

ΗΛΙΑΣ Γ. ΚΑΠΟΘΑΝΑΣΗΣ

**«ΤΕΧΝΙΚΟ-ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΜΕΛΕΤΗ
ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΝΕΟΥ ΠΛΟΙΟΥ»**



ΕΙΣΗΓΗΤΗΣ : Γ.Π. ΒΛΑΧΟΣ

ΑΘΗΝΑ 2008

**«ΤΕΧΝΙΚΟ-ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΜΕΛΕΤΗ
ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΝΕΟΥ ΠΛΟΙΟΥ»**

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑ

Πίνακας Περιεχομένων

• <u>Κεφάλαιο Πρώτο</u>	
Ο δρόμος προς την πλοιοκτησία	1
• <u>Κεφάλαιο Δεύτερο</u>	
Λήψη αποφάσεων και αντιμετώπιση προβλημάτων	7
• <u>Κεφάλαιο Τρίτο</u>	
Οι λόγοι που μας οδηγούν σε νέες κατασκευές	13
• <u>Κεφάλαιο Τέταρτο</u>	
Επιλογή μεταξύ Newbuilding και αγοράς Μεταχειρισμένου πλοίου	28
• <u>Κεφάλαιο Πέμπτο</u>	
Έρευνα αγοράς και επιλογή γενικών χαρακτηριστικών νέου πλοίου	33
• <u>Κεφάλαιο Έκτο</u>	
Παραγγελία πλοίου και οργάνωση παραγωγής	40
• <u>Κεφάλαιο Έβδομο</u>	
Μέθοδοι χρηματοδότησης επενδυτικού σχεδίου	47
• <u>Κεφάλαιο Όγδοο</u>	
Συμβόλαιο ναυπήγησης νέου πλοίου	65
• <u>Επίλογος</u>	70

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΡΩΤΟ

Ο δρόμος προς την πλοιοκτησία

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΥΤΕΡΟ

Λήψη αποφάσεων και αντιμετώπιση προβλημάτων

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΡΙΤΟ

Οι λόγοι που μας οδηγούν σε νέες κατασκευές

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΕΤΑΡΤΟ

Επιλογή μεταξύ Newbuilding και αγοράς Μεταχειρισμένου πλοίου

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΕΜΠΤΟ

Έρευνα αγοράς και επιλογή γενικών χαρακτηριστικών νέου πλοίου

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΕΚΤΟ

Παραγγελία πλοίου και οργάνωση παραγωγής

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΕΒΔΟΜΟ

Μέθοδοι χρηματοδότησης επενδυτικού σχεδίου

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΟΓΔΩΟ

Συμβόλαιο ναυπήγησης νέου πλοίου

ΕΠΙΛΟΓΟΣ

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑ

Το όνειρο κάθε Έλληνα - και όχι μόνο - είναι να γίνει μια μέρα πλοιοκτήτης. Αυτό δεν είναι ένα απλό σχήμα λόγου, αλλά από την εποχή του Ομήρου και της Οδύσσειας ο Έλληνας ξεχώρισε μέσα από τα πρώτα αυτά "ιστορικά" αφηγήματα για τη γνώση της τέχνης των ναυπηγήσεων και της ναυσιπλοΐας . Ο Οδυσσεύς γνώριζε ουράνια ναυσιπλοΐα , καλή γεωγραφία, ναυπηγική, θαλάσσια ναυσιπλοΐα , καθώς και τη συμπεριφορά των ανέμων. Οι Φαίακες ήταν ο κατεξοχήν ναυτικός "δήμος" της Ελλάδος και καυχόνταν που σε σύντομο χρόνο μπορούσαν να ταξιδεύσουν (τότε) μέχρι την Εύβοια.

Φυσικά, μια χώρα όπως η Ελλάδα με χιλιάδες μέτρα ακτών και νησιών, δε θα μπορούσε να μην έχει δημιουργήσει ένα θαλασσινό λαό. Αντίστοιχο παράδειγμα η Νορβηγία.

Η τάση αυτή να γίνει κανείς πλοιοκτήτης είναι κάτι που βρίσκεται μάλλον φυσιολογικά σε κάθε ασχολούμενο με οποιαδήποτε ιδιότητα με τη ναυτιλία, αλλά και στους άλλους, που έχουν μικρή ή μεγάλη σχέση με τη θάλασσα ή επισκέπτονται τα λιμάνια. Όπως αναφέρει ο Packard για να γίνει κανείς πλοιοκτήτης πέντε πράγματα χρειάζονται: ένα δωμάτιο - γραφείο, ένα τραπέζι, ένα τηλέφωνο, ένα κάδρο και ένα...όνειρο (ενός πλοίου). Είναι πιθανό, βέβαια, αυτοί που ασχολούνται ήδη με την πλοιοκτησία, να έχουν άλλη ιδέα για την αίγλη και τον μαγνητισμό που ασκεί η ναυτιλία σ' εκείνους που βρίσκονται ακόμη έξω από αυτήν! Αυτό είναι κάτι που πρέπει κανείς να το περιμένει.

Αλλά σχεδόν για όλους τους πλοιοκτήτες η σχέση πλοίου και ιδιοκτήτη δεν είναι ποτέ ρομαντική ή συναισθηματική. Τα πλοία είναι όντως πλωτά εργοστάσια, στοιχεία δηλαδή μιας εμπορικής επιχείρησης, που μπορούν να πουληθούν ή ν' αγοραστούν κάθε στιγμή, εφόσον αυτή η οικονομική απόφαση ληφθεί.

Η οικονομική πραγματικότητα δεν αφήνει περιθώρια ονείρου ή συναισθήματος! Τα όνειρα πράγματι δεν απαιτούν μακροχρόνια χρηματοδότηση, όπως ένα πλοίο, ούτε κοστίζουν ακριβά! Σ' ένα όνειρο "φантаζόμαστε" ότι το εισόδημα του πλοίου υπερκαλύπτει το κόστος, οι τραπεζικές δόσεις πληρώνονται κανονικά, το πλήρωμα δεν απεργεί και τ' ανταλλακτικά φθάνουν αεροπορικώς, όταν χρειαστούν, ακόμη και σ' ένα Νοτιοαμερικανικό λιμάνι. Οι δυσκολίες αρχίζουν όταν προσπαθήσουμε να μετατρέψουμε το όνειρο σε πραγματικότητα.

Για τους πιο πολλούς η πλοιοκτησία παραμένει ένα ανεκπλήρωτο όνειρο και ένα ανικανοποίητο όραμα! Αλλά και γι' αυτούς που έχουν την τεχνογνωσία και την ειδική έμπειρη γνώση στη λειτουργία των πλοίων και στη διοίκηση, δύσκολα, αλλά όχι ακατόρθωτα, μετατρέπουν τον εαυτό τους από υπάλληλο / στέλεχος σε manager. Η δυσκολία βρίσκεται στη διαπίστωση ότι για να γίνει κανείς οτιδήποτε χρειάζεται θυσιές, και χρειάζεται και η ελληνική νοοτροπία, ότι σε αυτό που εργάζομαι, σε αυτό το πλοίο ή παρόμοιο του, ένα τέτοιο πλοίο θα γίνει μια ημέρα δικό μου!

Το περίεργο όμως είναι ότι όλοι όσοι έγιναν Πλοιοκτήτες ούτε διέθεσαν υπερμεγέθη κεφάλαια ούτε περίμεναν επ' άπειρον για αυτό! Με ποιο τρόπο άραγε;

Το πρώτο πρόβλημα που αντιμετωπίζει κανείς για να ξεκινήσει μια ναυτιλιακή εταιρεία είναι ο τρόπος επιλογής ενός πλοίου ανάμεσα στους πολλούς τύπους και είδη που υπάρχουν.

Η πρώτη διαπίστωση είναι ότι σε κάθε κατάσταση της ναυλαγοράς, η οποία αποτελεί καλώς, ή κακώς, το βαρόμετρο του εισοδήματος του πλοίου, υπάρχουν πλοία υπερτιμημένα και πλοία υποτιμημένα. Η ικανότητα λοιπόν του υποψηφίου πλοιοκτήτη είναι να μπορεί ν' αναγνωρίσει, να βρει, τα πλοία εκείνα που θ' αποδειχθούν μια καλή επένδυση. Αυτό φυσικά είναι το δύσκολο τμήμα του θέματος και δεν ωφελεί απλά ν' αντιγράψουμε τους άλλους.

Πράγματι, μι' ανίατη ασθένεια της ναυτιλίας είναι η μαζική συμπεριφορά, που μπορεί ν' αποδοθεί σε μιμητισμό, αλλά δεν είναι αυτή μόνο η αιτία τελικά . Άρα ο επίδοξος Πλοιοκτήτης πρέπει ν' αναζητά τα πλοία - ευκαιρίες, αλλά και να ζητά και τη γνώμη ειδικών σχετικά με ποιο τύπο πλοίου ν' αναζητήσει.

Παραδείγματα υπάρχουν πολλά, αν και όχι συχνά, στη ναυτιλιακή ιστορία. Σ' αυτήν, το 1978, αγοράστηκαν τρία, σχετικά μικρής ηλικίας, πλοία 120,000 τόνων, bulk carriers, για \$ ΗΠΑ 5.5 εκατ. το καθένα. Συμπτωματικά η ναυλαγορά ανέβηκε γρήγορα και η αξία των πλοίων αυτών αυξήθηκε σε \$ ΗΠΑ 25 εκατ. το καθένα. Δηλαδή κεφαλαιουχικό κέρδος 58.5 εκατ. δολ. ΗΠΑ σ' ένα πολύ λίγο χρόνο...

Επομένως, οι επίδοξοι πλοιοκτήτες οφείλουν να μελετούν τις χρονολογικές σειρές των αξιών των πλοίων .

Το δεύτερο πρόβλημα είναι να βρει κανείς το αρχικό κεφάλαιο, λ.χ. 5.5 εκ. δολάρια Αμερικής! Εδώ πρέπει κανείς να πει ότι μεγάλο ποσοστό της τιμής, 60%-65%, μπορεί να προέλθει από ένα δάνειο, και δάνεια βρίσκονται... πάντοτε κάπου. Αυτό το στάδιο είναι πράγματι το πλέον χρονοβόρο, δύσκολο και προβληματικό, αλλά μπορεί ν' αποδειχτεί και απόλυτα εύκολο.

Στο σημείο αυτό ο επίδοξος πλοιοκτήτης δεν πρέπει να αισθάνεται και να δείχνει ασήμαντος, και επομένως να επιδιώκει "ασήμαντα" πλοία (δηλαδή μικρά), ούτε να θεωρεί ότι το μικρό πλοίο σημαίνει κατ' ανάγκη και μικρό κίνδυνο. Αν το μικρό πλοίο σημαίνει μικρό εισόδημα/κέρδος, αυτό όντως σημαίνει μεγάλο κίνδυνο. Επομένως το πλοίο επιλέγεται από την προσδοκία κέρδους (ύψος) που δίνει και από την "ευκολία" επιτυχίας αυτού του κέρδους (δηλαδή από τον αριθμό των ναυλώσεων για την επιτυχία του συγκεκριμένου κέρδους σ' ένα χρόνο).

Το τρίτο πρόβλημα είναι συνέχεια του πρώτου. Τι μπορεί πιο αναλυτικά στα πλοία να θεωρηθεί σαν καλή ευκαιρία; Το 1985 "καλά" VLCCs, δηλαδή πλοία άνω των 225,000 dwt μεταφοράς ακατέργαστου πετρελαίου, εκτιμώνταν/αποτιμώνταν με τρέχουσα αξία λίγο πάνω από ένα πλοίο SD14, δηλ. ένα πλοίο 15,000 dwt γενικού φορτίου, ή με άλλα λόγια σε τιμή 5-6 εκατ. \$ Αμερικής . Το ποσό αυτό αποτελεί φυσικά ένα "ενθύμιο" (ένα μικρό μέρος) της πραγματικής τιμής ενός VLCC λόγω της τότε κρίσης των Δ/Ξ. Οι κάτοχοι τους ευχαρίστως πωλούν τα πλοία αυτά ώστε να μειώσουν τις χρηματοδοτικές υποχρεώσεις τους, ακόμη και αυτά τα έξοδα παροπλισμού.

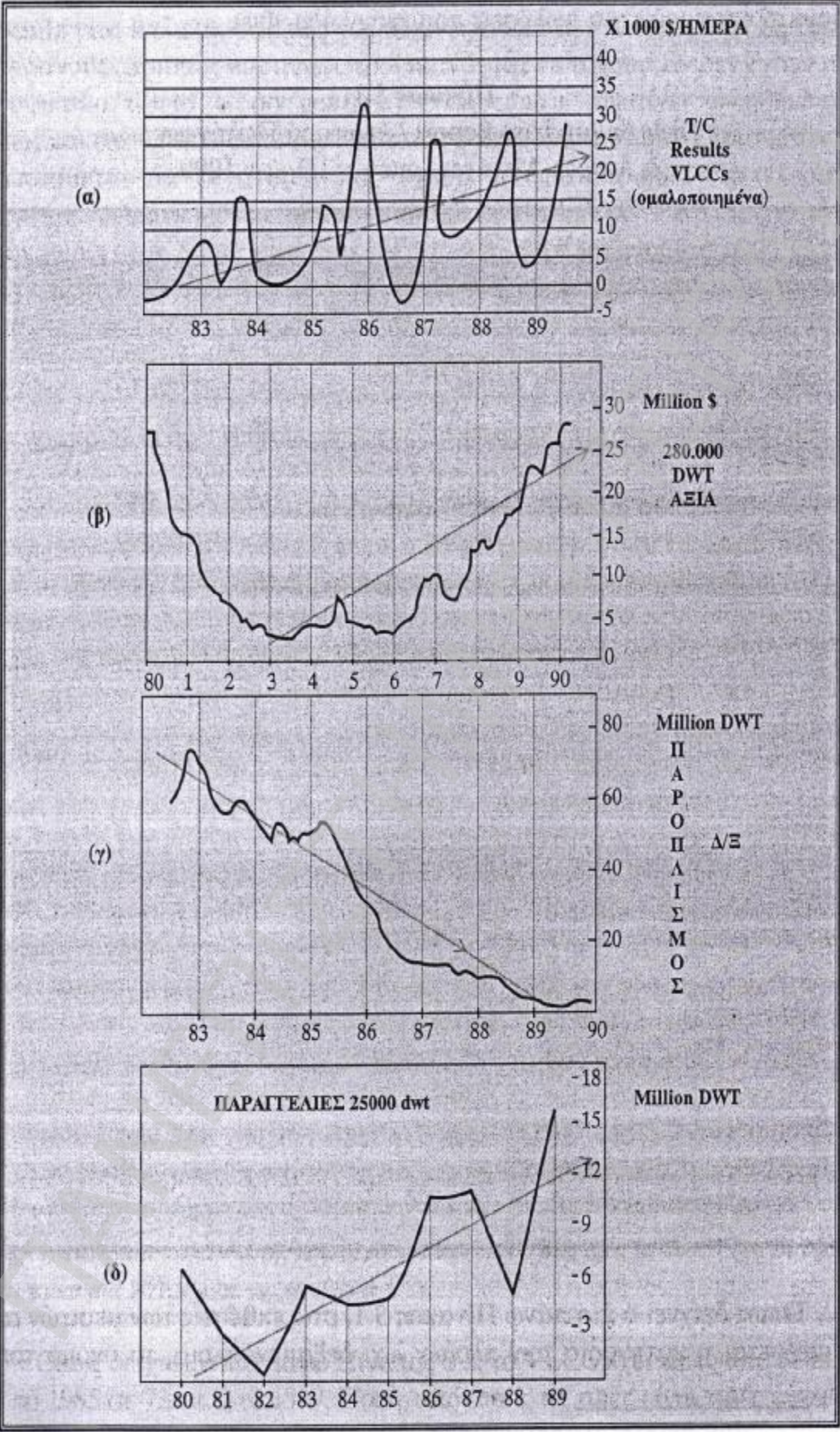
Παγκοσμίως, στην περίοδο αυτή, 1983-1986, τα VLCCs πλησίασαν την τιμή των 5 εκ. \$, από 28 \$ εκ. του 1/1980, διότι πολυάριθμα VLCCs ήταν παροπλισμένα ή τ' ανέμεναν πολύ λίγα φορτία!

Με άλλα λόγια, παρακολουθούμε τις αξίες των πλοίων και όταν δούμε ότι ένας τύπος πλοίου έχει πολύ χαμηλή αξία, όπως εδώ το VLCC που είναι στο 1/6 της αξίας της περιόδου 1980-1990, αυτό το πλοίο είναι "ευκαιρία". Η άποψη αυτή βασίζεται στην πραγματική γνώση του κύκλου των αξιών των πλοίων, που ακολουθεί τον κύκλο των ναύλων, δηλαδή ότι οι αξίες δεν πρόκειται φυσικά να παραμείνουν στο επίπεδο του rock bottom (κατώτατο επίπεδο) επ' άπειρον .

Το τετραπλό διάγραμμα που ακολουθεί συγκέντρωσε τέσσερις υπεύθυνες βασικές μεταβλητές: (α) τον ναύλο T/C results (χρόνιας ναύλωσης που έχει πραγματοποιηθεί για ένα VLCC AG/WEST με ναύλους, στην περίοδο 83, 84, 85 & λίγο από το 86, κάτω από 15000 \$/ημέρα), (β) τις αξίες των πλοίων, που στην ίδια περίοδο είναι στα 5-10 εκ. \$, ακόμη και το 1987, (γ) τη σύμπτωση της πτώσης των αξιών, των ναύλων και της αύξησης των παροπλισμένων Δ/Ξ στη περίοδο 1983-87 πάνω από 20 εκ. dwt , και τέλος (δ) τις παραγγελίες Δ/Ξ όλων των μεγεθών, που έχουν μηδενιστεί το 1982 και αυξάνονται μόνο μετά το 1986-87, αλλά βασικά το 1989.

Από το διάγραμμα είναι φανερό ότι, όταν ο ναύλος ανεβαίνει (από το 1983) με διακυμάνσεις από τα 0 \$ την ημέρα σε 20 - 25000 \$ την ημέρα, ανεβαίνουν και οι αξίες από 5 εκ.\$ σε 28 εκ. \$. Ο παροπλισμός έχει αντίστροφη τάση με τις αξίες και τους ναύλους, ενώ οι παραγγελίες κινούνται αντίστροφα από τον παροπλισμό, δηλαδή από 0 εκ. dwt σε 15 εκ. dwt το 1989.

Φυσικά, οι πλοιοκτήτες δεν είναι τόσο τεχνοκράτες όσο υποδηλώνει η πιο πάνω ανάλυση και πολλοί καταφεύγουν απλώς σε μεσίτες. Μάλιστα ενδιαφέρονται κύρια, ή πολύ περισσότερο, για το σε ποια ναύλωση εντοπίζεται το πιο υψηλό κέρδος και ποια χρονοναύλωση υπερβαίνει το τρέχον ή λειτουργικό κόστος· με ποια χρονοναύλωση μπορεί να καταβά-λει κανείς τις δόσεις του δανείου, αντί του ποια αγοραπωλησία επιτρέπει τη μεγαλύτερη δυνατή κερδοσκοπία! Ο επίδοξος πλοιοκτήτης οφείλει επομένως να μελετήσει τη ναυτιλιακή "σκηνή" πριν πάρει μια προσεκτική και συγκροτημένη απόφαση για την πλέον υποσχόμενη επένδυση, ενώ μπορεί μια τέτοια επένδυση να βοηθηθεί με τις συμβουλές από αξιόλογους μεσίτες αγοραπωλησιών πλοίων.



Οι μεσίτες παρέχουν πληροφορίες στους πελάτες τους. Ένα δείγμα για Δ/Ξ και Bulkers δίνεται παρακάτω για την 19/1/99.

Tankers Δ/Ξ						
Name	Χρόνος		Χώρα	Ανυψωτικά	Τιμή	Αγοραστής
	TNB DWT	Ναυπήγησης BLT				
			Κόπος	GEAR	Price \$	Buyer
CHARLES PIGOTT	26425	73	JAPAN		15 ΜΙΟ	CHEVRON
SEA CONFIDENCE	97113	90	JAPAN		17 ΜΙΟ	MINERVA SHIPPING Greeks
CROSBY	27307	80	JAPAN		13 ΜΙΟ	ASAC (AS IS BASIS)
POTTOU	135500	76	SWEDEN		1 ΜΙΟ	SEA FORTUNE
WAWASAN COURAGE	31000	74	NETHERLANDS		10 ΜΙΟ	FARE EASTERN BUYERS
CORON ISLAND	5688	84	JAPAN		1.5 ΜΙΟ	UNDISCLOSED
NIKI	12700	73	SWEDEN		10.5 ΜΙΟ	UNDISCLOSED (AT AUCTION)
NORDHOLT	39977	88	KOREA		13.5 ΜΙΟ	PROGRESS/JI UGLAND
CHEVRON PELUY	26497	73	JAPAN		13.5 ΜΙΟ	CHEVRON
Bulkers Φ/Γ						
Name	Χρόνος		Χώρα	Ανυψωτικά	Τιμή	Αγοραστής
	TNB DWT	Ναυπήγησης BLT				
			Κόπος	GEAR	Price \$	Buyer
ARCHANGELOS	61166	76	JAPAN	GLESS	1.35 ΜΙΟ	GREEKS
APIKARAN	27829	77	JAPAN	C4XLST	0.9 ΜΙΟ	TURKISH (AS IS TURKEY)
NAND NIDHI	3480	82	U.K.	C4XLST	41 ΜΙΟ	FARE EASTERN BUYERS
BAIA DE ARAMA	6434	83	RUMANIA	GLESS	2.8 ΜΙΟ	CHINESE
KENTUCKY HOME	7236	85	KOREA	C3X25T50	1.9 ΜΙΟ	UNDISCLOSED
MARGO LION	42566	78	BELGIUM	GLESS	1.25 ΜΙΟ	UNDISCLOSED
SAN PIETRO	2796	95	JAPAN	C4X30T	6.75 ΜΙΟ	MARBULK

Όπως δείχνει ο πιο πάνω πίνακας, στις εκθέσεις των μεσιτών αναφέρεται η κατηγορία των πλοίων λ.χ. δεξαμενόπλοια, το όνομα του πλοίου, το dwt, το έτος κατασκευής, ο τόπος κατασκευής, η τιμή σε εκ. \$ ΗΠΑ, το όνομα του αγοραστή (όχι πάντοτε)" και στα ξηρού φορτίου παρατίθενται και πληροφορίες για τα ανυψωτικά των πλοίων, δηλαδή τους γερανούς (αριθμός και ανυψωτική ικανότητα σε τόνους αν δεν έχουν ανυψωτικά, τίθεται ο όρος gearless). Ο όρος "as is" σημαίνει πωλήθηκε όπως και όπου ήταν (σε όποια κατάσταση και σε όποιο λιμάνι βρισκόταν). Έτσι συμπεραίνουμε ότι η συμβολή των μεσιτών στην περίπτωση αγοραπωλησίας πλοίων κάποιες φορές είναι πρωταρχικής σημασίας. Ας δούμε όμως αναλυτικότερα την διαδικασία λήψης αποφάσεων η οποία πρέπει να ακολουθηθεί εκ μέρους του manager της εταιρείας για κάθε ζήτημα νέας επένδυσης που μπορεί να προκύψει.

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑ

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑ

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑ

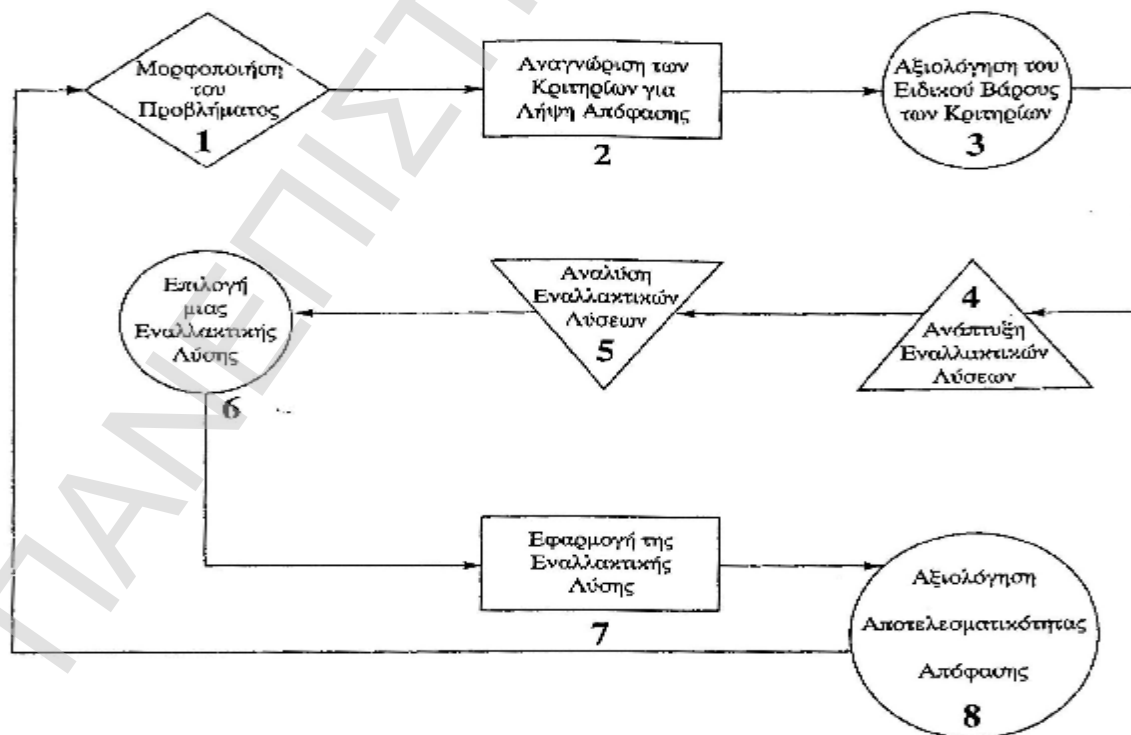
ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑ

Ας ξεκινήσουμε όμως την μελέτη του συγκεκριμένου επενδυτικού σχεδίου μέσα από την ανάλυση του πρωταρχικού καθήκοντος ενός manager μιας ναυτιλιακής εταιρείας, που δεν είναι άλλο, από την διαδικασία λήψης αποφάσεων. Η διαδικασία λήψης αποφάσεων είναι ένα σύνολο βημάτων, στα οποία περιλαμβάνονται:

- (α) ο προσδιορισμός ενός προβλήματος,
- (β) η επιλογή μιας εναλλακτικής λύσης, και
- (γ) η αξιολόγηση της αποτελεσματικότητας της απόφασης.

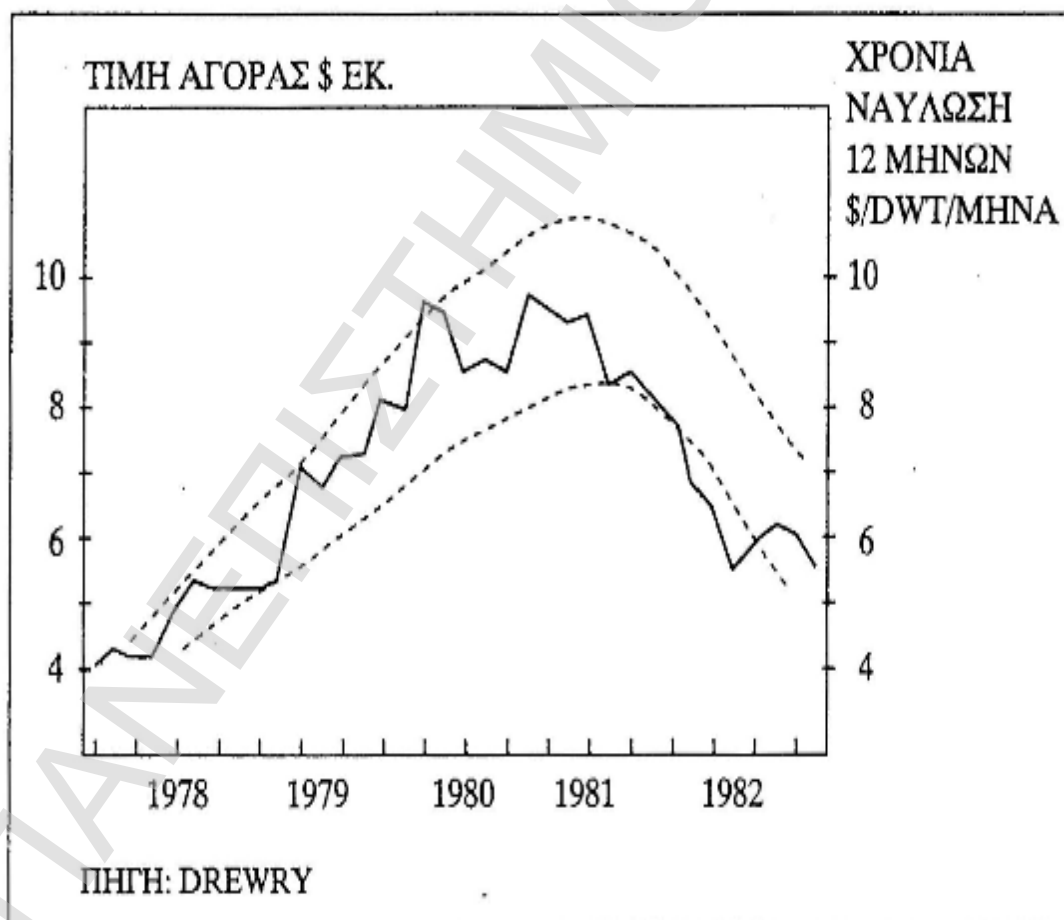
Σημασία εδώ έχει να τονιστεί ότι η λήψη απόφασης δεν είναι μια ενέργεια επιλογής μεταξύ εναλλακτικών προτάσεων ή λύσεων, αλλά είναι μια διαδικασία. Η διαδικασία αυτή περιγράφεται με το πιο κάτω διάγραμμα. Σαν πρόβλημα μπορεί να ορίσει κανείς την τυχόν διάσταση μεταξύ μιας υπάρχουσας και μιας επιθυμητής κατάστασης πραγμάτων. Η αναγνώριση του προβλήματος είναι από τα πλέον δύσκολα καθήκοντα του Μάνατζερ, διότι υπεισέρχεται υποκειμενική κρίση, διότι αυτή αποτελεί σπουδαίο τμήμα της διαδικασίας λήψης απόφασης, και διότι για τα προβλήματα πολλές φορές έχουμε έμμεσες ενδείξεις. Η μη αναγνώριση ενός προβλήματος προκαλεί λύση λάθους προβλήματος.

Είναι αλήθεια ότι υπάρχει ακόμη κάποια ουσία στο να δει κανείς τον τρόπο με τον οποίο γίνεται η διαπίστωση της διάστασης, δηλ. της διαφοράς επιθυμητής και πραγματικής κατάστασης.



Στη ναυτιλία αυτό γίνεται φανερό με τις κινήσεις της ναυλαγοράς, αλλά και με το MIS (Management International System - Σύστημα Πληροφόρησης της Διοίκησης) και ειδικά με τις εκθέσεις του Τμήματος Ναυλώσεων και Επιχειρήσεων. Είναι αλήθεια βέβαια ότι το ναυτιλιακό Μάνατζμεντ χρειάζεται εξειδικευμένη πληροφόρηση, αν αυτό είναι δυνατό, για τις κινήσεις των ναύλων στα ταξίδια στα οποία συνήθως δραστηριοποιούνται τα πλοία της εταιρείας. Οι γενικές πληροφορίες είναι και αυτές βέβαια χρήσιμες, όπως λ.χ. η αρθρογραφία των μηνιαίων περιοδικών και το ισοζύγιο Προσφοράς και Ζήτησης χωρητικότητας που δημοσιεύουν. Υπάρχουν και πληροφορίες ναύλων κατά γεωγραφικές περιοχές κ.λ.π., που τις παρέχουν ειδικά γραφεία.

Πάντως είναι ζωτικής σημασίας οι αξιόπιστες πληροφορίες για τη ναυλαγορά και ιδιαίτερα για τη μελλοντική της εξέλιξη, σε μεγάλη, αν είναι δυνατό, λεπτομέρεια, όπως τύποι, μεγέθη, ηλικίες πλοίων. Αυτό είναι σημαντικό λόγω της σχέσης που υπάρχει μεταξύ επιπέδων ναύλων και αξιών πλοίων, όπως φαίνεται και στο πιο κάτω διάγραμμα.



Θα επιμείνουμε στο θέμα της λήψης απόφασης, για αγορά ή πώληση πλοίων, διότι πράγματι είναι πολύ κρίσιμη η χρονική τοποθέτηση, για την αποτυχία ή επιτυχία των ναυτιλιακών· επιχειρήσεων. Πριν από αυτό όμως θέσαμε το θέμα του τρόπου με τον οποίο ο Μάνατζερ διαπιστώνει ότι υπάρχει διάσταση επιθυμητού και πραγματικότητας. Αυτό συμβαίνει πιθανότατα με τη σύγκριση της πραγματικής κατάστασης σε σχέση με κάποιο μέτρο. Αυτό μπορεί να είναι η παρελθούσα απόδοση μιας εταιρείας ή οι στόχοι που είχαν τεθεί. Στη ναυτιλιακή εταιρεία η σύγκριση των αποτελεσμάτων των ταξιδιών των αυτών πλοίων σε ίσα χρονικά διαστήματα από έτος σε έτος, μπορεί να δώσει μια απόδειξη αν λ.χ. η μείωση των εσόδων ενός πλοίου οφείλονται σε κάθοδο της ναυλαγοράς ή σε άνοδο των δαπανών ή και στα δύο, και σε τι έκταση. Αυτό όμως δεν είναι πρόβλημα, το να διαπιστωθεί, δηλαδή, η πτώση της ναυλαγοράς. Εκείνο που είναι πρόβλημα είναι να διαπιστωθεί το ελάχιστο επίπεδο των αξιών των πλοίων, το οποίο πρέπει να συνδυαστεί με το μέγιστο επίπεδο των ναύλων. Διότι η αγορά ενός πλοίου είναι λογικό να γίνει στη χαμηλότερη δυνατή τιμή και να προσκομίσει τους καλύτερους δυνατούς ναύλους μετά την ολοκλήρωση της αγοράς.

Όπως δείχνει το πιο πάνω διάγραμμα , οι υψηλότερες τιμές των πλοίων bulk carriers περίπου 25.000 dwt διαμορφώθηκαν στην περίοδο 1978-1982. Τότε και ο ναύλος χρονιάς ναυλώσεως είχε ήδη πριν από περίπου 6 μήνες υποχωρήσει. Είναι αλήθεια ότι υπάρχει διάφορη αντίδραση του ναύλου χρονιάς ναυλώσεως και του ναύλου της λεγόμενης ναύλωσης κατά ταξίδι (spot market). Αν κανείς, δηλ. ο πλοιοκτήτης, πωλούσε στο υψηλότερο σημείο του ναύλου και όχι στο υψηλότερο σημείο της αξίας των πλοίων, θα έχανε περίπου 1 εκ. \$. Αν όμως δημιουργείτο καθυστέρηση και πωλούσε στο μέσο του 1982 αντί του 1981, θα έχανε 4 εκ. \$. Το θέμα δεν είναι στατικό, αλλά μάλλον δυναμικό, μεταξύ δύο αποφάσεων, όπως θα αναλύσουμε πιο κάτω. Τα ερωτήματα εδώ παραμένουν: πώς θα αναγνωρίσουμε ότι το επίπεδο των ναύλων έφθασε στο υψηλότερο δυνατό σημείο και στη συνέχεια θα πάρει την καθοδική πορεία; Και πώς θα αναγνωρίσουμε ότι το επίπεδο των αξιών των πλοίων έφθασε στο υψηλότερο σημείο, και στη συνέχεια θα πάρει την καθοδική πορεία; Το τελευταίο ερώτημα εννοεί: όταν αγοράσουμε και έλθει το πλοίο στην κατοχή μας, θα έχει ανέλθει και η ναυλαγορά στο υψηλότερο αυτής σημείο, ώστε πιθανώς να ναυλώσουμε με χρονία ναύλωση;

Αυτά είναι δύσκολα ερωτήματα, τα οποία απαντώνται από τους Πλοιοκτήτες κατά διάφορο κάθε φορά τρόπο. Μάλιστα οι αποφάσεις ποικίλλουν και από τη μια εθνικότητα πλοιοκτητών στην άλλη. Είναι αλήθεια ότι οι επιχειρηματίες δραστηριοποιούνται στη ναυτιλία με ξεχωριστό καμιά φορά τρόπο, όπως :

- (α) στην προηγμένη και πρωτοπόρο τεχνολογία.
- (β) σε μεγέθη πλοίων άγνωστα μέχρι τότε (π.χ. παράδειγμα Ωνάση), και
- (γ) σε εξειδικευμένους τύπους πλοίων.

Είναι επίσης αλήθεια ότι μερικοί Έλληνες Πλοιοκτήτες δραστηριοποιούνται κυρίως στην αγορά καινούργιων πλοίων, ενώ η πλειοψηφία δραστηριοποιείται κυρίως στις αγορές μεταχειρισμένων. Υπήρξαν και υπάρχουν πρόσθετα Έλληνες Πλοιοκτήτες που κατέχονται από συντηρητικό πνεύμα στις επενδύσεις τους και άλλοι, λίγοι, που αναλαμβάνουν ή έχουν αναλάβει μεγάλους κινδύνους. Έχει παρατηρηθεί και το φαινόμενο της διαδικασίας leader-follower στις ναυτιλιακές επιχειρήσεις, ή (leader δηλαδή είναι η αρχηγική ναυτιλιακή επιχείρηση που στις Επενδύσεις της δεν ακολουθεί κανέναν και follower η ναυτιλιακή επιχείρηση που αντιγράφει στις επενδύσεις της την αρχηγική) καθώς και το learning by doing (δηλαδή μαθαίνω από την πείρα μου ή από προηγούμενες περιστάσεις).

Εμείς διαπιστώσαμε, ότι ακόμη και το γεγονός της εξόδου από μια κρίση, επηρεάζει τις ναυτιλιακές επενδύσεις. Επίσης μεγάλο θέμα αποτέλεσε και ο ρόλος των αποθεματικών και της σταυροειδούς «χρηματοδότησης» των πλοίων ενός στόλου μεταξύ τους, ιδιαίτερα σε περίοδο κρίσης, αλλά και σε περίοδο επενδύσεων. Υψηλά αποθεματικά που δημιουργούνται σε περιόδους ανόδου του ναυτιλιακού κύκλου και που δεν επενδύονται άμεσα σε πλοία ή αλλού για διάφορους λόγους, όπως χαμηλή ναυλαγορά, μεγάλες σχετικά αποδόσεις σε καταθέσεις κ.λπ., μπορούν να επιτύχουν:

- (α) χρηματοδότηση της κρίσης και αποφυγή του παροπλισμού,
- (β) επιθετική παρεμβολή στην αγορά μεταχειρισμένων με αγορές και πωλήσεις κερδοσκοπικού χαρακτήρα με μεγάλα capital gains (κεφαλαιουχικά κέρδη).

Από την πιο πάνω ανάλυση προκύπτει ότι ο πλοιοκτήτης οφείλει να μεγιστοποιήσει το κέρδος από την εκμετάλλευση-πώληση ενός πλοίου για το διάστημα που το πλοίο αυτό βρίσκεται στην κατοχή του. Επομένως το όλο θέμα δεν τίθεται βραχυχρόνια, μέσα σ' ένα 12μηνο - τι δηλαδή απέδωσε ένα πλοίο στο χρόνο -, αλλά στη διάρκεια της ζωής του, δηλαδή τι τελικά απέδωσε με την κάθε εταιρεία.

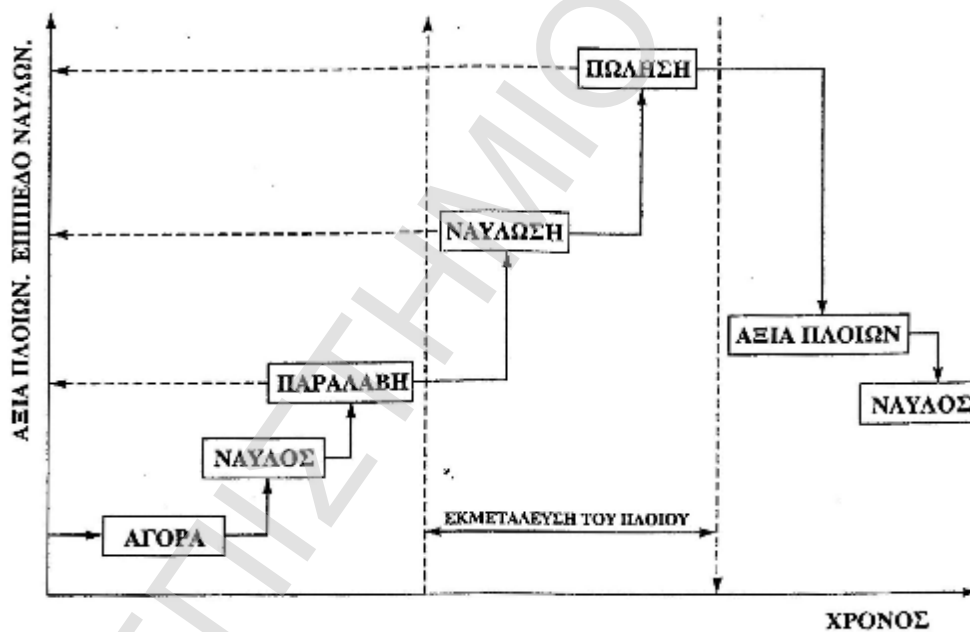
Το νέο αυτό σκεπτικό θέτει την εκμετάλλευση, αλλά και τα τυχόν capital gains (κέρδη κεφαλαίου του πλοίου) στον ίδιο παρονομαστή. Το όλο ζήτημα συναρτάτε φυσικά με ένα στρατηγικό και μακροχρόνιο προγραμματισμό των ναυτιλιακών επενδύσεων. Με αυτές τις σκέψεις βλέπουμε τον Πλοιοκτήτη να προγραμματίζει :

- (α) το χρόνο αγοράς και ταυτόχρονα να επιλέγει το μέγεθος, τον τύπο, την εξειδίκευση, και την ηλικία του πλοίου,
- (β) το διάστημα απασχόλησης του πλοίου, και το ύψος του καθαρού αποτελέσματος στο διάστημα αυτό,
- (γ) το χρόνο πώλησης του πλοίου,
- (δ) τα capital gains (κέρδη) από το πλοίο αυτό.

Ο ορθός προγραμματισμός βέβαια απαιτεί ακριβή προβλεπτικότητα, αλλά ο έστω και χαμηλός βαθμός επιτυχούς πρόβλεψης, είναι καλύτερος από την καθαρά τυχαία και συμπτωματική συμπεριφορά. Και αλήθεια είναι ότι ο ορθός ναυτιλιακός επιχειρηματίας ενεργεί με επιτυχία όταν ενεργεί αυτόνομα, δηλαδή έξω από μια μαζική επενδυτική ή άλλη συμπεριφορά των πολλών.

Το πιο κάτω σχήμα δίνει μια παραστατική εικόνα των σχετικών παραγόντων που υπεισέρχονται.

Ένα κρίσιμο ερώτημα τίθεται και στη διάρκεια πτώσεως της ναυλαγοράς, δηλαδή πόσο χρόνο αυτή θα παραμείνει σε επίπεδα ζημίας (του πλοίου που εξετάζουμε); Και πόσο βέβαιο είναι ότι αυτή δεν θα επανέλθει σύντομα σε υψηλότερα επίπεδα ναύλου (και αξιών των πλοίων) από ότι προ ολίγου χρόνου; Είναι επομένως κρίσιμο το διάστημα στο οποίο κανείς αναφέρεται λόγω του ναυτιλιακού κύκλου.



Επομένως είναι σαφές, ότι το διάστημα ανάλυσης της διατήρησης ενός πλοίου στην κατοχή μας πρέπει να είναι ίσο με την περίοδο που ξεκινάει από το χαμηλότερο σημείο της ναυλαγοράς, και ειδικότερα των αξιών των πλοίων, και σταματάει στο σημείο του μέγιστου επιπέδου των ναύλων ή μάλλον των αξιών του πλοίου. Στη συνέχεια βγαίνουμε από την αγορά για το διάστημα μέχρις ότου οι αξίες κατέβουν στο ελάχιστο δυνατό επίπεδο. Η είσοδος στην αγορά γίνεται κατά τον ίδιο τρόπο.

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑ

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑ

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑ

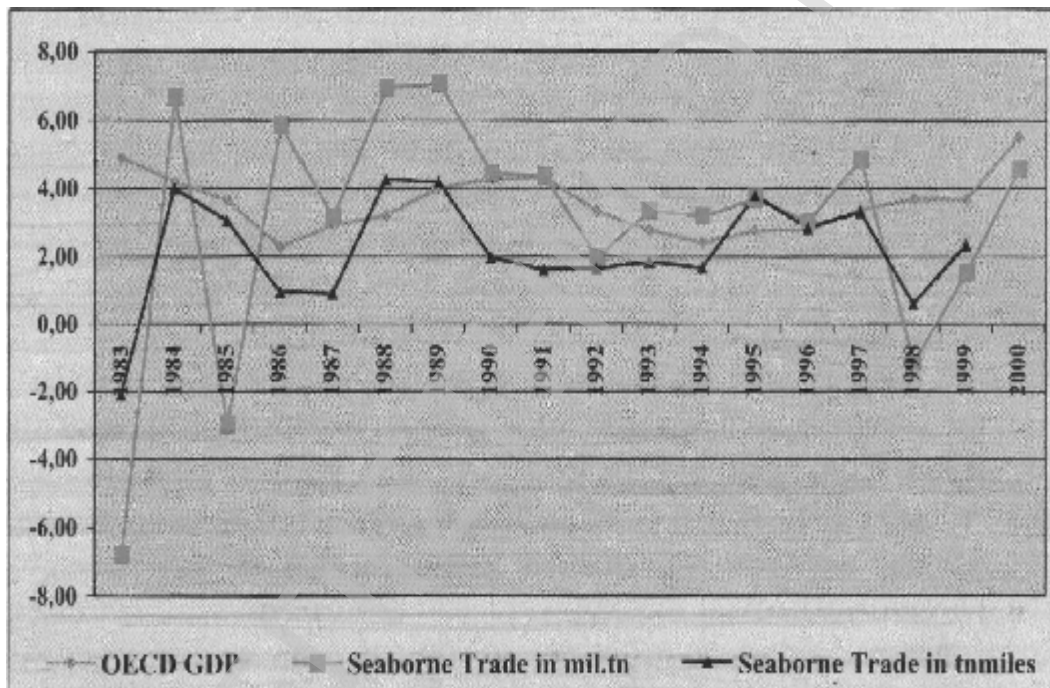
ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑ

Στο σημείο αυτό θα ήταν χρήσιμο να αναφέρουμε τους λόγους για τους οποίους μια εταιρεία οδηγείται στην ναυπήγηση ή στην αγορά ενός νέου πλοίου, ώστε να μπορέσουμε να επιλέξουμε τον καταλληλότερο τύπο επένδυσης. Είναι γνωστό από τη ναυτιλιακή οικονομική θεωρία ότι η ζήτηση για θαλάσσιες μεταφορές είναι δευτερογενής και δεν αποτελεί αυτόνομη οικονομική λειτουργία, δεδομένου ότι εξαρτάται άμεσα από τη διαμόρφωση του διεθνούς εμπορίου και κατ' επέκταση, της παγκόσμιας οικονομίας. Έτσι, στην περίπτωση της ζήτησεως για νέες κατασκευές πλοίων, σημαντική παράμετρος στο μέγεθος αυτής αποτελούν οι εξελίξεις που παρουσιάζονται στο διεθνές οικονομικό περιβάλλον, οι οποίες αντανακλώνται και στην ανάγκη για θαλάσσιες μεταφορές, καθώς και στην τελική διαμόρφωση του διεθνούς θαλάσσιου εμπορίου. Ένας από τους βασικότερους δείκτες για την εξέλιξη της παγκόσμιας οικονομίας αποτελεί η εξέλιξη του Ακαθάριστου Εγχώριου Προϊόντος, ο οποίος συσχετιζόμενος με την εξέλιξη του θαλάσσιου εμπορίου αποδεικνύει την ύπαρξη της μερικής συσχέτισης μεταξύ των δύο συγκεκριμένων παραμέτρων. Στο παρακάτω διάγραμμα διαπιστώνεται η σχεδόν παράλληλη εξέλιξη της παγκόσμιας οικονομικής αγοράς με τη ναυτιλιακή. Παρατηρούμε ότι η εξέλιξη του εμπορικού οικονομικού κύκλου, που στην περίπτωση του διαγράμματος εκφράζεται σε όρους ΑΕΠ, των χωρών μελών του Ο.Ο.Σ.Α., επηρεάζει τη εξέλιξη του ναυτιλιακού κύκλου. Θα πρέπει να σημειωθεί ότι η εξέλιξη του ναυτιλιακού κύκλου εκφράζεται από την πλευρά της ζήτησεως τόσο σε όρους μεταφερόμενου όγκου (εκ. τόννοι), όσο και σε όρους τοννομιλίων. Ειδικότερα, διαπιστώνουμε ότι η εξέλιξη της ζήτησεως για θαλάσσιες μεταφορές εκφρασμένη σε τοννομίλια ακολουθεί ομαλότερα την ανάπτυξη του εμπορικού κύκλου, σε αντίθεση με τη σχετικά ασταθή μεταβολή της ζήτησεως σε όρους μεταφερόμενης ποσότητας. Με βάση τη θεωρία για την εξέλιξη των ναυτιλιακών κύκλων γνωρίζουμε ότι, σημαντική παράμετρος για την αύξηση της προσφερόμενης χωρητικότητας πλοίων αποτελεί η εκάστοτε επιχειρησιακή τους ταχύτητα. Έτσι, για παράδειγμα, κατά τη φάση ανόδου του ναυτιλιακού κύκλου οι πλοιοκτήτες, θέλοντας να ικανοποιήσουν την υπερβάλλουσα ζήτηση αυξάνουν την ταχύτητα των πλοίων τους. Η αύξηση της ταχύτητας των πλοίων φαίνεται στη σχέση: (Τόννοι χ Μίλια), σε αντίθεση με την απλή μονάδα μέτρησης ζήτησεως «όγκος μεταφερόμενου φορτίου».

Επιπρόσθετα, παρατηρώντας το ακόλουθο Διάγραμμα, καθίσταται προφανές ότι την περίοδο των ετών 1981-1987, όπου η ναυτιλία αντιμετώπισε μία από τις μεγαλύτερες κρίσεις στην ιστορία της, οι χώρες - μέλη του Ο.Ο.Σ.Α. παρουσίαζαν αρνητικούς δείκτες οικονομικής ανάπτυξης (το Α.Ε.Π. μειώνεται συνεχώς). Τη χρονική περίοδο που ακολουθεί μέχρι το έτος 1992, οι χώρες - μέλη του Ο.Ο.Σ.Α. χαρακτηρίζονται από οικονομική ανάπτυξη η οποία αντανακλάται και στην εξέλιξη του διεθνούς θαλάσσιου εμπορίου, το οποίο με τη σειρά του αυξάνεται σε αρκετά ικανοποιητικό βαθμό. Επίσης, αξιοσημείωτη είναι η πτώση του διεθνούς θαλάσσιου εμπορίου κατά την περίοδο των ετών 1997 - 1999, παρά το γεγονός της σταθερής, έστω και μικρής, αύξησης του Α.Ε.Π. στις χώρες του Ο.Ο.Σ.Α. Σε αυτήν την περίπτωση, η σημαντική πτώση του διεθνούς θαλάσσιου εμπορίου αποδίδεται σε ένα οικονομικό γεγονός, τη λεγόμενη "Ασιατική Κρίση". Το γεγονός αυτό διατάραξε την ισορροπία στην οικονομία η οποία εκφράστηκε και μέσω της μείωσης της ζήτησεως για προϊόντα. Η "Ασιατική Κρίση" κράτησε δύο έτη, δηλαδή έως ότου η παγκόσμια οικονομία να προσαρμοστεί στις νέες συνθήκες και

τελικά , να σημειώσει ανάκαμψη . Τα επόμενα έτη όπως , φαίνεται και στο παρακάτω Διάγραμμα , η οικονομία των χωρών μελών του Ο.Ο.Σ.Α. ανακάμπτει σημαντικά και στην ουσία οδηγεί σε αύξηση της ζήτησης για θαλάσσιες μεταφορές . Αξιοσημείωτο είναι το γεγονός ότι σήμερα η ναυτιλιακή αγορά χαρακτηρίζεται από ιδιαίτερη ανάπτυξη , οι ναύλοι έχουν σημειώσει ρεκόρ , γεγονός που διαφαίνεται και στην ιδιαίτερη αύξηση του θαλάσσιου εμπορίου . Μία από τις αιτίες που δικαιολογούν την εν λόγω έκρηξη σχετίζεται άμεσα με την κατάσταση της παγκόσμιας οικονομίας και ειδικότερα με την εμφάνιση μίας νέας δύναμης στο διεθνές προσκήνιο της Κίνας . Η εν λόγω χώρα , χαρακτηριζόμενη από έντονους ρυθμούς ανάπτυξης , έχει προχωρήσει στην εισαγωγή μεγάλων ποσοτήτων αγαθών , το μεγαλύτερο ποσοστό των οποίων μεταφέρεται δια θαλάσσης .

Είναι ευνόητο βέβαια ότι , οι εξαιρετικά ευνοϊκές αυτές συγκυρίες δεν μπορεί παρά να παραμένουν μόνο στη βραχυχρόνια περίοδο και συνεπώς , σε σύντομο χρονικό διάστημα (έως και λίγος μήνες) η ναυτιλία λογικά θα επανέλθει στα φυσιολογικά της επίπεδα , όπως αυτά αντιστοιχούν μετά από μία έντονη οικονομική δραστηριότητα .

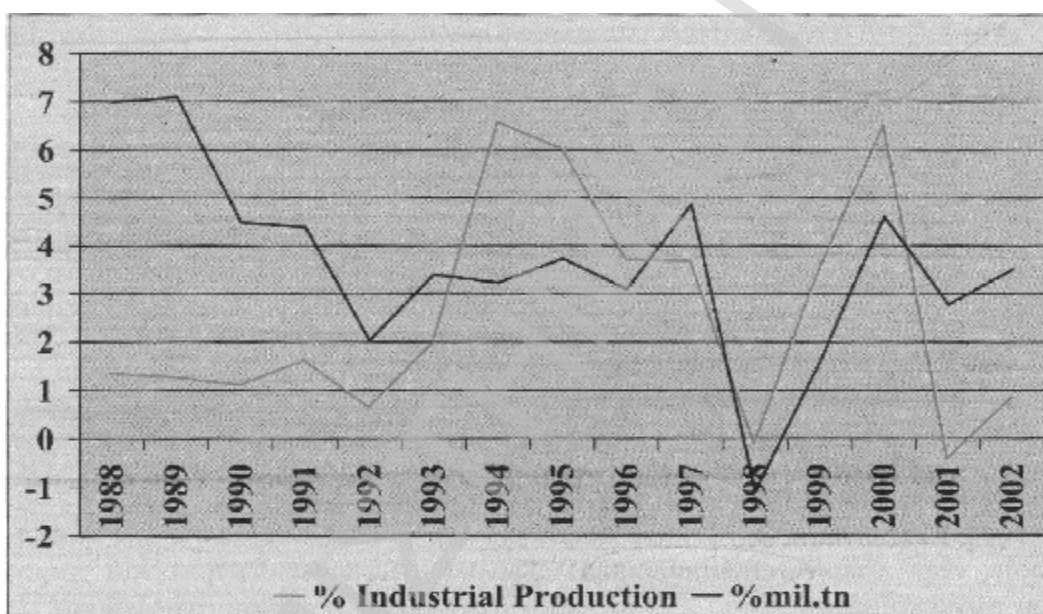


Θα πρέπει να σημειωθεί ότι οι διαφοροποιήσεις ως προς τις μεταβολές των δύο υπό εξέταση παραμέτρων είναι δυνατόν να αιτιολογηθούν από την αναπόφευκτη ύπαρξη χρονικής υστέρησης μεταξύ της οικονομικής ανάπτυξης που συνεπάγεται με την αύξηση της ζήτησης για πρόσθετα προϊόντα και της ανταπόκρισης της ναυτιλιακής αγοράς για την ικανοποίηση της νέας αυξημένης ζήτησης .

Ένας άλλος δείκτης οικονομικής ανάπτυξης ο οποίος επηρεάζει τη δομή και την εξέλιξη του θαλάσσιου εμπορίου είναι η εξέλιξη της βιομηχανικής παραγωγής . Στο Διάγραμμα που ακολουθεί παρουσιάζεται η εξέλιξη της βιομηχανικής παραγωγής για τη χρονική περίοδο των ετών 1988 – 2002 , ενώ παράλληλα περιγράφεται η εξέλιξη του διεθνούς θαλάσσιου εμπορίου για την ίδια χρονική περίοδο . Όπως εύκολα διαπιστώνει

κανείς , οι δύο υπό ανάλυση παράμετροι μεταβάλλονται κατά όμοιο τρόπο , γεγονός που αποδεικνύεται παρατηρώντας την περίοδο 1997-1999 (περίοδος Ασιατικής κρίσης) όπου οι καμπύλες συμπεριφέρονται κατά τον ίδιο σχεδόν τρόπο . Η ύπαρξη στενής σχέσης μεταξύ της παγκόσμιας βιομηχανικής παραγωγής και της εξέλιξης του θαλάσσιου εμπορίου είναι δυνατόν να αιτιολογηθεί εάν αναλογιστεί κανείς την φύση της ζήτησεως για θαλάσσιες μεταφορές η οποία είναι δευτερογενής και παράγωγος .

Θα ήταν σημαντική παράλειψη να μην αναφερθεί κανείς στο γεγονός ότι οι ενδεχόμενες αυξομειώσεις στα επίπεδα εισαγωγής των χωρών σε συγκεκριμένα αγαθά (όπως για παράδειγμα σε πετρέλαιο , άνθρακα , σιδηρομέταλλευμα , σιτηρά κ.α.) επηρεάζουν άμεσα την εξέλιξη του διεθνούς θαλάσσιου εμπορίου . Γίνεται επομένως κατανοητό , ότι , οι μεταβολές στα επίπεδα των εισαγωγών σε παραδοσιακές χώρες δύνανται να μεταβάλλουν τη δομή του θαλάσσιου εμπορίου και παράλληλα , αποδεικνύει την ανάπτυξη πρόσθετων αγορών στη Νότιο Κορέα , στην Κίνα κ.α. .



Γενικά, το διεθνές θαλάσσιο εμπόριο είναι δυνατόν να διαχωριστεί σε δύο κύριες κατηγορίες : Υγρού και ξηρού φορτίου . Το εμπόριο το οποίο αναφέρεται στη μεταφορά υγρού φορτίου επηρεάζεται κυρίως από τις μεταβολές του αργού πετρελαίου (και των παραγώγων του). Επιπρόσθετα , το εμπόριο το οποίο αφορά στη μεταφορά ξηρού φορτίου είναι δυνατόν να κατηγοριοποιηθεί σε αγαθά που μεταφέρονται χύδην , καθώς επίσης σε αγαθά τα οποία μεταφέρονται σε συσκευασμένη μορφή .

Η φύση και η δομή του διεθνούς θαλάσσιου εμπορίου είναι δυνατόν να επηρεάσει σε σημαντικό βαθμό τη ζήτηση για κατασκευή νέου τονάζ . Για παράδειγμα , η ευρεία εφαρμογή των εμπορευματοκιβωτίων στις θαλάσσιες μεταφορές επέδρασε στη ναυπηγοεπισκευαστική βιομηχανία , μέσω της ναυπήγησης νέων τύπων containerships . Αξίζει να αναφερθεί ότι η ευρεία χρήση του συγκεκριμένου τύπου πλοίου - που στην ουσία οδήγησε στη μείωση της ζήτησεως για νέες κατασκευές παραδοσιακού τύπου πλοίων μεταφοράς γενικού φορτίου - δικαιολογείται με βάση τα πλεονεκτήματα όσον αφορά στη

μείωση του χρόνου και του κόστους , αφενός του κυκλικού ταξιδιού των πλοίων , αφετέρου της διαχείρισης του φορτίου . Επιπλέον , η χρήση των εμπορευματοκιβωτίων συνέβαλε στην αλλαγή της δομής και της οργάνωσης των λιμένων οι οποίοι καλούνται να ανταπεξέλθουν στις νέες απαιτήσεις της βιομηχανίας θαλασσιών μεταφορών .

Εκτός των ανωτέρω , σημαντικές αλλαγές έχουν επέλθει στη ζήτηση για μεταφορά παραδοσιακών φορτίων . Καταρχήν, η ζήτηση για τα πέντε βασικά, ξηρά φορτία (σιτηρά , σιδηρομετάλλευμα , άνθρακας , φωσφάτα και αλουμίνα) έχει αυξηθεί σημαντικά κατά τα τελευταία έτη , δημιουργώντας την ανάγκη για ναυπήγηση περισσότερων , αλλά ταυτοχρόνως και μεγαλύτερων πλοίων . Σημαντική επίσης αύξηση έχει σημειωθεί στη ζήτηση για μεταφορά πετρελαίου (η σημαντικότερη πηγή ενέργειας μέχρι σήμερα). Εξάλλου , δεδομένων των ολοένα και μεγαλύτερων αναγκών των βιομηχανικών και των ανεπτυγμένων χωρών σε πετρέλαιο, η ναυπηγική βιομηχανία , παρακολουθώντας τις επιταγές του εμπορίου , έχει προχωρήσει στην κατασκευή πλοίων μεγάλης μεταφορικής ικανότητας τα οποία δραστηριοποιούνται κυρίως στις διαδρομές μεταξύ του Περσικού Κόλπου (χώρες με μεγάλη εξαγωγική δραστηριότητα) προς τις βιομηχανικές χώρες (Δυτ. Ευρώπη, Αμερική, Ιαπωνία) .

Περαιτέρω, τα τελευταία έτη, η αναζήτηση νέων πηγών ενέργειας, εκτός του αργού πετρελαίου , έχει οδηγήσει στη σταδιακή μεταβολή του θαλάσσιου εμπορίου . Ενδεικτικά αναφέρουμε ότι η ανάγκη για μεταφορά μεγαλύτερων ποσοτήτων φυσικού αερίου (ως μία νέα πηγή ενέργειας) , έχει οδηγήσει σε μελέτες για τη δημιουργία εξειδικευμένου τύπου πλοίου (πέρα από το LNG) με χαμηλότερο κόστος μεταφοράς και δυνατότητα μεταφοράς του σε περισσότερο συμπίεσμένη μορφή) .

Θα ήταν σημαντική παράλειψη να μην αναφερθούμε στο γεγονός ότι, η εκμετάλλευση πηγών πρώτων υλών σε περιοχές με διαφοροποιημένες καιρικές συνθήκες δημιούργησε την ανάγκη για τη ναυπήγηση πλοίων που θα δραστηριοποιούνται στις εν λόγω περιοχές . Καθίσταται κατανοητό ότι τα κατασκευαστικά πρότυπα ενός πλοίου που πραγματοποιεί ταξίδια σε περιοχές με θερμό κλίμα , είναι εντελώς διαφορετικά από τα πρότυπα σχεδίασης πλοίων, που δραστηριοποιούνται σε περιοχές με ψυχρό κλίμα .

Θεωρητικά, η ναυπηγική βιομηχανία είναι δυνατόν να ακολουθεί την εξέλιξη της ναυτιλιακής αγοράς . Ωστόσο , θα πρέπει να επισημανθεί ότι η συμβολή ορισμένων παραγόντων διαταράσσει την εν λόγω ακολουθία των δύο αγορών .

Αρχικά, οι πλοιοκτήτες συνηθίζουν να πραγματοποιούν τις παραγγελίες για ναυπήγηση πλοίων , όταν οι προσδοκίες τους για την εξέλιξη της ναυλαγοράς προβλέπουν αύξηση στις τιμές των ναύλων . Έχοντας υπόψη ότι μεσολαβεί ένα εύλογο χρονικό διάστημα μεταξύ της πραγματοποιηθείσας παραγγελίας και της παράδοσης ενός πλοίου (κατά μέσο όρο περί τους 16 μήνες , αν και κατά τα τελευταία έτη , ο χρόνος παράδοσης ορισμένων τύπων πλοίων έχει μειωθεί σημαντικά) , είναι πολύ πιθανόν η επένδυση του πλοιοκτήτη να αποδειχθεί αναποτελεσματική . Η εξέλιξη των ναυτιλιακών κύκλων δεν είναι προβλέψιμη . Ως εκ τούτου, εάν οι προσδοκίες των πλοιοκτητών περί αύξησης των τιμών των ναύλων αποδειχθούν λανθασμένες , ή ακόμα εάν τελικά το διάστημα της καλής κατάστασης της αγοράς είναι συντομότερο από τη χρονική διάρκεια ναυπήγησης του παραγγελθέντος πλοίου,

η συγκεκριμένη επένδυση θα επιφέρει τα αντίθετα αποτελέσματα από τα αναμενόμενα (χαμηλοί ναύλοι, αδυναμία επίτευξης κερδών από την απασχόληση του πλοίου). Επιπλέον, είναι πιθανόν οι προσδοκίες περί ανάκαμψης της ναυτιλιακής αγοράς να χαρακτηρίζουν το σύνολο των φορέων της ζήτησεως για νέες κατασκευές, με αποτέλεσμα οι πλοιοκτήτες να δράσουν κατά τον ίδιο τρόπο και τελικά, να οδηγήσουν οι ίδιοι την αγορά σε υπερπροσφορά χωρητικότητας, που αναπόφευκτα συνεπάγεται πτώση των τιμών των ναύλων.

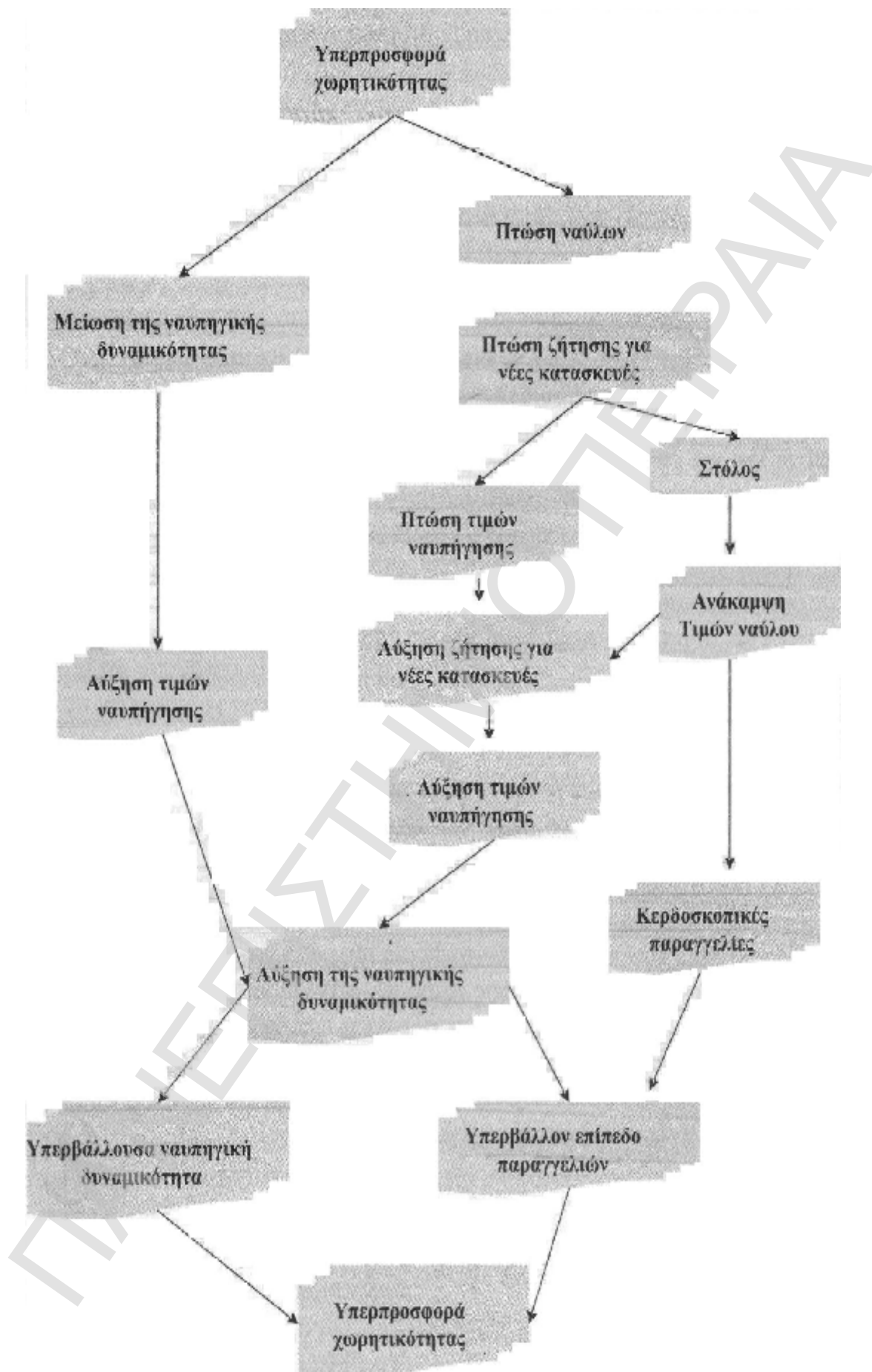
Το Διάγραμμα που ακολουθεί περιγράφει τις δυνάμεις που συμβάλλουν κάθε φορά στη διαμόρφωση του ναυτιλιακού κύκλου και κατ' επέκταση επηρεάζουν τη δυναμική της εξέλιξης του ναυπηγικού κύκλου. Υποθέτοντας αρχικά μία κατάσταση κατά την οποία η ναυλαγορά χαρακτηρίζεται από υπερπροσφορά χωρητικότητας, η πλεονάζουσα δυναμικότητα του στόλου είναι δυνατόν να έχει διττό ρόλο:

- Στη βραχυχρόνια περίοδο, τα επίπεδα των ναύλων θα μειωθούν σε σημαντικό βαθμό και,
- Στη μακροχρόνια περίοδο, θα σημειωθεί πτώση στη ζήτηση για νέες κατασκευές, ενώ παράλληλα, ανάλογα με τις προσδοκίες των πλοιοκτητών, θα αναζητηθούν λύσεις για τη μείωση της πλεονάζουσας χωρητικότητας του στόλου στην αγορά, είτε μέσω του παροπλισμού, είτε ακόμα μέσω της διάλυσης του υποαπασχολούμενου στόλου.

Ακολούθως, η σταδιακή μείωση της χωρητικότητας του στόλου, θα οδηγήσει σιγά σιγά τη ναυτιλιακή αγορά σε ισορροπία μεταξύ των δυνάμεων της ζήτησεως και της προσφοράς tonnage, ενώ πέρα από κάποιο σημείο, η ναυλαγορά θα χαρακτηρίζεται από υπερβάλλουσα ζήτηση χωρητικότητας. Η συγκεκριμένη κατάσταση με τη σειρά της θα οδηγήσει σε αύξηση των τιμών των ναύλων, με αποτέλεσμα οι πλοιοκτήτες ελπίζοντας σε συνεχή ανάκαμψη, να προβούν σε παραγγελίες ναυπήγησης η αύξηση των οποίων θα οδηγήσει παράλληλα σε αύξηση των αντίστοιχων τιμών για νέες κατασκευές.

Μάλιστα, η προηγούμενη πτωτική πορεία της ζήτησεως για θαλάσσιες μεταφορές θα είχε ως αποτέλεσμα τη μείωση της δυναμικότητας των ναυπηγικών μονάδων, ενώ η αύξηση των τιμών ναυπήγησης θα αποτελούσε κίνητρο για τις μονάδες, ούτως ώστε να αυξήσουν το μέγεθος της δυναμικότητας τους, είτε μέσω της βελτιστοποίησης των επιπέδων παραγωγικότητας, είτε ακόμα μέσω της κατασκευής νέων εγκαταστάσεων.

Ωστόσο, η συνεχής αύξηση στη δυναμικότητα των ναυπηγικών μονάδων, θα οδηγήσει στη δημιουργία υπερβάλλουσας δυναμικότητας στην αγορά. Ταυτόχρονα, η δράση ορισμένων πλοιοκτητών οι οποίοι προβαίνουν σε παραγγελίες πλοίων για άμεση μεταπώληση τους σε υψηλότερες τιμές (κερδοσκόποι και όχι επενδυτές, ή κοινώς "speculators") συμβάλλει στη σταδιακή αύξηση της προσφερόμενης χωρητικότητας, με αποτέλεσμα την ανισορροπία στην αγορά, λόγω της πλεονάζουσας προσφοράς tonnage. Το αποτέλεσμα των παραπάνω ενεργειών οδηγεί την αγορά στην αρχική υποθετική κατάσταση του διαγράμματος.



Η ναυτιλία είναι μία παγκοσμιοποιημένη βιομηχανία η οποία επηρεάζεται από τις συνθήκες του εξωτερικού περιβάλλοντος λειτουργίας της . Επομένως , απρόσμενες εξελίξεις , όπως για παράδειγμα πόλεμοι , εμπόργκο στην εισαγωγή ή στην εξαγωγή ορισμένων προϊόντων , απότομες αυξήσεις στις τιμές ορισμένων από τα μεταφερόμενα αγαθά , επηρεάζουν τη δομή της ναυτιλιακής αγοράς και κατ' επέκταση δρουν αποφασιστικά στη διαμόρφωση της ναυπηγικής αγοράς . Είναι γνωστό ότι στο παρελθόν , προκειμένου ιδίως για δεξαμενόπλοια , για τον προσδιορισμό του αρίστου μεγέθους , αποφασιστικό ρόλο διαδραμάτιζε η ικανότητα του πλοίου να χρησιμοποιεί τη διώρυγα του Σουέζ . Αυτό ήταν απόρροια του ότι 55 – 60% του στόλου των δεξαμενόπλοιων εύρισκαν απασχόληση στις μεταφορές αργού πετρελαίου από τη Μέση Ανατολή , κυρίως προς την Ευρώπη και τη Β. Αμερική . Οι διαστάσεις και τα βυθίσματα της διώρυγας προσδιόριζαν συνεπώς το άριστο μέγεθος των πλοίων .

Ωστόσο , η διακοπή λειτουργίας της διώρυγας του Σουέζ το έτος 1956 για λίγους μήνες , έδωσε την πρώτη ώθηση για αναθεώρηση της προσέγγισης αυτής . Υπολογίσθηκε ότι δεξαμενόπλοια άνω των 120.000 dwt , κινούμενα διαμέσου του περίπλου της Αφρικής και δεξαμενόπλοια 80.000 dwt κινούμενα μόνο κατά την επιστροφή προς φόρτωση στη Μ. Ανατολή διαμέσου της διώρυγας , μπορούσαν να έχουν το ίδιο κόστος με δεξαμενόπλοια 50.000 - 60.000 dwt κινούμενα διαμέσου της διώρυγας . Μέχρι το έτος 1967 δόθηκε προτίμηση σε δεξαμενόπλοια αυτών των μεγεθών . Βλέπουμε , δηλαδή ότι , ένα αναπάντεχο γεγονός οδήγησε στην ανάγκη για ναυπήγηση πλοίων με μεγαλύτερη μεταφορική ικανότητα . Μάλιστα, η εκ νέου διακοπή λειτουργίας της διώρυγας το έτος 1967 που διήρκεσε μέχρι το έτος 1975 , οδήγησε στην πλήρη απελευθέρωση των μεταφορών πετρελαίου προς τη Β.Δ. Ευρώπη και Β. Αμερική από τη χρησιμοποίηση της διώρυγας , με σχετικά φθηνότερο κόστος , με την προσφυγή σε μεγέθη των 200.000 - 500.000 dwt .

Επιπρόσθετα, οι πολεμικές συρράξεις που έχουν κατά καιρούς λάβει χώρα στην περιοχή του Περσικού Κόλπου, έχουν συμβάλει σημαντικά στην αναδιάρθρωση της ναυτιλιακής αγοράς . Αρχικά, οι πολεμικές συρράξεις έχουν ως αποτέλεσμα την ολική απώλεια πλοίων μεγάλης μεταφορικής ικανότητας . Δευτερευόντως, η ύπαρξη ενός πολέμου δημιουργεί το αίσθημα της ανασφάλειας στην παγκόσμια κοινότητα όσον αφορά στις ενδεχόμενες επιπτώσεις του πολέμου, με αποτέλεσμα να παρατηρείται το φαινόμενο της αύξησης της ζήτησεως για αγαθά προς τη δημιουργία αρκετών αποθεμάτων. Η αντίδραση αυτή της διεθνούς κοινότητας είναι δυνατόν να εξηγήσει και την κατάσταση στη ναυλαγορά μετά το Σεπτέμβριο του 2003, κατά την οποία οι ναύλοι έσπασαν τα ρεκόρ όλων των εποχών. Ο πόλεμος μεταξύ των Η.Π.Α. και του Ιράκ στις αρχές του 2003 δημιούργησε αναστάτωση στις χώρες οι οποίες εξαρτώνται εμπορικά με το Ιράκ, με αποτέλεσμα να καταφύγουν στη ζήτηση πρόσθετων ποσοτήτων αγαθών για την εξασφάλιση της οικονομικής τους λειτουργίας. Το γεγονός αυτό οδήγησε σε ανισορροπία στην αγορά και συνέβαλλε στην αύξηση της ζήτησης για ναυπήγηση νέων πλοίων .

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑ

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑ

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑ

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑ

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑ

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑ

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑ

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑ

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑ

Ένα άλλο σημείο στο οποίο θα πρέπει να δώσουμε βάση είναι στο ότι η ναυτιλιακή αγορά και κατ' επέκταση, η λειτουργία των ναυτιλιακών επιχειρήσεων χαρακτηρίζεται από τη συνεχή προσπάθεια για την προσαρμογή του κόστους παραγωγής των μεταφορικών της υπηρεσιών, προς την τιμή που ο ανταγωνισμός δημιουργεί στην αγορά. Η πραγματοποίηση του στόχου επηρεάζεται, μεταξύ άλλων, από την ικανότητα της ναυτιλιακής μονάδος να ανταποκρίνεται καλύτερα στις απαιτήσεις της ζήτησης, με τη συνεχή βελτίωση των οικονομικοτεχνικών χαρακτηριστικών των πλοίων της: Εξάλλου ο τομέας της ναυτιλίας είναι σαφώς μεγάλης εντάσεως κεφαλαίου. Το χαρακτηριστικό αυτό γίνεται περισσότερο αντιληπτό σε πλοία που δραστηριοποιούνται στη ναυτιλία τακτικών γραμμών (liner shipping) δεδομένου ότι σε αυτήν την περίπτωση απαιτείται η ύπαρξη τεχνολογικά αναβαθμισμένων πλοίων με κανονικότητα και συχνότητα δρομολογίων, στοιχεία που συντελούν στην αύξηση του κεφαλαιουχικού κόστους.

Επομένως, το σύγχρονο πλοίο είναι προϊόν των εφαρμογών της τεχνολογίας στην κατασκευή, στην πρόωση και στον εξοπλισμό των πλοίων, στο μέτρο που η εφαρμογή των τεχνολογικών εξελίξεων γίνεται οικονομικώς συμφέρουσα, κάτω από συνθήκες ανταγωνισμού στην αγορά. Περαιτέρω, συμπεραίνουμε ότι, το θαλάσσιο εμπόριο δημιουργεί την ανάγκη για ύπαρξη πλοίου το οποίο θα πρέπει να λειτουργεί και να προσφέρει, υπηρεσίες με το χαμηλότερο δυνατό κόστος. Ο συνδυασμός του κόστους με τα δεδομένα, κάθε φορά επίπεδα τεχνολογίας, δημιουργούν τις προϋποθέσεις, μέσα στο πλαίσιο των οποίων μπορούν να αναζητούνται και να εξετάζονται οι ποιοτικές και οι τεχνικές εξελίξεις στην προσφορά χωρητικότητας.

Οι εκάστοτε εξελίξεις στην τεχνολογία οδηγούν αναπόφευκτα στην απαξίωση ορισμένων τύπων πλοίων, τα οποία σταδιακά αποσύρονται από την αγορά και τελικά αντικαθίστανται από τα νέα εκσυγχρονισμένα πλοία τα οποία ικανοποιούν την ανάγκη για βελτιστοποίηση της παραγωγής των ναυτιλιακών υπηρεσιών. Καθίσταται, επομένως κατανοητό, ότι η δημιουργία νέων και τεχνολογικά αναβαθμισμένων τύπων πλοίων επηρεάζει άμεσα τη ναυπηγική βιομηχανία, η οποία καλείται να ανταπεξέλθει στις ανάγκες της ναυτιλιακής αγοράς. Είναι πρακτικά δύσκολο να προσδιορισθούν με ακρίβεια και να εξετασθούν όλες οι κατηγορίες και τύποι πλοίων, που οι σύγχρονες ανάγκες προκάλεσαν και που η τεχνολογία δημιούργησε. Πολλά πλοία κατατάσσονται σε μία συγκεκριμένη κατηγορία λ.χ. των δεξαμενόπλοιων, ενώ στην πραγματικότητα μπορεί να διαφέρουν σημαντικά μεταξύ τους. Μέχρι τη γενίκευση της εφαρμογής του ατμού στην κίνηση των πλοίων, ο γενικός τύπος του φορτηγού - επιβατηγού πλοίου ήταν αρκετός για την ικανοποίηση των τότε μεταφορικών αναγκών. Η δημιουργία επιβατηγών πλοίων που μετέφεραν και εμπορεύματα σημείωσε την αρχή της εξειδίκευσης. Ακολούθησε ο διαχωρισμός των φορτηγών πλοίων σε δρομολογημένα και ελεύθερα φορτηγά, μολονότι ο διαχωρισμός αυτός δεν ήταν πάντοτε σαφής από κατασκευαστικής πλευράς. Η είσοδος στην εποχή του πετρελαίου στις αρχές του 20^{ου} αιώνα δημιούργησε το δεξαμενόπλοιο, ενώ μεταγενέστερα η εφαρμογή της ψύξης στις θαλάσσιες μεταφορές δημιούργησε το πλοίο ψυγείο.

Οι εξελίξεις ήταν ραγδαίες στην περίοδο μετά τον δεύτερο παγκόσμιο πόλεμο και είχαν ως αποτέλεσμα:

α) Τη ραγδαία ανάπτυξη της βιομηχανικής τεχνολογίας που δημιούργησε εξειδικευμένες μορφές ζήτησης λ.χ. για μεταφορά υγραερίων, πετροχημικών προϊόντων, οχημάτων, ειδικών βαρέων φορτίων, χαρτοπολτού και άλλες.

β) Τις ποσοτικές, τις οργανωτικές και τις διαρθρωτικές μεταβολές στο εμπόριο οι οποίες τείνουν να εξασφαλίσουν σταθερή ροή μεγάλων ποσοτήτων συγκεκριμένων φορτίων μεταξύ ορισμένων γεωγραφικών περιοχών και αντίστοιχη ζήτηση χωρητικότητας..

γ) Την ευρεία χρήση των εμπορευματοκιβωτίων στη θαλάσσια μεταφορά.

Από τα παραπάνω, καθίσταται κατανοητό ότι τα τελευταία έτη και ειδικότερα κατά την τελευταία εικοσαετία η τεχνολογία έχει εισβάλλει δυναμικά και στον τομέα των πλοίων. Αρχικά, όλες οι καινούργιες ιδέες βρίσκουν την εφαρμογή τους στο πολεμικό ναυτικό και στη συνέχεια, επεκτείνεται πιθανώς η χρήση τους και στο εμπορικό. Σε αυτήν την περίπτωση, η σχεδίαση ενός πρωτότυπου πλοίου αποσκοπεί στον καθορισμό των βέλτιστων κατασκευαστικών στοιχείων, προκειμένου για την όσο το δυνατόν ασφαλέστερη μεταφορά (με γνώμονα την περιουσία, την ανθρώπινη ζωή και το περιβάλλον), με το χαμηλότερο δυνατό κόστος. Γενικά, το πλοίο-σύστημα δεν απαιτεί ιδιαίτερα περίπλοκες τεχνολογίες για την υποστήριξη του και αυτή είναι η βασική αιτία για το ότι οι τεχνολογικές εξελίξεις αργούν να βρουν εφαρμογή σ' αυτό και δεν είναι θεαματικές. Οι βασικές κατηγορίες των υποσυστημάτων από τα οποία αποτελείται ένα πλοίο είναι:

- Η Σχεδίαση ,
- Η Μεταλλική Κατασκευή ,
- Η Προωστήρια Εγκατάσταση ,
- Η Ηλεκτρική Εγκατάσταση ,
- Τα Συστήματα Κυβέρνησης και Επιτήρησης ,
- Τα Βοηθητικά συστήματα του πλοίου ,
- Ο Εξοπλισμός ,
- Ο Οπλισμός (Αν πρόκειται για πολεμικό πλοίο).

Αξιοσημείωτο είναι το γεγονός ότι οι τεχνολογικές εξελίξεις αφενός ως προς την προωστήρια εγκατάσταση, αφετέρου ως προς τα μεγέθη των πλοίων, έχουν συνδράμει σημαντικά στην απαξίωση πλοίων, εφόσον το κόστος επένδυσης στις νέες τεχνολογίες είναι σημαντικά μικρότερο από το όφελος που αποκομίζει η εκάστοτε ναυτιλιακή

επιχείρηση από την επιχειρηματική λειτουργία του νέου - με γνώμονα τα τεχνικά χαρακτηριστικά - πλοίου της.

Αναλυτικότερα, όσον αφορά στις εξελίξεις στα μέσα πρόωσης, θα πρέπει να αναφερθεί ότι ο πρώτος μεγάλος σταθμός στην ιστορία του συγχρόνου πλοίου, ανατρέχει στην εποχή που ο σίδηρος αρχικά και ο χάλυβας μεταγενέστερα, αντικατέστησαν την ξυλεία ως υλικό κατασκευής των πλοίων .

Η χρησιμοποίηση του αμοστροβίλου (1884) αποτέλεσε τον δεύτερο μεγάλο σταθμό στην προσπάθεια για βελτίωση των κινητήριων μηχανών των πλοίων .

Η χρησιμοποίηση και η επιβολή της μηχανής εσωτερικής καύσης, ως μέσου πρόωσης των πλοίων, αποτέλεσε τον τρίτο και σπουδαιότερο, μέχρι τώρα, σταθμό στη κίνηση των πλοίων . Τέλος, η χρησιμοποίηση της πυρηνικής ενέργειας για την πρόωση των πλοίων, αποτέλεσε τεχνολογικό επίτευγμα επαναστατικού χαρακτήρα, η εμπορική όμως χρησιμοποίηση του παραμένει ακόμα ένας μελλοντικός στόχος παρά την παρέλευση δεκαετιών από τη ναυπήγηση του «Savannah», του πρώτου φορτηγού πυρηνοκινήτου πλοίου .

Ακολουθώς, όσον αφορά στις εξελίξεις που σημειώθηκαν στα μεγέθη των πλοίων θα πρέπει να παρατηρήσουμε ότι μέχρι το Δεύτερο Παγκόσμιο πόλεμο, οι σχετικές εξελίξεις ως προς τα μεγέθη των φορτηγών, εν γένει, πλοίων ήταν βραδύτατες . Στην εικοσαετία 1920-1939, η μέση χωρητικότητα των εμπορικών πλοίων αυξήθηκε σε παγκόσμιο επίπεδο μόνο κατά 413 κ.ο.χ. (2.227 κ.ο.χ. έναντι 1.814 κ.ο.χ.)._Τα μεγαλύτερα φορτηγά χύδην ξηρού φορτίου ήταν μέχρι 14.000 dwt, ενώ στον τομέα των δεξαμενόπλοιοι, τα μεγέθη , έφθαναν τους 20.000 dwt . Εξαίρεση αποτελεί ο τομέας της επιβατηγού ναυτιλίας, όπου σημειώθηκε σημαντική αύξηση στα μεγέθη, με δεδομένη την ανάγκη μεταφοράς μεταναστών στις μεγάλες βιομηχανικές χώρες της εποχής.

Το αντίθετο συνέβη στη μεταπολεμική περίοδο - ιδιαίτερα μετά από το έτος 1960. Οι τεχνολογικές εξελίξεις ήταν ταχύτατες, η εφαρμογή τους δε στην κατασκευή, στα μεγέθη και στην πρόωση των πλοίων ήταν ευρύτατη, κάτω από την πίεση του ανταγωνισμού, αλλά και με την ενθάρρυνση των μεγάλων φορτωτών . Η στροφή προς τα μεγάλου μεγέθους πλοία διευκολύνθηκε από:

- Τις ταχύτατες ποσοτικές και διαρθρωτικές μεταβολές στο διεθνές θαλάσσιο εμπόριο.
- Τη μετακίνηση του κέντρου βάρους του εμπορίου προς τα χύδην υγρά και ξηρά φορτία - ιδίως τα πρώτα.
- Τη μεγάλη αύξηση των διανοομένων αποστάσεων.
- Τη συγκέντρωση της ζήτησεως των κυριότερων χύδην υγρών και ξηρών φορτίων, κάτω από τον έλεγχο λίγων και σχετικά μεγάλων φορτωτών και τη γεωγραφική

συγκέντρωση του εμπορίου των φορτίων αυτών. Οι δυο αυτές εξελίξεις, σε συνδυασμό με κατάλληλο προγραμματισμό από μέρους των φορτωτών, επέτρεψαν, ώστε μεγάλες ποσότητες συγκεκριμένου φορτίου να είναι διαθέσιμες κατά την φόρτωση .

- Την ανάγκη για συμπίεση του μεταφορικού κόστους .

Όπως κάθε κλάδος της οικονομικής δραστηριότητας, έτσι και η ναυτιλία εντάσσεται σε ένα πλαίσιο κανονισμών το οποίο οι εμπλεκόμενοι φορείς καλούνται να εφαρμόσουν, ούτως ώστε να καθίσταται δυνατή η λειτουργία τους υπό τις εκάστοτε απαιτούμενες θεσμικές συνθήκες . Στο σημείο αυτό, θα πρέπει να σημειωθεί ότι τα τελευταία έτη, με δεδομένο τον παγκόσμιο χαρακτήρα της ναυτιλιακής βιομηχανίας, οι εμπλεκόμενοι θεσμικοί φορείς έχουν προβεί στην υιοθέτηση κανονισμών οι οποίοι έχουν ως κύριο στόχο την προστασία του περιβάλλοντος, όπως επίσης και την ασφάλεια αφενός του πλοίου, αφετέρου του ανθρώπινου δυναμικού.

Μάλιστα, λόγω της ύπαρξης σοβαρών ατυχημάτων η κινητοποίηση των οργανισμών αυτών υπήρξε εντονότερη, με αποτέλεσμα την υιοθέτηση πολιτικών που αναπόφευκτα οδήγησαν στη σταδιακή - αλλά υποχρεωτική - απόσυρση συγκεκριμένων τύπων πλοίων. Στις μέρες μας, η σημαντικότερη απόφαση σχετικά με το ισχύον θεσμικό πλαίσιο στη ναυτιλία έλαβε χώρα στα πλαίσια των διαβουλεύσεων του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (International Maritime Organization , I.M.O.), όπου και ψηφίστηκε η υποχρεωτική απόσυρση των δεξαμενόπλοιων μονού τοιχώματος (Single Hull), για την αποφυγή σοβαρών ατυχημάτων με δραματικές συνέπειες για το περιβάλλον . Σύμφωνα με τα στοιχεία του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού , μέχρι το έτος 2015 , το οποίο έχει οριστεί ως καταληκτική ημερομηνία για την απόσυρση των “Single Hull” θα πρέπει να έχουν αποσυρθεί 2.093 δεξαμενόπλοια . Λαμβάνοντας υπόψη τα προαναφερθέντα, καθίσταται κατανοητό ότι η κατασκευή του διπλού περιβλήματος συνεπάγεται ορισμένες οικονομικές επιπτώσεις, οι οποίες σχετίζονται με την αύξηση του κόστους όχι μόνο της κατασκευής, αλλά και της μετασκευής των ήδη υφιστάμενων πλοίων και της συντήρησης αυτών. Επιπρόσθετα, σημειώνεται αύξηση στο κόστος απορρύπανσης , καθώς επίσης στο κόστος αποζημίωσης (ιδιαίτερα αν λάβουμε υπόψη τις ρυθμίσεις του OPA 90). Ο συγκερασμός των ανωτέρω παραγόντων οδηγεί κατ' επέκταση σε αύξηση των τιμών του ναύλου , όπως επίσης στην αύξηση της ζητήσεως για ναυπηγικές , ή ακόμα ναυπηγοεπισκευαστικές υπηρεσίες .

Εκτός όμως από τους διεθνείς οργανισμούς, το θεσμικό πλαίσιο λειτουργίας μίας ναυτιλιακής επιχείρησης είναι δυνατόν να διαμορφωθεί και από τους κανονισμούς που επιβάλλονται από διάφορες χώρες . Για παράδειγμα, οι Η.Π.Α. έχουν προχωρήσει στην υιοθέτηση αυστηρών κανονισμών όσον αφορά στην κατάσταση στην οποία πρέπει να βρίσκονται τα πλοία τα οποία προσεγγίζουν τους λιμένες της χώρας (αφενός OPA 90 και αφετέρου περιορισμοί σε σχέση με την ηλικία , έτος 2000) . Ακολούθως, οι περιορισμοί που έχουν επιβάλλει οι Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής έχουν αρχίσει να υιοθετούνται και από άλλες χώρες με αποτέλεσμα τη μη εύκολη διεξαγωγή του εμπορίου, δεδομένου ότι αρκετά δεξαμενόπλοια δεν έχουν μετασκευαστεί .

Καταλαβαίνουμε λοιπόν εύκολα ότι η απόσυρση ενός τόσο μεγάλου αριθμού δεξαμενόπλοιων αναμένεται να συμβάλλει αποφασιστικά στην αύξηση της ζήτησεως για ναυπηγικές εργασίες , με δεδομένου ότι απαιτείται η αντικατάσταση του στόλου , που πρόκειται να αποσυρθεί , ούτως ώστε η αγορά να επανακτήσει την ισορροπία της. Θα πρέπει να επισημανθεί ότι στην περίπτωση αντικατάστασης των δεξαμενόπλοιων μονού περιβλήματος, το κόστος κατασκευής πλοίων με διπλό περίβλημα είναι υψηλότερο.

Επίσης, όλες οι παραπάνω οικονομικές επιπτώσεις θα πρέπει να συνεκτιμηθούν με άλλες παραμέτρους, οι οποίες αφορούν στη δομή και στην οργάνωση της ναυτιλιακής αγοράς. Έτσι η ανανέωση του υπάρχοντος στόλου και η αντικατάσταση αυτού με δεξαμενόπλοια διπλού περιβλήματος θα επηρεαστεί από τις εκάστοτε συνθήκες της αγοράς, καθώς επίσης και την υφιστάμενη παγκόσμια ή εθνική νομοθεσία . Επίσης ένας ακόμη πολύ σημαντικός λόγος αντικατάστασης πλοίων είναι η ηλικία τους και η εν γένει κατάσταση στην οποία βρίσκονται όπως έχει ήδη επισημανθεί , η παράμετρος ηλικία του πλοίου είναι ιδιαίτερα ευμετάβλητη . Συνήθως, οι ναυπηγοεπισκευαστές σχεδιάζουν τα πλοία, εκτιμώντας κατά μέσο όρο ότι η οικονομική ζωή ενός πλοίου θα είναι περί των 25 ετών. Από την άλλη πλευρά, ο παράγοντας αυτός είναι δυνατόν να μεταβληθεί ανάλογα αφενός με την ποιότητα, όπως επίσης και το κόστος των επισκευών και της συντήρησης , αφετέρου με τις προσδοκίες της εκάστοτε ναυτιλιακής επιχείρησης σχετικά με τα αναμενόμενα κέρδη και τη διαχείριση του πλοίου της .

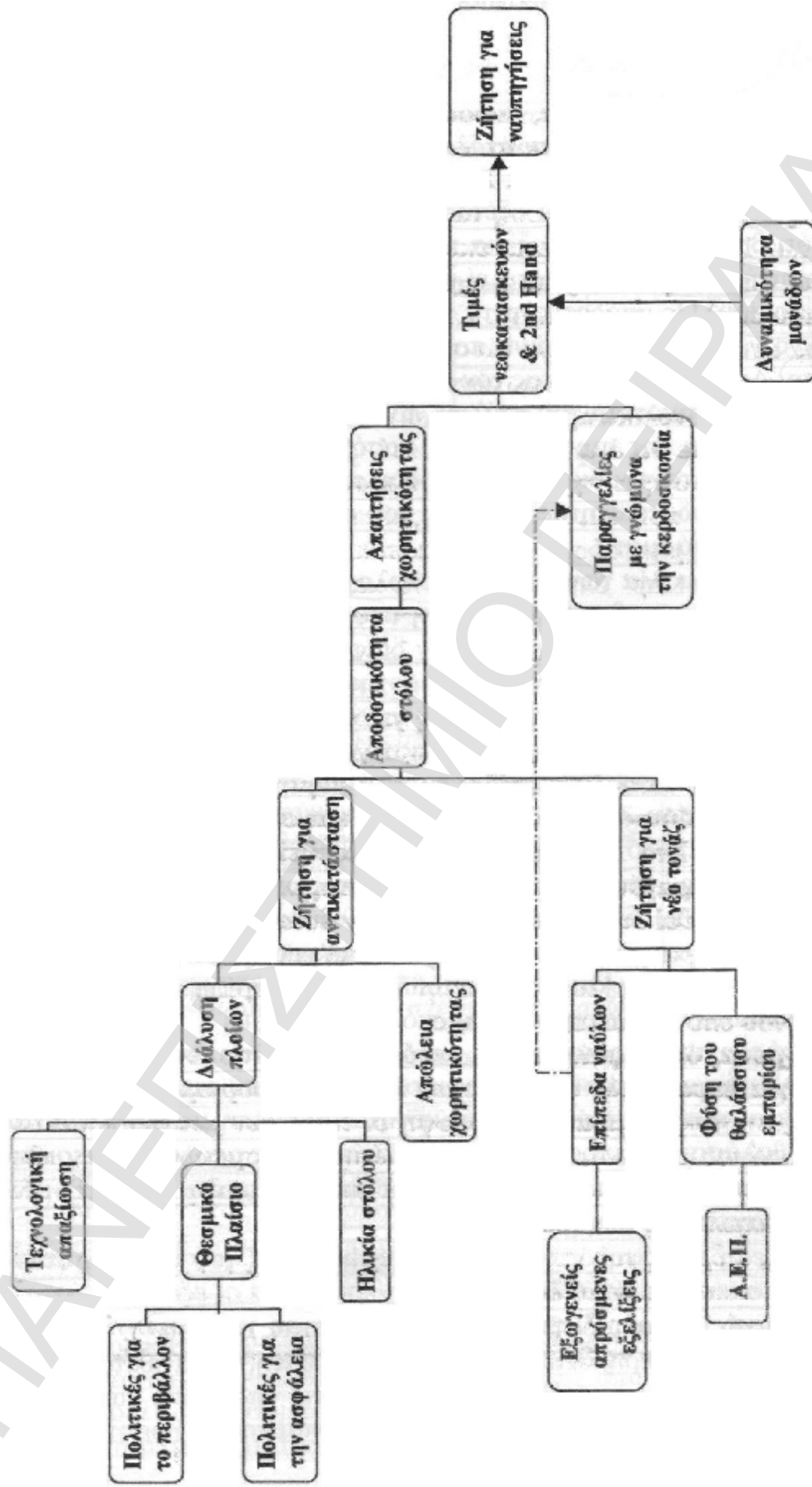
Επίσης , η ηλικία ενός πλοίου και η ανάγκη για αντικατάσταση αυτού , λόγω παλαιότητας , είναι δυνατόν να συσχετιστεί με την ποιότητα ναυπήγησης του. Είναι γνωστό ότι κατά τη δεκαετία του 1970, ναυπηγήθηκαν πλοία τα οποία λόγω της μεταβολής της σχέσης μεταξύ ποιοτικών και ποσοτικών προδιαγραφών, παρουσίασαν σημαντικά προβλήματα κατά τη λειτουργία τους , παρουσιάζοντας ρωγμές και προβλήματα αξιοπλοΐας . Εξάλλου, αν λάβουμε υπόψη τις εξελίξεις στην τεχνολογία που έχουν λάβει χώρα κατά την τελευταία εικοσαετία , η ανάγκη αντικατάστασης των πλοίων μεγάλης ηλικίας γίνεται ολοένα εντονότερη .

Θα ήταν σημαντική παράλειψη να μην αναφερθούμε στο γεγονός ότι οι παραγγελίες για νεότευκτα πλοία, εκτός της ανάγκης για αντικατάσταση των απαξιωμένων πλοίων, απορρέει από την ανάγκη για αντικατάσταση του tonnage που έχει απολεσθεί , εξαιτίας ατυχημάτων ή άλλων απρόβλεπτων αιτιών. Σύμφωνα, μάλιστα, με τα στοιχεία των Fearnleys , μέχρι το έτος 2010 προβλέπεται ότι 365 εκ. dwt περίπου θα έχουν οδηγηθεί σε διάλυση , ή ακόμα θα έχουν χαθεί , λόγω ατυχημάτων .

Μελετώντας τα υπάρχοντα στοιχεία μπορούμε να διαπιστώσουμε ότι , το ποσοστό συμμετοχής των ατυχημάτων στο συνολικά προσφερόμενο tonnage είναι αρκετά χαμηλό . Ωστόσο , εάν αναλογιστούμε ότι ένα τέτοιο ποσοστό είναι δυνατόν να επηρεάσει σημαντικά την ελαστικότητα της καμπύλης προσφοράς χωρητικότητας , ίσως η εν λόγω συμμετοχή των ναυτικών ατυχημάτων στη συνολικά προσφερόμενη χωρητικότητα , θα μπορούσε να επηρεάσει κατ' επέκταση τη ζήτηση για ναυπηγικές εργασίες. Παρόλα αυτά, για να καταστεί κάτι τέτοιο εφικτό η προσφερόμενη

χωρητικότητα δεν θα πρέπει να είναι υπερβάλλουσα, διότι υπό αυτές τις συνθήκες η απώλεια πλοίων , λόγω ατυχημάτων θα έχει μικρή επίπτωση στη ναυπηγική βιομηχανία.

Όπως κατέστη κατανοητό, η ζήτηση για νέες κατασκευές επηρεάζεται από τη συμβολή ενός ή περισσότερων παραμέτρων, με διαφορετική ένταση κάθε φορά. Έτσι, είναι δυνατόν η επίδραση των παραγόντων να συμβάλλει τόσο στην αύξηση για ζήτηση νέων πλοίων, όσο και στην ανάγκη αντικατάστασης παλαιού στόλου. Στο Διάγραμμα που ακολουθεί παρουσιάζεται το σύνολο των παραπάνω παραγόντων , καθώς και οι δυναμικές δράσεις μεταξύ τους . Ταυτόχρονα κατά την απόφαση για παραγγελία νέων πλοίων και τον καθορισμό του επιπέδου της σχετικής ζήτησεως , λαμβάνονται υπόψη οι τιμές των μεταχειρισμένων πλοίων, όπως επίσης και η στρατηγική τοποθέτηση ορισμένων εκ των πλοιοκτητών, οι οποίοι αποβλέπουν αποκλειστικά στην επίτευξη κέρδους, μέσω της άμεσης μεταπώλησης των νεότευκτων . Συνεπώς, η δράση του συνόλου των φορέων της ζήτησεως χωρητικότητας, οι πολιτικές αποφάσεων, αλλά και οι εσωτερικοί και οι εξωγενείς παράγοντες της ναυτιλιακής αγοράς διαμορφώνουν τη ζήτηση για ναυπηγήσεις και κατ' επέκταση επηρεάζουν τη δυναμικότητα των ναυπηγικών μονάδων .



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑ

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑ

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑ

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑ

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑ

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑ

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑ

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑ

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑ

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑ

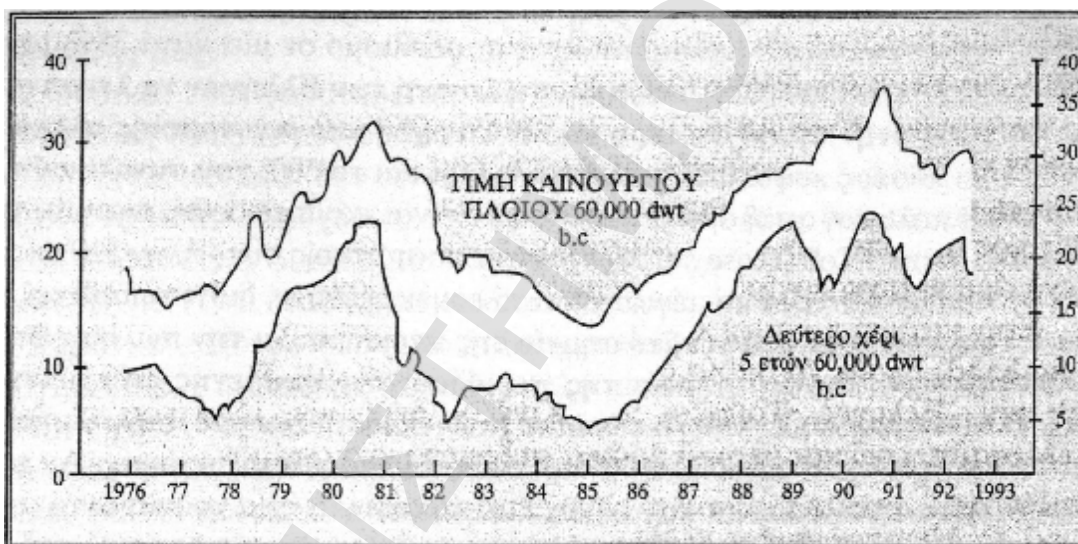
ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑ

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑ

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑ

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑ

Ύστερα από την μελέτη των παραγόντων που μπορεί να οδηγήσουν μια εταιρεία στην απόφαση για την απόκτηση ενός νέου πλοίου , φτάνουμε στο σημείο όπου θα πρέπει να επιλέξουμε εάν θα οδηγηθούμε στην ναυπήγηση ενός νέου πλοίου ή εάν θα αγοράσουμε ένα μεταχειρισμένο πλοίο ώστε να καλύψουμε μια από τις προαναφερθείσες ανάγκες . Ένα βασικό ερώτημα που θα θέσουμε πολλές φορές είναι : μπορεί η τιμή του καινούργιου πλοίου να υπερβαίνει την τιμή ενός παλαιού ; Ποια είναι η σχέση αρχικά μεταξύ των δυο αυτών τιμών ιστορικά ; Το πιο κάτω διάγραμμα παρουσιάζει αυτή τη σχέση . Όπως δείχνει το διάγραμμα η συσχέτιση είναι σχεδόν τέλεια , εξαιρουμένης της περιόδου 1976-78 . Φυσικά υπάρχει μια «σχεδόν» σταθερή διαφορά μεταξύ των δυο , περίπου \$ 10 εκ. , η οποία άλλα χρόνια μικραίνει (87-90) και άλλα χρόνια μεγαλώνει (1983,1990) . Έξαρση των τιμών του πλοίου δεύτερο χέρι παρουσιάζεται στην περίοδο 89-90 και πτώση μετά το 90-91 . Βέβαια το πλοίο ηλικίας 5 μόλις ετών είναι αρκετά ανταγωνιστικό και στενό "υποκατάστατο" του καινούργιου , αν προσφέρονταν και τα δύο ταυτόχρονα .



Όπως δείχνει το πιο πάνω διάγραμμα για μια σχεδόν 20ετία , τα δύο πλοία του αυτού τύπου και μεγέθους έχουν διαφορά τιμής , η οποία όμως δεν είναι απόλυτα σταθερή στο χρόνο , αλλά ποικίλλει από 5 εκ. \$ μέχρι 12 εκ. \$. Σε ότι αφορά στο timing αυτών των αγορών , πολύ συμφέρον ήταν να παραγγελθεί το καινούργιο πλοίο το 1986 (χαμηλότερη τιμή περιόδου) όπως και το δεύτερο χέρι . Στην αγορά δεύτερο χέρι , σχετικές ευκαιρίες παρουσιάστηκαν και το 1978 & 1983 και όλη την περίοδο 1976-1979,1982-1988 αφού η τιμή παρέμενε κάτω από \$ 10 εκ. ήτοι 50% του μέγιστου (1981,1990,1992, 1993) . Το άριστο timing είναι φυσικά το 1978 για αγορά και 1981 πώληση ή αγορά 1986 και πώληση 1990 . Αν αγόραζε κανείς το 1983 , θα όφειλε να "κρατήσει" το πλοίο μέχρι το 1990 , ήτοι 7 χρόνια . Αν η αγορά ναύλων δεν είναι καλή , τότε κανείς πρέπει να υπολογίσει το κόστος παροπλισμού των τριών ετών (good timing) ή επτά ετών (bad timing) . Διότι ότι είναι συμφέρον από πλευράς τιμής αγοράς , μπορεί να μην είναι συμφέρον από πλευράς ναύλων.

Πάντως , για να κατανοήσουμε τη λογική αυτών που είναι "λάτρεις" της αγοράς μεταχειρισμένων πλοίων , ας ρωτήσουμε \$ 10 εκ. εξοικονόμηση στο κόστος κεφαλαίου πόση επίπτωση έχει στο συνολικό κόστος ; Έστω ότι έχουμε ένα δεξαμενόπλοιο του οποίου η τιμή λόγω αύξησης των ναύλων και βελτίωσης της αγοράς έχει ανέλθει στα \$ 42,4 εκ. Επίσης , συναρτήσει της μεταφορικής ικανότητας του πλοίου θεωρούμε ότι το κόστος αυτό επιβαρύνει το συνολικό κόστος με \$ 5,09 ανά τόνο μεταφερόμενου φορτίου ή \$ 13646 την ημέρα . Αν η τιμή μειωθεί κατά \$10 εκ., τότε αυτό το κόστος θα μειωθεί στο 1/4 περίπου , ήτοι θα πέσει στα \$3411 / ημέρα κόστους κεφαλαίου από το υψηλό \$ 13646.

Το ανταγωνιστικό πλεονέκτημα που δίνει η αγορά δεύτερο χέρι είναι σημαντικό , διότι στην συγκεκριμένη περίπτωση μειώνει το ημερήσιο κόστος λειτουργίας του πλοίου από \$ 26930 σε \$ 16695 ή σε ποσοστό 38% (αναλυτικότερα στοιχεία λειτουργικού κόστους δεν θεωρείται απαραίτητο να δοθούν) . Αυτή η μείωση είναι δυνατό να κρατήσει ένα πλοίο μακριά από τον παροπλισμό σε μία κατά 38% τουλάχιστο πτώση των ναύλων! Επομένως η λογική των Ελλήνων να λειτουργούν κυρίως στην αγορά δεύτερο χέρι είναι ορθή από οικονομικής πλευράς , διότι το κόστος κεφαλαίου καλύπτει μέχρι και το 50% του συνολικού κόστους! Στην πολιτική αυτή όμως , παρόλο που είναι πάντοτε ορθή , αφού το νέο με το παλιό πλοίο (case study) έχουν ποσοστά τιμής συν / πλην \$10 εκ. , το good timing εξαντλεί το μέγιστο των πλεονεκτημάτων , διότι τοποθετεί την αγορά στο ελάχιστο δυνατό σημείο της περιόδου και την πώληση επίσης στο μέγιστο δυνατό σημείο της περιόδου , γεφυρωμένης ενδεχομένως (κατά την θεωρία μας) της απόστασης των δυο σημείων με παροπλισμό! Το κόστος παροπλισμού φυσικά προστίθεται στο κόστος αγοράς . Αν το κόστος παροπλισμού είναι λ.χ. \$ 200 / ημέρα, τότε για τρία χρόνια αυτό σημαίνει \$ 219.000. Το ποσό αυτό είναι αμελητέο διότι το capital gain είναι \$ 25 μείον \$ 5 εκ. = \$ 20 εκ. . Φυσικά και μία αγορά το 1991 σε \$ 15 εκ. και πώληση το 1992 σε \$ 23 εκ. δεν είναι καθόλου κακή κίνηση . Αν το κόστος παροπλισμού ισούται με το capital gain , τότε η λύση αυτή φυσικά δεν είναι συμφέρουσα (ουδέτερη κατάσταση) . Στην πιο πάνω ανάλυση το σκεπτικό είναι να αποφύγουμε ναυλώσεις που είναι ζημιογόνες , ενώ δεν αποκλείονται ναυλώσεις κερδοφόρες ή ακόμη και απλά μη ζημιογόνες (break even) .

Η αγορά δεύτερο χέρι έχει και το πλεονέκτημα της μέσα σε μικρό χρονικό διάστημα (1-3 μήνες) απόκτησης του πλωτού εργοστασίου , που αυτό δεν είναι δυνατό να γίνει με τις νεοκατασκευές . Ο πρώτος ιδιοκτήτης φυσικά , όπως πολλές φορές θα πούμε , φέρνει τον κύριο κίνδυνο της επένδυσης και αυτός καταβάλλει το κόστος κατασκευής του πλοίου . Και σε αυτή την περίπτωση υπάρχει good ή bad timing . Διότι και το νέο πλοίο έχει διακυμάνσεις στην τιμή του από \$ 15 εκ. το 1986 σε \$ 35 εκ. το 1992 . Επομένως ο πρώτος ιδιοκτήτης τροφοδοτεί την αγορά με μεταχειρισμένα πλοία , όταν αυτά αποφέρουν ζημίες και υφίσταται αυτός τον κίνδυνο του bad timing . Ο κίνδυνος και η ζημία του ιδιοκτήτη δεύτερο χέρι περιορίζεται τόσο από τη διαφορά των τιμών , όσο και από το ανταγωνιστικό πλεονέκτημα του δεύτερου έναντι του πρώτου . Παρατηρούμε λοιπόν μια τεράστια μείωση του κινδύνου!

Πρέπει να σημειωθεί αυτό το χαρακτηριστικό της ναυτιλίας . Ότι δηλαδή δεν προτιμούμε μόνο την αγορά δεύτερο χέρι , διότι βρίσκουμε άμεσα να αγοράσουμε το πλωτό μας εργοστάσιο και σε πολύ καλύτερη τιμή από το καινούργιο, αλλά με τον τρόπο αυτό μας δίνεται η δυνατότητα να ανταγωνιστούμε τον πρώτο ιδιοκτήτη , που ούτως ή άλλως είναι ο ανταγωνιστής μας!

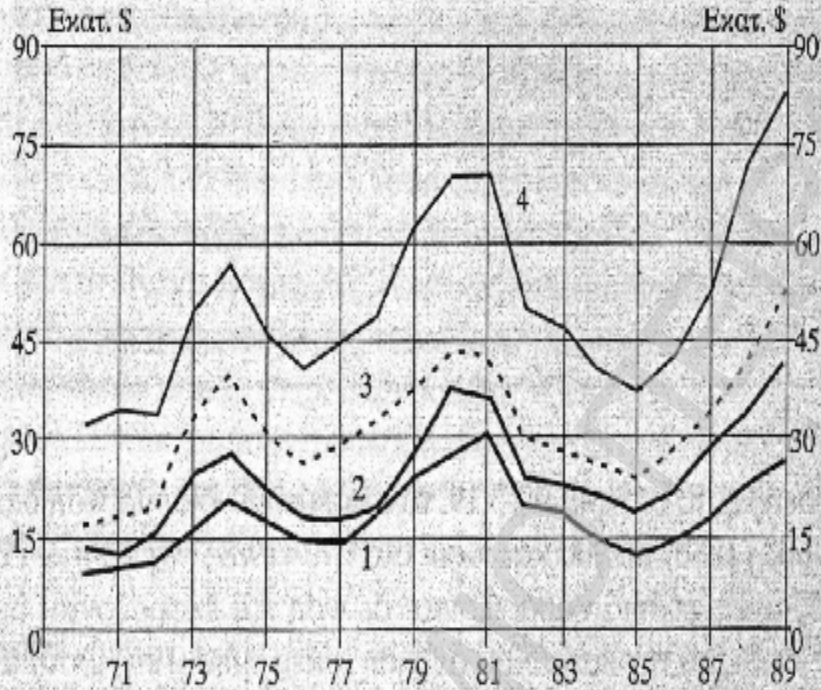
Φυσικά, εδώ παρατηρείται μία σημαντική διαφορά, που θα αναφερθεί με τη θεωρία των υποκατάστατων , ότι τα πλοία (νέο, παλαιό) δεν είναι ταυτόχρονα διαθέσιμα , δηλαδή στον ίδιο χρόνο και ούτε παρέχουν υπηρεσίες στο μέλλον ίσης διάρκειας . Τα παλαιά πλοία είναι διαθέσιμα τώρα ή σε λίγο χρόνο (1-3 μήνες) , ενώ τα καινούργια είναι διαθέσιμα μετά από 6 μήνες ή ακόμη και μετά από 1 1/2 ή 2 χρόνια . Το χρονικό αυτό διάστημα παίζει ρόλο στην απόφαση επιλογής . Πλοία διαφόρων ηλικιών , αλλά του αυτού τύπου και μεγέθους , είναι υψηλού βαθμού υποκατάστατα έναντι του υπό κατασκευή πλοίου . Οι τιμές των πλοίων ποικίλλουν και κατά ηλικία αλλά και κατά μέγεθος , όπως φαίνεται στο πιο κάτω διπλό διάγραμμα . Η διαφορά τιμής μεταξύ ενός πλοίου 40,000 dwt και 60/65,000 dwt είναι για το 1989 \$ 5 εκ. , ενώ μεταξύ 60/65,000 dwt και 140,000 dwt η διαφορά γίνεται \$ 15 εκ. για το ίδιο έτος .

Η πρόσθετη διαφορά κατά τόνο dwt είναι η ίδια , ήτοι: \$ 200/dwt σε όλα τα μεγέθη . Η μέση τιμή είναι \$ 625/dwt για το 40.000 (1989), \$ 461 για το 65000 dwt και \$ 321 για το 140.000 dwt . Φανερή είναι εδώ η επίπτωση των οικονομικών κλίμακας , που ενώ το μέγεθος αυξάνει κατά 3,5 φορές , η τιμή (\$25 εκ.) αυξάνει κατά \$20 εκ. ή 180% μόνο , δηλαδή σχεδόν δύο φορές . Οι οικονομίες κλίμακας φυσικά δεν πάνε «μόνες» τους στη ναυτιλία αλλά πρέπει να σχετίζονται με το συντελεστή χρησιμοποίησης της δυναμικότητας του πλωτού εργοστασίου (load factor).

Η άνοδος των ναυπηγικών τιμών επηρεάζεται και από τον προηγούμενο ναυπηγικό κύκλο , διότι τα ναυπηγεία προσπαθούν να καλύψουν τυχόν ζημίες που είχαν υποστεί . Τις τιμές επηρεάζουν : (α) οι ισοτιμίες \$ και των νομισμάτων των ναυπηγικών χωρών , που μπορούν να επηρεάσουν τις τιμές (πρωτικά) μέχρι και 10 -15% , (β) οι κρατικές επιδοτήσεις και (γ) το κόστος παραγωγής .

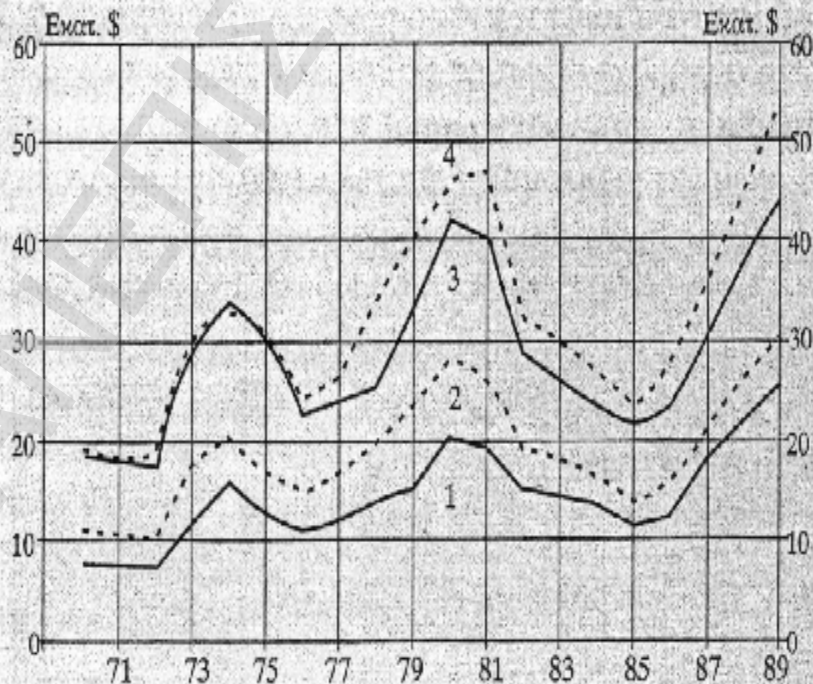
**BUILDING PRICES FOR TANKERS
(END YEAR PRICES),**

1
2
3
4
P/C 30/35.000 DWT
M/T 80.000 DWT
M/T 135.000 DWT
M/T 280.000 DWT



**BUILDING PRICES BULK AND COMBINED CARRIERS
(END YEAR PRICES)**

1
2
3
4
40.000 B/C
60 / 65.000 DWT
140.000 DWT
100.000 DWT OBO



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑ

--	--	--	--	--	--	--

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑ

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑ

Αναλύοντας λοιπόν τους λόγους για τους οποίους μια ναυτιλιακή εταιρεία πιθανόν να χρειαστεί να προχωρήσει στην κατασκευή ενός νέου πλοίου ή στην αγορά ενός μεταχειρισμένου και παραθέτοντας ταυτόχρονα τα πλεονεκτήματα αλλά και τα μειονεκτήματα και των δύο επιλογών , θα αναλύσουμε την περίπτωση κατά την οποία μια εταιρεία αποφασίζει την πραγματοποίηση ενός « Newbuilding » .

Μία ναυτιλιακή εταιρεία , προτού προχωρήσει στη ναυπήγηση ενός πλοίου πρέπει να πραγματοποιήσει όλες τις αναγκαίες έρευνες αγοράς, προκειμένου , με βάση τον τύπο του πλοίου που τελικά θα παραγγείλει , να επιτύχει στο μέγιστο βαθμό το σύνολο των επιχειρηματικών της στόχων . Τα σημαντικότερα στοιχεία επιλογής είναι :

- Η βασική αποστολή του πλοίου (π.χ. να μεταφέρει ένα συγκεκριμένο τύπο εμπορεύματος , όπως χύδην ξηρό φορτίο, χύδην υγρό φορτίο , μοναδοποιημένο φορτίο , κ.α.) .
- Η εναλλακτική αποστολή του πλοίου (π.χ. να υπάρχει η εναλλακτική δυνατότητα να μεταφέρει άλλα εμπορεύματα , στην περίπτωση που αλλάξει η κατηγορία της αγοράς , λ.χ. στην περίπτωση των πλοίων Combined Carrier) .
- Η επιχειρηματική ευελιξία του πλοίου , στην περίπτωση κατά την οποία θα προορίζεται να εξυπηρετήσει ταυτόχρονα πολλαπλές ναυτιλιακές Αγορές (π.χ. πλοίο τύπου Multipurpose Carrier) .
- Οι ικανότητες του πλοίου ως προς την ταχύτητα του (μέγιστη και υπηρεσιακή) , την ποσότητα του φορτίου που θα μεταφέρει και την αυτονομία του (δηλαδή το χρόνο που μπορεί να ταξιδεύει το πλοίο χωρίς να χρειαστεί ανεφοδιασμό καυσίμων) .
- Οι περιοχές που το πλοίο πρόκειται να προσφέρει τις υπηρεσίες του (π.χ. σε περιοχές με πολύ χαμηλές θερμοκρασίες και μεγάλα χρονικά διαστήματα πάγου , απαιτείται ειδική κατασκευή και παροχές ως προς το φορτίο και το πλήρωμα . Το ίδιο ακριβώς ισχύει και στην αντίθετη περίπτωση , δηλαδή όταν πρόκειται για διαδρομές σε θερμό κλίμα , με την απαίτηση για κατάλληλα προορισμένη ειδική κατασκευή) .

- Οι διαστάσεις του πλοίου σε σχέση με τους περιορισμούς , οι οποίοι καθορίζονται από το περιβάλλον όπου το εν λόγω πλοίο πρόκειται να δραστηριοποιηθεί (μπορεί να υπάρχουν περιορισμοί ως προς τα προσεγγίζοντα λιμάνια , όπως επίσης και στην περίπτωση διέλευσης του από στενά ή αβαθή) .
- Ο εξοπλισμός φορτοεκφόρτωσης , ο οποίος εξαρτάται από το σε ποια αγορά αναμένεται να δραστηριοποιηθεί το πλοίο . Αξιοσημείωτο είναι ότι , σε πολλές περιπτώσεις , ένα πλοίο παραγγέλλεται εξ αρχής με ποικίλο , μεγαλύτερο των αναγκών του φορτοεκφορτωτικό εξοπλισμό , με διπλό στόχο, δηλαδή :

1) Αφενός τη διατήρηση μίας μεγαλύτερης αξίας μεταπώλησης (αφού θα έχει περισσότερους υποψήφιους αγοραστές , σε όρους "ceteris paribus") και ,

2) Αφετέρου τη μεγαλύτερη επιχειρησιακή ευελιξία , άρα και τη δυνατότητα για συχνότερες αλλαγές ναυτιλιακής αγοράς , με στόχο πάντοτε αυτήν η οποία παρουσιάζει ευνοϊκότερο Προσφοράς/ Ζητήσεως tonnage .

- Ο αναμενόμενος αριθμός μελών πληρώματος , πράγμα που εξαρτάται κυρίως από το επίπεδο της τεχνολογίας που θα χρησιμοποιηθεί (βαθμός αυτοματισμού) , καθώς επίσης και από τη σημαία την οποία προβλέπεται να χρησιμοποιήσει το πλοίο .
- Το θεσμικό πλαίσιο της αγοράς στην οποία προορίζεται να δραστηριοποιηθεί το νέο πλοίο . Για παράδειγμα, πλοίο τύπου tanker , το οποίο προορίζεται να κινείται στην οικονομική ζώνη των Η.Π.Α. , θα πρέπει οπωσδήποτε να λάβει υπόψη του (από κατασκευής , ή κατόπιν μετασκευής) όλες τις αυστηρές περιοριστικές διατάξεις της "O.P.A.' 90" (Oil Petroleum Act, 1990) της χώρας αυτής .
- Οι νομικοί περιορισμοί , όσον αφορά στη σχεδίαση και στην κατασκευή, όπως αυτοί καθορίζονται από τον εκάστοτε Νηογνώμονα που έχει επιλεγεί .

- Τέλος , η εθνικότητα και η σημαία του πλοίου ορίζουν το νομικό πλαίσιο και τους περιορισμούς , προκειμένου για την κατασκευή και τη λειτουργία τον πλοίου .

Από τα παραπάνω, καθίσταται κατανοητό ότι οι αποφάσεις που συνδέονται με τις νέες κατασκευές πλοίων είναι καθαρά στρατηγικές εκ φύσεως . Σημαντική παράμετρος για την απόφαση ναυπήγησης ενός πλοίου αποτελεί η χρονική τοποθέτηση της επένδυσης , δίνοντας ιδιαίτερη βαρύτητα στην φάση που βρίσκεται ο ναυτιλιακός κύκλος . Η σημασία της χρονικής τοποθέτησης μπορεί να αιτιολογηθεί σε άμεση συνάρτηση με την τιμή του πλοίου και την κατάσταση της ναυλαγοράς , αφού στόχος του πλοιοκτήτη είναι να επιτύχει τιμές ναύλων (έσοδα) μεγαλύτερες από το λειτουργικό του κόστος (να ξεπεράσει το break even point = "Νεκρό Σημείο") .

Ωστόσο , η δυνατότητα πρόβλεψης της εξέλιξης της ναυλαγοράς καθίσταται δυσχερής και το γεγονός αυτό εγκυμονεί κινδύνους για τον πλοιοκτήτη . Έχοντας υπόψη ότι το ύψος της επένδυσης δημιουργεί τόσο σημαντική επιβάρυνση στο συνολικό κόστος της ναυτιλιακής επιχείρησης, θα περίμενε κανείς ότι ο πλέον κατάλληλος χρόνος για ενέργεια επενδύσεων είναι εκείνος στη διάρκεια του οποίου οι ναυπηγικές τιμές είναι χαμηλές .

Σημειώνεται ότι οι χαμηλές τιμές σε νέες κατασκευές απαντώνται σε περιόδους ύφεσης , όπου και σημειώνεται μείωση της ζήτησεως για tonnage πλοίων . Η πολιτική των περισσότερων ναυτιλιακών μονάδων είναι διαφορετική . Συνήθως νέες ναυπηγήσεις πραγματοποιούνται όταν οι τιμές ναυπήγησης ακολουθούν ανοδική καμπύλη με την πρόβλεψη ή την προσδοκία ότι η απόσβεση της υπεραξίας θα είναι πολύ σύντομη , δεδομένων των μεγάλων κερδών που μπορεί να αποφέρουν οι υψηλοί ναύλοι της περιόδου .

Από την άλλη πλευρά , η εμπειρία έχει δείξει ότι οι τιμές νέων κατασκευών χαρακτηρίζονται από έντονη μεταβλητότητα . Το γεγονός αυτό δημιουργεί κινδύνους για τη ναυτιλιακή επιχείρηση, καθώς η μη σωστή χρονικά τοποθέτηση της παραγγελίας, είναι δυνατόν να οδηγήσει ακόμα και σε ζημιές .

Μέσα από μελέτες καταλήγουμε στο συμπέρασμα ότι όσο μεγαλύτερο είναι το μέγεθος του πλοίου , τόσο μεγαλύτερο το ρίσκο του πλοιοκτήτη/επενδυτή . Σε γενικές γραμμές , τα μικρότερης κατηγορίας πλοία υγρού και ξηρού φορτίου , δεν παρουσιάζουν τόσο μεγάλες διακυμάνσεις στις τιμές νέων κατασκευών . Αυτό δεν συνεπάγεται την απουσία κινδύνου , αφού ακόμα και σε αυτές τις κατηγορίες οι τιμές διαφοροποιούνται κατά ένα σεβαστό ποσό (περίπου 10 εκ. δολάρια) .

Σε αυτό το σημείο , θα πρέπει να σημειωθεί ότι ο πλοιοκτήτης όταν αποφασίζει να προχωρήσει στη ναυπήγηση ενός πλοίου συνεκτιμά και τα αναμενόμενα έσοδα από τη διαχείριση του συγκεκριμένου , μετά από την παράδοση από τη ναυπηγική μονάδα . Όσο πιο αυξημένα είναι τα έσοδα από τη διαχείριση του στόλου (γεγονός που είναι σε άμεση συνάρτηση με το επίπεδο των ναύλων) , τόσο πιο εύκολα ένας πλοιοκτήτης

αποφασίζει να προχωρήσει σε ναυπήγηση .

Βέβαια, στις παραπάνω αποφάσεις, σημαντικό ρόλο διαδραματίζει και η ψυχολογία του πλοιοκτήτη/ επενδυτή , όπως επίσης και ο τομέας της ναυτιλίας που έχει επιλέξει να δραστηριοποιείται . Η πρώτη βασική διάκριση μεταξύ των πλοιοκτητών είναι μεταξύ αυτών που δραστηριοποιούνται στην ελεύθερη φορτηγό ναυτιλία (tramp) και στη ναυτιλία γραμμών (liner) . Ο παράγοντας της ψυχολογίας συνδέεται κυρίως με τον τρόπο που ο εκάστοτε πλοιοκτήτης διαχειρίζεται το στόλο του απέναντι στα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά της ναυτιλιακής αγοράς , δηλαδή τη μεταβλητότητα στα επίπεδα των ναύλων , την κυκλικότητα κ.α..

Εφόσον ο πλοιοκτήτης έχει αποφασίσει τον τύπο και το μέγεθος του πλοίου , αλλά και την αγορά στην οποία θα δραστηριοποιηθεί , θα πρέπει να αναζητήσει , πηγές χρηματοδότησης . Συνήθως , το κόστος ναυπήγησης ενός πλοίου είναι σχεδόν αδύνατον να ικανοποιηθεί από ίδια κεφάλαια . Για το λόγω αυτό , ο πλοιοκτήτης ως επί το πλείστον καταφεύγει σε μεθόδους δανεισμού από χρηματοπιστωτικούς οργανισμούς. Επομένως , καταλαβαίνουμε πόσο σημαντικό ρόλο παίζει γι' αυτόν εξέλιξη του επιπέδου του επιτοκίου , προκειμένου να υπολογίσει ποια θα είναι η δόση που θα πρέπει κάθε φορά να πληρώνει , όπως αυτό έχει συμφωνηθεί , καθώς και το τελικό ποσό αποπληρωμής του δανείου . Σημειώνεται ότι το επιτόκιο του δανειοδοτούμενου ποσού διαμορφώνεται σύμφωνα με τις διακυμάνσεις , τη χρηματική προμήθεια , καθώς επίσης και τις τυχόν συναλλαγματικές διαφορές μεταξύ του νομίσματος αποπληρωμής του δανείου και του συμφωνηθέντος νομίσματος πληρωμής των ναύλων (εσόδων της επιχείρησης) .

Ακολούθως, οι διακυμάνσεις στα επιτόκια επηρεάζουν τη διαμόρφωση τόσο της δόσης , όσο και του τελικού ποσού αποπληρωμής του δανείου . Αύξηση του επιπέδου των επιτοκίων επιβαρύνουν τον πλοιοκτήτη με μεγαλύτερες τακτικές πληρωμές , ενώ το αντίστροφο συμβαίνει στην περίπτωση της μείωσης του επιπέδου των επιτοκίων . Ο πλοιοκτήτης γνωρίζει εκ των προτέρων το επίπεδο του επιτοκίου που αναμένεται για το επόμενο τρίμηνο , εξάμηνο , δωδεκάμηνο κτλ , όπως αυτά αναγγέλλονται από τις τράπεζες , αλλά όλα αυτά δεν αποτελούν παρά μόνο τις προσδοκίες όλων εκείνων που συμμετέχουν στην προσφορά και ζήτηση χρήματος . Γίνεται φανερό πως ο πλοιοκτήτης είναι άμεσα εκτεθειμένος στον επιτοκιακό κίνδυνο (interest risk) και τελικά , η επένδυσή που θέλει να κάνει χρειάζεται να προφυλαχθεί από το συγκεκριμένο κίνδυνο .

Βέβαια , θα ήταν σημαντική παράλειψη να μην αναφερθεί κανείς στο γεγονός ότι , σημαντική παράμετρος στη λήψη δανείου από χρηματοπιστωτικούς οργανισμούς αποτελεί η φήμη του πλοιοκτήτη , που συνδέεται με τον λεγόμενο πιστωτικό κίνδυνο (credit risk) . Ο πιστωτικός κίνδυνος αναφέρεται στην ικανότητα του δανειζόμενου να ανταποκριθεί στις δανειακές απαιτήσεις . Το ιστορικό , τα περιουσιακά στοιχεία (του ίδιου ή της επιχείρησης) , ο βαθμός της χρηματοοικονομικής μόχλευσης , η φήμη στην αγορά , οι ταμειακές ροές (cash flows) , οι προοπτικές εξέλιξης της επιχείρησης (οικονομική βιωσιμότητα) είναι μερικά από τα σημαντικότερα στοιχεία που θα

καθορίσουν τη δυνατότητα του πλοιοκτήτη να λάβει δάνειο και σε ποιο βαθμό .

Περαιτέρω οι διακυμάνσεις στα επίπεδα των συναλλαγματικών ισοτιμιών συμπεριλαμβάνονται στους κινδύνους που αντιμετωπίζει ένας σύγχρονος πλοιοκτήτης . Η συναλλαγματική ισοτιμία εμπλέκεται τόσο στον τρόπο με τον οποίο εξυπηρετείται το δάνειο (ανάλογα με τον τόπο κατασκευής), όσο και με τον τρόπο αποπληρωμής αυτού . Ο εν λόγω κίνδυνος πηγάζει από το γεγονός ότι τα ναυπηγικά συμβόλαια συμφωνούνται σε νόμισμα διαφορετικό του νομίσματος , με το οποίο κυρίως η πλοιοκτήτρια συναλλάσσεται . Έτσι, για παράδειγμα, σε περίπτωση ναυπήγησης ενός πλοίου στην Ιαπωνία , τα ναυπηγικά συμβόλαια συμφωνούνται σε τοπικό νόμισμα (Yen) , ενώ είναι γνωστό ότι η πλειοψηφία των καθημερινών συναλλαγών πραγματοποιείται σε δολάρια . Οι διαφορές στην ισοτιμία των δύο νομισμάτων επηρεάζει τις χρηματικές ροές της επιχείρησης , δημιουργώντας - ανάλογα με τη σχέση των δύο νομισμάτων - κέρδη ή ζημιές . Εξαιτίας των μεγάλων διακυμάνσεων του δολαρίου σε σχέση με τα υπόλοιπα νομίσματα των μεγαλύτερων ναυπηγοεπισκευαστικών χωρών , τα περισσότερα συμβόλαια πραγματοποιούνται στο εγχώριο νόμισμα των μονάδων .

Γενικά , στόχος των επιχειρήσεων κατά την απόφαση για ναυπήγηση ενός πλοίου είναι να επιτυγχάνουν ναυπηγικά συμβόλαια σε υποτιμημένο νόμισμα σε σχέση με αυτό που πραγματοποιούν τις εν γένει συναλλαγές τους, προκειμένου να επωφελούνται από τη διαφορά στις ισοτιμίες . Στην αντίθετη περίπτωση , οι ζημιές είναι υπό τη μορφή διαφυγόντων κερδών για τη ναυτιλιακή επιχείρηση .

Μία άλλη κατηγορία κινδύνων που συνδέεται έμμεσα με τη χρηματοοικονομική κατάσταση της ναυτιλιακής εταιρείας σε ότι αφορά τις νέες κατασκευές , σχετίζεται με την τήρηση των όρων του ναυπηγικού συμβολαίου από την πλευρά της ναυπηγικής μονάδας . Πιο συγκεκριμένα, η μη παράδοση του πλοίου στη συμφωνημένη ημερομηνία δημιουργεί το λεγόμενο shipyard risk , το οποίο έχει αντίκτυπο στις χρηματοροές της ναυτιλιακής εταιρείας . Είναι γνωστή η πρακτική των πλοιοκτητών να κλείνουν συμβόλαια μεταφοράς φορτίου πριν ή κατά τη διάρκεια του σταδίου ναυπήγησης , ώστε να εξασφαλίσουν την άμεση εκμετάλλευση του πλοίου. Στην περίπτωση , όμως , που υπάρξει καθυστέρηση στην παράδοση του πλοίου , δεδομένων των αυστηρών όρων ενός ναυλοσύμφωνου , θα υπάρξουν απαιτήσεις από την πλευρά του ναυλωτή, εφόσον το πλοίο δεν θα μπορέσει να είναι στην κατάλληλη γεωγραφική περιοχή , ώστε να εκτελέσει το ταξίδι που έχει προσυμφωνηθεί . Μία άλλη διάσταση του όρου shipyard risk αποτελεί το ενδεχόμενο η μη παράδοση του πλοίου να οφείλεται σε χρεοκοπία του ναυπηγείου .

Εκτός από το χρόνο παράδοσης , μία άλλη παράμετρος που δύναται να επηρεάσει τη χρηματοοικονομική κατάσταση μίας ναυτιλιακής επιχείρησης αφορά στην ποιότητα κατασκευής του υπό ναυπήγηση πλοίου. Σημειώνεται ότι στη μελέτη προδιαγραφών συμβολαίου (contract design) η εκάστοτε ναυπηγική μονάδα εκπονεί τους απαραίτητους υπολογισμούς και την επακριβή σύνταξη των τεχνικών προδιαγραφών , τα οποία αποτελούν αναπόσπαστο τμήμα του επίσημου συμβολαίου ναυπήγησης

μεταξύ πλοιοκτήτη και ναυηγείου . Στην περίπτωση όπου το ναυηγείο δεν ανταποκριθεί στις τεχνικές προδιαγραφές που έχουν καθοριστεί και άρα έχει παραδώσει στον πλοιοκτήτη υποβαθμισμένο ποιοτικά πλοίο , τότε ο ίδιος έρχεται αντιμέτωπος με το λεγόμενο construction risk . Άμεση επίπτωση του παραπάνω είναι και η αίρεση απαιτήσεων από τη πλευρά του εκάστοτε ναυλωτή , με αποτέλεσμα να πιστώνεται το ταμείο της ναυτιλιακής επιχείρησης , αφού το υποκείμενο πλοίο δεν θα πληροί τις προϋποθέσεις , όπως έχουν οριστεί στα πλαίσια του ναυλοσύμφωνου .

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑΣ

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑ

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑ

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑ

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑ

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑ

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑ

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑ

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑ

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑ

Στο σημείο αυτό θα πρέπει να αναφερθούμε και στις διαδικασίες μελέτης οι οποίες θα πρέπει να ακολουθηθούν από το ναυπηγείο το οποίο θα αναλάβει την κατασκευή του νέου πλοίου . Κατά τη διαδικασία ναυπήγησης ενός πλοίου , λαμβάνεται υπόψη το σύνολο τόσο των επιχειρησιακών , όσο και των τεχνικών χαρακτηριστικών του πλοίου , ούτως ώστε να ικανοποιηθούν κατά τον ορθότερο τρόπο οι στόχοι και οι απαιτήσεις του πελάτη / εφοπλιστή ναυτιλιακής εταιρείας .

Είναι εύκολο να καταλάβει κανείς ότι κατά τη ναυπήγηση ενός πλοίου , πρωταρχικής σημασίας ζήτημα είναι η διεξαγωγή σωστής , αποτελεσματικής και επί οικονομικών κριτηρίων μελέτης . Όσον αφορά στη μελέτη πλοίου , διακρίνουμε τέσσερα βασικά στάδια :

- α. Αρχικού σχεδιασμού (concept design)
- β. Προμελέτη (preliminary design)
- γ. Μελέτη προδιαγραφών συμβολαίου (contract design)
- δ. Μελέτη λεπτομερούς σχεδιασμού (detail design)

Αξίζει να σημειωθεί το γεγονός ότι στο Αμερικάνικο Ναυτικό , προκειμένου για την μελέτη σχεδίασης συμβατικών τύπων πλοίων (για μη συμβατικούς τύπους πλοίων , η διαδικασία και ο σκοπός διαφοροποιείται στα αρχικά στάδια) , ακολουθούνται πέντε διαδοχικά στάδια :

- α. Μελέτη εφικτότητας (feasibility study)
- β. Αρχικού σχεδιασμού (concept design)
- γ. Προμελέτη (preliminary design)
- δ. Μελέτη προδιαγραφών συμβολαίου (contract design)
- ε. Μελέτη λεπτομερούς σχεδίασης (detailed design)

Αναλυτικά , το κάθε στάδιο αναφέρεται όπως ακολουθεί :

α) Μελέτη εφικτότητας (feasibility study)

Η μελέτη εφικτότητας πραγματοποιείται , ούτως ώστε να προσδιοριστεί η σχέση μεταξύ κόστους και εκτελούμενου μεταφορικού έργου . Η προσπάθεια έγκειται στην εύρεση της επιθυμητής ταχύτητας , αντοχής , καθώς και άλλων ειδικών χαρακτηριστικών. Βασικό αντικείμενο του συγκεκριμένου σχεδιαστικού σταδίου είναι η παρατήρηση και η περιγραφή της υφιστάμενης κατάστασης του θαλάσσιου εμπορίου - σε παγκόσμια κλίμακα - με ένα συνεπή και αξιόπιστο τρόπο . Στο στάδιο αυτό , δεν επιχειρείται ακριβής εκτίμηση του κόστους , αλλά απλά ο προσδιορισμός των γενικών πλαισίων κύμανσης αυτού .

β) Αρχικός σχεδιασμός (concept design)

Η αρχική σχεδίαση έχει σαν στόχο την επίλυση οποιονδήποτε τεχνικών δυσκολιών , με κύριο σκοπό την βελτίωση του κόστους εργασιών και την δημιουργία μίας βάσης δεδομένων για την εκπόνηση του επόμενου σχεδιαστικού σταδίου (Προμελέτη, "preliminary design") . Γενικά , προϋπολογίζονται τα βασικά χαρακτηριστικά του πλοίου (μήκος L , πλάτος B , κοίλο D , βύθισμα T , συντελεστής γάστρας C_B , ισχύς πρόωσης) και εξετάζονται όλες οι εναλλακτικές λύσεις , για την ικανοποίηση του πλοιοκτήτη, με γνώμονα , πάντα , την εύρεση της οικονομικότερης λύσης .

γ) Προμελέτη (preliminary design)

Σε αυτό το στάδιο , πραγματοποιείται μία λεπτομερής επεξεργασία των επιμέρους βημάτων και ακολουθεί επακριβής καθορισμός των βασικών χαρακτηριστικών του σκάφους (μήκος L , πλάτος B , κοίλο D , βύθισμα T , συντελεστής γάστρας C_B , υποδύναμη P_B), έτσι ώστε -καταλήγοντας στη βέλτιστη οικονομική λύση - να ικανοποιηθούν οι απαιτήσεις του πλοιοκτήτη . Επιπλέον , η σύνταξη των όρων και των επιμέρους τεχνικών προδιαγραφών του επίσημου συμβολαίου ναυπήγησης πλοίου (μεταξύ του πλοιοκτήτη και του ναυπηγείου) , διαμορφώνεται βάσει των αποτελεσμάτων του σταδίου της Προμελέτης ("preliminary design") .

δ) Μελέτη προδιαγραφών συμβολαίου (contract design)

Βασικός στόχος , σε αυτό το στάδιο , είναι η εκπόνηση των απαιτήτων υπολογισμών και σχεδίων , καθώς και η επακριβής σύνταξη των τεχνικών προδιαγραφών , τα οποία αποτελούν αναπόσπαστο τμήμα του επίσημου συμβολαίου ναυπήγησης πλοίου μεταξύ πλοιοκτήτη και ναυπηγείου.

ε) Μελέτη λεπτομερούς σχεδιασμού (detail design)

Η μελέτη λεπτομερούς σχεδιασμού έχει ως αντικείμενο το σχεδιασμό των προδιαγραφών του επίσημου συμβολαίου (μεταξύ πλοιοκτήτη και ναυπηγείου) , προκειμένου για τον ορθό υπολογισμό και την προμήθεια των ποιοτικών και των ποσοτικών χαρακτηριστικών των προδιαγραφόμενων (βάσει των συμβολαίων εξοπλισμού και υλικών) .

Αναλύοντας θεωρητικά , διαπιστώνουμε ότι οι συνεχώς υψηλότερες απαιτήσεις στις μεταφορές και ειδικότερα στις Θαλάσσιες, οδηγούν τους σχεδιαστές στην υιοθέτηση συγκεκριμένων και σύγχρονων λύσεων για την επίτευξη τους . Γενικά θα πρέπει να θυμηθούμε ότι η ταχύτητα του πλοίου δεν ενδιαφέρει τόσο πολύ την φορτηγό ναυτιλία , παρά μόνο σε εξειδικευμένες κατασκευές , ενώ αντίθετα είναι καθοριστική παράμετρος στην σχεδίαση λ.χ. επιβατηγών πλοίων και κρουαζιερόπλοιων .

Η μελέτη και η σχεδίαση της μορφής της γάστρας , ώστε το πλοίο να παρουσιάζει την βέλτιστη υδροδυναμική συμπεριφορά , είναι πρόβλημα πολυπαραμετρικό , χωρίς δηλαδή την ύπαρξη μίας και μοναδικής λύσης . Παλαιότερα , το πρόβλημα αυτό ήταν ο "πονοκέφαλος" των σχεδιαστών , έτσι ελάχιστες φορές κατέφευγαν σε λύσεις

διαφορετικές των συνηθισμένων μορφών , λόγω του μεγάλου κόστους και της ζημιάς που θα ακολουθούσε μία αποτυχημένη σχεδίαση . Μοναδικό τους εργαλείο ήταν η κατασκευή πρότυπων μοντέλων υπό κλίμακα (συνήθως κατασκευάσμα από ξύλο) , με τα οποία πειραματίζονταν σε δεξαμενές και προσπαθούσαν μελετώντας τα πειραματικά αποτελέσματα να αντιληφθούν την συμπεριφορά του σκαριού . Η μέθοδος αυτή , η οποία χρησιμοποιείται ακόμα και σήμερα , σε πολλές περιπτώσεις , παρουσιάζει μεγάλα προβλήματα , επειδή η μοντελοποίηση τέτοιων συστημάτων όχι μόνον είναι πολύ δύσκολη αλλά συγχρόνως κάθε τροποποίηση στη σχεδίαση αυτόματα συνεπάγεται και την αντίστοιχη μετατροπή στο μοντέλο , γεγονός που τελικά αποβαίνει ιδιαίτερα χρονοβόρο . Σήμερα , με την τεράστια εξέλιξη που παρατηρείται στο χώρο των ηλεκτρονικών υπολογιστών , οι σχεδιαστές έχουν στα χέρια τους εργαλεία με τα οποία μπορούν να κατανοήσουν την συμπεριφορά του πλοίου πριν αυτό κατασκευαστεί . Με αυτόν τον τρόπο , γίνεται εξοικονόμηση τόσο χρόνου , όσο και χρήματος . Σήμερα όμως η τεχνολογία έχει εισβάλει και στο χώρο της παραδοσιακής σχεδίασης . Έτσι , η εποχή των "τεριζιών" και των "μελανομάτων" , έχει περάσει ανεπιστρεπτί και τη θέση τους έχουν πάρει οι Ηλεκτρονικοί Υπολογιστές , εφοδιασμένοι με ειδικά σχεδιαστικά προγράμματα . Με την βοήθεια τους , οι σχεδιαστές μπορούν πλέον να απεικονίσουν γρήγορα και εύκολα στην οθόνη του υπολογιστή τους τη μορφή του πλοίου που θέλουν . Η συνέχεια είναι σχετικά απλή , αφού οποιαδήποτε επιθυμητή αλλαγή γίνεται με πολύ μεγάλη ευκολία , χρησιμοποιώντας τις οδηγίες του προγράμματος και έχοντας σχεδόν αμέσως τα αποτελέσματα της κάθε αλλαγής .

Οι παραπάνω εξελίξεις διευκόλυναν τους πειραματισμούς των σχεδιαστών και έτσι , σήμερα, είμαστε σε θέση να έχουμε για ορισμένες κατασκευές , σχεδιάσεις που θυμίζουν ελάχιστα τα παραδοσιακά πλοία . Τέτοια είναι για παράδειγμα τα S.E.S. Catamaran και πολλά άλλα . Ταυτόχρονα , οι ανάγκες για μεταφορά φορτίων , εντελώς διαφορετικών από τα παραδοσιακά , οδήγησε και στην δημιουργία πολλών νέων κατηγοριών πλοίων . Έτσι, λ.χ. για τη μεταφορά αερίων δημιουργήθηκαν τα υγραεριοφόρα ή αλλιώς LPG , LNG που εξυπηρετούν τις εξειδικευμένες αυτές ανάγκες . Η μεγάλη επανάσταση όμως στις μεταφορές γενικών φορτίων αναφέρεται στα Containerships και κατ' επέκταση στα πλοία τύπου RO-RO και Palet Ships .

Αναλύοντας τα παραπάνω και συγκεκριμένα , όσον αφορά στο Ναυπηγείο , τα πλέον σημαντικά στάδια που ακολουθούνται είναι τα ακόλουθα:

- Αρχικός σχεδιασμός : Ζήτηση των ναυτιλιακών υπηρεσιών
- Προμελέτη: Τεχνικά χαρακτηριστικά , Εκτίμηση του κόστους , Χαρακτηριστικά του φορτίου και δρομολόγια
- Οικονομική εκτίμηση των εναλλακτικών προτάσεων
- Τελική επιλογή - Συζήτηση με τους πλοιοκτήτες
- Λεπτομερής σχεδιασμός : Γενική διάταξη
- Διαδικασίες σχεδιασμού : Επιλογή γάστρας , επιλογή μηχανής, επιλογή διατάξεων ,

αυτοματισμών , βοηθητικών μηχανισμών κτλ.

- Επαλήθευση των υπολογισμών
- Εκτίμηση κόστους
- Υπεργολάβοι
- Σχεδιασμός παραγωγής
- Κατασκευή του πλοίου

Επιπρόσθετα , θα πρέπει να υπογραμμιστεί ότι , κατά τη διεξαγωγή μελέτης ενός προς ναυπήγηση πλοίου (τόσο από ένα τεχνικό γραφείο μελετών, όσο και από ένα ναυπηγείο) , πρέπει να λαμβάνεται υπόψη μία πληθώρα παραγόντων , οι οποίοι θεωρούνται σημαντικοί για την ορθή και αξιόπιστη οικονομική διαχείριση του υπό μελέτη πλοίου . Έτσι , σε κάθε μέσο μεταφοράς δια θαλάσσης , οι βασικές παράμετροι , που πρέπει να συνεκτιμούνται , είναι :

- Ο τύπος του φορτίου , η ποσότητα και η τιμή της μονάδος .
- Η απόσταση και τα φυσικά χαρακτηριστικά των δρομολογίων .
- Το σύστημα λειτουργίας, π.χ. Unitised , Bulk Carrier , Tanker .
- Άλλες παράμετροι , όπως :
 - Ο τύπος του πλοίου
 - Η ταχύτητα του πλοίου , ή η ώρα άφιξης - αναχώρησης
 - Η στοιβασία του φορτίου και τα συστήματα χειρισμού
 - Η διακύμανση των διαθέσιμων ποσοτήτων του φορτίου
 - Τα φορτία επιστροφής
 - Οι περιορισμοί στους χώρους υποδοχής
 - Οι χρόνοι των λιμένων (χρόνοι αναμονής , χρόνοι παραμονής στην αποβάθρα και χρόνοι καθυστέρησης κατά την αναχώρηση του πλοίου)
 - Οι απαιτήσεις ισχύος
 - Το συνολικό κόστος πλοίου (σταθερά λειτουργικά κόστη , μεταβλητά λειτουργικά κόστη και κύρια το κόστος καυσίμων)
 - Η γενικότερη οικονομική κατάσταση (δυνατότητα δανειοδότησης , ισχύον φορολογικό σύστημα)

- Οι εναλλακτικές υπηρεσίες και ο ανταγωνισμός

Σύμφωνα με τα ανωτέρω , κατά το πρώτο στάδιο μελέτης ενός πλοίου , καθορίζεται το σύνολο των τεχνικών χαρακτηριστικών του υπό σχεδίαση πλοίου , καθώς , επίσης , συγκεντρώνονται όλα τα λειτουργικά και τα οικονομικά στοιχεία που το αφορούν . Για την πληρέστερη κατανόηση , παρατίθεται ακολούθως ένα ανάλογο σχεδιαστικό πλάνο .

Δεδομένα Πλοίου

Τύπος πλοίου και γενικά χαρακτηριστικά .

Νεκρό βάρος στο μέγιστο έμφορτο βύθισμα .

Χωρητικότητα σε κυβικά .

Λειτουργική ταχύτητα , φορτίο και ερματισμός .

Ισχύς μηχανής .

Κατανάλωση καυσίμων στην θάλασσα και στο λιμάνι .

Κόροι καθαρής χωρητικότητας .

Λειτουργικά Δεδομένα

Φορτίο που μπορεί να μεταφέρει , μέσος συντελεστής στοιβασίας .

Συντελεστής φορτίου στο μέγιστο έμφορτο βύθισμα . Απόσταση ενός τυπικού δρομολογίου σε ναυτικά μίλια . Αριθμός λιμένων που προσεγγίζει σε κάθε δρομολόγιο . Μέσος όρος συχνότητας για κάθε λιμάνι προσέγγισης. Ημέρες εκτός λειτουργίας που πρέπει να μείνει λόγω συντήρησης .

Οικονομικά Δεδομένα

Τύπος και συχνότητα ναύλων .

Κόστος απόκτησης πλοίου .

Αριθμός πληρώματος .

Όροι δανείου .

Φόροι .

Κόστος πληρώματος .

Κόστος συντήρησης πλοίου .

Άλλα κόστη , όπως ασφάλιση .

Κόστος καυσίμων ανά τόνο .

Λιμενικά κόστη .

Κόστος διαχείρισης του φορτίου .

Από τα παραπάνω συνάγεται το συμπέρασμα ότι , για την ολοκλήρωση της σχεδίασης ενός πλοίου , θεωρείται απαραίτητη η διεξαγωγή μίας λεπτομερούς τεχνικής και οικονομικής μελέτης . Επίσης , δεδομένης της βιωσιμότητας της εν λόγω επένδυσης (απαίτηση πλοιοκτήτη) , μελετάται , με διεξοδικό τρόπο , η κατάσταση της Αγοράς και συνακόλουθα επιχειρείται η ικανοποίηση της Ζήτησης που παρουσιάζεται για την δεδομένη χρονική περίοδο . Εφόσον , λοιπόν , έχει επιλεγεί ο τύπος του πλοίου (με βάση τα επιχειρησιακά και τεχνικά του στοιχεία) , σειρά έχουν η διαπραγμάτευση της τιμής του , οι όροι αποπληρωμής και ο χρόνος παράδοσης . Οι διαπραγματεύσεις , συνήθως , είναι ιδιαίτερα χρονοβόρες με συνεχή ανταλλαγή απόψεων (και από τις δύο πλευρές) , μέχρι την τελική συμφωνία . Από την πλευρά της πλοιοκτητρίας εταιρείας (αγοραστή) , εμπλέκονται ο Οικονομικός Σύμβουλος , ο Τεχνικός Διευθυντής , καθώς και ο Νομικός Σύμβουλος . Ειδικά , οι μεγάλες ναυτιλιακές εταιρείες έχουν ξεχωριστό τμήμα , το οποίο ονομάζεται τμήμα Νέων Κατασκευών (New Buildings Dept.) . Αντίστοιχα , το ναυπηγείο εκπροσωπείται από μία ομάδα ατόμων που προέρχονται από την Γενική Διεύθυνση , την Διεύθυνση Εκτιμήσεως και την Νομική Υπηρεσία .

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑ

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑ

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑ

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑ

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑ

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑ

Το τελικό στάδιο μελέτης για μια ναυτιλιακή εταιρεία πριν από την σύνταξη και υπογραφή των συμβολαίων ναυπήγησης με το εκάστοτε ναυπηγείο , είναι η μελέτη χρηματοδότησης της συγκεκριμένης επένδυσης . Το κόστος απόκτησης πλοίου είτε πρόκειται για νεότευκτο , είτε για μεταχειρισμένο είναι υψηλό . Όταν αναφερόμαστε , δηλαδή , στην ναυτιλία αναφερόμαστε σε μία βιομηχανία εντάσεως κεφαλαίου , όπου το μεγαλύτερο μέρος της αξίας του πλοίου καλύπτεται μέσω των διαφόρων μορφών χρηματοδότησης που υπάρχουν στην αγορά . Ένας ακόμα λόγος , που οδηγεί τις εταιρίες στην άντληση των απαραίτητων κεφαλαίων από τις διάφορες μορφές χρηματοδότησης είναι το γεγονός ότι η ναυτιλία γενικότερα χαρακτηρίζεται ως ένας κλάδος υψηλού κινδύνου , λόγω των διακυμάνσεων που παρουσιάζει .

Η κυριότερη μορφή χρηματοδότησης και η πιο παραδοσιακή είναι η τραπεζική , που καλύπτει το μεγαλύτερο μέρος των κεφαλαίων που διατίθεται για αυτό τον σκοπό . Στην κατηγορία των παραδοσιακών μορφών χρηματοδότησης εντάσσονται και η αυτοχρηματοδότηση , καθώς και η παροχή δανείων από ναυπηγεία . Άλλες μορφές χρηματοδότησης , που υιοθετούνται όλο και περισσότερο στην σύγχρονη εποχή είναι η χρηματοδοτική μίσθωση (leasing) , η άντληση κεφαλαίων από το χρηματιστήριο και η χρηματοδότηση με έκδοση ομολογίων .

Στις επόμενες σελίδες , θα γίνει μία παρουσίαση των παραπάνω μορφών χρηματοδότησης , προκειμένου να μπορέσουμε να κατανοήσουμε καλύτερα τα χαρακτηριστικά και τις ιδιαιτερότητες που έχει κάθε μία από αυτές .

• Τραπεζική Χρηματοδότηση

Τις τελευταίες δύο δεκαετίες , η επέμβαση των τραπεζιτικών συστημάτων στην Ναυτιλιακή Αγορά παρουσιάζει διακυμάνσεις . Αρχικά , το έτος 1950 , ο πόλεμος της Κορέας σηματοδότησε την αλλαγή των δεδομένων για τη Ναυτιλία , δεδομένου ότι οι πλοιοκτήτες ήταν σε θέση να αγοράζουν πλοία σε ιδιαίτερα χαμηλές τιμές . Κατά την διάρκεια της δεκαετίας του 60 , τα περισσότερα νεότευκτα πλοία χρηματοδοτήθηκαν από τις τράπεζες . Μάλιστα , το έτος 1964 τα τραπεζικά συστήματα αντιμετώπισαν την Ναυτιλία ως ιδιαίτερα κερδοφόρα Αγορά και προχώρησαν σε συνάψεις δανείων καλύπτοντας ακόμα και το 50% του κόστους κτήσης , ανεξαρτήτως του επιφυλασσόμενου κινδύνου . Στις αρχές του 1967 , ο πόλεμος ανάμεσα στην Αίγυπτο και το Ισραήλ , που οδήγησε στο κλείσιμο της διώρυγας του Σουέζ , άλλαξε εντελώς τα δεδομένα της Αγοράς και οι πλοιοκτήτες , οι οποίοι αναζητούσαν τρόπους για να ξεφύγουν της χρεοκοπίας είδαν τις επιχειρήσεις τους να ανθίζουν οικονομικά . Το γεγονός αυτό αξίζει να σημειωθεί ότι όχι μόνο συντέλεσε στην αύξηση του ενθουσιασμού από πλευράς τραπεζών για τη χορήγηση δανείων , αλλά συνέβαλε και στην αύξηση των μεγεθών των πλοίων που ακολουθούσαν την πορεία γύρω από το ακρωτήριο της Καλής Ελπίδας .

Το έτος 1967 χαρακτηρίζεται από οικονομική ευφορία που όμως δεν διαρκεί και έτσι , οδηγούμαστε στην επόμενη περίοδο 1967-1973 , κατά την οποία δεδομένης της οικονομικής ανάπτυξης του Ναυτιλιακού χώρου κατά την προηγούμενη περίοδο , οι τράπεζες προχωρούν στην σύναψη μεγαλύτερων δανειοδοτικών συμβολαίων ,

αγνοώντας την πιθανότητα απώλειας των χρηματικών ποσών , εξαιτίας της άνευ ορίων πολιτικής τους .

Ωστόσο , στις αρχές της δεκαετίας του 80 και ιδιαίτερα κατά την περίοδο 1970-1974, παρά το γεγονός ότι η αγορά ενίσχυε την είσοδο πολλών νέων επιχειρήσεων στην Ναυτιλιακή Αγορά , ο πόλεμος της Ανατολής παράλληλα με την κρίση που σημειώθηκε στο εμπόριο του πετρελαίου συντέλεσαν στην πτώση της εν λόγω αγοράς . Ακολούθως, τα έτη 1975/76 , παρά την πτώση των ναύλων , το τραπεζιτικό σύστημα εθελουφλούσε και φάνηκε πρόθυμο να χορηγήσει επιπρόσθετα δάνεια . Παρόλα αυτά , οι προσπάθειες αποδείχτηκαν άκαρπες και ορισμένοι πλοιοκτήτες δήλωσαν πτώχευση και αποσύρθηκαν από την Αγορά .

Έχοντας υπόψη τα προβλήματα που αντιμετώπισαν οι τράπεζες κατά την διάρκεια της προηγούμενης χρονικής περιόδου , άρχισαν να αντιμετωπίζουν το ζήτημα της Χρηματοδότησης της Ναυτιλιακής Αγοράς με μεγαλύτερη επιφυλακτικότητα , αναζητώντας το κατάλληλο χρηματοδοτικό σύστημα , που θα εξασφάλιζε τη σταθερότητα του δανείου και την επιστροφή των χρημάτων τους συμπληρωματικά και των τόκων . Στην σημερινή εποχή , οι τράπεζες πλέον εξετάζουν λεπτομερώς όλους τους παράγοντες, που εσωκλείει ένα δανειοδοτικό Πρόγραμμα , οι οποίοι δύνανται να διακριθούν σε τρεις βασικές κατηγορίες : Τον Πλοιοκτήτη , το Πλοίο και τέλος , τα αναμενόμενα κέρδη .

Μάλιστα , γεγονότα , όπως το κραχ του έτους 1987 , η κατάρρευση των οικονομιών της Νοτίου Αμερικής , η ασιατική κρίση , ευαισθητοποίησαν τις ξένες τράπεζες , οι οποίες επιστούσαν την προσοχή τους στην ανάπτυξη συστημάτων , τα οποία θα λειτουργούσαν με γνώμονα την αναμενόμενη κερδοφορία . Έτσι , λοιπόν , σε διάστημα μίας δεκαετίας περίπου (1988 - 2001), τα τραπεζιτικά συστήματα προχώρησαν στην θέσπιση κανονισμών (Basel I & II) , οι οποίοι έθεσαν τις παραμέτρους αξιολόγησης ρίσκου για τις δανειοδοτικές συναλλαγές , που με την σειρά τους καθορίζουν το ύψος του τραπεζικού κεφαλαίου , που θα διατεθεί .

Το αποτέλεσμα των ανωτέρω κανονισμών ήταν η στροφή των τραπεζών σε άλλους κλάδους της οικονομίας και η αποθάρρυνση τους για συμμετοχή σε συνάψεις δανείων με ναυτιλιακές εταιρείες . Επίσης, στην ναυτιλία , όπου θεωρείται τομέας υψηλού κινδύνου, η εφαρμογή των παραπάνω διατάξεων - οι οποίες συνεπάγονται την υιοθέτηση από τις τράπεζες ενός συστήματος αξιολόγησης και πιστοληπτικής ικανότητας των δανειοληπτών - θα έχει ως αποτέλεσμα την αύξηση των ναυτιλιακών πιστώσεων , για όσους οργανισμούς παραμένουν στον υπό εξέταση τομέα .

Ωστόσο , θα πρέπει να σημειωθεί ότι η σημασία των τραπεζών για την ναυτιλιακή βιομηχανία είναι πολύ μεγάλη , δεδομένου ότι προσφέρουν στις ναυτιλιακές εταιρίες σημαντικά κεφάλαια για την κάλυψη των αναγκών τους . Εκτός από την παροχή κεφαλαίων για την απόκτηση πλοίων , οι τράπεζες προσφέρουν ποσά για την αντιμετώπιση των λειτουργικών αναγκών καθώς και την παρακολούθηση των απαραίτητων τραπεζικών εργασιών , που έχουν ανεξαιρέτως όλες οι ναυτιλιακές εταιρίες. Έτσι , λοιπόν , παρά τους όποιους περιορισμούς και την επιφυλακτική στάση ,

που έχουν διατηρήσει τις τράπεζες , η ναυτιλιακή βιομηχανία δεν είναι σε θέση να λειτουργήσει αυτόνομα , χωρίς την ενίσχυση των τραπεζιτικών κεφαλαίων .

• Διαδικασία Λήψης Δανείου

Η διαδικασία λήψης δανείου διαρκεί από μερικές εβδομάδες έως και μήνες . Αρχικά, ο Πλοιοκτήτης προχωράει σε μία σχετική αίτηση για τη χορήγηση του δανείου , δίνοντας έμφαση στις διευρυμένες παραμέτρους του σχεδίου . Στην συνέχεια , ο αρμόδιος τραπεζικός υπάλληλος αναζητά πληροφορίες σχετικά με τη φήμη του Πλοιοκτήτη και την οικονομική πιστότητα της επιχείρησης . Ακολούθως , είναι πιθανόν να πραγματοποιηθεί μία συνάντηση μεταξύ του αρμόδιου τραπεζιτικού φορέα και των ανώτερων στελεχών της επιχείρησης , όπως τον Γενικό ή τον Οικονομικό Διευθυντή . Σε αυτό το σημείο , η τράπεζα επιθυμεί να ελέγξει την ποιότητα της Διοίκησης , ερευνώντας την παρελθούσα και τρέχουσα πορεία του τμήματος Management .

Θα ήταν σημαντική παράλειψη από πλευράς τράπεζας να μην αναλυθεί η οικονομική πορεία της επιχειρήσεως συγκριτικά με τα πρότυπα της Ναυτιλιακής Αγοράς. Σε περίπτωση που η εν λόγω επιχείρηση δύναται να υποδείξει , από τα οικονομικά της αρχεία , σταθερή οικονομική πορεία , καθώς επίσης και την ύπαρξη ρευστών διαθέσιμων , προκειμένου για την αντιμετώπιση μη προβλέψιμων καταστάσεων, η τράπεζα δείχνει μεγαλύτερη προθυμία για τη χορήγηση του υπό αίτηση δανείου . Σε γενικότερο επίπεδο , το συνολικό ύψος των κεφαλαίων που η κάθε τράπεζα διαθέτει , καθώς επίσης η σχεδίαση της πιστωτικής πολιτικής της εξαρτάται κυρίως από τους παρακάτω παράγοντες :

- Η θέση της ναυτιλιακής βιομηχανίας
- Το γενικότερο οικονομικό κλίμα και κυρίως η κατάσταση του θαλάσσιου εμπορίου
- Η ρευστότητα
- Η εμπειρία της τράπεζας σε θέματα ναυτιλίας .

Δεδομένου ότι η τράπεζα είναι ικανοποιημένη τόσο με την οικονομική πορεία , όσο και με το Management της επιχείρησης , προχωρεί σε πιο λεπτομερή μελέτη του ίδιου του Προγράμματος . Έτσι, καταρχήν , προσλαμβάνεται ειδικός , ανεξάρτητος Τεχνικός Επιθεωρητής , προκειμένου να διεξαχθεί έρευνα για τη γενική κατάσταση και αποδοτικότητα του πλοίου . Εφόσον , πληρούνται οι προϋποθέσεις και τα κριτήρια , που έχει θέσει η τράπεζα , προκειμένου για την ελαχιστοποίηση του κινδύνου , που συνεπάγεται η χορήγηση δανείου στην ναυτιλιακή βιομηχανία , η ίδια εγκρίνει το υπό αίτηση δάνειο .

Ανεξάρτητα από την παρουσίαση της αίτησης και την θετική απάντηση από την πλευρά της τράπεζας , η παροχή κάποιων μορφών εξασφάλισης θεωρείται δεδομένη . Η κλασικότερη μορφή εξασφάλισης για την τράπεζα είναι η επιβολή πρώτης προτιμώμενης υποθήκης στο πλοίο . Σε άλλες περιπτώσεις , η υποθήκη και σε άλλο πλοίο της ίδιας εταιρίας αποτελεί τρόπο εξασφάλισης ή ακόμα και οι προσωπικές εγγυήσεις που μπορεί

να προσφέρει ο ίδιος ο πλοιοκτήτης . Η λογική των δύο τελευταίων μορφών εξασφάλισης βρίσκεται στην παρουσία σημαντικών μεταβολών στις τιμές των πλοίων . Οι τιμές των πλοίων επηρεάζονται καθοριστικά από τα επίπεδα των ναυλαγορών και επομένως , σε περίοδο κρίσης , που οι τιμές των πλοίων μειώνονται , η υποθήκη του προς απόκτηση πλοίου δεν αποτελεί επαρκής εγγύηση .

• **Cash Flow Χρηματοδότηση**

Αυτή η μορφή χρηματοδότησης αποτελούσε την πλέον παραδοσιακή και σημαντικότερη , από πλευράς κεφαλαίων , για πάρα πολλά χρόνια . Η Cash Flow χρηματοδότηση δίνει έμφαση στις προοπτικές , που έχει το πλοίο για καθαρά κέρδη . Κάτω από αυτήν την υπόθεση , κάθε πιθανό σχέδιο επένδυσης / χρηματοδότησης θα πρέπει να παρουσιάζει ένα ικανοποιητικό ταμειακό Πρόγραμμα , καθ' όλη τη διάρκεια της μέχρι τώρα οικονομικής του πορείας , προκειμένου να καθίσταται δυνατή η άμεση αποπληρωμή του δανείου .

Πιο συγκεκριμένα , σύμφωνα με αυτή τη μορφή χρηματοδότησης , οι τράπεζες συνήθως εξετάζουν την ταμειακή ροή της εταιρείας , την ακεραιότητα και τη συμπεριφορά του δανειζόμενου σε προηγούμενα δάνεια (αν υπάρχουν) , το μέγεθος και τη δομή του στόλου της εταιρείας , καθώς και το επίπεδο κέρδους που θα δημιουργήσει η τράπεζα από τη χορήγηση δανείου . Θα ήταν σημαντική παράλειψη να μην αναφερθούμε στο γεγονός ότι η σύναψη μακράς διάρκειας ναύλωσης του υπό χρηματοδότηση πλοίου αποτελεί παράγοντα που συντελεί στην ευνοϊκότερη αντιμετώπιση της αίτησης δανείου με τη μορφή της Cash Flow χρηματοδότησης . Τέλος, μεγάλη σημασία έχουν θέματα που άπτονται της εθνικότητας του πλοίου και της σημαίας που αυτό φέρει , καθώς και της μηχανολογικής του κατάστασης , όπως αυτή παρουσιάζεται από τις γνωματεύσεις των επιθεωρητών και των νηογνομόνων .

Εάν οι παραπάνω παράγοντες κριθούν ευνοϊκά , τότε το δάνειο εγκρίνεται και παραχωρείται σε ποσοστό περίπου 60% της συνολικής αξίας του πλοίου . Σημειώνεται ότι η παλαιότερη πρακτική ήταν το δάνειο να καλύπτει το 80% της αξίας του πλοίου αλλά μετά την καταστροφική , για τις τράπεζες περίοδο 1970-1992 , το επίπεδο αυτό έχει μειωθεί σε μία προσπάθεια να περιοριστεί ο κίνδυνος στον οποίο εκτίθεται η τράπεζα . Το επιτόκιο που βαρύνει το δάνειο έχει ως βάση , στις περισσότερες περιπτώσεις , το λεγόμενο LIBOR (London Interbank Offer Rate) συν ένα ποσοστό από 0,5-2,5% . Η διάρκεια του δανείου κυμαίνεται μεταξύ τριών έως και οχτώ χρόνων με τάση προς την επιβολή όσο το δυνατόν μικρότερης διάρκειας .

Συνοπτικά , λοιπόν , κατά τη χρηματοδότηση σύμφωνα με το Cash Flow, οι τράπεζες συχνά ζητούν εγγύηση - μέσα από τη μελλοντική οικονομική πορεία της Ναυτιλιακής εταιρείας - για την επιστροφή των δανειοδοτούμενων χρηματικών πόρων .

Σε γενικό επίπεδο , κατά τον υπολογισμό του ταμειακού προγράμματος, συνυπολογίζονται οι ακόλουθες παράμετροι :

Έσοδα (Ναύλος) : Είναι γνωστό ότι τα έσοδα μίας ναυτιλιακής επιχείρησης είναι δυνατόν να επηρεαστούν από την ύπαρξη των εκάστοτε οικονομικών , βιομηχανικών και πολιτικών λόγων , την σημαία του πλοίου, καθώς επίσης και την ύπαρξη άλλων μέσων μεταφοράς . Επιπρόσθετα , διάφοροι άλλοι παράγοντες όπως η πολιτική των ναυλωτών , η λειτουργική διοίκηση της επιχείρησης και η κατάσταση και ηλικία του υπό εξέταση για δανειοδότηση πλοίου επιδρούν με τη σειρά τους στην διαμόρφωση του ταμειακού προγράμματος .

Το λειτουργικό κόστος : Ως γνωστό , το ύψος του λειτουργικού κόστους επηρεάζεται από την καταβολή των μισθωμάτων του πληρώματος (που διαμορφώνεται ανάλογα με το επίπεδο εκπαίδευσης και την εθνικότητα αυτού) , από τεχνικούς παράγοντες (όπως για παράδειγμα η κλάση , η ηλικία , η κατάσταση του πλοίου) , από το ύψος των ασφαλιστικών δαπανών (αξία , καλυπτόμενοι κίνδυνοι) και την μορφή και την αποδοτικότητα της διοίκησης της υπό εξέταση επιχείρησης .

Τόκος : Ο τόκος του δανειοδοτούμενου ποσού διαμορφώνεται ανάλογα από τις διακυμάνσεις , την χρηματική προμήθεια , καθώς επίσης και από τις τυχόν συναλλαγματικές διαφορές μεταξύ του νομίσματος αποπληρωμής του δανείου και του συμφωνηθέντος νομίσματος πληρωμής των ναύλων (εσόδων της επιχείρησης) .

Αξία κτήσεως του πλοίου : Τέλος , η αξία κτήσεως του πλοίου διαδραματίζει ουσιαστικό ρόλο στην διαμόρφωση του ταμειακού προγράμματος . Στο σημείο αυτό , θα πρέπει να αναφερθεί το γεγονός ότι η έννοια της αξίας κτήσεως εκτιμάται με βάση την τρέχουσα αξία του πλοίου και την αναμενόμενη σύμφωνα με την επικρατούσα κατάσταση στην ναυλαγορά , τις τάσεις που επικρατούν σχετικά με την αγορά των νεόκτιστων και μεταχειρισμένων πλοίων , όπως επίσης και την δυνατότητα που παρέχεται στην επιχείρηση για πίστωση του χρόνου αποπληρωμής του δανείου .

Η Cash Flow χρηματοδότηση αποτελεί αναμφισβήτητα σημαντικό εργαλείο στα χέρια τόσο των τραπεζικών συστημάτων , όσο και των πλοιοκτητών για τη σύναψη δανείων , εξαιτίας των πλεονεκτημάτων που παρουσιάζει και τα οποία αναλύονται παρακάτω . Αρχικά, η Cash Flow χρηματοδότηση δίνει την δυνατότητα στις τράπεζες να εξασφαλίσουν την επιστροφή του χρηματικού ποσού , που διατίθεται κάθε φορά , μέσω της χρονοναύλωσης του υπό αίτηση για δανειοδότηση πλοίου . Είναι εύκολο να κατανοήσει κανείς ότι η ύπαρξη χρόνιας ναύλωσης εξασφαλίζει κατά κάποιο τρόπο στα τραπεζικά ιδρύματα την επιστροφή των χρημάτων τους , δεδομένου ότι το πλοίο εμφανίζει σταθερά έσοδα κατά τη διάρκεια αποπληρωμής του δανείου . Επιπρόσθετα , κατά τη χρηματοδότηση με τη βοήθεια του ταμειακού προγράμματος , οι τράπεζες έχουν τη δυνατότητα να καθορίσουν τις δόσεις και να ακολουθήσουν μία ειδική εξυπηρέτηση του δανείου βάσει του ρόλου που διαδραματίζει η χρονοναύλωση , εξασφαλίζοντας την αποπληρωμή του προσφερόμενου χρηματικού ποσού .

Εκτός των τραπεζικών ιδρυμάτων , οι πλοιοκτήτες παρουσιάζοντας το ταμειακό πρόγραμμα αντιμετωπίζουν εξίσου σημαντικά πλεονεκτήματα , δεδομένου ότι τους παρέχεται η δυνατότητα , μελετώντας το ταμειακό τους πρόγραμμα και συνδυάζοντας το με τις μελλοντικές χρονοναυλώσεις συν τα σχετικά αναμενόμενα επίπεδα ναύλων , να

αποφασίζουν γρήγορα στην λήψη δανείων και την πραγματοποίηση επενδύσεων . Επιπλέον , ανεξαρτήτως του ρόλου που διαδραματίζουν τόσο το συνάλλαγμα , όσο και το επίπεδο επιτοκίου , ο πλοιοκτήτης είναι δυνατόν να επωφεληθεί από τη χρήση των προαναφερθέντων παραγόντων . Στην μεν περίπτωση πολλών νομισμάτων μπορεί να δημιουργήσει ευνοϊκές ισοτιμίες και να αποτελέσει μέσο για κερδοσκοπία , στη δε περίπτωση του επιτοκίου , ο Πλοιοκτήτης έχοντας υπόψη το LIBOR μπορεί να υπολογίσει την αναμενόμενη προσαύξηση του τόκου . Εκτός των ανωτέρω , η Cash Flow χρηματοδότηση παρέχει ένα ακόμα πλεονέκτημα στον πλοιοκτήτη , τη λεγόμενη "περίοδο χάριτος ή ballon" , η οποία δίνει τη δυνατότητα στον Πλοιοκτήτη να παρουσιάσει ένα σωστό ταμειακό πρόγραμμα , να μην συνυπολογίσει τη θέση του υπόλοιπου στόλου και παράλληλα , να έχει το δικαίωμα επιλογής μεταξύ πιθανών προγραμμάτων αποπληρωμής κεφαλαίου .

Τέλος , στην περίπτωση της Cash Flow χρηματοδότησης , ο Πλοιοκτήτης του υπό δανειοδότηση πλοίου δεν αντιμετωπίζεται μόνο ως διαχειριστής του εν λόγω πλοίου , αλλά θεωρείται και ιδιοκτήτης του . Αυτό έχει ως αποτέλεσμα , ο Πλοιοκτήτης να είναι ο «κύριος του εαυτού» του κατά τη διαδικασία λήψης αποφάσεων αναφορικά με τη λειτουργική και την οικονομική πορεία της εταιρείας / πλοίου .

Παρά την παρουσία των προαναφερθέντων αξιόλογων πλεονεκτημάτων που παρουσιάζονται κατά τη χρηματοδότηση με βάση το ταμειακό πρόγραμμα της Ναυτιλιακής εταιρείας , η συγκεκριμένη μορφή χρηματοδότησης εμφανίζει ορισμένα αρνητικά στοιχεία , τα οποία με τη σειρά τους καταστούν την Cash Flow χρηματοδότηση λιγότερο ελκυστική .

Καταρχήν , οι τράπεζες θεωρούν ότι η Cash Flow χρηματοδότηση , δεδομένου ότι στηρίζεται στην αποπληρωμή του δανειοδοτούμενου κεφαλαίου , μέσω της σύναψης χρονοαύλωσης , δεν αποτελεί την τέλεια εξασφάλιση . Αρχικά , η έννοια της χρονοαύλωσης δεν μπορεί να αποτελέσει αντικείμενο κατάσχεσης και συνακόλουθα δεν έχει σταθερή καθαρή απόδοση , εφόσον το λειτουργικό κόστος του πλοίου παρουσιάζει αυξητικές τάσεις . Περαιτέρω , οι τράπεζες αγνοούν ότι η υποχρέωση για τήρηση των όρων του ναυλοσύμφωνου δεν μπορεί να θεωρηθεί δεδομένη . Συνακόλουθα , κατά τη διαδικασία σύναψης δανείου με βάση το ταμειακό πρόγραμμα της επιχείρησης , οι τράπεζες οφείλουν να λάβουν υπόψη τόσο το επίπεδο του επιτοκίου, όσο και τον πληθωρισμό των λειτουργικών δαπανών του πλοίου , προκειμένου να αποφεύγονται οι όποιες απώλειες από τις συναλλαγματικές διαφορές και να εκτιμώνται σωστά οι χρηματικές απαιτήσεις απέναντι στο δανειστή .

Ταυτόχρονα με τις τράπεζες και ο Πλοιοκτήτης έρχεται αντιμέτωπος με ορισμένα μειονεκτήματα κατά την επίτευξη δανείου με τη βοήθεια του ταμειακού προγράμματος του υπό δανειοδότηση πλοίου . Έτσι, λοιπόν , η διαδικασία χρηματοδότησης με αυτόν τον τρόπο είναι ιδιαίτερα πολύπλοκη και χρονοβόρα , αφού συχνά οι τράπεζες κωλυσιεργούν , εξαιτίας γραφειοκρατικών διαδικασιών . Επιπρόσθετα , η απαίτηση για απασχόληση ειδικευμένου προσωπικού κατά τη διεξαγωγή ελέγχων για την έγκριση του δανείου δημιουργεί ανεπιθύμητες για τον πλοιοκτήτη καθυστερήσεις και πρόσθετα έξοδα . Ακολούθως , ο πλοιοκτήτης συμμετέχει στο επενδυτικό πρόγραμμα , κα-

ταβάλλοντος και δικά του κεφάλαια . Έτσι , κάτω από αυτήν την προϋπόθεση , απαιτείται η ύπαρξη περιουσιακών στοιχείων και άλλων πρόσθετων εξασφαλίσεων (π.χ. υποθήκη) για την παροχή εγγύησης στα τραπεζικά ιδρύματα , ούτως ώστε να εξασφαλιστεί η επιστροφή των χρημάτων τους , συμπεριλαμβανομένου και των τόκων . Ένα άλλο σημαντικό μειονέκτημα είναι ότι κατά την σύναψη δανείων με βάση το ταμειακό πρόγραμμα της επιχείρησης , ο πλοιοκτήτης υποχρεούται να συμπεριλάβει στο ενεργητικό της εταιρείας το ποσό καταβολής , με αποτέλεσμα να αυξάνονται οι χρηματικές υποχρεώσεις του και να μειώνεται η δανειοληπτική ικανότητα για πρόσθετη ανάπτυξη του στόλου του .

Τέλος , ο επιχειρηματικός κίνδυνος είναι ιδιαίτερα υψηλός , αφού ο πλοιοκτήτης , όντας ο κύριος ιδιοκτήτης του πλοίου καθ' όλη τη διάρκεια της αποπληρωμής του δανείου , είναι και ο κύριος υπεύθυνος για οποιαδήποτε τροπή στην οικονομική πορεία της εταιρείας , και πολύ περισσότερο στην περίπτωση πτώχευσης .

• **Shipping Mortgage Indemnity**

Η Shipping Mortgage Indemnity (SMI) αποτελεί μία εναλλακτική μορφή χρηματοδότησης , η οποία λειτουργεί συμπληρωματικά του δανείου, που χορηγείται από τους τραπεζικούς οργανισμούς , χωρίς να αυξάνεται ο αναλαμβανόμενος κίνδυνος από την τράπεζα , ενώ ταυτόχρονα μειώνεται και το κόστος για την εταιρεία . Ως γνωστό , κατά την χορήγηση δανείου , οι τράπεζες χορηγούν δάνειο που να καλύπτει το 60 - 70 % της εμπορικής αξίας του πλοίου , με αποτέλεσμα το υπόλοιπο ποσοστό (40 ή 30%) να πρέπει να χρηματοδοτηθεί με ίδια κεφάλαια της εταιρείας . Το ποσοστό, όμως , των ιδίων πόρων που διατίθεται για την συμπλήρωση του ποσού , που απαιτείται για την αγορά ενός πλοίου , θα μπορούσε να χρησιμοποιηθεί, προκειμένου για την ικανοποίηση είτε των βραχυπρόθεσμων αναγκών , είτε επιπλέον επενδυτικών σχεδίων της ναυτιλιακής επιχείρησης . Από την άλλη πλευρά , τα διάφορα χρηματοδοτικά συστήματα, επιθυμώντας να ελαχιστοποιήσουν τον κίνδυνο μη επιστροφής των χρηματικών τους κεφαλαίων , δεν προχωρούν σε χορήγηση κεφαλαίων πέρα από το όριο του 70% της αγοραστικής αξίας του πλοίου .

Λαμβάνοντας υπόψη τα παραπάνω προβλήματα , η υπό εξέταση μορφή χρηματοδότησης συμβάλλει στην αύξηση του ποσοστού χρηματοδότησης , καλύπτοντας ένα ποσοστό από τα κεφάλαια που απαιτούνται για την επίτευξη της αγοράς του πλοίου , τα οποία διαφορετικά θα καλύπτονταν μόνο από τα ίδια κεφάλαια της επιχείρησης .

Έστω , λοιπόν , μία επιχείρηση επιθυμεί να αγοράσει ένα πλοίο αξίας 40 εκ. δολαρίων . Η επιχείρηση αυτή υπολογίζει , έχοντας υπόψη το ύψος των ιδίων κεφαλαίων που δύναται να διαθέσει , ότι προκειμένου να καταστεί δυνατή η εν λόγω αγορά θα πρέπει να χρηματοδοτηθεί από ξένα κεφάλαια σε ποσοστό της τάξεως του 85 % . Επίσης, γνωρίζει ότι η τράπεζα - ανεξάρτητα από τους όρους της ναύλωσης - είναι διατεθειμένη να προσφέρει έως και 65% της αγοραστικής αξίας του πλοίου . Συνεπώς , εκκρεμεί ένα ποσοστό της τάξεως του 20% , το οποίο ο δανειοδότης (τράπεζα) αναζητά , μέσω του SMI , στην ασφαλιστική εταιρεία που συνεργάζεται . Η ασφαλιστική εταιρεία , με την σειρά της , εκτιμώντας τα στοιχεία και τις πληροφορίες για την υπό δανειοδότηση

εταιρεία , αποφασίζει αν τελικά θα εγγυηθεί προς τον δανειοδότη υπέρ του πλοιοκτήτη , προκειμένου για την δανειοδότηση του πρόσθετου ποσού που απαιτείται . Μάλιστα , η ασφαλιστική εταιρεία χρηματοδοτεί το δανειολήπτη για χρονικό διάστημα 5-7 ετών , ενώ το επιπλέον ποσό που χορηγείται , ενσωματώνεται στο αρχικό ποσό του χρηματοπιστωτικού ιδρύματος και αποσβένεται σύμφωνα με τις καθορισμένες δόσεις του δανείου .

Όσον αφορά στην συμφωνία , αυτή πραγματοποιείται ανάμεσα στον δανειολήπτη και στην ασφαλιστική εταιρεία , η οποία και προσφέρει πλεονεκτήματα στον πλοιοκτήτη. Εκτός του γεγονότος , ότι ο πλοιοκτήτης βρίσκει πρόσθετα ξένα κεφάλαια , για την πραγματοποίηση μίας επένδυσης - το SMI θεωρείται ιδιαίτερα οικονομικό , καθ' ότι το μόνο κόστος που επιβαρύνει τον πλοιοκτήτη είναι το ασφάλιστρο . Δεν υπάρχουν , δηλαδή , πρόσθετες δαπάνες , όπως για παράδειγμα η συμμετοχή του κεφαλαίου , ενώ οι νομικές δαπάνες είναι ελάχιστες .

- **Χρηματοδοτική μίσθωση (Leasing)**

Η χρηματοδοτική μίσθωση αποτελεί μία μορφή χρηματοδότησης , κατά την οποία ο επενδυτής , ο οποίος καλείται «εκμισθωτής» , αποκτά την κυριότητα ενός περιουσιακού στοιχείου , το οποίο ακολούθως μισθώνεται και χρησιμοποιείται από τον μισθωτή . Μέσω της σύμβασης , που υπογράφεται μεταξύ των δυο μερών , καθορίζεται το χρονικό διάστημα που μισθώνεται το στοιχείο , καθώς επίσης τόσο το μίσθωμα που θα καταβάλλει ο μισθωτής , όσο και η συχνότητα καταβολής αυτού . Είναι προφανές ότι η χρηματοδοτική μίσθωση στην ουσία πρόκειται για έναν μηχανισμό που επιτρέπει στην εκάστοτε επιχείρηση να ανανεώσει , να εκσυγχρονίσει και να επεκτείνει τις παραγωγικές της εγκαταστάσεις , χωρίς να απαιτείται η διάθεση ίδιων κεφαλαίων ή η σύναψη άλλων τύπων δανείων .

Ειδικότερα για την ναυτιλία , σε αυτή την περίπτωση χρηματοδότησης , το πλοίο αγοράζεται από ένα χρηματοδοτικό οργανισμό και μισθώνεται βάσει μακροπρόθεσμου συμβολαίου στον εφοπλιστή που του παρέχει απόλυτο έλεγχο να εκμεταλλεύεται το πλοίο . Ο χρηματοδοτικός οργανισμός διατηρεί την κυριότητα του πλοίου , ενώ ο εφοπλιστής είναι υπεύθυνος για την διαχείριση του . Αυτός ο τρόπος χρηματοδότησης δεν έχει ευρύτερη εφαρμογή στην ναυτιλιακή βιομηχανία , ενώ στην Ελλάδα οι πρώτες προσπάθειες απόκτησης πλοίων μέσω αυτής εντοπίζονται το 2001 από την Citibank .

Θα πρέπει να σημειωθεί ότι η χρηματοδοτική μίσθωση υποδιαιρείται σε δυο κατηγορίες , όπου χρησιμοποιούνται ευρέως , στην διαχειριστική μίσθωση (operating leasing) και στη χρηματοδοτική μίσθωση (financial leasing) . Η πρώτη κατηγορία αποτελεί απλή μορφή μίσθωσης , όπου ο εκμισθωτής παρέχει όλες τις υπηρεσίες συντήρησης και ασφάλισης του εκμισθωμένου στοιχείου , ενώ πολλές φορές ο μισθωτής έχει το δικαίωμα να απαιτήσει την αντικατάσταση αυτού , ιδιαίτερα σε περίπτωση ταχείας οικονομικής απαξίωσης (obsolescence) .

Η δεύτερη κατηγορία συναντάτε πιο συχνά στη ναυτιλία . Κατά το financial leasing ο μισθωτής φέρει την ευθύνη για τη συντήρηση και την επισκευή του μισθίου , ενώ ο

εκμισθωτής μπορεί να απαιτήσει ορισμένα δεδομένα , όπως τη συμμόρφωση με τους κανονισμούς του IMO . Αξίζει να σημειωθεί ότι αυτή η κατηγορία της χρηματοδοτικής μίσθωσης αποτελεί συνδυασμό του τραπεζικού δανεισμού και της μίσθωσης κεφαλαίων . Όσον αφορά στις μορφές με τις οποίες συναντάτε η χρηματοδοτική μίσθωση , οι κυριότερες από αυτές είναι οι ακόλουθες : Η άμεση μίσθωση (direct leasing) , όπου αποτελεί την πιο απλή μορφή χρηματοδοτικής μίσθωσης , η πώληση - μίσθωση (sale and lease back) , όπου ο μισθωτής πουλά στον εκμισθωτή κάποιο πάγιο στοιχείο και εν συνεχεία το μισθώνει και τέλος , η συμμετοχική μίσθωση (leverage leasing) , όπου χρησιμοποιείται κυρίως σε μισθώσεις υψηλών κεφαλαίων .

Θα μπορούσε κανείς να ισχυριστεί ότι η χρηματοδοτική μίσθωση αποτελεί μία τεχνική απόκτησης από τον μισθωτή της οικονομικής χρήσης ενός στοιχείου για συγκεκριμένο χρονικό διάστημα . Σε αυτό το χρονικό διάστημα , ο εκμισθωτής αναπτύσσει , κατά κύριο λόγο , την δραστηριότητα του στον τομέα των χρηματοδοτικών μισθώσεων και ακολούθως η χρηματοδοτική μίσθωση καλύπτει ολόκληρη την αξία του πάγιου στοιχείου , το οποίο χρησιμοποιείται από τον μισθωτή για επαύξηση της οικονομικής δραστηριότητας του .

Εκτός των παραπάνω χαρακτηριστικών ο μέλλοντας μισθωτής έχει την δυνατότητα επιλογής του πάγιου στοιχείου σχετικά με τις τεχνικές προδιαγραφές , την τιμή , τον χρόνο παράδοσης κλπ . Βέβαια , όλοι οι κίνδυνοι και οι δαπάνες , που συνδέονται με την ιδιοκτησία του πάγιου κεφαλαίου βαρύνουν τον ίδιο (μισθωτή) . Επίσης , παρέχεται η δυνατότητα στον μισθωτή να αποκτήσει το πάγιο κεφάλαιο στο τέλος της μίσθωσης έναντι προκαθορισμένου αντιτίμου (άλλωστε αυτός είναι και ο σκοπός και η λειτουργία της χρηματοδοτικής μίσθωσης) .

Στο σημείο αυτό , αξίζει να σημειωθεί ότι η νομική κυριότητα του στοιχείου ανήκει στον εκμισθωτή , που σημαίνει ότι έχει τη δυνατότητα να επανακτήσει το μίσθιο σε περίπτωση πτώχευσης του μισθωτή . Όσον αφορά στην διαδικασία της συμβάσεως , αυτή συνδέεται με την οικονομική διάρκεια της ζωής του μισθίου , ενώ τα μισθώματα - κατά την διάρκεια της μισθώσεως - καλύπτουν την αξία κτήσεως του πάγιου στοιχείου , πλέον των τόκων και των άλλων εξόδων του εκμισθωτή . Θα ήταν σημαντική παράλειψη να μην αναφερθούμε στο γεγονός ότι κατά τη διάρκεια της σύμβασης εκμισθώσεως , κανένα από τα εμπλεκόμενα μέρη δεν δύναται να την καταγγείλει .

Ας εξετάσουμε τώρα πως λειτουργεί του σύστημα της χρηματοδοτικής μίσθωσης . Σε μία απλής μορφής σύμβαση συμμετέχουν δυο μέρη : Ο μισθωτής , ο οποίος εκμεταλλεύεται οικονομικά το μίσθιο και ο εκμισθωτής, όπου δημιουργεί , οργανώνει , διαχειρίζεται και προωθεί τις δραστηριότητες της χρηματοδοτικής μίσθωσης . Συχνά , όμως , εμπλέκεται και ένα τρίτο μέρος ο κατασκευαστής – προμηθευτής , ο οποίος στην ουσία αναλαμβάνει την κατασκευή του εκμισθωμένου πάγιου στοιχείου . Η διαδικασία έχει ως εξής : Ο κατασκευαστής - προμηθευτής κατασκευάζει το στοιχείο μίσθωσης , το οποίο παραδίδει στον εκμισθωτή και ο οποίος με τη σειρά του το παραδίδει στον μισθωτή . Για να λειτουργήσει ο θεσμός της χρηματοδοτικής μίσθωσης τα τρία συμμετέχοντα μέρη συμφωνούν ως προς τα ακόλουθα :

- Ο εκμισθωτής και ο μισθωτής συμφωνούν όσον αφορά στην διάρκεια και στους όρους της σύμβασης , καθώς επίσης στην διαμόρφωση του μισθώματος .

- Ο εκμισθωτής και ο κατασκευαστής συμφωνούν αναφορικά με τις προδιαγραφές του αντικειμένου , το κόστος κατασκευής , τους όρους παράδοσης και εγκατάστασης , τους όρους πληρωμής , την εγγύηση , τη συντήρηση και τέλος την επισκευή του υπό μίσθωση πάγιου στοιχείου .

- Τέλος , ο μισθωτής και ο κατασκευαστής συμφωνούν στην επιλογή του στοιχείου , στην παράδοση , στην εγκατάσταση του και στην τεχνική συντήρησης και επισκευής του .

Μετά τη λήξη της σύμβασης οι δυνατότητες που παρέχονται στον μισθωτή είναι αρκετές , καθώς η σύμβαση της χρηματοδοτικής μίσθωσης είναι δυνατόν να ανανεωθεί με μείωση του μισθώματος , ο μισθωτής έχει τη δυνατότητα να αγοράσει το μίσθιο είτε σε προσυμφωνημένη τιμή , είτε βάσει των τιμών στην αγορά , ενώ το στοιχείο μπορεί να πουληθεί στην ανοιχτή αγορά και τα έσοδα να μοιραστούν μεταξύ μισθωτή και εκμισθωτή βάσει συμφωνίας .

Όσον αφορά στα πλεονεκτήματα της χρηματοδοτικής μίσθωσης , υπάρχει μία μερίδα ερευνητών και οικονομολόγων , οι οποίοι υποστηρίζουν ότι η χρηματοδοτική μίσθωση αποτελεί βοηθητικό μηχανισμό , που συμπληρώνει και δεν υποκαθιστά τους πάγιους τρόπους χρηματοδότησης , ενώ για άλλους αποτελεί μία από τις σημαντικότερες πηγές χρήματος . Η αλήθεια όμως είναι ότι σε όποιο πλαίσιο κι αν τη θεωρήσει κάποιος , η χρηματοδοτική μίσθωση εμφανίζει σημαντικά πλεονεκτήματα , τα οποία παρατίθενται παρακάτω :

Χρηματοδότηση 100% : Με τη χρηματοδοτική μίσθωση ο ενδιαφερόμενος δεν χρειάζεται να καταβάλει δικά του κεφάλαια για την απόκτηση του πλοίου , το οποίο επιθυμεί . Μέσω της χρηματοδοτικής μισθώσεως είναι δυνατή η κάλυψη ολόκληρης της επένδυσης , χωρίς να χρειάζεται καμία εκταμίευση και συμμετοχή στο κόστος εκ μέρους του . Έτσι , λοιπόν , επιτυγχάνεται όχι μόνο η ανάπτυξη , αλλά ακόμα και η δημιουργία επιχειρήσεων εκεί που δεν υπάρχουν διαθέσιμα κεφάλαια . Η χρηματοδοτική μίσθωση προσφέρεται ως ένα ιδιαίτερα κατάλληλο μέσο κάλυψης του κενού που υπάρχει λόγω στενότητας κεφαλαίων για τη διενέργεια της ζητούμενης επένδυσης .

Καθίσταται , επομένως κατανοητό ότι η συγκεκριμένη μορφή χρηματοδότησης αποτελεί ίσως τη μόνη εφικτή λύση χρηματοδότησης , στην περίπτωση που η επιχείρηση δεν μπορεί να προσφύγει σε δανεισμό , είτε λόγω ανυπαρξίας περιουσιακών στοιχείων για να υπαχθούν σε εμπράγματα ασφάλεια , είτε και λόγω ήδη υπερβάρυνσής τους με αυτή .

Επιπρόσθετα , αξίζει να αναφερθεί ότι όσον αφορά στην μίσθωση του πλοίου , δεν απαιτούνται πρόσθετες ασφάλειες , όπως για παράδειγμα οι υποθήκες που εμπλέκονται στον τραπεζικό δανεισμό . Στη χρηματοδοτική μίσθωση , το χρηματοδοτικό όργανο ως

νόμιμος ιδιοκτήτης παρέχει πλήρη χρηματοδότηση για τον χρήστη στη διάρκεια μιας περιόδου με κάποια σχετικά περιορισμένη εξασφάλιση σε σύγκριση με μία κλασική χρηματοδότηση με υποθήκη .

Διάρκεια : Στη χρηματοδοτική μίσθωση , ο χρηματοδότης επιδιώκει να αποσβέσει τη δαπάνη του κεφαλαίου του για την αγορά του πλοίου και να προβλέψει τα έξοδα του δανείου και το κέρδος . Σε περιπτώσεις υψηλών κεφαλαίων , η περίοδος της χρηματοδοτικής μισθώσεως υπερβαίνει τα 10 χρόνια , διότι ο χρηματοδότης αναγνωρίζει το γεγονός ότι η περίοδος της μίσθωσης πρέπει να αντιπροσωπεύει την ικανότητα του χρηματοδοτούμενου να κερδίσει και ακολούθως να μπορέσει να εξοφλήσει το χρέος του, δεδομένων των εισπράξεων του πλοίου . Στην ιδανικότερη περίπτωση , ο χρηματοδότης δύναται να σχεδιάσει τη διάρκεια και τους όρους , έτσι ώστε να ταιριάζουν με τα έσοδα του χρηματοδοτούμενου , που πιθανόν να πραγματοποιούσε από μία μακροχρόνια ναύλωση . Συνήθως , σε μία ναυτιλιακή χρηματοδοτική μίσθωση , ο μισθωτής οφείλει να γνωρίζει ποια είναι η δυνατότητα του πλοίου για προσφορά εσόδων , έχοντας βέβαια υπόψη και το επαγγελματικό προφίλ του εκμισθωτή , ούτως ώστε η περίοδος αποπληρωμής να είναι αποδεκτή και από τις δυο πλευρές .

Χρηματοοικονομικός Έλεγχος : Στις μισθώσεις είναι δυνατόν να γίνουν προβλέψεις , οι οποίες επιτρέπουν στον μισθωτή να σχεδιάσει το ταμειακό του πρόγραμμα . Αυτό οφείλεται στο γεγονός ότι η χρηματοδοτική μίσθωση αποτελεί μία σταθερή συμφωνία , η οποία δεν επηρεάζεται από αλλαγές στη φορολογία ή στο λογιστικό κόστος χρήματος. Τα πληρωτέα μισθώματα υπολογίζονται σε ισόποσες δόσεις κατά τη διάρκεια της μίσθωσης και η συχνότητα των πληρωμών μπορεί να είναι τέτοια ώστε να εξυπηρετείται στο μέγιστο ο μισθωτής .

Φορολογία : Η χρηματοδοτική μίσθωση παρουσιάζει ιδιαίτερα φορολογικά πλεονεκτήματα , δεδομένου ότι βάσει νομοθεσίας τα χρηματικά ποσά που καταβάλλονται από τις εταιρείες για τη μίσθωση του πλοίου θεωρούνται λειτουργικά έξοδα και εκπίπτουν από το φορολογητέο ποσό . Αυτά βέβαια τα πλεονεκτήματα , τα οποία διαφοροποιούνται ανάλογα με τη νομοθεσία κάθε χώρας , στοχεύουν στην αύξηση των επενδύσεων , μέσω του θεσμού της χρηματοδοτικής μίσθωσης , είτε με φοροαπαλλαγές , που πολλές φορές αγγίζουν το 70% , είτε , όπως προαναφέραμε , με τη δυνατότητα έκπτωσης ολόκληρου του ποσού των καταβλημένων μισθωμάτων ως λειτουργική δαπάνη , σε αντίθεση με την έκπτωση μόνο του τόκου και των αποσβέσεων που γίνονται σε κοινό δανεισμό .

Ισολογισμός : Η χρηματοδοτική μίσθωση δεν αποτελεί μορφή δανεισμού και συνεπώς το κόστος της μπορεί να μην συμπεριληφθεί στον ισολογισμό . Το μισθωμένο πλοίο δεν εμφανίζεται ούτε στο ενεργητικό της εταιρίας ως πάγιο στοιχείο , αλλά ούτε και στο παθητικό του ισολογισμού ως μελλοντικές πληρωμές μισθωμάτων , με αποτέλεσμα ο μισθωτής να εμφανίζεται με λιγότερες υποχρεώσεις . Έτσι , λοιπόν , είναι δυνατή η χρηματοδότηση ακόμη και εταιριών που εμφανίζουν υψηλή επιβάρυνση και περιορισμένη πιστοληπτική ικανότητα . Βέβαια , αξίζει να αναφερθεί το γεγονός ότι ο μισθωτής βαρύνεται με υποχρεώσεις , χωρίς αυτό να αντανakλάται στο χρηματοοικονομικό πρόσωπο της μισθώτριας εταιρίας . Με άλλα λόγια , αν μία εταιρία εμπλέκεται

στη μίσθωση υψηλών κεφαλαίων , τότε υπάρχει το ενδεχόμενο να προβάλλει μία λανθασμένη εικόνα για την μακροχρόνια φερεγγυότητα της .

Οικονομικά Οφέλη : Στις συμβάσεις χρηματοδοτικής μίσθωσης , το μίσθωμα επιβαρύνεται με κάποιο επιτόκιο , το οποίο όμως βρίσκεται σε χαμηλά επίπεδα εξαιτίας του υγιούς ανταγωνισμού που αναπτύσσεται μεταξύ των τραπεζών , ωφελώντας κατ' αυτόν τον τρόπο τόσο τον μισθωτή , όσο και τον εκμισθωτή . Επιπλέον , στο θεσμό της χρηματοδοτικής μίσθωσης εμφανίζονται λιγότερα δευτερεύοντα κόστη και πολλές από τις δαπάνες που πραγματοποιούνται κατά τον τραπεζικό δανεισμό απουσιάζουν , όπως το κόστος των εγγυήσεων (υποθήκη) ή τα πιθανά κόστη που απορρέουν από πολύπλοκες γραφειοκρατικές διαδικασίες . Η απουσία αυτών των δαπανών αποτελεί σημαντικό στοιχείο της χρηματοδοτικής μίσθωσης . Γενικότερα , οι εκπτώσεις επί των πάγιων στοιχείων , που προβλέπονται από τη διακίνηση τους από χώρα σε χώρα μέσω των εταιριών χρηματοδοτικής μίσθωσης ή από την απόκτηση μεταχειρισμένων πλοίων και όχι νεότευκτων φθάνουν μέχρι 30% , γεγονός που δίνει περιθώρια κέρδους στον εκμισθωτή , ο οποίος με τη σειρά του μπορεί να διαμορφώσει χαμηλότερα μισθώματα για το μισθωτή .

Όλα τα παραπάνω αποτελούν τα σημαντικότερα πλεονεκτήματα του θεσμού της χρηματοδοτικής μίσθωσης . Εν τούτοις , όμως υπάρχουν και άλλα τα οποία είναι άμεσες απόρροιες των προηγούμενων και καθιστούν τη χρηματοδοτική μίσθωση ελκυστικό τρόπο χρηματοδότησης .

Καταρχήν , η χρηματοδοτική μίσθωση δίνει την δυνατότητα της μείωσης του επιχειρηματικού κινδύνου , δεδομένου ότι οι μισθωτές σε περίπτωση πτώχευσης δεν φέρουν ολόκληρο το βάρος των επενδύσεων από τα ίδια κεφάλαια , αφού ένα μέρος του «ρίσκου» επιβαρύνει την εκμισθώτρια εταιρία .

Επιπρόσθετα , αυτή η μορφή χρηματοδότησης είναι δυνατόν να αποτελέσει μία πρόσθετη πηγή χρηματοδότησης , εφόσον η μισθώτρια εταιρία μπορεί να αποκτήσει το πλοίο , χωρίς να επιβαρύνει το πιστωτικό της όριο . Έτσι , λοιπόν , εξοικονομεί κεφάλαια, τα οποία μπορεί να επενδύσει σε άλλα σχέδια μεγαλύτερης απόδοσης .

Εκτός των προαναφερθέντων πλεονεκτημάτων , η σύμβαση της χρηματοδοτικής μίσθωσης παρουσιάζει μεγάλη ευελιξία , κυρίως όσον αφορά στον καθορισμό των μισθωμάτων , στη συχνότητα της πληρωμής τους , στους όρους της σύμβασης κ.α. , έτσι ώστε να προσαρμόζεται στις ανάγκες και στις απαιτήσεις τόσο του μισθωτή , όσο και του εκμισθωτή . Επιπλέον , αποτελεί απλή χρηματοδοτική μορφή , αφού δεν απαιτούνται εμπράγματα ασφάλειες , π.χ. υποθήκη πλοίου , και συχνά παρακάμπτει διάφορους περιοριστικούς όρους παρέμβασης του δανειστή , οι οποίοι επιβάλλονται στον τραπεζικό δανεισμό .

Παρόλα αυτά , η χρηματοδοτική μίσθωση παρουσιάζει ορισμένα μειονεκτήματα κατά την εφαρμογή της . Έτσι , λοιπόν , μπορεί η χρηματοδοτική μίσθωση να είναι ελκυστική , λόγω της 100% χρηματοδότησης των απαιτούμενων κεφαλαίων , αυτό όμως συνεπάγεται , ειδικά όσον αφορά στη ναυτιλία , υψηλό κόστος επένδυσης . Μάλιστα ,

συγκριτικά με τις άλλες μορφές χρηματοδότησης και ιδιαίτερα με τον τραπεζικό δανεισμό , τα κεφάλαια που διατίθενται για την επένδυση , δηλαδή για την αγορά ενός πλοίου , από την εταιρεία χρηματοδοτικής μισθώσεως , υπερβαίνουν κατά πολύ τα κεφάλαια που θα καταβάλλονταν από μία τράπεζα μέσω δανείου .

Εκτός του προαναφερθέντος , το παράλογο που παρατηρείται στη χρηματοδοτική μίσθωση είναι σχετικά με την νόμιμη κυριότητα του πάγιου στοιχείου . Έτσι , λοιπόν , ενώ η εκμισθώτρια εταιρεία διατηρεί την νομική κυριότητα του υπό μίσθωση στοιχείου , η μισθώτρια επιχείρηση παρουσιάζεται ως χρήστης του και υπεύθυνος για οτιδήποτε σχετίζεται με αυτό . Κατ' αυτόν τον τρόπο , δυσχεραίνεται η θέση του μισθωτή , διότι όχι μόνο φέρει ευθύνη για την έγκαιρη καταβολή των μισθωμάτων , αλλά επιπλέον και οποιονδήποτε άλλων δαπανών που υπό άλλες συνθήκες θα βάραιναν το νόμιμο ιδιοκτήτη . Αυτή η κατάσταση θεωρείται ότι ζημιώνει τις μισθώτριες εταιρείες , αφού μειώνει την οικονομική της επιφάνεια και το κύρος και περιορίζει τη διαπραγματευτική της δυνατότητα στις συναλλαγές της . Μάλιστα , πολλές φορές οι εταιρείες χρηματοδοτικής μίσθωσης , με δεδομένη την διατήρηση της νομικής κυριότητας , παρεμβαίνουν σε θέματα διαχείρισης και παρακολούθησης των οικονομικών θεμάτων της μισθώτριας επιχείρησης , δυσχεραίνοντας το έργο της τελευταίας .

Επιπρόσθετα , ο μισθωτής λόγω της έλλειψης της κυριότητας του πλοίου δε ζημιώνεται μόνο από τις αυξημένες υποχρεώσεις , αλλά και από την απώλεια κερδών . Είναι γνωστό ότι η ναυτιλιακή αγορά παρουσιάζει διακυμάνσεις , οι οποίες επηρεάζουν και τις αξίες των πλοίων . Έτσι κάποιος πλοιοκτήτης μπορεί να αποκομίσει σημαντικά κέρδη από το προσεκτικό timing της αγοράς ή πώλησης ενός πλοίου , εξαιτίας αυτών των διακυμάνσεων . Με την απόκτηση ενός πλοίου , μέσω της χρηματοδοτικής μίσθωσης , αυτή η δυνατότητα παύει να υπάρχει , αφού ο μισθωτής - πλοιοκτήτης δεν έχει το δικαίωμα πώλησης του πλοίου . Αυτό το γεγονός συνεπάγεται την μείωση της δανειοληπτικής ικανότητας από πλευράς της μισθώτριας εταιρείας . Με άλλα λόγια , η μισθώτρια εταιρεία αδυνατεί να λάβει δάνεια από τράπεζες ή άλλους πιστωτικούς οργανισμούς , διότι δεν μπορεί να χρησιμοποιήσει το πλοίο ως εμπράγματα ασφάλεια , δηλαδή να το υποθηκεύσει , αφού δεν της ανήκει . Βέβαια , το συγκεκριμένο μειονέκτημα υπόκειται σε αμφισβήτηση , αν συλλογιστεί κανείς ότι ακόμα και αν το πλοίο είχε αποκτηθεί με τραπεζικό δανεισμό , πάλι η ικανότητα που θα παρουσιάζει η μισθώτρια εταιρεία για τη λήψη δανείου θα ήταν περιορισμένη λόγω του αυξημένου χρέους που θα εμφανίζει στους λογιστικούς λογαριασμούς της .

Τέλος , η απόφαση για τη σύναψη σύμβασης χρηματοδοτικής μίσθωσης για την απόκτηση ενός πάγιου στοιχείου , ύστερα από υπερεκτίμηση των δυνατοτήτων παραγωγικότητας της επιχείρησης ή αποδοτικότητας της επένδυσης , και η ανάληψη δυσβάσταχτων και υπέρμετρων υποχρεώσεων μέσω αυτής , συνιστούν σοβαρό κίνδυνο αδυναμίας να ανταποκριθεί ο μισθωτής σε αυτές στο μέλλον και να οδηγηθεί στην οικονομική του καταστροφή . Αυτό , βέβαια , αποκτά ιδιαίτερη σημασία στην ναυτιλία , δεδομένου ότι τα πλοία απαιτούν υψηλά επενδυτικά κεφάλαια , η μη αποπληρωμή των οποίων οδηγεί αναπόφευκτα την μισθώτρια ναυτιλιακή επιχείρηση σε πτώχευση και οικονομική καταστροφή .

• Δάνεια Ναυπηγείων

Η πρακτική της κρατικής χρηματοδότησης μέσω ναυπηγικών δανείων έχει διπλό στόχο . Ο πρώτος είναι η ενίσχυση των ναυπηγείων μίας χώρας και ο δεύτερος , η προσφορά προνομίων στους πλοιοκτήτες της χώρας . Αυτή η μορφή χρηματοδότησης εξασφαλίζει την απασχόληση των ναυπηγικών μονάδων με την προσφορά πίστωσης στους πλοιοκτήτες . Συνήθως καταβάλλεται ποσοστό 5-10% με την υπογραφή του συμβολαίου και η εξόφληση γίνεται με δόσεις με την πρόοδο των εργασιών, αλλά και μετά από την ολοκλήρωση της ναυπήγησης .

Στην Ελλάδα , το ύψος του δανείου δεν πρέπει να υπερβαίνει το 80% του συνολικού κόστους , και η διάρκεια του να είναι 10 ετής για κατασκευή ή 8ετής για μετασκευή . Στα πλαίσια όμως της Ευρωπαϊκής Ένωσης , η διάρκεια του δανείου δεν πρέπει να υπερβαίνει τα 8.5 χρόνια και το ελάχιστο επιτόκιο πρέπει να είναι 8.5% . Οι ρυθμίσεις αυτές έγιναν , για να διασφαλιστεί ο αθέμιτος ανταγωνισμός και να μην διαστρεβλωθεί η ιδέα της ελεύθερης αγοράς μεταξύ των ναυπηγείων των κρατών μελών .

• Αυτοχρηματοδότηση

Αυτή η μορφή χρηματοδότησης αποτελούσε τον συνηθέστερο τρόπο χρηματοδότησης ιδίως τα παλαιότερα χρόνια που οι τιμές των πλοίων ήταν χαμηλότερες και δεν υπήρχαν άλλες επιλογές . Πρόκειται για ένα παραδοσιακό τρόπο χρηματοδότησης όπου το απαραίτητο κεφάλαιο διατίθεται από τον ίδιο τον πλοιοκτήτη . Ειδικότερα στην Ελλάδα η αυτοχρηματοδότηση είχε ευρεία εφαρμογή στις αρχές του αιώνα που διανύουμε . Το υψηλό επίπεδο αυτοχρηματοδότησης βοηθά στην διατήρηση του ελέγχου της εταιρίας από τους πλοιοκτήτες με χαμηλό κόστος χρηματοδότησης . Τα μειονεκτήματα της σχετίζονται στο υψηλό κόστος απόκτησης πλοίου , στην σύγχρονη εποχή , κάτι που κάνει δύσκολη την συγκέντρωση των απαραίτητων κεφαλαίων από ίδιες πηγές και στην έκθεση της επιχείρησης σε υψηλό επίπεδο κινδύνου .

Όσον αφορά στις πηγές αυτοχρηματοδότησης , μία εταιρεία μπορεί να προχωρήσει κυρίως στην κεφαλαιοποίηση των πραγματοποιηθέντων κερδών, δηλαδή των αποθεματικών , της επιχείρησης . Εκτός των παραπάνω υφίστανται και άλλοι τρόποι αυτοχρηματοδότησης , οι οποίοι αφορούν αφενός την αύξηση του αρχικού κεφαλαίου της επιχείρησης - συνήθως μέσω της έκδοσης νέων μετοχών και της απόκτησης αυτών από τους ήδη υπάρχοντες μετόχους , αφετέρου δε την δανειακή ενίσχυση της ναυτιλιακής επιχείρησης από τους ίδιους τους μετόχους , εξαιτίας της ανυπαρξίας ξένων κεφαλαίων .

Ωστόσο , θα πρέπει να σημειωθεί ότι η αυτοχρηματοδότηση είναι δυνατόν να προέλθει από την χρησιμοποίηση των χρηματικών ποσών , που προορίζονται για αποσβέσεις των πάγιων στοιχείων ή ακόμα και από εκποίηση περιουσιακών στοιχείων . Σημαντική παράμετρος στην δυνατότητα αυτοχρηματοδότησης μίας ναυτιλιακής επιχείρησης αποτελούν και οι πιθανές φορολογικές ελαφρύνσεις , η ύπαρξη των οποίων οδηγεί σε προσωρινή αύξηση των κερδών της επιχείρησης και άρα επιλύεται το πρόβλημα της ρευστότητας .

• Χρηματιστήριο

Η χρήση του χρηματιστηρίου , ως μορφή χρηματοδότησης , αποτελεί σχετικά σύγχρονο φαινόμενο . Οι λόγοι που οδηγούν τις ναυτιλιακές εταιρίες σε αυτήν την κατεύθυνση είναι η δυσκολία απόκτησης τραπεζικού δανεισμού και η προσπάθεια επέκτασης της εταιρίας , χωρίς το βάρος ενός εξωτερικού δανεισμού . Πιο συγκεκριμένα, στην χώρα μας η πρακτική αυτή έχει υιοθετηθεί τα τελευταία τέσσερα χρόνια . Οι εταιρίες ΔΑΝΕ και Strintzis Lines S.A. ήταν οι πρώτες ναυτιλιακές εταιρίες που εισήχθησαν στο Χρηματιστήριο Αξιών Αθηνών . Στο σημείο αυτό , θα πρέπει να παρατηρήσουμε ότι και οι δύο εταιρίες είναι ακτοπλοϊκές και ότι δεν έχει εκφραστεί παρόμοια επιθυμία από εταιρίες της ποντοπόρου εμπορικής ναυτιλίας , που αποτελεί και την πλειοψηφία της ελληνικής ναυτιλιακής κοινότητας . Η ελληνική ναυτιλιακή κοινότητα είναι αρνητική σε αυτή την μορφή χρηματοδότησης , κυρίως λόγω της ιδιαιτερότητας των ελληνικών ναυτιλιακών εταιριών , που χαρακτηρίζονται από την οικογενειακή οργάνωση και την ευλυγισία διαχείρισης .

Για να εισέλθει μία εταιρία στο χρηματιστήριο πρέπει πρώτα να αναγνωριστεί ως δημόσια . Εφόσον γίνει αυτό , αναλαμβάνει , συνήθως κάποια εμπορική ή εκδοτική τράπεζα , τον χειρισμό του θέματος και της προετοιμασίας της αίτησης εισαγωγής . Αν και στην Ελλάδα δεν έχουν εισαχθεί πολλές εταιρίες στο χρηματιστήριο , στο εξωτερικό η πρακτική αυτή είναι ευρύτερα διαδεδομένη . Τα κύρια ναυτιλιακά χρηματιστηριακά κέντρα είναι το Λονδίνο , η Νέα Υόρκη , το Όσλο και η Στοκχόλμη . Από αυτά , το χρηματιστήριο με την μεγαλύτερη εμπειρία σε θέματα ναυτιλίας είναι αυτό του Όσλο , όπου υπάρχουν περίπου τριάντα εταιρίες και το επενδυτικό κοινό είναι πιο ενημερωμένο σχετικά με αυτόν τον τομέα .

Οι παράγοντες , που προκαλούν την αρνητική τοποθέτηση των Ελλήνων πλοιοκτητών έναντι της χρηματοδότησης μέσω χρηματιστηρίου είναι οι ακόλουθοι :

- Η δομή της ελληνικής ναυτιλιακής επιχείρησης που δεν συμφωνεί με την αυστηρή εταιρική μορφή που απαιτείται .
- Ο τρόπος διαχείρισης που γίνεται αυστηρά από τα μέλη της οικογένειας στα πλαίσια της παραδοσιακής οικογενειακής ναυτιλιακής επιχείρησης . Το συγκεκριμένο θέμα σχετίζεται και με την ευλυγισία διοίκησης των ελληνικών επιχειρήσεων και την δυνατότητα λήψης σημαντικών αποφάσεων σε μικρό χρονικό διάστημα χωρίς την αντιμετώπιση εμποδίων διαδικαστικού χαρακτήρα .
- Η ίδια η φύση της ναυτιλιακής βιομηχανίας που χαρακτηρίζεται ως επένδυση υψηλού κινδύνου και επομένως απωθεί την πλειοψηφία των επενδυτών .
- Οι διακυμάνσεις των εσόδων της ναυτιλιακής επιχείρησης που παρουσιάζουν σημαντικές αυξομειώσεις . Ο μόνος τρόπος εξασφάλισης σταθερών εσόδων είναι η σύναψη ναυλοσύμφωνων μακράς διάρκειας κάτι όμως που δεν επιτυγχάνεται πάντα .
- Τα έξοδα της διαδικασίας εισαγωγής που καλύπτουν το 5% από τα αυξημένα κεφάλαια .

- Οι ναυτιλιακές αποτυχίες στο παρελθόν .
- Τέλος , η έλλειψη ενδιαφέροντος από πλευράς επενδυτών .

Ένας από τους σημαντικότερους παράγοντες που επιδρά καθοριστικά στο αποτέλεσμα της προσπάθειας εισαγωγής σε ένα χρηματιστήριο είναι η επιλογή του χρόνου έκδοσης των μετοχών . Κλασικό παράδειγμα είναι η Anangel American , η οποία έγινε δημόσια το έτος 1987 , όταν η αγορά ανάρρωνε από την κρίση της δεκαετίας του 1980 . Στα χρόνια της ανάκαμψης , είχε την δυνατότητα να αποδώσει σταθερά έσοδα στους επενδυτές και επέτρεψε στους ιδιοκτήτες της να αποκτήσουν νέα χωρητικότητα και να αυξήσουν περισσότερο το μετοχικό κεφάλαιο .

Αν και η προσφυγή στο χρηματιστήριο είναι , όπως προαναφέραμε , σχετικά σύγχρονη μορφή χρηματοδότησης , η διεθνής εμπειρία έχει να επιδείξει αρνητικά αποτελέσματα . Τα τελευταία πέντε χρόνια ο αριθμός των εταιριών που δεν κατάφεραν να εισέλθουν σε μεγάλα ξένα χρηματιστήρια είναι μεγάλος . Οι λόγοι που οδήγησαν σε αυτή την κατάσταση είναι η μικρή απόδοση που χαρακτηρίζει τον κλάδο , το υψηλό επίπεδο κινδύνου , και η μικρή εμπορευσιμότητα που έχουν οι είδη εισηγμένες εταιρίες στα χρηματιστήρια .

Εξάλλου , παραδοσιακά οι πλοιοκτήτες δεν αρέσκονται στο γεγονός ότι αφενός θα πρέπει - κατά την είσοδο στο χρηματιστήριο - να αποκαλύψουν τις πολιτικές τους σε τρίτους και αφετέρου , δεν θα έχουν την δυνατότητα να πουλήσουν τα πλοία τους στην αγοραία αξία , αλλά σε χαμηλότερη . Βέβαια , υπάρχει η αντίληψη ότι στο προσεχές μέλλον οι ναυτιλιακές εταιρείες θα εισαχθούν στο χρηματιστήριο και θα επιδιώκουν την αναχρηματοδότηση των εταιριών τους , μέσω την έκδοσης μακροπρόθεσμων ομολόγων

• Χρηματοδότηση με έκδοση ομολογιών (Bond Issues)

Η έκδοση ομολογιών αποτελεί μία εναλλακτική μορφή χρηματοδότησης που δεν είναι ευρύτερα διαδεδομένη στην ναυτιλιακή κοινότητα . Η εταιρία που θέλει να αντλήσει κάποια κεφάλαια εκδίδει ομολογίες για αυτό τον σκοπό . Οι προϋποθέσεις που πρέπει να ικανοποιηθούν για την έκδοση ομολογιών είναι πολύ αυστηρές και δύσκολα επιτυγχάνονται από ναυτιλιακές εταιρίες . Οι εκδότες των ομολογιών πρέπει να έχουν ικανοποιητικό πιστωτικό επίπεδο που να αντιπροσωπεύει την πιστωτική ικανότητα της επιχείρησης . Οι ομολογίες είναι τίτλοι σταθερού εισοδήματος που βεβαιώνουν το ποσό που δάνεισε ο κάτοχος τους στον εκδότη τους . Κάθε τίτλος είναι αριθμημένος και αναγράφει την ονομαστική αξία και το επιτόκιο του δανείου . Οι ομολογίες περιλαμβάνουν και μία σειρά αποδείξεων που ονομάζονται τοκομερίδια και αναγράφουν το ποσό του τόκου και την ημερομηνία πληρωμής του . Η διάρκεια των ομολογιών είναι από 3 έως 20 χρόνια .

Το βασικό πλεονέκτημα της έκδοσης ομολογιών είναι το γεγονός ότι οι κεφαλαιαγορές προσφέρουν μακροπρόθεσμη χρηματοδότηση , που η διάρκεια της ταυτίζεται σχεδόν με την οικονομική ζωή ενός πλοίου . Το κυριότερο μειονέκτημα είναι ο καθορισμός του επιτοκίου του δανείου από την αρχή , γεγονός που μπορεί να

αποδειχθεί επικίνδυνο λόγω των διακυμάνσεων των επιτοκίων .

Αυτές είναι λοιπόν οι σημαντικότερες μέθοδοι χρηματοδότησης , μιας νέας επένδυσης , μια από τις οποίες θα κληθεί να επιλέξει μια ναυτιλιακή εταιρεία η οποία έχει σαν σκοπό την κατασκευή ενός νέου πλοίου .

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑ

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑ

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑ

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑ

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑ

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑ

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑ

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑ

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑ

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑ

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑ

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑ

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑ

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑ

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑ

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑ

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑ

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑ

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑ

Ολοκληρώνοντας μια τεχνικοοικονομική μελέτη κατασκευής νέου πλοίου και εφόσον έχουμε επιλέξει τον τύπο και τα γενικότερα χαρακτηριστικά του νέου πλοίου , το ναυπηγείο στο οποίο θα γίνει η νέα κατασκευή καθώς και την μέθοδο με την οποία θα γίνει η χρηματοδότηση αυτής της επένδυσης , το τελικό στάδιο πριν από την έναρξη των εργασιών ναυπήγησης είναι η υπογραφή των συμβολαίων μεταξύ της ναυτιλιακής εταιρείας και του ναυπηγείου το οποίο θα πραγματοποιήσει τη νέα κατασκευή .

Τα συμβόλαια τα οποία συνάπτονται στις περιπτώσεις νέων κατασκευών μεταξύ εταιρειών και ναυπηγείων είναι στο μεγαλύτερο μέρος τους τα ίδια , αφού όλα καλύπτουν τους ίδιους τομείς συμφωνίας και αυτό το οποίο αλλάζει από συμβόλαιο σε συμβόλαιο είναι συνήθως οι κατασκευαστικές λεπτομέρειες και οι οικονομικές λεπτομέρειες και όροι πληρωμής .

Για να δώσουμε μια πληρέστερη εικόνα των όρων που καλύπτει ένα συμβόλαιο ναυπήγησης νέου πλοίου , παρακάτω παραθέτουμε τα κυριότερα σημεία ενός ενδεικτικού συμβολαίου ναυπήγησης νέου πλοίου .

Αρχικά , αναφέρονται τα στοιχεία του κατασκευαστή (ναυπηγείο) και του αγοραστή (ναυτιλιακή εταιρεία) και αναφέρεται ότι ο πρώτος συμφωνεί στο να κατασκευάσει ένα πλοίο τύπου , έστω , bulk carrier με βάση το τελικά συμφωνημένο specification , ενώ ο δεύτερος ότι συμφωνεί να αγοράσει το προαναφερθέν πλοίο μετά το πέρας της κατασκευής του .

Στην συνέχεια αναφέρονται οι όροι βάση των οποίων θα πραγματοποιηθεί αυτή η συναλλαγή .

Αρχικά , στο πρώτο άρθρο δίδεται ο τύπος του πλοίου και οι κωδικοί περιγραφής του ίδιου του πλοίου καθώς και του specification το οποίο θα συνοδεύει το πλοίο σε όλη τη διάρκεια της κατασκευαστικής του ζωής , ενώ στην συνέχεια παρατίθενται οι διαστάσεις και τα γενικότερα χαρακτηριστικά λειτουργίας του συγκεκριμένου πλοίου . Στο τρίτο σκέλος του πρώτου άρθρου αναφέρεται ο νηογνώμονας ο οποίος θα επιβλέψει την κατασκευή του συγκεκριμένου πλοίου και οι κανονισμοί του συγκεκριμένου νηογνώμονα βάση των οποίων θα γίνει η κατασκευή . Ενώ τέλος αναφέρεται και το Κράτος της σημαίας του οποίου θα φέρει το πλοίο και οι κανόνες και κανονισμοί του συγκεκριμένου Κράτους στους οποίους θα πρέπει να υπακούει το πλοίο . Στην συνέχεια στα σκέλη 4 , 5 και 6 αναφέρονται αντίστοιχα οι μέθοδοι και οι τεχνικές εργασίας οι οποίες θα ακολουθηθούν κατά την κατασκευή του πλοίου εκ μέρους του ναυπηγείου , τα τμήματα κατασκευής του πλοίου τα οποία θα δοθούν ως υπεργολαβία σε τεχνικά συνεργεία τα οποία συνεργάζονται με το συγκεκριμένο ναυπηγείο και τέλος η γενικότερη μέθοδος κατασκευής και ανέγερσης η οποία θα χρησιμοποιηθεί από το ναυπηγείο για την κατασκευή του πλοίου και το λιμάνι νηολόγησης του πλοίου μετά το πέρας της κατασκευής του .

Στο δεύτερο άρθρο του συμβολαίου αναφέρεται η τελική τιμή του πλοίου και γίνεται μια ανάλυση των επιμέρους εξόδων τα οποία συμπεριλαμβάνονται στην τιμή αυτή . Στο δεύτερο σκέλος του άρθρου αυτού αναφέρονται οι αναπροσαρμογές οι οποίες μπορεί να γίνουν στην τιμή του πλοίου λόγω κάποιας ρήτρας και ο τρόπος με τον οποίο θα γίνουν οι αναπροσαρμογές αυτές . Στην συνέχεια αναφέρεται το νόμισμα στο οποίο θα γίνονται οι πληρωμές εκ μέρους της ναυτιλιακής εταιρείας , ενώ στο τέταρτο σκέλος του άρθρου αναφέρονται οι όροι πληρωμής του συμβολαίου, δηλαδή το πότε θα πληρωθεί η κάθε μια δόση του συμβολαίου (από τις 5 που συνήθως υπάρχουν) , το ποσό της κάθε δόσης και η

τράπεζα στην οποία θα γίνει η πληρωμή . Στο πέμπτο σκέλος αναφέρονται οι μέθοδοι πληρωμής των διαφόρων δόσεων , ο τρόπος δηλαδή κατάθεσης των χρημάτων στην συμφωνηθείσα τράπεζα και στην συνέχεια αναφέρονται κάποιες παρατηρήσεις ως προς την πληρωμή των δόσεων καθώς και κάποια επιπλέον λειτουργικά έξοδα τα οποία θα βαρύνουν την ναυτιλιακή εταιρεία . Στο έβδομο σκέλος του άρθρου αναφέρονται οι περιπτώσεις στις οποίες η ναυτιλιακή εταιρεία θα πληρώσει κάποιο τόκο λόγω της αθέτησης κάποιων όρων του συμβολαίου εκ μέρους της καθώς και το ποσό του τόκου αυτού . Τελειώνοντας το δεύτερο άρθρο αναφέρονται οι περιπτώσεις στις οποίες έχει δικαίωμα η ναυτιλιακή εταιρεία να καθυστερήσει την πληρωμή κάποιας δόσης , αλλά και την περίπτωση στην οποία μπορεί να χρειαστεί να γίνει η προπληρωμή κάποιας δόσης , τέλος δίδονται οι εργάσιμες τραπεζικές η μέρες κατά τις οποίες θα μπορεί να γίνει η κατάθεση των χρημάτων στην συμφωνηθείσα τράπεζα .

Ακολουθως στο τρίτο άρθρο του συμβολαίου , γίνεται αναφορά στις περιπτώσεις κατά τις οποίες μπορεί να γίνει αναπροσαρμογή της τιμής του συμβολαίου ή ακόμα και ακύρωση του . Στο πρώτο σκέλος αναφέρονται οι περιπτώσεις αναπροσαρμογής της τιμής σε συνάρτηση με την ημερομηνία παράδοσης του πλοίου και το ποσό μείωσης του συμβολαίου ανάλογα με τις ημέρες καθυστέρησης παράδοσης του πλοίου . Στο δεύτερο σκέλος του άρθρου αναφέρονται οι αναπροσαρμογές στην τιμή του συμβολαίου ανάλογα με την τελική δοκιμαστική ταχύτητα του πλοίου και το τυχόν ποσοστό απόκλισης της από την συμφωνηθείσα , ενώ στο τρίτο και το τέταρτο σκέλος αναφέρονται οι διαφοροποιήσεις στην τιμή του συμβολαίου ανάλογα με την τυχούσα διαφοροποίηση της τελικής κατανάλωσης καυσίμου από την αρχικώς συμφωνηθείσα καθώς και ανάλογα με την τυχούσα διαφοροποίηση του νεκρού βάρους του πλοίου από την συμφωνηθείσα τιμή .

Στο τέταρτο άρθρο του συμβολαίου δίδονται λεπτομέρειες για τον διορισμό αντιπροσώπων / επιθεωρητών οι οποίοι θα εκπροσωπούν τη ναυτιλιακή εταιρεία μέσα στο ναυπηγείο και θα ελέγχουν το κατά πόσο τηρούνται τα κατασκευαστικά standards που ορίστηκαν στο συμβόλαιο .

Στο πέμπτο άρθρο του συμβολαίου γίνεται αναφορά στην περίπτωση τροποποίησης του specification , ύστερα από απαίτηση της ναυτιλιακής εταιρείας καθώς και στην περίπτωση αλλαγών στους κανόνες του νηογνώμονα και στους κανονισμούς σύμφωνα με τους οποίους γίνεται η κατασκευή του πλοίου , πριν από την ολοκλήρωση της κατασκευής αυτής . Ενώ τέλος γίνεται αναφορά και στην περίπτωση αντικατάστασης κάποιων υλικών κατασκευής λόγω μη έγκαιρης προμήθειας των υλικών αυτών στον χώρο ανέγερσης .

Το έκτο άρθρο του συμβολαίου αναφέρεται στις διαδικασίες δοκιμών του πλοίου στην θάλασσα , στις καιρικές συνθήκες οι οποίες θα πρέπει να επικρατούν , στο είδος των επίσημων και ανεπίσημων δοκιμών οι οποίες θα πραγματοποιηθούν , στην μέθοδο αποδοχής ή απόρριψης του πλοίου μετά το πέρας των δοκιμών και στην επιρροή του αποτελέσματος της αποδοχής του πλοίου .

Στο έβδομο άρθρο γίνεται αναφορά στην παράδοση του πλοίου στην ναυτιλιακή εταιρεία εκ μέρους του ναυπηγείου μετά το πέρας των εργασιών ανέγερσης του πλοίου . Πιο συγκεκριμένα δίδονται πληροφορίες για την ώρα και τον τόπο παράδοσης για τον ακριβές τρόπο παράδοσης και τα έγγραφα τα οποία απαιτούνται καθώς και για τον χρόνο μετακίνησης του πλοίου από το ναυπηγείο .

Το όγδοο άρθρο αναφέρεται στην καθυστέρηση και την παράταση του χρόνου παράδοσης του πλοίου από το ναυπηγείο και δίνει πληροφορίες για τις αιτίες καθυστέρησης, την διαδικασία ειδοποίησης καθυστέρησης, τον ορισμό της επιτρεπτής καθυστέρησης καθώς και το δικαίωμα ακύρωσης για υπερβολική καθυστέρηση.

Στο ένατο άρθρο δίδονται πληροφορίες για τις εγγυήσεις ποιότητας τις οποίες δίνει το ναυπηγείο για την κατασκευή του πλοίου, για την ειδοποίηση εντοπισμού τυχόν ελαττωμάτων και την επισκευή αυτών, για την έκταση της ευθύνης του ναυπηγείου και τις διαδικασίες διορισμού μηχανικού εγγύησης.

Το δέκατο άρθρο του συμβολαίου αναφέρει τις περιπτώσεις κατά τις οποίες η ναυτιλιακή εταιρεία έχει το δικαίωμα να ακυρώσει το συμβόλαιο με το ναυπηγείο και δίνει πληροφορίες για τις διαδικασίες επιστροφής χρημάτων και προμηθειών στην ναυτιλιακή εταιρεία εκ μέρους του ναυπηγείου.

Το ενδέκατο άρθρο αναφέρεται στις περιπτώσεις κατά τις οποίες θα πρέπει να επιβληθούν κυρώσεις στην ναυτιλιακή εταιρεία λόγω παραλείψεων εκ μέρους της καθώς και στην περίπτωση ακύρωσης του συμβολαίου εκ μέρους του ναυπηγείου λόγω των παραλείψεων αυτών.

Στο δωδέκατο άρθρο γίνεται αναφορά στον βαθμό της ασφαλιστικής κάλυψης του πλοίου κατά τη διάρκεια της κατασκευής του, στην περίπτωση αίτησης αποζημίωσης από την ασφαλιστική εταιρεία για κάποιον από τους ασφαλίσιμους λόγους και στις διαδικασίες ακύρωσης του συμβολαίου και διάθεσης του πλοίου από το ναυπηγείο λόγω αθέτησης όρων ασφάλισης από την πλευρά της ναυτιλιακής εταιρείας.

Στο δέκατο τρίτο άρθρο δίνονται πληροφορίες για τις προμήθειες της ναυτιλιακής εταιρείας στο ναυπηγείο, την διαδικασία παράδοσης τους καθώς και την ευθύνη του ναυπηγείου για τις προμήθειες αυτές.

Το δέκατο τέταρτο άρθρο δίνει πληροφορίες για τις πατέντες το εμπορικό σήμα και την κατοχύρωση των πνευματικών δικαιωμάτων τα οποία αφορούν την μελέτη και κατασκευή του πλοίου εκ μέρους του ναυπηγείου.

Το δέκατο πέμπτο άρθρο αναφέρεται στο “δικαίωμα πρώτης άρνησης”, το οποίο κατέχει η ναυτιλιακή εταιρεία και το οποίο αφορά την δυνατότητα αποδοχής ή απόρριψης της συμφωνίας μεταξύ του ναυπηγείου και ενός τρίτου μέρους για την κατασκευή ενός ίδιου πλοίου με όρους κατασκευής ίδιους με του υπάρχοντος συμβολαίου.

Στο δέκατο έκτο άρθρο γίνεται αναφορά στους φόρους και στα τέλη που ισχύουν στην χώρα κατασκευής αλλά και σε χώρες εκτός της χώρας κατασκευής και τα οποία θα πρέπει να πληρωθούν εκ μέρους του ναυπηγείου.

Στο δέκατο έβδομο άρθρο γίνεται αναφορά στην δυνατότητα εξουσιοδότησης του προνομίου του συγκεκριμένου συμβολαίου από την ναυτιλιακή εταιρεία σε οποιονδήποτε άλλο φορέα αυτή επιθυμεί.

Το δέκατο όγδοο άρθρο αναφέρεται στις περιπτώσεις υποβολής κάποιας διαφωνίας μεταξύ ναυτιλιακής εταιρείας και ναυπηγείου σε διαιτησία, δίνοντας λεπτομέρειες για τις διαδικασίες και τα έξοδα τα οποία ανακύπτουν στην περίπτωση αυτή.

Τα δέκατο ένατο άρθρο αναφέρει τον τρόπο με τον οποίο θα πρέπει να στέλνονται όλα τα σημειώματα τα οποία αφορούν το συμβόλαιο αυτό καθώς και την γλώσσα στην οποία θα πρέπει να είναι γραμμένα .

Το εικοστό άρθρο αναφέρει την ημερομηνία ισχύς του συμβολαίου .

Τέλος , στο εικοστό πρώτο άρθρο γίνεται αναφορά στο ότι η ερμηνεία του συμβολαίου αυτού γίνεται με βάση τους νόμους της Αγγλίας και στο ότι στην περίπτωση αντιφάσεων μεταξύ specifications και σχεδίων θα ισχύουν τα specifications .

Μέσα από την ανάλυση των όρων του ενδεικτικού αυτού συμβολαίου , παρατηρούμε όλες τις παραμέτρους τις οποίες θα πρέπει να μελετήσει το επιτελείο μιας ναυτιλιακής εταιρείας , ώστε να φτάσει στην υπογραφή ενός συμβολαίου ναυπήγησης μη ζημιογόνου στο οποίο δεν θα ελλοχεύει κανένας οικονομικός ή μη κίνδυνος ο οποίος θα μπορούσε να πλήξει τα συμφέροντα της εταιρείας αυτής .

Με την ολοκλήρωση της μελέτης αυτής και συνοψίζοντας , θα θυμηθούμε πως αναφερθήκαμε στην έννοια της επενδυτικής απόφασης της κατασκευής ενός νέου πλοίου, εκ μέρους μιας ναυτιλιακής εταιρείας , και στην σημασία την οποία έχει μια τέτοια απόφαση στον κλάδο της ναυτιλίας και εν συνεχεία ξεκινώντας από τα βασικότερα στάδια που αφορούσαν τον τρόπο προσέγγισης μιας τέτοιας επενδυτικής απόφασης από τα στελέχη της εταιρείας αυτής , αναλύσαμε την όλη διαδικασία και τεχνικοοικονομική μελέτη που αφορά μια τέτοια απόφαση .

Η ανάλυση αυτή περιέλαβε τους παράγοντες οι οποίοι μπορούν να οδηγήσουν μια ναυτιλιακή εταιρεία σε μια τέτοιου είδους επενδυτική απόφαση , τα κριτήρια τα οποία θα πρέπει να ληφθούν υπόψη ώστε να φθάσουμε στην σωστή επιλογή του τύπου επένδυσης που θα πραγματοποιήσουμε , ενώ στην συνέχεια θεωρώντας ότι η εταιρεία κατέληξε στην απόφαση της κατασκευής ενός νέου πλοίου , αναλύσαμε τους παράγοντες βάση των οποίων θα οδηγηθούμε στην σωστή επιλογή του τύπου του πλοίου που θα κατασκευάσουμε καθώς και όλων των τεχνικών και μη χαρακτηριστικών του . Αναφερθήκαμε στο στάδιο της διαδικασίας μελέτης και οργάνωσης της κατασκευής εκ μέρους του ναυπηγείου και εν συνεχεία παραθέσαμε όλες τις δυνατές μεθόδους χρηματοδότησης μιας τέτοιας επενδυτικής κίνησης , ενώ ολοκληρώσαμε την μελέτη μας με την ανάλυση ενός ενδεικτικού συμβολαίου ναυπήγησης νέου πλοίου μεταξύ μιας ναυτιλιακής εταιρείας και ενός ναυπηγείου μέσα από την οποία προβάλαμε , όλα εκείνα τα στοιχεία τα οποία θα πρέπει να λάβει υπόψη του το τεχνικό και οικονομικό επιτελείο της ναυτιλιακής εταιρείας στο τελικό αυτό στάδιο πριν από την έναρξη των εργασιών ανέγερσης του νέου πλοίου .

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- Ναυπηγική Οικονομική και Στρατηγική (Γ.Π. ΒΛΑΧΟΣ)
- Ν.Ε.Β. Διεθνής Ναυπηγική Πολιτική & Στρατηγική Ναυπηγικών & Επισκευαστικών Μονάδων (Γ.Π. ΒΛΑΧΟΣ)
- Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική (Γ.Π. ΒΛΑΧΟΣ)
- Ναυτιλιακή Οικονομική (Γ.Π. ΒΛΑΧΟΣ)
- Management Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων (ΑΛ. ΓΟΥΛΙΕΛΜΟΣ)
- Η Διοίκηση της Διαχείρισης και της Παραγωγής στις Ναυτιλιακές Επιχειρήσεις (ΑΛ. ΓΟΥΛΙΕΛΜΟΣ)
- Διοίκηση και Οργάνωση Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων (ΑΛ. ΓΟΥΛΙΕΛΜΟΣ)
- Η Στρατηγική των Ελληνικών Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων (ΑΛ. ΓΟΥΛΙΕΛΜΟΣ)
- Χρηματοδότηση Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων (ΑΛ. ΓΟΥΛΙΕΛΜΟΣ)
- Παραγωγή Ναυπηγείου I (Ι. ΜΑΥΡΑΚΗΣ)
- Παραγωγή Ναυπηγείου II (Ι. ΜΑΥΡΑΚΗΣ)
- Παραγωγή Ναυπηγείου III (Ι. ΜΑΥΡΑΚΗΣ)
- Εγκαταστάσεις Ναυπηγείου (Ι. ΜΑΥΡΑΚΗΣ)
- Οργάνωση και Διοίκηση Ναυπηγείου (Ι. ΜΑΥΡΑΚΗΣ)
- Μελέτη Πλοίου (ΑΠ. ΠΑΠΑΝΙΚΟΛΑΟΥ)

Επίλογος – Συμπεράσματα

Ξεκινώντας την παρούσα μελέτη αναλύσαμε την έννοια της πλοιοκτησίας καθώς και την αξία που έχει για τους ανθρώπους που ασχολούνται με τη ναυτιλία . Παράλληλα όμως παρατηρήσαμε ότι ο δρόμος προς την πλοιοκτησία δεν είναι στρωμένος με ροδοπέταλα , αλλά αντιθέτως είναι ένας δρόμος όπου για να τον πορευτεί κάποιος θα πρέπει να αντιμετωπίσει ένα σύνολο προβλημάτων . Το πρώτο πρόβλημα το οποίο θα αντιμετωπίσει κάποιος είναι η επιλογή του καταλληλότερου τύπου πλοίου για αγορά ή ναυπήγηση τη συγκεκριμένη χρονική περίοδο . Μέσα από τη μελέτη αυτή προκύπτει πως το βασικότερο κριτήριο επιλογής θα πρέπει να είναι η αξία του πλοίου την παρούσα χρονική περίοδο αλλά και η προοπτική εξέλιξης της αξίας του πλοίου αυτού στο άμεσο μέλλον . Η αξία ενός πλοίου ανά πάσα χρονική στιγμή καθορίζεται από το επίπεδο των κερδών τα οποία μπορεί το πλοίο αυτό να προσφέρει στον ιδιοκτήτη του και ο σημαντικότερος και πιο αξιόπιστος τρόπος πρόβλεψης των μελλοντικών κερδών ενός συγκεκριμένου τύπου πλοίου είναι η μελέτη της κατάστασης της ναυλαγοράς τη συγκεκριμένη χρονική περίοδο αλλά και στο άμεσο μέλλον . Ένα άλλο πρόβλημα το οποίο θα συναντούσαμε είναι ο τρόπος χρηματοδότησης της συγκεκριμένης επενδυτικής κίνησης και η εύρεση του αρχικού κεφαλαίου . Συνήθως στο μεγαλύτερο ποσοστό του το αρχικό κεφάλαιο προέρχεται από δάνεια τα οποία όμως για να εξασφαλιστούν θα πρέπει ο επίδοξος πλοιοκτήτης να διαθέτει την απαιτούμενη επιχειρηματική και προσωπική φερεγγυότητα η οποία θα δώσει τη δυνατότητα στην εκάστοτε τράπεζα να χρηματοδοτήσει την επένδυσή του . Τέλος ένα σημείο στο οποίο θα πρέπει επίσης να σταθούμε είναι και η ακριβής χρονική τοποθέτηση μιας τέτοιας επενδυτικής κίνησης η οποία για να είναι όσο το δυνατόν πιο κερδοφόρα θα πρέπει να στηρίζεται στην όσο το δυνατόν καλύτερη μελέτη του κύκλου των ναύλων και εν συνεχεία του κύκλου των αξιών των πλοίων .

Εφόσον όμως αναφέραμε τα προβλήματα τα οποία θα συναντήσει ένας επίδοξος πλοιοκτήτης προσπαθώντας να υλοποιήσει τα επιχειρηματικά του σχέδια , στο σημείο αυτό θα πρέπει να επισημάνουμε και τον τρόπο αντιμετώπισης των προβλημάτων αυτών καθώς και την εν γένει διαδικασία λήψης αποφάσεων η οποία θα πρέπει να ακολουθηθεί και η οποία αναλύθηκε σε τρία βασικά στάδια τα οποία αποτελούνται από , τον ακριβή προσδιορισμό του προβλήματος το οποίο αντιμετωπίζουμε , την επιλογή μιας εναλλακτικής λύσης ως προς το συγκεκριμένο πρόβλημα , αλλά και την αξιολόγηση της αποτελεσματικότητας της τελικής μας απόφασης . Επίσης , είναι ιδιαίτερα χρήσιμο κατά την προσπάθεια αντιμετώπισης των διαφόρων προβλημάτων τα οποία προκύπτουν , να μπορέσουμε να διακρίνουμε την διαφορά μεταξύ επιθυμητής και πραγματικής κατάστασης , όπου στον τομέα αυτό μεγαλύτερη βοήθεια πρέπει να προσφέρει η μελέτη των κινήσεων της ναυλαγοράς αλλά και η γενικότερη διαχείριση του Συστήματος Πληροφόρησης της Διοίκησης, μέσω του οποίου μπορούν να φτάσουν στα γραφεία μιας ναυτιλιακής εταιρείας πληροφορίες απαραίτητες για την όσο το δυνατόν πιο ορθολογική αντιμετώπιση του εκάστοτε προβλήματος . Τέλος βάση μελέτης συμπεραίνουμε ότι για να οδηγηθούν σε ορθότερη λήψη αποφάσεων και αποτελεσματικότερη αντιμετώπιση των προβλημάτων θα πρέπει σε κάθε ναυτιλιακή εταιρεία να γίνεται ένας στρατηγικός και μακροχρόνιος σχεδιασμός όλων των επενδυτικών δραστηριοτήτων , βάση του οποίου ο επίδοξος πλοιοκτήτης θα προγραμματίζει τον χρόνο αγοράς και θα επιλέγει το μέγεθος , τον τύπο , την εξειδίκευση και την ηλικία του πλοίου , θα προγραμματίζει το διάστημα απασχόλησης του πλοίου και το ύψος του καθαρού αποτελέσματος στο διάστημα αυτό , τον χρόνο πώλησης του πλοίου καθώς και τα καθαρά κέρδη κατά την διάρκεια της χρήσης του πλοίου .

Προτού όμως εισχωρήσουμε βαθύτερα στην τεχνικοοικονομική μελέτη μιας νέας κατασκευής πλοίου θα ήταν χρήσιμο να αναλύσουμε και τους λόγους οι οποίοι θα

οδηγήσουν έναν επιχειρηματία ο οποίος δραστηριοποιείτε στον χώρο της ναυτιλίας στο να επενδύσει σε μια νέα κατασκευή πλοίου . Μελετώντας έτσι τους λόγους οι οποίοι μας οδηγούν σε αυτή την επενδυτική κίνηση , μπορούμε να αντιληφθούμε ποιες επιχειρηματικές ανάγκες προσπαθούμε να καλύψουμε με την ναυπήγηση ενός νέου πλοίου και να προσαρμόσουμε έτσι όλες τις κινήσεις μας κατά τη διάρκεια της πραγματοποίησης αυτής της επένδυσης , στην κατεύθυνση της κάλυψης αυτών των αναγκών . Αναφερόμενοι λοιπόν στους λόγους που μας οδηγούν σε νέες κατασκευές , θα ήταν χρήσιμο να ξεκινήσουμε από την σχέση που παρουσιάζεται μεταξύ νέων κατασκευών πλοίων και εξελίξεων στο διεθνές οικονομικό περιβάλλον . Είναι εύκολο να παρατηρήσουμε πως οι εξελίξεις στην διεθνή οικονομία , επηρεάζουν τις ανάγκες για θαλάσσιες μεταφορές αλλά και την εν γένει τελική διαμόρφωση του διεθνούς θαλάσσιου εμπορίου, χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί η εξέλιξη του Ακαθάριστου Εγχώριου Προϊόντος . Επίσης , σπουδαίο ρόλο παίζει και η εξέλιξη της βιομηχανικής παραγωγής καθώς και οι ενδεχόμενες αυξομειώσεις στα επίπεδα εισαγωγής των χωρών σε συγκεκριμένα αγαθά η οποία επηρεάζει την εξέλιξη του θαλάσσιου εμπορίου και κατ' επέκταση την ανάγκη για ύπαρξη περισσότερων πλοίων τα οποία θα βοηθούν στην μεταφορά συγκεκριμένων προϊόντων . Επίσης , η φύση και η δομή του διεθνούς θαλάσσιου εμπορίου είναι δυνατόν να επηρεάσει σε σημαντικό βαθμό την ζήτηση για κατασκευή νέου tonnage , χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί η ευρεία εφαρμογή των εμπορευματοκιβωτίων στις θαλάσσιες μεταφορές τις τελευταίες δεκαετίες , η οποία οδήγησε στην δημιουργία ενός νέου τύπου πλοίου , του containership , στην ναυπήγηση του οποίου επενδύουν όλο και περισσότεροι πλοιοκτήτες σήμερα . Ακόμη πρέπει να πούμε πως σπουδαίο ρόλο στην ναυπήγηση περισσότερων και μεγαλύτερων πλοίων τα τελευταία χρόνια παίζει και η μεταβολή στην ζήτηση βασικών αγαθών , όπως διαφόρων ξηρών φορτίων αλλά και του πετρελαίου , ενώ και η αναζήτηση νέων πηγών ενέργειας εκτός του πετρελαίου , οδηγεί στην σταδιακή μεταβολή του θαλάσσιου εμπορίου και στην ανάγκη για εξειδικευμένου τύπου πλοία . Τέλος και η εκμετάλλευση πρώτων υλών σε περιοχές με διαφοροποιημένες καιρικές συνθήκες μπορεί να δημιουργήσει την ανάγκη για την ναυπήγηση πλοίων που θα δραστηριοποιούνται στις εν λόγω περιοχές . Στο σημείο αυτό θα πρέπει να αναφερθούμε και στην άμεση συνάρτηση που υπάρχει μεταξύ της διαμόρφωσης του ναυτιλιακού κύκλου και της εξέλιξης του ναυπηγικού κύκλου , αφού δεν είναι λίγες οι φορές όπου στο παρελθόν οι προσδοκίες περί ανάκαμψης της αγοράς έχουν οδηγήσει μαζικά τους πλοιοκτήτες στην ζήτηση για νέες κατασκευές . Ένας άλλος παράγοντας που επηρεάζει δραστικά την ναυπηγική βιομηχανία είναι οι συνθήκες του εξωτερικού περιβάλλοντος λειτουργίας της , όπως πόλεμοι , εμπόργκο στην εισαγωγή ή εξαγωγή προϊόντων , απότομες αυξήσεις στις τιμές διαφόρων αγαθών και διάφορες άλλες εξελίξεις που αφορούν την εξωτερική πολιτική και τις σχέσεις των διαφόρων χωρών . Επίσης η ανάγκη μείωσης του κόστους λειτουργίας ενός πλοίου στον βωμό του ανταγωνισμού μεταξύ των ναυτιλιακών εταιρειών καθώς και η ταχύτατη τεχνολογική εξέλιξη μας οδηγούν διαρκώς στην ναυπήγηση νέων πλοίων τα οποία θα έχουν την δυνατότητα να λειτουργούν οικονομικότερα και αποτελεσματικότερα. Ακόμη θα πρέπει να αναφερθούμε και στην επίδραση που έχει το διεθνές πλαίσιο κανονισμών λειτουργίας , στο οποίο εντάσσεται η ναυτιλία , στην ναυπηγική βιομηχανία , με πιο πρόσφατο το παράδειγμα του κανονισμού απόσυρσης των δεξαμενοπλοίων μονού τοιχώματος , ο οποίος οδήγησε στην μαζική μετασκευή υπαρχόντων πλοίων αλλά και στην ναυπήγηση νέων τα οποία θα πληρούν τους νέους κανονισμούς . Τέλος , η ανάγκη για αντικατάσταση απαξιωμένων πλοίων αλλά και απολεσθέντος tonnage είναι από τους πλέον ρεαλιστικούς λόγους οι οποίοι μπορούν να μας οδηγήσουν στην απόφαση για την ναυπήγηση ενός νέου πλοίου . Έτσι λοιπόν βλέπουμε ένα σύνολο παραγόντων που επηρεάζουν την εξέλιξη της ναυπηγικής βιομηχανίας , επιλέγοντας έτσι ο κάθε πλοιοκτήτης τον προσωπικό λόγο που θα τον οδηγήσει στην ναυπήγηση ενός νέου πλοίου , μπορεί να επικεντρώσει τις

προσπάθειες του στην εξυπηρέτηση των αναγκών της δικιάς του εταιρείας , ώστε να έχει την μέγιστη κερδοφορία από την επενδυτική κίνηση της ναυπήγησης ενός νέου πλοίου .

Στο σημείο αυτό θα πρέπει επίσης να αναφέρουμε πως η ανάγκη ναυπήγησης ενός νέου πλοίου , μπορεί κάλλιστα να καλυφθεί και από την αγορά ενός μεταχειρισμένου πλοίου , και στο σημείο αυτό θα πρέπει να γίνει μια αναφορά στα πλεονεκτήματα και στα μειονεκτήματα των δύο επιλογών , ώστε να μπορέσουμε να διακρίνουμε τις περιπτώσεις όπου θα επιλέξουμε την ναυπήγηση ενός νέου πλοίου ή την αγορά ενός μεταχειρισμένου . Το σημαντικότερο πλεονέκτημα στην αγορά ενός μεταχειρισμένου πλοίου , είναι το μειωμένο κόστος αγοράς σε σχέση με την ναυπήγηση και την αγορά ενός νέου πλοίου , έτσι το μειωμένο κόστος αγοράς θα μειώσει το ημερήσιο κόστος λειτουργίας του πλοίου , σε σημαντικό ποσοστό , δίνοντας την δυνατότητα στον ιδιοκτήτη του να το κρατήσει μακριά από τον παροπλισμό σε μια περίπτωση ενδεχόμενης πτώσης των ναύλων και κρίσης της ναυτιλιακής αγοράς . Επίσης , ένα άλλο πλεονέκτημα το οποίο μας προσφέρει η αγορά ενός μεταχειρισμένου πλοίου είναι η δυνατότητα απόκτησης του σε σύντομο χρονικό διάστημα , ενώ μέσω της αγοράς μεταχειρισμένου πλοίου μπορούμε να ανταγωνιστούμε καλύτερα τον αρχικό ιδιοκτήτη του , αφού γλιτώνουμε τον κίνδυνο μιας μεγάλης επένδυσης στην κατασκευή ενός νέου πλοίου , τον οποίο υφίσταται ο ίδιος . Υπάρχουν όμως και κάποια μειονεκτήματα στην αγορά ενός μεταχειρισμένου πλοίου , τα οποία δεν συναντάμε στην ναυπήγηση ενός νέου πλοίου , όπως , το αυξημένο κόστος συντήρησης , η μειωμένη διάρκεια ζωής αλλά και η πιθανότητα να είναι εν μέρει απαξιωμένο τεχνολογικά και η λειτουργία του να μην είναι τόσο αποδοτική όσο ενός νέου πλοίου . Τέλος θα πρέπει να αναφέρουμε πως εξίσου σημαντικό ρόλο στην επιλογή μεταξύ μεταχειρισμένου και νέου πλοίου , παίζει και η φάση στην οποία βρίσκεται την συγκεκριμένη χρονική περίοδο ο ναυτιλιακός κύκλος , αφού ανάλογα με την φάση του ναυτιλιακού κύκλου , η διακύμανση της τιμής νέου και μεταχειρισμένου μπορεί να είναι έντονη . Συνοψίζοντας λοιπόν το θέμα της επιλογής μεταξύ ναυπήγησης νέου πλοίου και αγοράς μεταχειρισμένου , θα πρέπει να αναφέρουμε στο σημείο αυτό ότι σπουδαίο ρόλο παίζει η εν γένει τακτική και νοοτροπία της εταιρείας και του ιδιοκτήτη – εφοπλιστή , αφού οι περισσότερες Ελληνικές εφοπλιστικές εταιρείες έχουν παραδοσιακά την νοοτροπία της αγοράς μεταχειρισμένων πλοίων , ενώ πολλές σύγχρονες εταιρείες επενδύουν σταθερά στην ναυπήγηση νέων πλοίων .

Ξεκινώντας τώρα τα βασικότερα στάδια μιας τεχνικοοικονομικής μελέτης για την ναυπήγηση ενός νέου πλοίου , θα πρέπει να αναφέρουμε πως μια ναυτιλιακή εταιρεία προτού προχωρήσει στην ναυπήγηση ενός νέου πλοίου πρέπει να πραγματοποιήσει όλες τις αναγκαίες έρευνες αγοράς ώστε με βάση τον τύπο του πλοίου που θα παραγγείλει , να πετύχει στον μέγιστο βαθμό το σύνολο των επιχειρηματικών της στόχων . Τα σημαντικότερα στοιχεία επιλογής στα οποία θα πρέπει να γίνει έρευνα αγοράς , είναι τα εξής : η βασική αποστολή του πλοίου , η εναλλακτική αποστολή του , η επιχειρηματική ευελιξία του πλοίου , οι ικανότητες του σε υπηρεσιακή ταχύτητα και μεταφορική ικανότητα , οι περιοχές που το πλοίο θα πρέπει να προσφέρει τις υπηρεσίες του , οι διαστάσεις του πλοίου καθώς και ο τεχνολογικός και μηχανολογικός εξοπλισμός του . Ενώ επίσης θα πρέπει να πραγματοποιείται έρευνα ως προς τον αναμενόμενο αριθμό μελών πληρώματος και την σημαία που θα χρησιμοποιήσει το πλοίο , το θεσμικό πλαίσιο της αγοράς για την οποία προορίζεται , τους νομικούς περιορισμούς ως προς την σχεδίαση και την κατασκευή του πλοίου ανάλογα με τον νηογνώμονα που έχει επιλεγεί να παρακολουθεί την κατασκευή του και τέλος το νομικό πλαίσιο το οποίο καθορίζει η εθνικότητα και η σημαία του πλοίου , και το οποίο θα αναφέρεται στις λεπτομέρειες της κατασκευής και της λειτουργίας του πλοίου . Έτσι αντιλαμβανόμαστε ότι οι αποφάσεις οι οποίες συνδέονται με τις νέες κατασκευές πλοίων είναι καθαρά στρατηγικές εκ φύσεως

ενώ στο σημείο αυτό θα πρέπει να αναφέρουμε ότι σημαντική παράμετρο για την απόφαση ναυπήγησης ενός πλοίου αποτελεί η χρονική τοποθέτηση της επένδυσης, δίνοντας ιδιαίτερη βαρύτητα στη φάση που βρίσκεται ο ναυτιλιακός κύκλος. Αντιλαμβανόμεστε έτσι την άμεση συνάρτηση της τιμής του πλοίου με την κατάσταση της ναυλαγοράς. Επίσης, ο πλοιοκτήτης όταν αποφασίζει να προχωρήσει στην ναυπήγηση ενός πλοίου θα πρέπει να συνεκτιμά και τα αναμενόμενα έσοδα από την διαχείριση του συγκεκριμένου πλοίου, μετά από την παράδοση του από την ναυπηγική μονάδα, παράγοντας που καθορίζει την ευκολία με την οποία ο πλοιοκτήτης θα προχωρήσει στην ναυπήγηση του νέου πλοίου. Ενώ επίσης η απόφαση ναυπήγησης θα επηρεαστεί και από την ψυχολογία του πλοιοκτήτη – επενδυτή η οποία συνδέεται κυρίως με τον τρόπο που ο εκάστοτε πλοιοκτήτης διαχειρίζεται τον στόλο του απέναντι στα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά της ναυτιλιακής αγοράς. Εφόσον πραγματοποιηθεί η προαναφερόμενη έρευνα αγοράς θα πρέπει ο πλοιοκτήτης να αναζητήσει πηγές χρηματοδότησης, αφού το μεγαλύτερο ποσόν του αρχικού κεφαλαίου θα πρέπει να το αντλήσει από διάφορους χρηματοπιστωτικούς οργανισμούς. Στο σημείο αυτό ο πλοιοκτήτης θα πρέπει να διενεργήσει έρευνα για την πρόβλεψη της μελλοντικής διακύμανσης του επιτοκίου, το οποίο θα επηρεάσει σε μεγάλο βαθμό το επίπεδο της δόσης του δανείου, ενώ επίσης στο σημείο αυτό σπουδαίο ρόλο θα παίξουν και οι διακυμάνσεις στα επίπεδα των συναλλαγματικών ισοτιμιών. Τέλος σε ένα ακόμη σημείο στο οποίο θα πρέπει να δώσει προσοχή ένας πλοιοκτήτης είναι η μη τήρηση των όρων του ναυπηγικού συμβολαίου από την πλευρά της ναυπηγικής μονάδας, η οποία μη τήρηση των όρων μπορεί να αφορά την καθυστέρηση παράδοσης του πλοίου, αλλά και την ανεπαρκώς ποιοτική κατασκευή του, σε συνάρτηση πάντα με τους όρους του υπογεγραμμένου συμβολαίου.

Στο σημείο αυτό θα πρέπει να γίνει και μια αναφορά στις διαδικασίες μελέτης οι οποίες θα πρέπει να ακολουθηθούν από το ναυπηγείο το οποίο θα αναλάβει την κατασκευή του νέου πλοίου, αφού κατά την διαδικασία ναυπήγησης του πλοίου αυτού θα πρέπει να ληφθούν υπ' όψιν τόσο τα επιχειρησιακά όσο και τα τεχνικά χαρακτηριστικά του, ώστε να ικανοποιηθούν κατά τον ορθότερο τρόπο οι στόχοι και οι απαιτήσεις του πελάτη – εφοπλιστή. Έτσι είναι εύκολο να αντιληφθούμε ότι πρωταρχικής σημασίας ζήτημα είναι η διεξαγωγή αποτελεσματικής και επί οικονομικών κριτηρίων μελέτης εκ μέρους του ναυπηγείου. Η μελέτη αυτή μπορεί να διακριθεί στα ακόλουθα στάδια: μελέτη εφικτότητας, μελέτη αρχικού σχεδιασμού, προμελέτη, μελέτη προδιαγραφών συμβολαίου και μελέτη λεπτομερούς σχεδίασης, στάδια τα οποία και κατά την διάρκεια της μελέτης αναλύθηκαν λεπτομερώς. Ενώ μια αναλυτικότερη περιγραφή της μελέτης η οποία θα πρέπει να πραγματοποιηθεί κατά την ναυπήγηση ενός νέου πλοίου μπορεί να μας δώσει τα εξής στάδια: αρχικός σχεδιασμός, προμελέτη, οικονομική εκτίμηση των εναλλακτικών προτάσεων, τελική επιλογή – συζήτηση με τους πλοιοκτήτες, λεπτομερής σχεδιασμός, διαδικασίες σχεδιασμού, επαλήθευση των υπολογισμών, εκτίμηση κόστους, υπεργολάβοι, σχεδιασμός παραγωγής και τελική κατασκευή του πλοίου. Επίσης θα πρέπει να υπογραμμιστεί ότι κατά την διεξαγωγή μελέτης ενός προς ναυπήγηση πλοίου θα πρέπει να λαμβάνεται υπ' όψιν μια πληθώρα παραγόντων οι οποίοι θεωρούνται σημαντικοί για την ορθή και αξιόπιστη οικονομική διαχείριση του υπό μελέτη πλοίου. Τέτοιοι παράγοντες αφορούν δεδομένα του πλοίου, λειτουργικά δεδομένα καθώς και οικονομικά δεδομένα. Από τα παραπάνω συνεπάγεται το συμπέρασμα ότι για την ολοκλήρωση της σχεδίασης ενός πλοίου θεωρείται απαραίτητη η διεξαγωγή μιας λεπτομερούς τεχνικής και οικονομικής μελέτης, ενώ ταυτόχρονα θα πρέπει να μελετάται και η κατάσταση της αγοράς την συγκεκριμένη χρονική περίοδο. Έτσι λοιπόν εφόσον έχει επιλεγεί ο τύπος του πλοίου σειρά έχει η διαπραγμάτευση της τιμής του, οι όροι αποπληρωμής και ο χρόνος παράδοσης του.

Εν συνεχεία θα πρέπει να αναφερθούμε στην μελέτη χρηματοδότησης μιας τέτοιας επένδυσης, αφού όπως είδαμε και νωρίτερα το αρχικό κεφάλαιο μιας τέτοιας επένδυσης χρηματοδοτείται από διάφορους χρηματοπιστωτικούς οργανισμούς σε ποσοστό τουλάχιστον 60 – 65%. Η κυριότερη μορφή χρηματοδότησης και η πιο παραδοσιακή είναι η τραπεζική, που καλύπτει το μεγαλύτερο μέρος των κεφαλαίων που διατίθενται για τον σκοπό αυτό. Ενώ στην κατηγορία των παραδοσιακών μορφών χρηματοδότησης εντάσσονται και η αυτοχρηματοδότηση καθώς και η παροχή δανείων από ναυπηγεία. Άλλες μορφές χρηματοδότησης που υιοθετούνται όλο και περισσότερο τα τελευταία χρόνια είναι η χρηματοδοτική μίσθωση (leasing), η άντληση κεφαλαίων από το χρηματιστήριο καθώς και η χρηματοδότηση με έκδοση ομολογιών, όπου στην μελέτη η οποία πραγματοποιήθηκε, έχει διεξαχθεί σε βάθος, ανάλυση όλων αυτών των μεθόδων επισημαίνοντας τα πλεονεκτήματα και μειονεκτήματα της κάθε μιας, δίνοντας έτσι με τον τρόπο αυτό μια πλήρη εικόνα για όλες σχεδόν τις δυνατές μεθόδους χρηματοδότησης μιας τέτοιας επιχειρηματικής κίνησης, μια από τις οποίες θα κληθεί να επιλέξει ο κάθε επίδοξος πλοιοκτήτης, επιλογή βεβαίως η οποία θα διαφοροποιείται από εφοπλιστή σε εφοπλιστή και από εταιρεία σε εταιρεία ανάλογα πάντα με την νοοτροπία της κάθε εταιρείας, το επιχειρηματικό και χρηματοοικονομικό ρίσκο το οποίο είναι διατεθειμένη να αναλάβει, το σύνολο των κερδών αλλά και των ιδίων κεφαλαίων τα οποία έχει στην κατοχή της και τέλος το μακροχρόνιο οικονομικό και επιχειρηματικό πλάνο το οποίο έχει σχεδιάσει η κάθε εταιρεία για το εγγύς μέλλον.

Η παρούσα μελέτη ολοκληρώνεται με μια αναλυτική περιγραφή των όρων οι οποίοι αποτελούν ένα συμβόλαιο κατασκευής νέου πλοίου το οποίο συνάπτεται μεταξύ της ενδιαφερόμενης ναυτιλιακής εταιρείας και του ναυπηγείου το οποίο θα κατασκευάσει το πλοίο αυτό. Η αναφορά στους όρους ενός τέτοιου συμβολαίου έγινε λόγω της πολύ μεγάλης σημασίας την οποία έχει τόσο για το ναυπηγείο όσο και για την ναυτιλιακή εταιρεία η γνώση των δικαιωμάτων αλλά και των υποχρεώσεων τους κατά την διάρκεια της ναυπήγησης του νέου πλοίου, ώστε να υπάρξει μια αρμονική και μη ζημιογόνα συνεργασία μεταξύ των πλευρών αλλά και στην περίπτωση απόκλισης από τους συμφωνηθέντες όρους εκ μέρους οποιασδήποτε πλευράς να είναι εξασφαλισμένοι οικονομικά και επιχειρηματικά τόσο η ναυτιλιακή εταιρεία όσο και το ναυπηγείο.

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑ