

**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑ**



**ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ**

**ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ**

**στην**

**ΝΑΥΤΙΛΙΑ**

(11<sup>ος</sup> Κύκλος)

**Η ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΧΡΗΜΑΤΟΠΙΣΤΩΤΙΚΗ ΚΡΙΣΗ ΚΑΙ Η  
ΕΠΙΡΡΟΗ ΤΗΣ ΣΤΟΝ ΚΛΑΔΟ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ**

**Μαλουσίδου Κυριακή**

*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

Νοέμβριος 2013

Μαλουσίδου Κυριακή

## **Σελίδα δήλωσης αυθεντικότητας**

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

Δηλώνω υπεύθυνα ότι η παρούσα διπλωματική εργασία δεν έχει υποβληθεί για την απόκτηση άλλου μεταπτυχιακού τίτλου ειδίκευσης ή άλλου πτυχίου, πέραν αυτού, ολικά ή μερικά, στο Πανεπιστήμιο Πειραιά ή σε άλλο Πανεπιστήμιο του εσωτερικού ή εξωτερικού.

Οι απόψεις και τα συμπεράσματα που περιέχονται σε αυτό το έγγραφο εκφράζουν τον συγγραφέα και δεν πρέπει να ερμηνευθεί ότι αντιπροσωπεύουν τις επίσημες θέσεις του Πανεπιστημίου Πειραιώς.

**Ο/Η Δηλών/ούσα**

**Μαλουσίδου Κυριακή**

## Σελίδα τριμελούς εξεταστικής επιτροπής

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

Τα μέλη της Επιτροπής ήταν:

Καθηγητής Κ<sup>ος</sup> Ελευθέριος Θαλασσινός (επιβλέπων)

Καθηγητής Κ<sup>ος</sup> Θεόδωρος Πελαγίδης

Καθηγητής Κ<sup>ος</sup> Σωτήριος Θεοδωρόπουλος

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

## **Ευχαριστίες**

Για την ολοκλήρωση της παρούσας εργασίας θα ήθελα να ευχαριστήσω τον επιβλέποντα καθηγητή κ. Ελευθέριο Θαλασσινό για τη σωστή καθοδήγησή του και το άρτιο κλίμα συνεργασίας, καθώς και για την ευκαιρία που μου έδωσε να ασχοληθώ με ένα σύγχρονο αντικείμενο για την επιστήμη μας, τιμώντας με , με την εμπιστοσύνη του και δεχόμενος να εκπονήσω την παρούσα διπλωματική εργασία υπό την επίβλεψή του.

Επιπλέον, θα ήθελα να ευχαριστήσω ιδιαίτερος τα στελέχη του ναυτιλιακού τομέα που με τις γνώσεις τους και την υπομονή τους με βοήθησαν με τις γνώσεις τους στην παρούσα εργασία και ανταποκρίθηκαν άμεσα σε πληροφορίες που χρειάστηκα για την εκπλήρωση της έρευνας.

Τέλος, θα ήθελα να εκφράσω τις θερμές μου ευχαριστίες προς την οικογένεια μου και ιδιαίτερα τους γονείς μου και τα αδέρφια μου, για την αμέριστη υποστήριξή τους και κυρίως την ψυχολογική στήριξη που μου προσέφεραν καθ' όλη τη διάρκεια των σπουδών μου, καθώς και τους φίλους μου και συναδέλφους για την υποστήριξη και κατανόηση όλο αυτό το χρονικό διάστημα.

## **Μαλουσίδου Κυριακή**

*Αυτό το πόνημα αφιερώνεται ολόψυχα στους γονείς μου,  
Κωνσταντίνο Μαλουσίδα & Δέσποινα Ριζοπούλου*

# ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ .....	2
2. ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΗΣ ΠΑΓΚΟΣΜΙΑΣ ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΚΡΙΣΗΣ.....	4
<hr/>	
2.1 Η ΑΦΕΤΗΡΙΑ ΤΗΣ ΠΑΓΚΟΣΜΙΑΣ ΧΡΗΜΑΤΟΠΙΣΤΩΤΙΚΗΣ ΚΡΙΣΗΣ.....	4
2.2 ΤΑ ΑΙΤΙΑ ΤΗΣ ΠΑΓΚΟΣΜΙΑΣ ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΚΡΙΣΗΣ .....	6
2.3 Η ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΡΙΣΗ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ .....	13
2.4 ΣΥΝΕΠΕΙΕΣ ΚΙ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΗΣ ΚΡΙΣΗΣ .....	15
2.5 ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΕΞΟΔΟΥ ΑΠΟ ΤΗΝ ΚΡΙΣΗ .....	16
<hr/>	
3. Η ΕΠΙΡΡΟΗ ΤΗΣ ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΚΡΙΣΗΣ ΣΤΗΝ ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑ .....	19
<hr/>	
3.1 ΣΥΝΕΠΕΙΕΣ ΚΙ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΗΣ ΚΡΙΣΗΣ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ .....	23
3.2 ΚΡΙΣΗ ΚΑΙ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ .....	28
3.3 ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΕΞΟΔΟΥ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΑΠΟ ΤΗΝ ΚΡΙΣΗ .....	29
<hr/>	
4. ΟΙ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΗΣ ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΚΡΙΣΗΣ ΣΤΙΣ ΤΕΣΣΕΡΙΣ ΑΓΟΡΕΣ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ.....	32
<hr/>	
4.1 ΑΓΟΡΑ ΝΑΥΛΩΝ .....	41
4.2 ΑΓΟΡΑ ΝΕΟΤΕΥΚΤΩΝ.....	46
4.3 ΑΓΟΡΑ ΠΩΛΗΣΙΕΣ ΜΕΤΑΧΕΙΡΙΣΜΕΝΩΝ ΠΛΟΙΩΝ .....	70
4.4 ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ ΠΛΟΙΩΝ .....	75
<hr/>	

5. ΟΙ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΗΣ ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΚΡΙΣΗΣ ΣΤΙΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΦΟΡΤΙΩΝ ΤΩΝ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ .....	86
<hr/>	
5.1 ΧΥΔΗΝ ΦΟΡΤΗΓΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑ (ΞΗΡΩΝ/ΥΓΡΩΝ ΦΟΡΤΙΩΝ) - TRAMP SHIPPING (DRY/LIQUID BULK).....	86
5.2 ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΤΑΚΤΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ (LINER SHIPPING).....	88
5.3 ΕΠΙΒΑΤΗΓΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑ (PASSENGER SHIPPING).....	91
<hr/>	
6. ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ .....	95
<hr/>	
6.1 ΜΟΡΦΕΣ ΚΑΙ ΤΡΟΠΟΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ.....	99
<hr/>	
6.1.1 Η ΚΕΦΑΛΑΙΑΚΗ ΔΟΜΗ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ .....	101
6.1.2 ΕΞΕΥΡΕΣΗ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ .....	102
6.1.2.1 ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΜΕΣΩ ΔΑΝΕΙΣΜΟΥ.....	102
6.1.2.2 ΑΛΛΕΣ ΜΟΡΦΕΣ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ.....	104
<hr/>	
6.2 ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ.....	111
<hr/>	
7. Ο ΡΟΛΟΣ ΤΩΝ ΚΡΑΤΩΝ ΣΤΗ ΔΙΕΘΝΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ ΚΑΙ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ .....	115
8. ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗ ΤΗΣ ΚΡΙΣΗΣ.....	128
9. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ .....	131
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....	134
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ .....	143
<hr/>	

## ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ

Πίνακας 1: Παγκόσμιος στόλος ανά τύπο πλοίου σε εκατομμύρια τόνους νεκρού βάρους από το 1994 έως το 2013.....	33
Πίνακας 2: Παγκόσμιος στόλος των χύδην φορτηγών πλοίων (bulk carriers) ανά μέγεθος σε εκατομμύρια τόνους νεκρού βάρους από το 1994 έως το 2013.....	34
Πίνακας 3: Παγκόσμιος στόλος των δεξαμενοπλοίων (tankers) ανά μέγεθος σε εκατομμύρια τόνους νεκρού βάρους από το 1994 έως το 2013, συμπεριλαμβανομένου των πλοίων μεταφοράς χημικών.....	36
Πίνακας 4: Παραδόσεις ανά τύπο πλοίων σε εκατομμύρια τόνους νεκρού βάρους από το 1994 έως το 2012.....	37
Πίνακας 5: Παραδόσεις των χύδην φορτηγών πλοίων (bulk carriers) ανά μέγεθος σε εκατομμύρια τόνους νεκρού βάρους από το 1994 έως το 2012.....	38
Πίνακας 6: Παραδόσεις των δεξαμενοπλοίων (tankers) ανά μέγεθος σε εκατομμύρια τόνους νεκρού βάρους από το 1994 έως το 2012, συμπεριλαμβανομένου και των πλοίων μεταφοράς χημικών.....	40
Πίνακας 7: Νέες παραγγελίες ανά τύπο πλοίων σε εκατομμύρια τόνους νεκρού βάρους από το 1994 έως το 2012.....	52
Πίνακας 8: Οι καταχωρημένες παραγγελίες στα ναυπηγεία ανά τύπο πλοίων σε εκατομμύρια τόνους νεκρού βάρους από το 1994 έως το 2012.....	53
Πίνακας 9: Νέες παραγγελίες των χύδην φορτηγών πλοίων (bulk carriers) ανά μέγεθος σε εκατομμύρια τόνους νεκρού βάρους από το 1994 έως το 2012.....	56
Πίνακας 10: Οι αναμενόμενες παραδόσεις των χύδην φορτηγών πλοίων (bulk carriers) ανά μέγεθος σε εκατομμύρια τόνους νεκρού βάρους από το 2013 έως το 2015.....	57
Πίνακας 11: Νέες παραγγελίες των δεξαμενοπλοίων (tankers) ανά μέγεθος σε εκατομμύρια τόνους νεκρού βάρους από το 1994 έως το 2012, συμπεριλαμβανομένου και των πλοίων μεταφοράς χημικών.....	63
Πίνακας 12: Οι αναμενόμενες παραδόσεις των δεξαμενοπλοίων (tankers) ανά μέγεθος σε εκατομμύρια	



τόνους νεκρού βάρους από το 2013 έως το 2015.....	64
Πίνακας 13: Παγκόσμιος στόλος πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων – Σεπτέμβριος 2013 (εξαιρούνται οι αναβολές νεότευκτων και οι ακυρώσεις που βρίσκονται υπό διαπραγμάτευση).....	66
Πίνακας 14: Οι αναμενόμενες παραδόσεις των πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων (containers) ανά μέγεθος σε 1,000 TEU's από το 2013 έως το 2015.....	68
Πίνακας 15: Σύγκριση αγοράς των μεταχειρισμένων πλοίων στο Α' οκτάμηνο του 2008 και στο αντίστοιχο διάστημα του 2013.....	71
Πίνακας 16: Σύγκριση μεταβιβάσεων σε αριθμητική κλίμακα μεταξύ Ελλήνων και διεθνώς ανά τύπο πλοίων στο Α' οκτάμηνο του 2013.....	74
Πίνακας 17: Πωλήσεις σε διαλυτήρια, απολεσθέντα και παροπλισμένα πλοία ανά τύπο πλοίων σε εκατομμύρια τόνους νεκρού βάρους από το 1994 έως το 2012.....	76
Πίνακας 18: Διαλύσεις χύδην φορτηγών πλοίων (bulk carriers) ανά μέγεθος σε εκατομμύρια τόνους νεκρού βάρους από το 1994 έως το 2012.....	79
Πίνακας 19: Διαλύσεις δεξαμενοπλοίων (tankers) ανά μέγεθος σε εκατομμύρια τόνους νεκρού βάρους από το 1994 έως το 2012, συμπεριλαμβανομένου των πλοίων μεταφοράς χημικών.....	80
Πίνακας 20: Σύγκριση διαλύσεων ανά τύπο πλοίων μεταξύ του 2012 και του 2013.....	82
Πίνακας 21: Απολεσθέντα και παροπλισμένα πλοία μεταφοράς χύδην ξηρού φορτίου ανά μέγεθος σε εκατομμύρια τόνους νεκρού βάρους από το 1994 έως το 2013.....	82
Πίνακας 22: Απολεσθέντα και παροπλισμένα δεξαμενόπλοια ανά μέγεθος σε εκατομμύρια τόνους νεκρού βάρους από το 1994 έως το 2012, συμπεριλαμβανομένου και των πλοίων μεταφοράς χημικών.....	84
Πίνακας 23: Τράπεζες που ενισχύουν τη χρηματοδότηση της ναυτιλίας το 2013.....	99
Πίνακας 24: Κοινοπρακτικά δάνεια από το 2008 έως το 2012.....	105
Πίνακας 25: Υπολογισμός παγκόσμιου θαλάσσιου εμπορίου σε τόνους νεκρού βάρους επί τονομία στο διάστημα 2008-2011.....	115
Πίνακας 26: Οι σημαντικότεροι παραγωγί και καταναλωτές πετρελαίου.....	116

Πίνακας 27: Κύριοι εισαγωγείς και εξαγωγείς άνθρακα παγκοσμίως.....	118
Πίνακας 28: Κύριοι εισαγωγείς και εξαγωγείς σιδηρομεταλλεύματος.....	120
Πίνακας 29: Παραγωγοί και καταναλωτές χάλυβα.....	121
Πίνακας 30: Παγκόσμιοι εισαγωγείς και εξαγωγείς σιτηρών.....	122
Πίνακας 31: Ο συνολικός όγκος του εμπορίου μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων από το 2009 έως το 2011.....	124
Πίνακας 32: Παγκόσμιο εμπόριο χύδην φορτίων.....	125
Πίνακας 33: Μεταφερόμενες ποσότητες χύδην φορτίων σε εκατομμύρια τόνους.....	126
Πίνακας 34: Φορτοεκφορτώσεις υγρού και ξηρού φορτίου ανά ηπείρους.....	127

## ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΩΝ

Διάγραμμα 1: Επενδύσεις Ελλήνων πλοιοκτητών για νέα πλοία σε εκατομμύρια δολάρια.....	49
Διάγραμμα 2: Παραγγελίες νεότευκτων από Έλληνες εφοπλιστές τον Μάιο του 2012 και του 2013.....	50
Διάγραμμα 3: Παραγγελίες πλοίων σε παγκόσμια κλίμακα τον Μάιο του 2011, του 2012 και του 2013.....	51
Διάγραμμα 4: Η προσφορά των χύδην ξηρών φορτίων (bulk carriers) σε εκατομμύρια τόνους νεκρού βάρους από το 2010 έως το 2016 και το ποσοστό ανάπτυξης.....	55
Διάγραμμα 5: Σύγκριση νέων επενδύσεων των Ελλήνων εφοπλιστών ανά τύπο πλοίων στο Α' εξάμηνο του 2012 και στο αντίστοιχο διάστημα του 2013.....	59
Διάγραμμα 6: Η προσφορά των δεξαμενοπλοίων (tankers) σε εκατομμύρια τόνους νεκρού βάρους από το 2010 έως το 2016 και το ποσοστό ανάπτυξης.....	61
Διάγραμμα 7: Ετήσιος ποσοστιαίος ρυθμός ανάπτυξης του στόλου των δεξαμενοπλοίων από το 2012 έως το 2013.....	62
Διάγραμμα 8: Η προσφορά των πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων (containers) σε 1,000 TEU's από το 2010 έως το 2016 και το ποσοστό ανάπτυξης.....	67
Διάγραμμα 9: Σύγκριση επενδύσεων των Ελλήνων εφοπλιστών στην αγορά μεταχειρισμένων στο Α' οκτάμηνο του 2008 και στο αντίστοιχο διάστημα του 2012 και του 2013.....	72
Διάγραμμα 10: Σύγκριση επενδύσεων των Ελλήνων εφοπλιστών και σε παγκόσμιο επίπεδο στην αγορά μεταχειρισμένων στο Α' οκτάμηνο του 2012 και στο αντίστοιχο διάστημα του 2013.....	73
Διάγραμμα 11: Σύγκριση μεταβιβάσεων σε αριθμητική κλίμακα μεταξύ Ελλήνων και διεθνώς ανά τύπο πλοίων στο Α' οκτάμηνο του 2013.....	74
Διάγραμμα 12: Σύγκριση του αριθμού διαλύσεων πλοίων στο Α' πεντάμηνο του 2012 και του 2013.....	78
Διάγραμμα 13: Σύγκριση των διαλύσεων με βάση τους τόνους νεκρού βάρους στο Α' πεντάμηνο του 2012 και του 2013.....	78
Διάγραμμα 14: Η ποσοστιαία ανάπτυξη των ναύλων στα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων	

(containers) από το 2011 έως το 2013.....	91
Διάγραμμα 15: Ανάλυση κίνησης επιβατών κυριοτέρων περιοχών στην Ελλάδα (2011-2012) - Κίνηση επιβατών ανά γεωγραφική περιοχή στην Ελλάδα 2011-2012.....	94
Διάγραμμα 16: Συνολικός αριθμός μετακίνησης επιβατών στην Ελλάδα (2011-2012).....	94

## Περίληψη διατριβής

Κεντρικό μέλημα της παρούσας εργασίας είναι η προσπάθεια αποτύπωσης της πρόσφατης χρηματοπιστωτικής κρίσης που ξεκίνησε από την αγορά των στεγαστικών δανείων στις ΗΠΑ, επηρεάζοντας αρχικά την τοπική οικονομία και πολύ σύντομα εξελίχθηκε σε παγκόσμια χρηματοπιστωτική κρίση επηρεάζοντας όλους τους τομείς της βιομηχανίας και τη ναυτιλία σε διεθνές και τοπικό επίπεδο. Η ραγδαία μεταφορά της χρηματοοικονομικής κρίσης από μία τοπική κοινωνία στην πραγματική οικονομία επιβεβαιώνει την αιτιώδη σχέση που υπάρχει μεταξύ του ναυτιλιακού τομέα και την πορεία της παγκόσμιας οικονομίας.

Στόχος της εργασίας είναι η καταγραφή και η αξιολόγηση των συνεπειών της χρηματοπιστωτικής κρίσης στη διεθνή αγορά, καθώς και η επίδρασή τους στη ναυτιλία και πιο συγκεκριμένα στις αγορές της. Η μεθοδολογία της παρούσας μελέτης βασίζεται σε πρόσφατη βιβλιογραφική ανασκόπηση και αρθρογραφία καθώς και σε συμπεράσματα πρόσφατων ερευνών και μελετών.

Αρχικά, γίνεται αναφορά στην παγκόσμια χρηματοπιστωτική κρίση και στη συνέχεια αναλύονται οι αιτίες, οι συνέπειες και οι επιπτώσεις της. Επιπλέον, γίνεται λόγος για την επιρροή της κρίσης στην Ελλάδα και οι προοπτικές εξόδου της παγκόσμιας οικονομίας από τη χρηματοπιστωτική κρίση. Στο επόμενο κεφάλαιο εξετάζεται η επιρροή της διεθνούς οικονομικής κρίσης τόσο στην παγκόσμια ναυτιλία όσο και στην ελληνική. Έπειτα, γίνεται λόγος για την επιρροή που ασκεί η παγκόσμια κρίση στις τέσσερις αγορές της ναυτιλίας, την αγορά ναύλων, την αγορά νεότευκτων πλοίων, την αγορά μεταχειρισμένων και την αγορά διαλύσεων. Στο αμέσως επόμενο κεφάλαιο εξετάζονται οι επιπτώσεις της κρίσης στις κατηγορίες φορτίων των θαλάσσιων μεταφορών, δηλαδή στη ναυτιλία ξηρού και υγρού χύδην φορτίου, στη ναυτιλία τακτικών γραμμών και στην επιβατηγό ναυτιλία. Επίσης, αναλύεται η ναυτιλιακή χρηματοδότηση και οι διάφορες μορφές αυτής καθώς και η χρηματοδότηση στην ελληνική ναυτιλία. Ακόμα, γίνεται μια περιγραφή για το ρόλο της Κίνας στην οικονομία και στη ναυτιλία και κλείνοντας αναφέρονται οι πολιτικές για την έξοδο από την χρηματοοικονομική κρίση.

Λέξεις κλειδιά: Χρηματοοικονομική κρίση 2008-2013, Ναυτιλία, Αγορά Χύδην Ξηρών Φορτίων, Αγορά Χύδην Υγρών Φορτίων, Ναυτιλία Τακτικών Γραμμών, Αγορά Ναύλων, Αγορά Νεότευκτων Πλοίων, Αγορά Μεταχειρισμένων Πλοίων, Αγορά Διαλύσεων, Ναυλοδείκτες (BDI, BCI, BPI, BSI, BHSI, BLPG, BDTI, BCTI, BDA, BSPA),

## **Abstract**

Central concern of this thesis is the attempt to capture the recent financial crisis, which started from the mortgage market of the U.S., initially affecting the local economy and soon expanded into a global financial crisis affecting all sectors of industry and shipping internationally and locally. The rapid transfer of the financial crisis from a local community in the real economy confirms the causal relationship that exists between the shipping industry and the course of global economy.

Goal of this project is to record and evaluate the impact of the financial crisis in the international market and their impact on shipping and more specifically on its markets, as well. The methodology of this study is based on recent bibliography and journalism, as well as findings of recent surveys and studies.

Initially, there is a reference to the global financial crisis and after that its causes, its consequences and its implications are analysed. In addition, the influence of the crisis is mentioned in Greece and the prospects so as the global economy comes out from the financial crisis. In the next chapter is examined the influence of the international financial crisis not only on the worldwide shipping but also to the Greek one. Then, there is a talk about the influence of the global crisis in the four markets of shipping, the freight market, the newbuilding market, the second-hand market and the demolition market. In the following chapter is discussed the implications of the crisis in the categories of marine cargo transport, namely in dry and liquid bulk shipping, in liner shipping and passenger shipping. Also, the shipping finance and various forms thereof is analysed, as well as the funding to Greek shipping. Still, there is a description for China's role in the economy and in shipping and closing are mentioned the exit policies of the global financial crisis.

## 1.ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Αναμφίβολα, ο Σεπτέμβριος του 2008 θα καταγραφεί στην οικονομική ιστορία ως κομβικό ιστορικό γεγονός, καθώς είναι η έναρξη της σοβαρότερης χρηματοοικονομικής κρίσης που έχει βιώσει η ανθρωπότητα την τελευταία εκατονταετία, λόγω της απότομης κατάρρευσης του παγκόσμιου οικονομικού και τραπεζικού συστήματος. Το διάστημα αυτό, πολλοί εργαζόμενοι έχασαν τη δουλειά τους και άλλοι είχαν απώλεια κερδών στις επενδύσεις τους. Μεγάλοι χρηματοπιστωτικοί οργανισμοί και εταιρείες κολοσσοί χρεοκόπησαν, χρηματιστήρια παρέμειναν κλειστά για κάποιες μέρες, ενώ σχέδια διάσωσης των τραπεζών οργανώθηκαν από τις εθνικές κυβερνήσεις.

Η έκταση της ύφεσης ήταν τόσο μεγάλη και διαρκής που η παγκόσμια οικονομία δεν έχει βιώσει κάτι παρόμοιο μεταπολεμικά. Η χρηματοπιστωτική κρίση δεν άργησε όμως, να μεταδοθεί στην πραγματική οικονομία με αποτέλεσμα τη μείωση του πλούτου των καταναλωτών και την αύξηση της ανεργίας σε πρωτοφανή ποσοστά. Επιχειρήσεις, μικρές και μεγάλες, αντιμετώπισαν πρόβλημα ρευστότητας με συνέπεια πολλές να μην μπορέσουν να επιβιώσουν και να κλείσουν ή να χρεοκοπήσουν.

Από τη μακροοικονομική σκοπιά, η απότομη μείωση της ζήτησης είχε ως συνέπεια τη μείωση της οικονομικής δραστηριότητας κι αυτό με τη σειρά του τη ραγδαία μείωση του παγκόσμιου εμπορίου και την ύφεση που υπέστη η οικονομία. Επομένως, είναι ευρέως αποδεκτό ότι τα έτη από το 2008 μέχρι και σήμερα έχουν ιδιαίτερα ιστορικό, πολιτικό, οικονομικό και κοινωνικό ενδιαφέρον σε όλους τους τομείς της οικονομίας, καθώς οι επιπτώσεις τους ήταν πολύ σημαντικές.

Οι θαλάσσιες μεταφορές αποτελούν κύριο παράγοντα της ομαλής οικονομικής δραστηριότητας, εφόσον το μεγαλύτερο ποσοστό του διεθνούς εμπορίου καλύπτεται μέσω θαλάσσης. Αποτελούν τον συνδετικό κρίκο μεταξύ των οικονομιών των κρατών και διατηρούν την ομαλή λειτουργία μεταξύ τους. Η ζήτηση για μεταφορές αποτελεί παράγωγο ζήτηση, διότι αποτελεί το μέσο για την ικανοποίηση τρίτων αναγκών, κι έτσι

επηρεάζεται άμεσα από τη ζήτηση αυτών.

Η παρούσα εργασία, λοιπόν, έχει ως άώτερο σκοπό να ερμηνεύσει τον τρόπο που επηρεάστηκε η ναυτιλιακή βιομηχανία από τις εξελίξεις της διεθνούς οικονομικής κρίσης και να εξετάσει τις προοπτικές εξόδου από αυτή την παρατεταμένη ύφεση. Επειδή, βέβαια, η ναυτιλία συνδυάζει πολλές διαφορετικές αγορές, θα ερευνηθούν ξεχωριστά με θεωρητική προσέγγιση και στατιστικά δεδομένα.

Θα πρέπει βέβαια να τονιστεί ότι βρισκόμαστε ακόμα κατά την περίοδο της κρίσης, επομένως τα συμπεράσματα που θα εξαχθούν και το ύψος των αρνητικών επιδράσεων που θα έχει υποστεί ο κλάδος της ναυτιλίας κατά το πέρας της χρηματοπιστωτικής κρίσης δεν θα μπορούν να είναι απόλυτα ασφαλή. Η προσέγγιση του θέματος θα γίνει με δεδομένα και στοιχεία που έχουν δημοσιευτεί μέχρι τώρα.



## 2. ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΗΣ ΠΑΓΚΟΣΜΙΑΣ ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΚΡΙΣΗΣ

### 2.1 Η ΑΦΕΤΗΡΙΑ ΤΗΣ ΠΑΓΚΟΣΜΙΑΣ ΧΡΗΜΑΤΟΠΙΣΤΩΤΙΚΗΣ ΚΡΙΣΗΣ

Η Διεθνής Χρηματοπιστωτική Κρίση του 2007, με γενεσιουργό χώρα τις Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής, ήταν μια οικονομική ύφεση παγκόσμιας εμβέλειας, στον ευρύτερο τραπεζικό και χρηματοπιστωτικό τομέα. Θεωρείται η μεγαλύτερη οικονομική κρίση, μετά από αυτή του 1929, και απειλεί την οικονομική ανάπτυξη όλων των χωρών, ανεπτυγμένων και αναπτυσσόμενων. Η έλλειψη ρευστότητας του τραπεζικού συστήματος, είχε ως συνέπεια την κατάρρευση οικονομικών θεσμών, την οικονομική στήριξη των τραπεζών από τις Εθνικές κυβερνήσεις αλλά και την πτώση μεγάλων χρηματιστηρίων του κόσμου.

Προέκυψε μετά το ξέσπασμα των προβλημάτων στην αγορά στεγαστικών δανείων χαμηλής εξασφάλισης και από την αλόγιστη χρήση δομημένων επενδυτικών προϊόντων που εξαρτώνταν άμεσα από τη δυνατότητα αποπληρωμής των δανείων από τα οποία παράγονταν. Η προσπάθεια απομάκρυνσης του πιστωτικού και επιτοκιακού κινδύνου από τις τράπεζες, η μετατροπή στάσιμων κεφαλαίων σε εμπορεύσιμους τίτλους και η μετακίνηση των σύνθετων επενδυτικών τίτλων στις καταστάσεις ειδικών οντοτήτων, προκάλεσαν ένα “ντόμινο” αλυσιδωτών αντιδράσεων στον αμερικανικό τραπεζικό και κτηματομεσιτικό τομέα.

Χαρακτηριστικά αυτής της γενικευμένης κατάστασης είναι ο κίνδυνος κατάρρευσης τραπεζών από φημολογία, πώληση άλλων σε ιδιαίτερα χαμηλό τίμημα και άσκηση νομισματικής πολιτικής από τις Κεντρικές Τράπεζες με σκοπό τη διάσωση του χρηματοοικονομικού συστήματος και όχι για τη διασφάλιση των τιμών, όπως παραδοσιακά οφείλουν να πράττουν. Ζημιωμένα ήταν τα συστήματα που εκτέθηκαν στα “τοξικά” ομόλογα, συστήματα που στρέφονται πλέον προς ένα νέο κρατικό παρεμβατισμό, παράλληλα με την κατάρτιση σχεδίων επίλυσης της κρίσης προτού

επεκταθεί στην ευρύτερη οικονομία των κρατών που επλήγησαν.

Πολλοί κλάδοι της οικονομίας επλήγησαν, όπως ο τραπεζικός, ο ασφαλιστικός, ο μεσιτικός και άλλοι, με άμεσα αποτελέσματα στα οικονομικά μεγέθη των αγορών. Σύμφωνα με ορισμένους αναλυτές, η παρούσα οικονομική ύφεση προσομοιάζεται με την παγκόσμια οικονομική ύφεση του 1929.

Οι πρώτες ενδείξεις αποσταθεροποίησης της παγκόσμιας οικονομίας ξεκίνησαν στο δεύτερο εξάμηνο του έτους 2008 και σχετίζονται με την απότομη πτώση της αξίας των περιουσιακών στοιχείων των τραπεζών και των χρηματοπιστωτικών οργανισμών. Η πτώση αυτή αρχικά καταλογίζεται στην κατάρρευση της στεγαστικής αγοράς των Η.Π.Α. λόγω της λανθασμένης πιστωτικής πολιτικής των τραπεζών και των επισφαλών τοποθετήσεων τους στις αγορές των στεγαστικών δανείων.

Η χρηματοοικονομική κρίση επεκτάθηκε ταχύτατα στις ανεπτυγμένες χώρες και στη συνέχεια σε ολόκληρο τον κόσμο, με βαρύτερες επιπτώσεις στο τραπεζικό σύστημα, στις ασφάλειες, στο κράτος, στο χρηματιστήριο και τις επιχειρήσεις. Ωστόσο, η αντίδραση των χωρών για την αντιμετώπιση της κρίσης ήταν άμεση με τη λήψη κατάλληλων μέτρων, που στόχο είχαν τη βελτίωση της ρευστότητας και την αύξηση των επενδύσεων.

## 2.2 ΤΑ ΑΙΤΙΑ ΤΗΣ ΠΑΓΚΟΣΜΙΑΣ ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΚΡΙΣΗΣ

Η χρηματοπιστωτική κρίση ξεκίνησε από τα ενυπόθηκα δάνεια της αγοράς ακινήτων στις ΗΠΑ, με προϋπόθεση τη συνεχή και αύξουσα ροή φθηνού χρήματος σε αυτήν την αγορά, με αποτέλεσμα οι τιμές των ακινήτων να αυξάνονται συνεχώς. Στην περίπτωση που υπήρχε πτώση στην τιμή των ακινήτων θα απαξιωνόνταν τα υποθηκευμένα ακίνητα και οι δανειστές θα έχαναν τα χρήματά τους όταν οι δανειολήπτες δεν θα μπορούσαν να ανταποκριθούν στις μηνιαίες υποχρεώσεις τους. Καθώς, όμως, αυξανόταν συνεχώς το ύψος των δανείων λόγω αυξημένης ζήτησης, παράλληλα, ανάλογη τάση είχαν και οι τιμές της αγοράς ακινήτων. Όταν όμως, σταμάτησαν να υπάρχουν φερέγγυοι δανειστές, στρατολογήθηκαν και οι λιγότερο φερέγγυοι και αυτό συνεχίστηκε έως ότου στρατολογήθηκαν και τα άτομα χωρίς δουλειά, χωρίς εισόδημα και χωρίς πόρους, οι γνωστοί δηλαδή NINJA (No Income, No Job or Asset).

Το μείζων ερώτημα όμως που αξίζει να τεθεί είναι για ποιο λόγο οι δανειστές διαχειρίστηκαν τα κεφάλαιά τους με τόσο ριψοκίνδυνο τρόπο και δάνειζαν χρήματα σε αφερέγγυους δανειολήπτες; Ο κύριος λόγος ήταν γιατί το χρηματοπιστωτικό σύστημα επέτρεπε τη μετάθεση κινδύνου, διαμέσου των «παράγωγων προϊόντων». Στις αρχές της δεκαετίας του '90 δόθηκε η δυνατότητα στις επενδυτικές τράπεζες να παράγουν τίτλους, με αντίκρισμα τα ενυπόθηκα δάνεια, οι οποίοι θα είναι διαπραγματεύσιμοι στις χρηματιστηριακές αγορές. Οι ιδιωτικές επενδυτικές τράπεζες αγόραζαν δάνεια από άλλες τράπεζες ή άλλους πιστωτικούς οργανισμούς, για να τα μετατρέψουν σε τίτλους (Τομπάζος, 2008).

Ανάμεσα στα έτη 2002 και 2005 το ποσοστό των ενυπόθηκων δανείων που πουλήθηκε σε ιδιωτικές επενδυτικές τράπεζες για να τιτλοποιηθεί, αυξήθηκε από 30% σε 55%. Η αύξηση του ποσοστού τιτλοποίησης (Securitization)<sup>1</sup>. Η πρακτική αυτή εξυπηρετεί τις πληρωμές μεταξύ πιστωτών και δανειζομένων, ενώ η οντότητα δεν κρατά τα ίδια τα στοιχεία του Ενεργητικού για αποκόμιση τόκων) των ενυπόθηκων δανείων από τις ιδιωτικές επενδυτικές τράπεζες είναι πολύ σημαντική γιατί τα δάνεια που αγόραζαν ήταν κυρίως τα πιο επισφαλής, γνωστά ως subprimes, ενώ άλλοι οργανισμοί όπως οι Fannie Mae και Freddie Mac που χρηματοδοτούνται από το κράτος παραχωρούσαν και τιτλοποιούσαν τα λιγότερο επισφαλής δάνεια, γνωστά ως prime mortgages.

Σύμφωνα λοιπόν, με το νέο χρηματοπιστωτικό σύστημα αποδεσμεύεται η παραχώρηση δανείου από τον κίνδυνο μέσω της πώλησης του δανείου υπό μορφή χρηματιστηριακών τίτλων ή ακόμα σε κάποιες περιπτώσεις, της διατήρησης του δανείου και της πώλησης του κινδύνου υπό μορφή τίτλων. Το νέο αυτό σύστημα, όμως, έχει και κάποιες ιδιαιτερότητες.

- Το κέρδος του δανειστή είναι συνάρτηση του όγκου των τίτλων που πουλήθηκαν.
- Δεν εξετάζεται άμεσα η φερεγγυότητα του δανειζόμενου.
- Δεν υπάρχει άμεση επαφή δανειστή και δανειζόμενου, καθώς ο πρώτος δεν παρακολουθεί τις οικονομικές δυνατότητες του δεύτερου, επομένως είναι ένα

---

<sup>1</sup> Τιτλοποίηση ονομάζεται η έκδοση τίτλων (π.χ. ομολογιών) που βασίζονται στις ταμειακές ροές που απορρέουν από τα στοιχεία του Ενεργητικού μιας οικονομικής οντότητας (π.χ. δάνεια μιας τράπεζας), των οποίων τίτλων η αποπληρωμή καλύπτεται από την ταμειακή ροή που δημιουργούν τα ίδια τα δάνεια με την αποπληρωμή τους.

σύστημα απρόσωπο και καθόλου ευέλικτο.

- Δεν εφαρμόζονται κανόνες ασφαλείας, οι οποίοι επιτηρούνται και ορίζονται από τις νομισματικές αρχές.

Όπως αναφέρθηκε δηλαδή παραπάνω, τα λεγόμενα δάνεια χαμηλής εξασφάλισης (subprimes loans), τα οποία δίνονταν σε οικογένειες με χαμηλή πιστοληπτική ικανότητα, προκάλεσαν την αύξηση των επισφαλειών. Αυτό είχε ως απόρροια την αδυναμία αποπληρωμής των δανείων από τους δανειολήπτες, όταν τα επιτόκια των δανείων άρχισαν να ανεβαίνουν. Ταυτόχρονα, πολλοί καταθέτες οδηγήθηκαν σε αναλήψεις των χρημάτων τους λόγω της φήμης που είχε αρχίσει να διαδίδεται. Επομένως, οι εισροές στις τράπεζες ήταν μειωμένες, λόγω μη είσπραξης των δανείων και μειωμένων καταθέσεων, ενώ οι εκροές χρήματος λόγω της χορήγησης δανείων δεν σταμάτησαν, με αποτέλεσμα την έλλειψη ρευστότητας.

Οι επενδυτικές τράπεζες όμως, αντί να προσπαθήσουν να ενισχύσουν τη ρευστότητά τους, προτίμησαν να τιλοποιήσουν τα στεγαστικά τους δάνεια και συνέχισαν να δανείζουν σε αφερέγγυους δανειζόμενους, δημιουργώντας έναν αέναο κύκλο. Μόλις η αγορά ακινήτων στις Η.Π.Α. παρουσίασε κάμψη, άρχισε να γενικεύεται η τοξικότητα των παράγωγων προϊόντων των ενυπόθηκων δανείων. Την περίοδο αυτή, τα λεγόμενα “τοξικά” ομόλογα έκαναν την εμφάνισή τους, όπως τα εταιρικά ομόλογα (MBS) και οι τίτλοι εγγυημένων δανειακών υποχρεώσεων (CDO’s), με αποτέλεσμα οι επενδυτές και το τραπεζικό σύστημα να οδηγηθούν σε οικονομική πτώση. Επιπλέον, η πτώση της τιμής των υποθηκευμένων ακινήτων αύξησε αυτόματα την πιθανότητα μη εξόφλησης του χρέους, καθιστώντας ακόμη μεγαλύτερο τον όγκο των επισφαλών δανείων. Όσον αφορά την πώληση των ακινήτων, σε περιπτώσεις που δεν ήταν ικανή η εξόφληση του χρέους, δεν κάλυπτε πλέον το ύψος των δανείων.

Η οικονομία, ωστόσο, δέχθηκε μεγαλύτερο πλήγμα, καθώς οι κύριοι αποδέκτες των “τοξικών” ομολόγων ήταν οι τράπεζες, τα ασφαλιστικά και συνταξιοδοτικά ταμεία και άλλοι θεσμικοί επενδυτές, οι οποίοι επένδυσαν αυτά τα ομόλογα σε υψηλού ρίσκου προϊόντα μη εγγυημένου κεφαλαίου. Σύμφωνα με κάποια μαθηματικά μοντέλα ο

σχετικός κίνδυνος ήταν ελεγχόμενος και οι επενδυτές επαναπαύθηκαν, παρόλο που τα επενδυτικά προϊόντα γινόταν όλο και πιο δύσκολο να αξιολογηθούν. Σε μία συνέντευξή του, ο George Soros, στους Financial Times του Λονδίνου είπε, “Το μεγάλο ξέσπασμα έγινε όταν τα νέα επενδυτικά προϊόντα έγιναν τόσο περίπλοκα που οι αρχές δεν μπορούσαν πλέον να υπολογίσουν τον κίνδυνο και βασίστηκαν στις μεθόδους εκτίμησης ρίσκου των τραπεζών. Παρομοίως συνέβη και στις εταιρίες αξιολόγησης, οι οποίες στηρίχθηκαν στις πληροφορίες των δημιουργών των σύνθετων αυτών προϊόντων. Ήταν μία ολοφάνερη αποποίηση της ευθύνης”.

Όσο εύκολο ήταν το κέρδος των επενδυτικών τραπεζών την περίοδο όπου η τιμή των ακινήτων ήταν ανοδική, τόσο πιο μεγάλες ήταν οι ζημιές τους την περίοδο που η τιμή ήταν πτωτική. Εξαιτίας ενός φαινομένου που ονομάστηκε «μόχλευση»<sup>2</sup> Η κρίση της αγοράς ακινήτων μετατρέπεται σε κρίση των παράγωγων τίτλων, η κρίση αυτών σε κρίση της ρευστότητας των SIV και η κρίση των τελευταίων σε κρίση του τραπεζικού συστήματος. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα οι τράπεζες να αδυνατούν να εκτιμήσουν την έκθεση στον κίνδυνο των άλλων τραπεζών, ο ενδοτραπεζικός δανεισμός να παραλύσει και οι κεντρικές τράπεζες να πρέπει να παρέμβουν και να ρευστοποιήσουν τις ιδιωτικές τράπεζες, προκειμένου να διασωθεί το παγκόσμιο χρηματοπιστωτικό σύστημα για να μην καταρρεύσει η παγκόσμια οικονομία.

Η πτωτική τάση της τιμής των ακινήτων άρχισε το φθινόπωρο του 2006. Οι αρνητικές συνέπειες όμως φάνηκαν αργότερα. Οι οίκοι αξιολόγησης άρχισαν να αναθεωρούν τις αξιολογήσεις των τίτλων προς τα κάτω, την άνοιξη του 2007. Οι τίτλοι ABS που

---

<sup>2</sup> Η χρηματοοικονομική μόχλευση (financial leverage) είναι η διαδικασία ανάληψης χρέους με σκοπό την έναρξη, συνέχιση ή επέκταση μιας επιχειρηματικής δραστηριότητας. Μια επιχείρηση ή οργανισμός θεωρούμε ότι κάνει ιδιαίτερη χρήση χρηματοοικονομικής μόχλευσης αν επιδιώκει χρηματοδότηση μέσω ξένων κεφαλαίων έναντι ιδίων κεφαλαίων (έκδοση ομολόγων ή άλλου χρέους έναντι έκδοσης μετοχών - equity).

παραπέμπουν σε μεγάλο εύρος δανείων, όπως καταναλωτικά, στεγαστικά, εμπορικά, πιστωτικών καρτών, δάνεια σε επιχειρήσεις και άλλα, γνώρισαν μεγάλη άνοδο. Σύμφωνα με δεδομένα της FED (Federal Reserve Fed: Κεντρική Τράπεζα των Η.Π.Α.) το 1980 η αξία των τίτλων ABS ήταν μόλις δεκάδες δισεκατομμύρια δολάρια, το 1993 ξεπέρασε τα 200 δισεκατομμύρια και το 2006 άγγιξε σχεδόν το 1 τρισεκατομμύριο δολάρια!

Φυσικά, όσο πλήθαιναν τα δάνεια, είτε τιτλοποιημένα είτε όχι, πλήθαιναν και τα χρέη. Τα ποσοστά αποταμίευσης είχαν πτωτική τροχιά ενώ τα χρέη εκτοξεύονταν στα ύψη. Έτσι, όπως σε οποιοδήποτε χαοτικό σύστημα, σε αυτό το τόσο τοξικό περιβάλλον η παραμικρή αλλαγή μπορεί να επιφέρει τεράστιες επιπτώσεις. Όταν η Κεντρική Τράπεζα των Ηνωμένων Πολιτειών (FED) αύξανε το επιτόκιο της κατά 0,25% θεωρούσαν ότι δεν είναι ιδιαίτερα σημαντικό. Μόνο που το επιτόκιο, από την άλλη πλευρά της αλυσίδας, δηλαδή τα νοικοκυριά που είχαν πάρει δάνεια, αυξήθηκε πολύ περισσότερο. Για παράδειγμα, ένα στεγαστικό δάνειο με επιτόκιο 6,3% το 2005, έφτασε να έχει το 2007 επιτόκιο 11, 25%, κάτι που οδήγησε φυσικά στην αύξηση της μηνιαίας δόσης και παράλληλα στην αδυναμία των δανειοληπτών της αποπληρωμής του χρέους τους. Επομένως, αυξήθηκε η προσφορά εφόσον τα σπίτια άρχισαν να βγαίνουν στον πλειστηριασμό και η φούσκα των ακινήτων ξεφούσκωνε.

Η κρίση κλιμακώθηκε το καλοκαίρι του 2007, όταν μεγάλες τράπεζες κήρυξαν πτώχευση. Η έλλειψη ρευστότητας έγινε εμφανής στους δείκτες των χρηματιστηρίων των ανεπτυγμένων χωρών και οι χρηματιστηριακές αξίες παρουσίασαν μεγάλες διακυμάνσεις. Τον Αύγουστο η κρίση διαδόθηκε και στο Ευρωπαϊκό τραπεζικό σύστημα, καθώς τίτλοι πολλών δισεκατομμυρίων δολαρίων έχασαν σχεδόν πλήρως την αξία τους. Η κρίση αναγνωρίστηκε επίσημα στις 9 Αυγούστου του 2007, όταν οι κεντρικές τράπεζες υποχρεώθηκαν να ενισχύσουν οικονομικά τις ιδιωτικές τράπεζες με δημόσιο χρήμα. Λίγους μήνες αργότερα του ίδιου έτους, μεγάλες κεντρικές τράπεζες (ΗΠΑ, Ε.Ε., Αγγλίας, Καναδά και Ελβετίας) σχεδίασαν ένα κοινό σχέδιο δράσης για να αντιμετωπίσουν την οικονομική κρίση.

Όμως, μέσα στο έτος του 2008 η κρίση συνεχίστηκε και κλιμακώθηκε. Ενώ ο Μπους ανακοίνωσε πρόγραμμα ενδυνάμωσης της οικονομίας πολλών δισεκατομμυρίων δολαρίων (τον Ιανουάριο \$150 δισεκατομμύρια και τον Σεπτέμβριο \$700 δισεκατομμύρια), πολλές τράπεζες εξαγοράστηκαν όπως η Bear Stearns από τον αμερικανικό τραπεζικό κολοσσό JP Morgan ή πτώχευσαν όπως η τράπεζα Lehman Brothers. Η κατάρρευση της Lehman Brothers προκάλεσε παράλυση του τραπεζικού συστήματος και τον γενικευμένο χρηματιστηριακό πανικό σε παγκόσμια κλίμακα. Τα κυβερνητικά προγράμματα για την αντιμετώπιση της χρηματοοικονομικής κρίσης δεν έπεισαν τις χρηματιστηριακές αγορές με αποτέλεσμα στις 6 Οκτωβρίου του 2008, γνωστή ως «μαύρη Δευτέρα», να καταρρεύσουν τα διεθνή χρηματιστήρια. Δύο μέρες αργότερα καταρρέουν κυριολεκτικά τα πάντα από τις ΗΠΑ μέχρι την Ιαπωνία, παρά τις συνεχείς προσπάθειες διάσωσης των κεντρικών τραπεζών.

Ο συνδυασμός της κρίσης ρευστότητας, της κρίσης εμπιστοσύνης του επενδυτικού κοινού και της χρηματιστηριακής κρίσης των τραπεζικών μετοχών δημιούργησε μια κατάσταση όπου και η ύπαρξη ακόμα ιδιωτικών τραπεζών ήταν πλέον αβέβαιη. Όταν η κατάρρευση του χρηματοπιστωτικού συστήματος ήταν πλέον ολοφάνερη, οι νομισματικές αρχές αντιλήφθηκαν ότι έπρεπε να αντιμετωπίσουν την κρίση με ριζική, σχεδιασμένη και συντονισμένη παρεμβατική πολιτική. Μεγάλα κράτη της Ευρωπαϊκής Ένωσης παρουσίασαν τα εθνικά προγράμματά τους για την ενίσχυση της οικονομίας και τη διάσωση του τραπεζικού συστήματος, ενώ το θέμα του ενδοτραπεζικού δανεισμού θεωρήθηκε ως η ύψιστη προτεραιότητα της πολιτικής τους για την αντιμετώπιση της παγκόσμιας χρηματοπιστωτικής κρίσης. Στην προσπάθεια αυτή έλαβε χώρα και η Κίνα με πρόγραμμα τόνωσης της οικονομίας 455 δισεκατομμυρίων ευρώ.

Πολλές χώρες σε όλο τον κόσμο αναγκάστηκαν να καταφύγουν στην οικονομική



στήριξη του Διεθνούς Νομισματικού Ταμείου (IMF).<sup>3</sup> Μέσα στο έτος του 2009, το Ομοσπονδιακό θησαυροφυλάκιο αγόρασε επενδυτικά προϊόντα αξίας τρισεκατομμυρίων δολαρίων. Το καλοκαίρι της ίδιας χρονιάς πολλές μεγάλες τράπεζες παρουσίαζαν μεγάλα κέρδη και ξεπλήρωσαν το χρέος τους έναντι της ομοσπονδιακής κυβέρνησης. Το ίδιο δεν συνέβη όμως και για τις μικρότερες επιχειρήσεις, με αποτέλεσμα η ανεργία να αγγίζει πολύ υψηλά επίπεδα.

Ο κύριος λόγος που η χρηματοοικονομική κρίση στις ΗΠΑ είχε τόσο μεγάλη επιρροή στην Ευρώπη, στην Ασία αλλά και σε όλες τις διεθνείς οικονομίες είναι ότι οι ΗΠΑ είναι ο κύριος εγγυητής του Διεθνούς Χρηματοπιστωτικού Συστήματος, είναι ο μοναδικός πάροχος του δολαρίου, το οποίο είναι το διεθνές μέσο συναλλαγής και παράλληλα είναι ο επιβλέπων ενός μεγάλου κεφαλαίου που κυκλοφορεί σε όλο τον κόσμο. Επίσης, όλες οι οικονομίες είναι στενά συνδεδεμένες με την οικονομία της Αμερικής. (Dick K. Nanto, 2009).

Σύμφωνα με έκθεση της Επιτροπής Έρευνας, που συστάθηκε για να μελετήσει τα αίτια της χρηματοοικονομικής κρίσης στις Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής, οι κύριοι λόγοι που οδήγησαν στην κατάσταση αυτή ήταν η αναποτελεσματική διακυβέρνηση και διαχείριση ρίσκου, σε πολλούς καίριους οικονομικούς θεσμούς, η έλλειψη θεσμικών κανόνων, η ανεπαρκής επίβλεψη σε πολλούς τομείς της οικονομίας και ο συνδυασμός υπερβολικού δανεισμού με ακροσφαλείς επενδύσεις.

Πολλοί άνθρωποι της Wall Street και της Ουάσιγκτον αναφέρουν ότι η κρίση δεν μπορούσε να προβλεφθεί σε αντίθεση με την κοινή άποψη ότι θα μπορούσε να είχε

---

<sup>3</sup> Το Διεθνές Νομισματικό Ταμείο είναι ένας διεθνής οργανισμός ο οποίος επιβλέπει το παγκόσμιο χρηματοπιστωτικό σύστημα παρακολουθώντας τις συναλλαγματικές ισοτιμίες και τα ισοζύγια πληρωμών και προσφέροντας οικονομική βοήθεια όταν του ζητηθεί. Αποτελείται από 188 χώρες – μέλη και σκοπός του είναι η εξασφάλιση οικονομικής σταθερότητας, η ενθάρρυνση της παγκόσμιας νομισματικής συνεργασίας, η διευκόλυνση του Διεθνούς Εμπορίου και η οικονομική ανάπτυξη.

αποφευχθεί ή έστω να είχε μικρότερη ένταση, από τη στιγμή που υπήρχαν προειδοποιητικές ενδείξεις, οι οποίες δεν λήφθηκαν σοβαρά υπόψη. Σύμφωνα με την Επιτροπή Έρευνας, κανένα μέτρο δεν πάρθηκε εγκαίρως, για τον έλεγχο της ροής των τοξικών ομολόγων, με αποτέλεσμα η κατάσταση να γίνει ανεξέλεγκτη, παρομοιάζοντας την με αυτοκινητόδρομο χωρίς όρια ταχύτητας και διαχωριστικές γραμμές (The Financial Crisis Inquiry Commission (2011), *The Financial Crisis Inquiry Report* , σελ. 140).

### 2.3 Η ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΡΙΣΗ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

Το φαινόμενο της κρίσης, όπως ήταν αναμενόμενο δεν άργησε να φτάσει και στην Ελλάδα και να επηρεάσει την οικονομία της. Η βαθιά οικονομική ύφεση που άρχισε τις ΗΠΑ, οδήγησε την Ευρωπαϊκή Κεντρική Τράπεζα να αλλάξει τις πολιτικές της. Η πολιτική της ΕΚΤ να αναστείλει απότομα τη χορήγηση δανείων προς τα αδύναμα κράτη σε μια τόσο κρίσιμη στιγμή για την παγκόσμια οικονομία, αποτέλεσε τη σπίθα για μια πυρκαγιά που εξαπλώνεται σταδιακά σε όλες τις χώρες του Ευρωπαϊκού νότου (Cabral, R., 2010).

Τα τελευταία δέκα σχεδόν χρόνια, το ελληνικό κράτος εισήλθε σε μια καμπή της σύγχρονης ιστορίας του, καθώς πολλές φορές οδηγήθηκε στα πρόθυρα της χρεοκοπίας. Ακόμα και στις μέρες μας, το έλλειμμα και το χρέος των ελληνικών δημοσιονομικών αυξάνεται. Μια από τις σημαντικότερες επιπτώσεις της κρίσης είναι η ανεργία, το ποσοστό της οποίας αυξάνεται και μάλιστα στις πιο δημιουργικές ηλικίες. Για αυτήν την κατάσταση που επικρατεί στην Ελλάδα, μεγάλο μερίδιο ευθύνης φέρει η εσφαλμένη διαχείριση των οικονομικών, της ελληνικής δημοσιονομικής πολιτικής και του ασφαλιστικού αλλά και η παγκόσμια οικονομική κρίση. Ωστόσο, ακολούθησαν πακέτα στήριξης του κράτους προς τις τράπεζες, στα οποία όμως δεν έγινε σωστή διαχείριση και δεν διοχετεύτηκαν στις επιχειρήσεις και στην κοινωνία, όπως ήταν αναμενόμενο.

Η τρώικα που αποτελείται από την Ευρωπαϊκή Κεντρική Τράπεζα (ΕΚΤ), την Ευρωπαϊκή Επιτροπή και το Διεθνές Νομισματικό Ταμείο (ΔΝΤ) εφαρμόζει διάφορες πολιτικές για την επίλυση του προβλήματος της Ελλάδας. Μία ευρεία ποικιλία μέτρων όπου πάρθηκαν, όπως η περικοπή των δημοσίων δαπανών, η αύξηση των φόρων και η μείωση των μισθών είχε ως σκοπό την σταθεροποίηση της οικονομίας στο απώτερο μέλλον, κάτι το οποίο όμως δεν λειτούργησε στην Ελλάδα. Αντ'αυτού προκάλεσε αντίθετα αποτελέσματα εμβαθύνοντας την κρίση.

Η χρεοκοπία ωστόσο, είναι δυνατόν να αποτραπεί και η Ελλάδα να ξαναμπεί σε μια τροχιά ανάπτυξης, με βασική προϋπόθεση την εφαρμογή σημαντικών οικονομικών μεταρρυθμίσεων. Για να επιτευχθεί αυτό, καίριο ρόλο διαδραματίζει η κοινωνική συναίνεση. Σε αντίθετη περίπτωση η χώρα θα εισέλθει σε περίοδο βαθύτερης κρίσης. Επίσης, κάποιες μεταρρυθμίσεις είναι απαραίτητες έτσι ώστε να επέλθει μεταγενέστερη ανάπτυξη στη χώρα και ευημερία.

Για να ανακάμψει η Ελλάδα, η κυβέρνηση πρέπει να αναλάβει κάποιες διαρθρωτικές αλλαγές που στόχο έχουν την ενίσχυση της ρευστότητας της οικονομίας, την ενίσχυση των κλάδων και των τομέων που πλήττονται από την οικονομική κρίση, την εγγύηση των καταθέσεων των αποταμιευτών, την προστασία των δανειοληπτών, τη στήριξη των επιχειρήσεων, την ενίσχυση των εσόδων με παρεμβάσεις σε τομείς με μικρότερη φορολογική επιβάρυνση και τη διανομή σημαντικού κοινωνικού μερίσματος με τις αυξημένες δαπάνες και τις πρόσθετες πιστώσεις για την κοινωνική προστασία.

Το πρόβλημα της Ελλάδας δεν είναι το ύψος του ελλείμματος του προϋπολογισμού αλλά το που κατευθύνεται αυτό το έλλειμμα και αν αποσκοπεί να καλύψει πραγματικούς παραγωγικούς και κοινωνικούς σκοπούς. Το πρόβλημα της χώρας δεν είναι τόσο το μεγάλο δημοσιονομικό έλλειμμα αλλά το μεγάλο έλλειμμα αποδοτικότητας της ελληνικής οικονομίας, το παραγωγικό έλλειμμα (Scarpetta και Tressel, 2002).

Από ότι φαίνεται δεν βρισκόμαστε στην αρχή διεξόδου από την παγκόσμια κρίση, ωστόσο, η προσεχτική ανάγνωση της οικονομικής ιστορίας μπορεί να μας διδάξει το

βασικό μήνυμα ότι οι νεοφιλελεύθερες πολιτικές δημιουργούν τους κύκλους άνθησης, κρίσης, κάμψης και ύφεσης και δεν εξυπηρετούν ποτέ τα συμφέροντα της ευρύτερης κοινωνίας (Schumpeter, 1928).

Βέβαια, σε μία πρόσφατη ομιλία του στη Διεθνή Έκθεση της Θεσσαλονίκης, ο πρωθυπουργός της Ελλάδας, Αντώνης Σαμαράς, είπε χαρακτηριστικά ότι μετά από πέντε χρόνια συνεχούς ύφεσης και δύο πακέτα διάσωσης, η Ελλάδα εξέρχεται σταδιακά από την κρίση. Ο αισιόδοξος λόγος του, στηρίχθηκε στην επιτάχυνση της αποκλιμάκωσης της ύφεσης το δεύτερο τρίμηνο του τρέχοντος έτους (3,8% έναντι 4,6% που ήταν οι αρχικές προγνώσεις), η οποία δημιουργεί την ελπίδα ότι για πρώτη φορά μετά την κρίση η οικονομία της χώρας μπορεί να αποκτήσει θετικό πρόσημο το 2014.

#### 2.4 ΣΥΝΕΠΕΙΕΣ ΚΙ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΗΣ ΚΡΙΣΗΣ

Το καλοκαίρι του 2008 το παγκόσμιο εμπόριο παρέμενε ανθεκτικό παρά την αρνητική τάση της διεθνούς οικονομικής ύφεσης που απειλούσε να καταπνίξει τη ζήτηση, σύμφωνα με έναν δείκτη του διεθνούς εμπορίου αγαθών. Το εμπόριο έχει την τάση να είναι πιο ασταθές από ότι η υπόλοιπη οικονομία, επειδή κυριαρχείται από αγαθά, η παραγωγή των οποίων είναι περισσότερο μεταβλητή από ότι στις υπηρεσίες, κι επειδή τα εισαγόμενα καταναλωτικά αγαθά είναι συχνά το πρώτο είδος δαπάνης που θα κοπεί.

Βέβαια, η διάσωση του χρηματοπιστωτικού συστήματος δεν βασίζεται σε μια καθαρή δημιουργία χρήματος, αλλά σε μια ανακατανομή της αποταμίευσης. Τα χρήματα που δαπανά το κράτος, και όχι αυτά που απλώς υπόσχεται για να εγγυηθεί τον ενδοτραπεζικό δανεισμό ή για να εγγυηθεί ιδιωτικές καταθέσεις, προέρχονται από την πώληση κρατικών ομολόγων. Έτσι, αποτελούν μέρος της αποταμίευσης, το οποίο αντί να επενδύεται στον ιδιωτικό τομέα, επενδύεται σε ασφαλείς κρατικούς τίτλους. Ωστόσο, αυξάνεται το κρατικό χρέος και μαζί με αυτό αυξάνονται και οι τόκοι που θα κληθεί να πληρώσει ο φορολογούμενος. (Παπαζήση, 2008).

Παρά την εκτεταμένη περίοδο όμως, της κρίσης, οι ανεπτυγμένες οικονομίες αρχίζουν

να δείχνουν σημάδια βελτίωσης. Παρόλαυτά, φυσικά, η ανάκαμψη της παγκόσμιας οικονομίας παραμένει εύθραυστη. Η παγκόσμια ανάπτυξη το 2012 ήταν 2,3%, δηλαδή χαμηλότερη από το 2011 που άγγιζε το 2,8%. Ακόμα κι αν οι Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής άρχισαν να έχουν αισθητά σημάδια ανάκαμψης, η Ευρώπη γλιστράει σε μια δεύτερη ύφεση. Οι αναδυόμενες οικονομίες συνεχίζουν να λειτουργούν ως κινητήρια δύναμη της παγκόσμιας οικονομικής ανάπτυξης αλλά η ανάκαμψη τους έχει επιβραδυνθεί σημαντικά. Με αποτέλεσμα η ανάπτυξη του εμπορίου και των επενδύσεων να έχει μικρότερη ορμή.

## 2.5 ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΕΞΟΔΟΥ ΑΠΟ ΤΗΝ ΚΡΙΣΗ

Στη ναυτιλία οι δείκτες άρχισαν να βελτιώνονται και να σηματοδοτούν την ανάρρωση της Ευρωπαϊκής οικονομίας. Τα τελευταία πέντε χρόνια η οικονομική δυσχέρεια εξαπλώθηκε σε όλα τα κράτη και τις βιομηχανίες, επηρεάζοντας και τον τομέα της ναυτιλίας. Στις μέρες μας, η κρίση αυτή συνεχίζει να υφίσταται άλλα οι προσπάθειες για θετικές ταμειακές ροές, υγιείς ισολογισμούς κι έσοδα συνεχίζονται.

Η οικονομική κατάσταση στις Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής συνεχίζει να μην είναι ιδιαίτερα καλή αλλά έχει αρχίσει να δείχνει σημάδια βελτίωσης, καθώς την υποστηρίζει η Κεντρική Τράπεζα των Ηνωμένων Πολιτειών (FED). Επίσης, οι υψηλές τιμές των μετοχών παρέχουν εμπιστοσύνη στα νοικοκυριά να συνεχίσουν την ιδιωτική κατανάλωση. Αυτά τα θετικά στοιχεία βοηθούν στην ανάρρωση και στην ανάπτυξη της οικονομίας.

Οικονομική ανάπτυξη όμως, παρουσιάζεται και στις Ευρωπαϊκές χώρες. Στο δεύτερο τρίμηνο του 2013, το Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν αυξήθηκε 0.3% περισσότερο από το προηγούμενο τρίμηνο. Αξίζει να σημειωθεί ότι αυτό οφείλεται στα θετικά νούμερα της Γερμανίας (0.7%) και της Γαλλίας (0.5%), παρόλαυτά όμως υπήρχαν και τα αρνητικά νούμερα της Ισπανίας (-0.1%) και της Ιταλίας (-0.2%). Το ΑΕΠ του τρίτου τριμήνου

του 2013 ήταν χαμηλότερο από το προηγούμενο τρίμηνο, ωστόσο, ήταν ακόμα θετικό.

Μετά από έρευνα που πραγματοποίησε η διεθνής συμβουλευτική εταιρεία THE BOSTON CONSULTING GROUP (BCG) προκειμένου να αξιολογηθούν τα οικονομικά και κοινωνικά οφέλη του Ελληνικού ναυτιλιακού κλάδου στην Ελλάδα, κατέληξε στο συμπέρασμα ότι ο ναυτιλιακός κλάδος συνεισφέρει περίπου 13,4 δισεκατομμύρια ευρώ στο ελληνικό κράτος, ποσό που αντιστοιχεί στο 6% του Ελληνικού ΑΕΠ, βάσει στατιστικών δεδομένων του 2010. Η συνολική συνεισφορά της ναυτιλιακής βιομηχανίας στο ΑΕΠ παραμένει σταθερή διαχρονικά, γεγονός που υποδεικνύει ότι για τη χρονιά του 2013 θα μπορούσε να αντιστοιχεί σε ποσοστό μεγαλύτερο του 7% του ΑΕΠ της Ελλάδας δεδομένου του γεγονότος ότι τα τελευταία χρόνια το ΑΕΠ συρρικνώθηκε. Ένα ακόμα οικονομικό όφελος που παρέχει ο ναυτιλιακός κλάδος στο ελληνικό κράτος είναι ο αριθμός θέσεων εργασίας, καθώς απασχολεί περισσότερα από 165.000 άτομα, δηλαδή το 3,5% της συνολικής απασχόλησης στην Ελλάδα.

Επιπλέον, οι εφοπλιστές επενδύουν ναυτιλιακά κεφάλαια σε βασικούς τομείς της οικονομίας του ελληνικού κράτους, όπως ο Τουρισμός, η Τραπεζική, οι Μεταφορές, η Ενέργεια, η Τεχνολογία, το Λιανικό εμπόριο και οι Κατασκευές. Έμμεσα, με τη συνεισφορά τους αυτή, αυξάνεται η απασχόληση στην Ελλάδα, υποστηρίζουν το ΑΕΠ, αναδεικνύοντας τη διαχρονική συνεισφορά τους στην ελληνική οικονομία. Μέσω φιλανθρωπιών, επίσης, στηρίζουν την Υγεία, την Εκπαίδευση, τον Πολιτισμό και την Κοινωνική Πρόνοια.

Ο κ. Βασίλης Αντωνιάδης, επικεφαλής της BCG στην Ελλάδα, δήλωσε ότι «Τα αποτελέσματα της έρευνας αποδεικνύουν ότι η ναυτιλία, έχοντας ήδη σημαντική συμβολή στο Ελληνικό ΑΕΠ, μπορεί να αποτελέσει βασικό μοχλό ανάπτυξης, εν μέσω της μεγάλης οικονομικής κρίσης, υποστηρίζοντας την Ελληνική οικονομία σε ρευστότητα, απασχόληση, συνεισφορά στο ΑΕΠ και επενδύσεις τόσο στη ναυτιλία, όσο και σε πολλούς άλλους κλάδους της οικονομίας, όπως και στο παρελθόν». Η κυρία Camille Egloff –Γκίκα, επικεφαλής των Ναυτιλιακών μελετών για τη ΝΑ Ευρώπη

τόνισε ότι «Η ναυτιλία για την Ελλάδα αποτελεί κλάδο με παγκόσμιο ανταγωνιστικό πλεονέκτημα. Ενδεικτικά ανέφερε ότι το μέσο λειτουργικό κόστος του ελληνόκτητου στόλου είναι 23% ανταγωνιστικότερο από τον παγκόσμιο μέσο όρο. Αυτό είναι μήνυμα προσέλκυσης επενδύσεων στον κλάδο, την πρώτη προτεραιότητα για την ελληνική οικονομία αυτή την περίοδο».

### **3. Η ΕΠΙΡΡΟΗ ΤΗΣ ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΚΡΙΣΗΣ ΣΤΗΝ ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑ**

Προκειμένου οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις να αξιολογήσουν τις προοπτικές ανάπτυξης τους ακόμα και σε δύσκολες οικονομικές περιόδους, όπως διανύουμε τώρα, θα πρέπει να εκτιμήσουν το εσωτερικό και το εξωτερικό περιβάλλον τους. Πιο συγκεκριμένα θα εκτιμήσουν τις συνθήκες που επικρατούν στον κλάδο τους και τον ανταγωνισμό που αυτές προκαλούν, καθώς αυτές αποτελούν πηγή ευκαιριών και απειλών, αλλά πρέπει να εκτιμήσουν και τους πόρους και τις ικανότητες που διαθέτουν γιατί αυτές αποτελούν τις δυνάμεις και τις αδυναμίες τους. Το περιβάλλον λειτουργίας τους όμως, δεν είναι στατικό αλλά μεταβάλλεται συνεχώς. Το εξωτερικό περιβάλλον περιλαμβάνει όλες τις δυνάμεις που βρίσκονται έξω από την επιχείρηση αλλά την επηρεάζουν και διαμορφώνουν το πλαίσιο στο οποίο αυτή λειτουργεί.

Όλες οι επιχειρήσεις ανά τον κόσμο και ιδιαίτερα αυτές που δραστηριοποιούνται στη διεθνή αγορά, όπως δηλαδή και οι ναυτιλιακές, επηρεάζονται από δυνάμεις του ευρύτερου μακροπεριβάλλοντος. Ο ρόλος των δυνάμεων αυτών είναι πολύ σημαντικός, διότι επηρεάζουν το κλίμα μέσα στο οποίο λειτουργούν οι επιχειρήσεις. Η ένταση που έχει η κάθε δύναμη πάνω σε μία επιχείρηση εξαρτάται από τη χώρα στην οποία υφίσταται, καθώς από χώρα σε χώρα διαφέρει το οικονομικό, το νομικό, το πολιτικό, το τεχνολογικό και το κοινωνικοπολιτιστικό καθεστώς.

Στις μέρες μας, η παγκόσμια οικονομική κρίση έχει επηρεάσει αρκετά τις συνισταμένες του μακροπεριβάλλοντος, κάτι το οποίο σε άλλους τομείς προκαλεί προβλήματα και σε άλλους δημιουργεί ευκαιρίες. Την περίοδο αυτή οι δυνάμεις που έχουν κλονιστεί περισσότερο, όπως είναι λογικό, είναι κυρίως οι οικονομικές κι έπειτα οι πολιτικές και οι νομικές. Οι εταιρείες πρέπει συνεχώς να αναλύουν το οικονομικό περιβάλλον τους για να εντοπίζουν τις ευκαιρίες που υπάρχουν και να δημιουργούν οφέλη αλλά και τις απειλές που δημιουργούνται ώστε να προστατεύονται.



Επιπλέον, ένα φαινόμενο που συμβαίνει σε πολλούς κλάδους της βιομηχανίας, της ναυτιλίας και της οικονομίας γενικότερα είναι οι οικονομικοί κύκλοι. Στην πορεία των χρόνων έγιναν προσπάθειες από οικονομολόγους να αναλυθούν και να ταξινομηθούν οι κύκλοι αυτοί σε κατηγορίες. Στη ναυτιλιακή αγορά, η ύπαρξη των κύκλων έχει γίνει αναπόσπαστο κομμάτι και μπορεί να διαρκέσουν από λίγα έτη έως και μισό αιώνα. Τα ελάχιστα (troughs) και τα μέγιστα (peaks) του κύκλου είναι ενδείξεις ότι η αγορά προσαρμόζει την προσφορά στη ζήτηση μέσω των διακυμάνσεων των χρηματικών ροών (cashflows).

Στις περιόδους που η παγκόσμια οικονομία βρίσκεται στην κορυφή του οικονομικού κύκλου αλλά και στην ανάπτυξη, οι επιχειρήσεις αντιμετωπίζουν αυξανόμενη ζήτηση και υπάρχει η τάση της επέκτασης. Κατά τη φάση της ύφεσης, η ζήτηση μειώνεται και παράλληλα μειώνονται και τα κέρδη.

Όσον αφορά τη ναυτιλία, η ζήτηση για μεταφορικές υπηρεσίες δημιουργείται από τη ζήτηση για παραγωγή και κατανάλωση σε όλες τις χώρες του κόσμου, κατά συνέπεια επηρεάζεται από την κατάσταση της παγκόσμιας οικονομίας. Η ζήτηση στον κλάδο της ναυτιλίας επομένως, θεωρείται παράγωγος ζήτηση. Η σχέση του θαλάσσιου εμπορίου και της παγκόσμιας οικονομίας είναι πολύπλοκη καθώς υπάρχουν παράγοντες όπως η ελαστικότητα του εμπορίου και οι οικονομικοί κύκλοι που επηρεάζουν τη ζήτηση για τις θαλάσσιες μεταφορές. Οι ρυθμοί ανάπτυξης της οικονομίας δεν είναι σταθεροί, αλλά υπάρχουν εναλλαγές από ανοδικές και πτωτικές τάσεις. Η κυκλικότητα με τη σειρά της επεκτείνεται μέσω της ζήτησης και στην αγορά της ναυτιλίας.

Σύμφωνα με μελέτη του Cufley (1972) οι ναυτιλιακοί κύκλοι είναι η διαδικασία με την οποία η αγορά συντονίζει την προσφορά στις μεταβολές της ζήτησης κι έχουν τρία κοινά χαρακτηριστικά. Αρχικά, αναπτύσσεται ένα έλλειμμα πλοίων, έπειτα η αύξηση των ναύλων προκαλεί υπερναυπήγηση πλοίων και στο τέλος η αγορά καταλήγει σε κατάρρευση και ύφεση.

Οι οικονομικοί κύκλοι είναι οι διακυμάνσεις που σχετίζονται με την οικονομική δραστηριότητα. Τα στάδια που μπορούν να διακριθούν σε ένα ναυτιλιακό κύκλο είναι

τέσσερα, η ύφεση (recession / trough), η ανάκαμψη (recovery), η κορύφωση (peak) και η κατάρρευση (collapse). Η απότομη πτώση της συνολικής ζήτησης είναι η ύφεση, έπειτα είναι η ανάκαμψη όπου η συνολική ζήτηση αρχίζει να αυξάνεται, μετά είναι η έξαρση δηλαδή η συνεχής αύξηση της συνολικής ζήτησης και τέλος είναι η κάμψη όπου αρχίζει η πτώση της συνολικής ζήτησης.

Κατά τη διάρκεια της ύφεσης υπάρχουν σημάδια πλεονάζουσας χωρητικότητας, καθώς τα πλοία συνωστίζονται στα λιμάνια φόρτωσης και πλέουν με οικονομική ταχύτητα για να καθυστερήσουν την άφιξή τους στο λιμάνι και να εξοικονομήσουν καύσιμα. Στη φάση αυτή οι ναύλοι είναι τόσο χαμηλοί που δεν καλύπτουν πολλές φορές ούτε τα λειτουργικά κόστη των πλοίων με αποτέλεσμα να οδηγούνται σε παροπλισμό. Στη φάση αυτή του ναυτιλιακού κύκλου υπάρχει μειωμένη ρευστότητα και οι πλοιοκτήτες που αντιμετωπίζουν έντονα αυτό το πρόβλημα είναι υποχρεωμένοι να πωλήσουν τα πλοία τους σε χαμηλές τιμές γνωστές ως τιμές ανάγκης (distress prices), καθώς οι ενδιαφερόμενοι αγοραστές είναι λίγοι. Η αξία των παλιών πλοίων πέφτει στην αξία scrap, έτσι τα πλοία αυτά οδηγούνται στην αγορά διαλύσεων.

Στη φάση της ανάκαμψης, η προσφορά και η ζήτηση αρχίζουν να ισορροπούν, οι τιμές των ναύλων ξεπερνούν τα επίπεδα του λειτουργικού κόστους των πλοίων και τα παροπλισμένα πλοία εισέρχονται σταδιακά ξανά στην αγορά. Η ρευστότητα αρχίζει να βελτιώνεται και οι τιμές των μεταχειρισμένων πλοίων αυξάνονται. Η αγορά αρχίζει να σταθεροποιείται χωρίς όμως να είναι κάτι βέβαιο αφού η αγορά παραμένει απρόβλεπτη.

Η κορύφωση είναι το τρίτο στάδιο του οικονομικού κύκλου. Τα πλοία στη φάση αυτή, απορροφούνται στην αγορά και η προσφορά και η ζήτηση βρίσκονται σε ισορροπία. Οι ναύλοι είναι πολύ υψηλοί και καλύπτουν δύο και τρεις φορές το λειτουργικό κόστος των πλοίων. Το στάδιο αυτό μπορεί να διαρκέσει από λίγες μέρες έως και μερικά χρόνια, ανάλογα με τις πιέσεις που θα ασκηθούν στην ισορροπία της προσφοράς και της ζήτησης. Τα παροπλισμένα πλοία είναι ελάχιστα, υπάρχει μεγάλη ρευστότητα στην αγορά, οι τράπεζες παρέχουν δάνεια και οι ταχύτητες του στόλου είναι οι μέγιστες. Οι τιμές των πλοίων αυξάνονται πολύ γρήγορα και η αξία των μεταχειρισμένων μπορεί να

φτάσει σε μεγαλύτερη τιμή από την αξία της ναυπήγησης ενός αντίστοιχου πλοίου. Επίσης, οι νέες παραγγελίες αρχίζουν να γίνονται όλο και περισσότερες.

Το τελευταίο στάδιο του οικονομικού κύκλου είναι η κατάρρευση, όπου η αγορά αρχίζει να έχει καθοδική τάση. Τα πλοία αρχίζουν να μένουν χωρίς φορτία, η ταχύτητα πλεύσης τους μειώνεται, οι τιμές των ναύλων αρχίζουν να πέφτουν και η ρευστότητα είναι αρχικά υψηλή αλλά τείνει να ακολουθεί την τάση της αγοράς.

Κατά την εξαετία 2003-2008 η ναυτιλία έφθασε στο απόγειο της κερδοφορίας. Η ναυλαγορά άγγιξε πολύ υψηλά επίπεδα κι αυτό δεν ήταν απόρροια μιας σειράς ασυνήθιστων εξωγενών παραγόντων αλλά ήταν αποτέλεσμα της κορύφωσης του ναυτιλιακού κύκλου, λόγω της ισορροπίας στην προσφορά και τη ζήτηση. Οι πιο σημαντικοί παράγοντες ήταν η αύξηση της ζήτησης για πρώτες ύλες από την Κίνα, η σταδιακή εμφάνιση νέων χωρών στο διεθνές εμπόριο, όπως η Ινδία, η Ρωσία και η Βραζιλία, και οι αυξημένοι ρυθμοί ανάπτυξης των Η.Π.Α, αλλά παράλληλα και η αδυναμία των ναυπηγείων να ανταποκριθούν άμεσα στην αύξηση της ζήτησης.

Κατά το διάστημα αυτό η αύξηση των ναύλων ήταν εκπληκτική και είχε διάρκεια. Η έκταση της ανόδου εμφανίστηκε ταυτόχρονα σε όλο το φάσμα της ναυτιλιακής αγοράς, από την αγορά των χύδην φορτίων και των δεξαμενοπλοίων μέχρι και την αγορά των πλοίων εμπορευματοκιβωτίων. Βέβαια, η “έκρηξη” αυτή των ναύλων συνοδεύτηκε από μία παγκόσμια τάση προς την ποιότητα σε όλες τις πτυχές των ναυτιλιακών υπηρεσιών. (Γκιζιάκης, 2010)

Οι οικονομικοί κύκλοι οφείλονται στο συνδυασμό ενδογενών και εξωγενών παραγόντων. Όταν αναφερόμαστε στους ενδογενείς παράγοντες εννοούμε τη δυναμική δομή της παγκόσμιας οικονομίας και όταν μιλάμε για εξωγενείς παράγοντες θεωρούμε τις ξαφνικές αλλαγές στο περιβάλλον που επιφέρουν μεταβολές στη ζήτηση. Η ελαστικότητα του εμπορίου είναι η ποσοστιαία αύξηση του θαλάσσιου εμπορίου προς την ποσοστιαία αύξηση της παγκόσμιας παραγωγής. Από τον ορισμό, επομένως, κατανοούμε ότι αφορά τη μακροχρόνια σχέση μεταξύ του θαλάσσιου εμπορίου και της διεθνούς οικονομίας.

Επιπλέον, οι αλλαγές στους νόμους και στις ρυθμίσεις μετατρέπουν το εξωτερικό περιβάλλον της επιχείρησης με απόρροια την άμεση ή και έμμεση αλλά έντονη επίδραση στη λειτουργία της. Οι πολιτικές και νομικές δυνάμεις επομένως, κατά την περίοδο της κρίσης που διανύει η παγκόσμια οικονομία επηρεάζουν κι αυτές με τη σειρά τους σε υψηλό βαθμό το μακροπεριβάλλον των επιχειρήσεων και της ναυτιλιακής βιομηχανίας. Ο τομέας της ναυτιλίας στην προκειμένη περίπτωση επηρεάζεται ακόμα πιο έντονα, καθώς δραστηριοποιείται σε διεθνές περιβάλλον κι επομένως κάτω από διαφορετικές νομικές, πολιτικές και ρυθμιστικές συνθήκες. Οι ναυτιλιακές εταιρείες, λοιπόν, πρέπει να γνωρίζουν και να ικανοποιούν τις απαιτήσεις σε διαφορετικές θαλάσσιες περιοχές και να εντοπίζουν έγκαιρα τις μεταβολές που θα επηρεάσουν τη λειτουργία τους αλλά και αν είναι εφικτό να τις αξιοποιήσουν ώστε να ενισχύσουν την ανταγωνιστική τους θέση. (Θεοτοκάς, 2011).

### 3.1 ΣΥΝΕΠΕΙΕΣ ΚΙ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΗΣ ΚΡΙΣΗΣ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Το 2008 αναμένεται να μείνει στα χρονικά της παγκόσμιας ναυτιλίας ως έτος μεγάλων και ζωτικής σημασίας αλλαγών και αντιφατικών εξελίξεων, καθώς άλλαξε τα δεδομένα στην παγκόσμια ναυτιλία των θαλάσσιων μεταφορών. Αυτό έγινε ολοφάνερο στο τέταρτο τρίμηνο του 2008 όπου επήλθε η βίαιη προσαρμογή των ναύλων σε πολύ χαμηλά επίπεδα, λόγω της διεθνούς οικονομικής κρίσης. Όπως συναίβει στους περισσότερους κλάδους της βιομηχανίας, έτσι και ο τομέας της ναυτιλίας βρέθηκε με τη δραστική συστολή της ζήτησης και του εμπορίου, απέναντι σε μια απροσδιόριστου βάθους και διάρκειας κρίση.

Το διάστημα αυτό υπήρξε κάθετη πτώση των τιμών των πλοίων, ενώ πολλοί πλοιοκτήτες οδηγήθηκαν σε μαζικές ακυρώσεις ναυπηγικών παραγγελιών και ανακατατάξεις παραδόσεων. Ο Steve Rodley, διευθυντής της Global Maritime Investments, κατά το πρώτο διάστημα της οικονομικής κρίσης είπε ότι μερικά πλοία

παροπλίσθησαν αναμένοντας καλύτερες μέρες, ενώ ταυτόχρονα κάποιες ναυτιλιακές εταιρίες οδήγησαν τα παλιά τους πλοία προς διάλυση. Επιπλέον πρόσθεσε ότι «όλη η ναυτιλιακή αγορά συντρίφθηκε». Παρά τα ιδιαίτερα σοβαρά προβλήματα της οικονομίας, η ελληνική ναυτιλία όμως, κατάφερε να διατηρήσει την πρώτη θέση, την οποία κατέχει τα τελευταία τριάντα περίπου χρόνια στον παγκόσμιο ναυτιλιακό στίβο.

Η χρηματοπιστωτική κρίση δεν θα μπορούσε να μην αποκαθλώσει και τους “βασιλιάδες” των θαλασσών, δηλαδή τους Έλληνες εφοπλιστές, καθώς στη δίνη της κινδυνεύουν να παρασυρθούν δεκάδες ελληνικές ναυτιλιακές εταιρίες. Σύμφωνα με τους εφοπλιστικούς κύκλους, περισσότερες από είκοσι ελληνικές ναυτιλιακές εταιρίες, οι οποίες είναι εισηγμένες σε ξένες χρηματαγορές, βρίσκονται σε δύσκολη θέση δεχόμενες πιέσεις από τις νέες συνθήκες της αγοράς. Όπως, επίσης, αναφέρεται χαρακτηριστικά, εάν δεν υπάρξει σύντομα αντιστροφή του κλίματος, τα πράγματα θα γίνουν χειρότερα, αφήνοντας ουσιαστικά να εννοηθεί ότι θα σκάσουν και ελληνικά “κανόνια” στο χώρο της ναυτιλίας.

Οι δείκτες της ναυλαγοράς στα τέλη του 2008 και το έτος 2009 κατέγραφαν διαρκώς πτωτική τάση, της τάξεως του 90%, ως αποτέλεσμα της μειωμένης ζήτησης για μεταφορές φορτίων δια θαλάσσης, χωρίς να είναι κανείς σε θέση να προβλέψει πότε θα σταματήσει αυτή η “κούρσα” καθόδου. Στα χαμηλότερα επίπεδα των τελευταίων πέντε ετών υποχώρησε ο δείκτης Baltic Dry Index το έτος 2009, γεγονός που εκλαμβάνεται από διεθνείς αναλυτές ως ένδειξη επερχόμενης ύφεσης στην παγκόσμια οικονομία.

Ενδεικτικό μάλιστα της κατάστασης που έχει δημιουργηθεί στη ναυτιλία, είναι ότι με βάση τα σημερινά επίπεδα των ναύλων, τα πλοία που έχουν αποκτηθεί τα τελευταία οχτώ χρόνια, δημιουργούν ελλείμματα στις εταιρίες. Επειδή η αξία αγοράς τους την περίοδο εκείνη κυμαινόταν σε ιδιαίτερα υψηλά επίπεδα, οι σημερινοί ναύλοι δεν μπορούν να καλύψουν πολλές φορές τις υποχρεώσεις που απορρέουν από τα δάνεια που συνάφθηκαν με σκοπό την απόκτησή τους.

Το 2009 οι επενδύσεις σε νέα και μεταχειρισμένα πλοία παρουσιάζουν κατακόρυφη

πτώση σε σχέση με τα προηγούμενα έτη, ενώ η έλλειψη ρευστότητας στο χρηματοπιστωτικό σύστημα που κλυδωνίζεται από την παγκόσμια κρίση οδήγησε σε ακυρώσεις παραγγελιών για ναυπηγήσεις πλοίων. Την περίοδο αυτή, γνώστες της αγοράς εξηγούν πως η κατάσταση έχει φτάσει στα άκρα με τις περισσότερες τράπεζες να έχουν αποσυρθεί σχεδόν εξ ολοκλήρου από τη ναυτιλιακή χρηματοδότηση, παρέχοντας ελάχιστα δάνεια μόνο σε πολύ μεγάλους πελάτες. Παράλληλα, όμως, με το κλείσιμο της στρόφιγγας, έχει αυξηθεί σημαντικά πλέον και το κόστος δανεισμού. Αυτό προκαλεί αλυσιδωτές αντιδράσεις, αφού ένα σημαντικό μέρος των παραγγελιών δεν έχουν χρηματοδοτηθεί, κάτι που σημαίνει ότι κάποιες εξ αυτών θα ακυρωθούν με πολύ δυσμενείς επιπτώσεις για τις ναυτιλιακές εταιρίες.

Σύμφωνα με στοιχεία που παρέθεσε ο γενικός διευθυντής της νορβηγικής τράπεζας Nordea Bank στην Αγγλία, κύριος Ulf Andersson, κατά τη διάρκεια του 10th Annual Marine Money Greek Ship Finance Forum, που έγινε στην Αθήνα, η ραγδαία μείωση του έτους αυτού κατά τουλάχιστον 30% της τραπεζικής δανειοδότησης της ναυτιλίας, σε συνδυασμό με το γεγονός ότι το 60% των συνολικών παραγγελιών για νέα πλοία, δεν είχε χρηματοδοτηθεί μέχρι εκείνο το διάστημα, συνιστούσε έναν εκρηκτικό συνδυασμό, ικανό να τινάξει στον αέρα σημαντικό τμήμα των επενδύσεων στην ποντοπόρο ναυτιλία.

Στην ουσία αυτό που περιέγραψε ο γενικός διευθυντής της Nordea Bank στο Λονδίνο, του πέμπτου μεγαλύτερου χρηματοδότη της παγκόσμιας ναυτιλίας, με ένα χαρτοφυλάκιο που ξεπερνούσε την περίοδο εκείνη τα 25 δισεκατομμύρια δολάρια, είναι ότι αν η συνολική τραπεζική χρηματοδότηση κατευθυνόταν στις υπάρχουσες παραγγελίες πλοίων, δεν θα ήταν δυνατό να χρηματοδοτηθούν οι αγορές των μεταχειρισμένων πλοίων, οι εξαγορές και οι συγχωνεύσεις, οι αναχρηματοδοτήσεις δανείων και πόσο μάλλον οι νέες παραγγελίες. Εφόσον λοιπόν κάτι τέτοιο ήταν ανέφικτο, πολλές ναυτιλιακές εταιρίες το 2009, αργά ή γρήγορα θα αναγκαστούν να οδηγηθούν σε ακυρώσεις των παραγγελιών τους για την κατασκευή νέων πλοίων, λόγω αδυναμία χρηματοδότησής τους.

Όπως επίσης επισήμανε ο κύριος Γιώργος Ξηραδάκης, διευθύνων σύμβουλος της XRTC, εταιρία χρηματοοικονομικών συμβούλων που ειδικεύεται στον τομέα της ναυτιλίας, στον Πειραιά, η ανεύρεση νέων τραπεζικών κεφαλαίων για νέες χρηματοδοτήσεις έχει δυσκολέψει πολύ και έχει εκμηδενιστεί για τους νεοεισερχόμενους στην αγορά της ναυτιλίας. Οι τράπεζες ολοένα και περισσότερες στον αριθμό «κρατούν» τα λιγοστά διαθέσιμα κεφάλαια για να υποστηρίξουν τους υπάρχοντες πελάτες τους και βέβαια οι οικονομικά πιο εύρωστοι πλοιοκτήτες έχουν προτεραιότητα στην αναζήτηση νέων κεφαλαίων. Τα μεγάλα επενδυτικά προγράμματα είχαν ήδη περιοριστεί σημαντικά.

Πιο συγκεκριμένα, σύμφωνα με τις ενδείξεις του έτους 2010 οι νέες επενδύσεις είναι σημαντικά περιορισμένες από τις προηγούμενες χρονιές. Σημαντικό κριτήριο που οδηγεί στην περαιτέρω μείωση των νέων επενδύσεων για τους Έλληνες εφοπλιστές ήταν η δυσχερής θέση μεγάλων ναυπηγείων της Κίνας και της Νότιας Ασίας, στην προσπάθεια που έκαναν για την ανεύρεση τραπεζών που θα στηρίζουν τις νέες και τις υπάρχουσες παραγγελίες.

Αυτή όμως, είναι η μία άποψη της κρίσης. Στην άλλη πλευρά του νομίσματος υπάρχουν οι επενδυτικές ευκαιρίες που θα προκύψουν από την πτώση στις αξίες των πλοίων. Όσοι πλοιοκτήτες και εφοπλιστές διαθέτουν ρευστότητα, πολύ γρήγορα θα πλουτίσουν, αγοράζοντας στόλους σε μικρότερες τιμές ακόμα και σε τιμές ευκαιρίας. Ανάλογη περίπτωση ήταν και κατά την πετρελαϊκή κρίση της δεκαετίας του 1980, που οδήγησε σε ανακατανομή του πλούτου στις τάξεις των Ελλήνων εφοπλιστών.

Χαρακτηριστικό παράδειγμα της δεκαετίας του 1980 είναι η ναυτιλιακή εταιρία της εφοπλιστικής οικογένειας Κολοκοτρώνη, που αν και κατάφερε μέσα σε πολύ μικρό χρονικό διάστημα να χτίσει έναν από τους μεγαλύτερους στόλους δεξαμενοπλοίων, χρεοκόπησε και τα πλοία της κατασχέθηκαν από τις πιστώτριες εταιρίες.

Καθώς περνούσε ο καιρός, όλο και περισσότερες εταιρείες αντιμετώπιζαν προβλήματα αποπληρωμής των δανείων τους. Ο κος Ανδρέας Βεργωτής, διευθυντής της εταιρείας Tufton Oceanic, σε μία συνέντευξή του κατά τις αρχές της κρίσης αναφέρει ότι «κατά

μέσο όρο υπήρχε μία χρεοκοπία ανά τρεις ημέρες». Επίσης, σε μια ομιλία του στους Bloomberg στην ίδια περίπου περίοδο, αναφέρει ότι το ένα πέμπτο της παγκόσμιας λίστας των εταιρειών ξηρού φορτίου θα έχουν αρνητική καθαρή θέση (net worth), με βάση την αξία του στόλου σε σύγκριση με το ανεξόφλητο χρέος.

Στη λίστα πάντως των θυμάτων από την οικονομική κρίση στις ΗΠΑ, προστίθενται και οι μετοχές των εισηγμένων, στο χρηματιστήριο της Wall Street, ελληνικών ναυτιλιακών εταιριών, οι περισσότερες από τις οποίες στο έτος 2008 κατέγραψαν σημαντικές απώλειες σε σχέση με το Σεπτέμβριο του 2007. Το συμπέρασμα που προκύπτει είναι ότι οι μετοχές των περισσότερων ελληνικών ναυτιλιακών εταιριών που διαπραγματεύονται εκεί, έχουν υποστεί σημαντικές απώλειες, που σε κάποιες περιπτώσεις ξεπέρασαν και το 70%.

Σύμφωνα με δημοσιεύσεις, παρά τη διεθνή χρηματοπιστωτική κρίση, μέχρι το έτος του 2012 η ελληνική ναυτιλία εξακολουθούσε να είναι ισχυρός παίχτης στη διεθνή σκακιέρα με το 52% των εισηγμένων ναυτιλιακών εταιριών στις χρηματαγορές της Νέας Υόρκης να είναι ελληνικές. Ο γενικός γραμματέας Εμπορίου του Οργανισμού Ηνωμένων Εθνών (ΟΗΕ) σε μία ομιλία του ανέφερε ότι η Ελλάδα δεν θα κινδύνευε να τεθεί στο περιθώριο εάν το κράτος αξιοποιούσε την ανταγωνιστικότητα της ελληνικής ναυτιλίας για την ανάπτυξη και άλλων κλάδων που σχετίζονται με τη ναυτιλία αποκομίζοντας πολύ περισσότερα οφέλη από τα 140 δισεκατομμύρια ευρώ που έχουν εισρεύσει στην ελληνική οικονομία μόνο την τελευταία δεκαετία μέχρι τις αρχές του 2012.

Οι κύριες αιτίες που οι επενδύσεις καθυστερούν στην Ελλάδα είναι αρχικά το ασταθές πολιτικό περιβάλλον, η έλλειψη θεσμικής θωράκισης για την προσέλκυση επενδύσεων και η γραφειοκρατία. Στο συμπέρασμα αυτό κατέληξαν διάφοροι βασικοί φορείς και εκπρόσωποι της ναυτιλίας. Ο κύριος Σπύρος Πολέμης, πρόεδρος του Διεθνούς Ναυτιλιακού Επιμελητηρίου εκτιμά ότι η πολιτική λιτότητας που έχουν υιοθετήσει οι δυτικές κυβερνήσεις θα ηττηθεί.



### 3.2 ΚΡΙΣΗ ΚΑΙ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Όσον αφορά τη δύναμη του ελληνικού εμπορικού στόλου τον Ιούλιο του 2013 διαμορφώθηκε στα 1.911 πλοία (100 κόρων και άνω), σημειώνοντας μείωση 2,9% σε σχέση με τον Ιούλιο του 2012, σύμφωνα με τα δεδομένα της Ελληνικής Στατιστικής Αρχής (ΕΛΣΤΑΤ). Κατά την αντίστοιχη σύγκριση του 2012 προς το 2011, είχε καταγραφεί μείωση της τάξεως του 3,3%. Επίσης, σε ανακοίνωσή της η ΕΛΣΤΑΤ ανέφερε ότι η ολική χωρητικότητα του ελληνικού εμπορικού στόλου (πλοία 100 κόρων και άνω) ανήλθε σε 44.327.563 κόρους τον Ιούλιο και παρουσίασε άνοδο 0,5% συγκριτικά με ένα έτος πριν. Κατά την αντίστοιχη σύγκριση του 2012 προς το 2011, είχε καταγραφεί αύξηση 2,2%.

Παρά τη στασιμότητα στις αγοραπωλησίες πλοίων, τους περιορισμούς στον τραπεζικό δανεισμό και τους χαμηλούς ναύλους, ο ελληνικός στόλος παρουσίασε το 2013 εντυπωσιακές επιδόσεις όσον αφορά τον αριθμό των πλοίων, την ηλικία τους και το μέγεθός τους, αναφέρει η ετήσια έκθεση της Petrofin Research για την πορεία του ελληνόκτητου στόλου. Τα στοιχεία αυτά είναι ενδεικτικά μιας πολύ δραστήριας αγοράς, με θετική προοπτική για το μέλλον και συνεχή έμφαση σε πλοία μεγαλύτερης και μικρότερης ηλικίας. Σύμφωνα με την Petrofin, ο συνολικός αριθμός πλοίων που ανήκουν σε Έλληνες πλοιοκτήτες έχει μειωθεί μόνο κατά 4 το 2013 συγκριτικά με τη μείωση που σημειώθηκε το 2012 σε σχέση με το 2011 κατά 137 πλοία. Τα υπό ελληνικό έλεγχο πλοία, το 2013 ήταν 4.573, το 2012 ήταν 4.577 και το 2011 ήταν 4.714. Εάν λάβουμε υπόψη μας το στόλο με όρους μεταφορικής ικανότητας (dwt), η Petrofin σημειώνει ότι το 2013 παρατηρείται μια περαιτέρω αύξηση κατά 6,76% έναντι αύξησης 4,2% το 2012 σε σύγκριση με το 2011. Αν ληφθούν τα παραπάνω υπόψη καταλήγουμε στο συμπέρασμα ότι ο ελληνικός εφοπλισμός επενδύει συνεχώς σε μεγαλύτερη χωρητικότητα, με στόχο την επίτευξη οικονομιών κλίμακας.

Αναφερόμενοι στους επιμέρους τομείς της ναυτιλιακής δραστηριότητας, τα πλοία μεταφοράς ξηρού χύδην φορτίου παραμένουν τα πιο δημοφιλή για τους Έλληνες

πλοιοκτήτες, καθώς το 2013 διαχειρίζονται 1.736 πλοία αυτού του τύπου με μεταφορική ικανότητα 129.904.342 dwt και το 2012 διαχειρίζονταν 1.727 πλοία μεταφορικής ικανότητας 125.382.828 dwt. Η δεύτερη πιο δημοφιλής κατηγορία είναι τα δεξαμενόπλοια. Τα δεξαμενόπλοια που βρίσκονται υπό ελληνική πλοιοκτησία είναι 823 έναντι 754 πλοίων το 2012 και 751 το 2011. Η μεταφορική ικανότητα στα δεξαμενόπλοια είναι αντίστοιχα 111.069.261 dwt, έναντι 98.044.149 dwt το 2012 και 97.085.785 dwt το 2011. Στα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων παρατηρείται, επίσης, η ίδια τάση αύξησης της χωρητικότητας. Ελληνόκτητες ναυτιλιακές ελέγχουν 254 πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων (containerships) συνολικής μεταφορικής ικανότητας 13.633.544 dwt και το 2012 ήλεγχαν 243 πλοία αυτού του τύπου με μεταφορική ικανότητα 12.667.748 dwt.

Εντυπωσιακή βέβαια είναι και η πορεία που διαγράφει η μέση ηλικία του ελληνόκτητου στόλου, η οποία μειώνεται συνεχώς τα τελευταία χρόνια. Στις αρχές της δεκαετίας του 2000 ήταν 21,41 έτη, το 2012 ήταν 14,7 έτη ενώ το 2013 έφθασε τα 14,05 χρόνια σύμφωνα με την Petrofin.

Με τα δεδομένα αυτά συμπεραίνουμε ότι η ανοδική κίνηση του ελληνόκτητου στόλου υπήρξε αξιοσημείωτη, παρά το αβέβαιο οικονομικό περιβάλλον, κι ότι οι συνθήκες της αγοράς είναι ευνοϊκές ιδιαίτερα για τους μεγάλους πλοιοκτήτες, οι οποίοι αναμένεται να αυξήσουν ακόμη περισσότερο το στόλο τους.

### 3.3 ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΕΞΟΔΟΥ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΑΠΟ ΤΗΝ ΚΡΙΣΗ

Η ναυτιλία αποτελεί πεδίο αιχμής της ευρωπαϊκής οικονομίας στο παγκόσμιο ανταγωνιστικό περιβάλλον. Όπως είναι γνωστό το 80% του παγκόσμιου εμπορίου διεξάγεται διά θαλάσσης, ενώ το 40% των ενδοκοινοτικών φορτίων μεταφέρεται με τις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων (Short Sea Shipping - SSS). Επίσης, 400 εκατομμύρια περίπου πολίτες διακινούνται ετησίως μέσω ευρωπαϊκών λιμένων.

Δεδομένου ότι η χρηματοπιστωτική κρίση έχει πλήξει την παγκόσμια οικονομία και ιδιαιτέρως το ναυτιλιακό τομέα τέθηκε ερώτημα στην Επιτροπή Μεταφορών για το ποια είναι τα μέτρα εξόδου από την κρίση που προτείνει. Επομένως, στις 21 Ιανουαρίου του 2009 η Επιτροπή εξέδωσε ανακοίνωση στην οποία εξετάζονται οι στρατηγικοί στόχοι και συστάσεις για την πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τις θαλάσσιες μεταφορές έως το 2018. Αρχικά τόνισε ότι στα τέλη του 2008 οι επιπτώσεις της χρηματοπιστωτικής κρίσης στην πραγματική οικονομία ήταν επίσης αισθητές και στο ναυτιλιακό τομέα. Επιπλέον αναφέρει ότι χρειάζεται κατάλληλη προσέγγιση πολιτικής ώστε να διατηρηθούν οι τρέχουσες επιδόσεις του ναυτιλιακού συστήματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης και η συμβολή του στην ανάκαμψη της διεθνούς οικονομίας.

Στη συγκεκριμένη ανακοίνωση η Επιτροπή προτείνει διεξοδική δέσμη μέτρων, η οποία καλύπτει όλες τις πτυχές της ναυτιλιακής δραστηριότητας. Οι στρατηγικές συστάσεις που προτείνει αφορούν τα ακόλουθα κύρια θέματα: τη δημιουργία ελκυστικών όρων για τη ναυτιλία στην Ευρώπη, τους ανθρώπινους πόρους, την οικολογική ναυτιλία, το ασφαλές ναυτιλιακό σύστημα, τους ισότιμους όρους ανταγωνισμού σε διεθνές επίπεδο, τις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων (SSS) και τη διακίνηση εμπορευμάτων, και παράλληλα την καινοτομία και την ανάπτυξη της τεχνολογίας. Για να επιτευχθούν ωστόσο τα παραπάνω απαιτείται να καταβληθούν από κοινού προσπάθειες με τους διεθνείς οργανισμούς και τους κύριους εμπορικούς και ναυτιλιακούς εταίρους της Ευρώπης για να προωθηθούν ισότιμοι όροι ανταγωνισμού σε παγκόσμιο επίπεδο και να αποφευχθούν πρακτικές προστατευτισμού ανά τον κόσμο.

Η έξοδος της παγκόσμιας και της ελληνικής ναυτιλίας από την κρίση θα εξαρτηθεί από την πορεία ανακάμψεως της παγκόσμιας οικονομίας και του διεθνούς εμπορίου. Ταυτοχρόνως, η σταδιακή αποκατάσταση της ομαλής λειτουργίας του παγκόσμιου τραπεζικού συστήματος, θα αποκαταστήσει τις δυνατότητες χρηματοδοτήσεως της ίδιας της ναυτιλίας αλλά και της οικονομικής ανάπτυξης των χωρών και του διεθνούς εμπορίου.

Οι Έλληνες πλοιοκτήτες έχουν αποδείξει και στο παρελθόν ότι μπορούν να

διαχειρίζονται αποτελεσματικά τις επιχειρήσεις τους στις δύσκολες συγκυρίες και να επωφελούνται από αυτές ώστε να είναι έτοιμοι να εξασφαλίσουν το υψηλότερο όφελος από την επόμενη ανοδική φάση του ναυτιλιακού κύκλου.

Σύμφωνα με την εφημερίδα Financial Times κατά τη διάρκεια του 2012, οι ελληνόκτητες ναυτιλιακές εταιρίες ξεπερνούν την κρίση, ενώ οι ναυτιλιακές εταιρίες της Γερμανίας αντιμετωπίζουν σοβαρά προβλήματα. Εν συνεχεία αναφέρει ότι η ναυτιλία είναι ο μοναδικός κλάδος της ελληνικής οικονομίας που εξέρχεται πιο ισχυρός από την κρίση, σε αντίθεση με τη Γερμανία που φαίνεται να ‘βουλιάζει’. (Financial Times)

Σύμφωνα με τον κύριο Γιώργο Ξηραδάκη, πρόεδρο της XRTC, εταιρία χρηματοοικονομικών συμβούλων που ειδικεύεται στον τομέα της ναυτιλίας, οι έλληνες εφοπλιστές φαίνεται να εξέρχονται από την κρίση καθώς βρίσκονται σε ισχυρή και ανταγωνιστική θέση, ενώ οι περισσότερες ναυτιλιακές εταιρίες που βρίσκονται στη Γερμανία αντιμετωπίζουν μέχρι και τον κίνδυνο της πτώχευσης. Συγκρίνοντας τις δύο αγορές αναφέρει χαρακτηριστικά πως «υπάρχει διαφορά ανταγωνιστικότητας και δυναμισμού». Ένα από τα μεγαλύτερα πλεονεκτήματα της ελληνικής ναυτιλιακής βιομηχανίας εντοπίζεται στη συγκέντρωση που υπάρχει καθώς είναι οικογενειακές εταιρίες, κάτι το οποίο θεωρείται μειονέκτημα για άλλους κλάδους της οικονομίας.

Σύμφωνα με τον επικεφαλής αναλύσεων της BIMCO για τη ναυτιλία, Peter Sand, το 2013 θα είναι μια καλύτερη χρονιά για τη ναυτιλία σε σχέση με το 2012. Σύμφωνα πάντα με τα λεγόμενα του, το δεύτερο εξάμηνο του 2013 η ναυτιλιακή αγορά θα αρχίσει να παρουσιάζει δειλά σημάδια βελτίωσης. Ουσιαστική βελτίωση όμως στον κλάδο της ναυτιλίας θα σημειωθεί σύμφωνα με τον Peter Sand, όταν θα μειωθεί το χάσμα που υπάρχει μεταξύ της ζήτησης και της προσφοράς πλοίων, η οποία ήταν αυξημένη τα τελευταία χρόνια λόγω του μεγάλου αριθμού των παραγγελιών.

#### **4. ΟΙ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΗΣ ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΚΡΙΣΗΣ ΣΤΙΣ ΤΕΣΣΕΡΙΣ ΑΓΟΡΕΣ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ**

Η ναυτιλιακή αγορά είναι ένας κλάδος με μεγάλη πολυπλοκότητα. Για να γίνει πιο ξεκάθαρη η ανάλυσή της, λαμβάνονται υπόψη οι παράγοντες που είναι οι πλέον σημαντικοί στον καθορισμό των ναύλων και επηρεάζουν κυρίως τη ζήτηση για θαλάσσιες μεταφορές και την προσφορά. Όσον αφορά τη ζήτηση θαλάσσιων μεταφορών, οι έξι βασικές μεταβλητές είναι η παγκόσμια οικονομία, οι διαδρομές των φορτίων του θαλάσσιου εμπορίου, τα πολιτικά γεγονότα, η μέση διανυόμενη απόσταση των θαλάσσιων διαδρομών, το κόστος μεταφοράς και διάφοροι εξωγενείς παράγοντες. Όσον αφορά την προσφορά των θαλάσσιων μεταφορών οι πέντε βασικές μεταβλητές είναι η χωρητικότητα του παγκόσμιου στόλου των εμπορικών πλοίων, οι παραδόσεις των νεότευκτων, οι διαλύσεις των πλοίων, οι εξελίξεις των ναύλων και οι ομάδες λήψης αποφάσεων προσφοράς πλοίων. (Θεοτοκάς, 2011).

Είναι γεγονός ότι οι υψηλοί ναύλοι οδηγούν σε υψηλό αριθμό παραγγελιών, οι υψηλές παραγγελίες με τη σειρά τους οδηγούν σε υψηλό αριθμό παραδόσεων και οι τελευταίες με τη σειρά τους οδηγούν στην αύξηση της προσφοράς. Εάν όμως η ζήτηση για μεταφορά δια θαλάσσης δεν αυξηθεί ανάλογα, τότε επέρχεται η ύφεση.

Η ταχεία ανάπτυξη των παγκόσμιων θαλάσσιων μεταφορών στην περίοδο 2002-2008 οδήγησε στην αύξηση των παραγγελιών για ναυπήγηση νέων πλοίων όλων των κατηγοριών. Τα νέα αυτά πλοία εισήλθαν επομένως στην αγορά σταδιακά κατά τα επόμενα περίπου τέσσερα χρόνια. Καθώς όμως, υπήρχε μεγάλη μεταφορική δυναμικότητα στην αγορά με την είσοδο των νεότευκτων πλοίων, επήλθε πολύ γρήγορα η πτώση των ναύλων, κατακρημνίζοντάς τους στο κατώτατό τους σημείο τον Δεκέμβριο του 2008.

Πίνακας 1: Παγκόσμιος στόλος ανά τύπο πλοίου σε εκατομμύρια τόνους νεκρού βάρους από το 1994 έως το 2013.

WORLD FLEET DEVELOPMENT / mill. DWT						
START	TANKERS	CHEMICAL CARRIERS	BULK CARRIERS	COMBINED CARRIERS	OTHERS	TOTAL
1994	272,6		217,7	28,7	130,6	649,6
1995	271,7		224,0	25,9	134,8	656,5
1996	254,1	17,1	235,4	20,7	140,9	668,3
1997	258,2	17,7	244,1	17,3	149,1	686,5
1998	261,6	18,6	254,8	16,9	155,3	707,3
1999	266,3	19,6	254,6	16,1	160,9	717,5
2000	269,1	21,2	259,0	15,2	166,7	731,2
2001	274,5	22,7	268,2	14,6	169,3	749,2
2002	268,0	22,7	281,6	13,8	174,7	760,8
2003	270,7	23,1	289,1	12,6	181,2	776,8
2004	279,1	25,0	297,4	12,1	189,6	803,3
2005	295,0	25,7	314,9	11,6	200,5	847,6
2006	317,7	26,9	336,0	11,6	213,3	905,4
2007	334,7	29,0	359,2	11,2	232,5	966,7

2008	352,3	31,7	387,1	11,2	254,2	1.036,4
2009	369,0	34,0	415,0	10,4	278,3	1.106,7
2010	396,2	35,8	453,4	9,6	300,0	1.194,9
2011	413,1	36,1	527,7	6,8	315,1	1.298,8
2012	439,0	36,5	609,2		330,9	1.415,6
2013	460,5	36,6	673,5		338,4	1.509,1

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

Πηγή: [www.platou.com](http://www.platou.com)

Πίνακας 2: Παγκόσμιος στόλος των χύδην φορτηγών πλοίων (bulk carriers) ανά μέγεθος σε εκατομμύρια τόνους νεκρού βάρους από το 1994 έως το 2013.

BULK CARRIERS' FLEET BY SIZE / MILL DWT				
START	10-59.999	60-79.999	80.000+	TOTAL
1994	101,1	48,1	68,5	217,7
1995	102,1	51,0	70,9	224,0
1996	105,6	54,6	75,2	235,4
1997	109,1	55,4	79,6	244,1
1998	112,1	59,5	83,2	254,8
1999	113,7	60,2	80,6	254,6
2000	114,7	62,7	81,5	259,0

2001	115,8	66,0	86,6	268,2
2002	117,9	72,4	91,3	281,6
2003	120,5	75,1	93,6	289,1
2004	123,1	75,8	98,4	297,4
2005	128,5	81,1	105,3	314,9
2006	135,1	86,5	114,5	336,0
2007	140,6	90,8	127,8	359,2
2008	149,3	94,8	143,1	387,1
2009	156,5	97,6	160,9	415,0
2010	163,6	98,9	190,9	453,4
2011	184,0	102,8	240,9	527,7
2012	204,4	106,5	294,5	605,5
2013	219,0	108,3	343,3	670,7

Πηγή: [www.platou.com](http://www.platou.com)



Πίνακας 3: Παγκόσμιος στόλος των δεξαμενοπλοίων (tankers) ανά μέγεθος σε εκατομμύρια τόνους νεκρού βάρους από το 1994 έως το 2013, συμπεριλαμβανομένου των πλοίων μεταφοράς χημικών.

TANKERS' FLEET BY SIZE / MILL DWT (INCL. CHEMICAL CARRIERS)					
START	10-69.999	70-119.999	120-199.999	200.000+	TOTAL
1994	56,0	50,5	32,5	133,6	272,6
1995	56,2	51,5	32,6	131,5	271,7
1996	56,4	52,5	32,2	130,2	271,2
1997	57,4	53,5	32,6	132,5	275,9
1998	58,5	55,1	33,4	133,2	280,2
1999	59,8	57,9	35,0	133,2	285,9
2000	62,1	60,7	34,9	132,6	290,3
2001	62,6	61,7	35,9	137,0	297,2
2002	63,5	61,1	33,8	132,3	290,7
2003	64,3	63,8	35,0	130,7	293,8
2004	66,0	69,9	37,5	130,9	304,1
2005	68,8	75,6	39,7	136,6	320,7
2006	73,4	83,5	42,9	144,6	344,5
2007	79,4	89,6	46,2	148,6	363,7
2008	85,9	97,1	48,4	152,6	383,9

2009	93,6	103,6	47,8	157,9	403,0
2010	106,5	108,5	59,4	157,6	432,0
2011	109,1	116,0	62,6	161,5	449,3
2012	112,2	121,0	68,2	174,2	475,8
2013	114,3	123,8	72,8	186,2	497,1

Πηγή: [www.platou.com](http://www.platou.com)

Πίνακας 4: Παραδόσεις ανά τύπο πλοίων σε εκατομμύρια τόνους νεκρού βάρους από το 1994 έως το 2012.

DELIVERIES / mill. DWT						
START	TANKERS	CHEMICAL CARRIERS	BULK CARRIERS	COMBINED CARRIERS	OTHERS	TOTAL
1994	11,5		10,9	0,2	6,6	29,2
1995	10,4		14,0	-	8,7	33,1
1996	10,8	0,7	17,2	0,3	6,9	35,9
1997	7,0	1,0	18,6	0,3	8,1	35,0
1998	11,7	1,0	11,5	-	8,8	33,0
1999	19,1	1,7	13,5	0,4	6,5	41,2
2000	19,2	1,7	13,6	-	8,5	43,0
2001	13,1	0,2	20,6	-	10,5	44,4

2002	22,7	0,8	13,6	-	10,4	47,5
2003	27,9	2,0	11,8	0,2	11,2	53,1
2004	26,4	0,8	18,3	-	11,9	57,4
2005	28,0	1,5	22,3	-	13,8	65,6
2006	23,0	2,4	25,5	-	20,3	71,1
2007	28,7	3,0	28,6	-	23,0	83,3
2008	33,2	2,9	32,6	-	28,4	97,2
2009	45,7	2,2	48,3	-	28,4	124,7
2010	38,9	1,7	80,6	0,6	22,7	144,5
2011	39,7	1,0	99,2	1,0	22,7	163,6
2012	3,4	0,5	98,2		19,2	149,4
2013						

Πηγή: [www.platou.com](http://www.platou.com)

Πίνακας 5: Παραδόσεις των χύδην φορτηγών πλοίων (bulk carriers) ανά μέγεθος σε εκατομμύρια τόνους νεκρού βάρους από το 1994 έως το 2012.

BULK CARRIERS' DELIVERIES BY SIZE / MILL DWT				
START	10-59.999	60-79.999	80.000+	TOTAL
1994	2,4	3,8	4,7	10,9
1995	4,2	4,0	5,8	14,0

1996	6,1	3,3	7,8	17,2
1997	5,9	5,8	6,9	18,6
1998	5,7	4,0	1,8	11,5
1999	3,8	5,0	4,7	13,5
2000	3,5	4,0	6,1	13,6
2001	5,8	8,3	6,5	20,6
2002	6,0	4,3	3,3	13,6
2003	5,1	1,3	5,4	11,8
2004	6,1	5,3	6,9	18,3
2005	7,3	5,6	9,4	22,3
2006	6,7	4,9	13,9	25,5
2007	9,2	4,1	15,3	28,6
2008	9,1	4,1	19,4	32,6
2009	13,5	3,2	31,6	48,3
2010	23,3	4,3	53,0	80,6
2011	27,3	7,6	64,3	99,2
2012	26,0	9,4	62,8	98,2

Πηγή: [www.platou.com](http://www.platou.com)

Πίνακας 6: Παραδόσεις των δεξαμενοπλοίων (tankers) ανά μέγεθος σε εκατομμύρια τόνους νεκρού βάρους από το 1994 έως το 2012, συμπεριλαμβανομένου και των πλοίων μεταφοράς χημικών.

TANKERS' DELIVERIES BY SIZE / MILL DWT (INCL. CHEMICAL CARRIERS)					
START	10-69.999	70-119.999	120-199.999	200.000+	TOTAL
1994	0,8	2,3	1,6	6,8	11,5
1995	1,1	1,5	1,0	6,8	10,4
1996	2,0	1,6	1,5	6,4	11,5
1997	1,6	2,3	1,4	2,7	8,0
1998	1,8	3,5	3,2	4,2	12,7
1999	2,9	5,4	2,8	9,7	20,8
2000	2,5	2,7	3,6	12,1	20,9
2001	2,1	1,3	2,5	7,4	13,3
2002	3,3	4,5	3,3	12,4	23,5
2003	5,2	9,7	4,2	10,7	29,9
2004	5,8	8,6	3,7	9,1	27,2
2005	6,7	9,6	4,0	9,1	29,5
2006	8,1	7,9	4,0	5,5	25,4
2007	9,4	8,6	4,2	9,5	31,7

2008	11,2	10,3	2,2	12,4	36,1
2009	16,4	7,3	13,3	11,0	48,0
2010	8,4	9,9	5,7	16,6	40,5
2011	5,9	8,4	7,0	19,4	40,7
2012	3,4	5,8	7,4	15,4	32,0

Πηγή: [www.platou.com](http://www.platou.com)

Η πορεία του κλάδου της διεθνούς ναυτιλίας θα εξαρτηθεί από την πορεία ανακάμψεως της παγκόσμιας οικονομίας στα επόμενα έτη και ιδιαίτερα από την πορεία ανακάμψεως του παγκόσμιου εμπορίου.

#### 4.1 ΑΓΟΡΑ ΝΑΥΛΩΝ

Στη ναυτιλία είναι γνωστό ότι εμφανίζεται ένας κύκλος που σχετίζεται με τις τιμές των ναύλων και τις αξίες των πλοίων. Οι τιμές αυτές ακολουθούν μία καμπύλη που έχει ονομαστεί ναυτιλιακός κύκλος. Ο ναυτιλιακός κύκλος (shipping cycle), άλλες φορές διαρκεί περισσότερο χρονικό διάστημα κι άλλες φορές λιγότερο, ενώ τα στάδια που ακολουθεί είναι η ύφεση (recession), η κρίση (crisis), η ανάκαμψη (recovery) και η άνθηση (boom). Όπως συμβαίνει σε όλα τα οικονομικά μεγέθη, έτσι και στη ναυτιλία, ο νόμος που καθορίζει τις τιμές είναι αυτός της προσφοράς και της ζήτησης. Στην περίπτωση της ναυτιλίας είναι κυρίως η προσφορά και η ζήτηση χωρητικότητας του παγκόσμιου στόλου. Οι παράγοντες που διαμορφώνουν την εξέλιξη του ναυτιλιακού κύκλου είναι πολλοί. Οι κυριότεροι από αυτούς είναι οι μεταβολές στις τιμές των προϊόντων, οι καιρικές συνθήκες και η κατανομή της γεωργικής παραγωγής μεταξύ των

ηπειρών, οι παραδόσεις νεότευκτων και οι διαλύσεις πλοίων, τα αποθέματα των προϊόντων, και γενικότερα η κατάσταση της παγκόσμιας οικονομίας.

Κατά την περίοδο της άνθησης, η αυξημένη ζήτηση χωρητικότητας ανεβάζει τις τιμές των ναύλων και επηρεάζει ανάλογα και τις τιμές των υπόλοιπων αγορών του τομέα, δηλαδή της αγοράς νεότευκτων πλοίων, της αγοράς μεταχειρισμένων πλοίων και της αγοράς των διαλυθέντων πλοίων. (Βανδώρος, 1990).

Το επίπεδο των ναύλων είναι ο ρυθμιστής με τον οποίο η αγορά δίνει κίνητρα στους λήπτες αποφάσεων ώστε να προσαρμόσουν την προσφορά πλοίων σε βραχυχρόνιο επίπεδο και να μειώσουν με διάφορους τρόπους το κόστος σε μακροχρόνιο επίπεδο. Η αγορά των ναύλων αποτελεί το δυναμικό μηχανισμό ανάμεσα στην προσφορά και τη ζήτηση των θαλάσσιων μεταφορών. Οι ναυλωτές και οι πλοιοκτήτες διαπραγματεύονται για τον καθορισμό της τιμής του ναύλου, η οποία θα αντανakλά την ισορροπία των διαθέσιμων πλοίων και φορτίων στην αγορά.

Στην πραγματικότητα ο μηχανισμός καθορισμού των ναύλων διαμορφώνει το ποσό των χρημάτων που θα πληρώσουν οι ναυλωτές στους πλοιοκτήτες για τη μεταφορική υπηρεσία που θα τους παρέχουν οι δεύτεροι. Όταν υπάρχει έλλειμμα στην προσφορά των πλοίων τα επίπεδα των ναύλων αυξάνονται και οι πλοιοκτήτες έχουν διαπραγματευτική υπεροχή. Όταν όμως υπάρχει πλεόνασμα στην προσφορά των πλοίων, τα επίπεδα των ναύλων μειώνονται, οι ναυλωτές πλέον έχουν διαπραγματευτική ισχύ και οι πλοιοκτήτες πρέπει να αντλήσουν ίδια κεφάλαια για να πληρώσουν το σταθερό κόστος λειτουργίας των πλοίων. Όταν τα χρηματικά αποθέματα των πλοιοκτητών περιορίζονται αρκετά, τότε αυτοί οδηγούνται στην πώληση των πλοίων τους για να αποκτήσουν και πάλι ρευστότητα. Στην περίπτωση αυτή, οι τιμές των πλοίων πέφτουν πολύ χαμηλά και τα διαλυτήρια πλοίων προσφέρουν υψηλές τιμές σε σχέση με την αξία μεταπώλησης των πλοίων. Γενικότερα, η σχέση ανάμεσα στα επίπεδα των ναύλων και στην ισορροπία της αγοράς είναι η πιο σημαντική σχέση στην αγορά της ναυτιλιακής βιομηχανίας.

Αναμφίβολα, η παγκόσμια οικονομία είναι η πιο σημαντική επιρροή της ζήτησης

θαλάσσιων μεταφορών. Σύμφωνα με υπολογισμούς, το 80-85% του διεθνούς εμπορίου μεταφέρεται διά θαλάσσης. Επίσης, είναι αποδεδειγμένο ότι οι διακυμάνσεις των ναύλων συμπίπτουν διαχρονικά με τις αντίστοιχες των κύκλων στην παγκόσμια οικονομία, κάτι το οποίο είναι λογικό καθώς η ζήτηση στη ναυτιλία είναι παράγωγος (derived demand) όπως προαναφέρθηκε. (Γκιζιάκης, 2010). Στις μέρες μας πλέον, η βιομηχανία της ναυτιλίας από χαμηλού κινδύνου βιομηχανία πέρασε στις βιομηχανίες υψηλού κινδύνου, καθώς το επίπεδο των ναύλων διατηρείται χαμηλό ή και ζημιογόνο σε ορισμένες περιπτώσεις για μεγάλο χρονικό διάστημα.

Η παγκόσμια χρηματοοικονομική κρίση του 2008-2009 είχε εξαιρετικά δυσμενείς επιπτώσεις στην ανάπτυξη και στο διεθνές εμπόριο. Σε συνδυασμό λοιπόν με την τεράστια αύξηση της προσφοράς μεταφορικής δυναμικότητας (με τη ναυπήγηση νέων πλοίων και την είσοδο στην αγορά ενός μεγάλου αριθμού νέων επιχειρήσεων στην περίοδο 2004-2008), έχουν οδηγήσει σε εξαιρετικά υψηλή υπερβάλλουσα δυναμικότητα στον κλάδο των θαλάσσιων μεταφορών από το δεύτερο εξάμηνο του 2008 με αποτέλεσμα την κατακόρυφη πτώση των ναύλων και των εσόδων των ναυτιλιακών επιχειρήσεων. (μελέτη της Alpha Bank για τη ναυτιλία)

Όσον αφορά την ελληνική οικονομία, η κρίση στη ναυτιλία συνεπάγεται πτώση των καθαρών εισπράξεων κατά 33,6% στο διάστημα Ιανουαρίου – Ιουλίου του 2009, έναντι ανόδου τους κατά 20,7% στο αντίστοιχο διάστημα του 2008. Για το έτος ως σύνολο η πτώση εκτιμάται στο 25%, με απώλεια εσόδων 2,3 δισεκατομμύρια ευρώ (περίπου 0,95% του Α.Ε.Π.) από το υψηλό επίπεδο του 2008. (μελέτη της Alpha Bank για τη ναυτιλία)

Αξίζει να αναφερθεί το χαρακτηριστικό παράδειγμα των πλοίων τύπου capesize, τα οποία ναυλώνονταν πριν την κρίση στο αποκορύφωμα του κύκλου της αγοράς τον Ιούνιο του 2008, στα 233,988 δολάρια την ημέρα ενώ στις αρχές Νοεμβρίου του ίδιου έτους ο ναύλος άγγιξε τα 3,691 δολάρια την ημέρα και στα τέλη του ίδιου μήνα μόλις τα 2,773 δολάρια.

Στις 16 Οκτωβρίου το 2008 ο βασικός δείκτης της ναυλαγοράς Baltic Dry Index (BDI)



έπεσε κατά 11%, στις 1,615 μονάδες, σε χαμηλότερο επίπεδο από το Φεβρουάριο του 2003. Συγκριτικά με πέντε μήνες πριν, όπου η αγορά ήταν στο αποκορύφωμά της, μειώθηκε κατά 81%. Ενώ τον Νοέμβριο του 2008 ο δείκτης Baltic Dry Index (BDI) μειώθηκε στις 762 μονάδες, στην πιο χαμηλή τιμή από τον Ιανουάριο του 1987. Η πτώση αυτή, ανήλθε στο 93.5% από το υψηλό ποσό των 11,793 μονάδων τον Μάιο του ίδιου έτους. Ο δείκτης Baltic Dry Index (BDI) στις αρχές Φεβρουαρίου του 2009 ανήλθε στις 1,498 μονάδες, αύξηση 13.8%, το υψηλότερο επίπεδο δηλαδή από τους προηγούμενους 3,5 μήνες και διπλασιάστηκε από τις χαμηλές τιμές που έλαβαν χώρα το Δεκέμβριο του 2008 στις 663 μονάδες και όπου τέτοιες τιμές είχε να δει η ναυτιλία 22 χρόνια πριν. Κατά την πρώτη εβδομάδα του μήνα ο δείκτης αυξήθηκε 53.5%.

Στα χρόνια που ακολούθησαν ο δείκτης BDI βρισκόταν κυρίως σε πολύ χαμηλές τιμές. Ωστόσο, τον Μάιο του 2010 ο δείκτης άγγιξε τις 4.187 μονάδες, η υψηλότερη τιμή έως τώρα, καθ'όλη την περίοδο της κρίσης. Έκτοτε, άρχισε πάλι η σταδιακή πτώση του ναυλοδείκτη, ώσπου έφτασε και πάλι στις χαμηλές τιμές των 600 μονάδων. Η μέση τιμή του δείκτη BDI το έτος 2012 ήταν 699 μονάδες, η χαμηλότερη ετήσια μέση τιμή από το 1986. Στις 24 Σεπτεμβρίου του 2013 ο δείκτης της ναυλαγοράς Baltic Dry Index (BDI) έσπασε το φράγμα των 2.000 μονάδων κλείνοντας στις 2.021 μονάδες έπειτα από μία απότομη άνοδο που ξεκίνησε στις 2 Σεπτεμβρίου από τις 1.139 μονάδες. Η τελευταία φορά που ο δείκτης ήταν πάνω από 2.000 μονάδες ήταν στις 27 Οκτωβρίου του 2011, όπου κι έκλεισε στις 2.091 μονάδες. Η άνοδος του δείκτη κατά 77,43% μέσα σε ένα μήνα οφείλεται κυρίως στα πλοία τύπου capesize, η ζήτηση των οποίων αυξήθηκε όπως και οι ναύλοι. Ο βασικός δείκτης της ναυλαγοράς BDI εμφάνισε το πρώτο τρίμηνο του 2013 μια ανοδική αντίδραση λίγο πριν πέσει κάτω από τις 800 μονάδες από το τέλος Απριλίου μέχρι το τέλος Μαΐου, όπου σημείωσε μία πτώση κατά 6,02%, εφόσον από τις 863 μονάδες βρέθηκε στις 811. Στο ίδιο διάστημα όλοι οι επί μέρους δείκτες εμφανίζονται αδύναμοι, σημαντική όμως πτώση είχε ο δείκτης των πλοίων τύπου panamax η οποία ανήλθε στα 31% περίπου. Σε αντίθεση με τα μεγαλύτερα πλοία capesize που είχαν ελαφρώς θετική πορεία, καθώς ο δείκτης BCI κατέγραψε μία ελαφριά άνοδο κατά 8% στον μήνα Μάιο, όμως τα επίπεδα των ναύλων

παρέμεναν απογοητευτικά για τα πλοία αυτού του μεγέθους. Πάντως, συγκριτικά με το Μάιο του 2012, όλοι οι δείκτες κινούνται αρνητικά κατά 28% στα πλοία capesize και panamax, 22% στα πλοία supramax και 14% στα handysize. Σύμφωνα με αυτά τα δεδομένα και τις αναλύσεις της κυρίας Μπεζερλέτου Μαρίας, οι βραχυπρόθεσμες προσδοκίες για την ανάκαμψη των ναύλων στα πλοία μεγαλύτερου μεγέθους παραμένουν απαισιόδοξες, λόγω υπερπροσφοράς πλοίων panamax και της μειωμένης παραγωγής χάλυβα από τους Κινέζους χαλυβουργούς. Επίσης, τα αποθέματα σιδηρομεταλλεύματος στα λιμάνια της Κίνας αυξήθηκαν στα τέλη περίπου Μαΐου και έφθασαν στους 70 εκατομμύρια τόνους.

Όπως σημειώνει ο οίκος Jefferies, οι μεγαλύτεροι παραγωγοί σιδηρομεταλλεύματος στον κόσμο σχεδιάζουν να αυξήσουν την παραγωγή κατά 400 εκατομμύρια τόνους μεταξύ των ετών 2013 και 2016. Ο ειδικός αναλυτής της Jefferies, Johnson Leung, εξηγεί ότι εάν αποφευχθεί η συμφόρηση στα λιμάνια, θα αυξηθεί η μεταφορά σιδηρομεταλλεύματος κατά 10% κάθε χρόνο για τα επόμενα δύο χρόνια. Από τους 400 εκατομμύρια τόνους, οι 180 εκατομμύρια τόνοι θα προέλθουν από την Βραζιλία, και 220 εκατομμύρια περίπου τόνοι θα προέλθουν από την Αυστραλία. Ο αναλυτής εκτιμά ότι δεν είναι αρκετός ο αριθμός των πλοίων capes για να καλυφθούν αυτές οι επιπλέον μεταφορές. Παράλληλα, άλλοι αναλυτές όπως ο Ben Nolan της Stifel, εκτιμούν ότι η αγορά χύδην ξηρού φορτίου οδηγείται προς μία κυκλική ανάκαμψη, που είναι ενδεικτική βελτίωση της ισορροπίας προσφοράς και ζήτησης. Ωστόσο, για τον ίδιο η πραγματική ανάκαμψη ίσως έρθει μετά από ένα χρόνο.

Όσον αφορά τους ναύλους στα πλοία μεγέθους Panamax ανήλθαν στις 24 Σεπτεμβρίου του 2013 στα 12.845 δολάρια, και κυρίως στην περιοχή του Ειρηνικού αυξήθηκαν πάνω από 100% και ξεπέρασαν τα 14.000 δολάρια λόγω της αύξησης εξαγωγών άνθρακα από την Αυστραλία στην Κίνα.

Προοπτικές επίσης υπάρχουν στην αγορά δεξαμενοπλοίων για μεταφορά αργού πετρελαίου, οι οποίες αρχίζουν να δείχνουν κάποια σημάδια αισιοδοξίας για το μέλλον, καθώς αρχίζει να διαμορφώνεται μία νέα ισορροπία στην εξίσωση προσφοράς και

ζήτησης. Βέβαια, αυτό θα πάρει λίγο χρόνο, μέχρι να μειωθεί αισθητά στην αγορά ο αριθμός των νεότευκτων πλοίων, που παραδίδονται τα τελευταία δύο χρόνια, σύμφωνα με εκτιμήσεις του οίκου Banchero Costa. Οι ναύλοι στην κατηγορία των δεξαμενοπλοίων βρίσκονται αυτό το διάστημα σε ιστορικά χαμηλά επίπεδα και κυμαίνονται από 12.000 δολάρια έως 18.000 δολάρια, ανάλογα με τον τύπο του πλοίου.

#### 4.2 ΑΓΟΡΑ ΝΕΟΤΕΥΚΤΩΝ

Η ναυπηγική βιομηχανία αποτελεί την πρωταρχική μέθοδο αύξησης της προσφοράς τονάζ στη ναυτιλία ως προς τον αριθμό των πλοίων και τη χωρητικότητά τους αλλά και ως προς την ποιότητα του τονάζ, καθώς είναι τεχνολογικά εξελιγμένα και προσφέρουν έτσι μεγαλύτερη εμπορική απόδοση και περισσότερη παραγωγικότητα. Ο παγκόσμιος εμπορικός στόλος των πλοίων αποτελεί τον ακρογωνιαίο λίθο για τη μελέτη της προσφοράς των θαλάσσιων μεταφορών. Σε μακροπρόθεσμο επίπεδο οι παραδόσεις νέων πλοίων (deliveries) καθορίζουν το ρυθμό της ανάπτυξης.

Το επίπεδο της ναυπηγικής παραγωγής προσαρμόζεται στις μεταβολές της ζήτησης σε μακροχρόνιο διάστημα, διότι οι προσαρμογές στο επίπεδο της ναυπηγικής παραγωγής συμβαίνουν αργά και δύσκολα. Οι κύκλοι της ναυπηγικής βιομηχανίας είναι μακράς διάρκειας καθώς η χρονική υστέρηση (time lag) ανάμεσα στην παραγγελία (order) και στην παράδοση (delivery) ενός νεότευκτου πλοίου κυμαίνεται από ένα έως τρία χρόνια, ανάλογα με το μέγεθος του πλοίου και των ήδη υπαρχουσών παραγγελιών (orderbook) και εφόσον η ικανότητα του ναυπηγείου είναι συγκεκριμένη και δύσκολα ευμετάβλητη (shipbuilding capacity). (Γκιζιάκης, 2010)

Γενικότερα, η υψηλή επενδυτική δράση σε νεότευκτα πλοία πραγματοποιείται σε περιόδους υψηλής ναυλαγοράς. Οι πλοιοκτήτες έχουν την τάση να επενδύουν σε νεόκτιστα πλοία όταν η ναυλαγορά είναι σε υψηλά επίπεδα και να απέχουν από επενδύσεις όταν οι ναύλοι είναι χαμηλοί. (Γουλιέλμος, 2007). Οι Moody's αναφέρουν

ότι οι παραγγελίες το φθινόπωρο του 2008 για τη ναυτιλία ξηρού φορτίου και των εμπορευματοκιβωτίων αντιστοιχούσαν στο μισό της χωρητικότητας των πλοίων, ενώ για τα δεξαμενόπλοια ήταν ίση με την υπάρχουσα χωρητικότητα.

Ενώ οι γιάρδες και οι φορτωτές αντιμετώπιζαν την υπερπροσφορά, η αξία των πλοίων συνέχιζε να μειώνεται. Τον Νοέμβριο του 2008 στην προσπάθεια πώλησης ενός νέου πλοίου η αξία του άγγιζε τα 35 εκατομμύρια δολάρια, ενώ ένα εξάμηνο πριν η αξία του ανερχόταν στα 80 εκατομμύρια δολάρια. Αυτό φυσικά επηρεάζεται από την αξία των ναύλων, καθώς το Νοέμβριο του 2008 κάποιος πλοιοκτήτης θα ήταν τυχερός εάν έπαιρνε την ημέρα 15,000 δολάρια, ενώ έξι μήνες πριν έπαιρνε το ελάχιστο 45,000 δολάρια ημερησίως. Η μείωση στην αξία των πλοίων επηρεάζεται άμεσα από το τρίξιμο της αγοράς. Καθώς το επίπεδο των ναύλων πέφτει, μειώνεται και η αξία των πλοίων, ενδυναμώνονται οι φορτωτές και οι τράπεζες επανεκτιμούν το ενεργητικό τους.

Υπάρχουν, ωστόσο, και περιπτώσεις όπου οι πλοιοκτήτες λειτουργούν με αντίθετο τρόπο και επενδύουν σε νεότερα πλοία όταν οι ναύλοι είναι χαμηλοί, προκειμένου να τους παραδοθούν όταν οι αγορές των ναύλων θα αρχίσει να ανεβαίνει και θα υπάρχει αύξηση της ζήτησης. Η αγορά ενός πλοίου είναι λογικό να γίνει στη χαμηλότερη δυνατή τιμή και να προσκομίσει τους καλύτερους δυνατούς ναύλους μετά από την ολοκλήρωση της αγοράς. Αυτό όμως που είναι πολύ δύσκολο να διαπιστωθεί είναι το ελάχιστο επίπεδο των αξιών των πλοίων, το οποίο πρέπει να συνδυαστεί με το μέγιστο επίπεδο των ναύλων. (Γουλιέλμος, 2007).

Τα υψηλά κέρδη κατά την περίοδο της άνθησης οδηγούν τους πλοιοκτήτες στις παραγγελίες νέων πλοίων. Όταν όμως, τα πλοία παραδοθούν στην αγορά θα υπάρξει αύξηση της μεταφορικής ικανότητας με αποτέλεσμα να επιταχύνεται η πορεία του ναυτιλιακού κύκλου προς την ύφεση. Στις μέρες μας, οι πλοιοκτήτες δεν σπεύδουν σε νέες παραγγελίες κατά τη διάρκεια της ανάκαμψης, καθώς γνωρίζουν από την εμπειρία τους ότι τα πλοία θα τους παραδοθούν κατά τη διάρκεια της ύφεσης, διότι η ναυπήγησή τους διαρκεί μεγάλο χρονικό διάστημα. Αντιθέτως, περιμένουν να παραγγείλουν κατά τη διάρκεια της κρίσεως ώστε να παραδοθούν τα πλοία στην αγορά στην περίοδο της

ανάκαμψης. Για να επιτευχθεί όμως αυτό, θα πρέπει η πλοιοκτήτρια εταιρεία να έχει τις απαραίτητες οικονομικές δυνατότητες. Στην περίπτωση βέβαια που παραταθεί η κρίση, υπάρχει κίνδυνος να παραδοθούν τα πλοία πριν από την ανάκαμψη και να δυσχεραίνουν την οικονομική κατάσταση της πλοιοκτήτριας εταιρείας τους. Σημαντικό ρόλο στο ναυτιλιακό κύκλο παίζουν και οι τράπεζες, εφόσον είναι αυτές που χρηματοδοτούν τις εταιρείες για την αγορά πλοίων και άλλων ευκολιών τους, με απόρροια την επιρροή στην προσφορά χωρητικότητας. (Βανδώρος, 1990).

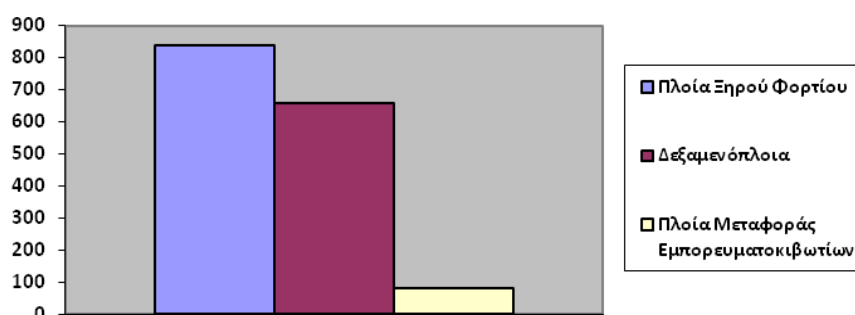
Οι προγραμματισμένες παραγγελίες προς παράδοση από το 2009 έως το 2011 έφθαναν τις 3,000, οι οποίες υποβλήθηκαν από 479 πλοιοκτήτες σε 155 διαφορετικά ναυπηγεία σε 15 χώρες. Το 2009 οι παραδόσεις πλοίων έφθαναν τις 922 με συνολική χωρητικότητα 75.6 εκατομμύρια dwt, και παρά την κρίση μόνο το 6.7% ακυρώθηκε κατά το ίδιο έτος. Ωστόσο, όμως οι πλοιοκτήτες προσπαθούσαν να καθυστερήσουν την παραλαβή των νεότευκτων πλοίων τους ή και την ακύρωσή τους, ιδιαίτερα για τα πλοία τα οποία θα παραλαμβάνονταν το δεύτερο μισό του 2010 και του 2011.

Σύμφωνα με ανακοινώσεις του China State Shipbuilding Corporation το Σεπτέμβριο του 2012, το 50% των ναυπηγείων θα κλείσει τα επόμενα 2-3 χρόνια. Επίσης στοιχεία που δημοσιεύτηκαν από το China Association of National Shipbuilding Industry, έδειχναν ότι οι παραγγελίες για το 2012 ανήλθαν στους 11,64 εκατομμύρια τόνους, δηλαδή υπήρχε μείωση κατά 50,7% από το 2011. Αντίστοιχα, οι συνολικές παραγγελίες πλοίων προς παράδοση, από παλαιότερα έτη μέχρι το πρώτο μισό σχεδόν του 2012, ήταν στους 123,48 εκατομμύρια τόνους, δηλαδή υπήρχε μία μείωση της τάξεως του 29,9%, από το προηγούμενο έτος. Ωστόσο, όσον αφορά τις νέες παραγγελίες πλοίων το 2013 στο διάστημα Ιανουαρίου – Μαΐου ανήλθαν στις 904 με συνολική μεταφορική ικανότητα 52 εκατομμύρια dwt σημειώνοντας μια αύξηση σε σύγκριση με πέρυσι στην ίδια περίοδο κατά 54%.

Στα 5,6 δις δολάρια υπολογίζονται οι αγορές νέων πλοίων στο πρώτο τετράμηνο του 2013 από τα δέκα μεγαλύτερα ναυτιλιακά κράτη. Οι επενδύσεις των Ελλήνων πλοιοκτητών σε αγορές 118 νέων πλοίων ανέρχονται στα 1,6 δις δολάρια. Από αυτά τα

840 εκατομμύρια δολάρια είναι για πλοία ξηρού φορτίου, τα 660 εκατομμύρια δολάρια για τάνκερ και τα 81 εκατομμύρια δολάρια για πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων.

Διάγραμμα 1: Επενδύσεις Ελλήνων πλοιοκτητών για νέα πλοία σε εκατομμύρια δολάρια



Ημερησία 15/5/13, «Αγορές 1,6 δις. δολαρίων»

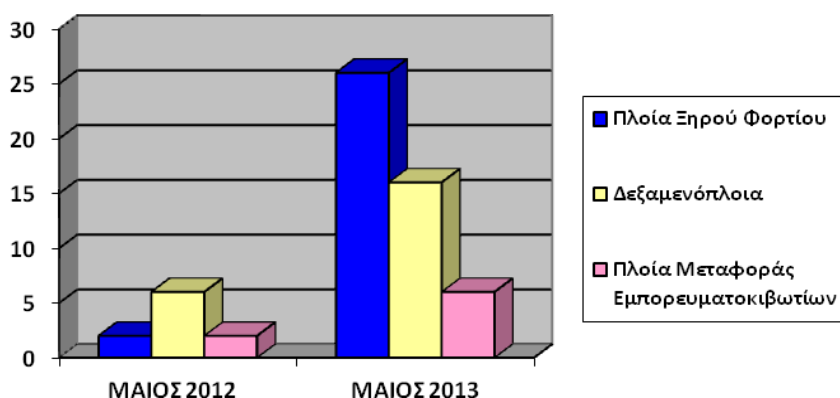
Τον Μάιο του 2013, οι νέες παραγγελίες των Ελλήνων εφοπλιστών έσπασαν νέο ρεκόρ μετά το 2009. Οι παραγγελίες σε αριθμό πλοίων είναι αυξημένες κατά 153% σε σύγκριση με τον Απρίλιο του ίδιου έτους, όπου οι παραγγελίες έφθαναν τις 19 και το Μάιο ανήλθαν σε 48 συνολικά, οκτώ λιγότερες από ότι στο σύνολο του πρώτου τετραμήνου του τρέχοντος έτους, που ήταν 56.

Σύμφωνα με το ναυλομεσιτικό οίκο Golden Destiny, το Μάιο του 2013, οι Έλληνες πλοιοκτήτες παρήγγειλαν: 26 πλοία μεταφοράς ξηρού χύδην φορτίου, δέκα εκ των οποίων στην Κίνα. Ανά κατηγορία ήταν οχτώ capesize, δύο handymax, έξι supramax, τέσσερα ultramax, δύο panamax και τέσσερα kamsarmax. 16 δεξαμενόπλοια, εκ των οποίων έξι είναι τύπου MR, επτά Aframax και τρία VLCC και 6 πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, από τα οποία δύο είναι sub-panamax, δυο είναι small panamax

και δύο postpanamax. Το κόστος των οποίων ξεπερνάει το ποσό των 1,3 δισεκατομμυρίων δολαρίων.

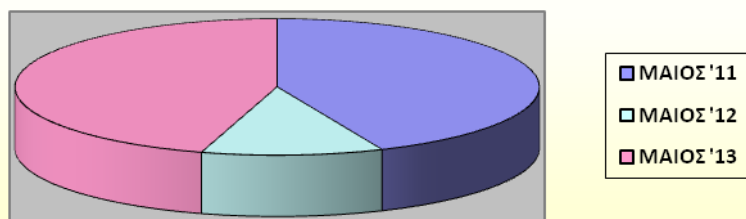
Το Μάιο του 2012, οι Έλληνες εφοπλιστές είχαν παραγγείλει συνολικά δέκα νεότευκτα πλοία, εκ των οποίων δύο πλοία μεταφοράς χύδην φορτίου, έξι δεξαμενόπλοια μεταφοράς αερίου - δύο LNG (Liquefied Natural Gas) και τέσσερα LPG (Liquefied Petroleum Gas) - και δύο πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων.

Διάγραμμα 2: Παραγγελίες νεότευκτων από Έλληνες εφοπλιστές τον Μάιο του 2012 και του 2013.



Σε παγκόσμια κλίμακα, τον μήνα Απρίλιο του 2013 οι παραγγελίες ανήλθαν στις 208 και το Μάιο έγιναν 288 νέες παραγγελίες πλοίων, ενώ το Μάιο του 2012 ήταν μόνο 71 και το Μάιο του 2011 ήταν 276.

Διάγραμμα 3: Παραγγελίες πλοίων σε παγκόσμια κλίμακα τον Μάιο του 2011, του 2012 και του 2013.



Στα πλοία μεταφοράς χύδην ξηρού φορτίου σημειώθηκαν 70 νέες παραγγελίες τον Απρίλιο του 2013 και μόνο 29 το Μάιο του 2011. Από τα 73 πλοία τα 49 παραγγέλθηκαν σε κινέζικα ναυπηγεία, δέκα σε γιαπωνέζικα και έξι σε κορεάτικα. Στα δεξαμενόπλοια κατεγράφησαν 43 νέες παραγγελίες, έναντι 29 τον Απρίλιο και 21 τον Μάιο του 2012 η πλειονότητα των παραγγελιών. Οι περισσότερες από τις παραγγελίες έγιναν σε κορεάτικα ναυπηγεία και πιο συγκεκριμένα οι 27 εξ αυτών, ενώ 14 παραγγελίες έγιναν σε κινέζικα ναυπηγεία. Στα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων σημειώθηκαν 29 νέες παραγγελίες το Μάιο και 24 τον Απρίλιο ενώ το Μάιο του 2012 κατεγράφησαν μόλις δύο παραγγελίες. Από αυτές, οι 14 δόθηκαν σε κινέζικα ναυπηγεία και οι 13 σε κορεάτικα. Τέλος, στα πλοία μεταφοράς αερίου (LNG και LPG) κατεγράφησαν 11 νέες παραγγελίες, εκ των οποίων επτά για πλοία μεταφοράς υγραερίου (LPG) και τέσσερα για πλοία μεταφοράς υγροποιημένου φυσικού αερίου (LNG). Από αυτές τις παραγγελίες οι οχτώ δόθηκαν σε γιαπωνέζικα ναυπηγεία.

Αξιοσημείωτο είναι το γεγονός ότι οι σημαντικότεροι ανταγωνιστές των Ελλήνων, οι Κινέζοι πλοιοκτήτες δεν εμφάνισαν ιδιαίτερη κινητικότητα κατά το Μάιο, έχοντας μόνο 27 νέες παραγγελίες. Ωστόσο, πέρα των Ελλήνων ιδιαίτερη κινητικότητα είχαν και οι Γερμανοί πλοιοκτήτες κυρίως για πλοία τύπου capesize.



Πίνακας 7: Νέες παραγγελίες ανά τύπο πλοίων σε εκατομμύρια τόνους νεκρού βάρους από το 1994 έως το 2012.

NEW ORDERS / mill.DWT						
START	TANKERS	CHEMICAL CARRIERS	BULK CARRIERS	COMBINED CARRIERS	OTHERS	TOTAL
1994	13,4		16,8	0,2	6,7	37,1
1995	6,2		17,7	0,4	9,9	34,2
1996	12,1	1,4	12,7	0,2	8,9	35,3
1997	27,7	1,8	17,9	0,2	4,4	52,0
1998	18,0	0,8	10,4	-	5,3	34,5
1999	15,3	1,0	18,5	-	8,3	43,1
2000	34,9	0,9	14,5	0,2	17,5	67,9
2001	26,2	0,7	8,7	-	10,5	46,1
2002	17,7	1,6	21,9	-	8,4	49,6
2003	47,9	1,4	27,9	-	27,5	104,7
2004	34,0	2,2	28,8	-	28,1	93,1
2005	24,0	0,9	16,8	-	25,9	67,6
2006	74,7	6,8	39,0	-	25,7	146,2
2007	42,1	10,1	161,6	3,4	52,4	269,6

2008	47,4	2,7	91,4	-	20,4	169
2009	10,3	0,8	33,6	-	1,5	46,2
2010	38,5	1,6	83,5	-	10,8	134,4
2011	9,2	0,5	28,0		25,7	63,3
2012	14,2	0,9	18,6		11,1	44,8

Πηγή: [www.platou.com](http://www.platou.com)

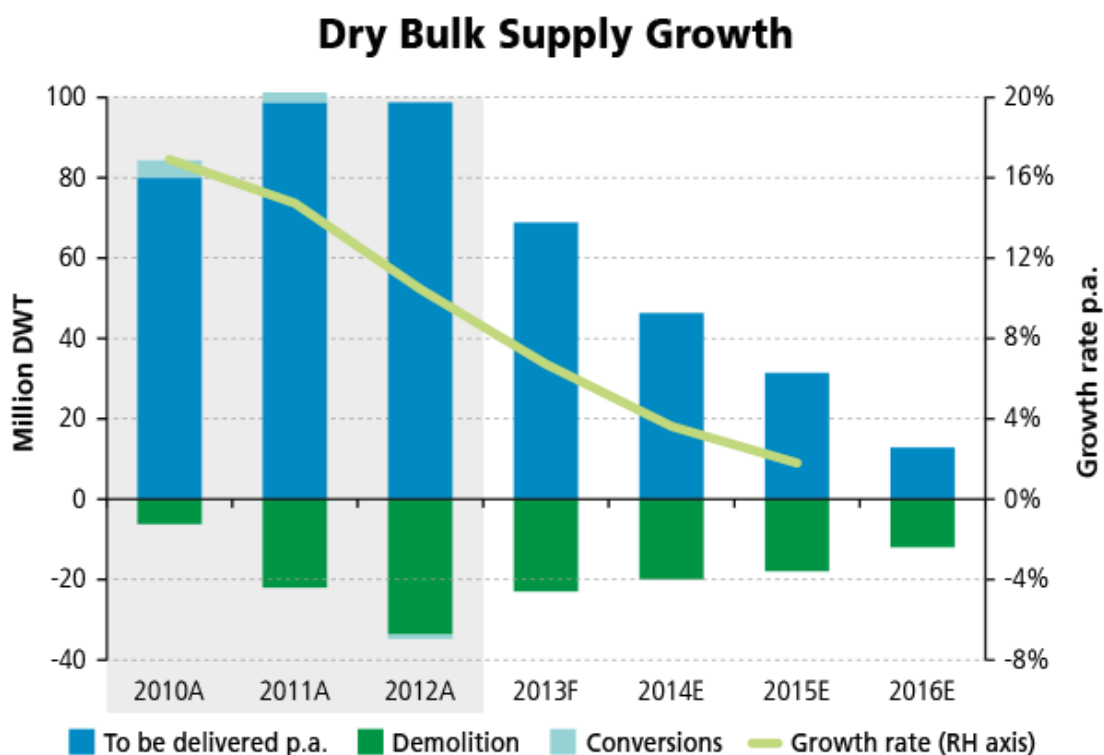
Πίνακας 8: Οι καταχωρημένες παραγγελίες στα ναυπηγεία ανά τύπο πλοίων σε εκατομμύρια τόνους νεκρού βάρους από το 1994 έως το 2012.

ORDER BOOK / mill. DWT						
START	TANKERS	CHEMICAL CARRIERS	BULK CARRIERS	COMBINED CARRIERS	OTHERS	TOTAL
1994	23,6		21,0	0,2	17,3	62,1
1995	24,8		27,0	0,2	10	0
1996	9,3	9,8	31,8	0,7	15,3	66,9
1997	9,7	10,5	27,1	0,5	18,3	66,1
1998	30,4	11,3	26,4	0,4	14,5	83,0
1999	34,3	11,1	25,5	0,4	13,7	85,0

2000	24,8	10,4	30,5	-	15,5	81,2
2001	39,3	9,5	34,3	0,2	24,5	107,8
2002	52,0	10,0	22,4	0,2	27,9	112,5
2003	45,3	10,8	30,3	0,2	22,9	109,5
2004	65,1	10,2	48,4	-	41,2	164,8
2005	72,0	11,6	60,6	-	56,2	200,4
2006	76,5	3,3	61,4	-	68,1	209,3
2007	128,7	11,0	78,9	-	80,0	298,6
2008	147,7	19,0	216,1	3,4	105,7	491,9
2009	164,0	18,4	286,3	3,4	92,2	564,3
2010	120,6	13,9	268,7	3,4	70,5	477,1
2011	113,4	9,7	246,5	2,76	53,7	426,0334
2012	75,0	1,4	191,5		53,7	321,5
2013	49,4	1,6	105,4		54,6	211,0

Πηγή: [www.platou.com](http://www.platou.com)

Διάγραμμα 4: Η προσφορά των χύδην ξηρών φορτίων (bulk carriers) σε εκατομμύρια τόνους νεκρού βάρους από το 2010 έως το 2016 και το ποσοστό ανάπτυξης.



Source: BIMCO, CRSL

*A is actual. F is forecast. E is estimate which will change if new orders are placed. The supply growth for 2013-2016 contains existing orders only and is estimated under the assumptions that the scheduled deliveries fall short by 10% due to various reasons and 30% of the remaining vessels on order are delayed/postponed.*

Η ανάπτυξη του στόλου των χύδην φορτηγών πλοίων για το 2013 έφτασε στο 6.7%. στο πρώτο μισό του 2013, περίπου 2.2 εκατομμύρια dwt οδηγήθηκαν προς διάλυση και στο τρίτο τετράμηνο του έτους διαλύθηκαν μόλις 1.1 εκατομμύρια dwt. Συνολικά μέσα στο έτος 2013 παραδόθηκαν έως τώρα πλοία συνολικής χωρητικότητας 46 εκατομμυρίων dwt, με αποτέλεσμα ο συνολικός στόλος να αυξηθεί κατά 4.4% το 2013. Με προβλέψεις της BIMCO αναμένεται ότι το τέταρτο τρίμηνο του 2013 θα ανέλθει σε

υψηλότερα επίπεδα από κάθε άλλο τρίμηνο μέσα στο έτος.

Πίνακας 9: Νέες παραγγελίες των χύδην φορτηγών πλοίων (bulk carriers) ανά μέγεθος σε εκατομμύρια τόνους νεκρού βάρους από το 1994 έως το 2012.

NEW ORDER OF BULK CARRIERS BY SIZE / MILL DWT				
START	10-59.999	60-79.999	80.000+	TOTAL
1994	5,4	3,0	8,4	16,8
1995	5,1	4,7	7,9	17,7
1996	4,8	5,5	2,4	12,7
1997	4,4	6,5	7,0	17,9
1998	2,3	4,6	3,5	10,4
1999	4,4	9,4	4,7	18,5
2000	6,5	3,7	4,3	14,5
2001	3,5	2,2	3,0	8,7
2002	7,7	4,8	9,4	21,9
2003	7,7	7,7	12,6	27,9
2004	9,5	4,5	14,8	28,8
2005	6,0	1,8	9,0	16,8
2006	14,6	2,3	22,2	39,0

2007	38,6	7,1	115,9	161,6
2008	31,7	5,1	54,6	91,4
2009	11,8	3,4	18,4	33,6
2010	21,1	6,3	58,0	83,5
2011	16,2	8,0	3,8	28,0
2012	7,4	4,5	6,8	18,6

Πηγή: [www.platou.com](http://www.platou.com)

Πίνακας 10: Οι αναμενόμενες παραδόσεις των χύδην φορτηγών πλοίων (bulk carriers) ανά μέγεθος σε εκατομμύρια τόνους νεκρού βάρους από το 2013 έως το 2015.

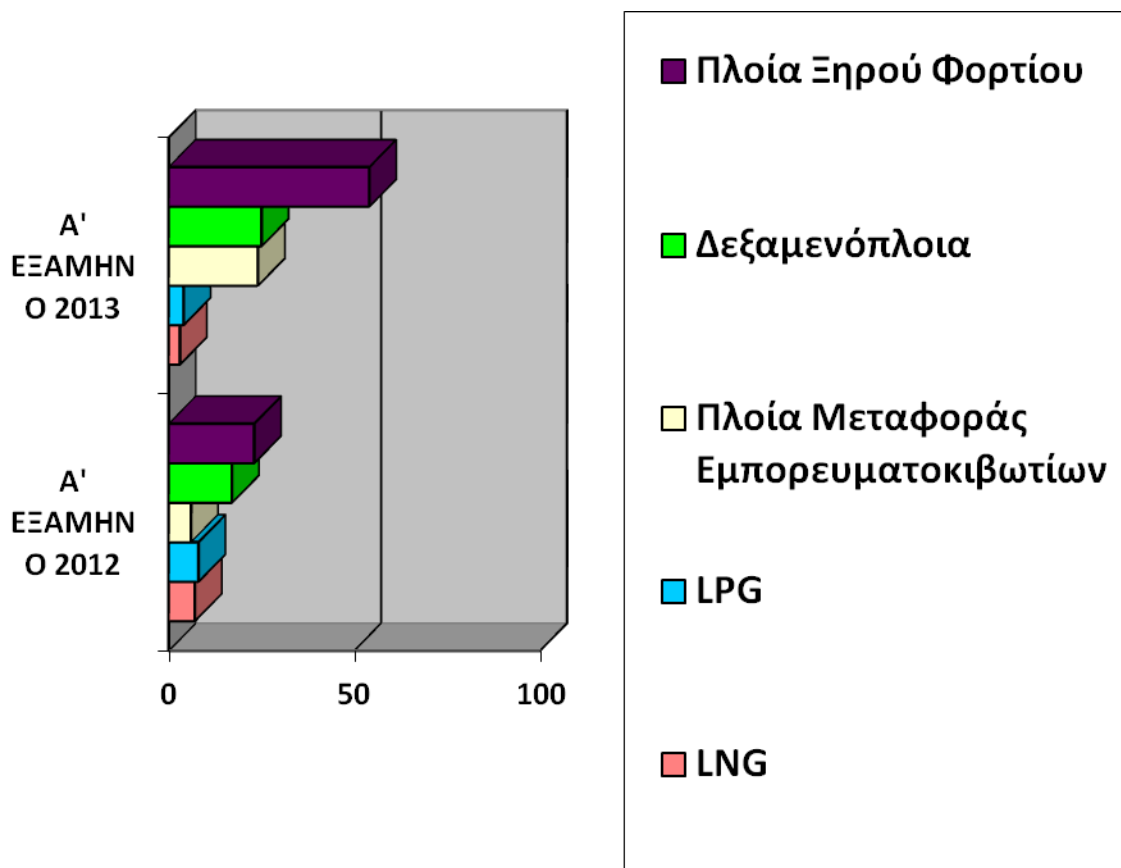
ORDERBOOK BY YEAR OF DELIVERY BULK CARRIERS / MILL DWT				
1.1.2013				
		DELIVERY SCHEDULE		
SIZE	TOTAL ON ORDER	2013	2014	2015+
10-59.999	25,5	19,4	4,5	1,6
60-79.999	15,5	12,3	2,9	0,2
80.000+	64,5	49,6	13,3	1,6
TOTAL	105,4	81,3	20,7	3,4

Πηγή: [www.platou.com](http://www.platou.com)

Στο πρώτο κιάλας εξάμηνο του τρέχοντος έτους οι επενδύσεις των Ελλήνων εφοπλιστών σε παραγγελίες νέων πλοίων ξεπέρασαν τα 6,5 δις δολάρια, έναντι μόλις 2,5 δις δολάρια περίπου στο αντίστοιχο διάστημα του 2012. Παρά την μικρή άνοδο των τιμών, συγκριτικά με πέρυσι που σημειώθηκαν ιδιαίτερα χαμηλές ιστορικά τιμές και η υπερπροσφορά χωρητικότητας δεν πτοούν τους Έλληνες πλοιοκτήτες, οι οποίοι με τις αποφάσεις τους αυτές φαίνεται να προεξοφλούν μία ανοδική και κερδοφόρα κίνηση της ναυλαγοράς τα επόμενα δύο χρόνια.

Σύμφωνα με στοιχεία του οίκου Golden Destiny, κατά το πρώτο εξάμηνο του 2013, συνολικά έγιναν 54 νέες παραγγελίες για ξηρού χύδην φορτίου πλοία αξίας άνω των 1,7 δισεκατομμυρίων δολαρίων, έναντι 23 το πρώτο εξάμηνο του 2012 και αξίας 0,7 δις δολαρίων. Διπλασιασμός, όμως παρατηρείται και στις παραγγελίες νέων δεξαμενοπλοίων σε σύγκριση με πέρυσι. Το πρώτο εξάμηνο του 2013 έγιναν 25 νέες παραγγελίες, αξίας άνω του 1 δισεκατομμυρίου δολαρίων με μεταφορική ικανότητα 3,5 εκατομμύρια dwt, ενώ στο ίδιο διάστημα το 2012 τοποθετήθηκαν 17 παραγγελίες, αξίας 0,5 δισεκατομμυρίου δολαρίων και μεταφορικής ικανότητας 1,4 εκατομμυρίων dwt. Ιδιαίτερο, όμως είναι και το ενδιαφέρον τους για τα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων. Στο πρώτο εξάμηνο του 2013 οι παραγγελίες έφθασαν τις 24 με συνολική αξία 1,4 δις δολάρια, ενώ στο ίδιο διάστημα το 2012 οι παραγγελίες νέων πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων ήταν μόλις 6 με συνολική αξία 100 εκατομμύρια δολάρια. Ακόμα, οι Έλληνες πλοιοκτήτες στο διάστημα Ιανουαρίου – Ιουνίου, παρήγγειλαν 4 πλοία μεταφοράς υγραερίου (LPG) και 3 πλοίων μεταφοράς υγροποιημένου φυσικού αερίου (LNG), ενώ πέρυσι στο ίδιο διάστημα παρήγγειλαν 8 LPG και 7 LNG αντίστοιχα. Επίσης, υπήρξαν δύο παραγγελίες για special projects και μία για πλοία liner (cargo).

Διάγραμμα 5: Σύγκριση νέων επενδύσεων των Ελλήνων εφοπλιστών ανά τύπο πλοίων στο Α' εξάμηνο του 2012 και στο αντίστοιχο διάστημα του 2013.



Τέλος, σύμφωνα με την αναλύτρια του τμήματος ερευνών της Golden Destiny, Μαρία Μπερτζελέκου, το ενδιαφέρον των Ελλήνων πλοιοκτητών παρέμεινε αυξημένο για παραγγελίες και τον Ιούλιο, όπου τοποθετήθηκαν 33 νέες παραγγελίες και άλλες 8 που δεν είναι απόλυτα επιβεβαιωμένες. Παρά το περιβάλλον χαμηλής ζήτησης στην αγορά πετρελαίου, η επενδυτική δραστηριότητα σε παραγγελίες και ναυπηγήσεις νεότευκτων δεξαμενοπλοίων σημειώνει νέο ρεκόρ.

Επισημαίνεται ότι ο συνολικός στόλος των VLCC είναι 630 πλοία, συνολικής

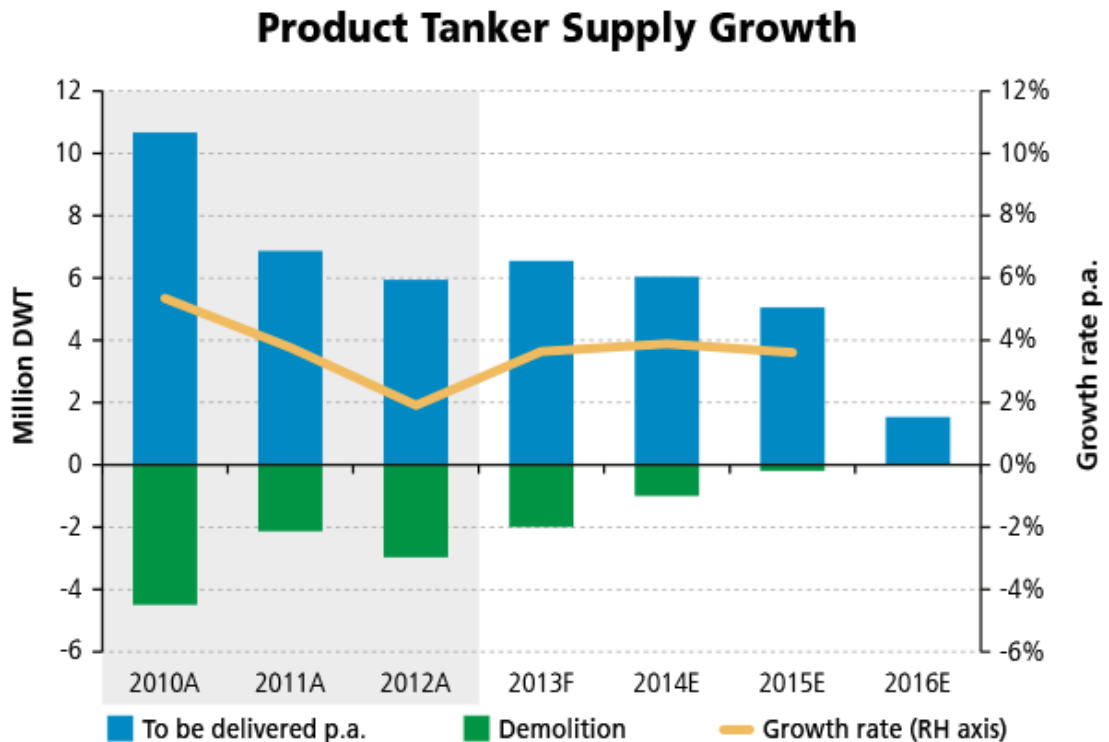


μεταφορικής ικανότητας 194 εκατομμύρια dwt και αποτελούν το 32% του στόλου. Ακόμα, υπάρχουν 890 πλοία τύπου Aframax με συνολική μεταφορική ικανότητα 95 εκατομμύρια dwt κι αποτελούν το 45% του στόλου, ενώ υπάρχουν και 445 Suezmaxes, συνολικής μεταφορικής ικανότητας 70 εκατομμύρια dwt, τα οποία αποτελούν το 23% του συνολικού στόλου. Σύμφωνα με εκτιμήσεις, ο παγκόσμιος στόλος αναμένεται να αυξηθεί κατά 2,6% το 2013, κατά 3,3% το 2014 και κατά 1% το 2015. Παρόλαυτά, οι παραδόσεις του τρέχοντος έτους θα είναι οι λιγότερες από το 2006 έως το 2012 και μειωμένες κατά 44% συγκριτικά με το περσινό έτος.

Εκτιμάται ότι για το 2013, οι παραδόσεις νεότευκτων δεξαμενοπλοίων θα φτάσουν τα 16 εκατομμύρια dwt και το 2014 θα ανέβουν στα 18 εκατομμύρια dwt ενώ το 2015 θα πέσουν στα 10 εκατομμύρια dwt. Μέχρι στιγμής, στο πρώτο οκτάμηνο του 2013 έχουν παραδοθεί 26 VLCC, συνολικής μεταφορικής ικανότητας 8,3 εκατομμύρια dwt, 17 Suezmaxes μεταφορικής ικανότητας 2,6 εκατομμυρίων dwt και 14 Aframaxes μεταφορικής ικανότητας 1,5 εκατομμυρίων dwt.

Τα τελευταία δύο χρόνια οι νέες παραγγελίες είναι πολύ λίγες, με αποτέλεσμα την επιβράδυνση των παραδόσεων νεότευκτων τα επόμενα χρόνια. Το 2013 όμως, παρατηρήθηκε μία ανοδική κίνηση στις παραγγελίες νέων δεξαμενοπλοίων, οι οποίες ανήλθαν στα 68 πλοία μεταφορικής ικανότητας 12,5 εκατομμυρίων dwt, έναντι 32 πλοίων στο ίδιο διάστημα το 2012. Ο στόλος στα δεξαμενόπλοια αυξήθηκε μέσα στο τρέχον έτος κατά 2.5% έως τις μέρες μας, ενώ οι διαλύσεις είναι πολύ λίγες συγκριτικά, αφού φτάνουν μόνο τις 32 από τις 1 Ιανουαρίου μέχρι τώρα. Η BIMCO προβλέπει ότι μία ξαφνική βελτίωση στην αγορά των ναύλων θα κρατήσει το ποσοστό των διαλύσεων σε πολύ χαμηλό επίπεδο στα επόμενα χρόνια. Το 2012 οι παραγγελίες των δεξαμενοπλοίων ήταν 101, ενώ φέτος, έχουν ξεπεράσει τις περσινές και μέχρι τώρα είναι 106, τα μισά από τα οποία θα παραδοθούν μέχρι το 2014 και τα υπόλοιπα θα έχουν παραδοθεί μέχρι τα τέλη του 2015. Όσον αφορά τις παραδόσεις στο 2013 αναμένεται σύμφωνα με στοιχεία της BIMCO να φτάσουν τα 20 εκατομμύρια dwt, κάτι που ισοδυναμεί με το 2.9% του συνολικού στόλου.

Διάγραμμα 6: Η προσφορά των δεξαμενοπλοίων (tankers) σε εκατομμύρια τόνους νεκρού βάρους από το 2010 έως το 2016 και το ποσοστό ανάπτυξης.

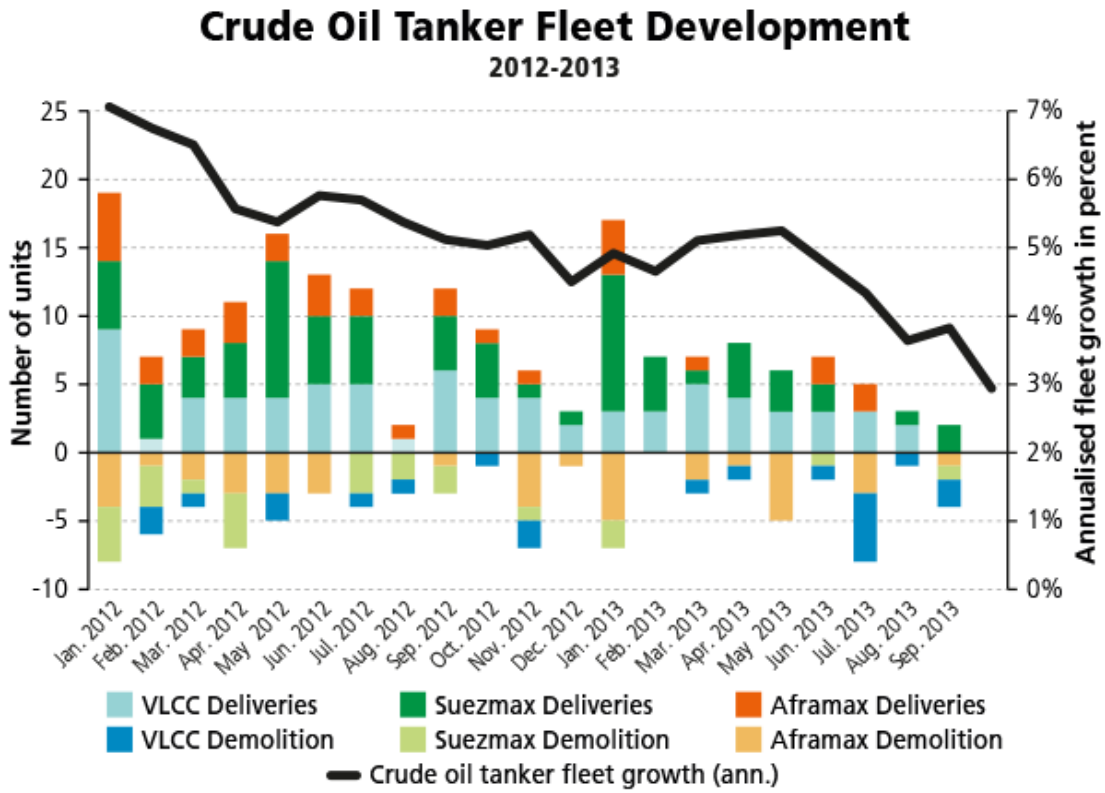


Source: BIMCO, CRSL

*A is actual. F is forecast. E is estimate which will change if new orders are placed. The supply growth for 2013-2016 contains existing orders only and is estimated under the assumptions that the scheduled deliveries fall short by 10% due to various reasons and 20% of the remaining vessels on order are delayed/postponed.*

*Note: CRSL has revised the structure of the tanker fleets to accommodate the changed trends in supply and demand that the market has undergone over the last decade. This has caused a data break in August 2013. Therefore the future data cannot be directly compared to those of the past.*

Διάγραμμα 7: Ετήσιος ποσοστιαίος ρυθμός ανάπτυξης του στόλου των δεξαμενοπλοίων από το 2012 έως το 2013.



Source: BIMCO, CRSL

Πίνακας 11: Νέες παραγγελίες των δεξαμενοπλοίων (tankers) ανά μέγεθος σε εκατομμύρια τόνους νεκρού βάρους από το 1994 έως το 2012, συμπεριλαμβανομένου και των πλοίων μεταφοράς χημικών.

NEW ORDERS OF TANKERS BY SIZE / MILL DWT (INCL. CHEMICAL CARRIERS)					
START	10-69.999	70-119.999	120-199.999	200.000+	TOTAL
1994	2,0	1,9	1,7	7,8	13,4
1995	1,3	2,2	1,9	0,8	6,2
1996	1,6	4,3	2,3	5,3	13,5
1997	4,0	6,2	4,8	14,5	29,5
1998	1,8	3,7	2,5	10,8	18,8
1999	2,4	1,9	3,2	8,8	16,3
2000	4,4	6,2	5,8	19,3	35,7
2001	5,8	10,2	3,3	7,6	26,9
2002	5,8	6,8	2,8	3,9	19,3
2003	10,0	15,2	8,7	15,5	49,3
2004	7,8	10,9	4,5	13,0	36,2
2005	7,0	5,8	1,1	11,0	24,9
2006	6,2	21,6	13,3	30,3	81,5

2007	15,4	13,5	8,3	15,0	52,5
2008	6,3	5,3	5,8	32,8	50,1
2009	1,4	0,6	3,3	5,8	11,1
2010	2,1	6,8	11,3	19,9	40,1
2011	2,7	1,9	2,8	2,2	9,6
2012	6,1	1,1	2,5	5,3	15,1

Πηγή: [www.platou.com](http://www.platou.com)

Πίνακας 12: Οι αναμενόμενες παραδόσεις των δεξαμενοπλοίων (tankers) ανά μέγεθος σε εκατομμύρια τόνους νεκρού βάρους από το 2013 έως το 2015.

ORDERBOOK BY YEAR OF DELIVERY TANKERS/ MILL DWT (INCL. CHEMICAL CARRIERS)/ 1.1.2013				
		DELIVERY SCHEDULE		
SIZE	TOTAL ON ORDER	2013	2014	2015+
10-69.999	11,5	6,2	3,6	1,8
70-119.999	5,6	3,7	1,9	0,0
120-199.999	12,6	8,2	1,5	2,9
200.000+	21,2	14,6	6,3	0,3
<b>TOTAL</b>	<b>51,0</b>	<b>32,7</b>	<b>13,2</b>	<b>5,0</b>

Πηγή: [www.platou.com](http://www.platou.com)

Όσον αφορά τα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, σύμφωνα με στοιχεία της BIMCO, αναμένεται να γίνει παράδοση κατά μέσο όρο 110,000 TEU's τους τελευταίους τρεις μήνες του 2013, ανεβάζοντας τη συνολική μεταφορική ικανότητα στα υψηλά επίπεδα των 1.5 εκατομμυρίων TEU's κατά το έτος του 2008. Ο συνολικός στόλος αυτή τη στιγμή έχει ξεπεράσει τα 17 εκατομμύρια TEU's, ενώ 317.000 TEU's εξήλθαν από το στόλο για να ανακυκλωθούν. Τα νέα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων που εισήλθαν στην αγορά φτάνουν τα 175 με 1,16 εκατομμύρια TEU's. Αυτό αυξάνει το στόλο κατά 5,1% για το έτος μέχρι σήμερα. Οι νέες παραγγελίες στα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων κατά τους μήνες Ιούλιο και Αύγουστο διπλασιάστηκαν φτάνοντας το σημερινό 1,52 εκατομμύρια dwt. Τα δύο τρίτα αυτών των παραγγελιών θα παραδοθούν μέσα στο 2015. Ο μέσος ετήσιος αριθμός της χωρητικότητας των παραδοθέντων από το 2006 έως το 2012 ανέρχεται στα 1,3 εκατομμύρια TEU's.

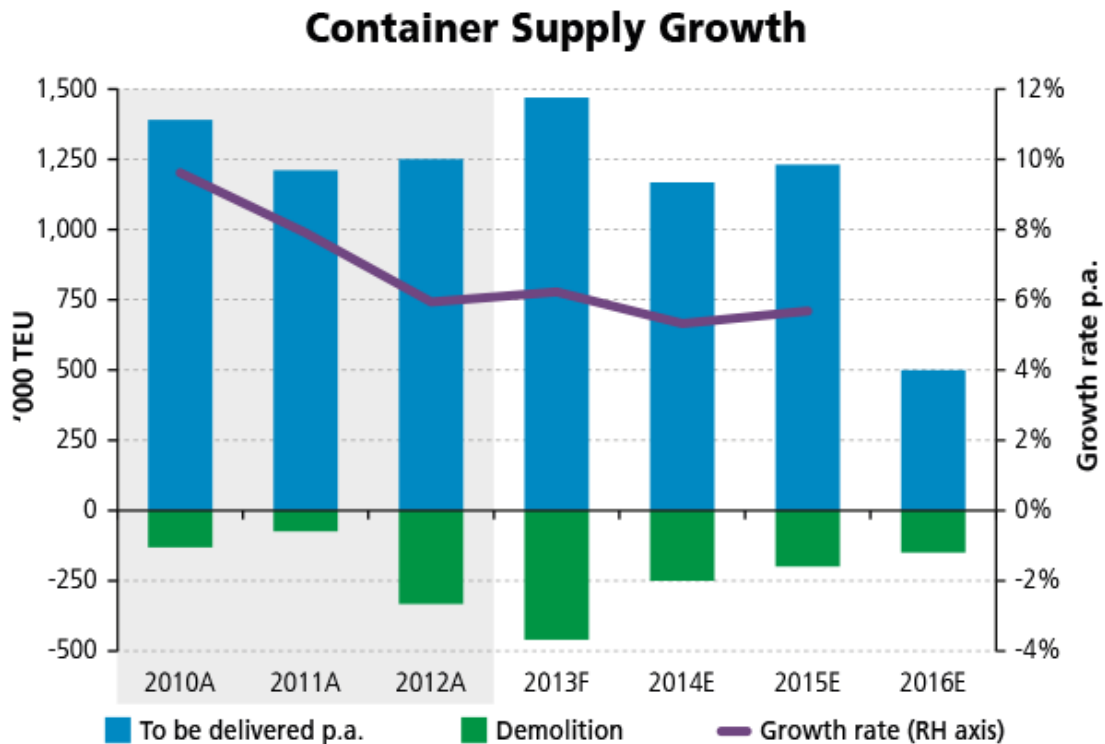
Σύμφωνα με δεδομένα της Lloyd's List Intelligence , τον Αύγουστο του 2013 παραδόθηκαν 17 νέα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, με 1.188.148 dwt και μεταφορικής ικανότητας 104,325 TEU's, σε εταιρείες κολοσσούς όπως η Maersk και η Cosco και παράλληλα πήγαν προς διάλυση 10 containerships μεταφορικής ικανότητας 21,777 TEU's. Το Σεπτέμβριο του 2013 παροπλίστηκαν 48 πλοία container συνολικής μεταφορικής ικανότητας 332,331 TEU's, αντιπροσωπεύοντας το 2% του συνολικού παγκόσμιου στόλου. Επιπλέον, το 2014 αναμένεται αύξηση του στόλου των πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων κατά 5%.

Πίνακας 13: Παγκόσμιος στόλος πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων – Σεπτέμβριος 2013 (εξαιρούνται οι αναβολές νεότευκτων και οι ακυρώσεις που βρίσκονται υπό διαπραγμάτευση)

Teu Size Range	In service June 2013		On Order 2013		On Order 2014		On Order 2013		Total vessels on order	Total teu on order
	No	Teu	No	Teu	No	Teu	No	Teu		
0-499	353	99,656	2	250			1	160	3	410
500-999	742	558,342	5	3,939	4	3,164			9	7,103
1,000-2,999	1.890	3,429,193	21	39,274	58	98,904	29	52,444	114	203,992
3,000-4,999	954	3,930,357	24	99,970	23	101,593	10	38,200	65	271,963
5,000-7,499	604	3,642,309	5	30,986	33	183,823	7	43,000	45	257,809
7,500-9,999	311	2,656,518	12	105,573	51	450,115	29	259,800	95	842,288
10,000-12,999	65	731,197	4	45,124	21	217,686	3	30,000	28	292,810
13,000-15,999	117	1,586,670	4	53,350	26	350,450	22	309,580	55	755,650
Over 16,000	5	84,600	2	36,540	13	233,760	30	527,910	45	798,210
Total	5.041	16,718,842	79	415,006	229	1,639,495	131	1,261,364	459	3,430,235

Πηγή: Lloyd's List Intelligence

Διάγραμμα 8: Η προσφορά των πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων (containers) σε 1,000 TEU's από το 2010 έως το 2016 και το ποσοστό ανάπτυξης.



Source: BIMCO, CRSL

*A is actual. F is forecast. E is estimate which will change if new orders are placed. The supply growth for 2013-2016 contains existing orders only and is estimated under the assumptions that the scheduled deliveries fall short by 10% due to various reasons and 15% of the remaining vessels on order are delayed/postponed.*



Πίνακας 14: Οι αναμενόμενες παραδόσεις των πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων (containers) ανά μέγεθος σε 1,000 TEU's από το 2013 έως το 2015.

ORDERBOOK BY YEAR OF DELIVERY CONTAINERS / 1,000 TEU's - 1.1.2013				
		DELIVERY SCHEDULE		
SIZE	TOTAL ON ORDER	2013	2014	2015+
BELOW 1,000	1,8	1,8	0,0	0,0
1,000-1,999	80,1	52,0	25,8	2,2
2,000-3,999	247,4	180,7	26,5	40,3
4,000+	3091,3	1644,8	1070,1	376,4
TOTAL	3420,6	1879,4	1122,4	418,9

Πηγή: [www.platou.com](http://www.platou.com)

Η κυβέρνηση της Κίνας ακολουθεί νέες στρατηγικές ενδυνάμωσης της οικονομίας της, μέσω της ναυπηγικής της βιομηχανίας με απώτερο σκοπό τον υπερδιπλασιασμό των εσόδων της. Στις 10 Ιουνίου του 2013 η Κίνα γνωστοποίησε μέσω του κρατικού φορέα China Institute of Marine Affairs ότι στοχεύει στον υπερδιπλασιασμό των εσόδων από την κατασκευή ποντοπόρων πλοίων. Τα σημερινά δεδομένα είναι στα 50 δισεκατομμύρια δολάρια και μελλοντικός της στόχος είναι σε βάθος λίγων χρόνων να αγγίξουν τα 140 δισεκατομμύρια δολάρια, ανανεώνοντας έτσι τη δέσμευσή της να

προσπαθεί διαρκώς να επιδοτεί τη βιομηχανία της.

Την περίοδο αυτή, η Κίνα έχει το μεγαλύτερο μερίδιο στην παγκόσμια ναυπηγική αγορά και αμέσως μετά ακολουθούν η Νότια Κορέα και η Ιαπωνία, οι οποίες στο παρελθόν είχαν κι αυτές πρωταγωνιστικό ρόλο. Ωστόσο, την ίδια χρονική περίοδο, η κατάσταση στην ευρωπαϊκή ναυπηγική βιομηχανία αλλά και σε χώρες όπως η Τουρκία δεν είναι καθόλου καλή. Επιπλέον, η Κίνα επιδοτεί μαζικά τα ναυπηγεία για να διατηρήσει εκατομμύρια θέσεις εργασίας και χρηματοδοτεί τους επενδυτές που αποφασίζουν να χτίσουν στα ναυπηγεία της τα πλοία τους. Με αυτόν τον τρόπο, όμως, υπονομεύει τις ναυλαγορές καθώς βοηθάει στην υπέρμετρη αύξηση της μεταφορικής δυναμικότητας στις θαλάσσιες μεταφορές, κάτι το οποίο έχει αρνητικά αποτελέσματα στα έσοδα των πλοίων, πολλά εκ των οποίων καλύπτουν οριακά τα έξοδά τους.

Την περίοδο αυτή, στα ναυπηγεία της Κίνας χτίζονται συνολικά 1.857 πλοία και από αυτά τα 184 είναι ελληνικών συμφερόντων σύμφωνα με δεδομένα της XRTC. Οι ελληνικές παραγγελίες επομένως αποτελούν το 10% των παραγγελιών στα κινέζικα ναυπηγεία. Ταυτόχρονα, ναυπηγεία σε πολλές χώρες πλήττονται κι από εσωτερικούς παράγοντες τις ίδιες της χώρας, όπως για παράδειγμα, λόγω απεργιακών κινητοποιήσεων, και επομένως καθυστερήσεων στις παραδόσεις των πλοίων και αποτυχία τήρησης χρονοδιαγραμμάτων που κοστίζουν χιλιάδες ευρώ ημερησίως στους ιδιοκτήτες.

Η εξέλιξη των ναυπηγήσεων από το 1996 μέχρι το 2011 για τα κινέζικα ναυπηγεία είναι εντυπωσιακή. Παρατηρείται μια αξιοσημείωτη αύξηση των παραγγελιών από το 2005 μέχρι και τα μέσα του 2008 που ξεπερνά τους ανταγωνιστές της, δηλαδή την Ιαπωνία και την Κορέα.

Θεωρητικά, είναι η καλύτερη περίοδος για να επενδύσει κανείς σε νέες παραγγελίες, οι οποίες θα είναι για ECO πλοία. Δεν είναι καθόλου τυχαίο άλλωστε ότι ενώ παραδοσιακές τράπεζες όπως HSBC, Lloyds, RBS και άλλες προσπαθούν να μειώσουν τις δανειακές τους εκθέσεις στη ναυτιλία, η συμμετοχή των Private Equity Funds και των Hedge Funds που επενδύουν στη ναυτιλία εκμεταλλευόμενα τις ιδιαίτερα

ελκυστικές τιμές αλλά και τις νέες τεχνολογίες στα πλοία, ECO Design, αυξάνεται. Αυτό συμβαίνει διότι στοχεύουν σε κέρδη όχι μόνο από την προσδοκώμενη υπεραξία των πλοίων αλλά και από τα έσοδα των πλοίων σε ένα εύλογο χρονικό διάστημα, όπως επισημαίνει ο ναυλομεσιτικός οίκος G. Moundreas SA.

#### 4.3 ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΕΣ ΜΕΤΑΧΕΙΡΙΣΜΕΝΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

Ο μέσος όρος των κερδών των πλοίων ξηρού φορτίου τον Μάρτιο του 2009 είχε μειωθεί κατά 80% από τον Μάιο του 2008 αυτό είχε ως συνέπεια η τιμή πώλησης των μεταχειρισμένων πλοίων τύπου Panamax το Μάρτιο του 2009 να φτάνει το μέγιστο τα 20 εκατομμύρια δολάρια σε αντίθεση με ένα χρόνο πριν όπου η τιμή ανερχόταν σχεδόν τα 100 εκατομμύρια δολάρια, σύμφωνα με τη Γερμανική Τράπεζα DVB. Από το Δεκέμβριο του 2010 επανήλθε στο προσκήνιο το έντονο αγοραστικό ενδιαφέρον των πλοιοκτητών για αγορά μεταχειρισμένων πλοίων. Οι χαμηλές τιμές πώλησης αυτών αποτελούν επενδυτική ευκαιρία για όσους έχουν αυξημένη οικονομική ρευστότητα ή πρόσβαση στη χρηματοδότηση. Για να γίνει αντιληπτή η μεγάλη πτώση αξίζει να αναφερθεί ότι η τιμή των μεταχειρισμένων πλοίων τύπου capesize, έπεσε στα 68.8 εκατομμύρια δολάρια τον Οκτώβριο του 2008 από τα 153.8 εκατομμύρια δολάρια τον Ιούλιο του ίδιου χρόνου. Το τελευταίο διάστημα πιο έντονα κινήθηκε ο τομέας των αγοραπωλησιών τόσο στα δεξαμενόπλοια όσο και στα πλοία μεταφοράς ξηρού φορτίου.

Στις μέρες μας, ο τομέας των αγοραπωλησιών πλοίων παρουσιάζει έντονη κινητικότητα. Κατά τη διάρκεια του πρώτου οκταμήνου του τρέχοντος έτους, οι Έλληνες πλοιοκτήτες είχαν το μεγαλύτερο ποσοστό στην αγορά των μεταχειρισμένων πλοίων καθώς απέκτησαν 209 πλοία διαφόρων τύπων σε ένα σύνολο 867 πλοίων που άλλαξαν χέρια παγκοσμίως. Σύμφωνα με στοιχεία της Allied Shipbroking, το 2013 είναι η δεύτερη καλύτερη χρονιά μετά το 2008, το έτος δηλαδή που ξεκίνησε η χρηματοοικονομική κρίση και η κρίση στη ναυτιλία, σε αγοραπωλησίες πλοίων.

Όσον αφορά, όμως, τα κεφάλαια που διατέθηκαν για την αγορά των πλοίων στο διάστημα Ιανουαρίου – Αυγούστου στο τρέχων έτος, είναι από τα «φθηνότερα» των τελευταίων δέκα ετών, καθώς έχουν πέσει κατά πολύ οι αξίες των τιμών των πλοίων. Αξίζει να σημειωθεί ότι στο πρώτο οκτάμηνο του 2008, όταν η αγορά ήταν στην κορυφή των οικονομικών κύκλων, επενδύθηκαν 26,9 δις δολάρια για την αγορά 891 πλοίων συνολικής μεταφορικής ικανότητας 42,93 εκατομμύρια dwt. Στο ίδιο διάστημα το 2013 επενδύθηκαν 10 δις δολάρια για την απόκτηση 867 βαποριών συνολικής μεταφορικής ικανότητας 46,84 εκατομμύρια dwt.

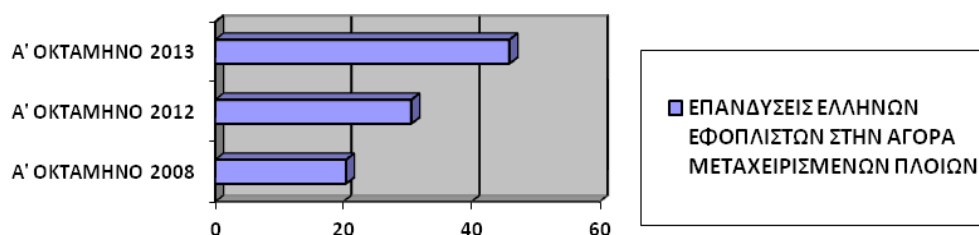
Πίνακας 15: Σύγκριση αγοράς των μεταχειρισμένων πλοίων στο Α' οκτάμηνο του 2008 και στο αντίστοιχο διάστημα του 2013.

ΑΓΟΡΑ ΜΕΤΑΧΕΙΡΙΣΜΕΝΩΝ ΠΛΟΙΩΝ			
	ΑΡΙΘΜΟΣ ΒΑΠΟΡΙΩΝ	ΔΙΣ ΔΟΛΑΡΙΑ	ΕΚΑΤΟΜΜΥΡΙΑ DWT
Α' ΟΚΤΑΜΗΝΟ 2008	891	26,9	42,93
Α' ΟΚΤΑΜΗΝΟ 2013	867	10	46,84

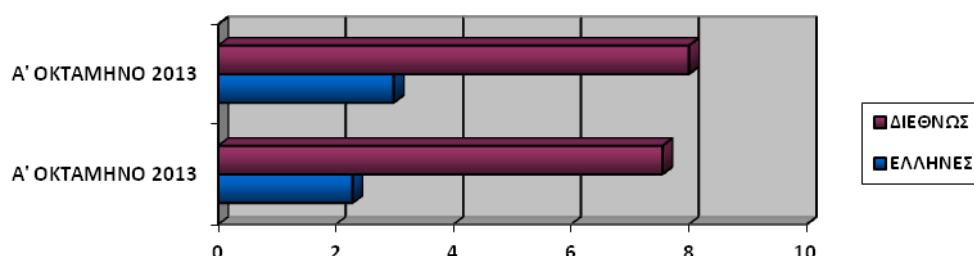
Οι επενδυτές, επομένως που έχουν ρευστότητα και καλές σχέσεις με τις τράπεζες, αξιοποιούν τις ευκαιρίες και αποκτούν σύγχρονα πλοία από δεύτερο χέρι (second hand), τα οποία ανταποκρίνονται στους περιβαλλοντικούς κανονισμούς του ΙΜΟ, εφόσον οι τιμές βρίσκονται το διάστημα αυτό σε πολύ χαμηλά επίπεδα. Σύμφωνα με τα στοιχεία της Allied Shipbroking Inc., οι Έλληνες εφοπλιστές στο πρώτο εξάμηνο του

2013 έδωσαν 2,41 δισεκατομμύρια δολάρια για την αγορά 179 πλοίων - 93 φορτηγά πλοία, 62 δεξαμενόπλοια και 24 πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων - και στο πρώτο οκτάμηνο του ίδιου έτους επένδυσαν 2,98 δις δολάρια για την αγορά 209 πλοίων. Στο ίδιο διάστημα το 2012 έδωσαν 2,28 δις δολάρια για 125 πλοία, ενώ το 2008 είχαν ξοδέψει 7,37 δις δολάρια για την αγορά 164 πλοίων. Διεθνώς, κατά το διάστημα Ιανουαρίου – Αυγούστου του 2012, άλλαξαν χέρια 688 πλοία αξίας 7,55 δις δολάρια και συνολικής χωρητικότητας 29,2 εκατομμύρια dwt. Στο τρέχον έτος, σε παγκόσμια κλίμακα πάλι, συνολικά, έχουν δοθεί οκτώ δισεκατομμύρια δολάρια και έχουν πωληθεί 719 πλοία. Εάν το δούμε στατιστικά, συμπεραίνουμε ότι οι Έλληνες έχουν επενδύσει το 30% του συνολικού ποσού. Οι Κινέζοι, οι οποίοι αποτελούν τους μεγαλύτερους ανταγωνιστές των Ελλήνων, έχουν μείνει πολύ πίσω καθώς έδωσαν έως τα τέλη Ιουνίου 457,9 εκατομμύρια δολάρια για την απόκτηση 63 βαποριών.

Διάγραμμα 9: Σύγκριση επενδύσεων των Ελλήνων εφοπλιστών στην αγορά μεταχειρισμένων στο Α' οκτάμηνο του 2008 και στο αντίστοιχο διάστημα του 2012 και του 2013.



Διάγραμμα 10: Σύγκριση επενδύσεων των Ελλήνων εφοπλιστών και σε παγκόσμιο επίπεδο στην αγορά μεταχειρισμένων στο Α' οκτάμηνο του 2012 και στο αντίστοιχο διάστημα του 2013.



Επιπλέον, αξίζει να σημειωθεί ότι το 2010, οι Έλληνες πλοιοκτήτες ξόδεψαν στην αγορά μεταχειρισμένων πλοίων 8,93 δισεκατομμύρια δολάρια έναντι 3,32 δις δολάρια το 2009, σύμφωνα με στοιχεία της Golden Destiny. Όπως αναφέρεται στο ενημερωτικό τους σημείωμα, οι Έλληνες αγόρασαν 138 φορτηγά πλοία καταβάλλοντας 3,88 δις δολάρια, 73 δεξαμενόπλοια αξίας 3,53 δις δολάρια, 57 πλοία εμπορευματοκιβωτίων αξίας 1,44 δις δολάρια, αλλά και 70 εκατομμύρια δολάρια για 8 liners, 3 πλοία ψυγεία (reefers) και 5 Ro Ro.

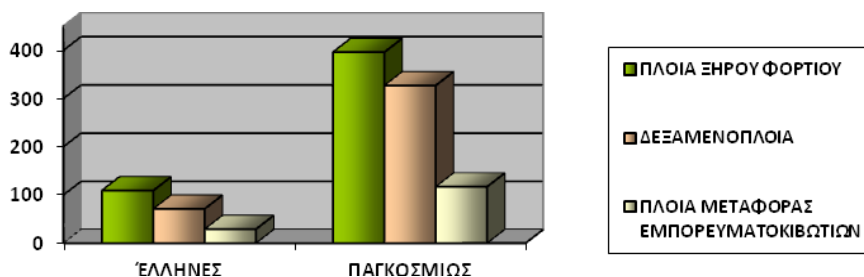
Το ενδιαφέρον των Ελλήνων πλοιοκτητών το 2013 επίσης, επικεντρώνεται στα πλοία μεταφοράς ξηρού χύδην φορτίου. Στο διάστημα Ιανουαρίου – Αυγούστου κατά το τρέχον έτος απέκτησαν 109 πλοία ξηρού χύδην φορτίου με 1,56 δις δολάρια, ενώ διεθνώς στον ίδιο τύπο πλοίου μεταβιβάστηκαν 396 πλοία συνολικής αξίας 4,08 δις δολάρια. Τα δεξαμενόπλοια είναι τα αμέσως επόμενα με τη μεγαλύτερη κινητικότητα στην αγορά μεταχειρισμένων. Οι Έλληνες πλοιοκτήτες επένδυσαν 1,09 δις δολάρια για την αγορά 71 δεξαμενοπλοίων, ενώ παγκοσμίως άλλαξαν χέρια 327 δεξαμενόπλοια αξίας 4,95 δις δολάρια. Τα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων είναι τα τρίτα σε σειρά ενδιαφέροντος. Το πρώτο οκτάμηνο του 2013 οι ελληνικές πλοιοκτήτριες εταιρείες αγόρασαν 29 πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων με 0,32 δις δολάρια

ενώ παγκοσμίως μεταβιβάστηκαν 117 πλοία αυτού του τύπου με συνολική αξία 0,9 δις δολάρια.

Πίνακας 16: Σύγκριση μεταβιβάσεων σε αριθμητική κλίμακα μεταξύ Ελλήνων και διεθνώς ανά τύπο πλοίων στο Α' οκτάμηνο του 2013.

	ΠΛΟΙΑ ΞΗΡΟΥ ΦΟΡΤΙΟΥ	ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ	ΠΛΟΙΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΚΙΒΩΤΙΩΝ
ΈΛΛΗΝΕΣ	109	71	29
ΠΑΓΚΟΣΜΙΩΣ	396	327	117

Διάγραμμα 11: Σύγκριση μεταβιβάσεων σε αριθμητική κλίμακα μεταξύ Ελλήνων και διεθνώς ανά τύπο πλοίων στο Α' οκτάμηνο του 2013.



Πηγή: naftemporiki.gr

#### 4.4 ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ ΠΛΟΙΩΝ

Σε μακροπρόθεσμο επίπεδο οι διαλύσεις πλοίων (scrapping) παίζουν εξίσου σημαντικό ρόλο με τις παραδόσεις στον καθορισμό του ρυθμού ανάπτυξης. Όπως είναι γνωστό, μόνο ένα μικρό ποσοστό του στόλου οδηγείται στα διαλυτήρια κάθε χρόνο καθώς η μέση οικονομική ζωή ενός πλοίου διαρκεί περίπου 25 έτη με αποτέλεσμα ο ρυθμός προσαρμογής της προσφοράς στις μεταβολές της αγοράς δεν μετράται σε μήνες αλλά σε χρόνια. Μετά από μελέτη αποδεικνύεται ότι η διαδικασία προσαρμογής της προσφοράς περιλαμβάνει φάσεις επέκτασης (growth), φάσεις συρρίκνωσης (contraction) και φάσεις αναδιάρθρωσης (restructuring) του παγκόσμιου στόλου.

Ο ρυθμός ανάπτυξης του εμπορικού στόλου εξαρτάται από τις παραδόσεις των νέων πλοίων και τις διαγραφές πλοίων από το σύνολο του στόλου, είτε γιατί οδηγήθηκαν προς διάλυση (scrapping) είτε γιατί απωλέσθηκαν σε κάποιο ατύχημα (losses). Η ηλικία στην οποία ένα βαπόρι πηγαίνει προς διάλυση δεν είναι καθορισμένη και η λήψη της απόφασης αυτής δεν πραγματοποιείται κάτω από προκαθορισμένα κριτήρια. Η απόφαση για τη διάλυση ενός πλοίου είναι πολύ σημαντική και εξαρτάται από μια σειρά πολλών παραγόντων. Οι πιο βασικοί παράγοντες για τη λήψη της απόφασης αυτής είναι η ηλικία του πλοίου (age), η τεχνολογική και οικονομική απαξίωση του (technical & economical obsolescence), οι τιμές στην αγορά διαλύσεων (scrap prices), τα επίπεδα της αγοράς των ναύλων (freight rates), οι μελλοντικές προσδοκίες του πλοίου για την αγορά (market expectations) και τα τρέχοντα έσοδα (current earnings) του πλοίου σε σχέση με τα συνολικά έξοδά του (total cost). (Γκιζιάκης 2010).

Καθώς ο δείκτης BDI συνεχίζει να μειώνεται τα παλιά πλοία οδηγούνται προς διάλυση. Η υπερπροσφορά ήταν αναμενόμενο να συμβεί προτού ακόμα ξεσπάσει η οικονομική κρίση.



Πίνακας 17: Πωλήσεις σε διαλυτήρια, απολεσθέντα και παροπλισμένα πλοία ανά τύπο πλοίων σε εκατομμύρια τόνους νεκρού βάρους από το 1994 έως το 2012.

SOLD FOR SCRAPPING, LOST AND OTHER REMOVALS/ mill. DWT						
START	TANKERS	CHEMICAL CARRIERS	BULK CARRIERS	COMBINED CARRIERS	OTHERS	TOTAL
1994	12,4		4,6	3,3	1,1	21,4
1995	10,9		2,6	1,7	0,5	15,7
1996	6,7	0,1	8,5	1,9	0,7	17,9
1997	3,6	0,1	7,9	2,3	2,5	16,4
1998	7,0	0,0	11,8	1,3	3,0	23,1
1999	16,3	0,1	9,1	0,9	3,9	30,3
2000	13,9	0,2	4,4	0,6	3,1	22,1
2001	19,5	0,2	7,2	0,8	4,0	31,7
2002	20,0	0,4	6,0	1,2	3,9	31,5
2003	19,5	0,1	3,5	0,7	2,8	26,6
2004	10,6	0,1	0,8	0,5	1,0	13,0
2005	5,3	0,3	1,2	0,0	1,0	7,8
2006	6,0	0,2	2,2	0,3	1,1	9,8
2007	11,1	0,4	0,7	0,0	1,4	13,6
2008	16,6	0,5	4,7	0,8	4,3	26,9

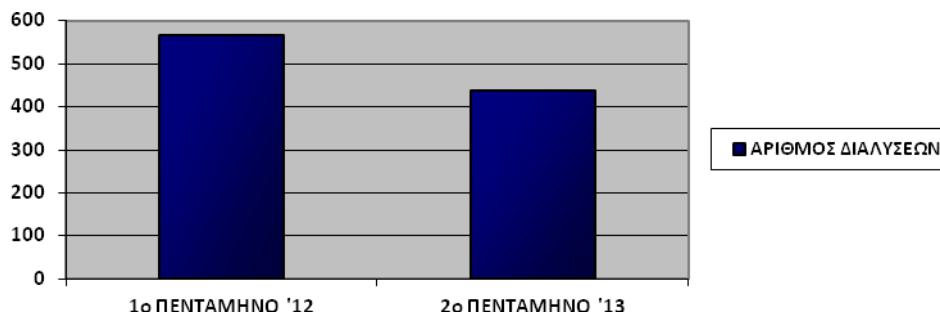
2009	18,4	0,5	9,9	0,9	6,7	36,4
2010	22,0	1,3	6,3	0,1	7,7	37,3
2011	13,8	0,6	23,2		6,9	44,5
2012	11,7	0,8	34,8		11,6	59,0

Πηγή: [www.platou.com](http://www.platou.com)

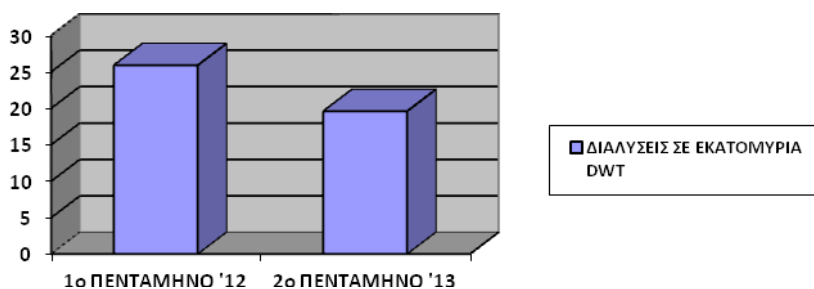
Μέσα στο έτος 2012 διαλύθηκαν πλοία συνολικής χωρητικότητας 35 εκατομμυρίων τόνων και οι προβλέψεις για το 2013 κινούνται σχεδόν στα ίδια υψηλά επίπεδα, καθώς στο πρώτο τετράμηνο του έτους έχουν ήδη διαλυθεί πλοία συνολικής χωρητικότητας 9 εκατομμυρίων τόνων. Ο Peter Sand προτείνει στους πλοιοκτήτες να καταφύγουν στη λύση του slow steaming μέχρις ότου οι ναύλοι αγγίξουν πιο κερδοφόρα επίπεδα. Η μέθοδος αυτή δημιουργεί μια τεχνική αύξηση της ζήτησης με απόρροια την αύξηση των ημερήσιων εσόδων των πλοίων.

Παρά τις πιέσεις όμως, που δέχονται οι ναύλοι λόγω υπερπροσφοράς πλοίων, οι πλοιοκτήτες δεν αποφασίζουν να στείλουν πλοία για διάλυση ενώ από την άλλη αυξάνονται και οι νέες παραγγελίες. Το πρώτο πεντάμηνο του 2013, 438 πλοία συνολικής μεταφορικής ικανότητας 19,6 εκατομμύρια dwt οδηγήθηκαν στα διαλυτήρια, πολύ λιγότερα από αυτά που οδηγήθηκαν στα διαλυτήρια το αντίστοιχο διάστημα του 2012. Το διάστημα Ιανουαρίου – Μαΐου του 2012 στάλθηκαν για διάλυση - (σκραπ) 567 πλοία συνολικής μεταφορικής ικανότητας 25,9 εκατομμύρια dwt. Συμπερασματικά καταλήγουμε ότι το 2013 υπήρχε μία μείωση σε αριθμό πλοίων κατά 22,7%, ενώ σε dwt η μείωση ήτανε 24,33%.

Διάγραμμα 12: Σύγκριση του αριθμού διαλύσεων πλοίων στο Α' πεντάμηνο του 2012 και του 2013.



Διάγραμμα 13: Σύγκριση των διαλύσεων με βάση τους τόνους νεκρού βάρους στο Α' πεντάμηνο του 2012 και του 2013.



Αξίζει να αναφερθεί ότι μειώθηκε περισσότερο ο μέσος όρος ηλικίας των πλοίων που αποσύρθηκαν και πιο συγκεκριμένα ο μέσος όρος ηλικίας των πλοίων που πήγαν προς διάλυση ήταν 27 έτη, ενώ το αντίστοιχο διάστημα του 2012 ήταν 29 έτη, σύμφωνα με σχετικό report του ναυλομεσιτικού οίκου Golden Destiny. Στο πρώτο πεντάμηνο του 2013 οδηγήθηκαν στη διάλυση 161 πλοία μεταφοράς ξηρού χύδην φορτίου συνολικής μεταφορικής ικανότητας 10,06 εκατομμύρια dwt και μέσου όρου ηλικίας τα 27 έτη. Συγκριτικά με το ίδιο διάστημα του 2012 που αποσύρθηκαν 223 bulkers μεταφορικής ικανότητας 14,08 εκατομμύρια dwt και μέσου όρου ηλικίας 30 έτη.

Πίνακας 18: Διαλύσεις χύδην φορτηγών πλοίων (bulk carriers) ανά μέγεθος σε εκατομμύρια τόνους νεκρού βάρους από το 1994 έως το 2012.

BULK CARRIERS SOLD FOR SCRAPPING BY SIZE / MILL DWT				
START	10-59.999	60-79.999	80.000+	TOTAL
1994	1,2	0,9	1,9	4,0
1995	0,6	0,4	1,3	2,3
1996	2,3	2,5	3,3	8,1
1997	2,8	1,5	3,2	7,5
1998	3,9	3,3	4,4	11,6
1999	2,6	2,5	3,8	8,9
2000	2,3	0,7	1,0	4,0
2001	3,4	1,8	1,8	7,0
2002	3,3	1,5	1,0	5,8
2003	2,4	0,5	0,6	3,4
2004	0,6	0,1	0,1	0,8
2005	0,6	0,2	0,2	1,1
2006	1,1	0,6	0,5	2,2
2007	0,5	0,1	0,1	0,7
2008	1,8	1,2	1,5	4,6

2009	6,3	1,8	1,6	9,8
2010	2,7	0,4	2,9	5,9
2011	6,6	3,7	10,7	21,1
2012	11,4	7,6	14,0	33,0

Πηγή: [www.platou.com](http://www.platou.com)

Ωστόσο, ο αριθμός των δεξαμενοπλοίων που αποσύρθηκαν από τον Ιανουάριο έως τον Μάιο του 2013 ήταν αρκετά μικρότερος, μόλις 46 και συνολικής μεταφορικής ικανότητας 4,35 εκατομμύρια dwt και μέσο όρο ηλικίας τα 23 έτη. Στο ίδιο διάστημα του 2012, τα δεξαμενόπλοια που στάλθηκαν για σκραπ ήταν 69 με 6,54 εκατομμύρια dwt και μέσο όρο ηλικίας πάλι τα 23 χρόνια.

Πίνακας 19: Διαλύσεις δεξαμενοπλοίων (tankers) ανά μέγεθος σε εκατομμύρια τόνους νεκρού βάρους από το 1994 έως το 2012, συμπεριλαμβανομένου των πλοίων μεταφοράς χημικών.

TANKERS SOLD FOR SCRAPPING BY SIZE / MILL DWT (INCL. CHEMICAL CARRIERS)					
START	10-69.999	70-119.999	120-199.999	200.000+	TOTAL
1994	0,6	1,3	1,3	8,6	11,8
1995	0,9	0,5	1,4	7,8	10,6
1996	1,0	0,6	1,1	4,1	6,8
1997	0,3	0,7	0,4	2,0	3,4

1998	0,5	0,7	1,6	4,2	7,0
1999	0,6	2,6	2,9	10,3	16,4
2000	2,0	1,7	2,6	7,1	13,4
2001	1,2	1,9	3,7	8,3	15,1
2002	2,5	1,8	1,8	11,7	17,8
2003	3,5	3,5	1,8	9,0	17,8
2004	2,8	2,6	1,3	1,5	8,2
2005	1,9	1,5	0,4	0,0	3,8
2006	2,0	1,2	0,0	0,0	3,2
2007	2,6	0,7	0,2	0,0	3,5
2008	1,8	0,8	0,2	1,3	4,0
2009	3,0	1,3	1,1	2,4	7,7
2010	5,3	1,8	1,4	3,4	11,9
2011	2,4	2,6	1,0	3,0	9,0
2012	1,1	3,7	3,2	2,8	10,8

Πηγή: [www.platou.com](http://www.platou.com)

Αντίστροφη τάση σημειώθηκε στα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, καθώς φέτος στο ίδιο διάστημα οδηγήθηκαν στα διαλυτήρια της Νοτιοανατολικής Ασίας ελαφρώς περισσότερα πλοία και παράλληλα ο μέσος όρος ηλικίας έπεσε κατά πέντε χρόνια. Πιο συγκεκριμένα, τα container που διαλύθηκαν φέτος ήταν 95 με 3,003

εκατομμύρια dwt και μέσο όρο ηλικίας τα 21 έτη ενώ στο πρώτο πεντάμηνο του 2012 ήταν 64 πλοία μεταφορικής ικανότητας 1,88 εκατομμύρια dwt και μέσο όρο ηλικίας τα 26 χρόνια.

Πίνακας 20: Σύγκριση διαλύσεων ανά τύπο πλοίων μεταξύ του 2012 και του 2013.

	ΑΡΙΘΜΟΣ ΠΛΟΙΩΝ		ΕΚΑΤΟΜΜΥΡΙΑ DWT		ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ ΗΛΙΚΙΑΣ	
	2012	2013	2012	2013	2012	2013
ΠΛΟΙΑ ΞΗΡΟΥ ΧΥΔΗΝ ΦΟΡΤΙΟΥ	223	161	14,08	10,06	30	27
ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ	69	46	6,54	4,35	23	23
ΠΛΟΙΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΤΟΚΙΒΩΤΙΩΝ	64	95	1,88	3,003	26	21

Πίνακας 21: Απολεσθέντα και παροπλισμένα πλοία μεταφοράς χύδην ξηρού φορτίου ανά μέγεθος σε εκατομμύρια τόνους νεκρού βάρους από το 1994 έως το 2013.

BULK CARRIERS LOST AND BROKEN UP / MILL DWT				
START	10-59.999	60-79.999	80.000+	TOTAL
1994	0,2	0,0	0,4	0,6

1995	0,1	0,0	0,2	0,3
1996	0,2	0,1	0,1	0,4
1997	0,1	0,1	0,2	0,4
1998	0,2	0,0	0,0	0,2
1999	0,2	0,0	0,0	0,2
2000	0,3	0,1	0,0	0,4
2001	0,2	0,1	0,0	0,2
2002	0,1	0,1	0,0	0,2
2003	0,0	0,1	0,0	0,1
2004	0,1	0,0	0,0	0,1
2005	0,1	0,0	0,0	0,1
2006	0,1	0,0	0,0	0,1
2007	0,1	0,0	0,0	0,1
2008	0,1	0,0	0,0	0,1
2009	0,1	0,0	0,0	0,1
2010	0,1	0,1	0,0	0,2
2011	0,1	0,0	0,0	0,1
2012	0,2	0,0	0,2	0,4
2013	0,2	0,2	0,0	0,4

Πηγή: [www.platou.com](http://www.platou.com)



Πίνακας 22: Απολεσθέντα και παροπλισμένα δεξαμενόπλοια ανά μέγεθος σε εκατομμύρια τόνους νεκρού βάρους από το 1994 έως το 2012, συμπεριλαμβανομένου και των πλοίων μεταφοράς χημικών.

TANKERS LOST AND BROKEN UP / MILL DWT (INCL. CHEMICAL CARRIERS)					
START	10-69.999	70-119.999	120-199.999	200.000+	TOTAL
1994	0,1	0,0	0,3	0,3	0,6
1995	0,0	0,0	0,0	0,3	0,3
1996	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
1997	0,1	0,0	0,2	0,0	0,3
1998	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
1999	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
2000	0,0	0,0	0,0	0,7	0,7
2001	0,0	0,0	0,8	3,8	4,6
2002	0,0	0,0	0,3	2,3	2,6
2003	0,1	0,1	0,0	1,6	1,8
2004	0,2	0,3	0,1	1,9	2,5
2005	0,2	0,2	0,3	1,1	1,8
2006	0,1	0,6	0,7	1,5	3,0
2007	0,3	0,4	1,8	5,5	8,0
2008	1,8	3,0	2,6	5,7	13,1

2009	0,4	1,1	0,6	9,0	11,2
2010	0,5	0,6	1,0	9,3	11,4
2011	0,5	0,8	0,4	3,7	5,3
2012	0,1	0,2	0,0	1,5	1,8

Πηγή: [www.platou.com](http://www.platou.com)

## **5. ΟΙ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΗΣ ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΚΡΙΣΗΣ ΣΤΙΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΦΟΡΤΙΩΝ ΤΩΝ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ**

Η ναυτιλιακή αγορά προσδιορίζεται από τη ζήτηση για θαλάσσια μεταφορά φορτίων, περιλαμβάνει δηλαδή όλες τις εισαγωγές και εξαγωγές αγαθών από τη θάλασσα. Η ζήτηση, ωστόσο, επηρεάζεται τόσο από ενδογενείς όσο και από εξωγενείς παράγοντες, όπως είναι οι πόλεμοι, οι απεργίες, οι κακές σοδειές, διάφοροι αποκλεισμοί και άλλα.

Η ελληνική ποντοπόρος ναυτιλία διαδραματίζει παραδοσιακά πρωταγωνιστικό ρόλο στις παγκόσμιες θαλάσσιες μεταφορές ιδιαίτερα κατά τις τελευταίες τρεις δεκαετίες. Η βαθειά γνώση των ιδιαιτεροτήτων, αντιξοοτήτων και κινδύνων που χαρακτηρίζουν τη συγκεκριμένη αγορά αποτελούν ισχυρό συγκριτικό πλεονέκτημα για τις ελληνικές ναυτιλιακές επιχειρήσεις, οι οποίες καταφέρνουν σε μεγάλο βάθος χρόνου να είναι πρωτοπόρες και να διατηρούν το μερίδιο της ελληνικής ποντοπόρου ναυτιλίας στην παγκόσμια αγορά ναυτιλιακών μεταφορών σε υψηλό επίπεδο. Στα τέλη του 2008, το μερίδιο αυτό ανερχόταν άνω του 16,8% της παγκόσμιας μεταφορικής δυναμικότητας (μετρούμενη σε dwt), παρόλο που στην περίοδο 2004 – 2008 σημειώθηκε σταδιακή πτώση αυτού του μεριδίου, από περίπου 20,3% που ήταν το 2003 και 17,4% που ήταν το 1997 (UNCTAD, “Review of Maritime Transport”, διάφορα τεύχη).

### **5.1 ΧΥΔΗΝ ΦΟΡΤΗΓΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑ (ΞΗΡΩΝ/ΥΓΡΩΝ ΦΟΡΤΙΩΝ) - TRAMP SHIPPING (DRY/LIQUID BULK)**

Η χύδην φορτηγός ναυτιλία αποτελείται από πλοία μεταφοράς ξηρών και υγρών φορτίων. Είναι μια ναυτιλιακή βιομηχανία “χονδρικής” πώλησης μεταφορικών υπηρεσιών (wholesale shipping business), επειδή παρέχει μεταφορά σε μεγάλες ποσότητες φορτίου που ο όγκος τους καταλαμβάνει το σύνολο της μεταφορικής ικανότητας του πλοίου προκειμένου να μειωθεί το κατά μονάδα κόστος μεταφοράς τους. Στην περίπτωση αυτή ισχύει η αρχή «ένα πλοίο - ένα φορτίο». Τα φορτία που

μεταφέρονται με αυτό τον τρόπο ανήκουν σε συγκριτικά μικρότερο αριθμό βιομηχανικών πελατών και οι τιμές των ναύλων καθορίζονται από την ελεύθερη αγορά. (Γκιζιάκης, 2010).

Στις μέρες μας, τα έσοδα για τους επενδυτές στη ναυτιλία ξηρού χύδην φορτίου (Dry Bulk) συνεχίζουν να είναι αρκετά χαμηλά και με δυσκολία καλύπτουν ακόμη και τα λειτουργικά έξοδα των εταιριών, σύμφωνα με δήλωση του Eric Stavseth, αναλυτή στην Arctic Securities στο Όσλο. Τα βαπόρια από τη μία πλευρά αντιμετωπίζουν τη μειωμένη ζήτηση στην αγορά και από την άλλη τη μεγάλη προσφορά μεταφορικής ικανότητας, καθώς παραγγέλθηκαν πολλά νέα πλοία κατά τη διάρκεια της άνθησης του κλάδου από το 2002 έως το 2008. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα την έλλειψη ικανότητας αποπληρωμής των δανείων και των υποχρεώσεων. Ωστόσο, ο κύριος Λάμπρος Παπαοικονόμου, ανεξάρτητος αναλυτής της ναυτιλίας, δήλωσε ότι αυτό θα μπορούσε να βοηθήσει τις οικονομικά προβληματικές ναυτιλιακές εταιρίες για την αναδιάρθρωση των υποχρεώσεων τους.

Επίσης, πηγές της ναυτιλιακής βιομηχανίας αναφέρουν ότι η άρνηση να δεχτούν οι πωλητές των φορτίων πληρωμές με πίστωση για τα φορτία στη χύδην φορτηγό ναυτιλία από τους αγοραστές, τροφοδοτεί την απότομη πτώση των ναύλων ξηρού φορτίου. Σύμφωνα με μία πηγή των Tradewinds, οι αγοραστές των φορτίων προσπαθούν να πληρώσουν για τα φορτία χρησιμοποιώντας πιστωτικές επιστολές, με διάρκεια πίστωσης 30 με 60 ημέρες, κάτι το οποίο συμβαίνει κυρίως στην αγορά ξηρού φορτίου και ιδιαίτερα στις μεγάλες ποσότητες. Όμως οι πωλητές δεν είναι πρόθυμοι να δεχθούν την πίστωση, το οποίο σημαίνει ότι δεν θα φορτωθεί το φορτίο. Εάν αυτό συμβεί σε πολλά φορτία, τότε τα πλοία θα μένουν αφόρτωτα, θα αρχίσουν να περιμένουν στην ουρά και οι ναύλοι θα αρχίσουν να πέφτουν. Αυτός είναι ένας από τους καταλυτικούς λόγους, φυσικά όχι κι ο μοναδικός, της απότομης αυτής πτώσης των ναύλων που παρατηρήθηκε τα προηγούμενα χρόνια.

Ένας ναυλομεσίτης στην αγορά πλοίων capesize αναφέρει ότι η δυσπιστία που υπάρχει στην αγορά προκαλείται εξ' αρχής από τις τράπεζες, εφόσον οι τράπεζες των πωλητών

των φορτίων αρνούνται να δεχθούν πιστωτικές επιστολές από τις τράπεζες των αγοραστών, παρόλο που τέτοιου είδους συναλλαγές ήταν στην καθημερινότητα των τραπεζών.

Ωστόσο, όμως, η αγορά των tanker στα product και crude φορτία άρχισε να σημειώνει σταδιακή ανάπτυξη. Επομένως, οι εταιρείες με μοντέρνο κυρίως στόλο, οι οποίες παράλληλα έχουν ευελιξία στις μακροπρόθεσμες στρατηγικές ναύλωσης θα σημειώσουν πολύ σύντομα κερδοφορία. Ο πρόεδρος και διευθύνων σύμβουλος της TEN εκτίμησε ότι τόσο στα τάνκερ μεταφοράς παραγώγων όσο και στα τάνκερ μεταφοράς αργού πετρελαίου, η ναυλαγορά έχει κάνει την απαραίτητη βελτίωση ώστε να ξεκινήσει η επιστροφή στα κέρδη.

Σύμφωνα με τους Reuters η πίστωση είναι η ζωτική πηγή του θαλάσσιου εμπορίου και η πιστωτική κρίση έχει διακόψει σε μεγάλο βαθμό αυτή την προσφορά, απειλώντας την εξάλειψη των αδύναμων φορτωτών και ναυπηγείων, καθώς και την παρεμπόδιση του παγκόσμιου εμπορίου.

## 5.2 ΝΑΥΤΙΑΙΑ ΤΑΚΤΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ (LINER SHIPPING)

Η ναυτιλία τακτικών γραμμών περιλαμβάνει πλοία μεταφοράς γενικών και μοναδοποιημένων φορτίων, με τα οποία μεταφέρονται επεξεργασμένα ή τελικά προϊόντα. Είναι μια ναυτιλιακή βιομηχανία “λιανικής” πώλησης μεταφορικών υπηρεσιών (retail shipping business), καθώς παρέχει μεταφορά σε μικρές ανεξάρτητες ποσότητες φορτίου, καθένα από τα οποία δεν καλύπτει το σύνολο της μεταφορικής ικανότητας του πλοίου. Τα φορτία ανήκουν σε διαφορετικούς πελάτες και οι τιμές είναι προκαθορισμένες από τα ναυτολόγια. (Θεοτοκάς, 2011). Η αξιοπιστία, η ταχύτητα, η ποιότητα της μεταφορικής υπηρεσίας που παρέχεται και η τήρηση χρονοδιαγράμματος ταξιδιών είναι τα βασικά χαρακτηριστικά της ναυτιλίας τακτικών γραμμών. (Γκιζιάκης, 2010).

Οι θαλάσσιες μεταφορές συμβάλλουν στη μεταφορά μεγάλων ποσοτήτων χύδην φορτίων, όπως πετρέλαιο, κάρβουνο, σιδηρομέταλλευμα, σιτηρά και άλλα εμπορεύματα με τη χρήση εμπορευματοκιβωτίων. Κατά την πενταετία πριν την παγκόσμια κρίση, οι θαλάσσιες μεταφορές γνώρισαν μεγάλη άνθηση λόγω των ταχύτατων ρυθμών ανάπτυξης των αναδύμενων οικονομιών. Πρωταγωνιστές είναι η Κίνα, η Ινδία, η Βραζιλία, η Ρωσία και άλλες χώρες της Νοτιανατολικής Ασίας, όπου μεταφέρθηκε μεγάλο μέρος της παγκόσμιας παραγωγής αγαθών. Η γρήγορη αύξηση των επενδύσεων και της παραγωγής στις χώρες αυτές οδήγησε στην ταχεία αύξηση του όγκου του παγκόσμιου εμπορίου, με μέσο ετήσιο ρυθμό 7,4% στην περίοδο 2002-2007 και στην απότομη αύξηση της ζήτησης για θαλάσσιες μεταφορές και από τις δύο πλευρές της παραγωγικής διαδικασίας. Από τη μία πλευρά αυξήθηκε η ζήτηση για μεταφορά σε αυτές τις χώρες επενδυτικών αγαθών και πρώτων υλών και από την άλλη υπήρχε μεγάλη αύξηση της ζήτησης για μεταφορά εμπορευμάτων μέσα σε εμπορευματοκιβώτια από τις χώρες αυτές στις χώρες καταναλώσεως αυτών των προϊόντων, όπως ΗΠΑ και Ευρώπη. Η μεγάλη αύξηση της ζήτησεως των πρώτων αγαθών οδήγησε στην απότομη αύξηση των τιμών αυτών των εμπορευμάτων κατά τα έτη 2002-2008 με αποτέλεσμα οι τιμές αυτές να φθάσουν σε υπέρμετρα υψηλά επίπεδα τον Ιούλιο του 2008, παρότι η χρηματοοικονομική κρίση ξεκίνησε τον Αύγουστο του 2007. Παράλληλα, η αυξημένη ζήτηση για θαλάσσια μεταφορά οδήγησε στην εντυπωσιακή αύξηση των ναύλων μεταφοράς των προϊόντων αυτών κατά την περίοδο 2003 μέχρι τον Ιούνιο του 2008, αλλά και στη μεγάλη αύξηση του αριθμού και της μέσης χωρητικότητας των πλοίων παγκοσμίως. Από την άλλη πλευρά, η ταχεία αύξηση των εξαγωγών έτοιμων προϊόντων από την Κίνα, την Γερμανία, την Ιαπωνία και άλλες αγορές ώθησε στην ανάπτυξη της ζήτησης για μεταφορά μέσω εμπορευματοκιβωτίων.

Οι εισαγωγές εμπορευματοκιβωτίων από την Ασία στην Ελλάδα, κατά τους δύο τελευταίους μήνες το 2012 άγγιξαν έως τώρα τα υψηλότερα επίπεδα κατά 29% και 31% αντίστοιχα. Σύμφωνα με τους ειδικούς η ανάπτυξη αυτή σηματοδοτεί ότι οι πολυεθνικοί όμιλοι διοχετεύουν μέσω του Πειραιά τα εμπορεύματά τους στην Ευρώπη. Επομένως, σταδιακά η χώρα αναδεικνύεται σε προτιμώμενο ευρωπαϊκό δρόμο των

εξαγωγών της Ασίας.

Σύμφωνα με στοιχεία της ανεξάρτητης διεθνούς υπηρεσίας Container Trades Statistics που προέρχονται από τις ναυτιλιακές μεταφορικές (Liners) και όχι από τα λιμάνια, οι αυξήσεις των εισαγωγών από την Ασία στην Ελλάδα ήταν από τις μεγαλύτερες στην Ευρώπη, και κατά το τρίτο τρίμηνο ήταν συνολικά της τάξεως του 25%, στα 153.000 teu's. Ο αριθμός βέβαια, παραμένει ακόμα χαμηλός σε σχέση με τα 2,7 εκατομμύρια teu's που πέρασαν transit από τους σταθμούς μεταφόρτωσης της Cosco (άνω των 2,1 εκατομμυρίων teu's) και της ΟΛΠ (άνω των 600 χιλιάδων teu's), των φορτίων δηλαδή που ανακατευθύνθηκαν σε άλλους προορισμούς χωρίς να εκτελωνιστούν στην Ελλάδα.

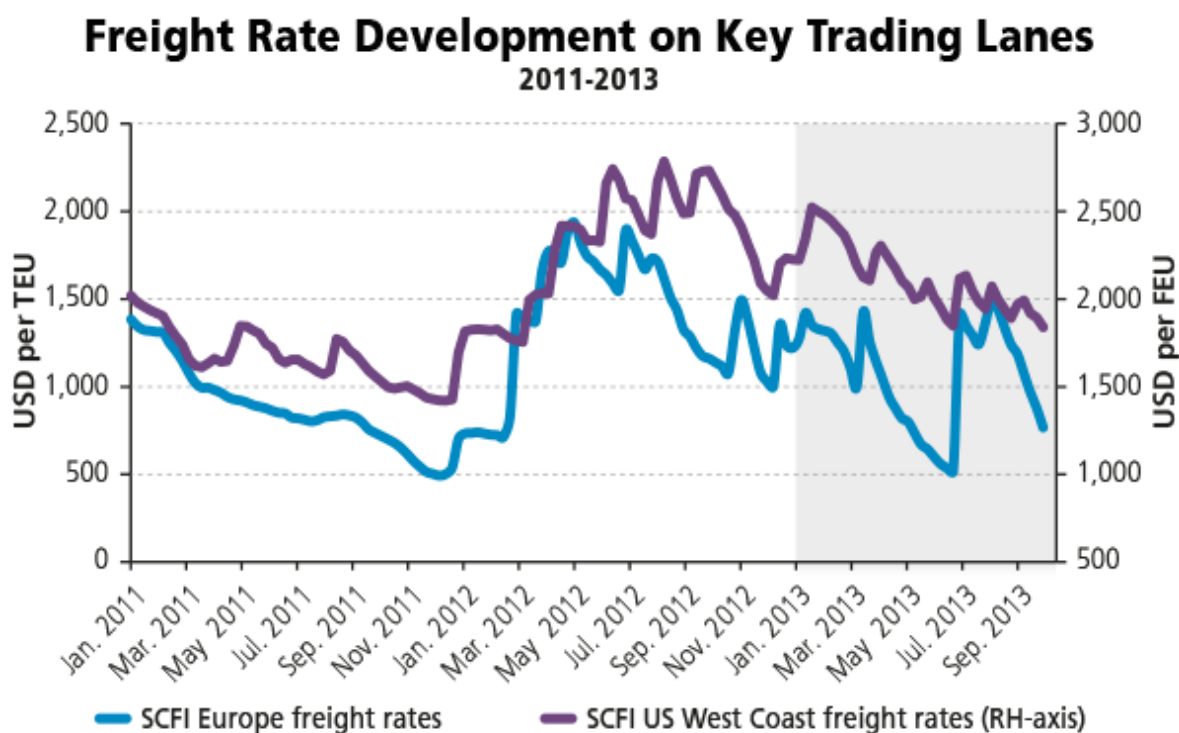
Παράλληλα στο ίδιο χρονικό διάστημα, οι εισαγωγές στην Ιταλία μειώθηκαν κατά 20% το 2012 και στην Ισπανία κατά 16%, ενώ μείωση είχε και η Γαλλία, κάτι το οποίο μαρτυρά την αύξηση του μεριδίου αγοράς στην Ελλάδα. Ενδεικτικά αξίζει να σημειωθεί ότι η Cosco διακίνησε μέσω του Πειραιά προς την Ευρώπη, τη Μαύρη Θάλασσα και την Ανατολική Μεσόγειο 2,1 εκατομμύρια teu's έναντι 1,18 εκατομμύρια teu's το 2011, δηλαδή αύξηση της τάξεως του 76%, ενώ μία αύξηση της τάξεως του 27,5% παρουσίασε κι ο ΟΛΠ, καθώς διακίνησε 626 χιλιάδες teu's έναντι 491 χιλιάδες το 2011.

Μετά από τους πέντε συνεχόμενους μήνες μειωμένης ζήτησης, Ιανουάριο – Μάιο του 2013, οι μεταφορές μέσω εμπορευματοκιβωτίων άρχισαν να εμφανίζουν μία άνοδο, ιδιαίτερα στη διαδρομή από την Άπω Ανατολή προς την Ευρώπη, της τάξεως του 1.9% σύμφωνα με τη CTS. Η ανάπτυξη αυτή αντανακλά μια σταθερή κατάσταση στις χώρες της Ευρώπης, οι οποίες έχουν επηρεαστεί από την ύφεση των τελευταίων ετών. Κατά τους μήνες Ιούνιο και Ιούλιο οι ρυθμοί ανάπτυξης ήταν πιο έντονοι στο 9.7% και 8.2% αντίστοιχα, με αποτέλεσμα την αύξηση των ναύλων ανά TEU's.

Αντιθέτως, στη διαδρομή από την Άπω Ανατολή προς τη Δυτική Ακτή των ΗΠΑ, τα μεταφερόμενα φορτία μειώθηκαν το πρώτο εξάμηνο του 2013 ακόμα περισσότερο κι από το πρώτο οκτάμηνο του 2012 κατά 0.4%. Από το Μάρτιο έως τον Ιούνιο του 2013, η ανάπτυξη ήταν αρνητική, με απόρροια την πτώση των ναύλων. Παρόλαυτά, τους

μήνες Ιούνιο και Ιούλιο του έτους 2013 υπήρξε ανάπτυξη της τάξεως 1,0% και 4,2% αντίστοιχα. Βέβαια, παρά τη χαμηλή ζήτηση από τις χώρες της Άπω Ανατολής προς τη Δυτική Ακτή των Ηνωμένων Πολιτειών, τα επίπεδα των ναύλων είναι πιο σταθερά από αυτά της Άπω Ανατολής προς την Ευρώπη κατά το 2013, καθώς τους πρώτους μήνες του 2013 υπήρχε μία σταθερή μείωση στους ναύλους της τάξεως του 17%.

Διάγραμμα 14: Η ποσοστιαία ανάπτυξη των ναύλων στα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων (containers) από το 2011 έως το 2013.



Source: BIMCO, Shanghai Shipping Exchange

Πηγή: 11/10/2013, BIMCO, Market Analysis Report

### 5.3 ΕΠΙΒΑΤΗΓΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑ (PASSENGER SHIPPING)

Η οργάνωση της επιβατηγού ναυτιλίας είναι διαφορετική από τα δύο άλλα είδη



ναυτιλίας. Η ζήτηση στην περίπτωση αυτή εμφανίζεται και ως παράγωγος και ως πρωτογενής, διότι ο σκοπός του ταξιδιού μπορεί να είναι διαφορετικός κάθε φορά. Επίσης, στην επιβατηγό ναυτιλία, η αγορά δεν είναι ενιαία, καθώς οι επιβάτες που την χρησιμοποιούν δεν εμφανίζουν κοινά χαρακτηριστικά. Η διαφοροποίηση αυτή του σκοπού της ζήτησης οδηγούν και στη διαφοροποίηση των τύπων των πλοίων που χρησιμοποιούνται σε κάθε περίπτωση, όπως για παράδειγμα κρουαζιερόπλοια, φουσκωτά, ferry boats, catamaran και ταχύπλοα (Θεοτοκάς, 2011).

Η χρονιά που διανύουμε αποτελεί σημαντικό δείκτη των άμεσων μελλοντικών εξελίξεων στο οικονομικό, πολιτικό και οικονομικό επίπεδο τόσο για τη χώρα μας όσο και για το διεθνές επίπεδο. Σε αυτό, λοιπόν, το δυσμενές οικονομικά περιβάλλον, όπου το διαθέσιμο εισόδημα προς κατανάλωση έχει μειωθεί σημαντικά, ο κλάδος της ακτοπλοΐας δραστηριοποιείται με γνώμονα να καλύψει το συνεχώς μειούμενο μεταφορικό έργο που παράγεται.

Όσο αφορά την ελληνική ακτοπλοΐα, σύμφωνα με αναλύσεις, δεν αναμένεται βελτίωση μέχρι το τέλος του 2013, καθώς εκτιμήσεις κάνουν λόγο για ύφεση στο ΑΕΠ. Παράλληλα, αν και το καλοκαίρι παρατηρήθηκε αύξηση στις αφίξεις των τουριστών τόσο στα νησιά όσο και στην ενδοχώρα, ωστόσο, μόνο ένα μικρό ποσοστό χρησιμοποίησε τις ακτοπλοϊκές γραμμές. Παρ' όλες όμως τις δυσκολίες, ο στόχος όλων των μερών στη δύσκολη οικονομική αυτή φάση της χώρας αλλά και του κλάδου είναι η διατήρηση των χρονοδιαγραμμάτων των δρομολογίων, της ποιότητας και της ποσότητας των πλοίων και της σωστής συνεργασίας.

Επίσης, η αδυναμία του τραπεζικού κλάδου να στηρίξει τα τεράστια προβλήματα ρευστότητας του κλάδου, που απορρέουν κυρίως από την αύξηση της τιμής των καυσίμων, όπου το 2009 αποτελούσε το 42% του κόστους εκμετάλλευσης των εταιρειών και το 2012 αποτελούσε το 53%, ενώ ταυτόχρονα τα συνολικά έσοδα εκμετάλλευσης έχουν μειωθεί κατά 20% περίπου στο ίδιο χρονικό διάστημα.

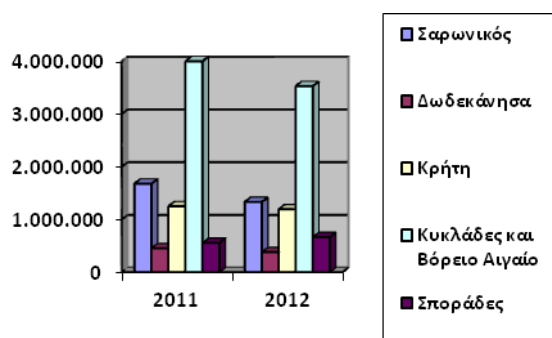
Σε παγκόσμιο επίπεδο, οι οικονομικές εξελίξεις εντείνουν τους παράγοντες αστάθειας και δημιουργούν κλίμα έντονης αβεβαιότητας. Τα επίπεδα της ζήτησης για ακτοπλοϊκές

υπηρεσίες βρίσκονται σε πολύ χαμηλά επίπεδα, καθώς ο ετήσιος ρυθμός μεταβολής της κίνησης των επιβατών έχει μειωθεί σημαντικά. Σε μία περίοδο που η αγοραστική δύναμη είναι συνεχώς μειούμενη, το ύψος των ναύλων για ακτοπλοϊκές μεταφορές είναι σημαντικό θέμα, καθώς επηρεάζεται από παράγοντες που είναι εκτός του ελεγκτικού πεδίου των εταιρειών, όπως για παράδειγμα η υψηλή φορολογία, τα καύσιμα και οι κρατήσεις υπέρ τρίτων.

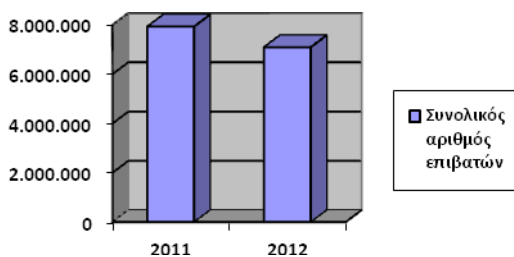
Σύμφωνα με στατιστικά δεδομένα για τον Ιούλιο του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου για την επιβατική κίνηση από το λιμάνι του Πειραιά για τα τελευταία 5 χρόνια επιβεβαιωνόμαστε για την διατήρηση της χαμηλής ζήτησης. Το 2009 είχαν ταξιδέψει 1.25 εκατομμύρια επιβάτες, το 2010 μειώθηκαν στο 1.14 εκατομμύρια, το 2011 έπεσαν στο 1.08 εκατομμύρια, το 2012 μειώθηκαν ακόμα περισσότερο στους 895,298 ενώ το 2013 έχουν ταξιδέψει μέχρι πρόσφατα 866,331 επιβάτες. Το μόνο θετικό στην αγορά είναι η μείωση κατά 10% κατά μέσο όρο στις τιμές των πετρελαίων στο επτάμηνο που πέρασε.

Για τη βελτίωση του κλάδου θα πρέπει να συνδράμουν η πολιτεία, οι τράπεζες και τα συνδικάτα. Αρχικά με τη μείωση του Φ.Π.Α. και τη χαλάρωση των εργασιακών σχέσεων από την πλευρά της πολιτείας, έπειτα με τη χρηματοδότηση της αγοράς για την ύπαρξη ρευστότητας με τη συμβολή των τραπεζών και τέλος με τον καταλυτικό ρόλο των συνδικάτων στις εξελίξεις και την ανασυγκρότηση του κλάδου μέσω ρεαλιστικών προτάσεων σε θέματα λειτουργικής διαχείρισης και διοίκησης αλλά και στρατηγικής του κλάδου. Τέλος, οι ίδιες οι εταιρίες οφείλουν να συνεχίσουν τη μείωση του κόστους λειτουργίας τους, να περιορίσουν ακόμα παραπάνω τις ανταγωνιστικές στρατηγικές και δράσεις τους, τόσο στα οικονομικά όσο και στα γραφειοκρατικά θέματα.

Διάγραμμα 15: Ανάλυση κίνησης επιβατών κυριότερων περιοχών στην Ελλάδα (2011-2012) - Κίνηση επιβατών ανά γεωγραφική περιοχή στην Ελλάδα 2011-2012



Διάγραμμα 16: Συνολικός αριθμός μετακίνησης επιβατών στην Ελλάδα (2011-2012)



Πηγή: ΧRTC ΕΠΕ και Στοιχεία Εταιρειών

## 6. ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ

Η σχέση χρηματοδότησης και ανάπτυξης μιας εθνικής ναυτιλίας είναι στενή. Για την αποτελεσματική δημιουργία, ανάπτυξη και πρόοδο μιας ναυτιλιακής επιχείρησης, βασικό συντελεστή αποτελεί η ναυτιλιακή χρηματοδότηση (Shipping Finance). Η εξάρτηση της επιχείρησης από την τραπεζική χρηματοδότηση είναι παράγοντας – κλειδί, αφού η ανάγκη υψηλού δανειακού κεφαλαίου, κατά 60%-80%, για τη ναυτιλιακή χρηματοδότηση, είναι βασικό χαρακτηριστικό της ναυτιλιακής επιχείρησης. Φυσικά, εξίσου βασικές προϋποθέσεις είναι το ανθρώπινο δυναμικό και η τεχνογνωσία, δηλαδή οι τεχνικές του management, η πείρα του πλοιοκτήτη και η αποτελεσματική εξεύρεση φορτίων (chartering).

Κατά τη διάρκεια της ναυτιλιακής κρίσης, οι μικρού και μεσαίου μεγέθους ναυτιλιακές επιχειρήσεις έχουν μεγαλύτερο οικονομικό πρόβλημα από τις μεγάλες εφοπλιστικές εταιρείες, καθώς οι μεγάλες έχουν την ευελιξία της σταυροειδούς χρηματοδότησης. Αυτό σημαίνει ότι υπάρχει η δυνατότητα κάλυψης των ζημιών ορισμένων ζημιογόνων πλοίων και να έχουν τα αναγκαία κεφάλαια κίνησης για όλο το στόλο τους. Στις περιπτώσεις αυτές, ένα μέρος του στόλου έχει ζημιές, ένα άλλο έχει μέτρια κέρδη και ένα άλλο έχει κάποιο ικανοποιητικό περιθώριο κερδών, με αποτέλεσμα τα πλοία με το θετικό αποτέλεσμα να μπορούν να βοηθήσουν κατά τη διάρκεια της ύφεσης τα υπόλοιπα πλοία με την αρνητική πορεία. Η δυνατότητα αυτή όπως είναι εύλογο, στις μικρές και μεσαίες επιχειρήσεις είναι φυσικά πιο περιορισμένη.

Ευχέρεια για τη λήψη δανείου έχουν οι εταιρείες που αποδεικνύουν πίστη, δηλαδή έχουν την ικανότητα για την αποπληρωμή του δανείου. Αυτό αποδεικνύεται με τα περιουσιακά στοιχεία που παρέχονται για υποθήκη. Αλλά και μετά από τη γέννησή της, η επιχείρηση χρειάζεται χρηματοδότηση για κεφάλαιο κίνησης του πρώτου πλοίου μέχρι την είσπραξη του πρώτου ναύλου.

Όταν η αγορά των ναύλων είναι σε κρίση ή στο στάδιο της ύφεσης, τότε οι αξίες των πλοίων ως εξασφάλιση δεν είναι ισχυρές και το cash flow δέχεται την ασφυκτική πίεση των τραπεζών. Επομένως, στην περίοδο της ύφεσης, η ρευστότητα των επιχειρήσεων

παίζει σημαντικό ρόλο και ασκεί πίεση στις επενδυτικές αποφάσεις των ναυτιλιακών επιχειρήσεων. Η έλλειψη ρευστότητας οδηγεί τις ναυτιλιακές εταιρείες στις τράπεζες, αλλά και στις πωλήσεις και διαλύσεις των πλοίων τους. Η ρευστότητα μιας ναυτιλιακής επιχείρησης σχετίζεται με το βαθμό όπου αυτή είναι χρεωμένη και με τη δυνατότητα αυτής να καταβάλλει τη συμμετοχή της σε ένα δάνειο για νέες επενδύσεις, αλλά και να ανταποκρίνεται στις υποχρεώσεις τις προς τις τράπεζες.

Οι εμπορικές τράπεζες παίζουν τον κυριότερο κυρίως ρόλο, ακόμα και πριν από τα χρηματιστήρια, στη βιομηχανία της ναυτιλίας, γιατί από αυτές πηγάζουν σημαντικά κεφάλαια, τα οποία καλύπτουν τις ανάγκες της ναυτιλιακής επιχείρησης. Κατά κανόνα, οι ναυτιλιακές εταιρείες εξαρτώνται από τις τραπεζικές υπηρεσίες, συνεπώς οι σχέσεις τραπεζών και ναυτιλιακών εταιρειών πρέπει να διατηρούνται σε άριστα επίπεδα καθ' όλη τη διάρκεια του ναυτιλιακού κύκλου. Οι καλές σχέσεις τις περισσότερες φορές είναι το προαπαιτούμενο για να γίνει μια αίτηση δανείου ευπρόσδεκτη για ένα ναυτιλιακό δάνειο.

Στο παρελθόν, οι περισσότερες παραγγελίες νεότευκτων πλοίων εύρισκαν χρηματοδότηση από τις πιστώσεις των ναυπηγείων και από τα κέρδη της ίδιας της ναυτιλιακής εταιρείας, δηλαδή από τα ίδια κεφάλαια. Αργότερα, παρέμβαιναν και οι κυβερνήσεις με επιδοτήσεις στα επιτόκια των δανείων, ώστε τα δάνεια να έχουν χαμηλό χρηματοδοτικό κόστος.

Οι εμπορικές τράπεζες προτού χορηγήσουν ένα ναυτιλιακό δάνειο εξετάζουν ορισμένα κριτήρια που σχετίζονται με την ναυτιλιακή εταιρεία. Τα κριτήρια αυτά ποικίλλουν ανάλογα με την πολιτική της κάθε τράπεζας, κατά το μέγιστο όμως βαθμό τα περισσότερα κριτήρια είναι κοινά. Τα κυριότερα κριτήρια είναι οι συνθήκες της αγοράς, η φήμη και η πιστοληπτική ικανότητα της εταιρείας, το μέγεθός της, τα χαρακτηριστικά του πλοίου (μέγεθος, ηλικία, τύπος βαποριού, νηογνώμονας) που θα δανειοδοτηθεί, το ύψος του δανείου, η απόδοσή του δανείου, το οικονομικό κέρδος της τράπεζας από το δάνειο, η διάρκεια αποπληρωμής του δανείου, το ταμειακό πρόγραμμα (cash flow) και το είδος της ναύλωσης.

Η χορήγηση ενός δανείου περιλαμβάνει διάφορα στάδια έρευνας, τα οποία μπορεί να είναι και παράλληλα. Για το δανεισμό των πλοιοκτητών πρέπει να εξασφαλίζονται πέντε προϋποθέσεις, γνωστές και ως 5 Cs. Πρώτα, αυτό που εξετάζεται είναι ο άριστος χαρακτήρας του πλοιοκτήτη (Character) που σχετίζεται με την ακεραιότητα και την ειλικρίνεια του πλοιοκτήτη αλλά και τη διάθεσή του να εξοφλήσει το δάνειο. Δεύτερον, εξετάζεται η ικανότητά του πλοιοκτήτη ως manager (Capacity) κάτι το οποίο είναι εξαιρετης σημασίας. Έπειτα, η συμμετοχή της πλοιοκτήτριας εταιρείας (Capital) σε ένα ποσοστό του δανείου παίζει σημαντικό ρόλο. Επιπλέον, οι επαρκείς εξασφαλίσεις (Collateral) είναι εξίσου σημαντικές, καθώς αφορούν την ύπαρξη καλής εναλλακτικής λύσης, όπως για παράδειγμα την υποθήκη του βαποριού, σε περίπτωση αποτυχίας της χρηματοδοτούμενης επένδυσης με βάση το cash flow. Τέλος, οι ευνοϊκές συνθήκες της αγοράς (Conditions), οι οποίες αναφέρονται στην κατάσταση της ναυλαγοράς, στα επίπεδα αξιών των πλοίων, στο διεθνές θαλάσσιο εμπόριο και σε άλλα διεθνή και εθνικά γεγονότα.

Η ναυτιλία έχει αποδειχθεί ιστορικά ότι παρουσιάζει μια κυκλικότητα, επομένως μετά την περίοδο των παχών αγελάδων ακολουθεί η περίοδος των ισχνών και αντίστροφα. Έτσι, είναι σίγουρο ότι ένα ποσοστό δανείων που χορηγήθηκαν κατά την περίοδο της ανάκαμψης θα βρεθεί σε καθυστέρηση κατά την περίοδο της ναυτιλιακής κρίσης, σε περίπτωση που οι πλοιοκτήτες δεν έχουν ίδια διαθέσιμα κεφάλαια για την εξυπηρέτηση των δανείων. Επομένως, κατά την περίοδο της κρίσεως, απαιτούνται ειδικές γνώσεις, κατάλληλες ικανότητες και πείρα από προηγούμενες περιπτώσεις για την αντιμετώπισή της όχι μόνο από τους πλοιοκτήτες, αλλά κυρίως από τις χρηματοδοτικές τράπεζες. Τα λάθη των προηγούμενων οικονομικών κύκλων πρέπει να ανακαλούνται ώστε να αποφεύγονται αλλά και να αντιμετωπίζονται τυχόν προβλήματα που ανακύπτουν.

Μετά την κατάρρευση της Lehman Brothers, το 2008, η κυβέρνηση της Κίνας κατευθύνει τις δημόσιες τράπεζες να επεκταθούν διεθνώς και η ναυτιλιακή χρηματοδότηση είναι η νέα παραγωγική γραμμή για τις τράπεζες της Κίνας. Οι διεθνείς τράπεζες από την πλευρά τους εστιάζονται στην προσέλκυση των κινεζικών τραπεζών και τους προσκαλούν σε κοινοπρακτικά δάνεια. Εν μέσω κρίσης, όμως, πολλές

τράπεζες ανά τον κόσμο, ήταν απρόθυμες να παρέχουν πίστωση (Letter of credit), παρέλυσαν το εμπόριο της ναυτιλίας ξηρού φορτίου και αποθάρρυναν τους πλοιοκτήτες να προσδοκούν μεγαλύτερα πλοία. Με την παγκόσμια χρηματοπιστωτική κρίση να συνεχίζει την καθοδική τάση της, οι πλοιοκτήτριες εταιρίες αναφέρουν ότι οι ναυλωτές και οι πλοιοκτήτες είναι ανίκανοι να λάβουν πιστωτικές επιστολές.

Γι' αυτό το λόγο, το μεγαλύτερο ποσοστό των ευρωπαϊκών τραπεζών μείωσε τα ναυτιλιακά της χαρτοφυλάκια, ενώ μικρό ποσοστό αποτελούν οι τράπεζες που προχώρησαν σε αύξησή τους. Τη στιγμή αυτή στην αγορά, ακόμα, υπάρχει κίνδυνος με τα επιτόκια LIBOR, τα οποία βρίσκονται σε πολύ χαμηλά επίπεδα. Η πιθανή αύξηση των επιτοκίων χωρίς την παράλληλη ανάκαμψη της αγοράς των ναύλων θα θέσει σε κίνδυνο σημαντικό αριθμό ναυτιλιακών επιχειρήσεων σύμφωνα με την άποψη του κύριου Αιμίλιου Γιαννόπουλου, Partner-Assurance Leader της PwC.

Σύμφωνα με τα αποτελέσματα έρευνας που διεξήγαγε η PwC, σχετικά με τις απόψεις των ναυτιλιακών παραγόντων και τα μελλοντικά τους σχέδια για άντληση χρηματοδότησης, κατέληξε στο συμπέρασμα ότι η παραδοσιακή μορφή χρηματοδότησης από τραπεζικό δανεισμό θα συνεχίσει να αναζητείται ενώ ένα μέρος της χρηματοδότησης θα αντληθεί από εναλλακτικές μορφές χρηματοδότησης και κυρίως από επιχειρηματικά κεφάλαια (private equity).

Σε ομιλία του ο Αλέξανδρος Τουρκολιάς, Διευθύνων Σύμβουλος της Εθνικής Τράπεζας, τόνισε ότι «Η τρέχουσα οικονομική κρίση όσο έντονη και πολυεπίπεδη κι αν είναι, δεν μπορεί παρά να έχει ως νομοτελειακή κατάληξη τη νέα εκκίνηση της οικονομίας και του τραπεζικού συστήματος. Η αφετηρία θα αφορά πρωτίστως το γνήσιο, δυναμικό και εξωστρεφές τμήμα του επιχειρηματικού τομέα. Ο κλάδος της ναυτιλίας έχει αποδείξει κατ'επανάληψη ότι συνεχίζει να αποτελεί κεντρικό δομικό συστατικό του νέου οικονομικού υποδείγματος, στο οποίο θα βασιστεί η ανάκαμψη της χώρας». Δίνοντας παράλληλα ελπίδες ότι το ελληνικό τραπεζικό σύστημα θα στηρίξει το ναυτιλιακό τομέα.

Μία πρόσφατα δημοσιευμένη λίστα τραπεζών που συνεχίζουν να είναι ενεργοί

χρηματοδότες της ναυτιλιακής βιομηχανίας κατά το έτος 2013 είναι η εξής:

Πίνακας 23: Τράπεζες που ενισχύουν τη χρηματοδότηση της ναυτιλίας το 2013.

ABN AMRO Bank	11) ING
Bank of America	12) JP Morgan
BNP Paribas	13) Mitsubishi UFJ Financial Group
Citi	14) Nordea Markets
Commonwealth Bank of Australia	15) RBS
Danske Bank	16) SEB
Deutsche Bank	17) Standard Chartered
DNB Bank	18) Sumitomo Mitsui Financial Group
HSBC	19) Wells Fargo Securities
HSH Nordbank	

Πηγή: περιοδικό “THE BALTIC”, Άνοιξη 2013, [www.thebaltic.com](http://www.thebaltic.com)

#### 6.1 ΜΟΡΦΕΣ ΚΑΙ ΤΡΟΠΟΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ

Για την αγορά ενός πλοίου, είτε νεότευκτου είτε μεταχειρισμένου, ο αγοραστής θα καλύψει ένα ποσοστό του ποσού με αυτοχρηματοδότηση ενώ το μεγαλύτερο μέρος θα καλυφθεί με άλλες χρηματοδοτικές μεθόδους, όπως για παράδειγμα ο δανεισμός από



κάποια τράπεζα και η χρηματοδοτική ναυτιλιακή μίσθωση. Η χρηματοδότηση για την αγορά ενός πλοίου στις μέρες μας είναι ευρέως αποδεκτή, παρόλο που ξεκίνησε να θεωρείται ως κοινή πρακτική μετά το Β' Παγκόσμιο Πόλεμο. Μέχρι τότε, οι περισσότεροι πλοιοκτήτες κάλυπταν το ποσό του κεφαλαίου με αυτοχρηματοδότηση. Στις μέρες μας βέβαια, μια τέτοια προσέγγιση είναι πολύ σπάνια, καθώς μέρος του κεφαλαίου μπορεί να αποκτηθεί με διάφορους τρόπους κι έτσι οι πλοιοκτήτες κρατούν τα ίδια κεφάλαια για να παρέχουν ρευστότητα στις επιχειρήσεις τους που βοηθάει στην ομαλή εμπορική τους λειτουργία.

Οι πλοιοκτήτες προτού προβούν σε μία αγορά, μπορούν να συμβουλευτούν τους μεσίτες αγοραπωλησιών για την ανεύρεση χρηματοδοτικών λύσεων καθώς αυτοί γνωρίζουν καλύτερα την κατάσταση της οικονομικής προσφοράς στην αγορά την αντίστοιχη οικονομική περίοδο. Έπειτα οι πλοιοκτήτες με τη σειρά τους θα πρέπει να εξετάσουν προσεκτικά τις διάφορες επιλογές, αλλά και το μέγεθος του κεφαλαίου που χρειάζονται, προκειμένου να υπάρχει ισορροπία και να μπορέσουν να αποπληρώσουν το δάνειο.

Επιπλέον, θα πρέπει να δεχθούν το ενδεχόμενο μίας εκτενής και σε βάθος έρευνας προς το μέρος τους από την πλευρά του δανειστή, σχετικά με τις οικονομικές δυνατότητες, την εμπειρία, την αξιοπιστία και το υπόβαθρο του δανειζόμενου.

Οι δύο βασικοί παράγοντες που προσδιορίζουν την χρηματοδότηση στη ναυτιλιακή αγορά είναι η προσφορά και η ζήτηση. Οι κυριότερες μορφές χρηματοδότησης της ναυτιλίας αποτελούν την:

- Χρηματοδότηση κεφαλαίου κίνησης (βραχυπρόθεσμες)
- Χρηματοδότηση αγοράς ή κατασκευής πλοίων (μακροπρόθεσμες)
- Χρηματοδότηση ανακατασκευής / μετασκευής / επισκευής πλοίων (βραχυπρόθεσμες και μακροπρόθεσμες)

Η ναυτιλιακή χρηματοδότηση διαφέρει από τις άλλες μορφές χρηματοδοτήσεων

εξαιτίας του ύψους των κεφαλαίων που απαιτούνται (πρόκειται για βιομηχανία εντάσεως κεφαλαίου), του διαφορετικού χρονικού ορίζοντα αποπληρωμής του δανείου, της κυκλικότητας της ναυτιλίας αλλά και των έντονων διακυμάνσεων της αγοράς. Προϋπόθεση για την ναυτιλιακή χρηματοδότηση αποτελεί η αξιολόγηση των κινδύνων, σημαντικότεροι εκ των οποίων είναι ο κίνδυνος της αγοράς και ο πιστωτικός κίνδυνος. Το ύψος των κεφαλαίων που απαιτούνται για την αγορά ενός πλοίου στη ναυτιλία είναι εξαιρετικά υψηλό, για το λόγω αυτό η πλοιοκτήτρια εταιρία αδυνατεί να καλύψει όλο το ποσό ή δεν είναι διατεθειμένη να δεσμεύσει τόσο μεγάλο μέρος της ρευστότητας της.

Πηγές άντλησης κεφαλαίων για το σύνολο ή μέρος της χρηματοδότησης είναι η τραπεζική δανειοδότηση, που είναι ο συχνότερος τρόπος χρηματοδότησης, τα άλλα χρηματοπιστωτικά ιδρύματα, η γυμνή ναύλωση (bareboat charter), η έκδοση ομολογιών, η ιδιωτική χρηματοδότηση, η δημόσια έκδοση μετοχών για εισαγωγή στο Χρηματιστήριο Αξιών, οι κρατικές επιδοτήσεις και οι εγγυήσεις.

#### *6.1.1 Η ΚΕΦΑΛΑΙΑΚΗ ΔΟΜΗ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ*

Συνήθως το σύνολο των μετοχών του κάθε πλοίου ανήκει σε μία μεμονωμένη πλοιοκτήτρια εταιρεία. Οι μετοχές αυτές ανήκουν είτε σε φυσικό πρόσωπο, είτε μαζί με μετοχές άλλων πλοίων ιδίων συμφερόντων ανήκουν σε μια εταιρεία, που αναφέρεται ως Holding Company (Εταιρεία Χαρτοφυλακίου). Ωστόσο, και στις δύο περιπτώσεις τα οικονομικά στοιχεία και τα στοιχεία λειτουργίας του κάθε πλοίου δεν είναι εύκολο να γνωστοποιηθούν κάτι το οποίο δημιουργεί προβλήματα στην αξιολόγηση του κινδύνου από τους χρηματοδότες και αυξάνει τον κίνδυνο να υποτιμηθεί ή να υπερτιμηθεί η ικανότητα αποπληρωμής του δανείου.

### 6.1.2 ΕΞΕΥΡΕΣΗ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ

Δεδομένου του υψηλού ύψους των κεφαλαίων που απαιτούνται για την απόκτηση ενός ποντοπόρου πλοίου, οι επενδυτές στρέφονται στην αναζήτηση κεφαλαίων. Οι πιο συνήθεις πηγές άντλησης κεφαλαίων είναι η χρηματοδότηση με ίδια κεφάλαια (Equity), η ενδιάμεση χρηματοδότηση, η χρηματοδοτική ναυτιλιακή μίσθωση (leasing) και τα τραπεζικά εμπορικά δάνεια (senior inventor).

#### 6.1.2.1 ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΜΕΣΩ ΔΑΝΕΙΣΜΟΥ

Η κυριότερη μορφή ναυτιλιακής χρηματοδότησης είναι η χορήγηση δανείου. Για να δοθεί όμως ένα δάνειο σε μία ναυτιλιακή εταιρεία πρέπει να εξεταστούν κάποιοι παράγοντες από την ίδια την τράπεζα. Αρχικά, με την υποβολή αιτήματος χρηματοδότησεως της ναυτιλιακής εταιρείας, αρχίζει η τράπεζα τις διαδικασίες διερεύνησης του αιτήματος. Το πρώτο και κυριότερο στοιχείο που λαμβάνεται υπόψη είναι η οικονομική επιφάνεια του πελάτη και η αξιοπιστία του. Οι απαραίτητες πληροφορίες συλλέγονται από τα αρχεία της τράπεζας ή και από τράπεζες που είχαν παλαιότερα συνεργασία με τον αιτούντα. Παράλληλα, λαμβάνεται υπόψη τυχόν προηγούμενη συνεργασία του πελάτη με την τράπεζα. Ο δεύτερος κατά σειρά παράγοντας που διερευνάται είναι η δυνατότητα εξυπηρετήσεως του αιτούμενου δανείου. Δηλαδή, εάν τα αναμενόμενα κέρδη από την εκμετάλλευση των πλοίων που θα αγοραστούν μπορούν να καλύψουν τις υποχρεώσεις του δανείου, καλύπτοντας τις δόσεις και τους τόκους. Ο τρίτος σημαντικός παράγοντας είναι οι προσφερόμενες εξασφαλίσεις, οι οποίες αφορούν ενυπόθηκο πλοίο. Την αξία του πλοίου και κυρίως τον μεταχειρισμένων, την καθορίζουν παράγοντες όπως η προσφορά και η ζήτηση για το συγκεκριμένο τύπο πλοίου και την ηλικία του. Ταυτόχρονα λαμβάνονται υπόψη κι άλλοι παράγοντες που σχετίζονται με το πλοίο, όπως ο τύπος της μηχανής και το ναυπηγείο κατασκευής.

Κατά τη διάρκεια αξιολόγησης για τη χορήγηση ενός δανείου είναι σημαντικό να γίνει

έλεγχος σε παραμέτρους που αφορούν τα προβλεπόμενα έσοδα ώστε να καλύπτονται τα αιτούμενα του δανείου και η αξία των πλοίων και να εξετάζονται σε σχέση με την πορεία της οικονομίας, εάν θα είναι ανοδική ή καθοδική στα επόμενα χρόνια και σε ποιο σημείο του ναυτιλιακού κύκλου θα βρίσκεται η ναυτιλία το συγκεκριμένο διάστημα. Αξίζει να σημειωθεί ότι οι τράπεζες που δανείζουν στην περίοδο της κρίσης θα πρέπει να ανησυχούν λιγότερο για την εξέλιξη των ναύλων καθώς έχουν λάβει τις απαραίτητες πληροφορίες και είναι περισσότερο επιφυλακτικοί ώστε να χορηγήσουν ένα δάνειο σε έναν πελάτη σε σχέση με τις τράπεζες που δανείζουν κατά τη διάρκεια της άνθησης χωρίς να έχουν αξιολογήσει ορθά τον πελάτη τους ( Βανδώρος, 1990). Ο δανεισμός αποτελεί τον πιο διαδεδομένο τρόπο εξεύρεσης επενδυτικών κεφαλαίων. Στην περίπτωση αυτή οι πλοιοκτήτες συγκεντρώνουν κεφάλαιο και ταυτόχρονα έχουν τον πλήρη έλεγχο της ιδιοκτησίας των πλοίων τους. Ο δανεισμός μπορεί να διακριθεί σε τρεις βασικές μορφές:

- Τα δάνεια από τα χρηματοπιστωτικά ιδρύματα (term loans)
- Τα ομολογιακά δάνεια (bonds) και,
- Τις ιδιωτικές τοποθετήσεις (private placements).

#### i) Δανεισμός από τα χρηματοπιστωτικά ιδρύματα

Ο δανεισμός από τα χρηματοπιστωτικά ιδρύματα είναι ο πιο δημοφιλής τρόπος εύρεσης κεφαλαίου για την απόκτηση ενός ή περισσότερων ποντοπόρων πλοίων. Για τη χορήγηση δανείου από ένα χρηματοπιστωτικό ίδρυμα σε μια ναυτιλιακή εταιρεία για την αγορά ενός πλοίου, λαμβάνεται υπόψη ότι η αποπληρωμή του δανείου θα πραγματοποιηθεί από τα αναμενόμενα έσοδα της ναύλωσης του πλοίου.

#### ii) Ομολογιακά δάνεια

Οι εταιρείες με υψηλό βαθμό αξιολόγησης μπορούν να εξασφαλίσουν κεφάλαια από το χρηματιστήριο εκδίδοντας ομόλογα. Την υλοποίηση της έκδοσης και τη

διαπραγμάτευση των ομολόγων αναλαμβάνει η επενδυτική τράπεζα. Την τελική επιλογή, όσον αφορά αν θα εκδοθεί το ομολογιακό δάνειο και με τι επιτόκιο εξαρτάται από το βαθμό αξιολόγησης της εταιρείας. Το πλεονέκτημα αυτού του είδους χρηματοδότησης είναι το μεγάλο χρονικό διάστημα αποπληρωμής, ενώ τα μειονεκτήματα είναι το υψηλό κόστος και ο χρόνος περάτωσης για την οργάνωση του ομολογιακού δανείου.

### iii) Ιδιωτικές τοποθετήσεις

Ο δανεισμός στις ιδιωτικές τοποθετήσεις προέρχεται από ασφαλιστικές εταιρείες, εταιρείες χρηματοδοτικής μίσθωσης και από συνταξιοδοτικά ταμεία. Τα πλεονεκτήματα αυτής της μεθόδου χρηματοδότησης είναι το σταθερό επιτόκιο, η μακροχρόνια διάρκεια και δεν απαιτείται η υποθήκη του πλοίου. Το μειονέκτημα όμως των ιδιωτικών τοποθετήσεων είναι το υψηλό κόστος κεφαλαίου.

#### 6.1.2.2 ΑΛΛΕΣ ΜΟΡΦΕΣ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ

Ωστόσο, εκτός από τη χορήγηση δανείου υπάρχουν κι άλλες μορφές ναυτιλιακής χρηματοδότησης. Οι κυριότερες από αυτές είναι η μέθοδος leasing, η πίστωση του ναυπηγείου (shipyard credit) και τα κοινοπρακτικά δάνεια (syndicated loans). Σύμφωνα με τη μέθοδο leasing, οι χρηματοδοτικοί οργανισμοί αγοράζουν τα πλοία και τα μισθώνουν κυρίως με μακροπρόθεσμα συμβόλαια σε εφοπλιστές, οι οποίοι θα έχουν τον απόλυτο έλεγχο του πλοίου. Στη μέθοδο leasing, οι χρηματοδοτικοί οργανισμοί διατηρούν την κυριότητα του πλοίου και απαλλάσσονται από φορολογικές επιβαρύνσεις. Όσον αφορά την μέθοδο πίστωσης του ναυπηγείου, επιλέγεται από γιάρδες που θέλουν να εξασφαλίσουν παραγγελίες πλοίων και παρέχουν πίστωση στους πελάτες τους. Το πιο σύνηθες είναι η καταβολή μια προκαταβολής 5-10% της τιμής με την υπογραφή του συμβολαίου και το υπόλοιπο σε δόσεις κατά την περίοδο της ναυπήγησης, αλλά και μετά την παράδοση. Ένα συχνό φαινόμενο που παρουσιάζεται

το δεύτερο τρίμηνο του 2013 σε κάποια ναυπηγεία της Κίνας είναι η μείωση αυτής της προκαταβολής σε ποσοστό 2,5% προκειμένου να προσελκύσουν πελάτες και να καταφέρουν να επιβιώσουν εν μέσω οικονομικής κρίσης. Τέλος, τα κοινοπρακτικά δάνεια αφορούν μεγάλα μεσοπρόθεσμα δάνεια που χορηγούνται από ομάδα τραπεζών ή άλλων οργανισμών, οι οποίοι συμμετέχουν με ποσοστά, για να υπάρχει κατανομή του κινδύνου, με σκοπό την αγορά πλοίου. (Βανδώρος, 1990)

Πίνακας 24: Κοινοπρακτικά δάνεια από το 2008 έως το 2012.

ΤΡΑΠΕΖΙΚΗ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ – ΚΟΙΝΟΠΡΑΚΤΙΚΑ ΔΑΝΕΙΑ (2008-2012)				
	Bank	\$m	% activity	Status
1	DNB Bank	26,037.2	19%	Active
2	Nordea Markets	21,072.2	15%	Active
3	Mitsubishi UFJ Financial Group	19,093.9	14%	Active
4	BNP Paribas	17,243.8	12%	Active
5	Sumitomo Mitsui Financial Group	8,529.0	6%	Active
6	ING	7,263.9	5%	Core, LNG, Offshore
7	Citi	6,306.7	5%	Core, LNG, Offshore
8	Credit Agricole CIB	6,248.4	4%	Inactive

9	HSBC	5,175.7	4%	Active
10	RBS	4,087.1	3%	Core, LNG, Offshore
11	Commerzbank Group	3,429.0	2%	Inactive
12	SEB	2,775.9	2%	Core, LNG, Offshore
13	Deutsche Bank	1,775.7	1%	Core, LNG, Offshore
14	State Bank of India	1,761.1	1%	Core, LNG, Offshore
15	ABN AMRO Bank	1,665.9	1%	Active
16	Wells Fargo Securities	1,660.4	1%	Active
17	JP Morgan	1,427.1	1%	Active
18	Mizuho	1,292.1	1%	Active
19	Danske Bank	1,217.2	1%	Core, LNG, Offshore
20	Svenska Handelsbanken AB	1,194.4	1%	Inactive
	Total	262,490.5		
	Inactive	10,871.8	8%	
	Core, LNG, Offshore	25,187.5	18%	

	Active new clients	103,197.3	74%	
--	--------------------	-----------	-----	--

\*status key:

Active= Making loans to old and new clients

Core= Dealing with core clients only

LNG= New business allowed in the liquefied natural gas sector

Offshore= New business allowed in the offshore sector

Inactive= No new business, running down or selling portfolio to leave shipping

Πηγή: Dealogic Compiled by Graig Jallal, January 2013

Πιο αναλυτικά θα αναφερθούμε παρακάτω σε άλλους τρόπους χρηματοδότησης της ναυτιλίας, εκτός από τη βασική μέθοδο του δανεισμού, που συνηθίζεται να ακολουθούνται είτε είχαν εφαρμοστεί κατά το παρελθόν.

α) Η ενδιάμεση χρηματοδότηση (Mezzanine Finance)

Η ενδιάμεση χρηματοδότηση είναι ένας τρόπος ειδικής χρηματοδότησης που κατατάσσεται στις χρηματοδοτήσεις κεφαλαίου ύστερα από το κύριο χρέος, αλλά πριν από τις απλές/συνήθεις μετοχές (ordinary equity). Αποκαλείται εξασφαλισμένο ή και μη χρέος, χρέος με προνομιούχες μετοχές, δάνειο με δεύτερη υποθήκη και ομολογιακό δάνειο ή δάνειο με γραμμάτια. Η χρηματοδότηση αυτή έχει τη δυνατότητα να μετατραπεί και σε απλές μετοχές. Η χρηματοδότηση αυτή δεν έχει τόσο μεγάλη εξασφάλιση όσο η χρηματοδότηση με πρώτη υποθήκη, αλλά και το κόστος από τους τόκους είναι υψηλότερο. Η ενδιάμεση χρηματοδότηση χρησιμοποιείται στη ναυτιλία για την κάλυψη του κενού μεταξύ των δανείων με πρώτη υποθήκη και των ιδίων κεφαλαίων.



Η δυσκολία της ενδιάμεσης χρηματοδότησης είναι η δημιουργία ικανού, σταθερού και θετικού ταμειακού προγράμματος (cash flow). Κάποιες φορές όμως, η δημιουργία ισχυρού cash flow είναι δύσκολο να επιτευχθεί στα πλοία, είτε νεότευκτα είτε μεταχειρισμένα λόγω των υψηλών δαπανών ασφαλίσεων, δεξαμενισμών και συντηρήσεων με αποτέλεσμα να είναι δύσκολη η εξυπηρέτηση όχι μόνο της ενδιάμεσης χρηματοδότησης αλλά και του κύριου χρέους.

Η διαφορά μεταξύ ίδιας χρηματοδότησης και αυτής της πρώτης υποθήκης, αποτελεί στην ουσία ένα είδος συμπληρωματικής μετοχικής χρηματοδότησης και στις μέρες μας παρέχεται από χρηματοδοτικούς ενδιάμεσους (financial intermediaries) σε εξωτερικούς επενδυτές.

#### β) Η χρηματοδοτική ναυτιλιακή μίσθωση (Leasing)

Η χρηματοδοτική μίσθωση θεωρείται ως η τρίτη πιο σημαντική πηγή χρήματος. Στην περίπτωση αυτή μπορεί να συμπεριληφθεί και η μακροχρόνια ναύλωση «γυμνού πλοίου». Με την έννοια leasing εννοούμε τη μίσθωση ενός πλοίου για τη διάρκεια της οικονομικής ζωής του. Η χρηματοδοτική μίσθωση έχει δύο βασικά πλεονεκτήματα. Αρχικά, αποτελεί πλήρης χρηματοδότηση (100% του ποσού), το οποίο παρέχει τεράστια διευκόλυνση στους πλοιοκτήτες, κυρίως σε περιόδους υψηλών τιμών των πλοίων και δεύτερον, δεν απαιτεί πρόσθετες ασφάλειες, όπως υποθήκη πάνω σε άλλο πλοίο.

Στη χρηματοδοτική μίσθωση, ο νόμιμος ιδιοκτήτης του πλοίου είναι το χρηματοδοτικό όργανο που παρέχει την πλήρη χρηματοδότηση σε έναν χρήστη για τη διάρκεια μιας περιόδου με μια σχετικά περιορισμένη εξασφάλιση συγκριτικά με μια κλασική χρηματοδότηση με υποθήκη. Αυτό είναι εν ολίγοις το βασικό πλεονέκτημα της χρηματοδοτικής μίσθωσης. Ένα εξίσου σημαντικό όμως σημείο είναι η διάρκειά της. Στην χρηματοδοτική μίσθωση, ο χρηματοδότης σκοπεύει να αποσβέσει πλήρως τη δαπάνη του κεφαλαίου για την αγορά του πλοίου και να προβλέψει τα έξοδα του δανείου και το κέρδος. Όταν τα κεφάλαια είναι υψηλά, η περίοδος leasing υπερβαίνει τα δέκα έτη, έτσι ώστε ο χρηματοδοτούμενος να εξοφλήσει τη χρηματοδοτική μίσθωση

από τις εισπράξεις του πλοίου.

#### γ) Ειδικές χρηματοδοτήσεις

Κατά τη διάρκεια των δεκαετιών, στη ναυτιλία δημιουργήθηκαν ανά διαστήματα ειδικές χρηματοδοτήσεις προκειμένου να εξυπηρετήσουν ορισμένες κοινωνίες. Για παράδειγμα, τα δάνεια Shikumi-Sen (1960-1980), αφορούσαν ιαπωνικά ναυπηγεία, ιάπωνες ναυλωτές και πλοιοκτήτες του Hong Kong. Στην περίπτωση αυτή, ο Κινέζος πλοιοκτήτης που θα παραγγείλει βαπόρι σε ιαπωνικό ναυπηγείο θα υπογράψει μακροχρόνια ναύλωση με έναν Ιάπωνα ναυλωτή, με αποτέλεσμα ο πλοιοκτήτης του Hong Kong να αποκτήσει ένα αυτοχρηματοδοτούμενο βαπόρι, και ο Ιάπωνας ναυλωτής ένα πλοίο με χαμηλότερο κόστος.

Ένα άλλο χαρακτηριστικό παράδειγμα είναι τα δάνεια ScanShikumisen. Αυτά είναι δάνεια παρόμοια με τα παραπάνω, αλλά με σκανδιναβούς πλοιοκτήτες. Ο πλοιοκτήτης του Hong Kong αγόραζε ένα μεταχειρισμένο πλοίο από τον σκανδιναβό πλοιοκτήτη, το μετέφερε σε ανοικτό νηολόγιο κι έπειτα το ναύλωνε στον αρχικό πλοιοκτήτη για μια περίοδο χρόνου.

#### δ) Πιστώσεις από ναυπηγεία και εξαγωγικές πιστώσεις

Τα ναυπηγεία θέλοντας να προσελκύσουν νέες παραγγελίες προσφέρουν εναλλακτικούς τρόπους χρηματοδότησης ανάλογα με τις δυνατότητες των πλοιοκτητών. Συνήθως το ποσοστό χρηματοδότησης ανερχόταν στο 68% περίπου του κόστους κατασκευής του πλοίου, βαρύνονταν με επιτόκιο περίπου 8% και η αποπληρωμή γινόταν εντός δέκα χρόνων, εκ των οποίων τα πρώτα δύο χρόνια αφορούσαν σε περίοδο ανοχής της αποπληρωμής της πρώτης δόσης του δανείου. (Σταμούλης, 2007)

Κατά τη διάρκεια κατασκευής του πλοίου, οι πλοιοκτήτες είναι υποχρεωμένοι να καταβάλλουν ενδιάμεσες πληρωμές. Στην περίπτωση που ο πλοιοκτήτης έχει εξασφαλίσει τη χρηματοδότηση του πλοίου από χρηματοπιστωτικό ίδρυμα, τότε οι πρώτες πληρωμές καλύπτονται από τα ίδια κεφάλαια της ναυτιλιακής εταιρείας και τα υπόλοιπα καταθέτονται από το χρηματοπιστωτικό ίδρυμα. Το πλεονέκτημα αυτής της

μεθόδου χρηματοδότησης είναι το σταθερό επιτόκιο, ενώ τα μειονεκτήματα είναι ο συναλλαγματικός κίνδυνος και η περιορισμένη χρονική περίοδος αποπληρωμής του δανείου.

Χαρακτηριστικό παράδειγμα στις μέρες μας αυτής της μεθόδου χρηματοδότησης είναι τα κινέζικα ναυπηγεία που προσφέρουν ελκυστικές προσφορές για να δελεάσουν τους αγοραστές πλοίων. Μία από τις νέες στρατηγικές πληρωμής που ακολουθούν οι κινέζικες γιάρδες προκειμένου να προσελκύσουν νέες παραγγελίες είναι η αποδοχή εξαιρετικά χαμηλών καταθέσεων κατά την παραγγελία νεότευκτων πλοίων. Ο καθορισμός των τιμών γίνεται με βάση τις καταθέσεις των 2.5% έτσι ώστε να προσελκύσουν το ενδιαφέρον των πλοιοκτητών, σε αντίθεση με ναυπηγεία άλλων χωρών όπου η πρώτη προκαταβολή κατά την παραγγελία αγγίζει το 10% της αξίας του πλοίου όπως αναφέρει και η TradeWinds. Επομένως, τα ναυπηγεία που αναζητούν παραγγελίες νεότευκτων πλοίων προσφέρουν χαμηλούς όρους πληρωμής στους πελάτες τους. Συνήθως, η στρατηγική αυτή ακολουθείται από γιάρδες που αντιμετωπίζουν οικονομικές δυσκολίες για να ορθοποδήσουν και να επιβιώσουν και όχι από κρατικά ναυπηγεία της Κίνας. Ωστόσο, οι πλοιοκτήτες που δελεάζονται από την προσφορά αυτή θα πρέπει να αντιλαμβάνονται τον κίνδυνο και να ανταποκρίνονται με επιφύλαξη, καθώς η γιάρδα μπορεί να καταρρεύσει πριν ακόμα ξεκινήσει να χτίζει οποιοδήποτε πλοίο με απόρροια την απαίτηση υψηλότερων τιμών εάν ανέβει η αγορά των νεότευκτων. Το μειονέκτημα για τους πλοιοκτήτες σε τέτοιου είδους συμφωνίες είναι ότι θα πρέπει να παρέχουν ρευστότητα για τις παραγγελίες, τουλάχιστον 7.5% της τιμής του νεότευκτου πλοίου για την αγορά των απαραίτητων υλικών και του σχεδιασμού.

Μία άλλη στρατηγική που ακολουθούν είναι οι χαμηλές τιμές ανά κυβικό μέτρο. Σύμφωνα με την TradeWinds στις αρχές του έτους, για ένα bulker capesize 180.000 dwt ζητούσαν \$46 εκατομμύρια ενώ τώρα οι τιμές κυμαίνονται από \$47 έως \$48 εκατομμύρια. Αυτό όμως σε βάθος χρόνου θα προκαλέσει μεγάλες απώλειες στο ναυπηγείο, καθώς δεν θα μπορεί να καλύψει τα υλικά για την κατασκευή των πλοίων. Μία άλλη τακτική που υιοθετούν οι γιάρδες στην Κίνα για να επιβιώσουν εν μέσω οικονομικής κρίσης είναι οι εσωτερικές παραγγελίες (inhouse orders) και η

εκμετάλλευση των πλοίων από τις ίδιες.

## 6.2 ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

Από τις αρχές του 21<sup>ου</sup> αιώνα παρουσιάστηκε σημαντική μείωση στον αριθμό των διεθνών τραπεζών που σχετίζονται με τη ναυτιλιακή χρηματοδότηση. Η εξέλιξη αυτή οφείλεται στο γεγονός ότι πολλές τράπεζες συγχωνεύτηκαν ή εξαγοράστηκαν με αποτέλεσμα τη μείωση του αριθμού των τραπεζών που έχουν κύριο αντικείμενο τη ναυτιλιακή χρηματοδότηση. Παράλληλα, όμως, λόγω της χρηματοοικονομικής κρίσης, πολλές τράπεζες απομακρύνθηκαν από την αγορά, με αποτέλεσμα την έλλειψη ρευστότητας για τη ναυτιλιακή βιομηχανία. Χαρακτηριστικό παράδειγμα είναι η απομάκρυνση της JP Morgan. Ωστόσο, φυσικά, παρά την κρίση που πλήττει την οικονομία, δεν έλειψαν και οι περιπτώσεις εισαγωγής νέων τραπεζών στην αγορά, όπως η εξαγορά της Bank of Nova Scotia από την Αγροτική Τράπεζα όπου δημιούργησαν την First Business Bank (FBB). Παρά της δύσκολης οικονομικής συγκυρίας, όμως, οι ελληνικές τράπεζες κατάφεραν να διατηρήσουν την πελατειακή τους βάση και να ενισχύσουν τη θέση τους στην ναυτιλιακή τραπεζική αγορά.

Σύμφωνα με την ετήσια μελέτη της Petrofin Research για την τραπεζική χρηματοδότηση του ελληνόκτητου στόλου από ξένες και ελληνικές τράπεζες, κατέληξε ότι το δανειακό χαρτοφυλάκιο της ελληνόκτητης ναυτιλίας μειώθηκε κατά 2,83% το έτος 2012, δηλαδή στα 65,78 δισεκατομμύρια δολάρια, από τα 67,694 δισεκατομμύρια δολάρια ένα χρόνο πριν. Αυτό σημαίνει ότι η ελληνόκτητη ναυτιλία αντέχει στην κρίση και ταυτόχρονα αξιοποιεί και τις ευκαιρίες που παρουσιάζονται στην αγορά. Επιπλέον, το χαρτοφυλάκιο των δανείων των ελληνικών τραπεζών μειώθηκε από το 2011 στο 2012 κατά 12,49% ενώ είχε προηγηθεί πτώση 8,6% από το 2010 στο 2011. Το χαρτοφυλάκιο των ελληνικών τραπεζών στη ναυτιλία έπεσε από τα 14,517 δις δολάρια το 2011 στα 12,705 δις δολάρια το 2012, και σύμφωνα με τους αναλυτές της Petrofin

θα υπάρξει μεγαλύτερη μείωση στη διάρκεια του 2013 λόγω και των συγχωνεύσεων που πραγματοποιούνται. Οι ευρωπαϊκές τράπεζες συνεχίζουν να αντιπροσωπεύουν τη συντριπτική πλειοψηφία του συνόλου των δανείων, αν και δείχνουν κι αυτές μία μείωση από 95,58% στο 92%.

Τα δάνεια των ξένων τραπεζών με παρουσία στην Ελλάδα που δόθηκαν σε ελληνικές ναυτιλιακές εταιρείες μέχρι τα μέσα σχεδόν του 2013 έπεσαν κατά 3,9%, σε αντίθεση με τα δάνεια των ξένων χρηματοπιστωτικών ιδρυμάτων που δεν διατηρούν γραφεία στη χώρα, τα οποία αυξήθηκαν κατά 7,13%. Στο έτος 2012 συνολικά 51 τράπεζες χρηματοδοτούσαν την ελληνική ναυτιλία έναντι 55 το έτος του 2011. Όσον αφορά τα δάνεια που εισπράττει η ελληνική ναυτιλία από γερμανικές τράπεζες άρχισαν να μειώνονται σταδιακά από 17,9 δις το 2010 σε 17,7 δις το 2011 και εν συνεχεία σε 17 δις δολάρια το 2012. Αντιθέτως οι τράπεζες της Κίνας ανεβαίνουν στην κατάταξη των δανειστών της με γοργούς ρυθμούς. Ωστόσο, ο μεγαλύτερος δανειστής της ελληνικής ναυτιλίας παραμένει η βρετανική Royal Scotland Bank με χαρτοφυλάκιο 10,555 δις δολαρίων, μειωμένο κατά 7,86% από το 2011.

Όπως προαναφέρθηκε, η RBS παραμένει ηγέτης της αγοράς με 10,5 δισεκατομμύρια δολάρια χαρτοφυλάκιο, στη δεύτερη θέση βρίσκεται η Credit Suisse με 5,2 δισεκατομμύρια και η Commerzbank επίσης με 5,2 δισεκατομμύρια δολάρια να έχει πέσει όμως στην τρίτη θέση. Αμέσως μετά ακολουθεί η DVB με 2,94 δισεκατομμύρια δολάρια και στην πέμπτη θέση είναι η DNB με 2,7 δισεκατομμύρια δολάρια.

Όσον αφορά της ελληνικές τράπεζες η Εμπορική Τράπεζα βρίσκεται στην πρώτη θέση με χαρτοφυλάκιο 2,48 δισεκατομμύρια δολάρια και η ΕΤΕ ακολουθεί αμέσως μετά με 2,38 δισεκατομμύρια δολάρια. Στην τρίτη θέση της κατάταξης βρίσκεται η CPB (πρώην Marfin) με 2,15 δισεκατομμύρια δολάρια, τέταρτη είναι η Τράπεζα Πειραιώς με 1,86 δισεκατομμύρια δολάρια και στην πέμπτη θέση ακολουθεί η Alpha Bank με 1,71 δισεκατομμύρια δολάρια.

Όπως είναι γνωστό η χρηματοδότηση της ναυτιλίας έχει επηρεαστεί αρνητικά από πολλούς παράγοντες. Η πτωτική κίνηση της ναυλαγοράς, η συνεχής πτώση της αξίας

των πλοίων και των ναύλων, οι αρνητικές μεσοπρόθεσμες προοπτικές σε όλους τους κλάδους της ναυτιλίας, λόγω της υπερπροσφοράς των πλοίων και η κρίση στον τραπεζικό τομέα είναι μερικοί από τους σημαντικότερους παράγοντες.

Ωστόσο, ορισμένες τράπεζες, όπως η Credit Suisse, η Nord LB, η Nordea και τράπεζες της Απω Ανατολής αύξησαν το δανειακό τους χαρτοφυλάκιο. Σύμφωνα με τη μελέτη της Petrofin από τις 51 τράπεζες που ασχολούνται με την ελληνική ναυτιλιακή χρηματοδότηση, 13 τράπεζες παρουσιάζουν αύξηση του χαρτοφυλακίου τους κατά μέσο όρο 37,64% και 21 εξ αυτών παρουσιάζουν μείωση κατά μέσο όρο 14,6%. Επίσης, η Petrofin αναφέρει ότι συνεχίζεται να υπάρχει μείωση στα δεσμευμένα αλλά μη εκταμιευμένα δάνεια, που ανέρχονται το 2012 στα 5,764 δισεκατομμύρια δολάρια έναντι 7,115 δισεκατομμύρια δολάρια το 2011, γεγονός που σημαίνει ότι τα δάνεια που έχουν εκταμιευτεί δεν μετατρέπονται σε δεσμεύσεις για νέες χρηματοδοτήσεις.

Σύμφωνα με τα δεδομένα της Petrofin, το έτος 2013 θα σηματοδοτήσει το πέμπτο έτος της ύφεσης της ναυτιλίας, παρά την οικονομική πίεση όμως που δέχτηκε η ελληνική ναυτιλία, τόσο από έλλειψη χρηματοδότησης όσο και από τους κανονισμούς, κατάφερε να επιβιώσει. Η σημασία της ναυτιλίας στην επανεκκίνηση της ελληνικής οικονομίας είναι πολύ σημαντική, καθώς συνεισφέρει έμμεσα και άμεσα, μέσω συνεργειών με άλλους κλάδους, ποσοστό υψηλότερο του 6% ετησίως στην οικονομική δραστηριότητα. Γι' αυτό το λόγο οι ελληνικές τράπεζες συνέχισαν να στηρίζουν τη ναυτιλία την ίδια στιγμή που μεγάλες ευρωπαϊκές τράπεζες αποχώρησαν τελείως ή και κατά ένα μεγάλο ποσοστό από την ενίσχυση του ναυτιλιακού τομέα. Συνολικά εννέα ελληνικές τράπεζες χρηματοδότησαν τη ναυτιλία το 2012 με 10 δισεκατομμύρια ευρώ περίπου και 42 ξένες τράπεζες ενίσχυσαν την ελληνική ναυτιλία σχεδόν με 40 δισεκατομμύρια ευρώ.

Οι προβλέψεις της Petrofin για τη ναυτιλία είναι αισιόδοξες. Αν και η αγορά ταλαιπωρείται ακόμη από την υπερπροσφορά των πλοίων, η χρηματοδότηση της ναυτιλίας έχει πάλι ξεκινήσει. Προβλέπει ακόμα ότι σταδιακά, από το 2014, η χρηματοδότηση των ευρωπαϊκών τραπεζών θα ανακάμψει μαζί με μια μέτρια ανάκαμψη της ναυλαγοράς. Όσον αφορά το ελληνικό τραπεζικό σύστημα, σημειώνει

ότι αναμένεται να ξεκινήσει η χορήγηση δανείων στους καλύτερους πελάτες. Η ολοκλήρωση της ανακεφαλαιοποίησης, αλλά και η σταθεροποίηση και η σταδιακή ανάκαμψη της καταθετικής βάσης θα ωθήσουν το τραπεζικό σύστημα να συνεισφέρει στην ανάπτυξη της οικονομίας, όπως τόνισε ο κύριος Τουρκολιάς.

## 7. Ο ΡΟΛΟΣ ΤΩΝ ΚΡΑΤΩΝ ΣΤΗ ΔΙΕΘΝΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ ΚΑΙ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Σε σχέση με τις εξελίξεις στην παγκόσμια οικονομία και το παγκόσμιο εμπόριο, οι διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές συνέχισαν να αυξάνονται το 2011, βέβαια, με βραδύτερο ρυθμό από ότι το 2010. Η αύξηση της μεταφοράς των εμπορευματοκιβωτίων και των χύδην ξηρών φορτίων τροφοδότησε την άνοδο του παγκόσμιου θαλάσσιου εμπορίου κατά 4% το 2011, δεδομένου ότι ο συνολικός όγκος των εμπορευμάτων που φορτώθηκαν σε όλο τον κόσμο έφθασε τα 8,7 δισεκατομμύρια τόνους. Φυσικά, η κρίση που διανύουμε την περίοδο αυτή, έχουν επηρεάσει αρνητικά την παγκόσμια ανάπτυξη, παρόλαυτά αναμένεται αύξηση του θαλάσσιου εμπορίου το 2012 και το 2013. Οι οικονομική κίνδυνοι, οι κοινωνική αναταραχή στη Βόρεια Αφρική και τη Δυτική Ασία, οι φυσικές καταστροφές στην Ιαπωνία και στην Ταϊλάνδη, η αύξηση των τιμών του πετρελαίου, η αστάθεια, το αντίκτυπο των μέτρων λιτότητας σε πολλές χώρες επηρεάζουν περιφερειακά αλλά και παγκόσμια τις αλυσίδες εφοδιασμού. Αυτό έχει ως αντίκτυπο τη δραματική επιρροή της παγκόσμιας οικονομικής και εμπορικής προοπτικής του διεθνούς θαλάσσιου εμπορίου.

Πίνακας 25: Υπολογισμός παγκόσμιου θαλάσσιου εμπορίου σε τόνους νεκρού βάρους επί τονομίλια στο διάστημα 2008-2011.

World seaborne trade in dwt-miles, 2008-2011 (Estimated billions of dwt-miles)								
Year	Container	General Cargo	RoRo	Reefer	Dry Bulk	Oil	Gas	World Total
2008	18 400	2 800	1 812	496	25 606	29 310	2 538	80 962
2009	15 313	2 366	1 217	405	24 550	26 228	2 344	72 423
2010	16 508	2 457	1 468	333	26 784	27 787	3 322	78 659
2011	18 756	2 472	1 578	356	31 788	28 181	3 816	86 947

Πηγή: Lloyd's List Intelligence, 2012

Το 2011 η παγκόσμια κατανάλωση πετρελαίου αυξήθηκε οριακά κατά 0,7% κι έφθασε



τα 88 εκατομμύρια βαρέλια την ημέρα (bpd). Η κατανάλωση στις χώρες του ΟΟΣΑ μειώθηκε κατά 1,3%, ενώ στις αναπτυσσόμενες χώρες αυξήθηκε κατά 2,8%. Στην Κίνα, η κατανάλωση πετρελαίου το 2011 επιβραδύνθηκε συγκριτικά με τα προηγούμενα έτη, όπου είχε αύξηση 12% κατά μέσο όρο ετησίως από το 2006 έως το 2010.

Πίνακας 26: Οι σημαντικότεροι παραγωγοί και καταναλωτές πετρελαίου.

<b>Major producers and consumers of oil and natural gas, 2011 (World market share in percentage)</b>			
<b>World oil production</b>		<b>World oil consumption</b>	
Western Asia	33	Asia Pacific	32
Transition economies	16	North America	24
North America	14	Europe	16
Africa	11	Latin America	9
Latin America	12	Western Asia	10
Asia Pacific	10	Transition economies	5
Europe	5	Africa	4
<b>World natural gas production</b>		<b>World natural gas consumption</b>	
North America	25	North America	25
Transition economies	24	Europe	16
Western Asia	16	Asia	17
Asia Pacific	15	Transition economies	18
Europe	8	Western Asia	14
Latin America	7	Latin America	7
Africa	6	Africa	3

Πηγή: UNCTAD secretariat on the basis of data published in the British Petroleum (BP) Statistical Review of World Energy 2012 (June 2012). Note: Oil includes crude Oil,

shale oil, Oil sands and natural gas liquids NGLs – the liquid content of natural gas where this is recovered separately. The term excludes liquid fuels from other sources as biomass and coal derivatives.

Το κάρβουνο / άνθρακας είναι η δεύτερη πιο σημαντική πρωτογενή πηγή ενέργειας, καθώς καλύπτει το 30,3% της παγκόσμιας κατανάλωσης ενέργειας. Η παγκόσμια κατανάλωση άνθρακα αυξήθηκε κατά 5,4% το 2011. Επικεφαλής της κατανάλωσης είναι η Κίνα καλύπτοντας ένα ποσοστό 9,7%. Η συνολική κατανάλωση στις χώρες του ΟΟΣΑ μειώθηκε κατά 1,1%, ενώ σημειώθηκε αύξηση στην Ευρώπη. Η παραγωγή άνθρακα σημείωσε αύξηση 6,1% το 2011, με μεγαλύτερους παραγωγούς της χώρας του ΟΟΣΑ και της Κίνας. Η Ινδονησία μέχρι τώρα είναι ο μεγαλύτερος εξαγωγέας άνθρακα με μερίδιο 44,9%, και ακολουθεί η Αυστραλία με 20,4%.

Η Κίνα είναι ο μεγαλύτερος εισαγωγέας κάρβουνου (coal), επειδή όμως, οι εγχώριες τιμές στο προϊόν έχουν μειωθεί, τα περιθώρια κέρδους για τους εμπόρους λιγοστεύουν, με αποτέλεσμα το Πεκίνο να περιορίζει τις εισαγωγές και οι αγοραστές να υιοθετούν επιφυλακτική στάση. Το διάστημα αυτό στην Κίνα εξετάζεται το ενδεχόμενο της απαγόρευσης εισαγωγής χαμηλής ποιότητας κάρβουνου όπως ο λιγνίτης, προκειμένου να ενισχυθεί η εγχώρια οικονομία. Μια τέτοια κίνηση όμως θα πλήξει τους εξαγωγείς κάρβουνου, λιγνίτη και άλλων υποκατάστατων φορτίων με χαμηλότερη θερμαντική ικανότητα.

Οι εισαγωγές σε κάρβουνο που έγιναν στην Κίνα κατά τον Μάιο του 2013 ανήλθαν στα 27.57 εκατομμύρια τόνους από 28.69 εκατομμύρια τόνους τον Απρίλιο του ίδιου έτους, σύμφωνα με δεδομένα που δημοσίευσαν οι Reuters στις 18 Ιουνίου. Συγκριτικά όμως με ένα χρόνο πριν, οι εισαγωγές αναρριχήθηκαν 5.6%, ανεβάζοντας τις συνολικές εισαγωγές στους 136.17 εκατομμύρια τόνους, συνολική αύξηση 20.9% από το ίδιο χρονικό διάστημα ένα χρόνο πριν. (Reuters, report 18/06/2013) Αύξημένη ζήτηση, ωστόσο, σε άνθρακα έχει η Ινδία και αμέσως μετά η Ευρώπη. Τα επίπεδα των εισαγωγών στην Ιαπωνία και στις Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής μειώθηκαν λόγω

αυστηρών περιβαλλοντικών ρυθμίσεων και συγκριτικά χαμηλότερων τιμών σε άλλες πηγές ενέργειας, όπως το φυσικό αέριο.

Πίνακας 27: Κύριοι εισαγωγείς και εξαγωγείς άνθρακα παγκοσμίως.

<i>Coal exporters</i>		<i>Coal importers</i>	
Indonesia	34	Japan	18
Australia	30	Europe	18
United States	10	China	13
Colombia	8	India	13
South Africa	7	Republic of Korea	13
Russian Federation	6	Taiwan Province of China	6
Canada	3	Malaysia	2
Others	2	Thailand	2
China	1	Israel	1
		Others	12

Πηγή: UNCTAD secretariat on the basis of data from the World Steel Association (2012), Clarkson Research Services, published in the June 2012 issue of Dry bulk Trade Outlook, and the World Grain Council, 2012.

Το φυσικό αέριο είναι η τρίτη μεγαλύτερη πηγή ενέργειας που καταναλώνεται παγκοσμίως, μετά το πετρέλαιο και το κάρβουνο. Η Βόρει Αμερική αντιπροσωπεύει το

μεγαλύτερο μερίδιο κατανάλωσης φυσικού αερίου στον κόσμο, παρόλο που πρόσφατα μεγάλη αύξηση καταγράφηκε και στην αγορά της Ασίας. Το 2011 η κατανάλωση φυσικού αερίου αυξήθηκε κατά 2,2%, με υψηλή κατανάλωση στις χώρες της Βόρειας Αμερικής, την Κίνα, το Κατάρ, τη Σαουδική Αραβία και την Ιαπωνία. Στην Ευρώπη η κατανάλωση μειώθηκε κατά 10% λόγω μίας απότομης στροφής των χωρών στη χρήση ανανεώσιμων πηγών ενέργειας.

Το ίδιο έτος η παγκόσμια παραγωγή φυσικού αερίου αυξήθηκε κατά 3,1%, με την παραγωγή στις ΗΠΑ να αυξάνεται κατά 7,7%, κάτι που την ανέδειξε και τον μεγαλύτερο παραγωγό φυσικού αερίου στον κόσμο. Επίσης, η παραγωγή αυξήθηκε και από χώρες όπως το Κατάρ, το Τουρκμενιστάν και η Ρωσία, ενώ μείωση σημειώθηκε στην Ευρωπαϊκή Ένωση.

Το εμπόριο σιδηρομεταλλεύματος, επίσης, αυξήθηκε το 2011 κατά 6%, με την Κίνα να είναι η βασική κινητήρια δύναμη. Σημαντικοί εξαγωγείς σιδηρομεταλλεύματος είναι η Αυστραλία, η Βραζιλία, η Ινδία, Νότια Αφρική και ο Καναδάς. Με κοινό μερίδιο αγοράς 73%, η Αυστραλία και η Βραζιλία αύξησε τον όγκο των εξαγωγών της κατά 8,9% και 6,4% αντίστοιχα. Σε αντίθεση με την Ινδία όπου περιορίσε τις εξαγωγές της λόγω υψηλών εξαγωγικών δασμών.

Πίνακας 28: Κύριοι εισαγωγείς και εξαγωγείς σιδηρομεταλλεύματος

<i>Iron ore exporters</i>		<i>Iron ore importers</i>	
Australia	42	China	63
Brazil	31	Japan	12
Others	10	European Union 15	10
India	7	Republic of Korea	6
South Africa	5	Middle East	2
Canada	3	Others	6
Sweden	2		

Πηγή: UNCTAD secretariat on the basis of data from the World Steel Association (2012), Clarkson Research Services, published in the June 2012 issue of Dry bulk Trade Outlook, and the World Grain Council, 2012.

Πίνακας 29: Παραγωγοί και καταναλωτές χάλυβα

<b>Steel producers</b>		<b>Steel users</b>	
China	46	China	45
Japan	7	European Union 27	11
United States	6	North America	9
Russian Federation	5	Confederation of Independent States	4
India	5	Middle East	4
Republic of Korea	4	Latin America	3
Germany	3	Africa	2
Ukraine	2	Other	22
Brazil	2		
Turkey	2		
Others	18		

Πηγή: UNCTAD secretariat on the basis of data from the World Steel Association (2012), Clarkson Research Services, published in the June 2012 issue of Dry bulk Trade Outlook, and the World Grain Council, 2012.

Όσον αφορά τη συνολική παραγωγή σιτηρών το 2011 μειώθηκε κατά 2,6% σε 1,75 εκατομμύρια τόνους, ενώ το 2012 αυξήθηκε κατά 5,1%, ανεβάζοντας το σύνολο στα 1,84 εκατομμύρια τόνους. Το 50% των εξαγωγών καταγράφηκαν από την Αργεντινή, το 24,9% από την Αυστραλία και το 10,4% από τον Καναδά. Οι εξαγωγές από την Ευρώπη και τις ΗΠΑ μειώθηκε κατά 29,1% και 21,9% αντίστοιχα, το 2011, που

οφείλεται κυρίως στις χαμηλότερες τιμές των σιτηρών από άλλες περιοχές, όπως τη Μαύρη Θάλασσα.

Πίνακας 30: Παγκόσμιοι εισαγωγείς και εξαγωγείς σιτηρών

<i>Grain exporters</i>		<i>Grain importers</i>	
United States	36	Asia	33
European Union	12	Latin America	21
Argentina	11	Africa	22
Australia	10	Middle East	14
Canada	9	Europe	6
Others	23	Confederation of Independent States	3

Πηγή: UNCTAD secretariat on the basis of data from the World Steel Association (2012), Clarkson Research Services, published in the June 2012 issue of Dry bulk Trade Outlook, and the World Grain Council, 2012.

Ένα μέταλλευμα, το οποίο μεταφέρεται πολύ συχνά είναι ο βωξίτης, οποίος μετά την εξόρυξή του μεταφέρεται σε διυλιστήρια για την επεξεργασία του και την εξαγωγή της αλουμίνας. Τα μεγαλύτερα κοιτάσματα βωξίτη σε όλο τον κόσμο βρίσκονται στη Γουινέα, την Αυστραλία, τη Βραζιλία και τη Τζαμάικα. Το 2011, η παγκόσμια παραγωγή αλουμίνας αυξήθηκε κατά 8% πάνω από το 2010 κι αυτό οφείλεται σε νέα ορυχεία που άνοιξαν στην Βραζιλία, την Κίνα, την Ινδία, τη Γουινέα και τη Τζαμάικα, ενώ η παραγωγή βωξίτη στην Αυστραλία μειώθηκε ελαφρά λόγω των πλημμύρων.

Συνολικά το παγκόσμιο εμπόριο σε βωξίτη αυξήθηκε το 2011 στο 17,2%, συνολικά στους 109 εκατομμύρια τόνους.

Επίσης, άλλα πετρώματα, όπως τα φωσφορικά, που μεταφέρονται μέσω θαλάσσης αναμένεται να αυξηθεί η παραγωγή τους κατά 20% περίπου μεταξύ του 2011 και του 2015. Τα πετρώματα αυτά εξορύσσονται στην Αφρική και ειδικότερα στο Μαρόκο, αλλά σχεδιάζονται και νέα ορυχεία στην Αυστραλία, τη Βραζιλία, τη Ναμίμπια και τη Σαουδική Αραβία. Η παγκόσμια κατανάλωση φωσφορικών πετρωμάτων αναμένεται να αυξηθεί με ρυθμό 2,5% ετησίως κατά τα επόμενα 3 χρόνια, με τις μεγαλύτερες αυξήσεις να είναι στην Ασία και στη Νότια Αμερική.

Επιπροσθέτως, το παγκόσμιο εμπόριο εμπορευματοκιβωτίων αυξήθηκε κατά 7,1% το 2011, ενώ το 2010 η ποσοστιαία αύξηση ήταν μεγαλύτερη στο 12,8%. Σύμφωνα με την Clarkson Research Services, ο συνολικός όγκος του εμπορίου το 2011 ανήλθε σε 151 εκατομμύρια TEU's, που ισοδυναμεί περίπου με 1,4 εκατομμύρια τόνους. Η παγκόσμια ανάπτυξη το 2011 ήταν περιορισμένη καθώς παρουσιάστηκε επιβράδυνση. Το εμπόριο στον Ειρηνικό μειώθηκε κατά 0,5%, ενώ το εμπόριο στον Ατλαντικό και στη διαδρομή από την Ασία στην Ευρώπη αυξήθηκε κατά 5,7% και 6,3% αντίστοιχα.

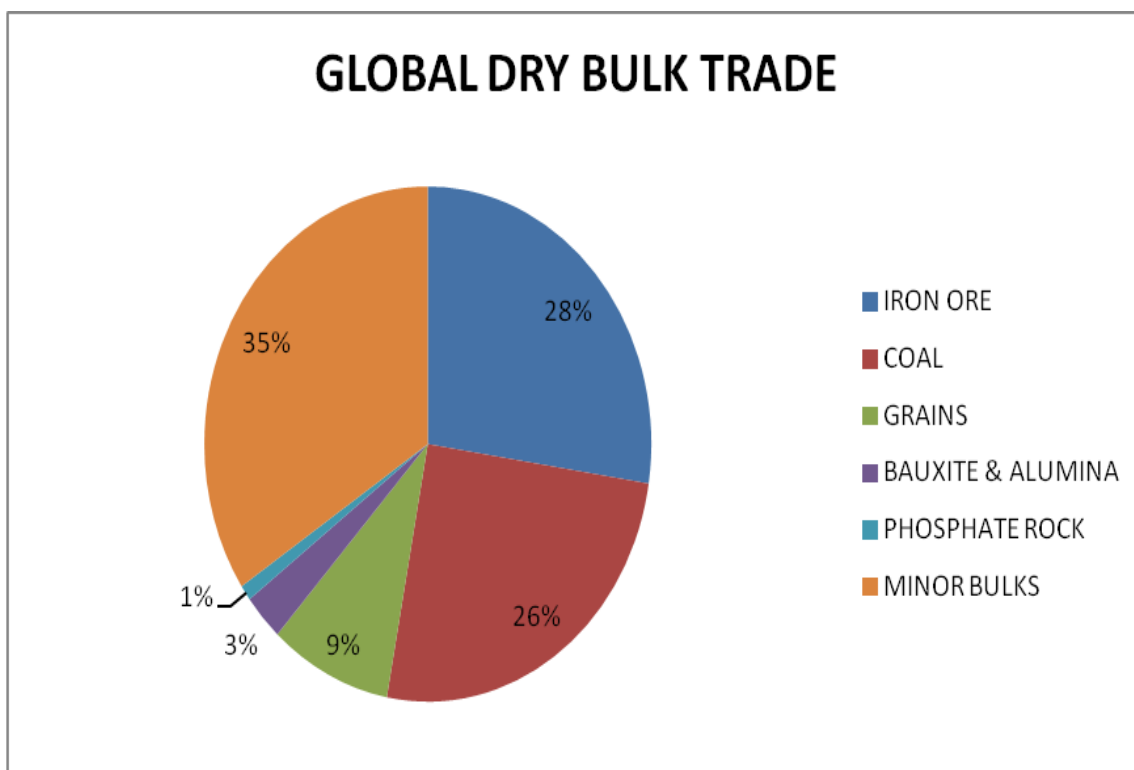


Πίνακας 31: Ο συνολικός όγκος του εμπορίου μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων από το 2009 έως το 2011.

<b>Table 1.8. Estimated containerized cargo flows on major East–West container trade routes, 2009–2011 (Millions of TEUs and percentage change)</b>						
<i>Year</i>	<i>Transpacific</i>		<i>Europe Asia</i>		<i>Transatlantic</i>	
	Asia–North America	North America–Asia	Asia–Europe	Europe–Asia	Europe–North America	North America–Europe
2009	10.6	6.1	11.5	5.5	2.8	2.5
2010	12.8	6.0	13.5	5.6	3.1	2.8
2011	12.7	6.0	14.1	6.2	3.4	2.8
<b>Percentage change 2010–2011</b>	<b>1.2</b>	<b>0.9</b>	<b>4.6</b>	<b>10.6</b>	<b>8.3</b>	<b>2.8</b>

Πηγή: UNCTAD based on Container Trade Statistics, March 2012; Containerisation International, 1 September 2012; and the Global Insight Database as published in Bulletin FAL, issue number 288, number 8/2010 (International maritime transport in Latin America and the Caribbean in 2009 and projections for 2010), ECLAC.

Πίνακας 32: Παγκόσμιο εμπόριο χύδην φορτίων



Πηγή: Clarksons Research, Jefferies

Πίνακας 33: Μεταφερόμενες ποσότητες χύδην φορτίων σε εκατομμύρια τόνους

ALL BULK COMMODITIES									
In millions of tons	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013E	2014E
Coal	704	753	777	777	900	946	1,062	1,126	1,193
Iron Ore	713	777	841	898	991	1,052	1,109	1,222	1,347
Grain	292	306	319	321	343	345	370	394	419
Bauxite/Alumina	78	93	97	74	96	113	107	112	118
Phosphate	30	31	31	20	23	29	30	31	32
Other Minor Bulks	1,163	1,244	1,234	1,103	1,239	1,340	1,402	1,467	1,535
Total	2,980	3,204	3,299	3,193	3,592	3,825	4,080	4,352	4,643
Seaborne Trade Growth	196	224	95	-106	399	233	255	272	292

Πηγή: Howe Robinson, Clarksons Research, Jefferies LLC

Πίνακας 34: Φορτοεκφορτώσεις υγρού και ξηρού φορτίου ανά ηπείρους.

World Total	Area*1	YEAR	Goods Loaded				Goods Unloaded			
			Oil		Dry Cargo	Total Goods Loaded	Oil		Dry Cargo	Total Goods Unloaded
			Crude	Products*3			Crude	Products*3		
Europe Region	2000	152	91	1,275	1,517	434	108	1,581	2,122	
	2010	244	312	1,055	1,611	488	286	1,158	1,931	
	2011	221	326	1,075	1,622	461	316	1,213	1,990	
Africa Region	2000	299	35	196	529	66	17	153	237	
	2010	350	93	311	754	43	40	334	417	
	2011	344	110	334	788	40	43	288	371	
Asia Region	2000	931	217	994	2,142	598	228	1,694	2,520	
	2010	907	364	1,997	3,268	843	443	3,334	4,620	
	2011	900	377	2,107	3,384	866	462	3,572	4,900	
America Region	2000	269	153	839	1,261	598	176	540	1,314	
	2010	268	212	1,376	1,855	536	188	635	1,359	
	2011	278	218	1,504	2,000	513	193	674	1,380	
Oceania Region	2000	15	3	517	534	32	13	35	80	
	2010	18	5	898	921	25	22	71	118	
	2011	20	5	934	959	27	24	76	127	
World Total	2000	1,665	498	3,821	5,983	1,728	542	4,004	6,273	
	2010	1,787	985	5,637	8,409	1,934	979	5,532	8,445	
		1,763	1,036	5,954	8,753	1,907	1,038	5,823	8,768	

Πηγή: Compiled from the UNCTAD data of Review of Maritime Transport 2012

## **8. ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗ ΤΗΣ ΚΡΙΣΗΣ**

Η οικονομική κρίση που ξεκίνησε κατά τη διάρκεια του έτους 2007 κι εξακολουθεί να συνεχίζεται θεωρείται από πολλούς οικονομικούς αναλυτές η μεγαλύτερη της ιστορίας, παρόλο που η αντίδραση των κυβερνήσεων για την αντιμετώπιση της ήταν σχετικά άμεση.

Οι ανεπτυγμένες οικονομικά χώρες του πλανήτη ήρθαν αντιμέτωπες με προβλήματα που δεν μπορούσαν να ελέγξουν, ενώ οι οικονομικά ασθενέστερες αγορές, οι οποίες εξαρτώνται από τις οικονομικά ισχυρές έφτασαν σε ένα τέλμα ρευστότητας που δεν μπορούσαν επίσης να ελέγξουν. Ως εκ τούτου, είναι αναγκαίο ένα αυστηρότερο πλαίσιο λειτουργίας των χρηματοπιστωτικών αγορών μέσω της δημιουργίας ενός ενιαίου παγκόσμιου εποπτικού φορέα ή τη στενότερη συνεργασία ανάμεσα στις εποπτικές αρχές της Ε.Ε., των ΗΠΑ αλλά και άλλων μεγάλων οικονομιών.

Η Ε.Ε είναι σημαντικό στο σύνολό της να ασκήσει επεκτατική δημοσιονομική πολιτική, να προωθήσει μεγάλα αναπτυξιακά έργα για τη δημιουργία θέσεων εργασίας αλλά και της ανάπτυξης γενικότερα με απώτερο στόχο τη γρήγορη και αποτελεσματική καταπολέμηση της χρηματοοικονομικής κρίσης. Επιπλέον, η στενή και αρμονική συνεργασία ανάμεσα στις νομισματικές και δημοσιονομικές αρχές για τον καλύτερο συντονισμό και προώθηση στόχων και μέτρων από κοινού είναι πολύ σημαντικό να υπάρχει, ιδιαίτερα σε περιόδους οικονομικών κρίσεων.

Τα μέτρα που πάρθηκαν για την αντιμετώπιση της κρίσης ήταν άμεσα. Αρχικά, το G20 στη σύνοδό του το Νοέμβριο του 2008 έλαβε πρωτοβουλίες που συνάδουν με τις συστάσεις του ΔΝΤ καθώς επικεντρώνονται στη μεταρρύθμιση του χρηματοπιστωτικού συστήματος (G.W.Bush, Weekly Compilation of Presidential documents, Remarks at the summit of financial markets and the world economy, 15-11-2008). Δημιούργησε τέσσερις ομάδες δράσης για να προωθήσουν την εφαρμογή των προτάσεών της.

Καθήκον της πρώτης ομάδας είναι η ενίσχυση των συνετών ρυθμίσεων και της διαφάνειας, ιδιαίτερα για τις αποτιμήσεις της χρηματιστηριακής αξίας εταιρειών και τις

λογιστικές μεθόδους, τις αμοιβές και τη διαχείριση του κινδύνου. Η δεύτερη ομάδα έχει σκοπό την ενίσχυση της διεθνούς συνεργασίας και την προώθηση των αρχών δεοντολογίας στις χρηματαγορές και η δράση της θα λαμβάνει χώρα σε θέματα εταιρικής διακυβέρνησης και συμμετοχής σε διεθνείς εποπτικές επιτροπές κι επιτροπές καθορισμού προδιαγραφών. Σκοπός της τρίτης ομάδας είναι η αναμόρφωση του ΔΝΤ εξετάζοντας το ρόλο, τη διακυβέρνηση και τις ανάγκες ανεύρεσης πόρων του ΔΝΤ. Όσον αφορά την τέταρτη ομάδα θα ασχοληθεί με την αναμόρφωση της Παγκόσμιας Τράπεζας και των πολυμερών τραπεζών για την ανάπτυξη, εξετάζοντας τη διακυβέρνηση και τα εργαλεία άσκησης πολιτικής των τραπεζών με κριτήριο τις ανάγκες των μελών τους και τις επιπτώσεις της οικονομικής επιβράδυνσης στις αναπτυσσόμενες χώρες. (Σπάθη Ρ., 2009)

Επιπλέον, το Αμερικανικό κράτος επέφερε αλλαγές που στόχο είχαν την ενίσχυση της ρευστότητας από την Κεντρική Τράπεζα της Αμερικής προς άλλους χρηματοπιστωτικούς ομίλους, οι οποίοι είχαν άμεση ανάγκη, όπως για παράδειγμα ενίσχυση 85 δις δολαρίων στην AIG το Σεπτέμβριο του 2008. Άλλες μεταρρυθμίσεις ήταν η μείωση του επιτοκίου και η ενίσχυση της οικονομίας με πακέτο ύψους 800 δις δολαρίων. (Noam Scheiber, 2009)

Οι διαφορετικές απόψεις των ηγετών της Ευρωπαϊκής Ένωσης και η καθυστέρηση στη λήψη αποφάσεων είχε ως συνέπεια να μην παρθούν άμεσα δραστικά μέτρα για την αντιμετώπιση της οικονομικής κρίσης. Η Κεντρική Ευρωπαϊκή Τράπεζα ενίσχυσε τη ρευστότητα της οικονομίας διοχετεύοντας στην αγορά δισεκατομμύρια ευρώ.

Σύμφωνα με τον Πρόεδρο της Ένωσης των Ελλήνων Εφοπλιστών, κύριο Θεόδωρο Βενιάμη, οι σωστοί χειρισμοί είναι αυτοί που θα αποτελέσουν τη συνάρτηση της διαμόρφωσης θεμελιωδών και βιώσιμων στόχων. Για παράδειγμα, πρωταρχικός σκοπός είναι η επίτευξη της ισορροπίας μεταξύ προσφοράς και ζήτησης στην παγκόσμια ναυτιλιακή αγορά. Αυτό είναι δύσκολο προκειμένου να επιτευχθεί, καθώς οι κανόνες του ελεύθερου ανταγωνισμού διαταράσσουν αυτήν την ισορροπία. Παρά το γεγονός πως η παρούσα κρίση της ναυτιλιακής βιομηχανίας είναι κατά βάση “εξωγενής”, ο

μεγάλος αριθμός παραγγελιών και ο μεγάλος αριθμός παραδόσεων πλοίων τα προηγούμενα χρόνια οδήγησε σε μεγάλη αύξηση της προσφοράς χωρητικότητας με αποτέλεσμα να παίζουν τον δικό τους αρνητικό ρόλο και να καθυστερήσουν την ανάκαμψη της αγοράς των ναύλων.

Επιπλέον, σύμφωνα με τα λεγόμενα του κύριου Βενιάμη, «επιβάλλεται να διαφυλαχθεί ως κόρη οφθαλμού ο θεμιτός και ελεύθερος ανταγωνισμός, ο οποίος αποτελεί το οξυγόνο της ναυτιλίας και του εμπορίου». Επίσης τονίζει ότι «η ναυτιλιακή αγορά πρέπει να διαφυλαχθεί από περιφερειακές πολιτικές που εξυπηρετούν σκοπούς άσχετους με τη ναυτιλία και από μέτρα κοντόφθαλμου προστατευτισμού, που αποτελούν μεν εύκολη λύση σε εποχές κρίσης, αλλά έχουν ως αποτέλεσμα να “κλείνουν” τις αγορές και να εμποδίζουν την ανάκαμψή τους». Τέλος κλείνει ισχυρίζοντας ότι η αναβάθμιση των δεξιοτήτων των στελεχών των πλοίων είναι μεγίστης σημασίας, ιδιαίτερα για τις χώρες με ναυτική παράδοση.

Μία βασική προϋπόθεση ωστόσο, που πρέπει να προστεθεί είναι η ισχυρή εθνική υποστήριξη και η ανάλογη κοινωνική αναγνώριση. Ο κύριος Βενιάμης καταλήγει λέγοντας πως *«η ναυτιλία για την Ελλάδα σημαίνει παγκόσμια πρωτοπορία και προβολή. Αυτή η υποστήριξη θα ενισχύσει τον γνωστό δυναμισμό του τομέα της ναυτιλίας, την προσαρμοστικότητα και αντοχή που τον διακρίνουν – ποιοτικά στοιχεία άμεσα συνδεδεμένα με το επιτυχημένο μοντέλο της ιδιωτικής επιχειρηματικότητας»*.

## 9. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Δεν υπάρχει αμφιβολία ότι είμαστε μάρτυρες της μεγαλύτερης χρηματοοικονομικής κρίσης τα τελευταία εκατό χρόνια. Δεδομένου ότι η οικονομία στην εποχή μας έχει περισσότερο παγκοσμιοποιημένο χαρακτήρα στην κίνηση του κεφαλαίου σε σύγκριση με το παρελθόν, κάνει την κρίση πιο σοβαρή τόσο στις επιπτώσεις της όσο και στους τρόπους αντιμετώπισής της.

Παρόλο που η κρίση είχε ως αφετηρία τις Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής, μεταφέρθηκε ραγδαία στην οικονομία όλου του πλανήτη, λόγω της παγκοσμιοποίησης. Όσον αφορά την ελληνική οικονομία, η εκδήλωση της διεθνούς οικονομικής κρίσης οδήγησε στην κρίση χρέους ως αποτέλεσμα την παρατεταμένη σε διάρκεια ύφεση και τη μείωση της οικονομικής δραστηριότητας. Όσον αφορά το τραπεζικό σύστημα της Ελλάδας έπρεπε να αναπροσαρμοστεί προκειμένου να αντιμετωπίσει την αποχώρηση του ΑΕΠ που προκλήθηκε από τον εκτροχιασμό του ελλείμματος και του κρατικού χρέους αλλά και τον παγκόσμιο αρνητικό παράγοντα. Η οικονομική κρίση οδήγησε σε μεγάλες περικοπές παραγωγής που έλαβαν χώρα κυρίως το τελευταίο τετράμηνο του 2008 σε όλες τις χώρες.

Από την χρηματοπιστωτική κρίση επλήγησαν όλοι οι τομείς της οικονομίας και όπως είναι ευνόητο δεν θα μπορούσε να ξεφύγει και η ναυτιλιακή βιομηχανία. Ο Howe Robinson αναφέρει χαρακτηριστικά ότι «η ναυτιλία βρίσκεται στο μάτι του κυκλώνα, καθώς η παγκόσμια οικονομία αντιμετωπίζει την πιο σοβαρή οικονομική κρίση τα τελευταία 60 χρόνια».

Η ελληνική αλλά και η παγκόσμια ναυτιλία αντιμετωπίζουν μέχρι και στις μέρες μας προβλήματα χρηματοδότησης, κάτι το οποίο είναι υψίστης σημασίας για την αποτελεσματική λειτουργία της ναυτιλιακής βιομηχανίας καθώς είναι μεγάλος χρήστης κεφαλαίων. Το χρηματιστήριο των ναύλων του δείκτη ξηρού φορτίου (BDI) και οι ναύλοι εμφάνισαν πολύ μεγάλη αύξηση μέχρι το πρώτο μισό του 2008, μετά όμως το σκάσιμο της φούσκας ακολούθησε η δραματική πτώση τους. Οι χάρμηλοι ναύλοι είχαν ως αποτέλεσμα τη μείωση των κερδών των πλοιοκτητών σε τέτοιο βαθμό που πολλές



φορές υπήρχαν και ζημίες. Ακόμα, προτού ξεσπάσει η κρίση, λόγω της υπερβάλλουσας ζήτησης, πολλές ναυτιλιακές εταιρείες οδηγήθηκαν στις παραγγελίες νέων πλοίων για να ανταποκριθούν στις απαιτήσεις της αγοράς, με αποτέλεσμα την αύξηση της προσφοράς. Η παράλληλη ραγδαία πτώση της ζήτησης του θαλάσσιου εμπορίου, όμως, στα μέσα του 2008 οδήγησε στη μείωση των ναύλων. Η έλλειψη ρευστότητας οδήγησε τις τράπεζες στη μείωση της χορήγησης δανείων προς τις ναυτιλιακές εταιρείες, οι οποίες ήταν αδύνατο πλέον να καλύψουν τις τρέχουσες συναλλαγές και υποχρεώσεις τους λόγω οικονομικής στενότητας. Αυτή η στενότητα είχε ως επίπτωση, ναυτιλιακές εταιρείες μικρότερης εμβέλειας ή και μεγαλύτερες με έλλειψη ρευστότητας να ακυρώσουν τα δάνειά τους, να αναδιαρθρώσουν τους όρους των δανειακών συμβάσεων αλλά και να ακυρώσουν τις παραγγελίες τους για την αγορά νέων πλοίων, ώστε να αποφύγουν τη χρεοκοπία.

Σύμφωνα με εκτιμήσεις του Dr Martin Stopford των Clarksons, η αγορά ξηρού φορτίου αντιμετωπίζει στη διάρκεια του τρέχοντος έτους τη μεγαλύτερη υπερπροσφορά πλοίων, περίπου στο 30%, στην ιστορία της, καθώς από το 2007 ο στόλος ξηρού χύδην φορτίου έχει αυξηθεί κατά 85%, ενώ το παγκόσμιο εμπόριο χύδην ξηρού φορτίου έχει αυξηθεί μόνο κατά 32%. Αυτό έχει δημιουργήσει ένα έλλειμμα ύψους 6%, που παρατηρήθηκε το 2007, στο μεγαλύτερο πλεόνασμα χωρητικότητας στον κλάδο που καταγράφηκε ποτέ και που σε ποσοστό εκφράζεται στο 30%.

Σύμφωνα με τα στοιχεία των Clarksons, μέχρι τον Ιούλιο του 2013 οι παγκόσμιες παραγγελίες νεότευκτων πλοίων έχουν αυξηθεί σχεδόν κατά 47% συγκριτικά με το ίδιο διάστημα πέρυσι. Ωστόσο, η αύξηση της ζήτησης αναμένεται να ξεπεράσει την προσφορά στη διάρκεια των επόμενων 12 μηνών, σύμφωνα με τον αναλυτή Doug Mavrinac της Jefferies. Επίσης, ο κύριος Nicolay Dyvik, αναλυτής της DNB Markets, αναφέρει ότι το 2013 θα είναι το πρώτο έτος που η αύξηση της ζήτησης σε τονομύλια θα ξεπεράσει την ανάπτυξη του στόλου, καθώς εκτιμά την αναφορά των Tradewinds, ότι ο στόλος θα αυξηθεί κατά 7%, ενώ η ζήτηση με όρους τονομυλίων θα αυξηθεί κατά 10%.

Πλέον, η παγκόσμια οικονομία έχει αποφύγει τα χειρότερα, με αποτέλεσμα να αναμένεται αύξηση του παγκόσμιου εμπορίου κατά 6% σε ετήσια βάση, η οποία θα καλύψει σταδιακά την υπερπροσφορά χωρητικότητας, με δεδομένο ότι από το 2014 θα υπάρξει μείωση του αριθμού παραδόσεων νεότευκτων πλοίων ξηρού χύδην φορτίου, καθώς η αύξηση του στόλου θα είναι στο 5%, το χαμηλότερο δηλαδή επίπεδο της τελευταίας δεκαετίας, αλλά και των δεξαμενοπλοίων και των πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων. Η μείωση στον αριθμό παραδόσεων προέρχεται από τις μειωμένες παραγγελίες κατά την χρηματοοικονομική κρίση, την ακύρωση πολλών παραγγελιών λόγω στενότητας της ρευστότητας όπως προαναφέρθηκε και το κλείσιμο πολλών ναυπηγείων εν μέσω της κρίσης.

Επίσης, από την εργασία συμπεραίνουμε ότι ο κλάδος της ναυτιλίας έχει πολύ μεγάλη σημασία για την Ελληνική οικονομία, καθώς η ελληνική ναυτιλία ενισχύει κάθε χρόνο τη θέση της και παραμένει η πρώτη δύναμη στη ναυτιλιακή βιομηχανία. Η διατήρηση της ελληνικής ναυτιλίας σε αυτά τα υψηλά επίπεδα είναι καίριας σημασίας για το ελληνικό κράτος καθώς εισρέει συνάλλαγμα και συνεισφέρει στο ΑΕΠ.

Συμπερασματικά, λοιπόν, το παγκόσμιο χρηματοπιστωτικό σύστημα και ο ναυτιλιακός τομέας αναπροσαρμόζονται κατόπιν της παγκόσμιας κρίσης. Ο σημαντικότερος όμως, παράγοντας που δεν πρέπει να παραβλέπεται είναι η χρηματοδότηση του εμπορίου, η οποία είναι το λάδι που κρατάει του τροχούς σε κίνηση. Χωρίς αυτό, όλο το σύστημα διακόπτεται, όπως είπε κι ο κ. Nivison.

## ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- Βανδώρος Χ. Δημήτριος,(1990) *Η χρηματοδότηση της ναυτιλίας*, Πάτρα.
- Γκιζιάκης Κ., Παπαδόπουλος Α., Πλωμαρίτου Ε., (2010) *Ναυλώσεις*, 3<sup>η</sup> έκδοση, Αθήνα: Εκδ. Σταμούλη.
- Γουλιέλμος Μ Αλέξανδρος., (2007) *Χρηματοδότηση Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων*, 2<sup>η</sup> έκδοση, Αθήνα: Εκδ. Σταμούλη.
- Θαλασσινός Ε., Κυριαζίδης Θ., (2002) *Οι εξελίξεις στην ευρωπαϊκή χρηματοοικονομική αγορά μετά την εισαγωγή του ευρώ*, Αθήνα: Εκδ. Σταμούλη.
- Θεοτοκάς Γιάννης, (2011) *Οργάνωση και διοίκηση ναυτιλιακών επιχειρήσεων*, Αθήνα: Εκδ. Αλεξάνδρεια.
- Τομπάζος Σταύρος,(2010) *Φυγόκεντροι καιροί – Η παγκόσμια Οικονομική Κρίση 2007, 2008, 2009...*, Αθήνα :Εκδ. Παπαζήση.
- (μελέτη της Alpha Bank για τη ναυτιλία), *Greek Shipping News*, τελευταία επίσκεψη: 23/06/2013
- Σπάθη Ρ (14/3/2009) *ΔΝΤ: Τα λάθη και οι υπερβολές που μας οδήγησαν στην κρίση*, [www.ekathimerini.gr](http://www.ekathimerini.gr), τελευταία επίσκεψη: 10/05/2013
- “THE BALTIC”, Άνοιξη 2013, σελ.51 [www.thebaltic.com](http://www.thebaltic.com), τελευταία επίσκεψη: 28/06/2013
- 74<sup>η</sup> ΔΕΘ- *Η ναυτιλία στη δίνη της κρίσης*, (06/09/2009), ΤΟ ΒΗΜΑ, τελευταία επίσκεψη: 24/06/2013
- Μειώθηκε κατά 2,9% η δύναμη του εμπορικού στόλου*, (18/09/2013), [www.naftemporiki.gr](http://www.naftemporiki.gr), τελευταία επίσκεψη: 29/10/2013

*Ισχυρότερη εξέρχεται από την κρίση η ελληνική ναυτιλία*, (14/03/2012), [www.skai.gr](http://www.skai.gr), τελευταία επίσκεψη: 24/06/2013

TradeWinds, (24/05/2013) volume 24, number 21, page 3

TradeWinds, (31/05/2013) volume 24, number 22, page 34

XRTC ΕΠΕ και Στοιχεία Εταιρειών

Αγγελική Κάλλη, (15/05/2013) *Προβλέψεις για βελτίωση των μεγεθών στη ναυτιλία*, , BIMCO, [www.imerisia.gr](http://www.imerisia.gr), τελευταία επίσκεψη: 20/07/2013

*Αγορές 1,6 δις. Δολαρίων*, (15/05/2013), [www.imerisia.gr](http://www.imerisia.gr), τελευταία επίσκεψη: 20/07/2013

*Αναζωπύρωση κινεζικού ενδιαφέροντος για μεταχειρισμένα*, (22/12/2010), τελευταία επίσκεψη: 21/07/2013

*Εκτίμηση του αντίκτυπου της Ναυτιλίας στην Ελληνική οικονομία και κοινωνία*, (15/10/2013), [www.naftemporiki.gr](http://www.naftemporiki.gr), τελευταία επίσκεψη: 29/10/2013

*Επενδύσεις 8,9 δις δολ σε μεταχειρισμένα πλοία από Έλληνες*, (14/01/2011), τελευταία επίσκεψη: 21/07/2013

*Η βαθιά οικονομική κρίση που μαστίζει την Ελλάδα την τελευταία 5-ετία*, [www.el.wikibooks.org](http://www.el.wikibooks.org), τελευταία επίσκεψη: 05/05/2013

*Η Ελλάδα επιστρέφει στην ανάπτυξη το 2014*, (09/09/2013), [www.naftemporiki.gr](http://www.naftemporiki.gr), τελευταία επίσκεψη: 29/10/2013

*Η υπερπροσφορά ρίχνει τους ναύλους*, (13/08/2013), [www.naftemporiki.gr](http://www.naftemporiki.gr), τελευταία επίσκεψη: 29/10/2013

*Η χρηματοδότηση των ναυτιλιακών εταιρειών στο επίκεντρο συνεδρίου που διοργάνωσε η PwC*, (07/06/2013), [www.imerisia.gr](http://www.imerisia.gr), τελευταία επίσκεψη: 20/07/2013

Θα κλείσουν το 50% των ναυπηγείων, (27/09/2012), [www.greekshippingnews.gr](http://www.greekshippingnews.gr), τελευταία επίσκεψη: 24/06/2013

Κάλλη Αγγελική, (16/05/2013) Πτώση 2,83% στα δάνεια το 2012, [www.imerisia.gr](http://www.imerisia.gr), τελευταία επίσκεψη: 20/07/2013

Καραγεωργός Λάμπρος, (29/10/2009) Μελέτη της Alpha Bank, τελευταία επίσκεψη: 24/06/2013

Καραγεωργός Λάμπρος, (08/10/2013) Βελτιώνεται στα δεξαμενόπλοια η εξίσωση προσφοράς – ζήτησης, [www.naftemporiki.gr](http://www.naftemporiki.gr), τελευταία επίσκεψη: 29/10/2013

Καραγεωργός Λάμπρος, (06/08/2013) Έλληνες εφοπλιστές επενδύουν 6,5 δις δολ σε νέες ναυπηγήσεις», [www.naftemporiki.gr](http://www.naftemporiki.gr), τελευταία επίσκεψη: 29/10/2013

Καραγεωργός Λάμπρος, (08/10/2013) Βελτιώνεται στα δεξαμενόπλοια η εξίσωση προσφοράς – ζήτησης, [www.naftemporiki.gr](http://www.naftemporiki.gr), τελευταία επίσκεψη: 29/10/2013

Καραγεωργός Λάμπρος, (09/10/2013) Γενναίες επιδόσεις από τους Έλληνες εφοπλιστές, [www.naftemporiki.gr](http://www.naftemporiki.gr), τελευταία επίσκεψη: 29/10/2013

Καραγεωργός Λάμπρος, (25/09/2013) Έκρηξη στους ναύλους έφερε η αυξημένη ζήτηση των capes, [www.naftemporiki.gr](http://www.naftemporiki.gr), τελευταία επίσκεψη: 29/10/2013

Καραγεωργός Λάμπρος, (05/09/2013) Ρεκόρ των Ελλήνων εφοπλιστών στις αγορές πλοίων, [www.naftemporiki.gr](http://www.naftemporiki.gr), τελευταία επίσκεψη: 29/10/2013

Κινητικότητα στις αγοραπωλησίες πλοίων, (31/05/2013), [www.e-nautilia.gr](http://www.e-nautilia.gr), τελευταία επίσκεψη: 24/06/2013

Μπέλλου Ηλίας, (10/02/2013) Αύξηση 30% στις εισαγωγές εμπορευματοκιβωτίων από την Ασία, [www.e-nautilia.gr](http://www.e-nautilia.gr), τελευταία επίσκεψη: 24/06/2013

Μπέλλου Ηλίας, (11/06/2013) Τα ελληνικά ναυπηγεία στη μέγγενη της Ασίας. [www.naftemporiki.gr](http://www.naftemporiki.gr), τελευταία επίσκεψη: 29/10/2013

Οι ναύλοι πήραν την κατιούσα – Πάνω διαλύσεις και παραγγελίες, [www.e-nautilia.gr](http://www.e-nautilia.gr), τελευταία επίσκεψη: 24/06/2013

Στον αφρό η ελληνική ναυτιλία παρά την κρίση, (20/02/2012), δημοσίευση, [www.skai.gr](http://www.skai.gr), τελευταία επίσκεψη: 24/06/2013

Στον πάτο βρίσκονται τα μαργαριτάρια..., XRTC – BUSINESS CONSULTANTS, ετήσια μελέτη για την Ελληνική Ακτοπλοΐα (2012-2013), τελευταία επίσκεψη: 21/10/2013

Τσαμόπουλου Μηνά, (08/05/2013) Οκτώ δις δολάρια για ναυπηγήσεις και αγορές πλοίων από Έλληνες πλοιοκτήτες, [www.newmoney.gr](http://www.newmoney.gr), τελευταία επίσκεψη: 24/06/2013

Dick K. Nanto, (2009) *The U.S. Financial Crisis: the global dimension with Implications for U.S. policy*, CRS Report for Congress

(2011) *The Financial Crisis Inquiry Commission*, The Financial Crisis Inquiry Report

UNCTAD, The review of Maritime Transport of 2012, τελευταία επίσκεψη: 07/11/2013

Dr. Supachai Panitchpakdi, Secretary – General of UNCTAD, (2013) UNCTAD, Annual Report 2012, τελευταία επίσκεψη: 07/11/2013

Officer of the watch, (09/10/2013) *Seaborne trade by cargo type during 2011-2012*, τελευταία επίσκεψη: 10/11/2013

Alan Beattie in Washington, (22/10/2008) *World trade growth slows*, Financial Times, τελευταία επίσκεψη: 14/10/2013

(10/10/2013) *Macro economics – Better economic conditions worldwide, still with room for improvement*, BIMCO, τελευταία επίσκεψη: 12/11/2013

Javier Blas in London and Robert Wright in Paris, (16/10/2008) *Baltic Dry Index tumbles to lowest level since 2003*, Financial Times, τελευταία επίσκεψη: 18/10/2013

(30/10/2008) *Record drop sparks fears for dry bulk owners*, Lloyd's List, τελευταία

επίσκεψη: 25/10/2013

(28/10/2008) *Baltic Exchange's freight index falls 90 per cent*, Reuters, τελευταία επίσκεψη: 12/07/2013

John Burton in Singapore and Robert Wright in London, (19/11/2008) *Failure to keep contracts fuels shipping crisis*, Financial Times, τελευταία επίσκεψη: 18/10/2013

Robert Wright, (26/11/2008) *Dry Bulk shipping rates approach all-time low*, Transport Correspondent, τελευταία επίσκεψη: 02/08/2013

(10/10/2013) *Tanker Shipping – The world of energy is undergoing fundamental changes*, BIMCO, τελευταία επίσκεψη: 12/11/2013

(28/11/2008) *Shipping outlook bleak*, Financial Times, τελευταία επίσκεψη: 18/10/2013

(11/03/2009) *Dry bulk tonnage supply poses major challenges for a future market rebound*, Financial Times, τελευταία επίσκεψη: 18/10/2013

(11/10/2013) *Dry Bulk Shipping-The positive window extends to the 4<sup>th</sup> quarter*, BIMCO τελευταία επίσκεψη: 12/11/2013

(13/06/2013) *Container Shipping- Owners rush to the yards despite a distressed market*, BIMCO τελευταία επίσκεψη: 30/10/2013

(23/10/2008) *Diminishing credit leads to shrinking ship sizes*, Lloyds List τελευταία επίσκεψη: 25/10/2013

(22/01/2009) *Global steel production down in 2008 and to fall again in 2009*, MEPS, τελευταία επίσκεψη: 15/09/2013

Alaric Nightingale, (16/10/2008) *Ship Rates Plunge as Credit Freeze Strands Cargo, Demand Slumps*, Bloomberg, τελευταία επίσκεψη: 17/10/2013

Robert Wright in Athens and Alan Beattie in Washington, *Shipping sector hit by credit crisis*, Financial Times, τελευταία επίσκεψη: 18/10/2013

Esther Bintliff and Javier Blas in London, (26/11/2008) *Shipping costs plunge to 22-year low*, Financial Times, τελευταία επίσκεψη: 18/10/2013

Javier Blas in London, (06/02/2009) *Ocean freight costs surge 50% on the week*, Financial Times, τελευταία επίσκεψη: 18/10/2013

Javier Blas, (05/02/2009) *China hopes extend Baltic Dry gains*, Financial Times, τελευταία επίσκεψη: 18/10/2013

Mike Wackett, (21/10/2013), *Data Hub: World Fleet Update, September 2013*, Lloyd's List Containerization, τελευταία επίσκεψη: 25/10/2013

G.W.Bush, (15/11/2008) *Remarks at the summit of financial markets and the world economy*, Weekly Compilation of Presidential documents

Michelle Wiese Bockmann, (04/03/2009) *Bloated bulker orderbook 'spells disaster' for shipping markets*

Noam Scheiber, (18/03/2009) *Plan B – What's stopping Tim Geithner?* , The new republic, τελευταία επίσκεψη: 07/07/2013

(04/11/2008) *Commerce becalmed over letters of credit*, Times online, τελευταία επίσκεψη: 18/10/2013

(20/06/2013) Report SNP

(17/06/2013) Reuters report, τελευταία επίσκεψη: 15/10/2013

(18/06/2013) Reuters report, τελευταία επίσκεψη: 15/10/2013

*Credit bites bulkers*, TradeWinds, τελευταία επίσκεψη: 11/09/2013

(11/10/2013) *Market Analysis Report*, BIMCO, τελευταία επίσκεψη: 12/11/2013

(17/03/2009) *Shipowners in stand-off with banks*, Financial Times, τελευταία επίσκεψη: 18/10/2013



(30/10/2008) *Record drop sparks fears for dry bulk owners*, Lloyd's List, τελευταία επίσκεψη: 25/10/2013

(28/10/2008) *Baltic Exchange's freight index falls 90 per cent*, Reuters, τελευταία επίσκεψη: 15/10/2013

(07/10/2008) *Credit crisis threatens weak bulk shippers, shipyards*, Reuters, τελευταία επίσκεψη: 15/10/2013

#### Internet Sites

[http:// www.un.org](http://www.un.org)

[http:// www.unctad.org](http://www.unctad.org)

[http:// www.balticexchange.com](http://www.balticexchange.com)

[http:// www.naftemporiki.gr](http://www.naftemporiki.gr)

[http:// www.clarksons.net](http://www.clarksons.net)

[http:// www.platou.com](http://www.platou.com)

[http:// www.wikipedia.org](http://www.wikipedia.org)

[http:// www.skai.gr](http://www.skai.gr)

[http:// www.marinemoney.com](http://www.marinemoney.com)

[http:// www.iaphworldports.org](http://www.iaphworldports.org)

[http:// www.officerofthewatch.com](http://www.officerofthewatch.com)

[http:// www.icms.polyu.edu.hk](http://www.icms.polyu.edu.hk)

[http:// www.el.wikibooks.org](http://www.el.wikibooks.org)

[http:// www.imerisia.gr](http://www.imerisia.gr)

[http:// www.greekshippingnews.gr](http://www.greekshippingnews.gr)

[http:// www.e-nautilia.gr](http://www.e-nautilia.gr)

[http:// www.newmoney.gr](http://www.newmoney.gr)

[http:// www.financialtimes](http://www.financialtimes).

[http:// www.emporiki.gr](http://www.emporiki.gr)

[http:// www.shippinginternational.com](http://www.shippinginternational.com)

[http:// www.intermodal.gr](http://www.intermodal.gr)

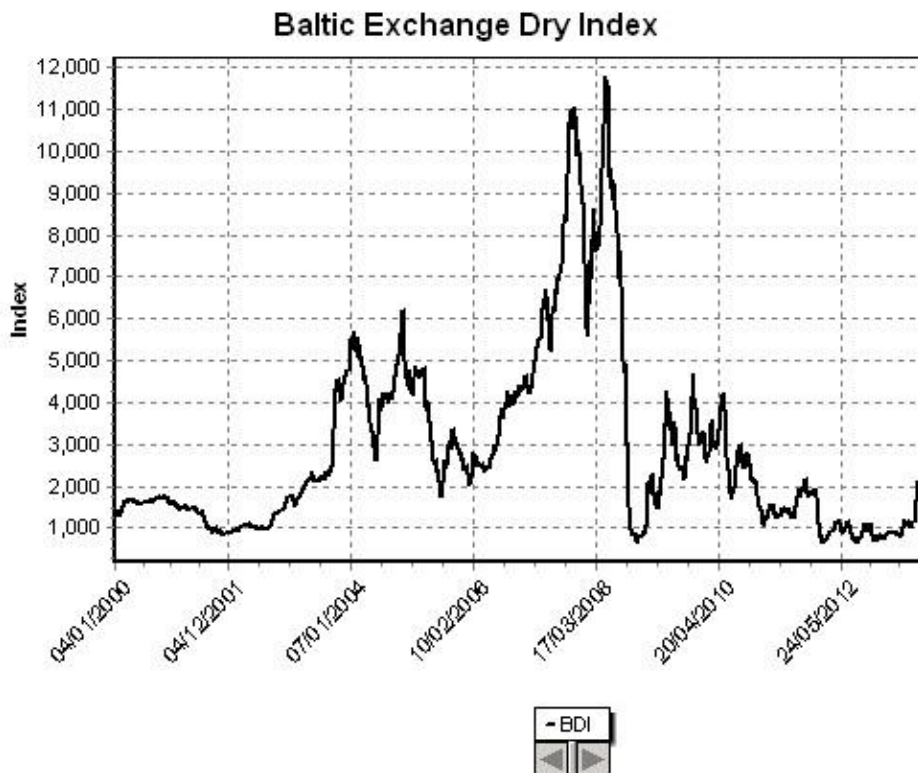


### A) BDI

Baltic Dry Index (BDI): δείκτης που μετράει το καθημερινό επίπεδο των ναύλων στην αγορά ξηρού φορτίου κι εκφράζεται σε μονάδες δείκτη. Η τιμή του υπολογίζεται καθημερινά με βάση την ακόλουθη φόρμουλα:

$$[(BCI \text{ TCavg} + BPI \text{ TCavg} + BSI \text{ TCavg} + BHSI \text{ TCavg})/4]*0,113473601$$

Διαχρονική εξέλιξη του δείκτη BDI, από 04/01/2000 μέχρι 06/11/2013, ημερησίως.



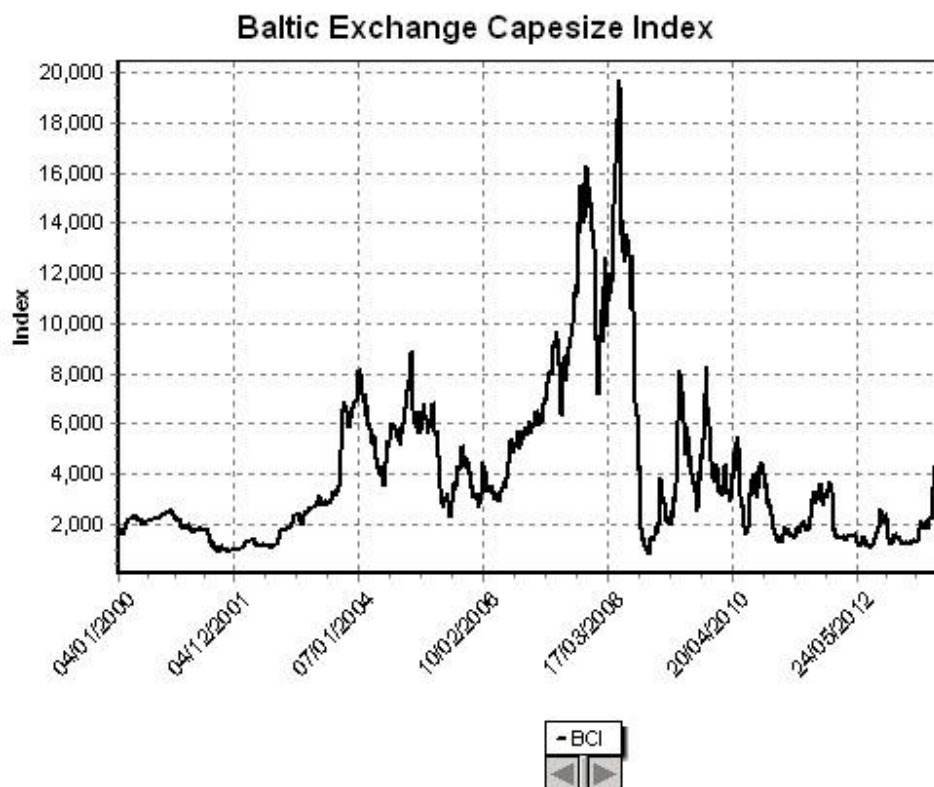
Copyright (c) 2013 Baltic Exchange Information Services Ltd

Πηγή: [www.balticexchange.com](http://www.balticexchange.com)

## B) BCI

Baltic Cape Index (BCI): δείκτης που προκύπτει από την ημερήσια εκτίμηση των ναύλων ανά ταξίδι και χρονοναύλωσης πλοίων τύπου capesize σε 10 θαλάσσιους δρόμους.

Διαχρονική εξέλιξη του δείκτη BCI, από 04/01/2000 μέχρι 07/11/2013, ημερησίως.



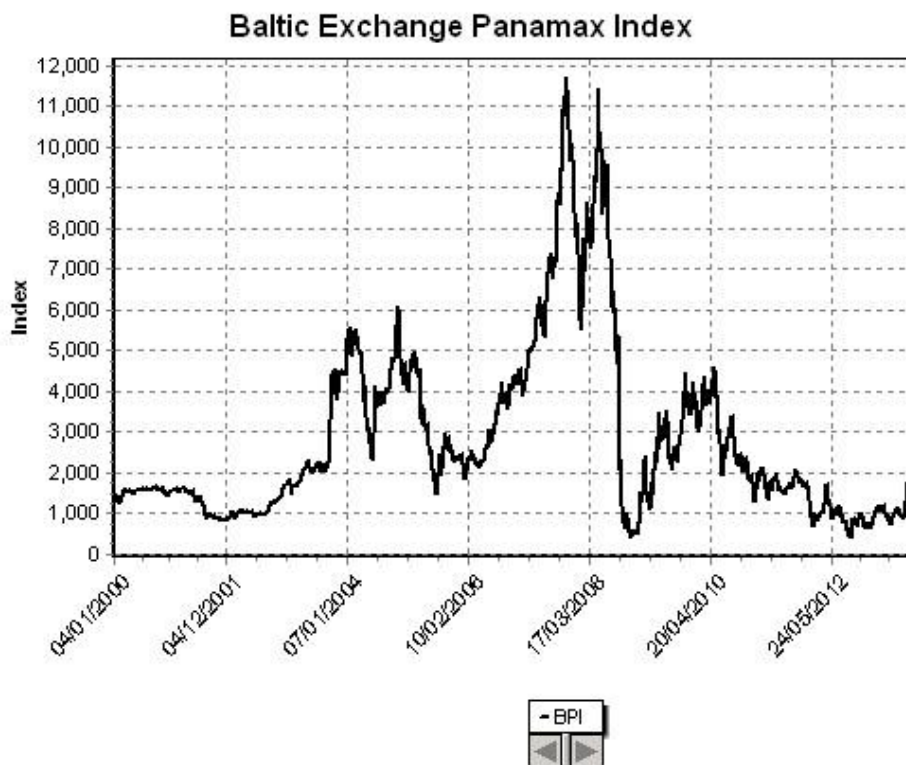
*Copyright (c) 2013 Baltic Exchange Information Services Ltd*

Πηγή: [www.balticexchange.com](http://www.balticexchange.com)

### Γ) BPI

Baltic Panamax Index (BPI): δείκτης που προκύπτει από την ημερήσια εκτίμηση των ναύλων ανά ταξίδι και χρονοναύλωσης πλοίων τύπου panamax σε 10 θαλάσσιους δρόμους.

Διαχρονική εξέλιξη του δείκτη BPI, από 04/01/2000 μέχρι 06/11/2013, ημερησίως.



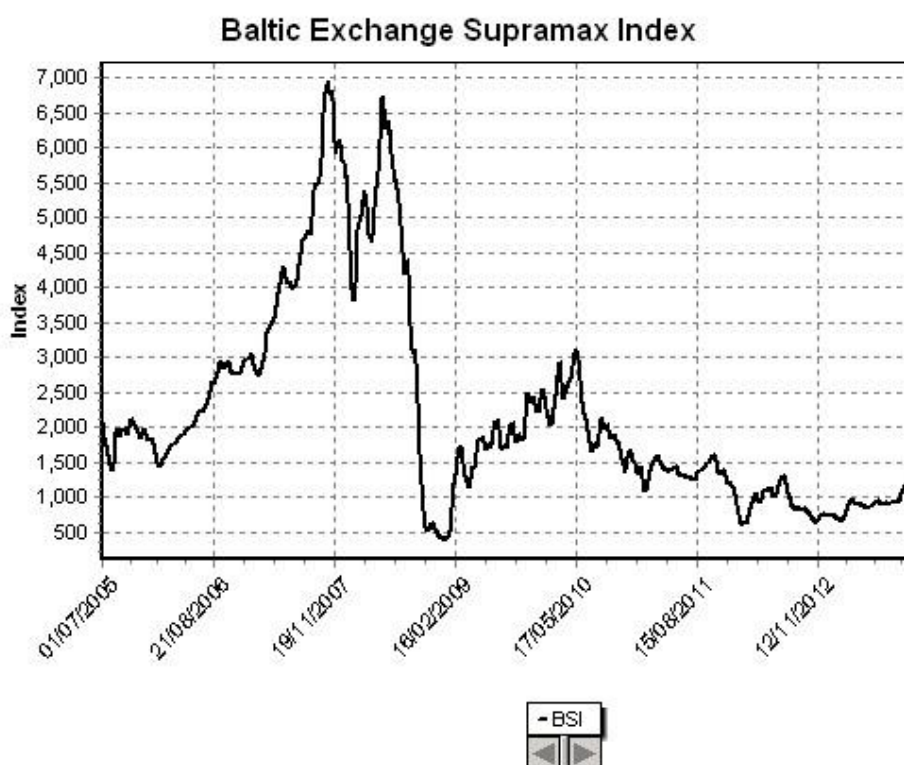
Copyright (c) 2013 Baltic Exchange Information Services Ltd

Πηγή: [www.balticexchange.com](http://www.balticexchange.com)

## Δ) BSI

Baltic Supramax Index (BSI): δείκτης που προκύπτει από την ημερήσια εκτίμηση των ναύλων ανά ταξίδι και χρονοναύλωσης πλοίων τύπου supramax σε 10 θαλάσσιους δρόμους.

Διαχρονική εξέλιξη του δείκτη BSI, από 01/07/2005 μέχρι 06/11/2013, ημερησίως.



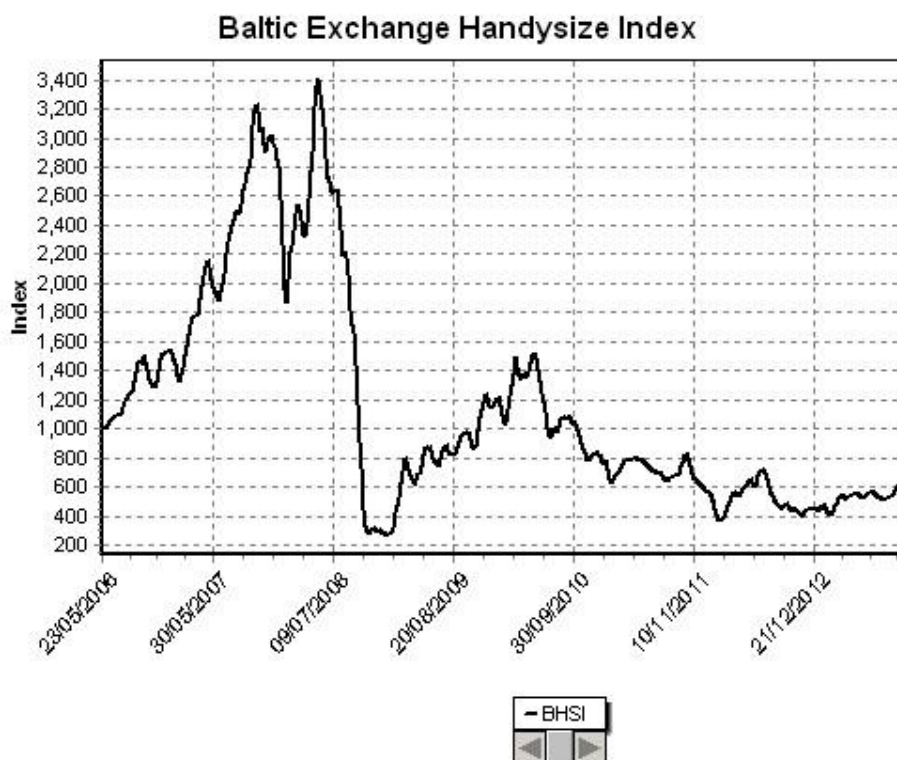
Copyright (c) 2013 Baltic Exchange Information Services Ltd

Πηγή: [www.balticexchange.com](http://www.balticexchange.com)

## E) BHSI

Baltic Handysize Index (BHSI): δείκτης που προκύπτει από την ημερήσια εκτίμηση των ναύλων ανά ταξίδι και χρονοναύλωσης πλοίων τύπου handysize σε 10 θαλάσσιους δρόμους.

Διαχρονική εξέλιξη του δείκτη BHSI, από 23/05/2006 μέχρι 06/11/2013, ημερησίως.



Copyright (c) 2013 Baltic Exchange Information Services Ltd

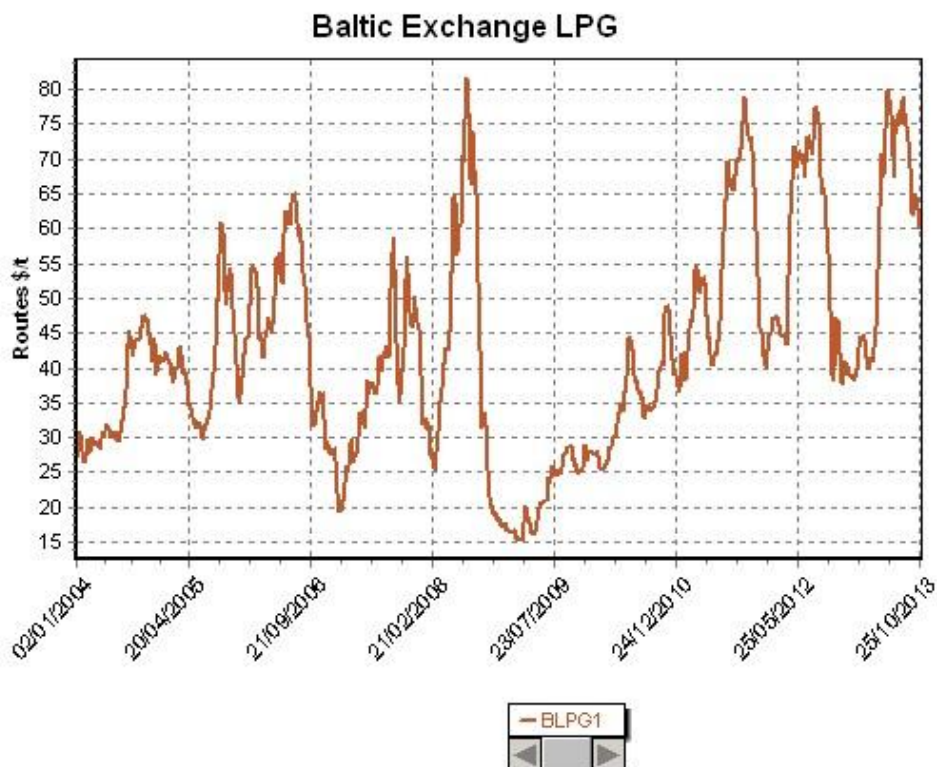
Πηγή: [www.balticexchange.com](http://www.balticexchange.com)



## ΣΤ) BLPG

Baltic Liquefied Petroleum Gas (BLPG): δείκτης που παρακολουθεί την εξέλιξη των ναύλων σε μια τυπική θαλάσσια διαδρομή μεταφοράς υγροποιημένου πετρελαϊκού αερίου. Η μέτρηση του ναύλου εκφράζεται σε \$/τόνο φορτίου.

Διαχρονική εξέλιξη του δείκτη BLPG, από 02/01/2004 μέχρι 06/11/2013, ημερησίως.



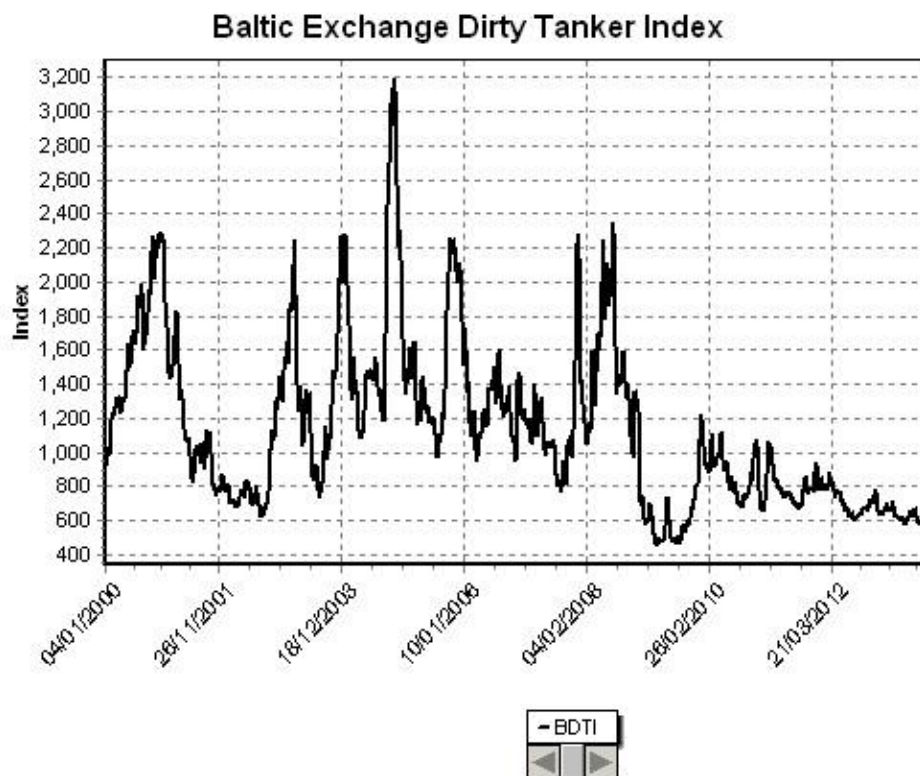
Copyright (c) 2013 Baltic Exchange Information Services Ltd

Πηγή: [www.balticexchange.com](http://www.balticexchange.com)

## Z) BDTI

Baltic Dirty Tanker Index (BDTI): δείκτης που συμπεριλαμβάνει εμπορευματικές διαδρομές μεταφοράς ακατέργαστου πετρελαίου, για ορισμένες ενδεικτικές κατηγορίες μεγέθους πλοίων.

Διαχρονική εξέλιξη του δείκτη BDTI, από 04/01/2000 μέχρι 06/11/2013, ημερησίως.



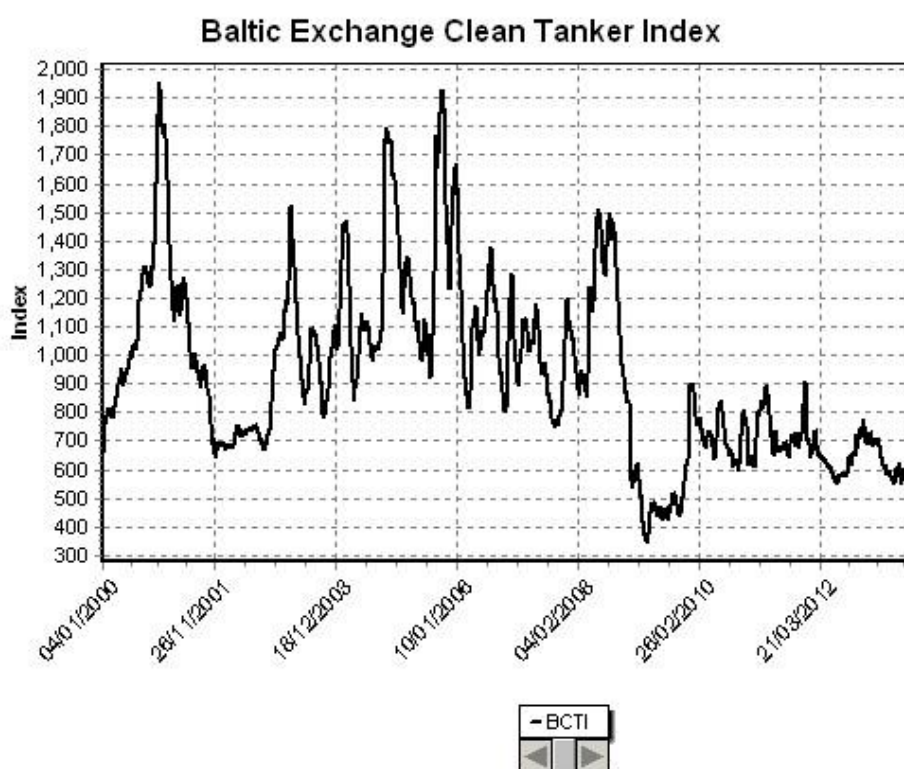
*Copyright (c) 2013 Baltic Exchange Information Services Ltd*

Πηγή: [www.balticexchange.com](http://www.balticexchange.com)

## Η) BCTI

Baltic Clean Tanker Index (BCTI): δείκτης που περιλαμβάνει διαδρομές μεταφοράς προϊόντων πετρελαίου, για ορισμένες ενδεικτικές κατηγορίες μεγέθους πλοίων.

Διαχρονική εξέλιξη του δείκτη BCTI, από 04/01/2000 μέχρι 06/11/2013, ημερησίως.



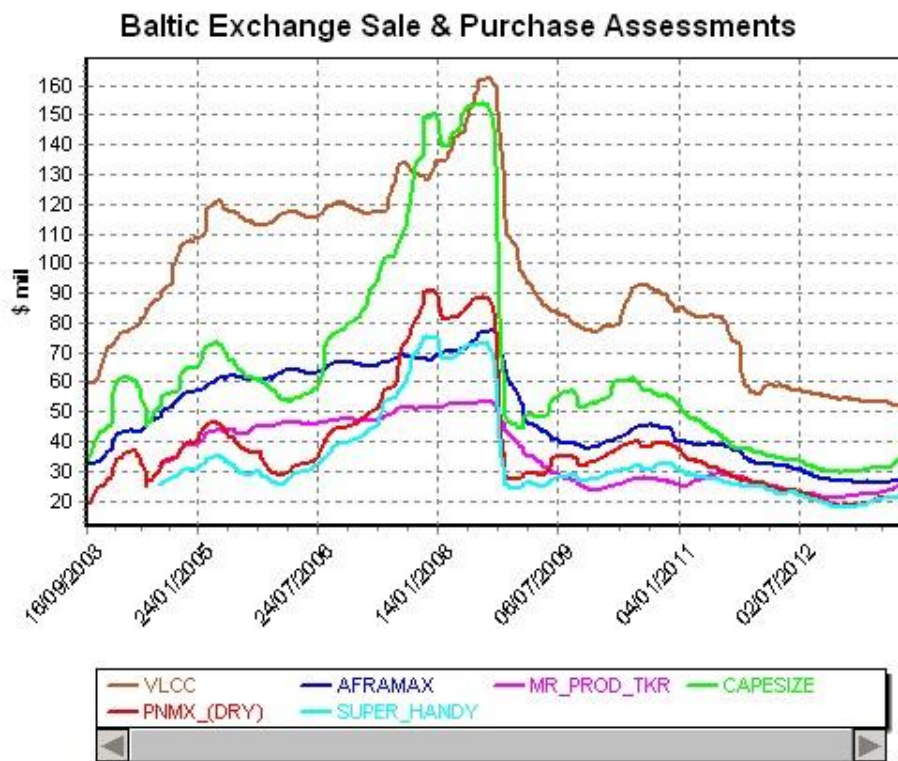
*Copyright (c) 2013 Baltic Exchange Information Services Ltd*

Πηγή: [www.balticexchange.com](http://www.balticexchange.com)

### Θ) BSPA

Baltic Exchange Sale & Purchase Assessments (BSPA): δείκτης που δείχνει την αξία των μεταχειρισμένων πλοίων ανά εβδομάδα.

Διαχρονική εξέλιξη του δείκτη BSPA, από 16/09/2003 μέχρι 04/11/2013, εβδομαδιαίως.



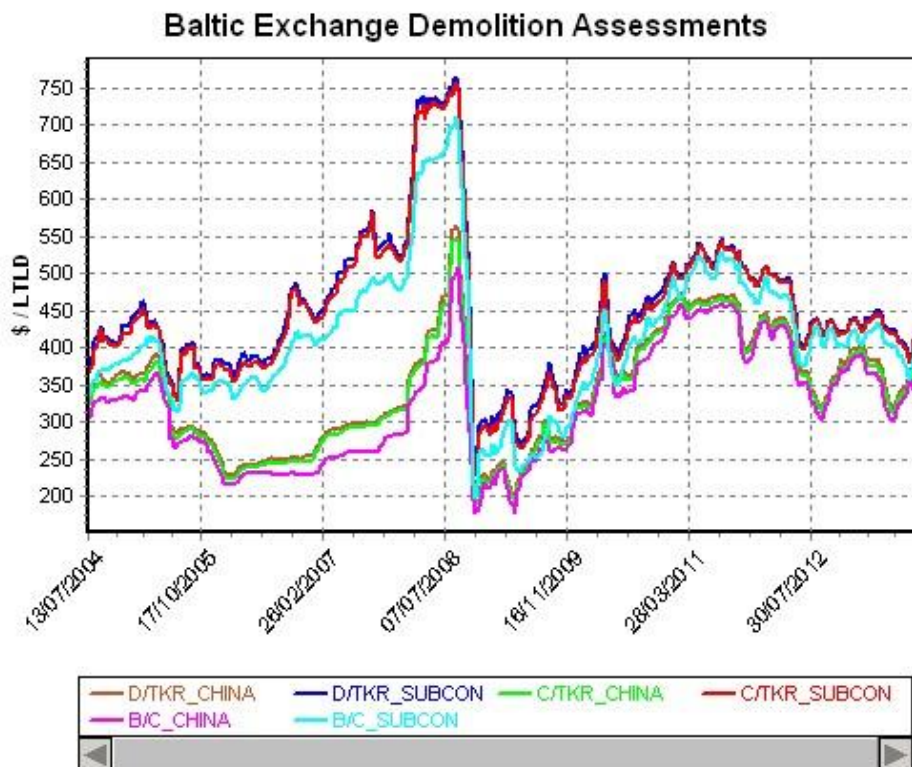
Copyright (c) 2013 Baltic Exchange Information Services Ltd

Πηγή: [www.balticexchange.com](http://www.balticexchange.com)

## I) BDA

Baltic Exchange Demolition Assessments (BDA): δείκτης που υπολογίζεται από το μέσο όρο των αξιολογήσεων των τιμών για τη διάλυση των πλοίων.

Διαχρονική εξέλιξη του δείκτη BDA, από 13/07/2004 μέχρι 04/11/2013, εβδομαδιαίως.

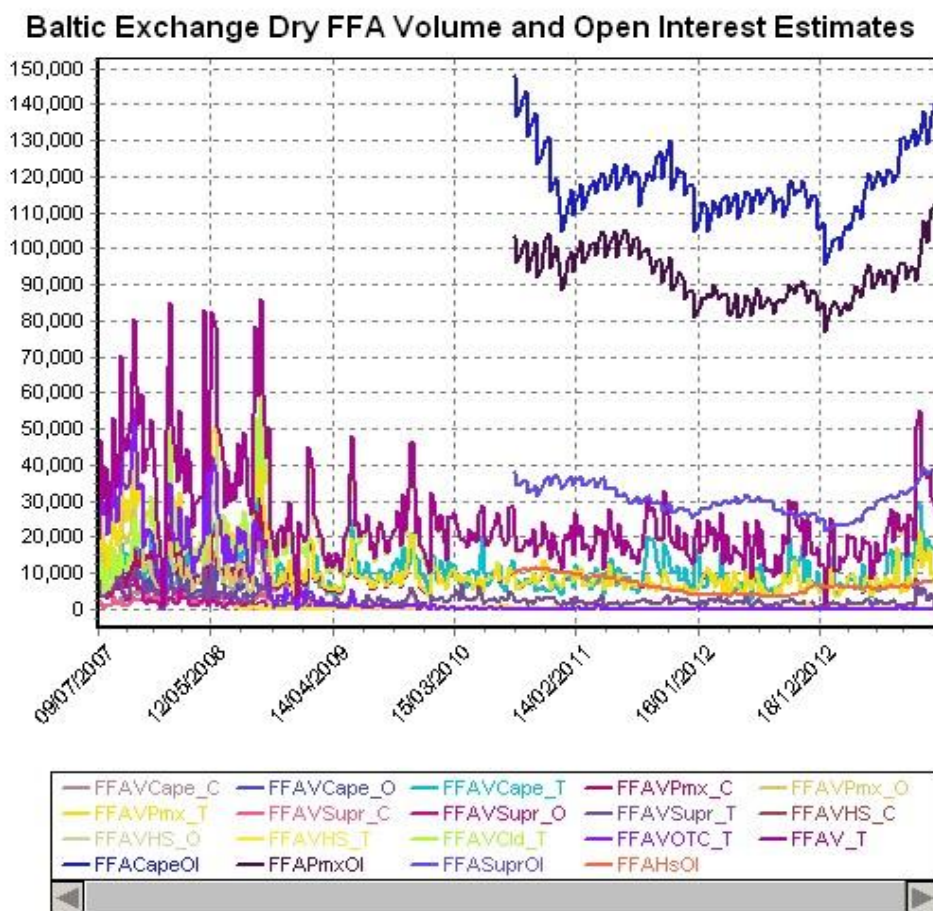


Πηγή: [www.balticexchange.com](http://www.balticexchange.com)

## K) FFA DRY

Αυτή η ενότητα περιέχει τις εκτιμήσεις των FFA (Freight Forward Assessment). Οι εκτιμήσεις που δημοσιεύτηκαν έως τώρα στους ναύλους μεταφοράς ξηρού φορτίου είναι υπολογισμένες σε εβδομαδιαία βάση, ενώ των δεξαμενοπλοίων είναι σε μηνιαία βάση.

Διαχρονική εξέλιξη του δείκτη FFA DRY, από 09/07/2007 μέχρι 04/11/2013, εβδομαδιαίως.

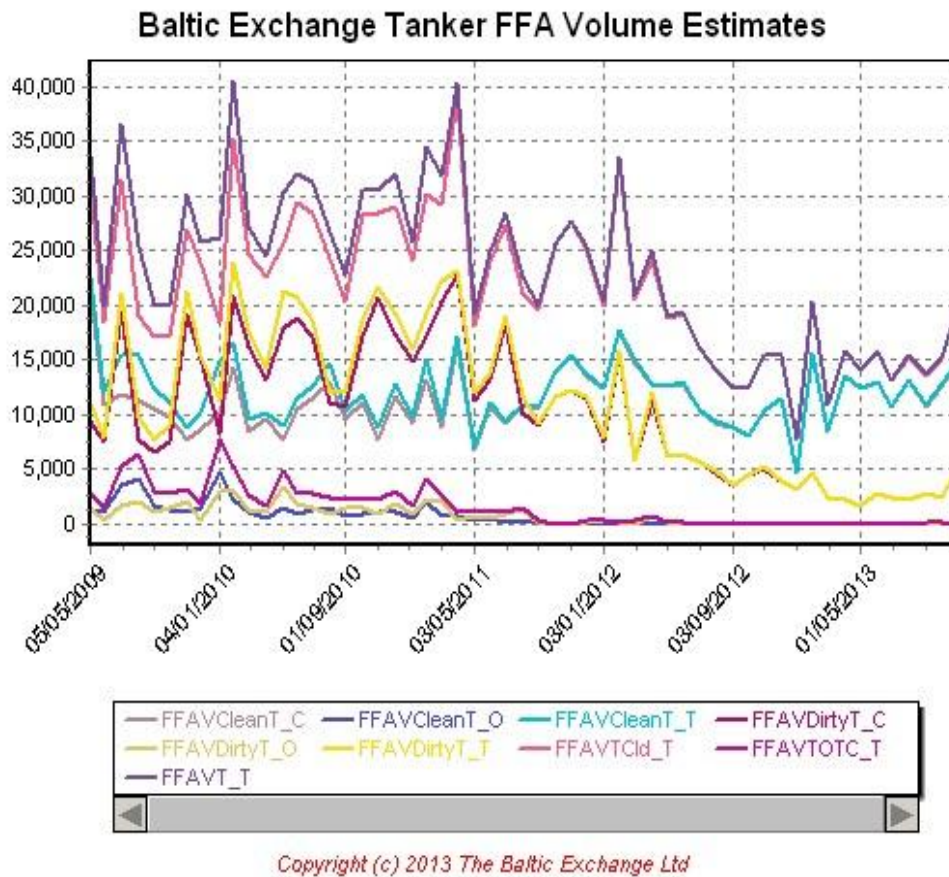


Copyright (c) 2013 The Baltic Exchange Ltd

Πηγή: [www.balticexchange.com](http://www.balticexchange.com)

## Α) FFA TANKER

Διαχρονική εξέλιξη του δείκτη FFA TANKER, από 05/05/2009 μέχρι 01/11/2013, μηνιαίως.



Πηγή: [www.balticexchange.com](http://www.balticexchange.com)