

**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ
ΤΜΗΜΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΕΠΙΣΤΗΜΗΣ**



**ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ
ΣΤΗΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΑΙ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΗ
ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ**

**«ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΚΑΙ ΕΛΕΓΧΟΣ
ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ»**

ΚΟΚΚΩΝΗΣ ΠΑΥΛΟΣ

Διπλωματική Εργασία υποβληθείσα στο Τμήμα Οικονομικών Επιστημών του Πανεπιστημίου Πειραιώς ως μέρος των απαιτήσεων για την απόκτηση Μεταπτυχιακού Διπλώματος Ειδίκευσης στην Οικονομική και Επιχειρησιακή Στρατηγική

Πειραιάς, Οκτώβριος 2016

UNIVERSITY OF PIRAEUS
DEPARTMENT OF ECONOMICS



MASTER PROGRAM IN
ECONOMIC AND BUSINESS STRATEGY

«FINANCING AND AUDITING OF MARITIME
COMPANIES»

By
PAUL KOKONIS

Master Thesis submitted to the Department of Economics of the University of Piraeus in partial fulfillment of the requirements for the degree of Master of Arts in Economic and Business Strategy

Piraeus, Greece, October 2016

ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΚΑΙ ΕΛΕΓΧΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ

Σημαντικοί όροι: Ναυτιλιακές εταιρίες, χρηματοδότηση, τραπεζικός δανεισμός, οικονομική κρίση, έλεγχος.

Περίληψη

Στην παρούσα εργασία αναλύθηκαν οι βασικοί τρόποι χρηματοδότησης των ναυτιλιακών επιχειρήσεων στην τρέχουσα περίοδο. Έτσι, αποδείχτηκε η πληθώρα των τρόπων και των μεθόδων που έχουν στη διάθεσή τους οι εταιρίες σήμερα, γεγονός το οποίο τους παρέχει σημαντική ευελιξία στην επιλογή της καταλληλότερης μεθόδου ανάλογα με τις εκάστοτε περιστάσεις.

Επιπλέον, έγινε αναφορά και στο κομμάτι της σημασίας που έχει ο έλεγχος, είτε πρόκειται για εξωτερικό, για εσωτερικό ή για κρατικό έλεγχο για την αποτελεσματική λειτουργία των ναυτιλιακών επιχειρήσεων, δίνοντας ιδιαίτερη βάση στην αναγκαιότητα των ελέγχων αυτών.

Συμπερασματικά, αυτό που μπορεί να εξαχθεί από την παρούσα εργασία, είναι ότι υπάρχει η ανάγκη οι ναυτιλιακές εταιρίες σήμερα να είναι όσο το δυνατόν πιο ευέλικτες στο κομμάτι της επιλογής μεθόδων χρηματοδότησης, χρησιμοποιώντας τις κατάλληλες μεθόδους χρηματοδότησης ανά περίπτωση, ώστε, από τη μία να προωθήσουν ταχύτερα την αναπτυξιακή τους πολιτική και από την άλλη να αποφύγουν δυσάρεστες συνέπειες (όπως π.χ. η απόρριψη ενός αιτήματος για τραπεζικό δάνειο), οι οποίες θα καθυστερήσουν συνολικά τη λειτουργία τους.

FINANCING AND AUDITING OF MARITIME COMPANIES

Keywords: Shipping companies, financing, bank loans, financial crisis, audit.

Abstract

In the present study we analyzed the main methods of financing of the shipping business today. Thus, it proved the many different ways and methods, which are available to these companies today, providing them considerable flexibility in choosing the appropriate method depending on the circumstances of each time.

In addition, reference was made to the track and the importance of control has, whether it is foreign, interior or state control for the efficient operation of maritime businesses, with particular base in the necessity of these controls.

In conclusion, the main conclusion that can be drawn from this work is the need for shipping companies today to be more flexible regarding the piece of choice of financing methods, using appropriate methods of financing per case, so on the one hand to promote faster their development policy and on the other hand to avoid unpleasant consequences (like the refusal of a request for a bank loan), which will delay the whole operation.

Περιεχόμενα

Περίληψη	v
Abstract	vii
Κατάλογος Πινάκων	xiii
Κατάλογος Διαγραμμάτων.....	xv
Εισαγωγή.....	xvii
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1: Η ναυτιλία γενικά.....	19
1.1 Η έννοια της ναυτιλίας	19
1.2 Διεθνής χαρακτήρας των θαλάσσιων μεταφορών	20
1.3 Ποιοτικά χαρακτηριστικά της θαλάσσιας μεταφοράς.....	21
1.4 Διάκριση Bulk και Liner ναυτιλίας	22
1.5 Διάκριση Tramp και Liner ναυτιλίας.....	23
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2: Ελληνική ναυτιλιακή αγορά	27
2.1 Σημασία της ελληνικής και ελληνοκτήτης ναυτιλίας	27
2.2 Ναυτιλιακοί κύκλοι.....	29
2.3 Η παρούσα κατάσταση του ελληνικού στόλου.....	31
2.4 Ιδιαιτερότητες ναυτιλιακής χρηματοδότησης.....	37

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3: Ναυτιλιακή χρηματοδότηση	39
3.1 Κίνδυνοι χρηματοδότησης της ναυτιλίας	39
3.2 Τραπεζικός δανεισμός	41
3.2.1 Μορφές ναυτιλιακών δανείων	41
3.2.2 Πλεονεκτήματα – μειονεκτήματα τραπεζικού δανεισμού	42
3.3 Εναλλακτικές μορφές χρηματοδότησης	43
3.3.1. Leasing	43
3.3.2 Ιδιωτική τοποθέτηση.....	46
3.3.3 Ενδιάμεση χρηματοδότηση.....	47
3.3.4 Ομόλογα	47
3.3.5 Είσοδος στο χρηματιστήριο	48
3.4 Δάνεια ναυπηγείων και εξαγωγικές πιστώσεις	50
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4: Ελεγκτική επιστήμη	51
4.1 Σημασία και αναγκαιότητα της Ελεγκτικής και των Ελέγχων...51	
4.2 Ελεγκτικά Πρότυπα.....	53
4.3 Διακρίσεις ελέγχων	54
4.3.1 Εσωτερικός έλεγχος.....	54
4.3.2 Εξωτερικός έλεγχος	55
4.3.3 Κρατικός έλεγχος	57

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5: Ερευνητικό μέρος.....	59
5.1 Μεθοδολογία.....	59
5.2 Ανάλυση δημογραφικών στοιχείων.....	60
5.3 Ανάλυση χαρακτηριστικών ναυτιλιακής επιχείρησης	64
5.4 Πηγές χρηματοδότησης ναυτιλιακών επιχειρήσεων	67
Συμπεράσματα.....	79
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ: ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ.....	81
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ	87
A. Ελληνική	87
B. Ξενόγλωσση	88
Γ. Ηλεκτρονική	88

Κατάλογος πινάκων

2.1	Οι δέκα πρώτες ελληνικές ναυτιλιακές εταιρείες	28
2.2	Η πορεία του ελληνόκτητου στόλου (1988 – 2013)	28
2.3	Εξέλιξη ελληνικού στόλου	31
2.4	Ανάλυση του ελληνικού στόλου	32
2.5	Σύνθεση ελληνόκτητου στόλου	33

Κατάλογος διαγραμμάτων

2.1	Εξέλιξη του ελληνικού στόλου 2001 – 2015 σε όρους ηλικίας DWT, αριθμό πλοίων και μέσο DWT ανά πλοίο.....	32
2.2	Αριθμός εταιριών που διαχειρίζονται πλοία άνω των 10.000 DWT.....	34
2.3	Αριθμός πλοίων άνω των 10.000 DWT.....	34
2.4	Συνολική χωρητικότητα πλοίων άνω των 10.000 DWT.....	34
2.5	Μέση ηλικία πλοίων άνω των 10.000 DWT.....	35
2.6	Αριθμός εταιριών που διαχειρίζονται πλοία άνω των 20.000 DWT.....	36
2.7	Αριθμός πλοίων άνω των 20.000 DWT.....	36
2.8	Συνολική χωρητικότητα πλοίων άνω των 20.000 DWT.....	36
2.9	Μέση ηλικία πλοίων άνω των 20.000 DWT.....	37
5.1	Κατανομή φύλου.....	60
5.2	Κατανομή ερωτηθέντων ανά ηλικιακή ομάδα.....	61
5.3	Οικογενειακή κατάσταση δείγματος έρευνας.....	61
5.4	Μορφωτικό επίπεδο δείγματος έρευνας.....	62
5.5	Επαγγελματική θέση δείγματος έρευνας.....	63
5.6	Αριθμός πλοίων ναυτιλιακών εταιριών.....	64
5.7	Αριθμός εργαζομένων ναυτιλιακών εταιριών.....	65
5.8	Κατά πόσον οι ναυτιλιακές εταιρίες έχουν την έδρα τους στην Ελλάδα.....	66
5.9	Βασική πηγή χρηματοδότησης ναυτιλιακών εταιριών.....	67
5.10	Κατά πόσον μεταβλήθηκαν οι ανάγκες των ναυτιλιακών εταιριών για εξωτερικό δανεισμό.....	68
5.11	Βασικές πηγές χρηματοδότησης στις οποίες στράφηκαν οι ναυτιλιακές εταιρίες από το 2010 και έπειτα.....	69
5.12	Βαθμός επιτυχίας των προσπαθειών χρηματοδότησης των ναυτιλιακών εταιριών από το 2010 και έπειτα.....	70

5.13 Βασικός λόγος αποτυχίας πρόσβασης χρηματοδότησης στις οποίες στράφηκαν οι ναυτιλιακές εταιρίες από το 2010 και έπειτα.....	71
5.14 Κατά πόσον η χρηματοδότηση μέσω τραπεζικού δανεισμού της περιόδου 2010 – 2015 περιλάμβανε εξασφαλίσεις.	72
5.15 Εγγυητές για την εξασφάλιση επιπλέον χρηματοδότησης.....	73
5.16 Αριθμός προσπαθειών αύξησης μετοχικού κεφαλαίου.....	74
5.17 Καταλληλότερη μορφή χρηματοδότησης ναυτιλιακών εταιριών.....	75
5.18 Μορφή χρηματοδότησης στην οποία αναμένεται να προσφύγουν οι ναυτιλιακές εταιρίες τα επόμενα έτη.....	76

Εισαγωγή

Δεν χωρά αμφιβολία ότι ο τομέας της ναυτιλίας αποτελεί έναν από τους σημαντικότερους πυλώνες για την Ελληνική οικονομία, τόσο σήμερα όσο και τις προηγούμενες δεκαετίες, λόγω κυρίως της θέσης της χώρας στον παγκόσμιο χάρτη αλλά και της μακράς παράδοσής της στον κλάδο αυτό.

Στην παρούσα εργασία, θα μελετήσουμε τους τρόπους χρηματοδότησης των ναυτιλιακών εταιριών, τόσο μέσα από βιβλιογραφική ανασκόπηση όσο και μέσα από ποιοτική έρευνα με τη χρήση ερωτηματολογίου, που θα πραγματοποιηθεί για τον σκοπό αυτό.

Ο βασικός σκοπός της παρούσας εργασίας είναι να κατανοήσουμε τον τρόπο χρηματοδότησης των ναυτιλιακών εταιριών σήμερα, κατά πόσον αυτός άλλαξε ή όχι τα τελευταία χρόνια, ώστε με αυτό τον τρόπο να καταλήξουμε σε χρήσιμα συμπεράσματα για τη λειτουργία του κλάδου, τόσο σήμερα όσο και στο παρελθόν.

Πιο συγκεκριμένα, στο πρώτο κεφάλαιο της εργασίας θα αναφερθούμε στην έννοια της ναυτιλίας και στις μορφές διάκρισής της, ώστε με αυτό τον τρόπο να κατανοήσουμε το πλαίσιο μέσα στο οποίο λειτουργεί ο κλάδος αυτός, ενώ, στο δεύτερο κεφάλαιο, θα αναφερθούμε στην ελληνική ναυτιλιακή αγορά και σε στοιχεία όπως είναι οι ναυτιλιακοί κύκλοι, η παρούσα κατάσταση του ελληνικού στόλου, ενώ ειδική μνεία θα γίνει και στις ιδιαιτερότητες της τραπεζικής χρηματοδότησης.

Στη συνέχεια, στο τρίτο κεφάλαιο, θα αναλυθούν οι κυριότερες μορφές χρηματοδότησης των ναυτιλιακών επιχειρήσεων, ενώ, στο τέταρτο κεφάλαιο, θα αναφερθούμε στην αναγκαιότητα του εσωτερικού και εξωτερικού ελέγχου για την αποτελεσματική λειτουργία των ναυτιλιακών εταιριών σήμερα.

Τέλος, στο πέμπτο κεφάλαιο, θα αναλυθούν τα ευρήματα που προέκυψαν από την ανάλυση του ερωτηματολογίου και στη συνέχεια θα παρατεθούν τα συμπεράσματα και η σχετική βιβλιογραφία που χρησιμοποιήθηκε για τον σκοπό αυτό.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1: Η ΝΑΥΤΙΛΙΑ

1.1 Η έννοια της Ναυτιλίας

Η Ναυτιλία αποτελεί μία βιομηχανία αρκετά περίπλοκη, μέσα στην οποία, το πλαίσιο των συνθηκών που καθορίζουν τις διαδικασίες σε ένα τομέα, είναι πιθανόν να μην εφαρμόζεται σε έναν άλλο, δηλαδή να είναι ανεξάρτητες.

Σε ορισμένες δε περιπτώσεις θα μπορούσαμε να την θεωρήσουμε ως ένα σύνολο από αλληλοσχετιζόμενες βιομηχανίες. Αναφορικά με τα θεμελιώδη στοιχεία της ναυτιλίας, αυτά δεν είναι άλλα από τα πλοία, τα οποία ποικίλλουν ευρύτατα σε μέγεθος και τύπο, παρέχοντας μία πλήρη γκάμα υπηρεσιών μεταφοράς για μεγάλη ποικιλία φορτίων, τα οποία πρέπει να μεταφερθούν είτε σε κοντινές είτε σε μακρινές θαλάσσιες αποστάσεις (Γκιζιάκης, Παπαδόπουλος & Πλωμαρίτου, 2006).

Ωστόσο, παρ' όλο που μπορούν να διαχωριστούν οι τομείς και οι αγορές μέσα στο χώρο της ναυτιλιακής βιομηχανίας, δεν μπορούμε να παραβλέψουμε την σημαντική αλληλεπίδραση και αλληλεξάρτησή τους.

Τέλος, είναι σημαντικό να τονισθεί ότι το μεγαλύτερο μέρος της βιομηχανίας της ναυτιλίας είναι άμεσα συνυφασμένο με την εκτέλεση του διεθνούς εμπορίου και επομένως λειτουργεί στα πλαίσια ενός περίπλοκου παγκόσμιου πλαισίου από συμφωνίες οικονομικής, πολιτικής και κοινωνικής σημασίας ανάμεσα σε ναυτιλιακές εταιρείες, φορτωτές, κυβερνητικές οργανώσεις και άλλα εμπλεκόμενα μέρη.

Ο ορισμός αυτός θέτει τους θεμελιώδεις κανόνες προσέγγισης της Ναυτιλιακής Αγοράς, οι οποίοι συνοψίζονται στα εξής:

Άμεση εστίαση στον προσδιορισμό των οικονομικών και εμπορικών διαφορών ανάμεσα στα διάφορα τμήματα της ναυτιλιακής αγοράς. Παραδείγματος χάριν, η ναυτιλία γραμμών (liner shipping) παρέχει ένα τελείως διαφορετικό τύπο υπηρεσιών, μεταφέροντας διαφορετικό τύπο φορτίων, ενώ εμφανίζει και διαφορετική οικονομική δομή σε σχέση με τη ναυτιλία μεταφοράς χύδην φορτίων (bulk shipping).

Δεν μπορεί να αμφισβητηθεί το γεγονός ότι η ναυτιλιακή αγορά αποτελεί κατά κάποιο τρόπο μία ενιαία βιομηχανία προσφοράς θαλάσσιων μεταφορικών υπηρεσιών, στοιχείο το οποίο οφείλεται στο γεγονός ότι οι ναυτιλιακές εταιρείες έχουν τη δυνατότητα

να δραστηριοποιούνται τόσο στην αγορά μεταφοράς χύδην φορτίων (bulk market) όσο και στην αγορά γραμμών (liner market), ενώ επίσης πολλά πλοία είναι σχεδιασμένα για να συμμετέχουν σε περισσότερες από μία ναυτιλιακές αγορές. Παραδείγματος χάριν, σε περιπτώσεις ύφεσης της ναυλαγοράς, οι πλοιοκτήτες αποφασίζουν πολλές φορές να μεταφέρουν τα πλοία τους από μία αγορά σε άλλη προσδοκώντας ότι θα περιορίσουν τον κίνδυνο ζημιάς. Με αυτόν τον τρόπο όμως, μία ενδεχόμενη ανισοροπία προσφοράς/ζήτησης πλοίων (supply/demand of vessels) σε ένα τμήμα της ναυτιλιακής αγοράς ενδέχεται να επηρεάζει αντίστοιχα την ισοροπία και τους ναύλους σε ένα άλλο τμήμα.

Δεν γίνεται να μην αναγνωριστεί ο παγκόσμιος χαρακτήρας της ναυτιλιακής βιομηχανίας και η επίδραση που ασκούν σε αυτήν οι οικονομικές, πολιτικές, κοινωνικές και άλλες εξελίξεις σε διεθνές και εθνικό επίπεδο (Γκιζιάκης, Παπαδόπουλος & Πλωμαρίτου, 2006).

1.2 Ο διεθνής χαρακτήρας των μεταφορών

Οι θαλάσσιες μεταφορές ανέκαθεν αποτελούσαν τον πιο ανταγωνιστικό κλάδο του τομέα των μεταφορών, καθώς είναι γνωστό σήμερα ότι τα 4/5 του παγκόσμιου εμπορίου πραγματοποιούνται μέσω θαλάσσης. Η χρησιμοποίηση του πλοίου ως μέσου μεταφοράς χρονολογείται εδώ και αιώνες και συγκεκριμένα, προγενέστερα των υπόλοιπων μέσων μεταφοράς, κάτι το οποίο είναι αναμενόμενο, καθώς τα 3/4 της επιφάνειας της γης στην αρχαιότητα καλύπτονταν από θάλασσα. (Σαμπράκος, 2008)

Σήμερα, το πλοίο θεωρείται το μοναδικό μέσο μεταφοράς που εξασφαλίζει την από τεχνική και οικονομική πλευρά συμφέρουσα μεταφορά μεγάλης μάζας κυρίως χύδην φορτίων, όπως είναι οι πρώτες ύλες, τα καύσιμα και τα τρόφιμα. Παράλληλα, το πλοίο έκανε δυνατή την ανάπτυξη του παγκοσμίου εμπορίου γενικών φορτίων, τροφοδοτώντας με αυτό τον τρόπο όλες τις αγορές (Γουλιέλμος, 1998).

1.3 Ποιοτικά χαρακτηριστικά της θαλάσσιας μεταφοράς

Σύμφωνα με τον Σαμπράκο (2008), το πλοίο φαίνεται σήμερα να υπερέχει έναντι των άλλων μέσων μεταφοράς, λόγω του ότι είναι το πλέον οικονομικό, ασφαλές και αποδοτικό μέσο μεταφοράς. Ως κυριότεροι θα μπορούσαν να χαρακτηριστούν οι εξής λόγοι:

Αρχικά, θα μπορούσε να αναφερθεί η ταχύτητα του μεταφορικού μέσου, η οποία συμπεριλαμβάνει την ταχύτητα που αποκτούν τα αγαθά υψηλής αξίας (γενικά φορτία) και αυτά που υπόκεινται σε αλλοιώσεις, όπου κάθε καθυστέρηση σημαίνει ακινητοποίηση κεφαλαίου και κατ' επέκταση, οικονομικές απώλειες σε σχέση με τα αγαθά μικρής αξίας (χύδην). Επίσης, τη γρήγορη διεκπεραίωση των παραγγελιών, η οποία μειώνει την ανάγκη για τήρηση των αποθεμάτων και επηρεάζει τα αγαθά που υπόκεινται σε μεγάλη διακύμανση τιμών. Τέλος, την εξασφάλιση της σύντομης απόσβεσης επενδύομένου κεφαλαίου.

Στη συνέχεια, η ασφάλεια, η οποία αποτελεί έναν ιδιαίτερα κρίσιμο παράγοντα που αφορά, αφενός την ασφάλεια του μέσου, αφετέρου την ασφάλεια των μεταφερόμενων αγαθών. Εδώ συμπεριλαμβάνεται και το θέμα της ασφάλειας της ανθρώπινης ζωής, κατά τη διάρκεια της μεταφοράς, αλλά και της ασφάλειας του περιβάλλοντος (φιλικές προς το περιβάλλον μεταφορές).

Επιπλέον, η ικανοποιητική ικανότητα μεταφοράς, δηλαδή η δυνατότητα μεταφοράς ανάλογα με τη ζήτηση κάθε περιόδου.

Ακόμα, η συχνότητα του μεταφορικού έργου, η οποία είναι ιδιαίτερα σημαντικός παράγοντας για τα γενικά φορτία που έχουν υψηλή αξία και υπόκεινται σε φθορές, καθώς και για τα αγαθά αυξημένης ζήτησης, τα γενικά φορτία που διακινούνται σε μεγάλη ποικιλία, τη μεταφορά των επιβατών, τον περιορισμό των αποθεμάτων και, ως εκ τούτου, τη μείωση του κόστους αποθήκευσης.

Τέλος, η άνεση και η ευκινησία, οι οποίες παίζουν πρωτεύοντα ρόλο κατά τη μεταφορά των επιβατών και των φορτίων. Από την πλευρά του επιβάτη αφορά στην κατάλληλη διάρθρωση και οργάνωση του μεταφορικού μέσου, ώστε να ανταποκρίνεται στις απαιτήσεις του και να παρέχει την κατάλληλη ευκινησία και άνεση και από την πλευρά του φορτίου, αναφέρεται στον κατάλληλο εξοπλισμό και τη διάρθρωση του μέσου, ώστε να ανταποκριθεί στις απαιτήσεις φόρτωσης και μεταφοράς.

1.4 Διάκριση Bulk και Liner ναυτιλίας

Μια από τις βασικές διακρίσεις στο χώρο της ναυτιλίας σχετίζεται με τα δύο μεγαλύτερα τμήματά της δηλαδή την αγορά γραμμών (liner shipping market) και την αγορά μεταφοράς χύδην φορτίων (bulk shipping market). Είναι βασισμένη στην οικονομολογική προσέγγιση της ναυτιλιακής αγοράς από τον Dr. Martin Stopford, μια προσέγγιση η οποία ξεκινάει από την έννοια του θαλάσσιου εμπορίου (seaborne trade).

Πιο συγκεκριμένα, μέσα στα πλαίσια του θαλάσσιου εμπορίου, ο πλοιοκτήτης είναι το άτομο εκείνο που παρέχει μία υπηρεσία μεταφοράς διά θαλάσσης για τη φυσική μετακίνηση του φορτίου από έναν τόπο προέλευσης στον τόπο προορισμού, με την ταχύτητα, την ασφάλεια και την αξιοπιστία που αναμένεται από τον πελάτη, και στην τιμή που ο τελευταίος είναι πρόθυμος να πληρώσει, ανάλογα με τις εκάστοτε συνθήκες της αγοράς. Ουσιαστικά, αυτό σημαίνει ότι ο τύπος της παρεχόμενης υπηρεσίας βρίσκεται σε άμεση συνάφεια με τις απαιτήσεις του φορτίου που προορίζεται για μεταφορά, ως εκ τούτου η δομή του θαλάσσιου εμπορίου είναι στην πραγματικότητα αυτή που καθορίζει τη δομή της ναυτιλιακής αγοράς (Γκιζιάκης, Παπαδόπουλος & Πλωμαρίτου, 2006).

Είναι επίσης γνωστό, ότι υπάρχει μία μεγάλη ποικιλία φορτίων, που απαιτούν μία μεγαλύτερη ποικιλία τρόπων μεταφοράς, κάτι που αναπόφευκτα επιβάλλει στους ανθρώπους της ναυτιλίας συγκεκριμένες απαιτήσεις χειρισμού τους. Για παράδειγμα, ορισμένα φορτία απαιτούν τακτικότητα δρομολογίων στη μεταφορά τους ενώ άλλα όχι, ορισμένα φορτία μπορούν να φορτοεκφορτωθούν σε χύδην κατάσταση με αρπάγες (grabs), αντίστοιχα άλλα απαιτούν πολύ προσεκτικούς χειρισμούς, ορισμένα φορτία μεταφέρονται συσκευασμένα και μοναδοποιημένα σε κούτες (boxes), εμπορευματοκιβώτια (containers) ή παλέτες (pallets), ενώ άλλα χωρίς συσκευασία (loose cargo) κ.λπ. (Γκιζιάκης, Παπαδόπουλος & Πλωμαρίτου, 2006).

Ουσιαστικά, το πρωτεύον κριτήριο για το διαχωρισμό της παγκόσμιας ναυτιλίας σε δύο επιμέρους μεγάλες ναυτιλιακές βιομηχανίες, την bulk και την liner, είναι η διάκριση του φορτίου σε "bulk cargo" και "general cargo" με κριτήριο το μέγεθος της κάθε ανεξάρτητης παρτίδας φορτίου προς μεταφορά.

Σύμφωνα με το παραπάνω κριτήριο, ως "bulk cargo" ορίζεται κάθε παρτίδα φορτίου η οποία είναι τόσο μεγάλη, ώστε να μπορεί από μόνη της να συμπληρώσει τη χωρητικότητα ενός πλοίου ή ενός αμπαριού, ενώ αντίθετα ως "general cargo" ορίζεται

κάθε παρτίδα φορτίου η οποία είναι μικρή ώστε να μπορεί από μόνη της να συμπληρώσει τη χωρητικότητα ενός πλοίου ή ενός αμπαριού και επομένως μεταφέρεται από κοινού μαζί με άλλες παρτίδες. (Γκιζιάκης, Παπαδόπουλος & Πλωμαρίτου, 2006).

Το γενικό φορτίο (general cargo) αποτελείται συνήθως από ανεξάρτητες παρτίδες μικρότερες των 2.000-3.000 τόνων. Αξίζει να αναφερθεί επίσης, ότι στην αγορά χύδην φορτίων υπάρχει μια σειρά από διαφορετικούς τύπους πλοίων με κυριότερους και πιο συνήθεις αυτούς των δεξαμενοπλοίων (tankers), των πλοίων χύδην ξηρού φορτίου (bulk carriers), των πλοίων συνδυασμένων μεταφορών (combined carriers) και τέλος των πλοίων μεταφοράς εξειδικευμένων φορτίων (specialized bulk vessels). Αντίθετα, στην αγορά γραμμών οι σημαντικότεροι τύποι πλοίων είναι τα πλοία εμπορευματοκιβωτίων (container vessels), τα πλοία πολλαπλών χρήσεων (multi-purpose vessels), καθώς επίσης και τα πλοία Ro-Ro (Roll-on/Roll-off) ή Lo-Lo (Lift-on/Lift-off) (Γκιζιάκης, Παπαδόπουλος & Πλωμαρίτου, 2006).

1.5 Διάκριση Tramp και Liner ναυτιλίας

Μία παρόμοια διάκριση της ναυτιλιακής αγοράς, είναι αυτή που πραγματοποιείται με κριτήριο τον τύπο της μεταφορικής υπηρεσίας που παρέχουν τα πλοία. Με βάση το κριτήριο αυτό, η παγκόσμια ναυτιλία διακρίνεται στην αγορά των πλοίων “tramp” και στην αγορά των πλοίων “line”.

Τα πλοία που δεν εκτελούν προγραμματισμένα τακτικά δρομολόγια μεταξύ προκαθορισμένων λιμανιών, αλλά αντίθετα η απασχόλησή τους ποικίλλει ανάλογα με τις ευκαιρίες και τις απαιτήσεις της αγοράς, εμπίπτουν στην κατηγορία των πλοίων “tramp”. Η απασχόληση των πλοίων αυτών παρουσιάζει μεγάλες διαφοροποιήσεις όσον αφορά στα λιμάνια προσέγγισης, στα φορτία που μεταφέρουν, στον τύπο απασχόλησης κ.ά. (Γκιζιάκης, Παπαδόπουλος & Πλωμαρίτου, 2006)

Από την άλλη πλευρά, όταν ο όγκος του θαλάσσιου εμπορίου μεταξύ δύο ή περισσότερων γεωγραφικών τόπων το δικαιολογεί, αναπτύσσεται συνήθως μία τακτική γραμμή (liner service) εκτέλεσης θαλάσσιων μεταφορικών υπηρεσιών ανάμεσα στους τόπους αυτούς. Συνήθως, μέσω των τακτικών γραμμών μεταφέρονται γενικά φορτία (ως επί το πλείστον εμπορευματοκιβώτια). Οι τακτικές γραμμές χαρακτηρίζονται διαχρονικά από κανονικότητα δρομολογίων μεταξύ συγκεκριμένων λιμανιών, προαναγγελθείσες

αναχωρήσεις μέσω του ναυτιλιακού τύπου, προκαθορισμό ναύλων και περιορισμό του ελεύθερου ανταγωνισμού (Γκιζιάκης, Παπαδόπουλος & Πλωμαρίτου, 2006).

Στις περισσότερες γραμμές, πολλοί ανεξάρτητοι μεταφορείς ενώνουν τα συμφέροντά τους σχηματίζοντας ποικίλες μορφές συνεργασίας, οι οποίες κυρίως αφορούν τις προδιαγραφές των προσφερομένων υπηρεσιών και σπανιότερα πλέον τους παρεχόμενους ναύλους. Τα πλοία που απασχολούνται σε τακτικές γραμμές εμπίπτουν στην κατηγορία των πλοίων "liner". Τα πλοία της αγοράς γραμμών μπορούν να διακριθούν περαιτέρω σε δύο υποκατηγορίες.

Από τη μία πλευρά, διακρίνουμε τα πλοία που εκτελούν ποντοπόρα δρομολόγια στις κυριότερες εμπορικές διαδρομές παγκοσμίως (deep-sea liner services), για παράδειγμα Ευρώπη – Άπω Ανατολή. Από την άλλη, υπάρχουν τα πλοία που εκτελούν δρομολόγια ανάμεσα σε λιμάνια μικρότερης εμπορικής κίνησης εντός μίας συγκεκριμένης γεωγραφικής περιοχής (feeder services), για παράδειγμα στη Μεσόγειο Θάλασσα ή τη Μαύρη Θάλασσα (Γκιζιάκης, Παπαδόπουλος & Πλωμαρίτου, 2006).

Ως τακτική θαλάσσια μεταφορική υπηρεσία (liner service) ορίζεται η μεταφορική υπηρεσία που προσφέρεται από έναν πλοιοκτήτη ή ομάδα πλοιοκτητών, εκτελείται σε προκαθορισμένα θαλάσσια δρομολόγια, με τακτικές προσεγγίσεις συγκεκριμένων λιμανιών, σε προγραμματισμένη χρονική συχνότητα και συνήθως σε προσυμφωνημένα επίπεδα ναύλου.

Στην περίπτωση αυτή, ο πλοιοκτήτης θεωρείται κοινός μεταφορέας (common carrier) και επομένως έχει υποχρέωση να αποδεχθεί οποιοδήποτε φορτίο ζητάει μεταφορά, υπό την προϋπόθεση ότι υπάρχει διαθέσιμη χωρητικότητα στο πλοίο του και το προς μεταφορά φορτίο δεν κάνει το πλοίο αναξιόπλοο. Το πλοίο είναι υποχρεωμένο να αναχωρήσει στην προγραμματισμένη ώρα, ανεξάρτητα εάν είναι πλήρως φορτωμένο ή όχι.

Αντίστοιχα, ως ελεύθερη θαλάσσια μεταφορική υπηρεσία (tramp service) ορίζεται η μεταφορική υπηρεσία που προσφέρεται από έναν πλοιοκτήτη (ή από μία κοινοπραξία περισσότερων πλοιοκτητών), χρησιμοποιώντας πλοία που περιφέρονται ανά τον κόσμο, μεταφέρουν φορτίο ανάλογα με τη ζήτηση, απασχολούνται χωρίς τακτικό πρόγραμμα και εισπράττουν ναύλο που προσδιορίζεται μέσω διαπραγμάτευσης και πληρώνεται για λογαριασμό του πλοιοκτήτη από τους φορτωτές (που είναι συνήθως και ναυλωτές) (Γκιζιάκης, Παπαδόπουλος & Πλωμαρίτου, 2006).

Η διαφοροποίηση της ναυτιλίας γραμμών από την ελεύθερη ναυτιλία μπορεί να συνοψισθεί στους εξής παράγοντες:

Την απασχόληση των πλοίων: Οι αναχωρήσεις των πλοίων γραμμών είναι τακτικές και προγραμματισμένες. Τα ταξίδια των ελεύθερων πλοίων ποικίλλουν ανάλογα με τη ζήτηση θαλάσσιας μεταφοράς.

Τη φύση του φορτίου: Τα φορτία της αγοράς γραμμών είναι συνήθως έτοιμα για τον τελικό καταναλωτή και αποτελούν μικρές παρτίδες υψηλής αξίας. Τα φορτία της ελεύθερης αγοράς συνήθως θα υποστούν περαιτέρω επεξεργασία για να προωθηθούν στον καταναλωτή και αποτελούν μεγάλες παρτίδες χύδην φορτίων, χαμηλής αξίας.

Τον τρόπο μεταφοράς: Στην αγορά γραμμών μεταφέρονται γενικά φορτία σε "common carrier basis", ενώ στην ελεύθερη αγορά μεταφέρονται χύδην φορτία σε "one ship one cargo basis".

Το συμβόλαιο μεταφοράς: Στην αγορά γραμμών το συμβόλαιο μεταφοράς είναι η φορτωτική, ενώ στην ελεύθερη αγορά το ναυλοσύμφωνο.

Τον ναύλο: Στην αγορά γραμμών το επίπεδο ναύλων μπορεί να παραμένει για αρκετό διάστημα σταθερό και προκαθορισμένο σύμφωνα με το ναυτολόγιο ή ένα ανεξάρτητο συμβόλαιο συνεργασίας μεταξύ μεταφορέα και φορτωτή, ενώ στην ελεύθερη αγορά καθορίζεται με ελεύθερη διαπραγμάτευση ανά πάσα στιγμή, ανάλογα με τη ζήτηση και την προσφορά πλοίων.

Τη μορφή της αγοράς: Στη ναυτιλία γραμμών επικρατούν συνθήκες ολιγοπωλιακού ανταγωνισμού, ενώ στην ελεύθερη ναυτιλία επικρατούν συνθήκες ελεύθερου ανταγωνισμού.

Τον τύπο των πλοίων: Τα πλοία γραμμών είναι συνήθως σύγχρονα και γρήγορα πλοία εμπορευματοκιβωτίων, ενώ τα ελεύθερα πλοία είναι πιο αργά "bulk carriers", "tankers" κ.ά.

Την υποδομή της ξηράς: Η ναυτιλία γραμμών απαιτεί μεγάλη, ακριβή και πολύπλοκη υποδομή στη στεριά, καθώς επίσης έμπειρη ανώτατη διοίκηση (management). Η ελεύθερη ναυτιλία απαιτεί μικρότερη υποδομή στη στεριά, αλλά έμπειρο και ιδιαίτερα εξειδικευμένο προσωπικό σε όλες τις βαθμίδες.

Την εύρεση του φορτίου: Η εύρεση φορτίου για τα πλοία γραμμών πραγματοποιείται μέσω των αγγελιών και δημοσιεύσεων στον τοπικό τύπο, καθώς επίσης μέσω του προσωπικού αναζήτησης φορτίων (cargo canvassing) και των πρακτόρων της

γραμμής. Για τα ελεύθερα πλοία, το κλείσιμο (fixture) του φορτίου γίνεται από εξειδικευμένους ναυλομεσίτες (Γκιζιάκης, Παπαδόπουλος & Πλωμαρίτου, 2006).

Ο διαχωρισμός της παγκόσμιας ναυτιλιακής αγοράς σε αγορά χύδην φορτίων (bulk) και αγορά γραμμών (liner) με κριτήριο το μέγεθος και τον τύπο του μεταφερόμενου φορτίου, καθώς επίσης η διάκριση σε αγορά ελεύθερων πλοίων (tramp) και αγορά πλοίων γραμμών (liner), σύμφωνα με τον τύπο της παρεχόμενης μεταφορικής υπηρεσίας αποτελούν το πρώτο βήμα ανάλυσης της ναυτιλιακής αγοράς, αν και μπορεί να γίνει παραδεκτό πως η έννοια της αγοράς χύδην φορτίων (bulk market) θεωρείται σχεδόν ταυτόσημος όρος με την έννοια της αγοράς ελεύθερων πλοίων (tramp market), εφ' όσον τα χύδην φορτία μεταφέρονται κατά κανόνα από ελεύθερα πλοία και όχι από πλοία γραμμών (Γκιζιάκης, Παπαδόπουλος & Πλωμαρίτου, 2006).

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2: Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΑΓΟΡΑ

2.1 Η σημασία της ελληνικής και ελληνόκτητης ναυτιλίας

Η Ελληνική ναυτιλία αποτελεί έναν από τους σημαντικότερους τομείς της Ελληνικής οικονομικής δραστηριότητας. Ο Ελληνικός ναυτιλιακός κλάδος συνεισφέρει συνολικά περίπου €13,4 δισεκατομμύρια ετησίως στο Ελληνικό ΑΕΠ βάσει στατιστικών του 2010, ενώ υπολογίζεται ότι απασχολεί περί τα 165.000 άτομα. Αναφορικά με την άμεση συνεισφορά του βασικού ναυτιλιακού κλάδου αυτή υπολογίζεται στα περίπου €7,6 δισεκατομμύρια, ποσό που αντιστοιχεί σε 3,5% του Ελληνικού ΑΕΠ, ενώ από αυτά η ποντοπόρος ναυτιλία έχει την μεγαλύτερη συνεισφορά, προσφέροντας €6,5 δισεκατομμύρια (BCG, 2013).

Επιπροσθέτως, ο Ελληνικός ναυτιλιακός κλάδος συνεισφέρει έμμεσα, μέσω των υποστηρικτικών υπηρεσιών της ναυτιλίας €2,3 δισεκατομμύρια, ενώ €3,4 δισεκατομμύρια είναι τα υπολογιζόμενα επαγωγικά οφέλη. Συνολικά, ο ναυτιλιακός κλάδος συνεισφέρει περίπου €13,4 δισεκατομμύρια, ποσό που αντιστοιχεί στο 6% του Ελληνικού ΑΕΠ, βάσει στατιστικών του 2010. Η συνολική συνεισφορά του Ελληνικού ναυτιλιακού κλάδου στο ΑΕΠ παραμένει σταθερή διαχρονικά, γεγονός που υποδεικνύει ότι η συνολική συνεισφορά του για το έτος 2012 θα μπορούσε να αντιστοιχεί σε περισσότερο από 7% του συνολικού ΑΕΠ της χώρας δεδομένης της συρρίκνωσης του Ελληνικού ΑΕΠ τα τελευταία χρόνια (BCG, 2013).

Ο Ελληνικός ναυτιλιακός κλάδος υπολογίζεται ότι απασχολεί περισσότερα από 165.000 άτομα, δηλαδή το 3,5% της συνολικής απασχόλησης στην Ελλάδα. Ενδεικτικές της συνεισφοράς της στην οικονομία είναι και οι ετήσιες εισπράξεις στο Εμπορικό Ισοζύγιο Υπηρεσιών. Οι εισπράξεις των θαλάσσιων μεταφορών στο Εμπορικό Ισοζύγιο Υπηρεσιών ανήλθαν την τελευταία δεκαετία στα €136 δισεκατομμύρια. Οι Έλληνες που ασχολούνται με τη ναυτιλία συνεισφέρουν περαιτέρω στην Ελληνική οικονομία και κοινωνία με ποικίλους τρόπους. Πιο συγκεκριμένα, οι Έλληνες εφοπλιστές υποστηρίζουν την οικονομία, διοχετεύοντας ναυτιλιακά κεφάλαια σε επενδύσεις και οικονομικές δραστηριότητες σε άλλους κλάδους της Ελληνικής οικονομίας, καθώς και την κοινωνία μέσω της ευρύτερης κοινωνικής τους προσφοράς (BCG, 2013).

Στον Πίνακα 1 που ακολουθεί, παρουσιάζονται οι δέκα μεγαλύτερες ελληνικές ναυτιλιακές εταιρείες:

Πίνακας 2.1
Οι δέκα πρώτες ελληνικές ναυτιλιακές εταιρείες.

► Οι 10 πρώτες ναυτιλιακές εταιρείες			
1. ANANGEL MARAN TANKERS/GAS	14.341.810	74	
2. CARDIFF/DRYSHIP	10.877.888	96	
3. TSAKOS/TEN	7.013.721	72	
4. DYNACOM TANKERS/DYNAGAS	6.617.674	46	
5. ENTERPRISES SHIPPING/GOLDEN ENERGY	5.353.979	67	
6. EURONAV GREECE/CERES LNG/UNISEA	4.918.066	37	
7. MARMARAS/DELTA TANKERS	4.556.221	39	
8. MINERVA MARINE INC	4.489.483	39	
9. GULF MARINE MANAGEMENT SA	4.482.220	17	
10. THENAMARIS (SHIPS MANAGEMENT) INC	4.052.239	40	

Πηγή: www.enet.gr

Διαχρονικά, η εξέλιξη του ελληνόκτητου στόλου παρουσιάζεται στον Πίνακα 2.

Πίνακας 2.2
Η πορεία του ελληνόκτητου στόλου (1988-2013).

Η εξέλιξη του ελληνόκτητου στόλου			
	πλοία	Χωρητ. DW	Χωρητ. GT
1988	2.487	85.047.436	47.269.018
1989	2.428	81.928.296	45.554.419
1990	2.426	84.439.159	46.580.539
1991	2.454	87.102.785	47.906.850
1992	2.688	98.218.176	53.891.528
1993	2.749	103.958.104	56.918.268
1994	3.019	120.650.373	66.342.046
1995	3.142	126.128.352	71.666.943
1996	3.246	129.737.336	75.156.763
1997	3.204	127.752.367	74.980.110
1998	3.358	133.646.831	78.900.843
1999	3.424	139.255.184	83.454.890
2000	3.584	150.966.324	90.227.491
2001	3.618	168.434.370	100.220.348
2002	3.480	164.613.935	98.199.150
2003	3.355	171.593.487	103.807.860
2004	3.370	180.140.898	108.929.14
2005	3.338	182.540.868	109.377.819
2006	3.397	190.058.934	113.603.803
2007	3.699	218.229.552	129.765.470
2008	4.173	260.929.221	154.599.74
2009	4.161	263.560.741	156.214.619
2010	3.996	258.121.898	150.616.046
2011	3.848	261.675.981	153.128.919
2012	3.760	264.054.167	155.904.976
2013	3.677	265.336.520	159.988.384

Πηγή: www.naftemporiki.gr

2.2 Οι ναυτιλιακοί κύκλοι

Δεν χωρά αμφιβολία ότι ένα βασικό χαρακτηριστικό της ναυτιλιακής αγοράς είναι το γεγονός ότι υπόκειται σε διακυμάνσεις, εμφανίζοντας ένα κύκλο στη εξέλιξη των τιμών των ναύλων και των αξιών των πλοίων. Ο ναυτιλιακός κύκλος (shipping cycle) ακολουθεί τη μορφή ενός τυπικού κύκλου, περνώντας μέσα από τις εξής φάσεις (Γιαννάκη, 2005): (1) ύφεση, (2) ανάκαμψη, (3) άνθηση και (4) κατάρρευση.

Ειδικότερα, οι κύκλοι αυτοί, όπως αναφέρθηκε και παραπάνω, δεν αφορούν μόνο στη Ναυτιλία, αλλά συνολικά την οικονομία και βρίσκονται σε άμεση εξάρτηση από τον αντίστοιχο εμπορικό κύκλο. Ως εμπορικό κύκλο θεωρούμε τη διακύμανση της οικονομικής δράσης μιας οικονομίας που εκφράζεται συνήθως με το ύψος του Εθνικού εισοδήματος κατά τρόπο συνεχή (Γουλιέλμος, 1998). Πιο συγκεκριμένα, η περίοδος του κύκλου ισούται με το χρόνο από το σημείο έναρξης πάνω στη γραμμή της τάσης και την επάνοδο σε αυτή, αφού συμπληρωθεί ένα ημικόκλιο ανόδου και ένα καθόδου. (Μεταξάς, 1988).

Όπως κάθε οικονομικό μέγεθος, έτσι την εξέλιξη των τιμών των ναύλων και των συνδεδεμένων με αυτή αξιών του πλοίου διαμορφώνει ο νόμος της προσφοράς και της ζήτησης. Στην προκειμένη περίπτωση πρόκειται για προσφορά και ζήτηση χωρητικότητας του παγκόσμιου στόλου (Μεταξάς, 1988). Από την άλλη πλευρά, οι παράγοντες που διαμορφώνουν το φαινόμενο του ναυτιλιακού κύκλου είναι πολλοί και συντελούν στην αύξηση ή μείωση της ζήτησης και της προσφοράς χωρητικότητας. Οι κυριότεροι είναι (Μεταξάς, 1988):

Η διεθνής οικονομική ανάπτυξη ή ύφεση που οδηγεί σε αντίστοιχη αύξηση ή μείωση των διακινούμενων προϊόντων.

Η γεωργική παραγωγή, η κατανομή της μεταξύ των ηπείρων και οι καιρικές συνθήκες που επικρατούν.

Οι μεταβολές στις τιμές διάφορων προϊόντων.

Οι παραδόσεις νεότευκτων πλοίων, οι οποίες αυξάνουν την προσφερόμενη χωρητικότητα.

Οι διαλύσεις πλοίων, οι οποίες μειώνουν τη διαθέσιμη χωρητικότητα σε περιόδους κρίσεων (Γιαννάκη, 2005).

Σύμφωνα με τον Kirkaldi (1914), ο ναυτιλιακός κύκλος είναι συνέπεια του μηχανισμού της ναυτιλιακής αγοράς. Τα μέγιστα (peaks) και τα ελάχιστα (troughs) του κύκλου είναι η ένδειξη ότι η αγορά προσαρμόζει την προσφορά στη ζήτηση μέσω των διακυμάνσεων των χρηματικών ροών (cash flow). Κατά τον ίδιο, οι κύκλοι έχουν συγκεκριμένο σκοπό: δημιουργούν το περιβάλλον στο οποίο ασθενείς ναυτιλιακές επιχειρήσεις φεύγουν από την αγορά, αφήνοντας στις ισχυρές τη δυνατότητα να επιβιώσουν και να ευημερήσουν.

Από την άλλη πλευρά, με βάση τον Stopford (1997), «το να προβλέψεις ένα κύκλο δεν είναι εύκολο αλλά ούτε και αδύνατον για έναν έμπειρο επιχειρηματία και αυτό γιατί το περιβάλλον όπου αναπτύσσεται ο κύκλος, διέπεται από ορισμένες θεμελιώδεις αρχές και δεν επηρεάζεται μόνο από απροσδόκητα γεγονότα».

Αξίζει να σημειωθεί επίσης, ότι η χρονική συνέπεια των φάσεων του κύκλου δεν είναι δεδομένη. Ο Hampton (1990) στην ανάλυσή του για τους ναυτιλιακούς κύκλους μεγάλης και μικρής διάρκειας, δίνει έμφαση στο ρόλο της ψυχολογίας των ανθρώπων και στον τρόπο ανταπόκρισής τους στις ενδείξεις των τιμών που λαμβάνουν από την αγορά. Για τον λόγο αυτό θεωρεί ότι οι ναυτιλιακοί κύκλοι είναι ακανόνιστοι, αφού η ψυχολογία του πλήθους δίνει ξεχωριστό χαρακτήρα σε κάθε περίπτωση.

Όλες οι αναλύσεις του ναυτιλιακού κύκλου πάντως, περιγράφουν τον κύκλο ως το μηχανισμό που εκφράζει και εξομαλύνει τις ανισορροπίες ανάμεσα στην προσφορά και τη ζήτηση πλοίων. Όταν η προσφορά των πλοίων είναι μικρή, οι πλοιοκτήτες εισπράττουν υψηλούς ναύλους, μέχρι να παραγγελθούν και να παραδοθούν νέα πλοία. Όταν η προσφορά των πλοίων είναι αυξημένη, τα κέρδη είναι χαμηλά και οι πλοιοκτήτες αντιμετωπίζουν πρόβλημα ρευστότητας, οπότε αναγκάζονται να παροπλίσουν τα πλοία τους και να τα οδηγήσουν σε διάλυση (Γιαννάκη, 2005).

Τόσο η διάρκεια όσο και η μορφή των κύκλων είναι ακανόνιστες, αφού καθορίζονται από την εκάστοτε ψυχολογία και τις αποφάσεις της αγοράς · για παράδειγμα, αν οι πλοιοκτήτες προβλέψουν ότι έχει έρθει η ώρα για ένα ανοδικό γύρισμα της αγοράς και επομένως αποφασίσουν να μην προχωρήσουν σε διαλύσεις των πλοίων τους, τότε απλά θα παρατείνουν τη διάρκεια του κύκλου (Γιαννάκη, 2005).

2.3 Η παρούσα κατάσταση του ελληνικού στόλου

Παρά τις χαμηλές τιμές των ναύλων, τη στασιμότητα της αγοράς και τους περιορισμούς των τραπεζικών χορηγήσεων, ο ελληνικός στόλος δείχνει και πάλι μια εντυπωσιακή απόδοση από την άποψη των αριθμών, την ηλικία και το μέγεθος. Η εμπιστοσύνη στον τομέα της ναυτιλίας είναι ακόμα εκεί και οι στρατηγικές κινήσεις βοηθούν στην ανάκαμψη της αγοράς.

Πιο συγκεκριμένα, ο συνολικός αριθμός των ελληνικών πλοίων έχει αντισταθμίσει την πτώση του 2014, με την προσθήκη 134 σκαφών στο σύνολο το 2014 και 202 το 2015, όπως φαίνεται στον Πίνακα 3 παρακάτω.

Πίνακας 2.3
Εξέλιξη ελληνικού στόλου.

Year	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Number of vessels in the Greek-based, Greek-owned fleet	4110	4142	4085	4184	3970	4164	4346	4545	4763	4655	4714	4577	4573	4707	4909
Change from previous year		32	-57	99	-214	194	182	199	218	-108	59	-137	-4	134	202

Πηγή: Petrofin

Ο στόλος σε DWT συνεχίζει να αυξάνεται φτάνοντας, στους 328.254.495 τόνους DWT το 2015, κάτι το οποίο φαίνεται στον Πίνακα 4 που ακολουθεί, στον οποίο περιλαμβάνονται επίσης η μέση ηλικία του στόλου, καθώς και η μέση DWT ανά πλοίο.

Πίνακας 2.4

Ανάλυση του ελληνικού στόλου.

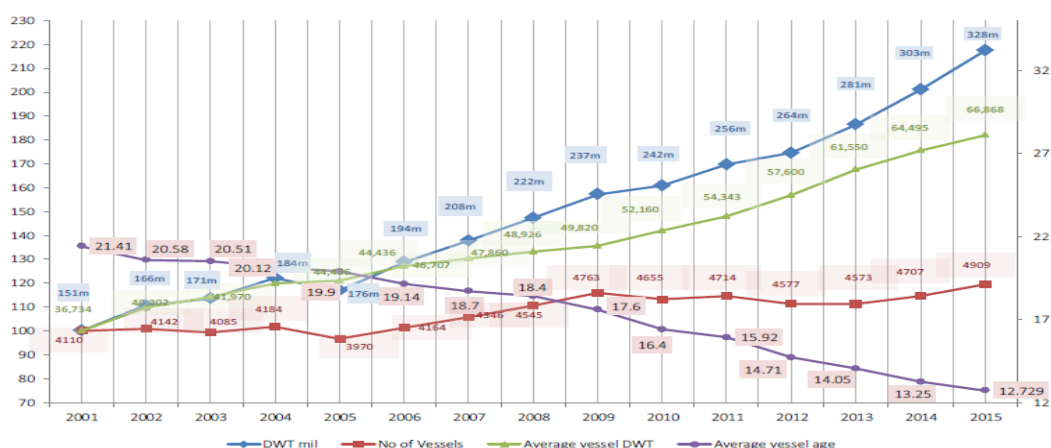
YEAR	DWT	AVERAGE AGE	AVERAGE VESSEL DWT
2001	150,978,565	21.41	36,734
2002	166,931,748	20.58	40,302
2003	171,448,133	20.51	41,970
2004	184,288,917	20.12	44,046
2005	176,411,750	19.9	44,436
2006	194,486,455	19.14	46,707
2007	208,001,159	18.7	47,860
2008	222,368,331	18.4	48,926
2009	237,288,216	17.6	49,820
2010	242,802,092	16.4	52,160
2011	256,174,041	15.92	54,343
2012	263,635,420	14.7	57,600
2013	281,467,983	14.055	61,550
2014	303,579,176	13.252	64,495
2015	328,254,495	12.729	66,868

Πηγή: Petrofin

Όπως φαίνεται από τον Πίνακα 4, η μέση DWT ανά πλοίο είναι τώρα 66,868 από 64,495 το 2014 από 61,550 τόνους DWT το 2013, 57.600 τόνων DWT το 2012, δηλαδή μιλάμε για μια αύξηση της τάξεως του 3,67% το 2015 σε σύγκριση με την αύξηση κατά 4,6% το 2014, 6,4% το 2013 και 4,2% το 2012. Οι νέες προσθήκες στον στόλο είναι μεγαλύτερες και τα μικρότερα υπάρχοντα πλοία σταδιακά μειώνονται και ανανεώνονται.

Επίσης, η αύξηση του μεγέθους των πλοίων συνεχίζεται χωρίς διακοπή από το 2001, ενώ ο μέσος όρος ηλικίας έχει μειωθεί σημαντικά στα 12,729 χρόνια, από 13,252 το 2014, γεγονός που καταδεικνύει τη σαφή στροφή των ναυτιλιακών εταιριών για την ανανέωση του στόλου τους.

Ειδικότερα, τα παραπάνω παρουσιάζονται διαγραμματικά στο Γράφημα 1:



Πηγή: Petrofin

Γράφημα 2.1: Εξέλιξη του ελληνικού στόλου 2001-2015 σε όρους ηλικίας, DWT, αριθμό πλοίων και μέσο DWT ανά πλοίο.

Όσον αφορά στη σύνθεση του ελληνικού στόλου, ο πλέον δημοφιλής τομέας για τους Έλληνες πλοιοκτήτες είναι αυτός του ξηρού φορτίου. Στον Πίνακα 5 φαίνεται ο αριθμός και η καθαρή χωρητικότητα των πλοίων από το 1983 έως το 2011, όπως είναι εγγεγραμμένα στο ελληνικό νηολόγιο.

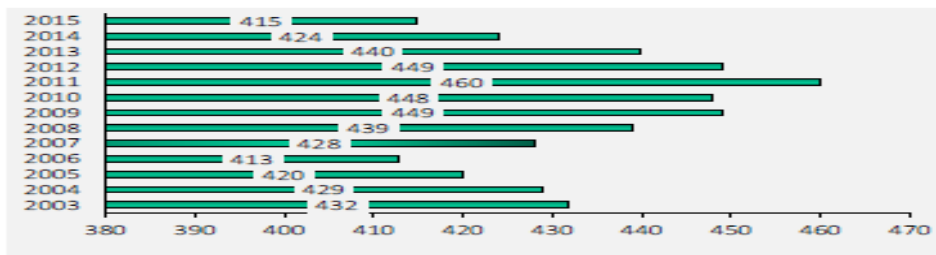
Πίνακας 2.5
Σύνθεση ελληνόκτητου στόλου.

Ημερομηνία	Number Of Ships	Gross Tons
31 Δεκέμβριος 2011	2,014	43,397,583
31 Δεκέμβριος 2010	2,096	43,086,974
31 Δεκέμβριος 2009	2,112	41,358,711
31 Δεκέμβριος 2008	2,082	39,156,211
31 Δεκέμβριος 2007	1,916	36,239,543
31 Δεκέμβριος 2006	1,874	32,765,042
31 Δεκέμβριος 2005	1,901	31,444,245
31 Δεκέμβριος 2004	1,972	32,769,792
31 Δεκέμβριος 2003	1,974	31,915,727
31 Δεκέμβριος 2002	1,965	29,204,859
31 Δεκέμβριος 2001	1,959	29,257,366
31 Δεκέμβριος 2000	1,902	26,895,376
31 Δεκέμβριος 1999	1,850	23,002,463
31 Δεκέμβριος 1998	1,849	23,171,034
31 Δεκέμβριος 1997	1,927	25,708,074
31 Δεκέμβριος 1996	2,013	27,935,053
31 Δεκέμβριος 1995	2,051	30,220,636
31 Δεκέμβριος 1994	2,149	30,535,560
31 Δεκέμβριος 1993	2,166	29,671,983
31 Δεκέμβριος 1992	2,095	26,055,932
31 Δεκέμβριος 1991	2,062	24,082,483
31 Δεκέμβριος 1990	2,031	22,524,329
31 Δεκέμβριος 1989	2,004	20,898,119
31 Δεκέμβριος 1988	2,015	21,368,976
31 Δεκέμβριος 1987	2,061	22,706,257
31 Δεκέμβριος 1986	2,138	24,792,516
31 Δεκέμβριος 1985	2,456	28,646,166
31 Δεκέμβριος 1984	2,788	32,334,886
31 Δεκέμβριος 1983	3,422	37,707,377

Πηγή: Ναυτικό επιμελητήριο Ελλάδος.

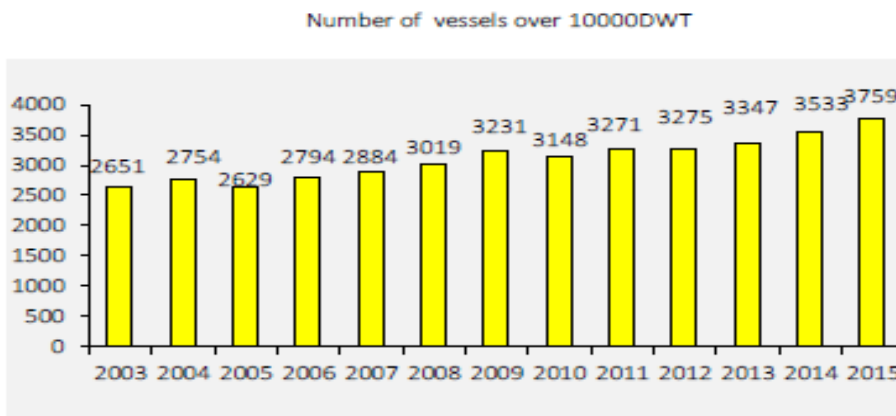
Επιπλέον, σε μια προσπάθεια να γίνει κατανοητή η πραγματική δύναμη της ελληνικής ναυτιλίας, χρησιμοποιούμε δύο cut-off σημεία DWT, το ένα για σκάφη άνω των 10.000 τόνων DWT και το άλλο για σκάφη άνω των 20.000 τόνων DWT. Με αυτό τον τρόπο, ο ελληνικός στόλος απογυμνώνεται από ένα μεγάλο αριθμό από περίσσεια σε πολύ μικρά σκάφη με σχετικά μικρή σημασία, που λειτουργούν ως επί το πλείστον σε τοπικό επίπεδο. Ως εκ τούτου, θα επικεντρωθούμε στην παγκόσμια πτυχή του ελληνικού στόλου.

Αρχικά, θα αναφερθούμε στα πλοία άνω των 10.000 DWT, παρουσιάζοντας τη διακύμανση του αριθμού των εταιρειών που διαχειρίζονται πλοία άνω των 10.000 DWT, τον αριθμός των πλοίων αυτών, την ηλικία τους, καθώς και την χωρητικότητά τους σε DWT (ελληνόκτητα πλοία).



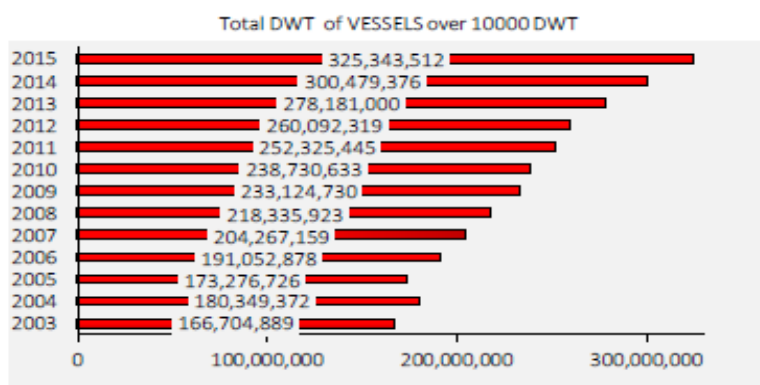
Πηγή: Petrofin

Γράφημα 2.2: Αριθμός εταιριών που διαχειρίζονται πλοία άνω των 10.000 DWT.



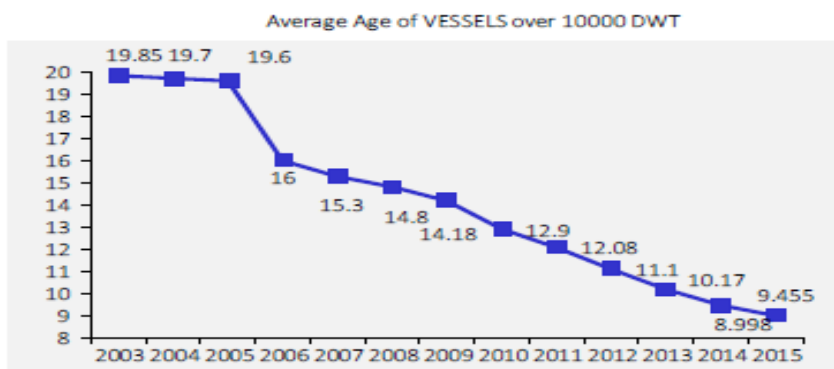
Πηγή: Petrofin.

Γράφημα 2.3: Αριθμός πλοίων άνω των 10.000 DWT.



Πηγή: Petrofin

Γράφημα 2.4: Συνολική χωρητικότητα πλοίων άνω των 10.000 DWT.



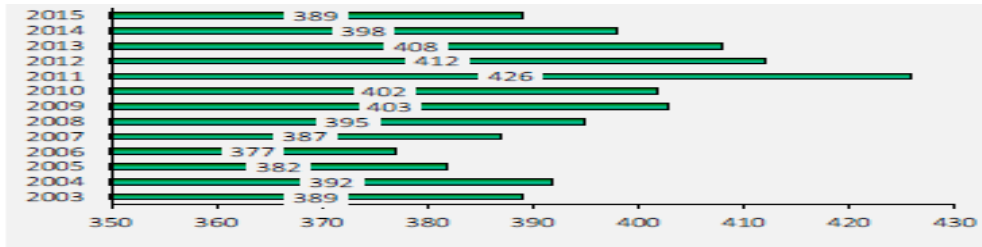
Πηγή: Petrofin

Γράφημα 2.5: Μέση ηλικία πλοίων άνω των 10.000 DWT.

Όπως φαίνεται από τα παραπάνω γραφήματα, το 2015 μειώθηκε σημαντικά ο αριθμός των ναυτιλιακών εταιριών, που διαχειρίζονται πλοία άνω των 10.000 DWT, φτάνοντας στα 415 έναντι 424 το 2014. Από την άλλη πλευρά, όμως, αυξήθηκε ο αριθμός των πλοίων άνω των 10.000 DWT σε 3739 το 2015 έναντι 3353 το 2014, κάτι το οποίο είναι ιδιαίτερα θετικό για το μέλλον της ναυτιλίας στην Ελλάδα. Άμεση συνέπεια της αύξησης των πλοίων για το 2015 είναι και η αύξηση της χωρητικότητάς τους, φτάνοντας από τα 300.479.376 το 2014 στα 325.343.512 το 2015.

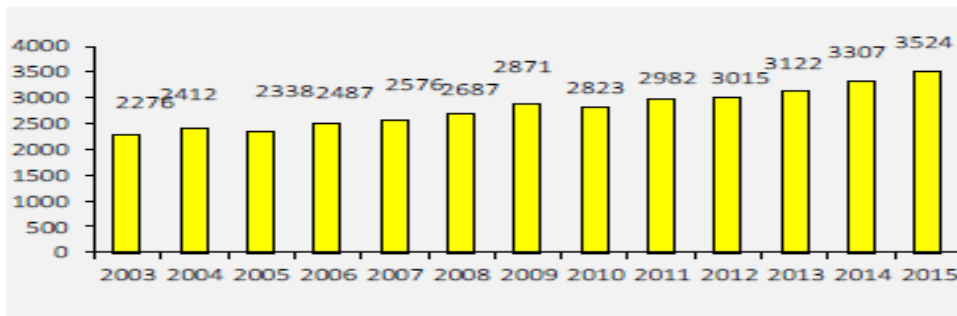
Αντίστοιχα, στα θετικά συγκαταλέγεται το γεγονός της μείωσης της ηλικίας του στόλου, από 9,455 έτη το 2014 έφτασε στα 8,998 το 2015, κάτι το οποίο θα συμβάλει με τη σειρά του στην ανάκαμψη της ναυτιλίας, καθώς τα γερασμένα πλοία μικρής χωρητικότητας αντικαθίστανται πλέον από νεώτερα μεγαλύτερης χωρητικότητας.

Στη συνέχεια, θα αναφερθούμε στα πλοία άνω των 20.000 DWT, παρουσιάζοντας τη διακύμανση του αριθμού των εταιρειών που διαχειρίζονται πλοία άνω των 20.000 DWT, τον αριθμό των πλοίων αυτών, την ηλικία τους, καθώς και την χωρητικότητά τους σε DWT (ελληνόκτητα πλοία).



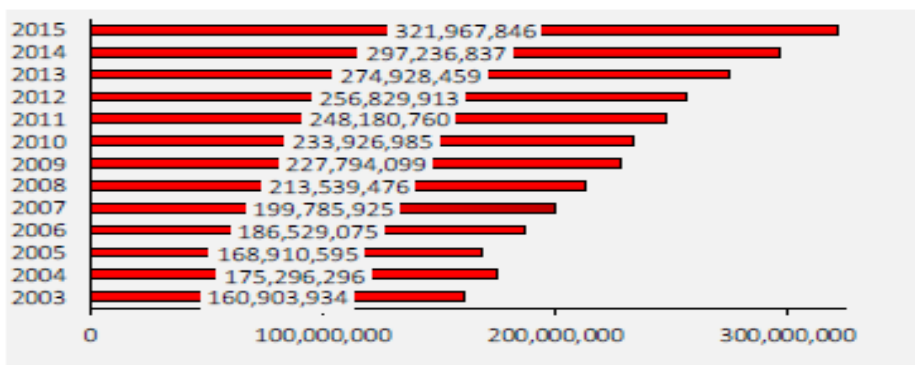
Πηγή: Petrofin

Γράφημα 2.6: Αριθμός εταιριών που διαχειρίζονται πλοία άνω των 20.000 DWT.



Πηγή: Petrofin

Γράφημα 2.7: Αριθμός πλοίων άνω των 20.000 DWT.



Πηγή: Petrofin

Γράφημα 2.8: Συνολική χωρητικότητα πλοίων άνω των 20.000 DWT.



Πηγή: Petrofin

Γράφημα 2.9: Μέση ηλικία πλοίων άνω των 20.000 DWT.

Από τα παραπάνω γραφήματα είναι εμφανές ότι μειώθηκε ο αριθμός των εταιριών που διαχειρίζονται πλοία άνω των 20.000 DWT το 2015, φτάνοντας τις 389 σε σχέση με τις 398 το 2014.

Επίσης, αυξήθηκε ο αριθμός πλοίων άνω των 20.000 DWT το 2015 σε 3524 σε σύγκριση με τα 3307 το 2014, ενώ αντίστοιχα και η χωρητικότητα αυξήθηκε από 297.236.837 το 2014 σε 321.967.846 το 2015.

Τέλος, η συνεχής μείωση της ηλικίας του στόλου φαίνεται και σε αυτή την κατηγορία πλοίων (από 9,147 το 2014 σε 8,71 το 2015), γεγονός ιδιαίτερα ενθαρρυντικό για το μέλλον της ναυτιλίας, ιδιαίτερα αν λάβουμε υπόψη μας τη δύσκολη σημερινή οικονομική συγκυρία λόγω της κρίσης, που βιώνει η Ελλάδα.

2.4 Οι ιδιαιτερότητες της ναυτιλιακής χρηματοδότησης

Η χρηματοδότηση του ναυτιλιακού κλάδου διαφοροποιείται από τη χρηματοδότηση άλλων επιχειρηματικών κλάδων, λόγω των εξής ειδικών χαρακτηριστικών:

Κατά πρώτον, του κλάδου έντασης του κεφαλαίου. Οι υψηλές κεφαλαιακές απαιτήσεις για την απόκτηση πλοίων καθιστούν τα δανειακά κεφάλαια σημαντικό μέρος της χρηματοδότησης των ναυτιλιακών εταιριών, τόσο σε απόλυτους όσο και σε σχετικούς όρους. Παράλληλα, λόγω του ότι το σημαντικότερο τμήμα του ενεργητικού των ναυτιλιακών εταιριών είναι δεσμευμένο σε πάγια στοιχεία, οι εταιρίες πρέπει να διατηρούν

τη ρευστότητα τους σε υψηλό επίπεδο, ώστε να είναι σε θέση να αντεπεξεέλθουν στις αρνητικές επιδράσεις του οικονομικού κύκλου. (Τράπεζα της Ελλάδος, 2009).

Επίσης, της κινητικότητας και της ανομοιογένειας των πάγιων στοιχείων. Σε σύγκριση με τους άλλους κλάδους μέσω μεταφοράς, τα εμπορικά πλοία χαρακτηρίζονται από σημαντική ανομοιογένεια που οφείλεται τόσο στα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά του κάθε πλοίου όσο και στην τρέχουσα κατάσταση του, με συνέπεια η αξία τους να παρουσιάζει έντονη μεταβλητότητα και διαφοροποίηση. Παράλληλα, η μετακίνηση των πλοίων σε επικράτειες με διαφορετικά νομικά καθεστάτα καθιστά πολύπλοκο τον εντοπισμό τους (π.χ. αν ανακύψει ανάγκη κατάσχεσης) (Τράπεζα της Ελλάδος, 2009).

Ακόμα, εξαιτίας της ασταθούς αγοράς. Η ναυτιλιακή αγορά είναι υπερβολικά ασταθής. Σε αυτήν, το ύψος του ναύλου μεταβάλλεται ανάλογα με την προσφορά και τη ζήτηση. Λόγω αυτής της αστάθειας, υπάρχει αδυναμία πρόβλεψης των κινήσεων των ναύλων και των αξιών των πλοίων. Αυτά απαιτούν από την πλευρά των δανειζόμενων και των επενδυτών μεγάλη ευκαμψία (Σαμπράκος, 2008).

Επιπρόσθετα, λόγω της δομής των ναυτιλιακών επιχειρήσεων. Στον ναυτιλιακό κλάδο δραστηριοποιείται σημαντικός αριθμός ιδιωτών επιχειρηματιών, οι οποίοι κατέχουν εμπορικά πλοία μέσω εταιριών των οποίων η καταστατική έδρα βρίσκεται σε υπεράκτιες χώρες (offshore). Παράλληλα, οι μετοχές των εταιριών αυτών είναι ανώνυμες, γεγονός που δυσχεραίνει την παρακολούθηση της εμπορικής διαχείρισης των πλοίων (Τράπεζα της Ελλάδος, 2009).

Τέλος, λόγω του υψηλού επιπέδου κινδύνου. Ο ναυτιλιακός κίνδυνος και το ναυτιλιακό κέρδος είναι συχνά πολύ δύσκολο να εκτιμηθούν ακόμη και από τους ικανότερους τραπεζίτες. Η εμπειρία των τελευταίων 20 χρόνων έχει δείξει ότι πολλοί άνθρωποι δεν κατανοούν ή ηθελημένα αγνοούν τους κινδύνους και την αβεβαιότητα που υπάρχουν στη ναυτιλία. Κάτι τέτοιο όμως, είναι αρνητικό, γιατί η ναυτιλιακή χρηματοδότηση είναι κυρίως θέμα εκτίμησης και εξασφάλισης του ναυτιλιακού κύκλου (Σαμπράκος, 2008).

Οι ανωτέρω λόγοι καθιστούν δύσκολη την εφαρμογή τυποποιημένων μεθόδων για την αξιολόγηση των ναυτιλιακών δανείων. Προκειμένου να διασφαλιστεί η ποιότητα του δανειακού χαρτοφυλακίου, οι τράπεζες καλούνται να δώσουν έμφαση στην αξιολόγηση των δύο κυριότερων πηγών αποπληρωμής του δανείου, δηλ. των εσόδων από ναύλους και της αξίας του υποθηκευμένου πλοίου. (Τράπεζα της Ελλάδος, 2009)

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3: ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ

3.1 Κίνδυνοι χρηματοδότησης της ναυτιλίας

Είναι γεγονός, ότι οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις είναι αντιμέτωπες με μια σειρά από κινδύνους, οι σημαντικότεροι από τους οποίους είναι οι ακόλουθοι:

- **Πιστωτικός κίνδυνος**

Ο πιστωτικός κίνδυνος αφορά τον κίνδυνο αθέτησης από την πλευρά του δανειζόμενου των υποχρεώσεών του προς την τράπεζα, ενώ διακρίνεται στα ακόλουθα δύο είδη: Στον κίνδυνο αδυναμίας εξόφλησης των δανειακών του υποχρεώσεων (payment default) και στον κίνδυνο μη τήρησης λοιπών όρων της δανειακής σύμβασης που έχει συνολογήσει με την τράπεζα (technical default), όπως είναι για παράδειγμα η σχέση οφειλών-εξασφαλίσεων που είχε καθοριστεί εκ των προτέρων μέσω της σύμβασης (Νούλας, 2005).

Αναφορικά με τους παράγοντες εκείνους, που καθορίζουν και διαμορφώνουν το επίπεδο αυτού του κινδύνου στον τομέα της ναυτιλίας σε αυτούς μπορεί να περιλαμβάνονται: ο τύπος της επένδυσης (νεόδμητα πλοία ή πλοία από δεύτερο χέρι, η ηλικία και η φάση του κύκλου ζωής, ο τύπος του σκάφους, η ηλικία του στόλου με βάση το βιβλίο παραγγελιών, τα χαρακτηριστικά μόχλευσης (κόστος του κτιρίου σε σχέση με την τιμή αγοράς σε σχέση με την αξία στην αγορά), η ανάλυση ταμειακών ροών, η συμμετοχή στο κεφάλαιο του ιδιοκτήτη του πλοίου και η εμπορευσιμότητα του πλοίου (Σαμπράκος και Μανιάτη, 2013).

Από την πλευρά τους και με στόχο την αντιμετώπιση των κινδύνων αυτών, οι τράπεζες προχωρούν στη χορήγηση ναυτιλιακών δανείων, εφαρμόζοντας μια ιδιαίτερη πιστωτική πολιτική, λόγω της φύσης του κλάδου της ναυτιλίας αλλά και λόγω του μεγάλου ύψους των χρημάτων που απαιτούνται για τις χορηγήσεις, αξιολογώντας σε αρχικό βαθμό την επένδυση, προχωρώντας εν συνεχεία στη μελέτη των συνθηκών της αγοράς και των αξιών των πλοίων τη συγκεκριμένη χρονική στιγμή, αλλά και πραγματοποιώντας μελέτες σχετικά με την πορεία τους στο μέλλον.

- **Κίνδυνος επιτοκίου**

Ο κίνδυνος επιτοκίου σχετίζεται με τη διαφορετική περίοδο λήξης του ενεργητικού και των υποχρεώσεων της τράπεζας, ενώ διακρίνεται σε δύο κατηγορίες:

- ✓ **Στον refinancing risk (κίνδυνος αναχρηματοδότησης)**, ο οποίος υφίσταται στην περίπτωση εκείνη, που το πιστωτικό ίδρυμα έχει μεγαλύτερη διάρκεια στο ενεργητικό του από ό,τι στις υποχρεώσεις του και κατ' επέκταση και το κόστος δανεισμού του, όταν λήξουν οι υποχρεώσεις και αναγκαστεί να τις ανανεώσει, μπορεί να είναι υψηλότερο από την αντίστοιχη απόδοση του ενεργητικού.
- ✓ **Στον reinvestment risk (κίνδυνος επανεπένδυσης)**, όπου το ενεργητικό του έχει πιο σύντομη ημερομηνία λήξης από τις υποχρεώσεις του και ενδέχεται, στην περίπτωση επανεπένδυσης των κεφαλαίων του, αυτά να έχουν μικρότερη απόδοση από τα δανειζόμενα κεφάλαια.

Από την πλευρά του, ένα πιστωτικό ίδρυμα στην προσπάθειά του να αντιμετωπίσει τον κίνδυνο των επιτοκίων, είναι δυνατόν να προχωρήσει στη χρήση επενδυτικών προϊόντων, όπως είναι τα swap, futures, forwards κλπ (Νούλας, 2005).

- **Συναλλαγματικός κίνδυνος**

Ο συναλλαγματικός κίνδυνος σχετίζεται με τη μεταβολή στην ισοτιμία των νομισμάτων στα οποία έχουν επενδύσει ή έχουν δανειστεί τα πιστωτικά ιδρύματα. Εκτός όμως από το ποσό του δανείου που έχουν χορηγήσει οι τράπεζες, ο κίνδυνος αυτός επηρεάζει σε μεγάλο βαθμό και την αξία των εξασφαλίσεων που έχουν πάρει, προκειμένου να το χορηγήσουν (γεγονός ιδιαίτερος σημαντικό στα ναυτιλιακά δάνεια, τα οποία συνήθως χορηγούνται σε δολάρια και οι εξασφαλίσεις των οποίων οι υποθήκες, cash collateral, όπως καθορίζονται από τη δανειακή σύμβαση, είναι και αυτές σε δολάρια (Νούλας, 2005).

- **Κίνδυνος ρευστότητας**

Ο κίνδυνος ρευστότητας προκύπτει στις περιπτώσεις εκείνες, που οι καταθέτες μιας τράπεζας προβαίνουν σε μαζικές αναλήψεις των χρημάτων τους ή όταν οι δανειοδοτούμενοι ασκούν το δικαίωμα να αντλήσουν το σύνολο των κεφαλαίων το οποίο έχει δεσμευθεί η τράπεζα να τους χορηγήσει, απόρροια των οποίων είναι η τράπεζα να μην είναι σε θέση να καλύψει τις ανάγκες αυτές σε διαθέσιμα (Νούλας, 2005).

- **Κίνδυνος χρεοκοπίας**

Ο κίνδυνος χρεοκοπίας αναφέρεται στην πιθανότητα της μη ύπαρξης των αναγκαίων κεφαλαίων από την πλευρά της τράπεζας, ώστε με τη σειρά της να καλύψει τις ζημιές από δάνεια τα οποία δεν εξυπηρετήθηκαν με βάση τις συμβάσεις με τις οποίες εγκρίθηκαν, με αποτέλεσμα να αποχωρήσει από την αγορά (Νούλας, 2005).

Ο βασικός λόγος ύπαρξης του παραπάνω κινδύνου είναι η μη ορθή ή μη επαρκής χρηματοοικονομική ανάλυση τόσο των οικονομικών στοιχείων του πελάτη, όσο και της εκτίμησης των προοπτικών της αγοράς, λόγω του ότι οι παράγοντες αυτοί συντελούν στον προσδιορισμό του ενδεδειγμένου ύψους των εξασφαλίσεων και των εσόδων για την εξυπηρέτηση του δανείου (Νούλας, 2005).

3.2 Τραπεζικός δανεισμός

3.2.1 Μορφές ναυτιλιακών δανείων

Ο όρος ναυτιλιακό δάνειο είναι άμεσα συνυφασμένο με την περίπτωση χρηματοδότησης μιας ναυτιλιακής εταιρείας με έναν τουλάχιστον σκοπό από τους ακόλουθους:

- Την ποιοτική αντικατάσταση των ήδη υπαρχόντων πλοίων του στόλου της εταιρείας
- Την επέκταση του ήδη υπάρχοντος στόλου (με την αγορά ή το «χτίσιμο» νέων πλοίων)
- Την είσοδο της εταιρείας στη ναυτιλιακή βιομηχανία
- Τη μετασκευή πλοίου που ήδη ανήκει στο στόλο της εταιρείας
- Την αύξηση της προσφερόμενης μεταφορικής ικανότητας (δηλαδή του προσφερόμενου tonnage) και – κατά συνέπεια – της ανταγωνιστικότητας της εταιρείας

Ειδικότερα, στο κομμάτι της ναυτιλίας, λόγω του μεγάλου και υψηλού αρχικού κόστους επένδυσης και συνεπώς χρηματοδότησης, ο πλοιοκτήτης μπορεί να λαμβάνει δάνειο είτε σύμφωνα με τους τρέχοντες εμπορικούς όρους, είτε σύμφωνα με ειδικά προσυμφωνημένους όρους (Γουλιέλμος, 1998).

Όσον αφορά δε το κομμάτι της αποπληρωμής του δανείου, αυτό μπορεί να πάρει μια από τις ακόλουθες μορφές:

- Σταθερές δόσεις
- Περίοδος χάριτος

- Πληρωμή balloon (balloon payment) (όπου η τελική δόση είναι αρκετά μεγαλύτερη από την κανονική)
- Πληρωμή bullet (bullet payment) (όπου η τελική πληρωμή είναι μεγαλύτερη από τις πληρωμές που απαιτούνται)
- Back end / front end (Γουλιέλμος, 1998)

Αξίζει να σημειωθεί επίσης, ότι σε πολλές περιπτώσεις είναι δυνατή η έναρξη της αποπληρωμής των δανείων πριν από τον υπολογισμό των φορολογικών επιβαρύνσεων στα κέρδη κατά τη λειτουργία του πλοίου. Συνήθως πρόσθετα με τις ετήσιες δόσεις για την αποπληρωμή του δανείου (τόκος και χρεολύσιο), ο πλοιοκτήτης έχει και πρόσθετες επιβαρύνσεις (Γουλιέλμος, 1998).

Επιπλέον, είναι σαφές, ότι όσο αυξάνεται το ποσοστό του δανείου σε σχέση με το απαιτούμενο αρχικό κεφάλαιο, τόσο και η απόδοση του μειούμενου ιδίου κεφαλαίου τείνει στο άπειρο, αλλά η Καθαρή Παρούσα Αξία (Κ.Π.Α.) δίνει θετικά αποτελέσματα. Στην πραγματικότητα, δηλαδή, είναι προς το συμφέρον του πλοιοκτήτη να συνάψει ένα όσο το δυνατό μεγαλύτερο δάνειο, καλύπτοντας με αυτό τον τρόπο όσο το δυνατόν μεγαλύτερο τμήμα του κόστους απόκτησης ενός πλοίου ή οποιασδήποτε άλλης δραστηριότητάς του.

Από την άλλη πλευρά όμως, η παραπάνω στρατηγική είναι ιδιαίτερα επικίνδυνη, καθώς σε περιόδους ύφεσης η αποπληρωμή δανείων είναι πιθανόν να καταστεί ιδιαίτερα δύσκολη, οδηγώντας σε πολλές περιπτώσεις τον πλοιοκτήτη στη ρευστοποίηση του κεφαλαίου, ώστε με αυτό τον τρόπο να κατορθώσει να ανταπεξέλθει στους όρους της συμφωνίας (Γουλιέλμος, 1998).

3.2.2 Πλεονεκτήματα – μειονεκτήματα τραπεζικού δανεισμού

Τα κυριότερα πλεονεκτήματα του τραπεζικού δανεισμού των ναυτιλιακών επιχειρήσεων είναι τα εξής:

- Αποτελεί μέσο άντλησης κεφαλαίων
- Χαμηλό επιτόκιο δανεισμού, καθώς το ρίσκο που αναλαμβάνει η τράπεζα στην περίπτωση χορήγησης δανείου σε μια οποιαδήποτε επιχείρηση είναι πολύ

μικρότερο από το αντίστοιχο ρίσκο της πώλησης και επαναμίσθωσης των παγίων στοιχείων.

- Ευελιξία κυριότητας των παγίων στοιχείων από την πλευρά της εταιρίας
- Μεγαλύτερη ευελιξία στην αποπληρωμή του δανείου, καθώς αυτό μπορεί να αποπληρωθεί με πολλούς τρόπους, ανάλογα με τις ανάγκες και τις δυνατότητες των εταιριών.
- Μη άμεση επέμβαση της τράπεζας στην επένδυση (Γουλιέλμος, 1998).

Από την άλλη πλευρά, τα κυριότερα μειονεκτήματα του τραπεζικού δανεισμού είναι τα εξής:

- Ανάγκη εξασφάλισης δανεισμού και παροχής εγγυήσεων, καθώς για την άντληση του δανείου πρέπει να βρεθεί κάποιος, ο οποίος θα επιβεβαιώσει την ικανότητα του οφειλέτη να αποπληρώσει το δάνειό του.
- Κυμαινόμενο επιτόκιο, το οποίο αφήνει εκτεθειμένο τον οφειλέτη στον κίνδυνο επιτοκίου, δηλαδή κατά τη διάρκεια του δανείου το επιτόκιο του να αυξηθεί.
- Αρκετά χρονοβόρα διαδικασία
- Χρηματοδότηση ενός τμήματος και όχι του συνόλου της επένδυσης
- Μη ύπαρξη φορολογικών εξοικονομήσεων μέσω του τραπεζικού δανεισμού
- Πιθανότητα εμφάνισης δυσκολιών στην αποπληρωμή του δανείου, καθώς σε περιόδους ύφεσης η αποπληρωμή δανείων μπορεί να αποδειχθεί ιδιαίτερα δύσκολη και να αναγκάσει τον πλοιοκτήτη σε ρευστοποίηση του κεφαλαίου του προκειμένου να ανταπεξέλθει στους όρους της συμφωνίας (Γουλιέλμος, 1998).

3.3 Εναλλακτικές μορφές χρηματοδότησης

3.3.1. Leasing

Ο όρος leasing έχει αποδοθεί στα Ελληνικά ως χρηματοδοτική μίσθωση. Πρόκειται για τη σύμβαση μιας εταιρείας ειδικού σκοπού (εκμισθωτής) και μιας επιχείρησης ή ενός επαγγελματία (μισθωτής) με την οποία η πρώτη παραχωρεί για ορισμένο χρόνο και έναντι

μισθώματος στον δεύτερο τη χρήση επιχειρησιακού ή επαγγελματικού εξοπλισμού (Καραθανάσης, 2009).

Η χρηματοδοτική μίσθωση είναι μία σύγχρονη μέθοδος μεσομακροπρόθεσμης χρηματοδότησης, εναλλακτική και συμπληρωματική του παραδοσιακού δανεισμού. Είναι μια μέθοδος χρησιμοποίησης των κεφαλαιουχικών αγαθών από μισθωτές για μια ορισμένη χρονική περίοδο έναντι καταβολής περιοδικής αμοιβής (μισθωμάτων) στους εκμισθωτές (εταιρεία leasing). Συγχρόνως, ο μισθωτής έχει το δικαίωμα είτε να αγοράσει το πράγμα μετά την πάροδο ορισμένου χρόνου, είτε να ανανεώσει τη μίσθωση.

Στην ουσία, η χρηματοδοτική μίσθωση αποτελεί ένα χρηματοδοτικό μηχανισμό, ο οποίος επιτρέπει στην επιχείρηση να ανανεώσει, εκσυγχρονίσει και επεκτείνει τις παραγωγικές της εγκαταστάσεις, χωρίς να απαιτείται η διάθεση ιδίων κεφαλαίων ή η προσφυγή σε δανεισμό.

Δηλαδή, η εταιρεία leasing αγοράζει το συγκεκριμένο πάγιο στοιχείο βάσει κατάρτισης των οδηγιών του μελλοντικού μισθωτή και στη συνέχεια του το εκμισθώνει. Η όλη διαδικασία του leasing εμπεριέχει συνήθως τις εξής οντότητες.

Μία από αυτές είναι η επιχείρηση, η οποία επιθυμεί να αυξήσει τα παραγωγικά της μέσα και αποδέχεται να έχει τη χρήση αυτών και όχι την ιδιοκτησία τους. Δεύτερον, ο προμηθευτής, ο οποίος επιδιώκει την πώληση των αγαθών. Τέλος, η εταιρεία leasing, η οποία προβαίνει σε αγορά των παραγωγικών μέσων για να τα διαθέσει στην επιχείρηση μέσω ενός προκαθορισμένου συμβολαίου (Μητσιόπουλος, 2012).

Όσον αφορά τα είδη Leasing (Χρηματοδοτικής Μίσθωσης), τα σημαντικότερα από αυτά είναι τα ακόλουθα:

❖ **Άμεση Μίσθωση** σε αυτή τη μορφή της μίσθωσης εντοπίζεται μια διμερής σχέση. Ειδικότερα, υπάρχει αυτή του εκμισθωτή και κατασκευαστή του πάγιου στοιχείου και αυτή μεταξύ των μισθωτών. Δεν είναι όμως λίγες και οι περιπτώσεις οι οποίες αναφέρονται ως τριμερείς. Μια τέτοιου είδους δηλαδή σχέση περιλαμβάνει:

- τον κατασκευαστή, ο οποίος είναι ο κατασκευαστής του πάγιου στοιχείου
- την εταιρεία χρηματοδοτικής μίσθωσης, η οποία είναι ανεξάρτητη από τον κατασκευαστή και στην περίπτωση αυτή αναφέρεται η τράπεζα
- τον μισθωτή, δηλαδή τον πελάτη της τράπεζας

❖ **Διασυνοριακό leasing:** Βασικό χαρακτηριστικό αυτής της μορφής μίσθωσης είναι ότι το ένα από τα δυο μέρη έχει την έδρα της επιχείρησής του σε διαφορετική χώρα. Τότε, γίνεται αναφορά για το Import Leasing. Στην περίπτωση όπου ο μισθωτής είναι σε χώρα εξωτερικού και ο εκμισθωτής βρίσκεται σε χώρα του εσωτερικού, τότε γίνεται αναφορά για Export Leasing.

Το βασικό πλεονέκτημα αυτής της μορφής μίσθωσης αναφέρεται στο γεγονός ότι η μίσθωση αυτή είναι δυνατή με την αξιοποίηση των πολλών και διαφορετικών καθεστώτων, που σχετίζονται με τη φορολογική μεταχείριση των επενδυτικών αγαθών που υπάρχουν στις διάφορες χώρες (Γεωργιάδης, 2006).

❖ **Συμμετοχική ή εξισορροπητική μίσθωση:** Συνήθως χρησιμοποιείται όταν αναφέρονται αντικείμενα μεγάλης αξίας όπως πλοία, αεροπλάνα, τραίνα. Τα μέρη της μίσθωσης αυτής είναι τέσσερα:

- Ο κατασκευαστής του μισθίου
- Ο εκμισθωτής
- Ο μισθωτής
- Ο χρηματοδότης, ο οποίος χρηματοδοτεί τον εκμισθωτή και μάλιστα αναφέρεται η εγγύηση που είναι όλα τα μισθώματα τα οποία θα πάρει από τον εκμισθωτή (Μητσιόπουλος, 2012).

❖ **Πώληση μίσθωση υπό όρους :** Με τη συγκεκριμένη μορφή αυτής της μίσθωσης είναι εφικτή η πώληση μέσα από τη μίσθωση. Στην πραγματικότητα, ακολουθείται η προβλεπόμενη διαδικασία και όλοι οι όροι της μίσθωσης, αλλά στο τέλος ακολουθεί πώληση και μίσθωση κάτω από συγκεκριμένους όρους, οι οποίοι αφορούν την πώληση προϊόντων και στοιχείων από μέρους της τράπεζας προς τους μισθωτές (Καραθανάσης, 2009).

Είναι πάντως γεγονός, ότι τόσο ο μισθωτής, όσο και ο εκμισθωτής, έχουν πλεονεκτήματα απ' αυτή τη μορφή μίσθωσης και για αυτό το λόγο και προωθείται ιδιαίτερα από μέρους των τραπεζών στις μέρες μας. Ο λόγος βέβαια, για τον οποίο επωφελούνται και τα δυο μέρη, προέρχεται από τη χρηματοδοτική μίσθωση, η οποία προσφέρει τα εξής στοιχεία: Φορολογικές απαλλαγές, Επιδοτήσεις, Επιχορηγήσεις, Διεθνείς εκπτώσεις.

- ❖ **Μίσθωση κατά Παραγγελία:** Σύμφωνα με τους όρους της μίσθωσης κατά παραγγελία προβλέπονται ορισμένες ανάγκες του μισθωτή, ούτως ώστε η μίσθωση να πραγματοποιείται σε ειδικές περιπτώσεις. Χαρακτηριστικό βέβαια είναι το παράδειγμα στο οποίο αναφέρονται οι ρυθμίσεις, οι οποίες γίνονται για τις πληρωμές των μισθωμάτων του μισθωτή ανάλογα με τις οικονομικές του δυνατότητες. Είναι επίσης χαρακτηριστικό, ότι με αυτή τη μορφή μίσθωσης δίνεται η δυνατότητα πρόβλεψης των εποχιακών αναγκών του μισθωτή, ειδικά αν το αντικείμενό του είναι κάποιο εποχιακό αγαθό (Καραθανάσης, 2009).
- ❖ **Μίσθωση με Παροχή Υπηρεσιών:** Στην περίπτωση αυτή υπάρχει συνδυασμός παροχής υπηρεσιών, όπως η συντήρηση του εξοπλισμού ή και η εκπαίδευση του προσωπικού (Καραθανάσης, 2009).
- ❖ **Πρόγραμμα Μίσθωσης – Πώλησης Κινητών και Ακινήτων Στοιχείων:** Η μορφή αυτή μίσθωσης είναι συνηθισμένη από τους κατασκευαστές ή τους προμηθευτές (τράπεζες), αλλά ακόμα και από τους αντιπροσώπους και χρησιμοποιείται ως ένα μέσο προώθησης των πωλήσεων. Τους προσφέρει τη δυνατότητα να χρηματοδοτούν τον πελάτη με τη μορφή άμεσης μίσθωσης. Η μέθοδος, η οποία ακολουθείται στη χώρα μας σχετικά, είναι η εξής: Υπογράφεται μια σύμβαση από τον προμηθευτή (τράπεζα) με μια εταιρεία leasing (Καραθανάσης, 2009).

3.3.2 Ιδιωτική τοποθέτηση

Είναι γεγονός, ότι μέσα από την ιδιωτική τοποθέτηση, καταβάλλεται προσπάθεια να πραγματοποιηθούν επενδύσεις σε εμπορικά πλοία από επενδυτές οι οποίοι στο παρελθόν δεν είχαν ποτέ δραστηριοποιηθεί στον τομέα της ναυτιλίας. Στην προκειμένη περίπτωση αυτό που συμβαίνει είναι μια εισηγμένη εταιρεία να προχωρήσει στην ανάθεση σε ένα διαχειριστή την αγορά, τόσο της διαχείρισης όσο και της πώλησης του στόλου της.

Αναφορικά δε με τις εταιρίες εκείνες, οι οποίες αναλαμβάνουν τη διαχείριση των πλοίων, αυτές δεν αποτελούν ναυτιλιακές εταιρίες, με αποτέλεσμα αυτό να δημιουργεί αρνητικές επιπτώσεις στην αποδοτικότητα της επένδυσης, λόγω της μη προγενέστερης ικανοποιητικής γνώσης του αντικειμένου αυτού (Γουλιέλμος, 1998).

3.3.3 Ενδιάμεση χρηματοδότηση

Όσον αφορά την μέθοδο της ενδιάμεσης χρηματοδότησης, αυτή αποτελεί μια ενδιάμεση μέθοδο, η οποία βρίσκεται ανάμεσα στα δανειακά κεφάλαια και στα ίδια κεφάλαια (Γουλιέλμος, 2007).

Ειδικότερα, κατατάσσεται στις χρηματοδοτήσεις κεφαλαίου μετά από το κύριο χρέος, αλλά πριν από τις απλές/συνήθειες μετοχές (ordinary equity). Αποκαλείται εξασφαλισμένο ή και μη χρέος, χρέος με προνομιούχες μετοχές, δάνειο με δεύτερη υποθήκη και ομολογιακό δάνειο ή δάνειο με γραμμάτια. Η χρηματοδότηση αυτή μπορεί να έχει την δυνατότητα να μετατραπεί σε απλές μετοχές.

Η χρηματοδότηση αυτή δεν έχει τόσο μεγάλη εξασφάλιση όσο η χρηματοδότηση με πρώτη υποθήκη, αλλά και το κόστος από τους τόκους σ' αυτή την περίπτωση είναι υψηλότερο. Στη ναυτιλία χρησιμοποιείται για την κάλυψη του κενού μεταξύ των δανείων με πρώτη υποθήκη και των ιδίων κεφαλαίων.

Η δυσκολία και αυτής της χρηματοδότησης είναι η δημιουργία ικανού, σταθερού και θετικού ταμειακού προγράμματος (cash flow), ενώ η δημιουργία ισχυρού cash flow, ώστε να εξυπηρετηθεί εκτός από το κύριο χρέος και το ενδιάμεσο, καμιά φορά δεν επιτυγχάνεται με τα νέα πλοία, αλλά ούτε και με τα μεταχειρισμένα, δεδομένων των υψηλών δαπανών ασφαλίσεων, δεξαμενισμού και επισκευών.

Η διαφορά μεταξύ ίδιας χρηματοδότησης και εκείνης της πρώτης υποθήκης, αποτελεί ένα είδος στην ουσία (συμπληρωματικής) μετοχικής χρηματοδότησης, που σήμερα παρέχεται από χρηματοδοτικούς ενδιάμεσους (financial intermediaries), σε εξωτερικούς επενδυτές (Γουλιέλμος, 2007).

3.3.4 Ομόλογα

Από την άλλη πλευρά, προκειμένου να εκδώσει ομόλογα μια ναυτιλιακή εταιρία, θα πρέπει η ναυτιλιακή εταιρία να έρθει σε επαφή και να αξιολογηθεί από κάποιον διεθνή οίκο όπως οι Moodys, οι Standard & Poors κ.λ.π.

Ειδικότερα, η διαδικασία της αξιολόγησης και της κατάταξης της εταιρείας (rating) πραγματοποιείται για να διαπιστωθεί κατά πόσο η ναυτιλιακή εταιρία είναι σε θέση να

ανταπεξέλθει στις υποχρεώσεις της προς τους αγοραστές των ομολόγων της, δηλαδή να καταβάλει τους τόκους και το κεφάλαιο (Γιαννάκη, 2005).

Στη συνέχεια, την υλοποίηση της έκδοσης αναλαμβάνει μια τράπεζα επενδύσεων και το αν τελικά θα εκδοθεί το ομολογιακό δάνειο και με ποιο επιτόκιο, εξαρτάται από την ταξινόμηση της εταιρείας, αφού εξεταστούν τα ακόλουθα στοιχεία:

- Το αντικείμενο δραστηριοποίησης της εταιρείας, δηλαδή τι τύπους πλοίων εκμεταλλεύεται και πώς κινείται η συγκεκριμένη αγορά. Αυτός ο διαχωρισμός είναι σημαντικός καθώς, για παράδειγμα, τα δεξαμενόπλοια και τα πλοία που μεταφέρουν χημικά θεωρούνται υψηλού κινδύνου και πρέπει να πληρούν πιο αυστηρές προϋποθέσεις ασφαλείας σε σχέση με ένα επιβατηγό πλοίο.
- Τα ποιοτικά και ποσοτικά χαρακτηριστικά της, όπου στα ποιοτικά κριτήρια ανήκει η διοίκηση της εταιρείας, η φιλοσοφία της και η ικανότητα του management, η φήμη της και η εμπειρία της, όχι μόνο στο ναυτιλιακό κλάδο, άλλα και στη συγκεκριμένη αγορά που δραστηριοποιείται. Επίσης, ελέγχεται η δυναμικότητα του στόλου της (ηλικία και είδος πλοίων), η σχέση της με τους ναυλωτές της (κατά πόσο δηλαδή αυτοί εμφανίζονται ικανοποιημένοι και επιδιώκουν να συνεργάζονται μαζί της) και η ασφαλιστική κάλυψη των πλοίων της.
- Τα οικονομικά της στοιχεία και η κατάσταση χρηματοροών του Ομίλου, δείκτες αποδοτικότητας, ισολογισμός και αποτελέσματα χρήσης, τα διαθέσιμά της. Τα πλεονεκτήματα της έκδοσης ομολόγων είναι ότι αυξάνει τη ρευστότητα της εταιρείας, λαμβάνοντας υπόψη τη διάρκεια οικονομικής ζωής του πλοίου, χωρίς να απαιτείται μεγάλος αριθμός εξασφαλίσεων, όπως στον τραπεζικό δανεισμό. Εξάλλου, η εξόφληση του ομολόγου γίνεται με την επιστροφή του κεφαλαίου στη λήξη του, συμβάλλοντας έτσι στην συσσώρευση κερδών (Γιαννάκη, 2005).

3.3.5 Είσοδος στο χρηματιστήριο

Είναι γεγονός, ότι η επιλογή της εισόδου στο χρηματιστήριο για μια ναυτιλιακή επιχείρηση έχει και πλεονεκτήματα και μειονεκτήματα. Τα κυριότερα πλεονεκτήματα είναι τα ακόλουθα:

- Εναλλακτικός τρόπος άντλησης κεφαλαίων, μειώνοντας την εξάρτηση των εταιριών από τις άλλες συμβατικές μεθόδους άντλησης κεφαλαίων.
- Διευκόλυνση των επενδυτών να αποφύγουν την τοποθέτηση των κεφαλαίων τους σε μια μόνο εταιρία.
- Υψηλή δυνατότητα ρευστοποίησης των μετοχών των εταιριών, κάτι που δεν υφίσταται στην περίπτωση μη εισηγμένων εταιριών.
- Μείωση του κόστους κεφαλαίου των επιχειρήσεων.
- Διευκόλυνση των συγχωνεύσεων, καθώς η καθορισμένη αξία των μετοχών, σε συνδυασμό με την διαφάνεια των συναλλαγών και την πρόσβαση στις οικονομικές καταστάσεις, έχει ως αποτέλεσμα τη διευκόλυνσή τους.
- Τέλος, η αποδοχή από τις χρηματιστηριακές αρχές της αίτησης εισαγωγής μιας επιχείρησης θεωρείται ως επιβεβαίωση της εμπιστοσύνης των διοικητικών στελεχών της επιχείρησης στο μέλλον της (Syriopoulos, 2007).

Από την άλλη πλευρά, τα κυριότερα μειονεκτήματα της εισόδου στο χρηματιστήριο είναι τα εξής:

- Αρχικά οι εταιρείες που επιθυμούν δημόσια εισαγωγή θα πρέπει να καταβάλουν αμοιβή που απαιτείται για την προετοιμασία των δημόσιων προτάσεων π.χ. αμοιβές στους δικηγόρους, λογιστές, αναδόχους κ.τ.λ., όπως αυτή ορίζεται από τους κανονισμούς του κάθε Χρηματιστηρίου.
- Ενώ μέχρι πρότινος ο ιδιοκτήτης της εταιρείας ήταν ο μόνος που είχε δικαίωμα λήψης αποφάσεων, χωρίς συνάμα την υποχρέωση να δικαιολογεί την κάθε ενέργειά του οπουδήποτε, υποχρεώνεται από εδώ και πέρα να συγκαλεί συνελεύσεις των μετόχων (σε τακτά χρονικά διαστήματα) και να λογοδοτεί στο συμβούλιο μετόχων (board of directors) τη σύμφωνη γνώμη του οποίου και πρέπει να εξασφαλίσει, προκειμένου να προβεί σε οποιαδήποτε ενέργεια / συμφωνία και εν γένει απόφαση.
- Επιπλέον, οι εισηγμένες εταιρείες θα πρέπει να δημοσιοποιούν αρκετά πληροφοριακά έγγραφα και στοιχεία, να αποκαλύπτουν όλες τις σημαντικές πληροφορίες που θα βοηθήσουν τους μετόχους και το κοινό να αξιολογήσουν καλύτερα τις προοπτικές της κάθε εταιρείας.

- Τέλος, οι εισηγμένες εταιρείες υποχρεούνται να ανακοινώνουν κάθε σημαντική απόφαση και να εκδίδουν εξαμηνιαίους λογαριασμούς, ισολογισμούς κλπ, σύμφωνα με τα Διεθνή Λογιστικά Πρότυπα, γεγονός το οποίο ενδεχομένως να αποκαλύψει μυστικά στους ανταγωνιστές των εταιριών (Syriopoulos, 2007).

3.4 Δάνεια ναυπηγείων και εξαγωγικές πιστώσεις

Τέλος, οι ναυπηγικές πιστώσεις για τη χρηματοδότηση των ναυπηγείων έχουν το πλεονέκτημα των σταθερών επιτοκίων. Αλλά έχουν δύο μειονεκτήματα:

- μικρή περίοδο αποπληρωμής
- νομισματικό κίνδυνο.

Η ναυπηγική χρηματοδότηση είχε θεσμοθετηθεί πρώτα από την Ιαπωνία πριν από το 1969, και από τον Μάιο του 1969 από τον ΟΟΣΑ ("Understanding on export credits for ships"), όπου οι Ιάπωνες είχαν καθορίσει το πλαίσιο των εξαγωγικών πιστωτικών όρων, και για τη δεκαετία 1960-1970, στο 80% για 8-10 χρόνια με επιτόκιο 5.5%, κάτι το οποίο άλλαξε από το 1974 και μετά όπου οι χρηματοδοτικοί όροι του ΟΑΣΑ μεταβλήθηκαν στο 70% για 7-8,5 έτη και με επιτόκιο 6% με 8% (Γουλιέλμος, 2007).

Αξίζει να σημειωθεί επίσης, ότι στο χρηματοδοτικό σχήμα του ΟΟΣΑ δεν μετείχαν όλες οι χώρες. Για παράδειγμα, οι ΗΠΑ, Ισπανία, Πορτογαλία, Ελλάδα και Τουρκία δεν μετείχαν (Γουλιέλμος, 2007).

Επίσης, οι ταχύτατα ναυπηγικά αναπτυσσόμενες χώρες του Τρίτου Κόσμου, όπως Ν. Κορέα, Βραζιλία, Ταϊβάν και Κίνα, δεν υιοθέτησαν ποτέ περιορισμούς στη χρηματοδότησή τους, καθώς οι χώρες αυτές έδιναν 85% δάνειο, 7% επιτόκιο και 15 χρόνια περίοδο αποπληρωμής με δύο χρόνια περίοδο χάριτος (Γουλιέλμος, 2007).

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4: ΕΛΕΓΚΤΙΚΗ ΕΠΙΣΤΗΜΗ

4.1 Σημασία και αναγκαιότητα της Ελεγκτικής και των Ελέγχων

Οι σημαντικότερες βάσεις που έχουν υποστηριχθεί τα τελευταία πενήντα χρόνια για τη θεμελίωση της Ελεγκτικής και των ελέγχων είναι:

- Οι ατέλειες της ανθρώπινης φύσης
- Ο έγκαιρος εντοπισμός και η διόρθωση των λογιστικών σφαλμάτων
- Η σχέση ιδιοκτήτη και διαχειριστή
- Η ανάγκη για αξιόπιστες πληροφορίες

Αλλά ας τα πάρουμε με τη σειρά, ώστε να γίνει περισσότερο κατανοητό σε τι αφορά η κάθε βάση. Πιο συγκεκριμένα, αναφορικά με τις ατέλειες της ανθρώπινης φύσης, σύμφωνα με τον Γρηγοράκο (1989), η αναγκαιότητα του ελέγχου πηγάζει από τις ατέλειες της ανθρώπινης φύσης καθώς, σύμφωνα με την άποψη αυτή, τα λάθη και οι καταδολιεύσεις είναι στοιχεία έμφυτα στους ανθρώπους.

Ο άνθρωπος γεννιέται μαζί με τις ατέλειές του και τις αδυναμίες του, ζει όλη του τη ζωή με αυτές και τελικά πεθαίνει με αυτές. Βέβαια, είναι πιθανόν καθώς τα πράγματα εξελίσσονται, κάποιες από τις αδυναμίες αυτές είτε να βελτιωθούν είτε να περιοριστούν, αλλά το να εξαλειφθούν τελείως είναι αδύνατον.

Επίσης, αν σε όλα αυτά συνυπολογίσουμε και το γεγονός ότι κανένας μας δεν είναι αλάνθαστος ή αναμάρτητος, τότε ο μόνος τρόπος για την αντιμετώπιση αυτού του φαινομένου είναι η ουσιαστική οργάνωση ενός ανεξάρτητου εξωτερικού ελέγχου, ο οποίος θα λειτουργεί συμπληρωματικά με το σύστημα του εσωτερικού ελέγχου. Με λίγα λόγια, ο έλεγχος αυτός θεωρείται ότι είναι ένα απαραίτητο συμπλήρωμα οποιασδήποτε οικονομικής διαχείρισης ξένης περιουσίας, θεωρείται ένα είδος ασφάλισης έναντι των λαθών, της ανειλικρίνειας, της κλοπής και της απάτης (Γρηγοράκος, 1989).

Όσον αφορά τη δεύτερη βάση που αναφέρθηκε παραπάνω, οι υποστηρικτές της θεωρούν ότι πρωταρχικός σκοπός της ελεγκτικής είναι ο έγκαιρος εντοπισμός και η διόρθωση των λογιστικών σφαλμάτων, ανεξαρτήτως του αν είναι ηθελημένα ή όχι, καθώς

παραποιούν τις οικονομικές καταστάσεις, με συνέπεια να παρουσιάζουν μια αλλοιωμένη και ανακριβή εικόνα της επιχείρησης.

Έτσι, επιτυγχάνεται η παραπληροφόρηση και η εξαπάτηση των άμεσων ενδιαφερομένων σχετικά με την πορεία της επιχείρησης.

Σύμφωνα με τον Baude (1996) υπάρχουν έξι κύριες κατηγορίες σφαλμάτων, τα οποία οφείλονται σε αμέλεια ή άγνοια βασικών κανόνων λογιστικής. Οι κατηγορίες αυτές είναι: 1) σφάλματα λογιστικής ερμηνείας, 2) σφάλματα παραλείψεων, 3) σφάλματα αποδόσεων, 4) σφάλματα αρχών, 5) σφάλματα αριθμητικά και 6) σφάλματα κατά τη διάρκεια της λογιστικής εργασίας.

Επίσης, όσον αφορά τη σχέση Ιδιοκτήτη – Διαχειριστή, όπως είναι λογικό η σχέση αυτή δημιουργεί μια σύγκρουση συμφερόντων, λόγω κυρίως της ασυμμετρίας των πληροφοριών που υπάρχει μεταξύ του διαχειριστή μιας οικονομικής μονάδας και του ιδιοκτήτη μετόχου της μονάδας αυτής.

Πρακτικά, όταν λέμε για ασυμμετρία πληροφοριών, εννοούμε ότι οι διοικούντες μια επιχείρηση έχουν μεγαλύτερη και ακριβέστερη πληροφόρηση για την πραγματική οικονομική θέση και τα οικονομικά αποτελέσματα της επιχείρησης που διοικούν, σε σχέση με την πληροφόρηση που διαθέτουν οι εκτός της επιχείρησης ιδιοκτήτες μέτοχοι.

Η ελεγκτική παρεμβαίνει στο συγκεκριμένο θέμα και συμβάλλει στη διασφάλιση της τάξης και της ευταξίας της επιχειρηματικής ζωής, της προστασίας των δικαιωμάτων των μετόχων, καθώς και της μειοψηφίας των μετόχων, των συναλλασσομένων, των πιστωτικών οργανισμών και του κοινωνικού συνόλου από την καταχρηστική λειτουργία των οικονομικών μονάδων.

Έτσι, μέσω των ελέγχων, οι ελεγκτές εντοπίζουν τις αδυναμίες σε οργάνωση και λειτουργία, στην αποκάλυψη λαθών ή παραβάσεων επί των οικονομικών καταστάσεων, καθώς και στην υποβολή προτάσεων ή βελτιώσεων, λειτουργώντας ουσιαστικά προληπτικά σε πιθανές χρεοκοπίες των επιχειρήσεων, που ανάλογα με το μέγεθός τους μπορεί να εξελιχθούν σε βαθιές κρίσεις.

Τέλος, για τη λήψη ορθολογικών αποφάσεων είναι απαραίτητη η ύπαρξη αξιόπιστων και ακριβών πληροφοριών, οι οποίες δύναται να χρησιμοποιηθούν ελεύθερα και δίχως προκαταλήψεις και σκοπιμότητες. Ανακριβείς πληροφορίες σε μία κοινωνία μπορεί να προκαλέσουν μη αποτελεσματική και μη αποδοτική κατανομή των παραγωγικών πόρων, η

οποία θα αποβεί σε βάρος της κοινωνίας και όλων εκείνων που λαμβάνουν τις σχετικές αποφάσεις.

Μία λύση για την διασφάλιση αξιόπιστων πληροφοριών θα ήταν αν ο κάθε ενδιαφερόμενος χρήστης πληροφοριών έκανε τον δικό του έλεγχο αναφορικά με την αξιοπιστία και αντικειμενικότητα των πληροφοριών (Baudem 1996).

4.2 Ελεγκτικά Πρότυπα

Τα ελεγκτικά πρότυπα (standards) περιγράφουν το θεσμικό πλαίσιο του ελέγχου και επίσης προσδιορίζουν τα κριτήρια, που θα πρέπει να ικανοποιηθούν για την τελειοποίηση του ελέγχου και τη δημοσιοποίησή του. Σύμφωνα λοιπόν με τη διεθνή βιβλιογραφία, τα ελεγκτικά πρότυπα μπορούν να καταταχθούν στις παρακάτω κύριες κατηγορίες:

- **Γενικές Αρχές.** Σύμφωνα με τις γενικές αρχές, οι ελεγκτικές διαδικασίες θα πρέπει να εφαρμόζονται με επαγγελματική επάρκεια και από κατάλληλα εκπαιδευμένα άτομα.
- **Αρχές Εκτελέσεως της Εργασίας.** Σύμφωνα με τις αρχές αυτές απαιτείται ένας κατάλληλος σχεδιασμός της εργασίας, καθώς και επίβλεψη αυτής, επίσης σωστή μελέτη και εκτίμηση του εσωτερικού ελέγχου, καθώς και επαρκές και κατάλληλο αποδεικτικό υλικό της εργασίας, το οποίο πρέπει να συγκεντρωθεί από τον έλεγχο, την έρευνα, την επιθεώρηση και την παρατήρηση (Καζαντζής, 2006).
- **Αρχές που αφορούν τις Εκθέσεις Ελέγχου.** Σύμφωνα με τις αρχές αυτές, στις εκθέσεις ελέγχου θα πρέπει να περιλαμβάνεται δήλωση, ότι οι οικονομικές καταστάσεις έχουν καταρτιστεί σύμφωνα με τις γενικά παραδεκτές λογιστικές αρχές. Ενώ, επίσης, είναι απαραίτητο να εκφραστεί και γνώμη για τις οικονομικές καταστάσεις ως προς το σύνολό τους (Καζαντζής, 2006).

4.3 Διακρίσεις ελέγχων

Η λογιστική ουσιαστικά διακρίνεται σε τρεις κατηγορίες ελέγχων:

- Εσωτερικός έλεγχος
- Εξωτερικός έλεγχος
- Κρατικός έλεγχος

4.3.1 Εσωτερικός έλεγχος

Ο εσωτερικός έλεγχος είναι μια ξεχωριστή και ανεξάρτητη μεν, εσωτερική δε λειτουργία, η οποία είναι επιφορτισμένη με τον συνεχή έλεγχο και την αξιολόγηση των συστημάτων οργάνωσης και λειτουργίας της μονάδας.

Εν συντομία, οι κύριοι στόχοι του εσωτερικού ελέγχου είναι:

- Η λειτουργία των τμημάτων της μονάδας σύμφωνα με τις προδιαγραφές που έχουν καθοριστεί από τη Διοίκηση
- Η διαπίστωση της αποτελεσματικότητας της εσωτερικής οργάνωσης
- Η διαπίστωση τυχόν απατών, αδυναμιών, ατασθαλιών, λαθών και αδυναμιών της οργάνωσης και λειτουργίας, που οδηγούν σε κακό χειρισμό των περιουσιακών στοιχείων της μονάδας
- Η εκτίμηση της αποτελεσματικότητας και επάρκειας των συστημάτων οργάνωσης και διοίκησης
- Η αναφορά διαπιστώσεων του ελέγχου στη διοίκηση της μονάδας και η εισήγηση μέτρων διόρθωσης ή βελτίωσης (Κάντζος, 1995).

Ειδικότερα, η αναγκαιότητα του εσωτερικού ελέγχου υπαγορεύεται και από τη σημασία που έχει ο εσωτερικός έλεγχος για τον εξωτερικό ορκωτό ελεγκτή λογιστή, καθώς το σύστημα και η ποιότητα του εσωτερικού ελέγχου, το οποίο χρησιμοποιείται από την επιχείρηση, θα καθορίσει το πρότυπο και τη διαδικασία του εξωτερικού ελέγχου (Κάντζος, 1995).

Επίσης, οι εξωτερικοί ελεγκτές εξετάζουν και αξιολογούν το εφαρμοζόμενο σύστημα εσωτερικού ελέγχου, ώστε να καταφέρουν να πεισθούν για την αξιοπιστία των λογιστικών δεδομένων που τους παρέχονται και επιπλέον αυτού να μπορέσουν να καθορίσουν το πρόγραμμα και το χρονοδιάγραμμα της ελεγκτικής διαδικασίας, κάτι το οποίο είναι απαραίτητο για την έκφραση γνώμης επί της ειλικρίνειας και αξιοπιστίας των χρηματοοικονομικών καταστάσεων που πρόκειται να δημοσιευτούν στην συνέχεια (Κάντζος, 1995).

Όσον αφορά δε τα είδη του εσωτερικού ελέγχου, ο εσωτερικός έλεγχος χωρίζεται σε δύο μεγάλες κατηγορίες. Τους Λογιστικούς και τους Διοικητικούς ελέγχους (Μπαλής, 1998).

Ειδικότερα, οι Λογιστικοί έλεγχοι περιλαμβάνουν τις μεθόδους, τις διαδικασίες, τις τεχνικές, καθώς και το σχέδιο χρηματοοικονομικής οργάνωσης, τα οποία στοχεύουν στην προστασία των περιουσιακών στοιχείων και στην ακρίβεια και αξιοπιστία των πληροφοριών που δίδονται μέσω των οικονομικών καταστάσεων (Μπαλής, 1998).

Από την άλλη πλευρά, έχουμε τους Διοικητικούς ελέγχους, οι οποίοι δεν έχουν ως στόχο τις οικονομικές καταστάσεις, και κατά συνέπεια δεν θα έπρεπε, με βάση όσα ξέρουμε, να ενδιαφέρουν άμεσα τους εξωτερικούς ορκωτούς ελεγκτές. Οι διοικητικοί έλεγχοι περιλαμβάνουν κυρίως το σχέδιο της οργάνωσης της επιχείρησης, τις κατευθυντήριες οδηγίες της διοίκησης, τις πολιτικές, τους κανονισμούς κατανομής αρμοδιοτήτων και παροχής εξουσιοδότησης, που είναι απαραίτητα για τη διενέργεια συναλλαγών και τη διαδικασία της λήψης αποφάσεων (Μπαλής, 1998).

4.3.2 Εξωτερικός έλεγχος

Ο ανεξάρτητος αυτός εξωτερικός έλεγχος διενεργείται από επαγγελματίες και ειδικά εκπαιδευμένους λογιστές, οι οποίοι αναφέρονται ως ορκωτοί λογιστές/ ελεγκτές.

Ο εξωτερικός έλεγχος διενεργείται κυρίως επί του λογιστικού συστήματος μιας μονάδας, αλλά και επί των επιμέρους οργανωτικών συστημάτων, τα οποία μπορούν να επηρεάσουν έμμεσα την αποτελεσματικότητα του λογιστικού συστήματος, μέσω χρήσης μεθόδων ελεγκτικών standards αλλά και άλλων μεθόδων, τις οποίες θα κρίνει κατά περίπτωση αναγκαίες ο ελεγκτής (Κάντζος, 1995).

Κύριος σκοπός του εξωτερικού ελέγχου είναι να στηρίξει εκ μέρους του ελεγκτή τη διαμόρφωση γνώμης αναφορικά με την ορθή ή μη παρουσίαση των χρηματοοικονομικών μεγεθών της ελεγχόμενης μονάδας στις ελεγχόμενες από αυτόν χρηματοοικονομικές καταστάσεις και δεύτερον, ο εξωτερικός ανεξάρτητος ελεγκτής ουσιαστικά φέρει την ευθύνη προς τους εκτός της ελεγχόμενης μονάδας ενδιαφερόμενους για την χρηματοοικονομική κατάσταση και αποτελεσματικότητα τούτης, συμπεριλαμβανομένων και των μετόχων καθώς και όλου του γενικότερου προς τρίτους περιβάλλοντος (Κάντζος, 1995).

Αναφορικά δε με τη χρησιμότητα του εξωτερικού ελέγχου, αυτή σχετίζεται με τα ακόλουθα:

- Καταρχήν, μέσω του εξωτερικού ελέγχου εξασφαλίζεται η συνεχής βελτίωση του λογιστικού συστήματος, ενώ ταυτόχρονα βελτιώνεται και η αποτελεσματικότητα του εσωτερικού ελέγχου της επιχείρησης, καθώς αυτή αξιολογείται από έναν ανεξάρτητο ορκωτό ελεγκτή λογιστή.
- Επιπλέον, μέσω του εξωτερικού ελέγχου, αποκτάται μια νομιμότητα επί των οικονομικών καταστάσεων καθώς αυτές εξετάζονται και εγκρίνονται από ανεξάρτητους ορκωτούς λογιστές.
- Επίσης, εκτός της νομιμότητας, αυξάνεται η εγκυρότητα και η πληρότητα των δημοσιευμένων λογιστικών καταστάσεων στην περίπτωση που αυτές συνοδεύονται από πιστοποιητικό ελέγχου σύμφωνης γνώμης.
- Εκτός των άλλων, διευκολύνεται η εκ μέρους της επιχείρησης δυνατότητα άντλησης κεφαλαίων, καθώς ο σωστά πληροφορημένος επενδυτής αντιμετωπίζει και συνάμα μικρότερο κίνδυνο.
- Ακόμα, διευκολύνεται η διενέργεια φορολογικού ελέγχου των βιβλίων της επιχείρησης, επειδή ο αρμόδιος ελεγκτής της εφορίας περιορίζει την έκταση και το χρόνο του ελέγχου του, καθότι γνωρίζει ότι πριν από αυτόν έχει προηγηθεί ο εξωτερικός ελεγκτής.
- Τέλος, ενισχύεται ή αποδυναμώνεται μέσω του εξωτερικού ελέγχου η θέση των οικονομικών στελεχών της επιχείρησης, έναντι των μετόχων, ανάλογα με το αν τα πορίσματα ελέγχου είναι θετικά ή αρνητικά προς αυτούς (Αληφαντής, 2010).

4.3.3 Κρατικός έλεγχος

Σε αυτήν την μορφή ελεγκτικής περιλαμβάνονται όλοι οι έλεγχοι, που διενεργούν διάφοροι κρατικοί και ημικρατικοί φορείς. Οι κυριότεροι έλεγχοι αυτής της κατηγορίας είναι ο φορολογικός έλεγχος, ο οποίος διενεργείται από την εφορία και αφορά στην αναζήτηση και επαλήθευση του φορολογητέου εισοδήματος των υποκείμενων σε φορολογία φυσικών και νομικών προσώπων, ο έλεγχος που διενεργείται από την Τράπεζα της Ελλάδος και ο οποίος αφορά νομισματικά και πιστωτικά θέματα και τέλος, ο έλεγχος που διενεργείται από το Ελεγκτικό Συνέδριο του κράτους και αφορά τους λογαριασμούς στον δημόσιο τομέα, στον ειδικό λογαριασμό εγγυήσεων γεωργικών προϊόντων και στις δαπάνες που πραγματοποιούνται με ενίσχυση από πόρους της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, καθώς και τους Δήμους και Κοινότητες (Κάντζος, 1995).

Η κρατική ελεγκτική είναι συνήθως πιο συνοπτική από την εξωτερική ελεγκτική. Ενώ και οι δύο αναζητούν τεκμήρια και προβαίνουν σε επαληθεύσεις μεγεθών ή διαδικασιών, η κρατική ελεγκτική δεν χρησιμοποιεί κάποια συγκεκριμένα standards, όπως η εξωτερική (Κάντζος, 1995).

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5: ΕΡΕΥΝΗΤΙΚΟ ΜΕΡΟΣ

5.1 Μεθοδολογία

Όσον αφορά τη μεθοδολογία της παρούσας έρευνας, αυτή βασίστηκε στη ποιοτική έρευνα, η οποία πραγματοποιήθηκε σε 70 εργαζόμενους σε ελληνικές ναυτιλιακές εταιρίες στην Ελλάδα, μέσω της χρήσης της μεθόδου του ερωτηματολογίου (το οποίο διανεμήθηκε σε αυτούς με email), ώστε με αυτό τον τρόπο να εξάγουμε χρήσιμα συμπεράσματα για τη χρηματοδότηση των ναυτιλιακών αυτών επιχειρήσεων σήμερα και να εξετάσουμε κατά πόσον οι τρόποι αυτοί έχουν επηρεαστεί από τη σημερινή οικονομική κρίση.

Ο λόγος που επιλέχθηκε η μέθοδος αυτή έγκειται στην απλότητα και ευχρηστία του ερωτηματολογίου, καθώς και στη δυνατότητα άμεσης και εύκολης ανάλυσης των ευρημάτων που προκύπτουν μετά το στάδιο της συλλογής των απαντήσεων των ερωτηθέντων (Σταθακόπουλος, 2005).

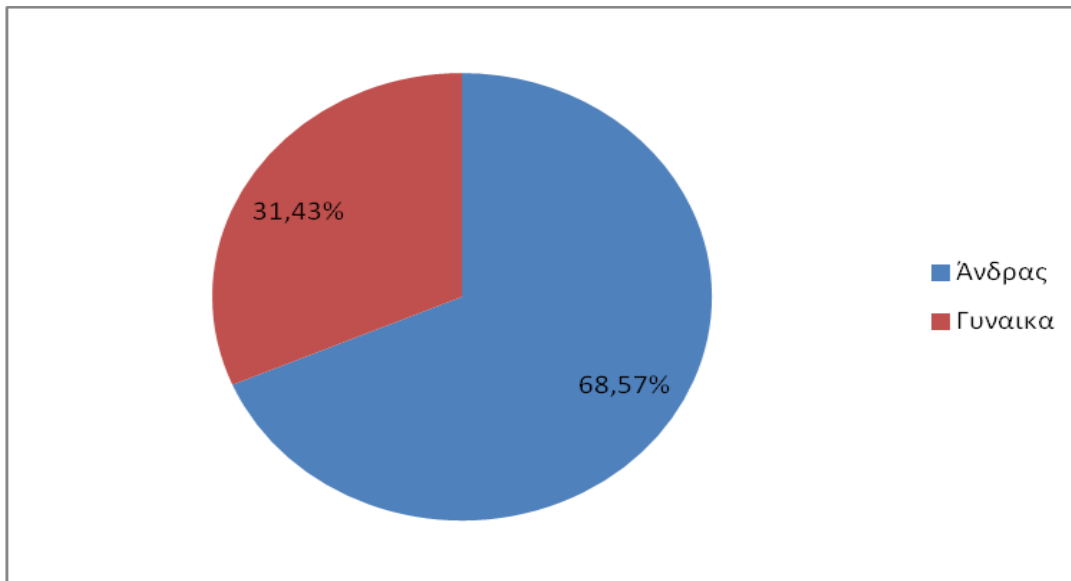
Ειδικότερα, το ερωτηματολόγιο που δημιουργήθηκε για την έρευνα αυτή χωρίζεται σε τρία μέρη, πρώτον στα δημογραφικά χαρακτηριστικά, μέσω των οποίων προσπαθούμε να αντλήσουμε στοιχεία για τους ερωτώμενους (όπως είναι ηλικία, φύλο, μορφωτικό επίπεδο κλπ), δεύτερον στα χαρακτηριστικά της ναυτιλιακής επιχείρησης στην οποία εργάζονται και τρίτον στους τρόπους χρηματοδότησής της, περιλαμβάνοντας συνολικά 19 ερωτήσεις (5 στο μέρος Α, 3 στο μέρος Β και 11 στο μέρος Γ).

Αναφορικά δε με το είδος των ερωτήσεων που χρησιμοποιήθηκαν για τη σύνταξη του ερωτηματολογίου, αυτές είναι κλειστού τύπου, όπου δίνεται η δυνατότητα στον ερωτώμενο να επιλέξει μεταξύ πολλών προεπιλεγμένων απαντήσεων, οι οποίες στη συνέχεια αναλύθηκαν μέσω της χρήσης του Microsoft Excel, όπως θα δούμε στις επόμενες υποενότητες του παρόντος κεφαλαίου.

Ο βασικός λόγος επιλογής του παραπάνω τύπου ερωτήσεων δεν είναι άλλος από το πλεονέκτημα που παρέχουν οι ερωτήσεις κλειστού τύπου στην επεξεργασία, κωδικοποίηση και ανάλυση των απαντήσεων, ενώ μέσω της μορφής αυτής των ερωτήσεων περιορίζεται σε μεγάλο βαθμό η επιρροή του ερευνητή στις απαντήσεις του ερωτώμενου (Σταθακόπουλος, 2005).

5.2 Ανάλυση δημογραφικών στοιχείων

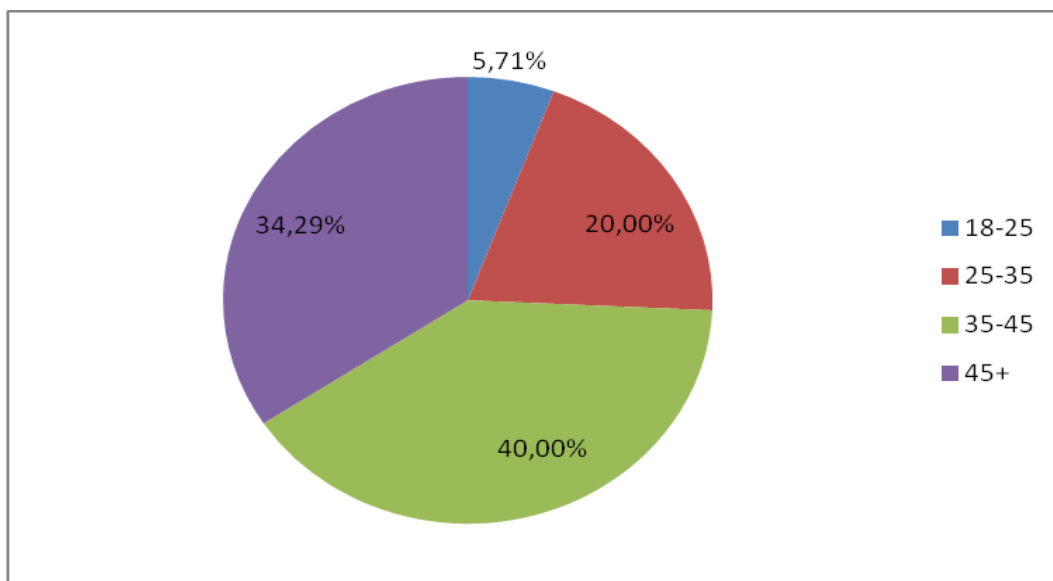
Όπως φαίνεται από το ακόλουθο γράφημα, είναι φανερό ότι το 68,57% των συμμετεχόντων στην παρούσα έρευνα ήταν άνδρες, ενώ οι γυναίκες αποτελούσαν αντίστοιχα το 31,43% του συνολικού δείγματός μας, γεγονός το οποίο αποτυπώνει σε μεγάλο βαθμό μια υπερίσχυση του ανδρικού φύλου έναντι του γυναικείου φύλου στον κλάδο της ναυτιλίας.



Γράφημα 1: Κατανομή φύλου

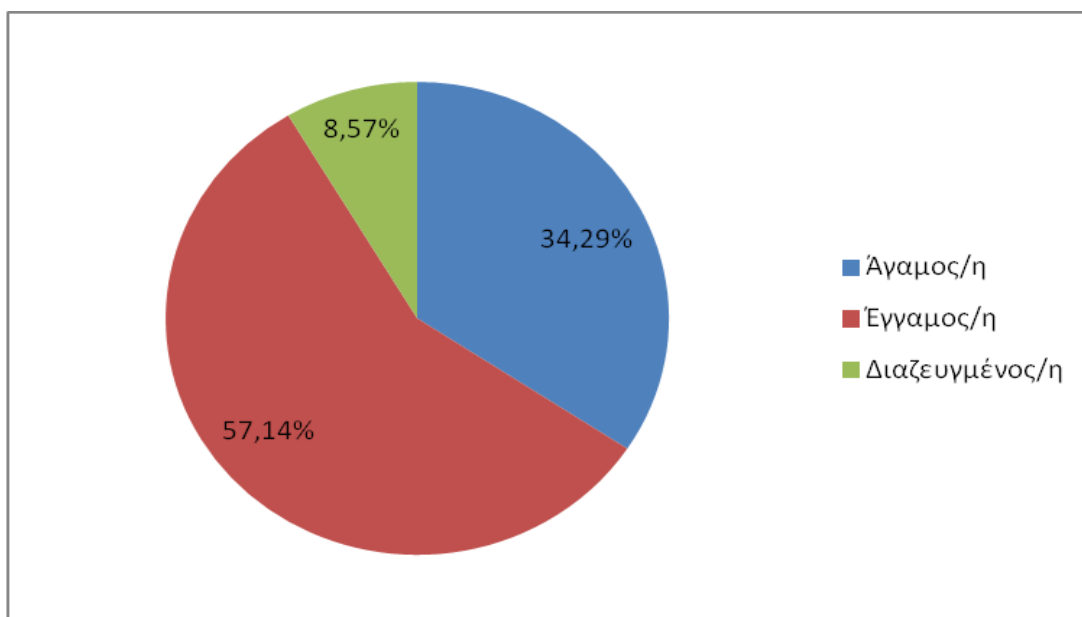
Όσον αφορά την κατανομή των ηλικιών των συμμετεχόντων στην παρούσα έρευνα, από το ακόλουθο γράφημα προκύπτει ότι 5,71% των ερωτηθέντων ήταν ηλικίας 18-25, το 20% των ερωτηθέντων ήταν ηλικίας 25-35 ετών, ενώ τα μεγαλύτερα ποσοστά των ερωτηθέντων ανήκαν στις ηλικιακές ομάδες 35-45 ετών και 45 ετών και άνω, όπου τα αντίστοιχα ποσοστά ανέρχονταν σε 40% και 34,29% αντίστοιχα.

Το γεγονός αυτό φανερώνει ότι η μεγαλύτερη πλειοψηφία των συμμετεχόντων στην έρευνά μας ήταν ηλικίας άνω των 30 ετών, γεγονός το οποίο αυξάνει σημαντικά τα επίπεδα αξιοπιστίας της έρευνάς μας, καθώς τα άτομα αυτής της ηλικίας είναι πιθανόν να μπορούν να απαντήσουν καλύτερα στα ερωτήματά μας αναφορικά με τη χρηματοδότησή των εταιριών τους, λόγω και της υψηλότερης θέσης που κατέχουν στις εταιρίες αυτές.



Γράφημα 2: Κατανομή ερωτηθέντων ανά ηλικιακή ομάδα.

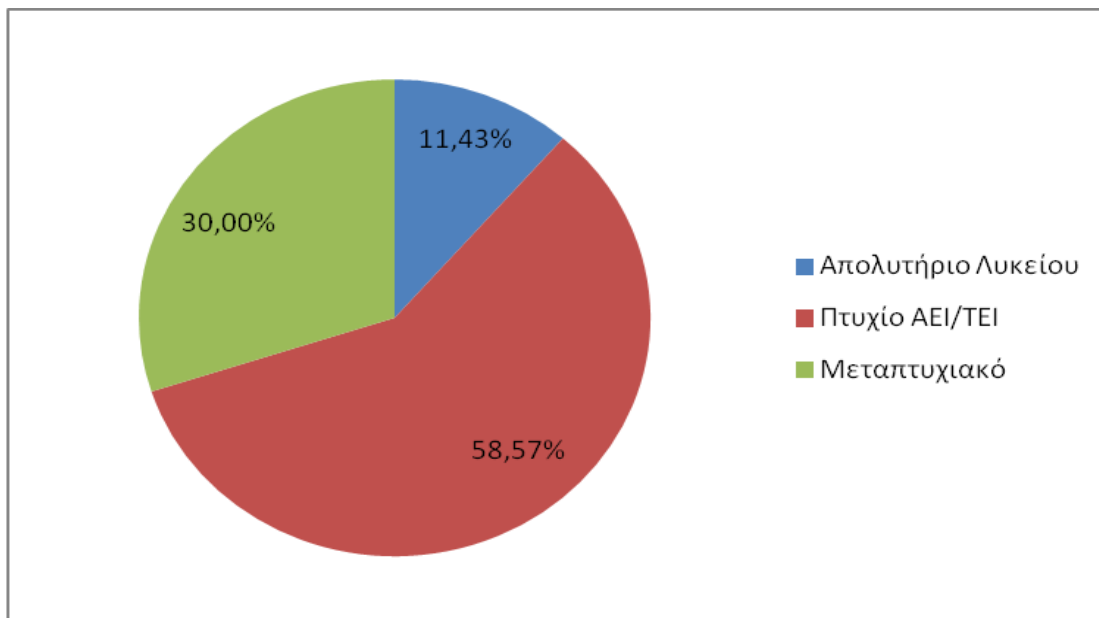
Στη συνέχεια, η επόμενη ερώτηση που τέθηκε στους συμμετέχοντες στην έρευνά μας αποσκοπούσε στο να εξετάσει την οικογενειακή τους κατάσταση. Όπως φαίνεται από το ακόλουθο γράφημα, το 57,14 του συνόλου του δείγματός μας ήταν έγγαμοι, γεγονός το οποίο είναι αναμενόμενο αν το συνδέσουμε με τις ηλικιακές ομάδες στις οποίες ανήκει η πλειοψηφία του δείγματός μας, ακολουθούμενο από ένα 34,29% το οποίο δήλωσε άγαμοι και τέλος υπήρχε και ένα 8,57% οι οποίοι ήταν διαζευγμένοι.



Γράφημα 3: Οικογενειακή κατάσταση δείγματος έρευνας

Αναφορικά δε με το μορφωτικό επίπεδο των ερωτηθέντων, που συμμετείχαν στην παρούσα έρευνα, αυτό μπορεί να χαρακτηριστεί ως ιδιαίτερα υψηλό, δεδομένου ότι η πλειοψηφία των συμμετεχόντων στην έρευνα ήταν απόφοιτοι τριτοβάθμιας εκπαίδευσης, στοιχείο αναμενόμενο αν ληφθεί υπόψη το ιδιαίτερα απαιτητικό περιβάλλον του κλάδου στον οποίο εργάζονται.

Ειδικότερα, το 58,57% των ερωτηθέντων ήταν κάτοχοι πτυχίων ΑΕΙ ή ΤΕΙ, ακολουθούμενο από ένα 30% των ερωτηθέντων, οι οποίοι εκτός του πτυχίου ΑΕΙ/ΤΕΙ ήταν κάτοχοι μεταπτυχιακού διπλώματος σπουδών, ενώ μόλις ένα 11,43% του συνόλου των ερωτηθέντων ήταν απόφοιτοι λυκείου, οι οποίοι στην πλειοψηφία τους ήταν εργαζόμενοι άνω των 45 ετών με μεγάλη πείρα στον κλάδο της ναυτιλίας.

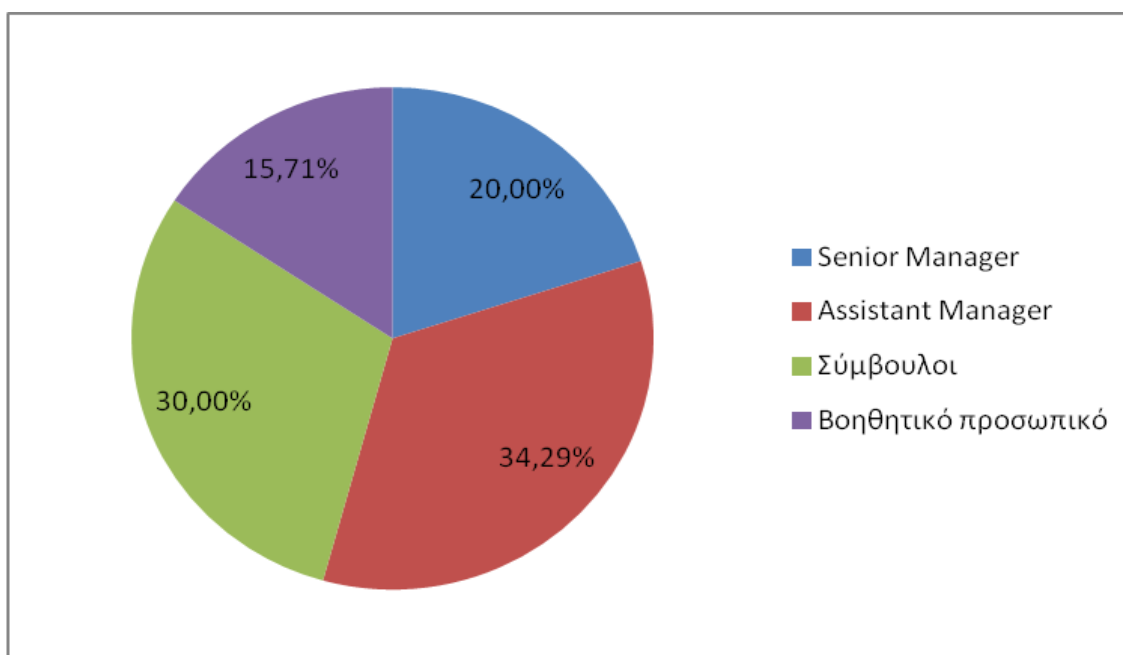


Γράφημα 4: Μορφωτικό επίπεδο δείγματος έρευνας

Τέλος, η τελευταία ερώτηση που εντάσσεται στο κομμάτι των δημογραφικών στοιχείων της έρευνάς μας αφορά στη θέση που κατέχουν τα άτομα στην εταιρία στην οποία εργάζονται, ώστε με αυτό τον τρόπο να έχουμε εικόνα για τη σημαντικότητα του ρόλου τους στην εταιρία αυτή, καθώς και των γνώσεών τους για τον τρόπο με τον οποίο χρηματοδοτείται η εταιρία τους, κάτι το οποίο θα αποτελέσει και το επίκεντρο του δεύτερου μέρους της έρευνας, στο οποίο θα αναφερθούμε στην υποενότητα 5.4

Ειδικότερα, όπως φαίνεται από το ακόλουθο γράφημα, η πλειοψηφία των συμμετεχόντων στην έρευνα σε ποσοστό 34,29% ανήκαν στη βαθμίδα των assistant managers σε ένα από τα τμήματα της ναυτιλιακής εταιρίας, ακολουθούμενοι από ένα 30%, οι οποίοι βρίσκονται στην βαθμίδα των συμβούλων, ενώ έπεται ένα 20% των ερωτηθέντων, οι οποίοι ανήκουν στη βαθμίδα των senior managers. Τέλος, υπάρχει και ένα 15,71% των ερωτηθέντων οι οποίοι αποτελούν βοηθητικό ή υποστηρικτικό προσωπικό στις εταιρίες αυτές.

Κατά συνέπεια, το γεγονός ότι το 50% των ερωτηθέντων του δείγματός μας αποτελείται από managers και assistant managers αυξάνει σημαντικά την αξιοπιστία της έρευνάς μας, λόγω κυρίως της μεγαλύτερης γνώσης (απόρροια του υψηλού ρόλου τους), που έχουν τα άτομα αυτά για την λειτουργία της εταιρίας στην οποία εργάζονται και ειδικότερα αναφορικά με τον τρόπο χρηματοδότησής της, που είναι και το βασικό ζητούμενο της παρούσας έρευνας.



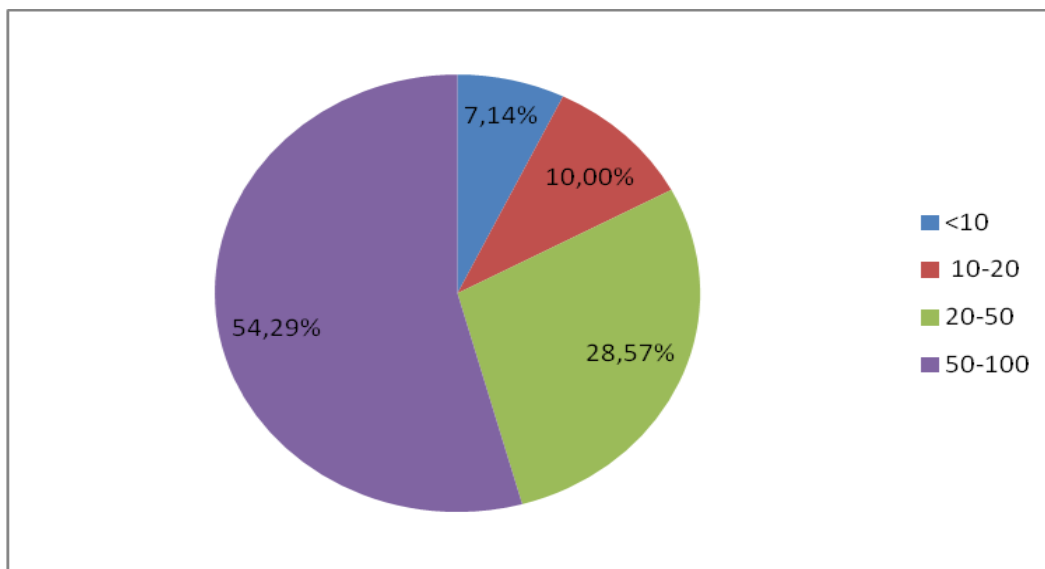
Γράφημα 5: Επαγγελματική θέση δείγματος έρευνας

5.3 Ανάλυση χαρακτηριστικών ναυτιλιακής επιχείρησης

Στο δεύτερο μέρος της έρευνάς μας ζητήθηκε από τους ερωτηθέντες να απαντήσουν σε τρεις ερωτήσεις αναφορικά με τα χαρακτηριστικά της ναυτιλιακής εταιρίας στην οποία εργάζονται και πιο συγκεκριμένα σχετικά με τον αριθμό των πλοίων, των εργαζομένων, καθώς και κατά πόσον έχουν ή όχι την έδρα τους στην Ελλάδα.

Ειδικότερα, αναφορικά με τον αριθμό των πλοίων που έχει στην ιδιοκτησία της η ναυτιλιακή εταιρία, στην οποία εργάζονται οι συμμετέχοντες στην έρευνά μας, όπως φαίνεται και από το παρακάτω γράφημα, το 54,29% των ερωτηθέντων εργάζονται σε ναυτιλιακή εταιρία η οποία αριθμεί από 50 έως 100 πλοία, ακολουθούμενο από ένα 28,57% των ερωτηθέντων, οι οποίοι δήλωσαν ότι εργάζονται σε ναυτιλιακή η οποία αριθμεί 20 – 50 πλοία, γεγονός το οποίο καταδεικνύει ότι η πλειοψηφία των συμμετεχόντων στην έρευνα εργάζεται σε μεγάλες ναυτιλιακές εταιρίες.

Αντίθετα, υπάρχει και ένα κομμάτι των ερωτηθέντων, οι οποίοι εργάζονται σε μικρότερες ναυτιλιακές εταιρίες, καθώς ένα 10% εργάζεται σε ναυτιλιακές εταιρίες οι οποίες έχουν στη διάθεσή τους 10 – 20 πλοία, ενώ τέλος υπάρχει και ένα 7,14% των ερωτηθέντων, οι οποίοι εργάζονται σε ναυτιλιακές επιχειρήσεις κάτω των 10 πλοίων.

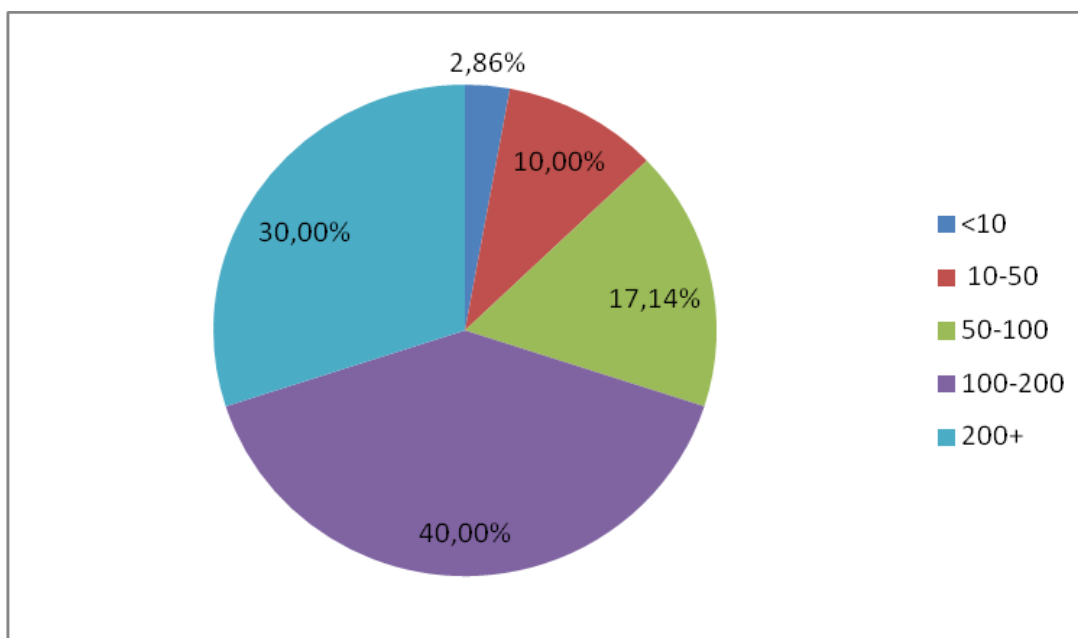


Γράφημα 6: Αριθμός πλοίων ναυτιλιακών εταιριών

Όσον αφορά δε τον αριθμό των εργαζομένων που απασχολούν οι παραπάνω ναυτιλιακές εταιρίες, όπως προκύπτει από το ακόλουθο γράφημα, το 40% των ερωτηθέντων εργάζονται σε ναυτιλιακές εταιρίες οι οποίες απασχολούν 100 – 200 εργαζομένους (χωρίς να συμπεριλαμβάνεται σε αυτούς το πλήρωμα των πλοίων), ακολουθούμενο από ένα 30% των ερωτηθέντων οι οποίοι εργάζονται σε ναυτιλιακές εταιρίες, που απασχολούν άνω των 200 ατόμων, ενώ έπεται στη συνέχεια ένα 17,14% των ερωτηθέντων οι οποίοι εργάζονται σε εταιρίες 50 – 100 ατόμων.

Τέλος, υπάρχει και ένα 10% των ερωτηθέντων, οι οποίοι εργάζονται σε ναυτιλιακές εταιρίες 10 – 50 ατόμων, ενώ υπάρχει και ένα μικρότερο ποσοστό της τάξεως του 2,86%, το οποίο εργάζεται σε πολύ μικρές ναυτιλιακές εταιρίες, που απασχολούν λιγότερα από 10 άτομα.

Συνεπώς, είναι εμφανές ότι στην παρούσα έρευνά μας συμμετέχουν εργαζόμενοι από όλα τα μεγέθη των ναυτιλιακών εταιριών, κάτι το οποίο είναι ιδιαίτερα σημαντικό, καθώς αναμένεται να αναδείξει την ποικιλία των τρόπων χρηματοδότησης των εταιριών αυτών, καθώς ο παράγοντας του μεγέθους παίζει σημαντικό ρόλο στην επιλογή του τρόπου χρηματοδότησής τους τόσο πριν την κρίση, όσο και πολύ περισσότερο σήμερα, όπου η οικονομική κρίση βρίσκεται σε εξέλιξη και έχει επηρεάσει συνολικά την ελληνική οικονομία.

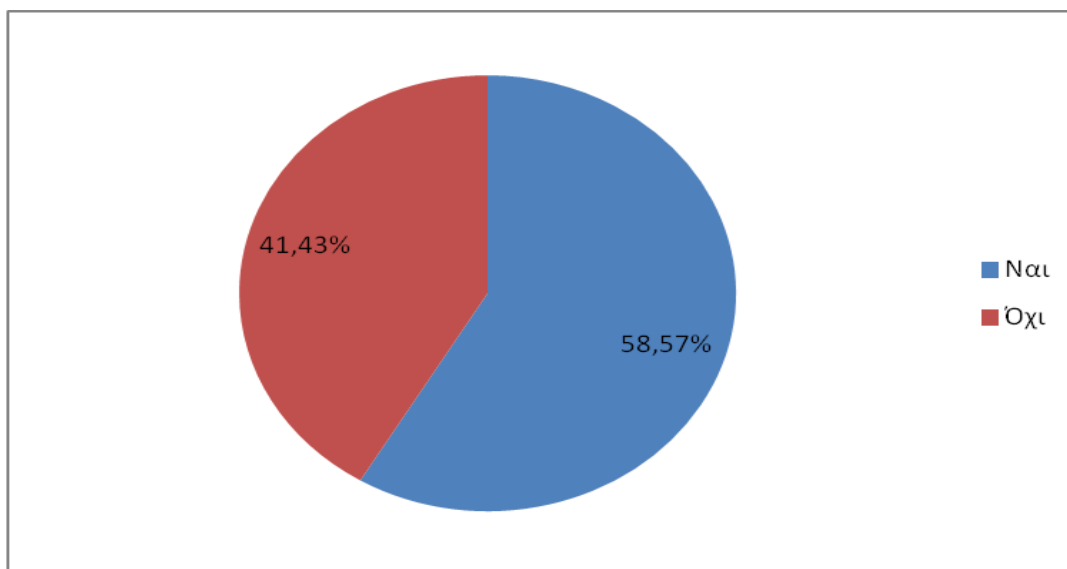


Γράφημα 7: Αριθμός εργαζομένων ναυτιλιακών εταιριών

Τέλος, όσον αφορά το κατά πόσον η ναυτιλιακή εταιρία στην οποία εργάζονται οι συμμετέχοντες στην έρευνά μας έχει ή όχι την έδρα της στην Ελλάδα, όπως φαίνεται και από το παρακάτω γράφημα, το 58,57% των συμμετεχόντων εργάζεται σε ναυτιλιακές εταιρίες, οι οποίες έχουν την έδρα τους στην Ελλάδα, σε αντίθεση με ένα 41,43% των συμμετεχόντων, οι οποίες εργάζονται σε ναυτιλιακές εταιρίες, οι οποίες έχουν την έδρα τους στην αλλοδαπή.

Ιδιαίτερα ενδιαφέρον είναι το γεγονός ότι η πλειοψηφία των συμμετεχόντων στην έρευνά μας εργάζεται σε ναυτιλιακές εταιρίες οι οποίες έχουν την έδρα τους στην Ελλάδα, κάτι το οποίο έχει σαν συνέπεια οι εταιρίες αυτές να εκτέθηκαν περισσότερο στις επιπτώσεις της οικονομικής κρίσης που ξέσπασε στην Ελλάδα το 2010 (οι οποίες εντάθηκαν με την επιβολή των capital controls το 2015), γεγονός το οποίο αναμένεται να επηρέασε σημαντικά την πρόσβασή τους στη χρηματοδότηση μέσω τραπεζών, κάτι που θα γίνει περισσότερο ξεκάθαρο στην επόμενη υποενοότητα, όπου θα αναλυθεί ο τρόπος χρηματοδότησής τους.

Από την άλλη πλευρά, οι ναυτιλιακές εταιρίες που έχουν έδρα εκτός Ελλάδος, όπως είναι φυσικό, επηρεάστηκαν λιγότερο από την οικονομική κρίση, με αποτέλεσμα να αντιμετωπίσουν μικρότερες δυσκολίες στην πρόσβασή τους στην εξωτερική χρηματοδότηση σε σύγκριση με τις ελληνικές ναυτιλιακές εταιρίες.



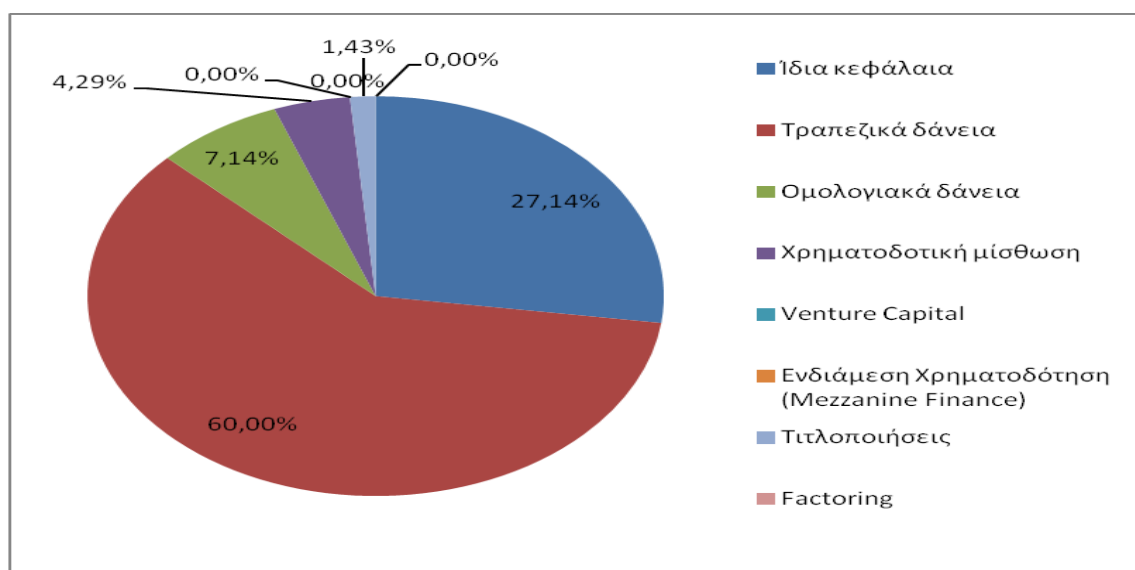
Γράφημα 8: Κατά πόσον οι ναυτιλιακές εταιρίες έχουν την έδρα τους στην Ελλάδα

5.4 Πηγές χρηματοδότησης ναυτιλιακών επιχειρήσεων

Αναφορικά με τη βασική πηγή χρηματοδότησης των ναυτιλιακών επιχειρήσεων στις οποίες εργάζονται οι συμμετέχοντες στην έρευνά μας, όπως φαίνεται από το παρακάτω γράφημα, η πλειοψηφία αυτών απάντησε ότι η βασική πηγή χρηματοδότησης της εταιρίας τους είναι ο τραπεζικός δανεισμός σε ποσοστό 60%, ακολουθούμενο από ένα ποσοστό της τάξεως του 27,14%, που ανέφερε τα ίδια κεφάλαια ως βασική πηγή χρηματοδότησης της εταιρίας τους.

Αντίθετα, ένα 7,14% των ερωτηθέντων ανέφεραν ως βασική πηγή χρηματοδότησης της εταιρίας τους τα ομολογιακά δάνεια, ενώ ένας συμμετέχοντας στην έρευνα ανέφερε ως βασική πηγή χρηματοδότησης τη χρηματοδοτική μίσθωση (ποσοστό 1,43%).

Από τα παραπάνω εξάγεται το συμπέρασμα, ότι οι ναυτιλιακές εταιρίες βασίζονται κατά κύριο λόγο στον τραπεζικό δανεισμό για τη χρηματοδότηση των δραστηριοτήτων τους, κάτι το οποίο είναι ως ένα βαθμό αναμενόμενο, καθώς ο τραπεζικός δανεισμός αποτελεί την ευκολότερη και πιο συχνά χρησιμοποιούμενη μέθοδο χρηματοδότησης στο σύνολο του επιχειρηματικού κόσμου, ενώ αντίθετα για τις ναυτιλιακές εταιρίες φαίνεται σε δεύτερο πλάνο να βρίσκονται η χρήση των ιδίων κεφαλαίων τους και οι λοιποί τρόποι χρηματοδότησης, που έχουν στη διάθεσή τους.

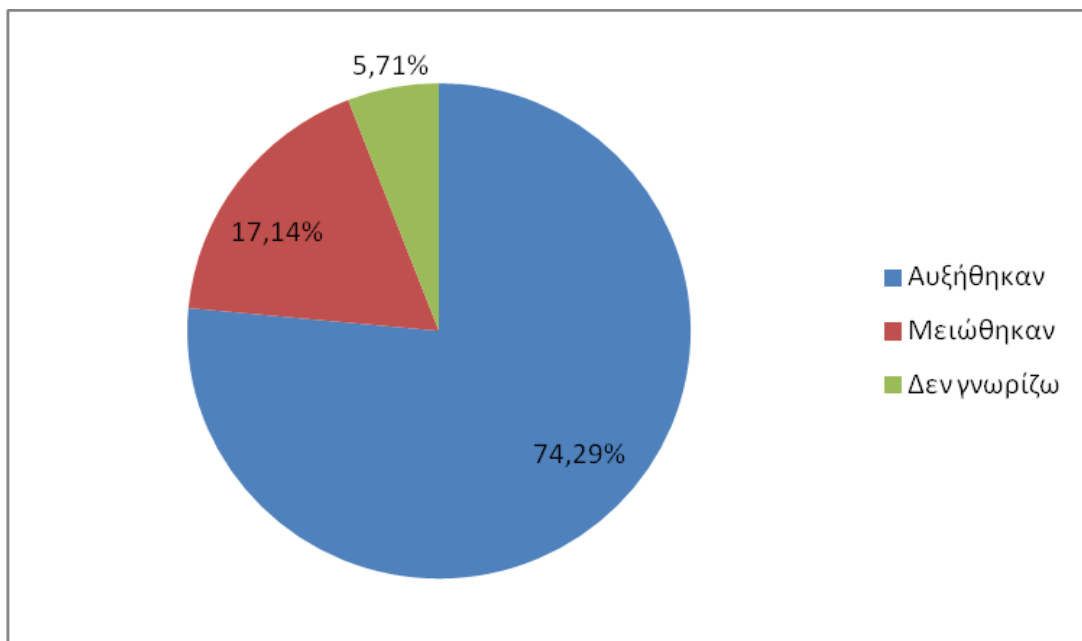


Γράφημα 9: Βασική πηγή χρηματοδότησης ναυτιλιακών εταιριών

Όπως είναι φυσικό, γεγονός το οποίο επιβεβαιώνεται και από το ακόλουθο γράφημα, η οικονομική κρίση που έπληξε την ελληνική οικονομία από το 2010 και μετά είναι φυσικό να έπληξε και τον τομέα της ναυτιλίας, με αποτέλεσμα οι ανάγκες των ναυτιλιακών εταιριών σε χρηματοδότηση να αυξηθούν τα τελευταία χρόνια, τόσο όσον αφορά τις εταιρίες που έχουν έδρα στην Ελλάδα, όσο και αυτές που έχουν την έδρα τους στην αλλοδαπή.

Ειδικότερα, με βάση το παρακάτω γράφημα φαίνεται ότι το 74,29% των ερωτηθέντων αποκρίθηκαν ότι οι ανάγκες για χρηματοδότηση των εταιριών στις οποίες εργάζονται αυξήθηκαν τα τελευταία χρόνια, ενώ μόλις ένα 17,14% ανέφερε ότι οι ανάγκες αυτές μειώθηκαν.

Το γεγονός αυτό καταδεικνύει την άμεση επίπτωση που είχε η οικονομική κρίση και το γενικότερο ασταθές περιβάλλον στην Ελλάδα (πολιτική αστάθεια με εναλλαγή κυβερνήσεων, σενάρια εξόδου από το ευρώ, capital controls) στην συνολική λειτουργία των ναυτιλιακών επιχειρήσεων, με αποτέλεσμα να καταστεί αναγκαία η επιπλέον πρόσβασή τους σε δανεισμό για την ομαλοποίηση της πορείας τους στο δυσμενές περιβάλλον στο οποίο κλήθηκαν να επιβιώσουν.



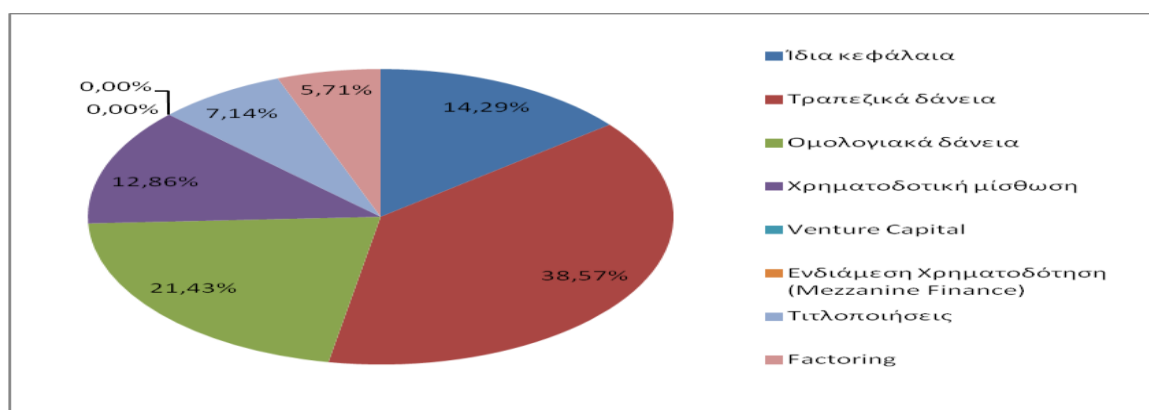
Γράφημα 10: Κατά πόσον μεταβλήθηκαν οι ανάγκες των ναυτιλιακών εταιριών για εξωτερικό δανεισμό.

Στη συνέχεια, ζητήσαμε από τους συμμετέχοντες στην έρευνα να μας αναφέρουν σε ποια πηγή χρηματοδότησης στράφηκε η εταιρία στην οποία εργάζονται, ώστε να κατορθώσει να αντιμετωπίσει τις τρέχουσες ανάγκες της, γεγονός ιδιαίτερα ενδιαφέρον αν ληφθεί υπόψη ότι η πλειοψηφία των ερωτηθέντων αποκρίθηκε πως ανάγκες για επιπλέον χρηματοδότηση αυξήθηκαν σημαντικά τα τελευταία χρόνια.

Συγκεκριμένα, όπως φαίνεται από το ακόλουθο γράφημα, το 38,57% των ερωτηθέντων ανέφερε ως βασική πηγή, χρηματοδότησης στην οποία στράφηκε η ναυτιλιακή εταιρία στην οποία εργάζονται, τον τραπεζικό δανεισμό, στοιχείο το οποίο είναι αναμενόμενο, καθώς αποτελεί την πλέον συνήθη μορφή, όπως είδαμε και παραπάνω, παρά το γεγονός ότι ελέω της οικονομικής κρίσης ήταν ιδιαίτερα πολύπλοκη η άντληση κεφαλαίων μέσω τραπεζικού δανεισμού.

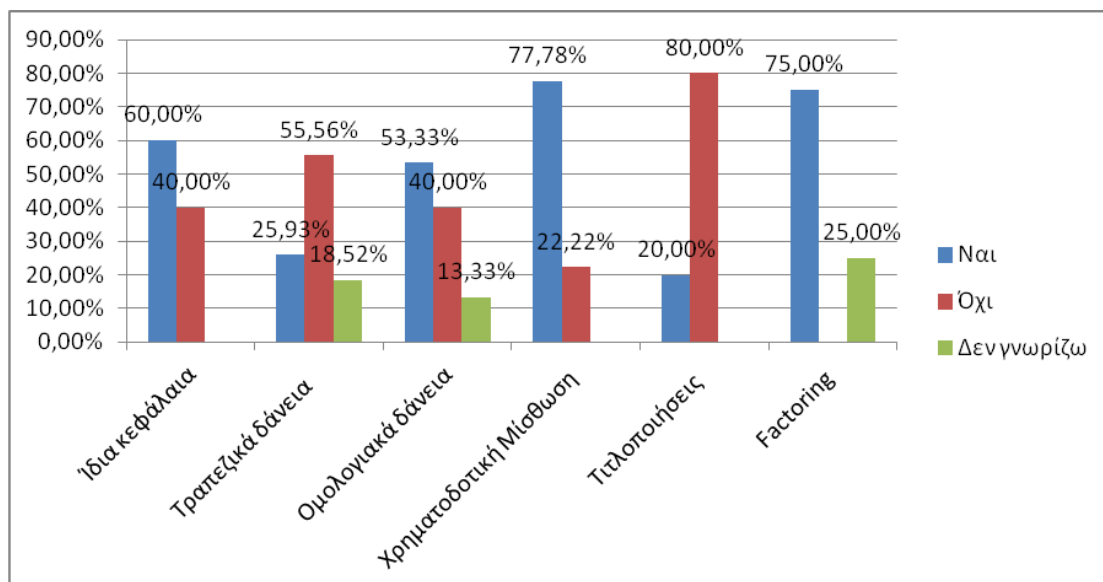
Εν συνεχεία, ένα 21,43% των ερωτηθέντων ανέφερε ως βασική πηγή, στην οποία στράφηκε η εταιρία τους, την έκδοση ομολογιακών δανείων και αφορούσε κυρίως εταιρίες οι οποίες έχουν την έδρα τους στο εξωτερικό και έχει πραγματοποιηθεί η αξιολόγησή τους από τους διεθνείς οίκους αξιολόγησης, όπως απαιτείται, ενώ εν συνεχεία ένα 14,29% των ερωτηθέντων ανέφερε ως βασική πηγή χρηματοδότησης, στην οποία στράφηκε η εταιρία τους, την αύξηση μετοχικού κεφαλαίου από τους μετόχους της.

Τέλος, με μικρότερα ποσοστά ακολουθούν η επιλογή της χρηματοδοτικής μίσθωσης σε ποσοστό 12,86%, ενώ έπονται οι τιτλοποιήσεις σε ποσοστό 7,14% και η εκχώρηση απαιτήσεων (factoring) σε ποσοστό 5,71%.



Γράφημα 11: Βασικές πηγές χρηματοδότησης στις οποίες στράφηκαν οι ναυτιλιακές εταιρίες από το 2010 και έπειτα

Στη συνέχεια, ζητήσαμε από τους ερωτηθέντες να μας απαντήσουν κατά πόσον οι προσπάθειες των ναυτιλιακών εταιριών για επιπλέον χρηματοδότηση, με βάση τους τρόπους που ανέφεραν παραπάνω, κατέστησαν επιτυχημένες αναφέροντάς μας το βαθμό επιτυχίας τους ή μη.



Γράφημα 12: Βαθμός επιτυχίας των προσπαθειών χρηματοδότησης των ναυτιλιακών εταιριών από το 2010 και έπειτα

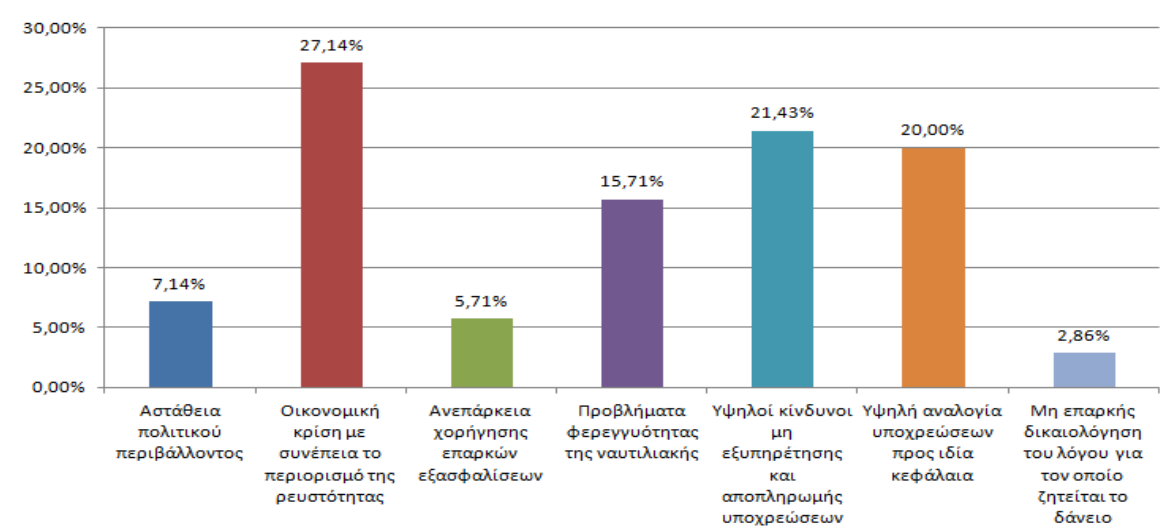
Όπως φαίνεται από το παραπάνω γράφημα, αναφορικά με την επιτυχία ή μη της πρόσβασης στον τραπεζικό δανεισμό, είναι φανερό ότι η πλειοψηφία των ερωτηθέντων ανέφερε ότι η εταιρία τους αντιμετώπισε σημαντικές δυσκολίες στην άντληση δανειακών κεφαλαίων, με αποτέλεσμα το 55,56% των ερωτηθέντων ανέφεραν ως αποτυχημένη την απόπειρα αυτή της εταιρίας τους, ενώ μόλις το 25,93% των ερωτηθέντων ανέφερε ως επιτυχημένη την απόπειρα αυτή της εταιρίας τους. Το γεγονός αυτό κρίνεται ως αναμενόμενο, ελέω της δυσκολίας πρόσβασης σε δανεισμό του συνόλου του επιχειρηματικού κόσμου τα τελευταία χρόνια, απόρροια κυρίως των προβλημάτων ρευστότητας του τραπεζικού δανεισμού.

Από την άλλη πλευρά, όσον αφορά την επιτυχία της άντλησης χρηματοδότησης μέσω ιδίων κεφαλαίων, το 60% των ερωτηθέντων ανέφερε ως επιτυχημένη την απόπειρα αυτή, ενώ από την άλλη πλευρά ένα 40% τη χαρακτήρισε ως αποτυχημένη, πιθανώς λόγω μη ύπαρξης ενδιαφέροντος για την αύξηση μετοχικού κεφαλαίου στις εταιρίες αυτές.

Αντίστοιχα, όσον αφορά τα ομολογιακά δάνεια, η πλειοψηφία των ερωτηθέντων χαρακτήρισε ως επιτυχημένη την προσπάθεια αυτή σε ποσοστό 53,33%, ενώ ανάλογα ήταν τα ευρήματα και για την επιτυχία της πρόσβασης στο factoring, όπου από τους 4 ερωτηθέντες που ανέφεραν ως πηγή χρηματοδότησης στην οποία στράφηκε η εταιρία τους τη μέθοδο αυτή, οι τρεις την χαρακτήρισαν ως απόλυτα επιτυχημένη επιλογή, κάτι που δεν συνέβη στην περίπτωση των τιλοποιήσεων, όπου μόνο 1 στους 4 χαρακτήρισε επιτυχημένη την επιλογή αυτή για την εταιρία του.

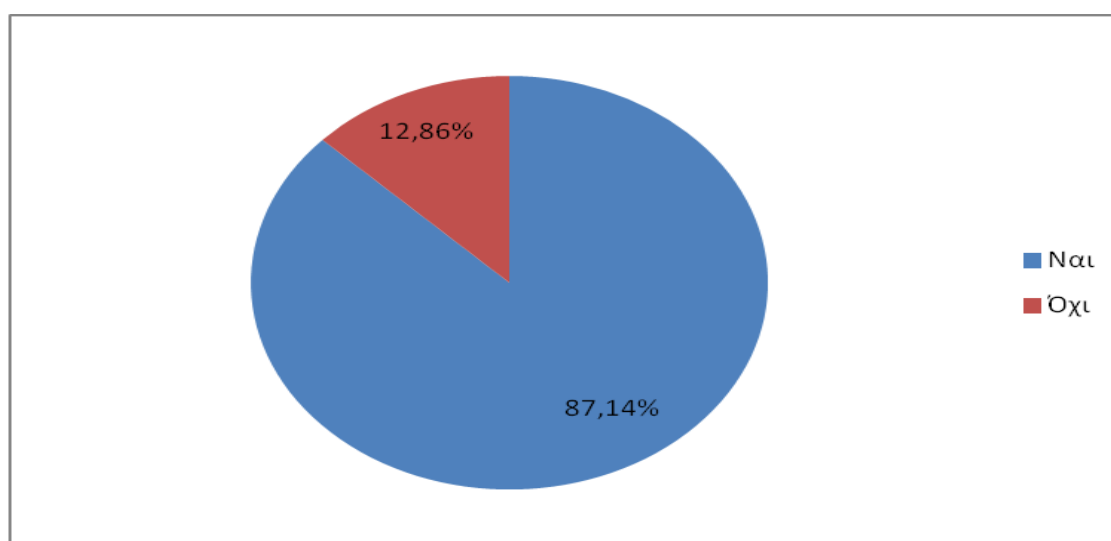
Αναφορικά δε με τους τρόπους για τους οποίους δεν ήταν επιτυχημένη η προσπάθεια άντλησης επιπλέον χρηματοδότησης των ναυτιλιακών εταιριών, όπως φαίνεται στο ακόλουθο γράφημα, ο βασικός λόγος, σε ποσοστό 27,14%, ήταν η οικονομική κρίση, με συνέπεια τον περιορισμό της ρευστότητας των τραπεζών, κάτι που οδήγησε στην αποτυχία της πρόσβασης στη χρηματοδότηση.

Εν συνεχεία, ως δεύτερος λόγος αναφέρεται στο ακόλουθο γράφημα σε ποσοστό 21,43%, οι υψηλοί κίνδυνοι μη εξυπηρέτησης και αποπληρωμής υποχρεώσεων, ενώ έπεται σε ποσοστό 20% η υψηλή αναλογία υποχρεώσεων προς ίδια κεφάλαια (κάτι το οποίο όπως ήταν φυσικό λειτούργησε ανασταλτικά για την έγκριση της χρηματοδότησης), ακολουθούμενο επίσης από ένα 15,71%, που ανέφερε ως λόγο πιθανά προβλήματα φερεγγυότητας της ναυτιλιακής, τα οποία δυσκόλεψαν την δυνατότητα πρόσβασής της στην επιπλέον χρηματοδότηση.



Γράφημα 13: Βασικός λόγος αποτυχίας πρόσβασης χρηματοδότησης στις οποίες στράφηκαν οι ναυτιλιακές εταιρίες από το 2010 και έπειτα.

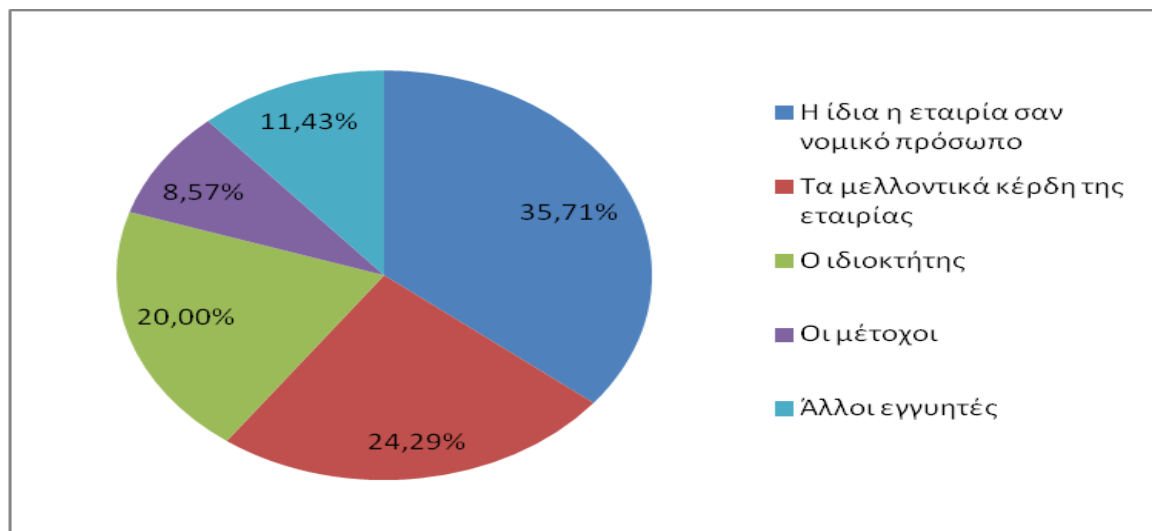
Ιδιαίτερα σημαντικό να αναφερθεί είναι επίσης το γεγονός, ότι η πλειοψηφία των ερωτηθέντων ανέφερε, ότι κατά την περίοδο 2010 – 2015 η χρηματοδότηση μέσω τραπεζικού δανεισμού των ναυτιλιακών εταιριών περιλάμβανε εξασφαλίσεις σε ποσοστό 87,14%, γεγονός το οποίο είναι απόλυτα αναμενόμενο, καθώς λόγω της οικονομικής κρίσης έγιναν περισσότερο αυστηροί οι όροι δανεισμού των τραπεζών για τη χορήγηση δανείων, καθιστώντας απαραίτητη προϋπόθεση τις εξασφαλίσεις για την χορήγηση δανείων.



Γράφημα 14: Κατά πόσον η χρηματοδότηση μέσω τραπεζικού δανεισμού της περιόδου 2010 – 2015 περιλάμβανε εξασφαλίσεις

Όσον αφορά δε το ποιος μίληκε ως εγγυητής για τη χορήγηση δανείων, όπως φαίνεται από το ακόλουθο γράφημα, το 35,71% των ερωτηθέντων ανέφερε ως βασικό εγγυητή για την έγκριση δανεισμού την ίδια την εταιρία ως νομικό πρόσωπο (αναμενόμενο καθώς πρόκειται για ανώνυμες εταιρίες με ξεχωριστή νομική οντότητα με περιουσιακά στοιχεία αποκλειστικά στο όνομά τους), ακολουθούμενο από ένα 24,29% των ερωτηθέντων, οι οποίοι απάντησαν ότι οι εταιρίες χρησιμοποίησαν ως εγγύηση για την πρόσβασή τους στο δανεισμό τα μελλοντικά κέρδη τους, ενώ έπεται σύμφωνα με το 20% των ερωτηθέντων, η τοποθέτηση των ιδιοκτητών των ναυτιλιακών εταιριών ως εγγυητές για την έγκριση του δανεισμού, κάτι το οποίο αφορούσε κυρίως τις μικρότερες ναυτιλιακές εταιρίες.

Τέλος, ένα 8,57% των ερωτηθέντων ανέφερε ως εγγυητές για την επιπλέον πρόσβαση στο δανεισμό τους μετόχους, ενώ ένα 11,43% ανέφερε ως εγγυητές τρίτα προς την εταιρία πρόσωπα.



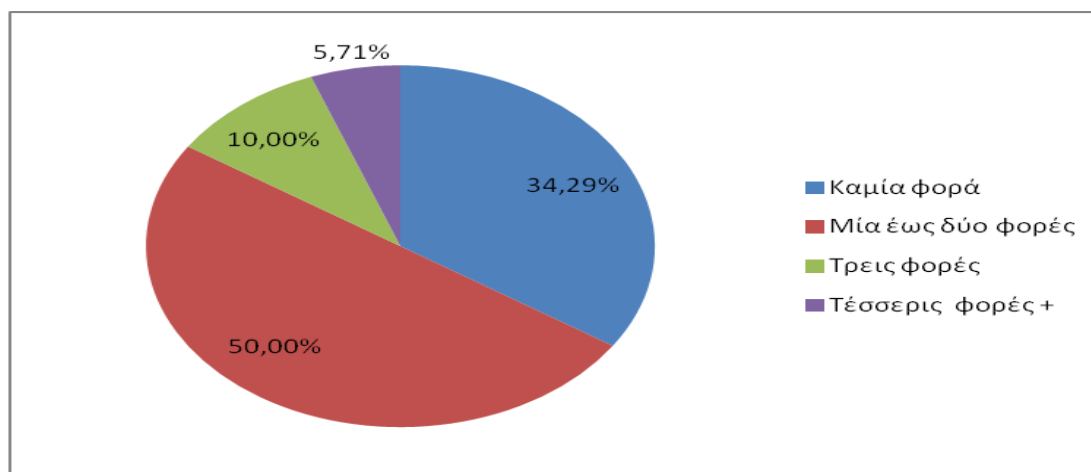
Γράφημα 15: Εγγυητές για την εξασφάλιση επιπλέον χρηματοδότησης

Άλλη μια ιδιαίτερα ενδιαφέρουσα ερώτηση, η οποία τέθηκε στους συμμετέχοντες στην έρευνα αυτή, αφορούσε τις φορές κατά τις οποίες έγιναν προσπάθειες από την πλευρά των εταιριών στις οποίες εργάζονται για αύξηση μετοχικού κεφαλαίου τα τελευταία χρόνια.

Ειδικότερα, με βάση το παρακάτω γράφημα, το 50% των ερωτηθέντων ανέφεραν ότι η ναυτιλιακή εταιρία στην οποία εργάζονται έκανε προσπάθειες για αύξηση μετοχικού κεφαλαίου τα τελευταία χρόνια μία με δύο φορές, ακολουθούμενο από ένα 34,29% το οποίο ανέφερε ότι δεν προσπάθησε σε καμία περίπτωση να προβεί η εταιρία τους σε αυτή την ενέργεια τα τελευταία χρόνια (προφανώς λόγω της επιλογής πρόσβασης σε διαφορετική πηγή χρηματοδότησης). Από την άλλη πλευρά, ένα ποσοστό της τάξεως του 10% των ερωτηθέντων ανέφερε ότι έγιναν τρεις προσπάθειες για αύξηση μετοχικού κεφαλαίου από τη ναυτιλιακή εταιρία στην οποία εργάζονται, ενώ μόλις ένα ποσοστό της τάξεως του 5,71% ανέφερε ότι συντελέστηκαν τέσσερις και πλέον φορές προσπάθειες για την αύξηση μετοχικού κεφαλαίου.

Ουσιαστικά, αυτό που προκύπτει από το παρακάτω γράφημα είναι ότι η πλειοψηφία των εταιριών πραγματοποίησε το πολύ μία με δύο προσπάθειες για αύξηση μετοχικού κεφαλαίου τα τελευταία χρόνια, αν και μεγάλος αριθμός εταιριών δεν

χρησιμοποίησε καθόλου την επιλογή αυτή, πιθανότατα λόγω του αρνητικού σήματος για την μελλοντική πορεία της εταιρίας, που δίνεται στην αγορά.



Γράφημα 16: Αριθμός προσπαθειών αύξησης μετοχικού κεφαλαίου

Μετά την αναγνώριση των βασικών τρόπων χρηματοδότησης και το πως αυτοί μεταβλήθηκαν από το ξέσπασμα της οικονομικής κρίσης και έπειτα, ζητήθηκε από τους συμμετέχοντες στην έρευνα να μας εκφράσουν τις απόψεις τους αναφορικά με τον τρόπο χρηματοδότησης που θεωρούν αυτοί καταλληλότερο για την χρηματοδότηση της εταιρίας στην οποία εργάζονται.

Από το παρακάτω γράφημα είναι σαφές, ότι 25,71% των συμμετεχόντων στην έρευνα θεωρεί ως καταλληλότερη πηγή χρηματοδότησης για την εταιρία τους τον τραπεζικό δανεισμό, γεγονός το οποίο είναι απόλυτα συμβατό με την πλειονότητα των μεθόδων που ήδη χρησιμοποιούνται από τις ναυτιλιακές εταιρίες, όπως είδαμε και προηγουμένως.

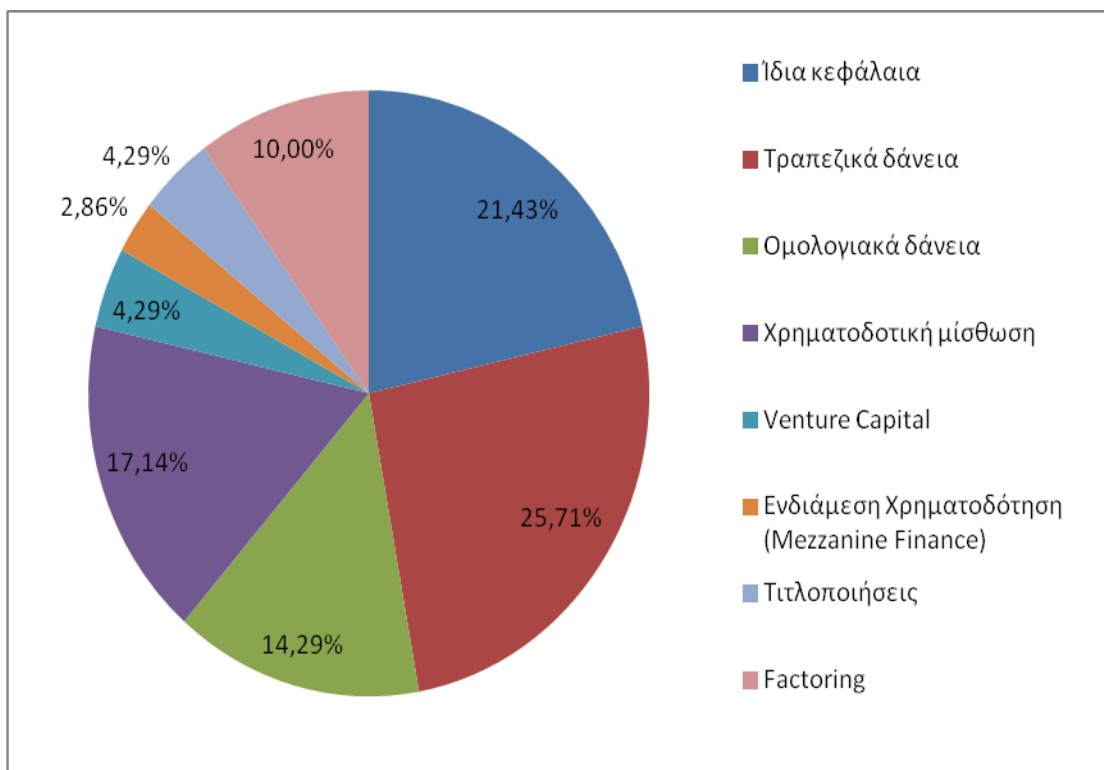
Στη συνέχεια, ακολουθεί με μικρή διαφορά από τον τραπεζικό δανεισμό και σε ποσοστό της τάξεως του 21,73% η επιλογή της χρηματοδότησης των επιχειρήσεων μέσω της άντλησης των ιδίων κεφαλαίων, μια επιλογή η οποία έχει το πλεονέκτημα ότι δεν αυξάνει την έκθεση των εταιριών στον κίνδυνο, γεγονός το οποίο μειώνει σημαντικά τους κινδύνους μη αποπληρωμής των υποχρεώσεων από πλευράς των εταιριών.

Από την άλλη πλευρά, στην τρίτη θέση από πλευράς προτίμησης των συμμετεχόντων στην έρευνα βλέπουμε τη μέθοδο της χρηματοδοτικής μίσθωσης, μια μέθοδο η οποία είναι ιδιαίτερα απλή στη χρήση και παρέχει σε μια εταιρία το πλεονέκτημα να ανανεώσει, εκσυγχρονίσει και επεκτείνει τις παραγωγικές της εγκαταστάσεις, χωρίς να

απαιτείται η διάθεση ιδίων κεφαλαίων ή η προσφυγή σε δανεισμό.

Εν συνεχεία, ακολουθεί ως τέταρτη επιλογή χρηματοδότησης αυτή των ομολογιακών δανείων, η οποία όμως ενέχει το μειονέκτημα της ανάγκης αξιολόγησης της ναυτιλιακής εταιρίας από διεθνείς οίκους αξιολόγησης, γεγονός το οποίο κατά πάσα πιθανότητα οδήγησε τους συμμετέχοντες στην έρευνα να κατατάξουν χαμηλά τη συγκεκριμένη μέθοδο χρηματοδότησης.

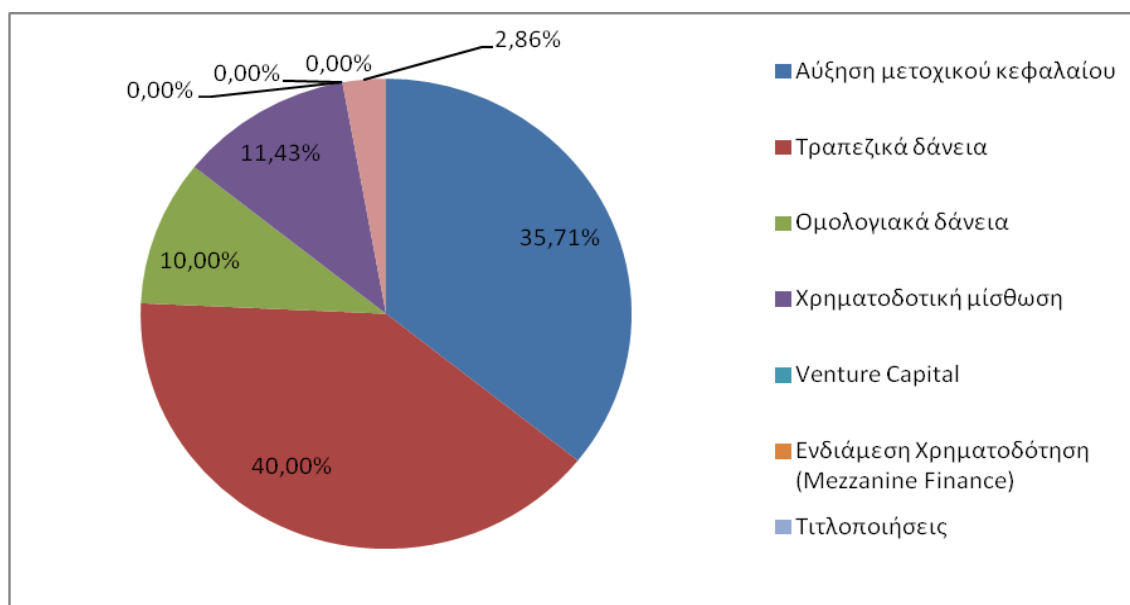
Τέλος, στις τελευταίες θέσεις από πλευράς προτίμησης συναντάμε το factoring (σε ποσοστό 10%), τις τιτλοποιήσεις (σε ποσοστό 4,79%), το venture capital (σε ποσοστό 4,79%) και τέλος την ενδιάμεση χρηματοδότηση (σε ποσοστό 2,86%).



Γράφημα 17: Καταλληλότερη μορφή χρηματοδότησης ναυτιλιακών εταιριών

Όσον αφορά δε την μέθοδο χρηματοδότησης που θεωρούν ότι πρόκειται να χρειαστεί τα επόμενα έτη η εταιρία στην οποία εργάζονται, το 40% των ερωτηθέντων αναφέρει ως την πλέον αναγκαία μέθοδο τον τραπεζικό δανεισμό, ακολουθούμενο από ένα ποσοστό της τάξεως του 35,71%, το οποίο ανέφερε ότι η αύξηση μετοχικού κεφαλαίου θα αποτελέσει την πλέον αναγκαία πηγή χρηματοδότησης στην οποία θα κληθεί να προσφύγει η εταιρία τους.

Αντίθετα, με πολύ χαμηλότερα ποσοστά το 11,43% των ερωτηθέντων ανέφερε τη χρηματοδοτική μίσθωση ως τη μέθοδο στην οποία θα πρέπει να στραφεί, προφανώς λόγω των δυσκολιών πρόσβασης στην τραπεζική χρηματοδότηση, ενώ έπεται ένα 10% των ερωτηθέντων που ανέφερε, ότι η εταιρία τους τα επόμενα χρόνια θα αναγκαστεί να προσφύγει σε έκδοση ομολογιακών δανείων για τη χρηματοδότηση της, ενώ μόλις ένα 2,86% ανέφερε ως πιθανή μορφή χρηματοδότησης αυτή του factoring.



Γράφημα 18: Μορφή χρηματοδότησης στην οποία αναμένεται να προσφύγουν οι ναυτιλιακές εταιρίες τα επόμενα έτη.

Τέλος, αναφορικά με τους λόγους που θα οδηγήσουν τις ναυτιλιακές εταιρίες στην παραπάνω επιλογή χρηματοδότησης, το 30% των ερωτηθέντων ανέφερε ως βασικό λόγο τις επιδιώξεις των ναυτιλιακών εταιριών για επέκταση του υφιστάμενου στόλου τους με την αγορά νέων πλοίων, για τα οποία θα απαιτηθεί επιπλέον χρηματοδότηση, ενώ έπεται στη δεύτερη θέση σε ποσοστό 20% η κάλυψη των λειτουργικών εξόδων των εταιριών, κάτι το οποίο ουσιαστικά είναι επακόλουθο της οικονομικής κρίσης, η οποία επηρέασε συνολικά την οικονομία, συνεπώς και τον ναυτιλιακό κλάδο.

Στη συνέχεια, ως τρίτος λόγος αναφέρθηκε σε ποσοστό της τάξεως του 15,71% η ανάγκη να συντελεστεί αναδιάρθρωση των υποχρεώσεών τους, ώστε να μειωθούν σημαντικά οι κίνδυνοι μη αποπληρωμής τους, ενώ ακολουθούν με ποσοστό 14,29% οι εξαγορές και συγχωνεύσεις άλλων εταιριών τα επόμενα χρόνια.

Τέλος, ως λιγότερο σημαντικοί λόγοι αναφέρθηκαν η έγκαιρη αποπληρωμή των προμηθευτών σε ποσοστό 11,43%, ενώ ακολουθεί με ποσοστό 8,57% η χρηματοδότηση των πωλήσεων των ναυτιλιακών εταιριών σε περιοχές εκτός Ελλάδος.

Συμπεράσματα

Στην παρούσα εργασία έγινε αναφορά στον κλάδο της ναυτιλίας και ειδικότερα στο ζήτημα της χρηματοδότησης των ναυτιλιακών επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται στην Ελλάδα σήμερα.

Ένα από τα βασικά συμπεράσματα, στα οποία κατέληξε η έρευνά μας, έχει να κάνει με το γεγονός ότι υπάρχει πληθώρα τρόπων και μεθόδων για την άντληση χρηματοδότησης από την πλευρά των ναυτιλιακών εταιριών, εντούτοις ο τραπεζικός δανεισμός συνεχίζει να είναι μέχρι σήμερα η πλέον διαδεδομένη μέθοδος χρηματοδότησής τους.

Ειδικότερα, όπως προέκυψε από την ανάλυση των ερωτηματολογίων, οι ναυτιλιακές εταιρίες βασίζονται κατά κύριο λόγο στα τραπεζικά δάνεια για την άντληση κεφαλαίων, ενώ έπονται η χρήση των ιδίων κεφαλαίων τους και η έκδοση ομολογιακών δανείων. Όμως, όπως είναι φυσικό, η οικονομική κρίση, η οποία έχει ξεσπάσει στην Ελλάδα τα τελευταία χρόνια, είχε ως αποτέλεσμα να καταστεί δυσχερής η πρόσβαση των εταιριών στην τραπεζική χρηματοδότηση (όσον αφορά τον εγχώριο τραπεζικό τομέα), λόγω της έλλειψης ρευστότητάς τους, καθώς και της ύπαρξης ενός αυστηρότερου πλαισίου προϋποθέσεων για την έγκριση μιας τέτοιας χρηματοδότησης.

Άμεση συνέπεια αυτού ήταν να εξεταστούν από την πλευρά των εταιριών εναλλακτικοί τρόποι άντλησης κεφαλαίων, είτε για την αναδιάρθρωση των υφιστάμενων υποχρεώσεών τους, είτε για την περεταίρω ανάπτυξη του στόλου τους, όπως ήταν η χρηματοδοτική μίσθωση, το factoring, οι τιτλοποιήσεις, το venture capital κλπ.

Κατά συνέπεια, ως βασικό συμπέρασμα, το οποίο μπορεί να εξαχθεί από την παρούσα εργασία, είναι η ανάγκη οι ναυτιλιακές εταιρίες σήμερα να είναι όσο το δυνατόν πιο ευέλικτες στο κομμάτι της επιλογής μεθόδων χρηματοδότησης, χρησιμοποιώντας τις κατάλληλες μεθόδους χρηματοδότησης ανά περίπτωση, ώστε από τη μία να προωθήσουν ταχύτερα την αναπτυξιακή τους πολιτική και από την άλλη να αποφύγουν δυσάρεστες συνέπειες (όπως π.χ η απόρριψη ενός αιτήματος για τραπεζικό δάνειο), οι οποίες θα καθυστερήσουν συνολικά τη λειτουργία τους.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ: ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ

ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ

A. Δημογραφικά στοιχεία

Ημερομηνία συμπλήρωσης ερωτηματολογίου: / /

Περιοχή _____

1. Φύλο: Άντρας Γυναίκα

2. Ηλικία: 18-25 25-35 35-45 45+

3. Οικογενειακή κατάσταση: Άγαμος/η Έγγαμος/η Διαζευγμένος/η

4. Εκπαίδευση: Απολυτήριο Λυκείου Πτυχίο ΑΕΙ/ΤΕΙ Μεταπτυχιακό

5. Θέση στην εταιρία:

- Senior Manager
- Assistant Manager
- Σύμβουλοι (Consultants)
- Βοηθητικό προσωπικό

B. Χαρακτηριστικά επιχείρησης

1. Αριθμός πλοίων που αριθμεί η εταιρία που εργάζεστε

- <10
- 10 - 20
- 20 - 50
- 50 - 100

2. Ποιος είναι ο αριθμός των εργαζομένων που απασχολούνται στην εταιρία;

- <10
- 10 - 50
- 50 - 100
- 100 - 200
- 200 +

3. Έχει την έδρα της η ναυτιλιακή εταιρία στην οποία εργάζεστε στην Ελλάδα ή όχι?

Ναι

Όχι

Γ. Χρηματοδότηση επιχείρησης

1. Ποια είναι η βασική πηγή χρηματοδότησης της εταιρίας σας:

- Ίδια κεφάλαια
- Τραπεζικά δάνεια
- Ομολογιακά δάνεια
- Χρηματοδοτική μίσθωση
- Venture Capital
- Ενδιάμεση Χρηματοδότηση (Mezzanine Finance)
- Τιτλοποιήσεις
- Factoring

2. Στην περίοδο της κρίσης (2010 και έπειτα) αυξήθηκαν ή μειώθηκαν οι ανάγκες της εταιρίας σας για εξωτερικό δανεισμό;

Αυξήθηκαν

Μειώθηκαν

Δεν γνωρίζω

3. Στην περίοδο της κρίσης (2010 και έπειτα), σε ποια πηγή χρηματοδότησης στράφηκε η εταιρία σας, ώστε να κατορθώσει να αντιμετωπίσει τις τρέχουσες ανάγκες της;

- Ίδια κεφάλαια
- Τραπεζικά δάνεια
- Ομολογιακά δάνεια
- Χρηματοδοτική μίσθωση
- Venture Capital
- Ενδιάμεση Χρηματοδότηση (Mezzanine Finance)
- Τιτλοποιήσεις
- Factoring

4. Ήταν επιτυχημένη η προσπάθεια για χρηματοδότηση δανείου από τις ακόλουθες πηγές την περίοδο 2010 – 2015;

	Ναι	Όχι	Δεν γνωρίζω
Ίδια κεφάλαια			
Τραπεζικά δάνεια			
Ομολογιακά δάνεια			
Χρηματοδοτική Μίσθωση			
Venture Capital			
Ενδιάμεση Χρηματοδότηση (Mezzanine Finance)			
Τιτλοποιήσεις			
Factoring			

5. Ποιοι ήταν οι λόγοι για τους οποίους δεν ήταν επιτυχημένες ορισμένες από τις προσπάθειες χρηματοδότησης της εταιρίας;

- Αστάθεια πολιτικού περιβάλλοντος
- Οικονομική κρίση με συνέπεια το περιορισμό της ρευστότητας
- Ανεπάρκεια χορήγησης επαρκών εξασφαλίσεων
- Προβλήματα φερεγγυότητας της ναυτιλιακής
- Υψηλοί κίνδυνοι μη εξυπηρέτησης και αποπληρωμής υποχρεώσεων
- Υψηλή αναλογία υποχρεώσεων προς ιδία κεφάλαια
- Μη επαρκής δικαιολόγηση του λόγου για τον οποίο ζητείται το δάνειο
- Άλλοι λόγοι _____

6. Κατά τη χρηματοδότηση της εταιρίας σας την περίοδο 2010 – 2015 μέσω τραπεζικού δανεισμού περιλαμβάνονταν εξασφαλίσεις:

- Ναι
- Όχι

7. Αν ναι ποιος λειτούργησε σαν εγγυητής για την εξασφάλιση του δανείου;

- Η ίδια η εταιρία σαν νομικό πρόσωπο
- Τα μελλοντικά κέρδη της εταιρίας
- Ο ιδιοκτήτης
- Οι μέτοχοι
- Άλλοι εγγυητές _____

8. Έγιναν και αν ναι, πόσες φορές κατά τη διάρκεια της περιόδου 2010 – 2015 προσπάθειες για αύξηση του μετοχικού κεφαλαίου της εταιρίας σας;

- Καμία φορά
- Μία έως δύο φορές
- Τρεις φορές
- Τέσσερις φορές +

9. Ποια από τις ακόλουθες μορφές χρηματοδότησης (πλην αύξησης μετοχικού κεφαλαίου) θεωρείτε τη πλέον κατάλληλη για την εταιρία σας;

- | | |
|---|--------------------------|
| Τραπεζικά δάνεια | <input type="checkbox"/> |
| Ομολογιακά δάνεια | <input type="checkbox"/> |
| Χρηματοδοτική μίσθωση | <input type="checkbox"/> |
| Venture Capital | <input type="checkbox"/> |
| Ενδιάμεση Χρηματοδότηση (Mezzanine Finance) | <input type="checkbox"/> |
| Τιτλοποιήσεις | <input type="checkbox"/> |
| Factoring | <input type="checkbox"/> |

10. Ποια από τις ακόλουθες μορφές χρηματοδότησης θεωρείτε ότι θα χρειαστεί τα επόμενα έτη η εταιρία σας;

- | | |
|---|--------------------------|
| Αύξηση μετοχικού κεφαλαίου | <input type="checkbox"/> |
| Τραπεζικά δάνεια | <input type="checkbox"/> |
| Ομολογιακά δάνεια | <input type="checkbox"/> |
| Χρηματοδοτική μίσθωση | <input type="checkbox"/> |
| Venture Capital | <input type="checkbox"/> |
| Ενδιάμεση Χρηματοδότηση (Mezzanine Finance) | <input type="checkbox"/> |
| Τιτλοποιήσεις | <input type="checkbox"/> |
| Factoring | <input type="checkbox"/> |

11. Για ποιον κατά βάση λόγο πιστεύετε ότι θα χρειαστεί η παραπάνω χρηματοδότηση;

- | | |
|--|--------------------------|
| Κάλυψη εξόδων σε λειτουργικά έξοδα (μισθοί, συντήρηση κλπ) | <input type="checkbox"/> |
| Επέκταση της εταιρίας σε νέο στόλο | <input type="checkbox"/> |
| Αποπληρωμή των προμηθευτών | <input type="checkbox"/> |
| Για αναδιάρθρωση υφιστάμενων δανειακών υποχρεώσεων της | <input type="checkbox"/> |
| Συγχώνευση ή εξαγορά άλλης εταιρίας | <input type="checkbox"/> |
| Χρηματοδότησης πωλήσεων της εκτός Ελλάδος | <input type="checkbox"/> |
| Άλλοι λόγοι _____ | |

Τέλος ερωτηματολογίου

Ευχαριστώ πολύ για το χρόνο σας!

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Ελληνική

- 1) Αληφαντής Γ. (2010), «Ελεγκτική», Εκδόσεις Πάμισος, Αθήνα
- 2) Baude, J.(1996), «Ελεγκτική – Λογιστικοί έλεγχοι και Πραγματογνωμοσύνη», Εγκυκλοπαίδεια του Λογιστή, Τόμος Β. Αθήνα.
- 3) Γεωργιάδης Α. (2006), «Νέες Μορφές Συμβάσεως της Σύγχρονης Οικονομίας Leasing, Factoring, Forfaiting, Franchising», Εκδόσεις Σάκουλα, Αθήνα
- 4) Γιαννάκη, Σ. (2005), «Ανάλυση ναυτιλιακών χρηματοδοτήσεων», διπλωματική εργασία, Πανεπιστήμιο Πειραιώς, Πειραιάς
- 5) Γκιζιάκης, Κ, Παπαδόπουλος, Α. και Πλωμαρίτου, Π. (2006), «Ναυλώσεις», Εκδόσεις Σταμούλης, Αθήνα.
- 6) Γουλιέλμος Α. (2007), «Χρηματοδότηση ναυτιλιακών επιχειρήσεων», Εκδόσεις Σταμούλης, β έκδοση, Αθήνα.
- 7) Γουλιέλμος Α. (1998), «Χρηματοδότηση ναυτιλιακών επιχειρήσεων», Εκδόσεις Σταμούλης, Αθήνα.
- 8) Γρηγοράκος, Θ. (1989), «Γενικές Αρχές Ελεγκτικής», Εκδόσεις Σώμα ορκωτών Λογιστών, Αθήνα
- 9) Καζαντζής, Ι.Χ. (2006), «Ελεγκτική & Εσωτερικός Έλεγχος. Μια συστηματική προσέγγιση Εννοιών, Αρχών και Προτύπων», Εκδόσεις Business Plus A.E., Πειραιάς.
- 10) Κάντζος Κ. (1995), «Ελεγκτική : Θεωρία και πρακτική», Εκδόσεις Σταμούλη. Αθήνα.
- 11) Καραθανάσης Γ. (2009), «Χρηματοοικονομική Διοίκηση και Χρηματιστηριακές Αγορές», εκδόσεις Μπένου, Αθήνα.
- 12) Μεταξάς, Β. (1988), «Αρχές Ναυτιλιακής οικονομικής», Εκδόσεις Παπαζήση, Αθήνα.
- 13) Μητσιόπουλος Γ. (2002), «Χρηματοδοτική Μίσθωση (Financial Leasing), εκδόσεις το Οικονομικό, Αθήνα.
- 14) Μπαλής, Θ. Α. (1998), «Σύγχρονη Ελεγκτική», Εκδόσεις Σταμούλης, Αθήνα.
- 15) Νούλας, Δ. (2005), «Χρήμα τράπεζες», Εκδόσεις Πανεπιστήμιο Μακεδονίας, Θεσσαλονίκη.
- 16) Παπάς, Α. (1999), «Εισαγωγή στην Ελεγκτική», εκδόσεις Μπένου, Αθήνα
- 17) Σαμπράκος, Ε. (2008), «Ο τομέας των μεταφορών και οι συνδυασμένες εμπορευματικές μεταφορές», Εκδόσεις Σταμούλης, Αθήνα.

- 18) Σταθακόπουλος, Β. (2005), «Μέθοδοι έρευνας αγοράς», Εκδόσεις Σταμούλης, Αθήνα.
- 19) Τράπεζα της Ελλάδος, (2009), «Έκθεση για τη Χρηματοπιστωτική Σταθερότητα», Ιούνιος 2009.
- 20) Τράπεζα της Ελλάδος, (2009), «Ενδιάμεση Έκθεση για τη Χρηματοπιστωτική Σταθερότητα», Δεκέμβριος 2009.

Ξενόγλωσση

- 1) Hampton, M. (1990), “Long and Short Shipping Cycles”, Cambridge Academy of Transport.
- 2) Kirkaldy, A. (2014), “British Shipping”, Nabu Press, London.
- 3) Stopford, M. (1997), “Maritime Economics”, Routledge 2nd edition, London
- 4) Sambracos, E. & Maniati, M. (2013), “Shipping Market Financing: Special Features and the Impact of Basel III”, MPRA Paper No. 51573, posted 19. November 2013
- 5) Syriopoulos C. T. (2007), “Maritime Transport: The Greek Paradigm, Research in Transportation Economics”, Chapter 6: Financing Greek Shipping: Modern Instruments, Methods and Markets, Elsevier Ltd

Διαδικτυακοί Τόποι

- 1) www.enet.gr
- 2) www.naftemporiki.gr
- 3) <http://www.petrofin.gr/en%2Dgb/Default.aspx>
- 4) <http://www.tovima.gr/finance/article/?aid=601735>
- 5) <http://www.nee.gr/>