεταφορά του τσιμέντου όχι μόνο στην περιοχή της Μεσογείου, αλλά και στις χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης που βρέχονται από τον Ατλαντικό Ωκεανό.
- **Περιβαλλοντικές Συνθήκες:** Οι διεθνείς κανονισμοί για την προστασία του περιβάλλοντος τόσο από τις μονάδες παραγωγής τσιμέντου, όσο και από τα ίδια πλοία μεταφοράς τσιμέντου ολοένα και αυξάνονται τα τελευταία είκοσι (20) χρόνια, με έμφαση στην πρόληψη των ατυχημάτων και την αποτροπή / περιορισμό της εκπομπής ρύπων. Ένας τέτοιος κανονισμός αποτελεί η μονομερής πρωτοβουλία της ΕΕ για την εφαρμογή από το διάστημα 2013 - 2020 του Emissions Trading System (ETS). Αυτό θα εντείνει τα προβλήματα της ανταγωνιστικότητας για τη βιομηχανία τσιμέντου καθώς στην ΕΕ μπορεί να αποτελέσει κίνητρο για την εισαγωγή τσιμέντου ή κλίνκερ από χώρες χωρίς

περιορισμούς σε αέριες εκπομπές άνθρακα, δεδομένου του ότι οι εισαγωγές δεν περιλαμβάνονται στην οδηγία της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Ομοίως συμβαίνει και στις Η.Π.Α. με τους κανονισμούς US Environmental Protection Agency (US EPA Regulations) που αφορούν στις εκπομπές ρύπων από τις μονάδες παραγωγής τσιμέντου.

- **Νομικό Πλαίσιο:** Ο IMO έχει θεσπίσει ένα σύνολο κανονισμών και οδηγιών που καλύπτουν μια ευρεία γκάμα εμπορικών πλοίων και επικινδύνων φορτίων, υποχρεώνοντας τις ιδιοκτήτριες (ή διαχειρίστριες) εταιρείες να συμμορφώνονται με αυτούς.

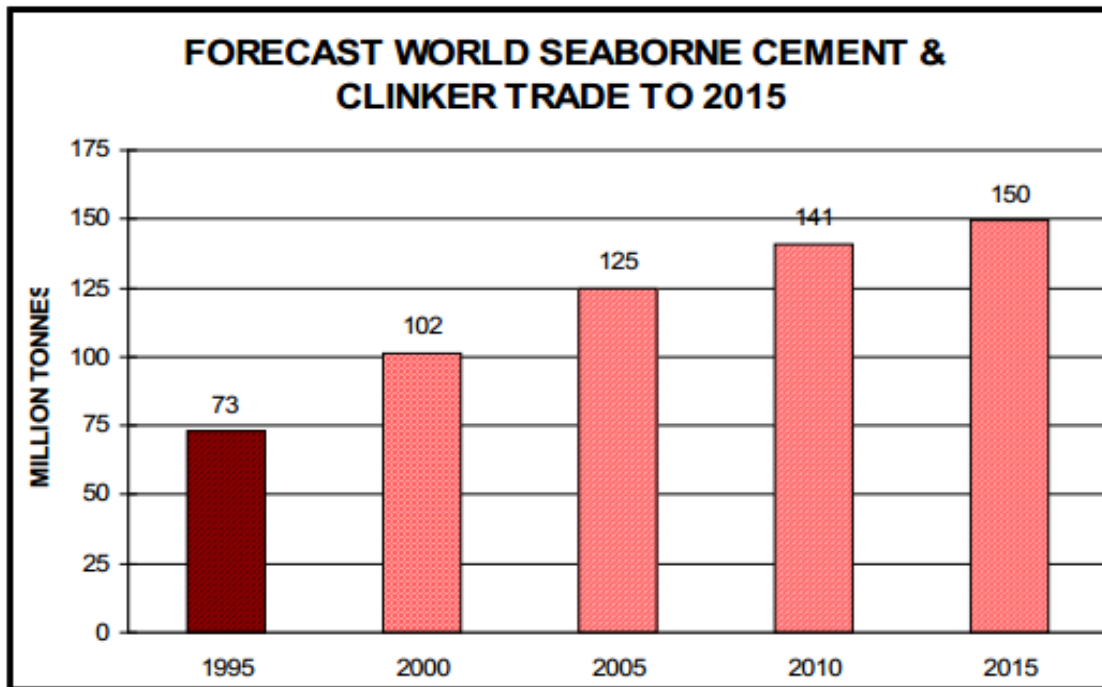
### 2.2.3 Γενικά για την Αγορά Τσιμέντου

Το εμπόριο τσιμέντου σε παγκόσμιο επίπεδο και ο αντίστοιχος τομέας της ναυτιλίας είναι ένας πολύπλοκος συνδυασμός της μεγάλης ποικιλίας τακτικών κινήσεων και των σποραδικών βραχυπρόθεσμων ευκαιριακών θαλασσιών μεταφορών. Ο υψηλός όγκος των συναλλαγών αντιπροσωπεύει κινήσεις μεταξύ επιχειρήσεων κάτω από την ομπρέλα του ίδιου πολυεθνικού ομίλου τσιμέντου, ενώ οι ανεξάρτητοι έμποροι τσιμέντου είναι ακόμα ένα σημαντικός παράγοντας που καθορίζει τα επίπεδα των τιμών και το σχεδιασμό του εμπορίου.

Οι άνοδοι και οι υφέσεις των κατασκευών μπορούν να αλλάξουν το προφίλ του περιφερειακού εμπορίου τσιμέντου δραματικά, όπως είδαμε τα τελευταία χρόνια σε πολλές από τις κορυφαίες αγορές του κόσμου. Ομοίως, η άμεση ανάγκη για την διαμόρφωση νέου παραγωγικού δυναμικού για την κάλυψη της μελλοντικής ζήτησης μπορούν να κάνουν σημαντικές ποσότητες τσιμέντου διαθέσιμες για εξαγωγή, με τη δημιουργία εργοστασίων παραγωγής και εγκαταστάσεων logistics, προσδιορίζοντας την οικονομική σκοπιμότητα των θαλασσιών μεταφορών μεγάλων αποστάσεων.

Ένα επιπλέον μέρος της πολυπλοκότητας του εμπορίου τσιμέντου επιβάλλεται λόγω της μεταβλητότητας των εξόδων μεταφοράς - οι ναύλοι των φορτηγών πλοίων καθορίζονται από λοιπούς παράγοντες εκτός του τομέα του τσιμέντου - αλλά μπορούν να αλλάξουν ριζικά την ανταγωνιστικότητα στο επίπεδο του κόστους των προμηθειών από μία χώρα σε μια ποικιλία παγκόσμιων αγορών. Η αστάθεια των εξόδων αποστολής, όπως

παρατηρήθηκε κατά τα τελευταία 4 χρόνια, παρέχει ένα επιπλέον επίπεδο αβεβαιότητας για τις μελλοντικές προοπτικές των εμπορικών σχέσεων και όγκων (Sanaa, 2008).



Σχήμα 2.14: Απεικόνιση θαλασσιού εμπορίου τσιμέντου και κλίνκερ (για το διάστημα 1995-2010 και πρόβλεψη για το 2015)  
(Πηγή: Ocean Shipping Consultants, 2006)

Λαμβάνοντας λοιπόν υπόψη την παραπάνω εικόνα της ναυλαγοράς του τσιμέντου, γίνεται αντιληπτή η αυξανόμενη ανάγκη για ολοένα και μεγαλύτερη μεταφορική ικανότητα μέχρι και το 2015, η οποία μπορεί να καλυφθεί είτε με το χτίσιμο νέων πλοίων είτε με την απασχόληση ήδη υπάρχοντων πλοίων μεταφοράς φορτίου χύδην.

Όπως έχει ήδη αναφερθεί, το παγκόσμιο εμπόριο τσιμέντου από το 1970 μέχρι και στις μέρες μας άλλοτε με μεγαλύτερους άλλοτε με χαμηλότερους ρυθμούς παρουσιάζει αξιοσημείωτη ανάπτυξη γεγονός που οφείλεται σε πολύ μεγάλο βαθμό στη ραγδαία αύξηση της ζήτησης στις μέχρι πρότινος υποανάπτυκτες χώρες της Μέσης Ανατολής και της Ασίας. Κατά τη διάρκεια της προηγούμενης δεκαετίας, η αύξηση της ζήτησης σε τσιμέντο στις αγορές της Αφρικής, της Μέσης Ανατολής, της Ασίας και – έως ένα βαθμό – της Βόρειας Αμερικής, απετέλεσε τη βασική πηγή για την περαιτέρω ανάπτυξη του εμπορίου. Πρωτεύοντα ρόλο στην πορεία αυτή διαδραμάτισε και η απασχόληση πλοίων μεταφοράς φορτίου χύδην στη ναυλαγορά τσιμέντου, η οποία σε συνδυασμό με την είσοδο νέων χωρών στην αγορά, οδήγησε στην αύξηση της ανταγωνιστικότητας, με αποτέλεσμα τη μείωση του κόστους μεταφοράς και – κατ' επέκταση – την προώθηση του εμπορίου εν γένει.

Ένα ιδιαίτερος χαρακτηριστικό στοιχείο αυτής της πολύ μικρής –niche- ναυλαγοράς είναι ότι, ως υποκατηγορία αυτής των φορτηγών πλοίων, αποτελεί *ολιγοπώλιο* με κύριους διαχειριστές της τις μεγαλύτερες εταιρείες-παραγωγούς. Αυτό το γεγονός επηρεάζει και τη διαμόρφωση των ναύλων.

Η αγορά του τσιμέντου είναι μια ‘τοπική’ αγορά, με την έννοια ότι το μεγαλύτερο μέρος του καταναλώνεται στη χώρα στην οποία παράγεται. Πιο συγκεκριμένα το 95% της παγκόσμιας παραγωγής τσιμέντου διατίθεται προς χρήση στην χώρα παραγωγής του. Αυτό συμβαίνει διότι η μεταφορά του τσιμέντου ,το οποίο είναι ένα χύμα εμπόρευμα, σε μεγάλες αποστάσεις έχει μεγάλο κόστος. Τα κύρια σημεία (Παπαδόγγονας, 2011) της αγοράς φαίνονται πιο αναλυτικά στον παρακάτω πίνακα.

**Πίνακας 2.8: Κύρια σημεία αγοράς τσιμέντου**

<b>Προσφορά</b>	Το ισοζύγιο προσφοράς-ζήτησης είναι αρκετά ισορροπημένο με την προσφορά να είναι ελαφρώς μεγαλύτερη.
<b>Ζήτηση</b>	Ο κύριος καταναλωτής είναι κατά μέσο όρο ο οικοδομικός τομέας αλλά σημαντική είναι και η επίδραση του βιομηχανικού τομέα και των υποδομών
<b>Εμπόδια Εισόδου</b>	Υψηλό κόστος κεφαλαίου και μακρά περίοδος κυκλοφορίας. Επίσης η πρόσβαση σε αποθέματα ασβεστόλιθου είναι ένα σημαντικό εμπόδιο εισόδου. Τέτοια είναι η διαφοροποίηση του προϊόντος, το απόλυτο κοστολογικό πλεονέκτημα, οι οικονομίες κλίμακας και γενικότερα η ύπαρξη υψηλού «μη ανακτήσιμου» κόστους.
<b>Διαπραγματευτική Ικανότητα Παραγωγών</b>	Η άδεια για την εκμετάλλευση των αποθεμάτων άνθρακα και ασβεστόλιθου καθώς και η παροχή ρεύματος από το δίκτυο ελέγχονται όλα από μια οντότητα, το κράτος. Ωστόσο, σήμερα οι παραγωγοί στηρίζονται περισσότερο σε ανεξάρτητες ηλεκτρικά μονάδες, αλλά η έλλειψη του άνθρακα και οι ευμετάβλητες τιμές των καυσίμων εξακολουθούν να προκαλούν ανησυχία.



<p><b>Διαπραγματευτική Ικανότητα Καταναλωτών</b></p>	<p>Η αγορά του τσιμέντου είναι ουσιαστικά η μεταφορά πρώτων υλών, έτσι ο όγκος των πωλήσεων ως επί το πλείστον εξαρτάται από τις δυνατότητες διανομής της εταιρείας. Ωστόσο μερικές εταιρίες έχουν αρχίσει να αποτελούν premium επιλογές λόγω της καλύτερης αντίληψης της ποιότητας.</p>
<p><b>Ανταγωνισμός</b></p>	<p>Υπάρχουν δύο διαφορετικές τάσεις στα ολιγοπώλια:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Η αλληλεξάρτηση μεταξύ επιχειρήσεων δημιουργεί μια τάση για σύμπραξη μεταξύ τους. Αν καταφέρουν να συνεργαστούν και να ενεργήσουν σε μονοπώλιο (δηλ. όταν παράγουν μικρότερη ποσότητα και την πωλούν σε τιμή πάνω από το οριακό κόστος) τότε μεγιστοποιούν τα κοινά κέρδη.</li> <li>• Από την άλλη πλευρά, κάθε ολιγοπωλητής ενδιαφέρεται μόνο για το δικό του κέρδος, κι αυτό τον ωθεί στο να ανταγωνίζεται με τους άλλους στην προσπάθεια να ιδιοποιηθεί ένα μεγαλύτερο μέρος από τα κέρδη του κλάδου.</li> </ul> <p>Αυτές οι δύο τάσεις είναι ασυμβίβαστες. Όσο πιο σκληρός ο ανταγωνισμός, τόσο χαμηλότερα είναι τα κέρδη του κλάδου.</p>

## 2.2.4 Διαμόρφωση Ναύλων στη Ναυλαγορά Τσιμέντου

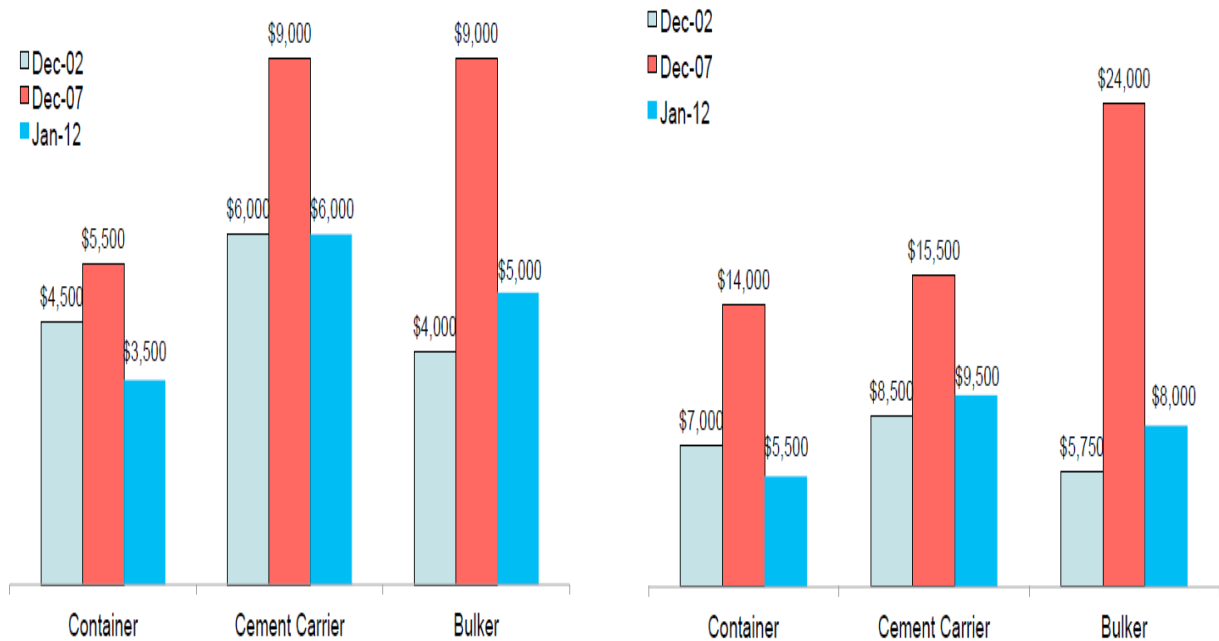
Όπως αναφέρθηκε και προηγουμένως, στην περίπτωση μεταφοράς minor bulks – εν προκειμένω του τσιμέντου με το εμπόριο του οποίου και ασχολούμαστε – το ύψος των ναύλων παρουσιάζει σχετική σταθερότητα.

Παρόλ' αυτά, η αγορά του τσιμέντου, αν και κομμάτι της ναυλαγοράς charter, θεωρείται ιδιαίτερα κλειστή ως αγορά, κι αυτό γιατί οι ιδιοκτήτες πλοίων μεταφοράς τσιμέντου είναι λίγοι και συγκεκριμένοι το ίδιο και οι εισαγωγείς / εξαγωγείς. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα να είναι ιδιαίτερα δύσκολη η συλλογή επαρκών ιστορικών στοιχείων (ναύλοι, λειτουργικά έξοδα κτλ) για τη συνολική εκτίμηση της πορείας της ναυλαγοράς έως τώρα, την εξαγωγή αξιόπιστων συμπερασμάτων και τη δυνατότητα πρόβλεψης – με κάποιο βαθμό αξιοπιστίας – της μελλοντικής πορείας της αγοράς.

Επιπλέον, πρέπει να λάβουμε υπόψη το γεγονός ότι τα περισσότερα πλοία μεταφοράς τσιμέντου βρίσκονται όχι στην αγορά στιγμιαίου ναύλου, αλλά στη ναύλωση προθεσμίας και συγκεκριμένα κάτω από bareboat charter. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα οι τιμές των ναύλων να μην είναι σταθερές αλλά να εξαρτώνται σε πολύ μεγάλο βαθμό από παράγοντες όπως η περίοδος της ναύλωσης, η ηλικία του πλοίου, η ταχύτητα και η ημερήσια κατανάλωση καυσίμου. Η κατάσταση αυτή εξηγεί και γιατί δεν ήταν δυνατόν να συλλέξουμε αρκετά ιστορικά στοιχεία για την πορεία και διακύμανση των ναύλων.

Στο σχήμα (2.15) φαίνεται σε βάθος μιας δεκαετίας η διακύμανση των ναύλων των πλοίων στην αγορά εμπορευματοκιβωτίων, τσιμέντου και την ευρύτερη των φορτηγών. Το σχήμα αριστερά αφορά σε μικρό τσιμεντάδικο ηλικίας δέκα ετών με 6000τόνους dwt, ενώ το δεύτερο (δεξιά) σε μεγάλο 16000 τόνων dwt ίδιας ηλικίας. Σε σύγκριση κάθε φορά με αντίστοιχα πλοία των άλλων δύο αγορών, είναι φανερό ότι και στις δύο περιπτώσεις ένα τσιμεντάδικο αποφέρει αρκετά υψηλότερους ναύλους σε σχέση με ένα containership. Αν εξετάσουμε συγκριτικά την αγορά πλοίων μεταφοράς τσιμέντου με αυτή των φορτηγών πλοίων γενικότερα, παρατηρείται ότι υπάρχει στην πλειοψηφία των περιπτώσεων πολύ μικρή διαφοροποίηση με τα τσιμεντάδικα να προπορεύονται ή ακόμα και ταύτιση των ναύλων. Μόνη εξαίρεση αποτελεί η περίπτωση του μεγάλου σκάφους, κατά τα τέλη του 2007, όπου προκύπτει μια αύξηση \$8500 του ναύλου ενός φορτηγού έναντι ενός όμοιου σε μέγεθος πλοίου μεταφοράς τσιμέντου.

Οι προβλέψεις αναφέρουν ότι σε έξι μήνες από τώρα, ίσως και στα τέλη του 2013, η παραγωγή τσιμέντου αναμένεται να επανέλθει στα φυσιολογικά επίπεδα και τότε θα επέλθει η φάση της ολικής απασχόλησης. Η χρήση προϊόντων τσιμέντου θα συνεχίσει να αυξάνεται και τα τσιμεντάδικα θα μεταφέρουν σημαντικά ποσά ιπτάμενης τέφρας, καθώς δεν ενδείκνυται η εκφόρτωσή της μέσω των ανοιχτών καπακιών των φορτηγών, γεγονός που κρίνεται ως μεγάλη ευκαιρία. Οι τιμές προβλέπεται να αυξηθούν αλλά θα υπάρξουν περιορισμοί όσον αφορά στο ύψος των ναύλων, εξαιτίας της δυνατότητας των φορτηγών πλοίων να εισέλθουν σε πολλούς κλάδους του εμπορίου, σε συνδυασμό με τη συνεχόμενη καθιέρωσή τους στο εμπόριο κλίνκερ τσιμέντου. Τέλος, αποτελεί ενθαρρυντικό γεγονός η πρόβλεψη σχετικά με τη μακροχρόνια αύξηση των αναγκών για εισαγωγή από τις ΗΠΑ (Howe Robinson Shipbrokers, 2012).



**Σχήμα 2.15: Μέση τιμή ναύλου για ναύλωση μονού ταξιδιού με σύμβαση ενός έτους.**

*Αριστερά: Ηλικίας 10 ετών Cement Carrier 6000tons DWT,*

*Δεξιά: Ηλικίας 10 ετών Cement Carrier 16000tons DWT*

(Πηγή: Howe Robinson Shipbrokers, 2012)

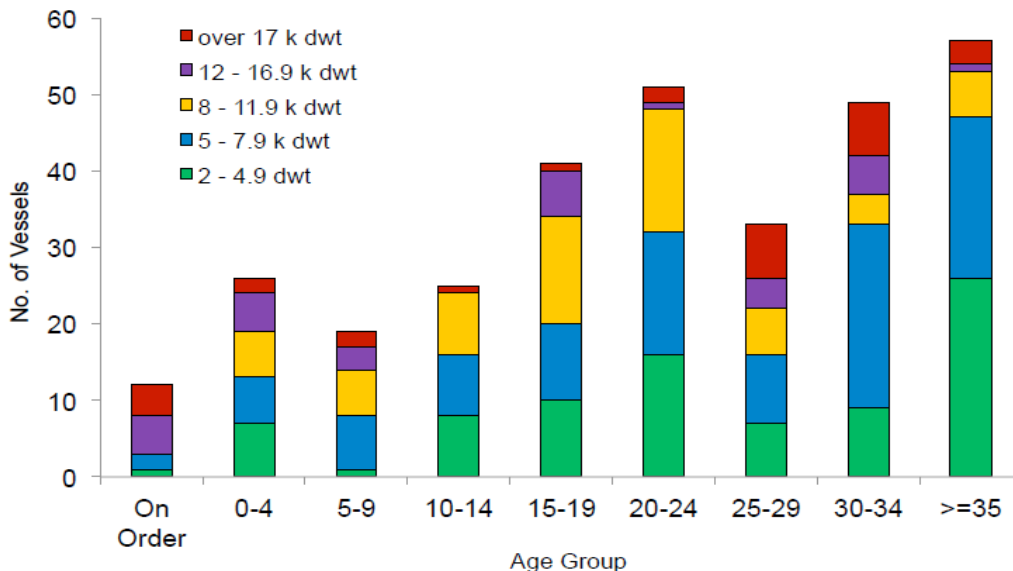
Σύμφωνα με τους Γκιζιάκη και συν. (2006), το τυποποιημένο ναυλοσύμφωνο ταξιδιού που εξέδωσε η BIMCO (The Baltic and International Maritime Council) για τη μεταφορά χύδην τσιμέντου είναι το “CEMENTVOY” (παρατίθεται αυτοτελές στο Παράρτημα Γ). Εκδόθηκε για πρώτη φορά το 1990 και αναθεωρήθηκε το 2006.

Για τις βασικές ναυλώσεις bareboat το ναυλοσύμφωνο είναι το “BARECON” που εκδόθηκε από τη BIMCO το 1974 και η μορφή που έχει σήμερα είναι αναθεωρημένη από το 2001.

## 2.2.5 Παγκόσμιος Στόλος Πλοίων Μεταφοράς Τσιμέντου: διάρθρωση, ηλικία

Ο συνολικός στόλος –μηχανικού και πνευματικού τύπου μαζί- με άνω των 2000 μετρικών τόνων μεταφορική ικανότητα αποτελείται από 317 σκάφη μέχρι τις αρχές του 2012. Από αυτά τα 34 είναι εκτός λειτουργίας, 6 από τα οποία έχουν τεθεί σε εφεδρεία ή υφίστανται μακροχρόνιες επισκευές, 1 έχει εγκαταλειφθεί και 27 δε χρησιμοποιούνται για εμπορικούς λόγους πλέον αλλά συγκαταλέγονται στις λίστες της Lloyds αφού δεν έχουν διαγραφεί ακόμα. Από τα υπόλοιπα 283 πλοία, τα 22 αναζητούν ναυλωτές. Δε συμπεριλαμβάνονται σε αυτά τα σκάφη για τα οποία δεν προχωρούν οι δεσμεύσεις συμβολαίων (Howe Robinson Shipbrokers, «2012).

Τα τελευταία δεκαπέντε χρόνια ο στόλος των «τσιμεντάδικων», με ίδια μέσα φορτοεκφόρτωσης, αντιμετωπίζει το ζήτημα της «γήρανσης» σε παγκόσμιο επίπεδο. Μπορεί εύκολα να αποδειχθεί το γεγονός αυτό παρατηρώντας το σχήμα (2.16) στο οποίο φαίνεται η διαμόρφωση του ηλικιακού προφίλ του στόλου ανά κατηγορία μεγέθους μέχρι τις αρχές του 2012 για πλοία με μεταφορική ικανότητα άνω των 2000 τόνων. Αυτό οφείλεται κυρίως στο ότι το τσιμέντο παραδοσιακά θεωρούταν ένα δευτερεύουσας σημασίας χύδην φορτίο που μεταφερόταν με κοινά φορτηγά πλοία σε μεγάλους σάκους.



Σχήμα 2.16: Ηλικιακό προφίλ στόλου Cement Carriers για DWT άνω των 2000tons (Πηγή: Howe Robinson Shipbrokers, 2012)

Η εξέλιξη των τερματικών σταθμών για τσιμέντο, διευκολύνοντας πιο σύνθετες δυνατότητες αποθήκευσης, έχει ενθαρρύνει τους παλαιότερους ιδιοκτήτες τέτοιου είδους πλοίων να επενδύσουν στην παρούσα φάση σε έναν αριθμό νέων πλοίων μεταφοράς τσιμέντου, που έχουν ήδη αρχίσει να βγαίνουν στην αγορά. Μια τέτοια πρωτοβουλία υποστηρίζεται ακόμα περισσότερο χάρη σε ορισμένους ναυλωτές πρώτης κατηγορίας που έχουν θέσει ως περιορισμό ένα όριο ηλικίας γύρω στα 25 χρόνια, προκαλώντας μεγάλη ζήτηση για πραγματικά νεότερες κατασκευές. Στην ίδια κατεύθυνση, οι Ιάπωνες πλοιοκτήτες – που συνήθιζαν να πουλάνε τα παλαιότερα τσιμεντάδικα στην Ευρώπη-αναγκάστηκαν να αναβαθμίσουν τα πλοία τους και να τους δώσουν μια επέκταση ζωής γύρω στα 5 έτη ή παραπάνω, γεγονός που προκάλεσε μία έλλειψη παλαιότερων και χαμηλότερου κόστους πλοίων στον υπόλοιπο κόσμο και δημιούργησε επίσης μεγάλη ζήτηση για κατασκευές νέων πλοίων και μετατροπές.

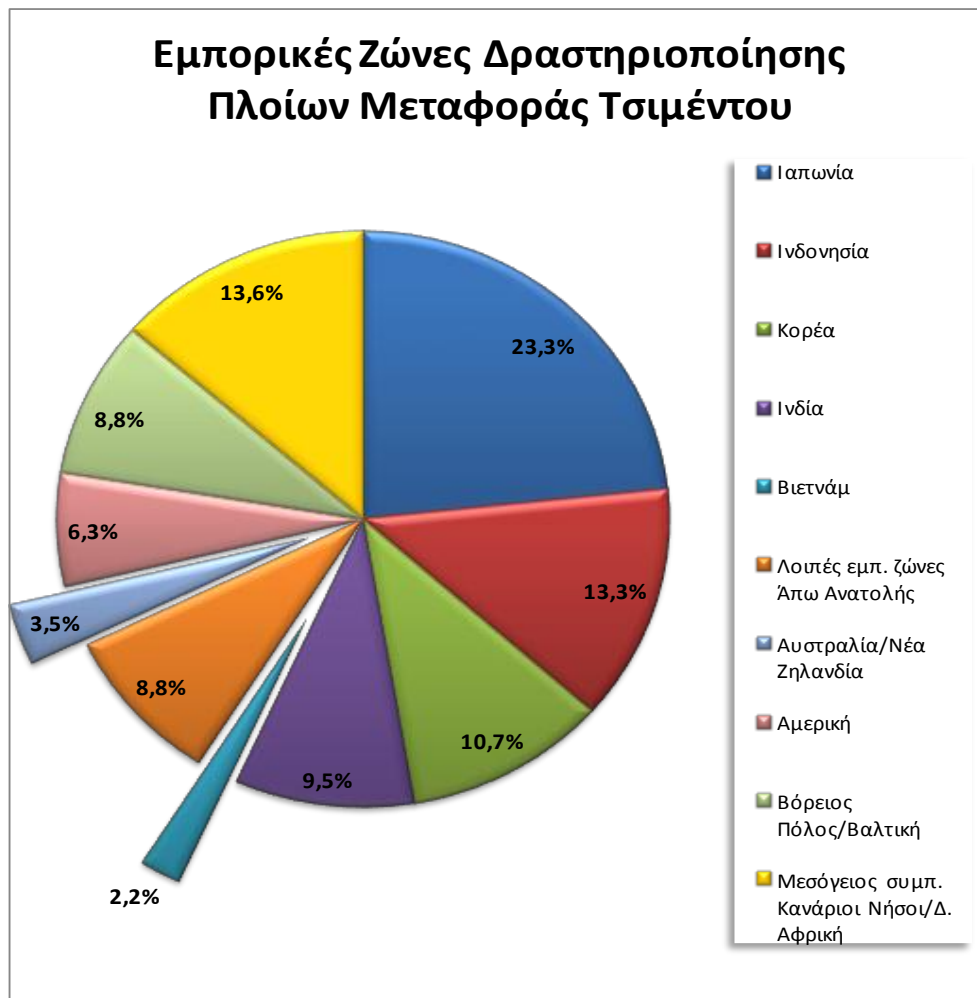
## 2.2.6 Βασικές Εμπορικές Ζώνες Τσιμέντου

Με βάση την επισκόπηση της εταιρείας Howe Robinson Shipbrokers (2012), η σχέση μεταξύ της παραγωγικής δραστηριότητας και της μακροοικονομικής ανάπτυξης γίνεται καλύτερα αντιληπτή, εάν λάβουμε υπόψη και τις περιοχές όπου παρατηρείται:

- **Βαλτική/Βόρεια Ευρώπη:** Παρατηρείται μια μικρή κάμψη κατά τη διάρκεια του χειμώνα εξαιτίας των καιρικών φαινομένων, καθώς τα τσιμεντάδικα χρειάζονται για την πλεύση τους ήρεμα νερά. Τα πλοία που δραστηριοποιούνται σε αυτήν την εμπορική ζώνη έχουν κατά μέσο όρο 5250 τόνους μεταφορική ικανότητα και είναι όλα πνευματικού τύπου. Πρόκειται, δηλαδή, για ιδιαίτερος μικρά σκάφη.
- **Μεσόγειος:** Οι δραστηριότητες στην περιοχή μειώθηκαν σε μεγάλο βαθμό εξαιτίας του πολέμου στη Λιβύη και των παρελκομένων του. Είναι πνευματικού τύπου με μεταφορική ικανότητα κατά προσέγγιση 9000 τόνους.
- **Ινδικός Ωκεανός:** Οι ναύλοι παραμένουν σταθεροί, ενώ παρατηρήθηκε ελλιπής προσφορά πλοίων στην περιοχή το προηγούμενο έτος, αφού η ζήτηση είχε αυξηθεί. Το μέγεθός τους κυμαίνεται γύρω στους 13000 τόνους DWT, ενώ τα περισσότερα είναι πνευματικού τύπου.

- **Άπω Ανατολή:** Οι ιαπωνικές διεθνείς διαδρομές καλύπτονται κυρίως από πλοία με ιαπωνική σημαία (μέσος όρος μεταφορικής ικανότητας 6900 τόνους), αλλά και από τσιμεντάδικα και φορτηγά πλοία με λοιπές σημαίες. Στην Ινδονησία παρατηρείται η ανάγκη ύπαρξης περισσότερων πλοίων για το παράκτιο εμπόριο. Το μέσο μέγεθος των σκαφών στις υπόλοιπες περιοχές της Άπω Ανατολής είναι 8800 τόνους DWT.
- **Αυστραλία/Νέα Ζηλανδία:** Παραμένει μία ιδιαίτερος δυναμική αγορά για τα μεγαλύτερα σκάφη.

Στη συνέχεια παρουσιάζονται στο σχήμα (2.17) τα ποσοστά απασχόλησης ανά εμπορική ζώνη των πλοίων μεταφοράς τσιμέντου, έχοντας λάβει υπόψη εκείνα που η μεταφορική τους ικανότητα ξεπερνά τους 2000 τόνους μέχρι τις αρχές του 2012. Παρατηρείται ότι το μεγαλύτερο ποσοστό δραστηριοποιείται στην ευρύτερη περιοχή της Ιαπωνίας, με ένα στόλο 74 πλοίων που όλα είναι υπό την ιαπωνική σημαία.



Σχήμα 2.17: Εμπορικές ζώνες δραστηριοποίησης cement carriers  
(Δεδομένα από Howe Robinson Shipbrokers)

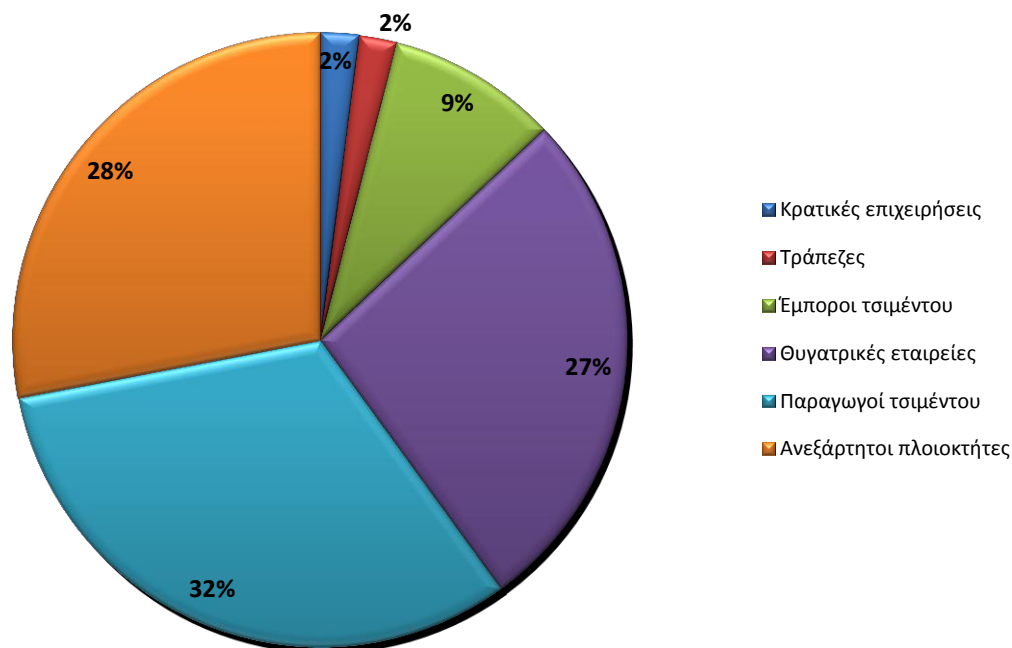
Το βασικότερο πρόβλημα υπάρχει στη Μεσόγειο και τις περιοχές της Δυτικής Αφρικής, όπου εκεί οι ανάγκες καλύπτονται με 43 τσιμεντάδικα εκ των οποίων τα 8 έχουν βγει στην εφεδρεία ή βρίσκονται σε μακροχρόνιες επισκευές (μέσος όρος 5900 dwt), 13 είναι ήδη αδρανή ή πρόκειται στο άμεσο μέλλον να μην έχουν απασχόληση (μέσος όρος 9100dwt), 15 θα έχουν πλήρη απασχόληση (μέσος όρος 4900dwt) και 7 θα είναι μερικώς χρησιμοποιούμενα (μέσος όρος 7480dwt). Τα μεγαλύτερου μεγέθους πλοία στη συγκεκριμένη περιοχή (10000 έως 17000 τόννους dwt) έχουν τη μικρότερη απασχόληση, ενώ τα μικρότερα (κάτω των 5000 τόννων dwt) έχουν το υψηλότερο κόστος λειτουργίας. Οι λόγοι που έχουν οδηγήσει στην κατάσταση αυτή της αγοράς συνίστανται στο ότι η ζήτηση στην Ευρώπη έχει μειωθεί κυρίως λόγω της οικονομικής ύφεσης, η Αραβική Άνοιξη και η ανάκτηση της θέσης της ζώνης του Ινδικού Ωκεανού στο παγκόσμιο εμπόριο τσιμέντου. Στην παρούσα φάση όλοι οι παράγοντες βρίσκονται εν αναμονή της ανάκαμψης της Λιβύης στην αγορά.

### **2.2.7 Στατιστική Ανάλυση για την Αγορά Πλοίων Μεταφοράς Τσιμέντου**

Ένα από τα σημαντικότερα στοιχεία που χρειάζεται να έχει κάποιος υπόψιν και χαρακτηρίζει αυτήν την πολύ μικρή –niche- αγορά είναι ότι αποτελεί ολιγοπώλιο με κύριους διαχειριστές της τις μεγαλύτερες εταιρείες-παραγωγούς.

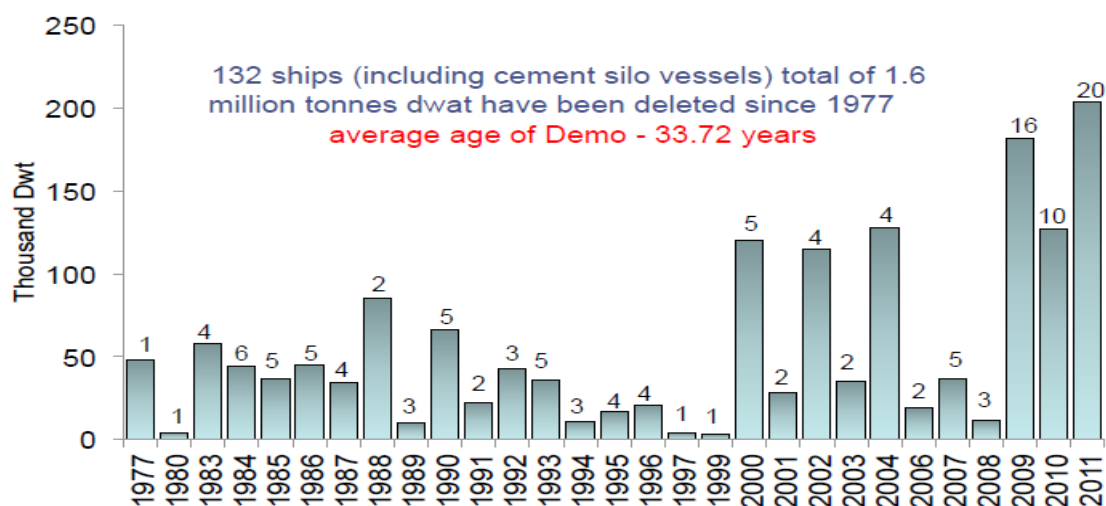
Στο σχήμα (2.18) στη συνέχεια φαίνεται η ποσοστιαία διαμόρφωση της ιδιοκτησίας των πλοίων αυτών, μέχρι και τις αρχές του 2012, ανάλογα με τον τύπο των εταιρειών με βάση τη συνολική μεταφορική ικανότητα. Παρατηρείται ότι το μεγαλύτερο μέρος του στόλου ανήκει σε παραγωγούς και από αυτό το ποσοστό το 20% ανήκει στις τέσσερις βασικότερες πολυεθνικές εταιρείες.

## Ιδιοκτησία πλοίων μεταφοράς τσιμέντου



**Σχήμα 2.18: Ιδιοκτησία στόλου cement carriers**  
(Δεδομένα από Howe Robinson Shipbrokers)

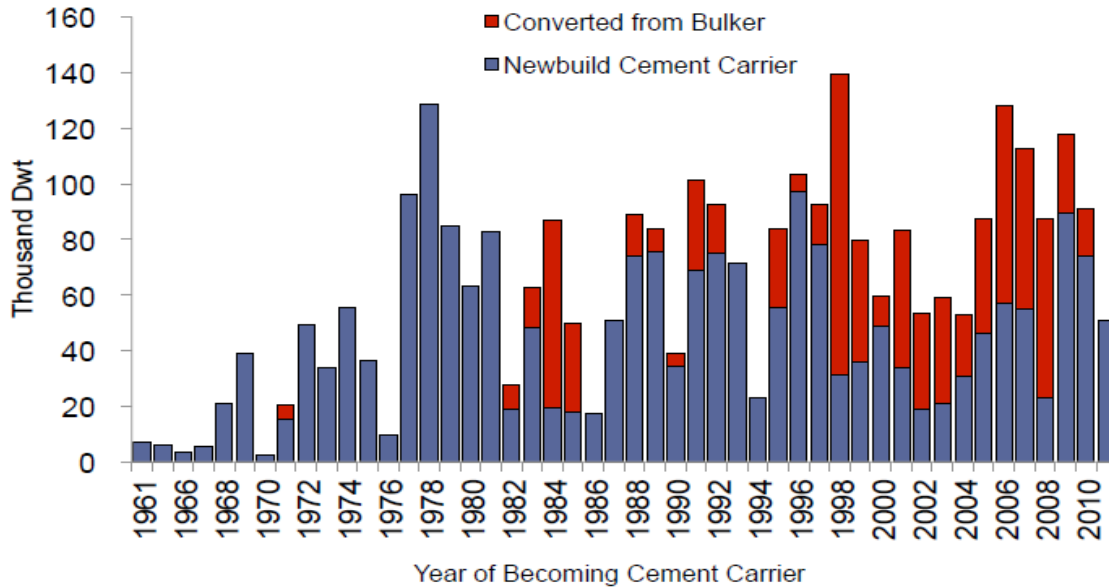
Στο σχήμα (2.19) παρουσιάζεται η εξέλιξη των διαγραφών πλοίων μεταφοράς τσιμέντου από τη Lloyds' list διαχρονικά και σε ετήσια βάση από το 1977 έως και το 2011. Πρόκειται στο σύνολο για 132 πλοία με συνολική μεταφορική ικανότητα 1.6 εκατ. τόννων και με μέσο όσο ηλικίας 33,72 χρόνια.



**Σχήμα 2.19: Διαγραφές cement carriers (1977-2011)**  
(Πηγή: Howe Robinson Shipbrokers, 2012)



Στη συνέχεια στο σχήμα (2.20) παρατίθενται στοιχεία σχετικά με το έτος κατασκευής νέων πλοίων μεταφοράς τσιμέντου ή τη μετατροπή κοινού τύπου φορτηγών. Παρατηρείται ότι, σε γενικές γραμμές, από το 1996 και μετά αυξάνονται οι μετατροπές ήδη υπάρχοντων πλοίων σε σύγκριση με τις νέες κατασκευές.



Σχήμα 2.20: Έτος κατασκευής ή μετατροπής bulk σε cement carrier (1961-2010)  
(Πηγή: Howe Robinson Shipbrokers, 2012)

## 2.2.8 Παγκόσμια Παραγωγή Τσιμέντου

Το τσιμέντο είναι μια ουσία μαλακή με μορφή πούδρας που προκύπτει από ένα μίγμα στοιχείων που βρίσκονται σε φυσικά υλικά όπως είναι ο ασβεστόλιθος, ο άργιλος, και η άμμος. Όταν αναμειγνύεται με νερό, από το τσιμέντο προκύπτει το σκυρόδεμα (μια σκληρή, στερεή μάζα).

Το τσιμέντο αποτελείται από τέσσερα βασικά στοιχεία: το ασβέστιο, το πυρίτιο, το αργίλιο και το σίδηρο. Χρησιμοποιείται κυρίως στον τομέα των κατασκευών και στην παραγωγή κονιάματος. Το τσιμέντο είναι συνήθως γκρίζου χρώματος. Ωστόσο, υπάρχει και λευκού χρώματος αλλά είναι συνήθως ακριβότερο. Το κλίνκερ αποτελεί το βασικό

συστατικό του τσιμέντου και από τα χαρακτηριστικά του εξαρτάται στο μέγιστο βαθμό η ποιότητά του τελικού προϊόντος. Το κλίνκερ είναι ένα κοκκώδες προϊόν χρώματος γκρι το οποίο παράγεται από ασβεστόλιθο και πυλό κατά την θέρμανση τους στους 1400-1500°C.

Σύμφωνα με τον ελληνικό κανονισμό τσιμέντων (EN 196-1) τα τσιμέντα χωρίζονται στους εξής τύπους:

Από άποψη σύνθεσης σε:

- Τύπος I (Τσιμέντο Portland): Χαρακτηρίζονται τα τσιμέντα που προέρχονται από την άλεση του κλίνκερ με προσθήκη γύψου 2-3% και filler<3% κ.β.
- Τύπος II (Τσιμέντο Portland με ποζολάνες): Χαρακτηρίζονται τα τσιμέντα που περιέχουν ποζολάνες. Το αδιάλυτο υπόλειμμα ανέρχεται σε ποσοστό 20% κ.β.41
- Τύπος III (Ποζολανικά τσιμέντα Portland): Περιέχουν ποζολάνη σε ποσοστό μεγαλύτερο από εκείνα του τύπου II. Το αδιάλυτο υπόλειμμα ανέρχεται σε ποσοστό 20-40%. Παρουσιάζουν χαμηλότερη θερμότητα ενυδάτωσης, και ενδείκνυνται σε ογκώδη έργα (πχ. υπερχειλιστές ΔΕΗ κλπ)
- Τύπος IV(Τσιμέντο Portland ανθεκτικό στα θειικά άλατα) Δεν περιέχουν ποζολάνες αλλά το αργιλικό τριασβέστιο πρέπει να είναι μικρότερο του 3,5% και η περιεκτικότητα σε να μην υπερβαίνει το 2,5%.

Από άποψη αντοχής στις εξής κατηγορίες:

- Κατηγορία 35 (με αντοχή σε θλίψη 28ημερών από 25-45 Μpa)
- Κατηγορία 45 (με αντοχή σε θλίψη 28ημερών από 35-55 Μpa)
- Κατηγορία 55 (με αντοχή σε θλίψη 28ημερών άνω των 45 Μpa)

Το τσιμέντο μεταφέρεται ως χύμα φορτίο (bulk) ή σε σακιά. Οι μεγαλύτερες ποσότητες διατίθενται χύμα με ειδικά σιλοφόρα αυτοκίνητα ή πλοία (cement carriers). Ο συντελεστής στοιβασίας (stowage factor) του τσιμέντου κυμαίνεται από 0.82-0.85 m<sup>3</sup>/t. Στον πίνακα (2.9) που παρατίθεται στην συνέχεια εμφανίζονται οι χώρες μεγαλύτεροι παραγωγοί τσιμέντου σε παγκόσμια βάση, όπως δημοσιεύτηκε στο τέλος 2012.

Αποδεικνύεται από τα δεδομένα που παρουσιάζονται, ότι η Κίνα αποτελεί το μεγαλύτερο παραγωγό παγκοσμίως αφού παράγει περίπου 1800000 tons τσιμέντου ετησίως. Παράγει περισσότερο τσιμέντο από οποιαδήποτε άλλη χώρα τα τελευταία 18 χρόνια.

Με την παραγωγή των 220.000 tons ετησίως, η Ινδία έρχεται δεύτερη στην παραγωγή τσιμέντου. Την τρίτη θέση καταλαμβάνουν οι Ηνωμένες Πολιτείες και ακολουθούν η Τουρκία, η Βραζιλία, η Ιαπωνία, το Ιράν, το Βιετνάμ, η Ισπανία, η Ρωσία, η Αίγυπτος, η Κορέα, η Σαουδική Αραβία, η Ινδονησία, η Ιταλία, το Μεξικό, η Γερμανία, η Ταϊλάνδη και το Πακιστάν.



**Πίνακας 2.9: Παγκόσμια παραγωγή τσιμέντου**  
(Πηγή: Maps of the World, 2013 )

Στον παρακάτω χάρτη παρουσιάζεται η κατανομή της παγκόσμιας παραγωγής τσιμέντου, ως είχε το 2012, (όπου με σκούρο χρώμα σημειώνονται οι περιοχές με τη μεγαλύτερη παραγωγή).

Οι είκοσι μεγαλύτερες εταιρείες παραγωγής τσιμέντου σε παγκόσμιο επίπεδο παρουσιάζονται σε σειρά κατάταξης στον πίνακα (2.10) με βάση τη χωρητικότητα.

Rank	Company/Group	Country	Capacity (Mt/yr)	No. of plants
1	Lafarge	France	225	166
2	Holcim	Switzerland	217	149
3	CNBM	China	200	69
4	Anhui Conch	China	180	34
5	HeidelbergCement	Germany	118	71
6	Jidong	China	100	100
7	Cemex	Mexico	96	61
8	China Resources	China	89	16
9	Sinoma	China	87	24
10	Shanshui	China	84	13
11	Italcementi	Italy	74	55
12	Taiwan Cement	Taiwan	70	-
13	Votorantim*	Brazil	57	37
14	CRH**	Ireland	56	11
15	UltraTech	India	53	12
16	Huaxin	China	52	51
17	Buzzi	Italy	45	39
18	Eurocement	Russia	40	16
19	Tianrui	China	35	11
20	Jaypee***	India	34	16

**Πίνακας 2.10: Μεγαλύτερες εταιρείες παραγωγής τσιμέντου**  
(Πηγή: Global Cement Report.)

## 2.2.9 Εταιρείες με τη Μεγαλύτερη Παραγωγή Τσιμέντου

Οι δύο μεγαλύτεροι παραγωγοί τσιμέντου παγκοσμίως όπως φαίνεται και στον πίνακα (2.9) είναι η **Lafarge** και η **Holcim**. Αυτή η αγορά ούσα ολιγοπώλιο, διαμορφώνεται κατά κύριο λόγο από τους μεγαλύτερους παραγωγούς, γι' αυτό το λόγο θα ακολουθήσει μια σύντομη παρουσίαση και ανάλυση της δραστηριότητας των δύο αυτών σημαντικότερων παραγόντων.

### 2.2.9.1 Lafarge

- Ο Όμιλος **Lafarge** είναι μια γαλλική βιομηχανική εταιρεία που ειδικεύεται σε τέσσερα κύρια προϊόντα: τσιμέντο, αδρανή οικοδομικά υλικά, σκυρόδεμα και γυψοσανίδες. Το 2010 η εταιρεία αποτελούσε τη δεύτερη μεγαλύτερη παραγωγό στον κόσμο του τσιμέντου κατά μάζα μεταφερόμενη δια θαλάσσης μετά τη Holcim. Πλέον ηγείται της αγοράς.

Ο Όμιλος δραστηριοποιείται με περισσότερες από 1.000 θυγατρικές, εκ των οποίων το 82% έχουν ενοποιηθεί. Διαθέτει οργανωτική δομή που βασίζεται σε τρία τμήματα με αποκεντρωμένες τοπικές επιχειρήσεις και με ισχυρές εταιρικές υπηρεσίες εμπειρογνομόνων, οι οποίοι συμμετέχουν στη λήψη στρατηγικών αποφάσεων. Ο Όμιλος Lafarge, επιγραμματικά, διατηρεί 166 εργοστάσια σε 50 χώρες για την παραγωγή τσιμέντου. Πάνω από 1700 εγκαταστάσεις παραγωγής και γραφεία πωλήσεων σε 36 χώρες σχετίζονται με τα αδρανή υλικά και το έτοιμο σκυρόδεμα. Γύψος παράγεται σε περισσότερα από 70 εργοστάσια σε σύνολο 30 χωρών. Η έδρα του βρίσκεται στο Παρίσι.

Στην ιστοσελίδα της Lafarge υπάρχουν οικονομικά και στατιστικά στοιχεία σχετικά με την ποσότητα παραγωγής – πίνακας (2.11) – καθώς και τις πωλήσεις, δηλαδή τα κέρδη ανά γεωγραφική ζώνη και ανά κατηγορία προϊόντων. Παρατηρείται ότι από την αγορά της Μέσης Ανατολής και της Αφρικής γίνεται η μεγαλύτερη απορρόφηση των προϊόντων της εταιρείας. Όσον αφορά τα προϊόντα περισσότερο κέρδος αποφέρει το χύδην

τσιμέντο. Περαιτέρω ανάλυση της οικονομικής κίνησης - μέχρι και τα μισά του 2012 και σε σύγκριση με την αντίστοιχη περίοδο του 2011 - παρουσιάζεται στον πίνακα (2.12) όπως δημοσιεύεται από την ίδια την εταιρεία με συνιστώσες τα έσοδα λειτουργίας, τα καθαρά έσοδα, το κέρδος από τις μετοχές, καθαρό χρέος και τη ρευστότητα.

Η δραστηριότητα της εταιρείας όλο το 2012 αναλύεται σε επιμέρους κατηγορίες γεωγραφικών ζωνών. Στη Βόρεια Αμερική η παραγωγή μειώθηκε σε πολύ μικρό ποσοστό και σταθεροποιήθηκε στη συνέχεια σε αυτά τα επίπεδα. Στην περιοχή της δυτικής Ευρώπης η παραγωγή ελαττώθηκε κατά περίπου 8% σε σύγκριση με το προηγούμενο έτος, καθώς υπήρξε μικρή ύφεση στη Γαλλία και το Ηνωμένο Βασίλειο, ενώ η Ελλάδα και η Ισπανία επηρεάστηκαν από τα μέτρα λιτότητας. Αντιθέτως, αύξηση κατά μέσο όρο 6% παρουσιάστηκε στην κεντρική και ανατολική Ευρώπη, στη Μέση Ανατολή και την Αφρική, στη Λατινική Αμερική και την υπόλοιπη Ασία. Συνοψίζοντας, για το 2012 παρατηρήθηκε 3% αύξηση παραγωγής, καθώς οι περισσότερες ανερχόμενες οικονομίες-αγορές κινήθηκαν σταθερά εν γένει, υπήρξε σταθεροποίηση στη Βόρεια Αμερική, μείωση της ζήτησης στη δυτική Ευρώπη λόγω της οικονομικής ύφεσης, ενώ οι τιμές βελτιώνονται σε αρκετές περιοχές.

### 1.1 Consolidated key figures

Variations like for like are variations at constant scope and exchange rates.

#### Volumes

	6 Months		Variation	Variation like for like	2 <sup>nd</sup> Quarter		Variation	Variation like for like
	2012	2011			2012	2011		
Cement (MT)	69.7	70.6	-1%	-	38.4	39.5	-3%	-2%
Pure Aggregates (MT)	84.2	86.1	-2%	-3%	51.0	51.4	-1%	-2%
Ready-Mix concrete (Mm3)	15.7	16.8	-7%	-2%	8.6	9.2	-7%	-

#### Sales

By geographical zone	6 Months		Variation	Variation like for like	2 <sup>nd</sup> Quarter		Variation	Variation like for like
	2012	2011			2012	2011		
North America	1,395	1,236	13%	16%	905	800	13%	15%
Western Europe	1,624	1,800	-10%	-10%	871	956	-9%	-10%
Central & Eastern Europe	561	561	-	1%	380	382	-1%	-
Middle East and Africa	2,196	2,037	8%	4%	1,152	1,062	8%	3%
Latin America	474	434	9%	12%	233	225	4%	7%
Asia	1,364	1,192	14%	11%	720	629	14%	9%
By business line	6 Months		Variation	Variation like for like	2 <sup>nd</sup> Quarter		Variation	Variation like for like
	2012	2011			2012	2011		
Cement	5,127	4,822	6%	5%	2,819	2,661	6%	3%
Aggregates & Concrete	2,443	2,396	2%	3%	1,418	1,372	3%	4%
Holding and others	44	42			24	21		
<b>TOTAL</b>	<b>7,614</b>	<b>7,260</b>	<b>5%</b>	<b>4%</b>	<b>4,261</b>	<b>4,054</b>	<b>5%</b>	<b>3%</b>

Πίνακας 2.11: Στατιστικά στοιχεία παραγωγής και πωλήσεων Lafarge (2011-2012)

(Πηγή: Lafarge, 2012)

### Other key figures

	6 Months		Variation	2 <sup>nd</sup> Quarter		Variation
	2012	2011	%	2012	2011	%
Current Operating Income	1,022	891	15%	755	683	11%
<b>Net income – Group share <sup>(1)</sup></b>	<b>13</b>	<b>260</b>	<b>-95%</b>	<b>57</b>	<b>289</b>	<b>-80%</b>
Earnings per share (in euros) <sup>(2)</sup>	0.05	0.91	-95%	0.20	1.01	-80%
Free Cash Flow <sup>(3)</sup>	(312)	(133)	nm	122	142	-14%
Net Debt	12,550	14,260	-12%			

Πίνακας 2.12: Οικονομική κίνηση Lafarge (2011-2012)

(Πηγή: Lafarge, 2012)

### 2.2.9.2 Holcim

- Ο Όμιλος **Holcim** είναι μια ελβετική εταιρεία που προμηθεύει την παγκόσμια αγορά με τσιμέντο και αδρανή υλικά (χαλίκι, άμμος). Η εταιρεία προμηθεύει επίσης με έτοιμο σκυρόδεμα και άσφαλο, συμπεριλαμβανομένων των συναφών κατασκευαστικών υπηρεσιών.

Ο Όμιλος Holcim κατέχει μεγαλύτερο ή μικρότερο μέρος της αγοράς τσιμέντου σε περισσότερες από 70 χώρες σε όλες τις ηπείρους. Με έδρα την Ελβετία, ο Όμιλος έχει εξελιχθεί σε μια πολυεθνική εταιρεία με παρουσία στην αγορά σε περισσότερες από 70 χώρες παγκοσμίως. Ο Όμιλος απασχολεί περίπου 90.000 άτομα. Η Holcim ξεκίνησε την παραγωγή τσιμέντου το 1912 στο Holderbank, (περιοχή Lenzburg, περίπου. 40 χλμ. από Ζυρίχη) και χρησιμοποίησε το όνομα της Holderbank AG, μέχρι το 2001, όταν άλλαξε σε Holcim από “Holderbank and Ciment”. Μέχρι και το 2010 αποτελούσε το μεγαλύτερο παραγωγό τσιμέντου στον κόσμο. Πλέον ακολουθεί τη Lafarge.

Στον πίνακα (2.13) παρουσιάζονται στατιστικά στοιχεία και η διαμόρφωση της παραγωγής για το πρώτο μισό του 2012 σε σύγκριση με το αντίστοιχο χρονικό διάστημα του 2011, όπως υπάρχουν στην ιστοσελίδα της εταιρείας. Η ανάλυση των οικονομικών στοιχείων παρατίθεται στον επόμενο πίνακα (2.14) για την ίδια χρονική περίοδο.



Group	January–June	January–June	±%	±%
	2012	2011		
Sales of cement in million t	74.0	70.9	+4.4	+3.8
Sales of aggregates in million t	75.6	81.3	-7.0	-8.2
Sales of ready-mix concrete in million m <sup>3</sup>	22.8	23.1	-1.3	-2.7
Sales of asphalt in million t	3.6	4.3	-16.2	-15.9
Net sales in million CHF	10,357	10,143	+2.1	+5.8
Operating EBITDA in million CHF	1,933	1,897	+1.9	+6.3
Net income in million CHF	624	586	+6.6	
Net income – shareholders of Holcim Ltd – in million CHF	389	357	+9.0	
Cash flow from operating activities in million CHF	211	72	+194.2	+244.1

**Πίνακας 2.13: Στατιστικά στοιχεία πωλήσεων Holcim (2011-2012)**

(Πηγή: Holcim, 2012)

<b>Principal key figures in EUR (illustrative)<sup>4</sup></b>				
Net sales	million EUR	8,591	7,987	+7.6
Operating EBITDA	million EUR	1,603	1,494	+7.3
Operating profit	million EUR	926	854	+8.5
Net income – shareholders of Holcim Ltd	million EUR	323	281	+14.8
Cash flow from operating activities	million EUR	175	57	+209.3
Net financial debt	million EUR	10,122	9,484 <sup>1</sup>	+6.7
Total shareholders' equity	million EUR	16,616	16,142 <sup>1</sup>	+2.9
Earnings per share <sup>3</sup>	EUR	1.00	0.88	+13.6

**Πίνακας 2.14: Οικονομική κίνηση Holcim (2011-2012)**

(Πηγή: Holcim, 2012)

Η Holcim ανέμενε ότι η ζήτηση για τα οικοδομικά υλικά θα αυξανόταν στις αναπτυσσόμενες αγορές της Λατινικής Αμερικής και της Ασίας, καθώς και στη Ρωσία και το Αζερμπαϊτζάν. Μια μικρή βελτίωση για τη Βόρεια Αμερική επίσης παρατηρήθηκε έως τώρα. Στην Ευρώπη, η ζήτηση παρέμεινε σταθερή, ενώ τοπικά παρατηρήθηκε μικρή κάμψη λόγω περαιτέρω συστημικών κρίσεων.

Σε κάθε περίπτωση, η Holcim επικεντρώνει την προσοχή στο κόστος διαχείρισης ώστε να ανταπεξέλθει στις αυξήσεις του κόστους. Η προσέγγιση της Holcim για νέες επενδύσεις θα είναι προσεκτική. Ο Όμιλος αναμένεται να πετύχει ανάπτυξη όσον αφορά τα EBITDA (Earnings Before Interest, Taxes, Depreciation and Amortization – EBITDA) μέχρι τις αρχές του 2013.

Η Holcim όπως έχει ήδη ανακοινωθεί πρόκειται να μειώσει στο άμεσο μέλλον τις διοικητικές της υποδομές στην Ευρώπη ώστε να ανταπεξέλθει με τα χαμηλότερα επίπεδα της δραστηριότητας σχετικά με την ανέγερση κτιρίων στην περιοχή. Υπολογίζεται ότι τα προτεινόμενα καθώς και τα ήδη ισχύοντα μέτρα θα έχουν ως αποτέλεσμα την εξοικονόμηση σε ετήσια βάση τουλάχιστον 99 εκατ. Ευρώ και έναν πιο αποδοτικό καταμερισμό των κεφαλαιακών δαπανών (Global Cement Magazine, 2013).



## Κεφάλαιο 3

### Πηγές Ναυτιλιακής Πληροφορίας

Μεγάλοι ναυτιλιακοί εκδοτικοί οίκοι αποτελούν τέτοιου είδους πηγές πληροφόρησης, παρέχοντας κατάλληλη πληροφόρηση στους ενδιαφερόμενους ναυτιλιακούς επαγγελματίες με την έκδοση ερευνών, εφημερίδων, αναφορών και εγκυκλίων (Γκιζιάκης και συν., 2006). Παρέχουν, επιπλέον, τη δυνατότητα πρόσβασης στην ηλεκτρονική βιβλιοθήκη τους, η οποία περιλαμβάνει έναν όγκο πληροφοριών για την κατάσταση της αγοράς. Προσφέρουν γενική πληροφόρηση (π.χ. κόστος λειτουργίας πλοίων, φόροι λιμένων κ.τ.λ.), συμβουλές, ενώ δημοσιεύουν και σχόλια περί κοινωνικών, πολιτικών ή οικονομικών θεμάτων, τα οποία διαδραματίζονται παγκοσμίως και μπορούν να επηρεάσουν την κατάσταση της ναυτιλιακής αγοράς. Διαδραματίζουν έτσι καταλυτικό ρόλο στη διαμόρφωση των ποιοτικών χαρακτηριστικών και εμμέσως των τάσεων της εκάστοτε αγοράς. Τέτοιες είναι οι εξής: Clarksons, Platou ASA, Lloyd's List, Braemar Seascop Ltd, Macquarie Group Limited, Lorentzen & Stemoco AS.

#### 3.1 Clarksons

Οι Clarksons, έχοντας μια ιστορία 150 χρόνων, αποτελούν κορυφαίο προμηθευτή σε παγκόσμιο επίπεδο ολοκληρωμένων υπηρεσιών σχετικά με τις θαλάσσιες μεταφορές, διαδραματίζοντας το μεγάλης σημασίας ρόλο του μεσολαβητή μεταξύ πλοιοκτητών και ναυλωτών σε κάθε τομέα του ναυτιλιακού εμπορίου. Παρέχουν υπηρεσίες σχετικές με τις ναυλώσεις, χρηματοπιστωτικές και ερευνητικές.

Στο τομέα των *ναυλώσεων*, με πολύ μεγάλο εύρος κάλυψης της αγοράς, η υπάρχουσα πληροφόρηση και οι αντίστοιχες πηγές αφορούν στους εξής τομείς:

- **Αγορά εμπορευματοκιβωτίων:** Με αντιπροσώπους στα διεθνή κέντρα εμπορίου (Λονδίνο, Σαγκάη, Σιγκαπούρη) δίνουν μια πλήρη και παγκόσμια κάλυψη στον τομέα των εμπορευματοκιβωτίων, προμηθεύοντας τους πελάτες με ανεξάρτητες αναλύσεις και στοιχεία που καθορίζουν την αγορά, με αποτέλεσμα τα δεδομένα της αγοράς.
- **Deep Sea:** Αναφέρεται στον τομέα της μεταφοράς σε παγκόσμιο επίπεδο αργού πετρελαίου και διυλισμένων προϊόντων πετρελαίου έχοντας ως κέντρο τη Γενεύη, το Χιούστον, το Λονδίνο, το Νέο Δελχί και τη Σιγκαπούρη. Τα μεγέθη των δεξαμενόπλοιων για τα οποία υπάρχουν στοιχεία κυμαίνονται από 20.000 τόννους dwt, μέχρι τα ULCCs των 400.000 τόννων dwt και πλέον. Ωστόσο, το αργό πετρέλαιο μεταφέρεται κυρίως με πλοία που το εύρος της μεταφορικής τους ικανότητας είναι 90.000 τόνοι (Aframax) έως 320.000 τόνοι (VLCCs). Τα ραφιναρισμένα προϊόντα αργού πετρελαίου - όπως νάφθα, βενζίνη, πετρέλαιο κίνησης και πετρέλαιο - συνήθως μεταφέρονται σε πλοία με πρόσθετο βάρος που κυμαίνεται μεταξύ 20.000 τόννων έως 120.000 τόννων. Υπάρχει, επίσης, κάλυψη για κάθε σημαντικό χώρο φόρτωσης, συμπεριλαμβανομένου του Περσικού Κόλπου, της Δυτικής Αφρικής, της Μεσογείου/Μαύρης Θάλασσας, της Καραϊβικής, της Βαλτικής και της Βόρειας Θάλασσας. Το αργό πετρέλαιο μεταφέρεται στη συνέχεια σε διυλιστήρια σε όλον τον κόσμο. Μόλις εξευγενιστούν, τα προϊόντα - τόσο καθαρά και βρώμικα - μπορούν να μεταφερθούν με ακόμη μεγαλύτερη ποικιλία σε παγκόσμιο εύρος, αναλόγως με τις διακυμάνσεις του περιθωρίου κέρδους.
- **Αγορά ξηρού φορτίου:** Οι Clarksons, με τη μεγαλύτερη παρουσία παγκοσμίως στις ναυλώσεις ξηρού φορτίου, έχουν αντιπροσώπους σε τουλάχιστον 13 χώρες. Καλύπτουν όλες τις κύριες γραμμές μεταφοράς ξηρού χύδην φορτίου και όλα τα μεγέθη πλοίων. Οι ναύλοι ποικίλλουν αναλόγως με το είδος της σύμβασης μεταξύ πλοιοκτήτη και ναυλωτή (βραχυπρόθεσμες – μακροπρόθεσμες και αντίστοιχες επιλογές περιόδου). Με κέντρο το Λονδίνο, το δίκτυο των γραφείων για την αγορά ξηρού φορτίου περιλαμβάνει επίσης την Αλεξάνδρεια, το Ώκλαντ, το Μπρίσμπεϊν, το Ντουμπαί, τη Γένοβα, το Χονγκ Κονγκ, το Γιοχάνεσμπουργκ, τη Μελβούρνη, το Παρίσι, το Περθ, τον Πειραιά, τη Σαγκάη, τη Σιγκαπούρη και το Σύδνεϋ.

Η αγορά ξηρού φορτίου περιλαμβάνει προϊόντα όπως σιδηρομετάλλευμα, άνθρακα, δημητριακά, χάλυβα, τσιμέντο, δασικά προϊόντα, γεωργικά προϊόντα, μη σιδηρούχα μεταλλεύματα και μέταλλα, που συλλογικά αντιστοιχούν σε περισσότερους από 2,6 δισεκατομμύρια τόνους φορτίου ετησίως. Το

σιδηρομετάλλευμα- που μεταφέρεται με Capesize κυρίως-, ο άνθρακας και το σιτάρι αντιπροσωπεύουν περισσότερο από το 50% του εμπορίου ξηρού φορτίου.

Οι εξαγωγείς άνθρακα είναι η Αυστραλία, η Νότια Αφρική, η Κολομβία, οι ΗΠΑ, η Κίνα και η Ρωσία, αν και τα τελευταία χρόνια η Ινδονησία έχει καταστεί ο μεγαλύτερος προμηθευτής. Ο άνθρακας στοιβάζεται κυρίως σε πλοία τύπου Panamax (60.000-100.000 τόνοι DWT), αλλά στην περίπτωση της Βαλτικής και της Μαύρης Θάλασσας, λόγω των περιορισμών των λιμένων, χρησιμοποιούνται Handymax (40,000-60,000 τόνοι DWT) ή Handysize (10,000-40,000 τόνοι DWT).

Τους βασικότερους παραγωγούς των δευτερευόντων σιτηρών και λιπασμάτων αποτελούν οι ΗΠΑ, η Λατινική Αμερική και η Αυστραλία. Οι θαλάσσιες μεταφορές και το εμπόριο – εξαρτώμενο πάντα από τις καιρικές συνθήκες και εν μέρει από την υπερθέρμανση του πλανήτη – γίνονται κυρίως σε πλοία τύπου Panamax και Handymax και, σε μικρότερα λιμάνια, Handysize.

- **Αέρια Προϊόντα Πετρελαίου:** Οι δραστηριότητες των Clarksons σχετικά με το αέριο είναι παγκόσμιας εμβέλειας και καλύπτουν όλες τις πτυχές αυτού του ταχέως αναπτυσσόμενου τομέα. Οι κύριοι άξονες των δραστηριοτήτων περιλαμβάνουν τη ναύλωση, την πώληση, την αγορά, τις συμβάσεις σχετικά με τις νέες ναυπηγήσεις και την παροχή συμβουλών.

Οι Clarksons διατηρούν τρία γραφεία σχετικά με το εμπόριο του αερίου. Το γραφείο που εδρεύει στο Λονδίνο έχει εξειδίκευση σε ναυλώσεις LPG και αμμωνίας, στο Χιούστον ειδικεύονται στις ναυλώσεις LPG για την αμερικάνικη αγορά, ενώ στη Σιγκαπούρη χειρίζονται τις μεταφορές LPG με μικρά πλοία και τις απαιτήσεις ναύλωσης πετροχημικών στην Ανατολή.

Η χρηματομεσιτική υπηρεσία για τα LPG είναι πολύ σημαντική και συμπληρωματική αφού προσφέρεται από εξειδικευμένους μεσίτες στο Λονδίνο και εξυπηρετεί τόσο τις αγορές της Ανατολής όσο και της Δύσης. Η ηγετική θέση της εταιρείας σε παράγωγα ναύλων έχει οδηγήσει σε δραστικές προσπάθειες για την ανάπτυξη FFA (Forward Freight Agreements) της αγοράς LPG.

- **Φυσικό Αέριο:** Οι Clarksons Natural Gas, ενσωματώνοντας λύσεις σχετικά με τις θαλάσσιες μεταφορές για LNG, με έδρα το Λονδίνο, είναι υπεύθυνοι για την παροχή συμβουλών σε ένα ευρύ φάσμα πελατών για όλες τις πτυχές της αγοράς φυσικού αερίου. Τέτοιες είναι οι εξής: ανάλυση της αγοράς, ναυλώσεις, πωλήσεις πλοίων, χρηματοοικονομικά, κατασκευή νέων σκαφών, διαχείριση πλοίου, πωλήσεις φυσικού αερίου και συμφωνίες-συμβόλαια αγοράς.

Συνήθως, οι Clarksons Natural Gas συμβουλεύουν σχετικά με τη σκοπιμότητα της εισόδου στην αγορά υγροποιημένου φυσικού αερίου, το είδος του πλοίου και

πού χρειάζεται να κατασκευαστεί, καθώς και τις διαπραγματεύσεις για τη σύμβαση με το ναυπηγείο.

Συμμετέχουν ενεργά στις κύριες αγορές υγροποιημένου φυσικού αερίου, ιδίως τις ΗΠΑ, τη Βορειοδυτική Ευρώπη και την Άπω Ανατολή, και στις κύριες περιοχές παραγωγής - τη Μέση Ανατολή, τη Δυτική Αφρική και την Αυστραλία.

- **Offshore βιομηχανία:** Οι Clarksons σχετίζονται με το συγκεκριμένο τομέα, χρησιμοποιώντας έμπειρους μεσίτες που βασίζονται στο Aberdeen, το Χιούστον, το Λονδίνο και τη Σιγκαπούρη, με εξειδίκευση στον τομέα των offshore. Οι ομάδες αυτές δραστηριοποιούνται σε σχέση με την κατασκευή νέων πλοίων, την πώληση και την αγορά και τη ναύλωση για όλους τους τύπους πλοίων που χρησιμοποιούνται στην ανάπτυξη και την παραγωγή των τομέων του offshore πετρελαίου και του φυσικού αερίου. Πιο συγκεκριμένα οι δραστηριότητές τους περιλαμβάνουν σε παγκόσμιο επίπεδο τα εξής: πλατφόρμες εφοδιασμού πλοίων, πολλαπλών χρήσεων/κατασκευών-ερευνητικά/καταδυτικά/υποβρύχια σκάφη, πλοία που λειτουργούν ως αιολικά πάρκα, σκάφη για πλωτή παραγωγή και αποθήκευση, ημι-υποβρύχια και πλοία γεώτρησης, διαμονή, υπηρεσίες και υποστηρικτικές μονάδες.
- **Πετροχημικά αέρια:** Διατηρούνται ομάδες ναυλομεσιτών στο Λονδίνο και τη Σιγκαπούρη, που ασχολούνται αποκλειστικά με τη ναύλωση σκαφών για τη μεταφορά αερίων πετροχημικών. Συνήθως, αυτά κυμαίνονται σε μέγεθος από 1.600 m<sup>3</sup> έως 12.000 m<sup>3</sup>. Επιπλέον, εμπλέκονται στη μεταφορά μικρότερων ποσοτήτων αμμωνίας και LPG, έχοντας υπό έλεγχο τα μεγαλύτερα φορτία LPG.
- **Πώληση και Αγορά:** Οι Clarksons έχουν μία από τις μεγαλύτερες και πιο έμπειρες ομάδες μεσιτών στον κόσμο με εξειδίκευση σε πωλήσεις και αγορές. Με γραφεία σε όλον τον κόσμο (Λονδίνο, Ντουμπάι, Χονγκ Κονγκ, Πειραιά, Σιγκαπούρη και Σαγκάη) καλύπτουν τις αγορές των νέων κατασκευών, των μεταχειρισμένων και των ανακυκλωμένων (διαλυμένων) ποντοπόρων πλοίων χωρητικότητας άνω των 10000 τόννων DWT μέχρι Capesize και VLCCs. Υπάρχουν ομάδες που επικεντρώνονται, αναλόγως την εξειδίκευση τους, στις αγορές ξηρού (φορτηγά) και υγρού (δεξαμενόπλοια) φορτίου, σε εμπορευματοκιβώτια, το φυσικό αέριο, τα επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία και τις υπεράκτιες μεταφορές.

Το τμήμα πωλήσεων και αγορών εξειδικεύεται ιδιαίτερα σε πολύπλοκες συναλλαγές και επαναμίσθωσεις. Οι συμφωνίες έχουν οδηγήσει στη δημιουργία ξεχωριστού τμήματος των Clarksons σχετικά με επενδυτικές υπηρεσίες και τη διαχείριση των εταιρικών συναλλαγών αυτής της φύσης, συμπεριλαμβανομένων των επιχειρηματικών εξαγορών και συγχωνεύσεων.

- **Θαλάσσιες Μεταφορές Μικρών Αποστάσεων:** Οι Clarksons θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων και παράκτιων χρηματομεσιτικών δραστηριοτήτων διατηρούν έδρα σε τέσσερα από τα γραφεία του ομίλου – Γένοβα, Hull, Ipswich και Πειραιάς. Το μέγεθος των πλοίων στα οποία εξειδικεύονται κυμαίνεται κυρίως μεταξύ 1000 και 10000 τόννων DWT, αν και δεν περιορίζονται μόνο σε αυτά τα όρια και σκοπεύουν συνεχίσουν να αναπτύσσονται εντός ενός σημαντικού εύρους μεταξύ 10000 τόννων DWT και Handysize.

Τα κύρια εμπορεύματα που μεταφέρονται είναι ο χάλυβας, ο άνθρακας, οι ζωοτροφές, τα λιπάσματα, η ζάχαρη, το σιτάρι και παλαιά μέταλλα (προς ανακύκλωση), όμως, έχουν επίσης εμπειρία σε υγρά εμπορεύματα, σε αγορές και πωλήσεις, καθώς και στη διαχείριση των πλοίων. Οι κυριότερες αγορές είναι αυτές της Ν. Ευρώπης, της Βαλτικής, της Μεσογείου και της Μαύρης Θάλασσας, αλλά η συνεχώς αυξανόμενη ζήτηση για σκάφη παράκτιων διαδρομών παγκοσμίως συνεχίζει να διευρύνει τους ορίζοντες και την εμπειρία σε περιοχές όπως η Δυτική Αφρική, οι ακτές του Ατλαντικού και η Άπω Ανατολή.

Σε συνδυασμό με το ευρύ φάσμα προϊόντων και διαδρομών, παρέχεται μια μεγάλου βεληνεκούς επισκόπηση της αγοράς μικρών αποστάσεων ως σύνολο και πολύτιμη βοήθεια σχετικά με τη συνεχή ανάπτυξη των ιστορικών δεδομένων και πληροφοριών για την αγορά προς όλους τους πελάτες.

- **Εξειδικευμένα προϊόντα:** Οι Clarksons καλύπτουν όλο το φάσμα της μεταφοράς εξειδικευμένων προϊόντων. Σε αυτά περιλαμβάνονται υγρά και αέρια πετροχημικά, «καθαρά» και «ακάθαρτα» προϊόντα πετρελαίου, λιπαντικά, προϊόντα φυτικών ελαίων και μελάσα. Μια ομάδα εξειδικευμένων μεσιτών ασχολείται με την αγορά των συγκεκριμένων προϊόντων, οι οποίοι έχουν επίσης την υποστήριξη ειδικών αναλυτών, με γραφεία στο Ντουμπάι, τη Γενεύη, το Αμβούργο, το Χιούστον, το Λονδίνο, το Όσλο και τη Σιγκαπούρη.

Στο τομέα των *χρηματοοικονομικών*, η υπάρχουσα πληροφόρηση και οι αντίστοιχες πηγές αφορούν στους εξής τομείς:

- **Χρηματοοικονομικές υπηρεσίες:** Με βάση το Λονδίνο, ο συγκεκριμένος τομέας των Clarksons ασχολείται με τη δόμηση και τη διευκόλυνση έργων, που σχετίζονται με ναυλώσεις, για οικονομικούς επενδυτές. Προσδιορίζονται έργα για τους επενδυτές που είναι πρόθυμοι να επενδύσουν σε «φυσικά» περιουσιακά στοιχεία, όπως πλοία, σε αντίθεση με την αγορά μετοχών ναυτιλιακών εταιρειών. Το αντικείμενο των εργασιών τους περιλαμβάνει την πρόταση για τον τύπο του σκάφους στο οποίο πρέπει να επενδύσουν, τον εντοπισμό πιθανών ευκαιριών για εξαγορά και τη διαπραγμάτευση των πωλήσεων και των συμβάσεων εργασίας για

charter ναυλώσεις. Η εταιρεία διαθέτει ένα παγκόσμιο δίκτυο για την προμήθεια έργων και σκαφών.

Επιπλέον, παρέχουν συμβουλές σε πελάτες τρίτης κατηγορίας. Η ομάδα αυτή των μεσιτών μπορεί να βοηθήσει στην αύξηση του ποσού ενός δανείου για μια σειρά από νέες ναυπηγήσεις, καθώς είναι συνδεδεμένη με διεθνείς ναυτιλιακές τράπεζες με όρους ουσιαστικά ευνοϊκότερους σε σχέση με αυτούς που οι πελάτες μπορούν να εξασφαλίσουν από μόνοι τους.

Ενεργούν, επίσης, ως σύμβουλοι των χρηματοπιστωτικών ιδρυμάτων σε σχέση με ναυτιλιακές επενδύσεις, ενώ ακόμα παρέχουν βοήθεια για τους πελάτες τους σε αναπτυσσόμενες ναυτιλιακές αγορές.

- ο **Ναυτιλιακά παράγωγα:** Η Clarkson Securities Ltd (CSL) προσφέρει ολοκληρωμένες ναυλομεσιτικές υπηρεσίες σε οποιαδήποτε εταιρεία παγκοσμίως αναζητά να διαχειριστεί τις εμπορευματικές της μεταφορές, αναλόγως αν αποζητά να αυξήσει ή να ελαχιστοποιήσει το ρίσκο. Η Clarkson Securities Limited έχει άδεια λειτουργίας και εποπτεύεται από την Financial Services Authority (Αρχή Χρηματοοικονομικών Υπηρεσιών).

Η αποτελεσματική διαχείριση του ρίσκου είναι όλο και πιο σημαντική στην σημερινή παγκόσμια οικονομία. Με τη συνεχή εξέταση και ανάπτυξη νέων προϊόντων παραγώγων - όπως swaps σιδηρομεταλλεύματος και των ναυτιλιακών παραγώγων εμπορευματοκιβωτίων - καθώς και την περαιτέρω επέκταση της κάλυψης σε πιο παραδοσιακά προϊόντα με στόχο τη διαχείριση του ρίσκου στα ναύλα, η CSL συνεχίζει να θεωρείται πρωτοπόρος στην αγορά.

Η **υποστήριξη** που παρέχει η Clarksons στους διάφορους παράγοντες της παγκόσμιας ναυτιλίας αφορά σε:

- ο **Επιχειρήσεις:** Σημαντικό ρόλο στις δραστηριότητες των Clarksons σχετικά με τις ναυλώσεις παίζουν οι ομάδες υποστήριξης από επαγγελματίες που εξασφαλίζουν την ομαλή διεξαγωγή των συμφωνιών και των συναλλαγών, είτε αυτές αφορούν ναυλώσεις ανά ταξίδι (spot) είτε χρονοναυλώσεις (time charters) είτε συμβάσεις ναυλώσεως (ναυλοσύμφωνα). Καθένα από τα γραφεία αυτά που ασχολούνται με την παροχή των εν λόγω υπηρεσιών διατηρεί τη δική του ομάδα διαχείρισης, που έχει συσταθεί από επαγγελματίες, και λειτουργεί υποστηρικτικά για τους ναυλομεσίτες κρατώντας τους ενημέρους αναφορικά με το αν μια σύμβαση έχει ολοκληρωθεί επιτυχώς ή προειδοποιώντας τους για τυχούσες δυσκολίες που μπορεί να προκύψουν.

Τέτοιες ομάδες εξειδικευμένων επαγγελματιών διατηρούνται συγκεκριμένα για τις εξής αγορές: ξηρού φορτίου, παράκτια βιομηχανία, εξειδικευμένων προϊόντων

και αέριων προϊόντων πετρελαίου. Οι αρμοδιότητές τους περιλαμβάνουν τον έλεγχο για τα δρομολόγια πλοίων, διασφαλίζοντας ότι οι οδηγίες ταξιδιού έχουν ληφθεί και ότι οι ειδοποιήσεις ETA (Employment and Training Administration) έχουν παραδοθεί, εξασφαλίζοντας ότι αν οι φορτωτικές δεν είναι διαθέσιμες, οι εγγυητικές επιστολές αποζημίωσης εκδίδονται ώστε να είναι δυνατή η εκφόρτωση με ίδια μέσα, ελέγχοντας τιμολόγια και λογαριασμούς, τους ναύλους και τις καταβολές των πληρωμών για την ενοικίαση.

Σε περίπτωση καθυστερήσεων σε ταξίδια ή σε επιχειρήσεις φορτοεκφόρτωσης που μπορεί να αποδειχθούν δαπανηρές, οι ομάδες δύναται να κληθούν για να προσπαθήσουν να επιλύσουν τα διάφορα προβλήματα.

- **Λιμένες και λοιπές αρχές:** Επιπλέον, οι Clarksons παρέχουν μια σειρά υπηρεσιών σε διάφορους λιμένες του Ηνωμένου Βασιλείου, σχετικά με τον εκτελωνισμό, τη φορτοεκφόρτωση και την αποθήκευση. Όλες οι δραστηριότητες επιβλέπονται από μια εξαιρετικά έμπειρη ομάδα διοίκησης και υλοποιούνται από εξειδικευμένο προσωπικό. Τέτοιες υπηρεσίες, όπως ήδη αναφέρθηκε, παρέχονται σε όλους τους λιμένες του Ηνωμένου Βασιλείου που βρίσκονται μεταξύ του Wash Bay και του River Mersey από τα γραφεία στο Bristol, Great Yarmouth, Ipswich, Liverpool, Southampton και Tilbury. Οι τύποι των σκαφών που δύναται να διαχειριστούν ποικίλλουν και περιλαμβάνουν φορτηγά (για σιτηρά, ζωοτροφές και άνθρακα), πλοία μεταφοράς οχημάτων, χημικών, αερίου γκαζιού, ενώ παρέχεται υποστήριξη και σε σκάφη της βιομηχανίας offshore. Οι εν λόγω υπηρεσίες κυμαίνονται μεταξύ των προμηθειών ρυμουλκών έως την παροχή προφυλάξεων για τις μεταξύ-των-πλοίων μεταφορές.

Τέλος, τα πλαίσια των παρεχόμενων *ερευνητικών υπηρεσιών*, η Clarkson Research αποτελεί μια πηγή πληροφοριών που μπορούν να χρησιμοποιηθούν από τη ναυτιλία, τη ναυπηγική βιομηχανία, τον τομέα των ασφαλίσεων, των τραπεζών και των επενδύσεων σε όλο τον κόσμο. Διατηρείται μια ομάδα εμπειρών ερευνητών και αναλυτών στα γραφεία στο Ledbury, το Λονδίνο και τη Σαγκάη, οι οποίοι διαχειρίζονται βάσεις δεδομένων και παράγουν περισσότερα από 200 προϊόντα τα οποία επιγραμματικά περιλαμβάνουν πληροφορίες για την αγορά, χρονοσειρές, νηολόγια, καταλόγους διαφόρων τύπων σκαφών, εβδομαδιαία και μηνιαία περιοδικά με πληροφορίες για τη ναυτιλιακή αγορά καλύπτοντας και τις υπεράκτιες μεταφορές, χάρτες και άτλαντες για δραστηριότητες σχετικές με πετρέλαιο και φυσικό αέριο, wallcharts, προβλέψεις για τη ναυπηγική βιομηχανία και τέλος, εκτιμήσεις πλοίων μέσω μιας ειδικής ομάδας συμβούλων.

## 3.2 Platou ASA

Όταν ο Ragnar Stoud Platou ίδρυσε την εταιρεία μαζί με τον ανιψιό του Hans Thomas Gram το 1936 η βασική ιδέα ήταν να διευρυνθεί το πεδίο των υπηρεσιών που μια ναυλομεσιτική εταιρεία μπορούσε να παρέχει στους πελάτες της. Οι δραστηριότητές τους ήταν ιδιαίτερα αξιοσημείωτες στους τομείς της πώλησης, της αγοράς μεταχειρισμένων πλοίων και της σύναψης συμφωνιών για νέες ναυπηγήσεις, οι οποίοι έχουν παραμείνει τα ισχυρά χαρτιά της Platou ASA όλα αυτά τα χρόνια. Αυτή η ιδέα οδήγησε αργότερα στην επέκταση της εταιρείας σε τομείς όπως η έρευνα αγοράς, τα επιχειρησιακά κεφάλαια και η παροχή υπηρεσιών ως σύμβουλοι. Από τότε που ανακαλύφθηκε για πρώτη φορά πετρέλαιο στο νορβηγικό τμήμα της Βόρειας Θάλασσας, ασχολούνται ακόμα και με την υπεράκτια βιομηχανία πετρελαίου και φυσικού αερίου.

Οι δραστηριότητες της RS Platou Shipbrokers περιλαμβάνουν την πώληση και την αγορά, τα νεότευκτα πλοία, την offshore βιομηχανία, τις ναυλώσεις δεξαμενοπλοίων, φορτηγών και πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων.

Στα πλαίσια της δραστηριοποίησης στον τομέα της **πώλησης και αγοράς**, καλύπτεται πλήρως η αγορά με ιδιαίτερη έμφαση στους ακόλουθους τύπους ποντοπόρων πλοίων:

- ✦ Δεξαμενόπλοια, συμπεριλαμβανομένων των shuttle tankers, product και chemical
- ✦ LPG και LNG
- ✦ Φορτηγά πλοία μεταφοράς χύδην φορτίου, συμπεριλαμβανομένων εξειδικευμένων σκαφών, όπως Open Hatch/Forest products
- ✦ Πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων
- ✦ Πλοία μεταφοράς αυτοκινήτων (PCC) και οχηματαγωγά πλοία (Ro-Ro)
- ✦ Πλοία τύπου reefer (refrigerator, σκάφη για μεταφορά φορτίου που χρήζει ελέγχου θερμοκρασίας, όπως φρούτα, κρέας, ψάρια, γαλακτοκομικά, λαχανικά και λοιπά τρόφιμα)
- ✦ Κρουαζιερόπλοια και Ferries

Σε άμεση συνεργασία με κορυφαίες τράπεζες που σχετίζονται με τη ναυτιλία γίνεται η αποτίμηση της κίνησης όλης της αγοράς. Επιπλέον, παρέχεται υπηρεσία πώλησης πλοίων για ανακύκλωση.

Όσον αφορά στις **νέες κατασκευές**, προσφέρεται τεχνογνωσία σχετικά με τη σύναψη συμβάσεων ναυπήγησης και επικαιροποιημένες πληροφορίες για την ανάπτυξη και την κίνηση της αγοράς. Πιο συγκεκριμένα ερευνώνται τα επίπεδα και η κύμανση των τιμών, τα πιο ανταγωνιστικά ναυπηγεία αναλόγως των διάφορων τύπων χωρητικότητας, οι διαθέσιμες ευκαιρίες, ενώ γίνονται και γενικότερες αναλύσεις της αγοράς.



Σχετικά, τώρα, με τις *ναυλώσεις δεξαμενοπλοίων* η RS Platou SA παρέχει ένα πλήρες φάσμα υπηρεσιών που σχετίζονται με τέτοιες ναυλώσεις σε παγκόσμιο επίπεδο από το Όσλο, τη Μόσχα, τη Σγκαπούρη και το Χιούστον. Με σκοπό τη διασφάλιση των υψηλών προτύπων δεοντολογίας το τμήμα αυτό είναι πιστοποιημένο από τον Det Norske Veritas και ακολουθεί το ISO 9002.

Καλύπτονται οι τομείς των VLCC, των Suezmax, των Aframax, shuttle tankers (δεξαμενόπλοια πυκνών δρομολογίων) με εξειδίκευση στις ναυλώσεις μονού ταξιδιού, στις χρονοναυλώσεις (period market), στην έρευνα, στην ανάπτυξη και στο συντονισμό έργων .

Η *αγορά ξηρού χύδην φορτίου* αποτελεί μια πολύ ανταγωνιστική αγορά. Η RS Platou SA επικεντρώνει τις υπηρεσίες της στη βιομηχανία δασικών προϊόντων καθώς και στη βιομηχανία παραγωγής τσιμέντου και λιπασμάτων σε παγκόσμια κλίμακα.

Προκειμένου να διατηρήσει την ποιότητα και να διασφαλίζει τα υψηλότερα πρότυπα δεοντολογίας για τους επενδυτές, το τμήμα ξηρού φορτίου είναι πλήρως πιστοποιημένο από Det Norske Veritas (DNV) και σε συμμόρφωση με το πρότυπο ISO 9001:2000.

Για την αγορά φορτίων χύδην υπάρχει σε καθημερινή βάση αναφορά με συνεχώς ανανεωμένα στοιχεία ανά κατηγορία μεγέθους πλοίων σε ένα χρονικό εύρος έως και τριών μηνών και αφορούν στο δείκτη BDI (σχήμα 3.1), στα επίπεδα FFA (πίνακας 3.1), στα spreads (πίνακας 3.2), στα ποσά και στις αντίστοιχες περιόδους των μισθώσεων για το κάθε πλοίο (πίνακας 3.3). Επίσης, παρέχεται πληροφόρηση πραγματικού χρόνου για ναυλώσεις μονού ταξιδιού και χρονοναυλώσεις αντίστοιχα, με συνιστώσες την επιθυμητή περίοδο, τη μεταφορική ικανότητα, τη διαδρομή και το είδος του φορτίου, όπως φαίνεται στον πίνακα (3.4). Τα παρακάτω δεδομένα, όπως είναι φανερό, συλλέχθηκαν για το τρίμηνο από 18 Ιουνίου έως 18 Σεπτεμβρίου του 2012.

## RS PLATOU DRY BULK FIXTURE REPORT

Fixtures from: 18.06.2012 To: 18.09.2012

Last updated: 18 Sep 03:04

### Baltic Dry Indices



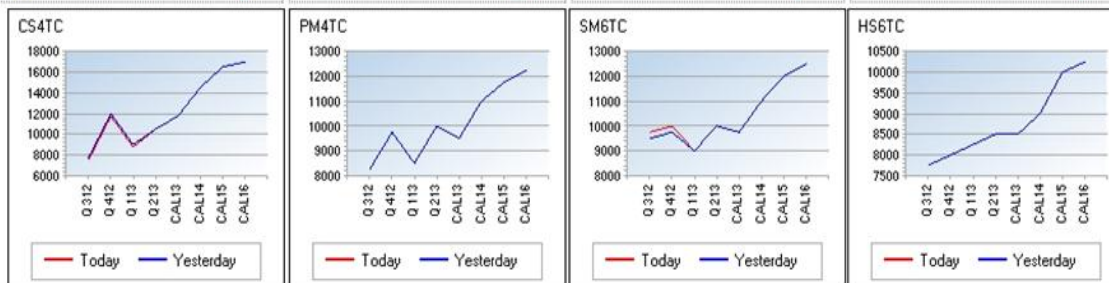
Σχήμα 3.1: Διακίνηση BDI για το τρίμηνο Ιουνίου-Σεπτεμβρίου 2012

FFA Closing Prices

Last updated: 18 Sep 03:44

### FFA Levels

Capesize(CS4TC)				Panamax(PM4TC)				Supramax(SM6TC)				Handysize(HS6TC)			
	Bid	Ask	1Day	Bid	Ask	1Day	Bid	Ask	1Day	Bid	Ask	1Day	Bid	Ask	1Day
Q312	7250	7750	-250	8000	8500	0	9500	10000	250	7500	8000	0			
Q412	11500	12000	-250	9500	10000	0	9750	10250	250	7750	8250	0			
Q113	8500	9000	-250	8250	8750	0	8750	9250	0	8000	8500	0			
Q213	10250	10750	0	9750	10250	0	9750	10250	0	8250	8750	0			
Cal13	11500	12000	0	9250	9750	0	9500	10000	0	8250	8750	0			
Cal14	14250	14750	0	10750	11250	0	10750	11250	0	8750	9250	0			
Cal15	16250	16750	0	11500	12000	0	11750	12250	0	9750	10250	0			
Cal16	16750	17250	0	12000	12500	0	12250	12750	0	10000	10500	0			



Πίνακας 3.1: Τιμές FFA για αγορά bulk carriers το τρίμηνο Ιουνίου-Σεπτεμβρίου 2012  
(Πηγή: Platou, 2012)

Spreads						
Capesize/Panamax			Panamax/Supramax		Supramax/Handysize	
	Mid	1Day	Mid	1Day	Mid	1Day
Q312	0,909	-0,03	0,846	-0,022	1,258	0,032
Q412	1,205	-0,026	0,975	-0,025	1,250	0,031
Q113	1,029	-0,029	0,944	0	1,091	0
Q213	1,050	0	1,000	0	1,176	0
Cal13	1,237	0	0,974	0	1,147	0
Cal14	1,318	0	1,000	0	1,222	0
Cal15	1,404	0	0,979	0	1,200	0
Cal16	1,388	0	0,980	0	1,220	0

Πίνακας 3.2: Spreads για αγορά bulk carriers το τρίμηνο Ιουνίου-Σεπτεμβρίου 2012

Fixtures						
ALUMINA						
TBN	59,000 BUNBURY/RBAY	6-12/8.2012	USD 11,40 18000C/12000C			BHP BILLITON
BAUXITE						
TBN	140,000 KAMSAR/AUGHINISH	8-14/8.2012	USD 11,25 FIO SCALE 24000SC/15000SC			PIONEER NAVIGATION
TBN	60,000 KAMSAR/AUGHINISH	10-20/8.2012	USD 10,60 FIO SCALE 24000SHINC/15000SHINC			PIONEER NAVIGATION
KROUSSON	59,000 KAMSAR/SAN CIPRIAN	12-18/7.2012	USD 10,50 FIO 24000SHINC/15000SHINC			UNITED BULK CARRIERS
TBN	54,000 TROMBETAS/PORT ALFRED	1-7/7.2012	USD 19,15 FIO SCALE 28000SHINC/20000SHINC			RIO TINTO
TBN	49,000 KAMSAR/POINT COMFORT	23-29/8.2012	USD 10,50 FIO SCALE 24000SHINC/15000SHINC			UNITED CHARTERING ISTANBUL
COAL						
TBN	160,000 PUERTO PRODECO/ROTTERDAM	28/9-4/10.2012	USD 8,65 FIO SCALE 20000SHINC/25000SHINC			OLDENDORFF CARRIER GMBH
NAVIOS BONAVIS	160,000 DAMPIER/QINGDAO	9-12/8.2012	USD 8,70 FIO SCALE/30000SC			RIO TINTO
TBN	160,000 BOLIVAR/ROTTERDAM	1-30/9.2012	USD 8,25 FIO SCALE/25000SHINC			ELECTRABEL
GRACIOUS ETERNITY	150,000 RICHARDS BAY/MUNDRA	15-30/9.2012	USD 9,50 FIO SCALE/40000SHINC			LIBRA
PACIFIC SPIRIT	150,000 RICHARDS BAY/DHAMRA	15-30/9.2012	USD 10,75 FIO SCALE/30000SHINC			NORSUL
TBN	150,000 RICHARDS BAY/ZHOUSHAN	16-28/9.2012	USD 13,15 FIO SCALE/25000SHINC			DONG A TANKERS
TBN	150,000 ROBERTS BANK/QINGDAO	21-30/9.2012	USD 9,43 FIO SCALE 50000SHINC/30000SHINC			KEPCO
TBN	150,000 PUERTO DRUMMOND/ROTTERDAM	20-30/9.2012	USD 8,70 FIO SCALE/25000SC			RESOURCE MARITIME
CAPE ELISE	150,000 PUERTO PRODECO/ENSTED	20-30/9.2012	USD 8,90 FIO SCALE 35000SHINC/45000SHINC			VATENFALL
TBN	150,000 RICHARDS BAY/MUNDRA	16-30/9.2012	USD 9,00 FIO SCALE/40000SHINC < FIXED LAST WEEK>			LIBRA
TBN	150,000 HAY POINT/GANGAVARAM	5-14/9.2012	USD 10,95 FIO SCALE 45000SHINC/50000SHINC			VSP
TBN	150,000 PUERTO DRUMMOND/ROTTERDAM	10-20/9.2012	USD 8,60 FIO SCALE 25000SHINC BENDS			RESOURCE MARINE

(Πηγή: Platou,2012)

Πίνακας 3.3: Περίοδοι και ποσά μισθώσεων bulk carriers για το 2012  
( τρίμηνο Ιουνίου-Σεπτεμβρίου)  
(Πηγή: Platou, 2012)

Fixture Period	Capacity Group	From Area	To Area	Cargo	Ship Name
Last fixtures	HANDYSIZE	UK CONTINENT	UK CONTINENT	ALUMINA	
Last week	HANDYMAX	SCANDINAVIA	SCANDINAVIA	COAL	
Last 2 weeks	PANAMAX	US EAST COAST	US EAST COAST	CORN	
Last 3 weeks	CAPE SIZE	THE GREAT LAKES	THE GREAT LAKES	GRAIN	

Fixture Date	Vessel	Intake Cargo	Laycan From	From Area	From Port	To Port	Rate	Comment	Charterer
14.09.12	AZUL FRONTIER	170,000 IRON ORE	01.10.12	WCAUS	PORT HEDLAND	QINGDAO	USD 7	FIO SCALE/30000SHINC	BHP BILLITON
14.09.12	CAPE SUNRISE	160,000 IRON ORE	27.09.12	ECSA	TUBARAO	QINGDAO	USD 18	FIO SCALE/30000SHINC	VALE
14.09.12	CHRISTINA J	160,000 IRON ORE	06.10.12	SAFR	SALDANHA BAY	QINGDAO	USD 12.7	FIO SCALE/30000SHINC	OLDENDORFF CA
14.09.12	TBN	160,000 COAL	28.09.12	USG	PUERTO PRODECO	ROTTERDAM	USD 8.65	FIO SCALE 20000SHINC/25000SHINC	OLDENDORFF CA
14.09.12	GRACIOUS ETERNITY	150,000 COAL	15.09.12	SAFR	RICHARDS BAY	MUNDRA	USD 9.5	FIO SCALE/40000SHINC	LIBRA
14.09.12	TBN	70,000 COAL	24.09.12	EAFR	BEIRA	ROTTERDAM	USD 10.5	FIO SCALE 10000SHINC/20000SHINC	VALE
14.09.12	TBN	55,000 IRON ORE	07.10.12	ECSA	TROMBETAS	PORT ALFRED	USD 14.5	FIO SCALE 28000SHINC/20000SHINC	COBELFRET

**Πίνακας 3.4: Ναυλώσεις μονού ταξιδιού bulk carrier**  
**(βάσει περιόδου, μεταφορικής ικανότητας, διαδρομής και είδους φορτίου)**  
 (Πηγή: Platou, 2012)

Η RS Platou δραστηριοποιείται επίσης στην *αγορά των πλοίων μεταφοράς οχημάτων (car carriers)*. Έτσι, συνεργάζεται στενά με όλες τις μεγάλες επιχειρήσεις σε όλο τον κόσμο και εξυπηρετεί ορισμένες από τις σημαντικότερες αυτοκινητοβιομηχανίες. Προκειμένου να διατηρήσει την καλύτερη ποιότητα και να διασφαλίζει τα υψηλότερα πρότυπα δεοντολογίας για τους επενδυτές, η υπηρεσία που ασχολείται με τον τομέα της μεταφοράς αυτοκινήτων είναι πλήρως πιστοποιημένη από Det Norske Veritas (DNV) και σε συμμόρφωση με το πρότυπο ISO 9001:2000.

Καλύπτονται οι ναυλώσεις μονού ταξιδιού και οι χρονοναυλώσεις των πλοίων μεταφοράς οχημάτων για μικρές και μεγάλες αποστάσεις, καθώς και η μεταφορική ικανότητα και χωρητικότητα των το / το, η πώληση, η αγορά και οι νέες κατασκευές.

Καλύπτονται, συγχρόνως, οι βραχυπρόθεσμες και οι μακροπρόθεσμες ναυλώσεις για την *αγορά υγροποιημένου φυσικού αερίου (LNG)* καθώς και η πώληση, η αγορά και οι ευκαιρίες της αγοράς σχετικά με τα νεότευκτα πλοία. Οι πληροφορίες που παρέχονται αφορούν στη διαθεσιμότητα των πλοίων, στις ευκαιρίες για βραχυπρόθεσμες και μακροπρόθεσμες ναυλώσεις, στην επέκταση του στόλου, γενικές και εξειδικευμένες αναλύσεις της αγοράς.

Στα πλαίσια της *offshore βιομηχανίας*, η RS Platou Offshore αποτελεί έναν από τους μεγαλύτερους μεσιτικούς ομίλους για την παγκόσμια δραστηριότητα. Προσφέρεται μια γκάμα υπηρεσιών στον τομέα αυτό όπως οι κάτωθι:

- ✦ Ναυλώσεις
- ✦ Πώληση και Αγορά
- ✦ Νέες κατασκευές
- ✦ Συμβουλές και Αποτιμήσεις
- ✦ Αναλύσεις αγοράς

Εργαζόμενοι σε συνεργασία με τους ιδιοκτήτες, με εταιρείες πετρελαίου και φυσικού αερίου, ναυπηγεία, σχεδιαστές και ναυπηγούς, νηογνώμονες, επενδυτές και χρηματοπιστωτικά ιδρύματα, σε συνδυασμό με τις υπάρχουσες γνώσεις σχετικά με τη βιομηχανία, στοχεύεται η ανάπτυξη και η εκτέλεση των επιχειρηματικών στρατηγικών των φορέων της ναυτιλίας με τους οποίους συνδέεται η εταιρεία.

Η RS Platou Markets είναι μια *επενδυτική τραπεζική εταιρεία* του ομίλου που εδρεύει στο Όσλο. Ιδρύθηκε το 1936 και αριθμεί προσωπικό 370 ατόμων περίπου σε 13 χώρες. Παρέχει υπηρεσίες για τη ναύλωση, την πώληση και την αγορά των πλοίων.

Η RS Platou Markets προσφέρει ένα ευρύ φάσμα υπηρεσιών για τις πωλήσεις μετοχών και τις συναλλαγές, την έρευνα και την εταιρική χρηματοδότηση τόσο στους εγχώριους όσο και στους ξένους θεσμικούς πελάτες και επενδυτές. Στοχεύει την καθιέρωσή της ως μια κορυφαία διεθνής τράπεζα επενδύσεων, στον πυρήνα του τομέα της ναυτιλίας, για τις offshore, την εξερεύνηση, την παραγωγή και τις ιχθυοκαλλιέργειες. Στεγάζεται στο Όσλο, τη Νέα Υόρκη και τη Σιγκαπούρη.

Τέλος, διεξάγει *οικονομική έρευνα*, ενώ παρέχονται και παρουσιάζονται αναλύσεις όλων των μεγάλων ναυτιλιακών αγορών καθώς και των αγορών που είναι αντιπροσωπευτικές των εξωτερικών συνθηκών της παγκόσμιας ναυτιλίας. Με σκοπό την υποστήριξη των επενδυτών, η RS Platou έχει συστήσει μια ερευνητική ομάδα ήδη από τη δεκαετία του 1960. Εκπαιδευμένο και εξειδικευμένο προσωπικό συνεργάζεται με μία από τις μεγαλύτερες ναυλομεσιτικές εταιρείες στον κόσμο, ώστε να είναι υψηλής αξίας οι υπηρεσίες που παρέχονται στους τομείς των crude carriers, product carriers, shuttle tankers, πλοίων μεταφοράς φυσικού αερίου, φορτηγών, πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων και οχημάτων. Συστήνονται, τέλος, αναλύσεις των παγκοσμίων μακροοικονομικών συνθηκών και των στοιχείων που είναι ζωτικής σημασίας για διάφορες ναυτιλιακές αγορές όπως η παγκόσμια αγορά ενέργειας, η βιομηχανία σιδήρου-χάλυβα καθώς και η ναυπηγική βιομηχανία.

Παρουσιάζονται, επιπλέον, αναφορές, διαγράμματα, δεδομένα για τη ζήτηση, την αγορά, τις νέες κατασκευές, καθώς και οι διακυμάνσεις των ναύλων για τις αγορές των φορτηγών και δεξαμενοπλοίων.

### **3.3 Lloyd's List**

Η Lloyd's List σχετίζεται με τους βασικούς πυλώνες της ναυτιλίας, τους πλοιοκτήτες, τους διαχειριστές των πλοίων, τους νηογνώμονες, τους ναυλομεσίτες, τους ναυτικούς, τις

ρυθμιστικές αρχές, τους ναυτικούς οικονομολόγους, τα ναυπηγεία, τα διαλυτήρια, τα μητρώα, τις ασφαλιστικές εταιρείες, τα δικηγορικά γραφεία που ασχολούνται με το ναυτικό δίκαιο και τις μεταφορικές εταιρείες. Διατηρεί ένα παγκόσμιο δίκτυο δημοσιογράφων με γνώση των βασικών τομέων και διαδρομών της ναυτιλίας. Καλύπτεται η αγορά των bulk carriers, των δεξαμενοπλοίων και των containerships. Όσον αφορά στα ναυτιλιακά, παρέχονται πληροφορίες και συμβουλές σε καθημερινή βάση για τις αγορές, τη διακύμανση των ναύλων και τις δραστηριότητες άντλησης κεφαλαίων. Εξειδικεύεται ακόμα σε τομείς όπως οι λιμένες, τα logistics, το ναυτικό δίκαιο, η ναυτική τεχνολογία, η διαχείριση και η λειτουργία των πλοίων.

### 3.4 Braemar Seascope Ltd

Η Braemar Seascope είναι μία από τις μεγαλύτερες ναυλομεσιτικές εταιρείες που σχετίζονται με τη ναύλωση, την πώληση και την αγορά. Διατηρεί γραφεία στα μεγάλα παγκόσμια ναυτιλιακά κέντρα. Οι υπηρεσίες της σχετίζονται με τις αγορές των πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, χημικών προϊόντων, αργού πετρελαίου, φυσικού αερίου, ξηρού φορτίου, καυσίμων/πετροχημικών καυσίμων, την offshore βιομηχανία, τις μεταφορές μικρών αποστάσεων. Παρακάτω αναλύεται επιγραμματικά το επίπεδο κάλυψης που προσφέρεται για τις εξής αγορές:

- **Εμπορευματοκιβώτια:** Η Braemar Seascope Ltd δραστηριοποιείται στην πώληση, την αγορά (την εξερεύνηση και παραγωγή), τις νέες κατασκευές και σε λοιπούς εξειδικευμένους τομείς της εν λόγω αγοράς. Με διασυνδέσεις με όλες τις μεγάλες επενδυτικές επιχειρήσεις παγκοσμίως, τους ιδιοκτήτες πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων και τα ναυπηγεία, προσφέρει υπηρεσίες σε ένα χώρο με μεγάλη εμπορική ζήτηση.
- **Χημικά προϊόντα:** Με έδρα το Λονδίνο, τη Σαγκάη και η Σιγκαπούρη, ομάδα μεσιτών παρέχει κάλυψη της αγοράς σε χημικά και βιολογικά καύσιμα. Αυτό ικανοποιεί τις ανάγκες των εταιρειών πετρελαίου, τους έμπορους πετρελαίου και τους παραγωγούς χημικών, καθώς και τους πλοιοκτήτες και τις εταιρείες μεταφοράς πετρελαίου.
- **Αργό πετρέλαιο:** Το τμήμα της Braemar Seascope Ltd που ασχολείται με τη μεταφορά μεγάλων αποστάσεων αργού πετρελαίου και καυσίμων πετρελαίου

- δραστηριοποιείται στις ναυλώσεις VLCC, Suezmax και Aframax από τους μεγαλύτερους εξαγωγείς αργού πετρελαίου, εξυπηρετώντας τις ανάγκες και τις απαιτήσεις των εταιρειών πετρελαίου, των εμπόρων, των ιδιοκτητών και των διαχειριστών. Παρέχει υπηρεσίες σχετικές τη διαπραγμάτευση των τιμών των χρονοναυλώσεων και των συμβάσεων ναύλωσης .
- **Φυσικό Αέριο:** Η BS Energy Services ανταποκρίνεται στις αυξανόμενες ανάγκες της βιομηχανίας υγροποιημένου - υψηλής εξειδίκευσης - φυσικού αερίου (LNG). Οι σημαντικές επενδύσεις και η συνεχής ανάπτυξη στη μεταφορά υγροποιημένου φυσικού αερίου, λόγω της αύξησης της ζήτησης για μη εγχώριες προμήθειες φυσικού αερίου, έχουν οδηγήσει στη ζήτηση νέων κατασκευών, συμβούλων και καλύτερων υπηρεσιών ναύλωσης.
  - **Ξηρό Φορτίο:** Το τμήμα που έχει ως αντικείμενο τη μεταφορά ξηρού φορτίου εδρεύει στις βασικότερες περιοχές για το εμπόριο τέτοιων προϊόντων το Λονδίνο, τη Γένοβα, το Δελχί, τη Βομβάη, τη Σιγκαπούρη, το Πεκίνο, το Περθ και τη Μελβούρνη. Αποτελούν στρατηγικά σημεία για τη συγκεκριμένη αγορά εξαιτίας της συνεχόμενης ανάπτυξης στις αγορές της Άπω Ανατολής. Δραστηριοποιείται στις ναυλώσεις ανά ταξίδι αλλά και στις χρονοναυλώσεις.
  - **Offshore βιομηχανία:** Παρουσιάζονται οικονομικά αποδοτικές λύσεις με σκοπό την ανάπτυξη των προγραμμάτων της βιομηχανίας offshore στις περιοχές με τη μεγαλύτερη παραγωγή παγκοσμίως. Οι υπηρεσίες σχετίζονται με τις ναυλώσεις, την πώληση και την αγορά με το συγκεκριμένο τμήμα να εδρεύει στο Λονδίνο, το Αμπερντίν και τη Σιγκαπούρη.
  - **Καύσιμα/Πετροχημικά καύσιμα:** Κύρια κέντρα αυτής της δραστηριότητας αποτελούν το Λονδίνο και η Σιγκαπούρη. Οι ναυλομεσιτικές ομάδες παρέχουν καθημερινή κάλυψη της αγοράς για όλα τα είδη του υγραερίου, την άνυδρη αμμωνία και τους τομείς των πετροχημικών καυσίμων. Καλύπτουν τις διεθνείς μεταφορές μεγάλων και μικρών αποστάσεων, logistics και επιχειρησιακά θέματα.
  - **Μεταφορές μικρών αποστάσεων:** Προσφέρονται ναυτιλιακές γνώσεις σχετικά με το χειρισμό καθαρών και ακάθαρτων προϊόντων πετρελαίου μέχρι ποσότητας 20000 τόνων από εξειδικευμένους ναυλομεσίτες με συνεχή υποστήριξη. Ασχολείται το τμήμα αυτό με επιχειρηματικές διαπραγματεύσεις ανά ταξίδι, με τη σύναψη ναυλοσυμφώνων γενικότερα και συμβάσεων για χρονοναυλώσεις ειδικότερα. Διαπραγματεύονται με μεγάλες εταιρείες πετρελαίου και εμπορικές εταιρείες.

Επιπλέον, στα πλαίσια της έρευνας των αγορών, έχουν αναπτυχθεί εκτεταμένες βάσεις δεδομένων, ενώ χρησιμοποιείται μια μεγάλη ποικιλία πληροφοριών για τη μέτρηση και τη δημιουργία πρότυπων προβλέψεων για τα προϊόντα, το εμπόριο, την προσφορά και τη ζήτηση για χωρητικότητα και εμπορεύματα. Προσφέρονται κατά παραγγελία σε μόνιμη βάση αναφορές και παρουσιάσεις ώστε οι εμπλεκόμενοι στην εκάστοτε αγορά να



λαμβάνουν αποφάσεις που στηρίζονται σε έγκυρες, εμπορικά εμπεριστατωμένες και επικαιροποιημένες έρευνες.

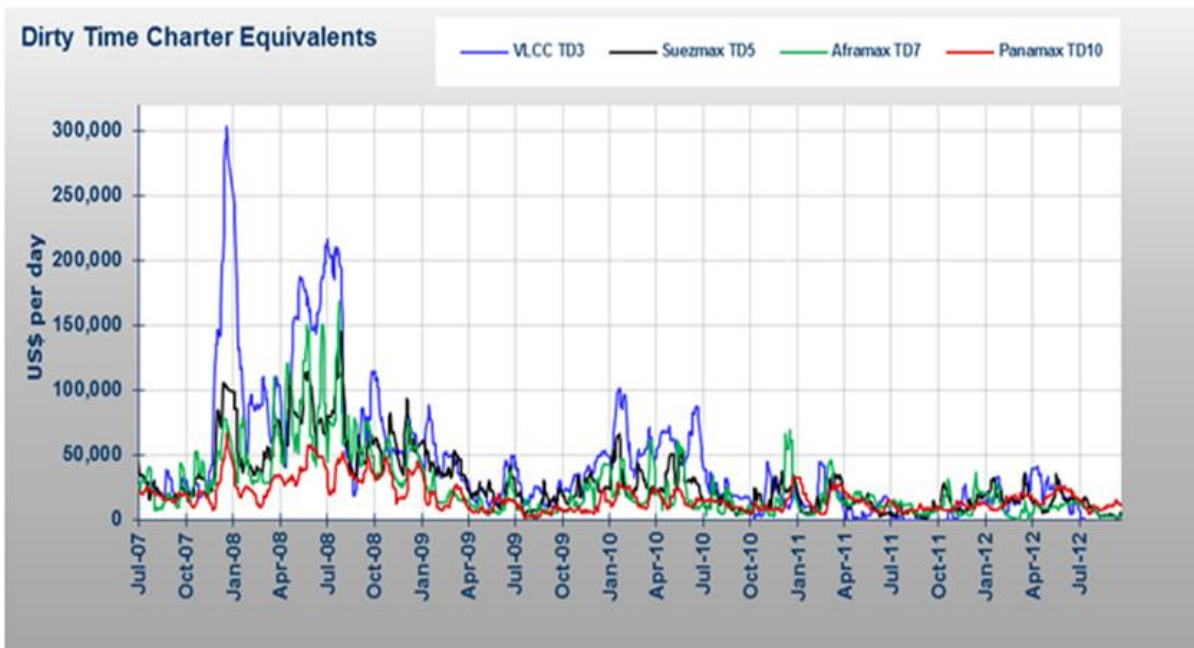
Στην ιστοσελίδα της Braemar Seascop Ltd είναι στη διάθεση του εκάστοτε ενδιαφερόμενου πίνακες και διαγράμματα με οικονομικά, ναυτιλιακά δεδομένα και δείκτες όπως BDI, BTI (παρατίθενται μαζί στο σχήμα 3.2), BSDI (Braemar Seascop Dry Index), BSPI (Braemar Seascop Panamax Index), BSCI (Braemar Seascop Capesize Index), BSSI (Braemar Seascop Handy/Supramax Index) στο σχήμα (3.3) και οι δείκτες για καθαρή χρονονάλωση ανά κατηγορία πλοίου στο σχήμα (3.4) .



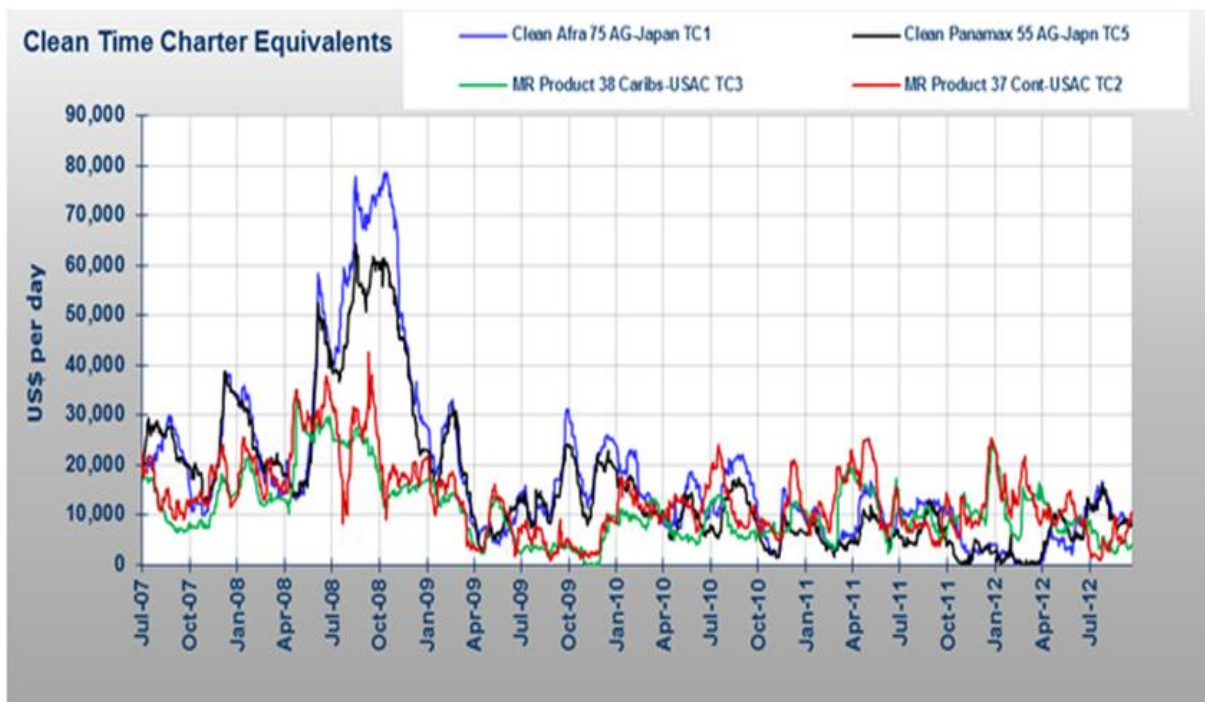
**Σχήμα 3.2: Διακύμανση δεικτών BDI-BTI (2007-2012)**  
(Πηγή: Braemar Seascop, 2012)



BSDI = Braemar Seascope Dry Index, BSCI = Braemar Seascope Capesize Index  
 BSPI = Braemar Seascope Panamax Index, BSSI = Braemar Seascope Handy/Supramax Index



Σχήμα 3.3 Dirty Time Charter Equivalents  
 (Πηγή: Braemar Seascope, 2012)



Σχήμα 3.4 Clean Time Charter Equivalents  
 (Πηγή: Braemar Seascope, 2012)

### 3.5 Macquarie Group Limited

Η Macquarie Capital παρέχει συμβουλευτικές και υπηρεσίες αύξησης κεφαλαίου σε εταιρικούς και κυβερνητικούς φορείς που εμπλέκονται σε δημόσιες συγχωνεύσεις και εξαγορές, ιδιωτικές εξαγορές και εκχωρήσεις, συλλογή κεφαλαίων για μείωση χρέους και εταιρικές αναδιαρθρώσεις.

Οι συμβουλευτικές και οι δραστηριότητες αύξησης κεφαλαίου στοιχίζονται με έξι τομείς της βιομηχανίας χρηματοπιστωτικά ιδρύματα, βιομηχανικά προϊόντα, real estate (ακίνητα), πηγές-πόρους, υποδομές, ανανεώσιμες πηγές ενέργειας, αναλώσιμα (οικονομικά), τηλεπικοινωνίες, μέσα μαζικής ενημέρωσης ψυχαγωγία και τεχνολογία.

Πιο συγκεκριμένα για τον τομέα του εμπορίου και της ναυτιλίας:

- **Παράγωγα:** Το τμήμα παραγώγων του ομίλου απασχολεί περίπου 200 υπαλλήλους σε παγκόσμια βάση στις πωλήσεις, τις κατασκευές, το εμπόριο και τη διαχείριση κινδύνου. Επικεντρώνεται κυρίως στη διανομή προϊόντων παραγώγων από την Ασία, Ιαπωνία, Αυστραλία και Νότια Αφρική σε πελάτες σε παγκόσμια κλίμακα. Ασχολείται με μεγάλους θεσμικούς επενδυτές, ναυλομεσίτες, ιδιωτικές τράπεζες, διαχειριστές κεφαλαίων και λοιπούς φορείς της παγκόσμιας αγοράς.
- **Εμπορεύματα:** Αποτελεί βασικό τομέα δραστηριοποίησης για τη Macquarie από το 1969 που έγινε η ίδρυσή της. Παρέχουν υπηρεσίες πλήρους χρηματοδότησης και λύσεις διαχείρισης κινδύνου. Αναφέρεται σε ενεργειακά, ναυτιλιακά (ναυλώσεις) και αγροτικά προϊόντα, μέταλλα.

Η Macquarie, επιπλέον, προτείνει λύσεις ναυτιλιακών παραγώγων από το 2006, ενώ παρέχει υπηρεσίες σχετικές με **ναυλώσεις ξηρού φορτίου**. Το τμήμα αυτό είναι από τους βασικούς δημιουργούς επιλογών αγοράς στον τομέα των FFA (προθεσμιακά συμβόλαια ναύλων), βοηθώντας όλους τους συμμετέχοντες στην αγορά ξηρού χύδην φορτίου να αντισταθμίσουν τις απαιτήσεις και τις ανάγκες τους.

Με προσωπικό στο Λονδίνο, τη Σιγκαπούρη και τη Μελβούρνη, προσφέρει κατά παραγγελία λύσεις διαχείρισης κινδύνου σε πλοιοκτήτες, ναυλωτές, και διαχειριστές για όλα τα μεγάλα μεγέθη σκαφών. Είναι σε θέση να προσφέρει φυσική υποστήριξη για τους ναύλους και να συνδυάσει τις γνώσεις σχετικά με τα παράγωγα για την κάλυψη των αναγκών των πελατών της.

Το συγκεκριμένο τμήμα της Macquarie είναι ένας από τους κορυφαίους παρόχους εκκαθαριστικών συμβολαίων (FFA) των swaps και επιλογών για το Norwegian Options & Futures Clearing House (NOS), Singapore Exchange (SGX) και LCH Clearnet (LCH). Η υπηρεσία συναλλαγών FFA παρέχει στους ενδιαφερόμενους φορείς οφέλη καθαρού περιθωρίου κέρδους, την εξάλειψη των πιστωτικών κινδύνων αντισυμβαλλομένων και κατ'ευθείαν μέσω ειδικής επεξεργασίας.

Υπάρχουν, επιπλέον, συμβουλευτικές υπηρεσίες σχετικά με την ιδιοκτησία πλοίων, τη μακροχρόνια οικονομική αντασφάλιση, τα ναυτιλιακά κεφάλαια και τις λιμενικές υποδομές.

Στα πλαίσια της *παγκόσμιας βιομηχανίας ενέργειας*, η Macquarie αποτελεί ενεργό πάροχο λύσεων διαχείρισης κινδύνων σε ολόκληρο το χώρο της ενέργειας από την παραγωγή, τη διύλιση μέχρι τη μεταφορά, τη χρησιμότητα και τους τελικούς καταναλωτές σε όλη την Αυστραλία, την Ασία, τη Βόρεια Αμερική και την Ευρώπη.

Επικεντρώνεται σε προσαρμοσμένες λύσεις στον τομέα της ενέργειας, τις προσφερόμενες πωλήσεις, το εμπόριο και τις δυνατότητες προέλευσης του φυσικού και οικονομικού αργού πετρελαίου, των προϊόντων διύλισης πετρελαίου, του άνθρακα, του υγροποιημένου φυσικού αερίου, του φυσικού αερίου και της ηλεκτρικής ενέργειας. Συνδέεται με παραγωγούς, διυλιστήρια, αεροπορικές εταιρείες, επιχειρήσεις κοινής ωφέλειας, ναυτιλιακές εταιρείες και λοιπούς συμμετέχοντες στη βιομηχανία ενέργειας.

- **Φυσικό αέριο και ενέργεια:** Δραστηριοποιείται πιο ειδικά στις ΗΠΑ, τον Καναδά και την Ευρώπη σχετικά με: το φυσικό αέριο και την τροφοδοσία ισχύος, τις συναλλαγές σε οικονομικό καύσιμο και ενέργεια, τη διαχείριση και τη μεταφορά του χαρτοφυλακίου αποθήκευσης, τις υπηρεσίες οικονομικής αντασφάλισης και τη διαχείριση κινδύνου και τέλος, με τις συμπληρωματικές ευκαιρίες για επενδύσεις και ανάπτυξη στον τομέα.
- **Άνθρακας:** Το τμήμα της Macquarie που ασχολείται με τον άνθρακα συνδυάζει την παρουσία της στις οικονομικές και φυσικές αγορές με σκοπό την παράδοση δομημένων λύσεων προς τους παραγωγούς και τους καταναλωτές σε παγκόσμια βάση.
- **Πετρέλαιο και προϊόντα πετρελαίου:** Παρέχονται προγράμματα διαχείρισης κινδύνου για τους ενδιαφερόμενους σε μορφή έκθεσης σχετικά με την αγορά του αργού πετρελαίου και των προϊόντων διύλισης του. Η Macquarie, επίσης, προτείνει μια σειρά από στρατηγικές για τη διαχείριση του ρίσκου των τιμών και για την πρόσβαση της ρευστότητας σε όλες τις αγορές πετροχημικών και πλαστικών. Επιπλέον, σχετίζεται με το εμπόριο φυσικών φορτίων αργού πετρελαίου και όλων των προϊόντων διύλισης του.

Όσον αφορά στη χρηματοδότηση για τις παρεχόμενες υπηρεσίες στον τομέα της ενέργειας, η Macquarie έχει επενδύσει σε εταιρικό αλλά και επίπεδο έργων με την παροχή κυλιόμενων γραμμών πίστωσης για φυσικό αέριο και πετρέλαιο, δομημένης και σχεδιασμένης οικονομίας, εταιρικών αναδιαρθρώσεων και ανακεφαλαιοποιήσεων, μεταβατικής προσωρινής χρηματοδότησης και χρέους μειωμένης εξασφάλισης, μετατρέψιμων χρεών, μετοχικών κεφαλαίων και προσαρμοσμένης διαχείρισης κινδύνου τιμών των προϊόντων.

Η Macquarie παρέχει **χρηματοδότηση** σε μια ευρεία πελατειακή βάση σε διαφορετικά επίπεδα κεφαλαιακής διάρθρωσης, χρησιμοποιώντας διάφορα περιουσιακά στοιχεία ως εγγύηση. Αξιολογώντας και διαχειριζόμενη τις εγγυήσεις δίνεται η δυνατότητα να παρέχει αποτελεσματικά βέλτιστες χρηματοδοτικές δομές που είναι προσαρμοσμένες στις ειδικές απαιτήσεις των ενδιαφερόμενων.

Οι προσφερόμενες χρηματοδοτικές λύσεις για συναλλαγές προϊόντων προκύπτουν με τη μορφή της χρηματοδότησης εξαγωγών, των εγκαταστάσεων βάσει δανεισμού, της οικονομικής απογραφής, την ενδιάμεση χρηματοδότηση και τα ίδια κεφάλαια (equity, διαφορά ενεργητικού-υποχρεώσεων, η καθαρή θέση δηλαδή).

Η *προεξαγωγική χρηματοδότηση ή αλλιώς χρηματοδότηση εξαγωγών* αφορά στη χρηματοδότηση των εισροών που ασφαρίζονται έναντι φυσικής παραγωγής. Συνδυάζονται οι συμφωνίες προαγοράς με πιθανές και τις λύσεις διαχείρισης του κινδύνου τιμών.

Παρέχονται, συγχρόνως, *εργαλεία δανειοδοτικής βάσης*. Τέτοια προκύπτουν από κεφάλαια κίνησης ασφαλιζόμενα έναντι εισπρακτέων λογαριασμών, την απογραφή, προθεσμιακές συμβάσεις, την καθαρή θέση και τη ρευστότητα. Τέτοιου είδους υπηρεσίες παρέχονται στους εμπόρους ενέργειας (φυσικού αερίου, διυλισμένων προϊόντων).

*Η οικονομική απογραφή* περιλαμβάνει κεφάλαια κίνησης που διασφαλίζονται βάσει τίτλου έναντι φυσικής απογραφής, και πιστοποιητικά παράδοσης.

Ενώ, η *μεταβατική χρηματοδότηση* αποτελεί μια δυνατότητα που παρέχεται στους πελάτες της Macquarie για μια ποικιλία μεταβατικών δομών χρηματοδότησης στους ενδιαφερόμενους συμπεριλαμβανομένων των παραγωγών φυσικού αερίου και των παραγωγών μετάλλων.

*Τέλος, η καθαρή θέση (διαφορά ενεργητικού-παθητικού) αφορά στις στενές συνεργασίες με διάφορες επιχειρήσεις μέσω της χρηματοδότησης καθαρής θέσης (δηλ. του μετοχικού κεφαλαίου). Επιτόκια καθαρής θέσης παρουσιάζονται στην παραγωγή μετάλλων, στο εμπόριο αιθανόλης, στην παραγωγή και αποθήκευση φυσικού αερίου.*

### 3.6 Lorentzen & Stemoco AS

Η Lorentzen & Stemoco αποτελεί έναν από τους κορυφαίους παρόχους ναυλομεσιτικών και συμβουλευτικών υπηρεσιών με γραφεία στο Όσλο, το Λονδίνο, το Βανκούβερ, τη Νέα Υόρκη, τη Σιγκαπούρη, το Πεκίνο, τη Γενεύη, Αμβέρσα και τη Σαγκάη. Με μια ομάδα 100 περίπου εργαζομένων εξυπηρετεί τους ενδιαφερόμενους σχετικά με τους τομείς του φυσικού αερίου, του ξηρού φορτίου, της ναύλωσης των product tankers, των υπεράκτιων έργων, της σύναψης συμβάσεων και παραδοσιακά της πώλησης και της αγοράς.

Οι τομείς στους οποίους δραστηριοποιείται είναι οι εξής:

- **Ξηρό Χύδην Φορτίο:** Το τμήμα αυτό συμβουλεύει τους ενδιαφερόμενους που σχετίζονται με το ξηρό φορτίο για όλες τις τυπικές κατασκευές από handy/handymax μέχρι panamax και capesize. Το τμήμα διαθέτει εμπειρία στη σύναψη ναυτιλιακών συμβάσεων (ναυλοσυμφώνων) και συμφωνιών για ναυλώσεις ανά ταξίδι σε ένα ευρύ φάσμα προϊόντων σε παγκόσμια βάση. Το πεδίο των δραστηριοτήτων του κυμαίνεται από τις λειτουργίες χειρισμού πιο εξελιγμένου φορτίου μέχρι συμβατικά φορτία χύδην. Με βάση τις μακροχρόνιες σχέσεις με μεγάλους διεθνείς εμπόρους και ναυλωτές, έχει επικεντρωθεί στη στήριξη επιλεγμένων γεωγραφικών περιοχών, όπου οι κύριοι έμποροι προϊόντων ξηρού φορτίου χύδην αναζητούν βοήθεια για την επίλυση των μεταφορικών τους απαιτήσεων.
- **Δεξαμενόπλοια:** Με μεσίτες που δραστηριοποιούνται στο Όσλο και στο Λονδίνο, οι δραστηριότητες για ναύλωση δεξαμενοπλοίων ανά ταξίδι επικεντρώνονται στα καθαρά / βρώμικα προϊόντα πετρελαίου, στον τομέα των χημικών και βιολογικών υλών που σχετίζονται με τη βιομηχανία δεξαμενοπλοίων. Σημαντικό ρόλο παίζει επίσης και όσον αφορά τις περιπτώσεις χρονοναύλωσης. Μέσω των σχέσεων που έχουν αναπτυχθεί με τις μεγάλες εταιρείες πετρελαίου, τους εμπόρους και τους φορείς του κλάδου αποτελεί σημαντικό πόρο για τις αποφάσεις των εμπλεκόμενων στη συγκεκριμένη βιομηχανία.
- **Offshore Βιομηχανία:** Σε μια ιδιαίτερα περίπλοκη και υψηλής έντασης υπεράκτια αγορά, η Lorentzen & Stemoco εμπλέκεται με την σύναψη συμβάσεων εργασίας, ναυπήγησης ή μετατροπής συμβολαίων για εξειδικευμένα πλοία. Ένας σημαντικός αριθμός των drillships, των πλοίων ανοικτής θαλάσσης, καθώς και των πλωτών μονάδων παραγωγής εμφανίζονται στον κατάλογο των συμβάσεων που συνάπτονται σε αυτό το τμήμα.

Συνεργάζεται με ένα μεγάλο αριθμό εφοπλιστών, υπεράκτιων εργολάβων και ναυπηγείων. Το υψηλό επίπεδο τεχνικών γνώσεων σε συνδυασμό με τη απαιτούμενη εμπορική εμπειρία έχουν οδηγήσει σε μια σειρά από νέες κατασκευές όπου καινοτόμες τεχνικές λύσεις έχουν συχνά προέλθει από το τμήμα.

- **Φυσικό Αέριο:** Ως ένας ανεξάρτητος συμμετέχων στην αγορά του φυσικού αερίου, έχει δημιουργήσει ένα πεδίο δράσης σε όλους τους τομείς και σε όλα τα τμήματα των αγορών του υγραερίου, της αμμωνίας και των χημικών αερίων. Το τμήμα παρέχει μια κλίμακα υπηρεσιών, που διαμορφώνεται παραδοσιακά από ναυλώσεις ανά ταξίδι και χρονοναυλώσεις, ναυτιλιακές συμβάσεις, την πώληση, την αγορά, καθώς και τις συμβάσεις ναυπήγησης νέων κατασκευών. Παρέχονται δημιουργικές και καινοτόμες λύσεις. Η δραστηριότητα αυτή της Lorentzen & Stemoco έχει ως αποτέλεσμα μια σειρά συμβάσεων νέων ναυπηγήσεων οι οποίες συχνά συνάπτονται σε μια βάση μακροχρόνιας περιόδου απασχόλησης.
- **Πώληση, Αγορά, Νέες Κατασκευές:** Το τμήμα πώλησης, αγοράς και νέων κατασκευών συμβουλεύει ένα ευρύ φάσμα φορέων της ναυτιλίας παγκοσμίως σε σχέση με τις συμβάσεις ναυπήγησης για την επιλογή των κατάλληλων ναυπηγείων και σχεδίων καθώς και την εύρεση ιδιοκτητών / αγοραστών για ευκαιρίες που έχουν δημιουργηθεί και αναπτυχθεί στα ναυπηγεία. Επιπλέον, η πώληση και / ή αγορά των νεότευκτων ή μεταχειρισμένων πλοίων αποτελούν βασικό τομέα δραστηριοποίησης του τμήματος που παρουσιάζει ενδιαφέρουσες επενδυτικές ευκαιρίες στους ενδιαφερόμενους. Το τμήμα έχει εμπειρία πάνω σε μια μεγάλη γκάμα πλοίων σε όλες τις κατηγορίες των δεξαμενοπλοίων, των φορτηγών ξηρού χύδην φορτίου, των πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, καθώς και σε λοιπές κατηγορίες. Αντλώντας από ένα εκτεταμένο δίκτυο, παρουσιάζεται μια σταθερή ροή των επιχειρηματικών ευκαιριών των πελατών του ομίλου και των προτάσεων οι οποίες προωθούνται από υπηρεσίες έρευνας αγοράς εκ των έσω και μια βαθιά γνώση του κυκλικού προφίλ της ναυτιλίας.

Οι καλά ανεπτυγμένες σχέσεις με τα χρηματοπιστωτικά ιδρύματα και η άμεση πρόσβαση σε φορείς της ναυτιλίας που αναζητούν μακροπρόθεσμη απασχόληση με τη μορφή της κατά παραχώρησης ναύλωσης (λεγόμενη και εκ του αγγλικού όρου ναύλωση γυμνή ή ακόμα και "ναύλωση γυμνού πλοίου"). Στη περίπτωση αυτή ο ναυλωτής υποκαθιστά τον εκναυλωτή, επιλέγει ο ίδιος τον Πλοίαρχο και το πλήρωμα και αναλαμβάνει και την ασφάλιση του πλοίου. Αντ' αυτών καταβάλλει στον πλοιοκτήτη μίσθωμα (όπως και στη χρονοναύλωση) ή χρονοναύλωση. Αυτές αποτελούν τις χαρακτηριστικές περιπτώσεις για το τμήμα.

Διατηρείται εξειδικευμένο και έμπειρο σε αυτόν τον τομέα προσωπικό στα γραφεία του τμήματος τόσο στην Ευρώπη όσο και στην Άπω Ανατολή.

- **Παροχή συμβουλευτικών υπηρεσιών:** Το συγκεκριμένο τμήμα χαρακτηρίζεται από μια σε βάθος γνώση των ναυτιλιακών αγορών, ενώ επιτελεί αρκετά σημαντικό ρόλο χάρη στη μοντελοποίηση πολύπλοκων συστημάτων και σε μια σειρά από στατιστικές μεθόδους. Εκτός από την παροχή βοήθειας στα ενδοεταιρικά τμήματα, συμβουλεύει επίσης τους κύριους επενδυτές του με τακτικές εκθέσεις και αναλύσεις της αγοράς καθώς και προσφέροντας υπηρεσίες εξειδικευμένες ανάλογα με την εκάστοτε περίπτωση. Ασχολείται με μια ποικιλία θεμάτων / ζητημάτων που κυμαίνονται από την αξιολόγηση του σχεδιασμού των πλοίων, τις προβλέψεις της αγοράς, επενδυτικά σχέδια έως εκτενείς συμβουλευτικές υπηρεσίες, όπως παρουσιάσεις και γραπτές εκθέσεις.

## **Κεφάλαιο 4**

### **Περιγραφή Πρότυπου Ενημερωτικού Φυλλαδίου**

Σύμφωνα με τους Γκιζιάκη και συν. (2006), τα ενημερωτικά φυλλάδια εκδίδονται, συνήθως, από μεγάλους ναυτιλιακούς οργανισμούς και ινστιτούτα και διανέμονται από μεγάλες ναυλομεσιτικές εταιρείες. Αφορούν στη συνολική, εβδομαδιαία ή καθημερινή κατάσταση της ναυτιλιακής αγοράς και ναυλαγοράς. Μελετώντας κάποιος προσεκτικά τα αποτελέσματα και τις πληροφορίες που περιλαμβάνονται σε τέτοιου είδους αναφορές μπορεί να σχηματίσει μια σαφή εικόνα της ναυλαγοράς και της πορείας των ναύλων. Με απώτερο σκοπό να συνταχθεί το πρότυπο ενημερωτικό δελτίο που παρατίθεται στο παράρτημα Γ, χρειάστηκε σε αρχική φάση να μελετηθούν αντίστοιχα δελτία μερικών από τις μεγαλύτερες εταιρείες με αναγνωρισμένες υπηρεσίες στην παγκόσμια ναυτιλία. Παρουσιάζονται οι κρίσεις που προέκυψαν εξετάζοντας τα εν λόγω φυλλάδια, ενώ εν συνεχεία αναλύεται η μορφή, το περιεχόμενο και η δομή μιας πρότυπης έκθεσης ναυτιλιακής πληροφόρησης.

#### **4.1 Βιβλιογραφική Επισκόπηση και Προτάσεις**

Για να παραχθούν τα ενημερωτικά δελτία που μελετήθηκαν στα πλαίσια αυτής της εργασίας αντλούνται στοιχεία σε τακτά χρονικά διαστήματα από πηγές πληροφόρησης, οι βασικότερες εκ των οποίων περιγράφηκαν στο τρίτο κεφάλαιο. Τα φυλλάδια



συντάσσονται είτε από τις ίδιες εταιρείες που αποτελούν τους παρόχους των πληροφοριών είτε από λοιπές εταιρείες, όπως ναυλομεσιτικές. Αναλύθηκαν και οι δύο κατηγορίες για όλο το εύρος της αγοράς, με σκοπό τη διαμόρφωση μιας σφαιρικής και ολοκληρωμένης άποψης. Πιο συγκεκριμένα κρίνονται με τη σειρά που παρατίθενται τα προϊόντα των Braemar Seascoper, Fearnleys, Allied Shipbroking Inc, WeberSeas S.A., Golden Destiny, Shiptrade Services S.A., Intermodal Research & Valuation, Platou, Poten & Partners, Alphaliner. Έχοντας μελετήσει αρκετά από την εκάστοτε εταιρεία, προτείνονται ορισμένες βελτιώσεις.

#### **4.1.1 Braemar Seascoper “Weekly Chartering Report”**

Παραθέτει εβδομαδιαίως μια εκτενή ανάλυση για τις αγορές πετρελαίου VLCC, Suezmax, Aframax και ξηρού φορτίου Capesize, Panamax, Handy/Supramax. Ασχολείται με την αγορά των εμπορευματοκιβωτίων αναφέροντας πληροφορίες, παρέχοντας ενημέρωση καθώς και ιδιαίτερης σημασίας οικονομικά στοιχεία. Επιπλέον, συγκρίνει τις τιμές των ναύλων για τις χρονοναυλώσεις σε ένα εύρος 5 ετών με σκοπό να υποδείξει τη μεταβολή τους σε εβδομαδιαία βάση, ενώ παρέχει και πληροφόρηση σχετικά με συγκεκριμένα προϊόντα, εταιρείες, λοιπές αγορές που θεωρούνται την εκάστοτε περίοδο κομβικής σημασίας για τις εξελίξεις.

Παρέχει μια εκτενή, εμπειριστατωμένη ανάλυση κάνοντας την ακόμα πιο ενδιαφέρουσα με την ταυτόχρονη έγχρωμη γραφική αναπαράσταση των δεικτών και λοιπών οικονομικών στοιχείων. Συγχρόνως, είναι στη διάθεση του αναγνώστη σύντομες προβλέψεις εξειδικευμένων αναλυτών στο σύνολο των εκθέσεων της εταιρείας. Γίνονται γραφικές συγκρίσεις με παλαιότερες χρονικές περιόδους αναφορικά με τη διακύμανση των ναύλων και των δεικτών που αφορούν στην εκάστοτε αγορά (BCI, BPI, BSI, BOXi) αλλά ακόμα και στα πλαίσια ορισμένων διαδρομών (π.χ. TC2 Rotterdam-New York, TC1 Ras Tanura-Yokohama, TD5 Bonny-Philadelphia κ.τ.λ.π.).

Εν γένει, κρίνεται ως μια ιδιαίτερος προσεγμένη και ενδιαφέρουσα αναφορά που περιλαμβάνει γραφικά, γεγονός που την καταστεί ευανάγνωστη. Το βασικό μειονέκτημά της, όμως, είναι ότι έχει αρκετά μεγάλη έκταση –από 12 έως 15 σελίδες κατά μέσο όρο που αποτελεί ανασταλτικό παράγοντα για να κρατήσει το ενδιαφέρον του αναγνώστη

μέχρι τέλους. Προτείνεται όλα τα στοιχεία και οι πληροφορίες να παρατίθενται πιο περιεκτικά και συνοπτικά. Τέλος, συνιστάται να συμπεριλαμβάνονται πολύ περιεκτικά πληροφορίες σχετικά με τους τομείς των νέων κατασκευών και της αγοράς/πώλησης με σκοπό την κατεδάφιση.

#### **4.1.2 Astrup Fearnley’s “Weekly Chartering Report”**

Ασχολείται με τις αγορές των δεξαμενοπλοίων, των πλοίων μεταφοράς ξηρού χύδην φορτίου και καυσίμων σε αέρια μορφή. Πιο συγκεκριμένα, με VLCC/Suezmax/Aframax (ως crude carriers), Product Carriers, Handy/Panamax/Capesize και VLGC/LNG, αντίστοιχα. Συγχρόνως, δίνει έμφαση στον τομέα των ανακυκλώσεων και των νέων κατασκευών.

Γίνεται σύγκριση των ναύλων της εκάστοτε εβδομάδας σε σχέση με την προηγούμενη, καθώς παρατίθενται και οι ελάχιστες και οι μέγιστες τιμές για το τρέχον έτος. Για την κάθε μία αγορά παρέχονται στοιχεία σχετικά με την ημερομηνία κατασκευής, τον αγοραστή αλλά και την τιμή αγοράς μεταχειρισμένων αλλά και νέων πλοίων. Αφιερώνεται, επίσης, μέρος της αναφοράς για τις τιμές αγοράς νέων κατασκευών ανά κατηγορία (για δεξαμενόπλοια και πλοία μεταφοράς ξηρού φορτίου) καθώς και παλαιών με σκοπό την ανακύκλωση, με τις ελάχιστες και μέγιστες τιμές αντίστοιχα. Συγχρόνως, τα πιο βασικά χρηματοοικονομικά δεδομένα βρίσκονται στη διάθεση του αναγνώστη, όπως οι ισοτιμίες μεταξύ των τεσσάρων πιο συχνά χρησιμοποιούμενων νομισμάτων σε σχέση με το δολάριο, καθώς και οι τιμές αγοράς διαφόρων βασικών προϊόντων, όπως το Brent.

Αντιπαραθέτοντας την εβδομαδιαία ανάλυση της Fearnley’s με αντίστοιχες άλλων εταιρειών, πρόκειται για μια ιδιαίτερος σύντομη αναφορά που περιλαμβάνει αρκετές από τις χρήσιμες πληροφορίες για την κάθε αγορά. Για την περαιτέρω βελτίωση της εικόνας της, έτσι ώστε να κρατά αμείωτο το ενδιαφέρον του αναγνώστη, προτείνεται να συμπεριληφθούν έγχρωμα διαγράμματα που να απεικονίζουν γραφικά τα διάφορα οικονομικά δεδομένα, ώστε να γίνεται πιο εύκολα αντιληπτή η διακύμανσή τους και η εν γένει συμπεριφορά τους ανά τρέχον έτος. Τέλος, καλό θα ήταν να παρατίθενται σε γραφήματα και οι δείκτες του Χρηματιστηρίου της Βαλτικής ανά κατηγορία.

### 4.1.3 Allied Shipbroking Inc “Sale & Purchase Weekly Glance”

Ως εισαγωγή προσφέρονται σχόλια αλλά και ειδήσεις σχετικά με την κίνηση και τις αναμενόμενες εκβάσεις της αγοράς. Εμπεριέχονται γραφικές αναπαραστάσεις των δεικτών του Χρηματιστηρίου της Βαλτικής (BDI, BCI, BPI, BSI, BHI), συγκρίσεις τιμών σε εύρος μια πενταετίας έως το τρέχον έτος, ενώ παρουσιάζονται και οι διαφοροποιήσεις των τιμών τους σε σχέση με την προηγούμενη εβδομάδα. Παρατίθενται οι βασικές ισοτιμίες, η διακύμανση του brent και ταυτοχρόνως παρουσιάζει πώς έκλεισαν οι μετοχές των μεγαλύτερων ανά κατηγορία ελληνικών εταιρειών. Υπάρχει ξεχωριστό τμήμα για τις αγορές και πωλήσεις, με τις βασικές πληροφορίες για το κάθε μεταχειρισμένο πλοίο που αγοράστηκε την τρέχουσα εβδομάδα, με στατιστικά στοιχεία και γραφήματα καθώς και τα επενδυτικά κεφάλαια ανά μήνα. Για τις χώρες που διαδραματίζουν πρωταγωνιστικό ρόλο στον τομέα της παγκόσμιας ναυτιλίας παρέχονται στατιστικά στοιχεία σχετικά με τον αριθμό των πλοίων που αγοράστηκαν ανά κατηγορία για το τρέχον έτος μέχρι τη στιγμή σύνταξης του ενημερωτικού φυλλαδίου. Επιπλέον, δίνονται τα απαραίτητα δεδομένα για τις παραγγελίες για νέες κατασκευές, τις τιμές για την αγορά πλοίων με σκοπό την κατεδάφιση και στατιστικές σχετικά με τη δραστηριότητα των ενδιαφερόμενων χωρών πάνω στον τομέα καθώς και το μέσο όρο ηλικίας πριν την ανακύκλωση.

Πρόκειται για ένα ενημερωτικό φυλλάδιο με όλες τις χρήσιμες πληροφορίες για τον αναγνώστη και με ιδιαίτερο ενδιαφέρον καθώς εμπεριέχονται έγχρωμα γραφήματα και πίνακες που κάνουν πιο γρήγορη και εύκολη την κατανόηση της κατάστασης. Συνιστάται να έχει μικρότερη έκταση - καθώς κατά μέσο όρο έχει 12-14 σελίδες - και να είναι πιο περιεκτικό χωρίς να χαθεί η ποιότητα των ήδη υπάρχοντων πληροφοριών. Ταυτόχρονα, άλλη μια πρόταση για τη βελτιστοποίηση της εικόνας είναι τα γραφήματα να μεγεθυνθούν και οι γραμμές των σειρών των δεδομένων να είναι πιο παχιές και με εντονότερα χρώματα. Τέλος, καλό θα ήταν να διατυπώνονται περισσότερες ειδήσεις ακόμα και σύντομες προβλέψεις για την κάθε αγορά.

#### 4.1.4 WeberSeas S.A. “Weekly Market Report”

Στην πρώτη σελίδα του ενημερωτικού φυλλαδίου, σύντομα και σε λίγες παραγράφους, παρουσιάζονται για την κάθε μία αγορά ειδήσεις, σύντομες αναλύσεις και προβλέψεις καθώς και τα σημαντικότερα στοιχεία των πινάκων που ακολουθούν. Στη συνέχεια, παραθέτονται πληροφορίες για τα πλοία που έχουν ή πρόκειται να πουληθούν την τρέχουσα και επόμενη εβδομάδα. Παρουσιάζονται στατιστικά στοιχεία ανά κατηγορία σχετικά με τις ανακυκλώσεις έως και τα δύο προηγούμενα έτη όσον αφορά στο συνολικό αριθμό των πλοίων που πωλήθηκαν με αυτόν το σκοπό και στη δραστηριότητα των τεσσάρων κυριότερων αγοραστών (Κίνα, Ινδία, Μπαγκλαντές, Πακιστάν). Για τις νέες κατασκευές, στη συνέχεια, παρουσιάζονται στοιχεία για όσα πρόκειται να παραδοθούν σε εύρος τεσσάρων ετών από την παρούσα φάση που συντάσσεται το εκάστοτε ενημερωτικό φυλλάδιο, για το συνολικό αριθμό παραγγελιών μέχρι τότε καθώς και τα βασικότερα σημεία των συμβολαίων. Επιπλέον, παρουσιάζονται γραφικά οι δείκτες του Χρηματιστηρίου της Βαλτικής ανά κατηγορία, ενώ καταλήγοντας παρέχονται πληροφορίες σχετικές με τους δείκτες των χρηματιστηρίων των τεσσάρων κυριότερων αγορών και οι διακυμάνσεις τους, τις μετοχές των μεγαλύτερων εταιρειών, τις ισοτιμίες για τα βασικότερα νομίσματα, τις εκτιμώμενες τιμές μεταπώλησης ανά κατηγορία πλοίων καθώς και ενδεικτικά κόστη ναυτιλιακών καυσίμων.

Σε σύγκριση με αντίστοιχες εκθέσεις από λοιπές εταιρείες, κρίνεται ως ιδιαίτερος εμπειριστατωμένη περιλαμβάνοντας όλα τα χρήσιμα και σημαντικά δεδομένα καθώς και διάφορα επιπλέον, δίνοντας ως σύνολο μια σφαιρική και πλήρη εικόνα στον ενδιαφερόμενο. Χρησιμοποιούνται ορθά έγχρωμοι πίνακες δεδομένων και διαγράμματα για τους δείκτες, συγχρόνως όμως, θα ήταν καλό να παρατίθενται περισσότερα γραφήματα για να είναι πιο άμεσα κατανοητή, για παράδειγμα, η διακύμανση των τιμών των μεταπωλήσεων, οι μεταβολές στα κόστη για τις νέες κατασκευές καθώς και με σκοπό την ανακύκλωση. Όσον αφορά στα διαγράμματα των δεικτών του Χρηματιστηρίου της Βαλτικής, προτείνεται να γίνεται η αντιπαράθεση της συμπεριφοράς τους σε ετήσια βάση και σε εύρος πέντε ετών από τη χρονική στιγμή σύνταξης της αναφοράς. Συνιστάται, ταυτοχρόνως, οι πληροφορίες για τις νέες κατασκευές αλλά και αυτές που αφορούν στις ανακυκλώσεις να εισάγονται σε πίνακες και να μην αναπαράγονται με μορφή απλής λίστας, έτσι ώστε να γίνεται πιο γρήγορη και εύκολη η προσπέλασή τους από τον αναγνώστη με αποτέλεσμα την εξοικονόμηση του χρόνου του. Θα πρέπει ακόμα να δοθεί ιδιαίτερη έμφαση στον περιορισμό της έκτασης του φυλλαδίου, πιο συγκεκριμένα προτείνεται να είναι πιο περιεκτικό.

#### **4.1.5 Golden Destiny “Weekly Market Report”**

Στις πρώτες σελίδες σε κάθε ανάλυση υπάρχουν πίνακες που περιέχουν πληροφορίες ανά κατηγορία πλοίων -για μεταχειρισμένα, νέες κατασκευές και όσα προορίζονται για ανακύκλωση- σχετικά με τον αριθμό τους, το ύψος των επενδυτικών κεφαλαίων, τη χωρητικότητα αλλά και τη διακύμανση των τιμών αγοράς συγκριτικά με την προηγούμενη εβδομάδα. Ακολουθούν λίστες με τα βασικά στοιχεία των πλοίων και τον εκάστοτε αγοραστή, ενώ στον τομέα των ανακυκλώσεων γίνεται σύγκριση τιμών με την περασμένη εβδομάδα ανά κατηγορία και ανά χώρα. Κλείνοντας, παρατίθενται σε πίνακες ναυτιλιακοί και οικονομικοί δείκτες καταλυτικής σημασίας για τις αγορές, οι κυριότερες ισοτιμίες, καθώς και ισοτιμίες βασικών προϊόντων.

Αντιπαραθέτοντας το συγκεκριμένο ενημερωτικό φυλλάδιο με αντίστοιχα άλλων εταιρειών, παρατηρείται ότι η έκταση είναι η απαιτούμενη για να είναι ευανάγνωστο, καθώς δημοσιεύεται σε εβδομαδιαία βάση. Σχετικά με το περιεχόμενο, προτείνεται να συμπεριληφθούν ως εισαγωγή σε λίγες παραγράφους σύντομες ειδήσεις, προβλέψεις, αναλύσεις και σχόλια. Εξετάζοντας την εικόνα, χρειάζεται η παράθεση έγχρωμων γραφημάτων ικανοποιητικού μεγέθους των βασικών δεικτών και οικονομικών στοιχείων που δίδονται ήδη σε πίνακες, ώστε να είναι πιο εύχρηστα τα δεδομένα. Όπως συστήθηκε για την έκθεση της προηγούμενης εταιρείας, έτσι κι εδώ, απαιτείται οι ήδη υπάρχουσες πληροφορίες για τα μεταχειρισμένα πλοία, τις νέες κατασκευές και για όσα αγοράζονται με σκοπό την ανακύκλωση, να παρουσιάζονται σε πινακοποιημένη μορφή και όχι σε λίστες έτσι ώστε είναι πιο εύληπτες.

#### **4.1.6 Shiptrade Services S.A. “Weekly Shipping Market Report”**

Αρχικά σε έκταση μιας σελίδας παρέχονται ειδικές πληροφορίες, ειδήσεις για την κίνηση της παγκόσμιας αγοράς, σύντομες προβλέψεις και σχόλια, ενώ στη συνέχεια γίνεται αντίστοιχη ανάλυση σχετικά με τις αγορές-πωλήσεις νέων κατασκευών και πλοίων προς ανακύκλωση. Παρατίθενται πίνακες και έγχρωμα διαγράμματα με τις ενδεικτικές τιμές μεταπώλησης για ήδη υπάρχοντα πλοία πέντε ετών, τη συνολική ζήτηση και την

αγοραστική κίνηση των τεσσάρων χωρών που δραστηριοποιούνται κατά κύριο λόγο στις ανακυκλώσεις, από τις αρχές του προηγούμενου έτους έως την ημερομηνία δημοσιοποίησης του ενημερωτικού φυλλαδίου. Παρέχονται τα βασικότερα δεδομένα για τα μεταχειρισμένα πλοία που αγοράστηκαν για να λειτουργήσουν και για εκείνα που πρόκειται να ανακυκλωθούν. Όσον αφορά τις νέες κατασκευές, εκτός από τις βασικές πληροφορίες και τιμές των συμφωνιών υπάρχουν και έγχρωμα γραφήματα -ξεχωριστά για δεξαμενόπλοια και πλοία μεταφοράς ξηρού φορτίου – με τις τιμές μεταπώλησης από το 2008 έως σήμερα. Συγχρόνως, αφιερώνεται μεγάλο μέρος της έκθεσης για την αγορά ξηρού χύδην φορτίου με σύντομη περιγραφή της κατάστασης και ανάλυση για την κάθε κατηγορία (Capes, Panamax, Supramax, Handysize), παράθεση των τιμών και της διακύμανσης των δεικτών της Βαλτικής, τους διατιθέμενους ναύλους ανά μέγεθος και διαδρομή ξεχωριστά. Ομοίως και για τα δεξαμενόπλοια, ξεκινώντας αρχικά με τις σημαντικότερες ειδήσεις και προβλέψεις, συνεχίζοντας με τους αντίστοιχους δείκτες και τις διαφοροποιήσεις τους σε σχέση με την προηγούμενη εβδομάδα, παραθέτοντας πίνακες και έγχρωμα διαγράμματα για τη μέση τιμή των ναύλων για Crude Carriers και Product Tankers ξεχωριστά και ανά διαδρομή. Κλείνοντας, για τις μεγαλύτερες ανά είδος ελληνικές ναυτιλιακές εταιρείες παρέχονται πληροφορίες σε σχέση με το Χρηματιστήριο στο οποίο είναι εισηγμένες, το ποσό που έκλεισε η μετοχή τους και τη διαφορά σε σχέση με την προηγούμενη εβδομάδα. Παρουσιάζονται σε πινακοποιημένη μορφή οι τιμές βασικών προϊόντων, ναυτιλιακών καυσίμων και οι χρησιμότερες ισοτιμίες για την τρέχουσα εβδομάδα, ενώ δίδονται και στοιχεία σχετικά με τη συμφόρηση των μεγαλύτερων λιμένων της Κίνας, Ινδίας και Νότιας Αμερικής.

Παρατηρείται ότι πρόκειται για ένα εξαιρετικά εκτενές ενημερωτικό φυλλάδιο, μέσης έκτασης δεκαοχτώ σελίδων, γεγονός που αποτελεί ανασταλτικό παράγοντα για κάποιον να το προτιμήσει για την πληροφόρησή του σε εβδομαδιαία βάση. Ως προτεραιότητα προτείνεται να θεωρηθεί ο περιορισμός της έκτασής του, τουλάχιστον κατά το ήμισυ. Έτσι, θα είναι πιο ευανάγνωστο και εύχρηστο από τον ενδιαφερόμενο. Κατά τα λοιπά, η εικόνα του είναι ιδιαιτέρως ικανοποιητική και ευχάριστη για τον αναγνώστη. Το περιεχόμενό του, αν και καλύπτει όλα όσα μπορεί να ενδιαφέρουν κάποιον στον τομέα της ναυτιλίας, συστήνεται να μειωθεί ώστε να είναι πιο περιεκτικό το φυλλάδιο. Αν το γεγονός αυτό δεν μπορεί να πραγματοποιηθεί, μια άλλη μέθοδος θα ήταν να δημοσιοποιούνται κάθε εβδομάδα διαφορετικές εκθέσεις ξεχωριστά για την ευρύτερη αγορά των δεξαμενοπλοίων και των πλοίων μεταφοράς ξηρού φορτίου, με σκοπό ο καθένας να μπορεί να επιλέγει τον τομέα ή τους τομείς του ενδιαφέροντός του. Τέλος, προτείνεται να γίνεται μια σύντομη ανάλυση παρόμοιας μορφής για τα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, ενώ επιπλέον στα πλαίσια του φυλλαδίου σχετικά με τα δεξαμενόπλοια να συμπεριλαμβάνονται ορισμένα βασικά στοιχεία για την αγορά των LNG και LPG.

#### 4.1.7 Intermodal Research & Valuation “Weekly Market Report”

Στην αρχική σελίδα της έκθεσης υπάρχει μια σύντομη ανάλυση και σχόλια του εκάστοτε συντάκτη για τη γενικότερη κατάσταση της παγκόσμιας αγοράς καθώς και πιο συγκεκριμένα για τις ναυλώσεις, τις αγοραπωλησίες, τις νέες κατασκευές και την ανακύκλωση. Στις επόμενες σελίδες, ξεχωριστά για την αγορά δεξαμενοπλοίων και πλοίων μεταφοράς ξηρού φορτίου παρουσιάζονται πίνακες και γραφικές αναπαραστάσεις των στοιχείων που περιλαμβάνονται σε αυτούς σε σχέση με τους ναύλους ανά ημέρα –ανά μέγεθος και διαδρομή- σε σύγκριση με εκείνους της προηγούμενης εβδομάδας, ενδεικτικές τιμές μεταπώλησης για πλοία πέντε ετών και τους αντίστοιχους δείκτες του Χρηματιστηρίου της Βαλτικής. Ακολουθεί σε μορφή κειμένου επεξήγηση αυτών των δεδομένων, παράθεση επιπλέον ειδήσεων και σχολίων. Στον τομέα των μεταχειρισμένων πλοίων, παρατίθενται σε πινακοποιημένη μορφή ορισμένα χαρακτηριστικά στοιχεία για τα πλοία που αγοράστηκαν την τρέχουσα εβδομάδα μαζί με τις τιμές των συμφωνιών. Όσον αφορά στις ανακυκλώσεις, παρουσιάζονται ενδεικτικές τιμές πώλησης ανά κατηγορία συγκριτικά με την περασμένη εβδομάδα, η διαφοροποίησή τους καθώς και ο μέσος όρος για το τρέχον έτος αλλά και για τα δύο προηγούμενα. Ακολουθεί σύντομος σχολιασμός των παραπάνω πληροφοριών, ενώ είναι στη διάθεση του αναγνώστη τα βασικά στοιχεία των πλοίων που αγοράστήκαν με αυτόν το σκοπό στα πλαίσια της εβδομάδας. Όμοια συμβαίνει και για την αγορά των νέων κατασκευών. Δίνονται, ταυτοχρόνως, πληροφορίες για τον τρόπο με τον οποίο κυμάνθηκαν οι κυριότεροι χρηματιστηριακοί δείκτες, οι βασικότερες ισοτιμίες, οι τιμές των ναυτιλιακών καυσίμων και οι μετοχές των μεγαλύτερων ελληνικών ναυτιλιακών εταιρειών. Τέλος, γίνεται ένας γενικός σχολιασμός σε σχέση με τις επενδύσεις.

Θεωρείται ένα από τα πιο συνεκτικά και περιεκτικά ενημερωτικά φυλλάδια που δημοσιεύονται σε εβδομαδιαία βάση από όσα μελετήθηκαν στα πλαίσια αυτής της εργασίας. Έχει την κατάλληλη έκταση και εμπεριέχει τις απαραίτητες πληροφορίες για τη σφαιρική ενημέρωση του αναγνώστη σε τακτική χρονική βάση. Όσον αφορά στην εικόνα του, κρίνεται ιδιαίτερος φροντισμένο καθώς παρατίθενται τα δεδομένα σε μορφή πινάκων, ενώ ταυτόχρονα συμπεριλαμβάνεται και η έγχρωμη γραφική τους αναπαράσταση, κάνοντας τη σύγκριση εύκολη και την έκθεση αρκετά ευανάγνωστη. Συστήνεται να περιληφθούν ορισμένα κύρια στοιχεία και για την αγορά των πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων και LNG που παρουσιάζει ιδιαίτερη ανάπτυξη.

#### 4.1.8 Platou “RS Platou Monthly”

Πρόκειται για μία από τις πιο αναγνωρισμένες - για τις υπηρεσίες που παρέχει - εταιρείες παγκοσμίως όσον αφορά τις ναυτιλιακές αναλύσεις. Το μηνιαίο ενημερωτικό φυλλάδιο που εκδίδεται ξεκινά με πληροφορίες που αφορούν στη ζήτηση, τη διαθεσιμότητα και το κόστος λειτουργίας των δεξαμενοπλοίων και πλοίων μεταφοράς ξηρού φορτίου. Στη συνέχεια, γίνεται μια ολοσέλιδη ανάλυση και ερμηνεία της κίνησης της αγοράς για τον αντίστοιχο μήνα, αναφέρονται και σχολιάζονται τα στοιχεία των πινάκων που ακολουθούν και αφορούν στην παγκόσμια οικονομία και ναυτιλία, συμπεριλαμβανομένων του GDP, στατιστικών στοιχείων για τον παγκόσμιο εμπορικό στόλο, των κυριότερων ισοτιμιών, τιμών ναυτιλιακών καυσίμων και λοιπών βασικών προϊόντων. Αφιερώνεται ειδική ενότητα για τις νέες κατασκευές με τις ισχύουσες τιμές αλλά και σε σύγκριση με προηγούμενες χρονικές περιόδους, πληροφορίες για τις παραγγελίες και τη συμπεριφορά της αγοράς σε εύρος δύο ετών. Ακολουθούν μια σύντομη έκθεση και εν συνεχεία στατιστικά, οικονομικά στοιχεία και γραφήματα που περιγράφουν την πλήρη κατάσταση της αγοράς των δεξαμενοπλοίων και πλοίων μεταφοράς ξηρού φορτίου, ενώ παρέχονται επιπροσθέτως οι ναύλοι και οι διακυμάνσεις τους, σε μία συνολική έκταση τεσσάρων σελίδων. Άλλος ένας τομέας που δίνεται έμφαση είναι οι αγοραπωλησίες που περιλαμβάνει τις τιμές για την απόκτηση μεταχειρισμένων πλοίων πέντε ετών, το κόστος για ανακύκλωση και στατιστικά στοιχεία για τις μεταπωλήσεις, άμεσες ή μη. Παρέχονται δεδομένα για πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων με κυψέλες που σχετίζονται με το ύψος των ναύλων, την ανάπτυξη του παγκόσμιου στόλου, τιμές ανέγερσης, νέες παραγγελίες καθώς και εξειδικευμένους δείκτες όπως CCFI (China Containerized Freight Index). Τέλος, γίνεται ξεχωριστή αναφορά στην αγορά των LNG και κλείνοντας, παρέχονται ορισμένα δημοσιοποιημένα χαρακτηριστικά στοιχεία συμφωνιών για παραγγελίες νέων κατασκευών αλλά και πώλησης μεταχειρισμένων στο άμεσο μέλλον.

Αποτελεί ένα πρότυπο ενημερωτικό φυλλάδιο για την κατηγορία του, καθώς περιλαμβάνει όλα τα χρήσιμα δεδομένα για τη διαμόρφωση μιας σφαιρικής άποψης για την αγορά και διατηρεί την απαιτούμενη έκταση, χωρίς να γίνονται πλατειάσεις, ώστε να είναι εύρηστο. Παρέχονται, επιπλέον, γραφικές αναπαραστάσεις των στοιχείων αυτών, ευανάγνωστοι πίνακες και τέλος, σε αντίθεση με εκθέσεις άλλων εταιρειών, η διάρθρωσή του επικουρεί στην οικονομία του χρόνου που χρειάζεται ο αναγνώστης για να προσεγγίσει τον τομέα του ενδιαφέροντός του, καθώς έχει διαρθρωθεί το ίδιο το αρχείο με περιεχόμενα και ενότητες με υπερσυνδέσεις.



#### **4.1.9 Poten & Partners “Weekly Tanker Opinion”**

Η Poten & Partners εξειδικεύεται κατά κύριο λόγο στην αγορά των δεξαμενοπλοίων. Το εβδομαδιαίο ενημερωτικό της φυλλάδιο αναφέρεται εξολοκλήρου στην αγορά αυτήν και η μορφή του διαφέρει από ίδιας κατηγορίας έντυπα λοιπών εταιρειών. Ουσιαστικά αποτελείται από μια συνεχόμενη εναλλαγή σε τέσσερις μόνο σελίδες κειμένου και διαγραμμάτων. Όπως διαφαίνεται και από τον τίτλο του, στα τμήματα της έκθεσης γίνεται σύντομος σχολιασμός, παράθεση και ανάλυση των σημαντικότερων εξελίξεων και ειδήσεων που επηρεάζουν την αγορά, ακόμα και προβλέψεις. Στο τέλος κάθε θεματικής ενότητας παρουσιάζεται ένα -άμεσα συσχετισμένο με το προηγηθέν κείμενο- γράφημα που αιτιολογεί την ανάλυση του συντάκτη. Κάποιες φορές παρατίθενται γραφικές αναπαραστάσεις της διακύμανσης της τιμής ορισμένων βασικών προϊόντων ακόμα και των ναύλων ανά κατηγορία μεγέθους. Στην κατακλείδα της έκθεσης ο αναλυτής καταλήγει σε κάποιο προβληματισμό, συμπέρασμα ή προτάσεις.

Πρόκειται για μία πολύ εύστοχη, εξειδικευμένη και περιεκτική ανάλυση για την αγορά των δεξαμενοπλοίων. Η εικόνα της κρίνεται ευχάριστη στον αναγνώστη, ο οποίος διευκολύνεται ακόμα περισσότερο με την ύπαρξη πλαγιότιτλων σε κάθε θεματική ενότητα ή παράγραφο. Η έκταση της θεωρείται εύλογη για τη συχνότητα δημοσίευσής της. Προτείνεται, ώστε να είναι πιο ολοκληρωμένη, να καθιερωθεί η ύπαρξη μιας ενότητας που να αφορά πιο συγκεκριμένα σε LNG/LPG και επιπλέον, η παράθεση στοιχείων σχετικά με τους ναύλους, τους δείκτες του Χρηματιστηρίου της Βαλτικής, το κόστος των νέων κατασκευών και της απόκτησης μεταχειρισμένων δεξαμενοπλοίων.

#### **4.1.10 Alphaliner “Weekly Newsletter”**

Στην αρχική σελίδα της έκθεσης παρατίθεται το γράφημα της εβδομάδας που αποτελεί και το βασικό θέμα έρευνας και σχολιασμού του φυλλαδίου και αναλύεται σε ένα κείμενο μιας ή δύο σελίδων. Στη συνέχεια, υπάρχουν λοιπές ειδήσεις για την αγορά εμπορευματοκιβωτίων με τα αντίστοιχα γραφήματα και περαιτέρω χρήσιμα στοιχεία σχετικά με το κάθε θέμα παρουσιάζονται σε παρακείμενη στήλη. Εκτός από τις κύριες

ειδήσεις της εβδομάδας, σε αρκετά συχνή βάση δίνονται πληροφορίες για νέες παραγγελίες και κατασκευές, τους ναύλους, κατασκευαστικές αλλαγές που επηρεάζουν τον όγκο των κιβωτίων, τη διακύμανση των μετοχών εταιρειών που είτε παρουσίασαν μεγάλο κέρδος είτε ζημία.

Κρίνεται ως ένα αρκετά εκτενές ενημερωτικό φυλλάδιο δεδομένου ότι δημοσιεύεται σε εβδομαδιαία συχνότητα. Προτείνεται να περιοριστεί η έκτασή του και να γίνει πιο περιεκτικό ως προς το περιεχόμενό του. Αυτό θα μπορούσε να υλοποιηθεί αν παρατίθενται λιγότερες ειδήσεις, οι πιο κομβικής σημασίας πληροφορίες. Γενικότερα, είναι αρκετά χρηστικό, συστήνεται όμως να περιέχει υπερσυνδέσεις με τα περιεχόμενα που θα διευκόλυνε περισσότερο τον αναγνώστη εξαιτίας της μεγάλης έκτασής του. Η εικόνα και η αισθητική του κρίνεται ευχάριστη, καθώς παρουσιάζονται έγχρωμα γραφήματα που κάνουν πιο εύληπτες τις αντίστοιχες ειδήσεις.

## **4.2 Παρουσίαση Προτύπου Ενημερωτικού Φυλλαδίου**

Έμφαση κατά τη διαμόρφωση του πρότυπου ενημερωτικού δελτίου πρέπει να δοθεί σε δύο άξονες: τη δομή (δηλαδή το περιεχόμενο) και τη μορφή του. Αρχικά, θα αναλυθεί η δομή και στη συνέχεια η μορφή που πρέπει να έχει ώστε να είναι ευανάγνωστο και χρηστικό.

### **4.2.1 Ανάλυση ως προς τη δομή και το περιεχόμενο**

Η παγκόσμια αγορά τσιμέντου, όπως έχει ήδη αναφερθεί στο κεφάλαιο 2, είναι ολιγοπώλιο αφού λίγες επιχειρήσεις ελέγχουν ολόκληρη την προσφορά ή το μεγαλύτερο μέρος της. Αποτελεί ορισμό της niche αγοράς, καθώς είναι πολύ μικρή. Η

αλληλεξάρτηση των ολιγοπωλιακών επιχειρήσεων αποτελεί το κυριότερο χαρακτηριστικό γνώρισμα του ολιγοπωλίου και αποτέλεσμά της είναι η απουσία συνήθως ανταγωνισμού στην τιμή του προϊόντος. Αυτές οι επιχειρήσεις αποφεύγουν να μειώσουν την τιμή του προϊόντος τους και προτιμούν να δαπανούν συνήθως σημαντικά ποσά σε διαφήμιση και έρευνα για τη βελτίωση του προϊόντος, της συσκευασίας του κτλ. Η είσοδος νέων επιχειρήσεων στους ολιγοπωλιακούς κλάδους είναι δύσκολη γιατί οι υπάρχουσες επιχειρήσεις διαθέτουν εδραιωμένα προϊόντα και συστήματα διανομής, διπλώματα ευρεσιτεχνίας, ανεπτυγμένη τεχνολογία κ.ά., άρα χρειάζονται σημαντικά κεφάλαια από την αρχή, τα οποία είναι δύσκολο να βρεθούν από καινούριες επιχειρήσεις.

Για όλους αυτούς τους λόγους κρίθηκε ότι η έκδοση του δελτίου σε τριμηνιαία βάση θα ήταν προτιμότερη, καθώς αφενός αποκτάται μια πιο σφαιρική εικόνα της αγοράς και αφετέρου σύμφωνα με τους άτυπους κανόνες που χαρακτηρίζουν το ολιγοπώλιο δε διαδραματίζονται σημαντικές διαφοροποιήσεις σε εβδομαδιαία βάση ώστε να αλλάζουν άρδην το σκηνικό και να θέτουν την αγορά σε νέα βάση. Επομένως, η σύνταξη ενός φυλλαδίου σε εβδομαδιαία συχνότητα, όπως εκείνων που μελετήθηκαν στα πλαίσια αυτής της εργασίας αλλά αφορούσαν άλλες αγορές, κρίνεται άσκοπη.

Στην πράξη χωρίζεται θεματικά σε τρία ξεχωριστά τμήματα τα γενικά ναυτιλιακά νέα, αναλύσεις για την αγορά τσιμέντου και το τελευταίο τμήμα όπου γίνεται παράθεση στοιχείων με μορφή πινάκων ή γραφημάτων. Η συνολική έκτασή του καλό είναι να μην υπερβαίνει τις δέκα σελίδες. Τα γενικά νέα θα πρέπει να καταλαμβάνουν τρεις με πέντε περίπου σελίδες, το κείμενο που αφορά στην αγορά τσιμέντου μία με δύο και τα λοιπά δεδομένα περί τις τρεις. Είναι απαραίτητο να ξεκινήσουμε αναγράφοντας το χρονικό διάστημα στο οποίο αναφέρεται το δελτίο και ότι αποτελεί τριμηνιαία επισκόπηση. Δε θα πρέπει να παραλείπεται στο τέλος κάθε θεματικού μέρους να αναφέρονται οι πηγές από τις οποίες αντλήθηκαν όλα τα δεδομένα.

Ξεκινώντας τη συγγραφή του δελτίου, είναι απαραίτητο να αφιερωθεί ένα μεγάλο μέρος στην παράθεση ειδήσεων, προβλέψεων και στοιχείων για την παγκόσμια ναυτιλία. Έτσι, ο αναγνώστης θα αποκτήσει μια ολοκληρωμένη και σφαιρική άποψη για την αγορά, δηλαδή μπορεί κατ' αυτόν τον τρόπο να αξιοποιήσει τα στοιχεία για να προκύψουν συμπεράσματα σχετικά με τις επικρατούσες τάσεις στο σύνολό της ή για πιο συγκεκριμένους τομείς του ενδιαφέροντός του. Επιπλέον, η αγορά των πλοίων μεταφοράς τσιμέντου αποτελεί, όπως αναφέρθηκε και στο κεφάλαιο 2, μια υποκατηγορία της ευρύτερης αγοράς των φορτηγών. Επομένως, η αναφορά των ειδήσεων της επικαιρότητας και των θεμάτων που ασκούν επιρροή στην ευρύτερη αγορά και ιδίως αυτήν των φορτηγών, είναι καταλυτικής σημασίας για την αγορά τσιμέντου καθώς διαμορφώνεται ανάλογα.

Δίνεται ιδιαίτερη έμφαση στην πιστοποίηση της εγκυρότητας των ειδήσεων. Για να στηριχθούν, επομένως, στην πλειοψηφία των περιπτώσεων θα αναφέρονται σε άμεση συνέχεια στοιχεία από τις εταιρείες που παρέχουν πηγές πληροφόρησης (βλ. κεφάλαιο 3).

Στην εισαγωγική παράγραφο, με έντονα τονισμένη γραμματοσειρά, παρατίθεται μια γενική επισκόπηση της αγοράς. Αναφέρεται πολύ σύντομα η συνολική επικρατούσα κατάσταση και γίνεται στην ουσία μια εισαγωγή στο κυρίως θέμα. Στις επόμενες παραγράφους χρειάζεται να καταγράφονται με ακριβή σειρά προτεραιότητας προβλέψεις για τη διακύμανση των τιμών των βασικότερων προϊόντων σε συνδυασμό με τις τάσεις για όλην την αγορά, ανάλυση περί της βιομηχανίας νέων κατασκευών σε συνδυασμό με τις υποτιθέμενες νέες διευκολύνσεις που παρέχει το τραπεζικό σύστημα σχετικά με το θέμα καθώς και στοιχεία που αφορούν στην τάση των πλοιοκτητών αναφορικά με τις νέες παραγγελίες. Στη συνέχεια, προτείνεται η επόμενη θεματική περίοδος να αφιερώνεται στην αγορά των ανακυκλώσεων-κατεδαφίσεων και πιο συγκεκριμένα να υπάρχουν στοιχεία για τις τιμές scrap και πώς κυμάνθηκαν ανάλογα με τους ναύλους και τις τιμές των καυσίμων. Η πλειοψηφία των ειδήσεων θα πρέπει να πιστοποιείται κάθε φορά από δεδομένα που προκύπτουν από τις πηγές ναυτιλιακής πληροφόρησης, που παρουσιάζονται στο κεφάλαιο 3, ή ακόμα από εταιρείες και λοιπούς οργανισμούς.

Η Κίνα, πλέον, αποτελεί έναν από τους βασικότερους παράγοντες της παγκόσμιας ναυτιλίας. Γι' αυτό θα πρέπει να παρουσιάζεται η αλληλεπίδρασή της με τους υπόλοιπους παράγοντες και να αναφέρονται ειδήσεις και νέους κανονισμούς που θεσπίστηκαν και θα επηρεάσουν σε παγκόσμιο επίπεδο στα πλαίσια μια θεματικής ενότητας.

Κρίνεται απαραίτητο να αφιερώνεται μέρος του γραπτού κειμένου στους δείκτες του Χρηματιστηρίου της Βαλτικής, για το πώς κινήθηκαν καθώς και τον αντίκτυπο που έχουν σχετικά με τα επίπεδα των ναύλων. Σε αυτό το σημείο, αφήνεται στην κρίση του συντάκτη το αν θα γίνει μια πολύ σύντομη νύξη σε λοιπούς δείκτες που διαμορφώνουν την κατάσταση, όπως Chinese Manufacturing Index, Purchasing Managers' Index κ.τ.λ.

Στη συνέχεια, συστήνεται να παρουσιάζονται στοιχεία για τους υπόλοιπους βασικούς παράγοντες της παγκόσμιας ναυτιλίας. Τέτοιοι είναι η Ρωσία, που αποτελεί το μεγαλύτερο παραγωγό πετρελαίου και το δεύτερο μεγαλύτερο εξαγωγέα σιτηρών και η Ιαπωνία, που αυτήν τη χρονική περίοδο βρίσκεται σε τροχιά ανάκαμψης.

Περίοπη θέση θα πρέπει να καταλαμβάνουν, επίσης, οι προβλέψεις και οι αναλύσεις από την πλευρά των διεθνών επενδυτών. Οποιοδήποτε σπουδαίο θέμα προκύπτει που

διαμορφώνει ανάλογα τη διεθνή ναυτιλιακή αγορά, πρέπει να γίνεται γνωστό στους αναγνώστες. Τέτοια ζητήματα δύνανται να αφορούν τα χρηματοπιστωτικά ιδρύματα που σχετίζονται με τη ναυτιλία, οι μεταβολές σε νομοθετικές ρυθμίσεις που επηρεάζουν τη χρηματοδότηση ή τις εξαγωγές/εισαγωγές και οι σημαίνουσες πολιτικές καταστάσεις που έχουν οικονομικό αντίκτυπο. Η πειρατεία, συγχρόνως, που εμφανίζεται ως πρόβλημα κατά καιρούς εντονότερα και οι τρόποι αντιμετώπισής της.

Σειρά έχει σε αυτό το στάδιο η περαιτέρω ανάλυση για τις επιμέρους αγορές. Ξεκινώντας με αυτήν των φορτηγών πλοίων και πιο συγκεκριμένα με τα μεγάλα φορτηγά συστήνεται να περιλαμβάνονται οι εκτιμήσεις από ορισμένους από τους κυρίαρχους φορείς του κλάδου για τη μελλοντική κίνηση, καθώς και μια προσέγγιση των ναύλων και των αντίστοιχων δεικτών ανά κατηγορία από εταιρείες που παράγουν πληροφόρηση (βλ. κεφάλαιο 3). Στα πλαίσια της αγοράς των δεξαμενοπλοίων κρίνεται απαραίτητο να αναφέρονται το ύψος των ναύλων ανά κατηγορία μεγέθους, ο τρόπος με τον οποίον αναμένεται να κινηθούν στο προσεχές μέλλον και το κόστος για τη μεταφορά στις πιο πολυσύχναστες διαδρομές του τομέα. Ξεχωριστή νύξη προτείνεται να γίνεται στην αγορά των πλοίων μεταφοράς φυσικού αερίου, εξαιτίας των ταχύτατων ρυθμών ανάπτυξης της που τη χρίζουν ως την πιο κερδοφόρα, με αποτέλεσμα ακόμα και τη ραγδαία αύξηση των παραγγελιών για νέες κατασκευές. Για να παρουσιάζεται, καταλήγοντας, η ολοκληρωμένη άποψη της ναυτιλίας θα πρέπει να υπάρχει αναφορά στην αγορά των πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, σχετικά με τις επικρατούσες συνθήκες στις κύριες διαδρομές εμπορίου και τις προβλέψεις για την κίνησή της, καθώς και την αντίστοιχη της μεταφοράς ψυχόμενου φορτίου. Τέλος, το πρώτο θεματικό μέρος του φυλλαδίου είναι σημαντικό να κλείνει με ειδήσεις ή εξελίξεις που αφορούν σε μεγάλες ναυτιλιακές εταιρείες, απόψεις, προβλέψεις ακόμα και προβληματισμούς των αναλυτών.

Στο δεύτερο μέρος του πρότυπου ενημερωτικού φυλλαδίου περιγράφεται εν συντομία η γενικότερη κατάσταση της αγοράς τσιμέντου. Το κείμενο της πρώτης παραγράφου του δεύτερου μέρους, όπως και στο πρώτο, συστήνεται να αποτελείται από έντονη γραμματοσειρά καθώς πρόκειται για την εισαγωγή, μια γενική άποψη για να αντιληφθεί σε πρώτη φάση ο αναγνώστης το κλίμα της αγοράς.

Το κυρίως θέμα, διαρθρώνεται σε διαφορετικές θεματικές ενότητες με βάση ορισμένους από τους σημαντικότερους παράγοντές της. Αρχικά, ως ο μεγαλύτερος παραγωγός παγκοσμίως, αναλύονται ειδήσεις που αφορούν στις μεγαλύτερες εγχώριες εταιρείες που εμπλέκονται στο εμπόριο, πολιτικές κινήσεις καθώς και νομοθετικές αναθεωρήσεις που πρόκειται να επηρεάσουν άμεσα την αγορά. Παρατίθενται εκτιμήσεις για την παραγωγή, τις δραστηριότητες που προσελκύουν τους επενδυτές, τις βιομηχανικές εξελίξεις και τις κυβερνητικές πολιτικές που έχουν καταστήσει έως τώρα την Ινδία τη δεύτερη μεγαλύτερη χώρα-παραγωγό που συνεχίζει να προσελκύει τους «γίγαντες» της αγοράς.

Στη συνέχεια, πρέπει να γίνει λόγος για την ισχύουσα κατάσταση στη Ρωσία, ακόμα και στα πλαίσια των νέων μεθόδων παραγωγής, που θεωρείται μια από τις μεγαλύτερες και γρηγορότερα αναπτυσσόμενες βιομηχανίες καθώς και τον προσφιλέστερο προορισμό για επενδύσεις σχετικά με τον τομέα, αλλά και για τη βιομηχανία τσιμέντου του Πακιστάν.

Είναι απαραίτητο να ακολουθούν προβλέψεις και αναλύσεις σχετικά με τη διαμόρφωση των επιπέδων παραγωγής, κατανάλωσης και του βαθμού εκμετάλλευσης του προϊόντος καθώς πάνω σε αυτές τις τρεις συνιστώσες «οργανώνεται» η παγκόσμια αγορά τσιμέντου. Σύμφωνα με αυτό, στη συνέχεια προτείνεται να παρέχονται πληροφορίες για τη διακύμανση της κατανάλωσης αλλά και του βαθμού χρήσης στις βασικές εμπορικές ζώνες (όπως παρουσιάζονται στην παράγραφο 2.2.4). Θεωρείται χρήσιμο, επίσης, να περιληφθεί μια σύντομη πρόβλεψη σχετικά με τους ναύλους και τα επίπεδα κίνησης των μεταφορών.

Στο τρίτο μέρος είναι στη διάθεση του αναγνώστη έγχρωμα γραφήματα με τη διακύμανση των δεικτών του Χρηματιστηρίου της Βαλτικής – BDI, BHSI, BPI – στα πλαίσια ενός έτους και σε ξεχωριστό διάγραμμα για το τρέχον εξάμηνο που δημοσιοποιείται το ενημερωτικό φυλλάδιο. Ακολουθεί πίνακας με στατιστικά στοιχεία σχετικά με το στόλο των φορτηγών για όσα είναι ήδη σε λειτουργία και όσα βρίσκονται σε διαδικασία ανέγερσης ανά κατηγορία μεγέθους. Εν συνεχεία, παρουσιάζονται γραφήματα σε μορφή πίτας αναφορικά με το τρέχον εξάμηνο για τον κατανομή των πλοίων μεταφοράς τσιμέντου σε ελεύθερο εμπόριο ή καμποτάζ και το ποσοστό λειτουργίας τους για όσα δραστηριοποιούνται στη Μεσόγειο και τη Δυτική Αφρική. Στο τελευταίο διάγραμμα συστήνεται να απεικονίζεται η διακύμανση των αποθεμάτων των βασικότερων εταιρειών παραγωγής τσιμέντου σε βάθος διετίας μέχρι και τη χρονική στιγμή που δημοσιεύτηκε το φυλλάδιο.

## 4.2.2 Ανάλυση ως προς τη μορφή

Το πρότυπο ενημερωτικό φυλλάδιο έχει μελετηθεί ως προς τη μορφή και το περιεχόμενό του, ώστε να έχει συνοχή, να είναι περιεκτικό, ευανάγνωστο και ευχάριστο κατά τη χρήση του διατηρώντας το απαιτούμενο επαγγελματικό στυλ. Επιπλέον, δόθηκε έμφαση στην κατάλληλη διαμόρφωσή του, τόσο στη μορφή όσο και με την ύπαρξη ευκρινών θεματικών ενοτήτων, για να περιοριστεί όσο είναι δυνατόν ο χρόνος που χρειάζεται ο αναγνώστης μέχρι να το προσπελάσει και να καταλήξει στον τομέα του απόλυτου ενδιαφέροντός του. Η προτεινόμενη μορφή ακολουθεί στη συνέχεια.

Είδος ενημερωτικού φυλλαδίου (ετήσιο, τριμηνιαίο, μηνιαίο, εβδομαδιαίο)

Χρονικό διάστημα ισχύος των δεδομένων του φυλλαδίου

### General Shipping News

Παράθεση του κυρίως κειμένου για τα γενικά ναυτιλιακά νέα σε δύο στήλες για να είναι πιο ευανάγνωστο.

Η πρώτη παράγραφος, που αποτελεί την εισαγωγή στο θέμα, με πιο έντονη γραμματοσειρά.

Παράθεση του κυρίως κειμένου για τα γενικά ναυτιλιακά νέα σε δύο στήλες.

Έκταση 3 έως 5 σελίδες.

(Πηγές άντλησης πληροφοριών)

## Cement Shipping News

Παράθεση του κυρίως κειμένου για την αγορά τσιμέντου σε δύο στήλες για να είναι πιο ευανάγνωστο.

Η πρώτη παράγραφος, που αποτελεί την εισαγωγή στο θέμα, με πιο έντονη γραμματοσειρά.

Παράθεση του κυρίως κειμένου για την αγορά τσιμέντου σε δύο στήλες.

Έκταση 1 έως 2 σελίδες.

(Πηγές άντλησης πληροφοριών)

(Γράφημα 1)

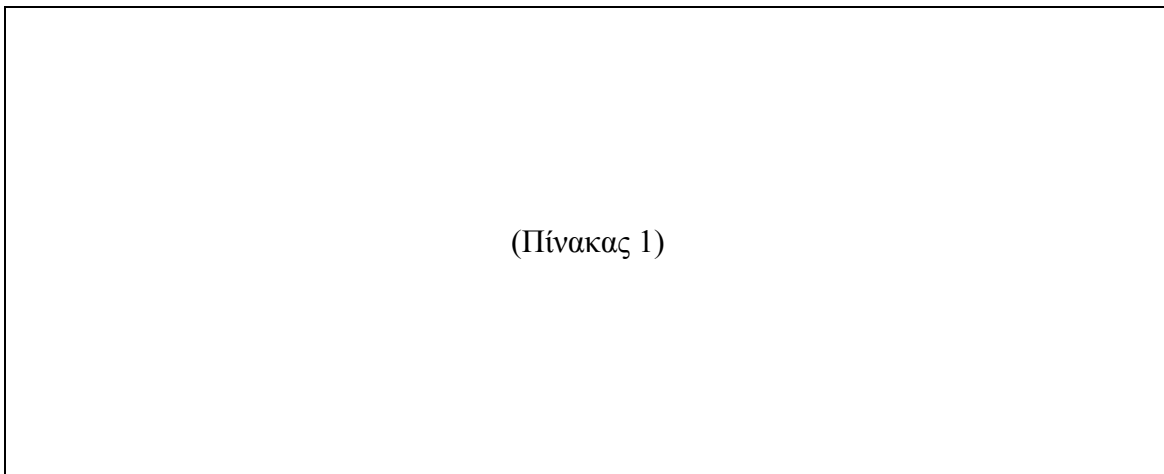
Γραφήμα δεικτών  
Χρηματιστηρίου Βαλτικής  
(χρονική περίοδος ενός έτους  
μέχρι και τη στιγμή σύνταξης  
του φυλλαδίου)

(Γράφημα 2)

Γραφήμα δεικτών  
Χρηματιστηρίου Βαλτικής  
(σε τριμηνιαία βάση μέχρι και τη  
στιγμή σύνταξης του δελτίου, αν  
π.χ. πρόκειται για εβδομαδιαίο  
τότε παράθεση γραφήματος  
δεδομένων για το αντίστοιχο

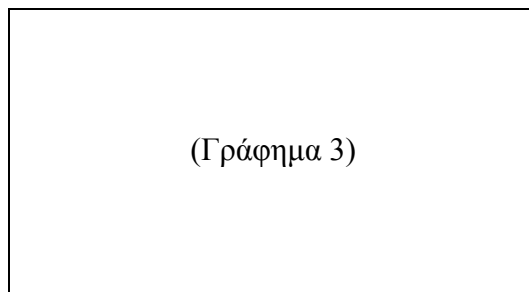


Στατιστικά στοιχεία για το στόλο των φορτηγών με στοιχεία για το διάστημα κάλυψης του δελτίου:

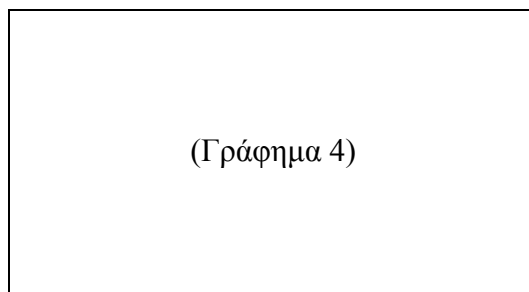


(Λοιπά διαγράμματα – που είναι στην κρίση του συντάκτη- με στατιστικά στοιχεία που ολοκληρώνουν την εικόνα της αγοράς)

Τίτλος γραφήματος



Τίτλος γραφήματος



Στοιχεία για το στόλο πλοίων μεταφοράς τσιμέντου (διαφοροποιήσεις στην ιδιοκτησία):

(Πίνακας 2)

Διάγραμμα για τη διακύμανση αποθεμάτων των βασικότερων εταιρειών παραγωγής τσιμέντου σε βάθος διετίας μέχρι και τη χρονική στιγμή δημοσίευσης του φυλλαδίου:

(Γράφημα 5)

## **Κεφάλαιο 5**

### **Συμπεράσματα & Προτάσεις**

Στα προηγούμενα κεφάλαια κατέστη δυνατόν να αναλύσουμε τις ναυλαγορές των φορτηγών πλοίων και των πλοίων μεταφοράς τσιμέντου. Μελετήθηκε η αλληλεξάρτησή τους, οικονομικά και στατιστικά στοιχεία που είναι απαραίτητο να έχει υπόψιν του ο εκάστοτε ενδιαφερόμενος, ούτως ώστε να διαμορφώσει τα μελλοντικά επενδυτικά του σχέδια. Αυτά τα στοιχεία αντλήθηκαν από πηγές ναυτιλιακής πληφόρησης, οι οποίες παρουσιάστηκαν σε προηγούμενο κεφάλαιο, ενώ στη συνέχεια αναπτύχθηκε ένα πρότυπο ενημερωτικό φυλλάδιο για τη ναυτιλιακή αγορά, με ιδιαίτερη έμφαση σε εκείνη των πλοίων μεταφοράς τσιμέντου. Το παρόν κεφάλαιο θα αφιερωθεί στην εξαγωγή γενικότερων συμπερασμάτων γύρω από τη ναυλαγορά και τα ενημερωτικά δελτία που προμηθεύονται οι ναυτιλιακές εταιρείες. Τέλος, θα γίνουν πιο γενικευμένες προτάσεις σχετικά με το θέμα καθώς για περαιτέρω έρευνα.

#### **5.1 Συμπεράσματα**

Σκοπός της παρούσας διπλωματικής εργασίας ήταν η ανάπτυξη ενός πρότυπου ενημερωτικού φυλλαδίου για την ναυτιλιακή αγορά με εξειδίκευση σε εκείνη των πλοίων μεταφοράς τσιμέντου. Η ύπαρξη ενός τέτοιου δελτίου κρίθηκε αναγκαία, καθώς έπειτα από τη βιβλιογραφική αναζήτηση που έγινε δε βρέθηκε κάτι παρόμοιο.

Στα πλαίσια της εργασίας συντάχθηκε ένα πρότυπο φυλλάδιο, αφού πρώτα μελετήθηκαν σε βάθος οι αγορές των φορτηγών και των πλοίων μεταφοράς τσιμέντου, η αλληλεξάρτησή τους, τα οικονομικά και στατιστικά στοιχεία που είναι απαραίτητο να γνωρίζει ο ενδιαφερόμενος για να διαμορφώσει τα μελλοντικά επενδυτικά του σχέδια, οι πηγές ναυτιλιακής πληροφόρησης και οι εξειδικεύσεις τους.

Η παγκόσμια αγορά πλοίων μεταφοράς τσιμέντου, όπως έχει ήδη αναφερθεί στο κεφάλαιο 2, είναι πολύ περιορισμένη, σύνθετη και αποτελεί χαρακτηριστικό παράδειγμα ολιγοπωλίου. Με δεδομένο ότι η είσοδος νέων επιχειρήσεων στους ολιγοπωλιακούς κλάδους είναι δύσκολη, ότι τέτοιες αγορές δεν είναι ιδιαίτερες ευμετάβλητες και ότι χαρακτηρίζεται από μακροχρόνιες ναυλώσεις, κρίθηκε ότι η έκδοση του δελτίου σε τριμηνιαία βάση ή για ακόμα μεγαλύτερα χρονικά διαστήματα θα ήταν προτιμότερη.

Η συνολική έκτασή του δε θα πρέπει να υπερβαίνει τις δέκα σελίδες. Θα πρέπει να ξεκινά με την παράθεση των γενικών ναυτιλιακών νέων, να συνεχίζει με την ξεχωριστή παράθεση των νέων για την αγορά τσιμέντου και τέλος, να καταλήγει με σχετικά οικονομικά και στατιστικά στοιχεία. Είναι απαραίτητο να ξεκινήσουμε αναγράφοντας το χρονικό διάστημα στο οποίο αναφέρεται το δελτίο και ότι αποτελεί τριμηνιαία επισκόπηση. Δε θα πρέπει να παραλείπεται στο τέλος κάθε θεματικού μέρους να αναφέρονται οι πηγές από τις οποίες αντλήθηκαν όλα τα δεδομένα.

## 5.2 Προτάσεις

Με εφελτήριο την παρούσα διπλωματική εργασία, τα ευρήματα, τις αναλύσεις των αγορών και τα συμπεράσματα στα οποία καταλήξαμε οι προτάσεις μπορούν να χωριστούν σε δύο κατηγορίες, εκείνες που αφορούν στην περαιτέρω μελέτη της ναυλαγοράς και εκείνες που αφορούν στο ενημερωτικό φυλλάδιο.

Ορισμένες προτάσεις για περαιτέρω έρευνα σχετικά με τη ναυλαγορά είναι οι εξής:

1. Όπως αναφέρθηκε και στο κύριο μέρος της εργασίας, η ναυλαγορά του τσιμέντου ακολουθεί μία ανοδική πορεία από το 1990, πορεία που εκτιμάται ότι θα συνεχιστεί – με μειωμένους βέβαια ρυθμούς - μέχρι και το 2015. Με δεδομένη λοιπόν την έως τώρα εξέλιξη, θα ήταν ιδιαίτερα ενδιαφέρουσα η προσπάθεια εκτίμησης της πορείας της ναυλαγοράς τσιμέντου και πρόβλεψης των ναύλων με τη χρήση διαφόρων υπολογιστικών μοντέλων.

Εδώ χρειάζεται να επισημανθεί, ότι η συλλογή ιστορικών στοιχείων δεν είναι ιδιαίτερα εύκολη, ακριβώς λόγω της κλειστής δομής της αγοράς.

2. Επιπλέον, χρήσιμη θα ήταν και η εις βάθος μελέτη της δομής της ναυλαγοράς cement carriers, των βασικών χαρακτηριστικών της και των παραγόντων που διαμόρφωσαν και εξακολουθούν να διαμορφώνουν την πορεία της, καθώς και του τρόπου με τον οποίο αυτό συμβαίνει.

Όσον αφορά στο πρότυπο ενημερωτικό φυλλάδιο που αναπτύχθηκε προτείνονται τα κάτωθι:

1. Η συγκεκριμένη εργασία επικεντρώθηκε κατά κύριο λόγο στη ναυλαγορά των cement carriers. Θα μπορούσε κανείς να μελετήσει την ανάπτυξη ενός αντίστοιχου δελτίου σχετικά με λοιπές υποκατηγορίες των ευρύτερων αγορών, όπως π.χ. των μη συμβατικών πλοίων (LNG, LPG κτλ). Ένα ενημερωτικό δελτίο αποκλειστικά για την αγορά των LNG και LPG κρίνεται αρκετά χρήσιμο, εξαιτίας της ραγδαίας ανάπτυξής της με ολοένα και περισσότερους ιδιοκτήτες να στρέφουν προς εκεί το ενδιαφέρον τους.
2. Το ενημερωτικό φυλλάδιο για την αγορά τσιμέντου καλό θα ήταν να περιλαμβάνει σε σταθερή βάση ξεχωριστές από το κύριο σώμα στήλες με νέα σχετικά με τους τερματικούς σταθμούς, ενημερώνοντας για το αν επικρατεί συμφόρηση ή ακόμα και για νέες τεχνολογίες σχετικά με τη φορτοεκφόρτωση και την αποθήκευση για τη διαφύλαξη του φορτίου. Επιπλέον, το ίδιο θα μπορούσε να συμβεί ενημερώνοντας τους ενδιαφερόμενους για τις τεχνολογικές εξελίξεις στα πλοία.
3. Άλλη μια ιδέα είναι να παραχωρείται μια σελίδα στο τέλος κάθε δελτίου, ώστε να αναλύονται εκεί νέες νομοθετικές ρυθμίσεις που αφορούν στο περιβάλλον και την ασφάλεια. Αυτές οι τροποποιήσεις επηρεάζουν άμεσα άλλοτε λιγότερο και άλλοτε περισσότερο την κίνηση της αγοράς (όπως π.χ. οι περιβαλλοντικές EPA Regulations, EU Emissions Trading Scheme). Ακόμα, ενδιαφέρον θα είχε η αξιολόγηση των διαθέσιμων προς ναύλωση πλοίων με βάση τον κανονισμό EEDI, υποδεικνύοντας στους αναγνώστες εκείνα που πληρούν περισσότερο τις απαιτήσεις.
4. Η συχνότητα διάθεσης τέτοιων φυλλαδίων στην αγορά θεωρείται άσκοπη να είναι μικρότερη ενός τριμήνου. Καλό θα ήταν να παράγονται επιπλέον δελτία σε ετήσια ή ακόμα και πενταετή ή δεκαετή βάση, ώστε να υπάρχει μια πιο σφαιρική εικόνα της αγοράς. Κατ' αυτόν τον τρόπο, η μελέτη της δομής της, η ανάλυση των ισχυουσών καταστάσεων και η προσπάθεια πρόβλεψης των μελλοντικών συνθηκών πραγματοποίησης του εμπορίου, αφού θα υπάρχουν ιστορικά στοιχεία, θα γίνονται με μεγαλύτερη ακρίβεια.

5. Με σκοπό τη διευκόλυνση της παραγωγής των δελτίων, προτείνεται η δημιουργία μιας αυτοματοποιημένης φόρμας ηλεκτρονικής μορφής.
6. Για να καταστεί ακόμα πιο εύχρηστο προτείνεται στα περιεχόμενα να υπάρχουν υπερσυνδέσεις για την άμεση μεταφορά σε καθεμία ενότητα, καθώς και στα στατιστικά στοιχεία για τις αντίστοιχες πηγές που αντλήθηκαν οι εκάστοτε πληροφορίες. Επιπλέον, καλό θα ήταν στην τελευταία σελίδα να ενημερώνεται ο αναγνώστης για τα επερχόμενα συνέδρια που σχετίζονται με την αγορά.
7. Η διάθεση τους θα μπορούσε να γίνεται μαζικά με την απευθείας αποστολή στους ενδιαφερόμενους μέσω ηλεκτρονικού ταχυδρομείου.
8. Άλλη μια χρήσιμη λύση θα ήταν η δημιουργία εφαρμογής για smart-phones με συνεχή ενημέρωση των πληροφοριών. Έτσι, ο ενδιαφερόμενος θα έχει άμεση πρόσβαση όποτε καταστεί ανάγκη σε ειδήσεις, εξελίξεις, οικονομικά και στατιστικά στοιχεία.
9. Μια τελευταία πρόταση αναφορικά με το κόστος του είναι να παρέχεται δωρεάν στους φορείς της ναυλαγοράς τσιμέντου. Τα έξοδα της παραγωγής του θα μπορούσαν να καλύπτονται, εναλλακτικά, από εταιρείες οι οποίες θα πρέπει είτε να λειτουργούν ως χορηγοί είτε να διαφημίζονται.

Ακολουθεί στο παράρτημα στη συνέχεια το πρότυπο ενημερωτικό φυλλάδιο που αναπτύχθηκε στα πλαίσια της παρούσας διπλωματικής εργασίας.

## **Παράρτημα Α**

### **Παράθεση Πρότυπου Ενημερωτικού Φυλλαδίου**

# #1

## Cement Shipping News



### General News 1

The global financial crisis has caused a lack of noteworthy developments and instability of the market.

### Cement News 6

This market is being characterized by the recession and slowdown of the global market.

### Statistics 8

Cement Carriers Distribution; Percentage of Carriers and Vessel Employment

## General Shipping News

The global financial crisis has caused a lack of noteworthy developments and instability of the market. As ship demand has plunged, the only remarkable news come from China concerning the application of stricter banking rules by the end of 2013 for banks of systematic significance or the end of 2016 for those with non-systematic significance. These new restrictions intend to curb excessive risk taking and the support of the “buyer” status that already exists in the market since last year. The main factors that affect this status are two; the first one is the oversupply of tonnage and the latter is the long-hoped-for recovery in Europe and US.

A slump in the cost of shipping oil, commodities and manufactured goods is unlikely to reverse before the end of 2012, according to DVB Bank SE. A further downward trend in the dry bulk market, in some of the tanker markets and also in the container market for the next one and a half years is expected, with no anticipation for a turnaround before the end of 2012.

As far as the shipbuilding industry is concerned, ship-owners suffering from

fleet oversupply ordered just 227 ships to be built at shipyards during the first trimester of 2011, the lowest volume since the third quarter of 2009. Moreover, another fact worsens this situation is that ship loans have plunged as debt crisis leaves Asia. Hyundai Heavy Industries Co., the world’s largest shipbuilder said profit fell 30 percent in the third quarter of 2011 after it cut prices during the global recession. Net income fell to 432.8 billion won from a restated 618 billion

won a year earlier. However, it is estimated that demand for ships carrying cars, chemicals and manufactured goods will benefit from a joint step made by central banks to boost liquidity. Last but not least, the world’s three largest shipyards, all based in South Korea, may get more sales from offshore equipment than vessels for the first time during 2012, after quitting the low-end ship market to focus on more-profitable energy products.





## *Lack of developments due to the financial crisis*

*“A slump in the cost of shipping oil, commodities and manufactured goods is unlikely to reverse before the end of 2012”*

*DVB Bank SE*

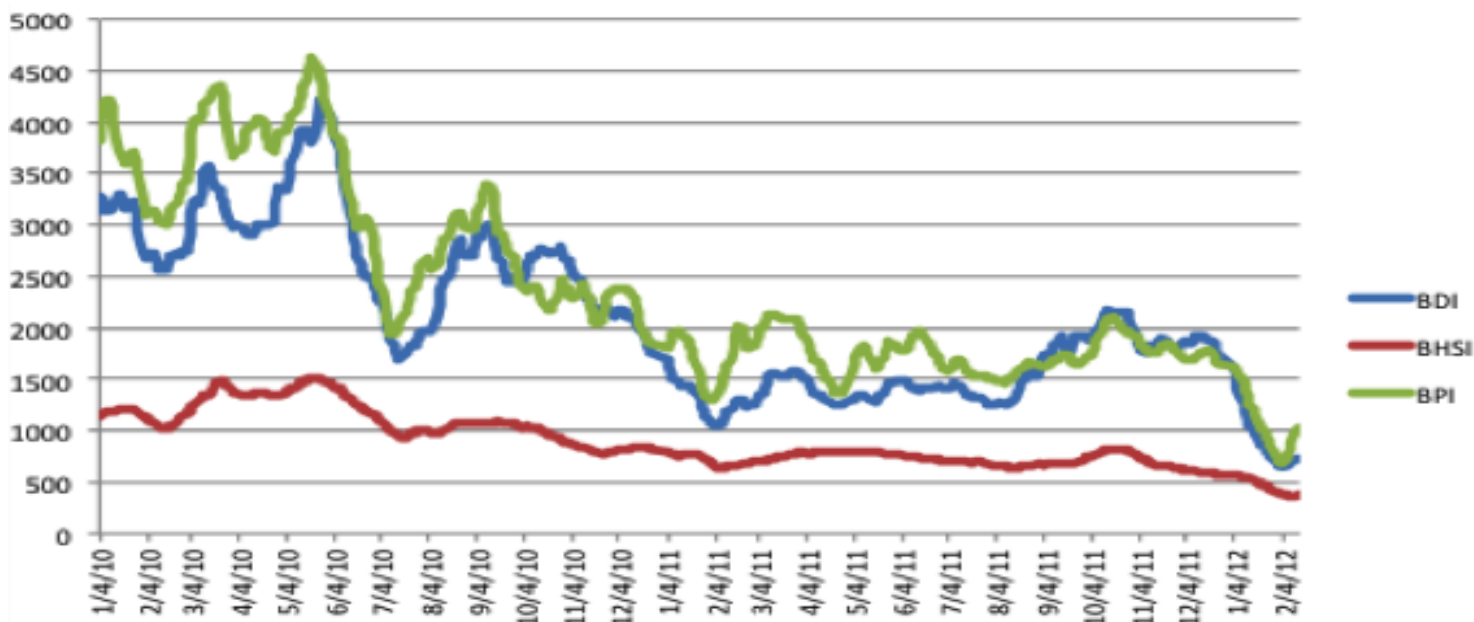
Falling rents and rising fuel prices will lead owners to scrap more vessels that haul raw materials this year than ever before, with capacity totaling a record 26.3 million deadweight tons, will be scrapped this year. Already, 299 bulk carriers totaling 19.6 million deadweight tons have been sold for demolition. According to a report of Braemar Seascope Ltd. on the demolition market, owners of ships that carry dry-bulk commodities must scrap 12 of the vessels every week for 28 months to balance supply and demand. A return to balance would require also that no new vessels are ordered and enter service before 2014.

China plays a crucial role in the shipping market. No mining takeover in the world is offering arbitrageurs a bigger potential windfall than Australia's Sundance Resources Ltd. Sundance, the owner of the \$4.7 billion Mbalam iron ore project in Africa, agreed to sell itself to Sichuan Hanlong Group after Chinese conglomerate boosted its offer. This is the best mining deal seen with Sundance. Lately, China played down tensions with the US and proposed funding to enhance

cooperation in Southeast Asia after President Obama challenged its actions in the South China Sea at a summit of Asian leaders. The BDI, a measure of commodity freight costs, rose as rents for panamax ships have climbed on speculation that demand will strengthen to haul coal to China on the vessels. The index has gained 1.5 percent to 1.846, according to the Baltic Exchange, the London-based provider of freight rates on more than 50 global maritime routes. On the contrary, a Chinese manufacturing index dropped to the lowest level since February 2009, bolstering the case for fiscal or monetary loosening to support the expansion of the world's second-biggest economy. The Purchasing Managers' Index fell to 50.4 in October from 51.2 in September. That was the lower than any of the 16 economists' estimates in a Bloomberg News survey. The China Banking Regulatory Commission said it would set the minimum capital adequacy ratio for banks of systematic significance at 11.5 percent, while that for banks with non-systematic significance at 10.5 percent. The criterion of a bank's significance should be determined soon. Banks will be

restricted in engaging in structurally complicated and highly-leveraged transactions to prevent excessive risk taking. The systematically important banks are also being told to reduce their share of loans to a single debtor or group customer among their total capital assets. The new regulation standards are implemented starting Jan. 1, 2012.

Russia, the world's largest oil producer, has raised exports of Urals crude from the port of Novorossiysk in December of 2011 to the most in four months, according to a final loading program obtained by Bloomberg News. The country was expected to supply a revised 3.823 million metric tons, or 903.955 barrels a day, in January 2012. That compares with 3.01 million tons, or 735.688 barrels a day, in November 2011. Russia is poised to again become the world's second-biggest wheat exporter as the nation's largest grain-port overhaul raises shipping capacity by as much as 67 percent in four years. Government and private operators are spending \$574 million to develop and add terminals on the Baltic Sea, the Black Sea and the nation's rovers to end bottlenecks that keep trains waiting for



## Baltic Exchange Indices (One Year Back)

Japan's Fukushima prefecture restricted rice shipments from an area called Ohnami after grain from the area was found to contain radioactive contamination higher than safety levels. Additionally, Japan's copper wire and cable shipments declined 1.6 percent in September from a year earlier as demand slowed after the March '11 earthquake and the yen's strength reduced exports. Shipments, including exports and domestic business, fell to 59,500 metric tons in October 2011, from 60,475 tons a year earlier. Last but not least, Japan's 10 regional power utilities imported 3.9 million metric tons of liquefied natural gas in October 2011, although imports were at 3.25 million metric tons in October 2010.

International investors expect the world economy to relapse into a recession - triggered by a potential European breakdown - with more than one in three forecasting a global economic meltdown within the year, according to a Bloomberg poll. The majority of those surveyed said the international economy is deteriorating, up from just 18 percent who felt that way in the last poll, in May 2011. European banks, the world shipping industry's main financiers, are forcing more sales of vessels as the region's

debt crisis presses them to strengthen balance sheets. Sales rose the past months as more ship owners ran out of cash and banks sought to remove non-performing loans from balance sheets.

The US Congress approved free-trade agreements with South Korea, Colombia, and Panama, bringing an end to years of stalemate and offering what supporters said was the biggest opportunity for exporters in decades. The bills go to President Obama, who spent two years seeking to broaden Democratic support for pacts revised from initial agreements reached by his predecessor. President Obama, working to put his own stamp on the rules of international trade, is pursuing an agreement with eight Pacific nations and looking beyond then to the prospects for adding Japan and China. Obama and leaders of nations from Chile to Vietnam will report on their efforts to forge a Trans-Pacific Partnership.

Another major issue affecting the shipping market was the political situation in Libya, which led to a civil war. Muammar Qaddafi's death isn't likely to expedite the return of Libya's oil outputs or lure back foreign companies as quickly as the interim government hopes, according to

(Continued)

analysts of HIS-CERA and Citigroup Global Markets Inc.

Oil workers and foreign companies fled Libya the past year amid a rebellion that erupted in February 2011 against Qaddafi's 42-year rule.

Navies and ships, also, thwarted an increasing number of attacks by Somali pirates during 2011 as incidents worldwide rose to a record high, the International Bureau said. Yet, of 199 attacks by Somali pirates, 12 percent resulted in hijacks in the first nine months of 2011, down from a 28 percent success rate a year earlier. About 1000 former Royal Marines will be deployed by a British company next year to protect oil tankers and other vessels transiting the world's most dangerous shipping lanes off East Africa. Protection Vessels International Ltd. will add about 250 guards to its existing force of 750. A.P. Moeller-Maersk A/S, the world's biggest container-shiping line, will use armed guards for the first time to fend off pirates. Maersk Tankers, which carries crude oil, refined products and natural gas at sea, will place guards on its vessels on a case-by-case basis. The U.K. will also support the use of private armed guards on ships in the Gulf of Aden, where Somali pirates "operate", while the government is settling legal issues surrounding the use of firearms.

As far as large bulkers are concerned, U-Ming Marine Transport Corp., the Taiwanese operator of dry-bulk ships, expects to be a "difficult year" for the market because of the launch of more large ships and higher iron-ore production in China. This year (2012) is considered to be the worst year for capesize vessels in more than a decade. According also to RS Platou Markets

AS, the Oslo-based investment bank, earnings for dry-bulk vessels that haul minerals and grains may fall to the same level as operating costs in 2012 unless world economic growth exceeds 3 percent. Weaker demand for steel in top global producer and consumer China is threatening a recovery in commodity freight costs driven by restocking of iron ore.

The cost to hire capesize vessels climbed to a 10-month high as rising imports of iron ore to China boosted demand for the ships. Monthly iron-ore shipments to China, the largest consumer of the material, will average 60 million metric tons from September through December. That would exceed the record 59 million tons imported in the first quarter of 2011. The BDI, however, fell on a drop in rents for panama vessels, the largest that can navigate the Panama Chanel. The index slid 0.4 percent to 1.807, as Baltic Exchange claims. Supramaxes have seen the smallest decline in values over 2010.

In the tanker space, rents for supertankers that haul about a fifth of the world's oil will be lower than predicted in 2012 because of surplus of ships and a slowing global economy. The vessels will earn \$14000 a day, down 22 percent from a prior forecast of \$18000 made by RS Platou Markets AS. The cost of shipping Middle East crude oil to Asia, the world's busiest trade route for supertankers, has slipped 0.2 in London as a surge in demand failed to eliminate a vessel glut. Charter rates for very large crude carriers, or VLCCs, on the benchmark Saudi Arabia-to-Japan route has fallen. Tankers storing refined oil products have declined; at this time 15 tankers

are storing refined oil products at sea, three fewer than in August 2011. As for gasoline shipments, especially the ones to the US from Europe, they are set to increase as 25 tankers were booked or due to be chartered for loading in December 2011. Last but not least, tanker surplus in Persian Gulf has swelled as a glut of supertankers competing to load 2 million-barrel cargoes of crude oil in this area expanded. There are 17 percent more VLCCs available for hire now than there are likely cargoes. There is some good news from MR product tanker segment where values have risen by about 7% to \$28600, according to a Baltic Exchange figure. And finally, it remains to be seen how the crisis in the Gulf (Iran) evolves and affects the tanker market. It has already in a (this) week increased the price of oil by 10 USD/barrel.

Another issue on this field is that returns for the largest tankers hauling crude oil, is about to increase at least 64 percent if the vessels reduced speeds to cut fuel use, according to Fearnley Fonds ASA. Rates sought by tanker owners to ship oil to Asia from the Middle East expressed in so-called Worldscale points equate to daily hire costs of \$13,000 to \$14,000 for a very large crude carrier.

LNG carrier usage will rise to a decade-high, up to 86 percent, in 2012 expecting LNG exports to be the most profitable. US exports of liquefied natural gas may lead to tighter North American supply and boost long-dated gas prices, Goldman Sachs Group Inc. said. What is more, LNG prices are surging to a three-year high as demand from Japan, China and India outpaces supply increases, boosting sales for producers from BG Group Plc to Exxon Mobil Corp. Record Japanese imports to

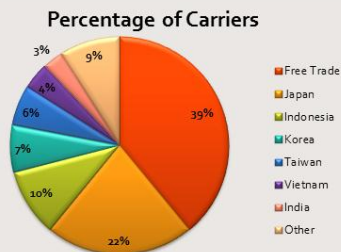


## EDITORIAL

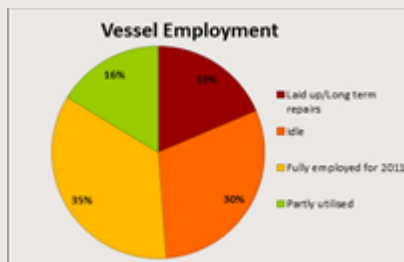
**“Cement prices and shipments are to rise during 2012. In some countries, such as Brazil and China, sales have already increased in the very first month of the year.”**

*~Editor of Cement Shipping News*

### Cement Carriers Distribution



Distribution of cement carriers: free trading and cabotage. Laid up vessels are not included (January 2012).



Vessel employment in the Mediterranean / West Africa (January 2012).

(Continued)

LNG prices may be further assisted by a lack of oil coming from Iran if the crisis continues and worsens. On the other hand, LNG carriers ordered in 2011 may face competition from ships custom-built for new projects and changing supply routes when they are delivered, as demand strengthens.

The container-shipping industry is contending with the longest stretch of near-zero rates in its half-century history on the Asia-to-Europe route, as a capacity glut combines with the slowest growth in trade since 2009. Commerce on the world's second-busiest container route rose 4.2 percent in the second quarter of 2011, the weakest since the end of 2009. The global container-shipping trade had the worst performance in at least 11 years in August of 2011, although that is normally the year's peak month for transporting containers.

Increases in rates will also be made in refrigerated cargo segment. APL Ltd. and nine other shipping lines plan to raise rates on refrigerated cargo to Asia from the US to cover higher equipment and operator costs. The companies set a

guideline increase of \$300 per FEU containers starting January 1, 2012.

General Maritime Corp.'s \$300 million of 12 percent bonds due in 2017 may be worthless after the second-largest US oil-tanker owner ran out of cash and piled on loans to keep its unprofitable fleet running. The company canceled its third-quarter conference call with investors when it reported adjusted earnings before interest, taxes, depreciation and amortization fell 91 percent from the year before. However, China aims to aid shipping in 2012 through a five-year plan. China Cosco Holdings Co. Chairman Wei Jiafu said the global shipping market will improve in 2012 as China, the biggest customer for dry-bulk lines, enters the second year of its latest five-year plan. "There will be signs of spring and the country will see big developments after completing policy-setting and all those preparations needed", Wei claimed in an interview at a conference in Hainan, China.

*Sources: Lloyd's List, Asiasis, China Mining, CCCMC, MOFCOM, Bloomberg*

## Baltic Exchange Indices (Trimester)







## Cement Shipping News

The world cement trade and shipping sector is a complex combination of a wide variety of regular movements and sporadic short-term opportunistic shipments. However, this market also, is being characterized by the recession and slowdown of the global market.

According to the forecasts, it will be picked up slightly in 2012. Strong growth in India and China is expected to mask harsh conditions that are expected to characterize many of the industrialized economies' cement markets.

As far as China is concerned, according to the National Development and Reform Commission's data cement prices were on the rise in 2011, while annual production grew 16.1% over the previous year. However, the profits of the sector had already begun to decline after cement prices began dropping from the fourth quarter of 2011. This led UBS analyst Mick Mi to predict that Conch's profits would fall during the first half of 2012. The number of businesses in the sector has reduced from over 5,000 in 2007 to over 3,000 at present, improved profit margins in the last three years have helped less competitive companies survive. With the government planning to reduce the number of businesses by a third by 2015, compared with the number in 2010, tougher standards posed by the Government are seen as a way to eliminate inefficient production capacity. Last but not least, China is about to tighten up the standards in the cement industry. Chinese cement makers will be saddled with environmental costs; nitrous oxide emissions rules are to cost companies significant sums for compliance.

Pakistani cement sector continues underperformance; the country's cement makers are operating under capacity challenging utilization rate fall to lowest levels in a decade. Pakistan, another big cement market, faces a recession at this period of time but Pakistani Cement industry is seen to grow during 2012, while prices in Southern Pakistan increase.

India is the second largest cement producing country worldwide, with 148 large and 365 mini cement plants, including public sector facilities. The large plants alone account for around 95% of the industry's total installed capacity, according to the CMA. The Indian cement industry is adding about 40 million tpa in new cement production capacity. It has outpaced the growth rates of other prominent industries in the country on the back of factors, such as rising demand from the housing sector, increased activity in infrastructure, and construction recovery. Recent industry developments and the government supportive policies are attracting global cement giants and sparking off a spate of mergers & acquisitions to spur growth. The Indian cement industry sustained its growth rate even in the tough conditions of economic slowdown. It is anticipated that the industry players will continue to increase their annual cement output in coming years and the country's cement production will grow at a CAGR of around 12% during 2012 - 2013-14 to reach 303 Million Metric Tons. At the regional front, sufficient raw material availability and various incentives provided by the state governments make Southern Region (including Andhra Pradesh, Tamil Nadu, and Karnataka) lucrative for investments.

**(Continued)**

Russia represents one of world's largest and fastest growing cement industries planning hikes to cement production by 2015. Russian cement industry has posted excellent recovery after severe economic crisis that dented the construction industry. It will continuously be supported by growth in the industry's verticals while cement consumption will grow at a CAGR of around 13% during 2011-2015. This will position Russia as one of the most favorable investment destination for global cement majors. Moreover, Belgorod Cement intends to modernize production process; the firm is going to spend 170 mm rubles to install packaging, new drive gear components. Although, in terms of per capita consumption, Russia is still far behind than the global average and is well poised to cross 500 Kg mark by 2014.

According to the CW Group, global cement demand is to reach 4bn tons by 2013, while consumption reached 3.56 billion tons in 2011. The latest Global Cement Volume Forecast analysis shows global cement consumption growth will trend around six percent in 2012, reaching 3.78 billion tons. The increase is a decline from the nine percent consumption volume growth in 2011 when worldwide cement demand reached 3.56 billion tons.

The chief driver of global consumption growth will continue to be China, which will consume 2.22 billion tons of cement by 2012. On a regional basis, the results, as well as the forecasts for 2012 are a mixed with regard to consumption, capacity, and utilization. Western European consumption remained virtually stalled while North American managed two percent growth in 2011. Little change in consumption growth is expected for these markets through 2013. However, notable recoveries were seen in select core European markets such as France and Germany. For Latin America, Central and Eastern Europe, and the Middle

East regions, the forecast is more heartening as these regions will trend just slightly lower than the global average. Strength in Brazil, Saudi Arabia and Poland in particular is sustaining expansion in these regions. Projections for Africa and most of Asia have been resilient in light of unrest and economic headwinds.

Furthermore, several countries will struggle with low utilization rates (below 50% of actual cement production output over total cement capacity, as opposed to only considering consumption over capacity that many in the global cement sector erroneously track). The countries that are seeing some of the greatest challenges include Greece, Spain, Bulgaria, Hungary, Iraq (though admittedly more driven by maintenance issues), Jordan, and the UAE. In 2012, the regions of Asia, Latin America, and the Middle East will keep pace with the global cement consumption average of six percent. The North American and Western European regions will fall well below growth expectations, while Africa's consumption growth will moderate at only four percent. Barring additional macro-economic shocks to a fragile global economic system, by 2013, it is expected that global cement demand will be close to 4 billion tons with china representing about 59% of the total tonnage.

Cement prices and shipments are to rise during 2012, CW Group claims. In some countries, such as Peru, Brazil, India, Nigeria and China, sales have already increased by double digits in the very first month of the year.

*Sources: Bloomberg, Business Daily*



To help keep you up to date with what's happening in your industry sector, we list below details of forthcoming industry events. If you click through for detailed information on a specific event, you'll find a direct link to the event website.

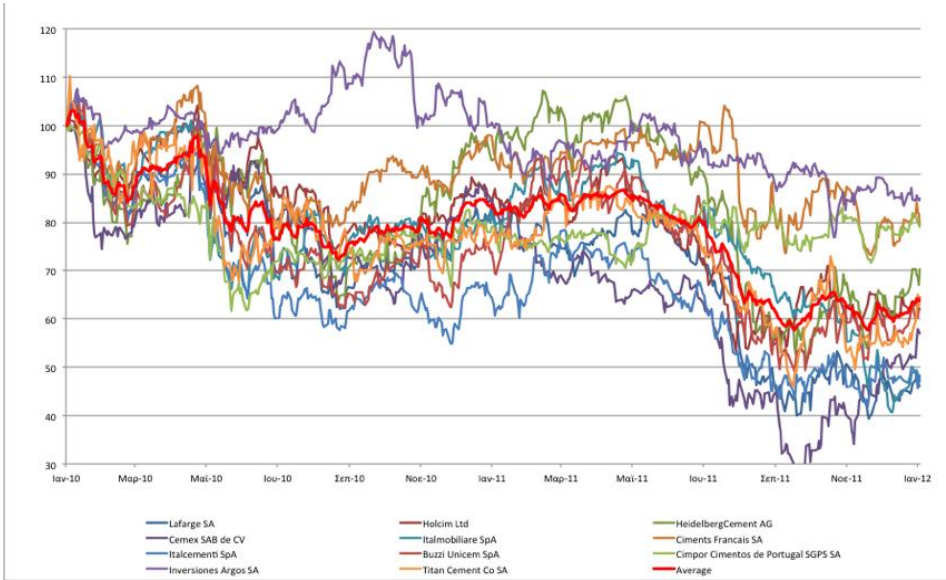
**Global CemTrader Conference**  
10-11 May 2012, London  
[www.cemtrader.com](http://www.cemtrader.com)

A meeting for suppliers, shippers and users of supplementary cementitious materials and of coal and pet coke for the cement industry. The event will focus on supply and demand trends in the markets, shipping, freight costs and contracting and pricing trends.

**Global CemFinance Conference**  
14-15 June 2012, London  
[www.cemfinance.com](http://www.cemfinance.com)

The Global CemFinance Conference is the unique and vitally important event for the financial and project needs of the global cement industry. The global cement industry represents around US\$460bn of the invested capital, which annually records approximately US\$100bn of revenue.

## Cement Peers Stock Chart



## Statistics

Brent oil is unlikely to dip below \$80/bbl over the next five years, on average, as significant non-OPEC supply constraints and rising OPEC budgets will create a high floor on oil prices. But oil is unlikely to hover around its floor. Rather, we believe oil will remain a key constraint on global economic growth, suggesting that prices will continue to spike, to ration demand back down to the limited supplies.

## Bulk Fleet Stats Q1.12

Vessel Type	Current Vessels		Newbuildings					Broken Up
	In Service	DWT ('000)	On Order	Under Construction	% Under Construction	Launched	Orderbook As DWT %	
Bulk								
Supramax	1,387	76,579	288	147	33,79	67	37	49
Capesize	1,186	203,599	202	78	27,86	40	27,04	118
Panamax	1,940	148,453	461	247	34,89	70	42,24	211
Handymax	709	31,901	62	13	17,33	4	11,61	68
Handysize	2,640	72,448	368	166	31,09	78	27,08	860
Other Bulk								
Ore	163	41,000	51	30	37,04	7	65,1	37
Vehicle	702	12,144	28	22	44	10	8,8	176
Gen. Cargo	4,461	56,383	246	231	48,43	107	18,59	1,476
Refrigerated	501	4,546	2	1	33,33	1	0,69	185
Ro-Ro	404	4,235	12	17	58,62	7	11,62	122

## THE MARKET IN NUMBERS

77%

Of the world's cement trade are transported by ship.

50%

Of global consumption is constituted by the Chinese market.

4.3%

At an average annual rate, from 4.2% last year, is the decline of the global production

## HOW WILL OIL PRICES BEHAVE?

Brent oil is unlikely to dip below \$80/bbl over the next five years, on average, as significant non-OPEC supply constraints and rising OPEC budgets will create a high floor on oil prices. But oil is unlikely to hover around its floor. Rather, we believe oil will remain a key constraint on global economic growth, suggesting that prices will continue to spike, to ration demand back down to the limited supplies.

## Cement Fleet Changes

### Change in ownership

Date Reported	Vessel Name	Built	Old Owner	New Owner	Vessel Type	DWT
11/29/11	VIRGINIA KALIKASAN	1985	CEMEX MEXICO S	APO CEMENT	Cement Carrier	7,682
11/1/11	LUCKY ARROW	1979	CTI GROUP	BOSOWA LLOYD P	Cement Carrier	12,274
10/25/11	LINAU 116	2012		SHIN YANG SDN	Cement Carrier	6,000
10/25/11	LINAU 118	2012		SHIN YANG SDN	Cement Carrier	6,000
4/10/11	MARTHA GOLDEN	1995	SEIHO KAIUN KK	WARUNA NUSA SE	Cement Carrier	8,581
09/20/11	CEMENT EXPLORER	2006	DVB BANK SE	GRAIG SHIPPING	Cement Carrier	13,000
09/20/11	CEMENT TRADER	1992	DVB BANK SE	GRAIG SHIPPING	Cement Carrier	8,086
09/20/11	CEMENT VOYAGER	1993	DVB BANK SE	NAFTOTRADE SHI	Cement Carrier	5,036
09/13/11	TENYO MARU	1996	PACIFIC MARITIM	JAPAN RAILWAY	Cement Carrier	6,686
08/30/11	DANAVIK	1983	SMT SHIP MANAG	EUREKA SHIPPIN	Cement Carrier	5,667
08/23/11	FLORIA	1976	LAFARGE SA	MIDEAST SHPG &	Cement Carrier	9,560
08/23/11	KOYO MARU	1993	PACIFIC MARITIM	JAPAN RAILWAY	Cement Carrier	8,023
08/16/11	CEMCON BRIDGE	1968	SK MARITIME	HARRY SHIPPING	Cement Carrier	5,076
07/26/11	TIGA RODA	1978	TRI MANGGADA N	INDOCEMENT	Cement Carrier	10,351
07/19/11	CEMENT EXPLORER	2006	NAFTOTRADE SHI	DVB BANK SE	Cement Carrier	13,000
07/19/11	CEMENT TRADER	1992	NAFTOTRADE SHI	DVB BANK SE	Cement Carrier	8,086
07/19/11	CEMENT VOYAGER	1993	NAFTOTRADE SHI	DVB BANK SE	Cement Carrier	5,036
12/7/11	SENPO MARU	1994	KITAKYUSHU UNY	GENEQ CORP	Cement Carrier	7,496
12/7/11	SENYO MARU	1993	KITAKYUSHU UNY	GENEQ CORP	Cement Carrier	7,482
12/7/11	VINE 2	2007	NAFTOTRADE SHI	WOODSTREET INC	Cement Carrier	13,000



# Cement Shipping News

Published 4 times per year by  
CemShipping Info Ltd.  
Iroon Politechniou 112  
GR-157 73 Zografos, Greece

## Cement Shipping News

c/o: CemShipping Info Ltd,  
Address 1,  
Zip Code, City  
Country



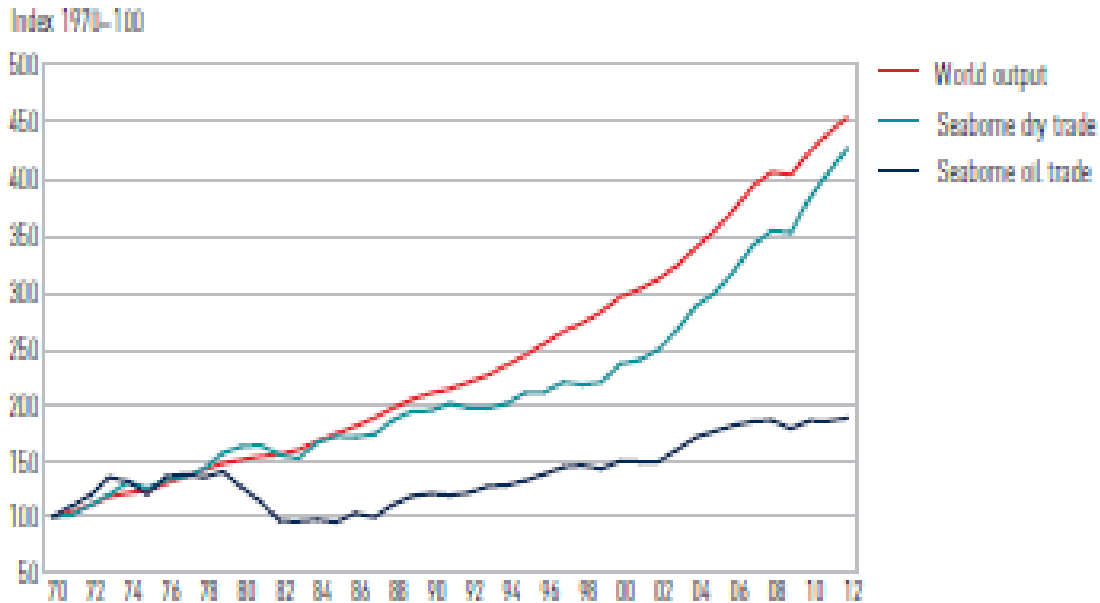
## [Recipient]

Address Line 1  
Address Line 2  
Address Line 3  
Address Line 4

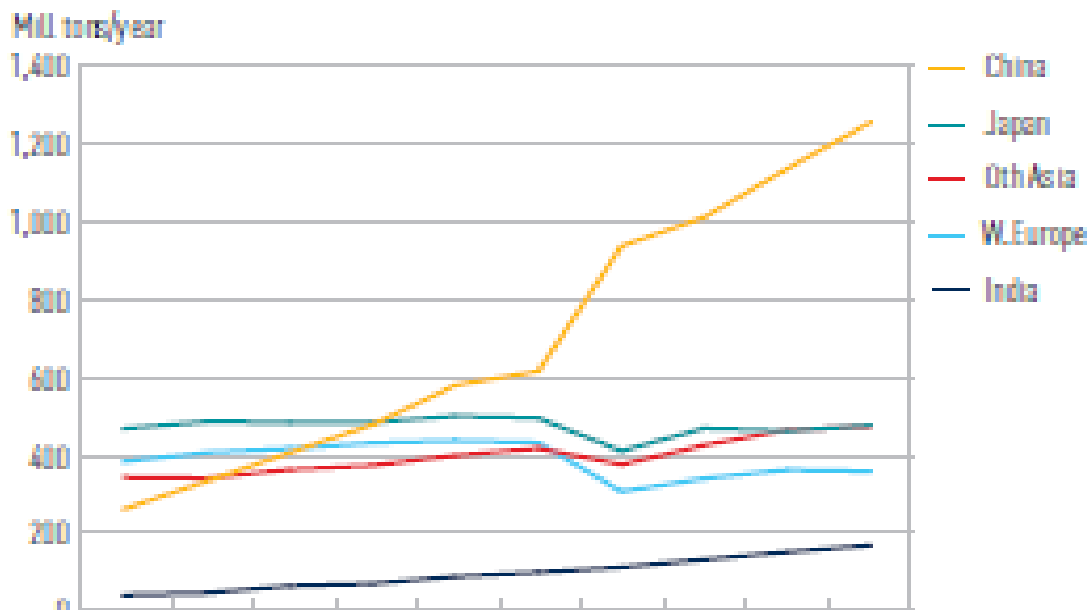


## **Παράρτημα Β**

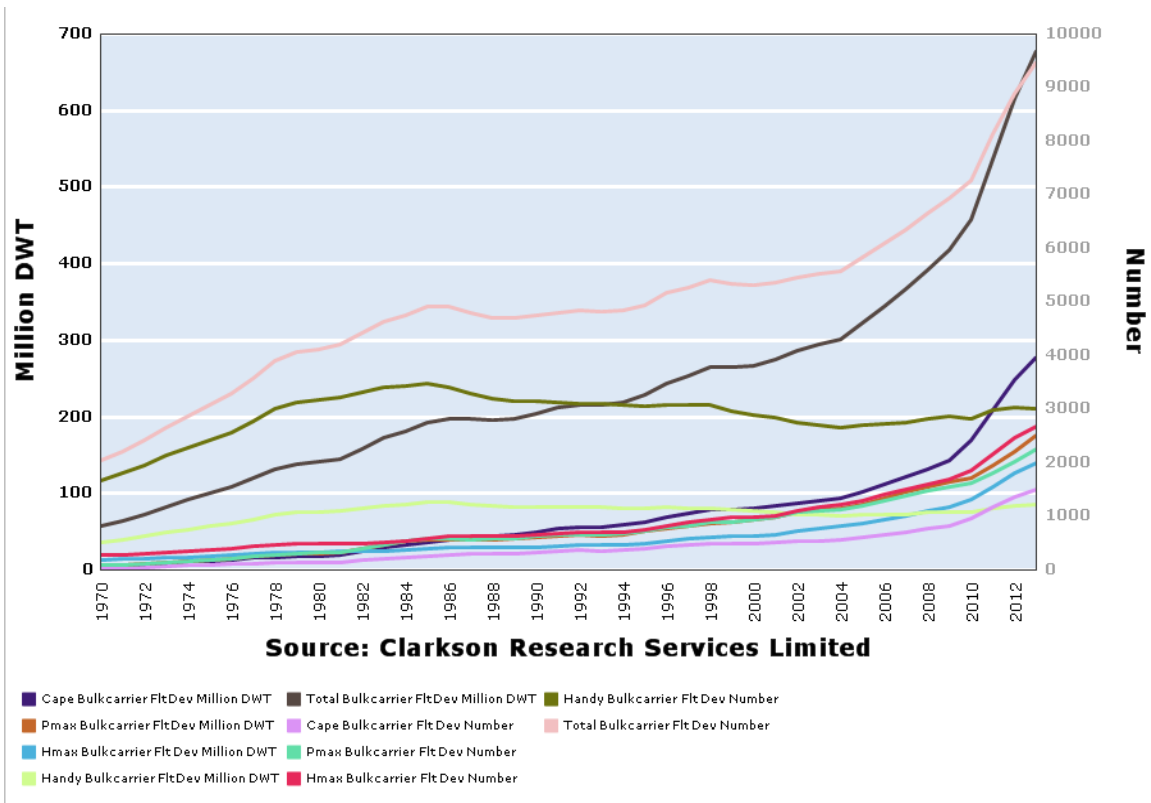
Στο Παράρτημα αυτό παρουσιάζονται ορισμένα βασικά γραφήματα σχετικά με τη ναυλαγορά των φορτηγών πλοίων, το παγκόσμιο θαλάσσιο εμπόριο καθώς και το εναίο μοντέλο της ναυτιλιακής αγοράς.



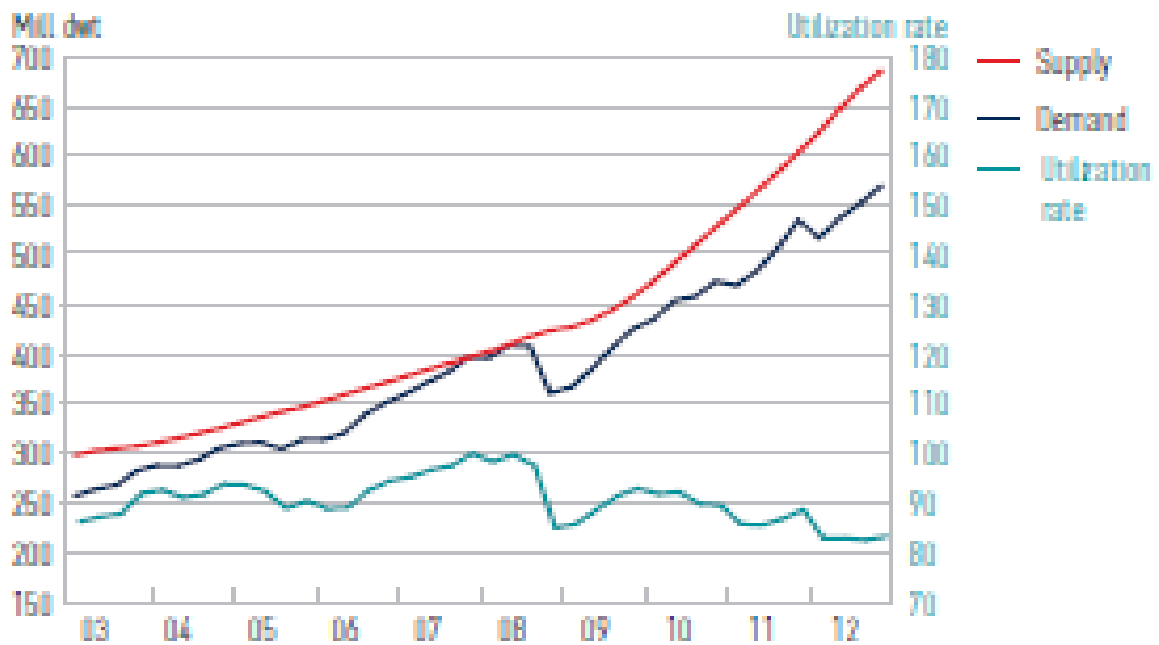
Σχήμα Β.1: Παγκόσμιο θαλάσσιο εμπόριο και οικονομική ανάπτυξη (1970-2012)  
(Πηγή: Platou, 2013)



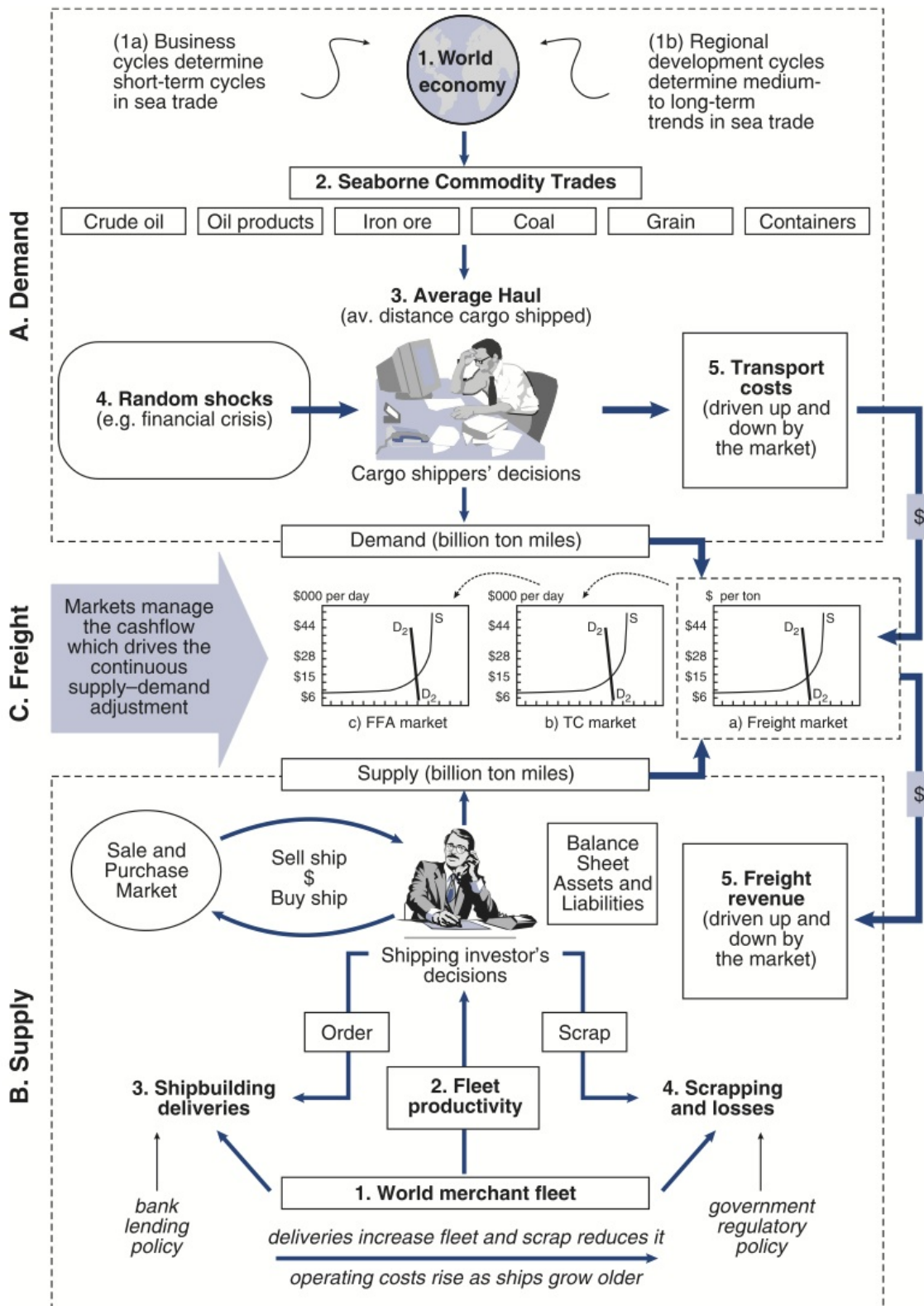
Σχήμα Β.2: Εισαγωγές ξηρού φορτίου ανά χώρα-περιοχή (2003-2012)  
(Πηγή: Platou, 2013)



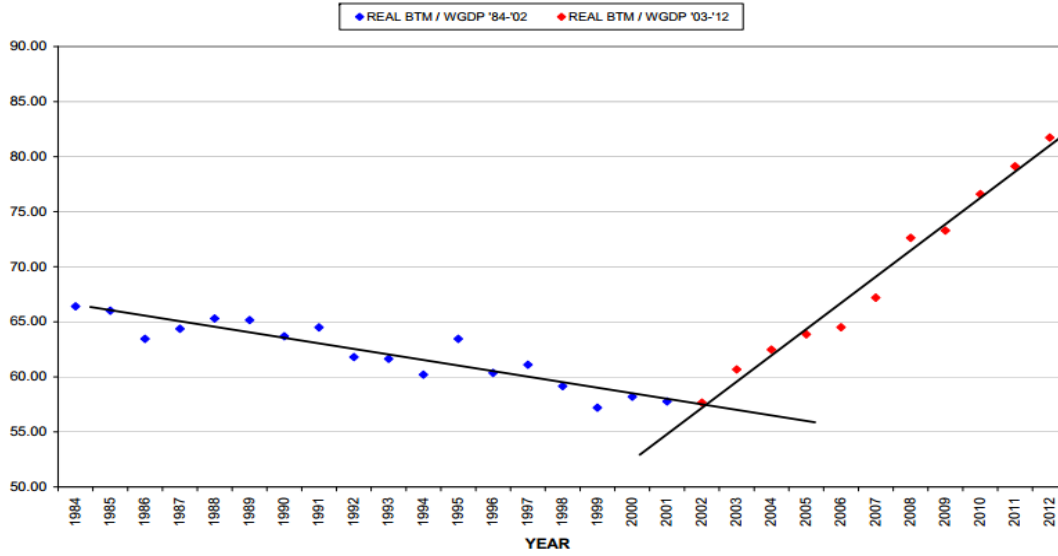
Σχήμα Β.3: Ανάπτυξη στόλου bulk carriers(1970-2012) ανά κατηγορία μεγέθους (Πηγή: Clarksons, 2013)



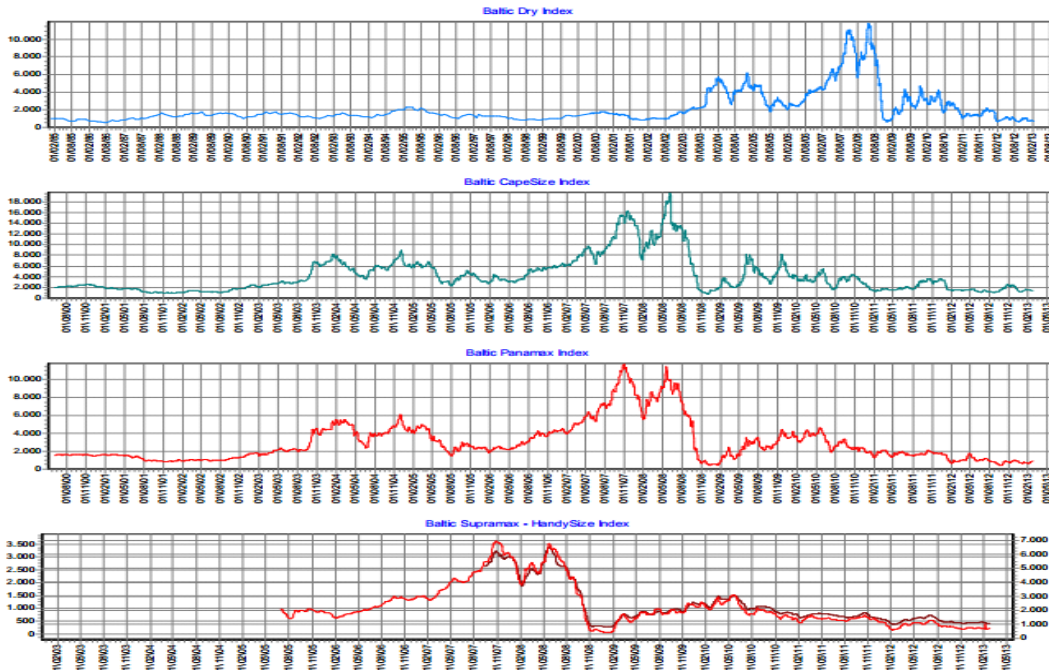
Σχήμα Β.4: Προσφορά, ζήτηση και αξιοποίηση στόλου bulk carriers (2003-2012) (Πηγή: Platou, 2013)



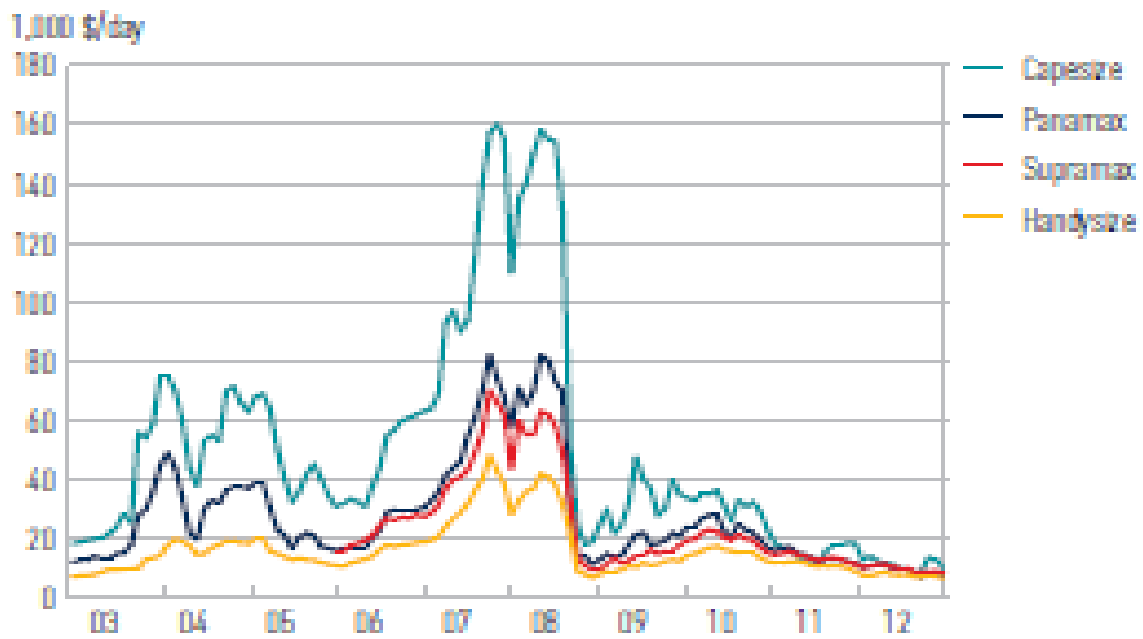
Σχήμα Β.5: Ενιαίο μοντέλο ναυτιλιακής αγοράς  
(Πηγή: Stopford M, 2008)



Σχήμα Β.6: Τονομία ξηρού φορτίου βάσει του παγκόσμιου ΑΕΠ (1983-2012)  
(Πηγή: Drewry, 2012)



Σχήμα Β.7: BDI, BCI, BPI, BSI  
(Πηγή: The Baltic Exchange)



Σχήμα Β.8: Τιμές χρονοναύλωσης ενός έτους bulk carriers(2003-2012)  
(Πηγή: Platru, 2013)

## **Παράρτημα Γ**

**“CEMENTVOY 2006”**



# BIMCO

## CEMENTVOY 2006

VOYAGE CHARTER PARTY FOR THE  
TRANSPORTATION OF BULK CEMENT

### PART I

1. <b>Shipbroker</b>		2. <b>Place and date of Contract</b>	
3. <b>Owners/Place of Business</b> (full name, postal address and contact details) (Preamble)		4. <b>Charterers/Place of Business</b> (full name, postal address and contact details) (Preamble and Cl. 11)	
<b>VESSEL AND CARGO</b>			
5. <b>Vessel's name</b> (Preamble)		6. <b>Vessel type</b> (state either Conventional Bulk Carrier (Annex A) or Specialised Cement Carrier (Annex B))	
7. <b>Cargo</b> (description of cargo and quantity; also state margin in Owners' favour) (Preamble)		8. <b>Loading port or place</b> (Preamble)	9. <b>Discharging port or place</b> (Preamble)
<b>LOADING PROVISIONS</b>			
10. <b>Laydays date</b> (Cl. 2)		11. <b>Cancelling date</b> (Cl. 3)	
12. <b>Advance notices</b> (loading) (state number of days prior ETA) (Cl. 4(a))		13. <b>Cargo Intake/Stowage Plan Declaration</b> (state number of days prior arrival) (Cl. 4(d))	
14. <b>Notice of Readiness</b> (loading) (state 5(a) or 5(b)) (Cl. 5)	15. <b>Office hours</b> (loading) (state office hours if different from Cl. 5(b))	16. <b>Demurrage rate</b> (loading) (Cl. 16(a))	17. <b>Despatch money</b> (loading) (Cl. 16(a)) (state "yes" or "no" as applicable)
18. <b>Method of Loading</b> (Cl. 1 and Cl. 8) (i) Method (state 8(a), 8(b)(i), 8(b)(ii), 8(b)(iii), 8(c)(i) or 8(c)(ii)) _____ (ii) If 8(b)(ii) or (iii) agreed, also state number of centre line holes and diameter (in mm) _____ (iii) If 8(c)(ii) agreed, also state maximum number of crane hours per day _____		19. <b>Loading rate</b> (Cl. 8, 9 and 41) (i) state 9(a) or 9(b) (ii) state rate (metric tons)	
<b>DISCHARGING PROVISIONS</b>			
20. <b>Advance notices</b> (discharging) (Cl. 11)			



(continued)

**CEMENTVOY 2006**  
**VOYAGE CHARTER PARTY FOR THE TRANSPORTATION OF BULK CEMENT** **PART I**

21. <b>Notice of Readiness</b> (Cl. 12) (discharging) (state 12(a) or 12(b))	22. <b>Office hours</b> (discharging) (Cl. 12) (state office hours if different from Cl. 12)	23. <b>Demurrage rate</b> (discharging) (Cl. 16(b))	24. <b>Despatch money</b> (discharging) (Cl. 16(b)) (state "yes" or "no" as applicable)
25. <b>Method of Discharging</b> (Cl. 14) (i) Method (state 14(a), 14(b)(i) or 14(b)(ii)) (ii) If 14(b)(ii) agreed, also state maximum crane hours per day		26. <b>Discharging rate/take away rate</b> (Cl. 13, 14, 41, 44 and 45) (i) state 13(a) or 13(b) (ii) state rate (metric tons)	
<b>FREIGHT PROVISIONS</b>			
27. <b>Freight rate</b> (Cl. 25)	28. <b>Freight payment</b> (Cl. 25) (i) state currency (ii) state method of payment (iii) state beneficiary, bank account and payment instructions		
29. <b>Taxes on freight</b> (state by whom payable) (Cl. 26)			
<b>GENERAL PROVISIONS</b>			
30. <b>General average</b> (state place) (Cl. 32(c))	31. <b>Agency</b> (Cl. 11 and Cl. 36) (i) state name and full contact details of agents at port(s) of loading		
32. <b>Brokerage commission and to whom payable</b> (Cl. 38)	(ii) state name and full contact details of agents at port(s) of discharging		
33. <b>Dispute Resolution</b> (state 39(a), 39(b) or 39(c); if 39(c) place of arbitration <u>must</u> be stated) (Cl. 39)			
34. <b>Additional clauses, if any agreed</b>			

It is mutually agreed that this Charter Party shall be performed subject to the conditions contained in the Charter Party consisting of PART I including additional clauses, if any agreed and stated in Box 34 and PART II, and PART III if applicable, as well as Annexes "A" (Conventional Bulk Carriers), "B" (Specialised Cement Carriers) and "C" (Terminals). In the event of a conflict of conditions, the provisions of PART I and any additional clauses as well as Annexes "A", "B" and "C" shall prevail over those of PART II, and PART III if applicable, to the extent of such conflict but no further.

<b>Signature</b> (Owners)	<b>Signature</b> (Charterers)
---------------------------	-------------------------------

**PART II**  
**Conventional Bulk Carriers**

**Preamble**

It is agreed between the party mentioned in Box 3 as Owners of the Vessel named in Box 5 (hereinafter referred to as "the Owners") and the party mentioned in Box 4 as Charterers (hereinafter referred to as "the Charterers") that:

The Vessel shall, as soon as her prior commitments have been completed, proceed to the loading port or place stated in Box 8 or so near thereto as she may safely get and there load alongside the berth as nominated or allocated by the Charterers, where she can lie always safely afloat, a full and complete cargo as described in Box 7 which the Charterers bind themselves to ship, and being so loaded the Vessel shall with all reasonable despatch proceed to the discharging port or place stated in Box 9 as ordered on signing Bills of Lading or so near thereto as she may safely get, and there deliver the cargo alongside the berth as nominated or allocated by the Charterers, where she can lie always safely afloat.

**VESSEL**

**1. Vessel**

(a) The Owners shall exercise due diligence:

(i) before and at the beginning of the loaded voyage to make the Vessel seaworthy and in every way fit for the voyage and in the trade for which the Vessel is employed;

(ii) throughout the currency of this Charter Party to ensure that the Vessel and her Master and crew comply with all safety, health and other applicable laws and regulations of the Vessel's Flag State and of the places where she trades necessary to secure the safe and unhindered loading of the cargo, performance of the voyage and discharging of the cargo.

(b) The Vessel shall be:

(i) classed as stated in Appendix A or B and the Owners warrant that this class shall be maintained throughout the currency of this Charter Party;

(ii) fully insured in respect of loss of or damage to the cargo by a Protection and Indemnity Club or liability underwriter as stated in Appendix A or B and the Owners shall provide, on request, evidence of such insurance;

(iii) insured for Hull and Machinery and basic War Risks purposes.

(iv) suitable for loading of the cargo in accordance with Clause 8 (Loading Methods and Costs) or Clause 43 (Loading) and capable of receiving the cargo at the rate (if any) specified in Box 19 and suitable for discharge in accordance with Clause 14 (Discharging Methods and Costs) or Clause 44 (Self-Discharge) at the rate (if any) specified in Box 26;

(v) equipped to meet the technical requirements if and as specified in Appendix A or B.

**LAYDAYS DATE/CANCELLING DATE, etc.**

**2. Laydays Date etc.**

Laydays shall not commence before the date stated in Box 10. However, notice of readiness may be tendered before that date and notice time shall run forthwith.

**3. Cancelling Date**

(a) Should the Vessel not have tendered notice of readiness to load in accordance with Clause 5 (Notice of Readiness to Load and Counting of Laytime), by the cancelling date agreed in Box 11, the Charterers shall

have the option of cancelling this Charter Party.  
(b) Should Owners anticipate that, despite the exercise of due diligence, the Vessel will not be ready to load by the cancelling date, they shall notify the Charterers thereof without delay, stating the probable date of the Vessel's readiness to load and asking whether the Charterers will exercise their option of cancelling the Charter Party, or agree to a new cancelling date. The Charterers' option shall be declared within 2 working days of receipt of such notice. If the Charterers do not then exercise their option of cancelling, the second day after the new date of readiness indicated in the Owners' notice shall be regarded as the new cancelling date.

**LOADING**

**4. Advance Notices**

The Owners shall give the Charterers and their agents at the loading port (as per Boxes 4 and 31 (i) respectively) the following notices and information:

(a) the number of day's notice of Estimated Time of Arrival ("ETA") as per Box 12;

(b) 7 days' notice of ETA together with approximate quantity of cargo required;

(c) 5/3/2/1 days notice of ETA; and

(d) the Master shall declare the quantity of cargo and a stowage plan in accordance with Clause 7 (Utilization of Holds and Hatches) as soon as practically possible but no later than the number of days stated in Box 13 prior to the arrival at the loading port.

**5. Notice of Readiness to Load and Counting of Laytime**

Notice of readiness shall not be tendered until the Vessel is alongside the berth and in all respects ready to load. However, should the berth be occupied or should the Charterers or shippers prevent the Vessel from proceeding to the berth after her arrival at or off the port, notice of readiness may be tendered on arrival at or off the port, whether in berth or not, whether in port or not, whether in Free Pratique or not, and whether in Customs Clearance or not. Actual time lost in obtaining Free Pratique or Customs Clearance shall not count as laytime.

(a) \*Notice of readiness may be tendered at any time of the day, night, unless otherwise agreed and stated in Box 14, Sundays (or local equivalent) and holidays included ("SHINC").

(b) \*Notice of readiness may be tendered between 07.00 - 18.00 hours unless otherwise agreed and stated in Box 15, Sundays (or local equivalent) and holidays excluded ("SHEX").

Laytime shall commence 6 hours after such notice has been tendered.

Time used in shifting from waiting place to the loading berth shall not count as laytime. Time used before commencement of laytime shall count as half time.

Laytime shall not count when the loading of cargo into the Vessel under this Charter Party is prevented by adverse weather conditions.

\* Note: (a) and (b) are alternatives; indicate alternative agreed in Box 14. If no alternative is stated in Box 14 then sub-clause (a) shall apply.

**6. Cleanliness of Vessel**

At loading port before tendering notice of readiness, the Owners and the Master shall ensure that the Vessel's holds are clean and dry and in all respects suitable to

**PART II**  
**Conventional Bulk Carriers**

receive the cargo.	125		
If, after tendering notice of readiness, the Vessel is nevertheless found by the Charterers' Surveyor not to be clean and dry, the time from the Vessel being found not to be clean and dry until she is in fact clean and dry shall not count as laytime or, if the Vessel is already on demurrage, as time on demurrage. The Owners shall be responsible for unavoidable standby charges for trucks, railcars, barges and gangs incurred directly due to the resulting delay in loading.	126 127 128 129 130 131 132 133 134		
If, in the Owners' opinion, acceptance of the holds is unreasonably withheld, the parties shall appoint jointly an independent Surveyor whose decision shall be final.	135 136 137 138		
<b>(a)</b> If the independent Surveyor considers that the holds are insufficiently clean and dry to receive the cargo, then they shall be further cleaned and dried at the Owners' expense and laytime shall cease to count from the time she is rejected by the Charterers' Surveyor until she is accepted by the independent Surveyor whose fees and expenses shall be paid by the Owners.	139 140 141 142 143 144 145		
<b>(b)</b> If the independent Surveyor considers that the holds are sufficiently clean and dry to receive the cargo, his fees and expenses shall be borne by the Charterers and time to count as laytime.	146 147 148 149		
<b>7. Utilization of Holds and Hatches</b>	150		
If requested by the Charterers, the Owners shall distribute the cargo in the Vessel's holds utilizing the smallest possible number of holds but always subject to the Master's approval and only to the extent of the Vessel's trim and seaworthiness and the declared cargo quantity.	151 152 153 154 155 156		
<b>8. Loading Methods and Costs</b>	157		
The Charterers shall ensure that when they load and spout-trim the Vessel, it shall be done in accordance with the Master's instructions. The Vessel shall be loaded using the method stated in Box 18 and further described below:	158 159 160 161 162		
<b>(a) *By Shore Equipment through open hatches.</b>	163		
– The Charterers shall load through open hatches and shall have the liberty of demanding that such hatches be opened only sufficiently to allow entry of the loading spout, but only to the extent made possible by the design of hatches. If the Charterers consider it necessary they shall provide tarpaulins or covers to be laid to cover the remainder of the opening, free of expense to the Owners and affixed in the Charterers' time.	164 165 166 167 168 169 170 171 172		
<b>(b) By Shore Equipment through holes in hatch covers.</b>	173 174		
<b>(i) *Using existing holes</b> - The Charterers shall make use of existing holes in each hatch cover for the introduction of loading equipment and for the escape of trapped air. The Owners warrant that the hatch cover of each hold into which cargo is to be loaded is fitted with the number and dimension (in mm) of holes as stated in Appendix A.	175 176 177 178 179 180 181		
<b>(ii) *Charterers cutting new holes</b> - The Charterers shall cut the necessary number of holes in each hatch cover of the dimension (in mm) stated in Box 18(ii).	182 183 184 185		
All costs, risks and liabilities connected with the cutting, closing, welding or bolting of such holes, which shall be done under the supervision of a surveyor appointed by the Vessel's Classification Society, shall be borne by the Charterers and time	186 187 188 189 190		
		shall count during such operations.	191
		<b>(iii) *Owners cutting new holes</b> – The Owners shall cut the necessary number of holes in each hatch cover of the dimension (in mm) stated in Box 18(ii).	192 193 194
		All costs, risks and liabilities connected with the cutting, closing, welding or bolting of such holes, which shall be done under the supervision of a surveyor appointed by the Vessel's Classification Society, shall be borne by the Owners and time shall not count during such operations.	195 196 197 198 199 200
		<b>(c) By the Vessel's own cranes and grabs operated by:</b>	201
		<b>(i) *Charterers' crane operators</b> - The cargo shall be loaded into the Vessel's holds free of risk, liability and expense to the Owners by the Vessel's cranes and grabs, which shall be provided free of expense to the Charterers, at the rate as stated in Box 19(ii). In case of time lost due to breakdown or deficiency of the Vessel's gear or any other causes under the control of the Owners, the time so lost – pro rata the total number of cranes/grabs required at that time for the loading of cargo under this Charter Party - shall be added to the laytime allowed for loading.	202 203 204 205 206 207 208 209 210 211 212 213
		<b>(ii) *Owners' crane operators</b> - The cargo shall be loaded into the Vessel's holds, at the Owners' risk, liability and expense, by the Vessel's cranes and grabs. The Owners shall provide the necessary crane operators for the loading of the Vessel for every shift required by the Charterers, subject to the maximum of crane hours per day as stated in Box 18(iii). The Charterers shall provide cargo to the Vessel's equipment at a rate equivalent to the loading rate stated in Box 19(ii) on the basis of which laytime allowed shall be calculated. However, if the Vessel is unable to achieve the loading rate stated in Box 19(ii) due to any reason under the Owners' control, such time lost shall not count as laytime or time on demurrage.	214 215 216 217 218 219 220 221 222 223 224 225 226 227 228
		<i>* Note: (a), (b)(i), (b)(ii), (b)(iii), (c)(i), and (c)(ii) are alternatives; indicate alternative agreed in Box 18(i). If no alternative is stated in Box 18(i) then Clause 8(a) shall apply.</i>	229 230 231 232
		<b>9. Rate of Loading</b>	233
		<b>(a)</b> *The cargo shall be loaded at the rate (in metric tons) as stated in Box 19(ii) per day of 24 consecutive hours, SHINC.	234 235 236
		<b>(b)</b> *The cargo shall be loaded at the rate (in metric tons) as stated in Box 19(ii) per day of 24 consecutive hours, SHEX, unless used, in which event half time used shall count.	237 238 239 240
		<i>* Note: (a) and (b) are alternatives: Indicate alternative agreed in Box 19(i). If no alternative is stated in Box 19(i) then Sub-clause (a) shall apply.</i>	241 242 243
		<b>10. Risk, Liability and Expense of Loading and Trimming</b>	244
		Unless otherwise stated in Clause 8 (Loading Methods and Costs), the cargo shall be loaded in accordance with applicable environmental regulations and spout-trimmed into the Vessel's holds, free of risk, liability and expense to the Owners.	245 246 247 248 249 250
		<b>DISCHARGING</b>	
		<b>11. Advance Notices</b>	251
		On sailing from the loading port the Owners/Master shall give the Charterers and the agents at the discharging	252 253

**PART II**  
**Conventional Bulk Carriers**

port (as per Boxes 4 and 31(ii) respectively) the following information:	254	255	shall be provided free of expense to the Charterers.	319
(a) the date of departure;	256		In case of time lost due to breakdown or deficiency of the Vessel's gear or any other causes under the control of the Owners, the time so lost - pro rata the total number of cranes/grabs required at that time for the discharging of cargo under this Charter Party - shall be added to the laytime allowed for discharging.	320
(b) the bill of lading quantity;	257			321
(c) the number of holds utilized; and	258			322
(d) the Vessel's ETA at the discharging port.	259			323
Thereafter the Owners/Master shall give the Charterers and discharging port agents the notices of ETA as per Box 20.	260			324
	261			325
	262			326
<b>12. Notice of Readiness to Discharge and Counting of Laytime</b>	263		(ii) * Owners' crane operators - The cargo shall be discharged from the Vessel's holds at the Owners' risk, liability and expense by the Vessel's cranes and grabs. It is understood that the Owners shall provide the necessary crane operators for the discharging of the Vessel for every shift required by the Charterers, subject to the maximum of crane hours per day as stated in Box 25(ii). The Charterers shall receive the cargo from the Vessel's equipment at the take-away rate stated in Box 26(ii) on the basis of which laytime allowed shall be calculated. However, if the Vessel is unable to achieve a discharging rate equivalent to the take-away rate stated in Box 26 (ii) due to any reason under the Owners' control, such time lost shall not count as laytime or time on demurrage.	327
Notice of readiness shall not be tendered until the Vessel is alongside the berth and in all respects ready to discharge. However, should the berth be occupied or should the Charterers or receivers prevent the Vessel from proceeding to the berth after her arrival at or off the port, notice of readiness may be tendered on arrival at or off the port, whether in berth or not, whether in port or not, whether in Free Pratique or not, and whether Customs cleared or not.	264			328
	265			329
	266			330
	267			331
	268			332
	269			333
	270			334
	271			335
	272			336
	273			337
(a) *Notice of readiness may be tendered at any time of the day, night, unless otherwise agreed and stated in Box 21, SHINC.	274			338
	275			339
	276			340
(b) *Notice of readiness may be tendered between 07.00 - 18.00 hours SHEX unless otherwise stated in Box 22.	277		* Note: (a), (b)(i) and (b)(ii) are alternatives; indicate alternative agreed in Box 25(i). If no alternative is stated in Box 25(i) then Clause 14(a) shall apply.	341
	278			342
	279			343
Laytime shall commence 6 hours after such notice has been tendered.	280			344
	281			345
Time used in shifting from the waiting place to the discharging berth shall not count as laytime. Time used before commencement of laytime shall count as half time.	282			346
	283			347
	284			348
	285			349
Actual time lost in obtaining Free Pratique or Customs Clearance shall not count as laytime.	286			350
	287			351
Laytime shall not count when the discharging of cargo from the Vessel is prevented by adverse weather conditions.	288			352
	289			353
	290			354
* Note: (a) and (b) are alternatives; indicate alternative agreed in Box 21. If no alternative is stated in Box 21 then Sub-clause (a) shall apply.	291			355
	292			356
	293			
<b>13. Rate of Discharging</b>	294		<b>15. Cleaning after Discharging</b>	346
(a) *The cargo shall be discharged at the rate (in metric tons) as stated in Box 26 (ii) per day of 24 consecutive hours SHINC.	295		After the Charterers' shore discharging equipment or the Vessel's grabs have removed as much cargo as possible, to facilitate the discharging of the remaining cargo residues, the Charterers shall supply free of risk, liability and expense to the Owners, suitable trimming equipment, including bulldozers, and labour. The discharging will be considered completed and laytime shall cease when the Vessel has been shovel cleaned and all the Charterers' equipment has been returned to the shore.	347
	296			348
	297			349
(b) *The cargo shall be discharged at the rate (in metric tons) as stated in Box 26 (ii) per days of 24 consecutive hours SHEX, unless used, in which event half time used shall count.	298			350
	299			351
	300			352
	301			353
* Note: (a) and (b) are alternatives; indicate alternative agreed in Box 26(i). If no alternative is stated in Box 26(i) then Sub-clause (a) shall apply.	302			354
	303			355
	304			356
<b>14. Discharging Methods and Costs</b>	305		<b>LOADING AND DISCHARGING</b>	
The Charterers shall ensure that when they discharge the Vessel, it shall be done in accordance with the Master's instructions.	306			
	307			
	308			
(a) *By shore equipment - The cargo shall be discharged from the Vessel's holds free of risk, liability and expense to the Vessel at the rate (in metric tons) as stated in Box 26(ii).	309			
	310			
	311			
	312			
(b) By the Vessel's own cranes and grabs operated by:	313			
	314			
(i) *Charterers' crane operators - The cargo shall be discharged and taken away from the Vessel's holds free of risk, liability and expense to the Vessel by the Vessel's cranes and grabs which	315			
	316			
	317			
	318			
			<b>16. Demurrage and Despatch Money</b>	357
			(a) Loading	358
			Demurrage shall be paid by the Charterers at the rate stated in Box 16 per day or pro rata for any part of a day the Vessel is detained beyond the laytime allowed for loading.	359
				360
			If the Vessel has been on demurrage for 15 days or more and no cargo has been loaded, the Owners shall have the option of cancelling this Charter Party. If the Owners exercise such option the Charterers shall pay the Owners the demurrage accrued before cancellation and no other claim against the Charterers shall be prejudiced thereby.	361
				362
				363
				364
				365
				366
				367
				368
				369
				370
				371
				372
				373
				374
				375
				376
				377
				378
				379
				380
				381
				382
				383
				384
				385
				386
				387
				388
				389
				390
				391
				392
				393
				394
				395
				396
				397
				398
				399
				400
				401
				402
				403
				404
				405
				406
				407
				408
				409
				410
				411
				412
				413
				414
				415
				416
				417
				418
				419
				420
				421
				422
				423
				424
				425
				426
				427
				428
				429
				430
				431
				432
				433
				434
				435
				436
				437
				438
				439
				440
				441
				442
				443
				444
				445
				446
				447
				448
				449
				450
				451
				452
				453
				454
				455
				456
				457
				458
				459
				460
				461
				462
				463
				464
				465
				466
				467
				468
				469
				470
				471
				472
				473
				474
				475
				476
				477
				478
				479
				480
				481
				482
				483
				484
				485
				486
				487
				488
				489
				490
				491
				492
				493
				494
				495
				496
				497
				498
				499
				500



**PART II**  
**Conventional Bulk Carriers**

and shall be paid promptly on receipt of the Owners' invoice.	383	<b>23. Stevedore Damage*</b>	445
Should the Charterers dispute any part of the demurrage claim they shall present promptly their reasons therefor.	384	(a) The Charterers shall be responsible for damage (beyond ordinary wear and tear) to any part of the Vessel caused by Stevedores at both ends. Such damage, as soon as apparent, shall be notified immediately by the Master to the Charterers or their port agents and to their Stevedores. The Owners/Master shall endeavour to obtain the Stevedores' written acknowledgment of the damage caused.	446 447 448 449 450 451 452 453
The disputed part of the demurrage, if any, shall be discussed and settled soonest thereafter.	385	(b) Stevedore damage affecting seaworthiness or the proper working of the Vessel and/or her equipment shall be repaired without delay before the Vessel sails from the port where such damage was caused and shall be paid for by the Charterers. Other repairs shall be done before the completion of the voyage where practicable, or otherwise at a place mutually agreed between the parties. All costs of such repairs shall also be for the Charterers' account and any time lost shall be for the account of and shall be paid to the Owners by the Charterers at the demurrage rate.	454 455 456 457 458 459 460 461 462 463 464
Despatch Money shall be paid promptly on receipt of the Charterers' invoice.	386	<i>* Note: If option 8(c)(ii) and/or 14(b)(ii) have been selected then this Clause shall not apply to the loading and/or discharging operation as the case may be.</i>	465 466 467
(d) Time Bar	387		
Demurrage and despatch claims, if any, shall be presented not later than 90 days after completion of discharge with available supporting documents. Any claim received later than 90 days after completion shall be considered null and void by both parties.	388		
<i>* Note: Optional, only applicable if agreed and stated in Box 17 and/or Box 24.</i>	389		
	390		
<b>17. Warping</b>	391		
To facilitate the loading or discharging operation, the Vessel shall be moved alongside the loading/discharging berth as reasonably required at Owners' risk and expense, but time so used shall count as laytime. Linesmen for warping shall always be for the Charterers' account if compulsory according to local regulations.	392		
	393		
	394		
	395		
	396		
	397		
	398		
	399		
<b>18. Vacating Berth</b>	400	<b>24. Owners' Liability for Damage</b>	468
Subject to weather and navigation conditions and Port Authorities' instructions, the Vessel shall make the best endeavours to leave the loading/discharging berth as soon as reasonably possible after the loading/discharging operation has been completed.	401	Save to the extent otherwise in this Charter Party expressly provided, the Owners shall be responsible for damage (beyond ordinary wear and tear) caused by the Vessel or her equipment whilst operated by the Vessel's crew to the loading or discharging berth(s) or to barges, if any, used for cargo operations, as well as damage caused to the Charterers' loading/discharging appliances, provided always that written notice of such damage is given to the Master at the time of occurrence. Time lost as a result of such damage shall not count as laytime but only to the extent that cargo operations are prevented or delayed thereby.	469 470 471 472 473 474 475 476 477 478 479 480
	402		
	403		
	404		
	405		
	406		
	407		
	408		
	409		
	410		
	411		
	412		
<b>19. Draft Survey</b>	413		
The weight of cargo taken on board shall be determined for bill of lading purposes by draft survey at the loading port.	414		
	415		
	416		
<b>20. Opening and Closing of Hatches</b>	417		
The Vessel's hatches shall be opened and closed by the crew in accordance with the Charterers' request, at the Owners' expense unless local regulations prohibit the crew from doing such work, in which case the Charterers shall employ shore labour at their expense.	418		
	419		
	420		
	421		
	422		
<b>21. Ballasting, etc.</b>	423		
At the loading/discharging berth the Master shall not take on board or pump out ballast or switch oil from tank to tank, affect trim and/or draft without advising the Charterers. The Master shall co-operate at all times with the Charterers' reasonable requests regarding ballasting and/or trimming.	424		
	425		
	426		
	427		
	428		
	429		
<b>22. Handling of Equipment on Board</b>	430		
The Vessel's cranes, if any, shall within their Safe Working Load lift on board and ashore the Charterers' equipment including any anti-pollution equipment and including any mechanical shovel/front-end loader free of expense to the Charterers but at the Charterers' risk and in their time. If required by the Charterers and if permitted by Port Authorities and union regulations, the Vessel's crew shall assist in erecting and dismantling any special equipment on board required for the loading or discharging operation, but such equipment shall always be erected, operated, maintained and dismantled at the risk, liability and expense of the Charterers and in their time. Any damage caused to the Vessel or her crew shall be for the Charterers' account.	431		
	432		
	433		
	434		
	435		
	436		
	437		
	438		
	439		
	440		
	441		
	442		
	443		
	444		
	445		
	446		
	447		
	448		
	449		
	450		
	451		
	452		
	453		
	454		
	455		
	456		
	457		
	458		
	459		
	460		
	461		
	462		
	463		
	464		
	465		
	466		
	467		
	468		
	469		
	470		
	471		
	472		
	473		
	474		
	475		
	476		
	477		
	478		
	479		
	480		
	481		
	482		
	483		
	484		
	485		
	486		
	487		
	488		
	489		
	490		
	491		
	492		
	493		
	494		
	495		
	496		
	497		
	498		
	499		
	500		
	501		
	502		
	503		
	504		
	505		
	506		

**GENERAL**

<b>25. Freight Payment</b>	481
Freight, and deadfreight if any, shall be paid at the rate per metric ton specified in Box 27 and calculated on the Bill of Lading quantity of cargo subject to the provisions of Clause 19 (Draft Survey). Freight, and deadfreight if any, shall be deemed earned on shipment and shall be payable by the Charterers within 3 banking days of signing and release of Bills of Lading, and shall be paid as specified in Box 28, without discount, Vessel and/or cargo lost from any cause whatsoever or not lost.	482 483 484 485 486 487 488 489 490 491
<b>26. Dues, Taxes and Charges</b>	492
(a) <i>On the Vessel</i> - The Owners shall pay all dues, duties, taxes and other charges customarily levied on the Vessel, howsoever the amount thereof may be assessed.	493 494 495 496
(b) <i>On the cargo</i> - The Charterers shall pay all dues, duties, taxes and charges levied on the cargo at the port of loading/discharging, howsoever the amount thereof may be assessed.	497 498 499 500
(c) <i>On the freight</i> - Taxes levied on the freight shall be paid by the Owners or the Charterers as agreed in Box 29.	501 502 503
<b>27. Bill of Lading</b>	504
Bills of Lading shall be presented and signed by the Master as per the CEMENTVOYBILL 2006 Bill of Lading	505 506

**PART II**  
**Conventional Bulk Carriers**

form, always in accordance with Mate's Receipts and without prejudice to this Charter Party, or by the Agents provided written authority has been given by Owners to the Agents, a copy of which is to be furnished to the Charterers. The Charterers shall indemnify the Owners against all consequences or liabilities that may arise from the signing of bills of lading as presented to the extent that the terms or contents of such bills of lading impose or result in the imposition of more onerous liabilities upon the Owners than those assumed by the Owners under this Charter Party.	507 508 509 510 511 512 513 514 515 516 517	order to enter, remain in or leave any port, place or waters, other than to the extent provided in paragraph (a) hereof. (c) Charterers warrant that the terms of this clause will be incorporated effectively into any bill of lading issued pursuant to this Charter.	572 573 574 575 576 577
<b>28. Lien</b>	518		
The Owners shall have a lien on the cargo and all sub-freights payable in respect of the cargo for freight, deadfreight, demurrage, claims for damages, and for all other amounts due under this Charter Party including costs of recovering same.	519 520 521 522 523		
<b>29. Liberty</b>	524		
The Vessel shall have liberty to sail with or without pilots, to tow or go to the assistance of vessels in distress, to call at any port or place for bunkers, and to deviate for the purpose of saving life or property, or for any other reasonable purpose whatsoever.	525 526 527 528 529		
<b>30. Oil Pollution Charter Party Clause (Non Tankers)</b>	530		
(a) Owners warrant that throughout the currency of this charter they will provide the Vessel with the following certificates: Certificates issued pursuant to Section 1016 (a) of the Oil Pollution Act 1990, and Section 108 (a) of the Comprehensive Environmental Response, Compensation and Liability Act 1980, as amended, in accordance with Part 138 of Coast Guard Regulations 33 CFR, from <i>(indicate the earliest date upon which the Owners may be required to deliver the vessel into the charter)</i> , so long as these can be obtained by the Owners from or by <i>(identify the applicable scheme or schemes)</i> .	531 532 533 534 535 536 537 538 539 540 541 542 543		
(b) Notwithstanding anything whether printed or typed herein to the contrary,	544 545		
(i) save as required for compliance with paragraph (a) hereof, Owners shall not be required to establish or maintain financial security or responsibility in respect of oil or other pollution damage to enable the Vessel lawfully to enter, remain in or leave any port, place, territorial or contiguous waters of any country, state or territory in performance of this charter.	546 547 548 549 550 551 552 553		
(ii) Charterers shall indemnify Owners and hold them harmless in respect of any loss, damage, liability or expense (including but not limited to the costs of any delay incurred by the Vessel as a result of any failure by the Charterers promptly to give alternative voyage orders) whatsoever and howsoever arising which Owners may sustain by reason of any requirement to establish or maintain financial security or responsibility in order to enter, remain in or leave any port, place or waters, other than to the extent provided in paragraph (a) hereof.	554 555 556 557 558 559 560 561 562 563 564 565		
(iii) Owners shall not be liable for any loss, damage, liability or expense whatsoever and howsoever arising which Charterers and/or the holders of any bill of lading issued pursuant to this Charter may sustain by reason of any requirement to establish or maintain financial security or responsibility in	566 567 568 569 570 571		
		<b>31. BIMCO U.S. Customs Advance Notification/AMS Clause for Voyage Charter Parties</b>	578 579
		(a) If the Vessel loads or carries cargo destined for the US or passing through US ports in transit, the Owners shall comply with the current US Customs regulations (19 CFR 4.7) or any subsequent amendments thereto and shall undertake the role of carrier for the purposes of such regulations and shall, in their own name, time and expense:	580 581 582 583 584 585 586
		(i) Have in place a SCAC (Standard Carrier Alpha Code);	587 588
		(ii) Have in place an ICB (International Carrier Bond); and	589 590
		(iii) Submit a cargo declaration by AMS (Automated Manifest System) to the US Customs.	591 592
		(b) The Charterers shall provide all necessary information to the Owners and/or their agents to enable the Owners to submit a timely and accurate cargo declaration.	593 594 595 596
		The Charterers shall assume liability for and shall indemnify, defend and hold harmless the Owners against any loss and/or damage whatsoever (including consequential loss and/or damage) and/or any expenses, fines, penalties and all other claims of whatsoever nature, including but not limited to legal costs, arising from the Charterers' failure to comply with any of the provisions of this sub-clause. Should such failure result in any delay then, notwithstanding any provision in this Charter Party to the contrary, all time used or lost shall count as laytime or, if the Vessel is already on demurrage, time on demurrage.	597 598 599 600 601 602 603 604 605 606 607 608
		(c) The Owners shall assume liability for and shall indemnify, defend and hold harmless the Charterers against any loss and/or damage whatsoever (including consequential loss and/or damage) and any expenses, fines, penalties and all other claims of whatsoever nature, including but not limited to legal costs, arising from the Owners' failure to comply with any of the provisions of sub-clause (a). Should such failure result in any delay then, notwithstanding any provision in this Charter Party to the contrary, all time used or lost shall not count as laytime or, if the Vessel is already on demurrage, time on demurrage.	609 610 611 612 613 614 615 616 617 618 619 620
		(d) The assumption of the role of carrier by the Owners pursuant to this Clause and for the purpose of the US Customs Regulations (19 CFR 4.7) shall be without prejudice to the identity of carrier under any bill of lading, other contract, law or regulation.	621 622 623 624 625
		<b>32. Protective Clauses</b>	626
		The following clauses shall apply to all Bills of Lading issued under this Charter Party and to this Charter Party:	627 628 629
		(a) <b>BIMCO General Clause Paramount</b>	630
		The International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading signed at Brussels on 25 August 1924 ("the Hague Rules") as amended by the Protocol signed at Brussels on 23 February 1968 ("the Hague-Visby Rules") and as enacted in the country of shipment shall apply to this Contract. When the Hague-Visby Rules are not enacted	631 632 633 634 635 636 637

**PART II**  
**Conventional Bulk Carriers**

in the country of shipment, the corresponding legislation	638	goods and any salvage and special charges thereon	706
of the country of destination shall apply, irrespective of	639	shall, if required, be made by the goods, shippers,	707
whether such legislation may only regulate outbound	640	consignees or owners of the goods to the Owners before	708
shipments.	641	delivery.”	709
When there is no enactment of the Hague-Visby Rules	642	<b>(d) War Risks (Voywar 2004)</b>	710
in either the country of shipment or in the country of	643	(i) For the purpose of this Clause, the words:	711
destination, the Hague-Visby Rules shall apply to this	644	1. “Owners” shall include the shipowners, bareboat	712
Contract save where the Hague Rules as enacted in	645	charterers, disponent owners, managers or other	713
the country of shipment or if no such enactment is in	646	operators who are charged with the management	714
place, the Hague Rules as enacted in the country of	647	of the Vessel, and the Master; and	715
destination, compulsorily applicable to shipments, in	648	2. “War Risks” shall include any actual, threatened	716
which case the provisions of such Rules shall apply.	649	or reported:	717
The Protocol signed at Brussels on 21 December	650	War; act of war; civil war; hostilities; revolution;	718
1979 (“the SDR Protocol 1979”) shall apply where the	651	rebellion; civil commotion; warlike operations;	719
Hague-Visby Rules apply, whether mandatorily or by	652	laying of mines; acts of piracy; acts of terrorists;	720
this Contract.	653	acts of hostility or malicious damage; blockades	721
The Carrier shall in no case be responsible for loss	654	(whether imposed against all vessels or imposed	722
of or damage to cargo arising prior to loading, after	655	selectively against vessels of certain flags or	723
discharging, or while the cargo is in the charge of	656	ownership, or against certain cargoes or crews	724
another carrier, or with respect to deck cargo and live	657	or otherwise howsoever); by any person, body,	725
animals.	658	terrorist or political group, or the Government of	726
<b>(b) Both-to-Blame Collision Clause</b>	659	any state whatsoever, which, in the reasonable	727
If the liability for any collision in which the Vessel is	660	judgement of the Master and/or the Owners, may	728
involved while performing this Contract falls to be	661	be dangerous or are likely to be or to become	729
determined in accordance with the laws of the United	662	dangerous to the Vessel, her cargo, crew or other	730
States of America, the following clause shall apply:	663	persons on board the Vessel.	731
“If the Vessel comes into collision with another vessel	664	(ii) If at any time before the Vessel commences	732
as a result of the negligence of the other vessel and	665	loading, it appears that, in the reasonable	733
any act, neglect or default of the Master, mariner, pilot	666	judgement of the Master and/or the Owners,	734
or the servants of the Owners in the navigation or in	667	performance of the Contract of Carriage, or any	735
the management of the Vessel, the owners of the cargo	668	part of it may expose, or is likely to expose, the	736
carried hereunder will indemnify the Owners against all	669	Vessel, her cargo, crew or other persons on board	737
loss or liability to the other or non-carrying vessel or her	670	the Vessel to War Risks, the Owners may give	738
owners in so far as such loss or liability represents the	671	notice to the Charterers cancelling this Contract	739
loss of, or damage to, or any claim whatsoever of the	672	of Carriage, or may refuse to perform such part of	740
owners of the said cargo, paid or payable by the other	673	it as may expose, or may be likely to expose, the	741
or non-carrying vessel, or her owners, to the owners of	674	Vessel, her cargo, crew or other persons on board	742
said cargo and set-off, recouped or recovered by the	675	the Vessel to War Risks; provided always that if	743
other or non-carrying vessel or her owners as part of	676	this Contract of Carriage provides that loading or	744
their claim against the carrying Vessel or Owners.	677	discharging is to take place within a range of ports,	745
The foregoing provisions shall also apply where the	678	and at the port or ports nominated by the Charterers	746
owners, operators or those in charge of any vessel	679	the Vessel, her cargo, crew, or other persons	747
or vessels or objects other than, or in addition to, the	680	onboard the Vessel may be exposed, or may be	748
colliding vessels or objects are at fault in respect of a	681	likely to be exposed, to War Risks, the Owners shall	749
collision or contact.”	682	first require the Charterers to nominate any other	750
<b>(c) General Average and New Jason Clause</b>	683	safe port which lies within the range for loading or	751
General Average shall be adjusted and settled in	684	discharging, and may only cancel this Contract of	752
London unless otherwise agreed and stated in Box 30	685	Carriage if the Charterers shall not have nominated	753
according to the York/Antwerp Rules, 1994.	686	such safe port or ports within 48 hours of receipt of	754
If General Average is to be adjusted in accordance with	687	notice of such requirement.	755
the law and practice of the United States of America,	688	(iii) The Owners shall not be required to continue to	756
the following clause shall apply:	689	load cargo for any voyage, or to sign Bills of Lading	757
“In the event of accident, danger, damage or disaster	690	for any port or place, or to proceed or continue on	758
before or after the commencement of the voyage,	691	any voyage, or on any part thereof, or to proceed	759
resulting from any cause whatsoever, whether due to	692	through any canal or waterway, or to proceed	760
negligence or not, for which, or for the consequence	693	to or remain at any port or place whatsoever,	761
of which, the Owners are not responsible, by statute,	694	where it appears, either after the loading of the	762
contract or otherwise, the goods, shippers, consignees	695	cargo commences, or at any stage of the voyage	763
or owners of the goods shall contribute with the Owners	696	thereafter before the discharge of the cargo is	764
in General Average to the payment of any sacrifices,	697	completed, that, in the reasonable judgement of	765
losses or expenses of a General Average nature that	698	the Master and/or the Owners, the Vessel, her	766
may be made or incurred and shall pay salvage and	699	cargo (or any part thereof), crew or other persons	767
special charges incurred in respect of the goods. If a	700	on board the Vessel (or any one or more of them)	768
salvaging vessel is owned or operated by the Owners,	701	may be, or are likely to be, exposed to War Risks.	769
salvage shall be paid for fully as if the said salvaging	702	If it should so appear, the Owners may by notice	770
vessel or vessels belonged to strangers.	703	request the Charterers to nominate a safe port	771
Such deposit as the Owners, or their agents, may deem	704	for the discharge of the cargo or any part thereof,	772
sufficient to cover the estimated contribution of the	705	and if within 48 hours of the receipt of such notice,	773



**PART II**  
**Conventional Bulk Carriers**

the Charterers shall not have nominated such a port, the Owners may discharge the cargo at any safe port of their choice (including the port of loading) in complete fulfilment of the Contract of Carriage. The Owners shall be entitled to recover from the Charterers the extra expenses of such discharge and, if the discharge takes place at any port other than the loading port, to receive the full freight as though the cargo had been carried to the discharging port and if the extra distance exceeds 100 miles, to additional freight which shall be the same percentage of the freight contracted for as the percentage which the extra distance represents to the distance of the normal and customary route, the Owners having a lien on the cargo for such expenses and freight.	774 775 776 777 778 779 780 781 782 783 784 785 786 787 788 789				
(iv) If at any stage of the voyage after the loading of the cargo commences, it appears that, in the reasonable judgement of the Master and/or the Owners, the Vessel, her cargo, crew or other persons on board the Vessel may be, or are likely to be, exposed to War Risks on any part of the route (including any canal or waterway) which is normally and customarily used in a voyage of the nature contracted for, and there is another longer route to the discharging port, the Owners shall give notice to the Charterers that this route will be taken. In this event the Owners shall be entitled, if the total extra distance exceeds 100 miles, to additional freight which shall be the same percentage of the freight contracted for as the percentage which the extra distance represents to the distance of the normal and customary route.	790 791 792 793 794 795 796 797 798 799 800 801 802 803 804 805 806				
(v) 1. The Owners may effect war risks insurance in respect of the Hull and Machinery of the Vessel and their other interests (including, but not limited to, loss of earnings and detention, the crew and their Protection and Indemnity Risks), and the premiums and/or calls therefor shall be for their account.	807 808 809 810 811 812 813				
2. If the Underwriters of such insurance should require payment of premiums and/or calls because, pursuant to the Charterers' orders, or in order to fulfil the Owners' obligation under this Contract, the Vessel is within, or is due to enter and remain within, or pass through any area or areas which are specified by such Underwriters as being subject to additional premiums because of War Risks, then the actual premiums and/or calls paid shall be reimbursed by the Charterers to the Owners within 14 days after receipt of the Owners' invoice. If the Vessel discharges all of her cargo within an area subject to additional premiums as herein set forth, the Charterers shall reimburse the Owners for the actual additional premiums paid which may accrue from completion of discharge until the Vessel leaves such area or areas referred to above. The Owners shall leave the area as soon as possible after completion of discharge.	814 815 816 817 818 819 820 821 822 823 824 825 826 827 828 829 830 831 832				
(vi) The Vessel shall have liberty:-	833				
1. to comply with all orders, directions, recommendations or advice as to departure, arrival, routes, sailing in convoy, ports of call, stoppages, destinations, discharge of cargo, delivery or in any way whatsoever which are given by the Government of the Nation under whose flag the Vessel sails, or other Government to whose laws the Owners are subject, or any other Government which so	834 835 836 837 838 839 840 841				
requires, or any body or group acting with the power to compel compliance with their orders or directions;				842 843 844	
2. to comply with the orders, directions or recommendations of any war risks underwriters who have the authority to give the same under the terms of the war risks insurance;				845 846 847 848	
3. to comply with the terms of any resolution of the Security Council of the United Nations, the effective orders of any other Supranational body which has the right to issue and give the same, and with national laws aimed at enforcing the same to which the Owners are subject, and to obey the orders and directions of those who are charged with their enforcement;				849 850 851 852 853 854 855 856	
4. to discharge at any other port any cargo or part thereof which may render the Vessel liable to confiscation as a contraband carrier;				857 858 859	
5. to call at any other port to change the crew or any part thereof or other persons on board the Vessel when there is reason to believe that they may be subject to internment, imprisonment or other sanctions;				860 861 862 863 864	
6. where cargo has not been loaded or has been discharged by the Owners under any provisions of this Clause, to load other cargo for the Owners' own benefit and carry it to any other port or ports whatsoever, whether backwards or forwards or in a contrary direction to the ordinary or customary route.				865 866 867 868 869 870 871	
(vii) If in compliance with any of the provisions of sub-clauses (ii) to (vi) of this Clause anything is done or not done, such shall not be deemed to be a deviation, but shall be considered as due fulfilment of the Contract of Carriage.	807 808 809 810 811 812 813 814 815 816 817 818 819 820 821 822 823 824 825 826 827 828 829 830 831 832			872 873 874 875 876	
<b>33. Force Majeure</b>				877	
Neither party shall be liable for any loss, damage or delay due to any of the following force majeure events and/or conditions to the extent the party invoking force majeure is prevented or hindered from performing any or all of their obligations under this Charter Party, provided they have made all reasonable efforts to avoid, minimize or prevent the effect of such events and/or conditions:				878 879 880 881 882 883 884	
(a) acts of God;				885	
(b) any Government requisition, control, intervention, requirement or interference;				886 887	
(c) any circumstances arising out of war, threatened act of war or warlike operations, acts of terrorism, sabotage or piracy, or the consequences thereof;				888 889 890	
(d) riots, civil commotion, blockades or embargoes;				891	
(e) epidemics;				892	
(f) earthquakes, landslides, floods or other extraordinary weather conditions;				893 894	
(g) fire, accident, explosion except where caused by negligence of the party seeking to invoke force majeure;				895 896 897	
(h) any other similar cause beyond the reasonable control of either party.				898 899	
The party seeking to invoke force majeure shall notify the other party in writing within 2 working days of the occurrence of any such event/condition.				900 901 902	
<b>34. BIMCO Strike Clause</b>				903	
(a) If there is a strike or lock-out affecting or preventing the actual loading of the cargo, or any part of it, when the Vessel is ready to proceed from her last port or at any time during the voyage to the port or ports of loading				904 905 906 907	



**PART II**  
**Conventional Bulk Carriers**

or after her arrival there, the Master or the Owners may	908	notification. If the Charterers fail to nominate such	975
ask the Charterers to declare, that they agree to reckon	909	alternative port, the Vessel may proceed to any	976
the laydays as if there were no strike or lock-out. Unless	910	port(s), whether or not on the customary route for	977
the Charterers have given such declaration in writing	911	the chartered voyage, to complete with cargo for	978
(by telegram, if necessary) within 24 hours, the Owners	912	the Owners' account.	979
shall have the option of cancelling this Charter Party. If	913	(b) Port of Discharge	980
part cargo has already been loaded, the Owners must	914	(i) If the voyage to the discharging port is impeded	981
proceed with same, (freight payable on loaded quantity	915	by ice, or if on arrival the discharging port is	982
only) having liberty to complete with other cargo on the	916	inaccessible by reason of ice, the Master or	983
way for their own account.	917	Owners shall notify the Charterers thereof. In	984
(b) If there is a strike or lock-out affecting or preventing	918	such case, the Charterers shall have the option	985
the actual discharging of the cargo on or after the	919	of keeping the Vessel waiting until the port is	986
Vessel's arrival at or off port of discharge and same	920	accessible against paying compensation in an	987
has not been settled within 48 hours, the Charterers	921	amount equivalent to the rate of demurrage or	988
shall have the option of keeping the Vessel waiting	922	of ordering the Vessel to a safe and accessible	989
until such strike or lock-out is at an end against paying	923	alternative port.	990
half demurrage after expiration of the time provided	924	If the Charterers fail to make such declaration	991
for discharging until the strike or lock-out terminates	925	within 48 running hours, Sundays and holidays	992
and thereafter full demurrage shall be payable until the	926	included, of the Master or Owners having given	993
completion of discharging, or of ordering the Vessel to	927	notice to the Charterers, the Master may proceed	994
a safe port where she can safely discharge without risk	928	without further notice to the nearest safe and	995
of being detained by strike or lock-out. Such orders to	929	accessible port and there discharge the cargo.	996
be given within 48 hours after the Master or the Owners	930	(ii) If at any discharging port the Master considers that	997
have given notice to the Charterers of the strike or lock-	931	there is a danger of the Vessel being frozen in, and	998
out affecting the discharge. On delivery of the cargo	932	provided that the Master or Owners immediately	999
at such port, all conditions of this Charter Party and	933	notified the Charterers thereof, the Vessel may leave	1000
of the Bill of Lading shall apply and the Vessel shall	934	with cargo remaining on board and proceed to the	1001
receive the same freight as if she had discharged at the	935	nearest safe and ice free place and there await the	1002
original port of destination, except that if the distance	936	Charterers' nomination of a safe and accessible	1003
to the substituted port exceeds 100 nautical miles, the	937	alternative port within 24 running hours, Sundays	1004
freight on the cargo delivered at the substituted port to	938	and holidays excluded, of the Master's or Owners'	1005
be increased in proportion.	939	notification. If the Charterers fail to nominate	1006
(c) Except for the obligations described above, neither	940	such alternative port, the Vessel may proceed to	1007
the Charterers nor the Owners shall be responsible for	941	the nearest safe and accessible port and there	1008
the consequences of any strikes or lockouts preventing	942	discharge the remaining cargo.	1009
or affecting the actual loading or discharging of the	943	(iii) On delivery of the cargo other than at the port(s)	1010
cargo.	944	named in the contract, all conditions of the Bill of	1011
<b>35. BIMCO General Ice Clause for Voyage Charter</b>	945	Lading shall apply and the Vessel shall receive	1012
<b>Parties</b>	946	the same freight as if discharge had been at the	1013
The Vessel shall not be obliged to force ice but, subject	947	original port(s) of destination, except that if the	1014
to the Owners' approval having due regard to its size,	948	distance of the substituted port(s) exceeds 100	1015
construction and class, may follow ice-breakers.	949	nautical miles, the freight on the cargo delivered	1016
(a) Port of Loading	950	at the substituted port(s) shall be increased	1017
(i) If at any time after setting out on the approach	951	proportionately.	1018
voyage the Vessel's passage is impeded by ice,	952	<b>36. Agency</b>	1019
or if on arrival the loading port is inaccessible by	953	At the port(s) of loading the Vessel shall be consigned	1020
reason of ice, the Master or Owners shall notify the	954	to the Agents as stated in Box 31(i) and at the port(s)	1021
Charterers thereof and request them to nominate	955	of discharge to the Agents as stated in Box 31(ii), the	1022
a safe and accessible alternative port.	956	Owners always paying the customary fees.	1023
If the Charterers fail within 48 running hours,	957	<b>37. BIMCO ISPS/MTSA Clause for Voyage Charter</b>	1024
Sundays and holidays included, to make such	958	<b>Parties 2005</b>	1025
nomination or agree to reckon laytime as if the port	959	(a) (i) The Owners shall comply with the requirements	1026
named in the contract were accessible or declare	960	of the International Code for the Security of Ships	1027
that they cancel the Charter Party, the Owners	961	and of Port Facilities and the relevant amendments	1028
shall have the option of cancelling the Charter	962	to Chapter XI of SOLAS (ISPS Code) relating to the	1029
Party. In the event of cancellation by either party,	963	Vessel and "the Company" (as defined by the ISPS	1030
the Charterers shall compensate the Owners for all	964	Code). If trading to or from the United States or	1031
proven loss of earnings under this Charter Party.	965	passing through United States waters, the Owners	1032
(ii) If at any loading port the Master considers that	966	shall also comply with the requirements of the US	1033
there is a danger of the Vessel being frozen in, and	967	Maritime Transportation Security Act 2002 (MTSA)	1034
provided that the Master or Owners immediately	968	relating to the Vessel and the "Owner" (as defined	1035
notify the Charterers thereof, the Vessel may leave	969	by the MTSA).	1036
with cargo loaded on board and proceed to the	970	(ii) Upon request the Owners shall provide the Char-	1037
nearest safe and ice free place and there await the	971	terers with a copy of the relevant International Ship	1038
Charterers' nomination of a safe and accessible	972	Security Certificate (or the Interim International	1039
alternative port within 24 running hours, Sundays	973	Ship Security Certificate) and the full style contact	1040
and holidays excluded, of the Master's or Owners'	974		

**PART II**  
**Conventional Bulk Carriers**

<p>details of the Company Security Officer (CSO). 1041</p> <p>(iii) Loss, damages, expense or delay (excluding 1042 consequential loss, damages, expense or delay) 1043 caused by failure on the part of the Owners 1044 or "the Company"/"Owner" to comply with the 1045 requirements of the ISPS Code/MTSA or this 1046 Clause shall be for the Owners' account, except 1047 as otherwise provided in this Charter Party. 1048</p> <p>(b) (i) The Charterers shall provide the Owners and 1049 the Master with their full style contact details and, 1050 upon request, any other information the Owners 1051 require to comply with the ISPS Code/MTSA. 1052</p> <p>(ii) Loss, damages or expense (excluding consequen- 1053 tial loss, damages or expense) caused by failure 1054 on the part of the Charterers to comply with this 1055 Clause shall be for the Charterers' account, except 1056 as otherwise provided in this Charter Party, and 1057 any delay caused by such failure shall count as 1058 laytime or time on demurrage. 1059</p> <p>(c) Provided that the delay is not caused by the 1060 Owners' failure to comply with their obligations under 1061 the ISPS Code/MTSA, the following shall apply: 1062</p> <p>(i) Notwithstanding anything to the contrary provided 1063 in this Charter Party, the Vessel shall be entitled 1064 to tender Notice of Readiness even if not cleared 1065 due to applicable security regulations or measures 1066 imposed by a port facility or any relevant authority 1067 under the ISPS Code/MTSA. 1068</p> <p>(ii) Any delay resulting from measures imposed by 1069 a port facility or by any relevant authority under 1070 the ISPS Code/MTSA shall count as laytime or 1071 time on demurrage, unless such measures result 1072 solely from the negligence of the Owners, Master 1073 or crew or the previous trading of the Vessel, the 1074 nationality of the crew or the identity of the Owners' 1075 managers. 1076</p> <p>(d) Notwithstanding anything to the contrary provided 1077 in this Charter Party, any costs or expenses whatsoever 1078 solely arising out of or related to security regulations or 1079 measures required by the port facility or any relevant 1080 authority in accordance with the ISPS Code/MTSA 1081 including, but not limited to, security guards, launch 1082 services, vessel escorts, security fees or taxes and 1083 inspections, shall be for the Charterers' account, unless 1084 such costs or expenses result solely from the negligence 1085 of the Owners, Master or crew or the previous trading 1086 of the Vessel, the nationality of the crew or the identity 1087 of the Owners' managers. All measures required by the 1088 Owners to comply with the Ship Security Plan shall be 1089 for the Owners' account. 1090</p> <p>(e) If either party makes any payment which is for the 1091 other party's account according to this Clause, the other 1092 party shall indemnify the paying party. 1093</p> <p><b>38. Brokerage</b> 1094 A brokerage commission at the rate stated in Box 31 1095 on the freight, deadfreight and demurrage earned is 1096 payable by the Owners to the party mentioned in Box 1097 32. 1098</p> <p><b>39. BIMCO Dispute Resolution Clause</b> 1099</p> <p>(a) *This Charter Party shall be governed by and 1100 construed in accordance with English law and any 1101 dispute arising out of or in connection with this 1102 Charter Party shall be referred to arbitration in London 1103 in accordance with the Arbitration Act 1996 or any 1104 statutory modification or re-enactment thereof save to 1105 the extent necessary to give effect to the provisions 1106</p>	<p>of this Clause. The arbitration shall be conducted 1107 in accordance with the London Maritime Arbitrators 1108 Association (LMAA) Terms current at the time when the 1109 arbitration proceedings are commenced. The reference 1110 shall be to three arbitrators. A party wishing to refer a 1111 dispute to arbitration shall appoint its arbitrator and send 1112 notice of such appointment in writing to the other party 1113 requiring the other party to appoint its own arbitrator 1114 within 14 calendar days of that notice and stating that 1115 it will appoint its arbitrator as sole arbitrator unless the 1116 other party appoints its own arbitrator and gives notice 1117 that it has done so within the 14 days specified. If the 1118 other party does not appoint its own arbitrator and give 1119 notice that it has done so within the 14 days specified, 1120 the party referring a dispute to arbitration may, without 1121 the requirement of any further prior notice to the other 1122 party, appoint its arbitrator as sole arbitrator and shall 1123 advise the other party accordingly. The award of a sole 1124 arbitrator shall be binding on both parties as if he had 1125 been appointed by agreement. 1126 Nothing herein shall prevent the parties agreeing 1127 in writing to vary these provisions to provide for the 1128 appointment of a sole arbitrator. 1129 In cases where neither the claim nor any counterclaim 1130 exceeds the sum of US\$50,000 (or such other sum as 1131 the parties may agree) the arbitration shall be conducted 1132 in accordance with the LMAA Small Claims Procedure 1133 current at the time when the arbitration proceedings are 1134 commenced. 1135</p> <p>(b) *This Charter Party shall be governed by and 1136 construed in accordance with Title 9 of the United States 1137 Code and the Maritime Law of the United States and any 1138 dispute arising out of or in connection with this Charter 1139 Party shall be referred to three persons at New York, 1140 one to be appointed by each of the parties hereto, and 1141 the third by the two so chosen; their decision or that of 1142 any two of them shall be final, and for the purposes of 1143 enforcing any award, judgement may be entered on 1144 an award by any court of competent jurisdiction. The 1145 proceedings shall be conducted in accordance with the 1146 rules of the Society of Maritime Arbitrators, Inc. 1147 In cases where neither the claim nor any counterclaim 1148 exceeds the sum of US\$50,000 (or such other sum 1149 as the parties may agree) the arbitration shall be 1150 conducted in accordance with the Shortened Arbitration 1151 Procedure of the Society of Maritime Arbitrators, Inc. 1152 current at the time when the arbitration proceedings 1153 are commenced. 1154</p> <p>(c) *This Charter Party shall be governed by and 1155 construed in accordance with the laws of the place 1156 mutually agreed by the parties and any dispute arising 1157 out of or in connection with this Charter Party shall be 1158 referred to arbitration at a mutually agreed place, subject 1159 to the procedures applicable there. 1160</p> <p>(d) Notwithstanding (a), (b) or (c) above, the parties 1161 may agree at any time to refer to mediation any 1162 difference and/or dispute arising out of or in connection 1163 with this Charter Party. 1164 In the case of a dispute in respect of which arbitration 1165 has been commenced under (a), (b) or (c) above, the 1166 following shall apply:- 1167</p> <p>(i) Either party may at any time and from time to time 1168 elect to refer the dispute or part of the dispute to 1169 mediation by service on the other party of a written 1170 notice (the "Mediation Notice") calling on the other 1171 party to agree to mediation. 1172</p> <p>(ii) The other party shall thereupon within 14 calendar 1173 days of receipt of the Mediation Notice confirm that 1174</p>
---	--

**PART II**  
**Conventional Bulk Carriers**

they agree to mediation, in which case the parties	1175	mediation terms, each party shall bear its own	1201
shall thereafter agree a mediator within a further 14	1176	costs incurred in the mediation and the parties	1202
calendar days, failing which on the application of	1177	shall share equally the mediator's costs and	1203
either party a mediator will be appointed promptly	1178	expenses.	1204
by the Arbitration Tribunal ("the Tribunal") or such	1179	(vii) The mediation process shall be without prejudice	1205
person as the Tribunal may designate for that	1180	and confidential and no information or documents	1206
purpose. The mediation shall be conducted in	1181	disclosed during it shall be revealed to the Tribunal	1207
such place and in accordance with such procedure	1182	except to the extent that they are disclosable under	1208
and on such terms as the parties may agree or, in	1183	the law and procedure governing the arbitration.	1209
the event of disagreement, as may be set by the	1184	(Note: The parties should be aware that the mediation	1210
mediator.	1185	process may not necessarily interrupt time limits.)	1211
(iii) If the other party does not agree to mediate, that	1186	(e) If Box 33 in PART I is not appropriately filled in,	1212
fact may be brought to the attention of the Tribunal	1187	sub-clause (a) of this Clause shall apply. Sub-clause	1213
and may be taken into account by the Tribunal	1188	(d) shall apply in all cases.	1214
when allocating the costs of the arbitration as	1189	* Note: Sub-clauses (a), (b) and (c) are alternatives;	1215
between the parties.	1190	indicate alternative agreed in Box 33.	1216
(iv) The mediation shall not affect the right of either	1191		
party to seek such relief or take such steps as it	1192	<b>40. BIMCO Notices Clause</b>	1217
considers necessary to protect its interest.	1193	(a) All notices given by either party or their agents to	1218
(v) Either party may advise the Tribunal that they have	1194	the other party or their agents in accordance with the	1219
agreed to mediation. The arbitration procedure	1195	provisions of this Charter Party shall be in writing.	1220
shall continue during the conduct of the mediation	1196	(b) For the purposes of this Charter Party, "in writing"	1221
but the Tribunal may take the mediation timetable	1197	shall mean any method of legible communication. A	1222
into account when setting the timetable for steps	1198	notice may be given by any effective means including,	1223
in the arbitration.	1199	but not limited to, cable, telex, fax, e-mail, registered	1224
(vi) Unless otherwise agreed or specified in the	1200	or recorded mail, or by personal service.	1225

Sample Copy

**PART III**  
**Specialised Cement Carriers**

The Clauses in this Part III apply only when the Vessel is described as a specialised cement carrier in Appendix B. Part III is a supplement to Part II with the exception of Clauses 8 (Loading Methods and Costs), 14 (Discharging Methods and Costs) and 15 (Cleaning after Discharging) of Part II which shall not apply. In the event of a conflict between the provisions of Part II and Part III the provisions of Part III shall prevail but only to the extent of such conflict.

**VESSEL**

**41. Vessel**

The Vessel shall be suitable for loading of the cargo in accordance with Clause 43 (Loading) and capable of receiving the cargo at the rate (if any) specified in Box 19(ii) and capable of discharging in accordance with Clause 44 (Self-Discharge) at the rate (if any) specified in Box 26(ii).

**LOADING**

**42. Cleanliness of the Vessel**

If the Vessel's last cargo was of a different quality of cement than the cargo to be loaded or a different product, the Vessel's holds shall be cleaned and made ready in all respects to load the intended type of bulk cement. In such cases, Clause 6 shall apply.

**43. Loading**

(a) Loading shall be performed by stationary spout or other equipment as described in Appendix C.  
(b) To maintain proper trim the Vessel may shift alongside the loading berth as necessary. The Charterers' responsibility for trimming the cargo shall be limited to the outreach of the stationary spout.

**DISCHARGING**

**44. Self-Discharge**

(a) The cargo shall be self-discharged from the Vessel's holds with the Vessel's pneumatic system as described in Appendix B into the receiver's silo at Owners' expense, but at Owners' risk only as far as the Vessel's permanent discharge lines. The terminal shall take delivery of the cargo through the receiving lines described in Appendix C at the guaranteed take-away rate stated in Box 26(ii).  
(b) The Charterers/receivers shall provide and connect at their own expense and risk the inch diameter hoses stated in Appendix C between the Vessel's permanent cement manifolds and shore manifolds. The Vessel

shall provide two (2) crew members to assist with the connecting/disconnecting/moving of hoses.  
(c) Any time lost due to stoppages ashore shall count as time on demurrage if such shore stoppage(s) cause the overall take-away rate to be less than the guaranteed take-away rate. If the Vessel is unable to achieve a discharging rate equal to the discharge rate stated in Box 26(ii) (excluding stripping and free of any back pressure from silos and/or shore filters and/or other shore conditions preventing discharge at full capacity), the Owners shall not be entitled to claim demurrage for the time so lost.

**45. Cargo Free Flowing – Packset Testing**

(a) The cargo shall be free flowing and in the event the discharge rate falls substantially below the discharge rate stated in Box 26(ii) the Owners shall be entitled to take a sample of 40-50 kilograms at the time of the fall in discharge rate. The restricted cargo flow may be evidenced by cargo either "bridging" within the Vessel's holds or by cargo "trailing" (plugging) in the discharge lines. The Owners shall provide historical discharge rate figures for the Vessel at the terminal in question and in the event there are no available statistics the Owners shall provide statistics from discharge operations at similar terminals.  
(b) The sample shall be "Packset" tested at the Owners' expense. If the test results prove a "Packset" value outside a range of 3-10 it shall be accepted that the cargo compacted during the laden voyage and was no longer free flowing causing the reduced discharge rate. The Owners shall be compensated for all time beyond the agreed allowed discharge time, based on the terminal's receiving capacity, the Vessel's historical performance less any relevant time which is for the Owners' account, at the demurrage rate, and for any incremental expenses incurred, including but not limited to extra fuel consumed and/or additional port costs.

**GENERAL**

**46. Cargo Shortage Claims**

Where the Vessel/Owners are liable for loss or shortage of cargo under this Charter Party or any bill(s) of lading issued hereunder, they shall be responsible only for that part of the loss or shortage that exceeds one percent (1.0%) of the Bill of Lading weight.  
The Charterers shall indemnify, defend and hold harmless the Owners in respect of any claims by cargo receivers for cargo shortages of up to 1.0% of the Bill of Lading weight.



**ANNEX "A" (CONVENTIONAL BULK CARRIERS) TO  
THE BIMCO STANDARD VOYAGE CHARTER PARTY FOR THE TRANSPORTATION OF BULK CEMENT  
CODE NAME – CEMENTVOY 2006**

Managers (if other than the party mentioned in Part 1, Box 3) (State full name, place of business, postal and cable address, telex and telefax numbers)		Date: / /			
Vessel name					
Flag/Built/Year/Class by					
Disponent owner					
Vessel type					
Call sign/Telex no./Official no.					
LOA / Beam (M)					
Load line zones		Draft (M)	DWT (MT)	TPC	FWA (MM)
Tropical					
Summer					
Winter					
Lightship					
Tonnage		Int'l	Suez	Panama	
GT					
NT					
Capacity		Grain (CFT)	Grain (CBM)	Bale (CFT)	Bale (CBM)
Total Hold		1.			
		2.			
		3.			
		4.			
		5.			
Max draft on after loading					
Max draft on arrival 1st discharge port					
Number of hatch/holds		1.			
Hatch length X hatch breadth /		2.			
Stanchion height		3.			
(Permanent &/or collapsible (M)		4.			
		5.			
Tank top dimension (M)		Breadth (FWD)	Breadth (AFT)	Length	
Hold		1.			
		2.			
		3.			
		4.			
		5.			
Number/Size/Location of existing cement holes					
Strengthened for heavy cargoes?					
Hatch cover type					
Hatch cover require/not require use of vsls' cranes					
Distance from water line to hatch coaming (M)		Midship			
Light condition					
Light ballast					
Heavy ballast					
Laden (summer draft)					
Air draft					
Gears					
Number of cranes					
Crane capacity					
Number of grabs					
State grab type (Electro/Hydraulic/Mechanical)					
Grab capacity (Cubic Meter)					
Approximate MT cement/clinker capacity of each grab					

**ANNEX "A" (CONVENTIONAL BULK CARRIERS) TO  
THE BIMCO STANDARD VOYAGE CHARTER PARTY FOR THE TRANSPORTATION OF BULK CEMENT  
CODE NAME – CEMENTVOY 2006**

Safe working load (MT)			
Maximum outreach from shipside			
Speed/Consumption			
	At sea (Laden)		
	In port idle		
	In port working		
Bunker capacity (85%)	IFO	MDO	
Ballast / FW capacity			
Daily FW production			
Strength (MT/M2)	Hatch cover	Tank top	Deck
	Hold		
	1.		
	2.		
	3.		
	4.		
	5.		
Last drydock			
Ship's constant (EXCL. FW)			
Distance from keel ...	... To top of mast ... To top of hatch coaming		
Max distance from vsls' side to inside hatch coamings			
Max distance from top of hatch coamings to bottom of the hold (Meters)			
Max distance from forward end of number one hatch to rear end of art-hatch (Meters)			
Max height of hatch covers when open in vertical position (Meters above deck level)			
Number of fixed stanchions on deck	In the holds		
Fitted with Australian ladders?			
Stringers in the holds?			
Hold ventilation			
CO2-fitted / AWWF ladder equipped?			
USCG COFR No. / Expiry date			
P&I club / Hull & machinery			

Sample COPY

**ANNEX "B" (SPECIALISED CEMENT CARRIERS) TO  
THE BIMCO STANDARD VOYAGE CHARTER PARTY FOR THE TRANSPORTATION OF BULK CEMENT  
CODE NAME – CEMENTVOY 2006**

Managers (if other than the party mentioned in Part 1, Box 3) (State full name, place of business, postal and cable address, telex and telefax numbers)		Date: / /			
Vessel name					
Flag/Built/Year/Class by					
Disponent owner					
Vessel type					
Call sign/Telex no./Official no.					
LOA / Beam (M)					
Load line zones		Draft (M)	DWT (MT)	TPC	FWA (MM)
Lightship					
Tonnage		Int'l	Suez	Panama	
Capacity		Grain (CFT)	Grain (CBM)	Bale (CFT)	Bale (CBM)
Max draft on after loading					
Max draft on arrival 1st discharge port					
Number of hatch/holds Hatch length X hatch breadth / Stanchion height (Permanent &/or collapsible (M))		1.			
		2.			
		3.			
		4.			
		5.			
Number/Size/Location of existing cement holes					
Distance from water line to hatch coaming (M)		Midship			
Air draft					
Gears					
Number of cranes					
Crane capacity					
Speed/Consumption					
Bunker capacity (85%)		IFO		MDO	
Ballast / FW capacity					
Daily FW production					
Last drydock					
Ship's constant (EXCL. FW)					
Distance from keel ...		... To top of mast ... To top of hatch coaming			
Hold ventilation					
CO2-fitted / AWWF ladder equipped?					
USCG COFR No. / Expiry date					
P&I club / Hull & machinery					

**ANNEX "B" (SPECIALISED CEMENT CARRIERS) TO  
THE BIMCO STANDARD VOYAGE CHARTER PARTY FOR THE TRANSPORTATION OF BULK CEMENT  
CODE NAME – CEMENTVOY 2006**

<b>VESSEL'S CARGO RECEIVING AND DISCHARGING ARRANGEMENTS</b>					
<b>Receiving by gravity</b>					
No. of Loading point					
Distance of loading point					
a) Above the water level in ballast condition				m	
b) from the side of the vessel				m	
c) from bow				m	
d) from stern				m	
Inner diameter					
				mm	
Outer diameter					
				mm	
Max. receiving rate					
				Mt/hour	
<b>Receiving by pneumatic means or trucks</b>					
No. of connections above each hold		Hold no. 1	Hold no. 2	Hold no. 3	Hold no. 4
Type of connections (flange, coupling, etc.)					
Description (flange outer diameter, inner diameter, pin diameter, no. of pins, pitch, number of bolts, diameter of bolts).					
Inner diameter of loading holes					
				mm	
Distance from waterline to loading point					
				m	
Max load receiving					
				Mt/hour	
Mechanical discharge					
Discharge arm:					
Type of arm				(fixed or turning)	
Discharge arm located on				(port side/starboard side)	
Height from waterline to the bottom of discharge below:					
a) in ballast condition				m	
b) in fully loaded contition				m	
Outreach of the discharge arm from ship's side					
				m	
Location of the discharge arm:					
a) from bow				m	
b) from stern				m	
Below description (flange inner diameter, outer diameter pitch, number of bolts, diameter of bolts).					
Max discharge rate ..... mt/hour					
				mt/hour	
<b>Pneumatic discharge</b>					
No. of discharge lines					
No. of discharge pumps					
Discharge hose:					
Flange connection: (inner diameter, outer diameter, pitch, number of bolts, diameter of bolts).					
Number of reducers and sizes (specification of flanges on both ends, inner diameter, outer diameter, pitch, number of bolts, diameter of bolts).					
Discharge connections are located on					
				(port side/starboard side)	
Max discharge rate					
				mt/hour	
Estimated discharge rate per pipe to share silos at a distance of 200 meters horizontal and 35m vertical including ..... bends of 90 degrees and free from any Back-pressure and via clean unblocked shoreline(s).					



**ANNEX "B" (SPECIALISED CEMENT CARRIERS) TO  
 THE BIMCO STANDARD VOYAGE CHARTER PARTY FOR THE TRANSPORTATION OF BULK CEMENT  
 CODE NAME – CEMENTVOY 2006**

<b>Cargo compressors</b>	
No. of main cargo compressors	
Capacity	m3/min
Power	ps
Discharge pressure	kg/cm2
No. of portable cargo compressors	
Capacity	m3/min
Power	ps
Discharge pressure	kg/cm2
<b>Hose handling crane</b>	
No. and position of cranes	
Outreach from ship's side	m (Starboard and portside)
Cradle for hose handling Capacity	mf

Sample copy

**ANNEX "C" (TERMINALS) TO  
THE BIMCO STANDARD VOYAGE CHARTER PARTY FOR THE TRANSPORTATION OF BULK CEMENT  
CODE NAME – CEMENTVOY 2006**

<b>Loading Terminal</b>	
1. Type of mechanical loading (rotating or up/down fixed-installation)	
2. Spout outreach from quay side/fender	Metres
3. Spout elevation above waterline	Metres

<b>Receiving Terminal</b>	
1. Number of discharge lines	
2. Diameter of discharge lines	Metres
3. Horizontal distance from manifold to top of silos	Metres
4. Vertical distance from manifold to top of silos	Metres
5. Number of bends	
6. Type of bends (long radius; T-elbows; barrel elbows; 3 diameter elbows; 5 diameter elbows; 7 diameter elbows)	
7. Number of flexible hoses	
8. Total length of flexible hoses	Metres
9. Distance from shore manifold to ship's side	Metres
10. Size of shore manifolds:	
a. inner diameter	
b. outer diameter	
c. pitch	
d. number of bolts	
e. diameter of bolts	
11. Reducers (specification of flanges on both ends):	
a. inner diameter	
b. outer diameter	
c. pitch	
d. number of bolts	
e. diameter of bolts	
12. Total capacity of filters	Cbm/min

## Αναφορές / References

1. Bornozis, K. (2006), "Dry Bulk Shipping: The Engine of Global Trade", Τεχνική Αναφορά, Capital Link, <<http://dryships.irwebpage.com/press/BarronsArticleOct192006.pdf>>, τελευταία επίσκεψη: 15/11/2012
2. Παραύτης, Χ. (2006), Οικονομική Θαλάσσιων Μεταφορών Ι, Αθήνα: Εκδόσεις Ε.Μ.Π.
3. Παραύτης, Χ. (2006), Οικονομική Θαλάσσιων Μεταφορών ΙΙ, Αθήνα: Εκδόσεις Ε.Μ.Π.
4. Τσίμας, Σ., Τσιβιλής, Σ. (2011), Επιστήμη Και Τεχνολογία Τσιμέντου, Αθήνα: Εκδόσεις Ε.Μ.Π.
5. Stopford, M. (2009), Maritime Economics 3rd edition, London: Routledge
6. Παπαδόγγονας, Θ. (2011), Βασικές Αρχές Μικροοικονομικής Ανάλυσης και Εφαρμογές, Αθήνα: Παπαδόγγονας
7. Cox, S. (2012), "Cement Carriers: Fleet Review & Employment Prospects", Τεχνική Αναφορά, Howe Robinson Shipbrokers
8. Hampton, M. J. (1989), Long and Short Shipping Cycles: The Rhythms and Psychology of. Shipping Markets, Cambridge: Cambridge Academy of Transport
9. Drewry, 2010, «Dry Bulk Shipping: an Opportunity or an illusion?», <<http://www.drewry.co.uk/>>, τελευταία επίσκεψη: 15/11/2012
10. Peterson, W. (1991), Principles of Economics – Macro, London: Irwin
11. Γκιζιάκης, Κ., Παπαδόπουλος, Α., Πλωμαρίτου, Ε. (2006), Εισαγωγή στις Ναυλώσεις, Αθήνα: Σταμούλης
12. Clarkson's, (2003), Dry Cargo Chartering, London: The Correspondence College of The Institute of Chartered Shipbrokers
13. World Trade Organization, (2012), Annual Report 2012: A year in review, <[http://www.wto.org/english/res\\_e/booksp\\_e/anrep\\_e/anrep12\\_chap2\\_e.pdf](http://www.wto.org/english/res_e/booksp_e/anrep_e/anrep12_chap2_e.pdf)>, τελευταία επίσκεψη: 15/11/2012
14. Platou, (2013), "The Platou Report 2013", Τεχνική Αναφορά, Platou, [http://www.platou.com/dnn\\_site/LinkClick.aspx?fileticket=ZH6mB%2b9UXqQ%3d&tabid=541](http://www.platou.com/dnn_site/LinkClick.aspx?fileticket=ZH6mB%2b9UXqQ%3d&tabid=541), τελευταία επίσκεψη: 15/2/2013
15. International Association Of Dry Cargo Shipowners, (2009), "Dry Cargo Industry", <<http://www.intercargo.org/industry.html>>, τελευταία επίσκεψη: 15/11/2012
16. Sanaa, (2008), "Global Cement Trade & Shipping - Future Outlook to 2015", Prlog, <[www.prlog.org](http://www.prlog.org)>, τελευταία επίσκεψη: 15/11/2012
17. Granitsas, A. (2008), "Financial Crisis Seen Cutting Shipping Oversupply", Dow Jones Newswires, <<http://www.dowjones.com/>>, τελευταία επίσκεψη: 15/11/2012
18. The Organisation for Economic Co-operation and Development, <<http://www.oecd.org>>, τελευταία επίσκεψη: 15/11/2012

19. The Baltic Exchange, <<http://www.balticexchange.com/>>, τελευταία επίσκεψη: 15/11/2012
20. Ranker, <<http://www.ranker.com/list/cement-companies/reference>>
21. Intercem, <<http://www.intercem.com/news.aspx?m=2&mi=74>>, τελευταία επίσκεψη: 15/12/2012
22. CemWeek, <<http://www.cemweek.com/>>, τελευταία επίσκεψη: 15/12/2012
23. The Baltic and International Maritime Council, <<https://www.bimco.org/>>, τελευταία επίσκεψη: 15/2/2013