

ΒΕΡΟΝΙΚΗΣ ΣΠΥΡΟΣ

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

**Τελευταίες εξελίξεις στη σύνθεση και τη δομή της ελληνόκτητης
εμπορικής ναυτιλίας και αναγκαίες προσαρμογές στην ναυτιλιακή
πολιτική**

ΠΕΙΡΑΙΑΣ ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ 2007

ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Απ' όλες σχεδόν τις οικονομικές δραστηριότητες του ανθρώπου, η ναυτιλία είναι μια από τις παλαιότερες, αλλά και αυτή που παρά την πάροδο του χρόνου χαρακτηρίζεται από ένα κύριο στοιχείο της. Την ταχύτητα και την ευκολία με την οποία μπορεί να συμβούν αλλαγές οι οποίες θα αλλάξουν ριζικά όλη την εικόνα του κλάδου και θα τον αναγκάσουν να αναπροσαρμόσει την δομή του έτσι ώστε να λειτουργήσει αποδοτικά μέσα στις νέες συνθήκες.

Η ελληνόκτητη ναυτιλία δεν αποτελεί τον κανόνα, το αντίθετο μάλιστα. Οι Έλληνες πλοιοκτήτες είναι πάντα από του πρώτους που αντιδρούν στις αλλαγές των συνθηκών της αγοράς πολύ συχνά μάλιστα οδηγώντας τις εξελίξεις σε παγκόσμιο επίπεδο. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα να έχουμε γρήγορες και απότομες αλλαγές στην σύνθεση και την δομή του ελληνόκτητου στόλου, αλλαγές που συχνά είναι πρωτοφανείς για τα ναυτιλιακά δεδομένα. Το αποτέλεσμα τους είναι μια τελείως διαφορετική ελληνική ναυτιλία, της οποίας τα δεδομένα πρέπει να αναθεωρηθούν και μια τελείως νέα ναυτιλιακή πολιτική να θεμελιωθεί.

Για να μελετήσουμε τις εξελίξεις στην ελληνόκτητη ναυτιλία πρέπει πρώτα να μελετήσουμε τις αλλαγές στο παγκόσμιο εμπόριο. Η ναυτιλία είναι μια βιομηχανία της οποίας η ζήτηση βασίζεται στις μεταφορικές ανάγκες άλλων βιομηχανιών ή στην ζήτηση για καταναλωτικά προϊόντα των διαφόρων χωρών. Η άνοδος ή η μείωση του εμπορίου έχει πολλαπλασιαστική επιρροή στη ναυτιλία, όπως θα δούμε και παρακάτω. Ακόμα και μια σχετικά σύντομη και εποχική μεταβολή του εμπορίου ή ακόμα και της ζήτησης για ένα και μόνο αγαθό μπορεί να μεταβάλει την ναυτιλιακή αγορά.

Ερχόμαστε λοιπόν στο ερώτημα, πώς αντιδρούν οι Έλληνες στις μεταβολές αυτές; Ο Ελληνικός στόλος δεν έχει πια την μορφή που είχε πριν κάποια χρόνια. Οι προοπτικές σήμερα, αλλά και οι κίνδυνοι και οι απαιτήσεις της αγοράς είναι πολλές. Όπως θα δούμε, οι Έλληνες πλοιοκτήτες δεν δίστασαν να ρισκάρουν και να επωφεληθούν από τις νέες ευκαιρίες που τέθηκαν μπροστά τους.

Όμως μαζί με τα νέα περιθώρια για κέρδος υπάρχουν και νέοι κίνδυνοι. Το θεσμικό περιβάλλον, ιδιαίτερα στον κλάδο των δεξαμενόπλοιων, έχει αλλάξει ριζικά και οι πλοιοκτήτες αναλαμβάνουν κάθε μέρα νέα ρίσκα. Η αγορά ακριβών πλοίων, ο υπερβολικός δανεισμός, η αισιοδοξία για την συνέχιση της υψηλής αγοράς και η απότομη πτώση της που μπορεί να έρθει ανά πάσα στιγμή είναι κίνδυνοι του οποίους οι Έλληνες αντιμετωπίζουν στο μέλλον τους. Το ερώτημα είναι κατά πόσο η θέση τους είναι εξασφαλισμένη και κατά πόσο έχουν την οικονομική δυνατότητα να ξεπεράσουν μια άσχημη αγορά η οποία μπορεί να ακολουθήσει την τωρινή στο κοντινό μέλλον.

Μέχρι σήμερα κύριο όπλο των Ελλήνων πλοιοκτητών ήταν τα φθηνά, χαμηλού κόστους λειτουργίας πλοία και η τεχνογνωσία τους στο να μπορέσουν να τα διαχειριστούν στο μέγιστο των δυνατοτήτων τους. Σήμερα έχουν στην κατοχή τους έναν σύγχρονο στόλο, ακριβών πλοίων και έχουν δραστηριοποιηθεί σε αγορές που είναι σχετικά καινούργιες γι' αυτούς, όπως τα product carriers αλλά ακόμα σε κάποιο βαθμό και τα δεξαμενόπλοια.

Μένει πλέον να δούμε την πορεία που θα ακολουθήσει η αγορά. Οι απόψεις είναι πολλές και τα πιθανά ενδεχόμενα ακόμα περισσότερα. Άλλωστε πριν κάποια χρόνια κανείς δεν περίμενε πως θα οδηγηθούμε στην κατάσταση στην οποία βρίσκετε η ναυτιλία σήμερα και όπως πιστεύουν και οι περισσότεροι Έλληνες πλοιοκτήτες κανείς δεν μπορεί πια να προβλέψει τι μπορεί να ακολουθήσει. Το μόνο που μπορούμε να κάνουμε είναι εκτιμήσεις πιθανών εξελίξεων οι οποίες είναι πολύ πιθανό να αποδειχθούν λανθασμένες και να οδηγηθούμε σε νέα πρωτοφανή φαινόμενα. Αυτό είναι και το κύριο χαρακτηριστικό της ναυτιλίας, η αστάθεια και η απροβλεψιμότητα της και αυτό είναι ίσως που τράβαγε των Έλληνα σ' αυτήν και των έκανε να διαπρέπει, φτάνοντας σήμερα να κατέχει μακράν την πρώτη θέση στην παγκόσμια εμπορική ναυτιλία και να αποτελεί πρότυπο το οποίο οι άλλοι επενδυτές του κλάδου προσπαθούν να μιμηθούν.

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

ΕΙΣΑΓΩΓΗ	7
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1	9
Το Θαλάσσιο εμπόριο	9
1.1. Σύντομη παρουσίαση του παγκοσμίου εμπορίου.....	9
1.2. Το θαλάσσιο εμπόριο ανά περιοχή.....	10
1.3. Ανάλυση του παγκόσμιου θαλάσσιου εμπορίου.....	11
1.3.1. Τα ξηρά μαζικά φορτία.....	12
1.3.2. Το υγρό μαζικό εμπόριο.....	16
1.3.3. Το εμπόριο εμπορευματοκιβωτίων.....	18
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2	20
Συνολική Ανασκόπηση της Ναυτιλίας	20
2.1. Μεταβολές σε παγκόσμιο επίπεδο.....	20
2.2. Η ελληνική ναυτιλία.....	23
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3	30
Εξελίξεις στην Ελληνική Ναυτιλία	30
3.1. Ερευνητικά κριτήρια.....	30
3.2. Το μέγεθος του ελληνόκτητου στόλου.....	31
3.3. Οι Ελληνικές εταιρίες ship management.....	34
3.4. Οι ελληνικές ναυτιλιακές εταιρίες και η ηλικία του στόλου τους.....	39
3.5. Σημαντικά στατιστικά στοιχεία ολόκληρου του ελληνικού στόλου.....	43
3.5.1. Περίληψη των αποτελεσμάτων.....	46
3.6. Ο ελληνικός στόλος bulker σύμφωνα με τα πλοία bulker πάνω από 10.000 DWT.....	47
3.6.1. Σημαντικά στατιστικά στοιχεία ολόκληρου του ελληνικού στόλου πλοίων χύδην ξηρού φορτίου πάνω από 10.000 DWT.....	48
3.7. Ο ελληνικός στόλος bulker σύμφωνα με τα πλοία bulker πάνω από 20.000 DWT.....	49
3.7.1. Σημαντικά στατιστικά στοιχεία ολόκληρου του ελληνικού στόλου πλοίων χύδην ξηρού φορτίου πάνω από 20.000 DWT.....	49
3.8. Ο ελληνικός στόλος container σύμφωνα με τα πλοία E/K πάνω από 10.000 DWT.....	50
3.8.1. Σημαντικά στατιστικά στοιχεία ολόκληρου του ελληνικού στόλου πλοίων container πάνω από 10.000 DWT.....	51
3.9. Ο ελληνικός στόλος container σύμφωνα με τα πλοία E/K πάνω από 20.000 DWT.....	52
3.9.1. Σημαντικά στατιστικά στοιχεία ολόκληρου του ελληνικού στόλου πλοίων container πάνω από 20.000 DWT.....	52
3.10. Ο ελληνικός στόλος tanker σύμφωνα με τα tanker πάνω από 10.000 DWT.....	53
3.10.1. Σημαντικά στατιστικά στοιχεία ολόκληρου του ελληνικού στόλου πλοίων tanker πάνω από 10.000 DWT.....	53
3.11. Ο ελληνικός στόλος tanker σύμφωνα με τα σκάφη tanker πάνω από 20.000 DWT.....	55
3.11.1. Σημαντικά στατιστικά στοιχεία ολόκληρου του ελληνικού στόλου πλοίων tanker πάνω από 20.000 DWT.....	55
3.12. Τα Ελληνικά Newbuilding.....	56

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4	59
Η Νέα Μορφή του Ελληνικού Στόλου	59
4.1. Ο Αντίκτυπος των εξελίξεων των τελευταίων ετών.....	59
4.2. Η νέα εποχή της ελληνικής ναυτιλίας.....	60
4.3. Οι προκλήσεις της ναυτιλίας.....	64
4.3.1. Τα επιτεύγματα των ελληνικών ιδιοκτητών tanker στην τελευταία δεκαετία.....	64
4.3.2. Αλλαγές στο περιβάλλον βιομηχανίας tanker την τελευταία δεκαετία.....	64
4.3.3. Δημόσια εικόνα βιομηχανίας tanker.....	66
4.3.4. Η εταιρική κοινωνική ευθύνη.....	67
4.3.5. Πληρώματα.....	67
4.3.6. Εκπαίδευση.....	68
4.3.7. Η Κλάση των πλοίων.....	69
4.3.8. Η σημαία των πλοίων.....	69
4.3.9. ISO 14001.....	69
4.4. Κοιτώντας το μέλλον – Οι προοπτικές της ελληνικής ναυτιλίας.....	70
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5	75
Συμπεράσματα	75
5.1. Αλλαγές στο παγκόσμιο εμπόριο.....	75
5.2. Η Παγκόσμια Ναυτιλία.....	76
5.3. Η Ελληνική Ναυτιλία.....	78
5.4. Εξελίξεις και αλλαγές στην Ελληνική Ναυτιλία.....	80
5.5. Η Νέα Μορφή του Ελληνικού Στόλου.....	82
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ	88

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ

Πίνακας 3.1.	Συνολικός αριθμός πλοίων του ελληνόκτητου στόλου.....	31
Πίνακας 3.2.	Συνολικό DWT του ελληνόκτητου στόλου.....	32
Πίνακας 3.3.	Ποσοστό του ελληνόκτητου στόλου που κατέχουν εταιρίες σύμφωνα με το μέγεθος τους.....	35
Πίνακας 3.4.	Αριθμός Επιχειρήσεων σύμφωνα με το μέγεθος του.....	36
Πίνακας 3.5.	Στόλος ηλικίας 20+ ετών.....	40
Πίνακας 3.6.	Στόλος ηλικίας 15 έως 19 ετών.....	40
Πίνακας 3.7.	Στόλος ηλικίας 10 έως 14 ετών.....	41
Πίνακας 3.8.	Στόλος ηλικίας 0 έως 9 ετών.....	41
Πίνακας 3.9.	Ανάλυση του ελληνικού στόλου.....	46
Πίνακας 3.10.	Σύνολο newbuilding πλοίων ανά τύπο.....	56
Πίνακας 3.11.	Σύνολο DWT newbuilding πλοίων.....	57
Πίνακας 3.12.	Μέσο DWT newbuilding πλοίων.....	58

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΩΝ

Διάγραμμα 1.1.	Συνολικό παγκόσμιο μεταφερόμενο φορτίο ανά κατηγορία.....	10
Διάγραμμα 1.2.	Τα κυριότερων χύδην ξηρά φορτία από το 1981 έως το 2005.....	13
Διάγραμμα 1.3.	Πηγές απ' όπου η Κίνα εισάγει σιδηρομέταλλευμα (Σεπτέμβριος 2006).....	14
Διάγραμμα 1.4.	Δείκτης Baltic Ξηρού Φορτίου.....	15
Διάγραμμα 1.5.	Εξέλιξη υγρού χύδην φορτίων 2002 έως 2006-12-29.....	16
Διάγραμμα 1.6.	Δείκτης Baltic για Clean και Dirty τάνκερ.....	17
Διάγραμμα 1.7.	Συνολική κίνηση εμπορευματοκιβωτίων (σε εκατομμύρια TEU).....	19
Διάγραμμα 2.1.	Συγκριτική παρουσίαση ελληνικού – ελληνόκτητου στόλου.....	24
Διάγραμμα 2.2.	Μερίδιο ελληνικού στόλου στην αγορά.....	25
Διάγραμμα 2.3.	Αλλαγές στην ηλικία του ελληνικού στόλου.....	27
Διάγραμμα 2.4.	Οι Έλληνες ναυτικοί.....	28
Διάγραμμα 2.5.	Τα έσοδα των Ελλήνων από την ναυτιλία.....	29
Διάγραμμα 3.1.	Αριθμός ελληνικών εταιριών shipmanagement.....	34
Διάγραμμα 3.2.	Εξέλιξη αριθμού επιχειρήσεων με 1-2 πλοία.....	37
Διάγραμμα 3.3.	Εξέλιξη αριθμού επιχειρήσεων με 3-4 πλοία.....	37
Διάγραμμα 3.4.	Εξέλιξη αριθμού επιχειρήσεων με 5-8 πλοία.....	38
Διάγραμμα 3.5.	Εξέλιξη αριθμού επιχειρήσεων με 9-15 πλοία.....	38
Διάγραμμα 3.6.	Εξέλιξη αριθμού επιχειρήσεων με 16-24 πλοία.....	39
Διάγραμμα 3.7.	Εξέλιξη αριθμού επιχειρήσεων με 25+ πλοία.....	39
Διάγραμμα 3.8.	Οι ελληνικές εταιρίες ως προς την ηλικία του στόλου τους.....	42
Διάγραμμα 3.9.	Συγκριτική παρουσίαση εξέλιξης DWT bulk carrier και tanker newbuilding.....	58

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Τα τελευταία χρόνια αποτέλεσαν έναν σταθμό για στην πορεία της παγκόσμιας ναυτιλίας. Η αγορά παρουσίασε μια πρωτοφανή για τα δεδομένα άνοδο με τους ναύλους να αυξάνονται μέχρι και 600%. Αν και τέτοια φαινόμενα, βέβαια μικρότερου μεγέθους, έχουν ξαναεμφανιστεί στην ιστορία, το ύψος και πάνω απ' όλα η διάρκεια της υψηλής αυτής αγοράς έχουν αλλάξει δραστικά την μορφή της ναυτιλίας. Σκοπός μας θα είναι με την εργασία αυτή να αναφέρουμε αρχικά και στην συνέχεια να αναλύσουμε τους λόγους και τα αποτελέσματα των τελευταίων εξελίξεων στην σύνθεση και την δομή της ελληνόκτητης εμπορικής ναυτιλίας και στην συνέχεια να επισημάνουμε τις απαραίτητες αλλαγές στην ναυτιλιακή πολιτική που θα πρέπει να ακολουθήσουν οι ελληνικές επιχειρήσεις προκειμένου να μπορέσουν να συνεχίσουν να δραστηριοποιούνται με επιτυχία στο νέο περιβάλλον που επικρατεί στη ναυτιλία.

Για να το πετύχουμε αυτό θέσαμε ως στόχο μας αρχικά την μελέτη του παγκοσμίου εμπορίου, μίας και η ζήτηση της ναυτιλίας είναι ως γνωστόν παράγωγος ζήτηση η οποία βασίζεται στην παγκόσμια ανάγκη για καταναλωτικά αγαθά και προφανώς την βιομηχανική παραγωγή που υπάρχει για να καλύψει αυτή την ανάγκη. Οπότε η μελέτη των εξελίξεων του παγκοσμίου εμπορίου είναι απαραίτητη προκειμένου να κατανοηθούν οι λόγοι που οδήγησαν στην σημερινή μορφή της ναυτιλίας. Στην συνέχεια εξετάσαμε αναλυτικά τις αλλαγές στην σύνθεση του ελληνόκτητου στόλου με βάση το είδος των πλοίων, το μέγεθος του στόλου, το είδος των πλοίων, την ηλικία και την χωρητικότητα τους. Αποκτήσαμε έτσι μια εικόνα ολόκληρου του ελληνόκτητου στόλου και είδαμε τις αλλαγές που έχουν λάβει χώρα στα μεγέθη του την περίοδο που εξετάζουμε. Στην συνέχεια μελετήσαμε ορισμένες πιο συγκεκριμένες κατηγορίες πλοίων προκειμένου να έχουμε μια πιο ξεκάθαρη εικόνα των κλάδων αυτών. Στόχος μας ήταν να γίνουν εμφανείς οι αλλαγές σε όλους του τομείς της ποντοπόρου ναυτιλίας και να παρουσιαστούν οι διάφορες τάσεις που εμφανίστηκαν την περίοδο που εξετάζουμε. Τέλος έγινε μια εκτίμηση των προβλημάτων που είναι πολύ πιθανό να αντιμετωπίσει η ελληνική ναυτιλία τα επόμενα χρόνια και προτάσεις για το πως θα μπορέσουν να αντιμετωπιστούν. Στόχος μας εδώ είναι να τονιστούν οι απαραίτητες αλλαγές που πρέπει να γίνουν έτσι ώστε να μπορέσει η ελληνική ναυτιλία να διατηρήσει την ηγετικό ρόλο που έχει τόσο στο συνολικό μέγεθος της σε παγκοσμία κλίμακα όσο και στη πρωτοβουλία στην λήψη αποφάσεων για αλλαγές στην μορφή του στόλου της, τάσεις που οι ναυτιλίες των υπολοίπων χωρών συχνά ακολουθούν και μιμούνται.

Στο κεφάλαιο 1 γίνεται μια ανασκόπηση των εξελίξεων του παγκοσμίου εμπορίου με έμφαση στους τομείς που επηρεάζουν κυρίως την ναυτιλία. Στο κεφάλαιο 2 μελετούνται σε γενικές

γραμμές οι αλλαγές τα τελευταία χρόνια τόσο του παγκόσμιου όσο και του ελληνόκτητου στόλου. Στο κεφάλαιο 3 γίνεται μια λεπτομερής ανάλυση του ελληνόκτητου στόλου με σκοπό να παρουσιαστούν όλες οι αλλαγές των τελευταίων ετών. Ο ελληνικός στόλος εξετάζουμε αρχικά σε ολόκληρο το μέγεθος του και στη συνέχεια σε υποκατηγορίες έτσι ώστε να γίνουν πιο εμφανείς οι τάσεις σε κάθε κλάδο της ποντοπόρου ναυτιλίας. Στο κεφάλαιο 4 αναλύεται η νέα μορφή του ελληνόκτητου στόλου καθώς και οι προκλήσεις που θα έχει να αντιμετωπίσει η ελληνική ναυτιλία στο μέλλον. Γίνεται τέλος μια εκτίμηση της πορείας που ακολουθεί καθώς και επισήμανση των σημείων στα οποία είναι απαραίτητο να δοθεί προσοχή.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1

Το Θαλάσσιο Εμπόριο

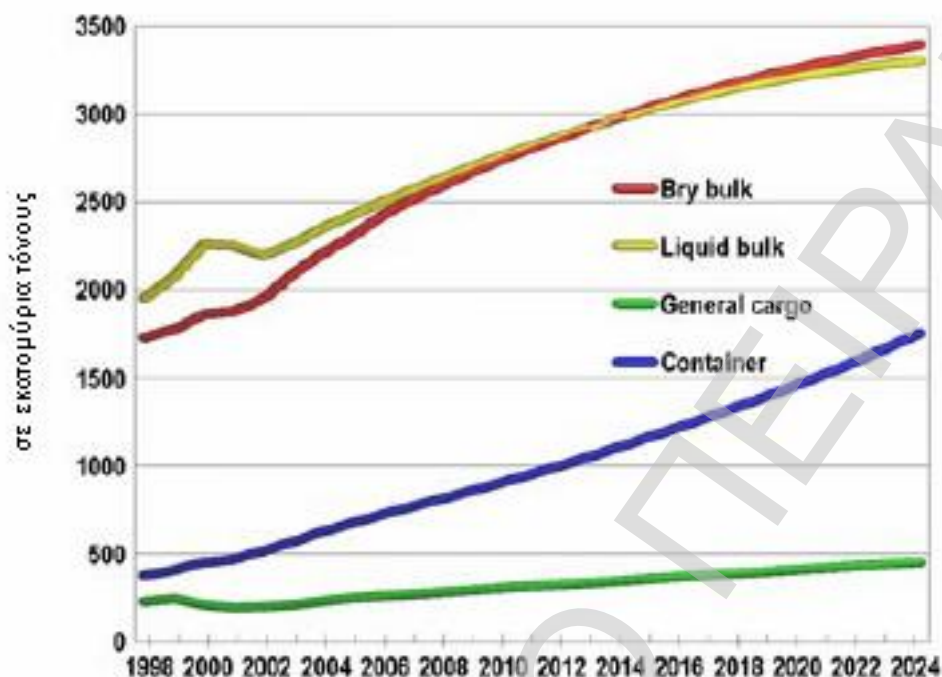
1.1. Σύντομη παρουσίαση του παγκόσμιου εμπορίου

Από το δεύτερο τέταρτο αυτού του έτους, οι προβλέψεις για τις προοπτικές της παγκόσμιας οικονομίας φαίνονται λίγο πιο ευνοϊκές. Το παγκόσμιο ΑΕΠ προβλέπεται να αυξηθεί κατά 3,2% φέτος. Οι χώρες οι οποίες έχουν κατά κύριο λόγο προκαλέσει αυτή την εξέλιξη είναι οι Ηνωμένες Πολιτείες, Κίνα, και Ινδία. Οι προβλέψεις αύξησης του ΑΕΠ τους προβλέπονται γύρω στο 3,7%, 8,21%, και 6,62%, αντίστοιχα. Αντίθετα, οι οικονομίες της ευροζώνης και της Ιαπωνίας δεν ακολουθούν την παγκόσμια οικονομική ανάπτυξη. Οι προβλέψεις για την αύξηση του ΑΕΠ τους είναι μείωση κατά 1,37% και 0,91%, αντίστοιχα (2).

Αυτό το έτος, οι κινεζικές εισαγωγές αναμένονται να αυξηθούν περισσότερο από 16%. Άλλες χώρες που θα έχουν την υψηλή αύξηση των εισαγωγών τους είναι η Ινδία με 15,7%, ασιατικές βιομηχανικές χώρες εκτός Ιαπωνίας, σχεδόν 10%, η Κοινοπολιτεία των ανεξάρτητων κρατών, 9,3% και χώρες της Μέσης Ανατολής, 8,8% (2). Η κατανάλωση, η επένδυση, και η παραγωγή είναι σημαντικές δραστηριότητες που απαιτούν αύξηση των εισαγωγών. Για την Κίνα, οι εξαγωγές είναι ένας σημαντικός παράγοντας που απαιτεί την εισαγωγή πρώτων υλών. Για τις χώρες της Μέσης Ανατολής, η υψηλή τιμή του πετρελαίου τους έχει φέρει ένα τεράστιο αναπάντεχο κέρδος με συνέπεια την αύξηση του εισοδήματος, οδηγώντας έτσι στην αύξηση των εισαγωγών για να ικανοποιήσει την όλο και μεγαλύτερες απαιτήσεις για κατανάλωση και επένδυση.

Ως προς τις εξαγωγές, οι ασιατικές χώρες παρουσιάζουν την υψηλότερη αύξηση, με τη Κίνα να είναι πάλι στην πρώτη θέση. Οι ιαπωνικές εξαγωγές παρουσίασαν αύξηση περισσότερο από 7% αυτό το έτος, άλλες ανατολικές ασιατικές χώρες κατά 11% - 12% , και η Κίνα σχεδόν 24% (2). Πολλές ασιατικές χώρες έχουν έλλειψη φυσικών πόρων και πρώτων υλών. Γι' αυτών τον λόγο, οι χώρες αυτές είναι υποχρεωμένες να στηριχθούν στην μεταποίηση περισσότερο από άλλες χώρες. Πρέπει να χρησιμοποιήσουν τα κατασκευασμένα αγαθά στο εμπόριο για να αγοράσουν την ενέργεια, τις πρώτες ύλες, και τα τρόφιμα που τους χρειάζονται.

Διάγραμμα 1.1.
Συνολικό παγκόσμιο μεταφερόμενο φορτίο ανά κατηγορία



Πηγή: *Global Insight*

Το 2005, το συνολικό παγκόσμιο (διεθνές) εμπόριο αυξήθηκε κατά 3,6%, λιγότερο από το ποσοστό αύξησης του προηγούμενου χρόνου, που ήταν 5,5% και ακόμα πιο αργό από την αύξηση "ρεκόρ" του 2003 που έφτασε το 6,2%. Η συνολική χωρητικότητα το 2005 έφτασε να είναι περισσότερο από 8,7 δισεκατομμύρια μετρικούς τόνους παγκοσμίως. Ιστορικά, το παγκόσμιο διεθνές εμπόριο μειώθηκε κατά 5,1% το 2002, και το μεγαλύτερο μέρος όμως αυτού του ποσοστού ήταν χερσαίες κινήσεις φορτίου που κατέρρευσαν, εμφανίζοντας πτώση περισσότερο από 15%. Το θαλάσσιο εμπόριο από την άλλη μεριά αυξήθηκε, αλλά μόνο κατά 1,6% (2).

1.2. Το θαλάσσιο εμπόριο ανά περιοχή

Λαμβάνοντας υπόψη τις εξαγωγές ακατέργαστου πετρελαίου δεν αποτελεί έκπληξη ότι, ως προς τη χωρητικότητα, η Μέση Ανατολή κυριαρχεί πρώτη στην σειρά περιοχών εξαγωγών. Εντούτοις, έκπληξη αποτελεί η θέση της λατινικής Αμερικής ως δεύτερη μεγαλύτερη περιοχή εξαγωγών. Αυτό οφείλεται κυρίως στο ακατέργαστο πετρέλαιο, αλλά και στα μεγάλα ξηρά φορτία όπως, το σιδηρομετάλλευμα, και το σιτάρι, καθώς επίσης πολλά μικρότερα χύδην φορτία όπως τα φρούτα και άλλα αναλώσιμα.

Η βορειοανατολική Ασία έχει κυριαρχήσει στις εισαγωγές για πολλά έτη, προμηθεύοντας τη μηχανή εξαγωγής της. Οι φετινές εισαγωγές της περιοχής, οι οποίες έφτασαν τους περισσότερους

από 2,1 δισεκατομμύρια μετρικούς τόνους, αντιπροσωπεύουν μια αύξηση κατά 6,4% σε σχέση με τον περασμένο χρόνο. Ένας από τους σημαντικότερους παραλήπτες των εξαγωγών της περιοχής, η Βόρεια Αμερική, είναι η δεύτερη μεγαλύτερη περιοχή εισαγωγών παγκοσμίως, και αυτή η θέση αναμένεται να διατηρηθεί ακόμα και αν το μακροπρόθεσμο ποσοστό αύξησης εισαγωγών της Βόρειας Αμερικής είναι περίπου 1,5% ετησίως, χαμηλότερο από την αύξηση των εισαγωγών σε περιοχές όπως η Ινδία, η Μέση Ανατολή, και η λατινική Αμερική. Δεδομένου ότι η Ινδία αρχίζει να επεκτείνεται γρήγορα μέσα στα επόμενα δέκα και πλέον έτη, οι εισαγωγές της αναμένονται να αυξηθούν επίσης, τροφοδοτώντας την επέκταση. Οι εισαγωγές της λατινικής Αμερικής, αν και αυξανόμενες κατά 2,7% ετησίως, τοποθετούν την περιοχή στην 7^η θέση από τις 10 πρώτες περιοχές εισαγωγών, κυρίως επειδή άλλες, μεγαλύτερες περιοχές προβλέπεται να αυξηθούν γρηγορότερα, ή είναι απλά πάρα πολύ μεγάλες σε έκταση και πληθυσμό.

1.3. Ανάλυση του παγκόσμιου θαλάσσιου εμπορίου

Προτού παρουσιαστούν οι αλλαγές στην σύνθεση και τον διαμετακομιστικό ρόλο του ελληνικού εμπορικού στόλου πρέπει πρώτα να εξετάσουμε την εξέλιξη παγκόσμιου θαλάσσιου εμπορίου αλλά και την πορεία της ίδιας της ναυτιλιακής αγοράς, αφού αυτοί είναι οι παράγοντες που επηρεάζουν τις κινήσεις και τις αποφάσεις των ελλήνων εφοπλιστών καθώς και την επιτυχία των αποφάσεων αυτών.

Σε σχέση με το 2004, όπου το παγκόσμιο θαλάσσιο εμπόριο αυξήθηκε κατά 5,4%, τα στοιχεία για το 2005 δείχνουν μια αύξηση του παγκόσμιου θαλάσσιου εμπορίου κατά 6,7% κάτι που αντιστοιχεί σε 6,5 δισεκατομμύρια τόνους. Τα αποτελέσματα του 2005 επηρεάζονται κυρίως από ένα μέσο ποσοστό αύξησης 12,6% και 7,6% όσον αφορά το μέταλλευμα σιδήρου και το ακατέργαστο πετρέλαιο αντίστοιχα (9).

Το θαλάσσιο εμπόριο του άνθρακα παρουσίασε ισχυρή αύξηση το 2005 (+ 8,6%) και έφθασε σε μια νέα αιχμή 619 εκατομμυρίων τόνων (12). Οι μετακινήσεις σιταριού χαρακτηρίζονται από τις χρονικές και εποχικές διακυμάνσεις. Πρόσφατα, οι συνολικές ποσότητες σιταριού μειώθηκαν από 245 εκατομμύρια τόνους (2004) σε 240 εκατομμύρια τόνους (2005) αλλά λόγω στις τεράστιες απώλειες καλλιεργήσιμης συγκομιδής, οι αποστολές του σιταριού ειδικά στην Κίνα αναμένονται για να αυξηθούν κατά περίπου 4% στα επόμενα τρία έτη (12). Άλλα φορτία όπως διάφορα χύδην φορτία σε μικρές ποσότητες, εμπορευματοκιβώτια, RO/RO και το συμβατικό γενικό φορτίο, αυξήθηκαν κατά σχεδόν 5,7% το 2005, ειδικά λόγω στην αύξηση της ναυτιλιας εμπορευματοκιβωτίων. Σύμφωνα με τους Fearnleys, τα εμπορευματοκιβώτια έχουν ένα μερίδιο 13% στο συνολικό θαλάσσιο εμπόριο (11).

Από συνολικά 6,5 δισεκατομμύρια τόνους φορτίου που μεταφέρονται δια θαλάσσης περίπου 35% είναι ακατέργαστο πετρέλαιο και προϊόντα ορυκτέλαιου, 22,6% τα κυριότερα χύδην φορτία¹, 1,5% τα μικρότερα χύδην φορτία και το υπόλοιπο 43% γενικό φορτίο, RO/RO και εμπορευματοκιβώτια, με μια σαφή τάση αύξησης στο μερίδιο της αγοράς τους (9). Όπως θα δούμε αργότερα λεπτομερέστερα, η ναυτιλία εμπορευματοκιβωτίων θα αναπτυχθεί με τα ισχυρά ποσοστά αύξησης, ενώ ο συνολικός ξηρός και υγρός χύδην όγκος θα έχει ετήσια μέσα ποσοστά αύξησης περίπου 6,4% και περίπου 5,3% αντίστοιχα στα επόμενα τρία έτη.

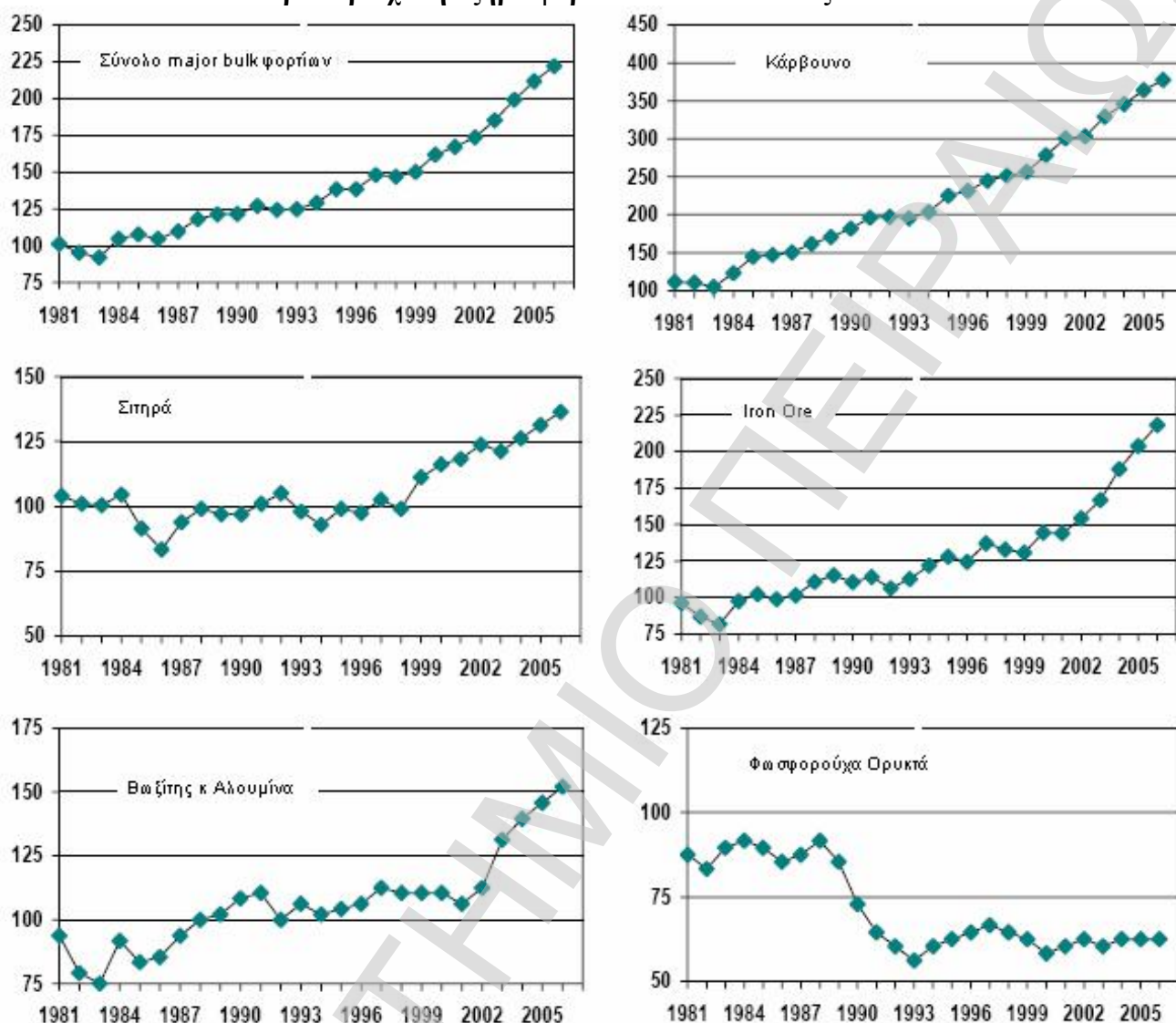
Είναι λοιπόν προφανές πως με ηγέτη την αγορά πετρελαίου η ναυτιλιακή αγορά αναπτύσσεται ανοδικά, εμφανίζοντας μια αιχμή το 2004 με την απότομη άνοδο του θαλασσιού εμπορίου ενώ σήμερα παρουσιάζει μια πιο ομαλή εξέλιξη, όπως θα φανεί και παρακάτω.

1.3.1. Τα ξηρά μαζικά φορτία

Το παρακάτω διάγραμμα παρουσιάζει την χρονική ανάπτυξη του μεταφερόμενου όγκου των κυριότερων χύδην ξηρών φορτίων. Έχει υπάρξει μια αξιοπρόσεκτη αύξηση των συνολικών πέντε προϊόντων, τα οποία ορίζονται ως τα σημαντικότερα χύδην ξηρά φορτία. Μεταξύ 1981 και 2003, ο συνολικός όγκος τους αυξήθηκε από 0,9 σε 1,5 δισεκατομμύριο τόνους - ένα μέσο ετήσιο ποσοστό αύξησης 3,1 τοις εκατό. Το 2004, μεταφέρθηκαν συνολικά 1,6 δισεκατομμύρια των φορτίων αυτών, ενώ το 2005 ο όγκος του αυξήθηκε κατά 5,5% για να φθάσει συνολικά του 1,8 δισεκατομμύριο τόνους (11).

¹ Σιδηρομετάλλευμα, σιτηρά, κάρβουνο, βωξίτης και αλλουμίνα, φωσφορούχα ορυκτά

Διάγραμμα 1.2.
Τα κυριότερα χύδην ξηρά φορτία από το 1981 έως το 2005



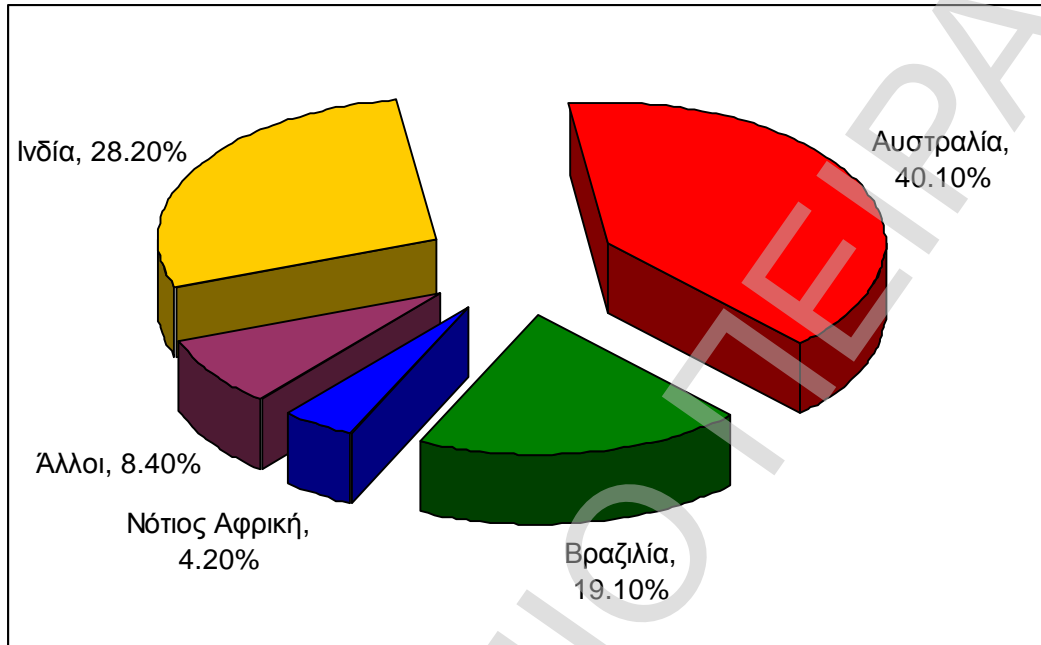
Πηγή: Fernleys Research

Η αύξηση αυτή οφείλεται κατά κύριο λόγο στον άνθρακα και ακόμα περισσότερο στην αύξηση της ζήτησης για μεταφορά μεταλλεύματος σιδήρου με ένα μέσο ετήσιο ποσοστό αύξησης 4,7% και 8,3% αντίστοιχα για τα έτη μεταξύ 2003 και 2006.

Ο σημαντικότερος λόγος για αυτήν την αύξηση είναι η ανάγκη της χαλυβουργίας της Κίνας για πρώτες ύλες. Σύμφωνα με το διεθνές ίδρυμα σιδήρου και χάλυβα, η παραγωγή χάλυβα της Κίνας αυξήθηκε τους πρώτους εννέα μήνες του 2005 περισσότερο από 27% σε σύγκριση με την ίδια περίοδο του 2004. Το μερίδιο αγοράς της Κίνας στην παγκόσμια παραγωγή χάλυβα είναι τώρα περισσότερο από 31% (2). Αυτή η τεράστια αύξηση εξισορροπεί την αρνητική ανάπτυξη της παραγωγής χάλυβα στην Ευρώπη και τη Βόρεια Αμερική με -1,2% και -4,2%, συνολικά - 5,5% αντίστοιχα κατά τη διάρκεια των τελευταίων δώδεκα μηνών. Η χαλυβουργία της Κίνας εισήγαγε το

πρώτο εξάμηνο του 2005 περισσότερους από 116 εκατομμύρια τόνους σιδηρομετάλλευμα (2). Το παρακάτω διάγραμμα παρουσιάζει την προέλευση αυτών των εισαγωγών.

Διάγραμμα 1.3.
Πηγές απ' όπου η Κίνα εισάγει σιδηρομετάλλευμα (Σεπτέμβριος 2006)



Πηγή: ISL

Τα παραπάνω γεγονότα και μεταβολές στο θαλάσσιο εμπόριο είναι προφανές πως επηρεάζουν την ναυτιλιακή αγορά. Η απότομη αύξηση του παγκοσμίως μετακινούμενου φορτίου και άρα η κατά πολύ μεγαλύτερη ζήτηση για μεταφορική ικανότητα έχει ως αποτέλεσμα μια ακόμα πιο απότομη άνοδο των ναύλων. Όπως φαίνεται και στο παρακάτω διάγραμμα, που απεικονίζει την εξέλιξη του δείκτη Baltic από το 2002, όπου η αγορά ακολουθούσε τους φυσιολογικούς για τότε ρυθμούς, μέχρι σήμερα με το άνοιγμα των νέων αγορών και βιομηχανιών των αναπτυσσόμενων χωρών, ο δείκτης φτάνει σε σημείο να παρουσιάζει άνοδο μέχρι και 600% στο υψηλότερο σημείο του ενώ κατά μέσο όρο κινείται γύρω στις 3.500 μονάδες, όταν στα τέλη του 2002 βρίσκονταν κοντά στις 1000.

Διάγραμμα 1.4.
Δείκτης Baltic Ξηρού Φορτίου



Πηγή: Baltic Exchange

Όπως φαίνεται στο παραπάνω διάγραμμα, το άνοιγμα των νέων αγορών και ιδιαίτερα της Κίνας, σταδιακά από τα τέλη του 2002 με τις μαζικές εξαγωγές καταναλωτικών προϊόντων και τη μεταποίηση σιδηρομεταλλεύματος σε χάλυβα οδήγησε σε μια ραγδαία και πρωτοφανή για τα ναυτιλιακά δεδομένα άνοδο της αγοράς, ιδιαίτερα από τα μέσα του 2003 και έπειτα. Μετά από κάποιες διορθωτικές κινήσεις, η αγορά σημείωσε νέο ρεκόρ στα τέλη του 2004, κυρίως λόγω του ότι ξεπεράστηκαν οι ανησυχίες ότι η πολύ υψηλή αγορά δεν θα κρατούσε και οι προοπτικές του παγκοσμίου εμπορίου προβλέπονταν θετικές. Ακολούθησε μια δεύτερη μεγάλη πτώση στα μέσα του 2005 με την μαζική είσοδο των νέων πλοίων στον παγκόσμιο στόλο. Μετά από κάποιες διορθώσεις και αυξομειώσεις, που κατά κύριο λόγο οφείλονται στις αμφιβολίες της αγοράς σχετικά με την πορεία των ναύλων η αγορά ανακάμπτει και συνεχίζει μέχρι σήμερα μια πιο ομαλή αλλά ανοδική πορεία όπως και η οικονομία και το εμπόριο στο σύνολό τους. Θα μπορούσαμε ίσως να πούμε πως μετά από κάποια χρόνια προσαρμογής οδηγούμαστε σε μια περίοδο σταθερότητας, με μικρότερες αλλά σταθερές ανόδους στα οικονομικά μεγέθη και γνώση από πλευράς των επιχειρηματιών ως προς το τι να περιμένουν στο μέλλον.

1.3.2. Το υγρό μαζικό εμπόριο

Το θαλάσσιο εμπόριο υγρών φορτίων, σε αυτήν την περίπτωση ειδικά του πετρελαίου και προϊόντων πετρελαίου αυξήθηκε κατά 7,2% το 2005 φτάνοντας τους 2,265 δισεκατομμύρια τόνους (9). Η αύξηση αυτή οφείλεται κατά κύριο λόγο στις αυξανόμενες εισαγωγές πετρελαίου της Κίνας και άλλων μη OECD ασιατικών οικονομιών καθώς επίσης και την αύξηση των αμερικανικών εισαγωγών.

Διάγραμμα 1.5.
Εξέλιξη υγρού χύδην φορτίων 2002 έως 2006-12-29

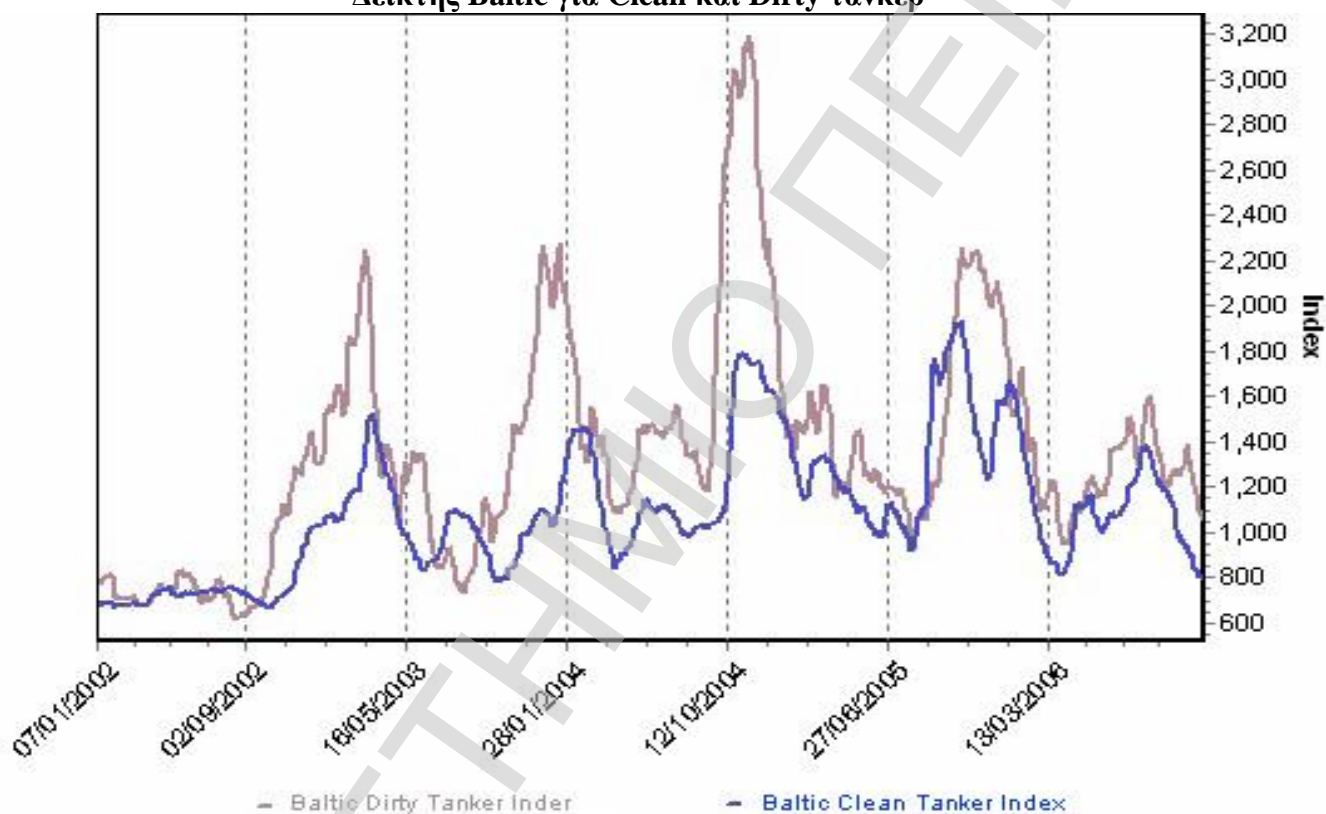


Πηγή: ISL

Η ζήτηση για μεταφορά πετρελαίου επηρεάζεται κατά ένα μεγάλο μέρος από τις απαιτήσεις στη Βόρεια Αμερική, την Ιαπωνία και τις μεσογειακές χώρες, όπως αυτές οι ομάδες αυτές χωρών εξαρτώνται σε μεγάλο βαθμό από τις εισαγωγές ακατέργαστου πετρελαίου. Οι βορειοαμερικανικές εισαγωγές συνέβαλαν σε μεγάλο βαθμό στην εμπορική ανάπτυξη του θαλάσσιου εμπορίου. Στην περίοδο 1996-2005, το μέσο ετήσιο ποσοστό αύξησης ήταν 3,1% , ενώ η Ιαπωνία παρουσίασε μια μείωση 1,1% και οι εισαγωγές ακατέργαστου πετρελαίου των μεσογειακών χωρών αυξήθηκαν κατά 1,5% ετησίως (2). Οι μεταφερόμενες δια της θαλάσσης εξαγωγές ακατέργαστου πετρελαίου το 2005 προήλθαν περίπου κατά ένα 50% από τη Μέση Ανατολή, που ακολουθήθηκε από τις χώρες τις Καραϊβικής Θάλασσας και τη δυτική Αφρική με ένα μερίδιο 13,3% και 10,8% αντίστοιχα (9).

Από την πλευρά της προσφοράς δυναμικότητας μεταφοράς, πρέπει κατ' αρχήν να τονιστεί πως ο κλάδος των δεξαμενόπλοιων βρίσκεται αυτήν την στιγμή σε μια περίοδο αναπροσαρμογής, καθώς τα singlehull tankers είναι αναγκασμένα λόγω των νέων κανονισμών να αποσυρθούν μέσα στα επόμενα χρόνια, μειώνοντας έτσι τον συνολικό αριθμό των πλοίων που δραστηριοποιούνται στην αγορά αφού πολλά από τα παλαιότερα και μικρότερα πλοία βγαίνουν εκτός αγοράς. Η μείωση αυτή της προσφοράς έχει επηρεάσει σε μεγάλο βαθμό το ύψος των ναύλων

Διάγραμμα 1.6.
Δείκτης Baltic για Clean και Dirty τάνκερ



Πηγή: Baltic Exchange

Όπως και η αγορά για τα πλοία ξηρού φορτίου έτσι και η αγορά των δεξαμενόπλοιων πέρασε μια πρωτοφανή για τα δεδομένα περίοδο ανόδου, εμφανίζοντας όμως πιο απότομες διακυμάνσεις. Και εδώ η αγορά ξεκίνησε την πορεία της από τα τέλη του 2002 φτάνοντας στο υψηλότερο σημείο της στο τέλος του 2004, ακολουθώντας πάντα μία περίοδο διόρθωσης μετά από κάθε περίοδο αιχμής. Η αγορά των clean tanker παρουσιάζει μικρότερες διακυμάνσεις, δεν φτάνει στα ίδια επίπεδα και φαίνεται να ακολουθεί χρονικά στις εξελίξεις την αγορά των dirty, αν και από τα μέσα του 2005 και το 2006 οι δύο αγορές κινούνται στα ίδια επίπεδα ακόμα όμως με τα dirty tanker να είναι ηγέτες των εξελίξεων.

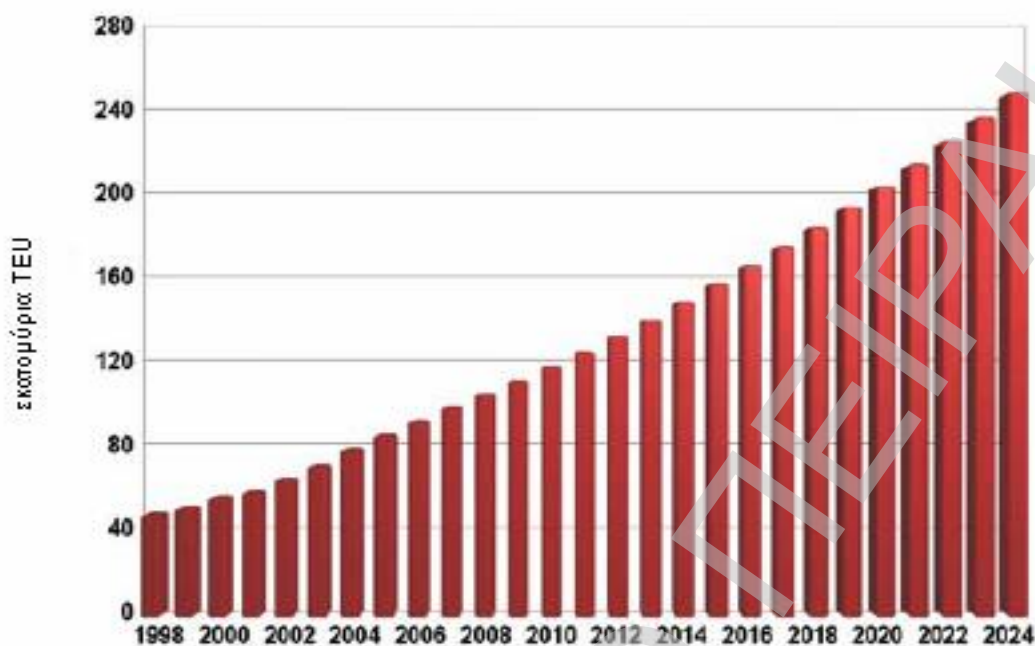
1.3.3 Το εμπόριο εμπορευματοκιβωτίων

Η παγκόσμια κίνηση εμπορευματοκιβωτίων έχει αυξηθεί κατά πολύ κατά τη διάρκεια της περιόδου 2002-05, φθάνοντας το 10,6% το 2004 και συνεχίζοντας με μικρότερο ρυθμό το 2005 με άνοδο κατά 8,6% (9). Ενώ αυτό είναι ακόμα ένα ουσιαστικό ποσοστό αύξησης συνολικά, είναι σημαντικό να σημειωθεί ότι είναι μια επιβράδυνση της αύξησης και ότι το 2005 δεν θα αντιπροσωπεύσει μια υποχώρηση, απλά μια επιβράδυνση στο ρυθμό ανάπτυξης. Η πολύ μακροπρόθεσμη προοπτική, στην οποία ο συνολικός όγκος του φορτίου εμπορευματοκιβωτίων αυξάνεται γρηγορότερα από οποιοδήποτε άλλο κλάδο της ποντοπόρου ναυτιλίας, υπολογίζει μια μέση ετήσια αύξηση περίπου 4,9% μέχρι το 2024 (2).

Περιφερειακά, οι εξαγωγές εμπορευματοκιβωτίων κατά κύριο λόγο προέρχονται και αναμένονται να προέρχονται από την Κίνα, ακόμη και με την εκτίμηση της πιο αργής οικονομικής ανάπτυξης της Κίνας κατά τη διάρκεια του χρόνου. Πράγματι, η Κίνα αναμένεται να είναι πρώτη στις εξαγωγές εμπορευματοκιβωτίων και μάλιστα με μια ουσιαστική διαφορά. Οι αριθμοί δείχνουν ότι, μέχρι το 2006, η Κίνα θα εξαγάγει τρεις φορές περισσότερα TEUs απ' ό,τι οι Ηνωμένες Πολιτείες, οι οποίες μέχρι πριν κάποια χρόνια ήταν ο κυριότερος εξαγωγός εμπορευματοκιβωτίων στον κόσμο. Ένα άλλο σημαντικό στοιχείο είναι ότι από τους πέντε κορυφαίους εξαγωγείς στον κόσμο, οι εξαγωγές των Ηνωμένων Πολιτειών αυξάνονται αλλά με ένα όλο και μικρότερο ποσοστό στο παγκόσμιο σύνολο, φθάνοντας από ένα μερίδιο 18,2% το 2004 σε 15,5% το 2007. Αυτή η τάση προβλέπεται να συνεχιστεί.

Όπως φαίνεται και στο παρακάτω διάγραμμα υπάρχει σταθερή άνοδος στην μετακινούμενη ποσότητα εμπορευματοκιβωτίων, ενώ αναλυτές αναμένουν πως η άνοδος αυτή θα συνεχιστεί με τους ίδιους ρυθμούς και στα επόμενα χρόνια, καθώς η αυξανόμενη παγκόσμια ζήτηση για καταναλωτικά αγαθά αναμένεται να συνεχιστεί.

Διάγραμμα 1.7.
Συνολική κίνηση εμπορευματοκιβωτίων (σε εκατομμύρια TEU)



Πηγή: Global Insight

Το 2006 η άνοδος των εξαγωγών εμπορευματοκιβωτίων αναμένεται να επιβραδύνει για σχεδόν όλες τις περιοχές του κόσμου, εκτός από τη Μέση Ανατολή, η οποία ανακτεί από τον αντίκτυπο των πολέμων στο Ιράκ και του Αφγανιστάν, και τη Βόρεια Αμερική, όπου η οικονομική παραγωγή παραμένει σχετικά ισχυρή το 2006 σε συνδυασμό με τη πτώση του δολαρίου η οποία θα υποκινήσει τις εξαγωγές. Στη λατινική Αμερική, η ταχύτητα της οικονομικής ανάπτυξης της Χιλής αναμένεται να αυξηθεί, αλλά οι όγκοι των εμπορευματοκιβωτίων που διακινούνται στην περιοχή δεν είναι αρκετά μεγάλοι για να έχουν επιπτώσεις στην αναμενόμενη γενικότερη επιβράδυνση της ανάπτυξης του κλάδου.

Οι αποστολές εμπορευματοκιβωτίων από την Ασία στην Ευρώπη επιβραδύναν αυτό το έτος και αναμένετε να επιβραδύνουν και το επόμενο, αλλά οι ρυθμοί ανάπτυξης παραμένουν ακόμα υψηλοί. Αυτό το έτος, η αναλογία κατευθυνόμενου δυτικά ως προς κατευθυνόμενου ανατολικά TEU θα είναι 2,8 (2). Αυτή η αναλογία αναμένετε να αυξηθεί μέχρι 5,7 με την πάροδο του χρόνου, λαμβάνοντας υπόψη τη συνεχή κατανάλωση χαμηλού κόστους αγαθών από την Ασία, και παρά την επιβράδυνση του καταναλωτικού τομέα της Ευρώπης.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

Συνολική Ανασκόπηση της Ναυτιλίας

2.1. Μεταβολές σε παγκόσμιο επίπεδο

Η ναυτιλία, σε όλους τους τομείς, έχει απολαύσει μια πολύ επιτυχή περίοδο, από το 2003 έως το 2006 με τους ναύλους και τις τιμές των πλοίων να ανέρχονται σε πρωτοφανή ύψη. Αν και η πορεία δεν ήταν σταθερή με τους ναύλους να έχουν έντονες βραχυπρόθεσμες διακυμάνσεις, οι ετήσιοι μέσοι όροι ναύλων για το 2004 και το 2005 δεν έχουν καμία ομοιότητα αυτούς του 2001 ως το 2003. Επιπλέον, αν και φαίνεται να υπάρχει μια γενικότερη πτώση των ναύλων από τις αιχμές τους στις αρχές του 2005, είναι ακόμα κατά πολύ υψηλότεροι από εκείνους του 2001 με 2003.

Οι τιμές των πλοίων για όλους τους τύπους, τα μεγέθη και τις ηλικίες έχουν απολαύσει μια ακόμα καλύτερη απόδοση κατά τη διάρκεια των τελευταίων δύο ετών. Βοηθημένη από την ευκολότερη χρηματοδότηση, τη ρευστότητα των ιδιοκτητών και επιπλέον, τους υψηλότερους ναύλους τόσο όσο τα χαμηλά επιτόκια και την περιορισμένη ικανότητα κατασκευής νέων πλοίων, οι τιμές μεταχειρισμένων πλοίων διπλασιάστηκαν ή ακόμα και που τριπλασιάστηκαν, ενώ οι τιμές των newbuilding αυξάνονται κατά έναν μέσο όρο 60% κατά τη διάρκεια της περιόδου.

Παρακάτω θα αναφερθούμε στην εικόνα και τις προοπτικές της ναυτιλίας για το 2006 και μετά. Οι περισσότεροι, πλοιοκτήτες, ναυλωτές και τραπεζίτες είναι ανήσυχοι για το μέλλον. Η κλασική θεωρία κύκλων υπαγορεύει ότι κάθε περίοδος υψηλών αποδόσεων ακολουθείται από μια περίοδο ύφεσης.

Δεδομένου ότι το βιβλίο παραγγελιών για newbuilding φτάνει σε σχέση με την σημερινή συνολική χωρητικότητα το 20% για τα bulkers, 25% για τα tanker, 30% για LPGs, 57% για τα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων και 85% για LNGs, ενώ ταυτόχρονα η διάλυση πλοίων έχει επιβραδύνει στο ένα πέμπτο των επιπέδων της περιόδου 2001-2003, η πλευρά της προσφοράς της εξίσωσης φαίνεται υπερφορτωμένη (4).

Από την πλευρά ζήτησης, η Κίνα, η Ινδία και οι άλλες γρήγορα αναπτυσσόμενες χώρες παρουσιάζουν ακόμα στέρεα ετήσια αύξηση προφανώς ανεπηρέαστες από τις υψηλές τιμές του πετρελαίου. Η Ιαπωνία επιτέλους ξεπερνά τον χρόνιο κύκλο της οικονομικής υποχώρησης και αντιπληθωρισμού, ενώ οι ΗΠΑ συνεχίζουν να επιδεικνύουν μια στερεά απόδοση οικονομικής ανάπτυξης αρκετά μπροστά από αυτή της Ευρώπης. Κατά συνέπεια, ακόμα κι αν 2006 προσδοκίες για οικονομική ανάπτυξη έχουν μειωθεί ελαφρώς, κατά ένα μεγάλο μέρος ως αποτέλεσμα των τιμών του πετρελαίου, η γενική πλευρά ζήτησης εμφανίζεται αρκετά υγιής.

Έτσι έχουμε έναν κλασσικό αγώνα ταχύτητας μεταξύ της αυξανόμενης ζήτησης που προσπαθεί να απορροφήσει την αυξανόμενη προσφορά για μεταφορική ικανότητα. Οι περισσότεροι αναλυτές πιστεύουν ότι μια περίοδος υπερβολικής προσφοράς πλοίων πρόκειται να ακολουθήσει, κάτι που θα οδηγήσει σε μειωμένους ναύλους και αντίστοιχα, μειωμένες τιμές πλοίων.

Είναι δυνατό, εν τούτοις, ότι οι αναλυτές άλλη μια φορά θα αποδειχθούν λανθασμένοι; Αρκετά πιθανό, καθώς η προβλεπόμενη υπερβολική προσφορά μπορεί εύκολα να εξατμίσει εάν υπάρξει πτώση της τιμής του πετρελαίου από το πρωτοφανές \$70 ανά βαρέλι σε ένα πιο ενθαρρυντικό επίπεδο \$40-50 με συνέπεια το παγκόσμιο εμπόριο να αυξηθεί στην πραγματικότητα στα ίδια ποσοστά με αυτά της περιόδου 2003-2005. Επίσης, η προβλεπόμενη υπερβολική προσφορά μπορεί να απορροφηθεί κατά ένα μεγάλο μέρος από μια αύξηση 1% στην προσδοκώμενη αύξηση του παγκοσμίου ΑΕΠ, κάτι που δεν είναι πέρα από τη σφαίρα της δυνατότητας (10). Εξίσου, εν τούτοις, μπορούν να υπάρξουν απροσδόκητοι κλονισμοί στη διεθνή οικονομία που μπορεί να διευρύνουν περισσότερο το χάσμα μεταξύ της προσφοράς και της ζήτησης βραχυπρόθεσμα. Είναι λοιπόν προφανές πως στη μέση τέτοιας αβεβαιότητας είναι δύσκολο να παρθούν επενδυτικές αποφάσεις. Άλλωστε δεν υπάρχει ιστορικό τέτοιας απότομης οικονομικής ανάπτυξης στην οποία θα μπορούμε να ανατρέξουμε και να μελετήσουμε τα γεγονότα τα οποία έλαβαν χώρα και τις συνέπειες αυτών.

Σήμερα θα μπορούσε να πει κανείς πως οι επενδυτές στη ναυτιλιακή αγορά μπορούν να χωριστούν σε 3 κατηγορίες. Αρχικά, οι πεσιμιστές, οι οποίοι θεωρούν ότι η πρόσφατη άνοδος της αγοράς είναι κάτι προσωρινό και ότι οι τιμές των πλοίων και των ναύλων θα επιστρέψουν στους κατά πολύ χαμηλότερους μακροπρόθεσμους μέσους όρους τους. Αυτοί απέχουν από την αγορά των νέων σκαφών και έχουν πωλήσει ένα μεγάλο μέρος των στόλων τους.

Αφετέρου, υπάρχει μια κατηγορία επενδυτών, οι οποίοι θεωρούν ότι έχει υπάρξει μια θεμελιώδης μετατόπιση στις τιμές των πλοίων και των ναύλων προς τα πάνω, σε ένα επίπεδο που είναι αρκετά υψηλότερο από αυτό των ιστορικών μέσων όρων. Προσδοκούν μια ασταθή πορεία αλλά σε πιο υψηλό γενικό επίπεδο. Εν ολίγοις, θεωρούν ότι διανύουμε έναν μεγαλύτερο κύκλο που θα επηρεάσει θετικά τη ναυτιλία για τις επόμενες δύο δεκαετιών. Συνεπώς, οι ιδιοκτήτες σε αυτήν την κατηγορία συνεχίζουν να αγοράζουν νέα χωρητικότητα όταν βρίσκονται οι σχετικές ευκαιρίες.

Τρίτον, υπάρχουν οι αισιόδοξοι που θεωρούν ότι λόγω της περιορισμένης ικανότητας για την κατασκευή νέων πλοίων και έναν στόλο υπερήλικων πλοίων λόγω της περιορισμένης διάλυσης και των υψηλών ναύλων που κρατούσε τα πλοία αυτά στην αγορά, η ζήτηση για μεταφορική ικανότητα θα ξεπεράσει την προσφορά μέσα στη διάρκεια των επόμενων ετών. Βασίζουν την αισιοδοξία τους στην δυναμική ανάπτυξη της Κίνας, της Ινδίας και των άλλων αναπτυσσόμενων εθνών, μιας γερής διεθνούς οικονομίας και διεθνούς εμπορίου και στην εύκολη χρηματοδότησης

που προσελκύει επενδύσεις στη ναυτιλία, κάτι το οποίο θα κρατήσει τις τιμές σκαφών υψηλές. Κατά την άποψή τους το ύψος των ναύλων του 2004 και νωρίς το 2005 δεν είναι παρά μια ένδειξη των καλύτερων ημερών που θα ακολουθήσουν. Υποστηρίζουν ότι οι τιμές των πλοίων, λόγω της αφθονίας χρημάτων, τα υψηλά κέρδη από τη ναυτιλία και το υψηλό κόστος των newbuilding, παραμένουν σε υψηλά επίπεδα ή ακόμα μπορεί και να αυξηθούν περαιτέρω όσο τα πλοία θεωρούνται πολύτιμα assets. Αν και υπάρχουν λίγοι τραπεζίτες μεταξύ των πρόθυμοι ή ικανοί να χρηματοδοτήσουν επιθετικά σχέδια, υπάρχουν διάφοροι ιδιοκτήτες που συνεχίζουν να επενδύουν στην προσδοκία της ανάπτυξης της αγοράς από το 2006 ως το 2008 και που επωφελούνται κάθε ευκαιρίας.

Είναι όμως κοινός παραδεκτό ότι ένας βασικός παράγοντας για τη συνέχιση της καλής πορείας της ναυτιλίας είναι οι τραπεζίτες της. Σχεδόν όλα τα πλοία που αγοράζονται και τα περισσότερα newbuilding απαιτούν την υποστήριξη των εμπορικών τραπεζών. Συνεπώς, οι απόψεις και οι γνώμες τους ως προς το μέλλον της χρηματοδότησης της ναυτιλίας είναι σημαντικής σπουδαιότητας στη διαμόρφωση των ίδιων των αποφάσεων που καθορίζουν την πραγματική απόδοσή της. Παραδείγματος χάριν, εάν όλοι οι τραπεζίτες θεώρησαν ότι οι αγορές ήταν έτοιμες να καταρρεύσουν και είτε απείχαν από τη χρηματοδότηση των σκαφών ή χαμήλωναν τα ποσοστά χρηματοδότησής τους και έθεταν πιο αυστηρούς όρους στα δάνειά τους, η επίδραση θα γινόταν αισθητή αμέσως στην αγορά και οι τιμές σκαφών θα έπεφταν κατακόρυφα. Άλλωστε, ο δανεισμός σε μια επένδυση με αβέβαια έσοδα μέσα στα επόμενα 10 έτη είναι μια πράξη που γίνεται λόγω της εμπιστοσύνης των τραπεζών στους Έλληνες πλοιοκτήτες.

2.2. Η ελληνική ναυτιλία

Τα ελληνόκτητα πλοία αντιπροσωπεύουν 8,7% του παγκόσμιου εμπορικού στόλου και 16,5% της χωρητικότητάς του σε DWT στο τέλος του πρώτου τριμήνου, σύμφωνα με τα στοιχεία των Lloyds (4). Παρά τη μείωση του αριθμού ελληνόκτητων πλοίων - κατά 32 φτάνοντας τα 3.338, σε σχέση με την ίδια περίοδο του 2005 – διακινούν ακόμα το 25% του συνολικού θαλάσσιου εμπορίου. Η συνολική χωρητικότητα του ελληνόκτητου στόλου είναι 110 εκατομμύρια DWT. Σύμφωνα με τους Lloyds, οι Έλληνες πλοιοκτήτες ελέγχουν 22,4% της παγκόσμιας χωρητικότητας για τα τάνκερ και 24,6% της παγκόσμιας χωρητικότητας για χύδην ξηρού φορτίου.

Ο ελληνικός στόλος αποτελείται από 502 tanker, 418 chemical και product carriers, 61 gas carriers, 1384 bulk carrier, 176 container ships, 577 general cargo ships, 139 passenger ships, 27 combined cargo ships και 54 σκάφη άλλων τύπων. Ο αριθμός περιλαμβάνει 338 παραγγελίες για νέα πλοία, με συνολικό DWT 15,84m τόνους, 200 εκ των οποίων είναι tanker (12). Οι ελληνικοί πλοιοκτήτες είναι ιδιαίτερα ενεργοί τα τελευταία χρόνια στην επένδυση στα νέα σκάφη. Παρά το γεγονός ότι έχουν ανανεώσει αρκετά τους στόλους τους, οι παραγγελίες τους για newbuildings

αποτελούν 7,8 τοις εκατό των συνολικών παραγγελιών, με συνολική χωρητικότητα το 12,2% του συνόλου (12).

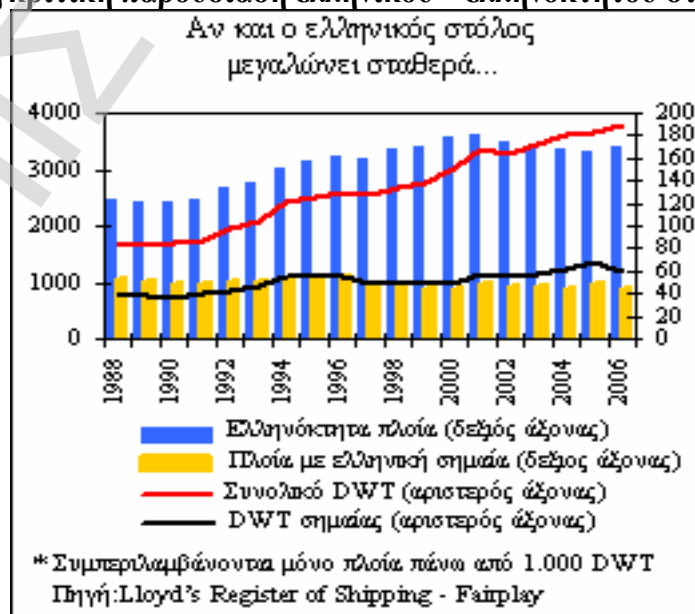
Ο ελληνόκτητος στόλος φέρει τις σημαίες 45 χωρών, οι περισσότερες από τις οποίες είναι σημαίες ευκαιρίας που επιτρέπουν στους πλοιοκτήτες να αποφύγουν τη βαριά φορολογία και μειώσουν τις μισθοδοτικές δαπάνες με την απασχόληση ξένων πληρωμάτων με χαμηλές αμοιβές. Οι σημαντικότερες χώρες κάτω από τις οποίες τα πλοία καταχωρούνται είναι Ελλάδα (29%), Παναμάς (17%), Μάλτα (16%), Κύπρος (12%), Μπαχάμες (7%) και Λιβερία (6%) (8).

Υπήρξαν 969 σκάφη στον ελληνικό νηολόγιο στο τέλος του πρώτου τριμήνου, εμφανίζοντας αύξηση σε σχέση με τα 904 την ίδια χρονική περίοδο του 2005. Άλλα 171 πλοία κάτω από την κατασκευή αναμένονται να εγγραφούν στο ελληνικό νηολόγιο σύντομα (8).

Σύμφωνα με στοιχεία της τράπεζας της Ελλάδας, οι εισροές κεφαλαίου από τη λειτουργία επιχειρήσεων που κατέχουν πλοία που δραστηριοποιούνται στη ποντοπόρο ναυτιλία έφθασαν σε 17 δισεκατομμύρια ευρώ το 2005, αυξημένες κατά 40,6 τοις εκατό από το 2004 (13). Πρέπει επίσης να τονίσουμε πως το κεφάλαιο αυτό έχει σχεδόν εξ' ολοκλήρου την μορφή ξένου συναλλάγματος, κάτι πολύ σημαντικό για την ελληνική οικονομία η οποία κάθε χρόνο εισάγει μεγάλες ποσότητες καταναλωτικών προϊόντων από το εξωτερικό.

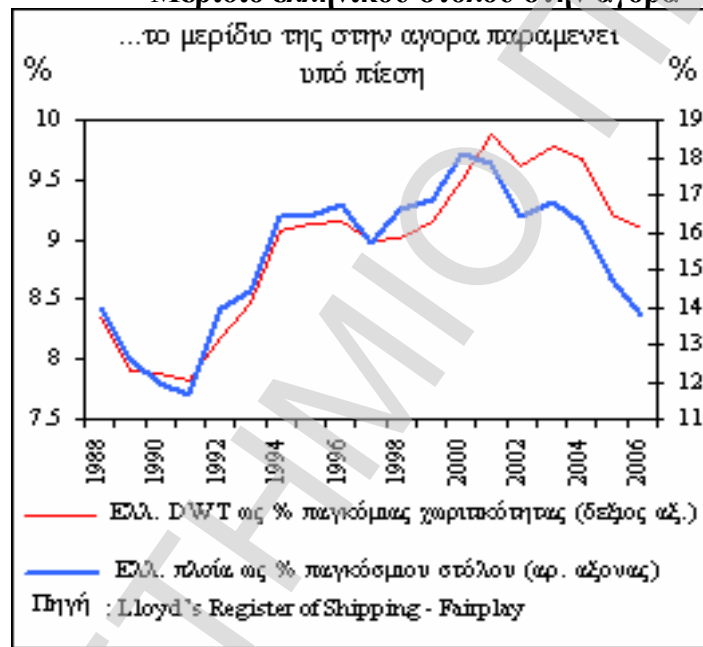
Η ναυτιλία είναι αναμφισβήτητα ο πιο δραστήριος τομέας της ελληνικής οικονομίας. Ελέγχοντας το 16% του παγκόσμιου ποντοπόρου εμπορικού στόλου, ποσοστό που θέτει την Ελλάδα πρώτη δύναμη στον τομέα της θαλάσσιας μεταφοράς, έναν σημαντικό για την παγκόσμια οικονομία και ιδιαίτερα ανταγωνιστικό κλάδο, δεδομένου ότι κινεί το 95% του όγκου του παγκόσμιου συνολικού εμπορίου.

Διάγραμμα 2.1.
Συγκριτική παρουσίαση ελληνικού – ελληνόκτητου στόλου



Εντούτοις, ο ελληνικός τομέας της ναυτιλίας υποβάλλεται αυτήν την περίοδο στις σημαντικές κυκλικές καθώς επίσης και δομικές αλλαγές. Ειδικότερα, οι ναύλοι, μετά από την αιχμή τους κατά τη διάρκεια των προηγούμενων δύο ετών, είναι τώρα σε χαμηλότερο σημείο, ενώ ο αυξημένος ανταγωνισμός, που συνδυάζεται με την σχετικά εύκολη διάθεση κεφαλαίων για χρηματοδότηση νέων επενδύσεων, έχει οδηγήσει σε μια γρήγορη αναδιάρθρωση του τομέα, και τη δημιουργία των μεγαλύτερων και πιο σύγχρονων στόλων, που ελέγχονται από λιγότερους πλοιοκτήτες όπως θα φανεί και παρακάτω στην παραπέρα ανάλυση μας. Θα μπορούσαμε ίσως να πούμε πως περνάμε μια περίοδο όπου δεν εισέρχονται νέοι πλοιοκτήτες στην αγορά, αλλά οι παλαιότεροι εφοπλιστές επενδύουν σε είδη πλοίων νέα γι' αυτούς

Διάγραμμα 2.2.
Μερίδιο ελληνικού στόλου στην αγορά



Η ανοδική πορεία της οικονομίας είχε μια θετική επιρροή στη διεθνή αγορά φορτίου κατά τη διάρκεια αυτών των τελευταίων ετών. Ειδικότερα, η παγκόσμια αύξηση του ΑΕΠ υπολογίζεται κατά μέσο όρο 4% κατά τη διάρκεια των προηγούμενων 5 ετών, κάτι που κατευθύνθηκαν από την ισχυρή αύξηση των αναδυόμενων αγορών, ειδικά της Βραζιλίας, Ρωσίας, Ινδίας και Κίνας, με ένα μέσο ετήσιο ποσοστό αύξησης 7,8% κατά τη διάρκεια της ίδιας περιόδου. Σε αυτό το πλαίσιο, η αύξηση του παγκόσμιου εμπορίου έχει υπολογίσει κατά μέσο όρο 10% ετησίως κατά τη διάρκεια των προηγούμενων 5 ετών, κάτι που οφείλονταν κυρίως στην αυξανόμενη ζήτηση για πρώτες ύλες από τις προαναφερθείσες χώρες, οι οποίες υποβάλλονται σε μια περίοδο αναδόμησης και εκβιομηχάνισης (2).

Ανταποκρινόμενοι με μια καθυστέρηση στην απαίτηση για τη νέα χωρητικότητα (με το μέσο αναμονής χρόνο μέχρι την παράδοση νέων πλοίων να φθάνει τα 2½ έτη) και με τα ατυχήματα των tanker να οδηγούν σε κατά πολύ αυστηρότερους περιβαλλοντικούς κανονισμούς (πχ η υποχρεωτική απόσυρση της μεγάλης πλειοψηφίας των single hull tanker), οι ναύλοι για ξηρό και υγρό φορτίο ανέβηκαν στα ύψη (κατά 70% μεταξύ του 2003-2004). Εντούτοις, με την ολοκλήρωση ενός μεγάλου αριθμού νέων παραγγελιών πλοίων μεταξύ 2003-2004, το ύψος των ναύλων αναμένετε για να μειωθεί αισθητά. Αυτήν την στιγμή, οι συνολικές παραγγελίες για νέα πλοία είναι ισοδύναμες με περίπου το ένα τέταρτο του υπάρχοντος στόλου.

Με βάση την προηγούμενη ανάλυση και κατανοώντας ότι η εκτίμηση του ύψους των ναύλων είναι εξαιρετικά δύσκολη λαμβάνοντας υπόψη την υψηλή αστάθειά τους, προσπαθήσαμε να κάνουμε μια εκτίμηση σχετικά με τους παράγοντες που επηρέασαν την πορεία της αγοράς των ξηρών φορτίων και πετρελαίου για το 2006. Σύμφωνα με τα αποτελέσματα από την εμπειρική μας μελέτη, η ευαισθησία των ναύλων στις αλλαγές στη ζήτηση (ιδιαίτερα από τις προαναφερθείσες χώρες) και στην είσοδο νέων πλοίων στην αγορά είναι υψηλή, ενώ οι τιμές του πετρελαίου παραμένουν ακόμα ένας σημαντικός παράγοντας σχετικά με τους υψηλούς ναύλους των δεξαμενόπλοιοι.

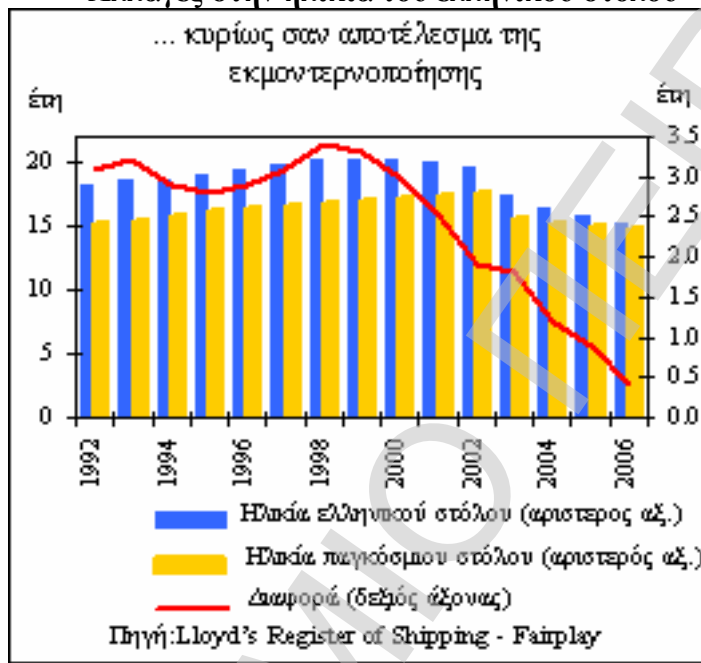
Σύμφωνα με την ανάλυσή μας, το 2006 παρατηρήθηκε μια πτώση στους ναύλους κατά 25% όσον αφορά στην αγορά ξηρού χύδην φορτίου σε σύγκριση με το 2005, ενώ οι ναύλοι για τα tanker μειώθηκαν κατά σχεδόν 20% το 2006, μια πορεία που εξαρτάται εν μέρει από τα γεωπολιτικά ζητήματα στο Ιράν και τη Νιγηρία. Εν πάση περιπτώσει, όπως η επιρροή από τον υγιή ρυθμό οικονομικής ανάπτυξης αντισταθμίζεται από την αύξηση παγκόσμιου στόλου, οι ναύλοι γενικότερα μειώθηκαν κατά 15% το 2006 σε σύγκριση με το 2005 (11).

Σε αυτό το πλαίσιο, ο ελληνόκτητος εμπορικός στόλος παραμένει παγκόσμιος ηγέτης. Απεικονίζοντας το μερίδιο αγοράς του, ο τομέας της ναυτιλίας συμβάλλει μέχρι 4,5% του ελληνικού ΑΕΠ, απασχολώντας περίπου 160.000 άτομα (περίπου 4% της συνολικής απασχόλησης). Εντούτοις, ο στόλος της Ελλάδας έχει μειωθεί κατά 2,2 ποσοστιαίες μονάδες κατά τη διάρκεια των προηγούμενων 2 ετών, κυρίως ως αποτέλεσμα του εκσυγχρονισμού του ελληνικού στόλου και της σταθεροποίησης σε αυτόν τον τεμαχισμένο τομέα.

Μέχρι σήμερα, ένα σημαντικό πρόβλημα του ελληνικού στόλου ήταν η αυξανόμενη ηλικία του. Εντούτοις, η νέα περιβαλλοντική νομοθεσία και ο αυξημένος παγκόσμιος ανταγωνισμός έχουν βάλει ένα τέλος στην επιχειρησιακή στρατηγική των ελληνικών πλοιοκτητών, οι οποίοι προτίμησαν τα παλαιά πλοία. Επιπλέον, μια σειρά παραγόντων συνέβαλε στην επιτάχυνση του εκσυγχρονισμού του ελληνικού στόλου: ογκώδεις ροές μετρητών μεταξύ του 2003-2004, υψηλές τιμές πλοίων από δεύτερο χέρι, ένα περιβάλλον με χαμηλά επιτόκια και η είσοδος της ελληνικής ναυτιλίας στα

χρηματιστήρια. Κατά συνέπεια, η μέση ηλικία των ελληνικών πετρελαιοφόρων έχει μειωθεί σε 15,3 το 2006 σε σύγκριση με 20,3 το 2000, στενεύοντας κατά συνέπεια το χάσμα με τον παγκόσμιο μέσο όρο σε 0,4 έτη το 2006 από 3,4 έτη το 1998.

Διάγραμμα 2.3.
Αλλαγές στην ηλικία του ελληνικού στόλου



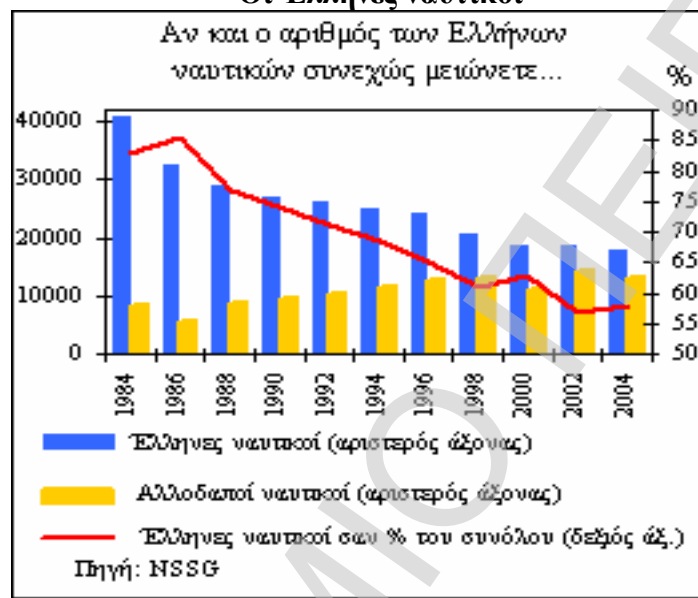
Εν τω μεταξύ, λόγω στις οικονομίες κλίμακας και την παγκοσμιοποίηση, υπάρχει μια πτωτική τάση στον αριθμό ελληνικών πλοιοκτητών (κατά 25% κατά τη διάρκεια των τελευταίων 7 ετών), κυρίως στον τομέα των επιχειρήσεων με ένα ή δύο πλοία. Στην πραγματικότητα, η Ελλάδα παραμένει ακόμα η χώρα με την τεμαχισμένη και οικογενειακά προσανατολισμένη ναυτιλιακή βιομηχανία - δείχνοντας ότι η νέα τάση θα διαρκέσει για μια σημαντική χρονική περίοδο.

Παρά το γεγονός ότι οι προαναφερθείσες αλλαγές φαίνετε να έχουν μια θετική επίδραση στον ελληνική ναυτιλία, υπάρχουν ακόμα δύο αδύνατα σημεία όσον αφορά στη συμβολή του στην ελληνική οικονομία. Ο αριθμός ελληνικών ναυτικών μειώνεται συνεχώς, λόγω της πίεσης που προέρχεται από το συγκριτικό πλεονέκτημα των αμοιβών ναυτικών χωρών όπως οι Φιλιππίνες, η Ανατολική Ευρώπη και η Ινδία. Η τάση αυτή, η οποία είναι ένα φαινόμενο που παρατηρείται εδώ και πολλά χρόνια στα κατώτερα πληρώματα, τα τελευταία χρόνια έχει αρχίσει να γίνεται ιδιαίτερα εμφανής και στα ανώτερα πληρώματα.

Ειδικότερα, η αναλογία των ελλήνων ναυτικών στη συνολική απασχόληση στα πλοία με ελληνική σημαία το 2004 που έπεσε στο 57% μειωμένος κατά 85% σε σχέση με το 1986 (13). Επιπλέον, το ελληνικό νηολόγιο χάνει συνεχώς σε ανταγωνιστικότητα, δεδομένου ότι υπάρχει μια

σταθερή κλίση προς τις «σημαίες ευκαιρίας», κάτι που κυρίως οφείλετε στο υποχρεωτικό ποσοστό σε Έλληνες ναυτικούς στα πληρώματα των σκαφών ελληνικής σημαίας. Κατά συνέπεια, το ελληνικό νηολόγιο 2006 περιέχει μόνο 31% του ελληνικού στόλου, μειωμένο κατά 42% από το 1996.

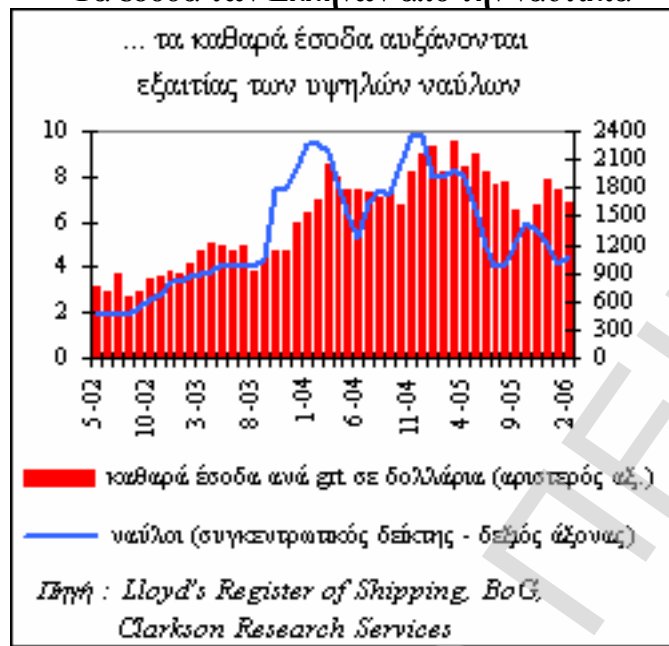
Διάγραμμα 2.4.
Οι Έλληνες ναυτικοί



Στην ανάλυσή μας της ελληνικής ναυτιλίας, προσπαθήσαμε να αξιολογήσουμε την επιρροή του ελληνόκτητου στόλου στην ελληνική οικονομία. Σύμφωνα με τα αποτελέσματα της μελέτης μας, η αύξηση στις καθαρά έσοδα από τη θαλάσσια μεταφορά κατά 4,6% του ΑΕΠ το 2005 έναντι με 2,5% του ΑΕΠ το 1999 οφείλετε κυρίως στις αυξήσεις των ναύλων και δευτεροβάθμια στην ποιοτική βελτίωση του ελληνόκτητου στόλου (μετά από τον εκσυγχρονισμό του). Στην πραγματικότητα, το χαμηλότερο ποσοστό ελληνικών πληρωμάτων έχει μετριάσει συντελέσεις σε μία αύξηση των καθαρών εσόδων κατά 3 ποσοστιαίες μονάδες ετησίως κατά μέσον όρο κατά τη διάρκεια των τελευταίων 7 ετών (13).

Σύμφωνα με τις κινήσεις της αγοράς, τα καθαρά έσοδα από τη θαλάσσια μεταφορά αναμένετε να αυξηθούν κατά 2,0% το 2006 φτάνοντας τα 8,5 δισεκατομμύρια ευρώ (4,5% του ΑΕΠ). Στην πραγματικότητα, η καθαρή συμβολή της ναυτιλίας στην αύξηση του ΑΕΠ - είτε άμεσα είτε μεσώ πολλαπλασιαστών είναι 0,2 ποσοστιαίες μονάδες το 2006 (1/6 του μέσου όρου τριών ετών για το 2002-2005).

Διάγραμμα 2.5.
Τα έσοδα των Ελλήνων από την ναυτιλία



Αν και η ελληνική ναυτιλία έχει μια σημαντική συμβολή στην ελληνική οικονομία, είναι μικρή όσον αφορά το μερίδιο αγοράς της σε έναν τέτοιο μεγάλο τομέα. Συγκεκριμένα, οι εισροές στην οικονομία ανά GRT ανήλθαν σε \$150 - ακριβώς 1/3 του αντίστοιχου μέσου όρου για τις μεγαλύτερες θαλάσσιες χώρες (13). Κύριος λόγος γι' αυτό το φαινόμενο είναι ότι η Ελλάδα δεν είναι χώρα ούτε με λιμένες της αρχικής προέλευσης φορτίου ούτε του προορισμού. Δεδομένου ότι ο όγκος που κινείται μέσω των ελληνικών λιμένων είναι πάρα πολύ μικρός υπάρχουν περαιτέρω δυσκολίες στη δημιουργία αναπτυγμένου κλάδου που να προσφέρει μια εκτενή σειρά των υπηρεσιών στην Ελλάδα. Αν και η Ελλάδα ελέγχει άνω των 40% του στόλου της Ευρωπαϊκής Ένωσης, η συμβολή της στον κύκλο εργασιών που παράγεται από τη ναυτιλιακή βιομηχανία στην ΕΕ είναι μόνο 3%.

Επομένως, το εάν η ελληνική οικονομία μπορεί να ωφεληθεί περαιτέρω από την ελληνική ναυτιλία εξαρτάται κατά ένα μεγάλο μέρος από την εκμετάλλευση των συγκυριών από την ανάπτυξη της νοτιοανατολικής Ευρώπης. Είναι απαραίτητο οι ελληνικοί λιμένες να αναδομηθούν ως πρώτο βήμα προς την περαιτέρω επέκταση του τομέα της ναυτιλίας. Τέτοια πολιτική θα οδηγούσε επίσης στη βελτίωση της απασχόλησης και δεδομένου ότι η ζήτηση για ανώτερους πληρώματα αυξάνεται συνολικά, οι ελληνικοί ναυτικοί μπορούν να απολαύσουν τις καλύτερες προοπτικές.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3

Εξελίξεις στην Ελληνική Ναυτιλία

3.1. Ερευνητικά κριτήρια

Προτού προχωρήσουμε στην αναλυτική μελέτη της ελληνόκτητης ναυτιλίας πρέπει να αναφέρουμε έστω επιγραμματικά τα κριτήρια τα οποία θέσαμε.

1. Μόνο ο ελληνόκτητος στόλος λαμβάνεται υπόψη. Αυτό περιλαμβάνει επίσης τις επιχειρήσεις που λειτουργούν στο εξωτερικό, υπό τον όρο ότι έχουν ένα γραφείο στην Ελλάδα.
2. Οι ελληνόκτητες ναυτιλιακές εταιρίες μετριούνται και διαιρούνται σε 6 κατηγορίες, για το μέγεθος στόλου και την ηλικία σκαφών τους που τρέχουν.
3. Η σημαία δεν λαμβάνεται υπόψη. Όλα τα ελληνόκτητα πλοία ανεξαρτήτου σημαίας λαμβάνονται υπόψη.
4. Ο ελληνόκτητος στόλος μετριέται αρχικά συνολικά, από την άποψη των αριθμών σκαφών, της ηλικίας των σκαφών και του DWT.
5. Έπειτα θέτετε ένα όριο 10,000DWT για να μετρήσει τον αριθμό επιχειρήσεων που τρέχουν τα σκάφη επάνω από αυτήν την χωρητικότητα. Αυτό γίνεται για ολόκληρο το στόλο, έπειτα για Bulkers, τα τάνκερ και τα εμπορευματοκιβώτια
6. Ένα περαιτέρω όριο DWT 20,000DWT χρησιμοποιείται για ολόκληρο το στόλο, τα Bulkers, τα τάνκερ και τα εμπορευματοκιβώτια.
7. Τα newbuildings λαμβάνονται υπόψη μόνο εάν έχουν ημερομηνία παράδοσης μέχρι του 2007. Αυτό εξασφαλίζει μια ακριβέστερη εικόνα του σημερινού στόλου, καθώς πολλές από τις εντυπωσιακού αριθμού παραγγελίες έχουν ημερομηνίες παράδοσης του 2008 ..2009 και πέρα. Οι παραγγελίες newbuilding μπορούν να μεταπωληθούν ή να ακυρωθούν και μπορούν έτσι να διαστρεβλώσουν την τρέχουσα εικόνα του μεγέθους των ελληνικών επιχειρήσεων, την ηλικία των στόλων τους και των πλοίων που κάνουν όντως πραγματικά διαχειρίζονται από τις ελληνόκτητες ναυτιλιακές επιχειρήσεις

3.2. Το μέγεθος του ελληνόκτητου στόλου

Λόγω της παράδοσης των newbuildings, την επιβράδυνση της διάλυσης καθώς επίσης και τη σταθεροποίηση της αγοράς S&P, ο πραγματικός αριθμός σκαφών του ελληνικού στόλου έχει ανέβει σε 4164. Αυτός ο αριθμός αντιπροσωπεύει τα σκάφη οποιουδήποτε τύπου, οποιασδήποτε χωρητικότητας και οποιασδήποτε σημαίας κάτω από την ελληνική ιδιοκτησία.

Πίνακας 3.1
Συνολικός αριθμός πλοίων του ελληνόκτητου στόλου

Έτος	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Αριθμός πλοίων στον ελληνόκτητο και ελληνικά ελεγχόμενο στόλο	4110	4142	4085	4184	3970	4164

Πηγή: *Greek – Cypriot Maritime Guide*

Ο αριθμός σκαφών είναι πάλι πάνω από τα 4.000, ξεπερνώντας την πτώση του περασμένου χρόνου σε 3.970.

Με 194 πλοία ενισχύθηκε το 2006 ο ελληνόκτητος στόλος, ο οποίος αριθμεί πλέον 4.164 μονάδες, ενώ παρουσιάζεται σημαντικά ανανεωμένος, καθώς ο μέσος όρος ηλικίας των πλοίων του μειώθηκε από τα 23 έτη στα 19,14 έτη. Ειδικά στα τάνκερ, όπου ο ελληνικός εφοπλισμός δραστηριοποιείται έντονα, ο μέσος όρος ηλικίας τους από τα 16 έτη έπεσε το 2006 στα 12 έτη, ενώ στα bulk carrier (που φέρουν ξηρό φορτίο) ο μέσος όρος μειώθηκε στα 17,2 έτη (5).

Με την ρευστότητα των εφοπλιστών να βρίσκεται πλέον σε μοναδικά υψηλά επίπεδα, γίνεται μία ποιοτική επανάσταση επενδύοντας σε νέα πλοία, παρά το γεγονός ότι οι ναύλοι παρουσιάζουν σημάδια κάμψης. Εκτιμάται ότι ο όγκος του ελληνόκτητου στόλου σε πλοία θα παραμείνει για το επόμενο διάστημα κοντά στα 4.000 πλοία, όμως είναι βέβαιο ότι θα αυξηθεί η χωρητικότητά του.

Την ίδια στιγμή παρατηρείται ότι η ελληνική ναυτιλία έχει αρχίσει να επηρεάζεται από την τάση συγκέντρωσης των πλοίων σε μεγάλους επιχειρηματικούς ομίλους, παρά το γεγονός ότι οι εφοπλιστές με ένα ή δύο ποντοπόρα συνεχίζουν να καλύπτουν το 41,55% της ελληνικής πλοιοκτησίας.

Από το 1998 έως σήμερα, οι διαχειρίστριες ελληνόκτητων πλοίων έχουν μειωθεί κατά 233. Ενώ το 1998 δραστηριοποιούνταν στη ναυτιλιακή αγορά 926 ελληνικές εταιρείες, σήμερα αριθμούν τις 693 και παρουσιάζουν ελαφρά αύξηση, της τάξεως του 0,4% σε σχέση με το 2005. Η μεγαλύτερη μείωση ναυτιλιακών εταιρειών είχε σημειωθεί την περίοδο 1998 - 1999 και ήταν της τάξεως του 18,57% (6).

Από τις 693 ναυτιλιακές εταιρείες το 4,04%, δηλαδή 28 εταιρείες, διαχειρίζονται στόλους με περισσότερα από 25 πλοία και βρίσκονται στην κορυφή του κλάδου. Σημειώνεται ότι τα τελευταία εννέα χρόνια οι μεγάλοι εφοπλιστικοί όμιλοι σχεδόν διπλασίασαν την παρουσία τους (6).

Στόλους με 16 έως και 24 πλοία, διαχειρίζεται το 4,33% των ελληνικών εταιρειών, ενώ το 1998 μόλις το 1,19% των πλοιοκτητών είχαν τη δυνατότητα να διαθέτουν στόλους με τέτοιο εύρος. Το 9,24% των εταιρειών διαχειρίζονται από 9 έως 15 πλοία, το 19,77% διαχειρίζονται στόλους με 5 έως και 8 πλοία, το 21,17% διαθέτουν από 3 έως και 4 πλοία. Το 41,55% των ναυτιλιακών επιχειρήσεων ελληνικών συμφερόντων είναι «μονοβάπορες» ή διαθέτουν έως και δύο πλοία, όμως από τα στοιχεία προκύπτει ότι αυτή η κατηγορία πλοιοκτητών συρρικνώνεται συνεχώς τα τελευταία χρόνια. Το 1998 οι «μονοβάπορες» ή με δύο πλοία εταιρείες ήταν 483 και αντιπροσώπευαν το 52,16% της ελληνικής πλοιοκτησίας, ενώ σήμερα έχουν μειωθεί στις 288 (6).

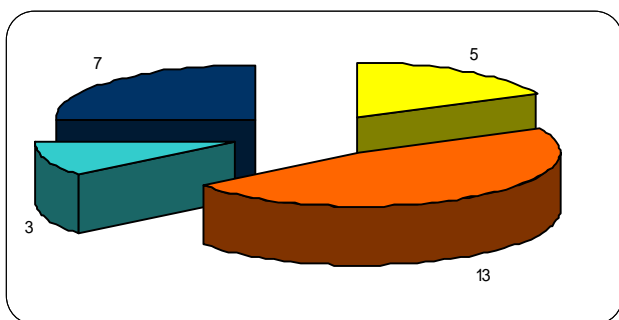
Όμως παρά τις αυξομειώσεις στον συνολικό αριθμό των ελληνόκτητων πλοίων, η συνολική χωρητικότητα του στόλου παρουσιάζει μια συνεχή άνοδο, όπως φαίνεται και στον παρακάτω πίνακα, φτάνοντας κοντά στους 191 εκατομμύρια τόνους DWT το 2006 σε σχέση με τους 163 εκατομμύρια τόνους DWT του 2002, πριν αρχίσει δηλαδή η ραγδαία άνοδος της αγοράς, μία αύξηση της τάξης του 19% μόλις μέσα σε τέσσερα χρόνια (6).

Πίνακας 3.2
Συνολικό DWT του ελληνόκτητου στόλου

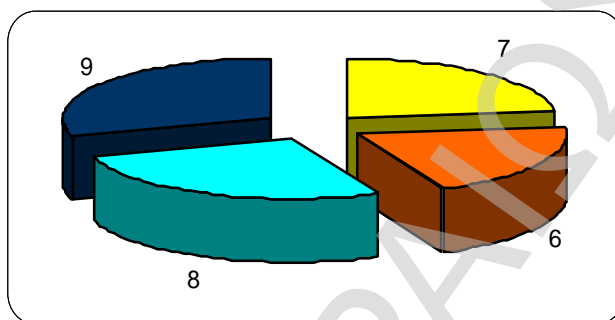
Έτος	2002	2003	2004	2005	2006
Συνολικό DWT του ελληνόκτητου και ελληνικά ελεγχόμενου στόλου	163.605.966	173.547.225	177.404.101	183.109.598	190.949.117

Πηγή: Greek – Cypriot Maritime Guide

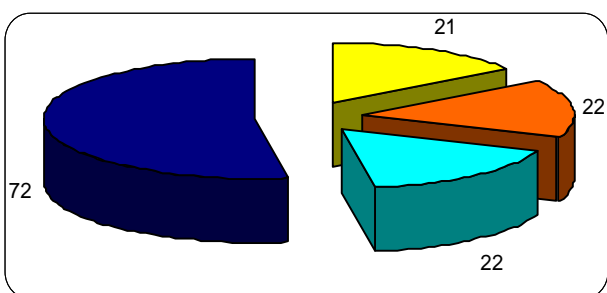
Αν την μεταβολή αυτή της χωρητικότητας την συνδυάσουμε με τις διακυμάνσεις στον αριθμό των πλοίων του ελληνόκτητου στόλου, γίνετε όντως προφανές πως τα χρόνια που πέρασαν ήταν μια περίοδος όχι μόνο ποσοτικής αλλά και ποιοτικής ανόδου της ελληνικής ναυτιλίας. Πολλά από τα παλαιότερα και μικρά πλοία αποσύρθηκαν ή πουλήθηκαν, ενώ τα έσοδα από τα πρωτοφανή κέρδη των τελευταίων ετών χρησιμοποιήθηκαν για την αγορά νεότερων πλοίων μεγαλύτερου μεγέθους, κυρίως panamax, όπως θα δούμε και παρακάτω.



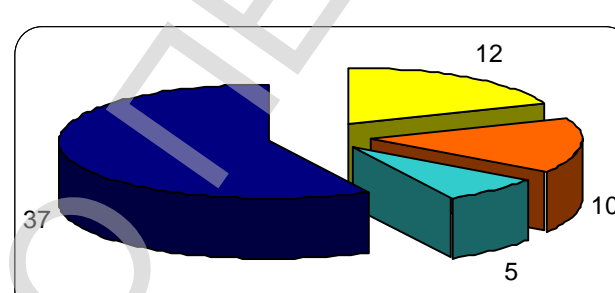
Ομάδα Α – 25+ πλοία
 Αριθμός επιχειρήσεων: 28
 % συνόλου επιχειρήσεων: 4,04%



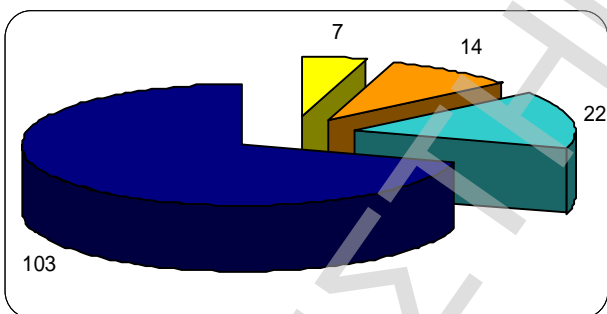
Ομάδα Β – 16 έως 24 πλοία
 Αριθμός Επιχειρήσεων: 30
 % συνόλου επιχειρήσεων: 4,33%



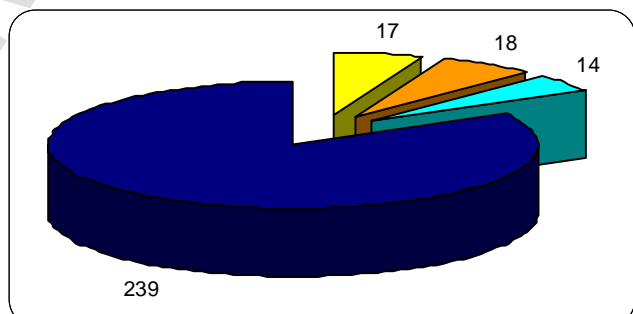
Ομάδα Γ – 9 έως 15 πλοία
 Αριθμός επιχειρήσεων: 64
 % συνόλου επιχειρήσεων: 9,24%



Ομάδα Δ – 5 έως 8 πλοία
 Αριθμός Επιχειρήσεων: 137
 % συνόλου επιχειρήσεων: 19,77%



Ομάδα Ε – 3 έως 4 πλοία
 Αριθμός επιχειρήσεων: 146
 % συνόλου επιχειρήσεων: 21,07%



Ομάδα ΣΤ – 1 έως 2 πλοία
 Αριθμός Επιχειρήσεων: 288
 % συνόλου επιχειρήσεων: 41,55%



Πηγή: Greek Shipping Directory, Lloyd's - Fairplay

Συγκεκριμένα, στη παραπάνω γραφική παράσταση μπορούμε να παρατηρήσουμε την ανάλυση του ελληνικού στόλου, σύμφωνα με δύο βασικά κριτήρια: ηλικία και μέγεθος του στόλου επιχείρησης. Υπό αυτήν τη μορφή, οι έξι πίτες αντιπροσωπεύουν τα 6 μεγέθη στόλου σε τα οποία

το σύνολο του ελληνικού στόλου έχει χωριστεί και τα τμήματα πιτών αντιπροσωπεύουν την ηλικία των σκαφών.

3.3. Οι Ελληνικές εταιρίες shipmanagement

Η έρευνα που έγινε παρουσιάζει συνολικά 693 ελληνικών συμφερόντων επιχειρήσεις shipmanagement. Σημειώνουμε ότι αυτό το έτος έχει υπάρξει μια μικρή αύξηση στον αριθμό επιχειρήσεων (3 περισσότερες). Αυτή η αύξηση είναι αμελητέα στη γενική προς τα κάτω τάση από το 1998 και μπορεί να αποδοθεί στη σχετική σταθερότητα στην καλή αγορά που παρουσιάζεται κατά τη διάρκεια του προηγούμενου έτους.

Διάγραμμα 3.1.
Αριθμός ελληνικών πλοιοκτητριών εταιριών



Πηγή: Petrofin Research

Η μείωση των επιχειρήσεων τον περασμένο χρόνο μπορεί να αποδοθεί στις αυξανόμενες πωλήσεις των σκαφών και ολόκληρων των στόλων λόγω στις εξαιρετικές υψηλές τιμές σκαφών. Στο μεταξύ, οι παραγγελίες newbuilding πλοίων αυξάνονται και δεδομένου ότι η αγορά έχει παρουσιάσει σημάδια διόρθωσης, σκάφη αγοράζονται ακόμα αν και σε έναν πιο αργό ρυθμό. Μετά την υποχώρηση του αριθμού των ελληνόκτητων πλοίων το 2005, φέτος, ο αριθμός τους αυξήθηκε εκ νέου, μιας και οι ελληνικές εταιρίες διαχειρίζονται πλέον 4.164 πλοία, έναντι 3.970 το 2005. Αυτή η εξέλιξη οφείλεται, στην παραλαβή αρκετών νέων πλοίων από τα ναυπηγεία, τον περιορισμένο αριθμό πλοίων που αποσύρθηκαν προς διάλυση, αλλά και τη γενικότερη σταθεροποίηση της αγοράς και πώλησης μεταχειρισμένων πλοίων (5).

Στο παρακάτω πίνακα βλέπουμε το ποσοστό του ελληνικού στόλου που κατέχει κάθε κατηγορία μεγέθους επιχείρησης από το 1998.

Πίνακας 3.3.

Ποσοστό του ελληνόκτητου στόλου που κατέχουν εταιρίες σύμφωνα με το μέγεθος τους

	Ομάδα - ΣΤ	Ομάδα - Ε	Ομάδα - Δ	Ομάδα - Γ	Ομάδα - Β	Ομάδα - Α
Έτος	στόλος 1 - 2 πλοία	στόλος 3 - 4 πλοία	στόλος 5 - 8 πλοία	στόλος 9 - 15 πλοία	στόλος 16 - 24 πλοία	στόλος 25+ πλοία
1998	52,16%	21,17%	16,09%	7,34%	1,19%	2,05%
1999	43,1%	22%	18,90%	10,1%	3,4%	2,5%
2000	45%	22,6%	16,90%	10,2%	2,6%	2,8%
2001	44,45%	22%	17%	10,45%	3,7%	2,4%
2002	42,45%	22,69%	17,08%	11,21%	3,37%	3,2%
2003	42,24%	21,66%	18,92%	9,45%	4,25%	3,48%
2004	42,43%	21,14%	19,24%	8,06%	4,9%	4,23%
2005	41,73%	22,75%	18,99%	7,54%	5,22%	3,77%
2006	41,55%	21,07%	19,77%	9,24%	4,33%	4,04%

Πηγή: Greek – Cypriot Maritime Guide

Συνοπτικά παρατηρούμε από τα παραπάνω αποτελέσματα:

- α. Οι επιχειρήσεις με 1-2 πλοία, αν και φέτος δεν μειώθηκαν σε αριθμό, το μερίδιο του ποσοστού τους στον ελληνικό στόλο για ακόμη μία φορά έχει μειωθεί. Το χαμηλότερο ποσοστό τους είναι φέτος.
- β. Οι επιχειρήσεις 3 - 4 σκαφών παρουσιάζουν αξιοπρόσεχτη σταθερότητα.
- γ. Φέτος οι επιχειρήσεις 5-8 πλοίων παρουσιάζουν ξανά μια μικρή άνοδο.
- δ. Αυτό το έτος, οι επιχειρήσεις με 9-15 πλοία ανεβαίνουν πάλι μετά από πολλά χρόνια πτωτικής πορείας.
- ε. Είναι πολύ ενδιαφέρον πως, οι επιχειρήσεις με 16-24 πλοία, που έφτασαν στο υψηλότερο ποσοστό τους πέρυσι μετά από πολλά χρόνια σταθερής αύξησης, αυτό το έτος είναι ελαφρώς μειωμένες.
- στ. Οι πολύ μεγάλοι στόλοι 25 + σκάφη βρίσκονται πάλι σε άνοδο, μετά από τη μικρή πτώση τους πέρυσι. Συνολικά, το ποσοστό τους στον ελληνικό στόλο έχει διπλασιαστεί σχεδόν κατά τη διάρκεια των τελευταίων 9 ετών.

Παρά όμως την μείωση του αριθμού των μικρών επιχειρήσεων, ακόμα το μεγαλύτερο ποσοστό του ελληνικού στόλου ελέγχεται από τις μικρές και τις μικρομεσαίες επιχειρήσεις, κάτι που πάντα χαρακτήριζε την ελληνική ναυτιλία. Πολλές επιχειρήσεις παραμένουν ακόμα «οικογενειακές» επιχειρήσεις σε αντίθεση με το πνεύμα των καιρών που οδηγεί σε μεγάλες, εισηγμένες στα χρηματιστήρια και με πολύπλοκη εταιρική δομή ναυτιλιακές εταιρίες.

Πίνακας 3.4.
Αριθμός Επιχειρήσεων σύμφωνα με το μέγεθος τους

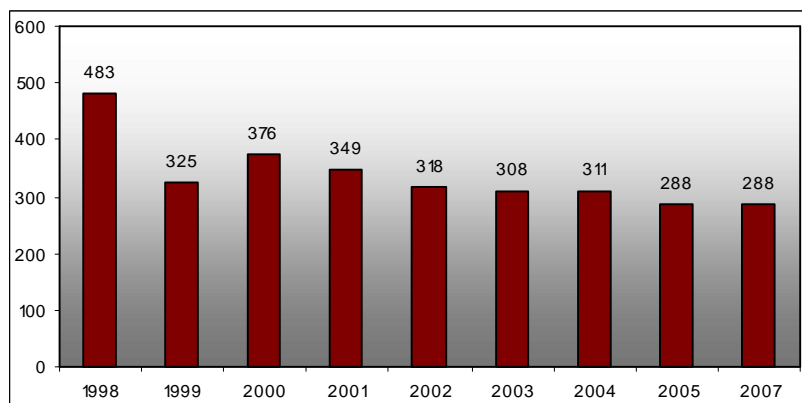
Ομάδα	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
A (25+ πλοία)	19	19	23	19	24	25	31	26	28
B (16-24 πλοία)	11	25	22	29	25	31	36	36	30
Γ (9-15 πλοία)	68	76	85	82	84	69	59	52	64
Δ (5-8 πλοία)	149	143	140	134	128	138	141	131	137
Ε (3-4 πλοία)	196	166	189	172	170	158	155	157	146
ΣΤ (1-2 πλοία)	483	325	376	349	318	308	311	288	288
Σύνολο	924	754	835	785	749	729	733	690	693

Πηγή: Greek – Cypriot Maritime Guide

Στην ελληνική ναυτιλία κυριαρχούν ακόμα οι επιχειρήσεις που διοικούν ή διαχειρίζονται 1-2 πλοία, 288 από τις 693 το 2006, αν και το ποσοστό του επί του συνόλου μακροπρόθεσμα παρουσιάζει μείωση, αφού αποτελούν το 41,55% των επιχειρήσεων σε σχέση με το 52,16% το 1998. Αν και η κατηγορία χαρακτηριζόταν μια πτωτική τάση, μια αντίσταση σημειώνεται αυτό το έτος δεδομένου ότι είναι οι ίδιοι σε αριθμό με πέρυσι (288). Οι μικρομεσαίες σε μέγεθος εταιρίες (ομάδες γ και Δ) που είχαν μειωθεί πέρυσι, έχουν φέτος αυξηθεί κατά 12 επιχειρήσεις για το γ (9-15 πλοία) και 6 για το δ (5-8 πλοία). Οι επιχειρήσεις 9-15 πλοίων είναι αυτές που εμφανίζουν συνήθως άνοδο. Στους μεγάλους στόλους, 16-24 επιχειρήσεις σκαφών έχουν μειωθεί κατά 6 και 25+ επιχειρήσεις σκαφών έχουν αυξηθεί κατά 2, φτάνοντας το 5^ο έτος συνεχούς αύξησής τους, φτάνοντας να και αποτελούν το 4,04% (28 εταιρείες συνολικά) του συνόλου, αντί 2,05% το 1998

Οι δύο ομάδες των μικρών επιχειρήσεων ακολουθούν παρόμοια πορεία στην πάροδο του χρόνου. Μετά από μια απότομη μείωση το 1999, άνοδο το 2000 και στη συνέχεια πάλι μείωση το 2001 ακολουθούν μια σταθερή αν και πτωτική με ελάχιστες εξαιρέσεις πορεία. Φαίνεται ότι η καλή αγορά οδήγησε σε σταθερότητα σε αυτές τις δύο ομάδες, επιτρέποντας στις μικρές εταιρίες με λίγα και παλαιά πλοία να επιβιώσουν. Από την άλλη μεριά οι επιχειρήσεις με 5-8 πλοία παρουσιάζουν μία συνεχή και σχετικά απότομη πτώση μέχρι το 2002, ύστερα από το οποίο φαίνονται να ακολουθούν πορεία παρόμοια με αυτή της αγοράς. Η κατηγορία αυτή φαίνεται πως αποτελείται από ευκαιριακούς επενδυτές. Το αντίθετο συμβαίνει στη κατηγορία επιχειρήσεων με 9 έως 15 πλοία η οποία παρουσιάζει άνοδο μέχρι το 2002, μείωση έως το 2005 όπου η αγορά ήταν υψηλή και μετά πάλι άνοδο το 2006 όταν η αγορά φαίνεται να παρουσιάζει στοιχεία σταθεροποίησης. Στην κατηγορία αυτή υπάγονται παλιές μεγάλες επιχειρήσεις που είτε πούλησαν τα πλοία του περιμένοντας πτώση της αγοράς για να επενδύσουν πάλι ή εκμεταλλεύτηκαν τις νέες ευκαιρίες και αύξησαν το μέγεθος του στόλου τους. Τέλος οι δύο επόμενες κατηγορίες των 16-24 και 25+ πλοίων ακολουθούν σχετικά παρόμοια πορεία επηρεασμένες από τις κινήσεις της αγοράς

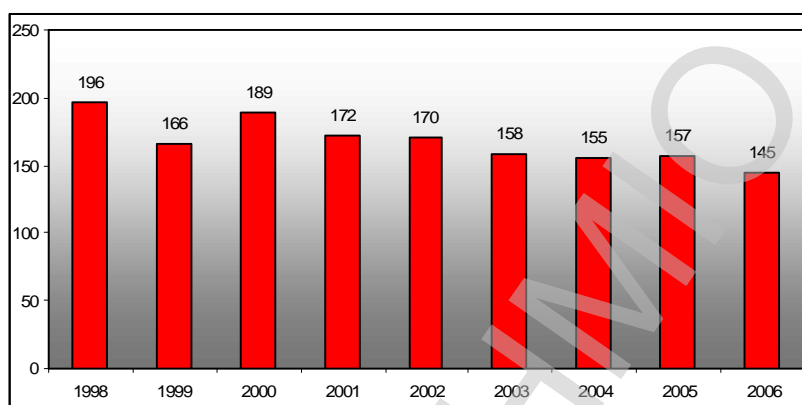
Διάγραμμα 3.2
Εξέλιξη αριθμού επιχειρήσεων με 1-2 πλοία



Πηγή: Greek – Cypriot Maritime Guide

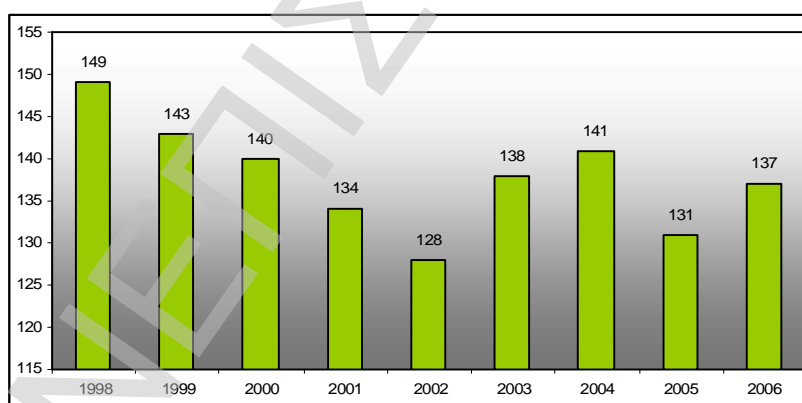
- Απότομη μείωση το 1999 και μετά από μια σύντομη ανάκαμψη σταθερά πτωτική πορεία.
- Εμφανίζουν σημάδια σταθεροποίησης του αριθμού τους.

Διάγραμμα 3.3.
Εξέλιξη αριθμού επιχειρήσεων με 3-4 πλοία



- Μετά από πτώση το 1999 και ανάκαμψη το 2000 έχουν σταθερή αλλά πτωτική πορεία.
- Το 2006 έγινε η πρώτη σημαντική μείωση του αριθμού τους μετά το 2003.

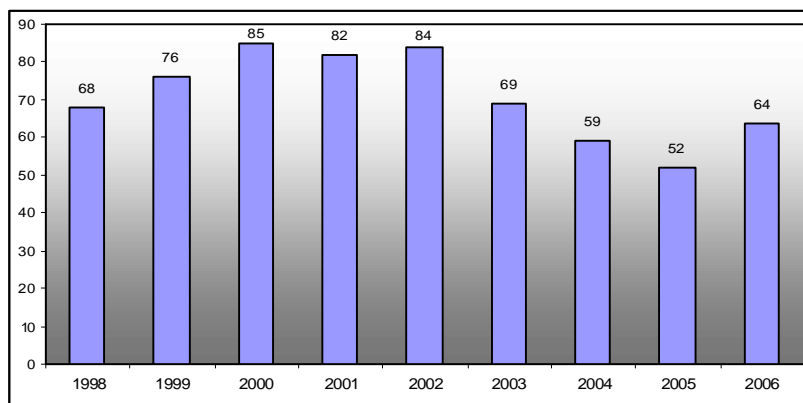
Διάγραμμα 3.4.
Εξέλιξη αριθμού επιχειρήσεων με 5-8 πλοία



Πηγή: Greek – Cypriot Maritime Guide

- Συνεχής μείωση από το 1998 έως το 2002
- Εμφανίζουν αστάθεια στον αριθμό τους.
- Οι κινήσεις του αριθμού τους φαίνονται να ακολουθούν την πορεία της αγοράς.

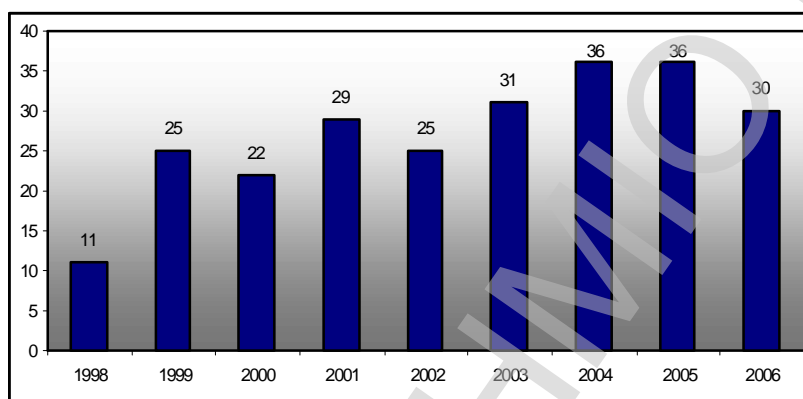
Διάγραμμα 3.5.
Εξέλιξη αριθμού επιχειρήσεων με 9-15 πλοία



Πηγή: Greek – Cypriot Maritime Guide

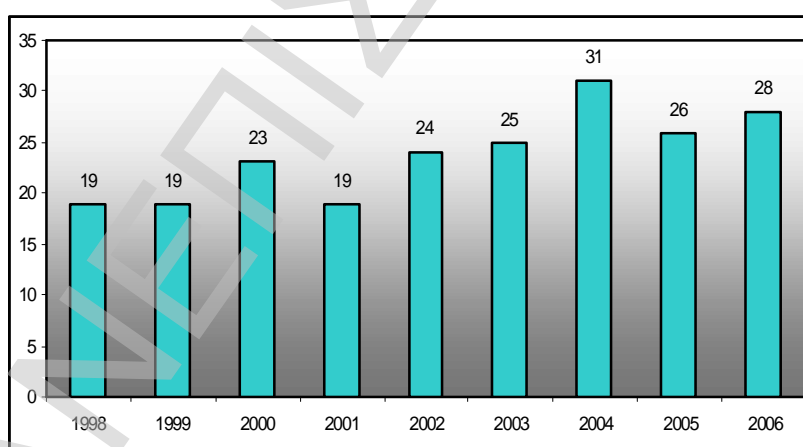
- Άνοδος μέχρι το 2000 και στη συνέχεια μείωση μέχρι το 2005.
- Ο αριθμός τους ανακάμπτει το 2006.
- Η μόνη ομάδα που εμφανίζει πτώση στην περίοδο 2003 – 2005.

Διάγραμμα 3.6.
Εξέλιξη αριθμού επιχειρήσεων με 16-24 πλοία



- Ανοδική πορεία από το 2002 αλλά μείωσή τους το 2006.
- Έντονες διακυμάνσεις πριν το 2002.
- Στα ίδια επίπεδα σήμερα με αυτά πριν την ακμή της αγοράς

Διάγραμμα 3.7.
Εξέλιξη αριθμού επιχειρήσεων με 25+ πλοία



Πηγή: Greek – Cypriot Maritime Guide

- Εμφανίζουν περιόδους μεταβολής και περιόδους σταθερότητας.
- Στην περίοδο σταθερότητας έχουν ανοδικές τάσεις.
- Φτάνουν στο υψηλότερο σημείο τους το 2004.

3.4. Οι ελληνικές ναυτιλιακές εταιρίες και η ηλικία του στόλου τους

Η σημαντικότερη εξέλιξη αυτό το έτος εμφανίζεται στον τομέα της ηλικίας στόλου, όπου η μέση ηλικία του ολόκληρου ελληνικού στόλου ανεξάρτητα από τον τύπο, τη χωρητικότητα ή τη σημαία μειώνεται από 23 έτη σε 19,14 έτη. Αυτή η σημαντική ανάπτυξη απεικονίζει την εισροή των newbuilding, καθώς επίσης και τα αποτελέσματα της αυστηρής αντικατάστασης των παλαιότερων σκαφών με νεώτερα κατά τη διάρκεια των τελευταίων δύο ετών. Εξετάζουμε κάθε ομάδα ηλικίας χωριστά, για να καθορίσουμε τις τάσεις.

Πίνακας 3.5.
Στόλος ηλικίας 20+ ετών

	Ομάδα ΣΤ εταιρίες με 1-2 πλοία	Ομάδα Ε εταιρίες με 3-4 πλοία	Ομάδα Δ εταιρίες με 5-8 πλοία	Ομάδα Γ εταιρίες με 9-15 πλοία	Ομάδα Β εταιρίες με 16-24 πλοία	Ομάδα Α εταιρίες με 25+ πλοία	Σύνολο
2006	239	103	72	37	9	7	467
2005	238	116	82	27	14	7	484
2004	258	112	80	35	11	10	506
2003	256	119	84	38	11	10	518
2002	262	134	81	49	10	10	546
2001	292	133	94	46	14	11	590
2000	302	138	89	45	10	9	593
1999	253	130	91	40	13	11	538
1998	δεν υπάρχουν συγκρίσιμα στοιχεία - το 1998 τα πλοία ηλικίας 15 - 19 και 20+ ετών έχουν συμπεριληφθεί στην ίδια κατηγορία.						

Πηγή: Greek – Cypriot Maritime Guide

Ο πίνακας παρουσιάζει τη συνηθισμένη συγκέντρωση των παλαιότερων σκαφών μεταξύ των μικρότερων επιχειρήσεων. Ο αριθμός των παλαιότερων σκαφών του ελληνικού στόλου, εντούτοις, έχει μειωθεί σταθερά από το 2000. Αυτή η τάση, εντούτοις, δεν αποτελεί κάποια ριζική αλλαγή της σύνθεσης του στόλου. Αν και 21 υπερήλικα πλοία έχουν αφήσει τον ελληνικό στόλο, ένας μεγάλος αριθμός είναι ακόμα εδώ, κατά ένα μεγάλο μέρος εξ αιτίας της ακόμα σχετικά καλής αγοράς. Ο αρκετά μεγάλος αριθμός στόλων όπου τα σκάφη είναι 20 + ή των 30 + έτη παλαιά είναι ακόμα εκεί. Αυτά είναι κατά κύριο λόγο μικρά και μερικά όχι τόσο μικρά τάνκερ, bulkers, ferries, κλπ που λειτουργούν τοπικά ή στις ζώνες εμπορίου που δεν είναι τόσο ευαίσθητες σχετικά με την ηλικία του πλοίου. Υπάρχουν ακόμα 645 σκάφη ηλικία 30+ ετών και 209 σκάφη μετά την ηλικία 40+.

Πίνακας 3.6.
Στόλος ηλικίας 15 έως 19 ετών

	Ομάδα ΣΤ εταιρίες με 1-2 πλοία	Ομάδα Ε εταιρίες με 3-4 πλοία	Ομάδα Δ εταιρίες με 5-8 πλοία	Ομάδα Γ εταιρίες με 9-15 πλοία	Ομάδα Β εταιρίες με 16-24 πλοία	Ομάδα Α εταιρίες με 25+ πλοία	Σύνολο
2006	14	22	22	5	8	3	74
2005	20	14	20	8	10	3	75
2004	20	28	31	9	13	5	106
2003	24	23	29	17	12	7	112
2002	33	22	31	21	6	9	122
2001	35	27	24	22	6	6	120
2000	47	35	33	24	7	7	153
1999	48	26	33	23	7	7	144
1998	δεν υπάρχουν συγκρίσιμα στοιχεία - το 1998 τα πλοία ηλικίας 15 - 19 και 20 ετών έχουν συμπεριληφθεί στην ίδια κατηγορία.						

Πηγή: Greek – Cypriot Maritime Guide

Οι ηλικίας στόλοι 15-19 ετών έχουν μειωθεί κατά μόνο 1. Η μέγιστη μείωση είναι 6 στη κατηγορία των επιχειρήσεων 1-2 πλοίων. Οι επιχειρήσεις που τρέχουν 3-4 και 5-8 πλοία 15-19 ετών έχουν αυξηθεί κατά 8 και 2 αντίστοιχα, κάτι που δεν έχει συμβεί από το 2004. Μεγαλύτερες επιχειρήσεις 9-15 και 16-24 πλοίων παρουσιάζουν μια μείωση από 3 και 2 αντίστοιχα, ενώ γενικότερα ο τομέας έχει παραμείνει σταθερός.

Πίνακας 3.7.
Στόλος ηλικίας 10 έως 14 ετών

	Ομάδα ΣΤ εταιρίες με 1-2 πλοία	Ομάδα Ε εταιρίες με 3-4 πλοία	Ομάδα Δ εταιρίες με 5-8 πλοία	Ομάδα Γ εταιρίες με 9-15 πλοία	Ομάδα Β εταιρίες με 16-24 πλοία	Ομάδα Α εταιρίες με 25+ πλοία	Σύνολο
2006	18	14	22	10	6	13	81
2005	14	19	13	9	8	12	75
2004	14	11	15	7	7	11	65
2003	11	10	18	7	6	7	59
2002	10	8	9	8	7	5	47
2001	8	5	11	9	5	2	40
2000	14	8	13	11	3	6	55
1999	10	4	15	10	2	1	42
1998	14	8	15	14	2	2	55

Πηγή: Greek – Cypriot Maritime Guide

Μέσα στο κλίμα της γενικότερης ανανέωσης του στόλου, ο αριθμός των πλοίων ηλικίας 10 με 14 ετών έχει αυξηθεί κατά 8 με σύνολο τους 81. Το μεγαλύτερο κομμάτι της αύξησης ανήκει σε εταιρίες με 5-8 πλοία ενώ οι επιχειρήσεις με 3-4 και 16-24 πλοία παρουσιάζουν μείωση. Σε βάθος χρόνου, οι επιχειρήσεις με 1-2 πλοία φαίνονται να ανακάμπτουν μετά από πολλά χρόνια πτωτικής πορείας εκμεταλλευόμενες τα κέρδη της περιόδου υψηλών ναύλων για να ανανεώσουν τον στόλο του, κάτι που φαίνεται να συμβαίνει και στις εταιρίες με 5-8 πλοία.

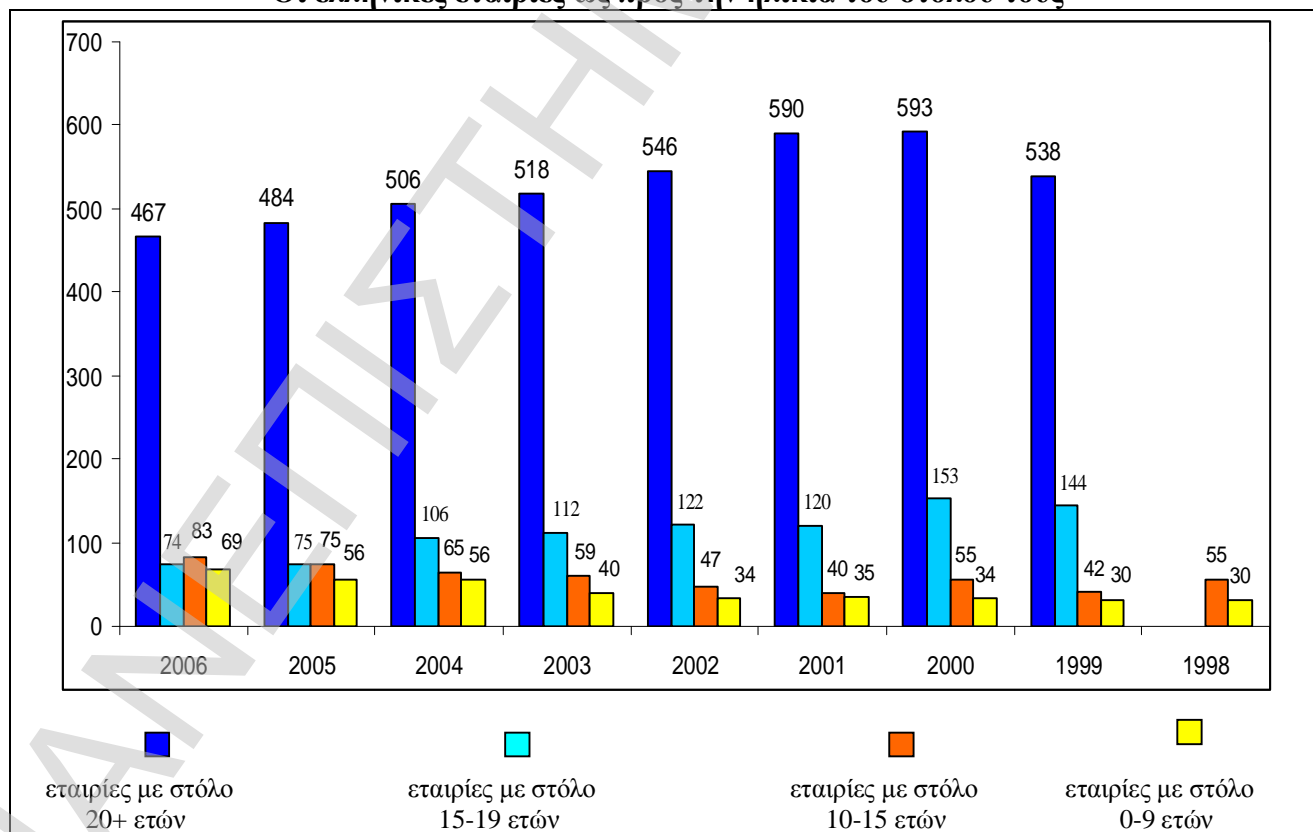
Πίνακας 3.8.
Στόλος ηλικίας 0 έως 9 ετών

	Ομάδα ΣΤ εταιρίες με 1-2 πλοία	Ομάδα Ε εταιρίες με 3-4 πλοία	Ομάδα Δ εταιρίες με 5-8 πλοία	Ομάδα Γ εταιρίες με 9-15 πλοία	Ομάδα Β εταιρίες με 16-24 πλοία	Ομάδα Α εταιρίες με 25+ πλοία	Σύνολο
2006	17	7	21	12	7	5	69
2005	16	6	16	8	4	4	56
2004	19	4	15	8	5	5	56
2003	17	6	7	7	2	1	40
2002	13	6	7	6	2	0	34
2001	14	7	5	5	4	0	35
2000	13	8	5	5	2	1	34
1999	14	6	4	3	3	0	30
1998	16	5	5	1	2	1	30

Πηγή: Greek – Cypriot Maritime Guide

Δεκατρείς πολύ νέοι στόλοι έχουν προστεθεί στην ελληνική ιδιοκτησία. Αυτό συμφωνεί με τη γενική τάση ότι το νεώτερο είναι καλύτερο. Οι μεσαίου μεγέθους επιχειρήσεις έχουν πράγματι δείξει προτίμηση για τους νεώτερους στόλους. Τα δύο άκρα, πολύ μικρές και πολύ μεγάλες, έχουν παρουσιάσει μια αύξηση μόνο κατά 1 κάθε, ενώ οι επιχειρήσεις 3 – 4 πλοίων που διαχειρίζονται τέτοιους νέους στόλους έχουν μειωθεί κατά 1.

Διάγραμμα 3.8.
Οι ελληνικές εταιρίες ως προς την ηλικία του στόλου τους



Πηγή: Greek – Cypriot Maritime Guide

Πρέπει να τονιστεί, ο παλαιότερος τύπος στόλου (σκάφη 20+ ετών) μειώθηκε φέτος κατά 17. Αυτή η μείωση μπορεί να μεταφραστεί ως απόσυρση ή πώληση αρκετών παλαιών σκαφών και παράδοση των νεότερων σκαφών ή / και των newbuilding.

Από τα στοιχεία που έχουν ιδιαίτερη σημασία είναι η σημαντική υποχώρηση του μέσου όρου ηλικίας του ελληνικού στόλου. Η παραλαβή αρκετών νεότευκτων πλοίων, μετά και τις παραγγελίες που είχαν υποβληθεί στα ναυπηγεία (ιδίως της Ασίας) τα τελευταία χρόνια, μείωσε τη μέση ηλικία από τα 23 στα 19,14 έτη. Παράλληλα, είναι δεδομένη η στροφή των εφοπλιστών στην επένδυση σε νεότερα πλοία, αντικαθιστώντας τα παλαιότερα. Σχεδόν το 50% (239 πλοία) των 467 πλοίων που ξεπερνούν σε ηλικία τα 20 έτη ελέγχεται από τις μικρές εταιρείες 1-2 μονάδων. Τα εν λόγω πλοία δραστηριοποιούνται στην τοπική αγορά ή σε δρομολόγια, όπου η ηλικία δεν διαδραματίζει σημαντικό ρόλο.

Αν πάντως δεν λάβουμε υπόψη μας τα πλοία μεγέθους μικρότερου των 10.000 dwt, τότε η μέση ηλικία μειώνεται ακόμα περισσότερο σε μόλις 16 έτη. Ο αριθμός των εταιρειών που λειτουργεί πλοία άνω των 10.000 dwt έχει μειωθεί κι άλλο φέτος σε 413, έναντι 420 το 2005 και 432 το 2003. Οι εταιρείες αυτές ελέγχουν συνολικά 2.794 πλοία, έναντι 2.629 το 2005, ενώ το συνολικό τονάζ τους ανέρχεται σε 191.052.878 dwt, έναντι 173.276.726 dwt (5). Εκτιμάται ότι στο προσεχές μέλλον, ο αριθμός των ελληνόκτητων πλοίων θα εξακολουθήσει να κινείται κοντά στις 4.000 μονάδες, αλλά αναμένεται να καταγραφεί μία αύξηση του συνολικού dwt, κυρίως λόγω της προσθήκης μεγαλύτερων πλοίων, έναντι εκείνων που αντικαθίστανται ή οδεύουν προς διάλυση (6).

Αντίστοιχα, είναι σχεδόν βέβαιο ότι ο μέσος όρος ηλικίας του ελληνικού στόλου θα συνεχίσει να μειώνεται, καθώς την προσεχή διετία θα αποσυρθεί υποχρεωτικά σημαντικός αριθμός πλοίων (λόγω των νέων κανόνων ναυσιπλοΐας, που επιβάλλουν την απόσυρση των δεξαμενόπλοιων μονού τοιχώματος έως το 2010, ανεξάρτητα από την ηλικία).

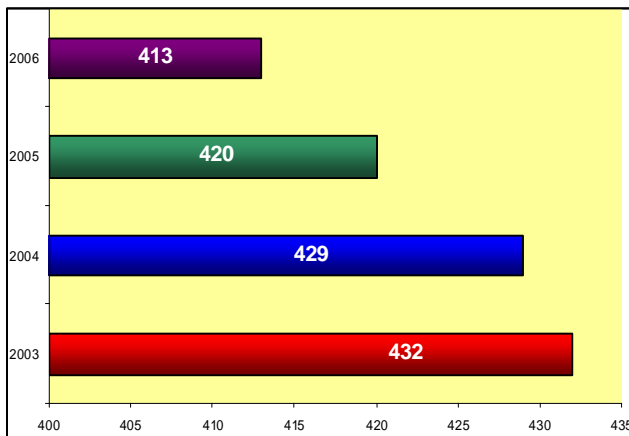
Αντίστοιχα, προβλέπεται ότι θα συνεχίσει να μειώνεται ο αριθμός των ναυτιλιακών εταιρειών, μιας και το σημερινό περιβάλλον της ναυτιλίας επιβάλλει τη συγκέντρωση μεγεθών και την επίτευξη οικονομιών κλίμακας. Τα δεδομένα αυτά θα οδηγήσουν σε συγχωνεύσεις, ιδίως μεταξύ των μικρών ναυτιλιακών εταιρειών, μια διαδικασία που έχει ξεκινήσει ήδη στο εξωτερικό.

3.5. Σημαντικά στατιστικά στοιχεία ολόκληρου του ελληνικού στόλου

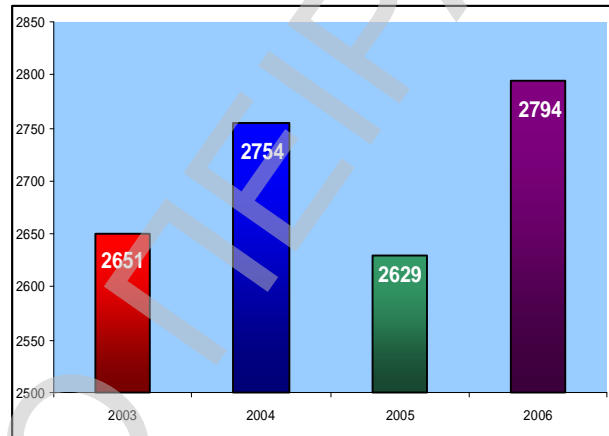
Αυτό το μέρος της έρευνάς μας περιλαμβάνει τα στοιχεία από το 2003. Οι 2 παρακάτω γραφικές παραστάσεις παρουσιάζουν τη διακύμανση του αριθμού επιχειρήσεων, του αριθμού των σκαφών και την ηλικία του ελληνικού στόλου με κατώτατο όριο DWT τους 10.000 τόνους και στην

συνέχεια τους 20.000 DWT (αυτά τα κατώτατα όρια DWT έχουν αποκλείσει εξ ορισμού έναν μεγάλο αριθμό μικρών σκαφών, όπως τα αλιευτικά σκάφη, ρυμούλκα, κλπ, τα οποία μπορούν να επηρεάσουν αδικαιολόγητα τα αποτελέσματα και να αυξήσουν σημαντικά τη μέση ηλικία του ελληνικού στόλου)

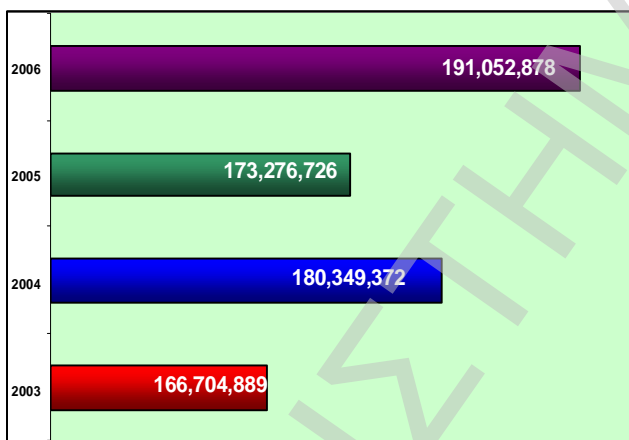
Αριθμός επιχειρήσεων με πλοία πάνω από 10.000 τόνους DWT



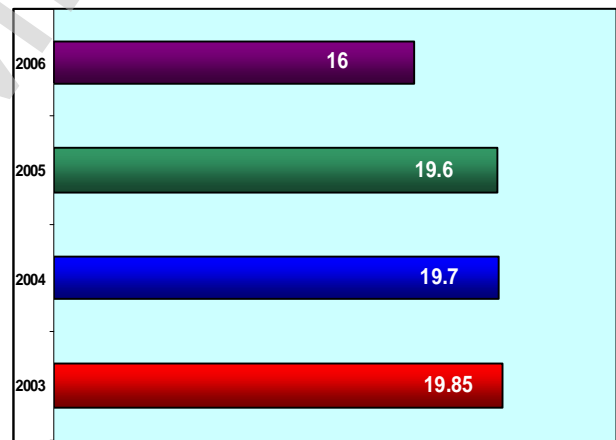
Αριθμός πλοίων πάνω από 10.000 DWT



Συνολικό DWT πλοίων πάνω από 10.000 DWT



Μέση ηλικία πλοίων πάνω από 10.000 DWT

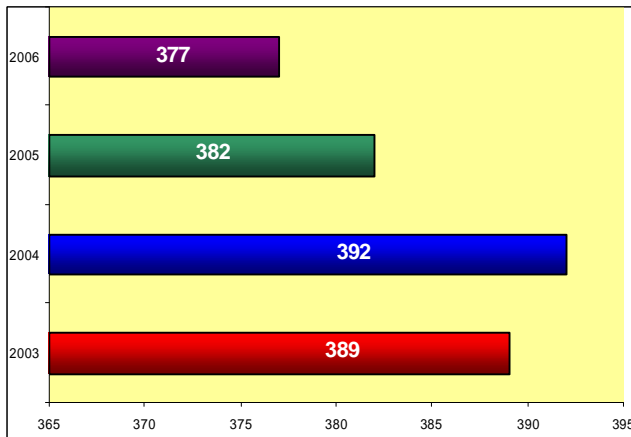


Πηγή: Petrofin Research

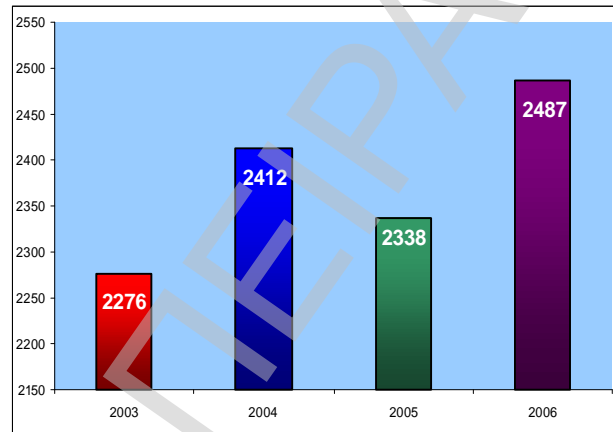
- Οι επιχειρήσεις που τρέχουν τα πλοία πάνω από 10.000 DWT έχουν μειωθεί περαιτέρω από 420 σε 413.
- Υπάρχει αύξηση νεκρού βάρους στόλου σε αυτήν την κατηγορία επιχειρήσεων πάλι, μετά από μια μείωση πέρυσι, από 173.276.726 έως 191.052.878.
- Ο συνολικός αριθμός πλοίων πάνω από 10.000 DWT ανέβηκε επίσης αυτό το έτος από 2.629 πλοία το 2005 σε 2794. Το μέσο DWT έχει ανέβει από τους τόνους 65.486 m.tons 2004 σε 65.904 το 2005 και σε 68.380 το 2006.

- Η σημαντικότερη ανάπτυξη αυτό το έτος είναι η δραματική μείωση της μέσης ηλικίας του τομέα από 19 σε 16 έτη ηλικίας. Τα πλοία γίνονται πράγματι όχι μόνο μεγαλύτερα αλλά και νεώτερα.

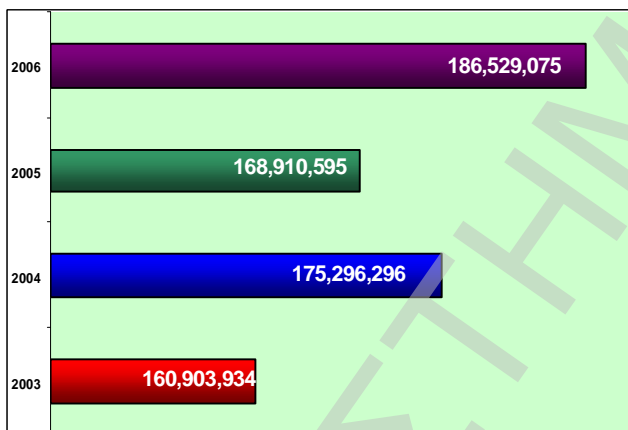
**Αριθμός επιχειρήσεων με πλοία
πάνω από 20.000 τόνους DWT**



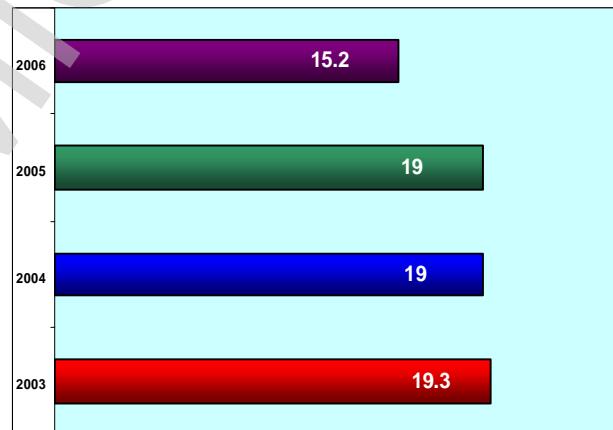
Αριθμός πλοίων πάνω από 20.000 DWT



**Συνολικό DWT πλοίων πάνω από
20.000 DWT**



**Μέση ηλικία πλοίων πάνω από
20.000 DWT**



Πηγή: Petrofin Research

- Στην κατηγορία αυτή, οι επιχειρήσεις που λειτουργούν πλοία πάνω από 20.000 τόνους DWT μειώθηκαν ξανά για δεύτερη συνεχόμενη χρονιά από 382 σε 377.
- Όπως και στην κατηγορία με τα πάνω από 10.000 DWT πλοία, και αυτά άνω των 20.000 DWT αυξήθηκαν συνολικά σε 186.529.075 τόνους DWT από 168.910.595 DWT.
- Ο συνολικός αριθμός σκαφών πάνω από 20.000 DWT έχει επίσης αυξηθεί από 2338 το 2005 σε 2487. Το μέσο DWT κάθε σκάφους σε αυτήν την κατηγορία έχει αυξηθεί από 72.245 σε 75.000 τόνους DWT.

- Πάλι, η δραματική μείωση ηλικίας αυτού του τομέα χαρακτηρίζει μια μεγάλη τάση προς μεγαλύτερα και νεώτερα πλοία, δεδομένου ότι η μέση ηλικία έχει ελαττωθεί από 19 έως 15,2 έτη.

3.5.1. Περίληψη των αποτελεσμάτων

Στον παρακάτω πίνακα, παρουσιάζουμε την ανάπτυξη του ελληνικού στόλου κατά τη διάρκεια του χρόνου χρησιμοποιώντας τα κατώτατα όρια στόλου DWT 10.000 DWT και 20.000 DWT από την άποψη 4 βασικών κριτηρίων:

- α) Συνολικός αριθμός DWT στόλου
- β) μέσης ηλικίας σκαφών
- γ) του στόλου, και
- δ) αριθμός ναυτιλιακών εταιριών.

Πίνακας 3.9.
Ανάλυση του ελληνικού στόλου

	Συνολική Χωρητικότητα	Αριθμός Πλοίων	Μέση Ηλικία	Αριθμός Επιχειρήσεων
Πλοία πάνω από 20.000 DWT το 2006	186.529.075	2.487	15,2	377
Πλοία πάνω από 20.000 DWT το 2005	168.910.595	2.338	19	382
Πλοία πάνω από 20.000 DWT το 2004	175.296.296	2.412	19	392
Πλοία πάνω από 20.000 DWT το 2003	160.903.934	2.276	19,3	389
Πλοία πάνω από 10.000 DWT το 2006	191.052.878	2.794	16	413
Πλοία πάνω από 10.000 DWT το 2005	173.276.726	2.629	19,4	420
Πλοία πάνω από 10.000 DWT το 2004	180.349.372	2.754	19,6	429
Πλοία πάνω από 10.000 DWT το 2003	166.704.889	2.651	19,85	432
Πλοία πάνω από 10.000 DWT το 2002	166.117.271	3.451	20,75	487
Πλοία πάνω από 10.000 DWT το 2001	152.092.312	3.491	21,13	505

Πηγή: Petrofin Research

3.6. Ο ελληνικός στόλος bulker σύμφωνα με τα πλοία bulker πάνω από 10.000 DWT

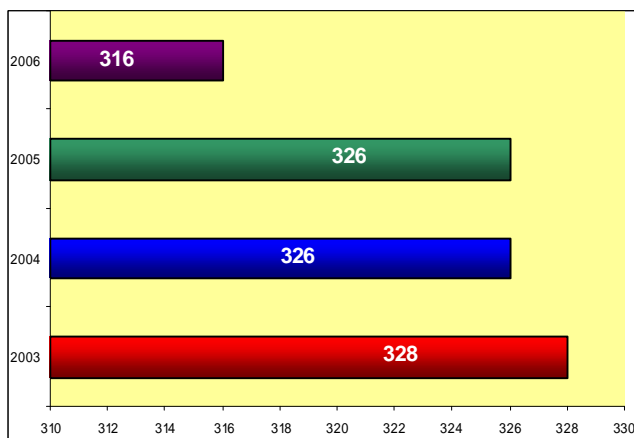
Τα bulkers, οι συμπάθειες του ελληνικού στόλου, ακολουθούν τις γενικές τάσεις που προσδιορίζονται ήδη ανωτέρω, δηλ. λιγότερες επιχειρήσεις, περισσότερα πλοία, μεγαλύτερη χωρητικότητα και νεώτερη ηλικία των σκαφών. Η γραφική παράσταση παρακάτω δείχνει ότι ο αριθμός επιχειρήσεων έχει μειωθεί από 10 έως 316, αλλά τα πλοία χύδην φορτίου άνω των 10.000 DWT ανέβηκαν σε 1.437 μονάδες από 1.417 πέρυσι, δηλαδή άνοδος επάνω από 20 μονάδες. Η χωρητικότητα ανέβηκε επίσης κατά ένα εντυπωσιακό 4.310.317 DWT (5). Αυτό παρουσιάζει μεγάλη εσωτερική ανακατάταξη στόλου που οδήγησε σε μια αύξηση του μέσου μεγέθους σκαφών στους 60.272 τόνους DWT. Με την εισροή των newbuilding να αυξάνει σε ρυθμό, η μέση ηλικία έχει πάει κάτω των 17,2 ετών. Αυτό είναι ιδιαίτερα σημαντικό για τα bulkers, καθώς αυτά είναι τα σκάφη που παραδοσιακά έχουν μια μακρύτερη οικονομική ζωή.

Σε βάθος χρόνου, βλέπουμε πως από το 2003 στο 2004 παρουσιάζετε μια σημαντική αλλαγή σε όλα τα συγκρίσιμα μεγέθη της κατηγορίας, ακολουθούμενη από δύο χρόνια σταθερότητας και στη συνέχεια μια νέα μεταβολή το 2006. Το φαινόμενο αυτό είναι λογικό εάν λάβουμε υπ' όψιν μας τις κινήσεις της αγοράς. Το 2003 ήταν το έτος κατά την διάρκεια του οποίου η αγορά ξεκίνησε την ανοδική της πορεία φτάνοντας σε σημεία ρεκόρ το 2004 και το 2005. Οι πλοιοκτήτες έσπευσαν να επενδύσουν σε νέα χωρητικότητα όσο η αγορά έδειχνε ακόμα σημάδια πως η έντονη ανοδική της πορεία θα είχε διάρκεια, ενώ κατά την διάρκεια των δύο ετών που ακολούθησαν, όπου η αγορά ήταν ήδη πολύ υψηλή διατήρησαν την θέση του, προχωρώντας σε επενδύσεις και αλλαγές πάλι το 2006 όπου η αγορά δείχνει σημάδια υποχώρησης και σταθεροποίησης σε πιο χαμηλά σημεία.

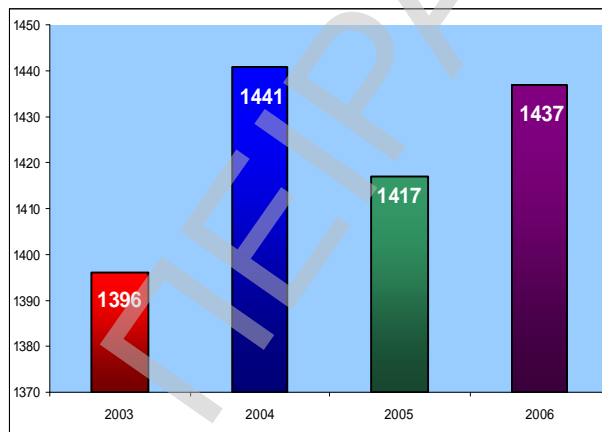
Όμως αν και τα παραπάνω ισχύουν για την συνολική χωρητικότητα των ελληνόκτητων πλοίων αυτής της κατηγορίας υπάρχουν έντονες διακυμάνσεις σε ότι αφορά τον συνολικό αριθμό των πλοίων, ο οποίος μεταβάλετε σημαντικά από έτος σε έτος. Συγκεκριμένα, ύστερα από μια μεγάλη αύξηση το 2004, ακολουθεί μια μείωση το 2005. Πολλοί πλοιοκτήτες, εκμεταλλεόμενοι την πολύ υψηλή αγορά φαίνεται να πουλάνε τα παλαιότερα πλοία τους και ή να επενδύουν σε νεότερα, αφού την ίδια περίοδο παρά την μείωση του αριθμού των πλοίων, η συνολική χωρητικότητα εμφανίζει μια μικρή άνοδο. Επίσης η απομάκρυνση αυτή των παλαιότερων πλοίων φαίνεται και την μέση ηλικία των πλοίων της κατηγορίας, ιδιαίτερα το 2006 όπου η αύξηση της συνολικής χωρητικότητας συνοδεύεται από μια αύξηση και του αριθμού των πλοίων αλλά και μια ταυτόχρονη, δραματική μείωση της μέσης ηλικίας τους.

3.6.1. Σημαντικά στατιστικά στοιχεία ολόκληρου του ελληνικού στόλου πλοίων χύδην ξηρού φορτίου πάνω από 10.000 DWT

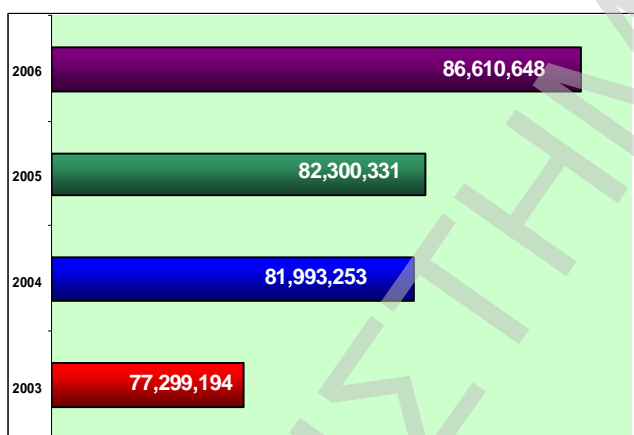
Αριθμός επιχειρήσεων με bulker πάνω από 10.000 τόνους DWT



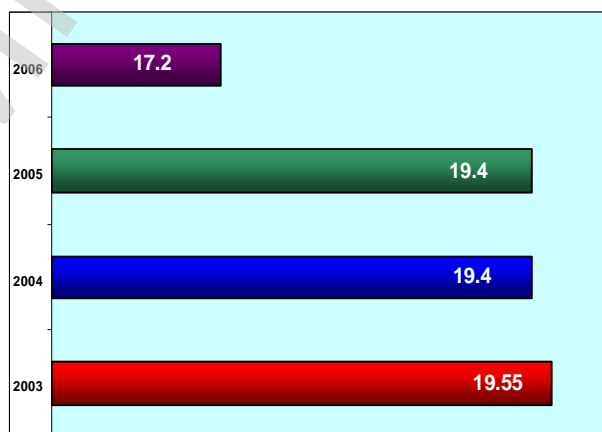
Αριθμός bulker πάνω από 10.000 DWT



Συνολικό DWT bulker πάνω από 10.000 DWT



Μέση ηλικία bulker πάνω από 10.000 DWT



Πηγή: Petrofin Research

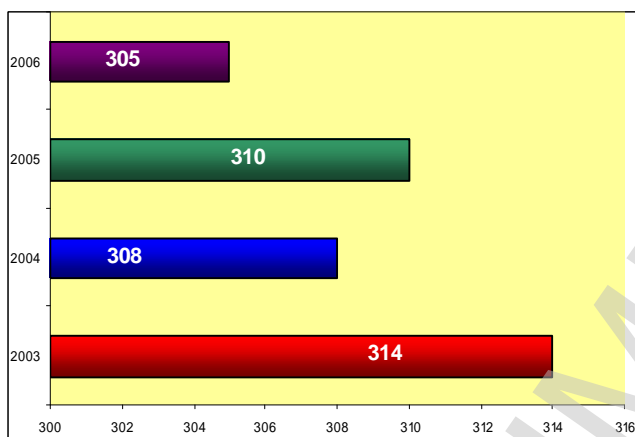
Μπορούμε λοιπόν να έρθουμε εύκολα στο συμπέρασμα πως οι έλληνες διαχειρίζονται πια περισσότερα, μεγαλύτερα και πιο σύγχρονα πλοία. Βέβαια ο αριθμός των επιχειρήσεων φαίνεται να μειώνετε, ακολουθώντας συγκεκριμένα πορεία αντίθετη από αυτή της εξέλιξης της συνολικής χωρητικότητας. Το φαινόμενο αυτό αποτελεί μάλλον μια φυσική εξέλιξη αφού η υψηλή αγορά αναγκάζει τις μικρές μονοβάπορες εταιρίες να ενωθούν προκειμένου να μπορέσουν να επενδύσουν τώρα που η αγορά είναι υψηλή.

3.7. Ο ελληνικός στόλος bulker σύμφωνα με τα πλοία bulker πάνω από 20.000 DWT

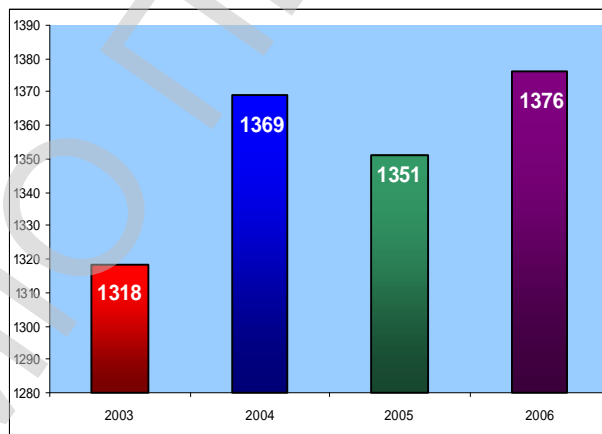
Παρόμοιες τάσεις εδώ επίσης. Τα σκάφη αυξήθηκαν κατά 25 μονάδες, οι επιχειρήσεις είναι κάτω κατά 5, η χωρητικότητα αυξήθηκε πάλι κατά ένα εντυπωσιακό 4,393,624 τόνους DWT. Η ηλικία έχει μειωθεί ακόμα περαιτέρω για τα μεγαλύτερα σκάφη, από 19 έτη 16.8. Μέσο DWT είναι 62,239 τόνοι.

3.7.1. Σημαντικά στατιστικά στοιχεία ολόκληρου του ελληνικού στόλου πλοίων χύδην ξηρού φορτίου πάνω από 20.000 DWT

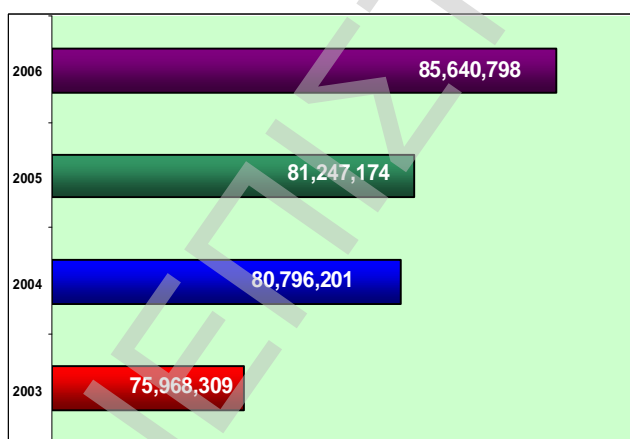
Αριθμός επιχειρήσεων με bulker πάνω από 20.000 τόνους DWT



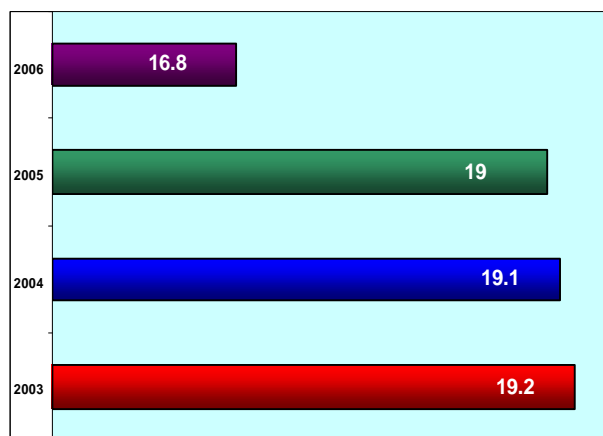
Αριθμός bulker πάνω από 20.000 DWT



Συνολικό DWT των bulker πάνω από 20.000 τόνους DWT



Μέση ηλικία bulker πάνω από 20.000 DWT



Πηγή: Petrofin Research

3.8. Ο ελληνικός στόλος container σύμφωνα με τα πλοία container πάνω από 10.000 DWT

Αυτό το έτος, αύξηση στον τομέα των εμπορευματοκιβωτίων εκφράζεται σε όλους τους τομείς. 1.500.000 τόνοι DWT έχουν προστεθεί στο στόλο εμπορευματοκιβωτίων άνω των 10.000 DWT. Σημαντικό είναι πως ο τομέας των εμπορευματοκιβωτίων, μαζί με τον τομέα των tanker, όπως θα δούμε αργότερα, παρουσιάζει τελικά μια αύξηση στον αριθμό επιχειρήσεων, από 19 σε 25 σε αντίθεση με τον αριθμό των επιχειρήσεων με πλοία ξηρού φορτίου. Ο αριθμός σκαφών αυξήθηκε επίσης φτάνοντας τα 188, δηλ. μια αύξηση κατά 40 μονάδες (5).

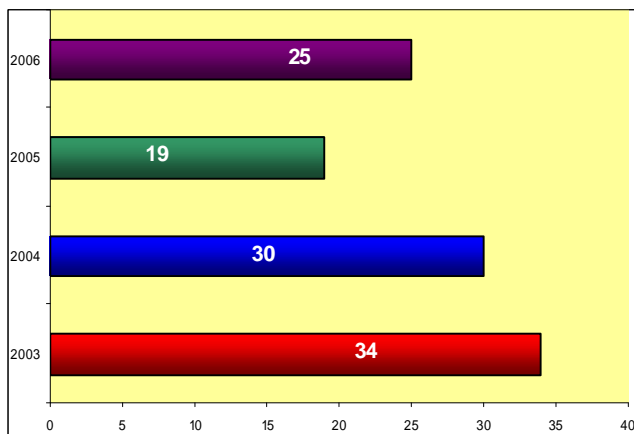
Πρέπει επίσης να τονιστεί πως το μέγεθος της ελληνικής ναυτιλίας στον τομέα των πλοίων εμπορευματοκιβωτίων αυξάνετε συνεχώς τα τελευταία χρόνια. Τα πλοία container ήταν ένας κλάδος της ναυτιλίας ο οποίος δεν ήταν ιδιαίτερα διαδεδομένος στους Έλληνες πλοιοκτήτες, οι οποίοι προτιμούσαν τα πλοία ξηρού ή γενικού φορτίου. Κύριος λόγος γι' αυτό το φαινόμενο ήταν το κόστος των πλοίων αυτών, καθώς και η ίδια η οργάνωση του κλάδου, με τα μεγάλα pools και τις εταιρίες γραμμών, που δεν άφηναν πολλά περιθώρια για tramp δραστηριότητες. Όμως τα τελευταία χρόνια, η άνοδος του μεταφερόμενου φορτίου εμπορευματοκιβωτίων δίνει την ευκαιρία στους Έλληνες να εισέλθουν στην αγορά και η άνοδος των ναύλων που ακολούθησε εξασφάλισε τα κέρδη και την επιβίωση τους.

Συνεχίζοντας την μελέτη των στοιχείων του κλάδου παρατηρούμε επίσης πως παρά την άνοδο της χωρητικότητας, στον κλάδο των containership όπως και στον κλάδο των bulker, υπάρχει αυξομείωση του αριθμού των πλοίων, με άνοδο το ένα έτος και μείωση το άλλο. Το φαινόμενο αυτό είναι λογικό καθώς οι Έλληνες αγοράζουν καινούργια και μεγαλύτερα πλοία ενώ στη συνέχεια απομακρύνουν από τον στόλο τους τα παλαιότερα, κάτι που γίνεται εμφανές εάν παρατηρήσουμε και την μείωση της μέσης ηλικίας των πλοίων του κλάδου.

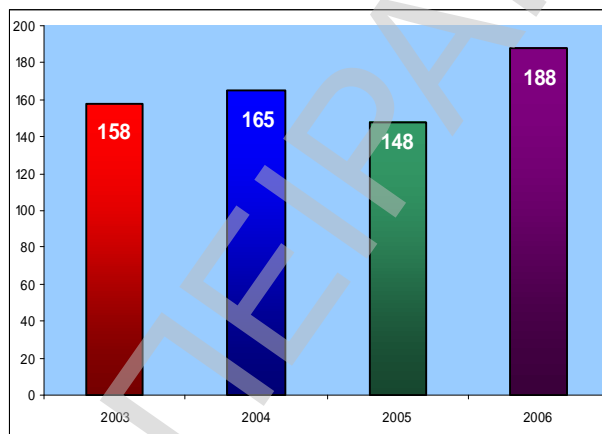
Το 2006 ήταν μια χρονιά μεγάλης ανόδου για τον κλάδο των εμπορευματοκιβωτίων, την ίδια περίοδο που όλοι οι άλλοι κλάδοι δείχνουν να σταθεροποιούνται μετά από δύο τουλάχιστον χρόνια δραματικών αλλαγών. Αυτό οφείλεται τόσο στην ελλιπή, σε σχέση με το bulk φορτίο, ανάπτυξη του κλάδου στην Ελλάδα αλλά και στις τάσεις την αγοράς για ανάπτυξη της κίνησης εμπορευματοκιβωτίων. Όπως είδαμε και παραπάνω στην παρουσίαση του θαλάσσιου εμπορίου, η ανάπτυξη του μεταφερόμενου όγκου εμπορευματοκιβωτίων αναμένετε να είναι μεγαλύτερη από κάθε άλλο είδος φορτίου καθώς πολλές και νέες αγορές ανοίγουν και είτε εξάγουν αγαθά είτε ζητούν την εισαγωγή καταναλωτικών αγαθών που μέχρι σήμερα δεν ζητούσαν.

3.8.1. Σημαντικά στατιστικά στοιχεία ολόκληρου του ελληνικού στόλου πλοίων container πάνω από 10.000 DWT

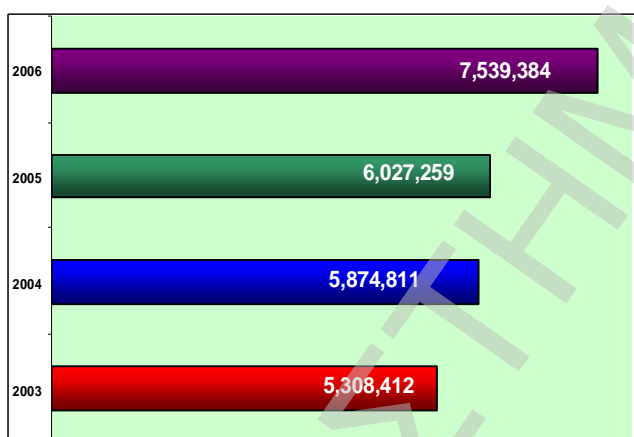
Αριθμός επιχειρήσεων με πλοία Ε/Κ πάνω από 10.000 τόνους DWT



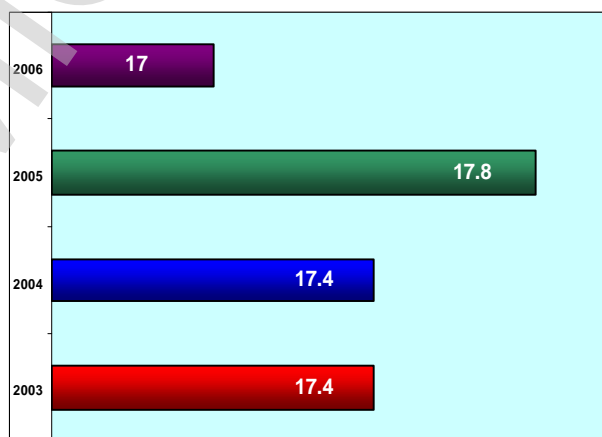
Πλοία Ε/Κ πάνω από 10.000 DWT



Συνολικό DWT πλοίων Ε/Κ πάνω από 10.000 DWT



Μέση ηλικία πλοίων Ε/Κ πάνω από 10.000 DWT



Πηγή: Petrofin Research

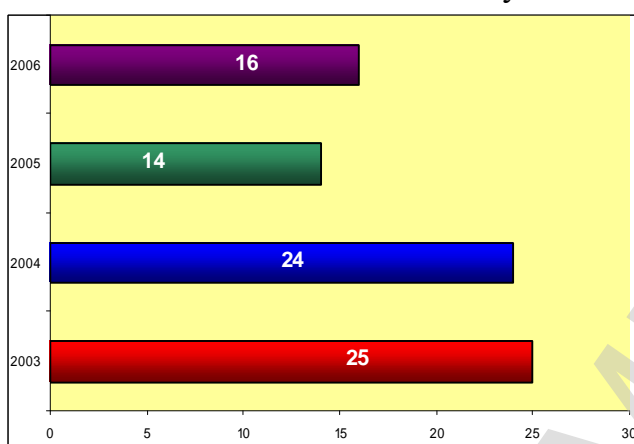
Πριν όμως προχωρήσουμε στην επόμενη κατηγορία πλοίων, πρέπει να τονίσουμε πως η κατηγορία αυτή περιλαμβάνει πολλά πλοία τα οποία είναι μικρά σε μέγεθος και που στον χώρο των εμπορευματοκιβωτίων δεν χρησιμοποιούνται στις κυρίως γραμμές αλλά σε τοπικές μεταφορές φορτίων και μεταφορτώσεις. Όπως θα δούμε παρακάτω, η εικόνα στα πλοία μεγέθους πάνω από 20.000 τόνους DWT είναι κάπως διαφορετική.

3.9. Ο ελληνικός στόλος container σύμφωνα με τα containership πάνω από 20.000 DWT

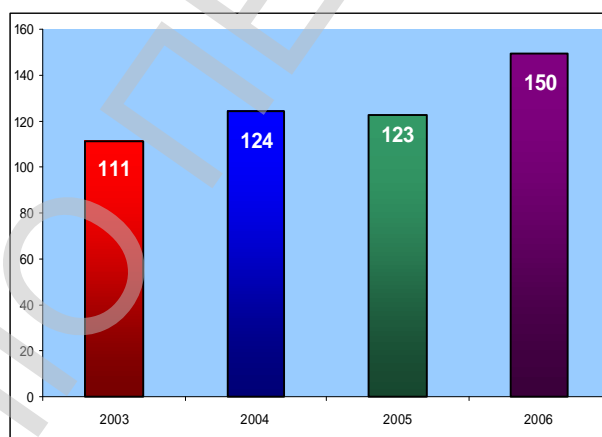
Με μόνο 2 επιχειρήσεις περισσότερες που τρέχουν τα μεγαλύτερα εμπορευματοκιβώτια, σημειώνουμε μια τεράστια πτώση στην ηλικία αυτού του στόλου από σχεδόν 18 σε σχεδόν 16 έτη. Προστέθηκαν 27 μεγαλύτερα εμπορευματοκιβώτια, και η αύξηση στη χωρητικότητα είναι 1,4m τόνοι DWT.

3.9.1. Σημαντικά στατιστικά στοιχεία ολόκληρου του ελληνικού στόλου πλοίων container πάνω από 20.000 DWT

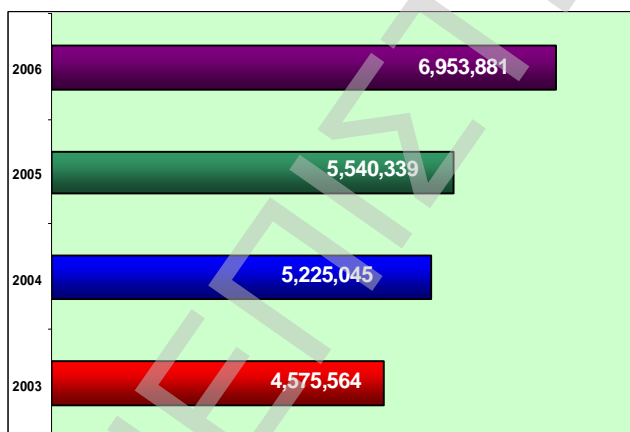
Αριθμός επιχειρήσεων με πλοία Ε/Κ πάνω από 20.000 τόνους DWT



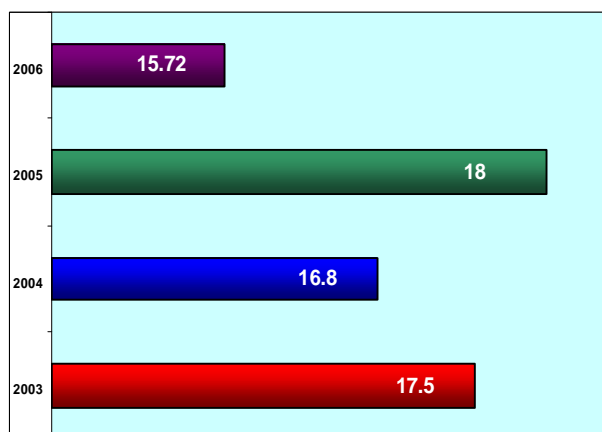
Πλοία Ε/Κ πάνω από 20.000 DWT



Συνολικό DWT πλοίων Ε/Κ πάνω από 20.000 DWT



Μέση ηλικία πλοίων Ε/Κ πάνω από 20.000 DWT



Πηγή: Petrofin Research

3.10. Ο ελληνικός στόλος tanker σύμφωνα με τα tanker πάνω από 10.000 DWT

Σαν έναν από τους δύο προτιμημένους τύπους σκαφών από Έλληνες (bulkers είναι ο άλλος) τα αποτελέσματα της σύγκρισης κατά τη διάρκεια των ετών γίνονται όλο και περισσότερο ενδιαφέροντα κυρίως λόγω των αλλαγών που λαμβάνουν χώρα σε αυτόν αλλά και των μοναδικών, για την ελληνική ναυτιλία, συνθηκών που επικρατούν στον κλάδο.

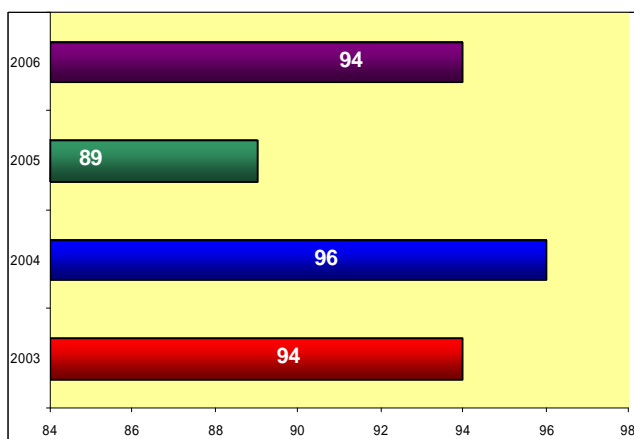
Οι επιχειρήσεις που τρέχουν τα τάνκερ άνω των 10,000 DWT είναι περισσότερες αυτό το έτος κατά 5 επιστρέφοντας πάλι στον αριθμό τους το 2003 και μειωμένες μόνο κατά δύο σε σχέση με το μεγαλύτερο πλήθος τους τα τελευταία χρόνια (5). Είναι ο μοναδικός από τους τρεις κλάδους της ναυτιλίας ο οποίος δεν παρουσιάζει μεγάλη μείωση του αριθμού των επιχειρήσεων που λειτουργούν σε αυτόν τα τελευταία χρόνια. Αυτό μπορεί εν μέρη να εξηγηθεί εάν λάβουμε υπ' όψιν μας την θέληση πολλών εφοπλιστών, που παραδοσιακά διαχειρίζονται πλοία ξηρού φορτίου να εισέλθουν στην αγορά των τάνκερ, και ποία είναι η καλύτερη στιγμή να πραγματοποιηθεί μια τέτοια κίνηση απ' ότι μία περίοδο καλής αγοράς και εύκολης χρηματοδότησης όπως η τωρινή.

Ο αριθμός των tanker παρουσιάζει επίσης άνοδο κατά 43, καλύπτοντας ένα ποσοστό από τα 69 πλοία που πωλήθηκαν πέρυσι. Από την άποψη της χωρητικότητας, είναι σχεδόν πίσω στα επίπεδα του 2004, με συνολική χωρητικότητα σχεδόν 81 εκατομμύρια DWT (6). Αν και ως προς τον συνολικό αριθμό των πλοίων, τα τάνκερ ακολουθούν πορεία παρόμοια με αυτή των bulker και των containership τα τάνκερ είναι τα μόνα των οποίων η συνολική χωρητικότητα παρουσιάζει μείωση έστω και για ένα έτος μέσα στην περίοδο που εξετάζουμε. Εάν λάβουμε υπ' όψιν μας και τις μεταβολές στη μέση ηλικία τους όπως θα δούμε και παρακάτω είναι προφανές πως ο ελληνόκτητος στόλος πέρασε μια περίοδο ριζικής ανανέωσης, με την αγορά πολλών νέων πλοίων και newbuilding.

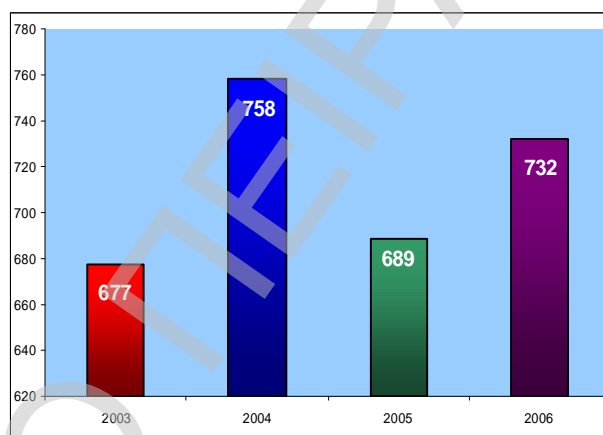
Και αυτός ο τομέας συνεχίζει την πορεία ανανέωσης του. Η πτώση στη μέση ηλικία σκαφών είναι δραματική. Για αυτά τα τάνκερ έχουμε μια πτώση από σχεδόν 16 έτη σε 12 το τελευταίο χρόνο μόνο, όταν το 2003 η μέση ηλικία ήταν 19 έτη. Είναι προφανές πως ένα μεγάλο μέρος του παλαιότερου τονάζ αποσύρθηκε το 2005 όταν οι τιμές για την πώληση πλοίων ήταν πάρα πολύ υψηλές. Η τάση αυτή της μείωσης της ηλικίας των πλοίων είναι και από μια μεριά αναγκαία καθώς τα παλαιότερα single-hull πλοία είναι αναγκασμένα να αποσυρθούν λόγω των νέων θεσμικών συνθηκών που επικρατούν στον κλάδο

3.10.1. Σημαντικά στατιστικά στοιχεία ολόκληρου του ελληνικού στόλου πλοίων tanker πάνω από 10.000 DWT

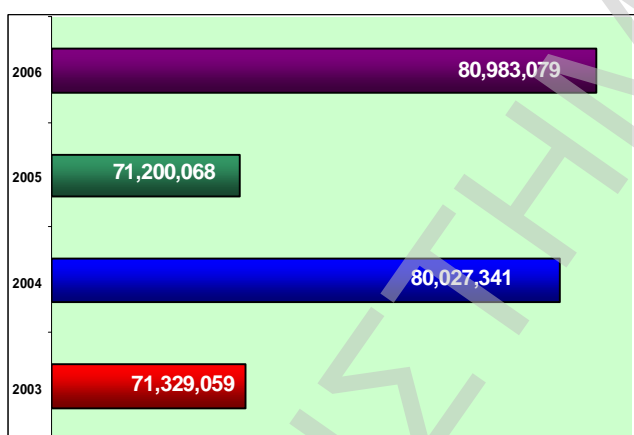
Αριθμός επιχειρήσεων με tanker πάνω από 10.000 τόνους DWT



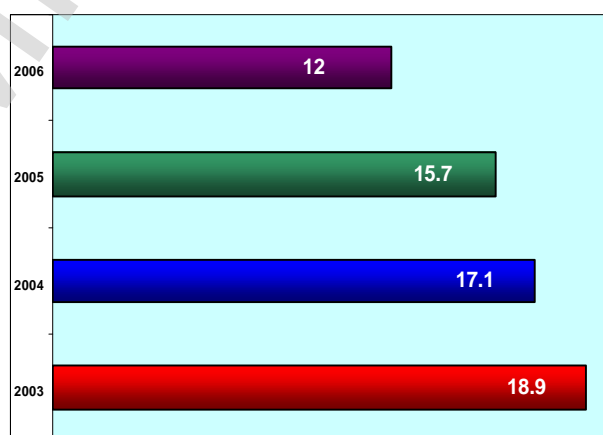
Αριθμός tanker πάνω από 10.000 DWT



Συνολικό DWT tanker πάνω από 10.000 DWT



Μέση ηλικία tanker πάνω από 10.000 DWT



Πηγή: Petrofin Research

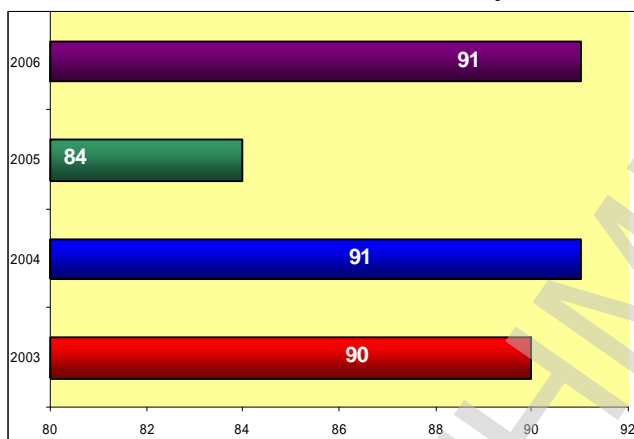
Παρά την ύπαρξη πλοίων μικρού μεγέθους στην κατηγορία αυτή οι μεταβολές των μεγεθών της είναι χαρακτηριστικές για τον κλάδο. Όπως θα δούμε και παρακάτω και οι ομάδες τόνων πάνω από 20.000 DWT παρουσιάζει τις ίδιες μεταβολές μέσα στον χρόνο. Αυτό όμως ίσως να οφείλετε στον σχετικά μικρό αριθμό τάνκερ μικρής χωρητικότητας που έχουν στα χέρια τους οι Έλληνες πλοιοκτήτες, όπως φαίνεται και στην διαφορά του συνολικού τόνων ανάμεσα στις δύο αυτές κατηγορίες.

3.11. Ο ελληνικός στόλος tanker σύμφωνα με τα σκάφη tanker πάνω από 20.000 DWT

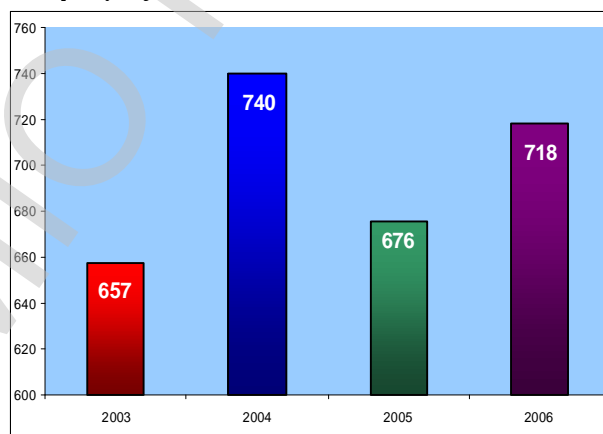
1. Οι επιχειρήσεις σε αυτόν τον τομέα αυξήθηκαν κατά 7. 42 νέα πλοία προστέθηκαν αυτό το έτος, κάτι που αυξάνει τη χωρητικότητά τους στους 80m DWT μετρικούς τόνους.
2. Τα τάνκερ σε αυτόν τον τομέα έχουν γίνει κατά πολύ τα νεώτερα κατά μέσον όρο με μια ηλικία 11,6 ετών.

3.11.1. Σημαντικά στατιστικά στοιχεία ολόκληρου του ελληνικού στόλου πλοίων tanker πάνω από 20.000 DWT

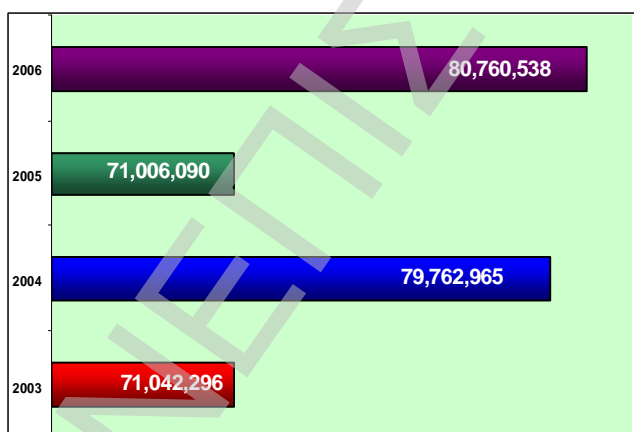
Αριθμός επιχειρήσεων με tanker πάνω από 20.000 τόνους DWT



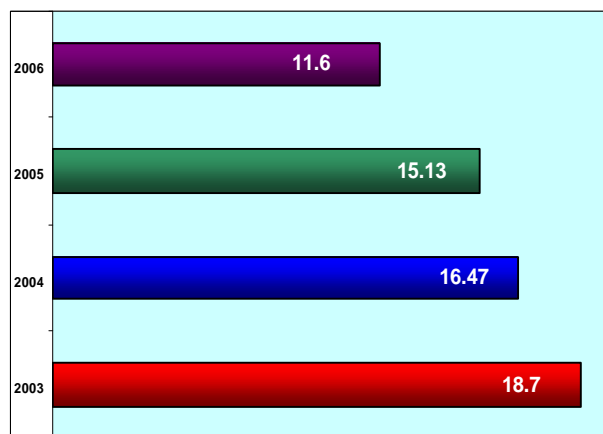
Αριθμός tanker πάνω από 20.000 DWT



Συνολικό DWT tanker πάνω από 20.000 τόνους DWT



Μέση ηλικία tanker πάνω από 20.000 DWT



Πηγή: Petrofin Research

3.12. Τα Ελληνικά Newbuilding

Για να γίνει κατανοητή ή εξέλιξη της ελληνόκτητης ναυτιλίας πρέπει να παρουσιαστούν χωριστά τα στοιχεία των newbuilding πλοίων, έτσι ώστε να μπορούμε να καταλήξουμε σε συμπεράσματα σχετικά με την ηλικία και την ποιότητα του στόλου αλλά και την οικονομική κατάσταση και χρηματοδοτική ικανότητα των επιχειρήσεων. Στον παρακάτω πίνακα παρουσιάζεται ο αριθμός των πλοίων ανά έτος κατασκευής ανά κατηγορία πλοίου.

Πίνακας 3.10
Σύνολο newbuilding πλοίων ανά τύπο

	2002	2003	2004	2005	2006	
Type	Total	Total	Total	Total	Total	Total
Bulk Carrier	39	27	35	35	36	172
Tanker Ship	44	33	39	39	32	187
Container Ship	3	3	4	2	7	19
Product Tanker	2	8	21	22	21	74
Chemical Tanker	1	3	7	11	7	29
Liquefied Petroleum Gas	2	3	1	2	4	12

Πηγή: Greek – Cypriot Maritime Guide

Αυτό που προκαλεί εντύπωση είναι πως δεν είναι τα bulk carrier, που παραδοσιακά είναι ο τύπος πλοίου που διαχειρίζονται οι Έλληνες, αλλά ο κλάδος των tanker τα οποία είναι πρωτοπόρα στον συνολικό αριθμό newbuilding του ελληνικού στόλου. Η διαφορά αυτή είναι ακόμα μεγαλύτερη αν λάβουμε υπ' όψιν και τα product και chemical πλοία τα οποία αποκτήσανε οι Έλληνες τα τελευταία χρόνια. Συνολικά οι Έλληνες πλοιοκτήτες απέκτησαν 187 νέα tanker από το 2002 μέχρι το 2006 καθώς και συνολικά 115 πλοία μεταφοράς προϊόντων πετρελαίου, χημικών προϊόντων και αερίου. Από την άλλη μεριά ο αριθμός των νεότευκτων bulk carrier είναι 172, κατά πολύ μικρότερος από τον παραπάνω. Επίσης εντύπωση προκαλεί ο μεγάλος αριθμός product tanker που απόκτησε ο ελληνικός στόλος, εμφανίζοντας απότομη αύξηση το 2004, όπου η αγορά τους όπως είδαμε παραπάνω ήταν σε υψηλότατο επίπεδο.

Το φαινόμενο αυτό είναι εντυπωσιακό αν σκεφτεί κανείς πως τα πλοία αυτά, tanker αλλά και product carrier, με τις υψηλές απαιτήσεις ποιότητας λόγω των διεθνών κανονισμών έχουν υψηλό κόστος κατασκευής και λειτουργίας, ιδιαίτερα αν τα συγκρίνουμε με τα bulk carriers. Οι Έλληνες φαίνεται να θέλουν να αρπάξουν την ευκαιρία να επενδύσουν σε νέες αγορές με υψηλές αποδόσεις, εκμεταλλευόμενοι το ευνοϊκό χρηματοδοτικό περιβάλλον, που επιτρέπει ακριβές επενδύσεις, σε συνδυασμό με την υψηλή αγορά η οποία εξασφαλίζει την βιωσιμότητα αυτών των επενδύσεων. Η αναγκαστική απόσυρση των παλαιότερων πλοίων είναι άλλη μία αιτία που έδωσε

την αφορμή στο να γίνουν επενδύσεις σε νέα πλοία και όχι σε παλαιότερα όπως ήταν η μέχρι τώρα στρατηγική

Τέλος πρέπει να σημειωθεί ο πολύ μικρός αριθμός νεότευκτων πλοίων container που απέκτησαν οι Έλληνες. Φαίνεται πως στον κλάδο αυτό, στο οποίο υπάρχει άνοδος της συνολικής χωρητικότητας, οι επενδυτές προτιμούν ακόμα τα μεταχειρισμένα πλοία, κάτι το οποίο γίνεται εμφανές αν λάβουμε υπ' όψιν μας και της μεταβολές στην μέση ηλικία των πλοίων της κατηγορίας αυτής.

Πρέπει όμως πέρα από τον αριθμό των πλοίων να μελετηθεί και η συνολική τους χωρητικότητα, αφού έτσι μόνο μπορούμε να καταλήξουμε σε συμπεράσματα σχετικά με το νέο προφίλ την ελληνικής ναυτιλίας.

Βλέπουμε πάλι την κυριαρχία των τάνκερ σε σχέση με τα bulk carrier, κάτι που όμως είναι λογικό εάν σκεφτεί κανείς το μέγεθος των πλοίων. Ενδιαφέρον είναι το γεγονός πως πολλά newbuilding εισήλθαν στον ελληνικό στόλο το 2002, δηλαδή πριν την άνοδο της αγοράς ενώ τα bulk carrier εμφανίζουν αιχμή ταυτόχρονα με αυτή των ναύλων τους. Επίσης εντυπωσιακή είναι η αύξηση του συνολικού DWT των product carrier, η οποία έχει σχεδόν δεκαπλασιαστεί από το 2002 έως το 2006, κάνοντας σαφή την παρουσία της ως μια νέα ανερχόμενη αγορά για τους Έλληνες.

Πίνακας 3.11.
Σύνολο DWT newbuilding πλοίων

	2002	2003	2004	2005	2006	
Type	Dwt	Dwt	Dwt	Dwt	Dwt	Total DWT
Bulk Carrier	2,909,999	2,121,830	3,463,472	2,559,879	2,941,881	13,997,061
Tanker Ship	6,916,689	4,608,204	3,933,078	5,143,367	4,791,522	25,392,860
Container Ship	165,280	243,541	258,973	78,764	614,764	1,361,322
Product Tanker	169,998	608,051	1,308,508	1,135,759	1,306,061	4,528,377
Chemical Tanker	35,276	118,761	279,964	381,649	173,284	988,934
Liquefied Petroleum Gas	31,550	116,304	77,500	291,400	383,292	900,046

Πηγή: Greek – Cypriot Maritime Guide

Ως προς το μέσο DWT, το οποίο μας δίνει μια ιδέα σχετικά με το μέγεθος των πλοίων τα οποία επιλέγουν να κατασκευάσουν οι Έλληνες πλοιοκτήτες, είναι σαφές πως στόχος όλων είναι τα μεγάλα πλοία. Ιδιαίτερα στα bulk carrier η τάση είναι σταθερή, δείχνοντας μια προτίμηση στα panamax με μια στροφή προς τα cape sized πλοία το 2004. Αντίθετα τα tanker εμφανίζουν τάση

μείωσης του μεγέθους τους ιδιαίτερα το 2004, κάτι που όμως μπορεί να σημαίνει την είσοδο νέων επενδυτών στον κλάδο.

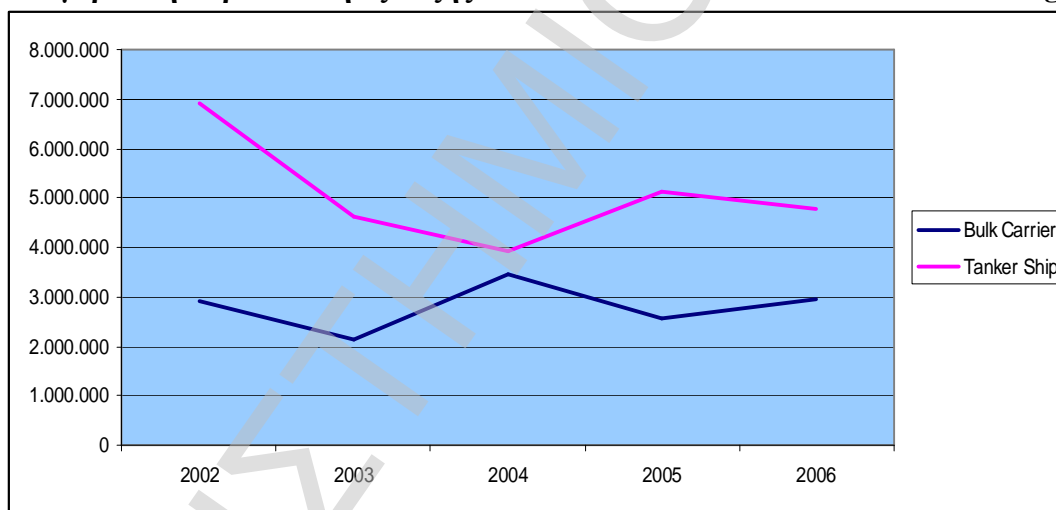
Πίνακας 3.12.
Μέσο DWT newbuilding πλοίων

Type	2002 Average	2003 Average	2004 Average	2005 Average	2006 Average
Bulk Carrier	74,615	78,586	98,956	73,139	81,719
Tanker Ship	157,197	139,643	100,848	131,881	149,735
Container Ship	55,093	81,180	64,743	39,382	87,823
Product Tanker	84,999	76,006	59,478	51,625	62,193
Chemical Tanker	35,276	39,587	39,995	34,695	24,755
Liquefied Petroleum Gas	15,775	38,768	77,500	145,700	95,823

Πηγή: Greek – Cypriot Maritime Guide

Οι διαφορές στην πορεία των newbuilding ανάμεσα στα bulk carrier και τα tanker γίνετε εμφανής εύκολα στο παρακάτω διάγραμμα.

Διάγραμμα 3.9.
Συγκριτική παρουσίαση εξέλιξης DWT bulk carrier και tanker newbuilding



Πηγή: Greek – Cypriot Maritime Guide

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4

Η Νέα Μορφή του Ελληνικού Στόλου

4.1. Ο Αντίκτυπος των εξελίξεων των τελευταίων ετών

Ο αντίκτυπος στον ελληνικό στόλο των εξαιρετικών εξελίξεων των τελευταίων δύο ετών συνεχίζεται. Εκτιμώντας ότι πέρυσι το ενδιαφέρον χαρακτηριστικό γνώρισμα ήταν η μείωση της χωρητικότητας, αυτό το έτος βλέπουμε μια χαρακτηριστική αύξηση. Σαφώς, οι αριθμοί αυτό το έτος επισημαίνουν το γεγονός ότι τα νέα σκάφη εισέρχονται στο στόλο με έναν καλό ρυθμό.

Οι παραγγελίες newbuilding έχουν αρχίσει να παραδίδονται και η πτώση στη μέση ηλικία είναι εντυπωσιακή, με τα τάνκερ να οδηγούν. Αυτή η μείωση της ηλικίας είναι εμφανέστατη, αν και συνεχίζουμε με την πολιτική μας σε αυτήν την έρευνα, να μην περιλαμβάνουμε τα newbuilding που πρόκειται να παραδοθούν στο απώτερο μέλλον, με αποτέλεσμα να μην έχουμε περιλάβει τα newbuilding orders με ημερομηνία παράδοσης 1^η Ιανουαρίου 2008 και μετά.

Επιπλέον, η ρευστότητα των Ελλήνων ιδιοκτητών είναι εξαιρετικά μεγάλη και υποστηρίζει την περαιτέρω ποιοτική αύξηση της ελληνικής ναυτιλίας.

Στην ουσία, η ποιοτική επανάσταση της ελληνικής ναυτιλίας παρουσιάζετε σαφώς στους αριθμούς. Αν και έχει υπάρξει μια χαλάρωση της ναυτιλίας, είναι σαφές ότι ο αντίκτυπος των newbuilding που θα εισάχθουν στον ελληνικό στόλο θα αλλάξουν τις βασικές αρχές του. Θα είναι ενδιαφέρον να παρατηρηθεί η σύγκρουση μεταξύ της προσφοράς και της ζήτησης ως όλα νέα σκάφη θα ανταγωνίζονται για την απασχόληση. Το γεγονός ότι οι τιμές τους δεν έχουν ακολουθήσει τη μείωση των ναύλων, είναι ενδεικτικό μιας βαθύτερης εμπιστοσύνης στις προοπτικές της ναυτιλίας, καθώς επίσης και του γεγονότος ότι οι τεράστιες οικονομίες της Άπω Ανατολής συνεχίζουν να αυξάνονται. Το πετρέλαιο και το αέριο είναι πράγματι οι απροσμέτρητοι παράγοντες ως προς το εγγύς μέλλον, αλλά οι ιδιοκτήτες φαίνονται να στοιχηματίζουν στο γεγονός ότι οποιοσδήποτε οι εξελίξεις, η ζήτηση για τη ναυτιλία θα συνεχίσουν αδιάπτωτη.

Είναι αναπόφευκτο, εντούτοις, ότι σε κάποιο σημείο τα παλαιότερα σκάφη του ελληνικού στόλου να διαλυθούν. Αυτό εμφανίζεται συνήθως στις περιόδους πτώσεως των ναύλων ή οι όροι του εμπορίου, οι κανονισμοί και οι δαπάνες κάνουν την λειτουργία των παλαιότερων σκαφών δύσκολη. Όταν η ανωτέρω διάλυση θα έχει πραγματοποιηθεί, πιστεύουμε ότι η ηλικία του ελληνικού στόλου θα βελτιωθεί αρκετά και θα καταστήσει ελληνικό έναν πιο σύγχρονο στόλο, πλήρως σε αρμονία με τις εξελισσόμενες απαιτήσεις της παγκόσμιας ναυτιλίας.

Από την άποψη του γενικού αριθμού πλοίων, πιστεύουμε ότι αυτό θα συνεχίσει να κυμαίνεται γύρω από το σημείο των 4000 σκαφών. Εντούτοις, λόγω του αυξανόμενου μέσου μεγέθους των ελληνικών σκαφών, αναμένουμε ότι η γενικότερη χωρητικότητα του ελληνικού στόλου να συνεχίσει να αυξάνεται.

Δεδομένου ότι ο ελληνικός στόλος αυξάνεται και περιλαμβάνει όλο και νεώτερα σκάφη, το γενικό κεφάλαιο που χρησιμοποιείται στην ελληνική ναυτιλία θα συνεχίσει να αυξάνεται δείχνοντας ίσως κρυφά την αυξανόμενη εμπιστοσύνη και τη δέσμευση από τους ελληνικούς ιδιοκτήτες για την επένδυση σε νεώτερα, μεγαλύτερα και ανταγωνιστικότερα πλοία.

Τελικά, είναι αναπόφευκτο σε μια αγορά παγκόσμιας ναυτιλίας, που εξουσιάζεται όλο και περισσότερο από το μέγεθος στόλου, τις οικονομίες κλίμακας, τα περιφερειακά και διεθνή ενδιαφέροντα ο αριθμός ναυτιλιακών εταιριών να μειώνεται αλλά και το μέγεθός τους να γίνεται μεγαλύτερο. Αυτή η συγκέντρωση της ναυτιλίας σε λιγότερα χέρια ακολουθεί μια σφαιρική τάση της σταθεροποίησης που η ναυτιλία δεν μπορεί να αποφύγει. Η ελληνική ναυτιλία έχει καταλάβει τις προκλήσεις που τίθενται μπροστά της και είναι έτοιμη να συνεχίσει να είναι αντάξιος ανταγωνιστής.

4.2. Η νέα εποχή της ελληνικής ναυτιλίας

Η ελληνική ναυτιλία εισάγεται σε μια περίοδο ταχείας ανάπτυξης και περιπλοκότερων συναλλαγών δεδομένου ότι διάφοροι ελληνικοί πλοιοκτήτες έχουν εκμεταλλευθεί το ενδιαφέρον επενδυτών για τη ναυτιλία με την προώθηση των αρχικών δημόσιων προσφορών (IPO) στις ΗΠΑ.

Δεδομένου ότι το ανθρώπινο στοιχείο και η κατασκευή των σκαφών κάτω από τα νέα πρότυπα αποτελούν τις δύο κύριες μελλοντικές προκλήσεις της παγκόσμιας ναυπηγικής βιομηχανίας, η χρηματοδότηση της ναυτιλίας είναι επίσης ένας πολύ κρίσιμος παράγοντας για την ανάπτυξη όχι μόνο της ελληνικής αλλά και της παγκόσμιας ναυτιλίας.

Σύμφωνα με στατιστικά στοιχεία, συνολικό παγκόσμιο χρέος της ναυτιλίας για το 2005 ήταν 230 δισεκατομμύρια δολάρια, ενώ το ετήσιο ποσό δανεισμού της ναυτιλίας υπολογίζεται σε 40 δισεκατομμύρια δολάρια. Το συνολικό κεφάλαιο που προήλθε από IPO το έτος 2005 ήταν 6 δισεκατομμύρια δολάρια. Σχετικά με το ελληνικό μερίδιο στην αγορά της ναυτιλιακής χρηματοδότησης, το ελληνικό σχετικό χρέος ανήλθε σε 32,35 δισεκατομμύρια δολάρια ή 14% του παγκόσμιου συνόλου, αυξημένο κατά 26.6% σε σχέση με τον περασμένο χρόνο. Τα νέα δάνεια υπολογίζεται να φτάσουν τα 4,5-5 δισεκατομμύρια δολάρια (6). Ο συνολικός ελληνικός δανεισμός στη ναυτιλία αναμένεται να αυξηθεί ενώ συγχρόνως ελληνικά IPO αυξάνονται.

Οι ελληνικοί ιδιοκτήτες χωρίζονται αυτήν την περίοδο σε υπομονετικούς, εκείνους που εκμεταλλεύονται τις βραχυπρόθεσμες ευκαιρίες, εκείνους που είναι επιθετικοί (κυρίως συνδεδεμένο

με τα IPO) και τέλος εκείνους που είναι ήδη δεσμευμένοι μέσω εκτενών προγραμμάτων newbuilding.

Σύμφωνα με μια έρευνα της Petrofin (6) τα επιτόκια για την χρηματοδότηση της ελληνικής ναυτιλίας θα επηρεαστούν από τη βελτίωση στις πληροφορίες και την κοινοποίηση οικονομικών στοιχείων, τη βελτίωση στις σχέσεις τράπεζας - πελατών, αυξανόμενη διεθνοποίηση και η εκλέπτυνση από πλευράς των Ελλήνων πλοιοκτητών.

Μερικές από τις βασικές τάσεις στο ελληνικό ship finance περιλαμβάνουν:

- Οι τράπεζες είναι όλο και περισσότερο έτοιμες για να αντιμετωπίσουν το σχέδιο Βασιλεία II
- Υπάρχουν νέοι ανταγωνιστές όπως Omega, Aspis κλπ
- παρά τη διαδικασία αναδιοργάνωσης ο αριθμός τραπεζών έχει παραμείνει σταθερός.

Οι τράπεζες πρέπει να αναπτύξουν μακροπρόθεσμη άποψη δεδομένου ότι η άνοδος του διεθνούς εμπορίου θα συνεχιστεί και τράπεζες θα πρέπει να μην επηρεαστούν από τις βραχυπρόθεσμες διορθώσεις.

Ως προς την εξασφάλιση των επιχειρήσεων ο κ. Κώστας Κερτσίκοφ, αντιπρόεδρος, μάρκετινγκ & διευθυντής της εταιρίας Eletson αναφέρθηκε σε μια πρόσφατη ομιλία του στο 7^ο capital link forum (4) στις προκλήσεις που αντιμετωπίστηκαν από τον τομέα των tanker. Ο κ. Κερτσίκοφ είπε ότι κατά τη διάρκεια της δεκαετίας του '90 πολλές αλλαγές πραγματοποιήθηκαν στο νομικό πλαίσιο της αγοράς. Ο κ. Κερτσίκοφ θεωρεί ότι το βασική παράμετρος είναι η ψυχολογία. Ο λόγος είναι ότι η ναυτιλία δραστηριοποιείται σε ένα εχθρικό περιβάλλον. Πολλοί είναι αυτοί που την κατακρίνουν και αυτό είναι ένα παράδοξο. Επίσης υποστήριξε ότι η διαφάνεια είναι ένας άλλος κρίσιμος παράγοντας και ότι οι πλοιοκτήτες πρέπει να αποκριθούν στο μέλλον.

«Χρειαζόμαστε την καλύτερη εκπαίδευση και τα καλύτερα συστήματα διαχείρισης» σημείωσε. Η ποινικοποίηση είναι ένα άλλο πρόβλημα για τη ναυτιλία δεδομένου ότι δεν θα βοηθήσει να προσελκύσει τους νεαρούς στο επάγγελμα. Τι θα έπρεπε να αναμείνουμε για το μέλλον; Σύμφωνα με τον κ Κερτσίκοφ περισσότερη σημασία θα δοθεί στις συνθήκες διαβίωσης και τα θέματα κούρασης. Αυτό θα είναι αυριανή πρόκληση. Οι επενδύσεις στους ανθρώπους θα προστατεύσουν τις επενδύσεις σε πλοία.

Ο κ. Κερτσίκοφ αναφέρθηκε και σε μερικές άλλες αλλαγές στην αγορά:

- Στα pools, τα οποία βελτιώνουν την καλή αγορά.
- Στους ναυλωτές, που εστιάζουν την προσοχή τους στα νέα συστήματα αξιολόγησης και διαχείρισης tanker.
- Στην αυξανόμενη δημοτικότητα των FFA.

Ο κ. Κερτσίκος επισήμανε ότι σήμερα η αγορά φορτίου είναι δομικά διαφορετική. Αυτό πρέπει να ληφθεί υπόψη όταν προγραμματίζουμε το μέλλον. Η δυναμική της αγοράς είναι κυκλική. *«Η επιτυχία και η αποτυχία στο μέλλον θα εξαρτηθούν από το ανθρώπινο στοιχείο».*

Επίσης ένας άλλος ελληνικός πλοιοκτήτης ο Δρ Ιωάννης Κούστας της ναυτιλιακής εταιρίας Danaos αναφέρθηκε, κατά την διάρκεια της ίδιας ημερίδας, στις εξελίξεις τομέα των εμπορευματοκιβωτίων (4). Ο κ. Κούστας εξέτασε τη δυναμική της αγοράς του τομέα των εμπορευματοκιβωτίων από την πλευρά της προσφοράς. Ένας από τους σημαντικούς παράγοντες είναι η διαθεσιμότητα των πλοίων για ναύλωση.

Ο κ. Κούστας είπε ότι μια άλλη πτυχή που πρέπει να ληφθεί υπ' όψιν είναι αύξηση του εμπορίου που όμως δεν είναι πραγματικά η ονομαστική αύξηση αλλά είναι αυτή που επιβάλουν οι ναυλωτές. *«Αν και έχουμε μια εισροή νέων σκαφών στην αγορά η πραγματική προσφορά είναι 20% χαμηλότερη»* σύμφωνα με τον κ. Κούστα.

Επίσης αναφέρθηκε στη συγχώνευση Maersk και P&O Nedlloyd λέγοντας ότι αυτό μπορεί να μειώσει 1,5% της παγκόσμια προσφορά σε μεταφορική ικανότητα. Αυτό δημιουργεί μια τεχνητή αύξηση στη ζήτηση. *«Το μακροπρόθεσμο αποτέλεσμα όμως θα είναι αρνητικό».*

Σχετικά με την προσφορά οι κίνδυνοι προέρχονται επίσης από το βιβλίο παραγγελιών σημείωσε τον κ. Κούστας. Έχουμε σήμερα το μακρύτερο βιβλίο παραγγελιών που έχουμε δει ποτέ και αυτό έχει επιπτώσεις στην ισορροπία προσφοράς - ζήτησης. Από την πλευρά ζήτησης ο κ. Κούστας λει ότι οι στατιστικές απεικόνισαν μια σημαντική αύξηση. Σήμερα υπάρχουν νέες αγορές όπως η Ινδία και η Νότιος Αμερική που μπορούν να δώσουν την τεράστια αύξηση στην αγορά εμπορευματοκιβωτίων. Η συμφόρηση λιμένων είναι ένα άλλο σημείο που έχει επιπτώσεις στην αγορά εμπορευματοκιβωτίων. Στις ΗΠΑ οι περιβαλλοντικές οργανώσεις έχουν καθυστερήσει τα προγράμματα βελτιώσεων λιμένων.

Ο κ. Κούστας θεωρεί ότι η ανάπτυξη δεν μπορεί να περιοριστεί από τα όρια της ικανότητας της προσφοράς. Επίσης επισήμανε ότι η υπάρχουσα αγορά ναύλων δεν μπορεί να διαρκέσει για πάντα. Παγκοσμιοποίηση της κατασκευής προϊόντων δεν έχει ακόμα απαιτήσει μια αύξηση στην ζήτηση εμπορευματοκιβωτίων. Επομένως ο κ. Κούστας είπε ότι διευθύνουμε ένα σταθερό ποσοστό αύξησης για διαρθρωτικούς λόγους. Το συμπέρασμα του κ. Κούστας τόνισε ότι προβλέπετε άνοδος του τομέα των εμπορευματοκιβωτίων με μικρότερη όμως ταχύτητα σε σχέση με άλλους τομείς της ναυτιλίας λόγω των διαρθρωτικών λόγων και αυτός δίνει καλύτερη προστασία στην αγορά ενάντια στις πτωτικές και στις ανοδικές κινήσεις.

Τελικά μια άλλη σημαντική ελληνική ναυτιλία προσωπικότητα για την ελληνική ναυτιλία ο κ. Νικόλας Τσάκος πρόεδρος της TEN είπε σε μια πρόσφατη ομιλία του ότι σήμερα η Ελλάδα αντιπροσωπεύει 10% του συνολικού αριθμού επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται στα

χρηματιστήρια (4). Στις αρχές της δεκαετίας του '80 δύο ελληνικές επιχειρήσεις ήταν εισηγμένες, στη δεκαετία του 90 τέσσερις επιχειρήσεις και στην δεκαετία του 00 επτά έχουν κάνει δημόσιες έγγραφες μέχρι τώρα. Σημείωσε ότι η TEN αύξησαν το μετοχικό της κεφάλαιο σε δύσκολες περιόδους και αυτό ήταν ένα σημαντικό επίτευγμα. Είπε ότι η TEN από το 2000 έχει επεκτείνει το στόλο της και συνεχίζει να αυξάνετε. Η ναυτιλία, επισήμανε, έχει δώσει τα τελευταία έτη πολύ υψηλά μερίσματα σε σχέση με τις επιχειρήσεις αερογραμμών και άλλες επίγειες δραστηριότητες. Ολοκληρώνοντας δήλωσε πως θα επιθυμούσε να δει περισσότερες ελληνικές επιχειρήσεις στα διεθνή χρηματιστήρια επειδή αυτό θα βοηθήσει την εικόνα και το κύρος της ελληνικής ναυτιλιακής βιομηχανίας.

Εντούτοις είτε η αγορά θα πέσει ή παραμείνει σταθερή οι αναλυτές εκτιμούν πως οι ελληνικοί πλοιοκτήτες είναι πλέον εξασφαλισμένοι.

4.3. Οι προκλήσεις της ναυτιλίας

Στο κομμάτι αυτό θα γίνει μια προσπάθεια να παρουσιαστούν οι προκλήσεις που η ελληνική ναυτιλία αναγκάστηκε να αντιμετωπίσει κατά την ανάπτυξή της με μεγαλύτερη έμφαση στον τομέα του υγρού φορτίου ο οποίος είναι αυτός που αντιμετώπισε τις περισσότερες δυσκολίες αλλά παρουσιάζει και την μεγαλύτερη ανάπτυξη ως προς το επενδεδυμένο κεφάλαιο

4.3.1. Τα επιτεύγματα των ελληνικών ιδιοκτητών tanker στην τελευταία δεκαετία

Προκειμένου να διαμορφωθεί η θέση του ελληνικού στόλου tanker σήμερα, πρέπει μόνο να αναφερθούμε σε ένα άρθρο που δημοσιεύεται από την ίδια την INTERTANKO τον περασμένο Δεκέμβριο που δηλώνει: *“Οι έλληνες ιδιοκτήτες και operators είναι σαφείς ηγέτες στην ιδιοκτησία tanker καθώς εκμεταλλεύονται την ευκαιρία να αναβαθμιστούν και να εκσυγχρονιστούν οι στόλοι τους σε στιγμές καλής αγοράς για το υγρό φορτίο και ρεαλιστικών τιμών για newbuilding”*

Ο στόλος που ελέγχεται από τους ελληνικούς ιδιοκτήτες tanker έχει αυξηθεί κατά πάνω από 50% από το 1996 ενώ κατά τη διάρκεια της ίδιας περιόδου το συνολικός παγκόσμιος στόλος tanker και πλοίων μικτού φορτίου έχει αυξηθεί κατά ακριβώς 9%. Ο ελληνικός ελεγχόμενος στόλος tanker είναι ο μεγαλύτερος στον κόσμο, αποτελούμενος από τα μέσα του 2004, από 777 tanker και πλοία μικτού φορτίου και φτάνουν συνολικά τα 73.8 εκατομμύρια DWT. Αυτό είναι κοντά σε 23% του παγκόσμιου στόλου σύμφωνα με το νεκρό βάρος και δεδομένου ότι σχεδόν όλοι οι ελληνικοί ιδιοκτήτες είναι ανεξάρτητοι ιδιοκτήτες tanker φτάνουν να ελέγχουν σχεδόν 28% του παγκόσμιου στόλου ανεξάρτητων tanker.

Ως προς τις παραγγελίες για newbuilding για tanker οι έλληνες πλοιοκτήτες και operators αυτήν την στιγμή είναι πρώτοι στον κόσμο.

4.3.2. Αλλαγές στο περιβάλλον βιομηχανίας tanker την τελευταία δεκαετία

Στο ρυθμιστικό περιβάλλον, υπάρχει μια σταθερή πίεση στους πλοιοκτήτες να αυξηθούν και να αποδειχθούν τα υψηλά πρότυπα της ασφάλειας, αξιοπιστίας, και σεβασμού του περιβάλλοντος των σκαφών τους. Θα αναφερθούμε απλά ονομαστικά στους πιο πρόσφατους και σημαντικότερους κανονισμούς όπως ο OPA 90, ο κώδικας IPSP, το ISPS και οι πρόσφατες αναθεωρήσεις της MARPOL μετά από το γεγονός του prestige που επέβαλε την επιτάχυνση της σταδιακής κατάργησης των single hull tanker.

Αυτή η συνεχής αλλαγή στους κανόνες και τους κανονισμούς έχει δημιουργήσει ένα πιο αυστηρό περιβάλλον για τα σκάφη και τις ναυτιλιακές εταιρίες. Τα τελευταία πρέπει να συμμορφωθούν με τα πρότυπα υψηλότερης ποιότητας και προδιαγραφών, αυστηρότερες επιθεωρήσεις σκαφών από τους διεθνείς οργανισμούς επιθεώρησης και ακριβέστερη εξέταση από τις μεγάλες επιχειρήσεις πετρελαίου. Από αυτή την άποψη, υπάρχει μια τάση προς την σύσταση λιγότερων και μεγαλύτερων επιχειρήσεων τάνκερ που είναι σε θέση να επενδύσουν βαριά στα νεώτερα σκάφη και σε newbuilding. Έτσι τι κράτησε τους ελληνικούς πλοιοκτήτες tanker σε μια κυρίαρχη θέση σε ένα τέτοιο ταραχώδες περιβάλλον;

Οι ελληνικοί πλοιοκτήτες διατηρούν έναν οικογενειακό χαρακτήρα, κατέχουν υψηλές οργανωτικές δομές και έχουν μεγάλη δεξιότητα στην λήψη αποφάσεων. Οι επιχειρήσεις τους έτσι έχουν προετοιμαστεί ευκολότερα να ενσωματώσουν εσωτερικά τις αλλαγές του εξωτερικού περιβάλλοντος. Λόγο της υψηλής αγοράς φορτίου τα τελευταία δύο ετών ένα πρωτοφανές ποσό κεφάλαιο έχει καταλήξει στα ταμεία των ναυτιλιακών εταιριών.

Σε περιόδους πολύ αυξημένων τιμών για newbuilding και μεταχειρισμένων πλοίων, οι Έλληνες πήραν το προβάδισμα στο παιχνίδι πωλώντας σκάφη και συμβάσεις που απόκτησαν μόνο λίγους μήνες πριν με την πραγματοποίηση των τεράστιων κερδών, ή με την επέκταση και τον εκσυγχρονισμό των στόλων τους μέσω των ακριβών αγορών. Αν και η συνεχής αγορά πλοίων σε υψηλές τιμές φαίνεται μια πολύ επικίνδυνη στρατηγική, τα μετρητά μεγάλων ποσών που συσσωρεύονται κατά τη διάρκεια των τελευταίων δύο ετών υπό άριστες συνθήκες στην αγορά, και η εκτενής χρήση της εξωτερικής χρηματοδότησης μέσω των ασύγκριτων αριθμών αρχικών δημόσιων προσφορών, επέτρεψαν τις νέες βαριές επενδύσεις.

Επομένως, νέες στρατηγικές έχουν προκύψει που τείνουν να διαφοροποιήσουν την παραδοσιακή ελληνική επιχειρηματική προσέγγιση. Μια νέα γενιά ελληνικών πλοιοκτητών φαίνεται να βασίζει τις αποφάσεις τους σχετικά πάνω σε κριτήρια όπως η επιστροφή στην επένδυση, παρά στην παραδοσιακή ελληνική επιχειρηματική φιλοσοφία, όπου θεωρεί τη ναυτιλία επάγγελμα και ευκαιρία επένδυσης. Εμφανίζονται να συμπεριφέρονται περισσότερο όπως ένας επενδυτής που επιδιώκει τη χρηματοδότηση μέσω χρηματιστηρίων με σκοπό την γρήγορη και

μεγάλης κλίμακας επέκταση. Τέλος, Οι ελληνικοί πλοιοκτήτες έχουν παρουσιάσει πρόσφατα αυξανόμενο ενδιαφέρον να επεκταθούν σε νέους, πιο υψηλούς έντασης κεφαλαίου τομείς που αυξάνονται αυτήν την περίοδο όπως LNG και οι αγορές LPG.

4.3.3. Δημόσια εικόνα βιομηχανίας tanker

Οι άνθρωποι μέσα στη βιομηχανία των tanker μπορούν σαφώς να δουν ότι η εικόνα της ελληνικής βιομηχανίας tanker αλλάζει προς το καλύτερο με έναν πολύ γρήγορο ρυθμό. Το πρόβλημα βρίσκεται έπειτα να πείσει το κοινό ότι η ναυτιλιακή βιομηχανία μεταφορών πετρελαίου βελτιώνετε και ως προς την ποιότητα και την ασφάλεια προς το περιβάλλον.

Συνήθως ο λόγος που φτάνει ένα tanker στα δημόσια μέσα είναι μια διαρροή πετρελαίου που προκαλείται από ένα παλαιό πλοίο, κάτω από μια σημαία ευκαιρίας. Οι διαρροές προκαλούν τη ζημιά αξίας πολλών εκατομμυρίων δολαρίων στη χώρα κοντά στο ατύχημα, και έχει επιπτώσεις στην υδρόβια ζωή. Κατά συνέπεια, υπάρχει δημόσια κατακραυγή που αναγκάζει τις κυβερνήσεις και τους ρυθμιστικούς οργανισμούς να επιβάλουν τους αυστηρότερους κανόνες. Αυτοί οι κανόνες είναι συχνά μονομερείς και ενδεχομένως απερίσκεπτοι. Αλλά εάν η γενική δυναμική της ναυτιλίας tanker έχει αλλάξει, γιατί η δημόσια εικόνα της δεν έχει αλλάξει; Προσωπικά σκέφτομαι ότι οι ναυτιλιακές εταιρίες πρέπει να προσπαθήσουν για την αποτελεσματικότερη και οικονομικώς αποδοτικότερη λειτουργία των σκαφών τους αλλά εν τω μεταξύ να παρουσιάσουν και εκτίμηση για το κοινό και το περιβάλλον και ταυτόχρονα να σιγουρευτούν ότι τέτοιες ενέργειες «διαφημίζονται» ευρέως. Το γεγονός ότι μερικές επιχειρήσεις ναυλώνονται από τις μεγάλες πετρελαϊκές εταιρίες και συμμορφώνονται με τους διεθνείς κανονισμούς, απαραιτήτως δεν σημαίνει ότι μπορούν να ερμηνευθούν όπως κοινωνικά υπεύθυνοι. Με άλλα λόγια αντί της λήψης ενός παθητικού ρόλου στην εφαρμογή των επιβληθέντων διεθνών κανόνων και των κανονισμών που κυβερνούν τη βιομηχανία τους, πρέπει να πάρουν έναν πιο δυναμικό ρόλο και να πάρουν μερικές δικές τους πρωτοβουλίες.

Υπάρχουν διάφοροι τομείς που θα μπορούσα να αναφέρω, όπου πιστεύω ολόκληρη η βιομηχανία, και όχι μόνο οι Έλληνες, πρέπει να εστιαστεί προκειμένου να βελτιώσει τη δημόσια εικόνα της. Όλοι αυτοί οι τομείς εμπίπτουν στην περιοχή που περιγράφεται ως εταιρική κοινωνική ευθύνη που είναι πραγματικά το σημείο εστίασής μου.

1. Στελέχωση
 2. Εκπαίδευση
 3. Κλάση πλοίων
 4. Σημαία
1. ISO 14001

4.3.4. Η εταιρική κοινωνική ευθύνη

Εταιρική και κοινωνική ευθύνη ευθύνης είναι η εθελοντική ενσωμάτωση των κοινωνικών και περιβαλλοντικών ζητημάτων στις δραστηριότητές της επιχείρησης και στις σχέσεις της με τους συμμετόχους (εργαζόμενοι, τοπικές κοινότητες κλπ)

Σήμερα, οι επιχειρήσεις έχουν αρχίσει να συνειδητοποιούν ότι πετυχαίνοντας ως οντότητα και δημιουργώντας την αυξανόμενη αξία μετόχων, δεν είναι ένα ζήτημα της μεγιστοποίησης του βραχυπρόθεσμου κέρδους, αλλά το ενεργώντας με έναν μακράς διαρκείας, υπεύθυνο τρόπο που οδηγείται από τις δυνάμεις αγοράς.

Όσον αφορά τα οικονομικά, μια κοινωνικά υπεύθυνη επιχείρηση πρέπει να ψάξει το μακροπρόθεσμο εναντίον του βραχυπρόθεσμου κέρδους, βέλτιστο κέρδος εναντίον της μέγιστης αξίας κέρδους και συμμετοχών εναντίον της αξίας μετόχων.

Το κύριο πρόβλημα στη ναυτιλία είναι η ανώμαλη συχνότητα των κύκλων αγοράς που καθιστούν το μακροπρόθεσμο στρατηγικό προγραμματισμό πολύ δύσκολο. Από αυτή την άποψη, μια επιχείρηση μπορεί να λειτουργεί για μια σύντομη χρονική περίοδο με τα τεράστια κέρδη και έπειτα για μια πολύ μεγάλη περίοδο, με το οριακό κέρδος, ή ακόμα και απώλειες.

Η ναυτιλία υπόκειται σε πολλές απρόβλεπτες περιστάσεις λόγω του τρόπου λειτουργίας του πλοίου και των σφαιρικών πολιτικών και οικονομικών καταστάσεων που μπορούν να έχουν επιπτώσεις στο επίπεδο αποδοτικότητάς τους. Για αυτόν τον λόγο, οι περισσότερες από τις ναυτιλιακές εταιρίες εστιάζουν στην ελαχιστοποίηση των δαπανών που μεγιστοποιούν το κέρδος.

Ενώ οι μεγάλες επιχειρήσεις έχουν περισσότερο κεφάλαιο για να τις κρατήσουν στις κακές καταστάσεις αγοράς και για να επενδύσουν στις πολιτικές όπως η εταιρική κοινωνική ευθύνη, οι μικρότερες επιχειρήσεις είναι πιο ευαίσθητες στις συνθήκες της αγοράς και το βρίσκουν πιο δύσκολο να ακολουθήσουν τέτοιες πολιτικές. Αυτό εντούτοις δεν σημαίνει ότι η εταιρική κοινωνική ευθύνη πρέπει μόνο να εφαρμοστεί από τις μεγάλες επιχειρήσεις. Υπάρχουν ζητήματα που θα μπορούσαν να αντιμετωπιστούν από οποιουδήποτε τύπο και μέγεθος της οντότητας προκειμένου να ασκηθεί θετική κοινωνική επίδραση.

4.3.5. Πληρώματα

Το ανθρώπινο δυναμικό θεωρείται ως σημαντικότερη πηγή δημιουργίας τις ικανοτήτων που διευρύνουν το ανταγωνιστικό πλεονέκτημα της επιχείρησης. Για να πραγματοποιηθεί αυτό αποτελεσματικά, οι επιχειρήσεις πρέπει να διαχειριστούν τα ανθρώπινα δυναμικά τους και τα εν πλω και στην ξηρά με τέτοιο τρόπο ώστε αυτό να βοηθά τη στρατηγική της επιχείρησης και να αυξάνει συγχρόνως την ευημερία των υπαλλήλων. Εντούτοις είναι εμφανές ότι προκειμένου να κερδηθούν δαπάνες, οι ναυτιλιακές εταιρίες εφαρμόζουν διαφορετικές μεθόδους διαχείρισης του

ανθρώπινου δυναμικού μεταξύ των πληρωμάτων και του προσωπικού ξηράς. Τα πληρώματα συνήθως δεν έχουν μόνιμη απασχόληση, λαμβάνουν τη χαμηλότερη κοινωνική ασφάλιση και τη λιγότερο δυνατή κατάρτιση. Αφ' ετέρου, είναι κατανοητό ότι, τα φτηνά πληρώματα δεν έχουν τις απαραίτητες δεξιότητες για να τρέξουν ένα σκάφος κατάλληλα. Μια υπεύθυνη επιχείρηση πρέπει να μισθώσει τα πληρώματα που, φέρουν όλα τα κατάλληλα πιστοποιητικά της καλής ναυτικής τέχνης. Εκτός από αυτόν, πρέπει να οργανώσει τους κανονικούς κύκλους μαθημάτων κατάρτισης και ασκήσεις για να κρατήσει την ποιότητα του πληρώματος όσο το δυνατόν υψηλότερα. Μια αξιόπιστη ναυτιλιακή εταιρία προσελκύει τους ανώτερους υπαλλήλους και το πλήρωμα καλύτερης ποιότητας.

4.3.6. Εκπαίδευση

Οι επιχειρήσεις που κερδίζουν βασιζόμενες στην ευημερία της κοινωνίας, έχουν καθήκον να συμβάλουν πίσω στην ευημερία της κοινωνίας. Αυτό είναι απαραίτητο για την αποτελεσματική μελλοντική εξασφάλιση όλων των επιχειρήσεων. Δεδομένου ότι είναι το καθήκον των πανεπιστημίων να εκπαιδευτεί η νέα γενεά που θα υποστηρίξει τις ανάγκες βιομηχανίας, είναι το καθήκον και των ναυτιλιακών εταιριών που βοηθούν στην παροχή της εκπαίδευσης. Αυτό είναι ένας τομέας όπου βλέπω τις ελληνικές ναυτιλιακές εταιρίες να συνεισφέρουν πιο πολύ στο μέλλον. Οι ναυτιλιακές εταιρίες πρέπει να υποστηρίζουν τα πανεπιστήμια με την παροχή υποτροφιών, σεμιναρίων και περιόδους πρακτικής εκπαίδευσης που βοηθούν στην πρόοδο όλων και δίνουν τις κατευθύνσεις στη χρήσιμη έρευνα. Η εκπαίδευση μπορεί να βρεθεί επί ενός σκάφους, μέσα σε μια επιχείρηση, ή ακόμα και στις διαλέξεις των ανώτερων υπαλλήλων επιχείρησης. Κάνοντας αυτό, τα πανεπιστήμια θα είναι ικανότερα να υποστηρίξουν τις ναυτιλιακές εταιρίες με προσωπικό καλύτερης ποιότητας, πιο εξειδικευμένη έρευνα και καλύτερη ποιότητα εκπαίδευσης.

4.3.7. Η Κλάση των πλοίων

Η επιλογή της εταιρείας ταξινόμησης συσχετίζεται με την ηθική της ναυτιλιακής εταιρίας, και τις απαιτήσεις του εμπορίου. Μια καλή και γνωστή κλάση είναι συνεπής στην άσκηση των καθηκόντων της, όπως οι επιθεωρήσεις σκαφών, και στην εφαρμογή των τυποποιημένων διαδικασιών ασφάλειας. Η επιλογή μιας καλής κλάσης μπορεί να σημάνει υψηλότερες λειτουργικές δαπάνες για την επιχείρηση, αλλά ξεπληρώνει μεσώ των καλύτερων συμβάσεων με τους μεγαλύτερους charterers και ασφαλιστές και υπηρεσίες καλύτερης ποιότητας ως μέσο συγκριτικού πλεονεκτήματος.

4.3.8. Η σημαία των πλοίων

Η επιλογή της πιο κατάλληλης σημαίας (εθνικής ή σημαία ευκαιρίας) για ένα σκάφος εξαρτάται από τους πολιτικούς, οικονομικούς, νομικούς παράγοντες, και τα ενδιαφέροντα τρίτων. Μια κοινωνικά υπεύθυνη επιχείρηση πρέπει να επιλέξει μια σημαία που εστιάζει στην ποιότητα της ναυτικής τέχνης και εκδίδει τους διεθνείς κανονισμούς για την ασφάλεια. Υπάρχουν διάφορες σημαίες ευκαιρίας που είναι ανίκανες να επιθεωρήσουν αποτελεσματικά ένα σκάφος και να επιβάλλουν την κατάλληλη συντήρηση και ποιότητα του σκάφους και του πληρώματός της. Εντούτοις, όπως όλοι ξέρουμε, προσφέρουν φορολογική απαλλαγές και ευελιξία λειτουργίας. Σε αυτήν την περίπτωση, μια ναυτιλιακή εταιρία που επιλέγει μια σημαία καλής ποιότητας, μπορεί να έχει λίγο υψηλότερες δαπάνες, αλλά η καλύτερη να επάνδρωση και η συντήρηση θα εξασφαλίσουν λιγότερες πιθανότητες για ατύχημα και θα δημιουργήσουν καλύτερη φήμη επιχείρησης στην αγορά.

4.3.9. ISO 14001

Σαν τελευταίο αλλά πολύ σημαντικό βήμα για την υιοθέτηση της εταιρικής κοινωνικής ευθύνης και τη βελτίωση της εικόνας της βιομηχανίας δεξαμενόπλοιων θεωρώ την ανάγκη για εφαρμογή του ISO 14001. Αυτό περιλαμβάνει την εθελοντική εφαρμογή ορισμένων διαδικασιών προκειμένου να προστατευθεί το περιβάλλον. Ο ISO 14001 παρέχει στην επιχείρηση ένα εργαλείο για να καθορίσει και να ελέγξει τον αντίκτυπο των ενεργειών της στο περιβάλλον χωρίς να αυξήσει τις γενικές δαπάνες. Δείχνει τη δημιουργία ορισμένων διαδικασιών και ενός εταιρικού σχεδίου για να αντιμετωπισθούν τα περιβαλλοντικά ζητήματα με τη συνέπεια και συνοχή από όλα τα επίπεδα της οργανωτικής δομής. Οι ναυτιλιακές εταιρίες πρέπει να εξετάσουν την κοινωνική ευθύνη τους που δηλώνει ότι πρέπει να αποκριθούν στις κοινωνικές προσδοκίες για τις καθαρότερες θάλασσες, δεδομένου ότι τις χρησιμοποιούν πραγματικά και ωφελούνται από αυτές. Έτσι ενώ ο ISO 14001 φροντίζει για την προστασία του περιβάλλοντος βελτιώνει ταυτόχρονα συγχρόνως την εικόνα της επιχείρησης προς τους τρίτους και επομένως επιτρέπει τη μακροπρόθεσμη εταιρική ανάπτυξη. Σαν σημείο συμπεράσματος, πιστεύω, το κοινό πρέπει να ενημερωθεί πλήρως για τις προσπάθειες και τους πόρους που ξοδεύονται για να προστατεύσουν το περιβάλλον και να αυξήσουν την ασφάλεια στη θάλασσα, μέσω της μέγιστης χρησιμοποίησης των μέσων μαζικής επικοινωνίας.

4.4. Κοιτώντας το μέλλον – Οι προοπτικές της ελληνικής ναυτιλίας

Κοιτώντας το μέλλον, η δύναμη της ελληνικής ναυτιλίας δεν πρέπει να θεωρείται δεδομένο. Δεν είναι «θείο δώρο» στους Έλληνες ούτε είναι απρόσβλητη η ελληνική ναυτιλία σε σύγκριση με τα άλλα ναυτιλιακά κράτη. Καθώς η ναυτιλία μας εμπεδώνεται στην κορυφή, θα προσελκύει τον ανταγωνισμό. Ήδη η ανταγωνιστικότητα της ελληνικής σημαίας έχει υπονομευθεί όχι μόνο από σημαίες ευκαιρίας αλλά και από τα οικονομικά μέτρα που έχουν θεσπιστεί από την Βρετανία, την Νορβηγία, την Ολλανδία, την Γερμανία και άλλα κράτη ώστε να υποστηρίξουν την δική τους σημαία.

Μπορεί η Ελλάδα να ανήκει στην Ευρωπαϊκή Ένωση αλλά δεν είναι σημαντική οικονομία σε διεθνή επίπεδα. Γι' αυτόν τον λόγο, οι Έλληνες μεταφέρουν φορτία άλλων χωρών, κάτι που τους καθιστά ιδιαίτερα ευάλωτους σε οποιαδήποτε απόφαση η οποία περιορίζει το διεθνές εμπόριο όπως ο προστατευτισμός, η προτίμηση προς τα εθνικά φορτία, οι ποσοστώσεις, κλπ. Καθώς μεγαλώνει το διεθνές εμπόριο, γίνεται ευκολότερο να παραβλέψουμε το ανερχόμενο κύμα προστατευτισμού σε έμμεση ή άμεση μορφή που περιορίζει αυτή την ανάπτυξη. Πολλοί βλέπουν εθνικά συμφέροντα πίσω από τους αυξανόμενους και αυστηρότερους κανονισμούς που αντιμετωπίζει η ναυτιλία. Οι τελευταίες απαιτήσεις για την αποκάλυψη της ιδιοκτησίας και για την πρόβλεψη ενάντια στο «ξέπλυμα» χρημάτων μπορεί να δικαιώνονται ως θέμα αρχής αλλά η επιλεκτικότητα με την οποία εφαρμόζονται, όπως και οι ποινές τους είναι ανησυχητικές για την ελληνική όπως και για την διεθνή ναυτιλιακή κοινότητα.

Η μετατόπιση της οικονομικής ανάπτυξης και του διεθνούς εμπορίου στην Άπω Ανατολή αποτελούν ακόμα μία πρόκληση για την ελληνική ναυτιλία. Ήδη οι Έλληνες είναι έντονα αναμειγμένοι σε ports και σε μακροχρόνιες χρονοναυλώσεις αλλά παραμένει το ερώτημα εάν οι χώρες της Άπω Ανατολής θα προτιμήσουν πλοία που φέρουν την δική τους σημαία ή ανήκουν και τα διαχειρίζονται ντόπια συμφέροντα.

Ένα συγκεκριμένο σημείο είναι η Κίνα. Ο στόλος κινεζικών συμφερόντων δείχνει εκρηκτική ανάπτυξη την τελευταία δεκαετία αλλά ο όγκος κινεζικών εισαγωγών / εξαγωγών είναι τόσο τεράστιος ώστε οι εθνικές προτιμήσεις δεν έχουν ακόμα επηρεάσει τους Έλληνες ή διεθνείς πλοιοκτήτες. Καθώς οι Κινέζοι πλοιοκτήτες (ιδιώτες ή ημι-κρατικοί) συνεχίζουν να αναπτύσσονται, όμως, υπάρχουν ενδείξεις ότι κλείνονται μακροχρόνια συμβόλαια μεταξύ Κινέζων και άλλων συμφερόντων της Άπω Ανατολής. Ως εκ τούτου, με τον καιρό η ελληνική ναυτιλία μπορεί να σπρωχτεί στο περιθώριο από εκεί που είναι ο κύριος τροφοδότης των κινεζικών απαιτήσεων. Η προοπτική κάτι τέτοιου δεν είναι καθόλου ευχάριστη για τους Έλληνες πλοιοκτήτες.

Παρ' όλο που όλο και περισσότεροι Έλληνες επισκέπτονται την Κίνα και την Άπω Ανατολή ψάχνοντας συνεργασίες (joint ventures), παραμένουν τεράστιες πολιτισμικές διαφορές πέραν των

άλλων εθνικών και τοπικών προτιμήσεων. Το να καταφέρει κανείς να κάνει δουλειές στην Απω Ανατολή είναι δύσκολο αλλά όχι ακατόρθωτο για χώρες όπως η Ιαπωνία και η Κορέα. Στην Κίνα όμως, ο συνδυασμός ενός έντονου εθνικισμού και ακραίας εμπορικότητας καθιστούν την Κίνα την πιο δύσκολη αγορά αλλά και την πιο σημαντική όσον αφορά στην προσέγγισή της.

Η ελληνική ναυτιλιακή τεχνογνωσία σε επίπεδο αξιωματικών και πληρώματος είναι η σκιά του προηγούμενου εαυτού της. Πρέπει να παραδεχτούμε ότι παραμένει ένα σημαντικό απόθεμα τεχνογνωσίας που βρίσκεται στη στεριά πια και που ακόμα ευνοεί πολύ την ελληνική ναυτιλία. Καθώς όμως οι άνθρωποι αυτοί της στεριάς γερνούν, η νεότερη γενιά θα είναι αναμφισβήτητα με καλύτερη παιδεία και μεγαλύτερη ευελιξία αλλά ελάχιστα έμπειρη σε πρακτικά θέματα. Αυτό είναι ένα φλέγον θέμα. Πολλοί πιστεύουν ότι η ναυτιλία απομακρύνεται από την πρακτική τεχνογνωσία και προχωράει προς την οργανωμένη και καλοσχεδιασμένη τεχνογνωσία η οποία είναι υπέρ της νεότερης γενιάς. Ο εκσυγχρονισμός της ελληνικής ναυτιλίας και η μετατόπιση της ιεραρχίας από το πλοίο στην στεριά μαζί με την υιοθέτηση της οργανωμένης παρά της αυθαίρετης μεθοδολογίας, υποστηρίζουν αυτούς που πιστεύουν ότι η παλαιότερη ναυτιλιακή γενιά ήταν καλή για την εποχή της αλλά είναι σταδιακά όλο και λιγότερο σχετική με το μέλλον. Άλλοι πιστεύουν ότι η αποχώρηση αυτών των τέως καπεταναίων και μηχανικών θα αφαιρέσει ένα ανταγωνιστικό πλεονέκτημα το οποίο αυτή τη στιγμή κατέχει η ελληνική ναυτιλία.

Αυτό που έχει η Ελλάδα είναι μία ακόρεστη όρεξη για το ναυτιλιακό επενδυτικό ρίσκο καθώς αποδεικνύεται από την συνεχόμενη ποιοτική και ποσοτική ανάπτυξη και την μοναδική δέσμευση απέναντι στην ναυτιλία. Παρ' όλο που κάθε επιτυχημένος Έλληνας πλοιοκτήτης έχει το δικό τους διαφορετικό και εξατομικευμένο χαρμάνι από ταλέντα που τον βοήθησε να επιτύχει, τα κύρια χαρακτηριστικά είναι η εγρήγορση και το ανήσυχο πνεύμα, η αποφασιστικότητα, η γρήγορη κατανόηση των πραγμάτων και οι γρήγορες αποφάσεις, μια φυσική γοητεία, ανταγωνιστικότητα και πείσμα, αντίληψη και δυνατά κίνητρα, ταλέντο στον χειρισμό των κρίσεων, ένστικτο, προσαρμοστικότητα, υπερηφάνεια και ματαιοδοξία.

Οι νεότεροι επιχειρηματίες όχι μόνο έχουν να επιδείξουν τα ίδια χαρακτηριστικά αλλά συχνά τα έχουν σε πιο έντονη μορφή. Επιπλέον, πολλοί τώρα θέτουν στόχους που οι πατέρες τους θεωρούσαν αδύνατους, συνδυάζοντας συχνά νέες οικονομικές και επενδυτικές τεχνικές. Είναι φανερό ότι καθώς οι επενδύσεις πολλαπλασιάστηκαν και οι Έλληνες πλοιοκτήτες ακόμα βασίζονται στον εαυτό τους παρά σε τρίτους ή σε κεφάλαια από την αγορά, το ρίσκο μιας βαθιάς και έντονης ύφεσης είναι τώρα σαφώς πιο υψηλό από πριν.

Η ναυτιλία δεν έχει χάσει το ευμετάβλητο της. Θα μπορούσαμε να πούμε κιόλας ότι το σχεδόν τέλειο δίκτυο πληροφόρησης και δεδομένων έχει κάνει την αγορά ακόμα πιο ευμετάβλητη καθώς η πληροφορία απορροφιάται άμεσα από τους συμμετέχοντες της αγοράς οι οποίοι μπορεί να

αντιδράσουν με παρόμοιο τρόπο και να αυξήσουν περαιτέρω την αστάθεια της αγοράς. Έτσι το αγγελαίο ένστικτο ενδυναμώνετε.

Υπό την απουσία ικανών αποθεμάτων ρευστότητας, ένας πετυχημένος πλοιοκτήτης έχει τόση αξία όση και η τελευταία του επένδυση και μπορεί να βρεθεί εκτεθειμένος υπέρ το δέον σε μία ναυτιλιακή κρίση.

Επιπλέον, η ανταγωνιστικότητα ανάμεσα σε συναδέλφους είναι τόσο ισχυρή σήμερα όσο ήταν πάντα και η πρόσφατη στροφή προς τα νεότευκτα πλοία μπορεί να έχει βασιστεί ως επί το πλείστον σε διάφορους εύλογους λόγους αλλά η ανταγωνιστικότητα μέσα στον εφοπλιστικό κύκλο είναι αναμφίβολα ένας παράγοντας που συνετέλεσε.

Ανακεφαλαιώνοντας, οι απόψεις μου για την ελληνική ναυτιλία παραμένουν θετικές και αισιόδοξες. Η ελληνική προσαρμοστικότητα και δέσμευση απέναντι στην ναυτιλία καθώς και το ταλέντο θα συνεχίσουν να παίζουν τον ρόλο τους στο να κρατήσουν την ελληνική ναυτιλία σε επίπεδο μεγάλης διεθνούς δύναμης. Η αυξανόμενη ανταγωνιστικότητα, οι διεθνείς πιέσεις και οι πιέσεις των κανονισμών συνδυασμένες με την κυκλικότητα της αγοράς θα γίνουν πιο έντονες. Η περαιτέρω συμμετοχή και κυριαρχία της ελληνικής ναυτιλίας σε διεθνείς οργανισμούς καθώς και η ανάπτυξη μιας συμπαγούς εθνικής πολιτικής για την σημαία θα ενδυναμώσουν την φωνή της ελληνικής ναυτιλίας και την σπουδαιότητά της διεθνώς και μπορεί να κάμψουν τις υπερβολές του προστατευτισμού και των κανονισμών.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5

Συμπεράσματα

5.6. Αλλαγές στο παγκόσμιο εμπόριο

Δεν είναι δυνατόν να μελετήσουμε τις εξελίξεις στην ναυτιλία χωρίς προηγουμένως με εξετασθούν οι αλλαγές που συνέβησαν την ίδια χρονική περίοδο στο παγκόσμιο εμπόριο. Αυτό είναι προφανές αφού η ζήτηση για μεταφορική ικανότητα είναι παράγωγος ζήτηση και εξαρτάται άμεσα από την παγκόσμια βιομηχανική παραγωγή και τις ανάγκες των ανθρώπων για καταναλωτικά αγαθά, δύο ακόμη κλάδοι των οποίων η σχέση είναι επίσης πολύ στενά συνδεδεμένη.

Τα τελευταία πέντε χρόνια είδαμε την δραματική ανάπτυξη των οικονομιών της Άπω Ανατολής. Με ηγέτη την Κίνα και την Ινδία των οποίων το ΑΕΠ παρουσιάζει αύξηση κατά 8,21%, 6,62%. Αυτό το έτος, οι κινεζικές εισαγωγές αναμένονται να αυξηθούν περισσότερο από 16%, δείχνοντας πως η οικονομική ανάπτυξη της χώρας αλλά και οι εξαγωγές της, κυρίως καταναλωτικά προϊόντα αλλά και χάλυβας όπως θα δούμε παρακάτω, αναμένετε να συνεχιστεί με αμειώτους ρυθμούς. Ας μην ξεχνάμε πως πολλές ασιατικές χώρες έχουν έλλειψη φυσικών πόρων και πρώτων υλών. Γι' αυτών τον λόγο, οι χώρες αυτές είναι υποχρεωμένες να στηριχθούν στην μεταποίηση περισσότερο από άλλες χώρες. Πρέπει να χρησιμοποιήσουν τα κατασκευασμένα αγαθά στο εμπόριο για να αγοράσουν την ενέργεια, τις πρώτες ύλες, και τα τρόφιμα που τους χρειάζονται.

Το 2005, το συνολικό παγκόσμιο διεθνές εμπόριο αυξήθηκε κατά 3,6%, λιγότερο από το ποσοστό αύξησης του προηγούμενου χρόνου, που ήταν 5,5% και ακόμα πιο αργό από την αύξηση "ρεκόρ" του 2003 που έφτασε το 6,2%. Υπάρχει δηλαδή μια τάση ομαλοποίησης του εμπορίου κάτι που αντικατοπτρίζετε και στις τιμές των ναύλων, χωρίς όμως αυτό να σημαίνει πως τα επίπεδα αυτά δεν είναι ακόμα ιδιαίτερα υψηλά σε σύγκριση με αυτά περασμένων ετών (2).

Η βορειοανατολική Ασία έχει κυριαρχήσει στις εισαγωγές για πολλά έτη, προμηθεύοντας τη μηχανή εξαγωγής της. Οι φετινές εισαγωγές της περιοχής, οι οποίες έφτασαν τους περισσότερους από 2,1 δισεκατομμύρια μετρικούς τόνους, αντιπροσωπεύουν μια αύξηση κατά 6,4% σε σχέση με τον περασμένο χρόνο. Ένας από τους σημαντικότερους παραλήπτες των εξαγωγών της περιοχής, η Βόρεια Αμερική, είναι η δεύτερη μεγαλύτερη περιοχή εισαγωγών παγκοσμίως. Η Μέση Ανατολή κυριαρχεί πρώτη στην σειρά περιοχών εξαγωγών, κάτι που όμως δεν αποτελεί έκπληξη εάν λάβουμε υπ' όψιν μας τις τεράστιες ποσότητες ακατέργαστου πετρελαίου που προέρχονται από την περιοχή. Εντούτοις, έκπληξη αποτελεί η θέση της λατινικής Αμερικής ως δεύτερη μεγαλύτερη

περιοχή εξαγωγών, κυρίως λόγω του ακατέργαστου πετρελαίου, αλλά και των μεγάλων ξηρών φορτίων όπως, το σιδηρομέταλλευμα, και το σιτάρι.

Το 2005 τα στοιχεία του εμπορίου δείχνουν μια αύξηση του παγκόσμιου θαλάσσιου μεταφερόμενου φορτίου κατά 6,7%, σε σχέση με το 2004, όπου το παγκόσμιο θαλάσσιο εμπόριο αυξήθηκε κατά 5,4%, φτάνοντας τους 6,5 δισεκατομμύρια τόνους συνολικού μεταφερόμενου φορτίου. Τα αποτελέσματα του 2005 επηρεάζονται κυρίως από ένα μέσο ποσοστό αύξησης 12,6% και 7,6% όσον αφορά το μέταλλευμα σιδήρου και το ακατέργαστο πετρέλαιο αντίστοιχα. Το θαλάσσιο εμπόριο του άνθρακα παρουσίασε ισχυρή αύξηση το 2005 κατά 8,6% και έφθασε σε μια νέα αιχμή 619 εκατομμυρίων τόνων (2). Οι μετακινήσεις σιταριού χαρακτηρίζονται παραδοσιακά από χρονικές και εποχικές διακυμάνσεις, με τις αποστολές του σιταριού στην Κίνα να αναμένονται να αυξηθούν κατά περίπου 4% μέσα στα επόμενα τρία χρόνια. Από τους 6,5 δισεκατομμύρια τόνους φορτίου που μεταφέρονται δια θαλάσσης περίπου το 35% είναι ακατέργαστο πετρέλαιο και προϊόντα ορυκτέλαιου, 22,6% τα κυριότερα χύδην φορτία², 1,5% τα μικρότερα χύδην φορτία και το υπόλοιπο 43% γενικό φορτίο, RO/RO και εμπορευματοκιβώτια, με μια σαφή τάση αύξησης στο μερίδιο της αγοράς τους (10).

Η απότομη αύξηση του παγκοσμίως μετακινούμενου φορτίου και άρα η κατά πολύ μεγαλύτερη ζήτηση για μεταφορική ικανότητα έχει ως αποτέλεσμα μια ακόμα πιο απότομη άνοδο των ναύλων με το άνοιγμα των νέων αγορών και βιομηχανιών των αναπτυσσόμενων χωρών. Ο δείκτης φτάνει σε σημείο να παρουσιάζει άνοδο μέχρι και 600% στο υψηλότερο σημείο του σε σχέση με το επίπεδο του το 2002. Μετά από περιόδους αυξομειώσεων φαίνεται να σταθεροποιείται γύρω στις 3500 μονάδες, για τον δείκτη του dry bulk φορτίου, ποσοστό ακόμα αρκετά υψηλό αν σκεφτεί κανείς πως το 2002 βρισκόταν στις 1000 μονάδες (12).

Ός προς το θαλάσσιο εμπόριο υγρών φορτίων, υπήρξε αύξηση κατά 7,2% το 2005 φτάνοντας τους 2,265 δισεκατομμύρια τόνους. Η αύξηση αυτή οφείλεται κατά κύριο λόγο στις αυξανόμενες εισαγωγές πετρελαίου της Κίνας και άλλων μη OECD ασιατικών οικονομιών καθώς επίσης και την αύξηση των αμερικανικών εισαγωγών. Οι μεταφερόμενες δια της θαλάσσης εξαγωγές ακατέργαστου πετρελαίου το 2005 προήλθαν περίπου κατά ένα 50% από τη Μέση Ανατολή, που ακολουθήθηκε από τις χώρες τις Καραϊβικής Θάλασσας και τη δυτική Αφρική με ένα μερίδιο 13,3% και 10,8% αντίστοιχα. Οι αυξανόμενες αυτές ανάγκες είχαν αντίστοιχες επιδράσεις στις τιμές των ναύλων με αυτές των ξηρών φορτίων, με υγρά φορτία να παρουσιάζουν όμως μεγαλύτερες εποχικές διακυμάνσεις στους ναύλους τους, κυρίως λόγω των αλλαγών στις τιμές του πετρελαίου και τις αντίστοιχες αυξήσεις ή μειώσεις των εισαγωγών (2).

² Σιδηρομέταλλευμα, σιτηρά, κάρβουνο, βωξίτης και αλουμίνα, φωσφορούχα ορυκτά

Η παγκόσμια κίνηση εμπορευματοκιβωτίων έχει αυξηθεί κατά πολύ κατά τη διάρκεια της περιόδου 2002-05, φθάνοντας το 10,6% το 2004 και συνεχίζοντας με μικρότερο ρυθμό το 2005 με άνοδο κατά 8,6%. Ο συνολικός όγκος του φορτίου εμπορευματοκιβωτίων αυξάνεται γρηγορότερα από οποιοδήποτε άλλο κλάδο της ποντοπόρου ναυτιλίας, με υπολογιζόμενη μέση ετήσια αύξηση περίπου 4,9% μέχρι το 2024. Η Κίνα είναι και πάλι πρώτη στις εξαγωγές εμπορευματοκιβωτίων και μάλιστα με ουσιαστική διαφορά. Το 2006, η Κίνα εξαγάγει τρεις φορές περισσότερα TEUs απ' ό,τι οι Ηνωμένες Πολιτείες, οι οποίες μέχρι πριν κάποια χρόνια ήταν ο κυριότερος εξαγωγός εμπορευματοκιβωτίων στον κόσμο. Αυτό που είναι άξιο προσοχής είναι ότι οι αποστολές εμπορευματοκιβωτίων από την Ασία στην Ευρώπη επιβραδύναν αυτό το έτος και αναμένετε να επιβραδύνουν και το επόμενο. Η αναλογία κατευθυνόμενου δυτικά ως προς κατευθυνόμενου ανατολικά TEU θα είναι 2,8. Αυτή η αναλογία αναμένετε να αυξηθεί μέχρι 5,7 με την πάροδο του χρόνου, λαμβάνοντας υπόψη τη συνεχή κατανάλωση χαμηλού κόστους αγαθών από την Ασία, και την επιβράδυνση του καταναλωτικού τομέα της Ευρώπης (10).

5.2. Η Παγκόσμια Ναυτιλία

Η ναυτιλία, σε όλους τους τομείς, έχει απολαύσει μια πολύ επιτυχή περίοδο, από το 2003 έως το 2006 με τους ναύλους και τις τιμές των πλοίων να ανέρχονται σε πρωτοφανή ύψη. Αν και η πορεία δεν ήταν σταθερή με τους ναύλους να έχουν έντονες βραχυπρόθεσμες διακυμάνσεις, οι ετήσιοι μέσοι όροι ναύλων για το 2004 και το 2005 δεν έχουν καμία ομοιότητα αυτούς του 2001 ως το 2003. Οι τιμές των πλοίων έχουν ακόμα καλύτερη απόδοση κατά τη διάρκεια των τελευταίων δύο ετών. Βοηθημένη από την ευκολότερη χρηματοδότηση, τη ρευστότητα των ιδιοκτητών, τους υψηλότερους ναύλους αλλά και την περιορισμένη ικανότητα κατασκευής νέων πλοίων, οι τιμές μεταχειρισμένων πλοίων διπλασιάστηκαν ή ακόμα και που τριπλασιάστηκαν, ενώ οι τιμές των newbuilding αυξάνονται κατά έναν μέσο όρο 60% κατά τη διάρκεια της περιόδου. το βιβλίο παραγγελιών για newbuilding φτάνει σε σχέση με την σημερινή χωρητικότητα το 20% για τα bulkers, 25% για τα tanker, 30% για LPGs, 57% για τα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων και 85% για LNGs, ενώ ταυτόχρονα η διάλυση πλοίων έχει επιβραδύνει στο ένα πέμπτο των επιπέδων της περιόδου 2001-2003 (12).

Από την πλευρά ζήτησης, η Κίνα, η Ινδία και οι άλλες γρήγορα αναπτυσσόμενες χώρες παρουσιάζουν ακόμα στέρεα ετήσια αύξηση προφανώς ανεπηρέαστες από τις υψηλές τιμές του πετρελαίου. ενώ οι ΗΠΑ συνεχίζουν να επιδεικνύουν μια στερεά απόδοση οικονομικής ανάπτυξης αρκετά μπροστά από αυτή της Ευρώπης. Έτσι έχουμε έναν κλασσικό αγώνα ταχύτητας μεταξύ της αυξανόμενης ζήτησης που προσπαθεί να απορροφήσει την αυξανόμενη προσφορά

Θα μπορούσε να πει κανείς πως οι επενδυτές στη ναυτιλιακή αγορά μπορούν να χωριστούν σε 3 κατηγορίες. Οι πεσιμιστές, οι οποίοι θεωρούν ότι η πρόσφατη άνοδος της αγοράς είναι κάτι προσωρινό και ότι οι τιμές των πλοίων και των ναύλων θα επιστρέψουν στους κατά πολύ χαμηλότερους μακροπρόθεσμους μέσους όρους τους, οι επενδυτές, οι οποίοι θεωρούν ότι θα υπάρξει μια θεμελιώδης μετατόπιση στις τιμές των πλοίων και των ναύλων σε ένα επίπεδο που είναι αρκετά υψηλότερο από αυτό των ιστορικών μέσων όρων. μέσα όμως από μια ασταθή πορεία. Τρίτον, υπάρχουν οι αισιόδοξοι που θεωρούν ότι λόγω της περιορισμένης ικανότητας για την κατασκευή νέων πλοίων και έναν στόλο υπερήλικων πλοίων λόγω της περιορισμένης διάλυσης και των υψηλών ναύλων που κρατούσε τα πλοία αυτά στην αγορά, η ζήτηση για μεταφορές θα ξεπεράσει τη προσφορά μέσα στη διάρκεια των επόμενων ετών. Είναι αλήθεια πως η προβλεπόμενη υπερβολική προσφορά μπορεί εύκολα να εξατμίσει εάν υπάρξει πτώση της τιμής του πετρελαίου ή από μια αύξηση 1% στην προσδοκώμενη αύξηση του παγκοσμίου ΑΕΠ, κάτι που δεν είναι πέρα από τη σφαίρα της δυνατότητας.

5.3. Η Ελληνική Ναυτιλία

Τα ελληνόκτητα πλοία αντιπροσωπεύουν 8,7% του παγκόσμιου εμπορικού στόλου και 16,5% της χωρητικότητάς του σε DWT στο τέλος του πρώτου τριμήνου, σύμφωνα με τα στοιχεία των Lloyds. Παρά τη μείωση του αριθμού ελληνόκτητων πλοίων - κατά 32 φτάνοντας τα 3.338, σε σχέση με την ίδια περίοδο του 2005 – διακινούν ακόμα το 25% του συνολικού θαλάσσιου εμπορίου. Η συνολική χωρητικότητα του ελληνόκτητου στόλου είναι 110 εκατομμύρια DWT. Σύμφωνα με τους Lloyds, οι Έλληνες πλοιοκτήτες ελέγχουν 22,4% της παγκόσμιας χωρητικότητας tanker και 24,6% της παγκόσμιας χωρητικότητας χύδην ξηρού φορτίου (6).

Ο ελληνικός στόλος αποτελείται από 502 tanker, 418 chemical και product carriers, 61 gas carriers, 1384 bulk carrier, 176 container ships, 577 general cargo ships, 139 passenger ships, 27 combined cargo ships και 54 σκάφη άλλων τύπων. Ο αριθμός περιλαμβάνει 338 παραγγελίες για νέα πλοία, με συνολικό DWT 15,84m τόνους, 200 εκ των οποίων είναι tanker. Οι ελληνικοί πλοιοκτήτες είναι ιδιαίτερα ενεργοί τα τελευταία χρόνια στην επένδυση στα νέα σκάφη. Παρά το γεγονός ότι έχουν ανανεώσει αρκετά τους στόλους τους, οι παραγγελίες τους για newbuildings αποτελούν 7,8 τοις εκατό των συνολικών παραγγελιών, με χωρητικότητα το 12,2% του συνόλου (6).

Σύμφωνα με στοιχεία της τράπεζας της Ελλάδας, οι εισροές κεφαλαίου από τις θαλάσσιες δραστηριότητες έφθασαν σε 17 δισεκατομμύρια ευρώ το 2005, αυξημένες κατά 40,6 τοις εκατό από το 2004. Η ναυτιλία είναι αναμφισβήτητα ο πιο δραστήριος τομέας της ελληνικής οικονομίας, συμβάλλοντας μέχρι και 4,5% του ελληνικού ΑΕΠ και απασχολώντας περίπου 160.000 άτομα (περίπου 4% της συνολικής απασχόλησης). Αν και η ελληνική ναυτιλία έχει μια σημαντική

συμβολή στην ελληνική οικονομία, είναι μικρή όσον αφορά το μερίδιο αγοράς της σε έναν τέτοιο μεγάλο τομέα. Συγκεκριμένα, οι εισροές στην οικονομία ανά GRT ανήλθαν σε \$150 - ακριβώς 1/3 του αντίστοιχου μέσου όρου για τις μεγαλύτερες θαλάσσιες χώρες (13). Κύριος λόγος γι' αυτό το φαινόμενο είναι ότι η Ελλάδα δεν είναι χώρα ούτε με λιμένες της αρχικής προέλευσης φορτίου ούτε του προορισμού.

Μέχρι σήμερα, ένα σημαντικό πρόβλημα του ελληνικού στόλου ήταν η αυξανόμενη ηλικία του. Εντούτοις, η νέα περιβαλλοντική νομοθεσία και ο αυξημένος παγκόσμιος ανταγωνισμός έχουν βάλει ένα τέλος στην επιχειρησιακή στρατηγική των ελληνικών πλοιοκτητών, οι οποίοι προτίμησαν τα παλαιά πλοία. Επιπλέον, μια σειρά παραγόντων συνέβαλε στην επιτάχυνση του εκσυγχρονισμού του ελληνικού στόλου: ογκώδεις ροές μετρητών μεταξύ του 2003-2004, υψηλές τιμές πλοίων από δεύτερο χέρι, ένα περιβάλλον με χαμηλά επιτόκια και η είσοδος της ελληνικής ναυτιλίας στα χρηματιστήρια. Κατά συνέπεια, η μέση ηλικία των ελληνικών πετρελαιοφόρων έχει μειωθεί σε 15,3 το 2006 σε σύγκριση με 20,3 το 2000, στενεύοντας κατά συνέπεια το χάσμα με τον παγκόσμιο μέσο όρο σε 0,4 έτη το 2006 από 3,4 έτη το 1998 (7).

Εν τω μεταξύ, λόγω στις οικονομίες κλίμακας και την παγκοσμιοποίηση, υπάρχει μια πτωτική τάση στον αριθμό ελληνικών πλοιοκτητών (κατά 25% κατά τη διάρκεια των τελευταίων 7 ετών), κυρίως στον τομέα των επιχειρήσεων με ένα ή δύο πλοία. Στην πραγματικότητα, η Ελλάδα παραμένει ακόμα η χώρα με την τεμαχισμένη και οικογενειακά προσανατολισμένη ναυτιλιακή βιομηχανία - δείχνοντας ότι η νέα τάση θα διαρκέσει για μια σημαντική χρονική περίοδο.

5.4. Εξελίξεις και αλλαγές στην Ελληνική Ναυτιλία

Με 194 πλοία ενισχύθηκε το 2006 ο ελληνόκτητος στόλος, ο οποίος αριθμεί πλέον 4.164 μονάδες, ενώ παρουσιάζεται σημαντικά ανανεωμένος, καθώς ο μέσος όρος ηλικίας των πλοίων του μειώθηκε από τα 23 έτη στα 19,14 έτη. Ειδικά στα τάνκερ, όπου ο ελληνικός εφοπλισμός δραστηριοποιείται έντονα, ο μέσος όρος ηλικίας τους από τα 16 έτη έπεσε το 2006 στα 12 έτη, ενώ στα bulk carrier ο μέσος όρος μειώθηκε στα 17,2 έτη (6).

Με την ρευστότητα των εφοπλιστών να βρίσκεται πλέον σε μοναδικά υψηλά επίπεδα, γίνεται μία ποιοτική επανάσταση επενδύοντας σε νέα πλοία, παρά το γεγονός ότι οι ναύλοι παρουσιάζουν σημάδια κάμψης. Εκτιμάται ότι ο όγκος του ελληνόκτητου στόλου σε πλοία θα παραμείνει για το επόμενο διάστημα κοντά στα 4.000 πλοία, όμως είναι βέβαιο ότι θα αυξηθεί η χωρητικότητά του.

Όμως παρά τις αυξομειώσεις στον συνολικό αριθμό των ελληνόκτητων πλοίων, η συνολική χωρητικότητα του στόλου παρουσιάζει μια συνεχή άνοδο, φτάνοντας κοντά στους 191 εκατομμύρια τόνους DWT το 2006 σε σχέση με τους 163 εκατομμύρια τόνους DWT του 2002, πριν

αρχίσει δηλαδή ή ραγδαία άνοδος της αγοράς, μία αύξηση της τάξης του 19% μόλις μέσα σε τέσσερα χρόνια.

Αν την μεταβολή αυτή της χωρητικότητας την συνδυάσουμε με τις διακυμάνσεις στον αριθμό των πλοίων του ελληνόκτητου στόλου, γίνεται όντως προφανές πως τα χρόνια που πέρασαν ήταν μια περίοδος όχι μόνο ποσοτικής αλλά και ποιοτικής ανόδου της ελληνικής ναυτιλίας. Πολλά από τα παλαιότερα και μικρά πλοία αποσύρθηκαν ή πουλήθηκαν, ενώ τα έσοδα από τα πρωτοφανή κέρδη των τελευταίων ετών χρησιμοποιήθηκαν για την αγορά νεώτερων πλοίων μεγαλύτερου μεγέθους.

Την ίδια στιγμή παρατηρείται ότι η ελληνική ναυτιλία έχει αρχίσει να επηρεάζεται από την τάση συγκέντρωσης των πλοίων σε μεγάλους επιχειρηματικούς ομίλους, παρά το γεγονός ότι οι εφοπλιστές με ένα ή δύο ποντοπόρα συνεχίζουν να καλύπτουν το 41,55% της ελληνικής πλοιοκτησίας.

Από το 1998 έως σήμερα, οι διαχειρίστριες ελληνόκτητων πλοίων έχουν μειωθεί κατά 233. Ενώ το 1998 δραστηριοποιούνταν στη ναυτιλιακή αγορά 926 ελληνικές εταιρείες, σήμερα αριθμούν τις 693. Παρά όμως την μείωση του αριθμού των μικρών επιχειρήσεων, ακόμα το μεγαλύτερο ποσοστό του ελληνικού στόλου ανήκει σε μικρές και μικρομεσαίες επιχειρήσεις, κάτι που πάντα χαρακτήριζε την ελληνική ναυτιλία. Πολλές επιχειρήσεις παραμένουν ακόμα «οικογενειακές» επιχειρήσεις σε αντίθεση με το πνεύμα των καιρών που οδηγεί σε μεγάλες, εισηγμένες στα χρηματιστήρια και με πολύπλοκη εταιρική δομή ναυτιλιακές εταιρίες.

Η σημαντικότερη εξέλιξη εμφανίζεται στον τομέα της ηλικίας στόλου, όπου η μέση ηλικία του ολόκληρου ελληνικού στόλου ανεξάρτητα από τον τύπο, τη χωρητικότητα ή τη σημαία μειώνεται από 23 έτη σε 19,14 έτη. Αυτή η σημαντική ανάπτυξη απεικονίζει την εισροή των newbuildings, καθώς επίσης και τα αποτελέσματα της αυστηρής αντικατάστασης των παλαιότερων σκαφών με νεώτερα. Ο αριθμός των παλαιότερων σκαφών του ελληνικού στόλου, εντούτοις, έχει μειωθεί σταθερά από το 2000, όμως, δεν αποτελεί κάποια ριζική αλλαγή της σύνθεσης του στόλου κατά ένα μεγάλο μέρος εξ αιτίας της ακόμα σχετικά καλής αγοράς. Πολλά μικρά και μερικά όχι τόσο μικρά tanker, bulk carriers, ferries, κλπ που λειτουργούν τοπικά ή στις ζώνες εμπορίου που δεν είναι τόσο ευαίσθητες σχετικά με την ηλικία του πλοίου. Υπάρχουν ακόμα 645 σκάφη ηλικία 30+ ετών και 209 σκάφη μετά την ηλικία 40+. Σχεδόν το 50% των 467 πλοίων που ξεπερνούν σε ηλικία τα 20 έτη ελέγχεται από τις μικρές εταιρείες 1-2 μονάδων. Αν πάντως δεν λάβουμε υπόψη μας τα πλοία μεγέθους μικρότερου των 10.000 dwt, τότε η μέση ηλικία μειώνεται ακόμα περισσότερο σε μόλις 16 έτη (5).

Τα bulk carriers, ακολουθούν τις γενικές τάσεις που προσδιορίζονται ήδη ανωτέρω, δηλ. λιγότερες επιχειρήσεις, περισσότερα πλοία, μεγαλύτερη χωρητικότητα και νεώτερη ηλικία των

σκαφών. Παρουσιάζουν μεγάλη εσωτερική ανακατάταξη του στόλου που οδήγησε σε μια αύξηση του μέσου μεγέθους σκαφών στους 60.272 τόνους DWT. Με την εισροή των newbuildings να αυξάνει σε ρυθμό, η μέση ηλικία έχει πέσει κάτω από τα 17,2 έτη (5).

Η αύξηση στον τομέα των εμπορευματοκιβωτίων εκφράζεται σε όλους τους τομείς. Σημαντικό είναι πως παρουσιάζετε μια αύξηση στον αριθμό επιχειρήσεων. Τα πλοία container ήταν ένας κλάδος της ναυτιλίας ο οποίος δεν ήταν ιδιαίτερα διαδεδομένος στους Έλληνες πλοιοκτήτες, οι οποίοι προτιμούσαν τα πλοία ξηρού ή γενικού φορτίου. Κύριος λόγος γι' αυτό το φαινόμενο ήταν το κόστος των πλοίων αυτών, καθώς και η ίδια η οργάνωση του κλάδου, με τα μεγάλα pools και τις εταιρίες γραμμών, που δεν άφηναν πολλά περιθώρια για tramp δραστηριότητες. Όμως τα τελευταία χρόνια, η άνοδος του μεταφερόμενου φορτίου εμπορευματοκιβωτίων δίνει την ευκαιρία στους Έλληνες να εισέλθουν στην αγορά και η άνοδος των ναύλων που ακολούθησε εξασφάλισε τα κέρδη και την επιδίωξη τους.

Ο κλάδος των tanker είναι ο μοναδικός ο οποίος δεν παρουσιάζει μεγάλη μείωση του αριθμού των επιχειρήσεων τα τελευταία χρόνια. Αυτό μπορεί να εξηγηθεί εάν λάβουμε υπ' όψη μας την θέληση πολλών εφοπλιστών, που παραδοσιακά διαχειρίζονται πλοία ξηρού φορτίου να εισέλθουν στην αγορά των τάνκερ εκμεταλλεόμενοι την καλή αγορά και την εύκολη χρηματοδότηση. Τα τάνκερ είναι τα μόνα των οποίων η συνολική χωρητικότητα παρουσιάζει μείωση έστω και για ένα έτος μέσα στην περίοδο που εξετάζουμε. Εάν λάβουμε υπ' όψη μας και τις μεταβολές στη μέση ηλικία τους είναι προφανές πως ο ελληνόκτητος στόλος πέρασε μια περίοδο ριζικής ανανέωσης, με την αγορά πολλών νέων πλοίων και newbuilding. Η πτώση στη μέση ηλικία σκαφών είναι δραματική. Η τάση αυτή είναι και από μια μεριά αναγκαία καθώς τα παλαιότερα single-hull πλοία είναι αναγκασμένα να αποσυρθούν λόγω των νέων θεσμικών συνθηκών που επικρατούν στον κλάδο.

Ως προς τα newbuilding, αυτό που προκαλεί εντύπωση είναι πως δεν είναι τα bulk carrier αλλά τα tanker τα οποία είναι πρωτοπόρα στον συνολικό αριθμό newbuilding του ελληνικού στόλου. Η διαφορά αυτή είναι ακόμα μεγαλύτερη αν λάβουμε υπ' όψη μας και τα product και chemical πλοία. Το φαινόμενο αυτό είναι εντυπωσιακό αν σκεφτεί κανείς τις υψηλές απαιτήσεις ποιότητας λόγω των διεθνών κανονισμών και το υψηλό κόστος κατασκευής και λειτουργίας τους, ιδιαίτερα αν τα συγκρίνουμε με τα bulk carriers. Οι Έλληνες φαίνεται να θέλουν να αρπάξουν την ευκαιρία να επενδύσουν σε νέες αγορές με υψηλές αποδόσεις, εκμεταλλεόμενοι το ευνοϊκό χρηματοδοτικό περιβάλλον. Πρέπει επίσης να σημειωθεί ο πολύ μικρός αριθμός νεότευκτων πλοίων container που απέκτησαν οι Έλληνες. Φαίνεται πως στον κλάδο αυτό, οι επενδυτές προτιμούν ακόμα τα μεταχειρισμένα πλοία, κάτι το οποίο γίνεται εμφανές αν λάβουμε υπ' όψη μας και της μεταβολές στην μέση ηλικία των πλοίων της κατηγορίας αυτής.

5.5. Η Νέα Μορφή του Ελληνικού Στόλου

Βλέπουμε λοιπόν ότι ο αντίκτυπος στον ελληνικό στόλο των εξαιρετικών εξελίξεων των τελευταίων δύο ετών συνεχίζεται. Εκτιμώντας το 2005 χαρακτηριστικό γνώρισμα ήταν η μείωση της χωρητικότητας, το 2006 βλέπουμε μια χαρακτηριστική αύξηση. Οι παραγγελίες newbuilding έχουν αρχίσει να παραδίδονται και η πτώση στη μέση ηλικία είναι εντυπωσιακή, με τα tanker να οδηγούν. Επιπλέον, η ρευστότητα των Ελλήνων ιδιοκτητών είναι εξαιρετικά μεγάλη και υποστηρίζει την περαιτέρω ποιοτική αύξηση της ελληνικής ναυτιλίας. Είναι αναπόφευκτο, εντούτοις, ότι σε κάποιο σημείο τα παλαιότερα σκάφη του ελληνικού στόλου να διαλυθούν. Όταν αυτό πραγματοποιηθεί, πιστεύω ότι η ηλικία του ελληνικού στόλου θα βελτιωθεί αρκετά και θα καταστήσει ελληνικό έναν πιο σύγχρονο στόλο, πλήρως σε αρμονία με τις εξελισσόμενες απαιτήσεις της παγκόσμιας ναυτιλίας.

Η χρηματοδότηση της ναυτιλίας είναι επίσης ένας πολύ κρίσιμος παράγοντας για την ανάπτυξη όχι μόνο της ελληνικής αλλά και της παγκόσμιας ναυτιλίας. Η ελληνική ναυτιλία εισάγεται σε μια περίοδο ταχείας ανάπτυξης και περιπλοκότερων συναλλαγών δεδομένου ότι διάφοροι ελληνικοί πλοιοκτήτες έχουν εκμεταλλευθεί το ενδιαφέρον επενδυτών για τη ναυτιλία με την προώθηση των αρχικών δημόσιων προσφορών (IPO) στις ΗΠΑ.

Σύμφωνα με στατιστικά στοιχεία, συνολικό παγκόσμιο χρέος της ναυτιλίας για το 2005 ήταν 230 δισεκατομμύρια δολάρια, ενώ το ετήσιο ποσό δανεισμού της ναυτιλίας υπολογίζεται σε 40 δισεκατομμύρια δολάρια. Το συνολικό κεφάλαιο που προήλθε από IPO το έτος 2005 ήταν 6 δισεκατομμύρια δολάρια. Σχετικά με το ελληνικό μερίδιο στην αγορά της ναυτιλιακής χρηματοδότησης, το ελληνικό σχετικό χρέος ανήλθε σε 32,35 δισεκατομμύρια δολάρια ή 14% του παγκόσμιου συνόλου, αυξημένο κατά 26.6% σε σχέση με τον περασμένο χρόνο. Τα νέα δάνεια υπολογίζεται να φτάσουν τα 4,5-5 δισεκατομμύρια δολάρια. Τα επιτόκια για την χρηματοδότηση της ελληνικής ναυτιλίας θα επηρεαστούν από τη βελτίωση στις πληροφορίες και την κοινοποίηση οικονομικών στοιχείων, τη βελτίωση στις σχέσεις τράπεζας - πελατών, αυξανόμενη διεθνοποίηση και η εκλέπτυνση από πλευράς των Ελλήνων πλοιοκτητών. Οι τράπεζες από την μεριά τους πρέπει να αναπτύξουν μακροπρόθεσμη άποψη δεδομένου ότι η άνοδος του διεθνούς εμπορίου θα συνεχιστεί και τράπεζες θα πρέπει να μην επηρεαστούν από τις βραχυπρόθεσμες διορθώσεις. Βασική παράμετρος είναι η ψυχολογία καθώς η ναυτιλία δραστηριοποιείται σε ένα εχθρικό περιβάλλον (7).

Ποιές είναι όμως οι πραγματικές προκλήσεις που αντιμετωπίζει η ελληνική ναυτιλία πέρα από τον κίνδυνο της πτώσης της αγοράς; Στο ρυθμιστικό περιβάλλον, υπάρχει μια σταθερή πίεση στους πλοιοκτήτες να αυξηθούν και να αποδειχθούν τα υψηλά πρότυπα της ασφάλειας, αξιοπιστίας,

και σεβασμού του περιβάλλοντος των σκαφών τους. Αυτή η συνεχής αλλαγή στους κανόνες και τους κανονισμούς έχει δημιουργήσει ένα πιο αυστηρό περιβάλλον για τα σκάφη και τις ναυτιλιακές εταιρίες. Έτσι τι κράτησε τους ελληνικούς πλοιοκτήτες tanker σε μια κυρίαρχη θέση σε ένα τέτοιο ταραχώδες περιβάλλον; Οι ελληνικοί πλοιοκτήτες διατηρούν έναν οικογενειακό χαρακτήρα, κατέχουν ψηλές οργανωτικές δομές και έχουν μεγάλη δεξιότητα στην λήψη αποφάσεων. Οι επιχειρήσεις τους έτσι έχουν προετοιμαστεί ευκολότερα να ενσωματώσουν εσωτερικά τις αλλαγές του εξωτερικού περιβάλλοντος. Σε περιόδους πολύ αυξημένων τιμών για newbuildings και μεταχειρισμένων πλοίων, οι Έλληνες πήραν το προβάδισμα στο παιχνίδι πωλώντας σκάφη και συμβάσεις που απόκτησαν μόνο λίγους μήνες πριν με την πραγματοποίηση των τεράστιων κερδών, ή με την επέκταση και τον εκσυγχρονισμό των στόλων τους μέσω των ακριβών αγορών.

Άλλη πρόκληση είναι η δημόσια εικόνα της ναυτιλιακής βιομηχανίας, ιδιαίτερα του κλάδου των tanker. Οι άνθρωποι μέσα στη βιομηχανία των tanker μπορούν σαφώς να δουν ότι η εικόνα της ελληνικής βιομηχανίας tanker αλλάζει προς το καλύτερο με έναν πολύ γρήγορο ρυθμό. Το πρόβλημα βρίσκεται να πειστεί το κοινό ότι η ναυτιλιακή βιομηχανία μεταφορών πετρελαίου βελτιώνετε και ως προς την ποιότητα και την ασφάλεια προς το περιβάλλον. Προσωπικά σκέφτομαι ότι οι ναυτιλιακές εταιρίες πρέπει να προσπαθήσουν για την αποτελεσματικότερη και οικονομικώς αποδοτικότερη λειτουργία των σκαφών τους αλλά εν τω μεταξύ να παρουσιάσουν και εκτίμηση για το κοινό και το περιβάλλον και ταυτόχρονα να σιγουρευτούν ότι τέτοιες ενέργειες «διαφημίζονται» ευρέως. Με άλλα λόγια αντί της λήψης ενός παθητικού ρόλου στην εφαρμογή των επιβληθέντων διεθνών κανόνων και των κανονισμών που κυβερνούν τη βιομηχανία τους, πρέπει να πάρουν έναν πιο δυναμικό ρόλο και να πάρουν μερικές δικές τους πρωτοβουλίες.

Φτάνουμε λοιπόν στο θέμα της εταιρικής κοινωνικής ευθύνης. Σήμερα, οι επιχειρήσεις έχουν αρχίσει να συνειδητοποιούν ότι πετυχαίνοντας ως οντότητα και δημιουργώντας την αυξανόμενη αξία μετόχων, δεν είναι ένα ζήτημα της μεγιστοποίησης του βραχυπρόθεσμου κέρδους, αλλά το ενεργώντας με έναν μακράς διαρκείας, υπεύθυνο τρόπο που οδηγείται από τις δυνάμεις αγοράς. Το κύριο πρόβλημα στη ναυτιλία είναι η ανώμαλη συχνότητα των κύκλων αγοράς που καθιστούν το μακροπρόθεσμο στρατηγικό προγραμματισμό πολύ δύσκολο. Για αυτόν τον λόγο, οι περισσότερες από τις ναυτιλιακές εταιρίες εστιάζουν στην ελαχιστοποίηση των δαπανών που μεγιστοποιούν το κέρδος. Ενώ οι μεγάλες επιχειρήσεις έχουν περισσότερο κεφάλαιο για να τις κρατήσουν στις κακές καταστάσεις αγοράς και για να επενδύσουν σε τέτοιες πολιτικές, οι μικρότερες επιχειρήσεις είναι πιο ευαίσθητες στις συνθήκες της αγοράς και το βρίσκουν αυτό πιο δύσκολο. Αυτό εντούτοις δεν σημαίνει ότι η εταιρική κοινωνική ευθύνη πρέπει μόνο να εφαρμοστεί από τις μεγάλες επιχειρήσεις. Υπάρχουν ζητήματα που θα μπορούσαν να

αντιμετωπιστούν από οποιουδήποτε τύπο και μέγεθος της οντότητας προκειμένου να ασκηθεί θετική κοινωνική επίδραση.

Το ανθρώπινο δυναμικό θεωρείται ως σημαντικότερη πηγή δημιουργίας τις ικανοτήτων που διευρύνουν το ανταγωνιστικό πλεονέκτημα της επιχείρησης. Για να πραγματοποιηθεί αυτό αποτελεσματικά, οι επιχειρήσεις πρέπει να διαχειριστούν τα ανθρώπινα δυναμικά τους και τα εν πλω και στην ξηρά με τέτοιο τρόπο ώστε αυτό να βοηθά τη στρατηγική της επιχείρησης και να αυξάνει συγχρόνως την ευημερία των υπαλλήλων. Εντούτοις προκειμένου να κερδισθούν δαπάνες, οι ναυτιλιακές εταιρίες εφαρμόζουν διαφορετικές μεθόδους διαχείρισης του ανθρώπινου δυναμικού μεταξύ των πληρωμάτων και του προσωπικού ξηράς. Τα πληρώματα συνήθως δεν έχουν μόνιμη απασχόληση, λαμβάνουν τη χαμηλότερη κοινωνική ασφάλιση και τη λιγότερο δυνατή κατάρτιση. Αφ' ετέρου, είναι κατανοητό ότι, τα φτηνά πληρώματα δεν έχουν τις απαραίτητες δεξιότητες για να τρέξουν ένα σκάφος κατάλληλα. Μια υπεύθυνη επιχείρηση πρέπει να μισθώσει τα πληρώματα που, φέρουν όλα τα κατάλληλα πιστοποιητικά της καλής ναυτικής τέχνης. Εκτός από αυτόν, πρέπει να οργανώσει τους κανονικούς κύκλους μαθημάτων κατάρτισης και ασκήσεις για να κρατήσει την ποιότητα του πληρώματος όσο το δυνατόν υψηλότερα. Μια αξιόπιστη ναυτιλιακή εταιρία προσελκύει τους ανώτερους υπαλλήλους και το πλήρωμα καλύτερης ποιότητας.

Η επιλογή της εταιρείας ταξινόμησης συσχετίζεται με την ηθική της ναυτιλιακής εταιρίας, και τις απαιτήσεις του εμπορίου. Μια καλή και γνωστή κλάση είναι συνεπής στην άσκηση των καθηκόντων της, όπως οι επιθεωρήσεις σκαφών, και στην εφαρμογή των τυποποιημένων διαδικασιών ασφάλειας. Η επιλογή μιας καλής κλάσης μπορεί να σημάνει υψηλότερες λειτουργικές δαπάνες για την επιχείρηση, αλλά ξεπληρώνει μέσω των καλύτερων συμβάσεων με τους μεγαλύτερους charterers και ασφαλιστές και υπηρεσίες καλύτερης ποιότητας ως μέσο συγκριτικού πλεονεκτήματος. Παρόμοια είναι η επιλογή της πιο κατάλληλης σημαίας για ένα πλοίο. Μια κοινωνικά υπεύθυνη επιχείρηση πρέπει να επιλέξει μια σημαία που εστιάζει στην ποιότητα της ναυτικής τέχνης και εκδίδει τους διεθνείς κανονισμούς για την ασφάλεια. Υπάρχουν διάφορες σημαίες ευκαιρίας που είναι ανίκανες να επιθεωρήσουν αποτελεσματικά ένα σκάφος και να επιβάλλουν την κατάλληλη συντήρηση και ποιότητα του σκάφους και του πληρώματός της. Εντούτοις, όπως όλοι ξέρουμε, προσφέρουν φορολογική απαλλαγές και ευελιξία λειτουργίας. Σε αυτήν την περίπτωση, μια ναυτιλιακή εταιρία που επιλέγει μια σημαία καλής ποιότητας, μπορεί να έχει λίγο υψηλότερες δαπάνες, αλλά η καλύτερη να επάνδρωση και η συντήρηση θα εξασφαλίσουν λιγότερες πιθανότητες για ατύχημα και θα δημιουργήσουν καλύτερη φήμη επιχείρησης στην αγορά.

Σαν τελευταίο αλλά πολύ σημαντικό βήμα για την υιοθέτηση της εταιρικής κοινωνικής ευθύνης και τη βελτίωση της εικόνας της βιομηχανίας δεξαμενόπλοιων θεωρώ την ανάγκη για εφαρμογή του ISO 14001. Αυτό περιλαμβάνει την εθελοντική εφαρμογή ορισμένων διαδικασιών

προκειμένου να προστατευθεί το περιβάλλον. Ο ISO 14001 παρέχει στην επιχείρηση ένα εργαλείο για να καθορίσει και να ελέγξει τον αντίκτυπο των ενεργειών της στο περιβάλλον χωρίς να αυξήσει τις γενικές δαπάνες.

Κοιτώντας το μέλλον, η δύναμη της ελληνικής ναυτιλίας δεν πρέπει να θεωρείται δεδομένο. Καθώς η ναυτιλία μας εμπεδώνεται στην κορυφή, θα προσελκύει τον ανταγωνισμό. Ήδη η ανταγωνιστικότητα της ελληνικής σημαίας έχει υπονομευθεί. Μπορεί η Ελλάδα να ανήκει στην Ευρωπαϊκή Ένωση αλλά δεν είναι σημαντική οικονομία σε διεθνή επίπεδα. Γι' αυτόν τον λόγο, οι Έλληνες μεταφέρουν φορτία άλλων χωρών, κάτι που τους καθιστά ιδιαίτερα ευάλωτους σε οποιαδήποτε απόφαση η οποία περιορίζει το διεθνές εμπόριο. Πολλοί βλέπουν εθνικά συμφέροντα πίσω από τους αυξανόμενους και αυστηρότερους κανονισμούς που αντιμετωπίζει η ναυτιλία. Η μετατόπιση της οικονομικής ανάπτυξης και του διεθνούς εμπορίου στην Άπω Ανατολή αποτελούν ακόμα μία πρόκληση για την ελληνική ναυτιλία. Ένα συγκεκριμένο σημείο είναι η Κίνα. Ο στόλος κινεζικών συμφερόντων δείχνει εκρηκτική ανάπτυξη την τελευταία δεκαετία αλλά ο όγκος κινεζικών εισαγωγών / εξαγωγών είναι τόσο τεράστιος ώστε οι εθνικές προτιμήσεις δεν έχουν ακόμα επηρεάσει τους Έλληνες ή διεθνείς πλοιοκτήτες. Καθώς οι Κινέζοι πλοιοκτήτες συνεχίζουν να αναπτύσσονται, υπάρχουν ενδείξεις ότι κλείνονται μακροχρόνια συμβόλαια μεταξύ Κινέζων και άλλων συμφερόντων της Άπω Ανατολής. Με τον καιρό η ελληνική ναυτιλία μπορεί να σπρωχτεί στο περιθώριο από εκεί που είναι ο κύριος τροφοδότης των κινεζικών απαιτήσεων.

Η ελληνική ναυτιλιακή τεχνογνωσία σε επίπεδο αξιωματικών και πληρώματος είναι η σκιά του προηγούμενου εαυτού της. Πρέπει να παραδεχτούμε ότι παραμένει ένα σημαντικό απόθεμα τεχνογνωσίας που βρίσκεται στη στεριά πια και που ακόμα ευνοεί πολύ την ελληνική ναυτιλία. Καθώς όμως οι άνθρωποι αυτοί της στεριάς γερνούν, η νεότερη γενιά θα είναι αναμφισβήτητα με καλύτερη παιδεία και μεγαλύτερη ευελιξία αλλά ελάχιστα έμπειρη σε πρακτικά θέματα. Αυτό είναι ένα φλέγον θέμα. Η αποχώρηση αυτών των τέως καπεταναίων και μηχανικών θα αφαιρέσει ένα ανταγωνιστικό πλεονέκτημα το οποίο αυτή τη στιγμή κατέχει η ελληνική ναυτιλία.

Η ναυτιλία δεν έχει χάσει το ευμετάβλητο της. Θα μπορούσαμε να πούμε κιόλας ότι το σχεδόν τέλειο δίκτυο πληροφόρησης και δεδομένων έχει κάνει την αγορά ακόμα πιο ευμετάβλητη καθώς η πληροφορία απορροφείται άμεσα από τους συμμετέχοντες της αγοράς οι οποίοι μπορεί να αντιδράσουν με παρόμοιο τρόπο και να αυξήσουν περαιτέρω την αστάθεια της αγοράς. Έτσι το αγελαίο ένστικτο ενδυναμώνετε.

Ανακεφαλαιώνοντας, οι απόψεις μου για την ελληνική ναυτιλία παραμένουν θετικές και αισιόδοξες. Η ελληνική προσαρμοστικότητα και δέσμευση απέναντι στην ναυτιλία καθώς και το ταλέντο θα συνεχίσουν να παίζουν τον ρόλο τους στο να κρατήσουν την ελληνική ναυτιλία σε επίπεδο μεγάλης διεθνούς δύναμης.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

1. Ελ. Γεωργαντόπουλος – Γ. Π. Βλάχος, Ναυτιλιακή Οικονομική 2^η έκδοση, Εκδόσεις J&J Hellas, 2003
2. Global Insight, Trends in the World Economy and Trade, Εκδόσεις: Global Insight, Σεπτέμβριος 2006
3. DMV, Classification News, Εκδόσεις: DMW Publications, Οκτώβριος 2006
4. Lloyd's Register, Horizons, Εκδόσεις: Lloyd's Publications, Ιούνιος 2006
5. MIS, Greek - Cypriot maritime guide, Εκδόσεις: Marine Information Services, 2002 – 2006
6. Petrofin Shipping Research, Greek fleet and shipping companies analyzed, Εκδόσεις: Petrofin Research, 2002 – 2006
7. Petrofin Shipping Research, Greek shipping portfolios held by International and Greek banks as of 31/12/2005, Εκδόσεις: Petrofin Research
8. OHE, Review of maritime transport, Εκδόσεις: OHE, 2005
9. Shipping Facts, International Shipping, Carrier of the world trade, Εκδόσεις: Shipping Facts, Μάιος 2006
10. ISL statistical analysis, World Seaborn Trade, Εκδόσεις: ISL Publications, Ιούλιος 2006
11. Fearnleys Research, Marker Analysis, Εκδόσεις: Fearnleys Research 2005
12. Clarksons Shipping Research, Shipping Review and Outlook, Εκδόσεις: Clarksons Shipping Research, Αύγουστος 2006
13. National Bank of Greece, Press Release, Ανασύρθηκε από: http://www.nbg.gr/en/pr_releases_bank.asp, Μάιος 2006
14. Dr Nikos Mikelis, "The Continuing Growth of The Greek Owned Fleet", Ανασύρθηκε από <http://www.greece.org/poseidon/work/articles/mikelis.html>

Επίσης θα ήθελά να ευχαριστήσω θερμά του κυρίου Νικόλαο Μούρο της Marine Information Services και Απόστολο Πουλοβασίλη των Lloyd's για τις πλούσιες πληροφορίες που μου παραχώρησαν σχετικά με την σύσταση και την δομή του ελληνόκτητου στόλου.