

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑ



ΣΧΟΛΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ & ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑΣ

ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ:

*Ναυτιλιακοί κύκλοι & συμπεριφορά ναυτιλιακών επιχειρήσεων – Επιπτώσεις
παγκόσμιας χρηματοοικονομικής κρίσης*

Παναγιώτης Ηλιόπουλος – ΜΝ 12044



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

Πειραιάς
Σεπτέμβριος 2016

ΔΗΛΩΣΗ ΑΥΘΕΝΤΙΚΟΤΗΤΑΣ / ΖΗΤΗΜΑΤΑ COPYRIGHT

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

Ο Δηλών,

Παναγιώτης Ηλιόπουλος

ΤΡΙΜΕΛΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗ

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

- Πελαγίδης Θεόδωρος (Επιβλέπων)
- Θεοδωρόπουλος Σωτήριος
- Χλωμούδης Κωνσταντίνος

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

ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ

Θερμές ευχαριστίες οφείλω στον Καθηγητή του Τμήματος Ναυτιλιακών Σπουδών του Πανεπιστημίου Πειραιώς και επιβλέποντα καθηγητή μου, κ. Πελαγίδη για την εμπιστοσύνη και την πρόθεση του να με βοηθήσει στην εκπόνηση της εργασίας, τα έτερα μέλη της επιτροπής, κ. Θεοδωρόπουλο και κ. Χλωμούδη καθώς και όλους τους καθηγητές του τμήματος για τις γνώσεις που απέκτησα κατά τη διάρκεια των μεταπτυχιακών σπουδών μου.

Επίσης στη ναυτιλιακή εταιρεία όπου εργάζομαι για τις πληροφορίες που μπόρεσα να αντλήσω και για τις γνώσεις που έχω αποκομίσει έως τώρα.

Περιεχόμενα

Περίληψη.....	6
Abstract.....	7
Κεφάλαιο 1ο : Εισαγωγή.....	7
1.1. Εισαγωγική Τοποθέτηση.....	7
1.2. Σκοπός.....	8
1.3. Σημαντικότητα.....	8
1.4. Ερευνητικά Ερωτήματα.....	9
1.5. Μεθοδολογία.....	9
1.6. Δομή.....	11
Κεφάλαιο 2ο : Παρουσίαση Εννοιών.....	12
2.1. Ναυτιλία.....	12
2.2. Ναυτιλιακή Επιχείρηση.....	13
2.3. Ναυτιλιακοί Κύκλοι.....	14
2.4. Ναυτιλιακή Χρηματοδότηση.....	18
2.5. Χρηματοοικονομική Κρίση.....	21
Κεφάλαιο 3ο: Ναυτιλιακοί Κύκλοι.....	24
3.1. Χαρακτηριστικά.....	24
3.2. Μορφές Ναυτιλιακών Κύκλων.....	25
3.3. Παράγοντες Δημιουργίας Ναυτιλιακών Κύκλων.....	35
3.4. Η Ναυλαγορά.....	37
3.5. Ναυτιλιακή χρηματοδότηση και Ναυτιλιακοί Κύκλοι.....	41
3.6. Συμπεριφορά Ναυτιλιακής επιχείρησης στο ναυτιλιακό κύκλο.....	44
Κεφάλαιο 4ο: Ναυτιλιακοί Κύκλοι & Ναυτιλιακές Αγορές.....	49
4.1. Bulk Carriers.....	49
4.2. Container ships.....	53
4.3. Tankers.....	56
Κεφάλαιο 5ο: Οι Ναυτιλιακές Επιχειρήσεις στην Ελλάδα και σε παγκόσμιο επίπεδο.....	60

5.1. Ιστορική αναδρομή	60
5.2. Οι ελληνικές Ναυτιλιακές Επιχειρήσεις.....	62
5.3. Οι Ναυτιλιακές επιχειρήσεις διεθνώς	65
Κεφάλαιο 6 ^ο : Συμπεριφορά Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων στη Χρηματοοικονομική Κρίση	67
6.1. Η κρίση του 2008	67
6.2. Τα αίτια της κρίσης	71
6.3. Οι επιπτώσεις της κρίσης.....	72
6.4. Η πορεία της ναυλαγοράς μέσα στην κρίση.....	73
6.5.Στρατηγικές ναυτιλιακής επιχείρησης για την αντιμετώπιση της κρίσης	76
Κεφάλαιο 7 ^ο : Συμπεράσματα.....	80
Βιβλιογραφία	83

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Οι ναυτιλιακοί κύκλοι συνιστούν τα διαδοχικά στάδια της ανάπτυξης του κλάδου της Ναυτιλίας. Αποτελούν αναπόσπαστο κομμάτι της τελευταίας, γι' αυτό και η μελέτη τους κρίνεται απαραίτητη για την κατανόηση της ναυτιλιακής βιομηχανίας. Η δημιουργία των κύκλων αυτών, καθώς και τα χαρακτηριστικά τους, δεν παραμένουν ανεπηρέαστα από τις διεθνείς οικονομικές εξελίξεις. Είναι γεγονός πως η Ναυτιλία αποτελεί ζωτικό κομμάτι τόσο της παγκόσμιας όσο και της τοπικής οικονομίας πολλών χωρών. Ως εκ τούτου, η χρηματοοικονομική κρίση, θα ήταν παράδοξο να μην την επηρεάσει.

Οι διεθνείς οικονομικές εξελίξεις, οι οποίες ξεκίνησαν το 2008 και συνεχίζονται στις μέρες μας, επιβεβαιώνουν, δυστυχώς με αρνητικό τρόπο, την εξαρτώμενη σχέση που υπάρχει ανάμεσα στην πορεία της παγκόσμιας οικονομίας και την πρόοδο του ναυτιλιακού κλάδου. Η τελευταία δεκαετία συνιστά τη χειρότερη περίοδο που διένυσε το διεθνές εμπόριο εδώ και περίπου 70 χρόνια. Οι δυσμενείς οικονομικές συνθήκες και τα νέα δεδομένα λειτούργησαν ιδιαίτερα επιβαρυντικά τόσο στους ναύλους και στην αξία των πλοίων όσο και στις συνθήκες, κάτω από τις οποίες οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις χρηματοδοτούνται πλέον, είτε από τράπεζες είτε από άλλες πηγές.

ABSTRACT

Maritime circles are the successive stages of development of the shipping industry. Are an integral part of the latter, hence their study is considered necessary for the understanding of the shipping industry. The creation of these cycles, as well as their characteristics, do not remain unaffected by the global economic developments. The fact is that shipping is a vital part of both the global and the local economy in many countries. Therefore, the financial crisis, it would be paradoxical to not interfere.

International economic developments, which began in 2008 and continue nowadays, confirm, unfortunately in a negative way, the subordinate relationship that exists between the course of the global economy and the progress of the shipping industry. The last decade is the worst period covered international trade for nearly 70 years. The adverse economic conditions and new data worked particularly aggravating to fares and the value of ships and to the conditions under which shipping companies are financed now, either from banks or from other sources.

Κεφάλαιο 1ο : Εισαγωγή

1.1. Εισαγωγική Τοποθέτηση

Η ναυτιλιακή βιομηχανία δεν είναι απρόσβλητη από την οικονομική ύφεση. Αυτό το γεγονός είχε ισχυρό αντίκτυπο στην αγορά της ναυτιλίας. Η ναυτιλία είναι ο πιστός υπηρέτης του παγκόσμιου εμπορίου και υπομόχλιο της οικονομικής ανάπτυξης, διευκολύνοντας κατ'εκτίμηση το 90% του παγκόσμιου όγκου συναλλαγών. Η κρίση του 2008 ήταν η μεγαλύτερη και πιο σοβαρή ύφεση για το σύγχρονο έμπορο στην ιστορία του κλάδου της ναυτιλίας. Οι τιμές των ναύλων σε βασικές συναλλαγές, έχουν καταρρακωθεί στα σχεδόν χαμηλότερα επίπεδα όλων των εποχών. Η κρίση έχει επίσης τροφοδοτήσει έναν εξοντωτικό ανταγωνισμό, και δεν είναι όλες οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις ικανές να επιβιώσουν.

Η οικονομική κρίση, αλλά και άλλοι παράγοντες προκαλούν διακυμάνσεις στην ναυτιλιακή αγορά, οι οποίες στην βιβλιογραφία παρουσιάζονται με τον όρο των ναυτιλιακών κύκλων. Ο ναυτιλιακός κύκλος είναι μια οικονομική έννοια που εξηγεί πώς οι ναυτιλιακές εταιρείες ανταποκρίνονται στην προσφορά και τη ζήτηση, καθώς ένα σημαντικό χαρακτηριστικό γνώρισμα της ναυτιλιακής δραστηριότητας είναι πως είναι οι υποκείμενες διακυμάνσεις, οι οποίες είναι δυνατό να έχουν μεγάλη ή μικρή διάρκεια, αποτελούν το κριτήριο του διαχωρισμού μεταξύ των ειδών ναυτιλιακών κύκλων.

Γενικά οι κύκλοι της αγοράς είναι η κινητήρια δύναμη πίσω από τη ναυτιλία των επενδύσεων και της ναύλωσης. Είναι η καρδιά της ναυτιλιακής αγοράς, της άντλησης μετρητών μέσα και έξω από την ναυτιλιακή επιχείρηση. Αναγκάζοντας τις εταιρείες να ανταγωνίζονται μεταξύ τους για ένα μερίδιο αυτού του πλούτου, η αγορά τις παρασύρει προς την κατεύθυνση που απαιτείται για να υπάρχει όλο και πιο αποτελεσματική χρήση των πόρων. Στην πραγματικότητα, οι «κύκλοι» είναι ένα μέρος του πολιτισμού της ναυτιλιακής βιομηχανίας, στο οποίο έχει αφιερωθεί αρκετός χρόνος από μελετητές και ερευνητές στον κλάδο της ναυτιλίας προκειμένου να τον ορίσουν.

1.2. Σκοπός

Σκοπός της παρούσας εργασίας είναι να παρουσιάσει με κάθε λεπτομέρεια τους ναυτιλιακούς κύκλους και την λειτουργία τους στα πλαίσια της τρέχουσας παγκόσμιας χρηματοπιστωτικής κρίσης. Ωστόσο επειδή η αγορά είναι κατατεταγμένη, γίνονται διαφορετικές αναφορές για τα διάφορα τμήματα της. Περαιτέρω σημαντική είναι και η μελέτη της συμπεριφοράς των ναυτιλιακών επιχειρήσεων στην διάρκεια της ύφεσης.

1.3. Σημαντικότητα

Ο κλάδος της ναυτιλίας είναι το βασικό στοιχείο της παγκοσμιοποίησης, και έχει παραμείνει ένας τρόπος μετακίνησης αγαθών σε όλο τον κόσμο σε ένα συνεχώς αυξανόμενο ρυθμό. Με την Κίνα να έχει γίνει το μεγαλύτερο εργοστάσιο παραγωγής πλοίων στον κόσμο, η βιομηχανία έχει γνωρίσει μια σταθερή και ταχεία ανάπτυξη από έτος σε έτος μέχρι και το 2007. Πολλοί μεταξύ των εφοπλιστών, τραπεζιτών και επενδυτών κατά τη διάρκεια αυτής της περιόδου, είχαν επωφεληθεί αρκετά. Η διαθεσιμότητα των μετρητών, με την κατασκευή των περισσότερων τεχνολογικά προηγμένα πλοίων, με την επέκταση των λιμένων και την εισαγωγή των νέων ναυτιλιακών υπηρεσιών, την ικανότητα φορτίου σε όρους ισοδύναμων μονάδων υπερτριπλασιάστηκε μεταξύ των ετών 2000-2009, φθάνοντας τα 12,5 εκατομμύρια. Αλλά τώρα, η γνωστή παγκόσμια χρηματοπιστωτική και οικονομική κρίση του 2009 είχε σχεδόν εν μία νυκτί κατασταλεί την ανάπτυξη της ναυτιλιακής αγοράς.

Στην πραγματικότητα, για πρώτη φορά στην ιστορία του κλάδου της ναυτιλίας, η ανάπτυξη έχει σταματήσει και υπάρχει ακόμη και μια σταθερή μείωση του ποσοστού των εμπορευματοκιβωτίων που αποστέλλονται σε όλο τον κόσμο. Κατά τους πρώτους έξι μήνες του έτους 2008, η ναυτιλιακή βιομηχανία μειώθηκε σχεδόν στο 16% προκαλώντας τεράστιες απώλειες. Η μελέτη της οικονομικής κρίσης και το πώς αυτή επηρεάζει τον κλάδο της ναυτιλίας είναι σημαντική γιατί παρουσιάζεται ο τρόπος μέσα από τον οποίο διαμορφώνονται οι ναυτιλιακοί κύκλοι και συντελεί στην εύρεση των αδυναμιών της αγοράς.

1.4. Ερευνητικά Ερωτήματα

Με βασικό άξονα της εργασίας τον σκοπό της έρευνας εξήχθησαν και τα ερευνητικά ερωτήματα τα οποία είναι τα εξής:

- 1) Η διερεύνηση της λειτουργίας των ναυτιλιακών κύκλων στην πορεία των ετών
- 2) Η διερεύνηση των σημαντικότερων μορφών χρηματοδότησης που χρησιμοποιούνται στον κλάδο της ναυτιλίας και πως αυτές επηρεάζονται από τους κύκλους στον κλάδο αυτό.
- 3) Η διερεύνηση της δομής της ναυλαγοράς για κάθε τμήμα της .
- 4) Η μελέτη της συμπεριφοράς των ναυτιλιακών επιχειρήσεων στα διάφορα στάδια των ναυτιλιακών κύκλων.
- 5) Η μελέτη της επίδρασης των ναυτιλιακών κύκλων στην διαμόρφωση των διαφόρων τμημάτων της ναυτιλιακής αγοράς.
- 6) Η μελέτη του τρόπου με τον οποίο η παγκόσμια χρηματοπιστωτική ύφεση επηρέασε την ναυλαγορά στους διάφορους κλάδους της.
- 7) Η διερεύνηση των στρατηγικών που μπορεί να ακολουθήσει μια ναυτιλιακή επιχείρηση για να εξέλθει από την οικονομική κρίση.

1.5. Μεθοδολογία

Κάθε μελέτη χρησιμοποιεί διαφορετική μέθοδο και τεχνική σύμφωνα με τον τύπο των δεδομένων, την έρευνα και τα αποτελέσματα / ερωτήματα που λαμβάνονται από την ανάλυση. Ο επιτυχής σχεδιασμός της έρευνας έγκειται στην επιλογή της καταλληλότερης μορφής της έρευνας και της μεθόδου η οποία πρέπει να εγγυάται την αποτελεσματικότητα της εφαρμογής της. Η μεθοδολογία της επιστημονικής έρευνας αναφέρεται στις γενικές μεθοδολογικές προσεγγίσεις, τις μεθόδους, τις τεχνικές, τα μέσα και τις διαδικασίες που θα χρησιμοποιηθούν για τη διεξαγωγή της (Δημητρόπουλος, 2004). Απαντά δηλαδή στα

ερωτήματα που εγείρονται αναφορικά με το πώς θα σχεδιαστεί και θα πραγματοποιηθεί μια έρευνα.

Υπάρχουν δύο βασικές προσεγγίσεις που μπορούν να χρησιμοποιηθούν σε μία επιστημονική έρευνα: η *ποσοτική*, η οποία αφορά τις περιπτώσεις στις οποίες τα δεδομένα που εξάγονται είναι μετρήσιμα και μπορούν να αναλυθούν με αυστηρά ποσοτικοποιημένους και άκαμπτους τρόπους, και η *ποιοτική*, η οποία προσπαθεί να απαντήσει στα ερωτήματα της έρευνας βασιζόμενη σε μια υποκειμενική εκτίμηση των εξαγόμενων αποτελεσμάτων, τα οποία δεν μπορούν να αναλυθούν με αυστηρά μετρήσιμους όρους. Μία τρίτη περίπτωση που αναπτύχθηκε τα τελευταία χρόνια αφορά τη *μικτή* προσέγγιση, η οποία συνδυάζει τα απαιτούμενα μεθοδολογικά εργαλεία και από τις δύο προαναφερθείσες προσεγγίσεις, προκειμένου να απαντήσει στα ερευνητικά ερωτήματα (Teddlie & Tashakkori, 2009).

Για την εκπόνηση της συγκεκριμένης εργασίας κρίθηκε ως καταλληλότερη η δευτερογενής έρευνα και η ποιοτική μέθοδος, δηλαδή η συλλογή πληροφοριών οι οποίες έχουν δημιουργηθεί από τρίτους ερευνητές. Το είδος της έρευνας κρίνεται ως το καταλληλότερο από την στιγμή που η μελέτη προσπαθεί να διερευνήσει το θέμα των ναυτιλιακών κύκλων σε θεωρητικό επίπεδο.

Πιο αναλυτικά, στα πλαίσια της έρευνας έγινε συστηματική ανασκόπηση της υπάρχουσας βιβλιογραφίας, προκειμένου να προσδιοριστούν αρχικά όλοι οι βασικοί ορισμοί που έχουν σχέση με το υπο ανάπτυξη θέμα. Στόχος της βιβλιογραφικής ανασκόπησης είναι να γίνει εκτενής μελέτη της βιβλιογραφίας, ώστε να εντοπιστούν όλες οι απαραίτητες πληροφορίες οι οποίες θα απαντήσουν στα ερευνητικά ερωτήματα που θέσαμε στην προηγούμενη παράγραφο. Οι πηγές που χρησιμοποιήθηκαν για την άντληση πληροφοριών ήταν, στο μεγαλύτερο μέρος τους, διαδικτυακές. Έγινε μελέτη σχεδόν αποκλειστικά ξενόγλωσσων βιβλίων, άρθρων και δημοσιεύσεων.

1.6. Δομή

Η παρούσα εργασία δομήθηκε σε συνολικά επτά κεφάλαια, εκ των οποίων το πρώτο είναι το εισαγωγικό στο οποίο παρουσιάζονται ο σκοπός και οι ακριβείς στόχοι της έρευνας. Το δεύτερο κεφάλαιο δημιουργήθηκε επίσης σε εισαγωγική βάση προκειμένου να παράσχει όλους εκείνους τους ορισμούς οι οποίοι θα φάνουν χρήσιμοι στην κατανόηση του θέματος της εργασίας. Το τρίτο κεφάλαιο είναι αφιερωμένο στην παρουσίαση των ναυτιλιακών κύκλων, των χαρακτηριστικών που τους διέπει, των φάσεων που έχουν και του τρόπου με τον οποίο σχετίζονται με την ναυτιλιακή χρηματοδότηση. Το τέταρτο κεφάλαιο παρουσιάζει τους ναυτιλιακούς κύκλους κάθε μίας εκ των αγορών των πλοίων μεταφοράς ξηρού χύδην φορτίου, των κοντέινερ και των δεξαμενόπλοιων πετρελαίου. Στο πέμπτο κεφάλαιο γίνεται αναφορά στις ναυτιλιακές επιχειρήσεις στην Ελλάδα και παγκοσμίως και παρουσιάζεται το σύντομο ιστορικό τους, ενώ στο έκτο κεφάλαιο παρουσιάζονται οι βασικές αιτίες και επιπτώσεις της παγκόσμιας χρηματοοικονομικής κρίσης, και του τρόπου με τον οποίο επηρέασε τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις. Στο έβδομο κεφάλαιο συγκεντρώνονται τα βασικότερα συμπεράσματα και σχολιάζονται.

Κεφάλαιο 2ο : Παρουσίαση Έννοιών

2.1. Ναυτιλία

Ο όρος της ναυτιλίας είναι στενά συνδεδεμένος με τις εμπορευματικές μεταφορές. Οι εμπορευματικές μεταφορές είναι «*η φυσική διαδικασία της μεταφοράς εμπορευμάτων και αγαθών και φορτίων*». Ο όρος ναυτιλία αναφερόταν αρχικά στη μεταφορά των εμπορευμάτων διά θαλάσσης, αλλά στην συνέχεια επεκτάθηκε για να αναφερθεί και στην μεταφορά εμπορευμάτων δια ξηράς ή αέρος. Το βασικό καθήκον της ναυτιλιακής βιομηχανίας είναι να μετακινηθεί το φορτίο σε όλο τον κόσμο. Αν και αυτό είναι το σωστό σημείο εκκίνησης για τη μελέτη της ζήτησης πλοίων, ως οικονομικός ορισμός είναι πολύ στενός. Από την άποψη του πελάτη, η ναυτιλία είναι μια υπηρεσία, μια σύνθετη βιομηχανία και οι προϋποθέσεις που διέπουν τις δραστηριότητές της, σε έναν τομέα, δεν ισχύουν κατ'ανάγκη σε ένα άλλο (Cullinane, 2011).

Η ναυτιλία είναι ένας πολύ σημαντικός κλάδος που συντελεί στην παγκόσμια οικονομική ανάπτυξη και η άποψη αυτή δε είναι καινούργια. Ο Άνταμ Σμιθ, που συχνά θεωρείται ως ο πατέρας της σύγχρονης οικονομίας, είδε τη ναυτιλία ένα από τα εφαλτήρια για την οικονομική ανάπτυξη. Υποστήριξε ότι η κεντρική οικονομική δύναμη σε μια καπιταλιστική κοινωνία είναι ο καταμερισμός της εργασίας, καθώς και ο βαθμός στον οποίο αυτός μπορεί να ασκηθεί εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από το μέγεθος της αγοράς. Μια επιχείρηση που εργάζεται σε μια πόλη της χώρας, χωρίς συνδέσεις με τον έξω κόσμο δεν μπορεί ποτέ να επιτύχει υψηλά επίπεδα απόδοσης, διότι η πολύ μικρή αγορά θα περιορίσει το βαθμό της εξειδίκευσης της.

Ο Adam Smith είδε τη ναυτιλία ως πηγή φθηνής μεταφοράς που μπορεί να ανοίξει ευρύτερα τις αγορές στην εξειδίκευση, προσφέροντας μεταφορές ακόμη και για τα πιο καθημερινά προϊόντα σε τιμές πολύ χαμηλότερες από αυτές που μπορούν να επιτευχθούν με οποιοδήποτε άλλο μέσο. Αυτό αποδείχθηκε ότι είναι μια βαθιά διορατικότητα. Η οικονομική ανάπτυξη πάει χέρι-χέρι με το θαλάσσιο εμπόριο για καθαρά οικονομικούς λόγους (Stopford, 2013).

Η τεχνολογία φυσικά αναπτύχθηκε στην πορεία των ετών και οι οικονομικά ανεπτυγμένες χώρες έχουν τώρα μια τεράστια υποδομή για την διεξαγωγή χερσαίων μεταφορών. Από τα μέσα της δεκαετίας του 1960, δύο δραματικές εξελίξεις έλαβαν χώρα στην οικονομική οργάνωση των ναυτιλιακών επιχειρήσεων. Η μοναδοποίηση και η χύδην ναυτιλία έχουν διαδραματίσει ένα σημαντικό ρόλο στο άνοιγμα μια πραγματικά παγκόσμιας αγοράς και για τις κατασκευές και για τις πρώτες ύλες (Cullinane, 2011).

Η πιο σημαντική τεχνική εξέλιξη ήταν η μοναδοποίηση της επένδυσης ναυτιλιακών επιχειρήσεων. Κατά τη διάρκεια της δεκαετίας του 1960 το παραδοσιακό σύστημα των «χύδην» ναυτιλιακών εταιρειών τακτικών γραμμών ήταν όλο και περισσότερο σε θέση να αντιμετωπίσει τον κλιμακούμενο όγκο του παγκόσμιου εμπορίου, και παρατηρητές του κλάδου ανέφεραν ότι «οι παλιές μέθοδοι είχαν φθάσει στο τέλος της γραμμής». Για να ξεπεραστούν αυτά τα προβλήματα, η παλετοποίηση των εμπορευματοκιβωτίων εισήχθη για να επιταχυνθεί η ροή του φορτίου. Εν ολίγοις, η ναυτιλιακή βιομηχανία βελτίωνε συνεχώς την οργάνωση της για να ανταπεξέλθει στα δικά της θεμελιώδη προβλήματα της και, με τον τρόπο αυτό, άνοιξε τις πύλες για την ανάπτυξη της παγκόσμιας οικονομίας (Cullinane, 2011).

2.2. Ναυτιλιακή Επιχείρηση

Οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις με την σειρά τους είναι οι επιχειρήσεις οι οποίες προσφέρουν υπηρεσίες ναυτιλίας. Οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις διαδραματίζουν σημαντικό ρόλο στο παγκόσμιο εμπόριο και είναι η ραχοκοκαλιά της παγκόσμιας οικονομίας. Χωρίς τις επιχειρήσεις αυτές και τις υπηρεσίες μεταφορών που παρέχουν, ο κόσμος δεν θα ήταν τόσο ευημερής όπως είναι σήμερα και πολλές χώρες δεν θα ήταν σε θέση να συμμετάσχουν στο παγκόσμιο εμπόριο. Τα τελευταία χρόνια, οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις έχουν αναδειχθεί σε μια αναπτυσσόμενη βιομηχανία, της οποίας βασικά χαρακτηριστικά αποτέλεσαν η αύξησης της ολικής χωρητικότητας του παγκόσμιου στόλου κάθε χρόνο. Από την παγκόσμια οικονομική ύφεση η οποία ξεκίνησε στα τέλη του 2008, η αλληλεξάρτηση των παγκόσμιων οικονομιών έχει γίνει ακόμη πιο εμφανής. Το διεθνές

εμπόριο - με οποιοδήποτε τρόπο μεταφοράς - έχει επηρεαστεί άμεσα και δραματικά (Cullinane, 2011). Τις εξελίξεις αυτές θα δούμε σε επόμενο κεφάλαιο.

Ένα εντυπωσιακό χαρακτηριστικό των ναυτιλιακών επιχειρήσεων είναι ο διαφορετικός χαρακτήρας των εταιρειών στα διάφορα μέρη του κλάδου. Για παράδειγμα, οι εταιρείες τακτικών γραμμών και οι χύδην ναυτιλιακές επιχειρήσεις ανήκουν στον ίδιο κλάδο, αλλά δε φαίνεται να έχουν τίποτα άλλο κοινό. Στην πραγματικότητα, υπάρχουν πολλές διαφορετικές ομάδες επιχειρήσεων που συμμετέχουν στην αλυσίδα των μεταφορών, κάποιες άμεσα και άλλες έμμεσα. Οι άμεσοι παίκτες της ναυτιλιακής αγοράς είναι οι ιδιοκτήτες φορτίων, συχνά οι πρωτογενείς παραγωγοί, όπως οι εταιρείες πετρελαίου ή τα ορυχεία σιδηρομεταλλεύματος και οι εφοπλιστές (ναυτιλιακές εταιρείες).

Ωστόσο, τα τελευταία 20 χρόνια έχουν ενωθεί σε δύο άλλες πιο σημαντικές ομάδες: τους εμπόρους που αγοράζουν και πωλούν φυσικά εμπορεύματα, όπως το πετρέλαιο, για το οποίο απαιτείται μεταφορά και οι «φορείς» που ναυλώνουν τα πλοία με συμβάσεις φορτίου για εκμετάλλευση. Κάθε ένας από τους προμηθευτές, συμπεριλαμβανομένων των διαχειριστών, επισκευαστών πλοίων, ναυπηγείων, κατασκευαστών εξοπλισμού και επενδυτών είναι μια ξεχωριστή επιχείρηση με τον δικό της ιδιαίτερο τρόπο λειτουργίας και στόχο (Cullinane, 2011).

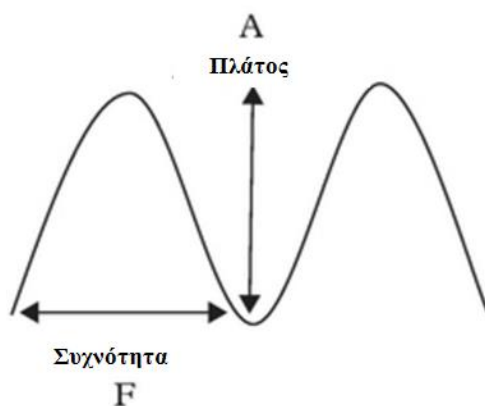
2.3. Ναυτιλιακοί Κύκλοι

Ο ναυτιλιακός κύκλος είναι μια οικονομική έννοια που εξηγεί πώς οι ναυτιλιακές εταιρείες ανταποκρίνονται στην προσφορά και τη ζήτηση, καθώς ένα σημαντικό χαρακτηριστικό γνώρισμα της ναυτιλιακής δραστηριότητας είναι πως είναι οι υποκείμενες διακυμάνσεις, οι οποίες είναι δυνατό να έχουν μεγάλη ή μικρή διάρκεια, αποτελούν και το κριτήριο του διαχωρισμού μεταξύ των ειδών ναυτιλιακών κύκλων.

Γενικά οι κύκλοι της αγοράς είναι η κινητήρια δύναμη πίσω από τη ναυτιλία των επενδύσεων και της ναύλωσης. Είναι η καρδιά της ναυτιλιακής αγοράς, της άντλησης μετρητών μέσα και έξω από την ναυτιλιακή επιχείρηση. Αναγκάζοντας τις εταιρείες να

ανταγωνίζονται μεταξύ τους για ένα μερίδιο αυτού του πλούτου, η αγορά τις παρασύρει προς την κατεύθυνση που απαιτείται για να υπάρχει όλο και πιο αποτελεσματική χρήση των πόρων (Cullinane, 2011). Στην πραγματικότητα, οι «κύκλοι» είναι ένα μέρος του πολιτισμού της ναυτιλιακής βιομηχανίας, στο οποίο έχει αφιερωθεί αρκετός χρόνος από μελετητές και ερευνητές στον κλάδο της ναυτιλίας προκειμένου να τον ορίσουν.

Σε αυστηρά μαθηματικά ο κύκλος αποτελεί «ένα διάστημα κατά την διάρκεια του οποίου, μία αλληλουχία από τακτικά επαναλαμβανόμενα γεγονότα έχει ολοκληρωθεί» (Stopford, 2013).



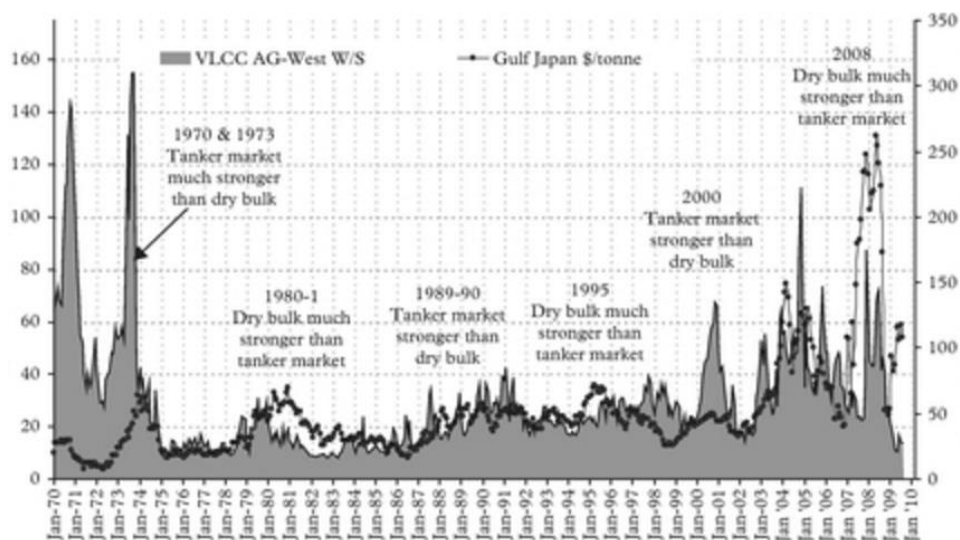
Εικόνα 2.1: Γενικός Κύκλος με Πλάτος και Συχνότητα

Ο κύκλος στην παραπάνω εικόνα ορίζεται από το πλάτος του (A), το οποία είναι η απόσταση από κορυφή στο τελείωμα, και η συχνότητα του (F), η οποία είναι η απόσταση μεταξύ των κορυφών στον κύκλο. Υπ'αυτόν τον τρόπο ένα σχήμα κανονικού κύκλου C μπορεί να οριστεί με τις τιμές των A και F, όπως φαίνεται στην παρακάτω σχέση (Grammenos, 2010):

$$C_{t-t_n} = f(A, F)$$

Φυσικά, κανείς δεν αναμένει πως οι ναυτιλιακοί κύκλοι θα έχουν κανονική μορφή όπως αυτή της παραπάνω εικόνας. Γενικά υφίσταται ένας ευρέως διαδεδομένος κανόνας ο οποίος αναφέρει ότι οι κύκλοι διαρκούν επτά χρόνια, αλλά μια βιαστική εξέταση των κύκλων στα δεξαμενόπλοια και στα πλοία μεταφοράς ξηρού χύδην φορτίου, όπως

φαίνεται στην εικόνα που ακολουθεί , αποδεικνύουν πως κάτι τέτοιο δεν ισχύει πάντα (Stopford, 2013).



Εικόνα 2.2: Ναυτιλιακοί Κύκλοι Δεξαμενόπλοιων και πλοίων μεταφοράς ξηρού χύδην φορτίου

Πηγή: Stopford, 2009

Το γεγονός ότι οι κύκλοι δεν είναι τακτικοί καθιστά ακόμη πιο σημαντικό να τους καταλάβουμε, τουλάχιστον από την άποψη της ναυτιλιακής αναλυτικής. Η πρακτική σημασία των κύκλων δεν μπορεί να υποτιμηθεί. Τον Ιούλιο του 2008, ένα 280.000 τόνων δεξαμενόπλοιο κέρδιζε \$ 120.000 την ημέρα, αλλά μόλις 12 μήνες αργότερα, το 2009 κέρδιζε μόνο \$ 11.000 την ημέρα. Αυτή η μεταβλητότητα των κερδών έχει μια τεράστια επίδραση στον τρόπο με τον οποίο όλοι οι εμπλεκόμενοι στην εμπορική λειτουργία των θαλασσιών μεταφορών βλέπουν μια ναυτιλιακή επένδυση. Στους ιδιοκτήτες πλοίων προσφέρει ένα κίνητρο για να «παίξουν τον κύκλο», κερδίζοντας τα έσοδα ασφαλιστρών, όταν η αγορά αναπτύσσεται και, σε έναν ιδανικό κόσμο, για τον καθορισμό της χρονονάλωσης των πλοίων λίγο πριν από όταν οι κινήσεις της αγοράς κινηθούν προς το χαμηλότερο σημείο (Stopford, 2013).

Οι κύκλοι, δηλαδή η ύπαρξη κυκλικής διακύμανσης δεν είναι μοναδικοί για τη ναυτιλία, αλλά εντοπίζονται σε πολλές βιομηχανίες, αλλά και στην οικονομία ως σύνολο.

Οι οικονομική ιστορικοί έχουν αφιερώσει πολύ προσπάθεια για την ανάλυση και την ταξινόμηση των κύκλων σε κατηγορίες, συνήθως με επίκεντρο το μήκος τους, και έτσι έχουν διαπιστωθεί πολλοί διαφορετικοί τύποι κύκλων στην βιβλιογραφία (Grammenos, 2010).

Στον τομέα της ναυτιλίας η ύπαρξη των κύκλων έχει από καιρό γίνει αποδεκτή ως μέρος των ναυτιλιακών επιχειρήσεων. Παρά το γεγονός ότι η διάρκεια των κύκλων παρουσιάζει μεγάλο ενδιαφέρον, σύντομα έγινε προφανές για τους ερευνητές ότι οι κύκλοι ήταν πολύ πιο περίπλοκοι από ό, τι μια σειρά από τακτικές διακυμάνσεις στις τιμές των ναύλων. Ο Kirkaldy (1913), είδε τον κύκλο ως συνέπεια του μηχανισμού της αγοράς. Οι κορυφές και οι ακμές στον κύκλο είναι σημάδια ότι η αγορά προσαρμόζεται στην προσφορά και την ζήτηση (Stopford, 2013).

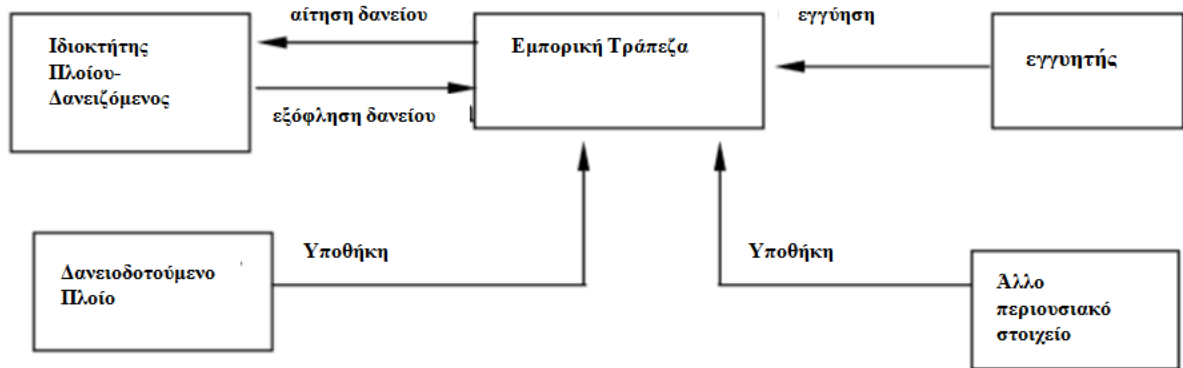
Με τη μεγάλη ανάπτυξη των ωκεάνιων μεταφορών, η οποία άρχισε πριν από περίπου μισό αιώνα, ο ανταγωνισμός έγινε πολύ εντονότερος για τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις. Καθώς οι αγορές γίνονταν όλο και πιο φυσιολογικές, και το εμπόριο γινόταν σταδιακά τακτικό, υπήρχε με τον καιρό όλο και μεγαλύτερη χωρητικότητα διαθέσιμη σε δεδομένους λιμένες από ό, τι υπήρχε φορτίο έτοιμο για αποστολή. Ο απεριόριστος αυτός ανταγωνισμός οδήγησε στη μείωση των ναύλων. Το αποτέλεσμα ήταν ότι η ναυτιλία έγινε μια βιομηχανία η οποία πλέον ήταν επιρρεπής σε διακυμάνσεις της ευημερίας. Υπό αυτό το πρίσμα, οι ναυτιλιακοί κύκλοι στην αγορά έχουν σημαντικό σκοπό, ο οποίος είναι ότι δημιουργούν το περιβάλλον στο οποίο οι αδύναμες ναυτιλιακές εταιρείες αναγκάζονται να φύγουν από την αγορά, αφήνοντας τις ισχυρές να επιβιώσουν και να ευημερήσουν, προωθώντας μια λιτή και αποτελεσματική ναυτιλία (Lun et al, 2010).

Οι ναυτιλιακοί κύκλοι είναι πολύ ακανόνιστοι για να προβλεφθούν. Οποιαδήποτε προσπάθεια για μακροπρόθεσμη πρόβλεψη των ναύλων ταξιδιού είναι καταδικασμένη σε αποτυχία. Είναι εντελώς αδύνατο να προβλεφθεί πότε η ανοιχτή αγορά θα κινηθεί προς τα πάνω (ή προς τα κάτω), για να εκτιμηθεί η έκταση της ταλάντευσης ή η διάρκεια της φάσης του ναυτιλιακού κύκλου (Grammenos, 2010).

2.4. Ναυτιλιακή Χρηματοδότηση

Η ναυτιλιακή χρηματοδότηση σημαίνει την επιλογή της βέλτιστης εκ των εναλλακτικών πρακτικών συστημάτων και ισορροπίας μεταξύ του ελάχιστου κόστους και του ελάχιστου κινδύνου, η οποία μπορεί να μεγιστοποιήσει την επέκταση της επιχείρησης. Σύμφωνα με την αρχή του μοχλού χρηματοδότησης, όταν ο λόγος πριν από την επιβολή του φόρου κέρδους είναι υψηλότερος από το ενδιαφέρον των δανειακών κεφαλαίων, τα περισσότερα δανειακά κεφάλαια σημαίνουν υψηλότερο ποσοστό απόδοσης για την αυτο-κυριότητα του κεφαλαίου. Αλλά την ίδια στιγμή ο κίνδυνος των υποχρεώσεων είναι υψηλότερος πάρα πολύ. Έτσι, προκειμένου να διασφαλιστεί η ομαλή εξέλιξη της επιχείρησης σύμφωνα με τις υποχρεώσεις της, πρέπει να αναλυθεί η κλίμακα της χρηματοδότησης των πλοίων, η δομή του χρέους και η επιρροή σε υποχρεώσεις που προκαλείται από την αλλαγή του οικονομικού περιβάλλοντος.

Σύμφωνα με την βιβλιογραφία υπάρχουν δύο βασικοί τύποι χρηματοδότησης: τα δανειακά κεφάλαια και η χρηματοδότηση ιδίων κεφαλαίων. Τα δανειακά κεφάλαια είναι ίσως η πιο δημοφιλής πηγή χρηματοδότησης των ναυτιλιακών επιχειρήσεων και πρόκειται για μια ευέλικτη μορφή χρηματοδότησης η οποία δεν αφαιρεί την ιδιοκτησία από τον ιδιοκτήτη. Στην κατηγορία αυτή υπάγονται αρχικά τα εμπορικά δάνεια, τα οποία είναι η πιο κοινή μορφή της χρηματοδότησης των πλοίων. Ο δανειολήπτης κάνει αίτηση στην τράπεζα για ένα δάνειο και μετά την ανάλυση του πιστωτικού κινδύνου αποφασίζεται αν θα του χορηγηθεί ή όχι. Αν χορηγηθεί υπογράφεται μια δανειακή σύμβαση και από τα δύο μέρη (Hultin, 2004). Η διαδικασία φαίνεται στο σχήμα που ακολουθεί.



Εικόνα 2.3. Διαδικασία Χορήγησης Εμπορικού Δανείου

Πηγή: Yang & Shen, 2012

Τα ομόλογα επιπρόσθετα έχουν ένα σημαντικό χαρακτηριστικό στο τοπίο χρηματοδότησης των πλοίων κατά τα τελευταία χρόνια, ιδίως τα λεγόμενα «junk» ομόλογα. Ένα ομόλογο είναι ένα χαρτί που εκδίδεται από την εταιρεία (ο εκδότης) για να επιστραφούν τα δανεισμένα χρήματα σε μια συγκεκριμένη ημερομηνία ή ημερομηνίες σε ένα προκαθορισμένο επιτόκιο στον κάτοχο του ομόλογου. Τα ομόλογα συνήθως διαπραγματεύονται πολλές φορές πριν τελικά εξαργυρωθούν. Οι τόκοι μπορεί να είναι σταθεροί ή κυμαινόμενοι. Συχνά οι τράπεζες τα εκδίδουν σε μια τιμή έκπτωσης, αλλά εξοφλούνται στην ονομαστική τους αξία στη λήξη τους. Οι εκδόσεις ομολόγων είναι πολύπλοκες, εξαιρετικά οργανωμένες και γενικά ακριβές και συχνά αφορούν πολύ μεγάλα ποσά χρημάτων. Ως εκ τούτου είναι μια μέθοδος χρηματοδότησης κατάλληλη μόνο για ορισμένους τύπους εφοπλιστών, αφού θέτουν σημαντικές επιβαρύνσεις για τον πλοιοκτήτη. Οι εκδόσεις ομολόγων πρέπει να συμμορφώνονται με τις απαραίτητες απαιτήσεις γνωστοποίησης. Αυτό περιλαμβάνει την πλήρη αποκάλυψη των προηγούμενων επιδόσεων, τις προβλέψεις, τα σχέδια και τις πράξεις, τους προϋπολογισμούς. Το υψηλό επίπεδο γνωστοποίησης ακολουθείται από την επαλήθευση της εν λόγω αποκάλυψης μέσω της δέουσας επιμέλειας από ομάδες δικηγόρους, λογιστές και τους επενδυτικούς τραπεζίτες (Hultin, 2004).

Τέλος στα δανειακά κεφάλαια υπάγεται και η ενδιάμεση χρηματοδότηση. Η ενδιάμεση χρηματοδότηση είναι ένας τραπεζικός όρος ο οποίος αναφέρεται στη χρηματοδότηση μεταξύ τραπεζικού δανεισμού και ιδίων κεφαλαίων. Αν μια τράπεζα είναι διατεθειμένη να δανείσει μόνο μεταξύ 60% και 80% του κόστους του πλοίου, ο πλοιοκτήτης μπορεί να μην είναι σε θέση να αυξήσει κατά 20% έως 40% το ποσό των ιδίων κεφαλαίων. Η ενδιάμεση χρηματοδότηση είναι ο δανεισμός ενός μέρους του 20% έως 40% που απαιτείται από τον πλοιοκτήτη. Οι κίνδυνοι που εμπλέκονται σε ένα τέτοιου είδους δανεισμό είναι σχετικά υψηλοί και το περιθώριο κέρδους επί των δανείων είναι ως εκ τούτου επίσης υψηλό. Η ενδιάμεση χρηματοδότηση γενικά δεν είναι πολύ δημοφιλής στη ναυτιλία (Yang & Shen, 2012).

Στην συνέχεια θα αναφερθούμε στα ίδια κεφάλαια ως μορφή χρηματοδότησης, στα οποία αρχικά περιλαμβάνονται τα ίδια κεφάλαια του ιδιοκτήτη. Πρόκειται για το μέρος της τιμής αγοράς ενός πλοίου το οποίο χρηματοδοτείται από τον ιδιοκτήτη εκτός των ιδίων κεφαλαίων του. Συχνά χρηματοδοτείται από τα αδιανέμητα κέρδη ή τα κέρδη ή τα έσοδα από πωλήσεις περιουσιακών στοιχείων ή από τον οικογενειακό πλούτο. Οι περισσότερες ναυτιλιακές εταιρείες χρηματοδοτούν ένα μέρος του πλοίου μέσω των ιδίων κεφαλαίων και το ποσοστό διαφέρει από έργο σε έργο.

Στην συνέχεια έχουμε την έκδοση μετοχών. Συνήθως μια εταιρεία μπορεί να εκδώσει μετοχές δημόσια ή ιδιωτικά. Η δημόσια έκδοση αφορά τη διανομή του ενημερωτικού δελτίου για πώληση στο ευρύ κοινό και ίσως την εισαγωγή του σε αναγνωρισμένο χρηματιστήριο. Εναλλακτικά, η ιδιωτική μετοχή είναι ένα έργο που ανατίθεται σε ένα επιλεγμένο αριθμό επενδυτών. Η αύξηση μετοχικού κεφαλαίου στις χρηματιστηριακές αγορές για τη ναυτιλία έχει μέχρι σήμερα μικτή επιτυχία, καθώς μόνο οι μεγάλες επιχειρήσεις έχουν επιτύχει σε αυτόν τον τομέα. Η δημόσια έκδοση μετοχών μπορεί να είναι δαπανηρή και χρονοβόρα δεδομένου ότι ένα ενημερωτικό δελτίο θα πρέπει να εκδοθεί. Οι αγορές στις οποίες έχουν εκδοθεί οι μετοχές θα έχουν τους περισσότερους συνήθως αυστηρούς κανόνες σχετικά με την προσφορά μετοχών στο ευρύ κοινό. Η εταιρεία και οι διευθυντές της είναι υποχρεωμένοι να παρέχουν λεπτομερείς πληροφορίες σχετικά με την επιχείρηση και τις μελλοντικές προοπτικές που θα

δημοσιευθούν στο ενημερωτικό δελτίο. Το σχετικό χρηματιστήριο θα επιβάλει αυστηρούς κανόνες σχετικά με την αποκάλυψη και την ποσότητα των πληροφοριών που απαιτείται να δηλώνεται. Φυσικά, οι απαιτήσεις αυτές είναι συνετές και έχουν στόχο να ελαχιστοποιηθεί η πιθανότητα απάτης. Παρ' όλα αυτά, η όλη διαδικασία είναι δαπανηρή και, μέχρι πρόσφατα, έχει περιορισμένη εφαρμογή (Yang & Shen, 2012).

Οι προοπτικές ανάπτυξης και η κεφαλαιακή απαίτηση για τη χρηματοδότηση έργων, στον τομέα της ναυπηγικής βιομηχανίας, την ανάπτυξη των λιμένων, τις συγχωνεύσεις και τις εξαγορές, έχουν προσελκύσει την προσοχή των μεγάλων χρηματοπιστωτικών επιχειρήσεων. Στην βιβλιογραφία υποστηρίζεται από τα χρηματοπιστωτικά ιδρύματα, τις επιχειρήσεις θαλάσσιων μεταφορών και τους παγκόσμιες εκμετάλλευσης τερματικούς σταθμούς ότι έχουν δημιουργήσει ένα εντυπωσιακό χαρτοφυλάκιο των περιουσιακών στοιχείων (Cullinane, 2011).

2.5. Χρηματοοικονομική Κρίση

Μια οικονομική κρίση είναι μια διαταραχή στις χρηματοπιστωτικές αγορές, που συνδέεται συνήθως με την πτώση των τιμών των περιουσιακών στοιχείων και την αφερεγγυότητα μεταξύ των οφειλετών και των μεσαζόντων, που εξαπλώνεται μέσω του χρηματοπιστωτικού συστήματος, διαταράσσοντας την ικανότητα της αγοράς να διαθέσει κεφάλαιο. Η οικονομική κρίση είναι μία κατάσταση κατά την οποία η οικονομική δραστηριότητα μειώνεται συνεχώς. Επίσης, σε περιόδους οικονομικής κρίσης τα μακροοικονομικά μεγέθη όπως η απασχόληση, οι επενδύσεις και το εθνικό προϊόν παρουσιάζουν μία αισθητή μείωση (Claessens & Kose , 2013).

Γενικά, όλες οι χρηματοοικονομικές κρίσεις έχουν κάποια κοινά χαρακτηριστικά γνωρίσματα, όπως η έντασή τους, η οποία κλιμακώνεται με την πάροδο του χρόνου, και το υψηλό αίσθημα ανασφάλειας και άγχους για τα άτομα που εμπλέκονται. Συνήθως, η συνεχώς αυξανόμενη ανησυχία των πολιτών οδηγεί τελικά σε διαταραχή της ροής των γεγονότων που συμβαίνουν σε μία χώρα, με αποτέλεσμα να επηρεάζεται η εικόνα της στην παγκόσμια κοινότητα. Εάν δε η δυσλειτουργία είναι μεγάλη, συνήθως παρεμβαίνουν διεθνείς φορείς με σκοπό την επαναφορά του συστήματος της χώρας στην ομαλή του λειτουργία. Τα μέσα μαζικής ενημέρωσης τείνουν να προβάλλουν συνεχώς φαινόμενα κρίσης και αυτό έχει ως αποτέλεσμα την επιπρόσθετη δυσχέρεια στις συναλλαγές της χώρας και στην πιθανή ανάκαμψη της.

Παρόλα αυτά, η οικονομική κρίση δεν είναι ένα φαινόμενο που εμφανίζεται ξαφνικά, αφού υπάρχουν διάφορα προειδοποιητικά σημάδια. Έτσι, μία οικονομική κρίση ακολουθεί μία σειρά σταδίων εκδήλωσης, τα οποία αναφέρονται παρακάτω (European Commission, 2014):

- [1] Πρώτο στάδιο: Τα πρόδρομα συμπτώματα. Σε αυτό το στάδιο συσσωρεύονται τα συμπτώματα της κρίσης, τα οποία στέλνουν προειδοποιητικά μηνύματα και ενδείξεις στους οικονομολόγους και σε ειδικούς.
- [2] Δεύτερο στάδιο: Η κορύφωση της κρίσης. Αυτό το στάδιο είναι το πιο έντονο και το πιο σύντομο σε διάρκεια. Η κρίση κορυφώνεται και οι αρμόδιοι εκφράζουν τις απόψεις τους σχετικά με την επιτυχή ή μη έκβαση της κρίσης.

[3] Τρίτο στάδιο: Οι επιπτώσεις. Σε αυτό το στάδιο η κρίση έχει πλέον εδραιωθεί και οι αρμόδιοι προσπαθούν να την αντιμετωπίσουν κάνοντας τους κατάλληλους σχεδιασμούς και λαμβάνοντας τα απαραίτητα μέτρα. Εάν υπάρχει από πριν σχετική μέριμνα για τέτοιες περιπτώσεις, το χρονικό διάστημα αυτού του σταδίου μπορεί να μειωθεί αισθητά. Τέταρτο στάδιο: Το τέταρτο στάδιο είναι το τελευταίο και χαρακτηρίζεται από την επαναφορά του συστήματος στην κατάσταση που βρισκόταν πριν από την κρίση. Ιδιαίτερα σημαντικό σε αυτό το στάδιο είναι η άντληση της απαραίτητης γνώσης, με σκοπό την αποφυγή παρόμοιων καταστάσεων στο μέλλον.

[4] Τέταρτο στάδιο: Η επίλυση της κρίσης. Το τέταρτο στάδιο είναι το τελευταίο και χαρακτηρίζεται από την επαναφορά του συστήματος στην κατάσταση που βρισκόταν πριν από την κρίση. Ιδιαίτερα σημαντικό σε αυτό το στάδιο είναι η άντληση της απαραίτητης γνώσης, με σκοπό την αποφυγή παρόμοιων καταστάσεων στο μέλλον.

Κεφάλαιο 3^ο: Ναυτιλιακοί Κύκλοι

3.1. Χαρακτηριστικά

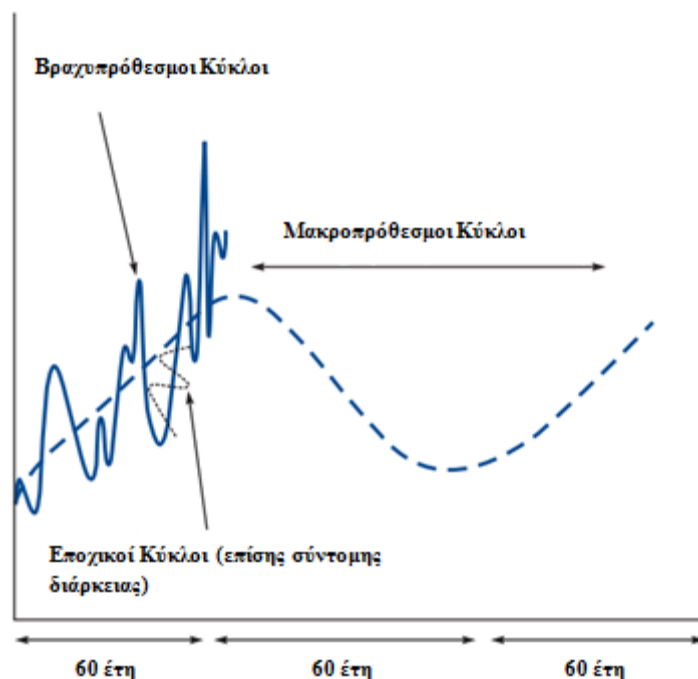
Το πρώτο βασικό χαρακτηριστικό των ναυτιλιακών κύκλων είναι αυτό που αναφέρθηκε στην προηγούμενη παράγραφο, ότι δηλαδή δεν είναι αρμονικοί. Το δεύτερο σημαντικότερο χαρακτηριστικό του κύκλου στην ναυτιλία, είναι η συσχέτιση μεταξύ των κύκλων σε διαφορετικά τμήματα της αγοράς. Οι τιμές αγοράς στις αγορές δεξαμενοπλοίων και πλοίων μεταφοράς ξηρού χύδην φορτίου είναι διαφορετικές σε σύγκριση κατά την περίοδο των ετών 1970-2009 (εικόνα 2.1.). Ο χρονισμός των κύκλων στις δύο αγορές είναι σε γενικές γραμμές παρόμοιος, αλλά ο συσχετισμός απέχει από το τέλειο και σε ορισμένες περιπτώσεις τα δύο τμήματα της αγοράς συμπεριφέρονται εντελώς διαφορετικά (Grammenos, 2010).

Πιο συγκεκριμένα όπως παρατηρούμε από την εικόνα το 1971 και το 1973 η αγορά δεξαμενόπλοιων αυξήθηκε, ενώ η αγορά των πλοίων μεταφοράς ξηρού χύδην φορτίου παρέμεινε σταθερή μέχρι το 1974 για σχεδόν ένα χρόνο μετά την πετρελαϊκή κρίση του 1973, η οποία έγινε τον Οκτώβριο 1973. Ωστόσο, το 1980, η κορυφή των πλοίων μεταφοράς ξηρού χύδην φορτίου ήταν μεγαλύτερη και ισχυρότερη από ό, τι η μάλλον αδύναμη ανάκαμψη στην αγορά των δεξαμενόπλοιων. Στη συνέχεια, στα τέλη της δεκαετίας του 1980 και οι δύο αγορές ανέβηκαν σε μια νέα κορυφή, αλλά αυτή τη φορά η αγορά δεξαμενόπλοιων ήταν πολύ ισχυρότερη από ό, τι η αγορά των πλοίων μεταφοράς ξηρού χύδην φορτίου. Η αγορά των δεύτερων έφτασε στο υψηλότερο σημείο της το 1995, όταν τα δεξαμενόπλοια είχαν μια δύσκολη χρονιά, αλλά το 1997 η αγορά δεξαμενόπλοιων απόλαυσε μια αιχμή, κατά τη διάρκεια μιας μάλλον δυσοίωνης χρονιάς για την αγορά πλοίων μεταφοράς ξηρού χύδην φορτίου. Αν μη τι άλλο, όλες οι παραπάνω αυξομειώσεις δείχνουν ότι δεν μπορούμε να μιλάμε γενικά για τις διάρκειες και το μέγεθος των ναυτιλιακών κύκλων, ούτε ακόμα με την παραδοχή ότι πρόκειται για συνδεδεμένες αγορές και έτσι έχουν τα ίδια σκαμπανεβάσματα (Stopford, 2013).

Οι ναυτιλιακοί κύκλοι είναι χρήσιμοι στην λήψη αποφάσεων σχετικά με τις αγοραπωλησίες πλοίων. Η φιλοδοξία κάθε ακτοπλοϊκού επενδυτή είναι να αγοράσει στο κατώτερο σημείο του κύκλου και να πωλήσει στην κορυφή. Ιστορικά αυτό ήταν πάντα ένα σημαντικό μέρος των εσόδων των εφοπλιστών, ιδιαίτερα σε περιόδους πληθωρισμού. Το 1980 ήταν μία από τις πιο θεαματικές ευκαιρίες από ποτέ. Φυσικά, το γεγονός ότι οι ναυτιλιακοί κύκλοι είναι τόσο ακανόνιστοι κάνει δύσκολη την λήψη αυτών των αποφάσεων (Cullinane, 2011).

3.2. Μορφές Ναυτιλιακών Κύκλων

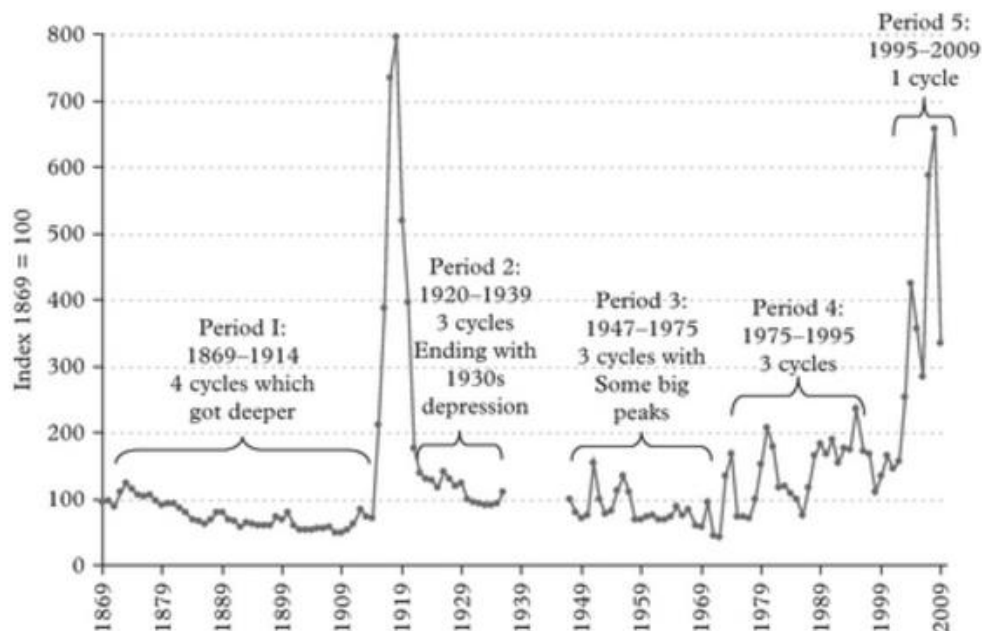
Οι ναυτιλιακοί κύκλοι διαχωρίζονται ανάλογα με την διάρκεια τους σε σύντομους και παρατεταμένους και αυτός είναι και ο πιο συχνός διαχωρισμός ο οποίος γίνεται. Εναλλακτικά καλούνται και ως βραχυπρόθεσμοι ή μακροπρόθεσμοι κύκλοι. Η προσέγγιση αυτή απεικονίζεται στην εικόνα που ακολουθεί, η οποία ορίζει τρεις συνιστώσες μιας τυπικής κυκλικής διακύμανσης της ναυτιλιακής αγοράς. Η πρώτη είναι ο μακροπρόθεσμος κύκλος, ο οποίος παρουσιάζεται με την διακεκομμένη γραμμή. Η μακροπρόθεσμη τάση είναι σημαντικό να αλλάζει, και το σημαντικό ζήτημα εδώ είναι αν, για παράδειγμα, ο υποκείμενος κύκλος κινείται προς τα πάνω, το οποίο είναι καλό για τις επιχειρήσεις, ή μετακινείται προς τα κάτω, το οποίο είναι κακό.



Εικόνα 3.1: Μακροπρόθεσμοι και Βραχυπρόθεσμοι Ναυτιλιακοί Κύκλοι

Στο παραπάνω σχήμα παρατηρούμε μια μακροπρόθεσμη τάση με ανοδικές και καθοδικές πορείες διάρκειας 60 ετών. Η δεύτερη συνιστώσα είναι ο βραχυπρόθεσμος κύκλος, που μερικές φορές αναφέρεται και ως «κύκλος επιχείρησης». Είναι αυτός που αντιστοιχεί στην αντίληψη των περισσότερων ανθρώπων για τους ναυτιλιακούς κύκλους. Στην παραπάνω εικόνα αυτοί οι σύντομοι κύκλοι εμφανίζονται προεξέχοντας πάνω από την μακροπρόθεσμη τάση. Παρουσιάζουν συχνά σκαμπανεβάσματα και ένας πλήρης κύκλος μπορεί να διαρκεί από 3 μέχρι 12 έτη από κορυφή σε κορυφή. Αυτή είναι η μορφή την οποία παίρνουν οι κύκλοι των επιχειρήσεων και είναι σημαντικοί οδηγοί του κύκλου της ναυτιλιακής αγοράς. Τέλος, υπάρχουν και οι εποχιακοί κύκλοι, οι οποίοι είναι τακτικές διακυμάνσεις εντός του έτους. Για παράδειγμα, η ναυτιλιακή αγορά ξηρού χύδην φορτίου είναι συχνά αδύναμη κατά τη διάρκεια του Ιουλίου και του Αυγούστου. Ομοίως, υπάρχει και ένας εποχιακός κύκλος στο εμπόριο πετρελαίου ο οποίος σχετίζεται με τη δημιουργία αποθέματος για τον χειμώνα στο βόρειο ημισφαίριο.

Στο διάγραμμα που ακολουθεί μπορούμε να δούμε τον δείκτη ξηρού χύδην φορτίου που καλύπτει την περίοδο 140 ετών από το 1869 μέχρι και το 2009. Η αναγνώριση της αρχής και του τέλους κάθε κύκλου, δεν είναι πάντα εύκολη. Ορισμένοι κύκλοι ορίζονται με σαφήνεια, αλλά και άλλοι, αφήνουν περιθώρια για αμφιβολίες.



Εικόνα 3.2: Ναυτιλιακοί Κύκλοι 1869-2009

Πηγή: Stopford, 2009

Από την παραπάνω εικόνα είναι δύσκολο να προσδιορίσουμε, αν μια μικρή βελτίωση σε έναν μέσα χρόνο, όπως συνέβη τα έτη 1877, 1894 ή 1986, υπολογίζεται ως έναν κύκλο. Επίσης υπάρχουν πολλοί μικροί κύκλοι, όπου οι ναύλοι μετακινούνται λίγο πιο πάνω από την τάση. Ωστόσο η προσεκτική εξέταση των στατιστικών στοιχείων δείχνουν ότι το 1869 είναι το αρχικό σημείο ενός ναυτιλιακού κύκλου (Stopford, 2013).

Στο γράφημα αυτό απεικονίζονται 5 ναυτιλιακοί κύκλοι. Η πρώτη περίοδος, καλύπτει μία από τις πιο συναρπαστικές περιόδους της σύγχρονης ιστορίας της ναυτιλίας, όταν ένα μεγάλο μέρος της βασικής τεχνολογίας που χρησιμοποιούσαν τα πλοία αναπτύχθηκε. Η δεύτερη περίοδος καλύπτει την πολύ πιο δύσκολη φάση μεταξύ του Α Παγκοσμίου Πολέμου και του Β Παγκοσμίου Πολέμου, και φυσικά αυτό περιλαμβάνει

την Μεγάλη Ύφεση της δεκαετίας του 1930. Η περίοδος 3 περιλαμβάνει τη δεύτερη εποχή της επέκτασης από το τέλος του Β΄ Παγκοσμίου Πολέμου και την πρώτη πετρελαϊκή κρίση το 1973. Με έναν πολύ διαφορετικό τρόπο αυτή ήταν άλλη μια περίοδος που η ναυτιλιακή βιομηχανία υιοθέτησε νέες τεχνολογίες για την αντιμετώπιση της ταχείας ανάπτυξης του εμπορίου. Η περίοδος 4 καλύπτει το τέταρτο του αιώνα από την πρώτη πετρελαϊκή κρίση μέχρι το τέλος του εικοστού αιώνα, συμπεριλαμβανομένης της δεύτερης μεγάλης ναυτιλιακής κρίσης στη δεκαετία του 1980. Τέλος η περίοδος 5 καλύπτει μια από τις πιο κερδοφόρες περιόδους στην ιστορία της ναυτιλίας, ενσωματώνοντας ένα ενιαίο μακρά κύκλο που αναρριχήθηκε σε μια κορύφωση το 2008 (Stopford, 2013).

Μακροπρόθεσμοι Ναυτιλιακοί Κύκλοι

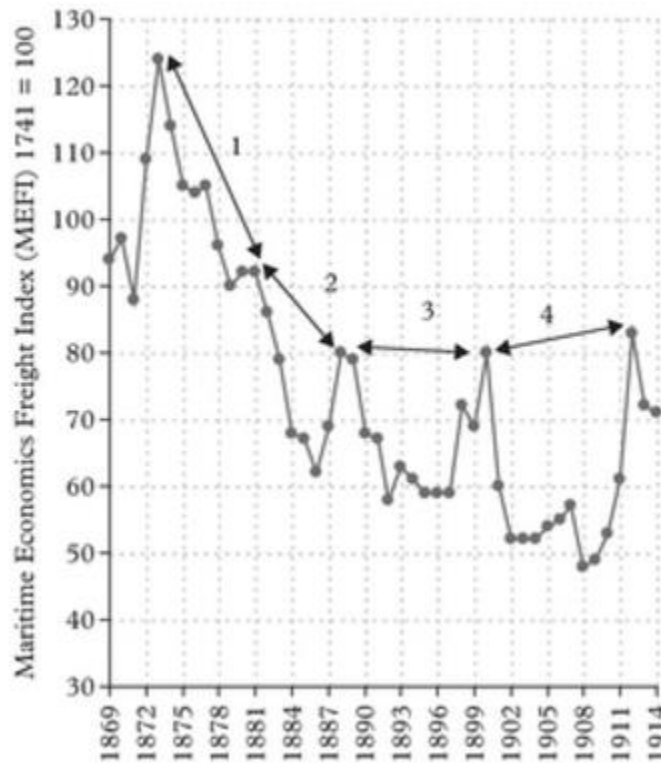
Στην καρδιά του κυκλικού μηχανισμού εντοπίζεται ο μακροπρόθεσμος ναυτιλιακός κύκλος. Οι μακροπρόθεσμοι κύκλοι οδηγούνται από τις τεχνικές, οικονομικές και περιφερειακές αλλαγές, και αυτό τους καθιστά ιδιαίτερα σημαντικούς ακόμη και αν είναι πιο δύσκολο να ανιχνευθούν.

Η θεωρία για τον μακροπρόθεσμο κύκλο της παγκόσμιας οικονομίας αναπτύχθηκε από τον Ρώσο οικονομολόγο, Nikolai Kondratieff, ο οποίος υποστήριξε ότι στις μεγάλες δυτικές χώρες, μεταξύ του 1790 και 1916, υπήρχαν τρεις περίοδοι αργής διαστολής και συστολής της οικονομικής δραστηριότητας, οι οποίες κατά μέσο όρο διήρκεσαν περίπου πενήντα χρόνια σε μήκος. Μετά την μελέτη 25 στατιστικών σειρών, εκ των οποίων οι δέκα αφορούσαν την γαλλική οικονομία, οι οκτώ την Αγγλία, τέσσερις τις ΗΠΑ, ένας την Γερμανία και δύο την παγκόσμια οικονομία στο σύνολό της, ο ερευνητής προσδιόρισε τους τρεις κύκλους με τις αρχικές ανοδικές τάσεις αρχής γενομένης από το 1790, 1844 και 1895. Το μήκος από το χαμηλότερο στο υψηλότερο σημείο του κύκλου ήταν 20-30 έτη, με συνολικό μήκος περίπου 50 χρόνια (Stopford, 2013).

Ο οικονομολόγος Schumpeter αργότερα υποστήριξε ότι η εξήγηση των κύκλων μεγάλου μήκους κύματος θα μπορούσε να αποδοθεί στην τεχνολογική καινοτομία και υπέδειξε ότι η ανάκαμψη του πρώτου Kondratieff κύκλου (1790-1813) οφείλεται στην διάδοση της δύναμης ατμού σε μεγάλο βαθμό, η δεύτερη (1844-1874) στο σιδηροδρομικό βραχίονα και η τρίτη (1895-1916) στην κοινή επίδραση του αυτοκινήτου και της ηλεκτρικής ενέργειας. Η ανάκαμψη που ξεκίνησε το 1950 μπορεί να αποδίδεται σε ένα συνδυασμό σημαντικών καινοτομιών στις χημικές βιομηχανίες, τα αεροσκάφη και τις βιομηχανίες ηλεκτρικών/ ηλεκτρονικών (Lun et al, 2010).

Αντίστοιχα ο Γάλλος ιστορικός, Fernand Braudel, εντόπισε πολύ περισσότερους κύκλους που διαρκούσαν έναν αιώνα ή περισσότερο, με αιχμές στην ευρωπαϊκή οικονομία που συνέβησαν τα έτη 1315, 1650, 1817 και 1973. Όποια και αν είναι η ακριβής χρονική στιγμή, η ιστορία της ναυτιλίας μας κάνει σαφές ότι η μακροπρόθεσμη τεχνική, οι κοινωνικές και πολιτικές αλλαγές που παρατηρούνται είναι ακριβώς το είδος των εξελίξεων που θα μπορούσαν κάλλιστα να οδηγήσουν σε μακροπρόθεσμους ναυτιλιακούς κύκλους. Για παράδειγμα, η περίοδος 1869 - 1914 παρουσίασε μια καθοδική πορεία στις τιμές των ναύλων που προήλθε από την αύξηση της αποδοτικότητας των ατμόπλοιων και την σταδιακή κατάργηση των λιγότερο αποδοτικών ιστιοφόρων. Ομοίως, στην περίοδο 1945-1995 η μηχανοποίηση των ξηρών χύδην και των τακτικών γραμμών, οδήγησε τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις να χρησιμοποιούν μεγαλύτερα πλοία και πιο αποτελεσματική τεχνολογία διακίνησης φορτίων, γεγονός το οποίο παρήγαγε μια μείωση των πραγματικών ναύλων (Lun et al, 2010).

Στην συνέχεια θα δούμε τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά της περιόδου 1869 – 1914 για να κατανοήσουμε τους βραχυπρόθεσμους οικονομικούς κύκλους. Τα 45 χρόνια πριν από το 1914 αποτελούν ένα παράδειγμα της ισχυρής αλληλεπίδρασης μεταξύ των βραχυπρόθεσμων κύκλων και της θεμελιώδους μακροπρόθεσμης προσφοράς / ζήτησης. Ο δείκτης ναύλων στο σχήμα που ακολουθεί δείχνει μια μακροχρόνια πτωτική τάση από 100 το 1869 σε 45 το 1908 (Stopford, 2013).



Εικόνα 3.3: 4 Ναυτιλιακοί Κύκλοι 1869-1914

Πηγή: Stopford, 2009

Για να το θέσουμε σε οικονομική βάση, μπορούμε να πάρουμε το παράδειγμα των ναύλων για τον άνθρακα από τη Νότια Ουαλία στη Σιγκαπούρη. Το 1869 το φορτίο ήταν 27 σελίνια / τόνο, αλλά από το 1908 είχε πέσει στην χαμηλότερη τιμή του, στα 10 σελίνια. Πάνω σε αυτό τέθηκαν οι βάσεις των τεσσάρων μικρότερων κύκλων των περίπου δέκα χρόνων σε μήκος (Stopford, 2013).

Αυτή ήταν μια περίοδος μεγάλης δραστηριότητας και στις δύο πλευρές της ζήτησης και της προσφοράς της ναυτιλιακής αγοράς, η οποία καθοδηγήθηκε από την εκβιομηχάνιση και την επέκταση των ευρωπαϊκών αυτοκρατοριών, κατά την οποία το εμπόριο αυξήθηκε γρήγορα. Η συνεχής πρόοδος της τεχνολογίας από την πλευρά της προσφοράς στην αγορά της ναυτιλίας βοήθησε την όλη διαδικασία, αν μη τι άλλο με τη

μείωση του κόστους μεταφοράς. Τα πλοία στην περίοδο αυτή είχαν αρχίσει να γίνονται όλο και πιο αποτελεσματικά. Το 1871 η μεγαλύτερη γραμμή του Ατλαντικού ήταν η Oceanic, ένα πλοίο 3.800 γιγατόνων με κινητήρα 3.000 ίππων, ικανό να πιάσει 14.75 κόμβους, το οποίο ολοκλήρωσε το υπερατλαντικό του ταξίδι σε 9½ ημέρες. Μέχρι το 1913 το μεγαλύτερο πλοίο είχε χωρητικότητα 47.000 γιγατόνων και ήταν το Aquatania που έπιασε 23 κόμβους. Η διατλαντική διάρκεια του ταξιδιού είχε πέσει σε κάτω από πέντε ημέρες. Τα σκάφη αυτά ήταν συγκρίσιμα σε μήκος με τα δεξαμενόπλοια και ήταν πολύ πιο περίπλοκα από την άποψη της μηχανικής και της δομής τους (Stopford, 2013).

Ίσως η πιο σημαντική τεχνική βελτίωση ήταν της αποτελεσματικότητας των ατμομηχανών. Με την εισαγωγή του συστήματος τριπλής επέκτασης και των λεβητών με υψηλότερη πίεση, το ωφέλιμο φορτίο των ατμόπλοιων αυξήθηκε ραγδαία. Οι κινητήρες ατμού δούλευαν με 6lbs πίεση και καταναλώναν 10lbs άνθρακα / ιπποδύναμης ανά ώρα. Από το 1914 και μετά, οι πιέσεις είχαν αυξηθεί σε 165lbs / in και η κατανάλωση άνθρακα είχε πέσει στα 1½lbs / ιπποδύναμης ανά ώρα, δίνοντας στο ατμόπλοιο ένα αποφασιστικό οικονομικό πλεονέκτημα, παρά το υψηλό κόστος κεφαλαίου του (Lun et al, 2010).

Το οικονομικό πλεονέκτημα των πλοίων ατμού επιδεινώνεται από τις οικονομίες κλίμακας. Ως αποτέλεσμα, ο παγκόσμιος στόλος διπλασιάστηκε από 16,7 εκατομμύρια το 1870 σε 34.600.000 το 1910 και η συνεχής διαμάχη μεταξύ των νέων και των παλαιών τεχνολογιών κυριαρχούσε στην οικονομία της αγοράς, καθώς η γενιά των πιο αποδοτικών ατμόπλοιων έσπρωξε στην αφάνεια την προηγούμενη γενιά των πεπαλαιωμένων πλοίων.

Τα πρώτα πλοία που τέθηκαν υπό πίεση ήταν τα ιστιοφόρα πλοία, τα οποία αντικαταστάθηκαν από ατμόπλοια. Το 1870 τα ατμόπλοια αντιπροσώπευαν μόνο το 15% της χωρητικότητας, αλλά από το 1910 αντιπροσώπευαν το 75% του παγκόσμιου εμπορικού στόλου. Η αύξηση της ζήτησης συνοδεύτηκε από εξίσου ταχεία αύξηση της προσφοράς. Καθώς τα ναυπηγεία κέρδισαν την εμπιστοσύνη της ναυπηγικής βιομηχανίας του χάλυβα, η παραγωγή αυξήθηκε γρήγορα. Μεταξύ των ετών 1868 και 1912 η ναυπηγική παραγωγή των ναυπηγείων στο Wear, τριπλασιάστηκε από 100.000 σε

320.000. Η αλλαγή δεν είναι ποτέ εύκολη και η αγορά χρησιμοποίησε μια σειρά από κύκλους για να επιστήσει τα εκ περιτροπής νέα πλοία να διώξουν τα παλιά.

Ο κύκλος 1 ξεκίνησε το 1871 και κράτησε 10 χρόνια μέχρι το 1881. Κατά τη διάρκεια αυτής της περιόδου τα ποσοστά μειώθηκαν σταθερά, όπως μια νέα γενιά ατμόπλοιων αγωνίστηκε με τα ιστιοφόρα που συνέχισαν να προσφέρουν χαμηλού κόστους εμπορευματικές μεταφορές. Υπήρχε μια μικρή ανάκαμψη των ποσοστών κατά το δεύτερο εξάμηνο του 1873, έτος κατά το οποίο ο Plimsoll ξεκίνησε την εκστρατεία του που οδήγησε στην εισαγωγή της γραμμής Plimsoll στα πλοία. Από τότε η διαδρομή ήταν καταφορική, με τα ποσοστά να φτάνουν στο κατώτατο σημείο το 1879, ωθούμενα από την «υπερβολική και συνεχώς αυξανόμενη προσφορά τονάζ». Ωστόσο, το 1880 η αγορά άρχισε να ανεβαίνει. Αυτή η καλή αρχή οδήγησε σε μια δεύτερη εξαιρετική χρονιά το 1882, οι οποία περιγράφηκε από πολλούς επενδυτές στην ναυτιλία ως εξαιρετικά ικανοποιητική (Storford, 2013).

Ο κύκλος 2 άρχισε σχεδόν αμέσως και τα ποσοστά έπεσαν μέσα στο 1883 σε ένα νέο χαμηλότερο σημείο το 1884. Οι επενδυτές ανέφεραν ότι τα ποσοστά ήταν ασύμφορα για τα ατμόπλοια, και ακόμη και οι καλύτεροι μήνες επαρκούσαν για την εξασφάλιση της απόσβεσης. Τα επόμενα τρία χρόνια από το 1885 έως το 1887 ήταν ακόμα θαμπά και άκρως ανταγωνιστικά. Ωστόσο, τα πράγματα βελτιώθηκαν το 1887 και από το 1888 οι επενδυτές ανέφεραν τη χρονιά ως «μια αξιοσημείωτη στην ιστορία της ναυτιλίας, ως ένας μετασχηματισμός του συνόλου του εμπορίου από την ύφεση στην αναγέννηση και την ευημερία». Πάλι διαπιστώνουμε ότι αυτό συνέπεσε με μια κορυφή στο παγκόσμιο εμπορικό κύκλο. Οι καλές εποχές συνεχίστηκαν μέχρι το 1889.

Ο κύκλος 3 ξεκίνησε ουσιαστικά το 1890, όταν υποχώρησαν τα ναύλα, οδηγούμενα από τις παραγγελίες που υπερέβαιναν κατά πολύ την προηγούμενη κορύφωση στις αρχές της δεκαετίας του 1880. Από το 1892 η αγορά ήταν σε σοβαρή ύφεση και τα ποσοστά παρέμειναν πολύ χαμηλά μέσα στα έτη 1894 και 1895. Από το 1896 το ισοζύγιο φαίνεται να έχει εν μέρει αποκατασταθεί και οι επενδυτές αναφέρουν κυμαινόμενα επιτόκια τα οποία έδωσαν τη θέση τους σε μια πολύ πιο σταθερή αγορά το

1898. Η ανοδική αυτή τάση συνεχίστηκε και η αγορά κινήθηκε σε μια κορύφωση το 1900, η οποία φέρεται να είναι αξέχαστη για τη ναυτιλιακή βιομηχανία. Αυτό οδήγησε στο τρίτο κύκλο, ο οποίος διήρκεσε για το μεγαλύτερο μέρος της δεκαετίας και ήταν ο χειρότερος μέχρι τότε (Stopford, 2013).

Ο κύκλος 4 αποδείχθηκε να είναι μια άλλη μεγάλη ύφεση. Το 1901 η αγορά συνετρίβη, με αποτέλεσμα μια σειρά από πολύ άσχημες χρονιές για την βιομηχανία της ναυτιλίας. Αυτό δεν σταμάτησε μέχρι το 1909, όταν η αγορά άρχισε να πιστεύει ότι τα χειρότερα είχαν τελειώσει και για πρώτη είχε δίκιο, καθώς το 1910 ήταν μια εξαιρετική χρονιά. Για άλλη μια φορά η εξήγηση της μεγάλης ύφεσης, τουλάχιστον όπως αναφέρθηκε από τους σύγχρονους επενδυτές, ήταν μια ύφεση στο εμπόριο που ακολούθησε τη μεγάλη έκρηξη του 1900 και την παραγωγή των πλοίων.

Έτσι, το ερώτημα που προκύπτει από την παραπάνω ανάλυση ήταν τις οδηγούσε αυτούς τους μικρούς ναυτιλιακούς κύκλους. Από την πλευρά της ζήτησης, το ταχέως αναπτυσσόμενο εμπόριο κυριαρχείται από τον παγκόσμιο οικονομικό κύκλο, των οποίων οι κυκλικές κορυφές των ετών 1872, 1883, 1892 και 1903 κατά προσέγγιση αντιστοιχούν προς τις κορυφές των ναυτιλιακών κύκλων. Από την πλευρά της προσφοράς της ναυπηγικής βιομηχανίας επέτεινε την αστάθεια της ζήτησης από υπέρβαση κατά τη διάρκεια των περιόδων άνθισης. Ο συνδυασμός αυτός έθεσε τις βάσεις για μια σειρά κύκλων που ήταν σταθεροί πλέον, με τον τελευταίο να απλώνεται για σχεδόν μια δεκαετία (Stopford, 2013).

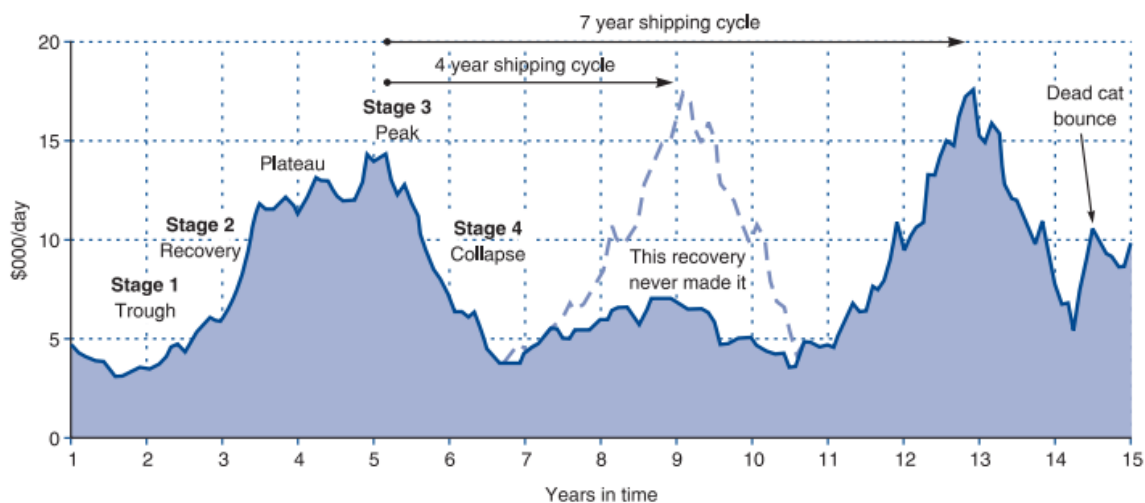
.

Βραχυπρόθεσμοι Ναυτιλιακοί Κύκλοι

Η μελέτη των βραχυπρόθεσμων οικονομικών κύκλων ξεκίνησε στις αρχές του δέκατου ένατου αιώνα, μετά από μια σειρά σοβαρών «κρίσεων» στη βρετανική οικονομία το 1815, 1825, 1836-9, 1847 - 8, 1857 και 1866. Παρατηρητές κατέληξαν στο συμπέρασμα ότι αυτές οι κρίσεις αποτελούσαν μέρος ενός κυματικού μηχανισμού στην οικονομία και άρχισαν να αναφέρονται σε αυτούς ως κύκλους. Αυτοί οι σύντομοι κύκλοι

είχαν πολλά σκαμπανεβάσματα. Επιπλέον λόγος έγινε και για την περιοδικότητα αυτών των κύκλων, με την οποία εννοούταν ότι οι κύκλοι αποτελούνταν από μία αλληλουχία φάσεων, ανεξάρτητα από τη διάρκεια τους. Για παράδειγμα, ο Λόρδος Overstone, παρατήρησε ότι «η κατάσταση του εμπορίου περιστρέφεται προφανώς σε ένα καθιερωμένο κύκλο ηρεμίας, βελτίωσης της ευημερίας, του ενθουσιασμού και της στασιμότητας» (Lun et al, 2010). Αυτή η θεωρία περιοδικότητας δεν απαιτεί οι κύκλοι να είναι ίσοι σε μήκος.

Οι φάσεις που αναφέρθηκαν είναι εύκολο να εντοπιστούν στα διάφορα στάδια στους σύγχρονους ναυτιλιακούς κύκλους, που φαίνονται στην εικόνα που ακολουθεί:



Εικόνα 3.4: Τα στάδια σε ένα τυπικό κύκλο πλοίων μεταφοράς ξηρού φορτίου

Πηγή: Stopford, 2009

Ο σύντομος κύκλος έχει τέσσερα βασικά στάδια, αυτά που περιγράφηκαν στην προηγούμενη ενότητα. Αρχικά έχουμε το κατώτατο σημείο (στάδιο 1), το οποίο ακολουθείται από μια ανάκαμψη (στάδιο 2), που οδηγεί σε μια κορυφή της αγοράς (στάδιο 3), ακολουθούμενο από την κατάρρευση (στάδιο 4). Στο παράδειγμα αυτό, το πρώτο στάδιο διαρκεί 4 χρόνια, με αποκορύφωμα 7 χρόνια μετά την πρώτη κορυφή της αγοράς, όπου πέφτει απότομα. Ωστόσο, κατά τη διάρκεια της ύφεσης κατά το έτος 8 η αγορά αρχίζει να ανακάμπτει, αλλά αποτυγχάνει και σιγά-σιγά υποχωρεί στα επίπεδα της ύφεσης κατά το έτος 10. Η αποτυχημένη ανάκτηση αυτού του είδους είναι αρκετά συχνή,

και στον τομέα της ναυτιλίας είναι συχνό το αποτέλεσμα της αντικυκλικής παραγγελίας. Οι επενδυτές αναμένουν την ανάκαμψη και παραγγέλλουν μεγάλες ποσότητες φθηνών πλοίων, έτσι ώστε η προσφορά να αποσβένει από την ανάκαμψη. Η διακεκομμένη γραμμή επάνω στο γράφημα απεικονίζει τι θα είχε συμβεί αν οι επενδυτές ήταν λιγότερο επιθετικοί. Σε αυτή την περίπτωση ο ναυτιλιακός κύκλος ναυτιλία θα διαρκούσε 4 χρόνια και όχι 7 (Lun et al, 2010).

Εποχικοί Κύκλοι

Οι εποχικοί κύκλοι συμβαίνουν αρκετά ευρέως στον τομέα της ναυτιλίας, και είναι οι διακυμάνσεις στις τιμές των ναύλων που συμβαίνουν εντός του έτους, συνήθως σε συγκεκριμένες εποχές, απαντώντας σε εποχικά πρότυπα της ζήτησης για θαλάσσιες μεταφορές. Υπάρχουν πολλά παραδείγματα, ορισμένα από τα οποία είναι πολύ πιο εξέχοντα από άλλα. Στο εμπόριο της γεωργίας υπάρχει ένας αισθητός κύκλος των εμπορευματικών τιμών για πλοία που μεταφέρουν σιτάρι, που προκαλείται από τη χρονική στιγμή της συγκομιδής. Συνήθως υπάρχει ένα κύμα στις κινήσεις των σιτηρών κατά τη διάρκεια του τέλους Σεπτεμβρίου και του Οκτωβρίου, καθώς η συγκομιδή της Βόρειας Αμερικής φτάνει μέχρι τη θάλασσα για την αποστολή. Τότε υπάρχει μια πιο ήσυχη περίοδος κατά τη διάρκεια των αρχών του καλοκαιριού, καθώς η αποστολή των αποθεμάτων της προηγούμενης σεζόν τρέχει προς τα κάτω (Grammenos, 2010).

3.3. Παράγοντες Δημιουργίας Ναυτιλιακών Κύκλων

Στην πραγματικότητα, ο αιτιώδης μηχανισμός πίσω από τους ναυτιλιακούς κύκλους είναι αρκετά απλός. Οι ναυτιλιακοί κύκλοι δημιουργούνται από τις αλλαγές στη λεπτή ισορροπία της προσφοράς και της ζήτησης για τα πλοία. Όταν αυξάνεται η ζήτηση ταχύτερα από την προσφορά, οι ναύλοι και οι τιμές των πλοίων κινούνται προς τα επάνω.

Αντίθετα όταν η προσφορά υπερβαίνει τη ζήτηση, οι τιμές των ναύλων οδηγούνται κάτω από τον ανταγωνισμό, και σε πολλές περιπτώσεις μειώνεται το κόστος λειτουργίας του πλοίου. Αλλά όπως πολλοί απλοί οικονομικοί μηχανισμοί, στην πράξη μπορεί να αναπτυχθούν σε μια σειρά από διαφορετικούς τρόπους (Grammenos, 2010).

Η συσσώρευση ενός κύκλου ενεργοποιείται από τους κύκλους στον κόσμο των επιχειρήσεων ή τα τυχαία γεγονότα, όπως οι πόλεμοι που δημιουργούν έλλειψη πλοίων. Οι προκύπτουσες υψηλές τιμές των ναύλων προσελκύουν νέους επενδυτές στη βιομηχανία, και ενθαρρύνουν την ύπαρξη ενός μεγάλου αριθμού κερδοσκοπικών επενδύσεων, διευρύνοντας έτσι την ικανότητα της ναυτιλίας (Lun et al, 2010). Η ακραία ελαστικότητα των μεταφορών με ελεύθερα φορτηγά, η ευκολία με την οποία οι νεοφερμένοι εγκαθίστανται, και οι πολύ μεγάλες διακυμάνσεις της ζήτησης, κάνουν την κυριότητα των μεταφορών με ελεύθερα φορτηγά ατμόπλοια μία από τις πιο κερδοσκοπικές μορφές όλων των νόμιμων επιχειρήσεων. Μια έκρηξη στο εμπόριο ή η ζήτηση για τη ναυτιλία για τις στρατιωτικές μεταφορές θα παράγει γρήγορα μια δυσαναλογία μεταξύ της προσφοράς και της ζήτησης: την αποστολή εμπορευμάτων στα ύψη προς τα πάνω. Με την ελπίδα της κατανομής των κερδών, οι ιδιοκτήτες έσπευσαν να αυξήσουν το στόλο τους και νέοι ιδιοκτήτες έρχονταν στην επιχείρηση. Η παγκόσμια χωρητικότητα γρήγορα αυξήθηκε πέρα από τις κανονικές απαιτήσεις, και η σύντομη έκρηξη ήταν συνήθως ακολουθούμενη από μια παρατεταμένη ύφεση (Grammenos, 2010).

Αυτή η αντίληψη του κύκλου υποδηλώνει μια ακολουθία τριών γεγονότων, τα οποία είναι μια εμπορική άνθηση, μια μικρή απόσταση κατά την οποία υπάρχει υπέρμετρη ανοικοδόμηση, που ακολουθείται από μια παρατεταμένη ύφεση. Πολλοί ερευνητές αναφέρουν πως η τάση των κύκλων να υπερβούν το σήμα θα μπορούσε να αποδοθεί στην έλλειψη φραγμών εισόδου στην αγορά (Lun et al, 2010).

Η κύρια λειτουργία της αγοράς εμπορευματικών μεταφορών είναι να παράσχει μια προσφορά πλοίων για το τμήμα του παγκόσμιου εμπορίου που, για τον ένα ή τον άλλο λόγο, δεν προσφέρεται για μακροχρόνιες πρακτικές ναύλωσης. Βραχυπρόθεσμα, αυτό επιτυγχάνεται με την αλληλεπίδραση των δυνάμεων της αγοράς μέσα από το γνώριμο

κύκλο των περιόδων ανάπτυξης και ύφεσης. Όταν η έλλειψη πλοίων αναπτύσσει την αύξηση των ναύλων, αυτό οδηγεί σε μια μαζική κατασκευή νέων πλοίων. Εκεί έρχεται ένα σημείο, είτε όταν υποχωρεί η ζήτηση ή όταν οι παραδόσεις νέων πλοίων προσπερνούν μια ακόμα αύξηση της ζήτησης. Σε αυτό το στάδιο οι ναύλοι καταρρέουν και τα πλοία καταδικάζονται σε αδράνεια στην τοποθέτηση τους επάνω σε προβλήτες (Stopford, 2013).

3.4. Η Ναυλαγορά

Στη ναυτιλία υπάρχουν τέσσερις ναυτιλιακές αγορές που κινούνται σε διαφορετικά εμπορεύματα. Η ναυλαγορά ή η αγορά εμπορευματικών θαλάσσιων μεταφορών, η πώληση και η αγορά που εμπορεύεται την αγορά μεταχειρισμένων πλοίων, η αγορά ναυπήγησης που εμπορεύεται τα νέα πλοία και οι προσφορές της αγοράς κατεδάφισης σε θραύσματα πλοίων (Lun et al, 2010). Πέρα από αυτές τις τέσσερις δεν υπάρχει καμία επίσημη δομή. Στην παρούσα παράγραφο θα ασχοληθούμε με την ναυλαγορά.

Η ναυλαγορά η αλλιώς η αγορά εμπορευματικών μεταφορών είναι μια αγορά στην οποία οι θαλάσσιες μεταφορές αγοράζονται και πωλούνται. Σήμερα υπάρχει μια ενιαία διεθνής αγορά εμπορευματικών μεταφορών, αλλά, υπάρχουν χωριστές αγορές για διαφορετικά πλοία. Σε βραχυπρόθεσμο επίπεδο οι τιμές των ναύλων για τα δεξαμενόπλοια, τα πλοία μεταφοράς χύδην φορτίου, τα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, συμπεριφέρονται πολύ διαφορετικά, αλλά επειδή η ομάδα των επενδυτών είναι ίδια, ότι διακυμάνσεις συμβαίνουν σε μια αγορά, επηρεάζει και τις υπόλοιπες. Επίσης, επειδή χρειάζεται χρόνος για τα πλοία να κινούνται σε όλο τον κόσμο, υπάρχουν ξεχωριστές περιφερειακές αγορές, οι οποίες είναι προσβάσιμες μόνο με πλοία έτοιμα να φορτώσουν φορτίο σε εκείνη την περιοχή. Αυτό είναι σημαντικό όταν συζητάμε για τη θεωρία του βραχυπρόθεσμου και μακροπρόθεσμου καθορισμού ναύλων (Lun et al, 2010).

Στην αγορά εμπορευματικών μεταφορών υπάρχουν δύο διαφορετικοί τύποι συναλλαγών, η σύμβαση μεταφοράς εμπορευμάτων στην οποία ο αποστολέας αγοράζει

την μεταφορά από τον πλοιοκτήτη σε σταθερή τιμή ανά τόνο φορτίου και η χρονοναύλωση σύμφωνα με την οποία το πλοίο ενοικιάζεται ημερησίως. Η σύμβαση μεταφοράς εμπορευμάτων ταιριάζει στους αποστολείς που προτιμούν να πληρώσουν ένα συμφωνημένο ποσό και να αφήσουν τη διαχείριση της μεταφοράς στον πλοιοκτήτη, ενώ η χρονοναύλωση είναι για έμπειρους διαχειριστές πλοίων που προτιμούν να διαχειρίζονται οι ίδιοι τη μεταφορά (Storford, 2013).

Επίσης στην ναυλαγορά υπόκειται και η ναύλωση ανά ταξίδι. Η ναύλωση ανά ταξίδι αναφέρεται στην μεταφορά ενός συγκεκριμένου φορτίου από το λιμάνι Α στο λιμάνι Β για μια σταθερή τιμή ανά τόνο. Για παράδειγμα, ένας έμπορος σιτηρών μπορεί να έχει 25.000 τόνους σιτηρών για τη μεταφορά από το λιμάνι Α στο λιμάνι Β. Έτσι απευθύνεται σε έναν μεσίτη για να εξασφαλίσει την μεταφορά του φορτίου. Ο μεσίτης θα «καθορίσει» ένα πλοίο για το ταξίδι σε μια διαπραγμάτευση ναύλων ανά τόνο φορτίου, π.χ. \$ 5,20. Οι όροι θα πρέπει να καθορίζονται σε σύμβαση ναυλώσεως και, αν όλα πάνε καλά, το πλοίο φτάνει μέχρι την καταληκτική ημερομηνία, φορτώνει το φορτίο, το μεταφέρει στο λιμάνι προορισμού, και η συναλλαγή ολοκληρώνεται. Εάν το ταξίδι δεν έχει ολοκληρωθεί εντός των όρων του ναυλοσύμφωνου τότε θα υπάρξει μια απαίτηση ανάλογα με την καθυστέρηση μεταφοράς του εμπορεύματος ή την νωρίτερη αποστολή του από τον ιδιοκτήτη και τον μεσίτη αντίστοιχα (υπερημερία)(Culliane, 2011).

Η σύμβαση ναυλώσεως από την άλλη είναι λίγο πιο περίπλοκη. Ο πλοιοκτήτης συμφωνεί να φέρει μια σειρά από δέματα φορτίου για μια σταθερή τιμή ανά τόνο. Για παράδειγμα, ο αποστολέας μπορεί να έχει μια σύμβαση για την προμήθεια δέκα φορτίων 50.000 τόνων κάρβουνου από την Κολομβία στο Ρότερνταμ σε δύο μηνιαία διαστήματα. Ο αποστολέας επιθυμεί να μεριμνήσει για την αποστολή σε μια ενιαία σύμβαση σε μια συμφωνημένη τιμή ανά τόνο και να αφήσει τις λοιπές λεπτομέρειες του ταξιδιού στον πλοιοκτήτη. Αυτό επιτρέπει στον εφοπλιστή να προγραμματίσει τη χρήση των πλοίων του με τον πιο αποτελεσματικό τρόπο. Στα πλαίσια αυτά μπορεί να αλλάξει το φορτίο μεταξύ των πλοίων για να δώσει το καλύτερο δυνατό πρότυπο λειτουργίας και, κατά συνέπεια, ένα χαμηλότερο ποσοστό τσάρτερ. Μπορεί επίσης να είναι σε θέση να οργανώσει τα φορτία σε οπισθόζευξη, κάτι που βελτιώνει την αξιοποίηση των πλοίων. Οι

επιχειρήσεις που ειδικεύονται σε συμβάσεις ναυλώσεως μερικές φορές περιγράφουν την επιχείρησή τους ως «βιομηχανική ναυτιλία», επειδή στόχος τους είναι να παρέχουν μια υπηρεσία. Δεδομένου ότι ένα μακροπρόθεσμο συμβόλαιο εμπλέκεται, οι συμβάσεις ναυλώσεως περιλαμβάνουν μια μεγαλύτερη δέσμευση για την εμπορία της υπηρεσίας στον αποστολέα και παρέχουν μια αποτελεσματική επιχειρηματική υπηρεσία. Οι περισσότερες συμβάσεις ναυλώσεως είναι στις μεγάλες μεταφορές ξηρών φορτίων χύδην σιδηρομεταλλεύματος και άνθρακα και οι μεγαλύτεροι πελάτες είναι τα χαλυβουργεία της Ευρώπης και της Άπω Ανατολής. Το πρόβλημα στη διαπραγμάτευση των συμβάσεων ναύλωσης είναι ότι ο ακριβής όγκος και το χρονοδιάγραμμα των αποστολών φορτίου δεν είναι γενικά γνωστό εκ των προτέρων (Lun et al, 2010).

Στην συνέχεια μια χρονοναύλωση δίνει στο ναυλωτή τον επιχειρησιακό έλεγχο των πλοίων που μεταφέρουν το φορτίο του, αφήνοντας την ιδιοκτησία και τη διαχείριση του πλοίου στα χέρια του ιδιοκτήτη του πλοίου. Το μήκος της ναύλωσης μπορεί να είναι ο χρόνος που απαιτείται για να ολοκληρωθεί ένα μόνο ταξίδι, που μπορεί να είναι μια περίοδος μηνών ή ετών (περίοδος ναύλωσης). Στην ναύλωση, ο εφοπλιστής συνεχίζει να καταβάλλει το κόστος λειτουργίας του πλοίου (δηλαδή το πλήρωμα, την συντήρηση και επισκευή), αλλά ο ναυλωτής διευθύνει τις εμπορικές δραστηριότητες του σκάφους και πληρώνει όλα τα έξοδα ταξιδιού (δηλαδή τις αποθήκες και τα λιμενικά τέλη) και το κόστος της μεταφοράς φορτίου. Με την χρονοναύλωση, ο πλοιοκτήτης έχει μια σαφή βάση για την κατάρτιση του προϋπολογισμού του πλοίου, αφού ξέρει τις δαπάνες της διαχείρισης του πλοίου από την εμπειρία του και εισπράττει ένα σταθερό ημερήσιο ή μηνιαίο επιτόκιο ναύλωσης (π.χ. \$ 5.000 ανά ημέρα). Συχνά, ο πλοιοκτήτης θα χρησιμοποιήσει ένα μεγάλο χρονικό διάστημα ναύλωσης από μια μεγάλη εταιρεία όπως για παράδειγμα η εταιρεία πετρελαιοειδών, ως εγγύηση για ένα δάνειο για να αγοράσει το πλοίο που απαιτείται για την απλή μεταφορά (Gwilliam, 2013).

Οι λεπτομέρειες της συμβατικής συμφωνίας της χρονοναύλωσης ορίζεται στο «ναυλοσύμφωνο». Ο πλοιοκτήτης πρέπει να αναφέρει την ταχύτητα του σκάφους, την κατανάλωση καυσίμου και την ικανότητα φορτίου. Οι όροι της ενοικίασης θα προσαρμοστούν εάν το πλοίο δεν εκτελεί τα εν λόγω πρότυπα. Το ναυλοσύμφωνο θα

θέσει επίσης τις συνθήκες υπό τις οποίες το σκάφος θεωρείται ως «off ενοικίασης», για παράδειγμα, κατά τη διάρκεια επισκευών έκτακτης ανάγκης, όταν ο ναυλωτής δεν πληρώσει την ναύλωση. Οι μακροπρόθεσμες χρονοναυλώσεις ασχολούνται επίσης, με θέματα όπως η προσαρμογή στην επιβάρυνση της ενοικίασης και θα καθορίζει ορισμένες προϋποθέσεις υπό τις οποίες ο ναυλωτής έχει το δικαίωμα να τερματίσει τη συμφωνία, για παράδειγμα, αν ο ιδιοκτήτης παραλείψει να διαχειριστεί το πλοίο αποτελεσματικά.

Υπάρχουν τρεις λόγοι για τους οποίους η υπεργολαβία μπορεί να είναι ελκυστική. Κατ' αρχάς, ο αποστολέας μπορεί να μην επιθυμεί να γίνει εφοπλιστής, αλλά η επιχείρησή του απαιτεί τη χρήση ενός πλοίου υπό τον έλεγχό του. Δεύτερον, η χρονοναύλωση μπορεί να λειτουργήσει φθηνότερα από την αγορά, ειδικά αν ο ιδιοκτήτης έχει χαμηλότερο κόστος, λόγω των χαμηλότερων γενικών εξόδων και του μεγαλύτερου στόλου. Τρίτον, ο ναυλωτής μπορεί να είναι κερδοσκόπος που θα λάβει θέση σε αναμονή για μια αλλαγή στην αγορά (Lun et al, 2010).

Η χρονοναύλωση σε βιομηχανικούς πελάτες, αποτελεί πρωταρχική πηγή εσόδων για τη διαθεσιμότητα των ιδιοκτητών πλοίων. Οι χρονοναυλώσεις ποικίλλουν από φορτίο σε φορτίο και ανάλογα με τις επιχειρηματικές συνθήκες. Στις αρχές της δεκαετίας του 1970 περίπου το 80% των πετρελαιοφόρων που άνηκαν σε ανεξάρτητους εφοπλιστές ήταν σε χρονοναύλωση σε εταιρείες πετρελαίου. Είκοσι χρόνια αργότερα, η κατάσταση είχε αντιστραφεί και μόνο περίπου το 20% ήταν σε χρονοναύλωση. Με λίγα λόγια υπήρξε μια σημαντική αλλαγή πολιτικής από τις εταιρείες πετρελαίου, σε απάντηση στις μεταβαλλόμενες συνθήκες στην αγορά δεξαμενοπλοίων και τη βιομηχανία πετρελαίου.

Τέλος θα αναφερθούμε και στην ναύλωση γυμνών πλοίων. Αν μια εταιρεία επιθυμεί να έχει πλήρη επιχειρησιακό έλεγχο του πλοίου, αλλά δεν επιθυμεί να το κατέχουν, τότε γίνεται μια ναύλωση γυμνού σκάφους. Με τη ρύθμιση αυτή ο επενδυτής, ο οποίος δεν είναι απαραίτητα ένας επαγγελματίας εφοπλιστής, αγοράζει το πλοίο και τον έλεγχο του για ένα συγκεκριμένο χρονικό διάστημα, συνήθως δέκα με είκοσι χρόνια. Ο ναυλωτής διαχειρίζεται το σκάφος και πληρώνει όλα τα έξοδα λειτουργίας και ταξιδιών. Ο ιδιοκτήτης, ο οποίος είναι συχνά ένα χρηματοπιστωτικό ίδρυμα, όπως μια εταιρεία

ασφαλειών ζωής, δεν είναι ενεργός κατά τη λειτουργία ενός πλοίου και δεν απαιτεί καμία ειδική ναυτική δεξιότητα. Είναι απλά μια επένδυση. Η ρύθμιση αυτή χρησιμοποιείται συχνά στις συμφωνίες μίσθωσης (Gwilliam, 2013).

3.5. Ναυτιλιακή χρηματοδότηση και Ναυτιλιακοί Κύκλοι

Κατά το πρώτο μισό του 20ου αιώνα, η προσέγγιση της χρηματοδότησης των πλοίων ήταν συντηρητική. Τα αδιανέμητα κέρδη εντός των εταιρειών και ένα πολύ μικρό ποσό χρεών χρηματοδοτούσαν κυρίως τα πλοία κατά τη διάρκεια αυτής της εποχής. Στη δεκαετία του 1950, ωστόσο, τα πράγματα άρχισαν να αλλάζουν. Στη μεταπολεμική εποχή οι αυξανόμενες βιομηχανικές οικονομίες στην Ευρώπη και την Ιαπωνία χρειάζεται φθηνές πρώτες ύλες. Αυτό οδήγησε στην ανάπτυξη ενός νέου είδους παίκτη, του βιομηχανικού αποστολέα. Στο παρελθόν τα εμπορικά πλοία είχαν κυρίως αναπτύξει τις δραστηριότητες τους στον χώρο των τακτικών θαλάσσιων μεταφορών με ελεύθερα φορτηγά πλοία (Lun et al, 2010).

Με τη νέα ανάγκη που προέκυψε για φθηνή μεταφορά των πρώτων υλών, η έννοια της οικονομίας κλίμακας αναπτύχθηκε στον τομέα της ναυτιλίας με την ανάπτυξη μεγαλύτερων πλοίων. Τα σκάφη αυτά ήταν όμως μεγάλα και ακριβά και δύσκολο να χρηματοδοτηθούν από τους φορτωτές μέσω των αδιανέμητων κερδών. Οι πελάτες, κυρίως μεγάλες εταιρείες πετρελαίου και κατασκευαστές χάλυβα, προσέφεραν στις ναυτιλιακές εταιρείες μακροπρόθεσμες συμβάσεις και χρονοναυλώσεις, ως κίνητρο για να παραγγείλουν μεγάλα πλοία που ειδικεύονται σε συγκεκριμένες συναλλαγές. Οι συμβάσεις αυτές, ή οι ταμειακές ροές από τις συμβάσεις, θα μπορούσαν στη συνέχεια να χρησιμοποιηθούν από τους πλοιοκτήτες ως εγγύηση για ένα δάνειο για να αγοραστεί ένα πλοίο. Αυτό οδήγησε στη χρηματοδότηση των πλοίων με υψηλό βαθμό μόχλευσης, κάτι που δεν γινόταν κατά το παρελθόν (Stopford, 2009).

Αυτή η νέα μορφή χρηματοδότησης οδήγησε επίσης στην ανάπτυξη νέων διοικητικών δομών. Αυτό το είδος της χρηματοδότησης πλοίων ήταν πιο σημαντικό κατά

τη διάρκεια της δεκαετίας του 1950 και του 1960, αλλά στο 1970 άρχισε να χάνει την σημασία του. Φαίνεται ότι υπήρχαν τρεις λόγοι για αυτή την απώλεια σημασίας. Ο πρώτος ήταν ότι στην αρχή των οικονομικών κλίμακας της δεκαετίας του 1970 είχαν έσπρωξε στα όρια, και η περίοδος των διαρθρωτικών αλλαγών που ήταν ο κινητήριος παράγοντας πίσω από τα μεγάλα πλοία πλησίαζε στο τέλος της. Το αποτέλεσμα ήταν ότι οι φορτωτές δεν χρειάζονταν να κάνουν δεσμεύσεις για μεγάλο χρονικό διάστημα, προκειμένου να εξασφαλιστεί ότι τα πλοία που χρειάζονται και οι ευνοϊκές χρονοναυλώσεις ήταν λιγότερο διαθέσιμες. Δεύτερον υπήρξε μια αλλαγή στην τάση των συναλλαγών κατά την οποία η αύξηση των συναλλαγών του αργού πετρελαίου και του σιδήρου σταμάτησε. Τρίτον και τελευταίο ήταν η επιρροή του ισχυρού πληθωρισμού. Οι πλοιοκτήτες που είχαν παράσχει τα πλοία σε μεγάλο χρονικού διαστήματος ναυλώσεις, το είχαν πράξει προκειμένου να αναμένουν να καθίσουν και να απολαύσουν τα κέρδη, αλλά αντ' αυτού είδαν τα περιθώριά τους να μικραίνουν από τον πληθωρισμό. Επιπλέον, τα πράγματα έγιναν χειρότερα, όταν αρκετοί ναυλωτές απέτυχαν να τηρήσουν τις δεσμεύσεις τους (Lun et al, 2010).

Μετά από δύο δεκαετίες που η ναύλωση επέστρεψε στην υψηλή μόχλευση χρηματοδότησης, οι τράπεζες άρχισαν να αλλάζουν τις πολιτικές δανεισμού τους στις αρχές της δεκαετίας του 1970. Σε αντίθεση με την προηγούμενη πρακτική της εξασφάλισης του δανείου σε μια ταμειακή ροή από μια μακροχρόνια σύμβαση χρονοναύλωσης, οι τράπεζες άρχισαν να χρηματοδοτούν τα πλοία με την πρώτη υποθήκη επί του σκάφους και με επιπλέον ασφάλεια. Εναλλακτικά οι τραπεζίτες άρχισαν να βλέπουν τα πλοία ως πλωτά ακίνητα. Το σκεπτικό ήταν ότι οι ταμειακές ροές από χρονοναυλώσεις δεν ήταν επαρκής ασφάλεια δεδομένου ότι ο πληθωρισμός και τα ατυχήματα θα μπορούσαν να κάνουν τη χρονοναύλωση λιγότερο από μια καλή συμφωνία για τον ιδιοκτήτη του πλοίου. Ταυτόχρονα, οι τραπεζίτες είδαν ότι τα σκάφη που λειτουργούσαν στην αγορά των ελεύθερων φορτηγών πλοίων συνήθως ήταν πιο κερδοφόρα από ό, τι αυτά με χρονοναύλωση (Stopford, 2009).

Η άποψη ότι η αξία των σύγχρονων καλά συντηρημένων πλοίων ήταν σταθερή ήταν κοινή. Το αποτέλεσμα ήταν ότι οι τράπεζες κατά τη διάρκεια τα σύντομης, αλλά

καταστροφικής δεκαετίας του 1970 άρχισαν να χρηματοδοτούν τα πλοία με την αξία του σκάφους να είναι η μόνη ασφάλεια. Όταν η τιμή του κόστους έγινε δεκτή ως η μόνη και κύρια ασφάλεια δεν υπήρχε όριο πόσα πλοία θα μπορούσαν να παραγγελθούν με μια πολύ μικρή ποσότητα της βάσης των ιδίων κεφαλαίων. Το 1973 τα χρήματα από τη βιομηχανία πετρελαίου πλημμύρισαν τον κόσμο και τον τομέα της ναυτιλίας. Τεράστιες πιστώσεις για νέα πλοία επετράπησαν και τα νέα πλοία των 105 εκατομμυρίων dwt των δεξαμενόπλοιων, που αντιπροσωπεύουν το 55% του στόλου, παραγγέλθηκαν σε ένα μόνο έτος. Προκειμένου η αγορά δεξαμενόπλοιων να ανακάμψει από αυτή την φούσκα πέρασαν 15 χρόνια (Hultin, 2004).

Αυτό όμως δεν ήταν το τέλος αυτού του τρόπου οικοδόμησης χωρίς πραγματική ζήτηση. Στις αρχές του 1980, τα χρήματα από τη βιομηχανία πετρελαίου και πάλι πλημμύρισαν στον κόσμο. Αυτό συνδυάστηκε με τα απελπισμένα ναυπηγεία που χρησιμοποιούσαν τις πιστώσεις ως συγκεκριμένο τρόπο οικοδόμησης σε απόθεμα. Η υποθήκη των χρεών υποστήριξε την παραγγελία των 40 εκατομμυρίων dwt πλοίων μεταφοράς χύδην φορτίου το 1983 και το 1984, σε μια εποχή που η αγορά εμπορευματικών μεταφορών ήταν στο πάτο. Αυτό ήταν σε αντίθεση με την κυκλική παραγγελία, κάτι που συνήθως είναι λογική συμπεριφορά. Το πρόβλημα εδώ ήταν ότι η παραγγελία ήταν τόσο μεγάλη που όταν παραδόθηκαν τα πλοία, η προσθήκη της νέας χωρητικότητας ήταν τόσο μεγάλη που υπήρχε πλεόνασμα στην πλευρά της προσφοράς στις αγορές εμπορευμάτων και υπήρξε ύφεση το 1986. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα οι ιδιοκτήτες να έχουν πρόβλημα με την εξυπηρέτηση του χρέους τους, προκαλώντας πολλές προεπιλογές, και τη μείωση των τιμών των μεταχειρισμένων πλοίων, δεδομένου ότι οι ιδιοκτήτες έπρεπε να πωλούν τα πλοία τους, προκειμένου να αυξήσουν τα μετρητά (Hultin, 2004).

Όταν η ναυτιλιακή αγορά χτύπησε πάτο, και έμεινε εκεί για μεγαλύτερο χρονικό διάστημα απ' ό,τι συνήθως, δεν υπήρχε η δυνατότητα του παιχνιδιού περιουσιακών στοιχείων. Υπήρχαν όμως λίγες πηγές συμβατικών ιδίων κεφαλαίων και χρέους που ήταν ενδιαφέρον να χρηματοδοτήσουν περισσότερα πλοία. Αυτό οδήγησε στην απαίτηση της χρηματοδότησης από νέες πηγές. Ένας τρόπος ήταν η δημιουργία αυτόνομων ταμείων

ρευστοποίησης. Το πρώτο που δημιουργήθηκε το 1984, ήταν πολύ επιτυχές, όταν τα περιουσιακά στοιχεία εκτιμούσαν την αρχική τιμή αγοράς τέσσερις φορές στα επόμενα τέσσερα χρόνια. Πολλοί αντέγραψαν την ιδέα αυτή, αλλά τα κεφάλαια αυτά αποδείχθηκαν ότι είναι λιγότερο επιτυχή και δεν απέφεραν σημαντική εμπορική απόδοση της επένδυσης.

Ένας άλλος συνηθισμένος τρόπος χρηματοδότησης των πλοίων κατά τη διάρκεια της δεκαετίας του 1980 ήταν να αντλήσουν κεφάλαια από τους ανθρώπους που συνήθως δεν άνηκαν σε ναυτιλιακές επιχειρήσεις. Μια πολύ γνωστή μορφή ήταν η νορβηγική εταιρεία K / S, όπου πολλοί μικροί επενδυτές τοποθέτησαν τα χρήματά τους σε πλοία. Η δομή K / S ήταν πολύ δημοφιλής, από την στιγμή που τα πλεονεκτήματα από την επένδυση ήταν αφορολόγητα, δεδομένου ότι τα χρήματα εκ νέου επενδύθηκαν σε μια συγκεκριμένη χρονική περίοδο, και αυτό έγινε σε μια εποχή με πολύ υψηλούς φόρους στη Νορβηγία. Αυτό έκανε τις εταιρείες K / S πολύ ελκυστικές για τους ιδιώτες επενδυτές και η έννοια αυτή ήταν πολύ επιτυχής παρά την αντισυμβατική δομή της (Hultin, 2004).

3.6. Συμπεριφορά Ναυτιλιακής επιχείρησης στο ναυτιλιακό κύκλο

Ο Hampton (1991) στην ανάλυση του σχετικά με τους σύντομους και τους παρατεταμένους ναυτιλιακούς κύκλους τονίζει το σημαντικό ρόλο που διαδραματίζουν οι άνθρωποι και τον τρόπο που ανταποκρίνονται στα μηνύματα των τιμών που λαμβάνονται από την αγορά. Οι αλλαγές στις τιμές των ναύλων ή στις τιμές των πλοίων σηματοδοτούν τον επόμενο γύρο των επενδυτικών αποφάσεων. Οι ναύλοι διαμορφώνονται σε υψηλότερα επίπεδα και προκαλούν τις παραγγελίες. Τελικά η περίσσεια παραγγελιών υπονομεύει τους ναύλους. Οι χαμηλοί ναύλοι με την σειρά τους καθυστερούν τις παραγγελίες και ενθαρρύνουν την ύφεση. Στο χαμηλότερο σημείο του κύκλου, η μείωση παραγγελιών και η αύξηση της ύφεσης συρρικνώνει την πρόσφορα και έρχεται το στάδιο για την αύξηση των ναύλων.

Ο Hampton (1991) υποστηρίζει ότι το κλίμα στην αγορά διαδραματίζει σημαντικό ρόλο στον προσδιορισμό της δομής των κύκλων και ότι αυτό μπορεί να βοηθήσει στο να εξηγήσει γιατί η αγορά φαίνεται επανειλημμένα να υπερ-αντιδρά στις τιμές. Οι περισσότερες περιγραφές σχετικά με τους ναυτιλιακούς κύκλους, τους περιγράφουν ως έναν μηχανισμό που αποσκοπεί στην εξάλειψη των ανισορροπιών στην προσφορά και τη ζήτηση για πλοία. Εάν υπάρχει πολύ μικρή προμήθεια, η αγορά ανταμείβει τους επενδυτές με υψηλά ποσοστά ναύλων μέχρι να παραγγείλουν περισσότερα πλοία. Όταν υπάρχουν πάρα πολλά πλοία που συμπιέζουν τις ταμειακές ροές, οι ιδιοκτήτες πλοίων εγκαταλείπουν τον αγώνα και τα πλοία διαλύονται (Grammenos, 2010).

Στα παραπάνω πλαίσια έχουν αναπτυχθεί τέσσερα διαφορετικά στάδια για τους ναυτιλιακούς κύκλους τα οποία είναι τα εξής (Stopford, 2013):

- 1) Στάδιο 1: Χαμηλότερο Σημείο (Trough). Το χαμηλότερο σημείο αντιπροσωπεύει την ύφεση και μπορούμε να εντοπίσουμε τρία χαρακτηριστικά αυτής. Κατ' αρχάς, θα υπάρξουν αποδεικτικά στοιχεία για το πλεόνασμα δυναμικού της ναυτιλίας, όπου τα πλοία δημιουργούν ουρές στα σημεία φόρτωσης και τα πλοία στη θάλασσα επιβραδύνουν για να εξοικονομήσουν καύσιμα και να καθυστερήσουν την άφιξη. Δεύτερον οι ναύλοι πέφτουν στο κόστος λειτουργίας των λιγότερο αποδοτικών πλοίων του στόλου που κινούνται. Τρίτον, οι χαμηλοί ναύλοι και οι «σφικτές» πιστωτικές συνθήκες δημιουργούν μια αρνητική καθαρή ταμειακή ροή που γίνεται προοδευτικά μεγαλύτερη. Οι ναυτιλιακές εταιρείες παρουσιάζουν έλλειψη ρευστότητας και αναγκάζονται να πωλούν τα πλοία σε χαμηλές, δεδομένου ότι υπάρχουν λίγοι αγοραστές.
- 2) Στάδιο 2: Ανάκτηση (Recovery). Η προσφορά και η κίνηση της ζήτησης προς την ισορροπία, το πρώτο θετικό σημάδι ανάκαμψης είναι η θετική αύξηση των ναύλων πάνω από το λειτουργικό κόστος, που ακολουθείται από μια πτώση της χωρητικότητας. Η ψυχολογία της αγοράς παραμένει αβέβαιη και απρόβλεπτη. Νότες αισιοδοξίας εναλλάσσονται με βαθιές αμφιβολίες για το αν η ανάκαμψη πραγματικά συμβαίνει. Καθώς βελτιώνεται η ρευστότητα, οι τιμές αυξάνονται.

- 3) Υψηλότερο Σημείο (Peak). Όταν έχει απορροφηθεί όλο το πλεόνασμα η αγορά εισέρχεται σε μια φάση όπου η προσφορά και η ζήτηση είναι σε λεπτή ισορροπία. Οι ναύλοι είναι σε υψηλά επίπεδα, συχνά δύο ή τρεις φορές πάνω από το κόστος λειτουργίας. Η κορυφή μπορεί να διαρκέσει μερικές εβδομάδες ή αρκετά χρόνια, ανάλογα με την ισορροπία των πιέσεων προσφοράς / ζήτησης.
- 4) Κατάρρευση (Collapse). Όταν η προσφορά θα ξεπεράσει τη ζήτηση οι κινήσεις της αγοράς βρίσκονται στη φάση της κατάρρευσης. Παρά το γεγονός ότι η ύφεση γενικά προκαλείται από θεμελιώδεις παράγοντες, όπως οι επιχειρηματικοί κύκλοι, η εκκαθάριση συμφόρησης του λιμένα και η παράδοση των σκαφών που παραγγέλθηκαν στην κορυφή της αγοράς, το σύνολο των οποίων παίρνει χρόνο, το συναίσθημα μπορεί να επιταχύνει την κατάρρευση σε λίγες εβδομάδες. Τα πλοία συσσωρεύονται σε βασικούς λιμένες, οι ναύλοι πέφτουν, και η ρευστότητα παραμένει υψηλή.

Μέχρι το τέλος του δέκατου ένατου αιώνα, η έννοια των κύκλων είχε εξαπλωθεί στη ναυτιλία και τον Ιανουάριο του 1901 ένας επενδυτής σημείωσε στην ετήσια έκθεσή του ότι η σύγκριση των τελευταίων τεσσάρων κύκλων (περίοδος 10 ετών) παρουσιάζει μια αξιοσημείωτη ομοιότητα στα βασικά χαρακτηριστικά του κάθε έτους στην πορεία των τιμών. Παρατήρησε επίσης ότι μέσα από μια περαιτέρω αναδρομή φαίνεται ότι στις διαδοχικές δεκαετίες οι περίοδοι του πληθωρισμού σταδιακά συρρικνώνονται, ενώ οι περίοδοι της ύφεσης αντίστοιχα μακραίνουν. Αλλά, καθώς η κατανόηση του μοντέλου της ναυτιλιακής αγοράς αυξήθηκε, έγινε φανερό ότι το μήκος των κύκλων αποτέλεσε ένα χαρακτηριστικό στο οποίο επικεντρώθηκε σημαντικό μέρος της έρευνας (Lun et al, 2010).

Υπό αυτό το πρίσμα, της παραπάνω άποψης, οι κύκλοι στην ναυτιλιακή αγορά έχουν σύμφωνα με τον Stopford (2013) έναν «δαρβινικό» σκοπό. Δημιουργούν ένα περιβάλλον στο οποίο οι αδύναμες ναυτιλιακές εταιρείες ωθούνται έξω από την αγορά, αφήνοντας τις ισχυρές να επιβιώσουν και να ευημερήσουν, προωθώντας μια λιτή και αποτελεσματική ναυτιλία.

Από την άλλη ο Fayle (1993) πρότεινε ότι η συσσώρευση ενός κύκλου ενεργοποιείται από τους επιχειρηματικούς κύκλους ή από τυχαία γεγονότα, όπως οι πόλεμοι που δημιουργούν έλλειψη των πλοίων. Οι προκύπτουσες υψηλές τιμές των ναύλων προσελκύουν νέους επενδυτές στη βιομηχανία, και ενθαρρύνουν την πλημμύρα των κερδοσκοπικών επενδύσεων, διευρύνοντας έτσι την χωρητικότητα της ναυτιλίας. Η ακραία ελαστικότητα των μεταφορών με ελεύθερα φορτηγά, η ευκολία με την οποία οι νεοφερμένοι μπορούν να εγκατασταθούν στην ναυτιλιακή αγορά, και οι πολύ μεγάλες διακυμάνσεις της ζήτησης, καθιστούν το ιδιοκτησιακό καθεστώς των μεταφορών με ελεύθερα φορτηγά ατιμόπλοια, μία από τις πιο κερδοσκοπικές μορφές όλων των νόμιμων επιχειρήσεων. Μια έκρηξη στο εμπόριο ή τη ζήτηση για τη ναυτιλία για τις στρατιωτικές μεταφορές (όπως κατά τη διάρκεια του πολέμου της Νότιας Αφρικής) θα παράγει γρήγορα μια δυσαναλογία μεταξύ της προσφοράς και της ζήτησης: την αποστολή εμπορευμάτων προς τα πάνω. Με την ελπίδα της κατανομής των κερδών, η χωρητικότητα της παγκόσμιας ναυτιλιακής αγοράς γρήγορα αυξήθηκε πέρα από τις κανονικές απαιτήσεις, και μια σύντομη έκρηξη ανάπτυξης συνήθως ακολουθείται από μια παρατεταμένη ύφεση (Fayle, 1993).

Η παραπάνω ανάλυση δείχνει ότι οι κύκλοι αποτελούνται από τρία γεγονότα: την ανάπτυξη του εμπορίου, την βραχυπρόθεσμη ναυτιλιακή ανάπτυξη κατά την οποία υπάρχει υπέρμετρη ανοικοδόμηση πλοίων, που ακολουθείται από την «παρατεταμένη» ύφεση. Ωστόσο, ο Fayle δεν ήταν βέβαιος για την ακολουθία, αφού αναφέρει ότι η ανάπτυξη συνήθως ακολουθείται από την παρατεταμένη ύφεση. Λίγα χρόνια αργότερα, ο Cufley επέστησε επίσης την προσοχή στην ακολουθία των τριών σημαντικών γεγονότων που είναι κοινά σε κύκλους της ναυτιλίας: πρώτον, η έλλειψη των πλοίων αναπτύσσεται, στη συνέχεια οι υψηλοί ναύλοι τονώνουν την υπερ-παραγγελία των πλοίων στο σύντομο ανεφοδιασμό, το οποίο τελικά οδηγεί σε κατάρρευση της αγοράς και ύφεση (Stopford, 2013).

Η βασική λειτουργία της αγοράς εμπορευματικών μεταφορών είναι να παράσχει μια προσφορά πλοίων για το μέρος του παγκόσμιου εμπορίου που για τον ένα ή τον άλλο λόγο, δεν προσφέρεται για μεγάλες πρακτικές ναύλωση. Βραχυπρόθεσμα, αυτό

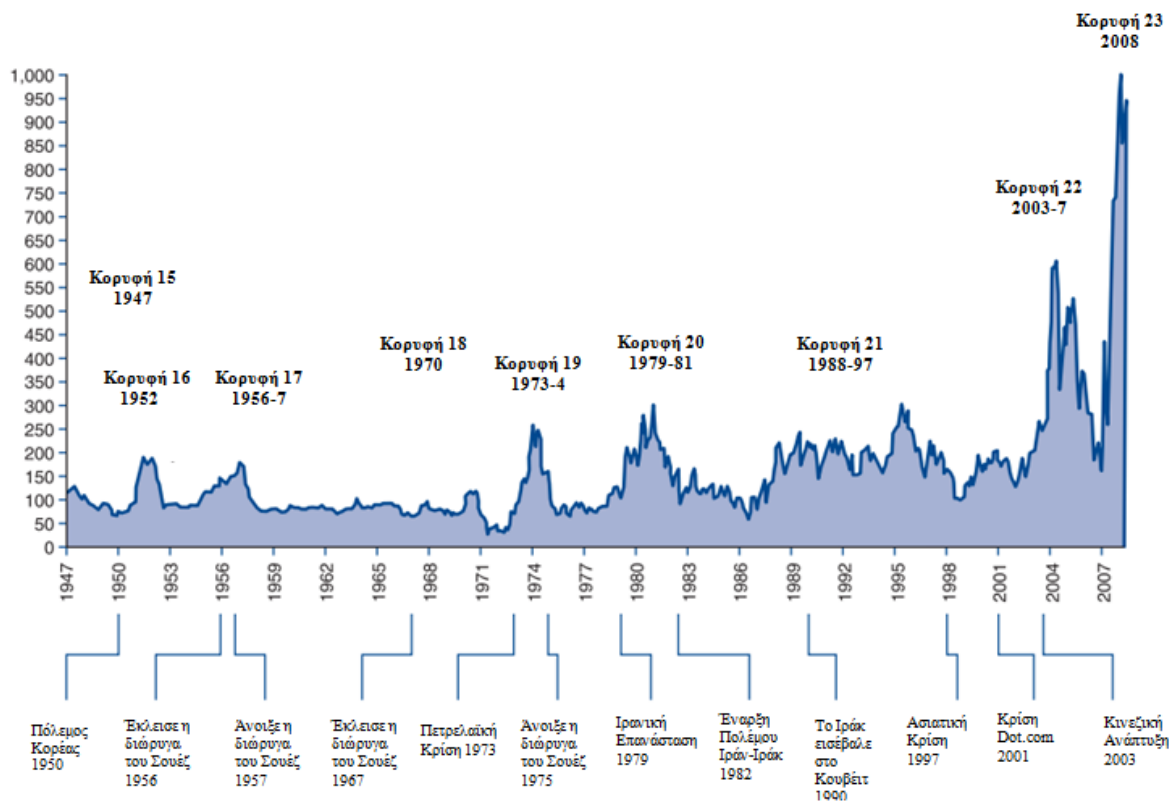
επιτυγχάνεται με την αλληλεπίδραση των δυνάμεων της αγοράς μέσα από το γνώριμο κύκλο της ανάπτυξης και της ύφεσης. Η έλλειψη των πλοίων που αναπτύσσει την αύξηση ναύλων, οδηγεί στην μαζική κατασκευή νέων πλοίων. Κατόπιν έρχεται ένα σημείο που είτε υποχωρεί η ζήτηση ή οι παραδόσεις νέων πλοίων προσπερνούν την αύξηση της ζήτησης. Σε αυτό το στάδιο οι ναύλοι καταρρέουν και τα πλοία καταδικάζονται σε αδράνεια.

Όλες αυτές οι περιγραφές των ναυτιλιακών κύκλων έχουν ένα κοινό θέμα. Τους περιγράφουν ως ένα μηχανισμός που διατίθενται για την άρση των ανισοροπιών στην προσφορά και τη ζήτηση για πλοία. Εάν υπάρχει πολύ μικρή προσφορά, η αγορά ανταμείβει τους επενδυτές με υψηλά ποσοστά ναύλων μέχρι να παραγγελθούν νέα πλοία. Όταν υπάρχουν πάρα πολλά πλοία αυτό συμπιέζει τις ταμειακές ροές μέχρι οι ιδιοκτήτες των παλαιότερων πλοίων να εγκαταλείψουν τον αγώνα και τα πλοία διαλύονται. Εάν οι επενδυτές αποφασίσουν ότι η ανάκαμψη είναι επερχόμενη και αποφασίσουν να μην καταργήσουν τα πλοία τους, ο κύκλος διαρκεί περισσότερο (Lun et al, 2010).

Κεφάλαιο 4^ο: Ναυτιλιακοί Κύκλοι & Ναυτιλιακές Αγορές

4.1. Bulk Carriers

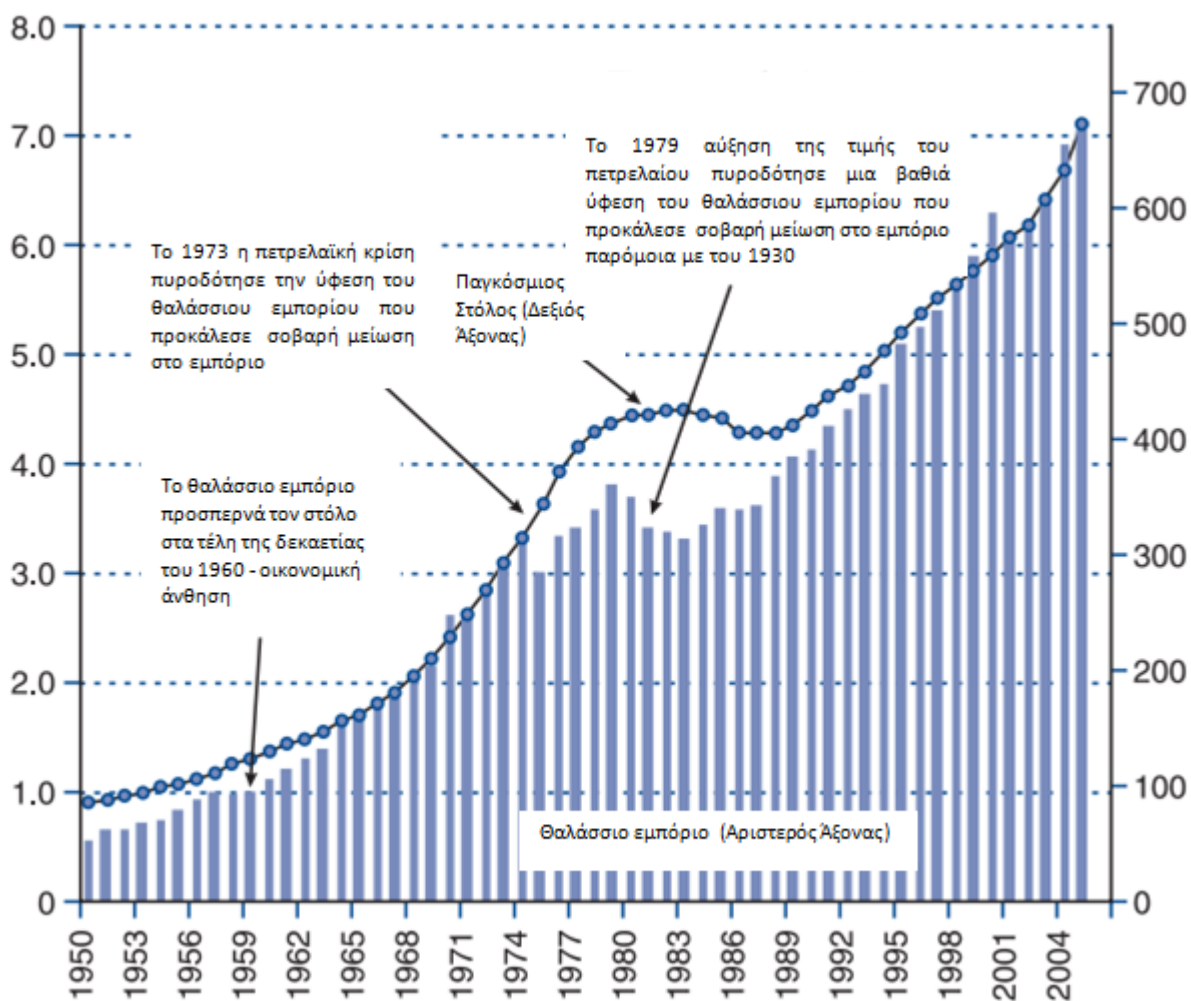
Στην παράγραφο θα δούμε τους ναυτιλιακούς κύκλους της αγοράς φορτηγών πλοίων που είναι ναυπηγημένα για την μεταφορά ομοειδών φορτίων «χύδην», χύμα (in bulk) για την περίοδο 1945-2008. Κατά την περίοδο των πενήντα ετών μετά το Δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο, καταγράφηκαν επτά ναυτιλιακοί κύκλοι για την αγορά πλοίων μεταφοράς εμπορευμάτων ξηρού φορτίου, οι οποίοι μάλιστα παρατηρήθηκε ότι ήταν μικρότεροι, κατά μέσο όρο 6,7 χρόνια ο καθένας. Κατά τη διάρκεια αυτής της περιόδου ο κύριος όγκος της ναυτιλιακής αγοράς αναπτύχθηκε. Οι τιμές των ναύλων ξηρού φορτίου φαίνεται στο που ακολουθεί:



Εικόνα 4.1: Ναυτιλιακοί Κύκλοι Πλοίων Μεταφοράς ξηρού φορτίου 1947-2008

Πηγή: Stopford, 2009

Οι κύκλοι που απεικονίζονται στο παραπάνω σχήμα συνεχίζουν την ακολουθία των κύκλων ξηρών φορτίων, ξεκινώντας με τον κύκλο 15 του 1947 και τελειώνει με τον κύκλο 23 στα έτη 2003-8. Επίσης στο σχήμα που ακολουθεί μπορούμε να δούμε την ανάπτυξη του θαλάσσιου εμπορίου κατά την περίοδο των ετών 1949-2005, η οποία θα φανεί χρήσιμη για την ανάλυση που θα ακολουθήσει:



Εικόνα 4.2: Θαλάσσιο Εμπόριο 1949-2005

Πηγή: Stopford, 2009

Κατά τη διάρκεια της μεταπολεμικής περιόδου η γραμμή τάσης εμπορευμάτων, ρυθμίζεται σε σταθερές τιμές, χρησιμοποιώντας τον δείκτη πληθωρισμού των ΗΠΑ, μειούμενη από 15 σε λιγότερο από 5. Αυτό αποτελεί σαφή ένδειξη ότι η περίοδος ήταν μια περίοδος με ακραίες τεχνικές αλλαγές, και αυτές οι αλλαγές έχουν τεκμηριωθεί στην βιβλιογραφία. Τα μεγαλύτερα και πιο εξειδικευμένα πλοία βελτίωσαν την τεχνολογία επί του σκάφους τους, τοποθετώντας πιο αποδοτικούς κινητήρες για να μειώσουν το κόστος των εμπορευματικών μεταφορών κατά περίπου δύο τρίτα, ένα αρκετά σημαντικό επίτευγμα.

Κατά τα πρώτα είκοσι πέντε χρόνια μετά τον Δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο, το θαλάσσιο εμπόριο γνώρισε σημαντική ανάπτυξη. Συγκεκριμένα αυξήθηκε από 500 εκατομμύρια τόνους το 1950 έως 3.200.000.000 τόνους το 1973. Για άλλη μια φορά αυτή ήταν μια περίοδος μεγάλης τεχνολογικής αλλαγής στην βιομηχανία της ναυτιλίας, αν και η έμφαση αυτή τη φορά δόθηκε στην οργάνωση και όχι τόσο στο υλικό. Οι σημαντικότεροι εφοπλιστές στους τομείς της ενέργειας και των μετάλλων πήραν την πρωτοβουλία για την ανάπτυξη ολοκληρωμένων μεταφορών οι οποίες σχεδιάστηκαν για να μειωθεί το κόστος μεταφοράς τους. Η τάση προς την εξειδίκευση ήταν συνεχής και διάχυτη (Stopford, 2013).

Το 1945 ο παγκόσμιος εμπορικός στόλος αποτελούνταν από τα επιβατηγά πλοία, τα πλοία γραμμής, τα ελεύθερα φορτηγά πλοία, και ένα μικρό αριθμό των δεξαμενόπλοιων. Λίγα από τα πλοία που χρησιμοποιούνταν για τη μεταφορά εμπορευμάτων είχαν χωρητικότητα μεγαλύτερη από 20.000 dwt.

Μέχρι το 1975 ο στόλος είχε αλλάξει από κάθε οπτική γωνία και όλες οι μεγάλες συναλλαγές είχαν γίνει πάνω από τα εξειδικευμένα πλοία. Η εξειδίκευση επέτρεψε την αύξηση του μεγέθους των πλοίων. Τα μεγαλύτερα φορτηγά πλοία το 1945 δεν είχαν χωρητικότητα πάνω από 20.000 dwt. Μέχρι τα μέσα της δεκαετίας του 1990 στόλος χύδην φορτίου αποτελούνταν από πλοία που είχαν χωρητικότητα πάνω από 100.000 dwt. Έτσι, το γνωστό θέμα των μεγάλων σύγχρονων πλοίων που έσπρωξαν στην άκρη τα

μικρά και πεπαλαιωμένα πλοία συνεχίστηκε, όπως ακριβώς συνέβη και στο δέκατο ένατο αιώνα (Stopford, 2013).

Επιπλέον, η αγορά διαταράχθηκε από μια σειρά πολιτικών εξελίξεων: του Πολέμου της Κορέας, που ξεκίνησε το 1950, της την εθνικοποίηση και το μετέπειτα κλείσιμο της διώρυγας του Σουέζ το 1956, το δεύτερο κλείσιμο του Σουέζ το 1967, τον πόλεμο του Yom Kippur το 1973, την δεύτερη πετρελαϊκή κρίση το 1979, τον Πόλεμο του Κόλπου τον Αύγουστο του 1990, και την εισβολή στο Ιράκ το 2003 (Stopford, 2013) .

Στα μέσα της δεκαετίας του 1970 το ναυτιλιακό περιβάλλον άλλαξε. Υπήρξε μια πτώση στο θαλάσσιο εμπόριο, που ακολουθήθηκε από μια μεγάλη ύφεση στις αρχές του 1980. Η κλίμακα αυτής της ύφεσης στο εμπόριο συναγωνιζόταν εκείνη της δεκαετίας του 1930 στη σοβαρότητα της. Ωστόσο τα πλοία μεταφοράς χύδην φορτίου συνέχισαν να αυξάνονται σε μέγεθος, με φορτία όγκου, όπως σιδηρομετάλλευμα και άνθρακα να κινούνται με πλοία χωρητικότητας πάνω από 100.000 dwt.

Οι ως άνω αλλαγές στην πορεία του θαλάσσιου εμπορίου επηρέασαν σαφώς την πορεία των ναυτιλιακών κύκλων των πλοίων μεταφοράς ξηρού φορτίου. Ωστόσο, οι βραχυπρόθεσμοι κύκλοι είναι αυτοί που παρουσιάζουν πραγματικό ενδιαφέρον. Κατά τη διάρκεια της περιόδου 1947-2007 υπήρχαν οκτώ κύκλοι, και σε σύγκριση με τις προηγούμενες περιόδους η μέση διάρκεια τους ήταν πολύ σύντομη: οι κορυφές φτάνουν κατά μέσο όρο τα 2,4 έτη, ενώ τα κατώτατα σημεία τα 3,2 χρόνια, και ο μέσος όρος κάθε κύκλου ήταν 5,6 χρόνια. Ωστόσο, οι κύκλοι ποικίλουν σε σχήμα και ένταση. Οι περισσότερες κορυφές διήρκεσαν δύο χρόνια, αλλά υπήρχαν και μακροχρόνιες κορυφές π.χ. 1988-1997. Τελικά έναν πολύ μεγάλος κύκλος ξεκίνησε το 2003 και συνεχίστηκε μέχρι το ξεκίνημα του 2008, ο οποίος ήταν ο μεγαλύτερος στην διάρκεια 264 χρόνων. Από την αρνητική πλευρά, υπήρχαν δύο πολύ σοβαρές υφέσεις το 1958-1964 και το 1982-1987 (Stopford, 2013).

Στον τελευταίο ναυτιλιακό κύκλο ο οποίος ξεκίνησε το 2003 η Κίνα είχε αναπτύξει την οικονομία της, χρησιμοποιώντας ένα μοντέλο ανοικτής αγοράς, το οποίο προσέκλυσε τις επενδύσεις. Στις αρχές του 2003 υπήρξε μιας περιόδου ανάπτυξης

υποδομών, η οποία απαίτησε τεράστιες ποσότητες πρώτων υλών. Μεταξύ του 2002 και του 2007 στην Κίνα η παραγωγή χάλυβα αυξήθηκε από 144 εκατ. τόνους ετησίως σε 468 εκατομμύρια τόνους ετησίως, προσθέτοντας ικανότητα ισοδύναμη με εκείνη της Ευρώπης, της Ιαπωνία και της Νότιας Κορέας. Σε συνδυασμό με την ανάπτυξη των εισαγωγών πετρελαίου και των εξαγωγών, το φθινόπωρο του 2003 δημιουργήθηκε μια οξεία ζήτηση για πλοία (Stopford, 2013).

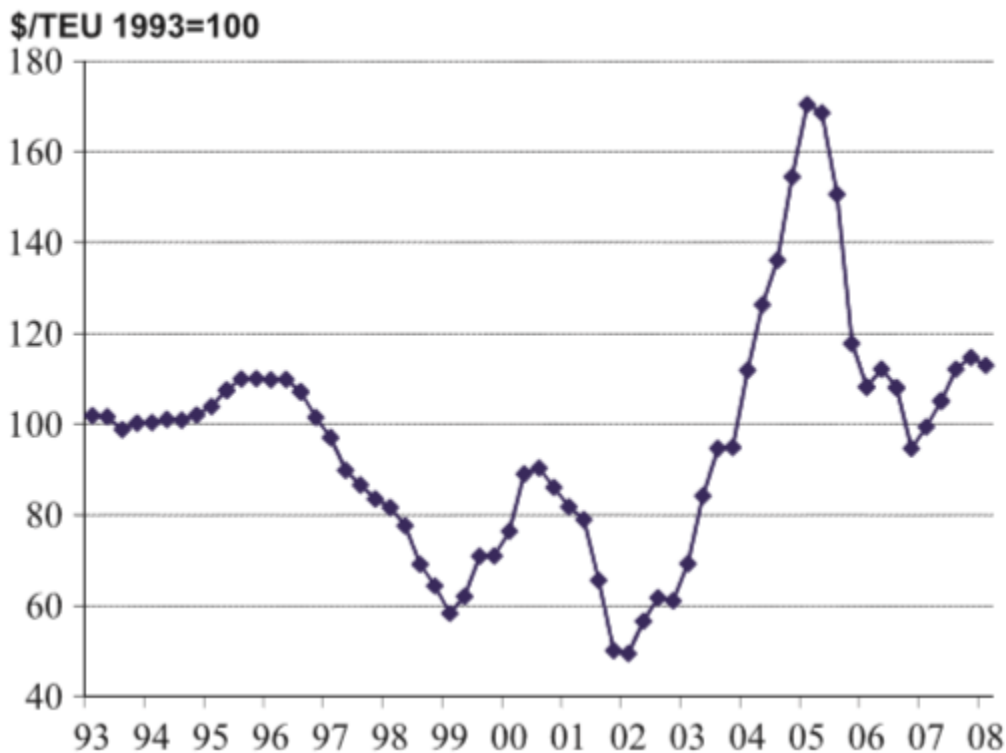
4.2. Container ships

Μέσα στο σύντομο ιστορικό της αγοράς μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, η μεταφορά των εμπορευματοκιβωτίων δια θαλάσσης έχει αυξήσει σημαντικά τις συναλλαγές μεταξύ των εθνών με διαφορετικά συγκριτικά οικονομικά πλεονεκτήματα. Η εξειδίκευση και η τεχνολογική πρόοδος έχουν αυξήσει την αποτελεσματικότητα της παγκόσμιας ναυτιλίας και την λειτουργία των λιμένων κατά τις δύο τελευταίες δεκαετίες, καθιστώντας τη μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων απαραίτητη για την ευδοκίμηση των ναυτιλιακών επιχειρήσεων σε ένα ολοένα και πιο ανταγωνιστικό οικονομικό περιβάλλον (Lun et al, 2010).

Οι πρόσφατες στατιστικές δείχνουν ότι ενώ το παγκόσμιο θαλάσσιο εμπόριο διπλασιάστηκε από το 3631 εκατομμύρια τόνους το 1985 σε 7.852.000.000 τόνους το 2007, το θαλάσσιο εμπόριο εμπορευματοκιβωτίων αυξήθηκε σχεδόν οκτώ φορές μέσα στην ίδια περίοδο από 160 εκατομμύρια τόνους σε 1.257 εκατομμύρια τόνους. Πηγαίνοντας σε παλαιότερα δεδομένα η αγορά πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων αυξήθηκε από 2.000 TEU στις αρχές του 1970 σε 6.500 TEU στα μέσα της δεκαετίας του 1990, και μέχρι το 2007 είχαν παραδοθεί πλοία άνω των 10.000 TEU. Η τεχνολογία των πλοίων βελτιώθηκε με το μη επανδρωμένο μηχανοστάσιο, την δορυφορική πλοήγηση, τα συστήματα αντι-ρύπανσης, τους πιο αποδοτικούς κινητήρες, τις σημαντικά βελτιωμένες μπουκαπόρτες και μια σειρά από άλλες τεχνικές βελτιώσεις στο σχεδιασμό και την κατασκευή εμπορικών πλοίων. Αυτό δείχνει τον αυξανόμενο ρόλο της μεταφοράς

εμπορευματοκιβωτίων και την συμβολή της στην παγκόσμια οικονομία. Το 1968 μόνο 18 πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων χτίστηκαν, δέκα από αυτά με χωρητικότητα 1.000 TEUs η οποία ήταν σημαντικά μεγάλη για την εποχή. Το 1969, 25 πλοία χτίστηκαν και το μέγεθος των μεγαλύτερων πλοίων αυξήθηκε, ώστε να πλησιάσει τα 2.000 TEU. Το 1972, τα πρώτα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων με χωρητικότητα άνω των 3.000 TEU ολοκληρώθηκαν από το ναυπηγείο Howaldtwerke στη Γερμανία (Levinson, 2006).

Καθ' όλη τη δεκαετία του 1970 και του 1980 η ναυτιλιακή βιομηχανία εμπορευματοκιβωτίων αυξήθηκε εκθετικά. Υπήρχαν πλέον συνδέσεις μεταξύ της Ιαπωνίας και της δυτικής ακτής των ΗΠΑ, αλλά και μεταξύ της Ευρώπης και της ανατολικής ακτής των ΗΠΑ. Η διαδρομή Ευρώπης-Ασίας άρχισε να εξυπηρετείται από κοινοπραξίες (μια ομάδα φορέων που μοιράζονται το διάστημα σε πλοία) στις αρχές του 1970, καθώς και ορισμένες ανεξάρτητες υπηρεσίες. Μέχρι το τέλος της δεκαετίας, η ναυτιλία ανάμεσα στην Ευρώπη, τη Νοτιοανατολική και Ανατολική Ασία, τη Νότια Αφρική, την Αυστραλία / Νέα Ζηλανδία, τη Βόρεια Αμερική και τη Νότια Αμερική ήταν όλο και σε πιο μεγάλο βαθμό εξυπηρετούμενη από τις μεταφορές εμπορευματοκιβωτίων. Το 1973, οι ΗΠΑ, ευρωπαϊκές και ασιατικές επιχειρήσεις μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων μετέφεραν 4.000.000 TEUs σε όλο τον κόσμο. Μέχρι το 1983, ο αριθμός αυτός ανήλθε σε 12 εκατομμύρια TEUs τα οποία είχαν φτάσει στη Μέση Ανατολή, την ινδική υπο-ήπειρο, και την Ανατολική και τη Δυτική Αφρική (Levinson, 2006).



Εικόνα 4.3. Δείκτης Ρυθμού Χρονοναύλωσης Πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων 1993-2008

Πηγή: Luo et al, 2009

Ανεξάρτητα από την άνθηση του παγκόσμιου θαλάσσιου εμπορίου και των εμπορευματοκιβωτίων, υπάρχουν διακυμάνσεις στις εμπορευματικές μεταφορές, όπως φαίνεται από το παραπάνω σχήμα κατά τις τελευταίες δύο δεκαετίες, οι οποίες συντέλεσαν σε ανισορροπίες στην κερδοφορία στον κλάδο της ναυτιλίας εμπορευματοκιβωτίων. Όταν ο ναύλος είναι υψηλός, η υψηλή ζήτηση για τις ναυτιλιακές υπηρεσίες εμπορευματοκιβωτίων ωθεί τις ναυτιλιακές εταιρείες να παραγγείλουν μεγαλύτερες ποσότητες και πιο αποτελεσματικά πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, προκειμένου να προσελκύσουν τους πελάτες παγκοσμίως με καλύτερες υπηρεσίες με χαμηλότερο κόστος και να αποκτήσουν μεγαλύτερα μερίδια στην παγκόσμια ανταγωνιστική ναυτιλιακή αγορά (Levinson, 2006).

Οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις με τα πιο εξελιγμένα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων μπορεί, ως εκ τούτου ξεπεράσουν τις άλλες, λόγω των ταχύτερων και αξιόπιστων υπηρεσιών σε χαμηλότερο κόστος ανά μονάδα. Ενώ αυτή η μείωση του κόστους θαλάσσιας μεταφοράς μπορεί να προκαλέσει πρόσθετη ζήτηση, προκαλεί επίσης σοβαρά προβλήματα για τις εταιρείες με λιγότερο αποδοτικούς στόλους (Levinson, 2006).

Το χαμηλό ποσοστό ναύλων στις εμπορευματικές μεταφορές στον κύκλο της ναυτιλίας όχι μόνο έχει σημαντικές αρνητικές επιπτώσεις στην επιχειρηματική δραστηριότητα και τις επενδυτικές αποφάσεις, αλλά προκαλεί επίσης εκτεταμένες ανησυχίες τόσο σε εθνικό όσο και σε διεθνές επίπεδο. Οι τραπεζίτες, οι οποίοι χρηματοδοτούν την κατασκευή ή την αγορά πλοίων, αντιμετωπίζουν υψηλούς χρηματοοικονομικούς κινδύνους λόγω της αφερεγγυότητας των πλοιοκτητών όταν ο ναύλος είναι χαμηλός (Luo et al, 2009).

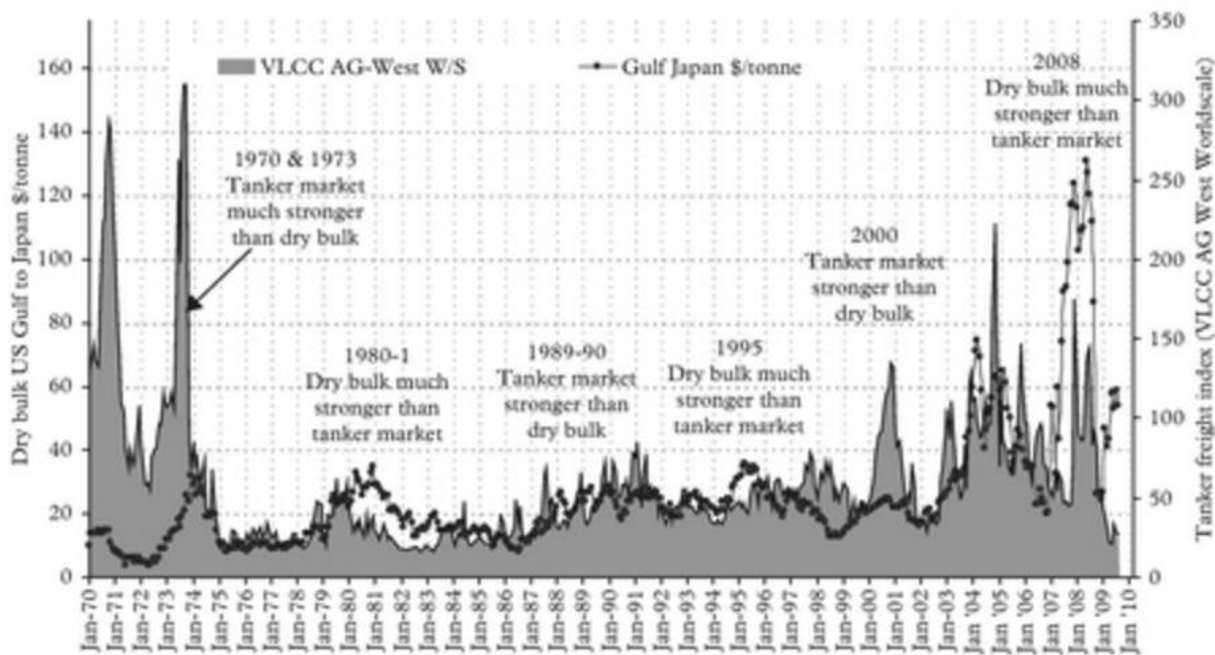
4.3. Tankers

Η αγορά tankers αναφέρεται στην αγορά πετρελαιοφόρων η οποία έχει σχεδιαστεί για τη χύδην μεταφορά πετρελαίου. Οι βασικοί τύποι των δεξαμενόπλοιων περιλαμβάνουν τα δεξαμενόπλοια μεταφοράς αργού πετρελαίου και τα δεξαμενόπλοια μεταφοράς προϊόντων πετρελαίου. Τα δεξαμενόπλοια αργού πετρελαίου μεταφέρουν το αργό πετρέλαιο από τις θέσεις εξόρυξης στα διυλιστήρια ενώ τα δεξαμενόπλοια προϊόντων μεταφέρουν το εμπόρευμα σε σημεία κοντά στις καταναλωτικές αγορές. Τα δεξαμενόπλοια γενικά κατηγοριοποιούνται με βάση το μέγεθος, π.χ., Panamax, Aframax, Suezmax, VLCC και ULCC.

Η αγορά δεξαμενόπλοιων προσφέρει έναν οικονομικό και βολικό τρόπο για τη μεταφορά υγρών χύδην για το διεθνές θαλάσσιο εμπόριο. Πολλοί οικονομολόγοι στον τομέα της ναυτιλίας πιστεύουν ότι η παροχή των δεξαμενόπλοιων πετρελαίου λειτουργεί υπό συνθήκες τέλει ανταγωνισμού. Το πρώτο χαρακτηριστικό της είναι ο αριθμός των παρόχων υπηρεσιών ναυτιλίας. Υπάρχει ένας αριθμός εφοπλιστών που κατέχουν τα

δεξαμενόπλοια που παρέχουν τις ίδιες υπηρεσίες ναυτιλίας. Το δεύτερο χαρακτηριστικό είναι η διαθεσιμότητα των πληροφοριών. Στην αγορά δεξαμενοπλοίων, οι πληροφορίες σχετικά με τους ναύλους μπορούν να αναζητηθούν μέσω του Baltic Index. Ως εκ τούτου, οι πάροχοι υπηρεσιών αποστολής δεν είναι σε θέση να χειριστούν την τιμή. Τα εμπόδια για την είσοδο και την έξοδο από τον κλάδο υπάρχουν, αλλά μπορούν να αντιμετωπιστούν. Φραγμοί εισόδου, όπως οι κυβερνητικοί κανονισμοί, οικονομικοί παράγοντες, και η κατάσταση της εμπορίας, δεν είναι παρόντες στη ναυτιλιακή βιομηχανία των δεξαμενόπλοιων.

Στο διάγραμμα που ακολουθεί μπορούμε να δούμε τους ναυτιλιακούς κύκλους της αγοράς δεξαμενοπλοίων πετρελαίου σε σύγκριση με την αγορά πλοίων ξηρού φορτίου από το 1970 μέχρι και το 2010.

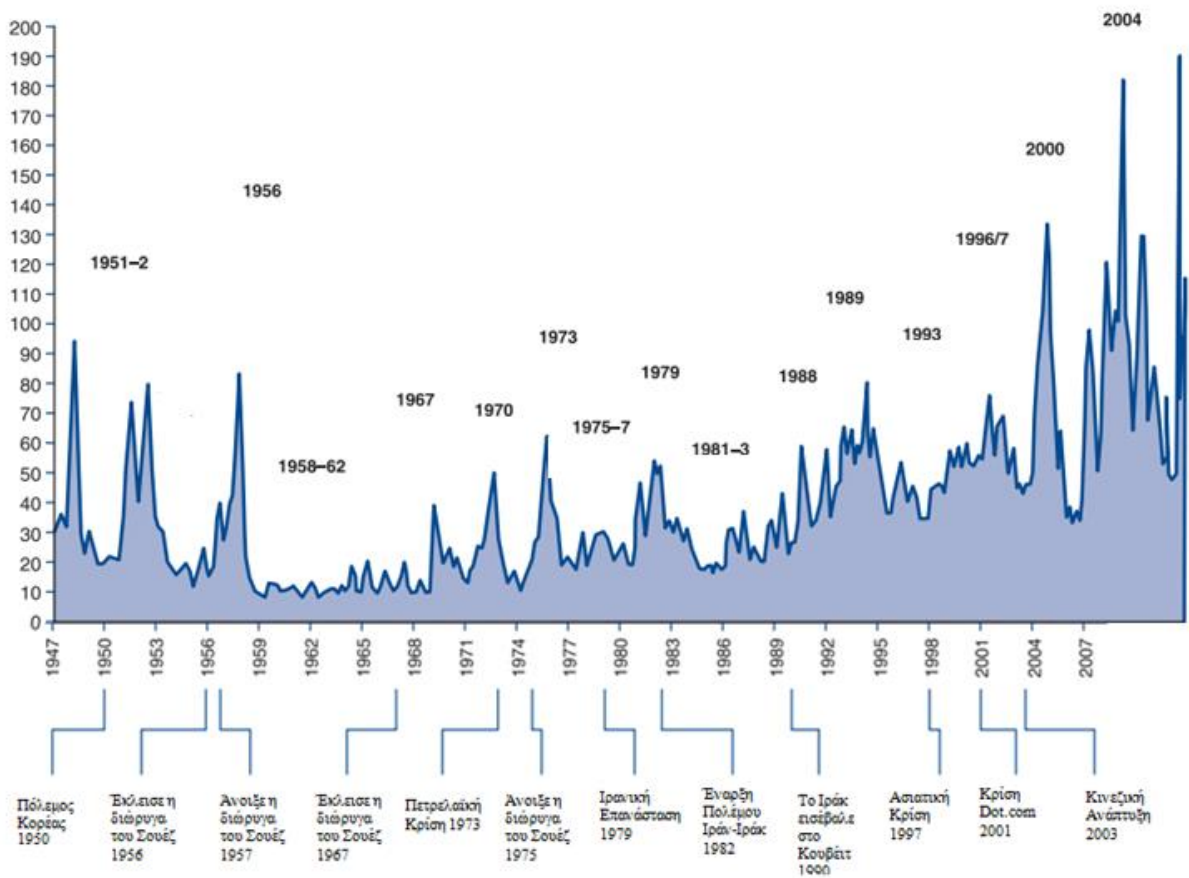


Εικόνα 4.4. Δείκτης Ρυθμού Χροναύλωσης Πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτιών 1993-2008

Πηγή: Stopford, 2009

Στο παραπάνω γράφημα βλέπουμε την αγορά δεξαμενοπλοίων και μεταφοράς φορτίου χύδην σε σύγκριση κατά την περίοδο 39- ετών, στα έτη 1970-2009. Ο χρονισμός των κύκλων στις δύο αγορές είναι σε γενικές γραμμές παρόμοιος, αλλά ο συσχετισμός δεν είναι εφικτός, αφού σε ορισμένες περιπτώσεις τα δύο τμήματα της αγοράς συμπεριφέρονται εντελώς διαφορετικά. Το 1971 και το 1973 η αγορά δεξαμενόπλοιων αυξήθηκε περισσότερο από την αγορά ξηρού χύδην. Στην συνέχεια η αγορά των δεξαμενόπλοιων παρέμεινε σταθερή μέχρι το 1974 για σχεδόν ένα χρόνο μετά την πετρελαϊκή κρίση, η οποία έγινε τον Οκτώβριο 1973. Στη συνέχεια, στα τέλη της δεκαετίας του 1980 και οι δύο αγορές ανέβηκαν σε μια νέα κορυφή, αλλά αυτή τη φορά η αγορά δεξαμενόπλοιων ήταν πολύ ισχυρότερη από ό, τι η ξηρού φορτίου. Το 1995, η αγορά δεξαμενόπλοιων είχε μια δύσκολη χρονιά, αλλά το 1997 απόλαυσε μια αιχμή (Stopford, 2013).

Τέλος στο γράφημα που ακολουθεί μπορούμε να δούμε την αγορά δεξαμενόπλοιων πετρελαίου σε συνάρτηση με τα γεγονότα που έλαβαν χώρα τις αντίστοιχες χρονικές περιόδους και οι οποίες διαμόρφωσαν τους ναυτιλιακούς κύκλους της εν λόγω αγοράς.



Εικόνα 4.5. Ναυτιλιακοί Κύκλοι Αγορά Δεξαμενόπλοιων 1947-2007

Πηγή: Stopford, 2009

Κεφάλαιο 5ο: Οι Ναυτιλιακές Επιχειρήσεις στην Ελλάδα και σε παγκόσμιο επίπεδο

5.1. Ιστορική αναδρομή

Η ιστορία της ναυτιλίας και των ναυτιλιακών επιχειρήσεων εκτείνεται χιλιάδες χρόνια πίσω στην εποχή από τους πρώτους ανθρώπους, για όσο χρονικό διάστημα υπήρξαν άνθρωποι που ήθελαν να διερευνήσουν τι ήταν πέρα από τις θάλασσες. Σήμερα, η θαλάσσια ναυτιλία είναι εξίσου σημαντική, αν και οι χώρες που επωφελούνται από αυτές τις εμπορικές διαδρομές έχουν αλλάξει σε όλη την ιστορία. Η ναυτική ιστορία είναι η μελέτη της ανθρώπινης δραστηριότητας στη θάλασσα και καλύπτει ένα ευρύ θεματικό μέρος της ιστορίας που συχνά χρησιμοποιεί μια σφαιρική προσέγγιση, αν και οι εθνικές και περιφερειακές ιστορίες παραμένουν κυρίαρχες. Τα ναυτικά αρχεία ιστορίας ερμηνεύουν τα γεγονότα του παρελθόντος που αφορούν στα πλοία, η ναυτιλία, την πλοήγηση, και τους ναυτικούς (Fayle, 2013).

Η ναυτική ιστορία είναι η ευρεία κυρίαρχο θέμα που περιλαμβάνει την αλιεία, το διεθνές ναυτικό δίκαιο, την ναυτική ιστορία, την ιστορία των πλοίων, το σχεδιασμό του πλοίου, τη ναυπηγική βιομηχανία, την ιστορία της ναυσιπλοΐας, την ιστορία των διαφόρων θαλάσσιων επιστημών (ωκεανογραφία, χαρτογραφία, υδρογραφία κλπ), την θαλάσσια εξερεύνηση, την θαλάσσια οικονομία και το εμπόριο, τη ναυτιλία, το yachting, τα παραθαλάσσια θέρετρα, και πληθώρα άλλων θεμάτων. Ωστόσο στην ανασκόπηση που θα διεξάγουμε θα δούμε την ιστορία της ναυτιλίας μέσα από την εξέλιξη των ναυτιλιακών επιχειρήσεων παγκοσμίως αλλά και στην Ελλάδα.

Η αρχαιότερη γνωστή αναφορά για έναν οργανισμό αφιερωμένο στα πλοία βρίσκεται στην αρχαία Ινδία είναι στην Αυτοκρατορία Mauryan τον 4ο αι. π.χ. Πιστεύεται ότι η ναυσιπλοΐα ως εφαρμοσμένη επιστήμη προήλθε στις όχθες του ποταμού Ινδού

περίπου 5000 χρόνια πριν. Διάφορα πλοία ήταν σε χρήση κατά τη διάρκεια του Μεσαίωνα. Το "longshio" ήταν ένας τύπος πλοίου που αναπτύχθηκε σε μια περίοδο αιώνων και τελειοποιήθηκε από του πιο διάσημους χρήστες του, τους Βίκινγκς, περίπου τον 9ο αιώνα. Τα πλοία ήταν κλίνκερ κατασκευής και χρησιμοποιούσαν επικαλυπτόμενα ξύλινα ελάσματα. Το Caravel ήταν επίσης ένας τύπος πλοίου που εφευρέθηκε στην ισλαμική Iberia και χρησιμοποιήθηκε στη Μεσόγειο από τον 13ο αιώνα.

Στην πορεία των χρόνων η αραβική αυτοκρατορία διατήρησε και επέκτεινε ένα ευρύ εμπορικό δίκτυο σε τμήματα της Ασίας, της Αφρικής και της Ευρώπης και αυτό βοήθησε την περιοχή να καθιερωθεί ως κορυφαία εκτεταμένη οικονομική δύναμη στον κόσμο ανά τους αιώνες 7ο-13ο. Το Belitung ήταν το παλαιότερο πλοίο που έφτασε στην ασιατική θάλασσα, που χρονολογείται πάνω από 1000 χρόνια (Fayle, 2013).

Η πρώτη ίσως μορφή ναυτιλιακής επιχείρησης ήταν η Χανσεατική Λίγκα (Hanseatic League) η οποία ήταν στην ουσία μια συμμαχία συντεχνιών των συναλλαγών που κατάρτιζαν και διατηρούσαν το εμπορικό μονοπώλιο της Βαλτικής Θάλασσας, σε κάποιο βαθμό, τη Βόρεια Θάλασσα, και το μεγαλύτερο μέρος της Βόρειας Ευρώπης για ένα χρόνο στα τέλη του Μεσαίωνα και της πρώιμης σύγχρονης περιόδου, μεταξύ του 13ου και 17ου αιώνα. Οι ιστορικοί εντοπίζουν συνήθως την προέλευση του Συνδέσμου στην ίδρυση της Βόρειας Γερμανικής πόλης του Lübeck, που ιδρύθηκε το 1158/1159, μετά την κατάληψη της περιοχής από τον Δούκα της Σαξονίας. Από τα τέλη του 16ου αιώνα, ο σύνδεσμος κατέρρευσε γιατί δεν μπορούσε πλέον να ασχοληθεί με τη δική του εσωτερική οργάνωση, τις κοινωνικές και πολιτικές αλλαγές που συνόδευσαν τη Μεταρρύθμιση, την άνοδο του Ολλανδικού και Αγγλικού εμπορίου και την εισβολή των Οθωμανών Τούρκων κατά των εμπορικών δρόμων της και από την Αγία Ρωμαϊκή Αυτοκρατορία. Μόνο εννέα μέλη παρακολούθησαν την τελευταία επίσημη συνάντηση το 1669 και μόνο τρεις παρέμειναν ως μέλη μέχρι την οριστική διάλυσή του συνδέσμου το 1862 (Rinman & Brodefos, 1983).

Ερχόμενοι στην ιστορία της Ελλάδας, μπορούμε να πούμε ότι η χώρα μας είναι μια κατεξοχήν ναυτική χώρα με σημαντική ναυτική παράδοση, καθώς η ναυτιλία είναι

αναμφισβήτητα η παλαιότερη μορφή της κατοχής των Ελλήνων και αποτέλεσε βασικό στοιχείο της ελληνικής οικονομικής δραστηριότητας από τους αρχαίους χρόνους (Polemis, 2014). Σήμερα, η ναυτιλία είναι πιο σημαντική βιομηχανία της χώρας (ύψους € 251,1 δις το 2015). Ευθύνεται για το 6,5% του ΑΕΠ, απασχολεί περίπου 290.000 άτομα (7% του εργατικού δυναμικού), και αντιπροσωπεύει το 1,6 / 3 του ελλείμματος του εμπορικού ισοζυγίου της χώρας. Οι Ελληνικά παραδοσιακές οικογένειες στην ναυτιλία είναι αξιοσημείωτες για τον μεγάλο πλούτο τους και την επιρροή τους στη βιομηχανία, με χαρακτηριστικότερες τις οικογένειες Βαρδινογιάννη, , Λιβανού, Νιάρχου, Αγγελικούση, Προκοπίου, Τσάκου, Φράγκου, Κωνσταντακόπουλου, Μαρτίνου και άλλων.

5.2. Οι ελληνικές Ναυτιλιακές Επιχειρήσεις

Κατά τη διάρκεια του 2010-2011, από την άποψη των κατηγοριών πλοίων, ελληνικές εταιρείες είχαν το 32,5% των δεξαμενόπλοιων στον κόσμο και το 23,8% των πλοίων μεταφοράς χύδην φορτίου του κόσμου (σε dwt). Ένα επιπλέον ισοδύναμο του 20,05% των παγκόσμιων δεξαμενόπλοιων dwt ήταν κατά παραγγελία, με ένα άλλο 14,1% πλοίων μεταφοράς χύδην φορτίου. Τα κέρδη από τη ναυτιλία ανήλθαν σε 35.400.000.000 € το 2014, ενώ μεταξύ 2000 και 2010 η ελληνική ναυτιλία συνεισέφερε συνολικά 280 δις € (σχεδόν το δημόσιο χρέος της χώρας το 2014 και 4,5 φορές οι εισπράξεις από την Ευρωπαϊκή Ένωση κατά την περίοδο 2000-2013) . Μια έκθεση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας Ένωσης Εφοπλιστών για το 2013-2014 αποκαλύπτει ότι η Ελληνική σημαία είναι το πρώτο-πιο-χρησιμοποιηθέν σήμα διεθνώς για τη ναυτιλία, ενώ κατέχει την πρώτη θέση στην ΕΕ. Η ίδια έκθεση ECSA έδειξε ότι το 2011 υπήρχαν 750 ελληνικές ναυτιλιακές εταιρείες σε λειτουργία. Δυστυχώς ο αριθμός αυτός με την συνέχιση της κρίσης μειώθηκε αισθητά.

Πιο συγκεκριμένα, στις αρχές του 2015 ο αριθμός διαμορφώθηκε σε 668 εταιρείες. Είναι χαρακτηριστικό ότι από το 2011 και μετά, ο αριθμός των εταιρειών έχει μειωθεί κατά 12%. Αντίστοιχα, κατά τη διάρκεια των τελευταίων 17 ετών, όταν δηλαδή η Petrofin Research άρχισε να καταγράφει τα σχετικά στοιχεία, ο αριθμός των ναυτιλιακών εταιρειών έχει μειωθεί σχεδόν κατά 28%. Τα συνηθέστερα «θύματα» της μείωσης αυτής είναι οι εταιρείες μικρού μεγέθους, οι οποίες διαθέτουν 1-2 πλοία εκάστη. Σύμφωνα με τα στοιχεία της Petrofin Research, από το 2011, ο αριθμός των συγκεκριμένων εταιρειών υποχώρησε από 350 σε 274 το 2015.

Τα τέλη του 2014, σύμφωνα με τα στοιχεία της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών στα οποία περιλαμβάνονται και τα πλοία που βρίσκονται υπό ναυπήγηση, ο ελληνόκτητος στόλος ανερχόταν σε 303,6 εκατ. τόνους χωρητικότητα, μια αύξηση της τάξεως του 7,85% σε σχέση με το 2013.

Παρ' όλα αυτά, διατηρήθηκε η αδυναμία του ελληνικού νηολογίου να προσελκύσει περισσότερα πλοία. Είναι χαρακτηριστικό ότι από τα 4.017 πλοία των Ελλήνων πλοιοκτητών, μόλις τα 796 είχαν υψώσει την ελληνική σημαία, ενώ με βάση τη χωρητικότητα, με την οποία άλλωστε υπολογίζεται και ο σχετικός φόρος (tonnage tax), το αντίστοιχο μέγεθος διαμορφωνόταν σε 70 εκατ. τόνους, με τα υπόλοιπα 209 εκατ. τόνων να αφορούν ξένα νηολόγια.

Το 2016, δηλαδή την χρονιά που διανύουμε, ο ελληνόκτητος στόλος αριθμεί περίπου 4.500 πλοία με συνολική χωρητικότητα εκτοπίσματος (dwt) 341,17 εκατ. τόνων, σύμφωνα με στοιχεία της IHS Maritime & Trade/World Shipping Encyclopaedia και την ετήσια έκθεση της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών. Αυτός ο εμπορικός στόλος αντιπροσωπεύει το 19,63% του παγκόσμιου στόλου σε όρους χωρητικότητας και το 49,96% του στόλου της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Η χωρητικότητά του κατά το 2015 αυξήθηκε κατά 22%, καθώς οι Έλληνες εφοπλιστές αποκτούν ολοένα και μεγαλύτερα και πιο σύγχρονα πλοία, παρά την κρίση στις ναυλαγορές και τη συρρίκνωση των τραπεζικών χρηματοδοτήσεων στον κλάδο από το σύνολο των ευρωπαϊκών τραπεζών.

Η μέση ηλικία αυτού του στόλου είναι 11,2 έτη, έναντι 14,4 έτη του παγκοσμίου. Οι παραγγελίες νεότευκτων πλοίων ελληνικών συμφερόντων ανήλθαν πέρυσι σε 407 πλοία (άνω των 1.000 gt) σε σύνολο 3.507 παραγγελιών διεθνώς, ενώ ήταν πρώτοι στις αγοραπωλησίες μεταχειρισμένων ποντοπόρων, συμμετέχοντας ως αγοραστές ή πωλητές στο 50% του συνόλου των συναλλαγών που έγιναν διεθνώς στη δευτερογενή αγορά.

Η ελληνική πλοιοκτησία ελέγχει έτσι το 30,14% του παγκόσμιου στόλου δεξαμενοπλοίων, το 21,18% του παγκόσμιου στόλου φορτηγών πλοίων χύδην φορτίων και το 16,61% του παγκόσμιου στόλου πλοίων μεταφοράς χημικών και παράγωγων προϊόντων πετρελαίου σε όρους χωρητικότητας.

Η τρέχουσα αξία του ελληνικού στόλου, σύμφωνα με την επεξεργασία των δεδομένων που πραγματοποίησε η VesselsValue (διεθνής συμβουλευτική εταιρεία που ειδικεύεται στις αποτιμήσεις ποντοπόρων) ανέρχεται στα 90 δισ. δολ. Η διαφορά είναι της τάξεως του 10% από τη δεύτερη Ιαπωνία, 30% από την τρίτη Κίνα και υπερδιπλάσια από αυτή των 42 δισ. του γερμανικών συμφερόντων στόλου.

Άμεσα και έμμεσα, μέσω των συνεργειών με άλλους κλάδους, ο τομέας της ναυτιλίας συνεισφέρει πάνω από 6% ετησίως στην οικονομική δραστηριότητα της Ελλάδας, και είναι η αιχμή του δόρατος και το πιο αναγνωρίσιμο σύμβολο της δυναμικής εξωστρεφούς ελληνικής επιχειρηματικότητας, ικανό να ανταγωνιστεί με επιτυχία σε παγκόσμιο επίπεδο.

Κάποια βασικά σημεία του κλάδου είναι τα εξής (ECSA, 2012):

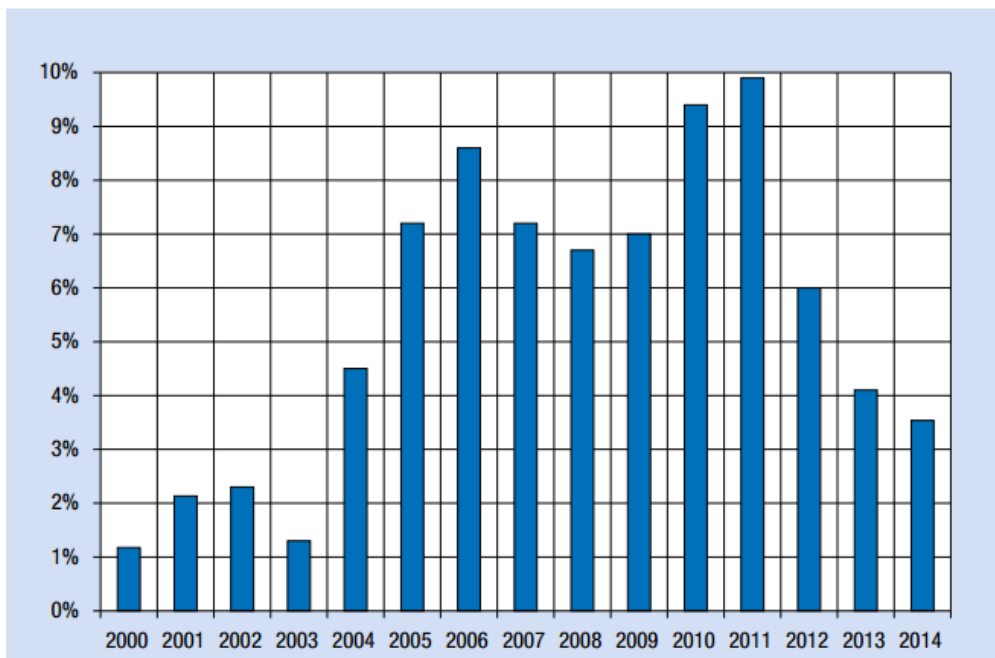
- 1) Απασχολεί άμεσα ή έμμεσα, πάνω από 160.000 ανθρώπους.
- 2) Οι Έλληνες πλοιοκτήτες είναι πρωτοπόροι όσον αφορά τις παραγγελίες νέων πλοίων στα μεγαλύτερα ναυπηγεία του κόσμου.

3) Η συμμετοχή των Ελλήνων εφοπλιστών στην επενδυτική δραστηριότητα στην Ελλάδα είναι πολύ σημαντική, σε τομείς ιδιαίτερης σημασίας για την ελληνική οικονομία, όπως ο τουρισμός, οι κατασκευές, δημιουργώντας ένα μεγάλο αριθμό θέσεων εργασίας.

Ο κλάδος της ναυτιλίας στην Ελλάδα έχει τις μεγαλύτερες εξαγωγές, ένα ιδιαίτερα ενδιαφέρον γεγονός, δεδομένου ότι η χώρα έχει συνολική συνεισφορά στο παγκόσμιο εμπόριο ελάχιστη σε σχέση με άλλες χώρες με μεγάλες πλοιοκτήτριες εταιρείες, όπως η Ιαπωνία, η Κίνα, και η Γερμανία (ECSA, 2012).

5.3. Οι Ναυτιλιακές επιχειρήσεις διεθνώς

Σύμφωνα με την UNCTAD (2015), ο παγκόσμιος στόλος το 2008 αυξήθηκε κατά 3,5% κατά τη διάρκεια των 12 μηνών από την 1η Ιανουαρίου 2015, παρουσίασε δηλαδή τον χαμηλότερο ετήσιο ρυθμό ανάπτυξης σε πάνω από μια δεκαετία. Συνολικά, κατά την έναρξη του έτους, ο παγκόσμιος εμπορικός στόλος του κόσμου αποτελούνταν από 89.464 πλοία, συνολικής χωρητικότητας 1.750 εκατομμύρια dwt. Η νέα χωρητικότητα που προστίθενται στον παγκόσμιο στόλο συνέχισε να μειώνεται σε σύγκριση με τα προηγούμενα χρόνια, σε απόλυτους όρους. Στο ίδιο χρόνο, το συνολικό ποσοστό αύξησης της χωρητικότητας ήταν ακόμα πάνω το παγκόσμιο ΑΕΠ και την ανάπτυξη του εμπορίου, και ακόμη και ελαφρώς υψηλότερο από εκείνο της ανάπτυξης του θαλάσσιου εμπορίου (UNCTAD, 2015). Η πορεία ανάπτυξης του παγκόσμιου στόλου για την τελευταία δεκαπενταετία φαίνεται στην εικόνα που ακολουθεί.



Εικόνα 5.1. Εξέλιξη Παγκόσμιου Στόλου Ναυτιλίας, 2000-2015

Πηγή: UNCTAD, 2015

Το μεγαλύτερο και περισσότερο διευρυμένο μερίδιο του παγκόσμιου στόλου είναι τα πλοία μεταφοράς ξηρού φορτίου χύδην, τα οποία από τις αρχές του 2015 είχαν φτάσει ένα μερίδιο της τάξης του 43,5% της συνολικής χωρητικότητας και ήταν το αποτέλεσμα ενός ποσοστού αύξησης 4,4% μεταξύ των ετών 2014 και 2015.

Σύμφωνα με την ίδια έκθεση η Ελλάδα εξακολουθεί να είναι η μεγαλύτερη πλοιοκτήτρια χώρα, που αντιπροσωπεύει περισσότερο από το 16% των πλοίων σε όλο τον κόσμο, ακολουθούμενη από την Ιαπωνία, την Κίνα, τη Γερμανία και τη Σιγκαπούρη. Οι πέντε αυτές χώρες μαζί ελέγχουν περισσότερο από το ήμισυ της παγκόσμιας χωρητικότητας (Dwt). Κατά την τελευταία δεκαετία, η Κίνα, το Χονγκ Κονγκ (Κίνα), η Δημοκρατία της Κορέας και της Σιγκαπούρης έχουν μετακινηθεί σε κατάταξη των μεγαλύτερων χωρών πλοιοκτητριών, ενώ η Γερμανία, η Νορβηγία και οι Ηνωμένες Πολιτείες έχουν χαμηλότερα μερίδια αγοράς σήμερα από ό, τι το 2005. Στη Νότια Αμερική, η μεγαλύτερη χώρα πλοιοκτήτρια (σε dwt) εξακολουθεί να είναι η Βραζιλία, ακολουθούμενη από το Μεξικό, τη Χιλή και την Αργεντινή. Η αφρικανική χώρα με τη

μεγαλύτερη κυριότητα τ στόλου είναι η Αγκόλα, ακολουθούμενη από τη Νιγηρία και την Αίγυπτο (UNCTAD, 2015).

Μαζί, οι τρεις μεγαλύτερες ναυτιλιακές εταιρείες τακτικών γραμμών, δηλαδή, οι εταιρείες που λειτουργούν τις μεταφορές εμπορευματοκιβωτίων (container ships), έχουν ένα μερίδιο της τάξης του 35% του παγκόσμιου συνόλου μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων. Οι τρεις κορυφαίες εταιρείες έχουν έδρα την Ευρώπης (Δανία, Ελβετία και Γαλλία). Είναι απαραίτητο να σημειωθεί ότι περίπου το ήμισυ των πλοίων που χρησιμοποιούνται από τις επενδυτικές εταιρείες, δεν ανήκουν σε αυτές, αλλά είναι ναυλωμένα από τον πλοιοκτήτη. Η συγκέντρωση στον τομέα συνεχίζει να αυξάνεται και οι πρόσφατες συγχωνεύσεις CSAV και Harag Lloyd, και Compañía Chilena de Navegación Interoceánica και Hamburg Süd, έχουν συμβάλει περαιτέρω σε αυτή την ανάπτυξη. Στις αρχές του 2015, η πρώτη δεκάδα εταιρειών λειτουργούσαν πάνω από το 61% του παγκόσμιου στόλου στόλο εμπορευματοκιβωτίων και οι κορυφαίες 20 ήλεγχαν το 83% της συνολικής παραγωγικής ικανότητας (UNCTAD, 2015).

Κεφάλαιο 6^ο: Συμπεριφορά Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων στη Χρηματοοικονομική Κρίση

6.1. Η κρίση του 2008

Η διεθνής οικονομική κρίση ξεκίνησε από την αμερικάνικη οικονομία, η οποία αποτελεί το κέντρο του παγκόσμιου χρηματοπιστωτικού συστήματος. Όταν η επενδυτική εταιρεία Lehman Brothers κατέρρευσε το Σεπτέμβρη του 2008, το παγκόσμιο χρηματοπιστωτικό σύστημα κλονίστηκε σε τέτοιο βαθμό, που οδήγησε στην πρωτοφανή υποτίμηση της αξίας των περιουσιακών στοιχείων μέσα σε ένα κλίμα γενικευμένης αποστροφής σχετικά με την ανάληψη κινδύνου και ισχυρής αποσταθεροποίησης του τραπεζικού τομέα.

Η οικονομική κρίση του 2007-08, επίσης γνωστή ως η παγκόσμια οικονομική κρίση και οικονομική κρίση του 2008, και θεωρείται από πολλούς οικονομολόγους ως η χειρότερη οικονομική κρίση από τη Μεγάλη Ύφεση της δεκαετίας του 1930. Η ύφεση

απειλήσε την κατάρρευση των μεγάλων χρηματοπιστωτικών ιδρυμάτων, η οποία εμποδίστηκε από το πακέτο διάσωσης των τραπεζών από τις εθνικές κυβερνήσεις (Robbins, 2015).

Η μετάδοση της οικονομικής ξεκίνησε όταν οι στα ύψη τιμές των κατοικιών στις Ηνωμένες Πολιτείες τελικά στράφηκαν αποφασιστικά προς τα κάτω, με αποτέλεσμα η ύφεση να εξαπλωθεί γρήγορα πρώτα στο σύνολο του χρηματοπιστωτικού τομέα των ΗΠΑ και στη συνέχεια στις χρηματοπιστωτικές αγορές στο εξωτερικό. Η κρίση δεν περιορίστηκε στο χρηματοπιστωτικό τομέα, ωστόσο, καθώς οι εταιρείες που βασίζονται στην πίστωση υπέστησαν βαριά βλάβη. Η αμερικανική αυτοκινητοβιομηχανία, η οποία έκανε έκκληση για ένα ομοσπονδιακό σχέδιο διάσωσης, βρέθηκε στην άκρη του γκρεμού. Ακόμα πιο δυσοίωνα, οι τράπεζες πιστεύοντας πως κανείς δεν θα τους εξοφλήσει, απλά σταμάτησαν να προσφέρουν δάνεια. Οι τιμές των μετοχών υποχώρησαν σε όλο τον κόσμο, ο δείκτης Dow Jones Industrial Average στις ΗΠΑ έχασε το 33,8% της αξίας του το 2008, και μέχρι το τέλος του έτους, μια βαθιά ύφεση είχε τυλίξει το μεγαλύτερο μέρος του πλανήτη (Claessens, 2013).

Η οικονομική κρίση στην Ελλάδα, ήταν επίσης το επακόλουθο της παγκόσμιας οικονομικής ύφεσης η οποία ξεκίνησε στην Αμερική και δεν άργησε να εξαπλωθεί και στην Ευρώπη, επηρεάζοντας παράλληλα και άλλες χώρες όπως η Ιρλανδία, η Πορτογαλία, η Ισπανία, κ.α. Η ύφεση επέφερε δραματικές εξελίξεις στην ήδη ασταθή και ευάλωτη οικονομία της Ελλάδας, διογκώνοντας ένα δημοσιονομικό έλλειμμα το οποίο προϋπήρχε δεδομένου του συνεχούς δανεισμού, των παραγωγικών ελλειμμάτων και των διαρθρωτικών ανισορροπιών, παράγοντες οι οποίοι επιδεινώθηκαν ακόμα περισσότερο, συντελώντας στη διεύρυνση του δημόσιου χρέους (Samaras & Papadopoulou, 2011).

Η ελληνική κρίση εκδηλώθηκε αρχικά ως οικονομική δυσχέρεια στα πλαίσια της ευρύτερης παγκόσμιας οικονομικής κρίσης. Η δυσχέρεια αυτή αποκάλυψε την υπερχρέωση του ελληνικού δημοσίου και παράλληλα την αδυναμία του κράτους να ελέγξουν τα επίπεδα του χρέους. Η εμφάνιση της ελληνικής χρηματοπιστωτικής κρίσης

πολύ σύντομα μετατράπηκε σε κρίση όλης της Ευρώπης, αφού φανέρωσε πολλές αδυναμίες της ένωσης αυτής.

Αρχικά η Ελλάδα, λόγω της κλειστής της οικονομίας, δεν επηρεάστηκε από την παγκόσμια οικονομική κρίση. Στη συνέχεια, όμως, παρουσίασε μεγάλα προβλήματα όταν οι ελληνικές τράπεζες άρχισαν να δανείζονται κεφάλαια από τράπεζες του εξωτερικού, προκειμένου να καλύψουν δάνεια που παρείχαν στον ιδιωτικό τομέα. Πολύ σύντομα άρχισαν και οι ελληνικές κυβερνήσεις να καταφεύγουν σε χρηματοδοτήσεις από το εξωτερικό με σκοπό την κάλυψη των αναγκών της χώρας. Κάπως έτσι η Ελλάδα βρέθηκε να έχει ένα ιδιαίτερα υψηλό δίδυμο έλλειμμα. Το έλλειμμα αυτό αποτελούνταν από το έλλειμμα ισοζυγίου τρεχουσών συναλλαγών και στο δημοσιονομικό έλλειμμα (Χαρδούβελης, 2009).

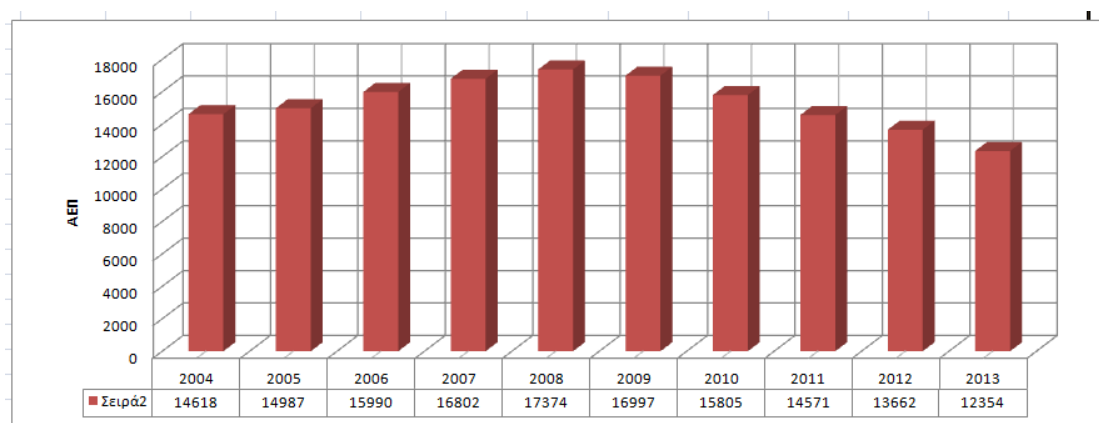
Σύμφωνα με μελέτη της McKinsey & Company (2011) πέντε είναι οι βασικές παθογένειες της ελληνικής οικονομίας, οι οποίες εμποδίζουν τόσο την παραγωγικότητα όσο και την ευρύτερη ανάπτυξη της χώρας:

- Οι επενδύσεις και η δημιουργία οικονομιών κλίμακας αποθαρρύνεται από τη δομή της κοινωνίας
- Ο ευρύτερος δημόσιος τομέας είναι μεγάλος, δυσλειτουργικός και μη αποδοτικός
- Η ευελιξία και η κινητικότητα του εργατικού δυναμικού εμποδίζεται από τη δομή και τους όρους της αγοράς
- Τόσο το νομικό όσο και το δικαστικό σύστημα αποθαρρύνει τις επενδύσεις επειδή είναι αρκετά δύσβατο
- Το φαινόμενο της παραοικονομίας είναι εκτεταμένο σε όλους τους τομείς.

Η πτώση του ΑΕΠ συνεχόμενα από το 2008 και έπειτα σε συνδυασμό με το μακροχρόνιο πρόβλημα του όλο και αυξανόμενου χρέους της κυβέρνησης (300 δις € ή 129% του ΑΕΠ στο τέλος του 2009) και την χαμηλή ανταγωνιστικότητα (έλλειμμα ισοζυγίου τρεχουσών συναλλαγών σε ποσοστό 14,7% το 2008), ήταν αρκετά για να οδηγήσουν σε ασταθή και τεταμένη χρηματοπιστωτική αγορά. Πιο συγκεκριμένα το σύνολο της οικονομίας κατέρρευσε με αποτέλεσμα μια σωρευτική απώλεια στο περίπου

25% του ΑΕΠ από το 2008, και έτσι το κατά κεφαλήν πραγματικό ΑΕΠ παρουσίασε πτώση σε ποσοστό μεγαλύτερο του 20% ανάμεσα στα έτη 2008 και 2012 (ΕΛΣΤΑΤ, 2015).

Στο διάγραμμα που ακολουθεί μπορούμε να δούμε την πορεία του ΑΕΠ την τελευταία σχεδόν δεκαετία, μέσα από την πορεία του οποίου διαφαίνονται οι επιπτώσεις της οικονομικής ύφεσης.



Εικόνα 5.2.: Πορεία Ακαθάριστου Εγχώριου Προϊόντος, 2004 – 2013

Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ, 2015

Μέχρι και σήμερα η ύφεση στην χώρα μας έχει παραμείνει ως το κύριο θέμα των ευρωπαϊκών και μη ευρωπαϊκών συνομιλιών και συζητήσεων, ειδικότερα μετά από τα γεγονότα του έτους 2015. Πέρα από την Ελλάδα, ένας σημαντικός αριθμός από άλλα κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΕΕ), βρίσκονται επίσης σε ύφεση. Η Ευρωπαϊκή Ένωση έχει υποστηρίξει με ζήλο τον δημοσιονομικό συντηρητισμό, ο οποίος πιστεύεται ακράδαντα ότι δεν είναι μόνο ένας δείκτης της οικονομικής αστάθειας, αλλά και η εσφαλμένη πολιτική μείωσης του χρέους. Η διχόνοια που έχουν σπαρθεί με μια τέτοια πολιτική σε επίπεδο ΕΕ είναι εμφανής ακόμη και χωρίς λεπτομερή οικονομική ανάλυση: ο πληθωρισμός, οι μισθοί, η ανεργία, το χρέος και οι άλλοι οικονομικοί δείκτες είναι αυτοί που συχνά επηρεάζονται και ελέγχονται, τόσο σε παγκόσμιο όσο και σε περιφερειακό επίπεδο (Robbins, 2015).

6.2. Τα αίτια της κρίσης

Τα πραγματικά αίτια της εμφάνισης της παγκόσμιας οικονομικής κρίσης είναι πολλά, παρόλα αυτά όλα αυτά μαζί σε συνδυασμό αποδείχθηκαν καταστροφικά. Τα αίτια αυτά είναι τα παρακάτω (Χαρδούβελης, 2009):

- Η διεθνής ανομοιογένεια που επικρατούσε σχετικά με το διαφορετικό βαθμό αποταμίευσης και επένδυσης των χωρών
- Η εκτεταμένη φούσκα των τιμών των ακινήτων στις Η.Π.Α.
- Η εμφάνιση νέων μορφών τιτλοποιήσεων, οι οποίες παρουσιάζονταν με περίπλοκους τίτλους, στους οποίους οι οίκοι αξιολογήσεων παρείχαν ιδιαίτερα υψηλές βαθμολογήσεις
- Οι εξωφρενικά αυξημένες αμοιβές των στελεχών του χρηματοπιστωτικού τομέα
- Οι αστοχίες του συστήματος εποπτείας
- Ο υψηλός βαθμός μόχλευσης τόσο των χρηματοπιστωτικών ιδρυμάτων όσο και των νοικοκυριών

Έτσι, περίπου η διεθνής οικονομική κρίση οδήγησε στην ανεξέλεγκτη άνοδο των επιτοκίων, στη συνέχεια της τιμής του πετρελαίου και κατ' επέκταση των τιμών των τροφίμων με αποκορύφωμα το πρώτο τρίμηνο του 2008, όποτε και ασκήθηκαν ισχυρές πληθωριστικές πιέσεις. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα την άμεση επιβράδυνση του ρυθμού ανάπτυξης της παγκόσμιας οικονομίας, αλλά και ειδικότερα των χωρών της Ευρωπαϊκής Ένωσης και των Ηνωμένων Πολιτειών.

Σύμφωνα με την Markantonatou, (2013), τα αίτια της παγκόσμιας οικονομικής κρίσης ήταν μακροοικονομικά και χρηματοοικονομικά. Τα αίτια μακροοικονομικής φύσης αναφέρονται κυρίως στο έλλειμμα των τρεχουσών συναλλαγών στις ΗΠΑ, το οποίο εκδηλώθηκε από τον μεγάλο βαθμό ανισορροπίας ανάμεσα στις διάφορες χώρες του κόσμου όσο αφορά τον διαφορετικό αποταμίευσης και επένδυσης, και το οποίο είχε

ως αποτέλεσμα την μεταφορά κεφαλαίων από τις χώρες της Ασίας, στις ΗΠΑ, στην παγκόσμια ανάπτυξη κατά το 2007 του χρηματοπιστωτικού κλάδου, φρόντισε ώστε να μην γίνουν αντιληπτοί οι επερχόμενοι κίνδυνοι, στην στροφή στην ανοδική πορεία των τιμών των ακινήτων και στην πολιτικοοικονομική ιδεολογία που επικρατούσε για πολλά χρόνια στις ΗΠΑ, η οποία οδήγησε τα χρηματοπιστωτικά ιδρύματα σε ριψοκίνδυνες επενδύσεις, χωρίς να έχει γίνει πραγματική αποτίμηση του κινδύνου που εμπεριείχαν (Samaras & Papadopoulou, 2011).

Στα χρηματοοικονομικά αίτια, κατατάσσονται η αύξηση στον ρυθμό του τραπεζικού δανεισμού, η οποία με την σειρά της οδήγησε στην αύξηση των δανείων χαμηλής εξασφάλισης, η οποία αποτέλεσε από την πολιτική ηγεσία των ΗΠΑ αντίδοτο για την διευρυνόμενη ανισοκατανομή του εισοδήματος και την αποδυνάμωση της μεσαίας τάξης και η κερδοσκοπική νοοτροπία που είχε αναπτύξει ο χρηματοπιστωτικός τομέας για πολλά χρόνια ανέπτυξε το ενδιαφέρον για βραχυπρόθεσμα έσοδα χωρίς να λαμβάνεται υπόψη η μακροχρόνια επίδοση και το ρίσκο. Επιπλέον σημαντικό μερίδιο ευθύνης φέρουν και οι εταιρείες αξιολόγησης της πιστοληπτικής ικανότητας, οι οποίες στους υπολογισμούς τους δεν λάμβαναν υπόψη τους, σημαντικά ιστορικά στοιχεία, κάτι το οποίο είχε ως αποτέλεσμα την υποεκτίμηση του πιθανού κινδύνου, ενώ τέλος δεν θα πρέπει να παραβλέψουμε και τις ατέλειες του κρατικού ελεγκτικού μηχανισμού (Markantonatou, 2013).

6.3. Οι επιπτώσεις της κρίσης

Μετά το ξεκίνημα της ύφεσης του 2008, ολόκληρη η παγκόσμια οικονομία ακολούθησε μια πτωτική τάση. Μπορεί να υποστηριχθεί ότι αυτό που πήγε στραβά είναι ότι οι άνθρωποι έπαιρναν τις λανθασμένες αποφάσεις για περίπου μία δεκαετία, με βάση την υπόθεση ότι οι τιμές των περιουσιακών στοιχείων θα συνεχίσουν να ανεβαίνουν. Στις ΗΠΑ, το συνολικό ποσοστό αποταμίευσης μειώθηκε στο μηδέν. Έτσι οι άνθρωποι σταμάτησαν την εξοικονόμηση και πολλοί δανείζονταν χρήματα για να χρηματοδοτήσουν

την κατανάλωση. Οι δείκτες μόχλευσης των νοικοκυριών, των επιχειρήσεων και των θεσμικών οργάνων αναπτύσσονταν.

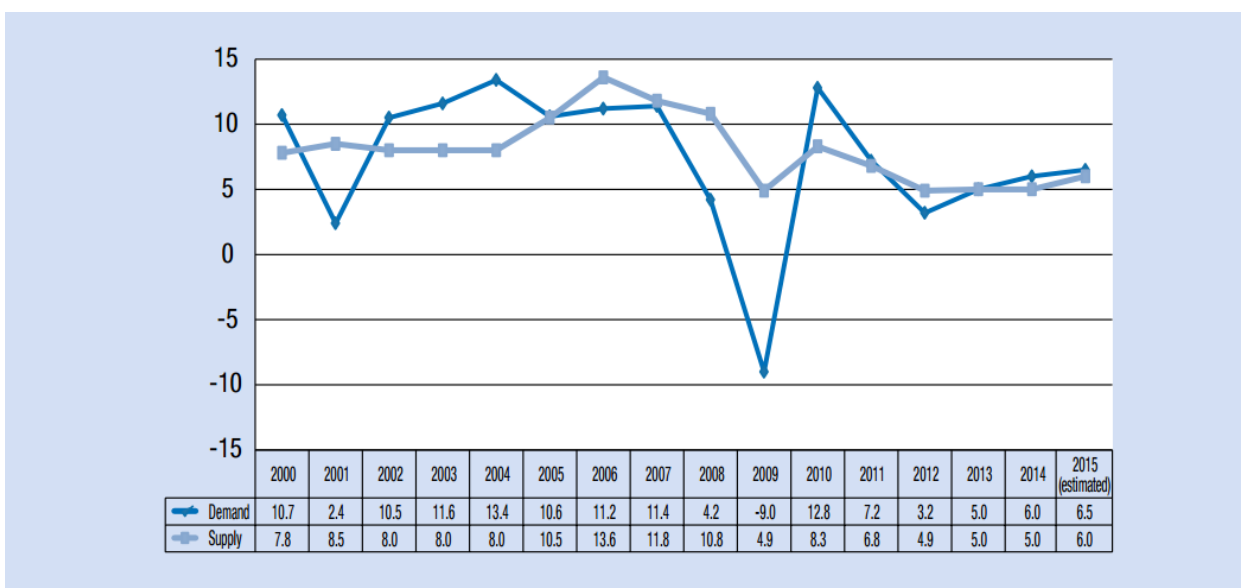
Φυσικά, η αβεβαιότητα των τιμών δεν ήταν το μοναδικό πρόβλημα. Καταγράφηκαν επίσης προβλήματα στο χρηματοπιστωτικό σύστημα και αυτό αποτέλεσε μια σημαντική αιτία των οικονομικών δυσκολιών. Στην πραγματικότητα, είναι η αλληλεπίδραση μεταξύ της πραγματικής οικονομίας και του χρηματοπιστωτικού συστήματος που υποστηρίζεται ότι είναι ιδιαίτερα επιζήμια (Claessens, 2013).

6.4. Η πορεία της ναυλαγοράς μέσα στην κρίση

Σε γενικές γραμμές, η ζήτηση και η προσφορά των υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών αλληλεπιδρούν μεταξύ τους για τον προσδιορισμό των ναύλων. Ενώ υπάρχουν αμέτρητοι παράγοντες που επηρεάζουν την προσφορά και τη ζήτηση, η έκθεση των ναύλων στις δυνάμεις της αγοράς είναι αναπόφευκτη. Οι όγκοι και η ζήτηση για θαλάσσιες μεταφορές φορτίων είναι συνήθως οι πρώτοι παράγοντες που θα πληγούν από την πολιτική, περιβαλλοντική και οικονομική αναταραχή. Παράγοντες όπως η επιβράδυνση του διεθνούς εμπορίου, οι φυσικές καταστροφές, τα ρυθμιστικά μέτρα και οι μεταβολές στις τιμές των καυσίμων έχουν αντίκτυπο στην παγκόσμια οικονομία και την παγκόσμια ζήτηση για θαλάσσιες μεταφορές. Αυτές οι αλλαγές μπορεί να συμβούν γρήγορα και να έχουν άμεσο αντίκτυπο στη ζήτηση για θαλάσσιες μεταφορές.

Ως εκ τούτου ήταν αδύνατο η παγκόσμια οικονομική ύφεση να μην επηρεάσει τον τομέα της ναυτιλίας και των εμπορευματικών μεταφορών. Από το 2009 και μετά οι τιμές των ναύλων άρχισαν να σημειώνουν πτώση και αστάθεια, μια τάση που συνεχίζεται ακόμα μέχρι σήμερα. Το 2014, η αγορά των ναύλων παρέμεινε πολύ ασταθής στα διάφορα τμήματα της. Η συνεχής παράδοση νεόδμητων μεγάλων σκαφών και η διστακτική ζήτηση στην παγκόσμια ναυτιλιακή αγορά άσκησε πίεση στις τιμές, όπως θα δούμε παρακάτω.

Οι ναύλοι στα πλοία εμπορευματικών μεταφορών (container ships) παρέμειναν ασταθής σε όλη την διάρκεια του 2014, αν και με διαφορετικές τάσεις σε επιμέρους εμπορικές γραμμές. Τα βασικά μεγέθη της αγοράς δεν άλλαξαν σημαντικά παρά την επέκταση της παγκόσμιας ζήτησης για κοντέινερ. Στην εικόνα που ακολουθεί μπορούμε να δούμε την διαμόρφωση των τιμών των ναύλων για τα πλοία εμπορευματικών μεταφορών, κατά την τελευταία δεκαπενταετία.



Εικόνα 6.1. Πορεία Ναύλων Αγοράς Πλοίων Εμπορευματικών Μεταφορών 2000-2015

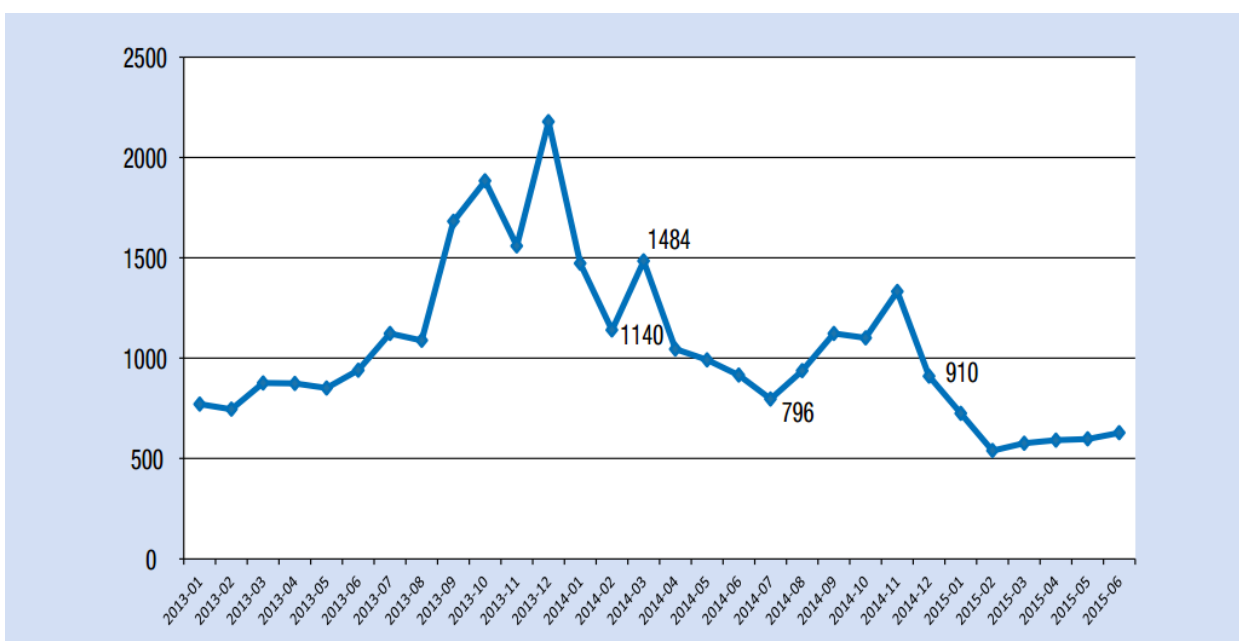
Πηγή: UNCTAD, 2015

Όπως φαίνεται στην παραπάνω εικόνα, η αύξηση της παγκόσμιας ζήτησης για κοντέινερ έφτασε το 6% το 2014 (σε σύγκριση με το 5% το 2013), ξεπερνώντας εκείνη της προσφοράς, η οποία παρέμεινε στο 5%. Η παγκόσμια αύξηση της ζήτησης ενισχύθηκε κυρίως από την έντονη αύξηση του εμπορίου (Kalgora & Mutinga, 2016).

Η αγορά δεξαμενόπλοιων, η οποία περιλαμβάνει την μεταφορά αργού πετρελαίου, των προϊόντων δύλισης πετρελαίου και των χημικών ουσιών, είδε έναν εξίσου ασταθές ρυθμό εμπορευματικών μεταφορών το 2014. Ως σύνολο, ο δείκτης Baltic για το αργό πετρέλαιο (Baltic Dirty Tanker Index) προχώρησε από 21% το 2014, φτάνοντας τα 777

σημεία, ενώ ο Δείκτης Baltic Clean Tanker παρέμεινε σχεδόν στα ίδια επίπεδα με το 2013, με 607 βαθμούς, σε σύγκριση σε 605 το 2013. Το 2014, οι ναύλοι για την μεταφορά αργού πετρελαίου και των προϊόντων του αυξήθηκαν σε γενικές γραμμές. Η ζήτηση ξεπέρασε την προσφορά για την πρώτη φορά από το 2010, οδηγώντας σε υψηλότερες τιμές ναύλων. Η ακατέργαστη αγορά δεξαμενόπλοιων αποδείχθηκε ότι ήταν καλύτερη από ό, τι αναμενόταν το 2014, κυρίως προς το δεύτερο ήμισυ του έτους, όταν η πτώση των τιμών του αργού πετρελαίου αύξησε την ζήτηση για τα πετρελαιοφόρα (UNCTAD, 2015).

Στην συνέχεια θα δούμε την αγορά πλοίων μεταφοράς ξηρού χύδην φορτίου. Παρά το καλό ξεκίνημα και τις υψηλές προσδοκίες για μια θετική ώθηση που εκφράστηκε το 2013, το οι μεταφορές ξηρού χύδην φορτίου αντιμετώπισαν άλλο ένα έτος προκλήσεων που επηρεάστηκε από την πλεονάζουσα παραγωγική ικανότητα.



Εικόνα 6.2. Πορεία Ναύλων Αγοράς Πλοίων Μεταφορών Ξηρού Χύδην Φορτίου 2013-2015

Πηγή: UNCTAD, 2015

Τα κέρδη του κλάδου υποχώρησαν 5% από το 2013 για φθάσουν κατά μέσο όρο τα \$ 9,881 / ημέρα. Το χαμηλό επίπεδο των αποδοχών άσκησε οικονομική πίεση στους ιδιοκτήτες και οδήγησε πολλές επιχειρήσεις στην κηρυξη πτώχευσης (Clarksons Research, 2015b).

6.5.Στρατηγικές ναυτιλιακής επιχείρησης για την αντιμετώπιση της κρίσης

Ως γνωστό, οι ναύλοι και οι τιμές των μεταχειρισμένων πλοίων αντιδρούν άμεσα σε μια αλλαγή της ισορροπίας της προσφοράς και της ζήτησης. Υπάρχουν κάποιιο βασικοί τρόποι μέσω των οποίων η ναυτιλιακή αγορά σε όλους τους κλάδους της, προσαρμόζει την προσφορά του κλάδου στη μείωση της ζήτησης και εξοικονομεί κόστος.

Πρώτον, μείωση της ταχύτητας πλεύσης. Οι ναυτιλιακές εταιρείες σε ορισμένες περιπτώσεις που έχουν τα περιθώρια να το κάνουν, μειώνουν τις ταχύτητες έτσι ώστε να μειωθεί η κατανάλωση καυσίμων, άρα και το κόστος. Έτσι αντισταθμίζουν σε ένα μικρό ποσοστό την πτώση των ναύλων κατά τα τελευταία χρόνια. Ο Kirschbaum E (2008) εκτιμάει ότι μια μείωση κατά 10% της ταχύτητας μπορεί να οδηγήσει σε 25% μείωση στην κατανάλωση καυσίμου. Αυτό σημαίνει ότι η ταχύτητα ταξιδιού των πλοίων μειώνεται, το οποίο στη συνέχεια καθιστά αναγκαία την απασχόληση ενός μεγαλύτερου αριθμού πλοίων για να διατηρηθεί η ίδια συχνότητα. Για παράδειγμα, η απασχόληση εννέα ή δέκα πλοίων σε μια υπηρεσία, εκεί που συνήθως υπάρχει απαίτηση μόνο για οκτώ πλοία. Αυτή η επιλογή έχει δύο κύρια δυνητικά πλεονεκτήματα: τις μειωμένες ανάγκες παροπλισμού πλοίων και την εξοικονόμηση καυσίμων.

Μια δεύτερη ενέργεια είναι η απόσυρση της υφιστάμενης χωρητικότητας. Για τη μείωση της ικανότητας φόρτωσης, τα πλοία παροπλίζονται, και είναι καλύτερα να βρίσκονται αγκυροβολημένα, αχρησιμοποίητα, σε λιμένες, εκβολές ποταμών και κόλπους σε όλο τον κόσμο. Αρκετά πλεονάζοντα πλοία δεν είναι αποτελεσματικά παρατεταγμένα.

Επιπλέον, σε μεγάλο βαθμό ακυρώνονται ή αναβάλλονται οι υπάρχουσες παραγγελίες στα ναυπηγεία. Όταν οι ναύλοι βρίσκονταν σε πολύ υψηλά επίπεδα, η τιμές των νεότευκτων πλοίων ακολουθούσαν ανάλογη πορεία. Έτσι με το ξέσπασμα της κρίσης και τη ραγδαία πτώση των ναύλων, η ολοκλήρωση πολλών παραγγελιών κρίθηκαν ασύμφορες από μεγάλο αριθμό επιχειρήσεων και είτε ακυρώθηκαν είτε διακανονίστηκαν. Επίσης πολλά από αυτά τα συμβόλαια μεταπώληθηκαν σε πολύ χαμηλότερη τιμή σε άλλες ναυτιλιακές επιχειρήσεις οι οποίες διέθεταν ρευστότητα.

Επίσης όπως είναι αυτονόητο, παρατηρείται σημαντικός περιορισμός νέων παραγγελιών στα ναυπηγεία. Οι παραγγελίες νέων πλοίων σε συνθήκες τόσο μεγάλης οικονομικής κρίσης πρέπει να παραμένουν σχεδόν στάσιμες. Χαρακτηριστικό παράδειγμα είναι η αγορά των Containerships όπου το 2007 είχαν συναφθεί 535 παραγγελίες για πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, 208 μονάδες παραγγέλθηκαν το 2008, αλλά το 2009 υπήρχαν μόνο δύο νέες παραγγελίες (Hoffmann, 2010).

Ακόμα μια συχνή επιλογή για μια ναυτιλιακή εταιρεία είναι να καταφύγει στη διάλυση των παλαιών πλοίων του στόλου τα οποία, λόγω του πολύ υψηλού κόστους συντήρησης γίνονται ακριβά για τις ναυτιλιακές εταιρείες να τα λειτουργούν σε περίοδο κρίσης. Το πόσο συμφέρουσα βέβαια είναι αυτή η επιλογή εξαρτάται από τις τιμές του σιδήρου, τη συναλλαγματική ισοτιμία των χωρών που έχουν διαλυτήρια και άλλους παράγοντες της αγοράς. Έτσι πολλοί πλοιοκτήτες προτιμούν να τα κρατήσουν έως ότου θεωρήσουν ότι είναι η κατάλληλη στιγμή.

Βέβαια, παρά τον γενικό κανόνα στρατηγικής επιβίωσης των ναυτιλιακών επιχειρήσεων από το ξέσπασμα της κρίσης το 2008 μέχρι και σήμερα, υπάρχουν περιπτώσεις όπου λόγω κατάλληλων επιλογών και στραγικής κατά την περίοδο της άνθησης, δεν συρρικνώθηκαν αλλά αντίθετα εκμεταλλεύτηκαν ευκαιρίες που δημιούργησε η κρίση για την επέκταση και αναβάθμιση του στόλου τους.

Μια τέτοια περίπτωση, αποτελεί ελληνική ναυτιλιακή εταιρεία που εδρεύει στη χώρα μας και διατηρεί στόλο 62 πλοίων.

Παρά το ξέσπασμα της κρίσης και την απότομη πτώση των ναύλων, η εταιρεία κατάφερε να μη μειώσει τα λειτουργικά κόστη των πλοίων της διατηρώντας τα υψηλά επίπεδα υπηρεσιών θαλάσσιων εμπορικών μεταφορών που προσέφερε ήδη. Να σημειωθεί ότι δεν είχε παραγγελίες σε ναυπηγεία νεότευκτων πλοίων και δεν ήταν εκτεθειμένη σε υψηλό δανεισμό. Αντιθέτως είχε πραγματοποιήσει ακόμα και πωλήσεις μικρού αριθμού πλοίων οι οποίες αποδείχθηκαν εξαιρετικά συμφέρουσες λόγω του υψηλού αντίτιμου εκείνη την περίοδο. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα να διατηρήσει τη ρευστότητα της σε ικανοποιητικά επίπεδα αλλά και να είναι σε θέση να αξιοποιεί ευκαιρίες από την αγορά μεταχειρισμένων πλοίων, επεκτείνοντας έτσι τον στόλο της. Πρόσφατο παράδειγμα αποτελεί η εξαγορά παραγγελίας νεότευκτου capesize πλοίου ξηρού φορτίου η οποία δεν ολοκληρώθηκε από τον αρχικό αγοραστή. Έτσι μεταπώληθηκε στη συγκεκριμένη εταιρεία

για 32,5 εκατ. δολλάρια, τη στιγμή που το αρχικό ύψος της παραγγελίας εν μέσω κρίσης ήταν περίπου 50 εκατ. δολλάρια.

Φυσικά αυτό δε σημαίνει ότι η κρίση δεν συμπαρέσυρε την κερδοφορία της. Παράδειγμα αποτελεί η αγορά των capsize πλοίων ξηρού φορτίου. Το 2007 ο ναύλος ενός τέτοιου πλοίου είχε φτάσει μέχρι και τις 80.000 δολλάρια ανά ημέρα, τη στιγμή που την τωρινή περίοδο κυμαίνεται στα 8.000-9.000 δολλάρια, πολύ κοντά δηλαδή στο λειτουργικό του κόστος. Αυτό καθιστά κατανοητό το μέγεθος της διαφοράς των τιμών και της δυσμενής κατάστασης στην οποία βρίσκεται ακόμα και σήμερα η ναυλαγορά.

Κεφάλαιο 7^ο : Συμπεράσματα

Η τρέχουσα παγκόσμια οικονομική κρίση πυροδότησε μια βουτιά στο διεθνές εμπόριο που έχει επηρεάσει τη ζήτηση μεταφοράς εμπορευματοκιβώτιων, οδηγώντας τελικά σε μείωση του ρυθμού τσάρτερ. Επιπλέον, η μεταβλητότητα της συναλλαγματικής ισοτιμίας του δολαρίου Ευρώ / ΗΠΑ είχε ως αποτέλεσμα τη συμφωνία στην χρησιμοποίηση συνδυασμού νομισμάτων. Ο όγκος των εμπορευματοκιβωτίων επηρεάστηκε επίσης από τη σημαντική μείωση των ποσοστών μεταφοράς ξηρού χύδην φορτίου που οδήγησε σε μερική μετατόπιση του φορτίου πίσω στον όγκο μεταφοράς. Κατά συνέπεια, οι ναύλοι στην θαλάσσια μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων μειώθηκαν σημαντικά, με το 60% της μείωσης να καταγράφεται στη λωρίδα της Ευρώπης-Ασίας, μεταξύ του 2008 και του 2009. Στο τμήμα Ασίας-Ευρώπης, το ποσοστό της μείωσης ήταν οριακό μετά την το πρώτο τρίμηνο του 2008.

Περαιτέρω με τις αλλαγές στα προγράμματα και τις δρομολογήσεις στην ιστιοπλοΐα και δρομολογήσεις, η αδράνεια των σκαφών (συνήθως τα μικρά και λιγότερο κερδοφόρα) στα λιμάνια αντιπροσωπεύουν ένα επιπλέον χαρακτηριστικό αυτής της περιόδου. Εκτός από την αδράνεια των πλοίων, η πλεονάζουσα παραγωγική ικανότητα ενισχύεται με την άφιξη νέων παραδόσεων, οι παραγγελίες για την κατασκευή των οποίων είχαν δοθεί κατά τα προηγούμενα έτη. Ο τομέας της ναυτιλίας έχει επίσης επηρεαστεί από τη δύσκολη οικονομική κατάσταση των κατασκευαστικών εταιρειών, καθώς το κλείσιμο των επιχειρήσεων οδηγεί σε αδύναμη ζήτηση για εξαγωγές. Χαρακτηριστική ήταν η απόφαση της Maersk Line για απολύσεις 3000 υπαλλήλων της το 2010.

Εκτός από τις αρνητικές επιπτώσεις, η οικονομική κρίση δίνει την ευκαιρία στις ναυτιλιακές επιχειρήσεις να βελτιστοποιήσουν την ικανότητα του στόλου τους, να αποφασίσουν για το είδος των σκαφών που πρέπει να παραγγείλουν, καθώς και να αποφασίσουν σχετικά με εναλλακτικές διαδρομές στην ναυτιλία.

Η παγκόσμια χρηματοπιστωτική έχει επηρεάσει σημαντικά τον κλάδο της ναυτιλίας και την αγορά των ναύλων. Ο συνδυασμός της χαμηλής ζήτησης για υπηρεσίες πλοίων και οι επίμονες απαιτήσεις για αύξηση της χωρητικότητας, έχουν οδηγήσει σε μια σοβαρή πλεονάζουσα παραγωγική ικανότητα. Επιπλέον ο ρυθμός χρονονάυλωσης λόγω της μειωμένης ταχύτητας των πλοίων, και των ναύλων, έχει μειωθεί δραστικά λόγω της φτωχής ζήτησης του φορτίου.

Επιπλέον, αυτές οι πτώσεις είναι πιο γρήγορες από ό, τι η απόκλιση των παγκόσμιων εξαγωγών, πράγμα που σημαίνει ότι σε κάποιο σημείο του χρόνου, τα στοιχεία των αρνητικών προσδοκιών που προκύπτουν από την παγκόσμια χρηματοπιστωτική κρίση θα μπορούσαν να έχουν επίσης ψυχολογικές επιπτώσεις στην ναυτιλιακή αγορά. Οι ίδιες ψυχολογικές επιπτώσεις έχουν επίσης επηρεάσει την τιμή του πετρελαίου. Αυτή η αγορά, η οποία μπορεί να επηρεάζεται εύκολα από μια σειρά πολύπλοκων παραγόντων όπως η παραγωγή, η κατανάλωση, το εμπόριο, η πολιτική, η οικονομία, η χρηματοδότηση, η τεχνολογία και ούτω καθεξής, έχει μια λεπτή γραμμή ισορροπίας.

Παρ' όλα αυτά, οι αναλυτές στην UNCTAD προβλέπουν ότι θα υπάρξουν πιέσεις για τις αγορές στα επόμενα χρόνια, οι οποίες θα οφείλονται στην παρατεταμένη πλεονάζουσα παραγωγική ικανότητα. Η GSCC (Ελληνική Επιτροπή Ναυτιλιακής Συνεργασίας) στην ετήσια έκθεσή της για τα έτη 2012-2013 δεν εκφράζει επίσης αισιόδοξες απόψεις. Στις αγορές κοντέινερ πλοίων φαίνεται να υπάρχει μια υπερβάλλουσα συνεχής προσφορά, παρά το γεγονός ότι η συμβατική χρηματοδότηση της ναυτιλίας εξακολουθεί να μην είναι εύκολα προσβάσιμη. Εν τω μεταξύ, ένα παλιρροϊκό κύμα ιδιωτικών επενδυτικών κεφαλαίων και οι επενδύσεις σε hedge funds σημαίνει ότι ο κόσμος των παραγγελιών των ναυπηγείων έχει αυξηθεί σημαντικά στον βαθμό που, παρά τον μεγάλο αριθμό παλιών πλοίων που πάνε για διάλυση, η υπερπροσφορά θα συνεχίσει και ολόκληρο το 2016 και θα διαρκέσει για άλλα 2 ή 3 ακόμη χρόνια, πράγμα που δεν αφήνει μεγάλα περιθώρια αισοδοξίας για βιώσιμη ανάπτυξη.

Παρά τις ελπίδες ότι το επίπεδο του παγκόσμιου εμπορίου ανακάμπτει λόγω της οικονομικής ανάκαμψης των ΗΠΑ και της φαινομενικής οικονομικής σταθερότητας της ευρωζώνης, μπορεί να χρειαστεί ένα σημαντικό χρονικό διάστημα για μια ουσιαστική και σταθερή ανάκαμψη της παγκόσμιας ναυτιλίας, παραμένοντας εξαιρετικά δύσκολο να φτάσει και πάλι τα ιδιαίτερα υψηλά και ίσως πλασματικά επίπεδα του 2007.

Βιβλιογραφία

Ελληνική

- 1) Χαρδούβελης Γ., Κολλίντζας Τ., Ψαλιδόπουλος Μ., Καραμούζης Ν., (2009), Η κρίση του 2007-2009: τα αίτια, η αντιμετώπιση και οι προοπτικές, Eurobank Research, Διεύθυνση Οικονομικών Μελετών και Προβλέψεων

Ξένη

- 1) Christopher, R., Brian, T., Kenneth, L.R., Stinus, N. and Ninna, M.K. (2013) Shipping Market Review. Danish Ship Finance, 17-22
- 2) Claessens S., Kose A., (2014), Financial Crises: Explanations, Types, and Implications, IMF Working Paper, WP/13/28
- 3) Clarksons Research (2015), Shipping Review and Outlook. Springer.
- 4) Cullinane K., (2011), International Handbook of Maritime Economics, Spnger
- 5) European Commission (2014), Financial Crisis, causes, policy responses, future challenges, Outcomes of EU -funded research
- 6) Hoffmann, J. (2010b) Shipping out of the Economic Crisis. The Brown Journal of World Affairs, 16, 125.
- 7) Hultin D., (2004), Financing sources for shipping - A case study at Wonsild & Son, Department of Business Administration, Lund University
- 8) Kalgora B., Mutinga T., (2016), The Financial and Economic Crisis, Its Impacts on the Shipping Industry, Lessons to Learn: The Container-Ships Market Analysis, School of Economics and Management, Shanghai Maritime University, Shanghai, China, Open Journal of Social Sciences, 2016, 4, 38-4
- 9) Lun Y., Lai k., Cheng T., (2010), Shipping and Logistics Management, Springer

- 10) Markantonatou M., (2013), Diagnosis, Treatment, and Effects of the Crisis in Greece A “Special Case” or a “Test Case”?, MPIfG Discussion Paper 13/3
- 11) Robbins P., (2015), The Greek Debt Crisis: The Need for Heroic Economic Policy Reforms in the European Economic and Monetary Union
- 12) Samaras I. Papadopoulou E., (2011), The Global Financial Crisis – The Effects on the Liner Shipping Industry and the Newly Adopted Leading Practices, 1ST Olympus International Conference On Supply Chains, 1-2 October, Katerini, Greece
- 13) Stopford M., (2009), Maritime Economics, First Edition, Library of Congress
- 14) Stopford M., (2013), Maritime Economics, Second Edition, Library of Congress
- 15) Yang Z., Chen J., (2012), Elements of ship finance, Department of management, Dalian Maritime University

Ηλεκτρονική

- 1) Ελληνική Στατιστική Υπηρεσία (ΕΛΣΤΑΤ), (2015), Δημοσιονομικά Στοιχεία για τις περιόδους 2011-2014 και 2006-2012
- 2) ECSA (2012), European Shipping in a Global Market, Διαθέσιμο από http://www.ecsa.eu/images/files/downloads_annualreports/Rapport%202010-2011.pdf
- 3) Polemis S., (2014), The History of Greek Shipping, Διαθέσιμο από http://www.greece.org/poseidon/work/articles/polemis_one.html
- 4) United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD). “Review of Maritime Transport 2011.” November 23, 2011, UN Symbol: UNCTAD/RMT/2011.
- 5) United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD), Review of Maritime Transport 2015, Διαθέσιμο από http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2015_en.pdf
- 6) <http://www.naftemporiki.gr>
- 7) <http://www.petrofin.gr>
- 8) <http://www.clarksons.com>
- 9) <http://www.hellenicshippingnews.com>
- 10) worldmaritimenews.com