

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ



ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ
ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ
ΣΠΟΥΔΩΝ στη ΝΑΥΤΙΛΙΑ

ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΡΙΣΗ 2008
ΚΑΙ Η ΕΠΙΔΡΑΣΗ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Μιχαήλ Μπλαντζούκας

Διπλωματική Εργασία

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

Πειραιάς

Οκτώβριος 2009

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

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

Τα μέλη της Επιτροπής ήταν:

-Γεώργιος Βλάχος (Επιβλέπων)

-Ανδρέας Μερίκας

-Θεόδωρος Πελαγίδης

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

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΠΕΡΙΛΗΨΗ.....	i
ABSTRACT.....	iii
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1 – ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	1
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2 – Η ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΕΝ ΜΕΣΩ ΚΡΙΣΗΣ.....	3
2.1 Πως ξεκίνησε η κρίση.....	3
2.2 Πως επηρεάζεται η ναυτιλία.....	4
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3 –ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΗΣ ΚΡΙΣΗΣ & ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΣΕ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ –ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗ	8
3.1 Εισαγωγή.....	8
3.2 Ναυτιλιακή χρηματοδότηση.....	9
3.2.1 Αριθμοδείκτες.....	10
3.3 Ναυτιλία και συναλλαγματικές ισοτιμίες.....	12
3.4 Χρηματιστήριο και ναυτιλία.....	14
3.4.1 Χρηματοοικονομικοί αριθμοδείκτες.....	15
3.5 Η ναυπηγική αγορά.....	18
3.5.1 Η πραγματικότητα στη ναυπηγική αγορά με παραδείγματα	20
3.5.2 Κατηγορίες ναυπηγήσεων και κρίση.....	22
3.6 Επιπτώσεις σε απασχόληση και εθνική οικονομία	23

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4 – ΟΙ ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΤΩΝ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ.....	25
4.1 Η tramp ναυτιλία.....	25
4.1.1 Πλοία χύδην ξηρών φορτίων.....	27
4.1.2 Πλοία χύδην υγρών φορτίων	29
4.2 Πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων	30
4.3 Reefers & ro/ro.....	32
4.4 Επιβατηγός ναυτιλία	34
4.5 Η κρίση στα αποτελέσματα των ναυτιλιακών επιχειρήσεων.....	35
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5– ΕΠΙΠΕΔΑ ΝΑΥΛΩΝ ΚΑΙ ΤΙΜΕΣ ΠΛΟΙΩΝ.....	39
5.1 Ο δείκτης BIFFEX.....	42
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6– ΚΡΙΣΗ ΚΑΙ ΔΙΑΛΥΣΗ ΠΛΟΙΩΝ.....	45
6.1 Γνωρίσματα της αγοράς	45
6.2 Η απόφαση για διάλυση ενός πλοίου.....	46
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7– Ο ΡΟΛΟΣ ΤΗΣ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗΣ ΕΝ ΜΕΣΩ ΚΡΙΣΗΣ.....	49
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 8– ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ.....	52
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ-ΠΗΓΕΣ	58
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Α.....	60
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Β.....	63

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Ο κλάδος της ναυτιλίας έχει παγκόσμιο χαρακτήρα. Δε γνωρίζει σύνορα το σύνολο των δραστηριοτήτων της. Το έργο της έχει βαρύνουσα σημασία για την οικονομία της κάθε χώρας, ιδίως για την Ελλάδα όπου η ναυτιλία μαζί με τον τουρισμό αποτελούν τη βαριά της βιομηχανία. Η παγκόσμια κρίση που δείχνει τα σημάδια της από το 2007 επηρεάζει τη ναυτιλιακή βιομηχανία σε όλους τους τομείς της. Η κρίση αυτή είναι εξωγενής για τη ναυτιλία και δεν εντοπίζεται στις εσωτερικές διεργασίες της ναυτιλιακής αγοράς. Στην παρούσα διπλωματική εργασία γίνεται μία προσπάθεια να εντοπιστούν τα αίτια της παγκόσμιας χρηματοοικονομικής κρίσης, να οριστεί το τι είναι αυτή η κρίση και σε πρώτο στάδιο να δειχτεί πώς η κρίση αυτή εισήλθε στους κόλπους της ποντοπόρου εμπορικής ναυτιλίας, επηρεαζόμενη από τις διεθνείς μακροοικονομικές εξελίξεις. Εξετάζονται οι χρηματοοικονομικές επιδράσεις στη λειτουργία των ναυτιλιακών επιχειρήσεων, πώς επηρεάζεται ο κρίσιμος τομέας της ναυτιλιακής χρηματοδότησης, των χρηματιστηριακών αξιών και πώς οι συναλλαγματικές ισοτιμίες δρουν στις αποφάσεις και τα αποτελέσματα των εταιρειών. Γίνεται αναφορά σε ορισμένους σημαντικούς αριθμοδείκτες που δείχνουν στην πράξη πώς η μειωμένη κερδοφορία των ναυτιλιακών επιχειρήσεων επηρεάζει την πιστοληπτική τους ικανότητα και την τιμή της μετοχής τους. Οι επιδράσεις της διεθνούς οικονομικής αβεβαιότητας, στο επίπεδο των ναυπηγήσεων και κατά συνέπεια στη λειτουργία και δομή των ναυπηγείων, με την παράθεση παραδειγμάτων και αριθμητικών δεδομένων, εξετάζονται στη συνέχεια. Αναφορά γίνεται και στις επιπτώσεις στην απασχόληση του ναυτιλιακού κλάδου, ενώ παρουσιάζεται η επίδραση στην ελληνική οικονομία από το μειωμένο λόγω κρίσης έργο της ποντοπόρου ναυτιλίας. Στη συνέχεια γίνεται διάκριση μεταξύ της tramp και της liner ναυτιλίας και εξετάζεται ο βαθμός στον οποίο έχει επηρεαστεί η κάθε κατηγορία θαλάσσιων μεταφορών καθώς και ο τρόπος που επηρεάζεται, ενώ παρατίθενται και δημοσιευμένα αποτελέσματα ελληνικών ναυτιλιακών εταιρειών. Στην παρούσα εργασία γίνεται αναφορά για τη διαδικασία κατά την οποία το επίπεδο των ναύλων συσχετίζεται με τις αξίες των πλοίων που κάθε φορά διαμορφώνονται, ενώ δεν θα μπορούσε να παραλειφθεί η αναφορά στην αγορά διάλυσης πλοίων και πώς αυτή επηρεάζεται από την κρίση. Η έννοια της στρατηγικής και η σημασία της για τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις μέσα στο έντονα ανταγωνιστικό περιβάλλον της ναυτιλιακής

αγοράς και ιδιαίτερα σε καιρούς που δέχεται έντονους κραδασμούς, δεν θα μπορούσε να παραλειφθεί. Τέλος, γίνεται αναφορά στις προοπτικές για την έξοδο από την κρίση που ταλανίζει τη ναυτιλία και εξάγονται συμπεράσματα για την έως τώρα επίδραση αυτής στους τομείς που αναφέρθηκαν παραπάνω.

ΛΕΞΕΙΣ ΚΛΕΙΔΙΑ: Ναυτιλία, κρίση, tramp, liner

ABSTRACT

Shipping is an industry of a global nature. Its many activities know no boundaries. Its work is of great significance to the economies of every country- as in Greece, a country in which shipping alongside tourism make up the lion's share of industry. The global recession which has been making itself noticeable since 2007 is having an effect on the shipping industry in all of its sectors. This crisis is not intrinsic to shipping and is not limited to the internal processes of the shipping markets. This present diplomatic piece of work is an endeavor to localize the causes of the global financial crisis, to define what this crisis is and, in the first phase, to demonstrate that this crisis has reached the heart of sea-going merchant shipping, affected by international macro-economic developments. The paper examines the financial impact of the crisis on the operation of shipping enterprises, the effect on the critical domain of shipping finance, on the stock exchange and how exchange rates react to the decisions and results of business practices. It reports on several significant index numbers, which show in practice how the reduced profits of shipping companies affect their credit worthiness and their share values. It then continues to examine the effects of international economic uncertainty on shipbuilding and as a consequence, on the operation and structure of the shipbuilding industry, for the purpose of making citations and arithmetic assumptions. It also reports on the repercussions on employment in the shipping sector, while presenting the effect of the reduction, due to the crisis, in work in the sea faring industry on the Greek economy. Further, it discriminates between the shipping "tramp" and "liner" and examines the extent to which each sea transportation category has been affected as well as the way it has been affected, while commenting on published results of Greek shipping companies. This paper reports on the process of modulation, whereby the level of freight is always related to the ships' value, while also presenting the operation of the Baltic Center and the BIFFEX network. A reference to the ship scrap market and how it is affected by the crisis could not be omitted. Finally, the paper mentions the prospects for exiting the crisis which the shipping industry is undergoing and draws conclusions on its effects to date on the above mentioned sectors.

KEYWORDS: Shipping, crisis, tramp, liner

1.ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Οι θαλάσσιες μεταφορές αποτελούν κορυφαίο παράγοντα για τη διαμόρφωση της ομαλής οικονομικής δραστηριότητας. Όχι μόνο αποτελούν βασικό αιμοδότη για τις εθνικές οικονομίες μέσω της δημιουργίας θέσεων εργασίας, εισροή ναυτιλιακού συναλλάγματος καθώς και μιας σειράς άλλων παραγόντων, αλλά αποτελούν και το συνδετικό κρίκο αυτών των οικονομιών διατηρώντας την ομαλή μεταξύ τους λειτουργία.

Από την άλλη πλευρά δε θα πρέπει να αναφερθεί το γεγονός ότι η ναυτιλία και η εύρυθμη δραστηριότητά της βασίζονται στην ομαλή πορεία και ανάπτυξη της παγκόσμιας οικονομίας καθώς τα εξωγενή με τη ναυτιλία γεγονότα είναι άρρηκτα συνδεδεμένα με τις εσωτερικές τις διεργασίες.

Το ερώτημα λοιπόν που γεννάται είναι αν η χρηματοπιστωτική κρίση που διανύει η ναυτιλία σήμερα, οφείλεται σε ενδογενείς ή εξωγενείς προς τη ναυτιλία παράγοντες. Λαμβάνοντας υπ όψιν ότι η ζήτηση για μεταφορές αποτελεί παράγωγο ζήτηση, δηλαδή είναι το μέσο για την ικανοποίηση άλλων αναγκών ζήτησης και ότι η κρίση έχει επηρεάσει την κατανάλωση και τη βιομηχανική παραγωγή, τότε μάλλον πρόκειται την για κρίση που δεν εντοπίζεται σε ενδογενείς παράγοντες της ναυτιλίας.

Με βάση το συμπέρασμα αυτό, θα πρέπει να εξεταστεί ο τρόπος με τον οποίο επηρεάζεται η ναυπηγική βιομηχανία μετά από έναν σοβαρό κλυδωνισμό της παγκόσμιας οικονομίας, με αναφορές για το ύψος των ναύλων, για τον τομέα των ναυπηγήσεων, για το μεταφορικό της έργο, για τις χρηματιστηριακές της αξίες, για τις αξίες των πλοίων.

Σήμερα η ναυτιλιακή βιομηχανία βρίσκεται εν μέσω της λεγόμενης παγκόσμιας χρηματοοικονομικής κρίσης που επηρεάζει κάθε πτυχή της οικονομικής ζωής των κοινωνιών. Μείωση της ζήτησης για καταναλωτικά αγαθά, πτώση της παραγωγής, μειωμένες επενδύσεις, αύξηση της ανεργίας, είναι οι επιπτώσεις της κρίσης στην πραγματική οικονομία.

Ο παγκόσμιος αυτός τριγμός στην οικονομία δε θα μπορούσε να αφήσει ανεπηρέαστη τη ναυτιλιακή βιομηχανία η οποία βρίσκεται σε σχέση εξάρτησης με τις πραγματικές οικονομίες καθώς διαδραματίζει καθοριστικό ρόλο στο διεθνές εμπόριο και την ομαλή διεξαγωγή του. Το μεταφορικό έργο μειώνεται και μαζί οι χρηματιστηριακές αξίες των ναυτιλιακών εταιριών. Μείωση των εσόδων της ναυτιλίας σημαίνει πιθανή συρρίκνωση του ναυτιλιακού συναλλάγματος που εισρέει στην οικονομία και άρα αποδυνάμωση και της εθνικής οικονομίας ή αλλιώς διόγκωση του ελλείμματος τρεχουσών συναλλαγών.

Όπως προκύπτει από τα παραπάνω η ναυτιλία σε καμία περίπτωση δεν μπορεί να μείνει ανέπαφη από τη νέα κατάσταση που τείνει να δημιουργηθεί στο παγκόσμιο οικονομικό γίγνεσθαι από το δεύτερο μισό του 2008. Τα ερωτήματα που ενσκήπτουν είναι εύλογα. Σε ποία φάση του ναυτιλιακού κύκλου βρισκόμαστε; Υπάρχει διέξοδος και ποιές είναι οι προοπτικές ανάκαμψης; Πρέπει να αναζητηθούν εναλλακτικές πηγές άντλησης κεφαλαίων για τη χρηματοδότηση των ναυτιλιακών επενδύσεων;

Θα πρέπει να τονιστεί ότι βρισκόμαστε εν μέσω της κρίσης και δεν μπορούν να εξαχθούν ασφαλή συμπεράσματα ακόμα για το ύψος των αρνητικών επιδράσεων στη ναυτιλία καθώς και για τις αντιστάσεις αυτής. Επομένως η προσέγγιση του θέματος θα γίνει με τα έως τώρα στοιχεία, ενώ θα γίνει προσπάθεια να αναλυθεί ο τρόπος με τον οποίο βάλλεται η ναυτιλιακή βιομηχανία και να διερευνηθούν τρόποι για την έξοδο από την κρίση αυτή.

2.Η ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΕΝ ΜΕΣΩ ΚΡΙΣΗΣ

2.1. Πως ξεκίνησε η κρίση

Οι τριγμοί στην παγκόσμια οικονομία εμφανίζονται από το δεύτερο μισό του 2008 και σχετίζονται με τη σημαντική πτώση της αξίας των περιουσιακών στοιχείων των τραπεζών και των χρηματοπιστωτικών οργανισμών. Η πτώση αυτή οφείλεται στην κατάρρευση της στεγαστικής αγοράς των Η.Π.Α. έπειτα από την αλόγιστη πιστωτική πολιτική των τραπεζών. Αιτία οι επισφαλείς τοποθετήσεις στις αγορές στεγαστικών δανείων.¹

Το πρώτο βήμα για την καταβύθιση της παγκόσμιας οικονομίας είχε συντελεστεί. Μοιραία επήλθε και η κρίση εμπιστοσύνης σε ότι αφορά τις διατραπεζικές συναλλαγές. Η φερεγγυότητα ως έννοια άρχισε να εκλείπει από το «λεξιλόγιο» των τραπεζών. Ο συνδυασμός της έλλειψης ρευστότητας και εμπιστοσύνης προς την αγορά από πλευράς τραπεζών καθώς και η μαζική απόσυρση των καταθέσεων εξαιτίας της ανησυχίας για την ασφάλειά τους, οδήγησε στη δραματική μείωση των χρηματοδοτήσεων που μέχρι τότε παρείχαν.

Αυτή ακριβώς η μείωση των χρηματοδοτήσεων προκάλεσε ραγδαία συρρίκνωση της ρευστότητας στην αγορά, οπότε και άρχισε να γίνεται αντιληπτή η κρίση στην πραγματική οικονομία. Πως μετουσιώνεται αυτή; Τα νοικοκυριά αδυνατούν να καλύψουν τις δανειακές τους υποχρεώσεις, απόρροια της προαναφερθείσας αλόγιστης πιστωτικής πολιτικής των τραπεζών. Τα επίπεδα της ανεργίας αυξάνονται καθότι οι επιχειρήσεις προβαίνουν σε απολύσεις, η οικοδομική δραστηριότητα είναι σε καθίζηση και ο ρυθμός των επενδύσεων είναι σε πτωτική πορεία. Ο συνδυασμός αυτών των παραμέτρων έχει ως επακόλουθο τη μείωση της ζήτησης καταναλωτικών αγαθών και άρα της παραγωγής τους.

Ως μία πρώτη προσέγγιση για την επίδραση της διεθνούς οικονομικής κρίσης στη ναυτιλία, θα πρέπει να αναφέρουμε ότι η ναυτιλιακή βιομηχανία πλήττεται με δύο τρόπους. Από τη μία επηρεάζεται αρνητικά λόγω της σφικτής πιστωτικής πολιτικής των τραπεζών. Από την άλλη η δυσχερής κατάσταση στη της παγκόσμιας οικονομίας με τη μείωση της ζήτησης και της παραγωγής, οδηγούν σε πτώση της ζήτησης για μεταφορές.

¹ Λούκα Τ. Κατσέλη (26.01.2009) από την ομιλία της στο συνέδριο του ECONOMIST.

2.2.Πως επηρεάζεται η ναυτιλία

Για να γίνει κατανοητός ο τρόπος με τον οποίο η παγκόσμια κρίση στην οικονομία επιδρά στη ναυτιλία η οποία αποτελεί αναπόσπαστο κομμάτι του διεθνούς εμπορίου, πρέπει να εξετάσουμε τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά της αγοράς αυτής. Η ναυτιλία έχει ως αφετηρία την ύπαρξη αναγκών για μεταφορές ανθρώπων και αγαθών. Τέτοια αγαθά είναι:

- Ξηρά, υγρά και υγραέρια
- Κατεργασμένα και ακατέργαστα
- Χύδην και συσκευασμένα
- Ομοειδή και γενικά
- Συνήθη και ειδικής μεταχείρισης
- Ελαφρά και βαριά²

Η ζήτηση για τα αγαθά αυτά είτε προορίζονται για τον τομέα της μεταποίησης, είτε για τελική κατανάλωση, δημιουργούν την ανάγκη για τη μεταφορά τους και έτσι προκύπτει η ζήτηση και για ναυτιλιακές υπηρεσίες. Η ανάγκη για θαλάσσιες μεταφορές γενικεύεται σε ζήτηση για ξηρά φορτία, υγρά φορτία και εμπορευματοκιβώτια.

Οι «πελάτες» των θαλάσσιων μεταφορών είναι οι κυβερνήσεις, κυρίως σε αναπτυσσόμενες οικονομίες, οι ιδιωτικές εμπορικές μονάδες κατά κύριο λόγο, οι βιομηχανικές μονάδες και διάφοροι άλλοι μεταφορείς.³ Οι φορείς αυτοί προβαίνουν σε ναυλώσεις πλοίων προκειμένου να ικανοποιήσουν τις ανάγκες τους, καταβάλλοντας τον ανάλογο ναύλο. Οι ναυλώσεις αυτές μπορεί να έχουν τη μορφή Ναύλωσης πλοίου για ένα ή περισσότερα ταξίδια (Voyage charter), Μίσθωσης χρόνου (Time charter), Μίσθωσης πλοίου γυμνού (Bare-Boat charter), Συμβολαίου εργολαβικής μεταφοράς φορτίων (Contract of afreightment).⁴

Οι διακυμάνσεις στα επίπεδα της ζήτησης και κατά συνέπεια της παραγωγής των αγαθών επηρεάζουν άμεσα τη ζήτηση για μεταφορές και διαδραματίζουν σπουδαίο ρόλο στη διαμόρφωση των ναυτιλιακών κύκλων.

² Γεωργαντόπουλος Ελ.-Γ.Π. Βλάχος. Ναυτιλιακή Οικονομική, (2003), σελ.32

³ Γεωργαντόπουλος Ελ.- Γ.Π. Βλάχος. Ναυτιλιακή Οικονομική, (2003), σελ.371

⁴ Γεωργαντόπουλος Ελ.-Γ.Π. Βλάχος. Ναυτιλιακή Οικονομική, (2003), σελ.396

Μπορεί να ειπωθεί ότι οι τιμές των αγαθών καθορίζουν τη ζήτησή τους, η οποία με τη σειρά της καθορίζει τη ζήτηση για χωρητικότητα και τελικά διαμορφώνεται των ναύλων και άρα της κερδοφορίας των ναυτιλιακών επιχειρήσεων.

Για να κατανοηθεί καλύτερα πως η κρίση στην πραγματική οικονομία εισάγεται στη ναυτιλία παρατίθενται τα ακόλουθα διαγράμματα τα οποία ουσιαστικά αναλύουν τις φάσεις του ναυτιλιακού κύκλου.

Κορύφωση των ναύλων

- Αναστολή οποιασδήποτε μη αναγκαίας επισκευαστικής εργασίας
- Αύξηση του όγκου παραγγελιών νεότευκτων πλοίων
- Επίπεδο ναύλων ικανοποιητικό για νέες παραγγελίες
- Μετασκευές υπέρ της κατηγορίας χωρητικότητας που παρουσιάζει έντονα κέρδη
- Έντονος ανταγωνισμός για αγορά μεταχειρισμένων πλοίων
- Μείωση του ποσοστού διάλυσης της παγκόσμιας χωρητικότητας
- Αύξηση των εισοδημάτων των πλοιοκτητών
- Επαναλειτουργία παροπλισμένων πλοίων
- Αύξηση ναυπηγοεπισκευαστικών υπηρεσιών
- Μείωση ποσοστού πλοίων προς παροπλισμό
- Μείωση ποσοστού αργούσας χωρητικότητας
- Αύξηση του επιπέδου των ναύλων
- Αύξηση ζήτησης θαλάσσιων μεταφορικών υπηρεσιών
- Αύξηση θαλάσσιου εμπορίου
- Αύξηση βιομηχανικής παραγωγής

(σχ.2.2.α)⁵

⁵ Γεωργαντόπουλος Ελ.-Γ.Π. Βλάχος. Ναυτιλιακή Οικονομική, (2003), σελ.189

- Κορύφωση των ναύλων
- Υπερέκλυψη αναγκών ζήτησης θαλασσίου εμπορίου
- Αρχική μείωση τιμών ναύλων
- Μείωση της ζήτησης θαλασσίων μεταφορών
- Νέα μείωση των ναύλων
- Η αυξημένη ναυπηγική παραγωγή προσανατολίζεται σε μετασκευές
- Αποπεράτωση νέων και μετασκευασθέντων πλοίων
- Η κρίση μεταφέρεται και σε άλλες κατηγορίες χωρητικότητας
- Αύξηση αργούσας χωρητικότητας
- Εκτέλεση ναυπηγοεπισκευών άμεσου ανάγκης
- Αμφιβολία στην αγορά
- Χαμηλότατο επίπεδο ζήτησης θαλασσίων μεταφορικών υπηρεσιών
- Χαμηλότατο επίπεδο ναυπηγήσεων
- Αύξηση ποσοστού διάλυσης
- Πραγματοποίηση αναγκαίων μετασκευών που χρονίζουν
- Αύξηση ποσοστού παροπλισμού
- Αύξηση ποσοστού διάλυσης

(σχ.2.2.β)⁶

⁶ Γεωργαντόπουλος Ελ.-Γ.Π. Βλάχος. Ναυτιλιακή Οικονομική, (2003), σελ.190

Είναι εύκολα αντιληπτό ότι αν αντί στο σημείο του σχ.2.2α που αναφέρεται σε αύξηση της βιομηχανικής παραγωγής υπήρχε μείωση, με δεδομένη τη σταθερότητα των άλλων παραγόντων, τότε αυτομάτως οδηγούμαστε σε σημείο υπερκάλυψης των αναγκών ζήτησης θαλασσίου εμπορίου και στη συνέχεια στην αλληλουχία των γεγονότων του σχήματος 2.2β.

Στην παρούσα φάση γίνεται κατανοητό ότι η ναυτιλία βρίσκεται σε ύφεση εξαιτίας της βιομηχανικής και καταναλωτικής κρίσης. Όμως πρέπει να τονιστεί το γεγονός ότι ανεξάρτητα της κρίσης, η δομή της ναυτιλιακής αγοράς επηρεάζεται από πολλές απρόσμενες εξελίξεις όπως για παράδειγμα πολέμους, εμπάργκο στην εισαγωγή ή εξαγωγή ορισμένων προϊόντων κ.α.

Η φράση που ακολουθεί συνοψίζει σε γενικές γραμμές αυτό που ισχύει σήμερα. «Τα προβλήματα ρευστότητας τα οποία αντιμετωπίζουν οι τράπεζες αυτή τη στιγμή σημαίνουν πως δεν υπάρχει κίνηση εμπορευμάτων, επομένως δεν υπάρχει κίνηση πλοίων»⁷



⁷ Φρανσουά Σαβαρίκας (ναυλομεσίτης της ACE chartering), <http://www.kathimerini.gr>, 01.04.09

3.ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΗΣ ΚΡΙΣΗΣ & ΕΠΙΔΡΑΣΕΙΣ ΣΕ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ-ΕΡΓΑΣΙΑ

3.1.ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Έως το σημείο αυτό, έχουν καταγραφεί τα γεγονότα που οδήγησαν στην παγκόσμια οικονομική κρίση καθώς και το πώς ο τριγμός αυτός στη διεθνή οικονομική σκηνή επηρέασε τον τομέα της ναυτιλιακής βιομηχανίας. Μια βιομηχανία που αποτελεί αναπόσπαστο κομμάτι του παγκόσμιου εμπορίου και που μάλιστα είναι βαρύνουσας σημασίας για την ομαλή διεξαγωγή του. Κατανοητό είναι το γεγονός ότι η αποδυνάμωση των κρίκων της διεθνούς οικονομίας προκαλεί αδυναμία και στον τομέα της ναυτιλίας.

Η τραπεζική κρίση πέρασε στην πραγματική οικονομία. Η πιστωτική δυσπιστία, η έλλειψη ρευστότητας, το αρνητικό κλίμα, ο φόβος, προκάλεσαν μείωση της κατανάλωσης και της βιομηχανικής παραγωγής, τόσο για αγαθά μεταποίησης όσο και άμεσης κατανάλωσης, με φυσικό επακόλουθο το μεταφορικό έργο της ναυτιλίας να αρχίσει να διαγράφει αρνητική πορεία.

Πέρα όμως από την καθαρή μείωση της ζητούμενης χωρητικότητας και άρα της πτώσης των ναύλων και κατά επέκταση των εισοδημάτων των πλοιοκτητών, η χρηματοοικονομική κρίση κτύπησε τη ναυτιλία και στον τομέα των επενδύσεων, της χρηματοδότησης, των ναυπηγήσεων και της εργασίας.

Είναι εύλογο ότι μέσα σε αυτό το κλίμα της έλλειψης εμπιστοσύνης στις διατραπεζικές συναλλαγές και της οικονομικής καθόδου, το κτύπημα στη ναυτιλία είναι καίριο καθώς οι έντονες διακυμάνσεις που παρουσιάζει σε συνάρτηση με το κλίμα που περιγράφηκε κάνουν τις τοποθετήσεις στη θαλάσσια βιομηχανία να φαντάζουν περισσότερο επισφαλείς από ποτέ.

Ενώ θεωρούνται δεδομένες οι αρνητικές συνέπειες για τη ρευστότητα, τις επενδύσεις, την απασχόληση στον κλάδο της ναυτιλίας, ενώ πρέπει να εξεταστεί αν και κατά πόσο εξαιτίας της κρίσης μεταβάλλονται οι συναλλαγματικές ισοτιμίες, κυρίως ευρώ δολαρίου και γεν, οι οποίες παίζουν σημαντικό ρόλο στην κερδοφορία των επιχειρήσεων.

3.2. ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ

Η πρώτη κίνηση ενός πλοιοκτήτη όταν θέλει να προβεί σε μία επένδυση, είναι η αναζήτηση πηγών χρηματοδότησης. Αρχικά ο πλοιοκτήτης προχωρά σε μία αίτηση καταθέτοντας παράλληλα ένα επενδυτικό σχέδιο, προκειμένου να του χορηγηθεί το δάνειο που ζητά. Σε αρχικό στάδιο η τράπεζα στην οποία έχει υποβληθεί η αίτηση δανειοδότησης, ερευνά τη φήμη του πλοιοκτήτη και τη φερεγγυότητα της επιχείρησης. Στη συνέχεια ελέγχει την ποιότητα της διοίκησης ερευνώντας την πορεία της στο παρελθόν αλλά και στο παρόν. Κατόπιν αυτού, η τράπεζα εξετάζει τα οικονομικά μεγέθη της υπό εξέτασης εταιρείας, όπως την οικονομική σταθερότητα στην πορεία της και την ύπαρξη ρευστών διαθεσίμων για την αντιμετώπιση απρόβλεπτων παραγόντων. Εφόσον η τράπεζα είναι ικανοποιημένη με τα παραπάνω κριτήρια προχωρά στη λεπτομερή μελέτη του υποβαλλόμενου σχεδίου.

Επομένως η ευκολία για τη σύναψη ενός δανείου και την πραγματοποίηση της επένδυσης είναι άμεσα συνδεδεμένη με την κατάσταση που επικρατεί στις διεθνείς αγορές, καθότι από αυτήν επηρεάζεται η ρευστότητα της ναυτιλιακής επιχείρησης και η δυνατότητα της για προσαρμογή σε απρόσμενες εξελίξεις.

Η οικονομική σταθερότητα των ναυτιλιακών επιχειρήσεων βρίσκεται σε σχέση εξάρτησης με την παγκόσμια οικονομική πορεία και διαδραματίζει σπουδαίο ρόλο στις ταμειακές ροές των επιχειρήσεων. Και αυτές οι ταμειακές ροές είναι καθοριστικής σημασίας για την cash flow ανάλυση που πραγματοποιούν οι τράπεζες προς τις υποψήφιες για χρηματοδότηση επιχειρήσεις. Οι τράπεζες προβαίνουν στην ανάλυση αυτή, ώστε να προσδιορίσουν τις προσδοκώμενες ταμειακές ροές των επιχειρήσεων, δηλαδή το κέρδος που θα παραχθεί από τις επενδύσεις, ως μέσο διασφάλισης των κεφαλαίων τους.⁸

Σε περιόδους ύφεσης, οι προοπτικές δεν είναι ευοίωνες και γενικά υπάρχει κλίμα απαισιοδοξίας, γεγονός που μειώνει τις τραπεζικές χρηματοδοτήσεις και κατά συνέπεια το ρυθμό των επενδύσεων. Οι αξίες των ναυτιλιακών εταιρειών έχουν μειωθεί και επομένως το ύψος των εγγυήσεων και διασφαλίσεων για δάνεια που έχουν χορηγηθεί έχουν επίσης μειωθεί. Επόμενο αυτού του γεγονότος είναι η πτώση των χορηγήσεων στη

⁸ Γεωργαντόπουλος Ελ.-Γ.Π. Βλάχος. Ναυτιλιακή Οικονομική, (2003), σελ.661

ναυτιλία. Έτσι το πρώτο εξάμηνο του 2008 η παραγωγή νέων ναυτιλιακών δανείων ήταν μειωμένη κατά 23%, ενώ στα επόμενα τέσσερα χρόνια οι τράπεζες θα πρέπει να χρηματοδοτήσουν τη ναυτιλία με 262,4 δις δολάρια για να καλυφθούν οι επενδύσεις που έχουν πραγματοποιηθεί, κάτι που πλέον θεωρείται αδύνατο.⁹

3.2.1. ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΕΣ

Εδώ θα παραθέσουμε ορισμένους αριθμοδείκτες οι οποίοι λαμβάνονται υπόψη κατά τη διαδικασία που η τράπεζα ερευνά την οικονομική κατάσταση της εταιρείας. Οι αριθμοδείκτες αυτοί καταδεικνύουν τη θέση της επιχείρησης σε ότι αφορά την κάλυψη των βραχυπρόθεσμων υποχρεώσεών της, την αποτελεσματικότητα λειτουργίας της και το βαθμό χρηματοοικονομικής μόχλευσης.

1. Αριθμοδείκτης κυκλοφοριακής ρευστότητας

Κυκλοφοριακή ρευστότητα = $\frac{\text{κυκλοφορούν ενεργητικό}}{\text{βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις}}$

Δείχνει αν μπορεί η επιχείρηση να καλύψει τις βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις της, χρησιμοποιώντας τα άμεσα ρευστοποιήσιμα στοιχεία της. Θα πρέπει να είναι μεγαλύτερος της μονάδας προκειμένου να υπάρχει ικανοποιητικό περιθώριο ασφαλείας των βραχυχρόνιων δανείων της επιχείρησης.¹⁰

⁹ Ted Πετρόπουλος (διευθύνων σύμβουλος της Petrofin Sa, <http://news.kathimerini.gr> 04.01.2009

^{10 11} Ευθύμογλου Πρόδρομος . Θέματα Χρηματοοικονομικής Διοίκησης. Ευθύμογλου Πρόδρομος 1999, σελ.105, 109.

2. Αριθμοδείκτης απόδοσης καθαρής θέσης

Απόδοση καθαρής θέσης = καθαρό κέρδος / καθαρή θέση

Ο δείκτης αυτός μετρά την αποτελεσματικότητα της λειτουργίας της επιχείρησης. Όσο μεγαλύτερο το καθαρό κέρδος, τόσο υψηλότερες τιμές έχει η σχέση αυτή.¹¹

3. Αριθμοδείκτης κάλυψης τόκων

Κάλυψη τόκων = (κέρδη προ τόκων και φόρων + αποσβέσεις) / τόκοι

Αυτός ο δείκτης χρηματοοικονομικής μόχλευσης υπολογίζει την ευχέρεια της επιχείρησης να πληρώσει τους τόκους.¹²

Την περίοδο που διανύουμε τα κέρδη των ναυτιλιακών εταιρειών είναι μειωμένα ως επακόλουθο της ύφεσης που χαρακτηρίζει το παγκόσμιο εμπόριο. Αναπόφευκτα οι παραπάνω δείκτες δεν μπορούν να παρουσιάσουν υψηλές τιμές, καθιστώντας το δανεισμό από τα πιστωτικά ιδρύματα δυσκολότερη υπόθεση.

¹² Ευθύμογλου Πρόδρομος . Θέματα Χρηματοοικονομικής Διοίκησης. Ευθύμογλου Πρόδρομος 1999, σελ.102.

3.3.ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΚΑΙ ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑΤΙΚΕΣ ΙΣΟΤΙΜΙΕΣ

Ένα ουσιώδες ερώτημα είναι το κατά πόσο η παγκόσμια κρίση έχει αντίκτυπο στον καθορισμό των συναλλαγματικών ισοτιμιών. Και αυτό το ερώτημα τίθεται καθώς οι διακυμάνσεις στα επίπεδα των συναλλαγματικών ισοτιμιών συμπεριλαμβάνονται στους κινδύνους που αντιμετωπίζει μία ναυτιλιακή επιχείρηση. Οι κίνδυνοι αυτοί έχουν να κάνουν με το νόμισμα στο οποίο εισπράττουν τα ναύλα οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις και το νόμισμα με το ποίο πραγματοποιούν τις επενδύσεις τους.

Για παράδειγμα, έστω μία ναυτιλιακή εταιρεία εισπράττει τους ναύλους της σε δολάρια. Παράλληλα ναυπηγεί ένα πλοίο σε κάποιο ευρωπαϊκό ναυπηγείο και οι πληρωμές προς αυτό είναι σε ευρώ. Εάν το ευρώ ενδυναμωθεί σε σχέση με το δολάριο ή το δολάριο αποδυναμωθεί σε σχέση με το ευρώ, πληρώνοντας σε ευρώ και εισπράττοντας σε δολάρια, η επιχείρηση θα έχει ζημιές.

Στόχος λοιπόν είναι η σύναψη ναυπηγικών συμβολαίων σε νόμισμα υποτιμημένο σε σχέση με αυτό που πραγματοποιούν τις συναλλαγές τους.¹³

Μέχρι το καλοκαίρι του 2008 που άρχισε να γίνεται εμφανής η χρηματοπιστωτική κρίση, το ευρώ ενισχυόταν έναντι του δολαρίου και του γεν. Ενώ αναμενόταν περαιτέρω αποδυνάμωση του δολαρίου καθώς η κρίση ξεκίνησε από τις Η.Π.Α. κάτι τέτοιο δεν επιβεβαιώθηκε.

Συναλλαγματικές ισοτιμίες ευρώ-δολαρίου-γεν (2007-2009)¹⁴

	ευρώ-δολάριο	ευρώ - γεν
➤ 02/07/07	1,3624	166,62
➤ 01/01/08	1,4724	161,33
➤ 15/07/08	1,6038	169,68
➤ 31/12/08	1,4114	127,25
➤ 05/03/09	1,2541	122,7
➤ 29/07/09	1,4179	134,005

¹³ Γ.Π.ΒΛΑΧΟΣ Διεθνής Ναυπηγική Πολιτική και Στρατηγική Ναυπηγικών & Επισκευαστικών Μονάδων, (2004), σελ.227

¹⁴ <http://www.kerdos.gr> 03.08.09

Η συναλλαγματική ισοτιμία ευρώ – δολαρίου στις αρχές του 2008 ήταν στα 1,4724 δολάρια και έφτασε ακόμα και στα 1,6038 στα μέσα του ίδιου έτους. Καθώς πτώχευσε η Lehman Brothers στις 15 Σεπτεμβρίου 2008 και με την άποψη που επικράτησε ότι θα αυξηθεί η μεταβλητότητα των ισοτιμιών, η κατάσταση άλλαξε. Ενώ το ευρώ μέχρι τα μέσα Ιουλίου 2008 είχε ισχυροποιηθεί έναντι του δολαρίου, έκλεισε χάνοντας τα κέρδη που είχε αποκομίσει έως τότε, σημειώνοντας πτώση 4,32% κατά το 2008. Η διολίσθηση του ευρώ έναντι του δολαρίου συνεχίστηκε και το 2009. Στις 5 Μαρτίου 2009 η ισοτιμία ήταν στα 1,2541 δολάρια, έχοντας σημειώσει πτώση 17,41% από την αρχή του 2008.

Η ίδια πορεία διαγράφηκε και στην ισοτιμία ευρώ – γεν. Στις αρχές του 2008 ήταν στα 161,33 γεν, ενώ στα μέσα Ιουλίου έφτασε στα 169,68. Από το σημείο αυτό και μετά άρχισε η πτώση του ευρώ, φτάνοντας στα 122,7 γεν στις αρχές Μαρτίου 2009 με καταγεγραμμένη πτώση 31,48% από την αρχή του 2008.

Διαπιστώνεται λοιπόν ότι το ευρώ με μικρότερα προβλήματα έναντι του δολαρίου και του γεν σημείωσε πτώση. Όσοι είχαν δανειστεί σε γεν και είχαν επενδύσει σε άλλα νομίσματα, διαβλέποντας τους κινδύνους από την επερχόμενη κρίση, ρευστοποιούσαν τις επενδύσεις τους και έτσι επαναπατρίζονταν κεφάλαια στην Ιαπωνία.

Το ίδιο συνέβη και με τους επενδυτές ξένων νομισμάτων στις Η.Π.Α. οι οποίοι βλέποντας ότι η στρόφιγγα των δανείων έκλεινε, επαναπάτριζαν τα κεφάλαιά τους, ενισχύοντας το δολάριο.

Από το Μάρτιο του 2009 και μετά άρχισε το ευρώ να ενισχύεται και πάλι έναντι του δολαρίου και του γεν. Σωρευτικά το ευρώ έναντι του δολαρίου παρουσίασε κέρδη 3,91% για τη διετία της κρίσης, ενώ για το αντίστοιχο διάστημα το γεν ενισχύθηκε έναντι του ευρώ κατά 24,3%.¹⁵

Εξάγεται το συμπέρασμα επομένως πως η χρηματοπιστωτική κρίση επηρεάζει τις διακυμάνσεις των συναλλαγματικών ισοτιμιών και άρα την κερδοφορία των ναυτιλιακών επιχειρήσεων, όμως είναι δύσκολο να προβλεφθούν καθώς επηρεάζονται σε μεγάλο βαθμό από τις προσδοκίες των επενδυτών.

¹⁵ Σαράντος Λέκκας (οικονομολόγος), <http://www.kerdos.gr> 03.08.09

3.4.ΧΡΗΜΑΤΙΣΤΗΡΙΟ ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Η χρηματοοικονομική κρίση είναι δεδομένο ότι προκαλεί μειωμένα έσοδα στις ναυτιλιακές επιχειρήσεις, ενώ παράλληλα αποτελεί τροχοπέδη στην ευκολία λήψης δανείων. Άμεσο αποτέλεσμα των γεγονότων αυτών είναι η ανάσχεση των ναυτιλιακών επενδύσεων αλλά και των επενδύσεων που πραγματοποιούν σε κλάδους μη σχετικούς με τη ναυτιλία. Επιπλέον οι αξίες των πλοίων έχουν μειωθεί δραματικά.

Την πραγματικότητα αυτή καταδεικνύουν οι χρηματιστηριακοί δείκτες και η πορεία τους. Αρκεί να αναφέρουμε ότι ο δείκτης Baltic Dry Index (BDI) που αποτιμά την αγορά χύδην ξηρού φορτίου, μειώθηκε κατά 94%, από τις 11.793 μονάδες στις 20 Μαΐου 2008 στις 663 μονάδες στις 5 Δεκεμβρίου 2008. Ειδικότερα για πλοία τύπου capesize ενώ στις 5 Ιουνίου 2008 η μέση χρονονάυλωση ανά ημέρα ήταν 233.988 δολάρια, στις 2 Δεκεμβρίου 2008 η μέση ημερήσια τιμή ήταν μικρότερη από 2.316 δολάρια.

Ανάλογες μειώσεις παρατηρήθηκαν και για τις διαδρομές των εμπορευματοκιβωτίων από την Ασία στην Ευρώπη όπου οι ναύλοι σημείωσαν σημαντική πτώση. Σε μερικές κατηγορίες πλοίων η αξία των στόλων τους μειώθηκε έως και 60%.¹⁶ Ενδεικτικά ο δείκτης Clarkson που αποτιμά τα επίπεδα τιμών των πλοίων, μέσα στο δεύτερο μισό του 2008 σημείωσε πτώση 12,2%,¹⁷ ενώ ο δείκτης HRCI (Howe Robinson's Charter Index) ο οποίος αποτυπώνει τις τάσεις στη ναυλαγορά των containerships, το Μάρτιο του 2009 βρέθηκε στις 389 μονάδες.

Οι ελληνικές εταιρείες που είναι εισηγμένες στα χρηματιστήρια της Νέας Υόρκης και του Λονδίνου μέσα στο 2008 έχουν χάσει από το 65% έως το 91% της αξίας των μετοχών τους. Η Aries έχει χάσει το 90,4%, η Dryships το 91,7%, η Excel Matime το 85,6%, η Genco το 83,4%, η Navios το 89,5% και η Topships το 89,3%.¹⁸

Η πτώση της ζήτησης για μεταφορές ρίχνει σημαντικά τους ναυτιλιακούς δείκτες, ενώ πλοία που είχαν αποκτηθεί με υψηλή αξία δημιουργούν ταμειακά ελλείμματα εξαιτίας της πτώσης των ναύλων. Επιπλέον, η πτώση των μετοχών των εισηγμένων εταιρειών δημιουργούν το φόβο επιθετικών εξαγορών από άλλες εταιρείες. Όμως

¹⁶ <http://www.kathimerini.gr> 30.08.2009

¹⁷ <http://newskathimerini.gr> 04.01.2009

¹⁸ <http://freesunday.gr> 07.12.2008

δημιουργούν και μία προοπτική. Την προοπτική εξαγοράς τους από τους ίδιους τους πλοιοκτήτες, ώστε να τις πωλήσουν στους θεσμικούς επενδυτές όταν η ναυλαγορά θα κινείται ανοδικά. Για μικρές εταιρείες με μεγαλύτερη δυσκολία στην εξασφάλιση χρηματοδότησης, η είσοδος σε κάποιο χρηματιστήριο ως πηγή χρηματοδότησης αποδεικνύεται ως μία λύση με θετικές προοπτικές.

3.4.1.ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΙ ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΕΣ

Οι χρηματοοικονομικοί δείκτες που θα δούμε εδώ, συνιστούν χρήσιμο εργαλείο για την παρακολούθηση των εταιρειών. Δίνουν σημαντικά στοιχεία για την πορεία τους, την αποτελεσματικότητα λειτουργίας της διοίκησής τους, το επίπεδο της ρευστότητά τους, την αποδοτικότητά τους και τη βιωσιμότητά τους σε σχέση με τη διάρθρωση των κεφαλαίων τους.

1. Δείκτης αποδοτικότητας ενεργητικού = καθαρά κέρδη χρήσης /ενεργητικό

Ο αριθμοδείκτης αυτός μετρά την απόδοση των συνολικών περιουσιακών στοιχείων της επιχείρησης και επιτρέπει την αξιολόγηση της αποτελεσματικότητας της λειτουργίας της. Δείχνει την ικανότητά της να μπορεί να επιζεί οικονομικά και να προσελκύει κεφάλαια που προσφέρονται για επένδυση, ανταμείβοντάς τα ανάλογα.¹⁹ Επιχειρήσεις με υψηλά κέρδη παρουσιάζουν υψηλότερο δείκτη που σημαίνει ότι το σύνολο του ενεργητικού τους αποδίδει ικανοποιητικά και αποτελούν ελκυστικούς φορείς για επένδυση. Φυσικά σε περιόδους κρίσεων, όπως τη σημερινή, όπου η κερδοφορία μειώνεται ισχύει το αντίθετο, πράγμα που σημαίνει και πτώση της τιμής της μετοχής τους.

¹⁹ Νιάρχος Νικήτας, Χρηματοοικονομική Ανάλυση Λογιστικών Καταστάσεων (2004), σελ.117

2. Δείκτης κεφαλαιοποίησης=κεφαλαιοποίηση / πωλήσεις (κύκλος εργασιών)

Με τον όρο κεφαλαιοποίηση εννοούμε τη χρηματιστηριακή αξία της εταιρείας σε ευρώ. Δηλαδή το συνολικό αριθμό των μετοχών επί την τρέχουσα τιμή της μετοχής. Όσο πιο χαμηλός ο δείκτης αυτός, τόσο πιο ευνοϊκή είναι η συμπεριφορά της επιχείρησης και της μετοχής της.²⁰ Στην αντίθετη περίπτωση οι επενδυτές αποφεύγουν τις μετοχές της.

Ο δείκτης κεφαλαιοποίησης εκφράζει τη σχέση μεταξύ της χρηματιστηριακής αξίας και του κύκλου εργασιών μιας εισηγμένης επιχείρησης. Με άλλα λόγια δείχνει την ικανότητά της να παράγει πωλήσεις. Είναι λογικό σε περιόδους όπως τη σημερινή με μειωμένους τους κύκλους εργασιών των ναυτιλιακών επιχειρήσεων, να είναι δύσκολη η προσέγγιση επενδυτών.

3. Δείκτης απόδοσης ιδίων κεφαλαίων = καθαρό κέρδος / καθαρή θέση

Η σχέση αυτή φανερώνει την αποτελεσματικότητα με την οποία λειτουργεί η επιχείρηση. Μας δείχνει πόσο αποτελεσματικά τα κεφάλαια των φορέων της επιχείρησης απασχολούνται σε αυτήν²¹. Ένας υψηλός δείκτης απόδοσης ιδίων κεφαλαίων σημαίνει ότι μια επιχείρηση είναι κερδοφόρα και επομένως η προσέλκυση επενδυτών είναι ευκολότερη.

²⁰ <http://www.tovima.gr>, 19.12.2009

²¹ Νιάρχος Νικήτας, Χρηματοοικονομική Ανάλυση Λογιστικών Καταστάσεων (2004), σελ.124

4. Δείκτης αποτίμησης = τιμή της μετοχής / κέρδη ανά μετοχή

Ο δείκτης αποτίμησης (P/E), εκφράζει πόσο οι επενδυτές είναι διατεθειμένοι να πληρώσουν για τα ανά μετοχή καθαρά κέρδη. Όταν τα ποσοστά απόδοσης ιδίων κεφαλαίων είναι υψηλά, οι επιχειρήσεις έχουν τη δυνατότητα να διαθέτουν τη μετοχή τους σε τιμές πολλαπλάσιες από τη λογιστική τους αξία.²²

Επομένως βλέπουμε ότι οι αριθμοδείκτες συνδέονται μεταξύ τους και έχουν ένα κοινό παρονομαστή, το κέρδος. Οι εταιρείες με υψηλή κερδοφορία παρουσιάζουν καλύτερους χρηματοοικονομικούς δείκτες και ως εκ τούτου η προσέλκυση επενδυτών είναι πιο δεδομένη σε σχέση με περιόδους χαμηλής κερδοφορίας όπως την τρέχουσα.

²²Νιάρχος Νικήτας, Χρηματοοικονομική Ανάλυση Λογιστικών Καταστάσεων (2004), σελ.180

3.5. Η ΝΑΥΠΗΓΙΚΗ ΑΓΟΡΑ



Ναυτιλία χωρίς ναυπηγεία δεν υφίσταται. Τα ναυπηγεία επιτελούν τρεις κύριες λειτουργίες ώστε τα πλοία του παγκόσμιου στόλου να πλέουν σε όλα τα μήκη και τα πλάτη της γης. Η πρώτη και κυριότερη είναι η κατασκευή νέων πλοίων, ώστε η προσφορά χωρητικότητας να ανταποκρίνεται στην παγκόσμια ζήτηση tonnage, αλλά και για αντικατάσταση των υπέργηρων πλοίων ή μονού τοιχώματος δεξαμενόπλοια. Η δεύτερη λειτουργία στην οποία ασκούνται είναι οι επισκευές και η συντήρηση των πλοίων προκειμένου να ταξιδεύουν με ασφάλεια και σύμφωνα με τα πρότυπα που επιτάσσουν οι νηογνώμονες. Επιπλέον τα ναυπηγεία προβαίνουν σε μετασκευές κάθε είδους πλοίου. Για παράδειγμα τα μονού τοιχώματος δεξαμενόπλοια που είναι προς αντικατάσταση, μετασκευάζονται σε χύδην ξηρού φορτίου ή οχηματαγωγά πλοία σε κρουαζιερόπλοια.

Η ναυπηγική αγορά δεν είναι σε καμία περίπτωση ασύνδετη με τη ναυτιλιακή. Σύμφωνα με τους νόμους της ζήτησης, οι τιμές στη ναυπηγική αγορά καθορίζονται με βάση τη διάθεση του πλοιοκτήτη να πληρώσει αυτήν την τιμή. Τα αυξημένα ναύλα που σημαίνουν και αυξημένα εισοδήματα για τους πλοιοκτήτες, οδηγούν σε υψηλότερες τιμές ναυπήγησης, καθώς αυξάνονται οι παραγγελίες. Φυσικά σε περιπτώσεις που τα ναύλα σημειώνουν πτώση, πτώση σημειώνεται και στις ναυπηγήσεις.

Οι πλοιοκτήτες συνηθίζουν να πραγματοποιούν παραγγελίες νέων πλοίων όταν υπάρχει αισιοδοξία για το μέλλον της ναυλαγοράς και προσβλέπουν σε αύξηση της τιμής των ναύλων. Βέβαια εξαιτίας της έντονης αστάθειας και της κυκλικότητας που διέπει τη ναυτιλιακή αγορά, οι επενδύσεις των πλοιοκτητών είναι πιθανό σε ορισμένες περιπτώσεις να αίρεται η σκοπιμότητά τους και να καθίστανται αναποτελεσματικές, λαμβάνοντας υπόψη το διάστημα από τη σύναψη της συμφωνίας μέχρι τη στιγμή που το

πλοίο θα «πέσει» στη θάλασσα και θα αρχίσει να παράγει. Επιπλέον στην περίπτωση που το μέλλον της ναυτιλιακής αγοράς διαγράφεται αισιόδοξο και όπως προείπαμε, αυξάνονται οι παραγγελίες νέων κατασκευών, είναι πιθανή η δημιουργία υπερπροσφοράς tonnage και άρα πτώση των ναύλων.²³

Μέχρι τώρα διαπιστώνεται ότι κύριοι φορείς της ναυπηγικής ζήτησης είναι οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις, όπου όταν τα κέρδη τους μειώνονται, όπως έντονα παρατηρούμε στις μέρες μας, μειώνονται οι παραγγελίες νέων πλοίων και ακυρώνονται ναυπηγικά συμβόλαια. Έτσι οι ναυπηγικές μονάδες έχουν να αντιμετωπίσουν αφενός χαμηλότερα αναμενόμενα έσοδα και αφετέρου ζημίες από τις τρέχουσες ακυρώσεις παράδοσης.

Δεν πρέπει να παραβλεφθεί το γεγονός ότι και το επίπεδο ανταγωνισμού μεταξύ των ναυπηγικών μονάδων, δημιουργεί διαφορετικά επίπεδα προσαρμοστικότητας στα νέα δεδομένα που δημιουργεί η κρίση. Ο ανταγωνισμός που δέχονται τα ευρωπαϊκά και αμερικάνικα ναυπηγεία από αυτά της Ανατολής (Ιαπωνία, Κίνα, Ινδίες) είναι σκληρός. Το κόστος για τα ευρωπαϊκά είναι υψηλό, ενώ τα ασιατικά έχουν επιτύχει το συνδυασμό χαμηλού κόστους και υψηλής ποιότητας.

²³ Γ.Π.Βλάχος, Διεθνής Ναυπηγική Πολιτική&Στρατηγική Ναυπηγικών&Επισκευαστικών Μονάδων (2004) σελ.184

3.5.1. Η ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΟΤΗΤΑ ΣΤΗ ΝΑΥΠΗΓΙΚΗ ΑΓΟΡΑ ΜΕ ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑΤΑ

Ο όμιλος AP Moller – Maersk στον οποίο ανήκουν τα ναυπηγεία Odense Steel Shipyard, ανακοίνωσε στις 10 Αυγούστου του 2009 ότι θα διακόψει κάθε εργασία μόλις ολοκληρωθούν τα 14 πλοία που βρίσκονται στο βιβλίο παραγγελιών τους.

Το χρέος των ναυπηγείων όλο και αυξανόταν καθώς ο ανταγωνισμός των ναυπηγείων της Ασίας γινόταν πιεστικότερος και οι τιμές του χάλυβα όλο και υψηλότερες. Από την τελευταία παραγγελία πριν δύο χρόνια, από τον όμιλο Carrgas για την κατασκευή οκτώ bulk carriers τα οποία μειώθηκαν στα έξι, τα ναυπηγεία δεν έχουν δεχτεί άλλη παραγγελία.²⁴ Αυτό είναι ένα παράδειγμα για το κλίμα που επικρατεί στην ευρωπαϊκή αγορά.

Επειδή πολύς λόγος γίνεται για τον ανταγωνισμό που δέχονται τα ευρωπαϊκά και αμερικανικά ναυπηγεία από αυτά της Ασίας, εδώ θα αναφερθούν ορισμένα στοιχεία της εν λόγω αγοράς για την Άπω Ανατολή. Στην Κορέα βρίσκονται τα επτά από τις δέκα μεγαλύτερες ναυπηγικές μονάδες στον κόσμο. Το 2007 τα κορεάτικα ναυπηγεία κατείχαν το 40,4% των παγκόσμιων νέων παραγγελιών, η Ιαπωνία το 8,2% και η Κίνα το 36,9%.

Ο δείκτης Clarkson ο οποίος αποτιμά τα επίπεδα τιμών νέων πλοίων, τον Ιανουάριο του 2009 βρισκόταν στις 167 μονάδες, έχοντας σημειώσει πτώση 12,2% από τις 190 μονάδες τον Ιούνιο του 2008. Πολλοί ναυτιλιακοί κύκλοι εκτιμούν ότι τα επόμενα έτη ίσως ακυρωθεί το 30% των παραγγελιών για νέα πλοία ενώ το 2009 το 60% των παραγγελιών σε σχέση με αυτές του 2008. Σε παγκόσμιο επίπεδο, τα ναυπηγεία έχουν λάβει παραγγελίες ύψους 600 δις. δολαρίων για νέα πλοία ως το 2012, με απαιτούμενες χρηματοδοτήσεις περί τα 320 δις. δολάρια²⁵ όπως αναφέρει η Celent.²⁶

Παράδειγμα τα νοτιοκορεάτικα ναυπηγεία Daehau και C&Heavy Industries, που βρέθηκαν στα όρια της χρεοκοπίας με άγνωστο το μέλλον των παραγγελιών 35 πλοίων έξι ελληνικών εταιρειών.²⁷

²⁴ Περιοδικό ΕΦΟΠΛΙΣΤΗΣ, τεύχος 197 Σεπτεμβρίου 2009

²⁵ <http://www.newskathimerini.gr> 04.01.2009

²⁶ Ερευνητική συμβουλευτική εταιρεία

²⁷ <http://www.newskathimerini.gr> 04.01.2009

Μέσα σε αυτές τις συνθήκες που διαμορφώνονται εξαιτίας της διεθνούς οικονομικής κρίσης με την έλλειψη επενδυτικού ενδιαφέροντος και ακυρώσεων επενδυτικών προγραμμάτων, ο ανταγωνισμός στο ναυπηγικό κλάδο αναμένεται να ενταθεί. Με τα ποσοστά αγοράς που κατέχουν οι ναυπηγικές μονάδες της Ασίας και που αναφέρθηκαν παραπάνω, η θέση των αμερικάνικων και των ευρωπαϊκών ναυπηγείων φαντάζει πολύ δύσκολη. Παρά τη μείωση και την ακύρωση ναυπηγικών επενδύσεων, αγορές όπως η κορεάτικη με ποσοστά 40% δείχνουν να αντέχουν στην κρίση εξαιτίας της επάρκειας παραγγελιών πριν να ξεσπάσει η κρίση. Αγορές όπως η ιαπωνική που έχει εφαρμόσει ένα σύστημα ολικής ποιότητας πετυχαίνοντας χαμηλό κόστος και υψηλή ποιότητα, δείχνουν να αντέχουν επίσης.

Στην αντίπερα όχθη ενδεικτικό για το τι επικρατεί στην Ευρώπη είναι το παράδειγμα της αρχής του κεφαλαίου. Πρέπει όμως να τονίσουμε ότι το εργατικό κόστος στην Αμερική και την Ευρώπη είναι υψηλότερο από αυτό της Ασίας, γεγονός που καθιστά τις πρώτες λιγότερο ανταγωνιστικές. Έτσι γίνεται επιτακτική η ανάγκη για ανάπτυξη μεθόδων παραγωγής (R&D) με χαμηλό κόστος και υψηλή ποιότητα υπηρεσιών.



(Samsung yard)

3.5.2. ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΝ ΚΑΙ ΚΡΙΣΗ

Η κρίση στο ναυπηγικό τομέα όπως αναφέρθηκε παραπάνω, βρίσκεται σε άμεση εξάρτηση με την κρίση που επικρατεί στη ναυτιλιακή αγορά. Η αγορά των dry bulk carriers έχει πληγεί ιδιαίτερα από την παγκόσμια έλλειψη ζήτησης χωρητικότητας και επόμενο είναι να επηρεαστούν αρνητικά οι ναυπηγικές μονάδες που κατά κύριο λόγο κατασκευάζουν πλοία χύδην ξηρού φορτίου. Το ίδιο βέβαια, αλλά σε μικρότερο βαθμό, ισχύει στις αγορές χωρητικότητας που περνάνε την κρίση λιγότερο επώδυνα.

Σε επόμενο κεφάλαιο θα αναφερθούν οι επιπτώσεις της κρίσης σε κάθε κατηγορία της ναυτιλιακής αγοράς ξεχωριστά. Εδώ αναφέρονται ορισμένα στοιχεία που έχουν να κάνουν με το τι ισχύει στα επίπεδα των ναυπηγήσεων των κυρίων κατηγοριών πλοίων, ώστε να καταστεί ευκολότερη η σύγκριση μεταξύ των επιδράσεων της κρίσης στις ναυτιλιακές αγορές με εκείνες των ναυπηγικών και να αποδειχτεί η αλληλεπίδραση τους.

Πρόσφατα τα παροπλισμένα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων ανέρχονταν σε 453, χωρητικότητας 1,35 εκατομμυρίων εμπορευματοκιβωτίων, που αντιστοιχεί στο 10,7% του παγκοσμίου στόλου. Ο αριθμός των δεμένων πλοίων μέσα στο 2009 ίσως φτάσει και τα 1000, σύμφωνα με τα στοιχεία της AXS Alphaliner, ενώ παράλληλα οι παραγγελίες πλοίων έχουν μειωθεί σημαντικά όπως και οι ακυρώσεις συμβολαίων.²⁸

Βάσει του νορβηγικού νηογνώμονα Det Norske Veritas (DNV), πάνω από το 10% της χωρητικότητας των υπό ναυπήγηση bulk carriers, περίπου 3000 φορτηγά πλοία έχουν ακυρωθεί μέχρι σήμερα. Το ποσοστό αυτό εκτιμάται ότι θα φτάσει εντός του 2010 στα επίπεδα του 20-25%.²⁹

Οι δείκτες των ναύλων στην αγορά των δεξαμενόπλοιων, έχουν μειωθεί αλλά κρατούνται σε καλύτερα επίπεδα από ότι στα ξηρά φορτία και τα containers. Οι μειώσεις στην παραγωγή του ΟΠΕΚ οδηγούν μεν σε χαμηλότερο μεταφορικό έργο και ναύλα, όμως λόγω της σταδιακής απόσυρσης των πλοίων μονού τοιχώματος, οι προγραμματισμένες παραδόσεις δεξαμενόπλοιων είναι αυξημένες.³⁰

^{28 29} <http://www.capital.gr> 10.03.2009

³⁰ <http://www.newskathimerini.gr> 30.09.2009

3.6.ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΣΤΗΝ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗ ΚΑΙ ΤΗΝ ΕΘΝΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ

Η κατάσταση που επικρατεί στις αγορές παγκοσμίως, έχει μια πολύ σοβαρή επίπτωση με κοινωνικές προεκτάσεις, την ανεργία. Έχουν ήδη διαπιστωθεί οι μαζικές απολύσεις στο χρηματοπιστωτικό τομέα και τον κλάδο της αυτοκινητοβιομηχανίας. Όπως σε κάθε περίοδο ύφεσης, έτσι και σε αυτήν, η μείωση της ρευστότητας, της κατανάλωσης και της παραγωγής, οδηγούν αναπόφευκτα σε φαινόμενα ανεργίας και στασιμοπληθωρισμού.

Σήμερα ο ελληνικός στόλος αποτελείται από περισσότερα από 4000 πλοία και οι απασχολούμενοι σε επαγγέλματα που σχετίζονται άμεσα και έμμεσα με τη ναυτιλία υπολογίζεται ότι ανέρχονται σε περισσότερα από 180,000 άτομα ή αλλιώς στο 4,5% του εργατικού δυναμικού της Ελλάδας.³¹

Με την κρίση να πλανάται πάνω από τη ναυτιλία και όλους τους συναφείς με αυτή τομείς, έχει πληγεί η απασχόληση στα ποντοπόρα πλοία, τα επιβατηγά, στα ναυτιλιακά γραφεία, στα ναυπηγεία. Ο πιο αδύναμος κρίκος δείχνουν να είναι οι μικρές ναυτιλιακές εταιρείες, όπου η χρηματοδότηση των υποχρεώσεων τους γίνεται με ιδιαίτερη δυσκολία και η εξασφάλιση ρευστότητας γίνεται με κάθε τίμημα. Η ύφεση στη ναυτιλιακή αγορά οδηγεί σε παροπλισμούς πλοίων, σε μειώσεις νέων κατασκευών, σε ακυρώσεις παραγγελιών και σε επισκευές απολύτως απαραίτητες μόνο, γεγονότα που αυξάνουν το ποσοστό της ανεργίας. Πάνω από χίλιες θέσεις εργασίας έχουν χαθεί τους τελευταίους μήνες.³²

Εκτός από τις κοινωνικές διαστάσεις που εκλαμβάνει το θέμα της ανεργίας, προβλήματα αντιμετωπίζουν και οι εθνικές οικονομίες, και ιδιαίτερα η ελληνική για την οποία μαζί με τον τουρισμό η ναυτιλία αποτελεί τη βαριά βιομηχανία της. Εκτός από το φάντασμα της ανεργίας το οποίο πλανάται πάνω από έναν κλάδο ο οποίος απασχολεί το 4,5% του εργατικού δυναμικού της χώρας, υποβόσκει ακόμη μία απειλή. Αυτή είναι η μείωση των εισροών ναυτιλιακού συναλλάγματος στην εθνική οικονομία.

³¹ <http://www.theseanation.gr>

³² Σύμφωνα με τα ναυτεργατικά σωματεία, <http://www.imerisia.gr>, 26.09.2009

Το 2007 τα καθαρά έσοδα από τη ναυτιλία έφτασαν τα 17δισ. ευρώ. Αυτό μεταφράζεται στο 7% του ΑΕΠ της Ελλάδας, καλύπτοντας το 28% του ελλείμματος του εμπορικού ισοζυγίου. Τα πρώτα τρίμηνα του 2008 οι ακαθάριστες εισπράξεις ξεπέρασαν τα 14δισ. ευρώ.

Με τη δεδομένη πλέον μείωση της ναυτιλιακής δραστηριότητας, αναμένεται να μειωθεί το συνάλλαγμα που εισρέει στη χώρα, γεγονός που συνδράμει στη διόγκωση του ελλείμματος τρεχουσών συναλλαγών, με άμεσο αποτέλεσμα την αποδυνάμωση της ανταγωνιστικότητας της ελληνικής οικονομίας. Σε τέτοιες περιπτώσεις αυξάνεται ο εξωτερικός δανεισμός και ως συνέπεια το έλλειμμα τρεχουσών συναλλαγών εμφανίζει άνοδο.

4.ΟΙ ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΤΩΝ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Έως το σημείο αυτό, έχει αποτυπωθεί ο τρόπος με τον οποίο η ναυτιλιακή αγορά επηρεάζεται από την παγκόσμια χρηματοοικονομική κρίση. Αναφέρθηκαν οι επιδράσεις στα κέρδη των ναυτιλιακών επιχειρήσεων, στην αξία τους, στα επενδυτικά τους προγράμματα. Στη συνέχεια θα εξεταστούν τα χαρακτηριστικά της κάθε κύριας αγοράς, (χύδην υγρών φορτίων, χύδην ξηρών φορτίων, εμπορευματοκιβωτίων, επιβατηγού) της ναυτιλίας.

4.1. Η TRAMP ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Ο όρος tramp αναφέρεται στα ελεύθερα φορτηγά πλοία. Πλοία χύδην φορτίου τα οποία πλέουν σε όποια περιοχή υπάρχει ζήτηση για μεταφορά χύδην φορτίων. Τα ταξίδια που εκτελούν βασίζονται σε ένα ναυλοσύμφωνο κατόπιν συμφωνίας μεταξύ μεταφορέα και ναυλωτή, για μεταφορά την εκτέλεση μιας μεταφοράς μεταξύ δύο λιμένων, έναντι κάποιου ναύλου.

Τα ελεύθερα φορτηγά πλοία δεν έχουν κάποια εξειδικευμένα κατασκευαστικά χαρακτηριστικά, γεγονός που επιτρέπει στο μεταφορέα να απασχολεί το πλοίο του σε πολλούς τομείς των μεταφορών. Οι υπηρεσίες που εκτελούν αυτής της κατηγορίας τα πλοία, ικανοποιούν τις ανάγκες για κύρια αγαθά όπως πρώτες ύλες και καύσιμα.

Τα κύρια χαρακτηριστικά της εκμετάλλευσης των ελεύθερων φορτηγών πλοίων, είναι ότι δεν υπάρχει προκαθορισμένο και σταθερό δρομολόγιο το οποίο εκτελείται. Επίσης το πλοίο ναυλώνεται για το σύνολο της μεταφορικής του ικανότητας. Στις περισσότερες των περιπτώσεων το φορτίο είναι ένα. Η φόρτωση περισσότερων, δεν αποκλείεται στη βάση όμως ενός ναυλοσυμφώνου. Επιπλέον την ευθύνη για την εξεύρεση φορτίου φέρει ο φορτωτής, ο οποίος υποχρεώνεται για την καταβολή του

ναύλου για ολόκληρη τη συμφωνημένη ποσότητα, ενώ το πλοίο δεν απαιτείται να έχει ειδικά χαρακτηριστικά.³³

Βέβαια, στις μέρες μας οι ανάγκες για πρώτες ύλες, κυρίως στον τομέα της μεταποίησης, για καύσιμα και για τρόφιμα, είναι τόσο μεγάλες που οι μεταφορές προγραμματίζονται και εκτελούνται κάτω από τον έλεγχο των φορτωτών και εισαγωγέων με τη μορφή είτε ιδιοκτησίας είτε μακροχρόνιας ναύλωσης. Για το λόγο αυτό στην ελεύθερη ναυτιλία συναντάμε πλοία χύδην ξηρού φορτίου, χύδην υγρού φορτίου, πλοία μικτού χύδην φορτίου και πλοία ειδικών φορτίων, τα οποία εκτός από ελεύθερους πλόες εκτελούν και προγραμματισμένους.³⁴

³³ Γεωργαντόπουλος Ελ.-Βλάχος Γ.Π., Ναυτιλιακή Οικονομική (2003), σελ 422

³⁴ Γεωργαντόπουλος Ελ.-Βλάχος Γ.Π., Ναυτιλιακή Οικονομική (2003), σελ 424

4.1.1. ΠΛΟΙΑ ΧΥΔΗΝ ΞΗΡΩΝ ΦΟΡΤΙΩΝ



Τα ελεύθερα φορτηγά πλοία διακρίνονται σε πλοία μεταφοράς χύδην ξηρών και χύδην υγρών φορτίων. Τα dry bulk carriers μεταφέρουν κυρίως σιδηρομετάλλευμα, αλουμίνα, βωξίτη, γαιάνθρακα, φωσφάτα, δημητριακά και ξυλεία. Το μεταφορικό τους έργο αφορά κυρίως σε αγαθά που χρησιμοποιούνται κυρίως στη βιομηχανική παραγωγή, προορίζονται δηλαδή για μεταποίηση. Οι κύριοι εξαγωγείς βωξίτη και αλουμίνας είναι η Αυστραλία, η Βραζιλία και η Ανατολική Αφρική. Άνθρακα εξάγει κατά κύριο λόγο η Αυστραλία, φωσφάτα Αφρικανικές χώρες, κυρίως το Μαρόκο και δημητριακά κυρίως οι Η.Π.Α και ο Καναδάς, ενώ σιδηρομετάλλευμα τα μεγαλύτερα ποσοστά εξάγουν Αυστραλία και Βραζιλία.³⁵ Οι κύριοι τύποι πλοίων αυτής της αγοράς είναι τα Handysize bulkers, τα Handymax bulkers, τα Ultra Handymax bulkers, τα Panamax bulkers, τα Capesize bulkers.³⁶

Η αγορά των χύδην ξηρών φορτίων, επηρεάζεται άμεσα από τους παράγοντες που διαμορφώνουν τις εξελίξεις στην παγκόσμια οικονομία. Έχει ήδη αναφερθεί ότι η τρέχουσα οικονομική κρίση, έχει φτάσει στο σημείο να προκαλέσει πτώση του Baltic Dry Index έως και 94%, μειώνοντας κατακόρυφα τα έσοδα των ναυτιλιακών επιχειρήσεων.

Η ζήτηση για μεταφορές χύδην ξηρών φορτίων είναι παράγωγος και υφίσταται γιατί υπάρχει ζήτηση για τα προϊόντα που πρέπει να μεταφερθούν. Εξαιτίας της συνάρτησης αυτής, η παγκόσμια οικονομική κρίση όπου προκάλεσε μείωση της κατανάλωσης και της βιομηχανικής παραγωγής, έπληξε και τον τομέα της ναυτιλιακής αγοράς στην οποία γίνεται αναφορά.

³⁵ Γεωργαντόπουλος Ελ.-Βλάχος Γ.Π., Ναυτιλιακή Οικονομική (2003), σελ 389

³⁶ Κωνσταντίνος Γκιζιάκης Αντώνης Ι. Παπαδόπουλος Εύη Η. Πλωμαρίτου, Ναυλώσεις, (2006), σελ. 65

Όπως ολόκληρη η ναυτιλία, έτσι και ο τομέας των πλοίων χύδην ξηρών φορτίων, χαρακτηρίζεται από έντονη κυκλικότητα. Κατά το 2003 οι ναύλοι βρισκόταν σε πολύ υψηλά επίπεδα. Σε αυτό συνέτειναν η ραγδαία ανάπτυξη της Κίνας, η αύξηση της παραγωγής χάλυβα και άλλοι παράγοντες όπως η μείωση των εργασιών των πυρηνικών σταθμών της Ιαπωνίας κατά το τέλος του 2002 που οδήγησε σε αύξηση των εισαγωγών άνθρακα.³⁷

Από την άλλη πλευρά το 2008 σημειώθηκε πτώση ρεκόρ στους ναύλους κατά 90% και ακολούθησε η πτώση κατά 65% της αξίας των πλοίων. Την περίοδο εκείνη το παγκόσμιο εμπόριο χύδην ξηρού φορτίου, είχε συρρικνωθεί σε ποσοστό 8%.³⁸ Αυτό οφείλεται στο γεγονός ότι μετά τις Η.Π.Α. όπου τα σημάδια της κρίσης είναι ορατά από το 2007, η Ευρώπη και η Ιαπωνία κατά το δεύτερο μισό του 2008 παρουσίασαν αρνητικούς ρυθμούς ανάπτυξης. Αργότερα Κίνα, Ινδία και Λατινική Αμερική αισθάνθηκαν τις πρώτες πιέσεις από την πτώση της ζήτησης για τα προϊόντα τους, προϊόντα που κατά κύριο λόγο μεταφέρονται με dry bulk carriers.

³⁷ Γ.Π.Βλάχος, Διεθνής Ναυπηγική Πολιτική&Στρατηγική Ναυπηγικών&Επισκευαστικών Μονάδων (2004), σελ.240

³⁸ <http://www.FBBank.gr>

4.1.2. ΠΛΟΙΑ ΧΥΔΗΝ ΥΓΡΩΝ ΦΟΡΤΙΩΝ

Η αγορά δεξαμενόπλοιων είναι ιδιαίτερα τμηματοποιημένη. Τα δύο βασικά κριτήρια τμηματοποίησης της αγοράς είναι ο τύπος του μεταφερόμενου φορτίου και το μέγεθος των πλοίων. Με βάση τον τύπο του μεταφερόμενου φορτίου η κύρια διάκριση είναι μεταξύ πλοίων που μεταφέρουν αργό πετρέλαιο και εκείνων που μεταφέρουν προϊόντα πετρελαίου. Οι κύριοι τύποι πλοίων είναι τα ULCC, VLCC, Suezmax, Aframax, Panamax, Handysize. Τα κύρια χύδην υγρά φορτία τα οποία διακινούνται δια θαλάσσης, είναι το αργό πετρέλαιο, τα παράγωγα του αργού πετρελαίου (LPG), και αέρια σε μορφή (LNG). Το αργό πετρέλαιο, φορτώνεται από τις πηγές εξόρυξης του και μεταφέρεται σε περιοχές όπου υπόκειται σε επεξεργασία προκειμένου να παραχθούν παράγωγα όπως γκαζολίνη, άσφαλτος, κηροζίνη, τα οποία στη συνέχεια μεταφέρονται στις πηγές ζήτησή τους.

Η τιμή των αγαθών αυτών καθορίζει σε μεγάλο βαθμό τη λειτουργία της αγοράς των δεξαμενόπλοιων. Μείωση της παραγωγής των πετρελαιοπαραγωγών χωρών, σημαίνει αύξηση της τιμής του πετρελαίου και μείωση της μεταφορικής ζήτησης. Επίσης παράγοντες όπως η μειωμένη ζήτηση για πετρέλαιο στο Βόρειο ημισφαίριο κατά τους καλοκαιρινούς μήνες, δημιουργούν μια κυκλικότητα στη ζήτηση για τη μεταφορά του. Οι κύριες χώρες που εξάγουν πετρέλαιο είναι της Λατινικής Αμερικής, η Ρωσία, το Ιράκ, το Ιράν, το Κουβέιτ, Ηνωμένα Αραβικά Εμιράτα. Προϊόντα διύλισης εξάγονται κυρίως από τις χώρες της Μ. Ανατολής, της πρώην Σοβιετικής Ένωσης, τις Η.Π.Α, και της Ευρώπης.

Στην παγκόσμια κρίση, η αγορά δεξαμενόπλοιων έδειξε αντοχές με τους ναύλους και τις αξίες των πλοίων να διατηρούνται σε σχετικά υψηλά επίπεδα, παρά τη μείωση της ζήτησης για πετρέλαιο και τη μείωση της παραγωγής του ΟΠΕΚ. Σε αυτό βέβαια συντέλεσε και η μείωση του στόλου των δεξαμενόπλοιων, καθώς πολλά από αυτά αποσύρονται ή μετασκευάζονται σε χύδην ξηρού φορτίου, λόγω της αντικατάστασής τους με πλοία διπλού τοιχώματος. Ένας μεγάλος αριθμός δεξαμενόπλοιων, περίπου το 4% του παγκόσμιου στόλου, ναυλώθηκε με σκοπό την αποθήκευση πετρελαίου και τη μελλοντική πώλησή του σε υψηλότερη τιμή.³⁹

³⁹ <http://www.FBBank.gr>

4.2. ΠΛΟΙΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΚΙΒΩΤΙΩΝ



Η θαλάσσια μεταφορά προϊόντων με εμπορευματοκιβώτια διαδραματίζει πολύ σημαντικό ρόλο στη διάρθρωση του παγκόσμιου εμπορίου. Με αυτόν τον τρόπο μεταφοράς, τα υψηλής κυρίως αξίας αγαθά, διακινούνται με χαμηλότερο κόστος μεταφοράς αλλά και φορτοεκφόρτωσης. Η χρήση των εμπορευματοκιβωτίων περιορίζει τις τυχόν ζημιές που μπορούν να προκληθούν κατά τη διάρκεια της όλης διαδικασίας μεταφοράς. Η αγορά χρονοναυλώσεων των πλοίων εμπορευματοκιβωτίων, αντιδρά πρώτη σε μία μεταβολή του παγκόσμιου θαλάσσιου εμπορίου, εξαιτίας της μεταφοράς προϊόντων υψηλής τεχνολογίας.⁴⁰

Τα πλοία που εκτελούν αυτού του είδους τις μεταφορές, είναι ειδικής κατασκευής, ώστε να μεταφέρουν μεγάλο αριθμό εμπορευματοκιβωτίων. Χαρακτηρίζονται από τις υψηλές ταχύτητες που αναπτύσσουν, φτάνοντας και τους 27 κόμβους. Και αυτό γιατί τα μεταφερόμενα προϊόντα είναι βιομηχανικά υψηλής αξίας και όσο παραμένουν εκτός παραγωγικής διαδικασίας, τόσο μεγαλύτερη είναι η απώλεια τόκων.⁴¹

Σε αντίθεση με την tramp αγορά όπου επικρατεί σχεδόν τέλειος ανταγωνισμός, η μορφή της αγοράς όπου δραστηριοποιούνται τα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, έχει μονοπωλιακό χαρακτήρα και εξυπηρετείται από έναν περιορισμένο αριθμό εταιρειών, οι κυριότερες εκ των οποίων είναι οι εξής: η Maersk sealand με 290 πλοία, η P&O Nedlloyd με 149, η Evergreen Group με 132, η Hanjin senator με 87, η MSC με 154, η APL με 85, η Cosco Container Lines με 131, η NYK/TSK με 81, η CP ships με 81 και η K Line με 54 πλοία.

⁴⁰ Κωνσταντίνος Γκιζιάκης Αντώνης Ι. Παπαδόπουλος Εύη Η. Πλωμαρίτου, Ναυλώσεις, (2006), σελ. 83

⁴¹ Γ.Π.Βλάχος, Διεθνής Ναυπηγική Πολιτική&Στρατηγική Ναυπηγικών&Επισκευαστικών Μονάδων (2004), σελ. 243

Η αγορά της θαλάσσιας μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων αποκτά τη μορφή συγκοινωνιακής εξυπηρέτησης, προς όφελος των μεταφορέων, καθώς δεν ευνοείται η συμμετοχή μεγάλου αριθμού επιχειρήσεων. Οι κυριότερες γραμμές μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων είναι:

- Ασία – Αμερική
- Ασία – Ευρώπη
- Β. Αμερική – Ευρώπη
- Εσωτερικά της Ασίας⁴²

Η διακύμανση της αγοράς των πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων βρίσκεται σε άμεση συνάρτηση με τη διακύμανση του επιπέδου του ΑΕΠ των εθνικών οικονομιών. Σε περιόδους οικονομικής ευφορίας, η κατανάλωση αυξάνεται όπως και η βιομηχανική παραγωγή. Μετά από μία περίοδο σταθερότητας κατά τα έτη 2001 και 2002, η αύξηση της ζήτησης χωρητικότητας στην αγορά των containers ήταν σημαντική. Σε αυτό βοήθησε η έκρηξη των εξαγωγών των ασιατικών χωρών και κυρίως της Κίνας. Στον αντίποδα, η κατάσταση σήμερα είναι διαφορετική. Η παγκόσμια χρηματοπιστωτική κρίση κτύπησε πρώτα την οικονομία των ΗΠΑ και στη συνέχεια την Ευρώπη με μείωση των ρυθμών αύξησης του ΑΕΠ. Άμεσος ήταν ο αρνητικός αντίκτυπος στις μεταφορές εμπορευματοκιβωτίων, όπου εντάθηκε όταν οι χώρες της Ασίας βίωσαν τη μείωση των εξαγωγών τους, καθώς η ζήτηση για τα προϊόντα τους συρρικνώθηκε.

Συγκεκριμένα, ο δείκτης HRCI (Howe Robinson's Charter Index) ο οποίος αποτυπώνει τις τάσεις στη ναυλαγορά των containerships, το Μάρτιο του 2009 βρέθηκε στις 389 μονάδες, όταν η μέση ετήσια τιμή του το 2008 ήταν 1109 μονάδες. Τον Οκτώβριο του 2008 τα παροπλισμένα πλοία ανέρχονταν σε 70 χωρητικότητας 150.000 εμπορευματοκιβωτίων. Στις αρχές του 2009 453 πλοία ή αλλιώς το 10,7% του παγκόσμιου στόλου, χωρητικότητας 1,35 εκ. εμπορευματοκιβωτίων ήταν δεμένα.⁴³

⁴² Γεωργαντόπουλος Ελ.-Βλάχος Γ.Π., Ναυτιλιακή Οικονομική (2003), σελ 507

⁴³ <http://www.capital.gr>, 10.03.2009

4.3. REEFER SHIPS & RO/RO



Η αγορά των πλοίων – ψυγείων και των ro/ro (roll on-roll off), δείχνει να μην έχει ευοίωνες προοπτικές. Πέρα από τη μείωση του μεταφορικού τους έργου, έχουν να αντιμετωπίσουν και τον σκληρό ανταγωνισμό από την αγορά των containerships.

Τα reefer ships είναι πλοία ειδικής κατασκευής, τα οποία αναπτύσσουν υψηλές ταχύτητες. Μεταφέρουν κυρίως προϊόντα σίτισης, τα οποία πρέπει να μεταφερθούν σε σύντομο χρονικό διάστημα στις αγορές όπου θα διατεθούν, όπως κρέατα και φρούτα. Οι διεθνείς μακροοικονομικές εξελίξεις που οδήγησαν σε πτώση της κατανάλωσης επηρεάζουν άμεσα τον τομέα των reefer ships με πτώση του μεταφορικού τους έργου. Επίσης συχνά εξωγενείς παράγοντες όπως για παράδειγμα το εμπάργκο που έθεσε η Ρωσία το 2002 στην εισαγωγή πουλερικών από την Αμερική και οδήγησε σε μείωση των εξαγωγών της Αμερικής κατά 35%, έχουν άμεσες επιπτώσεις για την απασχόληση των reefer ships. Το ίδιο ίσχυσε και στην περίπτωση της καταστροφής των φυτειών μπανάνας στη Λ. Αμερική εξαιτίας των άσχημων καιρικών συνθηκών.⁴⁴

Η επιδείνωση όμως των όρων της συγκεκριμένης αγοράς εστιάζεται και αλλού. Ο ανταγωνισμός από τα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων είναι σκληρός. Η μεταφορά των αγαθών που αποτελούν το κύριο μεταφορικό κομμάτι των reefer ships, μπορεί να γίνει πλέον και με containers τα οποία φέρουν συστήματα ψύξης, ενώ η ταχύτητα μεταφοράς τους είναι εξίσου υψηλή. Ενδεικτικό για τις προοπτικές της μεταφορικής αγοράς των ψυγείων πλοίων, είναι το γεγονός ότι τα υπό ναυπήγηση πλοία το 2002 ήταν μόλις τρία.⁴⁵

⁴⁴ ⁴³ Γ.Π.Βλάχος, Διεθνής Ναυπηγική Πολιτική & Στρατηγική Ναυπηγικών & Επισκευαστικών Μονάδων (2004), σελ. 245

Τα πλοία τύπου ro/ro αποτελούν ένα σύγχρονο τύπο φορτηγού πλοίου, περισσότερο οχηματαγωγού, σε προέκταση των πλοίων τακτικών γραμμών μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων κοντέϊνερς ή κυρίως οχημάτων άνευ αυτοκίνησης π.χ. ρυμούλκες. Τα φορτία, οχήματα, ή κοντέϊνερ αυτά, φορτώνονται ή κυλίνονται από ειδικούς ελκυστήρες (τράκτορες) με ρυμούλκησή τους μέσα στο χώρο φόρτωσης του πλοίου από ειδικό συνήθως αναδιπλούμενο καταπέλτη, όπου τελικά με ειδικούς εγκατεστημένους ανελκυστήρες προωθείται η στοιβάσιά τους. Η διαδικασία αυτή φόρτωσης ονομάζεται Roll on. Η δε εκφόρτωσή τους που γίνεται ομοίως αλλά κατ' αντίθετη κύλιση αυτών λέγεται Roll off, όπου και εξ αυτών προήλθε και η ονομασία του ναυπηγικού αυτού τύπου. Η φόρτωση και εκφόρτωση αυτών των πλοίων κρίνεται ταχύτατη. Υπολογίζεται ότι ο χρόνος φορτοεκφόρτωσης που απαιτείται για αυτά τα πλοία είναι το 1/6 εκείνου που απαιτείται για τα πλοία κοντέϊνερ. Τα ro/ro μπορεί να εκτελούν και ρόλο πορθμείου, ενώ άξια αναφοράς είναι και η ύπαρξη πολύ μεγάλων ro/ro τα οποία χρησιμοποιούνται για μεταφορά αυτοκινήτων από τα εργοστάσια παραγωγής τους προς τις αγορές προορισμού τους και αποκαλούνται PCC (Pure Car Carrier)⁴⁶. Η τελευταία αυτή κατηγορία επηρεάστηκε σε μεγάλο βαθμό από τη θεαματική πτώση των αγορών αυτοκινήτου.

Και στην περίπτωση των ro/ro, ο ανταγωνισμός από τα containerships είναι πολύ ισχυρός. Αρκεί να αναφερθεί ότι το 2010 η μέση ηλικία του στόλου ro/ro πλοίων υπολογίζεται να είναι τα 15 έτη⁴⁷, προκειμένου να γίνει κατανοητό το επίπεδο ανταγωνισμού στον τομέα της ταχύτητας και των νέων τεχνολογιών, από νέου τύπου πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων.

Επομένως, πέρα από τη δεδομένη μείωση της ζήτησης των υπηρεσιών των ro/ro πλοίων εξαιτίας της παγκόσμιας ανασχεσης των ρυθμών του εμπορίου, ο έντονος ανταγωνισμός που περιγράφηκε συντελεί στην πτώση του μεταφορικού έργου αυτού του τύπου πλοίων, με την πιο αισιόδοξη προοπτική να είναι ίσως η λειτουργία τους συμπληρωματικά με τα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων.

⁴⁶ <http://el.wikipedia.org>

⁴⁷ Γ.Π.Βλάχος, Διεθνής Ναυπηγική Πολιτική&Στρατηγική Ναυπηγικών&Επισκευαστικών Μονάδων (2004), σελ. 245

4.4. ΕΠΙΒΑΤΗΓΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑ



Τους τελευταίους μήνες περισσότερα από είκοσι πλοία έχουν τεθεί εκτός αγοράς, ενώ έχουν χαθεί πάνω από 1000 θέσεις εργασίας και οι άνεργοι ξεπερνούν τους 1.500 εκ των οποίων το 70% προέρχονται από την επιβατηγό ναυτιλία,⁴⁸ η οποία για τη χώρα μας παίζει σπουδαίο ρόλο καθώς αποτελεί το συνδετικό κρίκο των νήσων με την ηπειρωτική Ελλάδα και της ηπειρωτικής Ελλάδας με τις αγορές της κεντρικής Ευρώπης.

Η G.A Ferries, η Kallisti Ferries και ΣΑΟΣ είναι εκτός αγοράς. Η NEL LINES έχει χρέη που φτάνουν τα 107εκ. ευρώ και έχει τεθεί προσωρινά εκτός Χρηματιστηρίου Αθηνών. Οι Μινωικές Γραμμές για το 2009 δεν πρόκειται να εμφανίσουν κέρδη, σύμφωνα με τον πρόεδρό τους E. Grimaldi. Συνολικά για το πρώτο εξάμηνο του 2009 οι ελληνικές ακτοπλοϊκές εταιρείες εμφάνισαν ζημιές 52εκ. ευρώ.

Η κύρια οδός διακίνησης εμπορευμάτων από την Ελλάδα προς την κεντρική Ευρώπη γίνεται μέσω της Αδριατικής. Η παγκόσμια χρηματοοικονομική κρίση που έχει κτυπήσει το εμπόριο, δεν έχει αφήσει ανεπηρέαστες τις γραμμές της Αδριατικής και μεταφράζεται σε πτώση του τζίρου για τις εταιρείες που δραστηριοποιούνται στη συγκεκριμένη αγορά, κατά 20%⁴⁹. Ενδεικτικά, στα αποτελέσματα⁵⁰ των δύο μεγαλύτερων εταιρειών των γραμμών της Ιταλίας, ANEK LINES και MINOAN LINES, για το πρώτο εξάμηνο του 2009 δεν εμφανίζονται κέρδη.

Κατά το πρώτο πεντάμηνο του 2009, παρατηρήθηκε μια μείωση κατά 24% στον αριθμό των επιβατών κρουαζιέρας Κοινοτικών πλοίων που αφίχθησαν στον Πειραιά, ενώ για το αντίστοιχο διάστημα υπήρξε αύξηση κατά 27% του αριθμού των επιβατών μη Κοινοτικών πλοίων.⁵¹

⁴⁸ www.imerisia.gr, 26.09.2009

⁴⁹ www.ships.gr, 3.10.2009

⁵⁰ www.anek.gr, www.minoan.gr

⁵¹ www.ships.gr, 21.07.2009

4.5. Η ΚΡΙΣΗ ΣΤΑ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ⁵²

Μειωμένα έσοδα και κέρδη, αν και ορισμένες εταιρίες δεν απέφυγαν και τις ζημιές, ανακοίνωσαν για το δεύτερο τρίμηνο του 2009 οι περισσότερες από τις εισηγμένες στο αμερικανικό χρηματιστήριο ελληνικών συμφερόντων ναυτιλιακές εταιρίες. Είτε πρόκειται για εταιρίες του κλάδου ξηρού φορτίου είτε των δεξαμενόπλοιων, είδαν τα έσοδα και τα κέρδη τους να μειώνονται λόγω των επιπτώσεων που έχει στη ναυτιλία η παγκόσμια οικονομική κρίση.

Capital Product Tankers

Σε σταθερά επίπεδα παρέμειναν τα έσοδα της Capital product Partners στο 2ο τρίμηνο του 2009 συγκριτικά με το αντίστοιχο διάστημα του 2008, παρά την πίεση που δέχτηκε η αγορά δεξαμενόπλοιων τους τελευταίους τρεις μήνες. Η εταιρία, συμφερόντων του Ευάγγελου Μαρινάκη, παρουσίασε έξοδα ύψους 32 εκατ. δολαρίων, μειωμένα κατά 800.000 δολάρια σε σχέση με το 2ο τρίμηνο του 2008. Τα κέρδη της εταιρείας έφτασαν τα 8 εκατ.δολάρια ή 0,32 δολάριο ανά μετοχή έναντι 0,51 δολαρίου το αντίστοιχο περυσινό διάστημα.

Danaos Corporation

Αυξημένα έσοδα κατά 7% ανακοίνωσε στο δεύτερο τρίμηνο του 2009 η Danaos Corporation, η οποία είναι εισηγμένη στο NYSE. Η εταιρία του δρος Ιωάννη Κούστα παρουσίασε έσοδα ύψους 79,1 εκατ. δολαρίων από 73,9 εκατ. δολάρια το αντίστοιχο περυσινό διάστημα.

Τα καθαρά κέρδη της εταιρίας, αντίθετα, παρουσίασαν μείωση σε σχέση με το δεύτερο τρίμηνο του 2008, στα 15,9 εκατ. δολάρια από 24,4 εκατ. δολάρια το αντίστοιχο περυσινό διάστημα, μη συμπεριλαμβανομένων των κερδών ύψους 9,3 εκατ. δολαρίων από την πώληση πλοίου στο δεύτερο τρίμηνο του 2008.

⁵² <http://www.naftemporiki.gr>, 18.08.2009

Diana Shipping

Καθαρά κέρδη ύψους 30,4 εκατ. δολαρίων σημείωσε η Diana Shipping, συμφερόντων Συμεών Παληού, στο δεύτερο τρίμηνο του 2009 έναντι 56,7 εκατ. δολαρίων το αντίστοιχο περσινό διάστημα.

Η εταιρία παρουσίασε έσοδα ύψους 59,8 εκατ. δολαρίων το β' τρίμηνο του 2009 από 86,8 εκατ. δολάρια το β' τρίμηνο του 2008. Η μείωση των εσόδων οφείλεται, σύμφωνα με την ανάλυση της Diana Shipping, στη μείωση του ύψους των ναύλων το διάστημα αυτό, καθώς και στη μείωση των ημερών δραστηριοποίησης του στόλου της.

Το πρώτο εξάμηνο του 2009 η Diana Shipping παρουσίασε κέρδη ύψους 65,2 εκατ. δολαρίων έναντι 109,9 εκατ. δολαρίων το αντίστοιχο περσινό διάστημα.

DryShips

Κάμψη της κερδοφορίας της κατά 82,4% ανακοίνωσε για το δεύτερο τρίμηνο της χρονιά η DryShips του Γιώργου Οικονόμου. Τα κέρδη της εταιρίας, η οποία κατέχει 41 φορτηγά πλοία, δύο πλατφόρμες άντλησης πετρελαίου και τέσσερα νεότευκτα πλοία γεωτρήσεων, διαμορφώθηκαν στα 52,8 εκατ. δολάρια από 300 εκατ. δολάρια που ήταν το αντίστοιχο διάστημα του 2008. Οι πωλήσεις της εισηγμένης στο Nasdaq εταιρίας υποχώρησαν κατά 58,7% στα 107 εκατ. δολάρια.

Navios Maritime Partners

Αυξημένα κατά 24% ήταν τα έσοδα της Navios Maritime Partners στο δεύτερο τρίμηνο του 2009 σε σχέση με το αντίστοιχο διάστημα του 2008. Ειδικότερα, η εισηγμένη στο NYSE εταιρία κατέγραψε έσοδα ύψους 22,2 εκατ. δολαρίων από 17,9 εκατ. δολάρια πέρυσι.

Η αύξηση, σύμφωνα με την εταιρία, οφείλεται κατά κύριο λόγο στην προσθήκη στο στόλο της δυο πλοία.

Τα καθαρά κέρδη της Navios στο β' τρίμηνο του 2009 έφτασαν τα 3,6 εκατ. δολάρια από 7,2 εκατ. δολάρια το αντίστοιχο περσινό διάστημα.

OceanFreight

Με ζημιές ύψους 32,8 εκατ. δολαρίων έκλεισε το δεύτερο τρίμηνο του 2009 η Ocean Freight. Βασικές αιτίες που οδήγησαν στο ζημιογόνο τρίμηνο ήταν οι πωλήσεις δύο πλοίων της εταιρίας, αλλά και οι επισκευές τριών πλοίων του στόλου της Ocean Freight

Paragon Shipping

Επιμένει σε κερδοφόρα ρότα η Paragon Shipping, σύμφωνα με τα αποτελέσματα που ανακοίνωσε για το δεύτερο τρίμηνο του 2009. Η εισηγμένη στο Nasdaq ελληνικών συμφερόντων ναυτιλιακή εταιρία ανακοίνωσε για το δεύτερο τρίμηνο του τρέχοντος έτους αυξημένα έσοδα στα 42,3 εκατ. δολάρια έναντι 40,6 εκατ. δολάρια το δεύτερο τρίμηνο του 2008, ενώ τα κέρδη μειώθηκαν στα 15,8 εκατ. δολάρια έναντι 24,6 εκατ. δολάρια το αντίστοιχο διάστημα πέρυσι.

Seanergy Maritime

Έσοδα ύψους 22,1 εκατ. δολαρίων παρουσίασε στο δεύτερο τρίμηνο του 2009 η Seanergy Maritime Holdings, ενώ τα καθαρά κέρδη ανήλθαν στα 7,2 εκατ. δολάρια. Η εταιρία συμφώνησε με την Constellation Bulk Energy Holdings για την απόκτηση του 50% της Bulk Energy. Με την εξαγορά της εταιρίας η Seanergy θα ελέγχει ένα στόλο από 11 πλοία χύδην ξηρού φορτίου συνολικής χωρητικότητας 1,043 εκατ. Dwt.

Star Bulk

Επανήλθε στην πολιτική διανομής μερίσματος η Star Bulk Carriers λόγω και της ικανοποιητικής χρηματοοικονομικής της κατάστασης. Ωστόσο, η κρίση έπληξε τα έσοδά της και τα κέρδη της για το δεύτερο τρίμηνο του 2009.

Τα έσοδα της Star Bulk μειώθηκαν στο δεύτερο τρίμηνο του 2009 στα 32,4 εκατ. δολάρια έναντι 59,2 εκατ. δολάρια το δεύτερο τρίμηνο του 2009, ενώ η ζημιές ανήλθαν στα 3,4 εκατ. δολάρια έναντι κερδών ύψους 31,6 εκατ. δολάρια το δεύτερο τρίμηνο του 2008.

Topships

Αύξηση ζημιών και μείωση εσόδων ανακοίνωσε για το δεύτερο τρίμηνο του 2009 η ναυτιλιακή εταιρία Topships του κ. Ευάγγελου Πιστιόλη. Ειδικότερα, το δεύτερο τρίμηνο του 2009 η Topships ανακοίνωσε ζημιές ύψους 15,9 εκατ. δολαρίων έναντι 5,5 εκατ. δολαρίων και έσοδα σημαντικά μειωμένα στα 28,6 εκατ. δολάρια έναντι 76,6 εκατ. δολάρια το δεύτερο τρίμηνο του 2008.

Σημειώνεται ότι η Topships ολοκλήρωσε το ναυπηγικό της πρόγραμμα, ενώ το 80% του στόλου της έχει εξασφαλισμένη απασχόληση μέχρι το 2011 και το 79% μέχρι το 2012, προσδοκώντας μεικτά έσοδα 200 εκατ. δολάρια και 250 εκατ. δολάρια αντιστοίχως.

Tsakos Energy Navigation

Κέρδη ύψους 18,77 εκατ. δολαρίων παρουσίασε η Tsakos Energy Navigation στο δεύτερο τρίμηνο του 2009. Η εταιρία παρουσίασε κέρδη για 63^ο συνεχόμενο τρίμηνο, αλλά σε σχέση με το αντίστοιχο διάστημα του 2008 η κερδοφορία ήταν μειωμένη, αφού πέρσι η TEN είχε καταγράψει κέρδη ύψους 69,1 εκατ. δολαρίων.

Παράλληλα η TEN είχε έσοδα ύψους 88,6 εκατ. δολαρίων έναντι 146,64 εκατ. δολαρίων το β' τρίμηνο του 2008. Η πτώση, όπως υπογραμμίζει η εταιρία, αντικατοπτρίζει τους χαμηλότερους αυτήν την περίοδο σε σχέση με πέρσι ναύλους στον τομέα των δεξαμενόπλοιων. Η εταιρία δραστηριοποιήθηκε το διάστημα αυτό με 46 πλοία έναντι 44 το περσινό αντίστοιχο διάστημα. Η δραστηριοποίηση των πλοίων παρέμεινε σε πολύ υψηλά επίπεδα, 97,8% φέτος έναντι 97,4 πέρσι.

5. ΕΠΙΠΕΔΑ ΝΑΥΛΩΝ ΚΑΙ ΤΙΜΕΣ ΠΛΟΙΩΝ

Μέχρι τώρα έχει αναφερθεί ο τρόπος με τον οποίο η παγκόσμια χρηματοοικονομική κρίση έχει επιδράσει στη ναυτιλία, στον τομέα των επενδύσεων, της ναυτιλιακής χρηματοδότησης και των χρηματιστηριακών αξιών. Επίσης, το πώς αντιδρά η ναυπηγική βιομηχανία, καθώς και οι επιπτώσεις στον τομέα της απασχόλησης. Συμπεραίνεται ότι η κρίση έχει πλήξει τη ναυτιλία και τα κέρδη των επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται σε αυτή. Οι τιμές των ναύλων έχουν σημειώσει μεγάλη πτώση και στο σημείο αυτό θα μελετηθεί ο τρόπος με τον οποίο αυτή η πτώση επηρεάζει τις τιμές των πλοίων.

Όταν μία ναυτιλιακή μονάδα θέλει να προσθέσει χωρητικότητα στο ενεργητικό της, δεν το επιτυγχάνει μόνο μέσω της ναυπήγησης νέων πλοίων. Έχει και τη δυνατότητα αγοράς κάποιου πλοίου το οποίο ανταποκρίνεται στις απαιτήσεις της. Κάθε έτος, το 4-5% της παγκόσμιας χωρητικότητας πωλείται σε νέους ιδιοκτήτες.

Οι τιμές των πλοίων ακολουθούν τις διακυμάνσεις των ναύλων. Και σε αυτήν την περίπτωση, πρωτεύοντα ρόλο στον καθορισμό των τιμών των μεταχειρισμένων πλοίων παίζουν οι δυνάμεις της προσφοράς και της ζήτησης. Από τη μεριά των πωλητών, η εκποίηση των παλαιότερων πλοίων εξαρτάται από τον προγραμματισμό που έχουν θέσει για την ανανέωση του στόλου τους. Όμως, αυτός ο προγραμματισμός εξαρτάται από τις συνθήκες που επικρατούν στο θαλάσσιο εμπόριο. Όταν υπάρχουν ευοίωνες προοπτικές για την απασχόληση των πλοίων τους, η προσφορά στη second-hand αγορά περιορίζεται. Επομένως, όταν οι πλοιοκτήτες εξασφαλίζουν ικανοποιητικά κέρδη, δεν είναι διατεθειμένοι να πωλήσουν τα πλοία τους σε χαμηλές τιμές. Όταν, όμως, κάποιος πλοιοκτήτης προβλέψει ή έχει την αίσθηση ότι οι τιμές των ναύλων θα μειωθούν, τότε πουλάει προκειμένου να επωφεληθεί από τη μελλοντική πτώση των τιμών. Μπορεί, επίσης, να κερδοσκοπήσει αγοράζοντας ένα πλοίο ποιοτικά και μεταφορικά ίσο προς εκείνο που πούλησε, αλλά σε χαμηλότερη τιμή, αποκομίζοντας καθαρό κέρδος. Άρα, εύκολα γίνεται κατανοητό ότι η προσφορά μεταχειρισμένων πλοίων είναι υψηλότερη σε περιόδους ύφεσης, οπότε και οι τιμές τους πέφτουν.⁵³

⁵³ Γεωργαντόπουλος Ελ.-Βλάχος Γ.Π., Ναυτιλιακή Οικονομική (2003), σελ 647

Από την πλευρά του αγοραστή, η τάση για αγορά πλοίων γίνεται εντονότερη όταν τα επίπεδα των ναύλων αρχίσουν να ανεβαίνουν. Ο εκάστοτε αγοραστής είναι διατεθειμένος να πληρώσει υψηλότερη τιμή όσο περισσότερο αισιόδοξος είναι για τα κέρδη που θα καρπωθεί από τη χρήση του πλοίου.

Ενδεικτικά για το τί επικρατεί στη second-hand αγορά πλοίων εν μέσω κρίσης είναι τα στοιχεία που παραθέτει η Allied Shipbroking⁵⁴ για τις επενδύσεις των Ελλήνων εφοπλιστών το 2008 στην αγορά μεταχειρισμένων πλοίων. Οι ελληνικές ναυτιλιακές εταιρείες το 2008 δαπάνησαν 8 δις δολάρια για αγορά 197 πλοίων. Το 2007 το ποσό που δαπανήθηκε ήταν 16,9 δις δολάρια για την αγορά 455 πλοίων. Η πτώση ξεπέρασε το 50%.

Όπως έχει ήδη αναφερθεί, η αγορά των χύδην ξηρών φορτίων επλήγη περισσότερο από κάθε άλλη, με τον Baltic Dry Index να σημειώνει πτώση 94% μέσα σε ένα εξάμηνο. Με τέτοια πτώση των ναύλων, λογικό είναι, σύμφωνα με τα παραπάνω, να πέσουν αναλόγως και οι τιμές των πλοίων. Αυτό επιβεβαιώνεται με τη συνέχεια των στοιχείων που δίνει η Allied Shipbroking.⁵⁵ Έτσι, για το 2008, οι αγορές πλοίων χύδην ξηρού φορτίου έφτασαν τις 107 με αξία 4,9 δις δολάρια, οι αγορές δεξαμενοπλοίων τις 64, αξίας 2,7 δις δολαρίων και οι αγορές πλοίων μεταφοράς container με αξία 368,2 εκ. δολάρια.

Επειδή έγινε αναφορά στις προσδοκίες από πλευράς αγοραστή και πωλητή, πρέπει να αναφερθεί πως τυχόν κακή εκτίμηση από τον πωλητή μπορεί να σημάνει πώληση του πλοίου του σε τιμή χαμηλότερη από ότι θα μπορούσε πραγματικά να πωληθεί. Ο κίνδυνος για τον αγοραστή εστιάζεται στην περίπτωση που ενώ θα έχει αγοράσει το πλοίο σε υψηλή τιμή προσδοκώντας τη συνέχιση του θετικού κλίματος της αγοράς, να αντιμετωπίσει κάμψη της αγοράς σε σύντομο διάστημα από την αγορά του.

Οι τιμές των μεταχειρισμένων πλοίων είναι σαφές ότι ακολουθούν τις διακυμάνσεις των επιπέδων των ναύλων, συνήθως με μια χρονική υστέρηση λίγων μηνών. Και αυτό γιατί οι φορείς της αγοράς αυτής, πριν αντιδράσουν σε κάποια αλλαγή της ναυτιλιακής αγοράς, περιμένουν να δουν το πόσο μόνιμο χαρακτήρα θα έχουν.

Η διακύμανση των τιμών των πλοίων έχει να κάνει και με την ηλικία τους. Η αξία νέων πλοίων προσαρμόζεται στη μακροχρόνια καμπύλη των τιμών ναυπήγησης

⁵⁴ <http://www.athina984.gr> 02.01.09

⁵⁵ Γεωργαντόπουλος Ελ.-Βλάχος Γ.Π., Ναυτιλιακή Οικονομική (2003), σελ 647

παρόμοιων πλοίων. Επίσης, λόγω της μακράς οικονομικής χρήσης των πλοίων μικρής ηλικίας, αυξάνεται η τιμή τους. Στην περίπτωση τώρα πλοίων μεγάλης ηλικίας, το αναμενόμενο κέρδος από τη χρήση τους προσδιορίζει την αξία τους. Σε περιόδους υπερπροσφοράς χωρητικότητας για την κατηγορία τους, η αξία τους τείνει να προσεγγίσει τις τιμές των πλοίων που πωλούνται για scrap.



5.1. Ο ΔΕΙΚΤΗΣ BIFFEX

Ο δείκτης BIFFEX αναφέρεται στην αγορά χύδην ξηρών φορτίων, φορτίων που ξεκινούν από μεταλλεύματα κάθε είδους, όπως σιδηροδοκοί, παλαιοσίδηρος, ρινίσματα μετάλλων και φτάνουν σε αγροτικά προϊόντα όπως σιτηρά και εσπεριδοειδή και πρόκειται για μία τεχνική διαχείρισης χρηματοοικονομικών κινδύνων. Για να διακινηθούν όλα αυτά τα αγαθά, πρέπει να επέλθει συμφωνία μεταξύ του μεταφορέα και του φορτωτή στη βάση μιας τιμής για τη μεταφορά τους. Η τιμή αυτή εξαρτάται από τα επίπεδα ζήτησης και προσφοράς χωρητικότητας. Για να καθοριστεί η τιμή αυτή υπάρχει μία οργανωμένη αγορά, η λεγόμενη ναυλαγορά, η οποία λειτουργεί στα μεγάλα ναυτιλιακά κέντρα όπως του Λονδίνου, της Ν. Υόρκης, του Χονγκ-Κονγκ. Στα κέντρα αυτά τα επίπεδα των ναύλων διαμορφώνονται σε καθημερινή βάση με την αλληλεπίδραση των δυνάμεων της προσφοράς και της ζήτησης χωρητικότητας.

Το πιο γνωστό χρηματιστήριο ναύλων είναι αυτό του Λονδίνου. Εκεί λειτουργεί το λεγόμενο «Βαλτικό Κέντρο» ή αλλιώς «Baltic Mercantile and Shipping Exchange». Εκεί συναλλάσσονται οι μεσίτες ναυτιλιακών συμβάσεων, οι αποκαλούμενοι και Brokers. Οι μεσίτες αυτοί είναι εκπρόσωποι είτε ναυτιλιακών εταιρειών, είτε φορτωτών και οι μεταξύ τους διαπραγματεύσεις καθορίζουν το ύψος των ναύλων.

Το Βαλτικό Κέντρο ξεκίνησε τη λειτουργία του το 1985, δημοσιεύοντας το δείκτη BFI, ο οποίος αναφερόταν στα επίπεδα των ναύλων σε φορτία λιπάσματος και άνθρακα, χωρίς τότε να αφορά διαδρομές χρονοναύλωσης. Στη συνέχεια όμως ο BFI καθόρισε και ναυλοδείκτες οι οποίοι αναφερόταν στις χρονοναυλώσεις και την αγορά χύδην υγρών φορτίων.⁵⁶

Με βάση τα έως τώρα το Βαλτικό Κέντρο είναι το μέρος όπου κάθε πλοιοκτήτης με ελεύθερη χωρητικότητα μπορεί να συναντήσει ένα μεταφορέα ο οποίος ψάχνει για διαθέσιμη χωρητικότητα προκειμένου να μεταφέρει το φορτίο του. Οι διεργασίες του Βαλτικού Κέντρου διακρίνονται σε τέσσερις κατηγορίες:

⁵⁶ Γεωργαντόπουλος Ελ.-Βλάχος Γ.Π., Ναυτιλιακή Οικονομική (2003), σελ 728

1. Αγοραπωλησία πετρελαιοειδών
2. Αγοραπωλησία σιτηρών
3. Ναυλώσεις πλοίου ή μέρους της χωρητικότητας του πλοίου για μεταφορά οποιουδήποτε προϊόντος οπουδήποτε
4. Ναυλώσεις αεροπλάνων για μεταφορά φορτίων ή επιβατών⁵⁷

Τα μέλη του ξεπερνούν τις 700 εταιρείες με πάνω από 2.500 αντιπροσώπους, ενώ στο Βαλτικό Κέντρο του Λονδίνου διαπραγματεύεται περίπου το 75% του συνόλου των χύδην φορτίων.

Ο δείκτης BFI παρακολουθεί δεκατρείς εμπορικούς δρόμους μέσω των οποίων μεταφέρονται τα κύρια χύδην ξηρά φορτία. Με βάση τον BFI έχουν καθοριστεί δείκτες που αφορούν τις χρονοναυλώσεις και τις μεταφορές πετρελαιοειδών. Ο Baltic Freight Index καθορίζει εμπορικούς δρόμους λαμβάνοντας υπόψη ορισμένους παράγοντες, όπως την ανάγκη για την ύπαρξη βασικών διαδρομών και την αναγκαιότητα για τον καθορισμό όρων οι οποίοι θα διέπουν τις συμφωνίες ναύλωσης των πλοίων.

Ο BFI προσφέρει μια σαφή εικόνα της αγοράς, γεγονός που επιτρέπει τη λειτουργία της προθεσμιακής αγοράς ναύλων (Baltic International Freight Future Exchange). Στην αγορά αυτή αποτιμούνται τα προθεσμιακά συμβόλαια, τα οποία δίνουν τη δυνατότητα στους πλοιοκτήτες να καλυφθούν από δυσμενείς εξελίξεις όπως μια πτώση της ναυλαγοράς.

Στην προθεσμιακή αγορά ναύλων γίνονται αγοραπωλησίες μελλοντικά με σκοπό την αποτελεσματική προστασία μέσω της μείωσης του ρίσκου από την αγορά και πώληση μεγάλων ποσοτήτων μελλοντικών ναύλων. Εξασφαλίζεται η προστασία ως προς την τιμή, η ευελιξία στην επιλογή του χρόνου αγοράς ή πώλησης και γενικά η διαφάνεια του συστήματος τιμολόγησης.

⁵⁷ Γεωργαντόπουλος Ελ.-Βλάχος Γ.Π., Ναυτιλιακή Οικονομική (2003), σελ 729

Το Συμβόλαιο BIFFEX⁵⁸

Συμβόλαιο	Baltic Freight Contract
Μονάδα συναλλαγών	Baltic Freight Index στην τιμή των 10 USD ανά μονάδα
Μήνες παράδοσης	Ιανουάριος, Απρίλιος, Ιούλιος, Οκτώβριος
Ημερομηνία τακτοποίησης λογαριασμών	Η πρώτη ημέρα μετά την τελευταία ημέρα συναλλαγών
Τελευταία ημέρα συναλλαγών	Η τελευταία ημέρα του μήνα παράδοσης
Ελάχιστη τιμή καταβολής	0.5 που ισοδυναμεί με 5USD ανά μονάδα
Τιμή υπολογισμού	Η τιμή του δείκτη για την τελευταία ημέρα συναλλαγών

Η προθεσμιακή αγορά ναύλων προσφέρει στις εταιρείες προστασία εξασφαλίζοντας τους συμμετέχοντες από απρόβλεπτες διακυμάνσεις των ναύλων. Η προστασία αυτή αφορά κάλυψη από την πιθανότητα για μελλοντική οικονομική ζημιά.

⁵⁸Γεωργαντόπουλος Ελ.-Βλάχος Γ.Π., Ναυτιλιακή Οικονομική (2003), σελ 735

6. ΚΡΙΣΗ ΚΑΙ ΔΙΑΛΥΣΗ ΠΛΟΙΩΝ

6.1. ΓΝΩΡΙΣΜΑΤΑ ΤΗΣ ΑΓΟΡΑΣ

Η διάλυση ενός πλοίου είναι μια πολύ σημαντική απόφαση για τον πλοιοκτήτη καθώς από τη στιγμή που θα γίνει πράξη η απόφασή του δεν υπάρχει το περιθώριο για την ανάκλησή της. Οι διαλύσεις πλοίων διαδραματίζουν σπουδαίο ρόλο στην προσαρμογή της προσφοράς χωρητικότητας προς τη ζήτηση. Η απόφαση των ναυτιλιακών επιχειρήσεων να οδηγήσουν κάποιο πλοίο ή πλοία τους για παλιοσίδερα (scrap), εξαρτάται από τις οικονομικές συνθήκες που επικρατούν στη ναυτιλιακή αγορά, οι διακυμάνσεις της οποίας βρίσκονται σε σχέση εξάρτησης με τα παγκόσμια οικονομικά τεκταινόμενα. Έχει ήδη αναφερθεί ότι κατά τη διάρκεια της ύφεσης στη ναυτιλία, που επέρχεται μετά το ξέσπασμα κάποιας εξωγενούς ή ενδογενούς κρίσης, πέρα από το χαμηλό επίπεδο ναυπηγήσεων, παρουσιάζεται και αύξηση του ποσοστού διάλυσης πλοίων.

Διάλυση είναι η διαδικασία κατά την οποία οικονομικά απαξιωμένα πλοία απογυμνώνονται και διαλύονται, με σκοπό την εμπορική εκμετάλλευση του πεπαιωμένου υλικού. Η διαδικασία είναι πολύ δύσκολη γιατί πέρα από την πολυπλοκότητα της κατασκευής των πλοίων, ενσκήπτουν θέματα ασφαλείας και περιβαλλοντικών επιπτώσεων. Οι μέθοδοι που ακολουθούνται είναι δύο. Στην πρώτη περίπτωση, τα πλοία προσαράζουν σε κάποια αμμώδη παραλία την ώρα της παλίρροιας. Στη συνέχεια ξεκινά ο διαμελισμός της κύριας κατασκευής από την πλώρη προς την πρύμνη. Το κόστος της μεθόδου αυτής είναι χαμηλό καθώς πέρα από τα εργατικά χέρια, ιδιαίτερος εξοπλισμός δε χρησιμοποιείται. Στη δεύτερη περίπτωση οι εργασίες διάλυσης πραγματοποιούνται σε μία δεξαμενή, με τη χρήση μηχανολογικού εξοπλισμού. Το κόστος σε αυτήν την περίπτωση είναι μεγαλύτερο, αλλά ο χρόνος για την αποπεράτωση των εργασιών συντομότερος, ενώ αυτές πραγματοποιούνται σε συνθήκες μεγαλύτερης ασφάλειας από ότι στην πρώτη περίπτωση.⁵⁹

⁵⁹ Γ.Π.Βλάχος, Διεθνής Ναυπηγική Πολιτική&Στρατηγική Ναυπηγικών&Επισκευαστικών Μονάδων (2004) σελ.432

6.2. Η ΑΠΟΦΑΣΗ ΓΙΑ ΔΙΑΛΥΣΗ ΕΝΟΣ ΠΛΟΙΟΥ

Όπως προαναφέρθηκε, ο ρυθμός με τον οποίο διαλύονται τα πλοία επηρεάζει τη συνολική προσφερόμενη χωρητικότητα. Διάλυση ενός πλοίου σημαίνει και το τέλος της οικονομικής του ζωής. Προκειμένου να αποφασιστεί ότι ένα πλοίο πρέπει να πάει για scrap, συνεκτιμούνται κάποιοι παράγοντες.

Πρώτος και κύριος είναι η κατάσταση της ναυλαγοράς. Σε περιόδους οικονομικής άνθισης της ναυλαγοράς, οι διαλύσεις πλοίων είναι περιορισμένες. Οι πλοιοκτήτες είναι αισιόδοξοι για την πορεία των ναύλων και απασχολούν τα πλοία τους, ακόμη και αν κάποια από αυτά είναι οικονομικά απαξιωμένα, αφού και αυτά τους αποφέρουν κέρδη.

Από την άλλη πλευρά, όταν η κατάσταση της αγοράς εμφανίζει τη σημερινή εικόνα, δηλαδή υπάρχει υπερπροσφορά χωρητικότητας και ως εκ τούτου πτώση των ναύλων, πολλά πλοία παροπλίζονται και στη συνέχεια οδηγούνται για διάλυση. Η διάλυση ενός πλοίου έχει να κάνει με τις προσδοκίες του πλοιοκτήτη για την ανάκαμψη της ναυλαγοράς και την απασχόληση της αργούσας χωρητικότητας. Επίσης ο πλοιοκτήτης και οι φορείς μιας ναυτιλιακής επιχείρησης, σταθμίζουν τα κέρδη και τις απώλειες εσόδων από τη χρησιμοποίηση ενός οικονομικά απαξιωμένου πλοίου.⁶⁰

Οι ναυλαγορά και η αγορά διάλυσης με τα έως τώρα δείχνουν να κινούνται σε αντίθετες τροχιές. Βέβαια υπάρχουν και οι περιπτώσεις όπου αν και η ναυλαγορά κινείται σε υψηλά επίπεδα, οι ρυθμοί διάλυσης παρουσιάζουν έντονη μεταβλητότητα ως συνέπεια παραγόντων όπως για παράδειγμα η απόσυρση δεξαμενόπλοιων μονού τοιχώματος, όπως ορίζεται από τις διατάξεις του IMO.

Δεύτερος παράγοντας που εκτιμάται κατά τη διαδικασία της λήψης της απόφασης για τη διάλυση ενός πλοίου, είναι η ηλικία του. Η ηλικία βέβαια του πλοίου παίζει διαφορετικό ρόλο για διαφορετικού τύπου και προδιαγραφών πλοία. Η ποιότητα κατασκευής είναι επίσης σημαντικός παράγοντας στην απόφαση για διάλυση, αφού σχετίζεται με το κόστος συντήρησης. Άλλοι παράγοντες όπως η σημαία που φέρει ένα

⁶⁰ Γ.Π.Βλάχος, Διεθνής Ναυπηγική Πολιτική&Στρατηγική Ναυπηγικών&Επισκευαστικών Μονάδων (2004), σελ.463.

πλοίο, η πολιτική της ναυτιλιακής επιχείρησης, το νομικό πλαίσιο λειτουργίας των μονάδων διάλυσης και η τιμή για τη διάλυση ενός πλοίου, που καθορίζεται εκτός από τις δυνάμεις της προσφοράς και της ζήτησης και από τις διαπραγματεύσεις των δύο πλευρών είναι καθοριστικής σημασίας για την τελική διαμόρφωση της απόφασης.⁶¹

Στους πρώτους επτά μήνες του 2009 τα πλοία που οδηγήθηκαν για scrap, παρουσίασαν αύξηση άνω του 300% σε σχέση με αυτό του 2008. Έτσι στο διάστημα αυτό 591 πλοία συνολικής χωρητικότητας 18,5 εκ.τόνων, έπλευσαν προς τα διαλυτήρια. Πρώτοι σε διαλύσεις ήταν οι Έλληνες με 102 πλοία. Ακολούθησαν οι Κινέζοι με 66, οι Ιάπωνες με 51 και οι Ινδοί με 31. Από τα 591 πλοία που διαλύθηκαν, η κατάταξη έχει ως εξής:⁶²

- Bulk carriers 200
- Containerships 216
- Δεξαμενόπλοια 71
- Ψυγεία 19
- Επιβατηγά 84

Επομένως, το γεγονός της αντίστροφης σχέσης μεταξύ του επιπέδου των ναύλων και του ρυθμού των διαλύσεων, επιβεβαιώνεται και από τα παραπάνω στοιχεία. Οι περισσότερες διαλύσεις αφορούν πλοία μεταφοράς χύδην ξηρού φορτίου και μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, τα οποία επλήγησαν περισσότερο από κάθε άλλη κατηγορία πλοίων, από την κρίση στη ναυτιλιακή αγορά.

⁶¹ Γ.Π.Βλάχος, Διεθνής Ναυπηγική Πολιτική&Στρατηγική Ναυπηγικών&Επισκευαστικών Μονάδων (2004), σελ.467-469-470-471.

⁶⁰ Ναυλομεσιτικός οίκος Ν. Cotzias, www.athens984.gr, 05.08.2009

Εξέλιξη ρυθμού διάλυσης (εκ. dwt, Έτη 2009-2015)⁶³

Έτος	Εκ.dwt	Tankers	Bulker	Dry cargo	Combos
2009	21,9	11,2	6,8	2,2	1,7
2010	21,9	11,2	6,8	2,2	1,7
2011	21,9	11,2	6,8	2,2	1,7
2012	19	9,7	5,9	1,9	1,5
2013	19	9,7	5,9	1,9	1,5
2014	19	9,7	5,9	1,9	1,5
2015	19	9,7	5,9	1,9	1,5
M.O.	22,08	11,27	6,85	2,22	1,74

⁶³ Πηγή : Det Norske Veritas

7. Ο ΡΟΛΟΣ ΤΗΣ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗΣ ΣΤΗΝ ΚΡΙΣΗ

Οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις είναι οντότητες που διέπονται από πολύπλοκες και πολυσύνθετες διαδικασίες προκειμένου να επιτευχθεί το επιθυμητό αποτέλεσμα, το οποίο δεν είναι άλλο από τη μεγιστοποίηση του κέρδους και την ισχυροποίηση της θέσης τους. Οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις απλώνουν τις δραστηριότητές τους σε ολόκληρο τον πλανήτη και η ιδιομορφία τους είναι ότι τα εργοστάσιά τους, δηλαδή τα πλοία τους τα οποία και παράγουν κέρδος, κάθε μέρα βρίσκονται σε διαφορετικό τόπο αντιμετωπίζοντας διαφορετικούς κάθε φορά κινδύνους. Κίνδυνοι που έχουν να κάνουν από τα καιρικά φαινόμενα μέχρι τις παγκόσμιες χρηματοοικονομικές εξελίξεις. Επιπλέον το περιβάλλον στο οποίο δραστηριοποιούνται είναι εξαιρετικά ανταγωνιστικό, τουλάχιστον για την ελεύθερη ναυτιλία, γεγονός που επιτάσσει την ανάπτυξη ανταγωνιστικών πλεονεκτημάτων. Το ίδιο όμως ισχύει και σε ολιγοπωλιακές αγορές όπως για παράδειγμα αυτή των containers, όπου η προσπάθεια για ισχυροποίηση της θέσης της κάθε εταιρείας πρέπει να είναι συνεχής.

Η χωρητικότητα της παγκόσμιας ναυτιλίας υπερδιπλασιάστηκε μέσα στον 20^ο αιώνα εξαιτίας της ραγδαίας βιομηχανικής ανάπτυξης. Οι συνθήκες εξακολουθούν να μεταβάλλονται συνεχώς είτε σε επιχειρηματικό είτε σε θεσμικό επίπεδο. Μέσα σε αυτές τις συνθήκες και προκειμένου να επιβιώσει και να πετύχει τους στόχους της μια εταιρεία, είναι επιβεβλημένο να αναπτύξει σωστό στρατηγικό σχεδιασμό. Σχεδιασμό ο οποίος θα την κάνει να αντέξει σε ισχυρούς κραδασμούς όπως αυτούς που εκπέμπονται από την παγκόσμια χρηματοοικονομική κρίση του 2008.

Η κάθε ναυτιλιακή επιχείρηση δέχεται επιδράσεις από το εξωτερικό και το επιχειρησιακό της περιβάλλον. Πολιτικές αποφάσεις, όπως η απόφαση για τη σταδιακή απόσυρση των μονοκέλυφων δεξαμενόπλοιων, και οικονομικές επιδράσεις όπως μια οικονομική ύφεση η οποία επηρεάζει την κερδοφορία των επιχειρήσεων, ανήκουν στο εξωτερικό τους περιβάλλον. Από την άλλη πλευρά, χρηματοπιστωτικοί οργανισμοί με τους οποίους συναλλάσσονται, εργατικό δυναμικό, μέτοχοι, είναι ορισμένοι από τους φορείς που απαρτίζουν το επιχειρησιακό περιβάλλον των ναυτιλιακών επιχειρήσεων.

Πάνω σε αυτά τα δεδομένα πρέπει να προγραμματίζεται ο στρατηγικός σχεδιασμός από τη διοίκηση της κάθε εταιρείας, αλλά πάντα με γνώμονα τη δομή και την κουλτούρα της κάθε μίας. Με απλά λόγια ο σχεδιασμός της στρατηγικής συνίσταται στον καθορισμό ενός στόχου, στη σαφή διευκρίνιση για το πως θα επιτευχθεί αυτός ο στόχος, και τελικά στην πολιτική δράσης.

Στις δεδομένες συνθήκες, με τους ρυθμούς ανάπτυξης του παγκόσμιου εμπορίου και της μειωμένης μεταφορικής ζήτησης, οι επίτευξη των στόχων είναι δυσκολότερη υπόθεση. Ο ανταγωνισμός αυξάνεται και οι ισχυρότεροι της παγκόσμιας ναυτιλίας θα επιβιώσουν. Οι αρχές που πρέπει να ακολουθούν οι σχεδιαστές της στρατηγικής της κάθε επιχείρησης είναι οι εξής⁶⁴:

- ✓ Η κινητοποίηση όλων των διαθέσιμων μονάδων
- ✓ Η σύναψη συμμαχιών
- ✓ Η μεγιστοποίηση των πλεονεκτημάτων και ελαχιστοποίηση των μειονεκτημάτων
- ✓ Η εκμετάλλευση των αδυναμιών των ανταγωνιστών
- ✓ Η εκμετάλλευση των ευκαιριών
- ✓ Η αποφυγή των λανθασμένων ενεργειών
- ✓ Η αποφυγή υπερεκτίμησης των δυνατοτήτων
- ✓ Η προσαρμοστικότητα και η ευελιξία
- ✓ Η αναζήτηση πολλαπλασιαστών ισχύος
- ✓ Η διεύρυνση των μέσων που διαθέτουν

Όλες αυτές οι αρχές έχουν σημασία και οδηγούν στην επίτευξη του εκάστοτε στόχου, όταν εκτελούνται σε σωστό χρονικό διάστημα και έχοντας γνώση για τους διαθέσιμους πόρους.

⁶⁴ Γ.Π.Βλάχος, Διεθνής Ναυπηγική Πολιτική&Στρατηγική Ναυπηγικών&Επισκευαστικών Μονάδων (2004), σελ.42

Ο στρατηγικός σχεδιασμός για τις ναυτιλιακές εταιρείες εν μέσω κρίσης δείχνει να είναι αναγκαίος όσο και η απόκτηση ανταγωνιστικών πλεονεκτημάτων, προκειμένου να εξασφαλιστεί ικανοποιητικό επίπεδο κέρδους αλλά και πηγές χρηματοδότησης. Και αυτό γιατί ο σχεδιασμός αυτός προσφέρει κάτι πολύ σημαντικό στους φορείς των ναυτιλιακών επιχειρήσεων. Δίνει κίνητρα στους παράγοντες οι οποίοι τις απαρτίζουν, προσφέρει τη δυνατότητα παρακολούθησης του προγραμματισμού και τυχόν αναπροσαρμογής του αρχικού σχεδιασμού, οι ανάγκες της αγοράς κατανοούνται καλύτερα. Για να πετύχει βέβαια όλος αυτός ο σχεδιασμός θα πρέπει να υπάρχει σαφής καθορισμός ρόλων και καθηκόντων κάθε στελέχους που ανήκει σε κάποια ναυτιλιακή επιχείρηση. Η σωστή δόμηση της επιχείρησης είναι το μέσο για την επιτυχία των στόχων της, στόχοι που εν μέσω κρίσης είναι η υψηλότερη δυνατή απασχόληση της χωρητικότητας των πλοίων της και η σωστή διαχείριση των χρηματοοικονομικών κινδύνων. Προϋποθέσεις για τη σωστή δόμηση της επιχείρησης είναι η κατανομή ευθυνών, η ομαδοποίηση των λειτουργιών, η λήψη αποφάσεων, ο συντονισμός, ο έλεγχος, η ανταμοιβή.⁶⁵

⁶⁵ Αλέξανδρος Μ. Γουλιέλμος, Οργάνωση & Διοίκηση Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων, (2003), σελ. 34

8. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Η ναυτιλία είναι ένας κλάδος ο οποίος επηρεάστηκε άμεσα από την τρέχουσα οικονομική αναταραχή στις παγκόσμιες χρηματοοικονομικές αγορές. Η πτώση των ναύλων καθώς και των αξιών των πλοίων βρέθηκε σε ιστορικά σημεία. Ασφαλή συμπεράσματα δεν μπορούν να εξαχθούν, δεδομένου ότι η διάρκεια και η ένταση των αποτελεσμάτων της κρίσης δεν είναι διακριτά. Ωστόσο με βάση τα έως τώρα αποτελέσματα μπορούν να εξαχθούν κάποια συμπεράσματα, τα οποία και συνοψίζονται ακολούθως.

Η παγκόσμια χρηματοοικονομική κρίση οφείλεται σε πολλούς λόγους και κυρίως στην ελλιπή ενασχόληση των ρυθμιστικών αρχών με τα τεκταινόμενα στο τραπεζικό σύστημα. Εξαιτίας αυτής της εμπλοκής του τραπεζικού συστήματος έχει πληγεί η πραγματική οικονομία. Ο περιορισμός των δανειοδοτήσεων έχει ως αντίκτυπο τον περιορισμό της κατανάλωσης, της βιομηχανικής παραγωγής, του εμπορίου και επομένως της ζήτησης για μεταφορές. Ο διατραπεζικός δανεισμός έχει ελαττωθεί εξαιτίας της έλλειψης εμπιστοσύνης στο πιστωτικό σύστημα, γεγονός που επιδεινώνει την κρίση.

Φυσικό επακόλουθο όλου αυτού του κλίματος ήταν να σημειωθεί μεγάλη πτώση στη ναυλαγορά και η κρίση στη ναυτιλία να είναι κάτι περισσότερο από εμφανής. Ιδιαίτερα για την Ελλάδα όπου η ναυτιλία αποτελεί βασικό πυλώνα στήριξης για την οικονομία αντιπροσωπεύοντας το 7,6% του ΑΕΠ οι συνέπειες είναι πολύ σοβαρές.

Η ποντοπόρος ναυτιλία βίωσε τα τελευταία χρόνια εντυπωσιακούς ρυθμούς ανόδου, σε σημείο που τα ναύλα στην αγορά χύδην ξηρού φορτίου τον Ιούνιο του 2008 να είναι 400% πάνω από το 10-ετή τους μέσο όρο. Κύριοι υπαίτιοι για αυτό υπήρξαν οι αναδυόμενες οικονομίες της Ασίας και κυρίως της Κίνας. Οι ανταχές της παγκόσμιας ναυτιλίας επέδειξαν δυναμισμό έως τα μέσα του 2008. Στη συνέχεια όμως η κλιμάκωση της κρίσης συμπαρέσυρε ολόκληρη την παγκόσμια οικονομία και προκάλεσε ελεύθερη πτώση στις τιμές των ναύλων. Στην πτωτική πορεία της ναυτιλίας συντέλεσαν και οι αυξημένες παραγγελίες των πλοιοκτητών κατά τα έτη της οικονομικής άνθισης, με αποτέλεσμα κατά την κρίση να υπάρχει επιπλέον πλεονάζουσα χωρητικότητα.

Οι χρηματοοικονομικές επιπτώσεις της κρίσης για τις ναυτιλιακές εταιρείες θεωρούνται δεδομένες και εστιάζονται στις χρηματιστηριακές αξίες, τη ναυτιλιακή

χρηματοδότηση και στον τομέα των επενδύσεων. Με την παραγωγή των ναυτιλιακών δανείων μειωμένη κατά 23% το πρώτο εξάμηνο του 2008, που οφείλεται αφενός στην κατάρρευση του πιστωτικού συστήματος και των διατραπεζικών σχέσεων, σε βαθμό που χάθηκε κάθε ίχνος φερεγγυότητας και αφετέρου στα αρνητικά αποτελέσματα της cash-flow ανάλυσης που πραγματοποιούν οι πιστωτικοί οργανισμοί εξετάζοντας τα στοιχεία των ναυτιλιακών επιχειρήσεων, οι επενδυτικές δυνατότητες των επιχειρήσεων αποδυναμώθηκαν σημαντικά.

Η cash-flow ανάλυση οδηγείται σε αρνητικά αποτελέσματα καθώς τα έσοδα τα οποία και αποτελούν τον ουσιώδη παράγοντα της ανάλυσης έχουν μειωθεί κατακόρυφα. Το γεγονός αυτό δεν επιδρά μόνο στη μείωση της επενδυτικής δραστηριότητας που αναφέρθηκε παραπάνω, αλλά και στη δυσκολία αποπληρωμής πραγματοποιηθέντων επενδύσεων. Έτσι υπάρχει πληθώρα περιπτώσεων όπου πλοία μόλις ξεκίνησαν να παράγουν γνώρισαν ναύλους πολύ κάτω από τα αναμενόμενα επίπεδα, ώστε να αδυνατούν να καλύψουν τα δανειακά κεφάλαιά τους. Άλλωστε αυτό είναι αναπόφευκτο επακόλουθο όταν στις αρχές του 2008 ένα πλοίο θεωρούνταν φυσικό να αποφέρει κέρδη 50.000-100.000 δολαρίων την ημέρα, ενώ στα μέσα του 2009 τα κέρδη κυμαίνονταν μεταξύ 5.000 και 10.000 δολαρίων ημερησίως.

Ο ελληνικός εμπορικός στόλος απαριθμεί περίπου 4.000 πλοία εκ των οποίων τα 500 ανήκουν σε εταιρείες εισηγμένες στις χρηματιστηριακές αγορές της Ευρώπης και των Η.Π.Α. Οι τιμές των μετοχών των εταιρειών αυτών κτυπήθηκαν πολύ έντονα από τη διεθνή κρίση με τη συνολική κεφαλαιοποίηση των εν λόγω εταιρειών να σημειώνει πτώση έως και 60%. Οι χρηματοοικονομικοί δείκτες αποδοτικότητας, κεφαλαιοποίησης, αποτίμησης επηρεάζονται άμεσα από τη μειωμένη έως και αρνητική κερδοφορία των εταιριών, αποτρέποντας την προσέγγιση επενδυτών.

Ο κίνδυνος από τη μείωση της κεφαλαιοποίησης των εισηγμένων ναυτιλιακών εταιρειών είναι ότι αυτές καθίστανται ευάλωτες σε εξαγορές από άλλες μεγάλες εταιρείες. Από την άλλη όψη όμως, μέσα σε αυτές τις δύσκολες για τη ναυτιλία συνθήκες, η μειωμένη κεφαλαιοποίηση υποδεικνύει και μία ευκαιρία. Την αγορά των μετοχών των εισηγμένων από τους ίδιους τους πλοιοκτήτες και την μεταπώληση τους αργότερα σε υψηλότερη τιμή σε θεσμικούς επενδυτές.

Ο καθορισμός των συσχετισμών των συναλλαγματικών ισοτιμιών εν μέσω κρίσης παρουσιάζει ενδιαφέρον, καθώς οι διακυμάνσεις των τιμών τους αποτελεί κίνδυνο για τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις. Είναι δυνατόν σε άλλο νόμισμα να εισπράττουν τα κέρδη τους και σε άλλο να πληρώνουν τις υποχρεώσεις τους. Η διαφορά στην τιμή τους καθορίζει τα κέρδη ή τις ζημιές. Αν και η κρίση ξεκίνησε από τις Η.Π.Α. το συνολικό αποτέλεσμα για τη διετία της κρίσης είναι η ισχυροποίηση του ευρώ έναντι του δολαρίου κατά 3,91% και αποδυνάμωση 24,3% έναντι του γεν. Επομένως να μεν η κρίση επηρεάζει τις συναλλαγματικές ισοτιμίες, αλλά είναι δύσκολο να καθοριστεί ο βαθμός της μεταβολής των συσχετισμών που σε μεγάλο βαθμό είναι και θέμα προσδοκιών.

Η ναυπηγική βιομηχανία βιώνει τις επιπτώσεις της διεθνούς οικονομικής κρίσης μέσω των επιπτώσεων αυτής στη ναυτιλιακή αγορά. Τα περισσότερα ναυπηγεία αντιμετωπίζουν χαμηλότερα αναμενόμενα έσοδα λόγω των ακυρώσεων μελλοντικών παραδόσεων, αλλά και ζημιές εξαιτίας τρεχουσών ακυρώσεων παράδοσης. Υπάρχουν εκτιμήσεις ότι το 2009 ενδέχεται να ακυρωθεί το 60% των παραγγελιών σε σχέση με τις παραγγελίες του 2008. Η έλλειψη ρευστότητας έχει οδηγήσει σε ακυρώσεις ολόκληρων ναυπηγικών προγραμμάτων, γεγονός που οδηγεί στο συμπέρασμα ότι ο ναυπηγικός ανταγωνισμός θα ενταθεί και ότι ο ισχυρότερος θα επικρατήσει. Οι αυξημένες παραγγελίες έως το 2007 εξαιτίας των ευοίωνων τότε προοπτικών δημιουργούν τώρα πλεονάζουσα χωρητικότητα κάτι που καθιστά την άνοδο της ναυπηγικής αγοράς ακόμα δυσκολότερη. Μπορεί από τις ακυρώσεις παραγγελιών και την αύξηση των διαλύσεων πλοίων να πλήττονται τα ναυπηγεία, αλλά η εξισορρόπηση της ζήτησης και προσφοράς σταδιακά θα βοηθήσει στην ανάκαμψη των ναύλων, με μακροχρόνιες ωφέλειες και για τα ναυπηγεία.

Στον τομέα της απασχόλησης εξάγεται το συμπέρασμα ότι μαζικές απολύσεις δεν έχουν πραγματοποιηθεί και το μεγαλύτερο ποσοστό αυτών εντοπίζεται στην επιβατηγό ναυτιλία. Φυσικά είναι δύσκολο να ειπωθεί αν κάτι τέτοιο θα συνεχιστεί και στο μέλλον δεδομένου του ότι η κρίση δεν έχει περάσει ακόμη. Το μόνο σίγουρο είναι ότι οι εισροές συναλλάγματος στην ελληνική οικονομία θα μειωθούν και με δεδομένη τη μεγάλη συμμετοχή του ναυτιλιακού συναλλάγματος στο ΑΕΠ της χώρας, είναι δεδομένο το συμπέρασμα ότι το έλλειμμα του εμπορικού ισοζυγίου θα αυξηθεί.

Με την ανάλυση για την κάθε κατηγορία θαλάσσιων μεταφορών και πως η κρίση επέδρασε σε καθεμία από αυτές, εξάγεται το συμπέρασμα ότι η αγορά των χύδην ξηρών φορτίων επλήγη περισσότερο από κάθε άλλη. Ο Baltic Dry Index σημείωσε πτώση έως και 94% . Άμεσος ήταν ο αντίκτυπος στα έσοδα των πλοιοκτητών με ότι αυτό συνεπάγεται για τις επενδύσεις του τομέα και τη δυνατότητα αποπληρωμής δανειακών κεφαλαίων. Οι προοπτικές ανάκαμψης άρχισαν να διαφαίνονται από την άνοδο του BDI στις 4.291 μονάδες στα μέσα του 2009 από τις 663 μονάδες όπου βρέθηκε στο τέλος του 2008, γεγονός που οδηγεί και στην άνοδο της αξίας των πλοίων.

Η αγορά των δεξαμενόπλοιων επέδειξε μεγαλύτερες αντοχές στην παγκόσμια χρηματοοικονομική κρίση, δεδομένης και της απόσυρσης των μονοκέλυφων πλοίων όπου προκάλεσε ανάσχεση του ρυθμού αύξησης της πλεονάζουσας χωρητικότητας αλλά και της χρήσης τους για αποθήκευση πετρελαίου και μεταπώλησή του σε υψηλότερη τιμή στο μέλλον.

Οι δείκτες που αποτιμούν τις τάσεις στην αγορά των εμπορευματοκιβωτίων, κατά τη διάρκεια της κρίσης σημείωσαν μεγάλη πτώση, αποτυπώνοντας τη μείωση της ζήτησης για βιομηχανικά προϊόντα. Και σε αυτήν την περίπτωση η σταδιακή ανάκαμψη των οικονομιών της Ευρώπης και της Αμερικής σε συνδυασμό με την οικονομία-αυτοδότη για τη ναυτιλία που ονομάζεται Κίνα, διαφαίνεται να συμβάλουν στη σταδιακή άνοδο της ναυλαγοράς.

Οι προοπτικές για τα reefers και τα ro/ro πλοία δε διαγράφονται πολύ αισιόδοξες. Το μεταφορικό τους έργο μειώθηκε λόγω της πτώσης της ζήτησης χωρητικότητας, αλλά ο ανταγωνισμός που δέχονται από τα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων είναι ο κύριος παράγοντας που προκαλεί απαισιοδοξία για το μέλλον. Η καλύτερη προοπτική για αυτού του τύπου τα πλοία ίσως είναι να δραστηριοποιούνται συμπληρωματικά με τα containerships καλύπτοντας ειδικές ανάγκες μεταφοράς.

Και στην επιβατηγό ναυτιλία φάνηκαν τα σημάδια της κρίσης. Οι μεγάλες εταιρείες της ακτοπλοΐας κατά το πρώτο εξάμηνο του 2009 δεν παρουσίασαν κέρδη, ενώ η ανεργία παρουσίασε άνοδο. Η διακίνηση επιβατών έχει να κάνει περισσότερο με την κρίση στον τουρισμό και η αύξηση του επιπέδου της επιβατικής κίνησης είτε στην ακτοπλοΐα είτε στην κρουαζιέρα, έγκειται στην ορθή ανάπτυξη της τουριστικής πολιτικής και στον στοχευόμενο σχεδιασμό των φορέων της τουριστικής αγοράς. Στον τομέα της διακίνησης εμπορευμάτων διαφαίνεται ότι η ανάκαμψη θα επέλθει σταδιακά

με την παράλληλη άνοδο της οικονομικής δραστηριότητας των ευρωπαϊκών κυρίως οικονομιών.

Σε συνδυασμό με άλλες συγκυρίες όπως η θεαματική άνοδος της πειρατείας στα σομαλικά ύδατα, η παγκόσμια ναυτιλία περνάει δύσκολες ώρες. Με προβλήματα ρευστότητας να πλανώνται πάνω από τον τραπεζικό τομέα, περιορίζεται η κίνηση εμπορευμάτων και πλοίων. Η χρηματοδότηση είναι δυσεύρετη και η κεφαλαιοποίηση για τις εισηγμένες εταιρείες έχει μειωθεί. Τα ποσά που χάνονται στα χρηματιστήρια είναι μεγάλα. Όμως η πτώση αυτή ενέχει και ευκαιρίες για τους πλοιοκτήτες, αγοράζοντας τις μετοχές των εταιρειών τους σε χαμηλή τιμή και διαθέτοντάς τις αργότερα σε θεσμικούς επενδυτές με υψηλότερη τιμή.

Ο αδύναμος κρίκος σε αυτό το περιβάλλον είναι οι μικρές ναυτιλιακές εταιρείες καθώς οι πιέσεις για αποπληρωμή των χρεών τους είναι έντονη, ενώ πολύ δύσκολα βρίσκουν πηγές χρηματοδότησης. Μία λύση για την εξεύρεση χρηματοδότησης είναι η εισαγωγή σε κάποιο χρηματιστήριο με χαμηλό κόστος. Βέβαια η άντληση μετοχικού κεφαλαίου μέσω χρηματιστηρίου δεν είναι πάντα εύκολη υπόθεση καθώς η προσδοκώμενη αρχική τιμή διάθεσης πολλές φορές καταλήγει να είναι σε πολύ χαμηλότερα επίπεδα εξαιτίας της υψηλής μεταβλητότητας των ναυτιλιακών αγορών. Στην περίπτωση αυτή εναλλακτικές πηγές άντλησης μετοχικού κεφαλαίου που να επωφελούνται από την ιδιομορφία αυτή της ναυτιλιακής αγοράς, θα ήταν αποτελεσματικές.

Η παγκόσμια χρηματοοικονομική κρίση ξεκίνησε από τους κόλπους του τραπεζικού συστήματος. Τα μεγάλα χρηματοπιστωτικά ιδρύματα είναι αυτά που πρέπει να στηρίξουν τη ναυτιλία τώρα. Άλλωστε αυτό είναι και το συμφέρον τους. Πρέπει να διευκολύνουν τις ναυτιλιακές εταιρείες να συνεχίσουν τα επενδυτικά τους σχέδια από τη μία, ενώ από την άλλη πρέπει να συνεργαστούν μαζί τους προς την κατεύθυνση της αναδιάρθρωσης των δανείων τους. Εξαιτίας της πτώσης των αξιών των ναυτιλιακών εταιρειών, έχουν μειωθεί οι εγγυήσεις για τα δάνεια που έχουν συναφθεί για αγορά πλοίων. Ιδιαίτερα στην αγορά του ξηρού φορτίου με πτώση της αξίας των πλοίων που αποτελούν τις βασικές εγγυήσεις για τα δάνεια έως και 70% , η ανάγκη αναδιάρθρωσης των δανείων είναι επιτακτική. Θα πρέπει για κάποιο διάστημα και έως ότου εμφανιστούν τα πρώτα σημάδια σοβαρής ανάκαμψης της ναυλαγοράς, οι τραπεζικοί οργανισμοί να μη ζητούν πρόσθετες εγγυήσεις για τα δανειά τους. Οι τράπεζες δύσκολα θα χάσουν τα

κεφάλαια που έχουν τοποθετήσει στη ναυτιλία, γιατί απλά η ναυτιλιακή βιομηχανία δεν θα πάψει ποτέ να υφίσταται. Βοηθώντας στην αναδιοργάνωση των οικονομικών των ναυτιλιακών επιχειρήσεων, μόνο κερδισμένες μπορούν να βγουν.

Οι ίδιες οι δυνάμεις και οι νόμοι της αγοράς μεσομακροπρόθεσμα θα τείνουν να οδηγήσουν τη ναυτιλιακή αγορά σε ισορροπία. Οι ακυρώσεις παραγγελιών πλοίων σε συνδυασμό με τις αυξημένες διαλύσεις κινούνται στην κατεύθυνση της μείωσης της ανισορροπίας μεταξύ διαθέσιμης και ζητούμενης χωρητικότητας.

Κλείνοντας μπορεί να ειπωθεί ότι κάθε πτυχή των ανθρώπινων δραστηριοτήτων δεν παραμένει σταθερή στο χρόνο. Η συνεχής εξέλιξη σε κάθε τομέα της ζωής, περνάει από πολλά στάδια. Έτσι και η οικονομία στη ροή της εξέλιξής της γνωρίζει άλλοτε ανοδικές προοπτικές και άλλοτε πτωτικές. Όμως το συμπέρασμα είναι ένα. Όσο υπάρχουν άνθρωποι, θα υπάρχουν ανάγκες. Και όσο υπάρχουν ανάγκες θα υπάρχει εμπόριο και ναυτιλία, πότε σε δύσκολες συνθήκες και πότε σε πιο ευοίωνες.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ-ΠΗΓΕΣ

- Γεωργαντόπουλος Ελ.-Γ.Π. Βλάχος, Ναυτιλιακή Οικονομική, Εκδόσεις ΤΖΕΙ & ΤΖΕΙ Ελλάς, 2^η Έκδοση (2003)
- Ευθύμογλου Πρόδρομος, Θέματα Χρηματοοικονομικής Διοίκησης, Εκδόσεις Ευθύμογλου Πρόδρομος, (1999)
- Γ.Π. Βλάχος, Διεθνής Ναυπηγική Πολιτική και Στρατηγική Ναυπηγικών & Επισκευαστικών Μονάδων, Εκδόσεις ΤΖΕΙ&ΤΖΕΙ Ελλάς (2004)
- Νιάρχος Νικήτας, Χρηματοοικονομική Ανάλυση Λογιστικών Καταστάσεων, Εκδόσεις Κριτική (2004)
- Β. Προφυλλίδης, Οικονομική των Μεταφορών, Εκδόσεις Παπασωτηρίου, Δ' Έκδοση, (2004)
- Ευάγγελος Σαμπράκος, Εισαγωγή στην Οικονομική των Μεταφορών, Εκδόσεις Αθ. Σταμούλης, β' Έκδοση, (2001)
- J Fred Weston Eugene F Brigham, Βασικές Αρχές Χρηματοοικονομικής Διαχείρισης και Πολιτικής, Εκδόσεις Παπαζήση (1986)
- Κωνσταντίνος Γκιζιάκης Αντώνης Ι. Παπαδόπουλος Εύη Η. Πλωμαρίτου, Ναυλώσεις, Εκδόσεις Αθ. Σταμούλης, β' Έκδοση, (2006)
- Paul Krugman Maurice Obstfeld, Διεθνής Οικονομική, Εκδόσεις Κριτική, 5^η Έκδοση, Τόμος β'
- Αλέξανδρος Μ. Γουλιέλμος, Οργάνωση & Διοίκηση Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων, Εκδόσεις Αθ. Σταμούλης, (2003)
- Περιοδικό ΕΦΟΠΛΙΣΤΗΣ, Σεπτέμβριος 2009, τεύχος 197

INTERNET SITES

- <http://news.kathimerini.gr/4cgi> 30/08/2009
- <http://news.kathimerini.gr/4cgi> 04/01/2009
- <http://news.kathimerini.gr/4cgi> 09/03/2008
- <http://portal.kathimerini.gr/4cgi> 01/04/2009
- <http://news.pahtfinder.gr/finance/shipping> 22/10/2008
- <http://www.el.wikipedia.org/wiki> 21/09/2009
- <http://www.kerdos.gr/default.aspx?t> 03/08/2009
- <http://www.freesunday.gr>
- <http://tovima.gr/default.asp?pid> 28/12/2008
- <http://www.capital.gr>
- <http://www.theseanation.gr/news/analyses/i-krisi>
- <http://imerisia.gr/general.asp?catid> 20/10/2008
- <http://www.FBBank.gr>
- <http://www.ships.gr>
- <http://www.naftemporiki.gr>
- <http://www.athina984.gr/node/38951> 13/02/2009
- <http://www.greekshippingnews.gr/?q> 26/11/2008
- <http://www.marineews.gr/article.asp> 06/03/2009
- <http://www.mediashipping.gr> 06/01/2009
- <http://www.greekmoney.gr/indexphp/permalink>

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Α.

ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΔΕΙΚΤΗ BIFFEX

Οι ναυτιλιακοί κύκλοι, η εποχικότητα που παρουσιάζει ο κλάδος των μεταφορών, οι εξωγενείς παράγοντες όπως οι πόλεμοι, οι διακυμάνσεις στα επιτόκια και τις ισοτιμίες και η μεταβολές στην αξία των πλοίων, δημιουργούν χρηματοοικονομικούς κινδύνους για τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις. Τα συμβόλαια BIFFEX είναι ένα εργαλείο για τη διαχείρισή τους.

Το Συμβόλαιο BIFFEX

Συμβόλαιο	Baltic Freight Contract
Μονάδα συναλλαγών	Baltic Freight Index στην τιμή των 10 USD ανά μονάδα
Μήνες παράδοσης	Ιανουάριος, Απρίλιος, Ιούλιος, Οκτώβριος
Ημερομηνία τακτοποίησης λογαριασμών	Η πρώτη ημέρα μετά την τελευταία ημέρα συναλλαγών
Τελευταία ημέρα συναλλαγών	Η τελευταία ημέρα του μήνα παράδοσης
Ελάχιστη τιμή καταβολής	0.5 που ισοδυναμεί με 5 USD ανά μονάδα
Τιμή υπολογισμού	Η τιμή του δείκτη για την τελευταία ημέρα συναλλαγών

Στοιχεία παραδείγματος

Μέγεθος πλοίου	100.000 dwt
Φορτίο	Σιδηρομετάλλευμα
Διαδρομή	Monrovia/Rotterdam
Προβλεπόμενη στιγμή εξισορρόπησης ναύλου	3 μήνες μετά
Ημερομηνία δράσης	Τέλος Οκτωβρίου
Τιμή ναύλου κατά τη στιγμή της δράσης	15,00 USD ανά τόνο fio
Baltic Index τη στιγμή της δράσης	1000
Μελλοντικό επίπεδο για Ιανουάριο	1000
Πρόβλεψη πλοιοκτήτη	Μείωση στις τιμές των ναύλων

ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΗΣ

Ο πλοιοκτήτης περιμένει πτώση των ναύλων. Με ναύλωση στα 15 USD θα εισπράξει 1,5 εκατομμύριο USD. Με τον Baltic Index στις 1000 μονάδες ένα συμβόλαιο BIFFEX αξίζει 10.000 USD. Ο πλοιοκτήτης πουλάει συμβόλαια forward που να ισοδυναμούν με το επίπεδο του ναύλου που θέλει, δηλαδή 150 συμβόλαια. Αν οι τιμές μειωθούν κατά 10% στα 13,5 USD, τότε θα εισπράξει από τη ναύλωση 1,35 εκατομμύριο USD. Η τιμή Ιανουαρίου μειώνεται επίσης κατά 10% και διαμορφώνεται στο επίπεδο των 900 μονάδων και η τιμή του συμβολαίου στα 9.000 USD. Σε αυτό το σημείο ο πλοιοκτήτης αγοράζει τα 150 συμβόλαια, στην future αγορά, που είχε προηγουμένως πουλήσει αποκομίζοντας έσοδα 150.000 USD και αντισταθμίζοντας τη ζημιά από τη ναύλωση.

ΝΑΥΛΩΤΗΣ

Από την πλευρά του ναυλωτή έστω ότι υπάρχει πρόβλεψη για άνοδο των ναύλων. Στη περίπτωση αυτή θα αγοράσει 150 συμβόλαια με το δείκτη στις 1000 μονάδες, προκειμένου να εξασφαλίσει τη μεταφορά του φορτίου του σε αυτό το επίπεδο ναύλων. Εάν οι τιμές ναύλων αυξηθούν κατά 10% στα 16,5 USD και ο δείκτης για τον Ιανουάριο θα αυξηθεί στις 1.100 μονάδες. Ο ναυλωτής πουλάει τα συμβόλαια που είχε αγοράσει στη future αγορά, πραγματοποιώντας κέρδος 150.000 USD, αντισταθμίζοντας τη ζημιά από τη ναύλωση στη spot αγορά.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Β.

ΟΙ ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΙ ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΕΣ⁶⁶

1. ΔΕΙΚΤΕΣ ΡΕΥΣΤΟΤΗΤΑΣ

Δείκτης κυκλοφοριακής ρευστότητας = $\frac{\text{Κυκλοφορούν ενεργητικό}}{\text{Βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις}}$

Δείκτης άμεσης ρευστότητας = $\frac{\text{Κυκλοφ. Ενεργητικό-αποθέματα}}{\text{Βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις}}$

Ο δείκτης κυκλοφοριακής ρευστότητας είναι το μέσο μέτρησης της βραχυπρόθεσμης φερεγγυότητας της επιχείρησης, διότι δείχνει το βαθμό κάλυψης των

⁶⁶ J FRED WESTON EUGENE F BRIGHAM, ΒΑΣΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ ΤΗΣ ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ (1986), σελ. 97

απαιτήσεων των βραχυπρόθεσμων δανειστών. Ο δείκτης άμεσης ρευστότητας είναι ένα μέτρο της ικανότητας της επιχείρησης να εξοφλήσει τις βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις της χωρίς να στηρίζεται στην πώληση αποθεμάτων.

2. ΔΕΙΚΤΕΣ ΔΙΑΡΘΡΩΣΗΣ ΚΕΦΑΛΑΙΩΝ

$$\text{Δείκτης συνολικής δανειακής επιβάρυνσης} = \frac{\text{Σύνολο δανειακών υποχρεώσεων}}{\text{Σύνολο ενεργητικού}}$$

Ο δείκτης αυτός δείχνει το ποσοστό των συνολικών κεφαλαίων που προήλθαν από τους πιστωτές. Οι πιστωτές προτιμούν μέτριους δείκτες δανειακής επιβάρυνσης, καθώς όσο χαμηλότερος είναι ο δείκτης, τόσο μεγαλύτερη είναι η εξασφάλισή τους από τη δημιουργία ζημιών σε περίπτωση ρευστοποίησης της επιχείρησης.

3. ΔΕΙΚΤΕΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑΣ

$$\text{Κυκλοφοριακή ταχύτητα αποθεμάτων} = \frac{\text{Πωλήσεις}}{\text{Αποθέματα}}$$

$$\text{Κυκλοφοριακή ταχύτητα παγίων} = \frac{\text{Πωλήσεις}}{\text{Καθαρά πάγια}}$$

$$\text{Κυκλοφοριακή ταχύτητα ενεργητικού} = \frac{\text{Πωλήσεις}}{\text{Σύνολο ενεργητικού}}$$

Οι δείκτες δραστηριότητας δείχνουν πόσο αποτελεσματική χρήση κάνει η επιχείρηση των πόρων που ελέγχει.

4. ΔΕΙΚΤΕΣ ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

$$\text{Αποδοτικότητα επενδεδυμένων κεφαλαίων} = \frac{\text{Καθαρά κέρδη}}{\text{Σύνολο ενεργητικού}}$$

$$\text{Αποδοτικότητα ιδίων κεφαλαίων} = \frac{\text{Καθαρά κέρδη}}{\text{Ίδια κεφάλαια}}$$

Οι δείκτες αποδοτικότητας δείχνουν την αποτελεσματικότητα με την οποία διοικείται μια επιχείρηση. Δείχνουν την απόδοση του συνόλου των επενδύσεων και των επενδύσεων των μετόχων.