

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ
ΤΜΗΜΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΕΠΙΣΤΗΜΗΣ



ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ
ΣΤΗΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΑΙ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΗ
ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΡΙΣΗ ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΑΓΟΡΑ

Ισκινατζή Μαργαρίτα

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

Πειραιάς, Ιούλιος 2013

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

UNIVERSITY OF PIRAEUS
DEPARTMENT OF ECONOMICS



MASTER PROGRAM IN
ECONOMIC AND BUSINESS STRATEGY
FINANCIAL CRISIS AND SHIPPING MARKET

By
Iskinatzi Margarita

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

Piraeus, Greece, July 2013

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

*Σε εκείνους που με στήριζουν
με αμέριστη υπομονή και εμπιστοσύνη και
μου δίνουν δύναμη να επιχειρώ περισσότερα....*

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

Ευχαριστίες

Θα ήθελα να ευχαριστήσω θερμά τους γονείς μου για την αμέριστη συμπαράστασή τους σε όλη τη διάρκεια της ζωής μου και των σπουδών μου και για την υποστήριξή τους σε κάθε μου απόφαση, καθώς επίσης τον αδερφό και τους φίλους μου για την κατανόηση τους.

Επιπλέον θέλω να ευχαριστήσω τον κ. Ευάγγελο Σαμπράκο, επιβλέποντα καθηγητή μου, για την καθοδήγησή του σε όλη τη διάρκεια εκπόνησης της διπλωματικής εργασίας με επιμονή και υπομονή.

Τέλος, ένα μεγάλο ευχαριστώ στην εταιρεία Alemar Shipping Ltd., όπου εργάζομαι τα τελευταία 5 χρόνια, για την εμπιστοσύνη, την ηθική στήριξη και τις γνώσεις που μου παρέχουν απλόχερα καθημερινά.

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΡΙΣΗ ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΑΓΟΡΑ

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Η παρούσα εργασία έχει ως αντικείμενο μελέτης την ναυτιλιακή αγορά και την επίδραση που έχει η παγκόσμια οικονομική κρίση τόσο αυτή όσο και στη χρηματοδότησή της.

Η εργασία αποτελείται από οκτώ (8) κεφάλαια:

Αρχικά (Κεφάλαιο 1) γίνεται εισαγωγή στις έννοιες της ύφεσης και της οικονομικής κρίσης και αποσαφηνίζεται η διαφορά τους. Είναι δύσκολο για κάποιον που δεν είναι οικονομικός αναλυτής να διακρίνει εύκολα πότε μία χώρα βρίσκεται σε περίοδο ύφεσης και πότε αντιμετωπίζει οικονομική κρίση.

Στη συνέχεια (Κεφάλαιο 2) αναφέρονται τα αίτια της οικονομικής κρίσης. Αυτά δεν προέρχονται μόνο από τις τράπεζες αλλά και από τις εποπτικές αρχές, τους οίκους αξιολόγησης, ακόμα και τους ίδιους του επενδυτές και γίνεται αναφορά στο ρόλο που διαδραμάτισε κάθε ένας από αυτούς.

Στην επόμενη ενότητα (Κεφάλαιο 3) γίνεται απολογισμός των συνεπειών της οικονομικής κρίσης. Συνέπειες που επηρέασαν σημαντικούς κλάδους της οικονομίας μίας χώρας. Την απασχόληση, το εμπόριο, τον τουρισμό και τέλος την ναυτιλία που αποτελεί και το κυρίως θέμα της παρούσας μελέτης.

Στο επόμενο κεφάλαιο (Κεφάλαιο 4) γίνεται θεωρητική προσέγγιση της λειτουργίας της ναυτιλιακής αγοράς. Διευκρινίζεται η έννοια της ναυλαγοράς και από τι επηρεάζεται, καθώς επίσης και τι είναι ναυλοδείκτες και πως καθορίζεται ο ναύλος.

Ακολούθως (Κεφάλαιο 5) περνάμε από την θεωρία στην πραγματικότητα και εξετάζουμε πώς η οικονομική κρίση επέδρασε στη ναυλαγορά τόσο του ξηρού και του υγρού φορτίου όσο και των εμπορευματοκιβωτίων. Επίσης μελετάμε και κάποιους ενδεικτικούς εξωγενείς παράγοντες πέρα από την ταραγμένη κατάσταση της παγκόσμιας οικονομίας, οι οποίοι διαδραμάτισαν εξίσου καθοριστικό ρόλο στο προσδιορισμό των ναύλων.

Στη συνέχεια (Κεφάλαιο 6) παρουσιάζεται η συμπεριφορά των αξιών των πλοίων και πως αυτές διαμορφώθηκαν κατά την περίοδο 2008-2011. Πώς αντιμετώπισαν οι ναυπηγικές βιομηχανίες την έλλειψη ρευστότητας από την πλευρά των πλοιοκτητών και πώς διαχειρίστηκαν τα διαλυτήρια στις ασιατικές ακτές την αυξημένη προσφορά των πλοίων;

Στην επόμενη ενότητα (Κεφάλαιο 7) γίνεται αναφορά στην ζωτικής σημασίας χρηματοδότηση των ναυτιλιακών εταιρειών για την πραγματοποίηση των δραστηριοτήτων τους. Η χρηματοδότηση που ως επί το πλείστον γινόταν μέχρι το 2008 από τις τράπεζες περιορίστηκε σε μεγάλο βαθμό, ωθώντας τους πλοιοκτήτες σε προσφυγή άλλων μεθόδων προκειμένου να αποκτήσουν την απαιτούμενη ρευστότητα.

Τέλος (Κεφάλαιο 8), γίνεται μία σύντομη αναφορά στην ελληνική ναυτιλία. Η Ελλάδα παράλληλα με την παγκόσμια οικονομική κρίση έχει να αντιμετωπίσει και το ελληνικό δημόσιο χρέος. Όμως διατηρεί μία ναυτική ταυτότητα, με ρίζες στο πολύ μακρινό παρελθόν, γεγονός που της προσδίδει εμπειρία για να σταθεί στο προσκήνιο με όσο το δυνατόν λιγότερες απώλειες.

FINANCIAL CRISIS AND SHIPPING MARKET

ABSTRACT

The present paper aims to study the shipping market and the effect of the global financial crisis, not only in the shipping itself but also in the financing of the sector.

The said paper consists of eight (8) chapters:

Initially (Chapter 1), we make an introduction in the meanings of recession and financial crisis, and we clarify the difference between them. It is difficult for someone who is not a financial analyst to easily distinguish when a country is being in a recession period and when facing a financial crisis.

Then in Chapter 2 the causes of the crisis are indicated and reference is made to each one of them. These causes did not only rise up by the banks, but also by the supervisors, the rating agencies and even the investors themselves.

In the next section (Chapter 3), we make a countdown of the consequences of the financial crisis. Consequences that affected very important sectors of a country's economy, such as employment, trade, tourism and last but not least shipping, which is our study's main part.

In Chapter 4, we approach theoretically the operation of the shipping market. It is also being clarified the meaning of the freight market and of the factors that affect same, as well as the meaning of the shipping indices and how the freight is being determined.

Chapter 5 follows, which passes from theory to practice. We study how the financial crisis impacted on the freight market of both the dry, wet sector and container's one and also some illustrative external factors that played equally crucial role in determining the freight.

Then, Chapter 6 illustrates the behavior of ship values and how these were formed during the period of 2008-2011. How shipbuilders experienced the lack of liquidity of the ship owners and how the Asian shipbreakers handled the oversupply of ships?

In the next section (Chapter 7), reference is made to the vital role of the financing in shipping companies in order to carry out their activities. Funding, which till 2008 was mostly done by the banks, it was largely limited in the years to come, giving impetus to owners to look for other methods to obtain the required liquidity.

Finally (Chapter 8), there is a brief reference to Greek shipping. Greece along with the global economic crisis has to face as well the governmental Greek debt. However, Greece maintains a pure shipping identity, rooted in the very distant past, which gives her the experience to stand on stage and move forward with the least possible losses.

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

ΠΑ

Περιεχόμενα

ΠΕΡΙΛΗΨΗ	ix
ABSTRACT	xi
Κατάλογος Πινάκων	xvii
Κατάλογος Διαγραμμάτων	xix
1. ΎΦΕΣΗ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΡΙΣΗ	1
2. Η ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΡΙΣΗ ΚΑΙ ΤΑ ΑΙΤΙΑ ΤΗΣ	4
2.1 Ο ρόλος των τραπεζών: Κερδοσκοπία	4
2.1.1 Η φούσκα των ακινήτων	4
2.1.2 Τιτλοποίηση	5
2.1.3 Μόχλευση	7
2.1.4 Αμοιβές στελεχών	8
2.1.5 Κατάργηση των νομοθετικών ρυθμίσεων (Deregulation)	8
2.2 Ο ρόλος των οίκων αξιολόγησης	11
2.3 Ο ρόλος των επενδυτών	12
2.4 Ο ρόλος των εποπτικών αρχών	13
3. ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΚΡΙΣΗΣ	15
3.1 Ανεργία	15
3.2 Επιπτώσεις στον τομέα του εμπορίου	19
3.2.1 Επιπτώσεις στις τιμές των αγαθών	22
3.2.2 Επιπτώσεις στις άμεσες ξένες επενδύσεις (ΑΞΕ)	24
3.2.3 Ο ρόλος του προστατευτισμού	27
3.3 Επιπτώσεις στον τομέα του τουρισμού	28
3.4 Επιπτώσεις στον τομέα της ναυτιλίας	32
4. ΘΕΩΡΗΤΙΚΗ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ ΤΗΣ ΔΟΜΗΣ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΑΓΟΡΑΣ	39
4.1 Θεωρητική προσέγγιση της έννοιας της Ναυλαγοράς	39
4.2 Ναυλοδείκτες	41

4.3 Οικονομική Λειτουργία της Ναυλαγοράς	44
4.4 Μηχανισμός καθορισμού του ναύλου	46
4.4.1 Λειτουργίες της προσφοράς και της ζήτησης πλοίων	47
4.4.2 Η τιμή ισορροπίας	50
5. ΚΙΝΗΣΗ ΝΑΥΛΑΓΟΡΑΣ – ΝΑΥΛΟΔΕΙΚΤΩΝ ΤΗΝ ΠΕΡΙΟΔΟ 2008-2011	51
5.1 Εξελίξεις στο εμπόριο του ξηρού φορτίου	51
5.2 Οι εξελίξεις στο εμπόριο του υγρού φορτίου	54
5.3 Εξελίξεις στο εμπόριο των εμπορευματοκιβωτίων	58
5.4 Εξωγενείς παράγοντες που επηρεάζουν τις ναυτιλιακές αγορές	60
6. ΟΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΑΓΟΡΕΣ	63
6.1 Πώς αλληλεπιδρούν μεταξύ τους οι αγορές	63
6.2 Η αγορά μεταχειρισμένων πλοίων	64
6.3 Ο προσδιορισμός των τιμών των μεταχειρισμένων πλοίων	65
6.4 Επίπεδα τιμών μεταχειρισμένων πλοίων την περίοδο 2008 -2011	70
6.5 Ο προσδιορισμός των τιμών των νεόκτιστων πλοίων	77
6.6 Επίπεδα τιμών της ναυπηγικής βιομηχανίας την περίοδο 2008 – 2011	79
6.7 Η αγορά διάλυσης των πλοίων (Demolition Market)	87
7. ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ	97
7.1 Μορφές Ναυτιλιακής Χρηματοδότησης	98
7.1.1 Ίδια Κεφάλαια	98
7.1.2 Χρηματιστηριακή Χρηματοδότηση	99
7.1.3 Τραπεζική Χρηματοδότηση	101
7.2 Έλλειψη Χρηματοδότησης	102
8. Ο ΑΝΤΙΚΤΥΠΟΣ ΤΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΚΡΙΣΗΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ	104
9. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ	111

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

Κατάλογος Πινάκων

3.1 : Δείκτης Ανεργίας για το διάστημα 2000-2011 (%)	16
3.2: Ποσοστιαία μεταβολή σε παγκόσμιο επίπεδο των εισροών ΑΞΕ σε ετήσια βάση	24
3.3: Ποσοστιαία μεταβολή σε παγκόσμιο επίπεδο των εκροών ΑΞΕ σε ετήσια βάση	26
3.4: Παγκόσμια οικονομική ανάπτυξη 2007-2011, σε ποσοστό επί τις εκατό	34
3.5: Παγκόσμιο Θαλάσσιο Εμπόριο ετών 2006-2010, ανά τύπο φορτίου κατηγορία Χώρας	37
6.1: Αντιπροσωπευτικές τιμές νεότευκτων πλοίων σε επιλεγμένα έτη (σε εκατ. δολάρια)	71
6.2: Αντιπροσωπευτικές τιμές μεταχειρισμένων πλοίων σε επιλεγμένα έτη (σε εκατ. δολάρια)	71
6.3: Ανάλυση των παροπλισμένων πλοίων κατά είδος, για τα έτη 2005-2011 (σε εκατ. dwt ή m ³)	75
6.4: Αντιπροσωπευτικές τιμές πλοίων ηλικίας 5 ετών ξηρού και υγρού φορτίου	76
6.5: Παραδόσεις νεότευκτων πλοίων, επιλεγμένα έτη	80
6.6: Αντιπροσωπευτικές τιμές νεότευκτων πλοίων σε επιλεγμένα έτη	83
6.7: Τιμές νεότευκτων πλοίων, ενδεικτικά έτη.	85
6.8: Τονάζ που οδηγήθηκε στα διαλυτήρια, ανά κατηγορία πλοίου, 2000 – 2008 (σε εκατ. dwt και ποσοστά επί τοις εκατό)	93
8.1: Η εξέλιξη του ελληνόκτητου στόλου (1988 – 2013)	105

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

Κατάλογος Διαγραμμάτων

2.1: Risk Lover – Θετική κλίση στην καμπύλη αδιαφορίας	13
3.1: Άνεργοι, σε εκατ., σε ΕΑ-17 και ΕU-27, εποχικώς διαρθρωμένα, για το διάστημα Ιανουάριος 2000 έως Ιούνιο 2012	17
3.2: Ρυθμός αφομοίωσης του προγράμματος μειωμένης απασχόλησης σαν ποσοστό επί των εργαζομένων	19
3.3: Ποσοστιαία μείωση των εξαγωγών 41 χωρών της Ε.Ε συγκριτικά με τον ίδιο μήνα του προηγούμενου έτους	21
3.4: Η πορεία των εξαγωγών μεταξύ 2006-2008	22
3.5: Δείκτες τιμών των αγαθών, σε μηνιαία βάση (Ιανουάριος 2008 – Δεκέμβριος 2010)	23
3.6: Εισροές ΑΞΕ σε αναπτυσσόμενες και αναπτυγμένες χώρες, σε παγκόσμια βάση	25
3.7: Εκροές ΑΞΕ σε αναπτυσσόμενες και αναπτυγμένες χώρες, σε παγκόσμια βάση	27
3.8: Διεθνείς Τουριστικές Αφίξεις, 1980-2009	29
3.9: Οι τουριστικές αφίξεις σε παγκόσμιο επίπεδο για την περίοδο 2003 – 2010	31
3.10: Δείκτες Παγκόσμιου ΑΕΠ, Βιομηχανικής Παραγωγής ΟΟΣΑ, Παγκόσμιων Εμπορικών Συναλλαγών και Θαλάσσιου Εμπορίου (1975-2011) (1990=100)	36
4.1: Το ενιαίο μοντέλο της ναυτιλιακής αγοράς	45
4.2: Οι λειτουργίες της προσφοράς και της ζήτησης πλοίων.	48
5.1: Ναύλοι αγοράς δεξαμενοπλοίων, διαφόρων μεγεθών, για την περίοδο 2003-2011	55
5.2: Τιμές πετρελαίου για την περίοδο 2007-2011	57
5.3: New ConTex 2007-2011 (βάση δεικτών: 1.000 – Οκτώβριος 2007)	59
6.1: Συσχετισμός τιμής ενός 5ετούς πλοίου 65.000 dwt και ναύλων	66
6.2: Η αξία ενός δεξαμενοπλοίου χτισμένο το 1974 κατά τη διάρκεια της ζωής του και η τάση απόσβεσης	68
6.3: Η τιμή ενός aframax 5ετίας προσαρμοσμένη στον πληθωρισμό των τιμών των νεότευκτων πλοίων	69

6.4: Αντιπροσωπευτικές τιμές εμπορευματοκιβωτίων για την περίοδο 2005-2011 (σε δολάρια)	72
6.5: Παγκόσμιος στόλος υπό παραγγελία, από το 2000 έως και το 2011	73
6.6: Τονάζ υπό παραγγελία, 2000- 2010 (σε χιλιάδες dwt)	84
6.7: Παγκόσμιο τονάζ υπό παραγγελία, 200-2011 (σε χιλιάδες dwt)	87
6.8: Διάλυση πλοίων: Προσφορά και Ζήτηση	88
6.9: Τονάζ που οδηγήθηκε στα διαλυτήρια, 1999 – 2009 (σε εκατ. κ.ο.χ)	94
8.1: Η εξέλιξη του ελληνικού στόλου από το 2001, σε όρους ηλικίας, χωρητικότητας DWT, μέσης χωρητικότητας και αριθμό πλοίων	106
8.2: Ο αριθμός των ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων σε λειτουργία από το 1998 έως το2012	108

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1

ΥΦΕΣΗ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΡΙΣΗ

Τα τελευταία πέντε χρόνια, δεν έχει περάσει μία μέρα που να μην έχουμε ακούσει στις ειδήσεις για τις δυσάρεστες οικονομικές καταστάσεις που επικρατούν σε ΗΠΑ, Ευρώπη και Ιαπωνία. Η ανεργία αυξάνεται, τα επιχειρηματικά κέρδη συνεχώς μειώνονται, οι αγορές παραπαίουν και ο τομέας των στεγαστικών δανείων έχει καταρρεύσει. Μία είναι η λέξη που μπορεί να περιγράψει τις εξελίξεις αυτές: «Υφεση».¹

Η παγκόσμια οικονομική κρίση που βρίσκεται σε εξέλιξη συνοδεύεται από ύφεση σε πολλές χώρες. Το μοντέλο αυτό συνάδει μάλιστα με τις ιστορικές αναφορές του παρελθόντος. Συγχρονισμένες υφέσεις, τις τελευταίες τέσσερις δεκαετίες σε προηγμένες οικονομίες, είχαν εμφανιστεί αρκετές φορές – στα μέσα του '70, στις αρχές του '80, του '90 και του 2000. Επειδή οι Ηνωμένες Πολιτείες έχουν τη μεγαλύτερη οικονομία του κόσμου και με ισχυρές εμπορικές και οικονομικές διασυνδέσεις με πολλές άλλες οικονομίες ανά τον κόσμο, συμβαίνει πολλά επεισόδια ύφεσης να συγχρονίζονται με άλλα αντίστοιχα στις υπόλοιπες χώρες.

Παρόλο που ο αντίκτυπος των αμερικανικών υφέσεων έχει αμβλυνθεί με την πάροδο του χρόνου, η τρέχουσα ύφεση είναι πιθανό να αλλάξει αυτή την τάση. Δεδομένης της διάρκειάς της, και της έντονης μείωσης της κατανάλωσης και των επενδύσεων, θα μπορούσε να θεωρηθεί μία από τις μεγαλύτερες και βαθύτερες υφέσεις μετά τη Μεγάλη Ύφεση της δεκαετίας του 1930.

Δεν υπάρχει επίσημος ορισμός της έννοιας «ύφεση», αλλά υπάρχει μια γενική αναγνώριση ότι ο όρος αναφέρεται σε μια περίοδο μειωμένης οικονομικής δραστηριότητας. Πολύ σύντομες περίοδοι παρακμής δεν θεωρούνται υφέσεις. Οι περισσότεροι αναλυτές χρησιμοποιούν, ως πρακτικό ορισμό της «ύφεσης», δύο συνεχόμενα τρίμηνα μείωσης του πραγματικού ακαθάριστου εθνικού προϊόντος (ΑΕΠ)² μιας χώρας (προσαρμοσμένου στον

¹ Stijn Claessens and M. Ayhan Kose (March 2009). "What Is a Recession?", FINANCE & DEVELOPMENT, A quarterly magazine of the IMF, , Volume 46, Number 1

² Η αξία όλων των αγαθών και υπηρεσιών που παράγει μια χώρα.

πληθωρισμό). Παρά το γεγονός ότι ο ορισμός αυτός είναι ένας χρήσιμος κανόνας, έχει μειονεκτήματα. Η εστίαση μόνο στο ΑΕΠ είναι περιορισμένη, και συχνά είναι καλύτερο να εξετάσει κανείς ένα ευρύτερο σύνολο των μέτρων της οικονομικής δραστηριότητας προκειμένου να καθοριστεί εάν μια χώρα βρίσκεται πράγματι σε περίοδο ύφεσης. Η χρήση άλλων δεικτών μπορεί επίσης να παρέχει μια πιο έγκαιρη επισκόπηση της κατάστασης της οικονομίας.

Το Εθνικό Γραφείο Οικονομικής Έρευνας ([National Bureau of Economic Research](#) - NBER), ένας ιδιωτικός ερευνητικός οργανισμός, ο οποίος διατηρεί τη χρονολογική σειρά κατά την οποία αρχίζουν και τελειώνουν οι υφέσεις στις ΗΠΑ, χρησιμοποιεί έναν ευρύτερο ορισμό και μελετώντας μία σειρά από μετρήσεις των δραστηριοτήτων αποφαινεται για τις ημερομηνίες της ύφεσης. Η επιτροπή του NBER Business Cycle Dating ορίζει την *ύφεση* ως «*μια σημαντική μείωση της οικονομικής δραστηριότητας που εξαπλώνεται στο σύνολο του οικονομικού τομέα, η οποία διαρκεί περισσότερο από μερικούς μήνες, συνήθως ορατή στην παραγωγή, την απασχόληση, το πραγματικό εισόδημα και άλλους δείκτες. Η ύφεση αρχίζει όταν η οικονομία φτάσει στην κορύφωσή της και τελειώνει όταν φτάσει στο χαμηλότερο σημείο της*». Σύμφωνα με τον ορισμό αυτό, η επιτροπή εστιάζει σε μια ολοκληρωμένη δέσμη μέτρων, συμπεριλαμβανομένων όχι μόνο του ΑΕΠ, αλλά και της απασχόλησης, τους εισοδήματος, των πωλήσεων και της βιομηχανικής παραγωγής, για να αναλύσει τις τάσεις στην οικονομική δραστηριότητα.

Η κατανόηση των πηγών μίας ύφεσης είναι μία διαρκής έρευνα στον τομέα της οικονομίας. Υπάρχει μια σειρά από λόγους για τους οποίους το φαινόμενο αυτό λαμβάνει χώρα. Κάποιοι από αυτούς συνδέονται με τις απότομες αλλαγές στις τιμές των συντελεστών παραγωγής αγαθών και υπηρεσιών. Για παράδειγμα, μια απότομη αύξηση των τιμών του πετρελαίου μπορεί να είναι προάγγελος της επερχόμενης ύφεσης. Καθώς η ενέργεια γίνεται πιο ακριβή, ωθεί το συνολικό επίπεδο των τιμών ανοδικά, οδηγώντας σε μείωση της συνολικής ζήτησης. Η ύφεση μπορεί επίσης να προκληθεί από την απόφαση μιας χώρας να μειώσει τον πληθωρισμό χρησιμοποιώντας περιοριστική νομισματική και δημοσιονομική πολιτική. Όταν εφαρμόζονται σε υπερβολικό βαθμό τέτοιου είδους πολιτικές μπορεί να οδηγήσουν σε μείωση της ζήτησης για αγαθά και υπηρεσίες, με αποτέλεσμα την πτωτική οικονομική δραστηριότητα της χώρας. Η περίοδος κατά την οποία θα προσπαθήσουν από την πλευρά των εκάστοτε κυβερνήσεων να γίνουν διορθώσεις για τον εξορθολογισμό και την εξυγίανση της κατάστασης αυτής είναι μία *περίοδος ύφεσης*.

Στην περίπτωση, όμως, που δεν εφαρμοστούν προληπτικά και διορθωτικά μέτρα, τότε δημιουργείται σοβαρό ρήγμα σε θεμελιώδεις μηχανισμούς του συστήματος με επερχόμενη μία περίοδο *οικονομικής κρίσης*. Σε αντίθεση με την ύφεση, η οικονομική κρίση, δεν είναι μία διόρθωση στο σφάλμα της αγοράς, αλλά είναι η ίδια ένα σφάλμα που πρέπει να διορθωθεί.

Κάποιες από τις υφέσεις που έχουν συμβεί μέχρι σήμερα, όπως η τρέχουσα, έχουν τις ρίζες τους σε οικονομικά προβλήματα της αγοράς. Και τότε είναι που η ύφεση μεταφράζεται σε οικονομική κρίση.

Επειδή οι υφέσεις έχουν πολλές πιθανές αιτίες, είναι πρόκληση να μπορούν προβλεφθούν από τους αναλυτές. Τα πρότυπα συμπεριφοράς των πολυάριθμων οικονομικών μεταβλητών, όπως ο όγκος των πιστώσεων, οι τιμές των περιουσιακών στοιχείων, και το ποσοστό ανεργίας γύρω από υφέσεις έχουν καταγραφεί, και ενώ θα μπορούσαν να είναι η αιτία της ύφεσης, θα μπορούσαν επίσης να είναι το αποτέλεσμα της. Παρόλο που οι οικονομολόγοι χρησιμοποιούν ένα μεγάλο σύνολο των μεταβλητών για να προβλέπουν τη μελλοντική συμπεριφορά της οικονομικής δραστηριότητας, καμία δεν έχει αποδειχθεί ως αξιόπιστος παράγοντας πρόβλεψης της ύφεσης. Αλλαγές σε ορισμένες μεταβλητές, όπως οι τιμές των περιουσιακών στοιχείων, το ποσοστό ανεργίας, ορισμένα επιτόκια, και η εμπιστοσύνη των καταναλωτών, φαίνεται να είναι χρήσιμες για την πρόβλεψη της ύφεσης, αλλά οι οικονομολόγοι εξακολουθούν να υπολείπονται σημαντική ακρίβεια πρόβλεψης της.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

Η ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΡΙΣΗ ΚΑΙ ΤΑ ΑΙΤΙΑ ΤΗΣ

2.1 Ο ρόλος των τραπεζών: Κερδοσκοπία

Μετά την παγκόσμια οικονομική κρίση του 1929, το 2007 εμφανίζεται η *διεθνής χρηματοπιστωτική κρίση*, η οποία έχει ως γενεσιουργό χώρα της Η.Π.Α. Η κρίση αυτή οφείλεται, ως επί το πλείστον, στη σταδιακή μετατόπιση των στόχων των τραπεζών. Από τη χρηματοδότηση της πραγματικής οικονομίας, του εμπορίου και των παραγωγικών επενδύσεων, στην κερδοσκοπία ως αυτοσκοπό ορισμένων μεγάλων διεθνών ιδρυμάτων. Έτσι δημιουργήθηκαν φαινόμενα που αναλύονται παρακάτω:

2.1.1. Η φύσκα των ακινήτων

Μέχρι το 2006 οι τιμές των ακινήτων ανέβαιναν, γιατί οι εργολάβοι, στην προσπάθειά τους να κερδοσκοπήσουν από την άνοδο των τιμών, πλημμύρησαν την αγορά με ακίνητα. Την ίδια περίοδο, τα χαμηλότερα επιτόκια των subprime loans, δηλαδή δάνεια χαμηλής εξασφάλισης άρχισαν να αναπροσαρμόζονται, αφού είχε περάσει το όριο των 2 ετών που είχαν θέσει οι χρηματοπιστωτικοί οργανισμοί, προκειμένου να διευκολύνουν τους κατόχους τους στη διαδικασία αποπληρωμής. Σε αυτό το σημείο να σημειώσουμε ότι στον οικονομικό κύκλο η λέξη «subprime loans», αρχίζει να κατέχει εξέχουσα θέση. Είναι το προϊόν, το οποίο οι τράπεζες προωθούν όλο και πιο έντονα, προκειμένου να αυξήσουν το κέρδος του οργανισμού, αλλά και οι ίδιοι οι τραπεζοϋπάλληλοι να επωφεληθούν από bonus. Πρόκειται για στεγαστικά δάνεια ³ που χρηματοδοτούν το 100% της αξίας του ακινήτου, καθώς επίσης και δάνεια με υψηλότερο επιτόκιο σε μη φερέγγυους δανειολήπτες. Αυτό σημαίνει ότι χορηγούνταν σε δανειολήπτες με μεγάλη πιθανότητα να μην μπορέσουν να τα αποπληρώσουν, είτε γιατί είχαν χαμηλό εισόδημα, είτε γιατί δεν είχαν μόνιμη εργασία. Επιπλέον οι τόκοι ήταν εξαιρετικά υψηλοί αλλά και κυμαινόμενοι, δίνοντας το έναυσμα ενός κερδοσκοπικού συστήματος γύρω από αυτά. Μόνο στις Η.Π.Α η αξία των υποθηκών από subprime δάνεια το Μάρτιο του 2007 έφτανε το 1,3 τρις δολάρια. ⁴

³ http://portal.hud.gov/hudportal/HUD?src=/program_offices/fair_housing_equal_opp/lending/subprime

⁴ "Will subprime mess ripple through economy?" (March 13, 2007). The Associated Press. <http://www.msnbc.msn.com/id/17584725#.T6-XQOhLbt8>

Εξαιτίας της αύξησης των επιτοκίων λοιπόν, πολλοί δανειζόμενοι δεν μπορούσαν να ανταποκριθούν στο κόστος, με αποτέλεσμα να προσπαθούν να πουλήσουν τα σπίτια τους. Στη προσπάθειά τους αυτή, ανακάλυπταν ότι οι τιμές είχαν πέσει, λόγω της υπερπροσφοράς κατοικιών στην αγορά και το ποσό που θα εξασφάλιζαν από μία πιθανή πώληση δεν θα έφτανε για να καλύψουν το χρέος τους στην τράπεζα. Ακολούθησαν κατασχέσεις σπιτιών και χιλιάδες εξώσεις.

Επακόλουθο της πτώσης των αξιών επίσης, ήταν η πτώση στα ομόλογα που βασιζόνταν στα ενυπόθηκα δάνεια, γεγονός που ταρακούνησε της χρηματοοικονομικές εταιρείες. Αυτές έχαναν την αξία των περιουσιών τους και οι τράπεζες με τη σειρά τους βίωναν προβλήματα κεφαλαίου και ρευστότητας. Ο συνδυασμός της κρίσης της αγοράς ακινήτων και της πτώσης των τιμών επέφερε μία γενικευμένη κρίση, που στην πραγματικότητα ήταν η αφορμή να πληγεί το παγκόσμιο χρηματοπιστωτικό σύστημα που θεωρείτο από πολλούς ασφαλές και στηρίζονταν στις αρχές της ελεύθερης οικονομίας. Εντούτοις τα αίτια της παγκόσμιας χρηματοοικονομικής κρίσης είναι βαθύτερα και παρουσιάζονται στη συνέχεια.

2.1.2 Τιτλοποίηση

«Τιτλοποίηση (securitization) ονομάζεται η έκδοση τίτλων (π.χ. ομολογίων) που βασίζονται στις ταμειακές ροές που απορρέουν από στοιχεία του Ενεργητικού μίας οντότητας (π.χ. δάνεια μιας τράπεζας), των οποίων τίτλων η αποπληρωμή καλύπτεται από την ταμειακή ροή που δημιουργούν τα ίδια τα δάνεια με την αποπληρωμή τους. Η πρακτική αυτή εξυπηρετεί τις πληρωμές μεταξύ πιστωτών και δανειζομένων, ενώ η οντότητα δεν κρατά τα ίδια τα στοιχεία του Ενεργητικού για αποκόμιση τόκων.»⁵

Η αλόγιστη τιτλοποίηση, μεταφέροντας το ρίσκο από τους ισολογισμούς των τραπεζών στους επενδυτές, αποτέλεσε ένα από τα σημαντικότερα αίτια της κρίσης του 2007. Οι τράπεζες, στο βωμό του κέρδους, αντί να προσπαθούν να ελκύουν νέους καταθέτες, μετακινούσαν στεγαστικά δάνεια σε άλλους διαμεσολαβητικούς οργανισμούς με αντάλλαγμα μετρητά. Τα δάνεια μεταφέρονται στο διαμεσολαβητικό οργανισμό, ο οποίος χρηματοδοτούνταν με ίδια κεφάλαια και έκδοση ίδιων ομολόγων μειωμένης εξασφάλισης.

Πιο αναλυτικά ο μηχανισμός της τιτλοποίησης έχει ως εξής:

⁵ Σταϊκούρας Χ. (2005-2006). *Τραπεζική Χρηματοοικονομική*, Εκδόσεις Οικονομικού Πανεπιστημίου Αθηνών, σελ. 75.

- Η εκχωρούσα εταιρεία (mortgage banker), η οποία δημιουργεί τα ενυπόθηκα δάνεια για αγορά κατοικίας, συλλέγει μια ομάδα απαιτήσεων και τα μεταφέρει σε μία οικονομική οντότητα ειδικού σκοπού (Special Purpose Vehicles – SPV).⁶

- Η SPV εκδίδει χρεόγραφα με εξασφάλιση τις εκχωρηθείσες απαιτήσεις και τα μεταβιβάζει στους επενδυτές.

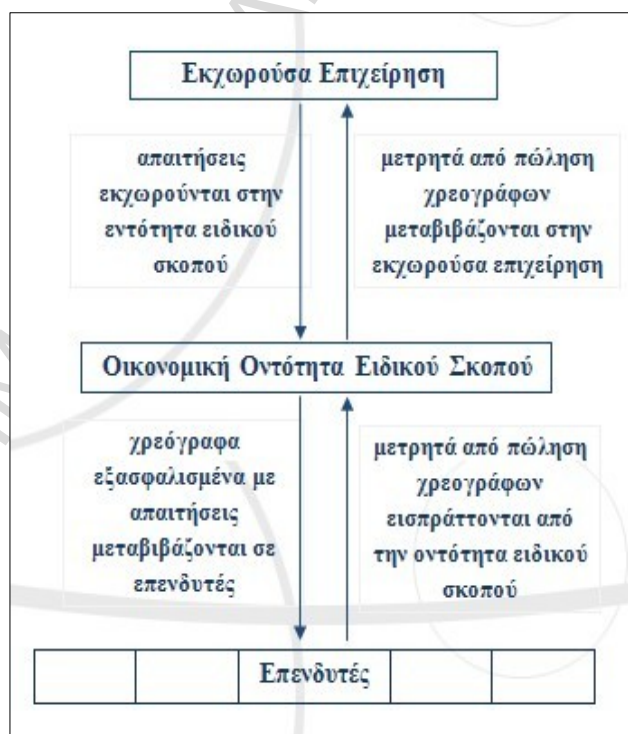
- Τα χρήματα που λαμβάνονται από την πώληση των χρεογράφων μεταβιβάζονται στην εκχωρούσα επιχείρηση, ενώ

- οι εισπράξεις από τόκους και χρεολύσια από τα εκχωρηθέντα δάνεια χρησιμοποιούνται για την εξυπηρέτηση των τόκων και των χρεολυσίων που έχει εκδώσει η οικονομική οντότητα.⁷

Τα πλεονεκτήματα που προκύπτουν από μια τιλοποίηση απαιτήσεων είναι τα ακόλουθα:

1) Δυνατότητα αγοράς επενδύσεων υψηλότερης απόδοσης για δεδομένο επίπεδο κινδύνου. Η εκχωρούσα επιχείρηση έχει την τεχνική ικανότητα εκτίμησης του κινδύνου της κάθε απαίτησης. Η δυνατότητα αυτή της επιτρέπει να προσθέτει αξία στο χαρτοφυλάκιο των απαιτήσεων δημιουργώντας ένα χαρτοφυλάκιο με καθορισμένο κίνδυνο. Για το λόγο αυτό παρατηρείται η απόδοση των υπό

τιλοποίηση χαρτοφυλακίων να υπερβαίνουν την απόδοση της αγοράς. Επιπλέον, ένας επενδυτής είναι δυνατόν να επενδύσει σε τραπεζικές χορηγήσεις, οι οποίες συνήθως έχουν υψηλότερες αποδόσεις από άλλες μορφές επένδυσης, όπως οι τραπεζικές καταθέσεις.



⁶ Μια εταιρεία ειδικού σκοπού είναι μία οντότητα η οποία δημιουργείται για συγκεκριμένες χρηματοοικονομικές συναλλαγές, με σκοπό να απομονώσει το χρηματοοικονομικό κίνδυνο μιας επιχείρησης (π.χ. τράπεζας).

<http://moneyterms.co.uk/spvspe/>

⁷ Γκίκας, Δ. Χ (2007) «Χρηματοοικονομική Λογιστική: International Financial Reporting Standards», Β' Έκδοση, Εκδόσεις Μπένου, Αθήνα, σελ.125.

2) Η Οικονομική Οντότητα Ειδικού Σκοπού παρέχει εξασφάλιση στους επενδυτές στην περίπτωση που χρεοκοπήσει η εκχωρούσα επιχείρηση.

Πέρα από τα πλεονεκτήματα όμως, δημιουργούνται και προβλήματα:

1) Αφαιρεί από το σωστό τραπεζίτη την ορθή αξιολόγηση του πιστοληπτικού κινδύνου του δανειολήπτη, αφού ο κίνδυνος μετακινείται σε άλλους οργανισμούς.

2) Οι διαμεσολαβητικοί οργανισμοί που δέχονται τα τιτλοποιημένα δάνεια, τα χρηματοδοτούν με υψηλούς δείκτες υποχρεώσεων προς ίδια κεφάλαια, εκδίδοντας εταιρικά ομόλογα (Mortgage Backed Securities - MBS).

Με βάση λοιπόν την ως άνω ανάλυση, γίνεται αντιληπτό ότι μετά την περίοδο χάριτος των 2 πρώτων χρόνων σε χαμηλά επιτόκια για τους επενδυτές, οι κάτοχοι των τιτλοποιημένων δανείων δεν ήταν σε θέση να εισπράξουν τους αναμενόμενους τόκους και κεφάλαια, και ως εκ τούτου τα εταιρικά ομόλογα, με τα οποία είχαν χρηματοδοτήσει τα δάνεια, να υποστούν σημαντική μείωση της βαθμολογίας τους, αύξηση των απαιτούμενων επιτοκίων και υποτίμηση της αξίας τους. Ο συνδυασμός όλων των προαναφερθέντων ήταν που οδήγησε και στην κατάρρευση των οργανισμών αυτών.

2.1.3 Μόχλευση

“Excessive leverage”· δηλαδή επίμονη μόχλευση. Είναι ακόμη ένας λόγος στον οποίο οφείλεται όχι μόνο η τρέχουσα οικονομική κρίση αλλά και η αυτή του 1929. *«Η διαδικασία ανάληψης χρέους με σκοπό την έναρξη, τη συνέχιση ή επέκταση μίας επιχειρηματικής δραστηριότητας. Μία επιχείρηση θεωρούμε ότι κάνει χρήση χρηματοοικονομικής μόχλευσης, εάν επιδιώκει χρηματοδότηση μέσω ξένων κεφαλαίων έναντι ιδίων».*⁸

Ο υπερβολικός δανεισμός από χρηματοπιστωτικούς οργανισμούς και ορισμένους τομείς του ιδιωτικού και δημοσίου τομέα, ο οποίος είχε στόχο να παρέχει ανάπτυξη σε διάφορες οικονομίες και τομείς, οδήγησε αντίθετα σε υπερβολική μόχλευση, δημιουργώντας παντού φούσκες: Φούσκα στη στέγαση, στις υποθήκες κατοικιών, στις μετοχές, στα ομόλογα, στις πιστώσεις, στα προϊόντα, στα ιδιωτικά και δημόσια αμοιβαία κεφάλαια, όχι μόνο στις ΗΠΑ αλλά και σε όλον τον κόσμο. Τράπεζες κατέρρευσαν (Lehman, ισλανδικές), πωλήθηκαν (Merrill Lynch, Bear Stearns), ή τέθηκαν ουσιαστικά υπό κρατικό έλεγχο (Fannie Mae, Freddie Mac, AIG). Καταναλωτές στις Η.Π.Α αλλά και στις αναπτυσσόμενες χώρες

⁸ Van Horne, Financial Management and Policy (1971).

δανείστηκαν υπέρογκα ποσά, στο πλαίσιο της μόχλευσης, χρήματα τα οποία διέθεσαν κατά κόρον σε καταναλωτικούς σκοπούς παρά για επενδύσεις. Η Lehmann Brothers στον ισολογισμό της έδειξε μόχλευση 30,7 φορές. (691\$ δισ. περιουσιακών στοιχείων/ 22\$ δισ. μετοχές)⁹.

2.1.4 Αμοιβές στελεχών

Πρόβλημα δημιούργησε και το σύστημα αμοιβών των στελεχών του χρηματοπιστωτικού τομέα. Με γνώμονα τα υψηλά κέρδη, τα προαναφερθέντα ιδρύματα αδιαφορούσαν για την πιθανή ύπαρξη μακροχρόνιων ζημιών. Με άλλα λόγια, η δομή των υπεραμοιβών (bonus) των στελεχών έδινε ιδιαίτερη σημασία στην ατομική βραχυπρόθεσμη κερδοφορία σε βάρος της αντίστοιχης εταιρικής μακροπρόθεσμης. Προκειμένου λοιπόν να ικανοποιήσουν την ατομική του επιθυμία για παχυλές αμοιβές, οι επενδυτικές τράπεζες χορηγούσαν με αυθαίρετο τρόπο σύνθετα προϊόντα στην μορφή τους και συνάμα αγνώστου περιεχομένου για την πλειοψηφία των επενδυτών που τα αγόραζαν.

2.1.5 Κατάργηση των νομοθετικών ρυθμίσεων (Deregulation)

Οι παραπάνω αιτίες βρήκαν γόνιμο έδαφος και στο «απελευθερωμένο» κανονιστικό πλαίσιο (deregulation). Η κατανόηση του συγκλονιστικού γεγονότος του 2008, που επηρέασε ολόκληρη την ανθρωπότητα, απαιτεί μία σύντομη ιστορική αναδρομή στα σημαντικότερα θεμέλια του τραπεζικού συστήματος που τέθηκαν μετά την «Μαύρη Παρασκευή» το 1929, 79 χρόνια πριν τη δική μας σύγχρονη οικονομική κρίση.

Την εποχή εκείνη επικρατούσε η «αυθεντική» οικονομία του “laissez-faire”, όπου ο κρατικός παρεμβατισμός ήταν σχεδόν ανύπαρκτος σε συνδυασμό με την έλλειψη θεσμών τόσο κοινωνικής ασφάλισης, όσο και ασφάλειας των τραπεζικών καταθέσεων του κοινού. Επομένως, όταν μία τράπεζα πτώχευε, έπαιρνε στη δύνη της και τις καταθέσεις των πελατών της. Για το λόγο αυτό, σαν μακροπρόθεσμο μέτρο για την μεταρρύθμιση του τραπεζικού συστήματος των Η.Π.Α, θεσπίζεται η Πράξη Glass-Steagall, στις 16 Ιουνίου 1933, ως απόρροια των αποτελεσμάτων έρευνας του Κογκρέσου, μετά το Κραχ του 1929.¹⁰

⁹ Lehman Brothers Holdings Inc Annual Report for year ended November 30, 2007.

¹⁰ Κατά τη διάρκεια του 19ου και αρχές του 20ου αιώνα οι τραπεζίτες και οι χρηματιστές ήταν μερικές φορές δυσδιάκριτοι. Τότε, στη Μεγάλη Κρίση μετά το '29 το κογκρέσο εξέτασε την ανάμιξη των «εμπορικών» και «επενδυτικών» δραστηριοτήτων των τραπεζών που υπήρχαν κατά τη διάρκεια της δεκαετίας του 1920. Η ακροαματική διαδικασία αποκάλυψε συγκρούσεις συμφερόντων κι απάτη σε μερικά τραπεζικά ιδρύματα

Αναλυτικότερα, η νομοθεσία Glass-Steagall καθιέρωσε τον πλήρη διαχωρισμό των χρηματοπιστωτικών ιδρυμάτων σε δύο βασικούς τομείς : (α) των εμπορικών τραπεζών και (β) των επενδυτικών τραπεζών. Το πνεύμα της νέας νομοθεσίας, εκτός του περιορισμού της χρηματιστηριακής κερδοσκοπίας, είχε ως σκοπό να απαγορεύσει στις τράπεζες με τη χρήση εσωτερικής πληροφόρησης να κερδοσκοπούν σε κινητές αξίες με τα δικά τους κεφάλαια, αλλά και με τα κεφάλαια που τους εμπιστεύτηκαν οι πελάτες τους. Επίσης, για τις εμπορικές τράπεζες ήταν επιτρεπτό να δέχονται καταθέσεις και να εκδίδουν δάνεια, αλλά απαγορευόταν να γίνονται ανάδοχοι έκδοσης μετοχών στο χρηματιστήριο και να συναλλάσσονται σε μετοχές με τα ίδια κεφάλαια τους.

Οι επενδυτικές τράπεζες, από την άλλη πλευρά, μπορούσαν να αντλούν κεφάλαια μέσω του χρηματιστηρίου και της αγοράς ομολόγων, αλλά δεν επιτρέπονταν να δέχονται καταθέσεις και να εκδίδουν εμπορικά δάνεια. Έτσι, τοποθετήθηκε ένα «σινικό τείχος» μεταξύ των χρηματοπιστωτικών λειτουργιών των δύο οργανισμών. Επιπλέον, με τις διατάξεις του άρθρου Q (Regulation Q) η νομοθεσία της Glass-Steagall με προφητική έμπνευση ανέθεσε στο Federal Reserve την ρύθμιση των επιτοκίων στους λογαριασμούς καταθέσεων ζήτησης και ταμιευτηρίου των εμπορικών τραπεζών για την αποφυγή τοκογλυφικών πρακτικών (shark loaning).¹¹

Ακολουθεί μία εποχή άμετρου οικονομικού νέο-φιλελευθερισμού επί κυβερνήσεως Ronald Reagan (1981-1989). Κατά τη διάρκεια της διακυβέρνησής του επικράτησε η ακραία ιδεολογία των ελεύθερων αγορών, ιδιωτικοποιήσεων και αποστροφής του κρατικού παρεμβατισμού με απώτερο σκοπό την κερδοσκοπία μέσω χρηματοοικονομικών προϊόντων. Δόθηκε έμφαση στο χρηματοοικονομικό πεδίο δράσης και στον τομέα των υπηρεσιών μετατοπίζοντας το ενδιαφέρον από τον παραγωγικό και βιομηχανικό τομέα. Αυτή την ατμόσφαιρα μεγιστοποίησης του βραχυχρόνιου κέρδους ήρθε να επισφραγίσει το 1999 ο Bill Clinton, ως Πρόεδρος των Η.Π.Α. Σε αυτή την περίοδο σημειώθηκε έξαρση των χρηματιστηριακών αγορών με τους δείκτες να σημειώνουν ιστορικά υψηλά. Μέσα σε ένα κλίμα που ουσιαστικά επιβράβευε την κερδοσκοπία, η νομοθεσία Glass-Steagall ανακαλείται.

σχετιζόμενα με τη δραστηριότητα χρηματιστηριακών χρεογράφων. Ένα τρομερό φράγμα στην ανάμειξη αυτών των δραστηριοτήτων τότε τέθηκε από τη Glass-Steagall Act. *Υπηρεσία Ερευνών της Βιβλιοθήκης του Κογκρέσο των Ηνωμένων Πολιτειών*

<http://digital.library.unt.edu/govdocs/crs/permalink/meta-crs-9065:1>

¹¹ <http://digital.library.unt.edu/govdocs/crs/permalink/meta-crs-9065:1>

Εξήντα έξι χρόνια μετά την προάσπιση του δημόσιου συμφέροντος, στις 12 Νοεμβρίου 1999, υπογράφηκε το Νομοσχέδιο Gramm-Leach-Bliley. Η νομοθετική αυτή πράξη, γνωστή ως και «Εκσυγχρονισμός των Χρηματοπιστωτικών Υπηρεσιών» (The Financial Services Modernization Act of 1999) αποτέλεσε την κατάργηση του κρατικού παρεμβατισμού στα χρηματοπιστωτικά ιδρύματα. Επέτρεψε τις συγχωνεύσεις και τις εξαγορές μεταξύ εμπορικών τραπεζών και επενδυτικών οργανισμών, χρηματιστηριακών οίκων και ασφαλιστικών εταιρειών. Με άλλα λόγια, νομιμοποίησε και ενίσχυσε τη δημιουργία διαφορετικών επιχειρηματικών δραστηριοτήτων κάτω από ένα ενιαίο φορέα, τα γνωστά conglomerates, τα οποία είναι δύσκολα στη διοίκηση, λόγω των διαφορετικών υπηρεσιών και των δαιδαλωδών διακλαδώσεων.

Ερχόμαστε λοιπόν στο σήμερα και στο πώς εν τέλει η πολιτική της απορρύθμισης συντέλεσε στην παγκόσμια κρίση.

Τον Απρίλιο του 2004, η Επιτροπή Κεφαλαιαγοράς έκρινε ότι οι επενδυτικές τράπεζες μπορούν ουσιαστικά από μόνες τους να καθορίζουν το καθαρό κεφάλαιό τους. Αυτό συνέβη γιατί ήταν απαραίτητος ο εντατικότερος έλεγχος των βιβλίων και των αρχείων των εταιρειών χαρτοφυλακίων (holding companies) των επενδυτικών τραπεζών και των θυγατρικών τους. Ο έλεγχος αυτός όμως ήταν στα όρια των ευθυνών της Επιτροπής.

Στην πραγματικότητα οι έλεγχοι αυτοί δεν γίνονταν. Αντίθετα οι επενδυτικές τράπεζες χειραγωγούσαν τον ισολογισμό τους εσκεμμένα για να έχουν παραπλανητική εμφάνιση, χρησιμοποιώντας συμφωνίες επαναγοράς, συμφωνίες δηλαδή μεταξύ ενός δανειστή και ενός οφειλέτη να πουλήσουν και μετά να επαναγοράσουν κάποιο χρεόγραφο μικρού κινδύνου, συνήθως ένα έντοκο γραμμάτιο του Δημοσίου. Αυτό είχε σαν αποτέλεσμα η μόχλευση και η συγκέντρωση επιβαρυσμένου ενεργητικού των επενδυτικών τραπεζών να συντελέσουν σε ένα παγκόσμιο φαινόμενο ντόμινο μεγάλων χρηματοπιστωτικών επιχειρήσεων.

Στις 15 Σεπτεμβρίου 2007 η Lehman Brothers, μετά από ένα δεκαπενθήμερο αναζήτησης αγοραστή, αναγκάστηκε να κηρύξει πτώχευση. Την ίδια μέρα, η Merrill Lynch ανακοίνωσε την εξαγορά της από την Bank of America για \$50 δις. Μέσα σε ένα σαββατοκύριακο δύο από τις μεγαλύτερες επενδυτικές τράπεζες του κόσμου έπαψαν να υπάρχουν. Τότε είναι που τα επιτόκια εκτοξεύτηκαν σε ιστορικά υψηλά. Σαν απόρροια της κατάρρευσης της Lehman Brothers η ανησυχία μεταφέρθηκε στους ασφαλιστικούς οργανισμούς που είχαν πουλήσει credit default swaps, ασφάλειες έναντι του κινδύνου χρεοκοπίας οργανισμών, όπως η Lehman Brothers. Στην περίπτωση αυτή, απειλή αποτέλεσε η AIG, η μεγαλύτερη ασφαλιστική

εταιρεία παγκοσμίως, της οποίας το κόστος κατάρρευσης ήταν πολύ μεγαλύτερο από το κόστος διάσωσης. Έτσι στις 16 Σεπτεμβρίου 2008, η αμερικανική κυβέρνηση ανακοίνωσε την κρατικοποίησή της, με πακέτο σωτηρίας \$85 δις.

Η λίστα των χρηματοπιστωτικών οργανισμών που κατέρρεαν η χρεοκοπούσαν ολοένα και μεγάλωνε. Οι μόνες δύο μεγάλες επενδυτικές αμερικανικές τράπεζες που είχαν απομείνει (Goldman Sachs, Morgan Stanley) μετατράπηκαν στις 22 Σεπτεμβρίου 2008 σε εμπορικές (bank holding companies) προκειμένου να αποκτήσουν απρόσκοπτη πρόσβαση σε χρηματοδότηση από την Fed. Τρεις μέρες αργότερα, η Washington Mutual, η έκτη μεγαλύτερη τράπεζα στις Η.Π.Α., έκλεισε και πουλήθηκε στην JPMorgan Chase. Το ντόμινο συνεχίστηκε στη Ευρώπη, καθώς η Fortis, ο πολυεθνικός τραπεζικός και ασφαλιστικός γίγαντας διασπάστηκε και εν μέρει κρατικοποιήθηκε τον Οκτώβριο του 2008. Το ίδιο συνέβη και με την αγγλική Bradford & Bingley και την βελγο-γαλλική Dexia. Στα τέλη Σεπτεμβρίου - αρχές Οκτωβρίου του 2008 οι τρεις μεγαλύτερες τράπεζες της Ισλανδίας, η Kaupthing, η Glitnir και η Landsbanki πτώχευσαν και τέθηκαν υπό καθεστώς ελέγχου από την Ισλανδική Αρχή Χρηματοοικονομικής Εποπτείας. Οι πτωχεύσεις / διασώσεις τραπεζών συνεχίστηκαν σε όλο τον κόσμο το χειμώνα του 2008-2009. Ταυτόχρονα, η χρηματοοικονομική κρίση περνούσε στη πραγματική οικονομία όλων των χωρών του πλανήτη, διαψεύδοντας έτσι τη θεωρία της αποσύνδεσης των οικονομιών (decoupling), ότι δηλαδή οι εξελίξεις στις ΗΠΑ, στην ευρωζώνη, την Ιαπωνία ή άλλες μεγάλες αναπτυγμένες οικονομίες δεν θα επηρέαζαν τις υπόλοιπες αναδυόμενες.

2.2 Ο ρόλος των οίκων αξιολόγησης

Από το σκηνικό της τρέχουσας ύφεσης δεν απουσίασαν οι συγκρούσεις συμφερόντων και οι ανεπαρκείς αναλύσεις και μεθοδολογίες των διεθνών οίκων αξιολόγησης (Moody's, Standard & Poor's, Fitch Ratings), οι οποίες δεν έλαβαν υπόψη τους το συστημικό κίνδυνο, στην προσπάθειά τους να είναι αισιόδοξες.¹²

Σαν αποτέλεσμα, τα τελευταία χρόνια χιλιάδες διεθνείς εκδόσεις ομολόγων είχαν αξιολογηθεί στη βαθμίδα AAA, δηλαδή ελαχίστου κινδύνου, εν μέρει, διότι το σύστημα μεροληπούσε υπέρ των εκδοτών. Οι οίκοι που αξιολογούσαν τα ομόλογα με βάση το ρίσκο, επιτρέποντας έτσι στους αγοραστές των ομολόγων να μην ξέρουν τι αγοράζουν, και

¹² Coval J., Jurek J. and Stafford E., (Winter 2009), "The Economics of Structured Finance" Journal of Economic Perspectives, Vol.23, No.1, σελ.4

πληρώνονταν όχι από τους αγοραστές, όπως θα έπρεπε, γιατί δεν είχαν τη δυνατότητα να καλύψουν το κόστος, αλλά από τους εκδότες των ομολόγων. Θα περίμενε κανείς βέβαια ότι για να διατηρήσουν το κύρος τους, οι οίκοι θα ήταν ιδιαίτερα προσεκτικοί στις αξιολογήσεις τους. Ωστόσο, σίγουρα ήταν δύσκολο να είναι αυστηροί προς τους πελάτες τους, ειδικά όταν οι συναλλαγές μαζί τους ήταν τόσο επικερδείς. Έτσι λοιπόν, χιλιάδες τράπεζες και επενδυτές στηρίχθηκαν τα τελευταία χρόνια στην αξιοπιστία των οίκων αυτών που νόμιζαν ότι ήταν πολύ χαμηλού κινδύνου. Έτσι δόθηκε ώθηση στις εποπτικές αρχές να θέσουν το καθεστώς λειτουργίας υπό επανεξέταση.¹³

2.3 Ο ρόλος των επενδυτών

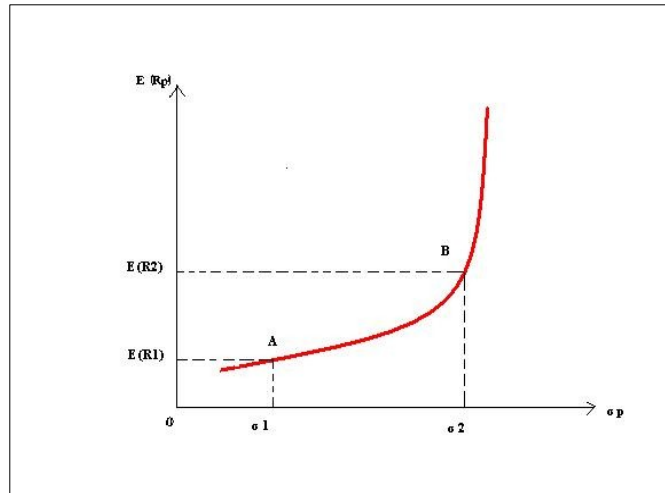
Μέχρι και τις αρχές του 2007, η άμετρη δανειοδότηση και η έντονη ζήτηση ομολογιών είχαν καλλιεργήσει ένα κλίμα εμπιστοσύνης στο επενδυτικό κοινό. Το όφελος από συναλλαγές αυτού του είδους ήταν η διαφοροποίηση του χαρτοφυλακίου τους, με την ικανοποίηση της ολοένα αυξανόμενης ανάγκης για μεγάλες αποδόσεις. Και βέβαια κάτι τέτοιο θα μπορούσε να πραγματοποιηθεί μόνο με επενδυτές που ανήκαν στην κατηγορία των risk lovers, εκείνων δηλαδή που αναλαμβάνουν υψηλότερο κίνδυνο, προκειμένου να έχουν μεγάλες αποδόσεις. Όπως φαίνεται και στο διάγραμμα 2.1, οι επενδυτές με ροπή προς τον κίνδυνο (risk lovers) σ_1 κίνδυνο στο σημείο A έχουν απόδοση E (R_1). Προκειμένου να αποκτήσουν μεγαλύτερη απόδοση E (R_2) αναλαμβάνουν μεγαλύτερο ρίσκο σ_2 και έτσι μετακινούνται στο σημείο B.

Έτσι οι επενδυτές που αγόραζαν τους πολύπλοκους και υπερβαθμολογημένους τίτλους πιθανόν να γνώριζαν τον κίνδυνο, αλλά τον αγηγούσαν μόνο και μόνο για να εξασφαλίσουν την επιθυμητή απόδοση.

¹³ Securities and Exchange Commission, (2008), “Proposed Rules for Nationally Recognized Statistical Rating Organizations”.

Διάγραμμα 2.2

Risk Lover – Θετική κλίση στην καμπύλη αδιαφορίας



2.4 Ο ρόλος των εποπτικών αρχών

Μαζί με την παγκοσμιοποίηση, την απελευθέρωση των αγορών και την εφαρμογή της νέας τεχνολογίας στον χρηματοπιστωτικό χώρο δεν ακολούθησε και η αναβάθμιση και διεθνοποίηση των εποπτικών αρχών. Η Federal Reserve – Fed, το κεντρικό τραπεζικό σύστημα των Η.Π.Α, κατηγορήθηκε το 1999 ότι επέτρεψε την επανασύνδεση του εμπορικού τραπεζικού συστήματος με το επενδυτικό, με την ανάκληση της Πράξης Glass-Steagall. Η κριτική αυτή φαίνεται να είχε βάσεις, μιας και η ύφεση ήταν ένα φαινόμενο που είχε τις απαρχές του στις Η.Π.Α με υπαίτιες τις επενδυτικές τράπεζες. Επιπλέον, κατηγορίες βάραιναν και την Επιτροπή Κεφαλαιαγοράς των Η.Π.Α (Securities & Exchange Commission). Λόγος οι άκρως ριψοκίνδυνες επενδύσεις των επενδυτικών τραπεζών με δανεικά χρήματα, μέσω της χαλάρωσης του περιορισμού του δανεισμού τους.

Τέλος, σημαντικό ρόλο στη δημιουργία πλασματικών στοιχείων στις οικονομικές καταστάσεις πολλών εταιρειών έπαιξε και η μη ικανοποιητική εφαρμογή διεθνών λογιστικών προτύπων. Πολλά τραπεζικά ιδρύματα είχαν δημιουργήσει μονάδες εκτός ισολογισμού (SPE) για την απόκρυψη τοξικών προϊόντων, ώστε να ξεπερνούν τους περιορισμούς κεφαλαιακής επάρκειας των εποπτικών αρχών. Και από την άλλη, τα μοντέλα ποσοτικοποίησης του ρίσκου δεν ήταν αλάνθαστα. Η αποτίμηση την οποία διενεργούσαν οι οίκοι αξιολόγησης ήταν

ακριβής όσο ίσχυαν κάποιες συνθήκες, έπαιναν όμως να είναι ακριβής σε διαφορετικές συνθήκες.

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3

ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΚΡΙΣΗΣ

Σε γενικές γραμμές οι αγορές έφτασαν στο σημείο της κατάρρευσης, λόγω της έλλειψης διαφάνειας στη λειτουργία μεγάλων χρηματοπιστωτικών ιδρυμάτων, στις θέσεις των ισολογισμών ιδιωτικών και κρατικών επιχειρήσεων. Από την πλευρά των επιχειρήσεων στην αποτυχία συνέβαλαν και η κακή διαχείριση τους, καθώς και η ανισομερής μισθολογική κατανομή των ανώτατων στελεχών.

Σε αυτό το κλίμα οικονομικής ανισορροπίας, ανεπηρέαστοι δεν μπόρεσαν να παραμείνουν τομείς που συμμετέχουν σημαντικά στην χρηματοοικονομική ευφορία μίας χώρας. Τομείς, όπως η ανεργία, το εμπόριο, ο τουρισμός και η ναυτιλία, που αποτελούν παράλληλα και βασικές συνιστώσες αειφόρου ανάπτυξης μίας χώρας.

Στην ενότητα που ακολουθεί θα παρακολουθήσουμε τις μεταβολές στους προαναφερθέντες τομείς από το 2005, 3 έτη δηλαδή πριν την κομβική χρονιά του 2008 όπου με την χρεοκοπία της Lehmann Brothers σημειώνεται και η αρχή της παγκόσμιας οικονομικής κρίσης, μέχρι και το έτος 2011, περίοδος την οποία μελετάμε.

3.1 Ανεργία

Ο δείκτης της ανεργίας είναι μια τιμή τόσο με οικονομικές, όσο και με κοινωνικές διαστάσεις. Από τη μία πλευρά η ανεργία παρουσιάζεται σαν το «μη χρησιμοποιημένο» εργατικό δυναμικό. Από την άλλη, ο υψηλός δείκτης ανεργίας έχει σαν αποτέλεσμα απώλεια εισοδήματος για το άτομο και αυξημένη πίεση για παροχή κοινωνικών υπηρεσιών και μειωμένα έσοδα από φόρους για την κοινωνία.

Με βάση τον Διεθνή Οργανισμό Εργασίας (International Labor Organization – ILO) ο δείκτης της ανεργίας είναι ένα εργαλείο ευρείας χρήσεως στην αγορά εργασίας, λόγω της δυνατότητας που προσφέρει για σύγκριση μεταξύ των εθνών, αλλά και της διαθεσιμότητας των στοιχείων μέσα στο χρόνο. Επιπλέον, δείχνει την ανάπτυξη μιας αγοράς εργασίας. Οι θέσεις εργασίας που δημιουργήθηκαν από το 2000 έως το 2008 στην ΕΕ-27¹⁴ ήταν 17 εκατ. ,

¹⁴ Οι χώρες που ανήκουν στην Ευρωπαϊκή Ένωση από τη σύστασή της το 1993 έως και της τελευταίες προσθήκες το 2007 είναι οι εξής: Βέλγιο, Βουλγαρία, Τσεχία, Γαλλία, Ιταλία, Κύπρος, Αυστρία, Πολωνία,

ενώ από το 2008 έως το 2010 χάθηκαν 6 εκατ. θέσεις, που σημαίνει ότι ένα ποσοστό 35% που βρήκαν δουλειά σε ένα διάστημα 8 ετών, την έχασαν μέσα σε 2 μόλις χρόνια από την έναρξη της οικονομικής κρίσης.

Στον πίνακα 3.1, ο δείκτης ανεργίας στη ζώνη του ευρώ (EA-17)¹⁵ ακολούθησε σχεδόν την ίδια τάση με αυτήν της ΕΕ (EU-27).

Πίνακας 3.1

Δείκτης Ανεργίας για το διάστημα 2000-2011 (%)

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
EU-27	8.7	8.5	8.9	9.0	9.1	9.0	8.2	7.2	7.1	9.0	9.7	9.7
Euro area	8.5	8.1	8.4	8.8	9.0	9.1	8.5	7.6	7.6	9.6	10.1	10.2
Belgium	6.9	6.6	7.5	8.2	8.4	8.5	8.3	7.5	7.0	7.9	8.3	7.2
Bulgaria	16.4	19.5	18.2	13.7	12.1	10.1	9.0	6.9	5.6	6.8	10.2	11.2
Czech Republic	8.7	8.0	7.3	7.8	8.3	7.9	7.2	5.3	4.4	6.7	7.3	6.7
Denmark	4.3	4.5	4.6	5.4	5.5	4.8	3.9	3.8	3.3	6.0	7.4	7.6
Germany	7.5	7.6	8.4	9.3	9.8	11.2	10.3	8.7	7.5	7.8	7.1	5.9
Estonia	13.6	12.6	10.3	10.0	9.7	7.9	5.9	4.7	5.5	13.8	16.9	12.5
Ireland	4.2	3.9	4.5	4.6	4.5	4.4	4.5	4.6	6.3	11.9	13.7	14.4
Greece	11.2	10.7	10.3	9.7	10.5	9.9	8.9	8.3	7.7	9.5	12.6	17.7
Spain	11.1	10.3	11.1	11.1	10.6	9.2	8.5	8.3	11.3	18.0	20.1	21.7
France	9.0	8.3	8.6	9.0	9.3	9.3	9.2	8.4	7.8	9.5	9.7	9.7
Italy	10.1	9.1	8.6	8.4	8.0	7.7	6.8	6.1	6.7	7.8	8.4	8.4
Cyprus	4.9	3.8	3.6	4.1	4.7	5.3	4.6	4.0	3.6	5.3	6.5	7.8
Latvia	13.7	12.9	12.2	10.5	10.4	8.9	6.8	6.0	7.5	17.1	18.7	15.4
Lithuania	16.4	16.5	13.5	12.5	11.4	8.3	5.6	4.3	5.8	13.7	17.8	15.4
Luxembourg	2.2	1.9	2.6	3.8	5.0	4.6	4.6	4.2	4.9	5.1	4.5	4.8
Hungary	6.4	5.7	5.8	5.9	6.1	7.2	7.5	7.4	7.8	10.0	11.2	10.9
Malta	6.7	7.6	7.5	7.6	7.4	7.2	7.1	6.4	5.9	7.0	6.8	6.5
Netherlands	3.1	2.5	3.1	4.2	5.1	5.3	4.4	3.6	3.1	3.7	4.5	4.4
Austria	3.6	3.6	4.2	4.3	4.9	5.2	4.8	4.4	3.8	4.8	4.4	4.2
Poland	16.1	18.3	20.0	19.7	19.0	17.8	13.9	9.6	7.1	8.2	9.6	9.7
Portugal	4.0	4.1	5.1	6.4	6.7	7.7	7.8	8.1	7.7	9.6	11.0	12.9
Romania	7.3	6.8	8.6	7.0	8.1	7.2	7.3	6.4	5.8	6.9	7.3	7.4
Slovenia	6.7	6.2	6.3	6.7	6.3	6.5	6.0	4.9	4.4	5.9	7.3	8.2
Slovakia	18.8	19.3	18.7	17.6	18.2	16.3	13.4	11.1	9.5	12.0	14.4	13.5
Finland	9.8	9.1	9.1	9.0	8.8	8.4	7.7	6.9	6.4	8.2	8.4	7.8
Sweden (1)	5.6	5.8	6.0	6.6	7.4	7.7	7.1	6.1	6.2	8.3	8.4	7.5
United Kingdom	5.4	5.0	5.1	5.0	4.7	4.8	5.4	5.3	5.6	7.6	7.8	8.0
Croatia	:	:	14.8	14.2	13.7	12.7	11.2	9.6	8.4	9.1	11.8	13.2
Turkey	:	:	:	:	:	9.2	8.7	8.8	9.7	12.5	10.7	:
Norway	3.2	3.4	3.7	4.2	4.3	4.5	3.4	2.5	2.5	3.1	3.5	3.3
Japan	4.7	5.0	5.4	5.3	4.7	4.4	4.1	3.9	4.0	5.1	5.1	4.6
United States	4.0	4.8	5.8	6.0	5.5	5.1	4.6	4.6	5.8	9.3	9.6	8.9

(1) Break in series, 2001.
Source: Eurostat (une_rt_a)

Πηγή: Eurostat

Πορτογαλία, Δανία, Γερμανία, Εσθονία, Ιρλανδία, Ελλάδα, Ισπανία, Λετονία, Λιθουανία, Λουξεμβούργο, Ουγγαρία, Μάλτα, Ολλανδία, Ρουμανία, Σλοβενία, Σλοβακία, Φιλανδία, Σουηδία και Ηνωμένο Βασίλειο.

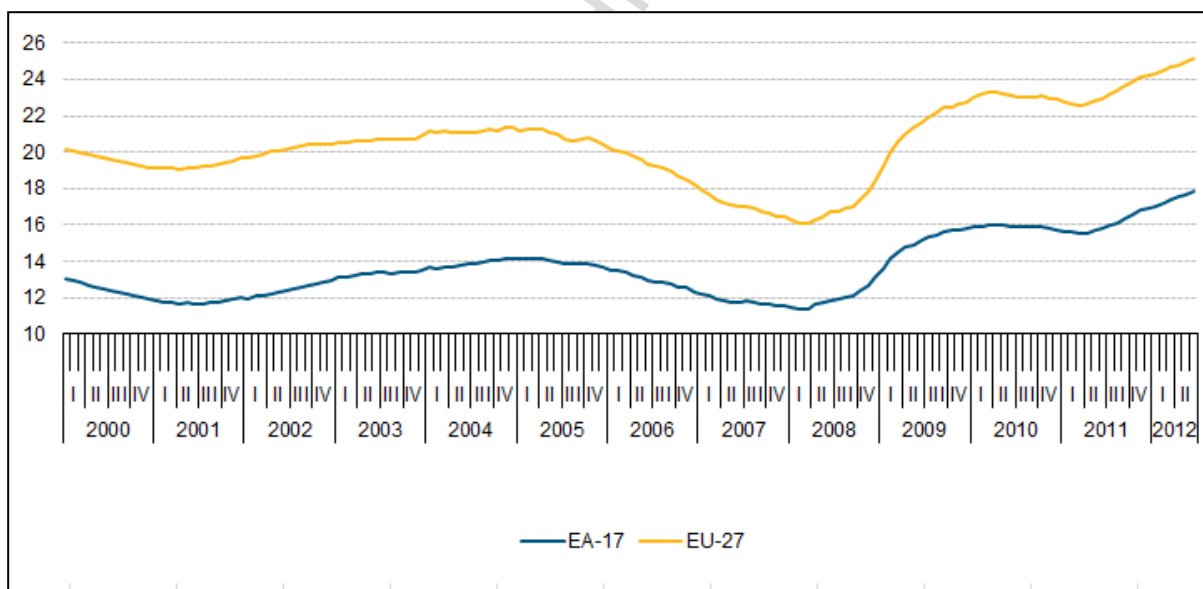
¹⁵ Η Ευρωζώνη αποτελείται από τα κράτη- μέλη της Ε.Ε που υιοθέτησαν το ευρώ, ως κοινό τους νόμισμα από το 1999 έως και το 2011 είναι: Βέλγιο, Κύπρος, Γερμανία, Εσθονία, Ιρλανδία, Ελλάδα, Ισπανία, Γαλλία, Ιταλία, Λουξεμβούργο, Μάλτα, Ολλανδία, Αυστρία, Πορτογαλία, Σλοβενία, Σλοβακία και Φιλανδία.

Ωστόσο, μεταξύ 2000 και 2004 η ανεργία στην ζώνη του ευρώ (EA-17) βρισκόταν σε χαμηλότερα επίπεδα από εκείνα της ΕΕ (EU-27). Το μοντέλο αυτό άλλαξε και βασικά αντιστράφηκε από το 2005 έως το 2008, επειδή η ανεργία στο κράτη που δεν ανήκαν στην ζώνη του ευρώ έπεσε δραστικά. Κατά τη διάρκεια της οικονομικής κρίσης όμως η ανεργία άρχισε να ανεβαίνει και στην ΕΕ. Μάλιστα, το 2011 ο δείκτης στην τελευταία παρέμεινε σταθερός, ενώ στην EA-17 έφτασε το 10.2% αγγίζοντας ιστορικό υψηλό από το 1999.

Επιπλέον, παρατηρούμε ότι τα 10 από τα 17 κράτη μέλη που βρίσκονται στην ευρωζώνη (Κύπρος, Εσθονία, Ιρλανδία, Ελλάδα, Ισπανία, Γαλλία, Ιταλία, Λουξεμβούργο, Μάλτα, Πορτογαλία και Σλοβακία) ακολούθησαν αυξητική πορεία στα ποσοστά ανεργίας συγκριτικά με τα υπόλοιπα μέλη. Περισσότερα από τα μισά μέλη της ζώνης υπέφεραν από αυξανόμενο ρυθμό ανεργίας με την Ισπανία να φτάνει το 21.7%, υψηλότερο και από αυτό της Σλοβακίας το 2001, 19.3%. Αυτό δείχνει ότι η Ένωση αλλά και το νόμισμά της δέχονταν πιέσεις και τα θεμέλια που είχαν αρχίσει να χτίζονται από το 1999 ακόμα τίθονταν σε δοκιμασία.

Διάγραμμα 3.1

Ανεργοί, σε εκατ., σε EA-17 και EU-27, εποχικώς διαρθρωμένα, για το διάστημα Ιανουάριος 2000 έως Ιούνιο 2012



Πηγή: Eurostat

Από το διάγραμμα 3.1 γίνεται φανερό ότι από το τρίτο τετράμηνο του 2008 έως και το δεύτερο τετράμηνο του 2010 η ανεργία αυξάνεται κατακόρυφα, γεγονός που οφείλεται στο φαινόμενο της παγκόσμιας οικονομικής κρίσης. Μετά το 2005, και μάλιστα μετά το πρώτο

τετράμηνο του έτους, όπου η ανεργία βρισκόταν στα υψηλότερα επίπεδα για τα δεδομένα του 21^{ου} αιώνα, η ανεργία ακολούθησε καθοδική πορεία, τόσο στην ευρωζώνη όσο και στην ΕΕ. Ωσπου στις αρχές του 2008 ακολούθησε και πάλι την ανιούσα με ιστορικό υψηλό τα 23,5 εκατ. ανέργους το πρώτο τετράμηνο του 2010 για την ΕΕ και το ίδιο διάστημα τα 16 εκατ. στην ευρωζώνη.

Μια μέθοδος καταπολέμησης της ανεργίας είναι τα προγράμματα μειωμένης απασχόλησης (short-time work), στόχος των οποίων είναι η διάσωση των θέσεων εργασίας που απειλούνται καθώς η ζήτηση για το προϊόν της επιχείρησης υποχωρεί. Με τη χρήση των προγραμμάτων αυτών επιτρέπεται στους εργοδότες να μειώνουν προσωρινά τις ώρες εργασίας των απασχολούμενων δίνοντας έτσι τη δυνατότητα στην επιχείρηση να μειώσει το κόστος μισθοδοσίας κατά τη διάρκεια της ύφεσης. Σε αντάλλαγμα, οι εργαζόμενοι αποζημιώνονται εν μέρει για την απώλεια εισοδήματος μέσω ενός δημόσιου προγράμματος επιδότησης μερικής ανεργίας, ενώ παράλληλα διατηρούν τη θέση εργασίας τους και επιστρέφουν σε αυτή όταν οι συνθήκες βελτιωθούν.

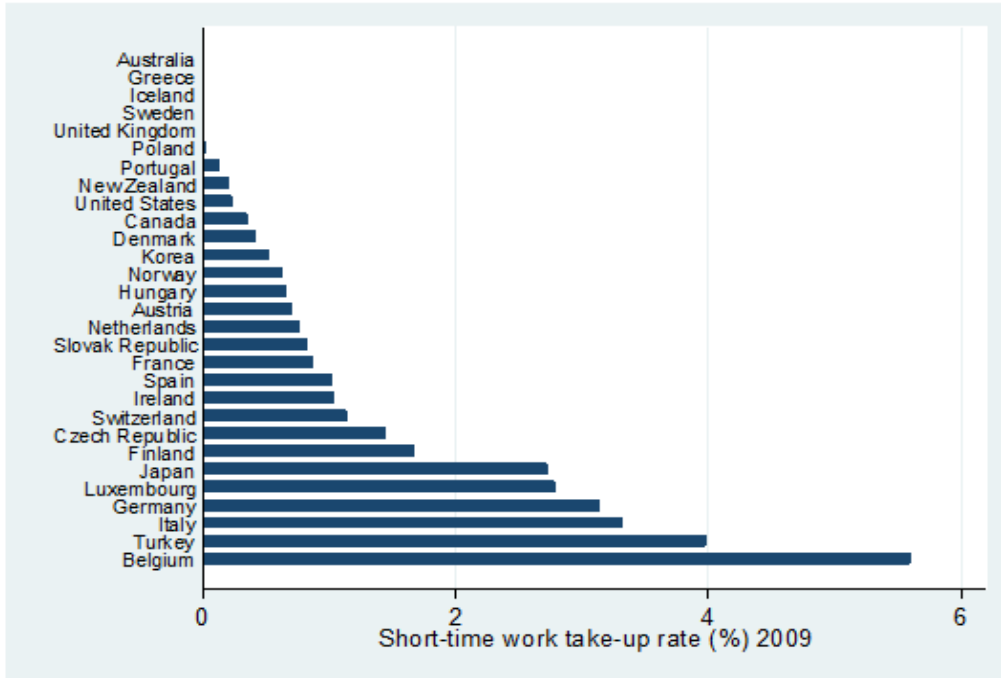
Οι ευρωπαϊκές χώρες στις οποίες είναι διαδεδομένο και ευρέως χρησιμοποιημένο το προαναφερθέν πρόγραμμα, είχαν μείωση του ποσοστού ανεργίας, όπως το Βέλγιο, η Τουρκία και το Λουξεμβούργο ή και καμία αλλαγή, όπως στην Ιαπωνία.

Σύμφωνα με την έρευνα των Hijzen και Venn 2010¹⁶, καταλήγουμε ότι τα προγράμματα μειωμένης απασχόλησης σταθεροποιούν τον δείκτη της απασχόλησης και αποδυναμώνουν το δείκτη της ανεργίας σε περιόδους οικονομικής κρίσης. Πιο συγκεκριμένα ένα ποσοστό αυξημένης χρήσης του προγράμματος σχετίζεται με τη μείωση της ανεργίας και με την αύξηση στα ποσοστά της εργασίας.

¹⁶ Hijzen, A and D Venn (2010): "The role of short-time work schemes during the 2008-09 recession", OECD Working Paper 115.

Διάγραμμα 3.2

Ρυθμός αφομοίωσης του προγράμματος μειωμένης απασχόλησης σαν ποσοστό επί των εργαζομένων



Πηγή: OECD (2010), Hijzen and Venn (2010)

Η οικονομική κρίση πήρε παγκόσμιες διαστάσεις με αποτέλεσμα να περάσει και στην πραγματική οικονομία και να επηρεάσει τις εμπορικές συναλλαγές των χωρών, οδηγώντας σε απότομη ύφεση στη βιομηχανική παραγωγή, το διεθνές εμπόριο αλλά και τις άμεσες ξένες επενδύσεις. Οι αλυσιδωτές αυτές καταστάσεις εμπόδισαν τις προοπτικές ανάπτυξης των αναπτυσσόμενων χωρών με πτώσεις στις τιμές των προϊόντων, στις εξαγωγές λόγω δυσκολίας πιστώσεων, στην εξασθενημένη κίνηση εμβασμάτων και κεφαλαιακών εκροών. Και αυτό συνέβη επειδή οι αναπτυσσόμενες χώρες εξαρτώνται ως επί το πλείστον από τις αγορές των αναπτυγμένων χωρών, των οποίων η ζήτηση μειώθηκε λόγω της κρίσης με δυσμενή αποτελέσματα και για τις πρώτες.

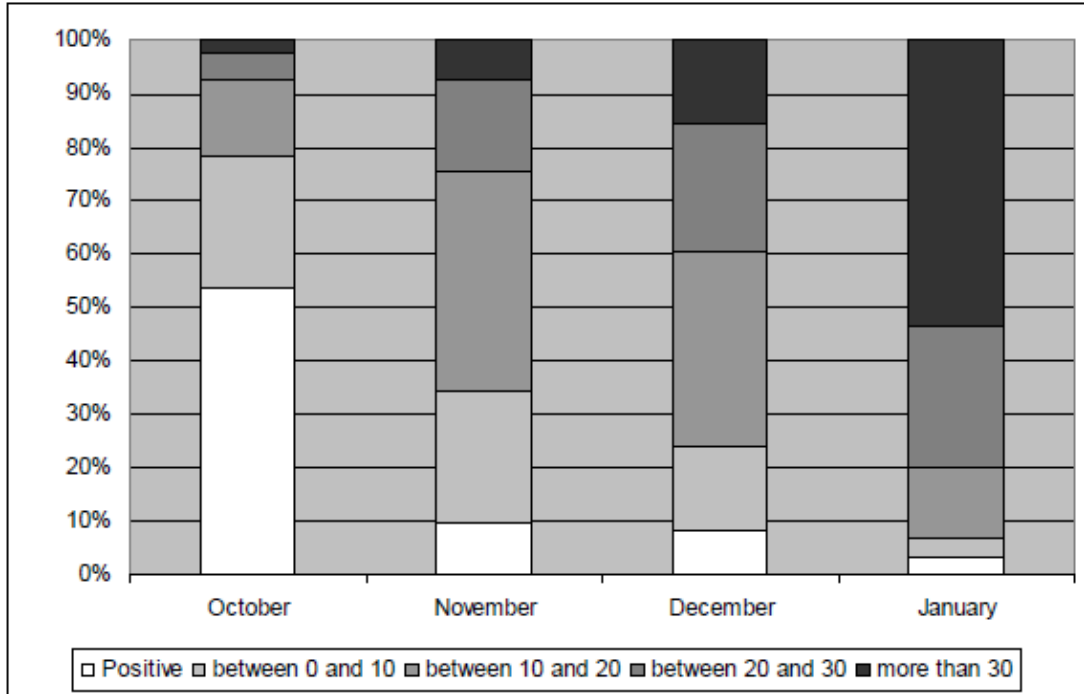
3.2 Επιπτώσεις στον τομέα του εμπορίου

Τους τελευταίους 3 μήνες του 2008, ένας αυξημένος αριθμός χωρών εμφάνιζε πτωτικά νούμερα στον εμπορικό τομέα. Οι εμπορικές συναλλαγές από εκείνη την περίοδο παρουσίασε φθίνουσες συμπεριφορές, επηρεάζοντας ολόένα και μεγαλύτερο αριθμό χωρών αλλά και

τομέων. Στο διάγραμμα 3.2 φαίνεται η πτώση του παγκόσμιου εμπορίου από το τέλος του 2008 έως και τον Ιανουάριο του 2009. Σύμφωνα με αναφορές της UNCTAD, τον Οκτώβριο του 2008, από τις 41 χώρες της Ε.Ε, οι 18 εμφάνισαν μειωμένες εξαγωγές συγκριτικά με τον ίδιο μήνα του προηγούμενου έτους. Η σχετικά περιορισμένη εξαγωγική κίνηση του Οκτωβρίου, πήρε μεγαλύτερες διαστάσεις το Νοέμβριο με αποκορύφωμα τον Δεκέμβριο του 2008 και τον Ιανουάριο του 2009. Τον Ιανουάριο μάλιστα όλες οι χώρες εκτός από δύο παρουσίασαν μειώσεις στις εξαγωγές και σχεδόν οι μισές είχαν μείωση της τάξης του 30%. Άλλες χώρες εκτός Ε.Ε, όπως η Χιλή, η Σιγκαπούρη, η Ρωσία, οι Φιλιππίνες και η Σουηδία παρουσίασαν 40% μειωμένη εξαγωγική κίνηση σε σχέση με τον Ιανουάριο του 2008. Τα νούμερα αυτά υποδεικνύουν την βαρύτητα και το ευρύ φάσμα του παγκόσμιου φαινομένου της οικονομικής κρίσης, που προφανώς δεν άφησαν καμία χώρα ανεπηρέαστη καταρρακώνοντας μέχρι και τον τομέα των εξαγωγών, που είναι και ο σημαντικότερος αφού αντανακλά τη θέση της εκάστοτε χώρας στο διεθνές οικονομικό περιβάλλον και επηρεάζει σε μεγάλο βαθμό τις προοπτικές ανάπτυξής της.

Διάγραμμα 3.3

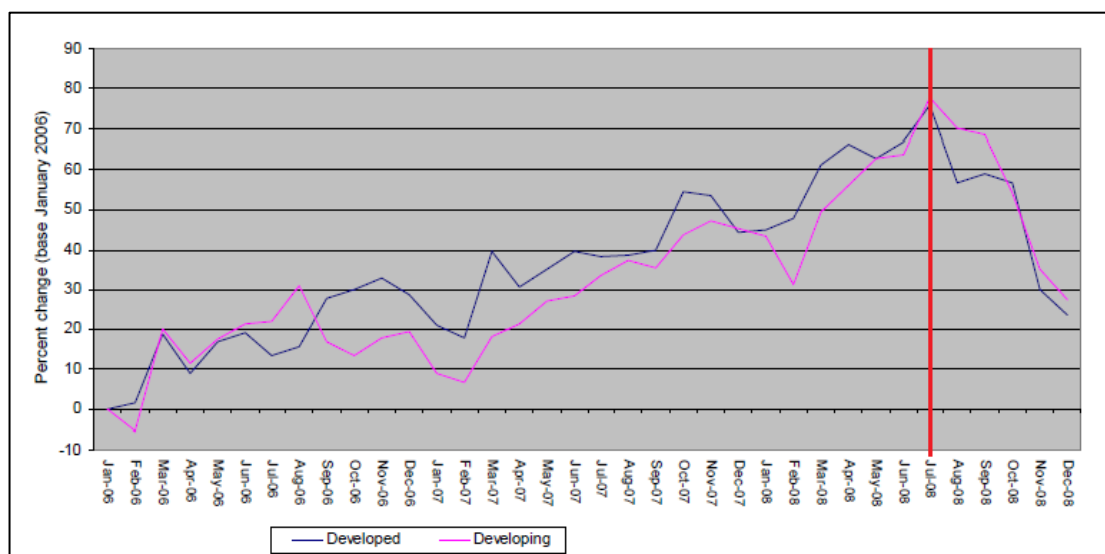
Ποσοστιαία μείωση των εξαγωγών 41 χωρών της Ε.Ε συγκριτικά με τον ίδιο μήνα του προηγούμενου έτους



Πηγή: UNCTAD

Το διάγραμμα 3.3 δείχνει την πορεία του εξαγωγικού τομέα, τόσο των αναπτυσσόμενων χωρών όσο και των αναπτυγμένων σε ένα διάστημα δύο ετών πριν από το ξέσπασμα της οικονομικής κρίσης μέχρι και το τέλος του 2008.

Διάγραμμα 3.4
Η πορεία των εξαγωγών μεταξύ 2006-2008



Πηγή: UNCTAD

Είναι φανερό ότι από τον Ιανουάριο του 2006 έως και τον Ιούλιο του 2008 υπήρξε συνεχής ανάπτυξη των εξαγωγών, όμως το αποκορύφωμα του Ιουλίου ακολούθησε μία απότομη ύφεση με ιστορικά χαμηλά επίπεδα που είχαν να παρουσιαστούν από τις αρχές του 2007. Και όσο αυτή η ύφεση εξαπλωνόταν σε αναπτυσσόμενες και αναπτυγμένες χώρες, την ίδια στιγμή γίνονταν και αλλαγές στις τιμές των αγαθών.

3.2.1 Επιπτώσεις στις τιμές των αγαθών

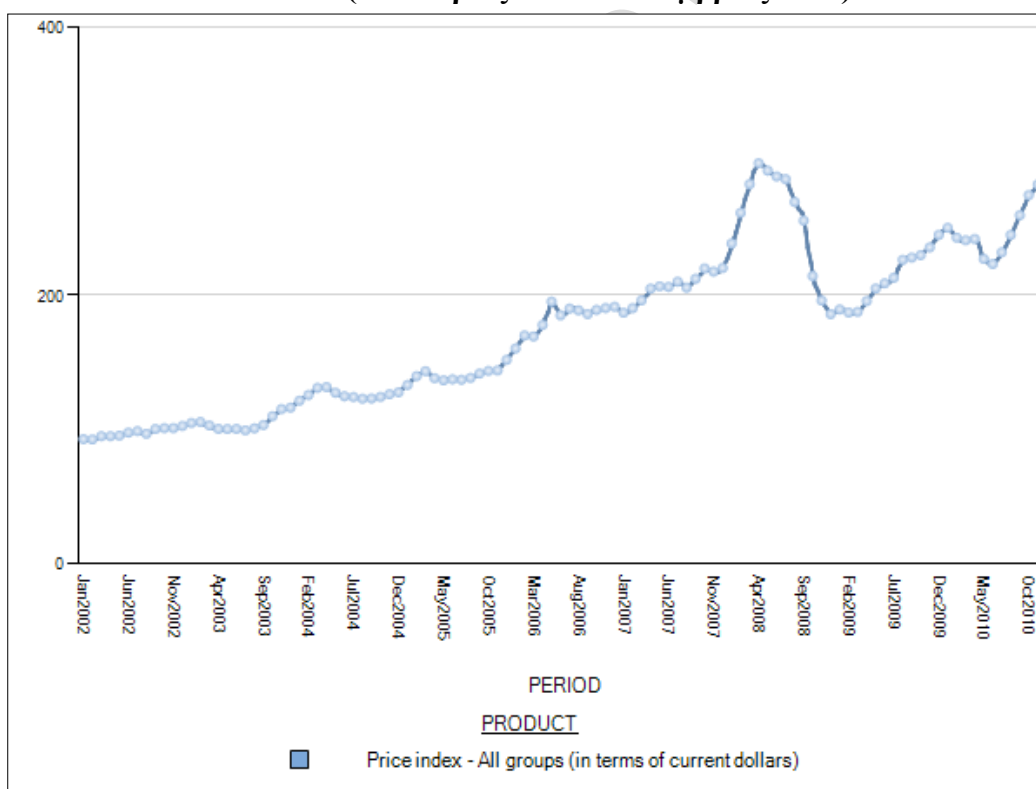
Η ιστορικά εκρηκτική ανάπτυξη στις τιμές των αγαθών μεταξύ 2000 και 2008, η οποία ήταν προς όφελος κυρίως των αναπτυσσόμενων χωρών, εκείνων που εξαρτιόνταν από το εμπόριο των αγαθών αυτών, άλλαξε απότομα φορά μετά το δεύτερο μισό του 2008. Το ξέσπασμα της οικονομικής κρίσης παγκοσμίως, εξαφάνισε όλα όσα είχαν κερδίσει οι χώρες αυτές από τις εξαγωγές αγαθών μέσα σε εκείνη την οκταετία. Αντίθετα, αποτέλεσε ανακούφιση για τις εισαγωγικές χώρες.

Η άνοδος και η πτώση των τιμών ήταν μεγάλου μεγέθους. Όπως φαίνεται και στο διάγραμμα 3.4 η μακροχρόνια και συνεχώς αυξητική άνοδος των τιμών άγγιξε την κορυφή στα μέσα του 2008. Έπειτα οι τιμές έπεσαν απότομα μέχρι το τέλος του ίδιου έτους και στη συνέχεια σταθεροποιήθηκαν.

Η μείωση σε παραγγελίες αγαθών που εξάγονταν από τη μία πλευρά αλλά και η χειροτέρευση της οικονομικής κατάστασης των προμηθευτών από την άλλη συνέβαλαν στην δραματική πτώση των τιμών αλλά και στην ύφεση της παραγωγής και της ζήτησης.

Τέλος, σύμφωνα με αναφορές της UNCTAD, το εμπόριο αγαθών είναι ζωτικής σημασίας τόσο για τις εξαγωγικές χώρες όσο και για τις εισαγωγικές. Ένας μεγάλος αριθμός αναπτυσσόμενων χωρών, και κυρίως οι φτωχότερες, εξαρτώνται από τις εξαγωγές. Από αυτές κρίνεται η απασχόληση και τα επίπεδα του εισοδήματος των πολιτών των χωρών αυτών, όπως επίσης και τα έσοδα των κυβερνήσεων τους που θα οδηγήσουν με τη σειρά τους σε αναπτυξιακά έργα. Από την άλλη πλευρά, οι εισαγωγικές χώρες έχουν ανάγκη από επαρκής ποσότητες πρώτων υλών, προκειμένου να διατηρούν τα επίπεδα της βιομηχανικής τους παραγωγής και να ικανοποιούν την εγχώρια ζήτηση.

Διάγραμμα 3.5
Δείκτες τιμών των αγαθών, σε μηνιαία βάση
(Ιανουάριος 2008 – Δεκέμβριος 2010)



Πηγή: UNCTAD

3.2.2 Επιπτώσεις στις άμεσες ξένες επενδύσεις (ΑΞΕ)

Ένας ακόμα τομέας που αποδεικνύεται ότι επηρεάστηκε αρνητικά από την οικονομική κρίση είναι οι διεθνείς επενδύσεις. Οι αυστηρότεροι όροι δανεισμού, καθώς και τα μειωμένα κέρδη των μεγάλων πολυεθνικών εταιρειών περιόρισαν τη χρηματοδότηση των έργων τους στο εξωτερικό. Επιπρόσθετα μέσα στο κλίμα της παγκόσμιας οικονομικής δυσπραγίας, κυριαρχούσε και η αυξημένη εκτίμηση του κινδύνου, η οποία διέβρωσε την επιχειρηματική εμπιστοσύνη.

α. Εισροές ΑΞΕ

Σε αυτό το σημείο αξίζει να εξετάσουμε πως επηρεάστηκαν οι εισροές των άμεσων ξένων επενδύσεων τόσο στις αναπτυγμένες χώρες όσο και στις αναπτυσσόμενες.¹⁷ Από τον πίνακα 3.2 βλέπουμε ότι στις αναπτυγμένες χώρες, οι ΑΞΕ το έτος 2008 περιορίστηκαν κατά ένα 10% συγκριτικά με το έτος 2007. Αυτό το ποσοστό αντιπροσωπεύει ως επί το πλείστον, την παρατεταμένη κρίση που επηρέασε τα χρηματοπιστωτικά ιδρύματα με τη δυσχερή κεφαλαιακή ρευστότητα και με τη σειρά τους τις διασυννοριακές συγχωνεύσεις – εξαγορές μεγάλων κολοσσών. Συμπέρασμα: οι αναπτυγμένες χώρες είναι περισσότερο ευάλωτες στην πιστωτική κρίση.

Πίνακας 3.2

Ποσοστιαία μεταβολή σε παγκόσμιο επίπεδο των εισροών ΑΞΕ σε ετήσια βάση

YEAR	2006	2007	2008	2009	2010
ECONOMY	↑↓	↑↓	↑↓	↑↓	↑↓
Developing economies	29.191	29.071	36.299	43.347	47.109
Developed economies	67.097	66.333	56.941	50.609	47.256

Πηγή: UNCTAD

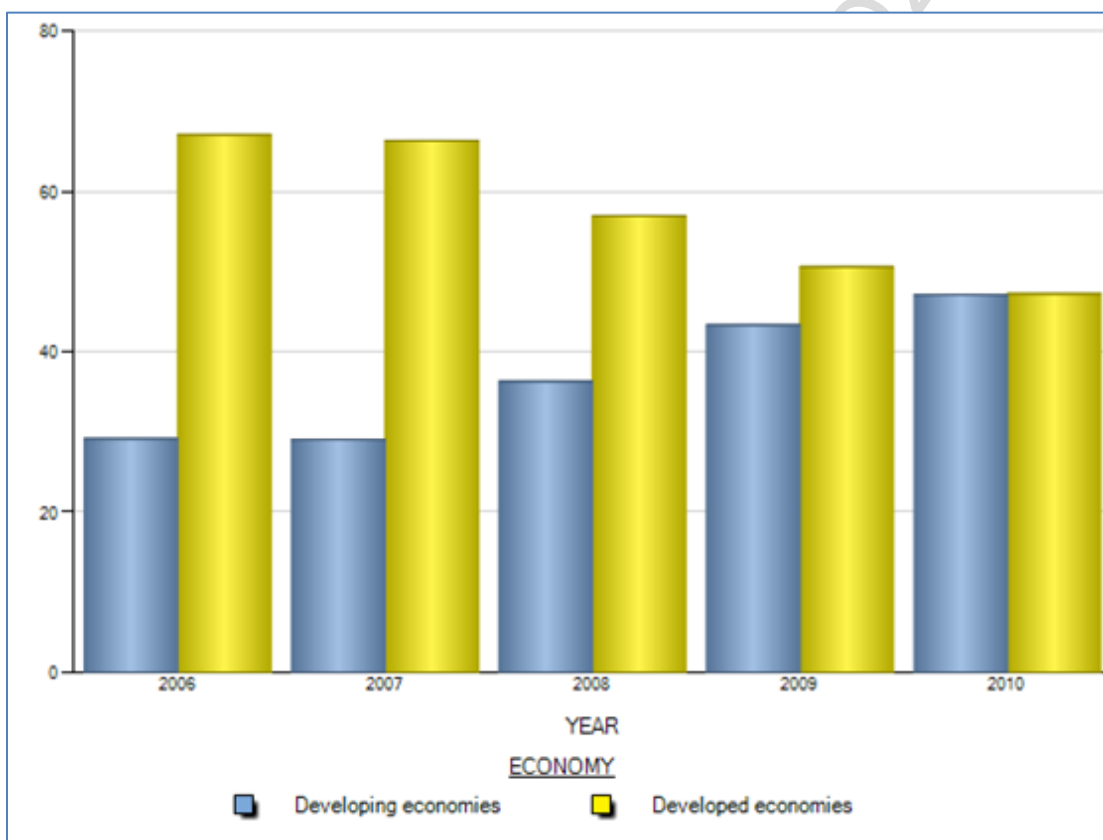
Από την άλλη, όσο αφορά στις αναπτυσσόμενες χώρες, οι εισροές ΑΞΕ φαίνονται πιο ανθεκτικές την περίοδο της κρίσης. Παρατηρώντας πάλι, τις επενδύσεις του 2008, αυτές αυξήθηκαν κατά περίπου 7% σε σχέση με το προηγούμενο έτος, αλλά το ίδιο συνέβη και με

¹⁷ UNCTAD Investment Brief. Number 1 (2009). "Global FDI in decline due to the financial crisis, and a further drop expected"

το 2009. Οι ΑΞΕ στις αναπτυσσόμενες χώρες μπορεί να μην περιορίστηκαν, έχοντας αρνητικά πρόσημο, όμως επιβραδύνθηκαν αρκετά μέχρι και το τέλος του 2010. Συγκεντρωτικά, λοιπόν, η συμπεριφορά των εισροών και στις αναπτυγμένες και στις αναπτυσσόμενες χώρες αποτυπώνεται ξεκάθαρα και στο ακόλουθο διάγραμμα, όπως το περιγράψαμε.

Διάγραμμα 3.6

Εισροές ΑΞΕ σε αναπτυσσόμενες και αναπτυγμένες χώρες, σε παγκόσμια βάση



Πηγή: UNCTAD

β. Εκροές ΑΞΕ

Από την σκοπιά των εκροών ΑΞΕ, δεν έχουμε τόσο απότομες μεταβολές και κυρίως όσο αφορά στις αναπτυγμένες χώρες. Μελετώντας και πάλι την περίοδο 2007 με 2008, οι εκροές μειώθηκαν κατά 3% και τα επόμενα χρόνια συνέχισαν να μειώνονται αλλά σε μικρά ποσοστά, ενώ παράλληλα στις αναπτυσσόμενες αυξήθηκαν κατά 2% και συνέχισαν να αυξάνονται μέχρι το 2010. Σε αυτή την άθηση συνέβαλαν οι επιχειρήσεις εκείνες που έμειναν ανέπαφες

από την οικονομική κρίση, εκμεταλλευόμενες τις διασυνοριακές συγχωνεύσεις –εξαγορές, τα μεγάλα ποσά συναλλαγματικών αποθεμάτων, τη διαρκή βελτίωση της ανταγωνιστικότητάς τους σε συνδυασμό με τις υποστηρικτικές κυβερνητικές πολιτικές των χωρών τους.

Πίνακας 3.3

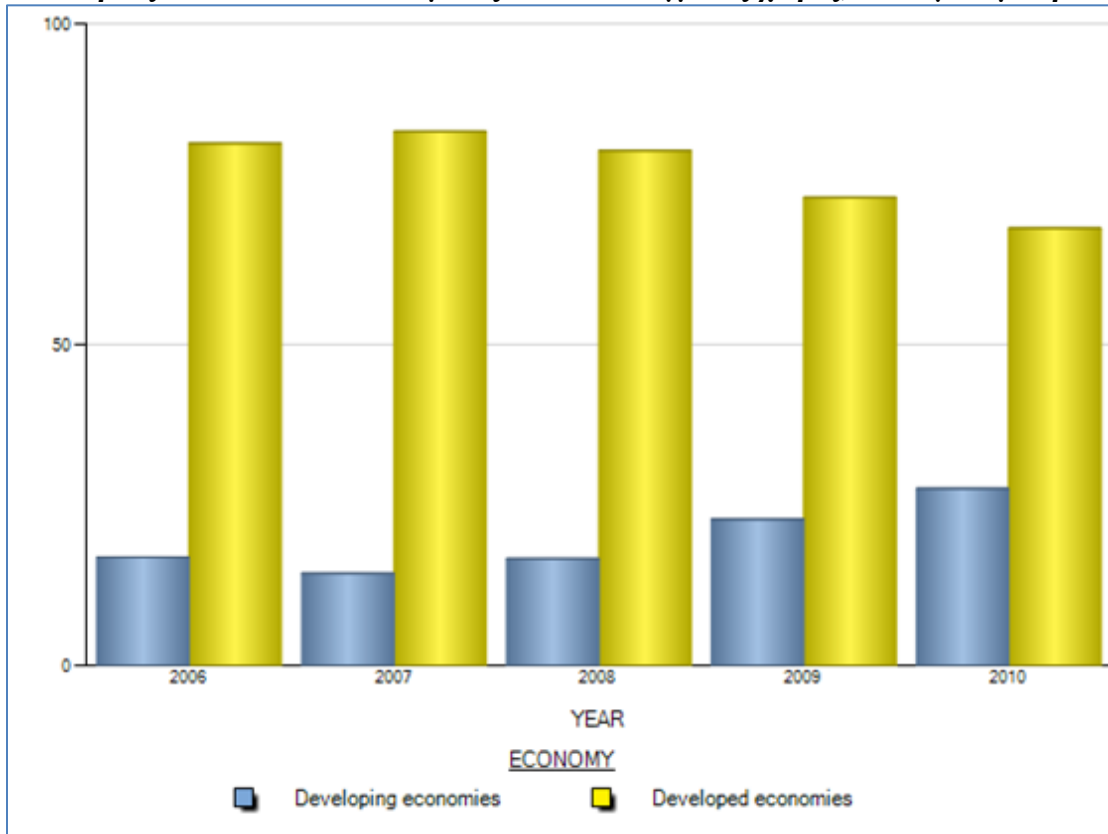
Ποσοστιαία μεταβολή σε παγκόσμιο επίπεδο των εκροών ΑΞΕ σε ετήσια βάση

YEAR	2006	2007	2008	2009	2010
ECONOMY	↑↓	↑↓	↑↓	↑↓	↑↓
<i>Developing economies</i>	16.913	14.416	16.661	22.847	27.570
<i>Developed economies</i>	81.410	83.237	80.268	72.997	68.182

Πηγή: UNCTAD

Διάγραμμα 3.7

Εκροές ΑΞΕ σε αναπτυσσόμενες και αναπτυγμένες χώρες, σε παγκόσμια βάση



Πηγή: UNCTAD

3.2.3 Ο ρόλος του προστατευτισμού

Η περίοδος πριν από την παγκόσμια οικονομική κρίση χαρακτηρίζεται μία χρυσή εποχή όσο αφορά στο εμπόριο. Από το 1980 έως και το 2008 παρατηρείται η γρηγορότερη οικονομική άνθηση, η παγκοσμιοποίηση γίνεται πραγματικότητα, το παγκόσμιο εμπόριο επταπλασιάζεται και οι ΑΞΕ τριπλασιάζονται. Με λίγα λόγια, οικονομία, εμπόριο και ΑΞΕ έφτασαν στο αποκορύφωμά τους. Όμως με την εμφάνιση της κρίσης πολλές προστατευτικές πολιτικές με γνώμονα το εμπόριο έλαβαν θέση και μάλιστα από πολλές κυβερνήσεις ταυτόχρονα. Συγκριτικά βέβαια με τη μεγάλη ύφεση του 1930, πολύ λιγότερα προστατευτικά μέτρα έχουν ληφθεί σήμερα.

Σύμφωνα με τον Παγκόσμιο Οργανισμό Εμπορίου (WTO), τα νέα εμπορικά μέτρα από τις απαρχές της κρίσης έχουν επηρεάσει μόνο το 1% των αγαθών του παγκόσμιου εμπορίου.

Αξίζει παρόλα αυτά να επισημάνουμε τις μη παραδοσιακές πρακτικές που έχουν εφαρμοστεί στον απόηχο της κρίσης. Πρώτα, οι βιομηχανικές επιδοτήσεις. Άμεση υποστήριξη επικεντρώνεται σε εγχώριες επιχειρήσεις με αποτέλεσμα να ξεφεύγουν από τις αρχές του WTO και να μετατρέπονται σε στρεβλωτικές για το εμπόριο επιδοτήσεις. Έπειτα είναι οι δημόσιες συμβάσεις. Οι περιορισμοί στην εργασία των μεταναστών. Όπως επίσης και οι περιορισμοί στις ΑΞΕ ή αλλιώς εγχώριες επενδύσεις. Πρότυπα του προστατευτισμού πιο αυστηρή εφαρμογή προτύπων ασφαλείας στα εισαγόμενα προϊόντα. Τέλος στις μη παραδοσιακές πρακτικές να προσθέσουμε και τα παραδοσιακά, που είναι κυρίως η επιβολή των φόρων και η χειραγώγηση του συναλλάγματος.

Κλείνοντας, τα συμφέροντα των πολυεθνικών επιχειρήσεων είναι διακρατικά για να ασκήσουν πιέσεις για προστασία. Επίσης, ο WTO εμπεριέχει πολυμερείς εμπορικούς κανόνες και ένα αποτελεσματικό σύστημα επίλυσης διαφορών. Το φαινόμενο της παγκοσμιοποίησης ενισχύει την εξάρτηση των χωρών μεταξύ τους. Όλα αυτά θα πρέπει να ταχθούν κατά του προστατευτισμού με το G20 να προωθεί το παγκόσμιο εμπόριο, τις επενδύσεις και την ευημερία των χωρών.

3.3 Επιπτώσεις στον τομέα του τουρισμού

Σύμφωνα με το Εθνικό Νομισματικό Ταμείο (International Monetary Fund – IMF) η κρίση αυτή είναι η χειρότερη για τα τελευταία 75 χρόνια όσο αφορά την παγκόσμια χρηματοπιστωτική αγορά. Ο τουρισμός είναι ένας από τους πιο δυναμικά αναπτυσσόμενους τομείς της παγκόσμιας οικονομίας, τόσο σε απόλυτους όρους όσο και σε σχετικούς. Όντας κυρίαρχη δραστηριότητα σε πολλές χώρες έχει αντίστοιχα πολλαπλασιαστική επίδραση και στους υπόλοιπους κοινωνικο-οικονομικούς τομείς με συνακόλουθο αποτέλεσμα στην συνολική οικονομική ανάπτυξη τους είτε με σημαντική άνοδο του επιπέδου διαβίωσης είτε με συμβολή στην επιμέρους ευημερία των πολιτών.

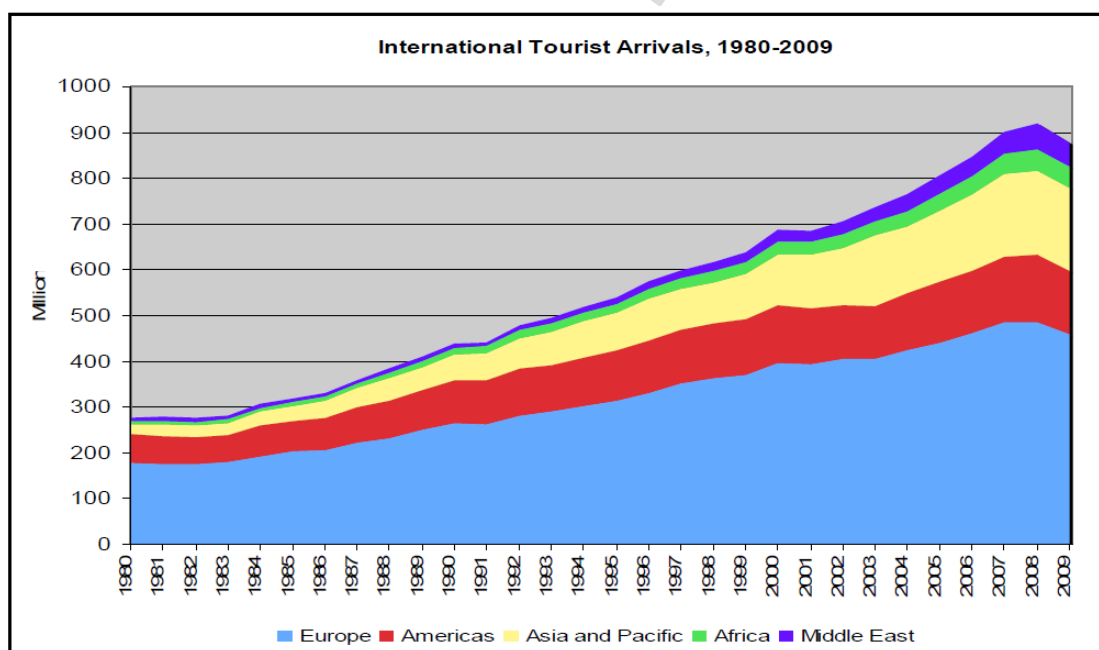
Πιο συγκεκριμένα για να κατανοήσουμε τον κλάδο του τουρισμού ως κομμάτι της γενικότερης κοινωνικο-οικονομικής αναπτυξιακής διαδικασίας επισημαίνουμε τον τουρισμό με βάση τον ακόλουθο ορισμό. *«Τουρισμός είναι ένα κοινωνικό, πολιτιστικό και οικονομικό φαινόμενο το οποίο συνεπάγεται την κίνηση των ανθρώπων σε χώρες και μέρη έξω από το συνηθισμένο περιβάλλον τους για προσωπικούς ή επαγγελματικούς σκοπούς. Αυτοί οι άνθρωποι ονομάζονται επισκέπτες. Επισκέπτης είναι κάποιος που ταξιδεύει προς ένα κύριο προορισμό έξω από το σύνθητες περιβάλλον του για λιγότερο από ένα χρόνο, για οποιοδήποτε*

σκοπό (επαγγελματικό, αναψυχής, προσωπικό) πέραν του να τον έχουν προσλάβει στην χώρα ή το μέρος που επισκέπτεται.»¹⁸

Ο τουρισμός σαν κοινωνικο-οικονομικός τομέας έχει την ιδιότητα να επηρεάζεται σε παγκόσμιο επίπεδο, πόσο μάλλον όταν υπάρχει κρίση και μάλιστα η διάρκεια αυτής είναι άγνωστη. Και παρόλο που επηρεάζεται, φαίνεται να μην σταματά εντελώς η ύπαρξη του, αλλά να «ρέει» με διαφορετικό τρόπο όπως θα δούμε αναλυτικότερα παρακάτω, πρώτα με αριθμητική ανάλυση και έπειτα σε πιο θεωρητικό επίπεδο.

Ο τουρισμός υπέφερε το διάστημα μεταξύ 2007 και 2009, όπως φαίνεται στο διάγραμμα 3.7. Οι διεθνείς τουριστικές αφίξεις μειώθηκαν παγκοσμίως κατά 4% το 2009, μετά από πολλά χρόνια σταθερής ανάπτυξης.

Διάγραμμα 3.8
Διεθνείς Τουριστικές Αφίξεις, 1980-2009



Πηγή: UNWTO, 2010a

Το 2006¹⁹, οι παγκόσμιες αφίξεις άγγιξαν τα 842εκ., σημειώνοντας αύξηση 4,6% σε σχέση με το προηγούμενο έτος. Το 2007, παρουσιάζεται ως το τέταρτο συνεχόμενο έτος

¹⁸ Ηνωμένα Έθνη (United Nations) και Παγκόσμιος Οργανισμός Τουρισμού Ηνωμένων Εθνών (UNWTO) (2008). *Διεθνείς Συστάσεις Τουριστικών Στατιστικών*

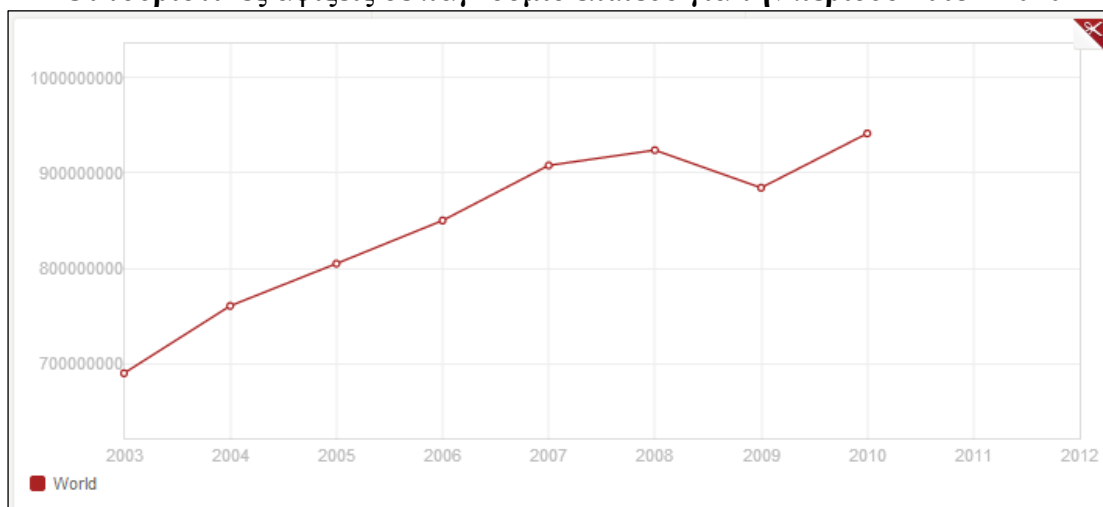
¹⁹ <http://www.sete.gr/default.php?pname=GlobalTouristMovement&la=1>

σταθερής ανάπτυξης μετά την πτώση του 2003. Η χρονιά εκείνη ήταν θύμα του πολέμου στο Ιράκ, της άτυπης πνευμονίας και της οικονομικής επιβράδυνσης, όπου ο παγκόσμιος τουρισμός γνώρισε τη μεγαλύτερη πτώση στην ιστορία του, υποχωρώντας κατά 1,2% σε σχέση με το 2002, σύμφωνα με τον Παγκόσμιο Οργανισμό Τουρισμού.

Το 2008 ήταν το έτος που ο παγκόσμιος τουρισμός επλήγη σημαντικά από την παγκόσμια οικονομική κρίση και άρχισε μια αντίστροφη πορεία η οποία και συνεχίστηκε μέχρι και το πρώτο μισό του 2009. Πιο συγκεκριμένα, το 2008 οι αφίξεις τουριστών παγκοσμίως αυξήθηκαν συγκριτικά με το περασμένο έτος κατά 16εκ., σημειώνοντας μία άνοδο 2%, η οποία οφείλεται στα θετικά αποτελέσματα του πρώτου εξαμήνου. Στο δεύτερο εξάμηνο η ανάπτυξη ήταν αρνητική σε Ευρώπη και Ασία, σε αντίθεση με την Αμερική, την Αφρική και την Μέση Ανατολή που παρουσίασαν μία δυναμική εικόνα. Το γεγονός αυτό καθιστά το 2008 μία χρονιά αντιθέσεων για τον παγκόσμιο τουρισμό.

Το 2009, οι παγκόσμιες αφίξεις μειώθηκαν κατά 4,3% πάντα σε σύγκριση με το περασμένο έτος και μόνο το τελευταίο τρίμηνο υπήρξε μία μικρή βελτίωση της τάξης του 2% σε σχέση με το αντίστοιχο διάστημα του 2008. Η αρνητική ανάπτυξη διήρκησε στο σύνολό της 14 συνεχής μήνες, ξεκινώντας από το Σεπτέμβριο του 2008. Το 2010, αρχίζει και πάλι η ανάκαμψη ανά τον κόσμο στον τομέα του τουρισμού με τις αφίξεις να αυξάνονται κατά 6,6%. Φαίνεται λοιπόν, ότι παρόλη την απότομη πτώση της πορείας του τουρισμού, μετά από μία συνεχόμενα ανοδική πορεία επί σειρά ετών, η ανάκαμψη δεν άργησε να έρθει και ο κλάδος φαίνεται να βρήκε άμεσα τρόπο αντιμετώπισης της οικονομικής ύφεσης σε αντίθεση με άλλους, όπως η αυτοκινητοβιομηχανία, οι οικοδομές και τα ακίνητα. Και αυτό χάρη στην προσαρμοστικότητα των φορέων στις ανάγκες που επιτάσσουν οι καιροί.

Διάγραμμα 3.9
Οι τουριστικές αφίξεις σε παγκόσμιο επίπεδο για την περίοδο 2003 - 2010



Πηγή: World Databank

Ο παγκόσμιος τουρισμός, εν όψει του 21^{ου} αιώνα, αντιμετωπίζει μεγάλες προκλήσεις, οι οποίες σχετίζονται άμεσα με τη βιώσιμη ανάπτυξή του, την ορθή κατανομή των υπαρχόντων φυσικών πόρων και την κατανομή του πλούτου και των ευκαιριών, όπως ακριβώς συμβαίνει με κάθε ζωντανό κομμάτι της οικονομίας, όταν έρχεται αντιμέτωπο με την διεθνή πραγματικότητα.

Εξετάζουμε, πέρα από τις αριθμητικές απεικονίσεις της αντίδρασης του τομέα του τουρισμού εξαιτίας της οικονομικής κρίσης και το θεωρητικό επίπεδο. Η πλειοψηφία των ταξιδιών εμπεριέχουν απρόσμενα έξοδα, επομένως κατά τη διάρκεια της οικονομικής κατάρρευσης οι άνθρωποι προτιμούν να εξασφαλίζουν πόρους για τα προς το ζην. Αυτό έχει σαν αποτέλεσμα να επηρεάζεται η ζήτηση των τουριστικών προορισμών. Δε σημαίνει όμως ότι ο τουρισμός απαλείφεται, αλλά όπως προαναφέραμε περιορίζεται και προσαρμόζεται. Βρίσκει διαφορετικές διεξόδους ακολουθώντας την αλλαγή της ταξιδιωτικής συμπεριφοράς των ανθρώπων και ως εκ τούτου οι τουριστικές επιχειρήσεις υιοθετούν μία διαφορετική στρατηγική προκειμένου να επιβιώσουν της κρίσης. Ένας τρόπος αντιμετώπισης είναι η δημιουργία ελκυστικών πακέτων. Χαρακτηριστικό παράδειγμα ο συνδυασμός επαγγελματικών ταξιδιών με οικογενειακές διακοπές. Η ενθάρρυνση των ξενοδοχειακών μονάδων για παροχή πρωινού, υπηρεσιών internet και άλλων ευκολιών στο κόστος του δωματίου. Επίσης θα πρέπει να διατηρηθούν οι τιμές όσο το δυνατόν σε χαμηλό επίπεδο, χωρίς αυτό βέβαια να επηρεάζει την ποιότητα.

Επιπλέον είναι πιθανό τα ταξίδια και κυρίως αυτά στο εξωτερικό, και πιο συγκεκριμένα μη επαγγελματικού χαρακτήρα να περιοριστούν για τους κατοίκους των μεγάλων βιομηχανοποιημένων χωρών λόγω του υψηλού κόστους σε συνδυασμό με τις μειωμένες μισθολογικές αποδοχές. Σε αυτή την περίπτωση, μπορούν να επωφεληθούν οι μικρότερες κοινότητες κοντά στις μεγαλουπόλεις για εξορμήσεις μικρού χρονικού διαστήματος. Με αυτό τον τρόπο θα αυξηθούν τα έσοδα της τοπικής κοινωνίας τους, υπό την προϋπόθεση να λύσουν προβλήματα, όπως αυτά της απασχόλησης του επισκέπτη τις βροχερές μέρες, την απουσία νυχτερινής ζωής και την διασκέδαση των παιδιών.

Παρατηρούμε λοιπόν, ότι μπορεί ο τουρισμός να μην είναι σε θέση να αλλάξει τις παγκόσμιες οικονομικές πολιτικές, αλλά σίγουρα μπορεί να αλλάξει ο κλάδος καθεαυτό. Το δίδαγμα είναι επομένως ότι δεν είναι εποχές για να εμπορευόμαστε τα ήδη κερκημένα, αλλά είναι εποχές για να γινόμαστε καινοτόμοι, προκειμένου να δημιουργούμε νέα προϊόντα προσαρμοσμένα στην νέα πραγματικότητα. Αυτό είναι η δημιουργικότητα και η σκέψη έξω από τα καθιερωμένα απέναντι στις προκλήσεις της οικονομίας, μία ιδεολογία που θα έπρεπε να υιοθετήσουν όλοι οι τομείς που επηρεάζονται και επηρεάζουν το οικονομικό περιβάλλον μίας κοινωνίας.

3.4 Επιπτώσεις στον τομέα της ναυτιλίας

Η ναυτιλία σαν κλάδος έχει προεκτάσεις και ακαθόριστα σύνορα με αποτέλεσμα να διαφέρει από τους άλλους κλάδους της εθνικής οικονομίας που εξετάσαμε ως εδώ. Το «Rochdale Report» του 1970 δίνει ένα πλήρη και διαχρονικό ορισμό της ναυτιλιακής βιομηχανίας σχολιάζοντας ως εξής²⁰:

«Η ναυτιλία είναι μία περίπλοκη βιομηχανία μέσα στην οποία οι συνθήκες που καθορίζουν τις διαδικασίες σε ένα τομέα της δεν εφαρμόζονται απαραίτητα και σε ένα άλλο. Σε ορισμένες περιπτώσεις μπορεί να θεωρηθεί ως ένα σύνολο από αλληλοσχετιζόμενες βιομηχανίες. Τα θεμελιώδη στοιχεία της, τα πλοία, ποικίλλουν ευρύτατα σε μέγεθος και τύπο, παρέχοντας μία πλήρη γκάμα υπηρεσιών μεταφοράς για μεγάλη ποικιλία φορτίων που πρέπει να μεταφερθούν είτε σε κοντινές ή μακρινές αποστάσεις. Ωστόσο, παρ' όλο που κάποιος μπορεί να διαχωρίσει τομείς και αγορές μέσα στο χώρο της ναυτιλιακής βιομηχανίας, δεν μπορεί να παραγνωρίσει τη σημαντική αλληλεπίδραση και αλληλεξάρτησή τους. Πρόσθετα, πρέπει να τονιστεί πως το

²⁰ Alderton P. (1984), "Sea Transport: Operations and Economics" σελ. 138

μεγαλύτερο μέρος της ναυτιλιακής βιομηχανίας ασχολείται με την εκτέλεση του διεθνούς εμπορίου και επομένως λειτουργεί μέσα σε ένα περίπλοκο παγκόσμιο πλαίσιο από συμφωνίες οικονομικής, πολιτικής και κοινωνικής σημασίας ανάμεσα σε ναυτιλιακές εταιρείες, φορτωτές, κυβερνητικές οργανώσεις και άλλα εμπλεκόμενα μέρη.»

Προς επιβεβαίωση, του προαναφερθέντα ορισμού, έρχονται τα γεγονότα της πρόσφατης ιστορίας της οικονομικής κατάστασης σε όλη την υδρόγειο. Η παγκόσμια οικονομική κρίση που ξέσπασε τον Οκτώβριο του 2008 οφείλεται ως επί το πλείστον στις τράπεζες. Αυτές όμως είναι και ο κύριος αιμοδότης της ναυτιλίας όπως θα δούμε και στην πορεία με αποτέλεσμα να είναι και αυτή κομμάτι του ντόμινο. Πέραν όμως της περιορισμένης τραπεζικής χρηματοδότησης, η ναυτιλία είχε να αντιμετωπίσει ίσως την πιο αναιμική ζήτηση που αντιμετώπισε ποτέ. Η ζήτηση για τις λιμενικές υπηρεσίες είναι παράγωγος ζήτηση.²¹ Εξαρτάται δηλαδή από τη ζήτηση εμπορευμάτων προς μεταφορά. Όσο περισσότερο αυξάνεται η ζήτηση για μεταφορές τόσο αυξάνονται οι ναύλοι, λόγω της περιορισμένης μεταφορικής ικανότητας σε κάθε κατηγορία πλοίου. Παράλληλα αυξάνονται και οι αξίες των πλοίων και αντίστροφα. Συνοπτικά, η ζήτηση διαμορφώνεται από την παγκόσμια οικονομία, τα μεταφερόμενα εμπορικά αγαθά, το χρόνο ταξιδιού, το μεταφορικό κόστος και τα πολιτικά γεγονότα. Για το λόγο αυτό, η κυκλικότητα της ναυτιλίας, ακολουθεί τους κύκλους της παγκόσμιας οικονομίας, οι οποίοι είναι από τους σημαντικότερους παράγοντες που επηρεάζουν τη ζήτηση για θαλάσσια μεταφορά.

Βασική προϋπόθεση για να υπάρξει διεθνές εμπόριο είναι η ναυτιλία με τις θαλάσσιες μεταφορές και αντίστροφα. Έχει αποδειχτεί ότι η μεταφορά προϊόντων δια θαλάσσης όχι μόνο είναι και πιο οικονομική συγκριτικά με άλλες εφαρμόζοντας οικονομίες κλίμακας, αλλά και πιο φιλική προς το περιβάλλον. Η θαλάσσια συγκοινωνία προσφέρει τη δυνατότητα μεταφοράς μεγάλων ποσοτήτων με χαμηλό μεταφορικό ανά μονάδα κόστος με λιγότερες εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα (CO₂). Κατά πόσο το διεθνές εμπόριο αλληλεπιδρά με τον κλάδο της ναυτιλίας;

²¹ Μεταξάς Β. (1986), «Οικονομική των Μεταφορών» Αθήνα σελ. 28

Πίνακας 3.4

Παγκόσμια οικονομική ανάπτυξη 2007-2011, σε ποσοστό επί τις εκατό

Region/country	1991–2004 Average	2007	2008	2009	2010 ^a	2011 ^b
WORLD	2.9	4.0	1.7	-2.1	3.9	3.1
Developed economies	2.6	2.6	0.3	-3.6	2.5	1.8
<i>of which:</i>						
United States	3.4	2.1	0.4	-2.6	2.9	2.3
Japan	1.0	2.4	-1.2	-6.3	4.0	-0.4
European Union (27)	2.8	3.0	0.5	-4.2	1.8	1.9
<i>of which:</i>						
Germany	1.6	2.7	1.0	-4.7	3.6	3.0
France	2.1	2.4	0.2	-2.6	1.5	2.1
Italy	1.5	1.5	-1.3	-5.0	1	0.9
United Kingdom	2.9	2.7	-0.1	-4.9	1.3	1.3
Developing economies	4.7	8.0	5.4	2.5	7.4	6.3
<i>of which:</i>						
China	9.9	14.2	9.6	9.1	10.2	9.4
India	5.9	9.6	5.1	7.0	8.6	8.1
Brazil	2.6	6.1	5.2	-0.6	7.5	4.0
South Africa	2.5	5.5	3.7	-1.8	2.9	4.0
Least Developed Countries (LDCs)	4.6	8.5	6.7	4.5	4.8	5.2
Transition economies	-1.0	8.6	5.4	-6.7	4.1	4.4
<i>of which:</i>						
Russian Federation	-1.0	8.5	5.6	-7.9	4.0	4.4

Sources: UNCTAD secretariat calculations, based on United Nations Department of Economic and Social Affairs (UN-DESA), National Accounts Main Aggregates database, and World Economic Situation and Prospects (WESP) 2011, Mid-year Update, Economic Commission for Latin America and the Caribbean (ECLAC), 2011; OECD, Stat database; and national sources.

^a Calculations for country aggregates were based on GDP at constant 2005 dollars.

^b Preliminary estimates.

^c Forecasts.

Πηγή: UNCTAD, Review of Maritime Transport 2011, σελ 3

Η ανάπτυξη της παγκόσμιας οικονομίας μετρείται με το Ακαθάριστο Εθνικό Προϊόν (ΑΕΠ), το οποίο έπεσε κατακόρυφα το 2008, καθώς η οικονομική κρίση που για τις ΗΠΑ ξεκίνησε το 2007 γινόταν όλο και πιο έντονη παίρνοντας διαστάσεις ανά την υφήλιο. Βλέπουμε στον πίνακα 3.4 ότι ενώ για περισσότερα από 13 χρόνια, η οικονομική ανάπτυξη ήταν κατά μέσο όρο 2.9%, το 2007 συγκράτησε την ανοδική εξέλιξή της με ποσοστό 4.0%.

Το 2008 ήταν μία χρονιά σταθμός για την οικονομική ιστορία και το εμπόριο σε όλο τον κόσμο. Μετά από δεκαετίες σταθερής τροχιάς και ανάπτυξης, το ΑΕΠ έφτασε μόλις το 1.7%, ένα ποσοστό αναλογικά χαμηλότερο από το περασμένο έτος κατά 2.3%. Στη συνέχεια, το 2009, σημειώθηκε και η πρώτη και μεγαλύτερη πτώση σε παγκόσμιο επίπεδο από το 1930, με αρνητικό ΑΕΠ 2.1%. Το 2010, η οικονομία μπήκε σε τροχιά ανάκαμψης αγγίζοντας το 3.9%.

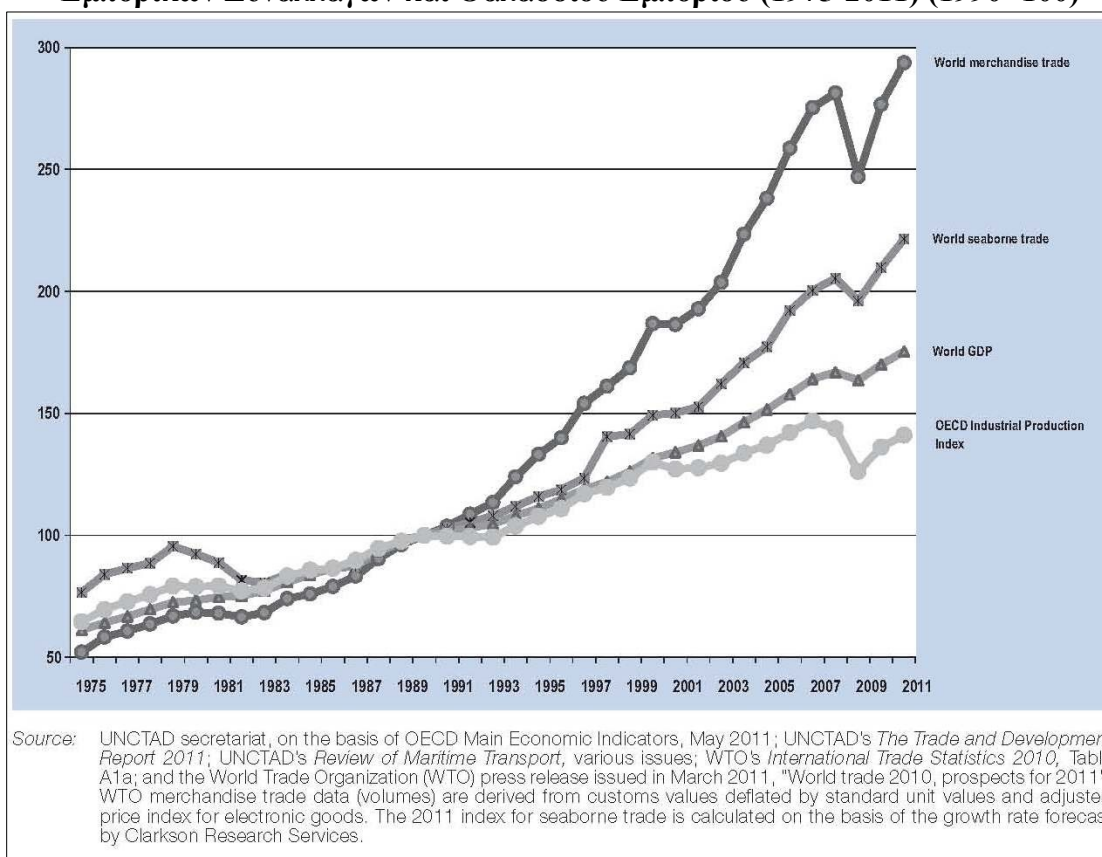
Σε αυτό το σημείο, κρίνεται αναγκαίως ο διαχωρισμός των χωρών σε ανεπτυγμένες και αναπτυσσόμενες, λόγω της διαφορετικής συμβολής τους στην πορεία της παγκόσμιας οικονομικής ιστορίας. Οι χώρες που συνθέτουν το οικονομικό στερέωμα ανά τον κόσμο χωρίζονται σε *ανεπτυγμένες (developed)* και *αναπτυσσόμενες (developing)*. Στη πρώτη

κατηγορία ανήκουν χώρες όπως οι Η.Π.Α, η Ιαπωνία και επιλεγμένες χώρες της Ε.Ε. (κυρίως η Γερμανία). Στη δεύτερη κατηγορία συναντούμε τα επονομαζόμενα **BRIC's** δηλαδή τα αρχικά των χωρών Βραζιλία, Ρωσία, Ινδία, Κίνα οι οποίες αντιγράφοντας μοντέλα της Δύσης ευελπιστούν να εκθρονίσουν κάποια από τις ήδη κορεσμένες και αργές οικονομικές βιομηχανίες που ανήκουν στη πρώτη κατηγορία (developed countries).

Πιο συγκεκριμένα λοιπόν, το 2010, οι αναπτυσσόμενες χώρες σημείωσαν μία θετική πορεία, με το ΑΕΠ να ξεπερνά το 2.5%. Οι ΗΠΑ και η Ιαπωνία είχαν καλύτερες επιδόσεις σε ανάπτυξη 2.9% και 4.0% αντίστοιχα συγκριτικά με την Ε.Ε με ποσοστό 1.9%. Οι αναπτυσσόμενες οικονομίες και εκείνες που είναι σε μεταβατικό στάδιο επανήλθαν σε στάδια ευημερίας δημιουργώντας μόνες την ίδια τους την ανάπτυξη, αντί να βασίζονται στις εξαγωγές προς τις ανεπτυγμένες χώρες.

Γυρίζοντας τώρα στον τομέα της ναυτιλίας, όλα εξαρτώνται είτε αφορά σε φάση ύφεσης είτε ευημερίας από μακροοικονομικές συνθήκες. Αλλαγές στην παγκόσμια οικονομία και το εμπόριο, επηρεάζουν αναλόγως και τη θαλάσσια αγορά. Επομένως, για το έτος 2010 η ζήτηση για θαλάσσιες υπηρεσίες και ιδιαίτερα μεταφοράς ξηρού φορτίου και των containers παρουσίασε μία πορεία εξίσου ανοδική με εκείνη του ΑΕΠ, του παγκόσμιου εμπορίου αλλά και της βιομηχανικής παραγωγής, όπως φαίνεται και στο παρακάτω διάγραμμα.

Διάγραμμα 3.10
Δείκτες Παγκόσμιου ΑΕΠ, Βιομηχανικής Παραγωγής ΟΟΣΑ, Παγκόσμιων Εμπορικών Συναλλαγών και Θαλάσσιου Εμπορίου (1975-2011) (1990=100)



Πηγή: UNCTAD, Review of Maritime Transport 2011, σελ 4

Πιο συγκεκριμένα, η κίνηση του θαλάσσιου εμπορίου απεικονίζεται και στον πίνακα 3.5. Ο αριθμός των μεταφερόμενων αγαθών που μεταφέρθηκαν το 2010 διά θαλάσσης σε σύνολο άγγιξε τους 8.4 δις τόνους, αριθμός που ξεπέρασε το επίπεδο των προ κρίσης αγαθών προς μεταφορά, όντας την ίδια στιγμή και κατά 7% περισσότερα από το περασμένο έτος 2009.

Πίνακας 3.5
Παγκόσμιο Θαλάσσιο Εμπόριο ετών 2006-2010, ανά τύπο φορτίου κατηγορία χώρας

Country group	Year	Goods loaded				Goods unloaded			
		Total	Crude	Products	Dry cargo	Total	Crude	Products	Dry cargo
Millions of tons									
World	2006	7 700.3	1 783.4	914.8	5 002.1	7 878.3	1 931.2	893.7	5 053.4
	2007	8 034.1	1 813.4	933.5	5 287.1	8 140.2	1 995.7	903.8	5 240.8
	2008	8 229.5	1 785.2	957.0	5 487.2	8 286.3	1 942.3	934.9	5 409.2
	2009	7 858.0	1 710.5	931.1	5 216.4	7 832.0	1 874.1	921.3	5 036.6
	2010	8,408.3	1 784.9	967.5	5 655.8	8 377.8	1 938.9	969.3	5 469.7
Developed economies	2006	2 460.5	132.9	336.4	1 991.3	4 164.7	1 282.0	535.5	2 347.2
	2007	2 608.9	135.1	363.0	2 110.8	3 990.5	1 246.0	524.0	2 220.5
	2008	2 715.4	129.0	405.3	2 181.1	4 007.9	1 251.1	523.8	2 233.0
	2009	2 554.3	115.0	383.8	2 055.5	3 374.4	1 125.3	529.9	1 719.2
	2010	2 832.5	125.7	418.5	2 288.2	3 592.1	1 158.5	545.1	1 888.5
Transition economies	2006	410.3	123.1	41.3	245.9	70.6	5.6	3.1	61.9
	2007	407.9	124.4	39.9	243.7	76.8	7.3	3.5	66.0
	2008	431.5	138.2	36.7	256.6	89.3	6.3	3.8	79.2
	2009	505.3	142.1	44.4	318.8	93.3	3.5	4.6	85.3
	2010	515.7	150.2	45.9	319.7	122.1	3.5	4.6	114.0
Developing economies	2006	4 829.5	1 527.5	537.1	2 765.0	3 642.9	643.6	355.1	2 644.3
	2007	5 020.8	1 553.9	530.7	2 932.6	4 073.0	742.4	376.3	2 954.3
	2008	5 082.6	1 518.0	515.1	3 049.6	4 189.1	684.9	407.2	3 097.0
	2009	4 798.4	1 453.5	502.9	2 842.0	4 364.2	745.3	386.9	3 232.1
	2010	5 060.1	1 509.0	503.1	3 047.9	4 663.7	776.9	419.6	3 467.1
Africa	2006	721.9	353.8	86.0	282.2	349.8	41.3	39.4	269.1
	2007	732.0	362.5	81.8	287.6	380.0	45.7	44.5	289.8
	2008	766.7	379.2	83.3	304.2	376.6	45.0	43.5	288.1
	2009	708.0	354.0	83.0	271.0	386.8	44.6	39.7	302.5
	2010	733.3	343.6	81.5	308.2	399.3	42.0	39.3	318.0
America	2006	1 030.7	251.3	93.9	685.5	373.4	49.6	60.1	263.7
	2007	1 067.1	252.3	90.7	724.2	415.9	76.0	64.0	275.9
	2008	1 108.2	234.6	93.0	780.6	436.8	74.2	69.9	292.7
	2009	1 029.8	225.7	74.0	730.1	371.9	64.4	73.6	234.0
	2010	1 129.6	231.0	73.2	825.4	407.5	69.3	76.6	261.6
Asia	2006	3 073.1	921.2	357.0	1 794.8	2 906.8	552.7	248.8	2 105.3
	2007	3 214.6	938.2	358.1	1 918.3	3 263.6	620.7	260.8	2 382.1
	2008	3 203.6	902.7	338.6	1 962.2	3 361.9	565.6	286.8	2 509.5
	2009	3 054.3	872.3	345.8	1 836.3	3 592.4	636.3	269.9	2 686.2
	2010	3 190.7	932.9	348.2	1 909.5	3 843.5	665.6	300.0	2 877.9
Oceania	2006	3.8	1.2	0.1	2.5	12.9	0.0	6.7	6.2
	2007	7.1	0.9	0.1	2.5	13.5	0.0	7.0	6.5
	2008	4.2	1.5	0.1	2.6	13.8	0.0	7.1	6.7
	2009	6.3	1.5	0.2	4.6	13.1	0.0	3.6	9.5
	2010	6.5	1.5	0.2	4.8	13.4	0.0	3.7	9.7

Πηγή: UNCTAD, Review of Maritime Transport 2011, σελ 8

Διαπιστώνουμε λοιπόν, ότι κατευθυντήριοις δύναμη της ανάπτυξης του θαλάσσιου εμπορίου είναι η δυνατή καταναλωτική ζήτηση για αγαθά καθώς επίσης και η βιομηχανική

ανάπτυξη στις αναπτυσσόμενες χώρες. Η πλειοψηφία μάλιστα αυτών των οικονομιών εξαρτάται άμεσα από την παραγωγή αυτών των αγαθών, συμπεριλαμβανομένων των καυσίμων, μιας και αποτελούν την κύρια πηγή εσόδων, απασχόλησης και ξένου συναλλάγματος. Μάλιστα, περισσότερες από 100 αναπτυσσόμενες οικονομίες αντλούν πάνω από το 40% των εσόδων στον τομέα των εξαγωγών, από τις εξαγωγές των πρώτων υλών.

Σύμφωνα με την UNCTAD («Developments in International Seaborne Trade», 2008) οι θαλάσσιες μεταφορές διακινούν περίπου το 80% του όγκου του διεθνούς εμπορίου, γεγονός που ενισχύει την θεωρία της γραμμικής σχέσης θαλάσσιων μεταφορών από τη μία πλευρά και παγκόσμιας οικονομίας και διεθνούς εμπορίου από την άλλη. Όμως δεν είναι μόνο αυτές οι δύο συνιστώσες που καθορίζουν την πορεία της ανάπτυξης της ναυτιλίας. Είναι και η ναυλαγορά σαν απόρροια της ισχνης ζήτησης για μεταφορά αγαθών, όπως και η πτώση της αξίας των πλοίων. Επιπλέον των προαναφερθέντων, καθώς η ζήτηση για ναύλωση πλοίων περιορίζεται, παράλληλα η προσφορά τους αυξάνεται μιας και οι παραγγελίες για κατασκευή νέων δεν σταματούν. Ο κλάδος χαρακτηρίζεται από υπερπροσφορά χωρητικότητας, αύξηση του αριθμού των ναυπηγήσεων, έλλειψη χρηματοδότησης και έντονο ανταγωνισμό. Αυτή είναι μία εικόνα της ναυτιλίας εν περιλήψει κατά το πέρασμα της κρίσης, το οποίο θα εξετάσουμε εκτενέστερα σε αυτό το κεφάλαιο.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4

ΘΕΩΡΗΤΙΚΗ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ ΤΗΣ ΔΟΜΗΣ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΑΓΟΡΑΣ

4.1 Θεωρητική προσέγγιση της έννοιας της Ναυλαγοράς

Η ναυλαγορά είναι η αγορά των θαλάσσιων μεταφορών. Σήμερα, το εμπόριο γίνεται ανάμεσα σε χώρες σε όλο τον κόσμο και τα αγαθά μεταφέρονται με πλοία. Τα αγαθά αυτά δεν είναι ομοιογενή. Διαφοροποιούνται ανάλογα με την υλική υπόστασή τους (π.χ. πετρέλαιο, χημικά, τρόφιμα και τεχνολογικά προϊόντα) αλλά και με τις ανάγκες τους κατά της μεταφοράς. Οι διαφορετικές κατηγορίες μέσα στο χώρο αυτό εξυπηρετούνται και από διαφορετικό τύπο πλοίων. Πριν την κατηγοριοποίηση και ανάλυση της αγοράς ναύλων θα ήταν χρήσιμο να προσδιοριστούν οι γενικές έννοιες της ναύλωσης, του ναύλου και της ναυλαγοράς.

Στα πλαίσια της ελεύθερης ναυτιλίας (εξαιρείται η ναυτιλία γραμμών), με τον όρο «ναύλωση» περιγράφεται η συμφωνία της εμπορικής απασχόλησης ενός ελεύθερου πλοίου ανάμεσα σε δύο εμπλεκόμενα μέρη, τον πλοιοκτήτη ή «εκναυλωτή» και το «ναυλωτή». Πιο συγκεκριμένα, στη σύμβαση ναύλωσης συμβάλλεται από τη μία πλευρά εκείνος που διαθέτει το πλοίο (εκναυλωτής) και από την άλλη εκείνος προς τον οποίο διατίθεται το πλοίο (ναυλωτής). Με τη συμφωνία ναύλωσης, ο πλοιοκτήτης/ εκναυλωτής δέχεται να απασχολήσει το πλοίο του σύμφωνα με τις απαιτήσεις και τον τρόπο απασχόλησης που ζητά ο ναυλωτής στη βάση πληρωτέου από τον ναυλωτή χρηματικού ανταλλάγματος που καλείται «ναύλος» ή «μίσθωμα» (ανάλογα με τον τύπο ναύλωσης). Η συμφωνία «ναύλωσης» επικυρώνεται από το αντίστοιχο συμβόλαιο ναύλωσης, το «ναυλοσύμφωνο».²²

Η εμπορική απασχόληση του πλοίου μπορεί να διακριθεί σε 4 βασικές κατηγορίες ναύλωσης²³:

➤ **Ναύλωση Ταξιδιού (Voyage Charter):** αποτελεί βραχυχρόνια μορφή ναύλωσης. Ο πλοιοκτήτης αναλαμβάνει να μεταφέρει με το πλοίο του για λογαριασμό του ναυλωτή συγκεκριμένη ποσότητα φορτίου ανάμεσα σε καθορισμένα λιμάνια. Ο ναυλωτής υποχρεούται να καταβάλει στον πλοιοκτήτη χρηματική αμοιβή (ναύλο –freight), που υπολογίζεται συνήθως ανά τόνο μεταφερόμενου φορτίου.

²² Γκιζιάκης Κ., Παπαδόπουλος Α.Ι., Πλωμαρίτου Ε.Η., (2006). «Ναυλώσεις» (σελ.53)

²³ Alderton P., (1984). “Sea Transport: Operations and Economics” (σελ.138)

➤ **Χρονοναύλωση (Time Charter):** μπορεί να αποτελεί βραχυχρόνια, μεσοχρόνια ή μακροχρόνια μορφή ναύλωσης ανάλογα με τη χρονική διάρκειά της (μπορεί να διαρκέσει για ένα ταξίδι μερικών ημερών ή από μερικούς μήνες μέχρι πάνω από πέντε χρόνια). Ο πλοιοκτήτης παραχωρεί στο ναυλωτή το πλοίο με το υπάρχον πλήρωμα για το συμφωνημένο χρονικό διάστημα κρατώντας τον έλεγχο της λειτουργίας του πλοίου (operation). Ο ναυλωτής αναλαμβάνει την εμπορική απασχόληση (commercial employment) του πλοίου και πληρώνει μίσθωμα (hire) στον πλοιοκτήτη σε τακτά χρονικά διαστήματα ανάλογα με τη συμφωνία.

➤ **Ναύλωση Γυμνού Πλοίου (Bareboat ή Demise Charter):** αποτελεί μακροχρόνια μορφή ναύλωσης. Ο πλοιοκτήτης ναυλώνει στο ναυλωτή το κουφάρι του πλοίου για μεγάλο χρονικό διάστημα (συνήθως πάνω από 2 έτη). Ο ναυλωτής αναλαμβάνει εξ ολοκλήρου τον πλήρη έλεγχο του πλοίου (επάνδρωση, συντήρηση, ασφάλιση κ.λπ.) για το συμφωνημένο χρονικό διάστημα – σα να ήταν εκείνο ο πλοιοκτήτης - και πληρώνει μίσθωμα (hire) σε τακτά χρονικά διαστήματα ανάλογα με τη συμφωνία. Ο πλοιοκτήτης αναλαμβάνει μόνο το κόστος κεφαλαίου του πλοίου του.

➤ **Ναύλωση Εργολαβικής Μεταφοράς (Contract of Affreightment):** αποτελεί μακροχρόνια μορφή ναύλωσης. Ο πλοιοκτήτης υπόσχεται να ικανοποιήσει τις ανάγκες του ναυλωτή για μεταφορά καθορισμένου όγκου αγαθών μέσα σε μία συμφωνημένη σχετικά μεγάλη χρονική περίοδο. Τυπικά το Contract of Affreightment (CoA) αναγνωρίζεται ως ένας νέος τύπος συμφωνίας μεταφοράς εμπορευμάτων διά θαλάσσης ο οποίος καλύπτει ένα εξειδικευμένο ομογενές φορτίο, που πρόκειται να μεταφερθεί σε μεγάλες ποσότητες και για μεγάλες χρονικές περιόδους. Συνήθως, το συμβόλαιο CoA, καλύπτει μεγάλα χρονικά διαστήματα (από έξι μήνες ως και μερικά χρόνια) και περισσότερα από ένα ταξίδια. Ωστόσο, η περίπτωση ναύλωσης για μικρό χρονικό διάστημα όπου εκτελείται μόνο ένα ταξίδι δεν εξαιρείται από τα παραδείγματα CoA.

Στα πλαίσια των ναυλώσεων ταξιδιού, η πληρωτέα αμοιβή προς τον πλοιοκτήτη για τη μεταφορά και παράδοση των αγαθών στον προορισμό τους σε εμπορεύσιμη κατάσταση ονομάζεται **ναύλος (freight)** και πληρώνεται συνήθως σε USD ανά τόνο μεταφερόμενου φορτίου. Από την άλλη πλευρά, στους τύπους ναύλωσης που εμπεριέχουν το στοιχείο του χρόνου ως κύριο συστατικό, π.χ. χρονοναύλωση, ναύλωση γυμνού πλοίου κ.λπ., η αντίστοιχη αμοιβή του πλοιοκτήτη ως αντάλλαγμα για την παραχώρηση της διαχείρισης του πλοίου ονομάζεται **μίσθωμα (hire)** και πληρώνεται ανά τακτά χρονικά διαστήματα, συνήθως σε USD, ανάλογα με τη συμφωνία ανά ημέρα απασχόλησης του πλοίου.

Σε όλους τους τομείς της ελεύθερης αγοράς, η διαμόρφωση της τιμής μιας θαλάσσιας μεταφορικής υπηρεσίας, δηλαδή του ναύλου, πραγματοποιείται με βάση τη διαπραγματευτική ισχύ των δύο εμπλεκόμενων μερών, του ναυλωτή και του εκναυλωτή, κατά τη δεδομένη χρονική στιγμή, κάτω από τις γενικές συνθήκες της αγοράς και κάτω από τις ειδικές απαιτήσεις της συγκεκριμένης ναύλωσης. Ωστόσο, ο ναύλος μιας μεμονωμένης ναύλωσης κυμαίνεται πάντα γύρω από το γενικό επίπεδο ναύλων της αγοράς, το οποίο καθορίζεται κατά κανόνα από την αλληλεπίδραση της προσφοράς και ζήτησης θαλασσίων υπηρεσιών της αγοράς τη δεδομένη χρονική στιγμή. Βέβαια θα πρέπει να σημειωθεί πως ένας μεγάλος αριθμός από ποικίλους παράγοντες, προβλέψιμους ή απρόβλεπτους, είναι δυνατόν να επηρεάζουν την προσφορά ή τη ζήτηση θαλασσίων υπηρεσιών ανά πάσα στιγμή και επομένως το αντίστοιχο επίπεδο των ναύλων.

Η έννοια **αγορά ναύλων** ή **ναυλαγορά** μπορεί να οριστεί απλώς ως το σύστημα με το καθορίζονται οι ναύλοι. Η ανάλυση του συστήματος θα πρέπει να συμπεριλάβει 3 βασικά συστατικά στοιχεία:

- Ο γεωγραφικός χώρος μέσα στον οποίο καθορίζονται οι ναύλοι ή πραγματοποιούνται οι μεταφορές.
- Ένα σύνολο από φυσικά και νομικά πρόσωπα που εκφράζουν διαφορετικά συμφέροντα, δρουν με διαφορετικούς τρόπους με σκοπό την επίτευξη των στόχων τους και αλληλεπιδρώντας μεταξύ τους συντελούν στον καθορισμό των άλλων ναύλων.
- Ένα σύστημα από αλληλοεξαρτώμενα πρόσωπα, παράγοντες και καταστάσεις που μέσα από οικονομικούς μηχανισμούς και πρακτικές διαδικασίες καταλήγει στον καθορισμό των ναύλων με τους οποίους διεξάγονται οι διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές.

Όλα τα παραπάνω και το κάθε ένα χωριστά μπορεί να αποτελέσει έναν περισσότερο ή λιγότερο αναλυτικό ορισμό της ναυλαγοράς.²⁴

4.2 Ναυλοδείκτες

Οι ναυλοδείκτες (freight indexes ή indices) αποτελούν τα χρηματοοικονομικά εργαλεία με τα οποία παρακολουθούνται οι συνθήκες και η τάση της ναυλαγοράς. Όπως έχει ήδη αναφερθεί, η αγορά ναύλων δεν είναι μια ενιαία και ομοιογενής αγορά. Αυτή η διαφοροποίηση των ναυλαγορών οδήγησε στη δημιουργία αντίστοιχων δεικτών. Ο

²⁴ Γκιζιάκης Κ., Παπαδόπουλος Α.Ι., Πλωμαρίτου Ε.Η., (2006). «Ναυλώσεις» (σελ.55-56)

διαχωρισμός των δεικτών στηρίζεται στα ισχυρά ή θεμελιώδη κριτήρια που χρησιμοποιήθηκαν και στο διαχωρισμό των ναυλαγορών. Επομένως:

✓ Με κριτήρια τον τύπο και τη φύση του μεταφερόμενου φορτίου, οι ναυλοδείκτες διακρίνονται σε ναυλοδείκτες ξηρού φορτίου και ναυλοδείκτες υγρού φορτίου.

✓ Με κριτήριο τον τύπο του πλοίου, οι ναυλοδείκτες διακρίνονται σε ναυλοδείκτες που αφορούν πλοία μεταφοράς ξηρού φορτίου και ναυλοδείκτες που αφορούν πλοία μεταφοράς υγρού φορτίου.

✓ Επί πλέον, οι ναυλοδείκτες διακρίνονται ανάλογα με το μέγεθος των πλοίων σε επί μέρους κατηγορίες, π.χ. στην ναυλαγορά πλοίων ξηρού φορτίου υπάρχουν ναυλοδείκτες που αφορούν τα πλοία «Handy» (25.000 - 60.000 dwt), ναυλοδείκτες που αφορούν τα πλοία «Panamax» (60.000 - 80.000 dwt) και ναυλοδείκτες που αφορούν τα πλοία «Capesize» (80.000 – 200.000 dwt).

Baltic Dry Index (BDI) ²⁵

Από την 1^η Νοεμβρίου 1999, ο δείκτης «BDI» αποτελεί διάδοχο του δείκτη «BFI»²⁶ για την ενδεικτική μέτρηση του καθημερινού επιπέδου ναύλων στην αγορά ξηρού φορτίου. Ο δείκτης «BDI» θεωρείται περισσότερο αντιπροσωπευτικός των τάσεων της αγοράς ξηρού φορτίου σε σχέση με το δείκτη «BFI» ο οποίος συμπεριλάμβανε κατά 70% διαδρομές πλοίων «Panamax» και κατά 30% διαδρομές πλοίων «Capesize».

Baltic Handymax Index (BHMI) και Baltic Supramax Index (BSI) ²⁷

Είναι οι ναυλοδείκτες του «Baltic exchange» που δημιουργήθηκαν για την παρακολούθηση της επί μέρους ναυλαγοράς πλοίων μεταφοράς ξηρού φορτίου, τύπου «Handy» (20.000 – 60.000 dwt).

²⁵ Γκιζιάκης Κ., Παπαδόπουλος Α.Ι., Πλωμαρίτου Ε.Η., (2006). «Ναυλώσεις» (σελ.298)

²⁶ Υπήρξε ένας από τους σημαντικότερους ναυλοδείκτες του «Baltic Exchange», καθώς μετρούσε ενδεικτικά το καθημερινό επίπεδο ναύλων στα πλοία μεταφοράς ξηρού φορτίου από το 1985 ως το 1999, όταν αντικαταστάθηκε από το δείκτη «BDI». Βασιζόταν σε ένα σταθμικό σύστημα υπολογισμού, σύμφωνα με το οποίο επιλεγμένες θαλάσσιες διαδρομές (routes) ξηρού φορτίου, υπό χρονοναύλωση ή ναύλωση ταξιδιού, συμμετείχαν στη διαμόρφωση του δείκτη με προκαθορισμένο ποσοστό. Το επίπεδο των ναύλων στις διαδρομές αυτές εξεταζόταν καθημερινά, είτε μέσα από τα πραγματικά κλεισίματα των ναυλώσεων (fixtures) ή από αντίστοιχες εκτιμήσεις των ναυλομεσιτών για τις διαδρομές αυτές.
Storford M. (2009). “Maritime Economics” (σελ.195)

²⁷ Γκιζιάκης Κ., Παπαδόπουλος Α.Ι., Πλωμαρίτου Ε.Η., (2006). «Ναυλώσεις» (σελ.299-300)

Ο δείκτης Baltic Handymax Index (BHMI) δημιουργήθηκε το Σεπτέμβριο του 2000, εκδόθηκε επίσημα για πρώτη φορά στις 2 Οκτωβρίου.

Αντανακλώντας την αύξηση του μεγέθους στις παρτίδες του μεταφερόμενου χύδην ξηρού φορτίου τα τελευταία, από την 1^η Ιουνίου 2005 το «Baltic Exchange» παρουσίασε την δοκιμαστική παρακολούθηση ενός νέου δείκτη με την ονομασία «Baltic Supramax Index» (BSI). Από τις 03/01/2006 ο δείκτης «BSI» αντικατέστησε πλήρως τον «BHMI» και εκφράζεται σε μονάδες δείκτη «Baltic Dry Index» (BDI) ως συνέχεια της χρονολογικής σειράς του δείκτη «BHMI».

Baltic Panamax Index (BPI) ²⁸

Είναι ο ναυλοδείκτης του «Baltic Exchange» που δημιουργήθηκε στις 6 Μαΐου 1998 για την παρακολούθηση της επί μέρους ναυλαγοράς πλοίων ξηρού τύπου, τύπου «Panamax» (60.000 – 80.000 dwt), η αρχική τιμή του δείκτη είχε καθοριστεί στις 1.002 μονάδες.

Baltic Capesize Index (BCI) ²⁹

Είναι ο ναυλοδείκτης του «Baltic Exchange» που δημιουργήθηκε για την παρακολούθηση της επί μέρους ναυλαγοράς πλοίων ξηρού φορτίου, τύπου «Capesize» (80.000 – 200.000 dwt), η αρχική τιμή του δείκτη καθορίστηκε στις 1.000 μονάδες την 01/03/1999.

Baltic International Tanker Routes (BITR) - Baltic Dirty Tanker Index (BDTI) - Baltic Clean Tanker Index (BCTI) ³⁰

Το 1998 δημιουργήθηκε από το «Baltic Exchange» ο ναυλοδείκτης «Baltic International Tanker Routes» (BITR) για την παρακολούθηση σε ημερήσια βάση ναύλων «spot» σε επιλεγμένες διαδρομές μεταφοράς υγρού φορτίου. Από την 1^η Οκτωβρίου 2001, ο δείκτης «BITR» διαχωρίστηκε σε δύο επιμέρους δείκτες τον «Baltic Dirty Tanker Index» (BDTI) και τον «Baltic Clean Tanker Index» (BCTI) που παρακολουθούν την εξέλιξη των ναύλων σε τυπικές διαδρομές μεταφοράς ακάθαρτου πετρελαίου και καθαρών προϊόντων πετρελαίου αντίστοιχα. Η σύνθεση του δείκτη «BDTI» συμπεριλαμβάνει 16 εμπορευματικές διαδρομές ακατέργαστου πετρελαίου, ενώ η σύνθεση του δείκτη «BCTI» περιλαμβάνει 6 διαδρομές

²⁸ Γκιζιάκης Κ., Παπαδόπουλος Α.Ι., Πλωμαρίτου Ε.Η., (2006). «Ναυλώσεις» (σελ.302)

²⁹ ο.π. σελ. 304

³⁰ ο.π. σελ.311-312

μεταφοράς προϊόντων πετρελαίου, για ορισμένες ενδεικτικές κατηγορίες μεγέθους πλοίων. Όλες οι διαδρομές συμμετέχουν με ίση βαρύτητα στον καθορισμό της τιμής του δείκτη.

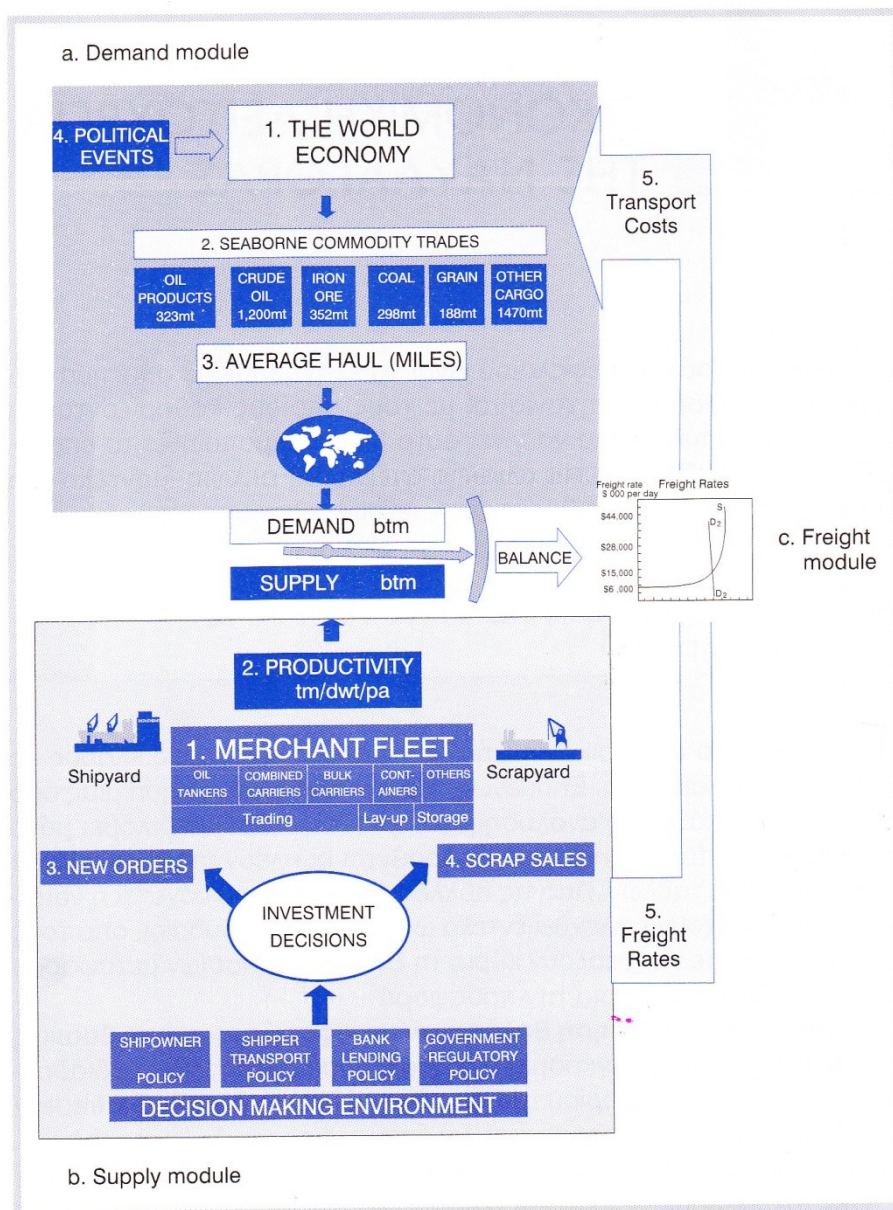
4.3 Οικονομική Λειτουργία της Ναυλαγοράς³¹

Είναι γνωστό ότι η οικονομική της ναυτιλίας είναι ένας κλάδος με μεγάλη πολυπλοκότητα. Επομένως, για την πραγματοποίηση μιας όσο το δυνατόν ξεκάθαρης ανάλυσης, το μοντέλο θα συμπεριλάβει μόνο εκείνους τους παράγοντες που θεωρούνται οι πλέον σημαντικοί στο καθορισμό των ναύλων. Από τις πολλές επιρροές που δέχεται η ναυτιλιακή αγορά, έχουν επιλεγεί έντεκα ως ιδιαίτερα σπουδαίοι, από τους οποίους οι πέντε επηρεάζουν κύρια τη ζήτηση θαλάσσιων μεταφορών και οι υπόλοιποι έξι κύρια την προσφορά.

Όσον αφορά τη ζήτηση θαλάσσιων μεταφορών, οι πέντε βασικές μεταβλητές είναι: η παγκόσμια οικονομία (world economy), οι διαδρομές του θαλάσσιου εμπορίου των φορτίων (seaborne commodity trades), η μέση διανυόμενη απόσταση των θαλάσσιων διαδρομών (average haul), τα πολιτικά γεγονότα (political events), οι λοιποί εξωγενείς παράγοντες (exogenous factors) και τέλος το κόστος μεταφοράς (transport cost). Αντίστοιχα, για την προσφορά θαλάσσιων μεταφορών οι έξι βασικές μεταβλητές είναι: οι ομάδες λήψης αποφάσεων (decision makers), η χωρητικότητα του παγκόσμιου στόλου εμπορικών πλοίων (world fleet capacity), οι παραδόσεις νεότευκτων πλοίων (shipbuilding deliveries), οι διαλύσεις πλοίων (scrapping) και οι προσδοκίες που δημιουργούν οι εξελίξεις των ναύλων (freight rate expectations). Ο τρόπος με τον οποίο οι παραπάνω μεταβλητές ενσωματώνονται στο ενιαίο μοντέλο της ναυτιλιακής αγοράς απεικονίζεται στο διάγραμμα παρακάτω.

³¹ Stopford M. (2009). “*Maritime Economics*” (σελ.136-138)

Διάγραμμα 4.1
Το ενιαίο μοντέλο της ναυτιλιακής αγοράς



Πηγή: Stopford M. (1997). "Maritime Economics" (σελ. 116)

Το μοντέλο αποτελείται από τρία συστατικά μέρη: τη ζήτηση θαλάσσιων μεταφορών (τμήμα α), την προσφορά θαλάσσιων μεταφορών (τμήμα β) και την αγορά ναύλων (τμήμα γ), η οποία συνδέει τα δύο πρώτα μέρη καθορίζοντας το επίπεδο των χρηματοροών που θα μετακινηθούν από το ένα μοντέλο στο άλλο. Οι μηχανισμοί του μοντέλου είναι σχετικά απλοί.

Από την πλευρά της ζήτησης, η παγκόσμια οικονομία, μέσα από τη δραστηριότητα διαφόρων βιομηχανιών, δημιουργεί τα αγαθά που απαιτούν θαλάσσια μεταφορά. Οι εξελίξεις

σε συγκεκριμένους βιομηχανικούς τομείς είναι δυνατόν να επηρεάσουν το γενικό πλαίσιο ανάπτυξης της ζήτησης (π.χ. μία μεταβολή στην τιμή του πετρελαίου επηρεάζει τη ζήτηση πετρελαίου και αντίστοιχα τη ζήτηση θαλάσσιας μεταφοράς του). Επίσης, πιθανές μεταβολές στην απόσταση μεταφοράς ενός φορτίου έχουν ως αποτέλεσμα τη διαφοροποίηση στην τελική ζήτηση θαλάσσιων υπηρεσιών μετρημένη σε τονομίλια (ton-miles).

Από την πλευρά της προσφοράς, σε βραχυπρόθεσμο επίπεδο, ο εμπορικός στόλος των πλοίων αντιπροσωπεύει τη σταθερή θαλάσσια μεταφορική ικανότητα. Όμως, σε κάποιο μελλοντικό σημείο του χρόνου και ανάλογα με τις επιχειρηματικές αποφάσεις των πλοιοκτητών, είναι δυνατόν να απασχολείται ενεργά μόνο ένα τμήμα αυτού του στόλου, καθώς ορισμένα πλοία μπορεί να παροπλιστούν (laid-up) ή να χρησιμοποιηθούν ως αποθήκες φορτίου. Ο παγκόσμιος στόλος μπορεί να αυξηθεί σε μέγεθος από τις νέες ναυπηγήσεις και να μειωθεί από τις διαλύσεις πλοίων.³² Επίσης, η συνολική δυνατότητα μεταφοράς που παρέχεται από τον παγκόσμιο στόλο εξαρτάται ουσιαστικά από την αποτελεσματικότητα με την οποία απασχολούνται τα πλοία. Ιδιαίτερο ρόλο σε αυτό παίζει η ταχύτητα των πλοίων, καθώς επίσης η συνολική απόσταση και ο συνολικός χρόνος ταξιδιού υπό έρμα (χωρίς φορτίο).

Το τρίτο μέρος του μοντέλου είναι η αγορά ναύλων, η οποία συνδέει την αγορά θαλάσσιων μεταφορικών υπηρεσιών με τη ζήτηση. Στην ουσία, ο μηχανισμός καθορισμού των ναύλων διαμορφώνει το ποσό των χρημάτων που θα πληρωθεί από τους ναυλωτές στους πλοιοκτήτες για τη μεταφορική υπηρεσία που οι τελευταίοι παρέχουν.

4.4 Μηχανισμός καθορισμού του ναύλου³³

Το τρίτο τμήμα του μοντέλου της ναυτιλιακής αγοράς είναι η αγορά ναύλων ή ναυλαγορά. Η αγορά ναύλων (freight market) αποτελεί το δυναμικό μηχανισμό προσαρμογής ανάμεσα στην προσφορά και τη ζήτηση θαλάσσιων μεταφορών.

Οι πλοιοκτήτες και οι φορτωτές/ναυλωτές διαπραγματεύονται για να καθορίσουν την τιμή του ναύλου, η οποία θα αντανάκλα την ισορροπία των διαθέσιμων πλοίων και φορτίων στην αγορά. Όταν υπάρχει πλεόνασμα πλοίων ο ναύλος μειώνεται, ενώ όταν υπάρχει έλλειμμα πλοίων ο ναύλος αυξάνεται. Γενικά, οι πλοιοκτήτες και οι φορτωτές προσαρμόζουν πάντα τις

³² Collins N. (2000). *“The Essential Guide to Chartering and the Dry freight Market”* (σελ.83-85)

³³ Stopford M.(2009). *“Maritime Economics”* (σελ.160-163)

επιχειρηματικές αποφάσεις και τις ενέργειές τους, ώστε να υπάρχει ισορροπία ανάμεσα στην προσφορά και τη ζήτηση.

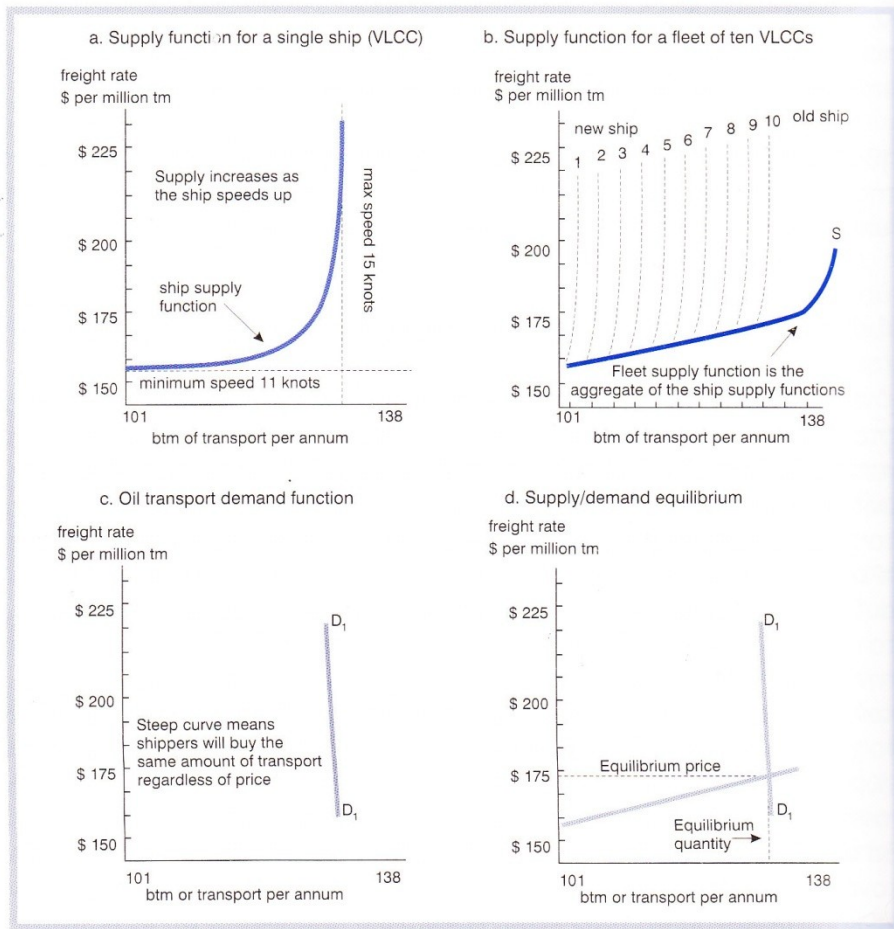
Υπάρχουν τρεις βασικές οικονομικές έννοιες που θα χρησιμοποιηθούν για την ανάλυση του μηχανισμού των ναύλων: η λειτουργία της προσφοράς (supply function), η λειτουργία της ζήτησης (demand function) και η τιμή ισορροπίας (equilibrium price).

4.4.1 Λειτουργίες της προσφοράς και της ζήτησης πλοίων

Η λειτουργία της προσφοράς ενός ανεξάρτητου πλοίου απεικονίζεται στο διάγραμμα 4.2 (α) και περιγράφει την ποσότητα μεταφοράς που προσφέρει το πλοίο σε κάθε επίπεδο ναύλου. Το πλοίο του διαγράμματος είναι ένα VLCC 280.000dwt. Όταν ο ναύλος πέσει κάτω από τα \$ 155 ανά εκατομμύριο τονομύλια τότε ο πλοιοκτήτης θα οδηγήσει το πλοίο σε παροπλισμό (lay-up condition). Καθώς οι ναύλοι αυξάνονται πάνω από τα \$ 155 ανά εκατομμύριο τονομύλια (mtm = million ton miles) ανά έτος, το πλοίο θα επαναδραστηριοποιηθεί στην αγορά, αλλά θα ταξιδεύει με ελάχιστη βιώσιμη ταχύτητα των 11 κόμβων (slow steaming) προκειμένου να εξοικονομεί καύσιμα. Αν το πλοίο απασχολείται έμφορτο για 137 ημέρες το χρόνο και με αυτήν την ταχύτητα, τότε η ετήσια συνολική προσφορά χωρητικότητας του θα ανέρχεται σε 10,1σ δις τονομύλια (btm = billion ton miles) (δηλ. $11 \times 24 \times 137 \times 280.000$). Όσο οι ναύλοι αυξάνονται, η επιχειρησιακή ταχύτητα του πλοίου θα αυξάνεται, ώσπου ο ναύλος να φτάσει στα \$ 220 ανά εκατομμύριο τονομύλια, οπότε το πλοίο θα χρησιμοποιεί τη μέγιστη ταχύτητα των 15 κόμβων και θα παρέχει ετήσια συνολική προσφορά χωρητικότητας 13,8 δις τονομυλίων. Παρατηρείται δηλαδή ότι μια αύξηση στις τιμές των ναύλων αυξάνει την προσφορά χωρητικότητας του ίδιου πλοίου κατά 37%.

Διάγραμμα 4.2

Οι λειτουργίες της προσφοράς και της ζήτησης πλοίων.



Πηγή: Stopford M. (1997). "Maritime Economics" (σελ.161)

Στην πράξη, η αυξομείωση της ταχύτητας δεν είναι ο μόνος τρόπος με τον οποίο η προσφορά ανταποκρίνεται στις τιμές των ναύλων. Το επίπεδο των ναύλων επηρεάζει γενικά τις αποφάσεις των πλοιοκτητών. Για παράδειγμα, σε περιόδους χαμηλών ναύλων ένας πλοιοκτήτης μπορεί να πάρει την απόφαση να στείλει το πλοίο του για δεξαμενισμό ή να κλείσει ένα βραχυπρόθεσμο συμβόλαιο χρησιμοποίησης του πλοίου για αποθήκευση φορτίου. Αντίστροφα, σε περιόδους υψηλών ναύλων ο πλοιοκτήτης ενός δεξαμενοπλοίου είναι δυνατόν να αποφασίσει να επιστρέψει το πλοίο υπό έρμα στον Αραβικό Κόλπο διαμέσου του συντομότερου αλλά «ακριβότερου» καναλιού του Σουέζ, αντί να κάνει το γύρο του Ακρωτηρίου της Καλής Ελπίδας. Παρόμοια, οι τιμές των ναύλων δεν είναι ο μόνος τρόπος με τον οποίο η αγορά επηρεάζει τα έσοδα των πλοιοκτητών. Σε περιόδους πλεονάσματος της προσφοράς, τα πλοία συχνά πρέπει να περιμένουν για να βρουν διαθέσιμο

φορτίο ή να αποδέχονται την εκτέλεση μεταφοράς μικρότερων «μερικών» φορτίων (part cargoes). Αυτό μειώνει τα λειτουργικά έξοδα του πλοίου όπως ακριβώς μία πτώση στις τιμές των ναύλων. Τέτοιοι παράγοντες θα πρέπει να λαμβάνονται υπόψη στον υπολογισμό των μελλοντικών χρηματοροών (cash flow forecasts) των παλαιότερων πλοίων.

Στην συνέχεια θα μελετηθεί ο τρόπος με τον οποίο η αγορά ρυθμίζει την προσφορά που παρέχεται από ένα στόλο πλοίων. Η απεικόνιση αυτής της διαδικασίας φαίνεται στο διάγραμμα 4.2 (b) όπου εμφανίζεται η λειτουργία της προσφοράς ενός στόλου από δέκα δεξαμενόπλοια VLCC. Η καμπύλη της προσφοράς του στόλου (S) είναι το άθροισμα των καμπυλών των επιμέρους ανεξάρτητων πλοίων, τα οποία ποικίλλουν σε ηλικία και αποδοτικότητα. Στο συγκεκριμένο παράδειγμα, η κατανομή της ηλικίας του στόλου κλιμακώνεται από 2 έτη (το νεότερο πλοίο 1) ως 20 έτη (το παλαιότερο πλοίο 10) ανεβαίνοντας 2 έτη ανά πλοίο. Το νεότερο πλοίο έχει το χαμηλότερο ημερήσιο λειτουργικό κόστος και το σημείο παροπλισμού του (lay-up point) αντιστοιχεί σε ναύλο \$155 ανά εκατομμύριο τονομύλια, ενώ το παλαιότερο πλοίο έχει το υψηλότερο ημερήσιο λειτουργικό κόστος και το σημείο παροπλισμού του (lay-up point) αντιστοιχεί σε ναύλο \$ 165 ανά εκατομμύριο τονομύλια.

Ο μηχανισμός της προσφοράς του στόλου λειτουργεί με την είσοδο ή την έξοδο των πλοίων από την αγορά ως προσαρμογή στα επίπεδα των ναύλων. Όταν οι τιμές των ναύλων πέφτουν κάτω από το λειτουργικό κόστος (operating cost) του πλοίου 10, τα πλοία αυτό οδηγείται σε παροπλισμό και η προσφορά μειώνεται κατά ένα πλοίο, το πλοίο 9 εξισώνει τα έσοδα με το λειτουργικό κόστος ενώ τα υπόλοιπα 8 πλοία παρουσιάζουν οριακά κέρδη εφόσον τα έσοδα ξεπερνούν τα σταθερά έξοδά τους. Αν οι φορτωτές χρειάζονται μόνο 5 πλοία για να εξυπηρετήσουν τις ανάγκες τους, είναι δυνατόν να ρίξουν το ναύλο που προσφέρουν στα \$ 160 ανά εκατομμύρια τονομύλια, δηλαδή το σημείο παροπλισμού του πλοίου 5. Με αυτό τον τρόπο η προσφορά ανταποκρίνεται βραχυχρόνια στις μεταβολές των ναύλων. Σε περισσότερο μακροπρόθεσμο ορίζοντα, η προσφορά αυξάνεται με την ναυπήγηση νέων πιο αποδοτικών πλοίων και μειώνεται με την διάλυση των παλαιότερων πλοίων.

Η λειτουργία της ζήτησης απεικονίζει τον τρόπο με τον οποίο οι ναυλωτές ανταποκρίνονται στις μεταβολές των ναύλων. Η καμπύλη ζήτησης του διαγράμματος 4.2 (c) είναι σχεδόν κάθετη. Αν και αυτό απλώς είναι μία υπόθεση για το παράδειγμά μας, ωστόσο αυτή είναι η πιο πιθανή μορφή της καμπύλης για τα περισσότερα χύδην φορτία. Αιτία είναι η

έλλειψη ανταγωνιστικού προς το πλοίο μεταφορικού μέσου. Οι φορτωτές πρέπει οπωσδήποτε να μεταφέρουν συγκεκριμένη ποσότητα φορτίου και θα την μεταφέρουν ανεξαρτήτου κόστους, εκτός εάν έχουν στη διάθεσή τους χρόνο για να κάνουν εναλλακτικές διευθετήσεις μεταφοράς. Αντίστροφα, οι φθηνές τιμές ναύλων δεν θα δελεάσουν τους φορτωτές να χρησιμοποιήσουν ένα επιπρόσθετο πλοίο. Με άλλα λόγια η ζήτηση πλοίων είναι ανελαστική βραχυχρόνια για τα περισσότερα χύδην φορτία και για το λόγο αυτό η καμπύλη της ζήτησης παίρνει την κάθετη μορφή του διαγράμματος.

4.4.2 Η τιμή ισορροπίας

Οι καμπύλες της προσφοράς και της ζήτησης πλοίων διασταυρώνονται στην τιμή ισορροπίας (equilibrium price) των ναύλων. Σε αυτό το σημείο οι αγοραστές και οι πωλητές έχουν βρει μια κοινώς αποδεκτή τιμή συμφωνίας. Στο διάγραμμα 4.2 (d) η τιμή της ισορροπίας είναι περίπου \$ 170 ανά εκατομμύρια τονομύλια και σημαίνει ότι σε αυτό το επίπεδο ναύλων, οι ναυλωτές είναι πρόθυμοι να μισθώσουν 10 πλοία και οι πλοιοκτήτες είναι έτοιμοι να τους διαθέσουν αυτά τα 10 πλοία.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5

ΚΙΝΗΣΗ ΝΑΥΛΑΓΟΡΑΣ – ΝΑΥΛΟΔΕΙΚΤΩΝ ΤΗΝ

ΠΕΡΙΟΔΟ 2008-2011

Έχοντας πλέον εξετάσει από τι επηρεάζεται η ναυλαγορά και πώς σχηματίζεται σε θεωρητικό επίπεδο, στο κεφάλαιο αυτό αναλύουμε τη συμπεριφορά της την περίοδο μεταξύ 2008 έως 2011.

Το πρώτο εξάμηνο του 2008 η ανοδική τάση της αγοράς σε όλους τους τομείς της ναυτιλίας (αγορά ξηρού και υγρού φορτίου) συνεχίστηκε όπως χαρακτηριστικά συνέβαινε και τα χρόνια που προηγήθηκαν. Ωστόσο, το δεύτερο μισό του ίδιου έτους, τα πράγματα άλλαξαν προς το χειρότερο, καθώς το φαινόμενο της παγκόσμιας οικονομικής κρίσης άρχισε να επηρεάζει τη ζήτηση των εμπορικών μεταφορών. Ο τομέας του ξηρού φορτίου υπέστη σοβαρές μειώσεις, ενώ ο τομέας του υγρού φορτίου φαίνεται να πήγε λίγο καλύτερα κατά τη διάρκεια όλου του έτους.

Παρακάτω, θα εξετάσουμε πιο αναλυτικά τη συμπεριφορά της αγοράς τόσο στην αγορά του ξηρού όσο και του υγρού φορτίου και των πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων (containerships) κατά τη διάρκεια του 2008 και των επερχόμενων ετών. Θα ασχοληθούμε επίσης, εν συντομία, και με τους παράγοντες που συνέβαλλαν σε αυτές τις διακυμάνσεις πέρα από την ίδια την κρίση.

5.1 Εξελίξεις στο εμπόριο του ξηρού φορτίου

Στη ναυτιλία, η αγορά ξηρού φορτίου μπορεί να χωριστεί σε δύο κατηγορίες, στα μεγάλα και στα μικρά φορτία. Τα μεγάλα, περιλαμβάνουν το σιδηρομέταλλευμα, τον άνθρακα και τα σιτηρά, τα οποία τυπικά μεταφέρονται από πλοία τύπου Capesize και Panamax και αποτελούν τα 2/3 του παγκόσμιου εμπορίου σε ξηρό φορτίο. Τα μικρά τα οποία αποτελούν και το υπόλοιπο 1/3, περιλαμβάνουν λιπάσματα, προϊόντα σιδήρου και χάλυβα, κατασκευαστικά υλικά όπως τσιμέντο και αλουμίνιο, γεωργικά προϊόντα πέρα από σιτηρά και διάφορα ορυκτά μεταλλεύματα. Αυτά μεταφέρονται κυρίως από φορτηγά πλοία τύπου Handymax και Handysize.³⁴

³⁴ Clarkson Research Services Limited (2012). “Dry Bulk Trade Outlook from February 2012”, σελ. 2.

Η αγορά του ξηρού φορτίου, η οποία από το 2003 διένυε μία συνεχώς ανοδική πορεία μέχρι και τις αρχές του 2008, κατέρρευσε στα μέσα του ίδιου έτους, παρά την πολλά υποσχόμενη τάση το πρώτο εξάμηνο. Ο γενικός δείκτης ξηρού φορτίου (Baltic Exchange Dry Index), ο οποίος μετρά τα επίπεδα των ναύλων για τα μεταφερόμενα δια θαλάσσης ξηρά φορτία, έδειξε μία σημαντική πτώση, σαν αποτέλεσμα της μειωμένης εμπορικής δραστηριότητας στον τομέα αυτό. Πιο συγκεκριμένα, το Μάιο του 2008 ο γενικός δείκτης άγγιξε το ιστορικό υψηλό των 11.793 μονάδων και στο τέλος του ίδιου έτους έπεσε δεκαεπτά φορές πιο κάτω, σημειώνοντας 663 μονάδες.

Κατά τη διάρκεια του 2008, ο κατά μέσο όρο ναύλος για τα πλοία capesize ήταν \$ 116.175 ημερησίως ενώ σε κάποια σημεία ξεπέρασε και τα \$ 300.000 ημερησίως. Το 2010 ο ναύλος είχε πέσει κατά 29% αγγίζοντας τα \$ 40.308 λίγο πιο πάνω από τα \$ 35.283 τη μέρα που ήταν το 2009. Ο δείκτης ανέβηκε λίγο ακόμα το 2011 από 1.256 μονάδες τον Αύγουστο σε 2.173 τον Οκτώβριο και συνεπώς και τα ναύλα. Αυτό ήταν αποτέλεσμα της αυξημένης ζήτησης της Ασίας σε σιδηρομετάλλευμα και άνθρακα.³⁵ Στην Ιαπωνία για παράδειγμα, αυξήθηκαν οι εισαγωγές σε πρώτες ύλες για την ανοικοδόμηση των περιοχών που επλήγησαν από τον σεισμό και το τσουνάμι.³⁶ Η άνοδος αυτή όμως δεν κράτησε για πολύ, αφού από τον Οκτώβριο και μετά ο δείκτης άρχισε πάλι να πέφτει.

Οι έντονες διακυμάνσεις του επιπέδου των ναύλων στον capesize τομέα είναι συχνά αποτέλεσμα της μεταβλητότητας της ζήτησης του άνθρακα και του σιδηρομεταλλεύματος, αγαθά τα οποία ως επί το πλείστον μεταφέρονται με πλοία τύπου capesize. Επομένως η υπερπροσφορά χωρητικότητας σε φορτηγά πλοία βλέπουμε ότι είναι καταλυτικός παράγοντας στην κατακόρυφη πτώση των ναύλων.

Στον τομέα των Panamax πλοίων η πτωτική τάση ήταν μακροχρόνια. Σύμφωνα με το ναυλομεσιτικό οίκο Clarksons στις αρχές του 2010 υπήρχαν στην αγορά 1.632 φορτηγά πλοία Panamax, περίοδος κατά την οποία ο μέσος ναύλος κυμάνθηκε από \$ 24.000 έως και \$ 34.000. Την ίδια περίοδο της επόμενης χρονιάς, το 2011, ο στόλος είχε αυξηθεί στα 1.818 πλοία και συνεπώς τα ναύλα έπεσαν με τη σειρά τους σε \$ 11.000 με 15.000.³⁷

³⁵ Lloyd's List (2011). "Largest overnight capesize rate drop in two months". <http://www.lloydslist.com/ll/sector/dry-cargo/article387492.ece?service=print>

³⁶ Lorentzen & Stemoco (2011). Weekly 33.2011. <http://www.lorstem.com/Global/Weekly%20reports/Report%2033-2011.pdf>

³⁷ Lloyd's List (2012). "Panamax period charters stal". <http://www.lloydslist.com/ll/sector/dry-cargo/article391339.ece>

Τα supramax φορτηγά πλοία, ολοένα και αύξαναν τον ανταγωνισμό τους με τα Panamax. Αυτό συνέβαινε τόσο εξαιτίας του συνεχώς αυξανόμενου μεγέθους τους, τα οποία το 2008 ήταν κατά μέσο όρο 55.554 dwt και το 2011 έφτασαν τα 57.037 dwt, όσο και του εξοπλισμού των οποίου παρείχαν συγκριτικά με τα Panamax. Τα Supramax έχουν συνήθως γεραμούς (cranes) για την φορτοεκφόρτωση, κάτι το οποίο τα Panamax δεν προσφέρουν εκ κατασκευής. Οι γεραμοί πάνω στο πλοίο είναι σημαντικό πλεονέκτημα για τα λιμάνια μικρού και μεσαίου μεγέθους σε αναπτυσσόμενες χώρες που δεν παρέχουν τέτοιες δυνατότητες. Επίσης, συγκριτικό πλεονέκτημα διαθέτουν και στα επίπεδα των ναύλων, τα οποία αν και σε αυτόν τον τομέα υπέστησαν ύφεση, παρόλα αυτά ήταν σε υψηλότερο επίπεδο από αυτό των Panamax αφού το 2011 ήταν κατά μέσο όρο \$ 12.296.

Όσο αφορά στον τομέα των Handysize αυτός ήταν πιο ελαστικός στις μεταβολές της αγοράς και αυτό συνέβη κυρίως χάρη στο μέγεθος. Τα φορτηγά πλοία τύπου Handysize μπορούν να μεταφέρουν περισσότερα από 30 φορτία συγκριτικά με τα λίγα διαφορετικά προϊόντα που μεταφέρουν τα μεγαλύτερα πλοία. Επίσης μπορούν να εισέλθουν και να αγκυροβολήσουν σχεδόν σε όλα τα λιμάνια, εν αντιθέσει με τα μεγαλύτερα που είναι περιορισμένα στις διαδρομές που εξυπηρετούν τη μεταφορά μεγάλων όγκων συνδέοντας τα μεγαλύτερα λιμάνια του κόσμου.

Τέλος, η υπερπροσφορά για άλλη μία φορά παίζει σημαντικό ρόλο. Ο ρυθμός ανάπτυξης του στόλου των Capesize στις αρχές Δεκεμβρίου 2011 έφτασε το 19%, για τα Panamax το 13% ενώ για τα Handysize μόλις το 4%.³⁸ Λαμβάνοντας λοιπόν υπόψη την περιορισμένη προσφορά των Handysize, αλλά και το γεγονός ότι ένα Panamax μεταφέρει διπλάσιο φορτίο από το Handysize, καταλαβαίνουμε το λόγο για τον οποίο τα ναύλα στον τομέα αυτό μπορεί να μειώθηκαν, αλλά όχι τόσο δραματικά.

Έχοντας λοιπόν εξετάσει εν συντομία, τα τέσσερα μεγέθη των φορτηγών πλοίων συμπεραίνουμε ότι δεν αρκεί μόνο μία καλή οικονομικά αγορά, η οποία συνάμα να ευνοείται από τους εξωτερικούς περιβαλλοντικούς – πολιτικούς παράγοντες για να κρατούνται τα ναύλα σε ικανοποιητικά επίπεδα. Το ίδιο σημαντικό ρόλο διαδραματίζει και ο ρυθμός ανάπτυξης του εκάστοτε στόλου, με λίγα λόγια η υπερπροσφορά ή μη της χωρητικότητας. Χαρακτηριστική είναι η περίπτωση του 2010, όπου η ζήτηση για πρώτες ύλες ήταν αυξημένη από τις αναπτυσσόμενες χώρες. Οι καιρικές συνθήκες επίσης ευνόησαν την παραγωγή των γεωργικών προϊόντων. Από την άλλη πλευρά όμως η υπερπροσφορά ήταν η βασική αιτία των

³⁸ Clarkson (2011). “Dry Bulk Trade Outlook. December”.

χαμηλών ναύλων, αφού όλο και παραδίδονται νεόκτιστα πλοία, τα οποία είχαν παραγγελθεί τα χρόνια της ανάπτυξης. Μάλιστα, αυτή η αυξημένη προσφορά πλοίων αναμένεται να συνεχιστεί, αφού τα ναυπηγεία έχουν ρίξει τις τιμές τους για την κατασκευή ενός πλοίου, προκειμένου να προσεγγίσουν τους πλοιοκτήτες. Αν οι τελευταίοι δεν οδηγήσουν ταυτόχρονα τα μεγαλύτερα σε ηλικία πλοία τους σε διάλυση, τότε ο αριθμός των πλοίων στην αγορά θα αυξηθεί και άλλο, με αποτέλεσμα να πέσουν ακόμα πιο χαμηλά τα ναύλα.

5.2 Οι εξελίξεις στο εμπόριο του υγρού φορτίου

Τα δεξαμενόπλοια συνδέουν τις χώρες που παράγουν πετρέλαιο με εκείνες που το καταναλώνουν. Η αγορά των δεξαμενοπλοίων έχει να κάνει κυρίως με τη μεταφορά αργού πετρελαίου και των πετρελαϊκών προϊόντων, που συνολικά αντιπροσωπεύουν περίπου σε όγκο το 1/3 του παγκόσμιου θαλάσσιου εμπορίου. Τα επίπεδα των ναύλων των δεξαμενοπλοίων και η ζήτηση για παγκόσμιες μεταφορές είναι δύο έννοιες στενά συνδεδεμένες. Το πετρέλαιο είναι μία πρώτη ύλη για την κατασκευή περίπου 70.000 βιομηχανικών προϊόντων, όπως φάρμακα, συνθετικά υφάσματα, λιπάσματα, ακριλικά, χρώματα και βερνίκια, πλαστικά, καλλυντικά και πολλά άλλα, των οποίων μία πτώση στη ζήτηση, αυτομάτως προκαλεί απότομες διακυμάνσεις στα επίπεδα των ναύλων.³⁹

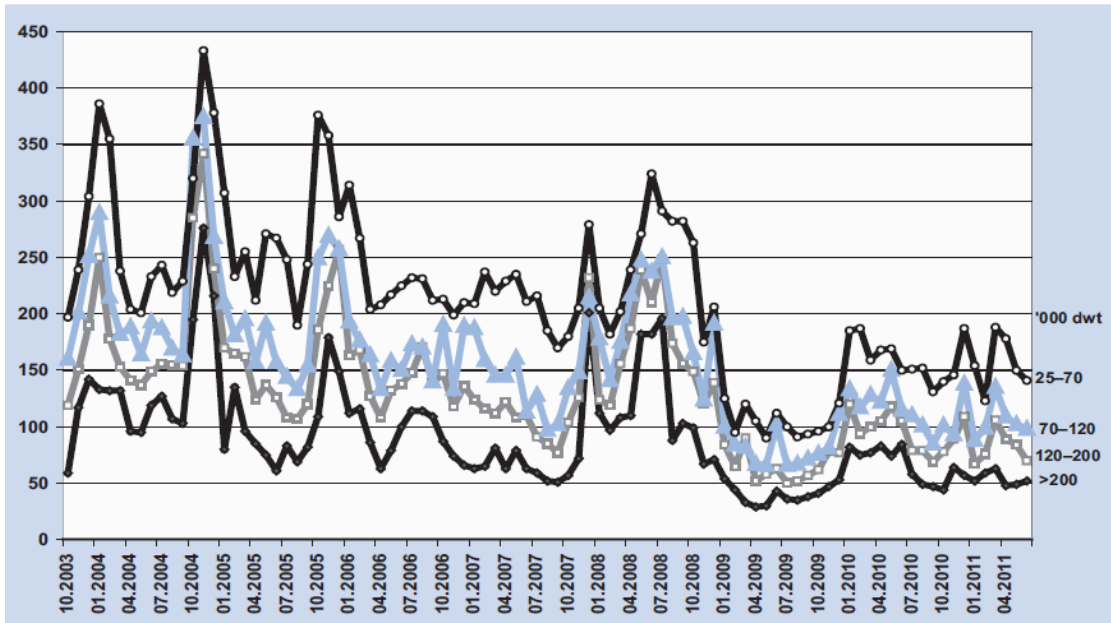
Σε γενικές γραμμές, όλα τα μεγέθη των δεξαμενοπλοίων κατά τη διάρκεια το 2010 είχαν καλύτερες επιδόσεις από εκείνες της περασμένης χρονιάς, παρόλα αυτά όμως σχετικά χαμηλές συγκρινόμενες με το πρώτο εξάμηνο του 2008, όπως φαίνεται και στο διάγραμμα 5.1. Οι καλύτεροι μήνες για το 2010 ήταν οι 2 πρώτοι και οι 2 τελευταίοι, λόγω της αυξημένης εποχικής ζήτησης για πετρέλαιο.

Μερικά από τα μεγαλύτερα πλοία είναι τα VLCCs (Very Large Crude Carriers) και τα ULCC (Ultra Large Crude Carriers) τα οποία προσφέρουν οικονομίες κλίμακας στις μεταφορικές υπηρεσίες πετρελαίου, εκεί όπου οι αγωγοί δεν υπάρχουν.

³⁹ www.strategicnine.com/LNG-gas-market.htm

Διάγραμμα 5.1

Ναύλοι αγοράς δεξαμενοπλοίων, διαφόρων μεγεθών, για την περίοδο 2003-2011



Πηγή: UNCTAD, βασισμένο σε στοιχεία του Lloyd's Shipping Economist

Τα VLCCs μεταφέρουν τις μεγαλύτερες ποσότητες αργού πετρελαίου που χρησιμοποιούν τα μεγαλύτερα εργοστάσια στον κόσμο και μαζί με τα ULCCs αποτελούσαν το 44% περίπου του στόλου των δεξαμενοπλοίων το 2010. Μάλιστα τα πλοία αυτού το μεγέθους μπορούν να χρησιμοποιηθούν επίσης για αποθηκευτικούς σκοπούς (floating storage facilities). Το πλεονέκτημα είναι, έχοντας το πλοίο παροπλισμένο (laid up condition), το φορτίο μπορεί να μείνει σε αποθήκη για όσο διάστημα χρειαστεί. Όταν οι τιμές του πετρελαίου ανέβουν, τότε ο ιδιοκτήτης του φορτίου το πουλάει και το πλοίο επιστρέφει στην αγορά για μεταφορές. Ο μέσος ναύλος το 2010 για τα VLCC ήταν περίπου \$ 36.083 ημερησίως, λίγο χαμηλότερος από το 2009 που ήταν \$ 38.533 και πολύ χαμηλότερος από το 2008 που έφτασε τα \$ 74.663.

Τα πλοία Suezmax πήραν το όνομα τους από το κανάλι του Σουέζ, μίας και ήταν το μεγαλύτερο σε μέγεθος πλοίο που μπορούσε να το διασχίσει. Το μέγεθός τους κυμαίνεται από 125.000 dwt μέχρι και 200.000 dwt. Τα επίπεδα των ναύλων το 2010 απέδωσαν καλύτερα από τον Ιανουάριο μέχρι το Μάιο και μετά έπεσαν μέχρι και το Σεπτέμβριο πριν προλάβουν να καλύψουν ένα μέρος από τις ζημιές τους. Στο διάστημα 1997-2008 ο μέσος ναύλος ήταν \$

35.800 ημερησίως.⁴⁰ Το 2010 έπεσε στα \$ 25.967, πιο χαμηλά από το 2009 και 2008 που ήταν \$ 27.825 και \$ 46.917 αντίστοιχα.

Τα δεξαμενόπλοια μεγέθους Aframax έχουν μεταφορική ικανότητα 80.000 dwt – 120.000 dwt και έξοδα χαμηλότερα από εκείνα των VLCCs ή των Suezmax. Τα επίπεδα ναύλου κατά γενική ομολογία κρατήθηκαν σταθερά και μάλιστα από το Δεκέμβριο 2009 μέχρι το Δεκέμβριο 2010 η απόδοση όλων των διαδρομών ανέβηκε από 16 έως και 40%. Όπως τον επόμενο μήνα, σημειώθηκαν πτώσεις για τις οποίες ευθύνεται η μειωμένη ζήτηση που προκλήθηκε από τη ανησυχία για το ελληνικό χρέος και την ενδυνάμωση του δολαρίου απέναντι στο ευρώ.

Τέλος, τα Handysize δεξαμενόπλοια είναι εκείνα που έχουν μέγεθος λιγότερο από 50.000 dwt και έχουν τη δυνατότητα να μπαίνουν σε λιμάνια με περιορισμένο μήκος και βάθος. Οι ναύλοι στον τομέα αυτό αν και χαμηλοί το 2010 παρέμειναν σε πολύ καλύτερα επίπεδα από εκείνα του 2009.

Όμως στο διάστημα αυτό της οικονομικής κρίσης, ο τομέας του υγρού φορτίου, όσο αφορά στην προσφορά και στη ζήτηση για μεταφορικές υπηρεσίες, υπήρξε πολύ ασταθής και για λόγους πέρα από αυτόν της υπερπροσφοράς σε χωρητικότητα (overtonnage).

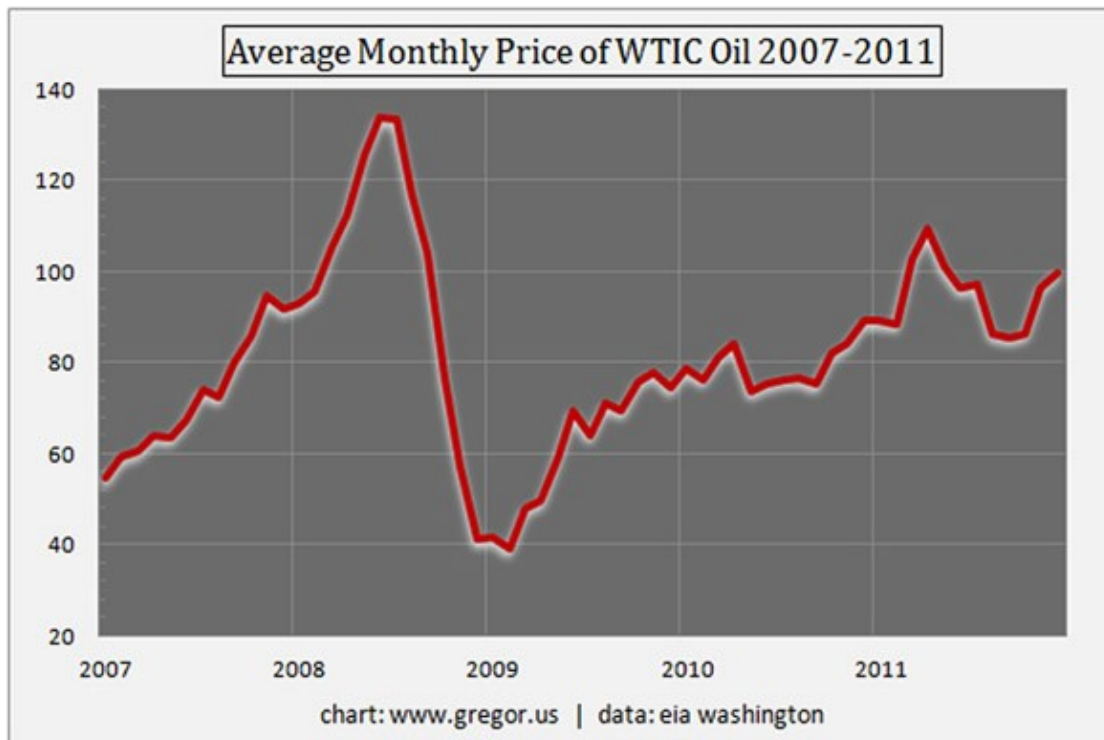
Σύμφωνα με τους κανονισμούς των κοινοτικών οδηγιών μέχρι τις αρχές του 2011, η απόσυρση των μονοπύθμενων δεξαμενόπλοιων (single hull tankers) ήταν επιτακτική για λόγους περιβαλλοντικούς. Αυτό έδωσε με τη σειρά του στους πλοιοκτήτες την δυνατότητα με το ποσό που εξασφάλιζαν από τη διάλυση των πλοίων αυτών την αντικατάστασή τους με διπύθμενα (double hull tankers) είτε με την αγορά άλλων που ήδη υπήρχαν στην αγορά είτε με την παραγγελία νέων. Βέβαια η παραγγελία νέων πλοίων, ήταν ακόμα μία ευκαιρία για την τόνωση της πλεονάζουσας χωρητικότητας πλοίων.

Η τιμή του πετρελαίου είναι επίσης ένας σημαντικός καθοριστικός παράγοντας στην αγορά των δεξαμενοπλοίων. Σε καιρούς που η ζήτηση του πετρελαίου αυξάνεται, αυξάνεται και η τιμή του, χωρίς αυτό βέβαια να σημαίνει ότι οι καταναλωτές δεν αναζητούν υποκατάστατά του. Όπως βλέπουμε στο διάγραμμα 5.2 η πορεία της διεθνούς τιμής του πετρελαίου συμβαδίζει με εκείνη των δεικτών BCTI και BDTI από το 2008 μέχρι και τις αρχές του 2011. Είναι φανερό ότι η τιμή του πετρελαίου καθορίζει σε μεγάλο βαθμό τη ναυτιλία και κατ' επέκταση την παγκόσμια οικονομική ανάπτυξη.

⁴⁰ Tanker Operator. November/December 2010

Διάγραμμα 5.2

Τιμές πετρελαίου για την περίοδο 2007-2011



Πηγή: <http://www.peakprosperity.com/blog/why-oil-prices-killing-economy/67016>

Ο εμφύλιος πόλεμος που ξέσπασε στη Λιβύη το Μάρτιο του 2011, ενέτεινε τα όσα ειπώθηκαν παραπάνω για την τιμή του πετρελαίου, με επικείμενο ράλι για την άνοδο της τιμής του πετρελαίου, αποτελώντας καθεαυτό επαρκή αιτία για να επηρεαστεί ο τομέας του υγρού φορτίου. Είναι γεγονός ότι στον αραβικό κόσμο σε περιόδους κρίσης ανεβαίνει η ζήτηση για αποθεματοποίηση του πετρελαίου. Πράγματι η τιμή άγγιξε τα \$ 120 το βαρέλι με παράλληλα εκτεταμένη χρήση δεξαμενοπλοίων είτε για μεταφορά είτε για αποθήκευση γεγονός που οδήγησε σε άνοδο των ναύλων.

Από όλα τα παραπάνω, βλέπουμε ότι οι ναύλοι των δεξαμενοπλοίων ανέκαμψαν από τις συνέπειες της οικονομικής κρίσης, μολοντί σε κάποιες περιπτώσεις με χαμηλούς ρυθμούς. Όπως και στην αγορά των φορτηγών πλοίων που εξετάσαμε παραπάνω, έτσι και στα δεξαμενόπλοια οι παραγγελίες νέων έχουν καθοριστικό ρόλο. Η πτώση των τιμών για την κατασκευή νέων πλοίων είναι προϊόν της οικονομικής κρίσης. Από την άλλη πλευρά όμως, η αγορά των δεξαμενοπλοίων είναι εξαρτώμενη από τις παγκόσμιες οικονομικές προοπτικές και τη ζήτηση για αγαθά που είναι παράγωγα του πετρελαίου, επειδή όπως προείπαμε το πετρέλαιο, καθώς και η τιμή του είναι παράγοντας-κλειδί για την παραγωγή των άλλων

προϊόντων και υπεύθυνο για τον εφοδιασμό μεγάλων βιομηχανικών κέντρων. Επιπλέον η συμπεριφορά των ναύλων στην αγορά υγρού φορτίου εξαρτάται και από την τάση των χωρών που παράγουν και αγοράζουν πετρέλαιο να επενδύουν σε στόλους δεξαμενοπλοίων. Για παράδειγμα, η Κίνα ανακοίνωσε ότι σκοπεύει να πραγματοποιεί τις μεγαλύτερες ποσότητες από τις εισαγωγές σε πετρέλαιο με ιδιόκτητο στόλο. Στρατηγικής σημασίας στο στόχο αυτό είναι η αύξηση του στόλου της χώρας σε VLCC από 11 το 2006 σε 38 το 2011.

Η Frontline, η εταιρεία του νορβηγού Fredriksen, είναι από τις μεγαλύτερες ναυτιλιακές σε ιδιοκτησία δεξαμενοπλοίων παγκοσμίως. Σε έκθεση της το 2011 που δημοσιεύτηκε στο περιοδικό Bloomberg Businessweek ⁴¹ προβλέπει άμεση κατάρρευση του κλάδου για τα επόμενα 5 χρόνια, αφού η προσφορά είναι συνεχώς μεγαλύτερη από τη ζήτηση, στηριζόμενη πάντα σε οικονομικά επιδόσεις των δικών της πλοίων.

Επειδή όμως το νόμισμα έχει πάντα δύο όψεις, οφείλουμε να εξετάσουμε και τη θετική πλευρά της παρούσας κατάστασης. Ο παγκόσμιος στόλος των δεξαμενοπλοίων λοιπόν είναι στο μεγαλύτερο ποσοστό χαμηλού ηλικιακού προφίλ. Έχοντας ως δεδομένο, ότι η ζήτηση δεν θα είναι πάντα η ίδια, οι πλοιοκτήτες θα πρέπει να προσαρμόσουν τη χωρητικότητα τους στις ανάγκες της ζήτησης, έστω και αν αυτή είναι εποχιακή, έστω και αν το πετρέλαιο έχει να ανταγωνιστεί εναλλακτικές μορφές ενέργειας.

5.3 Εξελίξεις στο εμπόριο των εμπορευματοκιβωτίων

Η πλειοψηφία των βιομηχανικών προϊόντων μεταφέρονται μέσα σε εμπορευματοκιβώτια, τα γνωστά και ως containers, μέσα σε πλοία ειδικής κατασκευής τα containerships. Η ανάπτυξη του κλάδου τα τελευταία 20 χρόνια, οφείλεται σε πολλούς παράγοντες συμπεριλαμβανομένης της κατασκευής όλο και μεγαλύτερων πλοίων για τη δημιουργία οικονομιών κλίμακας και των βελτιωμένων δυνατοτήτων που παρέχουν τόσο πάνω στο καράβι όσο και στα λιμάνια υποδοχής τους.

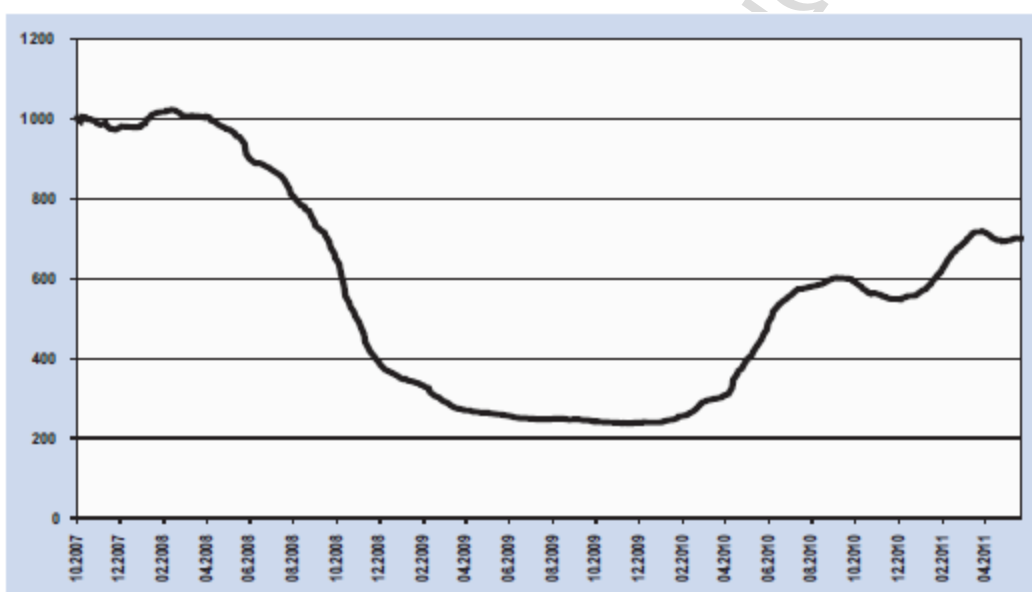
Η αγορά των containerships εξαρτάται στο μέγιστο βαθμό από την πορεία του διεθνούς εμπορίου. Όταν δεν υπάρχει ζήτηση για αγαθά που μεταφέρονται μέσα σε εμπορευματοκιβώτια, τα πλοία αυτά δεν μπορούν να μεταφέρουν άλλου είδους προϊόντα (χύδην ή υγρό φορτίο σε μορφή που δεν μπορεί να αποθηκευτεί σε εμπορευματοκιβώτιο), λόγω της εξαιρετικά εξειδικευμένης κατασκευής τους. Γίνεται λοιπόν κατανοητό ότι η κρίση ταρακούνησε συθέμελα την αγορά των containerships.

⁴¹ Bloomberg Businessweek, 28-5-2011 “Tanker Owner Frontline Says Market Remains Weak; May Sell Ships”

Η παγκόσμια οικονομική κρίση μείωσε τη ζήτηση των καταναλωτών για είδη οικιακής χρήσης, τηλεοράσεις κ.λπ. που μεταφέρονται μέσα σε εμπορευματοκιβώτια με αποτέλεσμα οι πλοιοκτήτες να αναζητήσουν διαφορετικά μέτρα προκειμένου να απορροφήσουν την αδρανή χωρητικότητα των πλοίων τους. Μέτρα όπως επιλογή για ταξίδια μεγαλύτερων αποστάσεων, μείωση της ταχύτητας πλεύσης (slow steaming) ακόμα και παροπλισμό ή διάλυση (scrapping).

Διάγραμμα 5.3

New ConTex 2007-2011 (βάση δεικτών: 1.000 – Οκτώβριος 2007)



Πηγή: UNCTAD, Review of Maritime Transport 2011, σελ. 78

Το διάγραμμα 5.3 παρουσιάζει την πορεία του δείκτη New ConTex, που είναι ένας συνδυασμός ναύλων για διάφορες διαδρομές των πλοίων μεταφοράς containers⁴². Ο δείκτης λοιπόν από τα μέσα του 2008 μέχρι και τις αρχές του 2010 έπεσε δραματικά κατά 3/4 από τις 1.000 στις 250 μονάδες και άρχισε να ανακάμπτει από τον Απρίλιο του 2010 φτάνοντας ένα χρόνο μετά ακόμα και τις 700 μονάδες.

Συγκριτικά με τους άλλους δύο κλάδους που εξετάσαμε νωρίτερα (χύδην και υγρό φορτίο), ο τομέας των εμπορευματοκιβωτίων βρίσκεται σε επίπεδο ανάκαμψης σε πολύ μικρότερο χρονικό διάστημα. Αυτό συνέβη εξαιτίας της συντηρητικής στάσης των

⁴² Ο New ConTex είναι ένας ημερήσιος δείκτης που παρουσιάζεται κάθε Τρίτη και Πέμπτη και καταρτίζεται από μία διεθνή ομάδα ναυλομεσιτών για 6 διαφορετικά μεγέθη containerships.

πλοιοκτητών απέναντι στις παραγγελίες νέων πλοίων εν μέσω κρίσης, αλλά φαίνεται και από το ποσοστό των containers σε παροπλισμό που μειώθηκαν αισθητά από τον ένα χρόνο στον άλλο. Στις αρχές του 2010, περίπου 11,7% δηλ. περίπου 600 πλοία ήταν παροπλισμένα, αριθμός που μειώθηκε στο 1,9% στις αρχές του 2011.⁴³

5.4 Εξωγενείς παράγοντες που επηρεάζουν τις ναυτιλιακές αγορές

Μέχρι τώρα είδαμε ότι η ζήτηση για μεταφορές δια θαλάσσης επηρεάζεται κατά πολύ μεγάλο ποσοστό από τη ζήτηση των καθεαυτό προϊόντων που τίθενται προς μεταφορά. Η ύπαρξη ζήτησης και ως εκ τούτου η απασχόληση των πλοίων αποτελεί κέρδος για τις ναυτιλιακές εταιρείες.

Υπάρχουν όμως εξωτερικοί παράγοντες που επηρεάζουν τόσο το συνολικό λειτουργικό κόστος των πλοιοκτητριών εταιρειών, όσο και την ανάγκη των καταναλωτών να δημιουργήσουν ή όχι τη ζήτηση για τη μεταφορά των προϊόντων. Τέτοιοι είναι το κόστος καυσίμων για τη κίνηση των πλοίων, περιβαλλοντικές καταστροφές και το ξέσπασμα ενός πόλεμου. Πιο συγκεκριμένα, τέτοιοι παράγοντες δεν έλειψαν και μάλιστα επηρέασαν τις ναυτιλιακές εταιρείες πριν και κατά τη διάρκεια της οικονομικής ύφεσης, επιβαρύνοντας το οικονομικό τους κομμάτι.

Το κόστος των καυσίμων είναι στις μέρες μας μία καθοριστική δύναμη για τη λήψη αποφάσεων, όταν το οικονομικό περιβάλλον των επιχειρήσεων είναι ήδη επιβεβαρυσμένο λόγω της ύφεσης. Οι εφοπλιστές ξοδεύουν ήδη περισσότερα για την αγορά εξοπλισμού που είναι απαραίτητος πάνω στο πλοίο, όπως επίσης για επισκευές και συντήρηση του στόλου τους. Όλα αυτά, συμπεριλαμβανομένου του αυξημένου κόστους για την αγορά καυσίμων προκειμένου ένα πλοίο να λειτουργήσει, αυξάνουν κατά συνέπεια το λειτουργικό του κόστος. Στην προσπάθειά τους μάλιστα να το περιορίσουν, οι πλοιοκτήτες έχουν πάρει ποικίλα μέτρα λιτότητας όπως ανακατανομή των πλοίων τους κατά μήκος μεγάλων διαδρομών, προκειμένου να εξυπηρετούν περισσότερα λιμάνια, με λιγότερα πλοία και εκμεταλλευόμενοι τη μέγιστη χωρητικότητα αυτών. Επιπλέον παρακολουθούν συχνά το κύτος και τις προπέλες έτσι ώστε να είναι καθαρά και να μειώνεται η αντίσταση κατά την πλεύση. Άλλα προληπτικά μέτρα για τη μείωση του κόστους των καυσίμων είναι όπως αναφέραμε και σε άλλο κεφάλαιο η μείωση της ταχύτητας πλεύσης (slow steaming), η κατασκευή νέων «οικονομικών» πλοίων και η

⁴³ UNCTAD, “Review of Maritime Transport 2011”, σελ. 76

ανάληψη καθηκόντων από τρίτες ανεξάρτητες επιχειρήσεις (outsourcing) από τις ναυτιλιακές για τον εφοδιασμό των πλοίων με καύσιμα. Αυτές οι επιχειρήσεις αναπτύσσουν ολοκληρωμένες στρατηγικές καυσίμων με τις οποίες διαχειρίζονται αποτελεσματικά τις τιμές του πετρελαίου και βρίσκουν το σωστό είδος καυσίμου πληρώνοντας τους κυβερνητικούς κανονισμούς.⁴⁴

Από την άλλη ένας ανεξέλεγκτος περιβαλλοντικός παράγοντας, ήταν στις 11 Μαρτίου 2011 ο μεγάλος σεισμός που έπληξε το μεγαλύτερο νησί της Ιαπωνίας, Honshu. Το επακόλουθο του σεισμού, τσουνάμι, σάρωσε πολλές παραλιακές πόλεις, προκαλώντας σημαντικές ανθρώπινες απώλειες και πόνο. Επιπλέον το πυρηνικό εργοστάσιο της Fukushima καταστράφηκε και αυτό με τη σειρά του προκάλεσε έντονη ανησυχία για διαρροή ακτινοβολίας από τους κατεστραμμένους πυρηνικούς αντιδραστήρες. Πέρα από το ανθρώπινο κόστος και τις υλικές καταστροφές, σημειώθηκαν σημαντικές επιπτώσεις και στην οικονομία της Ιαπωνίας και τη ναυτιλία. Λιμάνια διαμέσου των οποίων εξάγεται το 7% της εγχώριας βιομηχανικής παραγωγής υπέστησαν σοβαρές ζημιές.

Προέκυψαν θέματα ασφάλειας των λιμένων και μεταξύ άλλων κινδύνου ζημιάς στα πλοία με την πιθανότητα μετασεισμών και εν δυνάμει έκθεσης των ανθρώπων και των φορτίων σε ακτινοβολία. Οι ιδιοκτήτες των πλοίων άρχισαν μάλιστα να ανησυχούν και για την πιθανότητα αποκλεισμού των πλοίων τους από άλλα λιμάνια, από τη στιγμή που είχαν ελλειμνιστεί στην Ιαπωνία, εξαιτίας του φόβου για μεταφορά ραδιενέργειας.

Επίσης, η Ιαπωνία είναι μία χώρα γνωστή για την ναυπηγική της δύναμη. Και μπορεί τα ναυπηγεία της να μην υπέστησαν ζημιές από το σεισμό και το τσουνάμι, γιατί βρίσκονται στα ανατολικά της χώρας, δεν συνέβη το ίδιο όμως από οικονομικής απόψεως. Στην πραγματικότητα, τα γεγονότα οδήγησαν ορισμένους επενδυτές απρόθυμους να αναλάβουν τον κίνδυνο (risk averters) να βρουν καταφύγιο στο ιαπωνέζικο γιεν και στο φράγκο Ελβετίας. Αυτό ενίσχυσε το γιεν έναντι του δολαρίου σε υψηλότερα από ποτέ επίπεδα, αφήνοντας τα γιαπωνέζικα ναυπηγεία να ανταγωνίζονται σε τιμές τους ομολόγους τους σε Κορέα και Κίνα.

Τέλος, ο πόλεμος είναι άλλος ένας παράγοντας – κλειδί για την πορεία της παγκόσμιας ναυτιλίας. Στην περίοδο της ύφεσης που εξετάζουμε τα μέτωπα πολέμου δεν είναι ένα αλλά δύο και μάλιστα εμφύλιου πολέμου με πολιτικές διαστάσεις. Το Μάρτιο του 2011 στην Λιβύη ξέσπασαν εχθροπραξίες για την πτώση του καθεστώτος Καντάφι και αργότερα μέσα

⁴⁴ Rojda Akdag (27 Φεβρουαρίου 2011). "Oil Prices and The Shipping Industry" <http://morethanshipping.com/oil-prices-and-the-shipping-industry/>

στο ίδιο έτος το ίδιο συνέβη στη Συρία για την ανατροπή του Άσαντ. Γεγονότα σαν αυτά, έχουν για άλλη μία φορά επιπτώσεις σε ανθρώπινες ζωές. Όμως πλήττουν την οικονομία των εκάστοτε χωρών και στην προκειμένη περίπτωση και τη ναυτιλία. Τόσο η Λιβύη, όσο και η Συρία, είναι δύο χώρες με ανεπτυγμένη τη ναυτιλιακή τους ταυτότητα. Με τις συνεχόμενες όπως συγκρούσεις, έπληξαν τις δραστηριότητες τους αυτές προκαλώντας ανασφάλεια στην ναυτιλιακή κοινότητα. Τα λιμάνια τους δεν αποτελούν πλέον ασφαλείς προορισμούς με αποτέλεσμα να έχουν περιοριστεί αν όχι διακοπεί οι εισαγωγές και εξαγωγές τους. Επίσης, μεγάλες ναυτιλιακές εταιρείες δυσκολεύονται να πραγματοποιήσουν οικονομικές συναλλαγές γιατί όχι μόνο αυτές ελέγχονται από το καθεστώς της χώρας, αλλά πολλές φορές απαγορεύεται και η έξοδος χρηματικών ποσών από το εθνικό οικονομικό σύστημα. Έτσι οι αγοραπωλησίες πλοίων ενώ τα περασμένα χρόνια ήταν αυξημένες ιδιαίτερα για τους σύριους, τώρα πια οι ρυθμοί έχουν πέσει. Για να αντιμετωπίσουν αυτήν την κατάσταση, πολλοί πλοιοκτήτες εγκαταλείπουν την χώρα προκειμένου να εγκατασταθούν, είτε στην Τουρκία, είτε στην Κύπρο ή ακόμα και στην Ελλάδα και να συνεχίσουν τις δραστηριότητες τους ανεμπόδιστοι.

Παρατηρούμε λοιπόν, ότι η κρίση του παγκόσμιου χρηματοπιστωτικού συστήματος δεν είναι ο μόνος παράγοντας που επηρέασε τα τελευταία χρόνια την πορεία της ναυτιλίας. Όπως συμβαίνει κατά γενική ομολογία με το οικονομικό σύστημα, έτσι και με ένα υποσύνολο του, τη ναυτιλία, αυτή επηρεάζεται από εξωτερικούς παράγοντες. Άλλες φορές σε μεγάλο βαθμό και άλλες σε μικρότερο. Σημασία πάντα έχει, να υπάρχει προσαρμοστικότητα, ούτως ώστε να αντιμετωπίζονται οι συνέπειες άμεσα.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6

ΟΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΑΓΟΡΕΣ

Στο προηγούμενο κεφάλαιο, αναλύσαμε τη συμπεριφορά της αγοράς του ναύλου σαν αποτέλεσμα τόσο της προσφοράς και της ζήτησης για μεταφορά αγαθών, όσο και της οικονομικής κρίσης και άλλων εξωτερικών παραγόντων καθώς επίσης και της εισόδου στην αγορά ολοένα και περισσότερων νεότευκτων πλοίων.

Οι θαλάσσιες μεταφορικές υπηρεσίες όμως δεν παρέχονται μόνο από τη ναυλαγορά. Υπάρχουν άλλες τρεις αγορές οι οποίες παίζουν καθοριστικό ρόλο στον κλάδο αυτό της οικονομίας και είναι οι αγοραπωλησίες μεταχειρισμένων πλοίων (second hand market ship sale and purchase), η αγορά κατασκευής νεότευκτων πλοίων (newbuilding market) και η αγορά διάλυσης πλοίων (demolition market).

Στο κεφάλαιο αυτό, θα δούμε πώς οι αγορές αυτές αλληλεπιδρούν μεταξύ τους, αλλά και ποιό είναι οι παράγοντες που συμβάλουν στη διαμόρφωσή τους. Γιατί δεν είναι ανεξάρτητες και γιατί δεν μένουν ανεπηρέαστες από τις αλλαγές στο γύρω περιβάλλον με αποτέλεσμα να μην παραμένουν και σταθερές.

6.1 Πώς αλληλεπιδρούν μεταξύ τους οι αγορές

Οι πλοιοκτήτες πραγματοποιώντας εμπόριο με τα καράβια τους δραστηριοποιούνται ταυτόχρονα και στις τέσσερις αγορές, οι οποίες σχετίζονται στενά μεταξύ τους. Με απλά λόγια, όταν οι ναύλοι πέφτουν ή ανεβαίνουν, οι πλοιοκτήτες στρέφονται στην αγορά μεταχειρισμένων πλοίων για την αγορά ή την πώληση κάποιου πλοίου ανάλογα και στην αγορά νεότευκτων.

Η κίνηση των ταμειακών ροών ανάμεσα στις τέσσερις αγορές είναι και αυτή που κινεί τα νήματα στον κύκλο της ναυτιλιακής αγοράς. Αρχικά οι ναύλοι είναι υψηλοί, με αποτέλεσμα να υπάρχει ρευστότητα στις ναυτιλιακές επιχειρήσεις καθώς επίσης ανεβαίνουν και οι αξίες άρα και οι τιμές των πλοίων (second hand market). Παράλληλα οι τιμές για κατασκευή νέων πλοίων (newbuilding market) δείχνουν πιο ελκυστικές και με τα έσοδα που αποκομίζουν οι πλοιοκτήτες από τα ναύλα είναι σε θέση να παραγγέλνουν. Χρόνια μετά, όταν τα πλοία που είχαν παραγγείλει, παραδίδονται η χωρητικότητα και ταυτόχρονα και η προσφορά πλοίων

στην αγορά αυξάνεται με αποτέλεσμα να αρχίζει η πτώση των ναύλων και των τιμών των πλοίων. Εκείνοι, οι οποίοι δεν καταφέρνουν να αντιμετωπίσουν το λειτουργικό κόστος των πλοίων τους, αναγκάζονται να τα πουλήσουν στην αγορά των μεταχειρισμένων, ενώ εκείνοι που οικονομικά βρίσκονται σε εξέχουσα θέση ενισχύουν επιπλέον τους ισολογισμούς τους πραγματοποιώντας αγορές σε συμφέρουσες τιμές. Οι μεν πουλάνε μοντέρνα πλοία σε τιμές ευκαιρίας και οι δε εκμεταλλεύονται την κατάσταση. Είναι η στρατηγική στη ναυτιλία του «να αγοράζεις σε χαμηλές τιμές και να πουλάς σε υψηλές» (buying low and selling high). Για τα πλοία μεγαλύτερης ηλικίας, που δεν υπάρχει ιδιαίτερη ζήτηση για αγορά προς περαιτέρω εμπορική χρήση, συναντάμε την αγορά διάλυσης πλοίων. Όταν λοιπόν τα πλοία οδεύουν προς αυτήν την κατεύθυνση, η προσφορά χωρητικότητας ελαττώνεται (δεδομένου ότι οι παραγγελίες πλοίων παραμένουν σταθερές – *ceteris paribus*) και οι τιμές των ναύλων ανεβαίνουν ξανά. Έτσι βρισκόμαστε και πάλι στην αρχή του κύκλου.

6.2 Η αγορά μεταχειρισμένων πλοίων

Οι πλοιοκτήτες έχουν δύο επιλογές για το πώς να διαχειριστούν το στόλο τους. Είτε να τον ναυλώσουν και μέσα από τη διαδικασία αυτή να καρπώνονται τα κέρδη, ιδιαίτερα όταν η αγορά είναι ευνοϊκή, είτε μέσω της αγοράς ή της πώλησης πλοίων τη σωστή χρονική στιγμή. Στην περίπτωση αυτή, πρόκειται για μεγάλα χρηματικά ποσά, τα οποία όσο εύκολα μπορούν να αποκτηθούν τόσο εύκολα μπορούν να καταστρέψουν μια ναυτιλιακή εταιρεία. Μάλιστα ο τομέας των αγοραπωλησιών των πλοίων θα μπορούσαμε να πούμε ότι είναι ένας μηχανισμός που φιλτράρει τους επιτυχημένους από τους μη επιτυχημένους πλοιοκτήτες.

Οι συμμετέχοντες σε μια αγοραπωλησία είναι ο ιδιοκτήτης του πλοίου - πωλητής, ο επενδυτής – αγοραστής και ο μεσίτης (sale and purchase shipbroker) που θα μεσολαβήσει ώστε να έρθει εις πέρας η συναλλαγή αυτή. Ο πωλητής θα προσεγγίσει το μεσίτη και θα τον ενημερώσει για τις προθέσεις του, καθώς και για τα τεχνικά χαρακτηριστικά του πλοίου που προσφέρει στην αγορά για πώληση. Ταυτόχρονα, ο μεσίτης λαμβάνει από υποψήφιους αγοραστές «αιτήσεις» (enquiries) για πλοία που προτίθενται να αγοράσουν. Αυτή η διαδικασία αναζήτησης μπορεί να διαρκέσει από λίγες μέρες έως και μήνες ολόκληρους, γιατί εξαρτάται τόσο από τη ζήτηση που υπάρχει στην αγορά για το συγκεκριμένο τύπο караβιού, όσο και από την τιμή που ο ιδιοκτήτης ζητά να πωλήσει το πλοίο του. Τελικά όταν ο αγοραστής βρεθεί ξεκινάει μία σειρά διαπραγματεύσεων οι οποίες αφορούν την τιμή με επακόλουθα την σύνταξη του συμβολαίου της αγοραπωλησίας (Memorandum of Agreement

– MoA), την επιθεώρηση του πλοίου (inspection) από των υποψήφιο αγοραστή προκειμένου να βεβαιωθεί για την κατάστασή του και τέλος την παράδοσή του /μεταφορά χρηματικού ποσού στον τραπεζικό λογαριασμό του πωλητή και την ανταλλαγή των επίσημων εγγράφων που συνιστούν την μεταβίβαση της ιδιοκτησίας (closing).

Οι λόγοι τώρα για τους οποίους ένας εφοπλιστής - πωλητής θέλει να μπει στη διαδικασία αυτή ποικίλλουν, όπως αντίστοιχα ποικίλλουν και για ένα επενδυτή αγοραστή. Για τον μεν, μπορεί να έχει μία στρατηγική αντικατάστασης του πλοίου σε μία συγκεκριμένη ηλικία και το συγκεκριμένο πλοίο να έχει φτάσει στην ηλικία αυτή, επίσης μπορεί να μην πληροί πια τις προϋποθέσεις πια για το εμπόριο στο οποίο απασχολούνταν. Αξίζει μάλιστα να σημειωθεί, ότι σε κάποιες περιπτώσεις, οι ναυλωτές προκειμένου να μεταφέρουν τα εμπορεύματα συνάπτουν συμφωνίες με καράβια ορισμένης ηλικίας. Επίσης αιτία για πώληση μπορεί να είναι και η κερδοσκοπία, όταν ο πωλητής αναμένει να πέσουν οι τιμές στο άμεσο μέλλον. Τέλος, υπάρχει και το ενδεχόμενο του distress sale, της επιβεβλημένης πώλησης, εξαιτίας της ανάγκης για ρευστότητα προκειμένου να εξοφλήσει τις τρέχουσες υποχρεώσεις του.

Από την άλλη πλευρά, ο δε αγοραστής συνήθως βρίσκεται στην αγορά για δύο λόγους. Είτε γιατί έχει ανάγκη να αποκτήσει ένα καράβι για να μεταφέρει ένα συγκεκριμένο είδος αγαθού για το οποίο έχει και συμβόλαιο, οπότε ψάχνει ένα συγκεκριμένο τύπο και ορισμένη χωρητικότητα, είτε είναι στην αγορά ως επενδυτής. Στην δεύτερη περίπτωση οι επιλογές είναι περισσότερο ευέλικτες, επειδή ο αγοραστής ενδιαφέρεται περισσότερο να κάνει μία επένδυση με μακροχρόνιες αποδόσεις, παρά να αγοράσει ένα πλοίο σαν αυτοσκοπό.

6.3 Ο προσδιορισμός των τιμών των μεταχειρισμένων πλοίων

Όπως είναι φυσικό, και για τις δύο συμμετέχουσες πλευρές σε μία αγοραπωλησία, τους πωλητές και τους αγοραστές δηλαδή, σημαντικό ρόλο παίζει η τιμή στην οποία πωλείται και αντίστοιχα αγοράζεται ένα πλοίο. Η τιμή δεν είναι ένα αριθμός που υποκειμενικά και αυθαίρετα τίθεται από τους πωλητές. Είναι μία τιμή που εξαρτάται από 4 παράγοντες: τις τιμές των ναύλων, την ηλικία του πλοίου, τον πληθωρισμό και τις προσδοκίες των εφοπλιστών για το μέλλον.⁴⁵

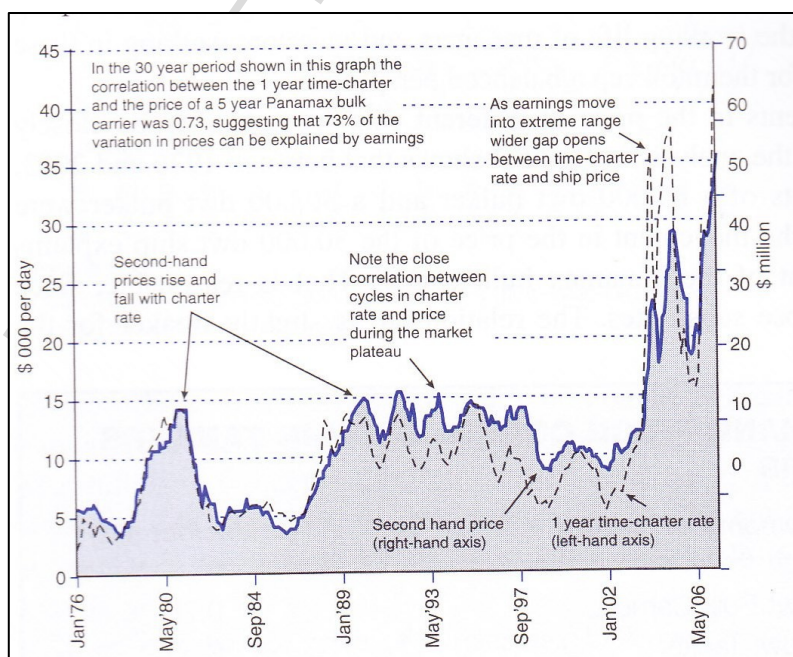
✓ Οι τιμές των ναύλων αποτελούν πρωτογενή επιρροή στα επίπεδα τιμών των πλοίων. Οι αυξήσεις και μειώσεις στην αγορά των ναύλων μεταδίδονται και στις αγοραπωλησίες, όπως φαίνεται και στο διάγραμμα 6.1, το οποίο απεικονίζει την κίνηση των τιμών από το

⁴⁵ Stopford M. (2009). “Maritime Economics”, 3rd Edition (σελ.204-206)

1976 έως το 2006 για ένα φορτηγό πλοίο 5 ετών, συγκρινόμενο με το επίπεδο του ναύλου για την περίοδο 12 μηνών. Η σχέση των ναύλων και των τιμών των πλοίων είναι πολύ στενά συνδεδεμένη, ιδιαίτερα όταν η αγορά κινείται από τα χαμηλά στα υψηλά. Όταν οι ναύλοι έπεσαν από \$ 8.500 ημερησίως το 1981 σε \$ 3.600 ημερησίως το 1985, και οι τιμές των πλοίων έπεσαν από \$ 12 εκατ. σε \$ 3 εκατ.. Αντίστροφα, όταν ο ναύλος ανέκαμψε στα \$ 8.500 ημερησίως, η τιμή ανέβηκε και αυτή στα \$ 15 εκατ. και όταν έφτασε τα \$ 41.000 ημερησίως το 2007, οι τιμές άγγιξαν τα \$ 57 εκατ.. Η συσχέτιση αυτή παρέχει έναν οδηγό σχετικά με την αποτίμηση των πλοίων χρησιμοποιώντας τη μέθοδο των ακαθάριστων κερδών. Βάσει της ιστορικής σχέσης μεταξύ ναύλων και τιμών, φαίνεται ότι όταν οι ναύλοι είναι υψηλοί, οι τιμές ενός πενταετούς φορτηγού πλοίου είναι περίπου τέσσερις με έξι φορές οι ετήσιες τρέχουσες αποδοχές της χρονοναύλωσης. Για παράδειγμα, αν τα έσοδα είναι \$ 4 εκατ. ετησίως, τότε η αξία του πλοίου ανέρχεται στα \$ 24 εκατ.. Αυτό εξαρτάται όμως και από το στάδιο του κύκλου στον οποίο βρίσκεται η αγορά. Όταν η αγορά φθίνει, ο πολλαπλασιαστής των εσόδων τείνει να αυξάνεται ενώ όταν η αγορά ανεβαίνει, ο πολλαπλασιαστής πέφτει αντίστοιχα, χωρίς όμως να υπάρχει κανόνας που να το επιβεβαιώνει, αφού όλα εξαρτώνται από την ρευστότητα και το συναίσθημα που επικρατεί στις αγορές.

Διάγραμμα 6.1

Συσχετισμός τιμής ενός 5ετούς πλοίου 65.000 dwt και ναύλων

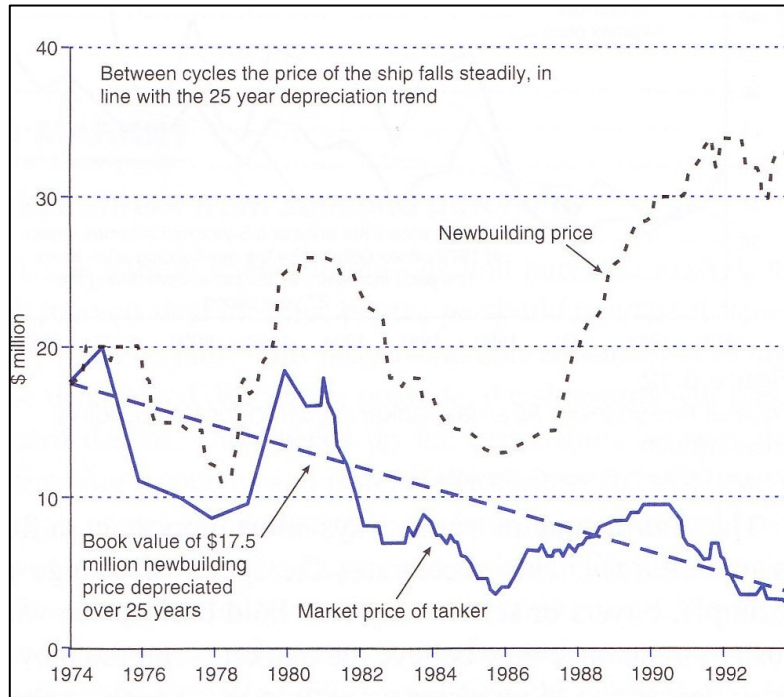


Πηγή: Clarkson Research Services Ltd

✓ Ένας άλλος παράγοντας που επηρεάζει την τιμή του πλοίου είναι η ηλικία του. Ένα πλοίο δεκαετίας έχει μικρότερη αξία από ένα πενταετίας. Η συνήθης λογιστική μέθοδος είναι η υποτίμηση των εμπορικών πλοίων ηλικίας από 15 έως 20 ετών με τιμές που πλησιάζουν εκείνες που προσφέρουν τα διαλυτήρια (scrap prices) προκειμένου να αγοράσουν τα πλοία για «κόψιμο». Οι μεσίτες που κάνουν εκτιμήσεις πλοίων, πολύ συχνά κάνουν χρήση του κανόνα κατά τον οποίο ένα πλοίο χάνει κάθε χρόνο το 5% με 6% της αξίας του. Στην πράξη αυτό φαίνεται πώς λειτουργεί μέσα από το διάγραμμα 6.2 ενός δεξαμενοπλοίου χτισμένο το 1974 στη διάρκεια των 20 ετών. Η καμπύλη της απόσβεσης αντιπροσωπεύει την απώλεια της απόδοσης εξαιτίας της ηλικίας, του υψηλού κόστους συντήρησης, της τεχνικής απαξίωσης και των προσδοκιών της οικονομικής ζωής του πλοίου. Για ένα συγκεκριμένο πλοίο, η οικονομική ζωή μπορεί να μειωθεί λόγω της μεταφοράς διαβρωτικών φορτίων, κακού σχεδιασμού ή ανεπαρκούς συντήρησης. Όταν λοιπόν η εμπορική αξία ενός πλοίου πέφτει κάτω από αυτή που προσφέρεται ούτως ώστε το καράβι να πάει για διάλυση, τότε το πλοίο είναι συμφέρον να οδηγηθεί στα διαλυτήρια. Ο μέσος όρος ηλικίας των φορτηγών και των δεξαμενοπλοίων το 2006 ήταν τα 26 έτη, όμως σε περιπτώσεις μικρών αποστάσεων, όπως π.χ. μεταφορές κατά μήκος των αμερικανικών ακτών, ο μέσος όρος ηλικίας είναι τα 35 έτη.

Διάγραμμα 6.2

Η αξία ενός δεξαμενοπλοίου χτισμένο το 1974 κατά τη διάρκεια της ζωής του και η τάση απόσβεσης



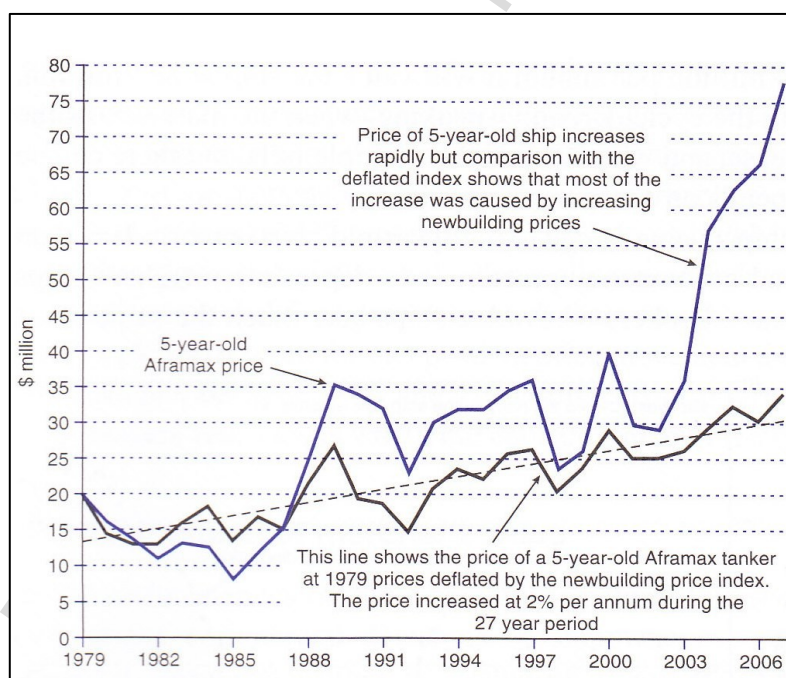
Πηγή: Clarkson Research Services Ltd

✓ Σε μακροπρόθεσμο ορίζοντα, ο πληθωρισμός επηρεάζει και αυτός την εμπορική αξία ενός πλοίου. Πιο συγκεκριμένα, αυτό φαίνεται στην τιμή ενός aframax όπως παρουσιάζεται στο διάγραμμα 6.3. Η τιμή έχει έντονες διακυμάνσεις. Ξεκίνησε στα \$ 20 εκατ. το 1979, έπεσε στα \$ 8 εκατ. το 1985, άγγιξε τα \$ 34 εκατ. το 1990, ταλαντεύτηκε ανάμεσα στα \$ 30-35 εκατ. το 2003 και ξαφνικά διπλασιάστηκε στα \$ 78 εκατ. το 2007. Για να εξετάσουμε τη θέση του πληθωρισμού στον προσδιορισμό της εμπορικής αξίας ενός πλοίου, πρέπει πρώτα να αποφασίσουμε ποιο δείκτη πληθωρισμού θα χρησιμοποιήσουμε. Ένα ενδεχόμενο είναι ο δείκτης των τιμών των καταναλωτών (Consumer Price Index- CPI), μιας και οι τιμές των πλοίων είναι σε δολάρια, αλλά ένα πιο κατάλληλο μέτρο είναι οι τιμές των νεότευκτων πλοίων, οι οποίες προσδιορίζουν το κόστος αντικατάστασης ενός πλοίου. Για παράδειγμα, εάν ένας επενδυτής πωλήσει ένα πλοίο σε διπλάσια τιμή από αυτή που του κοστίζει, αλλά πρέπει να πληρώσει τη διπλή τιμή για να το αντικαταστήσει, στην πραγματικότητα δεν έχει κάποιο πραγματικό κέρδος. Έτσι, προχωρώντας σε αποπληθωρισμό του περιουσιακού στοιχείου με την τιμή του καινούριου πλοίου, έχουμε μία πιο καθαρή εικόνα του αν η

οικονομική αξία ενός πλοίου ανεβαίνει ή κατεβαίνει. Η αποπληθωρισμένη τιμή ενός aframax 5 ετών, χρησιμοποιώντας για δείκτη τις τιμές των νεότευκτων φαίνεται από την κλίση της καμπύλης στο παρακάτω διάγραμμα. Η τιμή αυτή προσαρμοσμένη στην πληθωρισμό έχει μία κλίση αύξησης κατά 2% ετησίως κατά τη διάρκεια των 27 ετών, γεγονός που καταδεικνύει ότι οι μεγαλύτερες αυξήσεις στην τιμή ήταν μεταξύ του 2003 και 2006, όπου επηρεάστηκαν από τις τιμές των νεότευκτων. Συμπερασματικά, παρόλο που στατιστικά οι τιμές των μεταχειρισμένων πλοίων δείχνουν να αυξάνονται, όταν λαμβάνονται υπόψη οι επιπτώσεις του κόστους αντικατάστασης του πληθωρισμού τότε οι τιμές αλλάζουν. Ο πληθωρισμός και οι ναύλοι επηρεάζουν εξίσου τον προσδιορισμό της τιμής ενός πλοίου και θα πρέπει να εξετάζονται χωριστά.

Διάγραμμα 6.3

Η τιμή ενός aframax 5ετίας προσαρμοσμένη στον πληθωρισμό των τιμών των νεότευκτων πλοίων



Πηγή: Clarkson Research Services Ltd

✓ Ο τελευταίος και κατά κάποιο τρόπο ο πιο σημαντικός παράγοντας που επιδρά στις τιμές των μεταχειρισμένων πλοίων είναι οι προσδοκίες για το μέλλον των πωλητών και των αγοραστών. Αυτές επιταχύνουν τις αλλαγές στην τιμή όταν η αγορά βρίσκεται σε σημείο καμψής. Για παράδειγμα, αγοραστές και πωλητές περιμένουν να δουν τι θα συμβεί και μετά

ξαφνικά μόλις δουν ότι «ανεβαίνει» τότε σπεύδουν να πουλήσουν. Η αγορά μπορεί να ταλαντευτεί από τη βαθιά οικονομική δυσπραγία στην πολύ έντονη δραστηριότητα μέσα σε λίγες μόλις εβδομάδες και αυτό η ιστορία μέχρι σήμερα το έχει αποδείξει πολλές φορές.

Καταλήγουμε στο συμπέρασμα, ότι η αγοραπωλησία ενός πλοίου όταν γίνεται σε μία ισορροπημένη αγορά, δηλαδή οι τιμές δεν είναι ούτε πολύ υψηλές ούτε πολύ χαμηλές, είναι ένα παιχνίδι μηδενικού αθροίσματος. Ένα χρηματικό ποσό αφαιρείται από το ενεργητικό ενός ισολογισμού μίας ναυτιλιακής εταιρείας για να γίνει μία επένδυση αντίστοιχης αξίας. Ο αγοραστής για να προχωρήσει στην επένδυση, έχει εξετάσει καλά την αγορά και έχει μελετήσει το επίπεδο τιμών, ούτως ώστε να διαπραγματευτεί σωστά.

6.4 Επίπεδα τιμών μεταχειρισμένων πλοίων την περίοδο 2008 -2011

Από τις αρχές του 20^{ου} αιώνα, η ναυτιλιακή βιομηχανία και οι παγκόσμιες θαλάσσιες μεταφορές αναπτύσσονταν με υγιείς ρυθμούς τόσο από άποψη εμπορίου όσο και από άποψη ναύλων στις αναπτυσσόμενες χώρες. Αυτό είχε σαν αποτέλεσμα την αυξημένη ζήτηση για θαλάσσιες μεταφορές, άρα και την παράγωγη ζήτηση για πλοία. Όπως φαίνεται και στον πίνακα 6.4 οι τιμές όλων των μεγεθών των πλοίων είτε στον ξηρό τομέα, είτε στον υγρό κάθε χρόνο αυξάνονταν όλο και περισσότερο. Μάλιστα εξαιτίας της περιορισμένης προσφοράς σε χωρητικότητα (shortage of capacity), οι τιμές των μεταχειρισμένων πλοίων ήταν υψηλότερες και από την παραγγελία ενός νέου πλοίου. Ένα νέο πλοίο θα παραδίδονταν 2 με 3 χρόνια αργότερα κατά μέσο όρο, ενώ η αγορά είχε ανάγκη να καλύψει μεταφορές εκείνη τη στιγμή. Είναι αξιοσημείωτο ότι το 2007 ένα φορτηγό 170.000dwt, ηλικίας 5 ετών, άξιζε \$ 152 εκατ. σε σύγκριση με την παραγγελία ενός καινούριου του οποίου η τιμή έφτανε μόλις τα \$ 97 εκατ.. Η ίδια, σχεδόν, κατάσταση επικρατούσε το 2007 και στα δεξαμενόπλοια. Ένα VLCC 300.000dwt, 5ετίας, είχε τιμή \$ 130 εκατ., ενώ η σύναψη συμβολαίου για ένα καινούριο ήταν μόνο κατά \$ 15 εκατ. υψηλότερη για ένα πλοίο τέτοιου μεγέθους.

Πίνακας 6.1

Αντιπροσωπευτικές τιμές νεότευκτων πλοίων σε επιλεγμένα έτη (σε εκατ. δολάρια)

Representative newbuilding prices in selected years (millions of dollars, end-of-year figures)											
Type and size of vessel*	1985	1990	1995	2000	2005	2006	2007	2008	April 2009	Percentage change 2008/ 2007	Percentage change April 09/ Dec. 08
45,000 dwt dry bulk carrier	11	24	25	20	28	31	39	36	29	-7.7	-19.4
72,000 dwt dry bulk carrier	14	32	29	23	35	40	54	42	37	-22.2	-11.9
170,000 dwt dry bulk carrier	27	45	40	40	59	70	97	89	72	-8.2	-19.1
45,000 dwt tanker	18	29	34	29	43	47	52	48	42	-7.7	-12.5
110,000 dwt tanker	22	42	43	41	58	81	72	76	65	5.6	-14.5
300,000 dwt tanker	47	90	85	76	120	130	145	151	130	4.1	-13.9
150,000 m ³ LNG	200	225	245	165	205	220	220	245	235	11.4	-4.1
78,000 m ³ LPG	44	78	68	60	89	92	93	90	85	-3.2	-5.6
20,000 dwt general cargo	12	24	21	19	18	24	25	40	30	60.0	-25.0
2,500 TEU full container ship	26	52	50	35	42	46	66	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.
4,000 TEU full container ship	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	130	70	48	-46.2	-31.4
8,000 TEU full container ship	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	160	130	110	-18.8	-15.4
12,500 TEU full container ship	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	165	150	n.a.	-9.1

Πηγή: Review of Maritime Transport 2009, σελ.69

Πίνακας 6.2

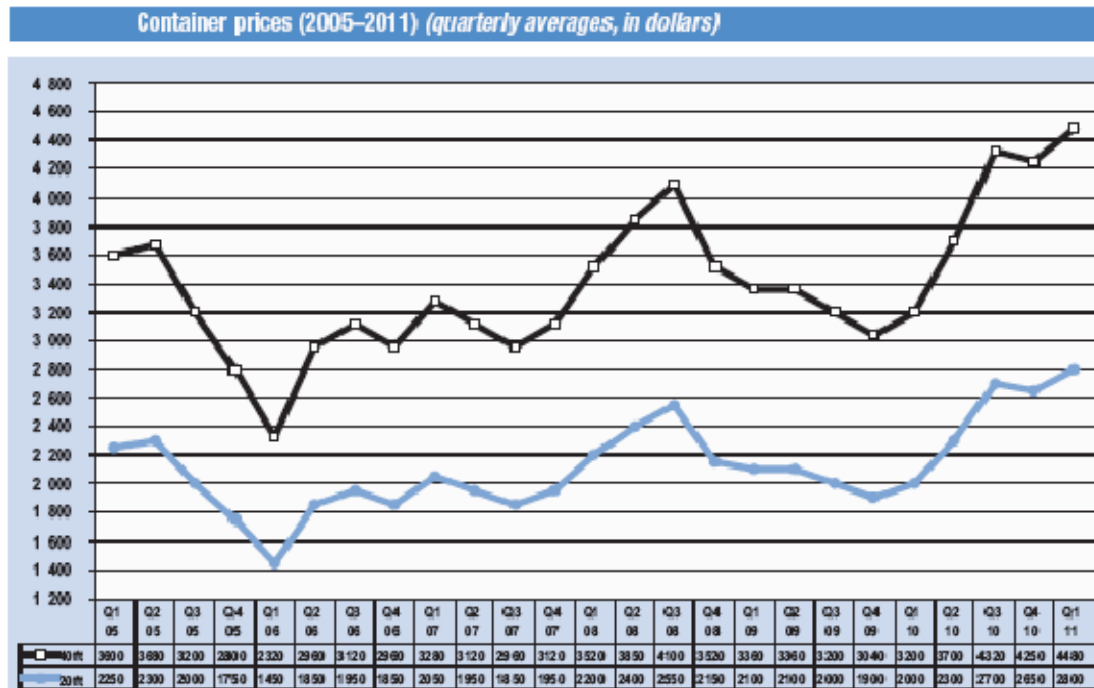
Αντιπροσωπευτικές τιμές μεταχειρισμένων πλοίων σε επιλεγμένα έτη (σε εκατ. δολάρια)

Second-hand prices for five-year-old ships, 2000–2008 (millions of dollars, end-of-year figures)										
Type and size of vessel	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	Percentage change 2008/2007
40,000 dwt tankers	27.00	25.50	24.00	28.00	40.00	45.00	47.50	50.00	42.50	-15.0
95,000 dwt tankers	39.00	33.00	30.00	38.00	57.00	59.50	66.00	68.00	57.40	-15.6
150,000 dwt tankers	50.00	43.00	42.00	48.00	74.00	76.00	85.00	95.00	76.00	-20.0
300,000 dwt tankers	71.00	60.00	53.00	75.00	107.00	108.00	121.00	130.00	110.00	-15.4
52,000 dwt dry bulk carrier	15.00	12.00	15.00	20.50	30.00	26.50	40.50	75.50	25.00	-66.9
70,000 dwt dry bulk carrier	16.00	13.50	17.00	28.00	41.00	30.00	46.00	91.50	27.00	-70.5
170,000 dwt dry bulk carrier	25.00	25.00	29.00	46.00	65.00	58.00	81.00	152.00	47.00	-69.1

Πηγή: Review of Maritime Transport 2009, σελ.69

Διάγραμμα 6.4

Αντιπροσωπευτικές τιμές εμπορευματοκιβωτίων για την περίοδο 2005-2011 (σε δολάρια)



Πηγή: Review of Maritime Transport 2011, σελ.80

Με τις απαρχές της οικονομικής ύφεσης, οι τιμές των μεταχειρισμένων πλοίων έπεσαν πολύ περισσότερο από εκείνες των νεότευκτων. Στο τέλος του 2008, ένα φορτηγό 5ετίας, 170.000 dwt ήταν 47% φθηνότερο από ότι κόστιζε η παραγγελία ενός καινούριου και ένα δεξαμενόπλοιο 5ετίας, 300.000dwt κόστιζε 27% λιγότερο από ότι αντίστοιχα ένα πλοίο προς κατασκευή. Ανάμεσα στο τέλος του 2007 και το τέλος του 2008, οι τιμές των μεταχειρισμένων δεξαμενοπλοίων έπεσαν κατά 15-20% και των φορτηγών κατά 67-71%.⁴⁶

Ήδη από το τέλος του 2006 (διάγραμμα 6.5) τα υπό παραγγελία πλοία άρχιζαν να αυξάνονται σε αριθμό, και μάλιστα με μία ιδιαίτερη ένταση στα φορτηγά και στα δεξαμενόπλοια συγκριτικά με τα εμπορευματοκιβώτια. Λαμβάνοντας υπόψη ότι αυτά παραδόθηκαν 2 με 3 χρόνια αργότερα, γίνεται κατανοητό ότι η χωρητικότητα των πλοίων από το 2008 και έπειτα άρχισε να αυξάνεται. Η αυξημένη προσφορά χωρητικότητας σε συνδυασμό με την οικονομική κρίση και την πτώση των ναύλων, αλλά και την πτώση των

⁴⁶ UNCTAD (2009). "Review of Maritime Transport 2009" (σελ. 65-68).

τιμών των νέων πλοίων προς παραγγελία, είχε σαν αποτέλεσμα τη δραματική πτώση των τιμών το 2009 στα μεταχειρισμένα πλοία. Η τιμή κατά μέσο όρο ενός φορτηγού 10 ετών, έπεσε κατά 45-61% το 2009 από το προηγούμενο έτος, ενός δεξαμενοπλοίου ίδιας ηλικίας και για το ίδιο διάστημα κατά 38-42% και ενός εμπορευματοκιβωτίου κατά 47-69%. Παρατηρούμε ότι μέσα σε ένα έτος οι τιμές των πλοίων έπεσαν κατακόρυφα κατά περίπου 50% από την αξία που είχαν το 2008.

Η ίδια πορεία συνεχίστηκε και το 2010, και μάλιστα οι τιμές των δεξαμενοπλοίων έπεσαν ακόμα πιο χαμηλά, ενώ των φορτηγών αυξήθηκαν λίγο. Οι τιμές των μικρών εμπορευματοκιβωτίων (500TEU) αυξήθηκαν κατά 50%, και αυτό γιατί οι παραδόσεις σε αυτό το είδος του ξηρού τομέα ήταν λιγότερες, αφού οι παραγγελίες το 2008 ήταν συγκρατημένες συγκριτικά με τα φορτηγά και τα δεξαμενόπλοια. Μετά τον υψηλό αριθμό παραγγελιών το 2008, οι παραδόσεις πλοίων το 2010 άγγιξαν το 11.7% του ήδη υπάρχοντος στόλου, ένα ιστορικό υψηλό που είχε να επαναληφθεί από το 1974 που το ποσοστό είχε φτάσει το 11%.

Στα τέλη του 2010, οι παραγγελίες για καινούρια πλοία παγκοσμίως μειώθηκαν κατά 28% στο σύνολο τους από τη στιγμή που σημειώθηκε η έξαρσή τους στις αρχές του 2008. Πιο συγκεκριμένα οι παραγγελίες μειώθηκαν κατά 45% στα εμπορευματοκιβώτια, 34% στα δεξαμενόπλοια και 18% στα φορτηγά. Τον Ιανουάριο του 2011 όμως παρατηρήθηκε πάλι μία αύξηση στη ζήτηση και σαν επακόλουθο οι παραγγελίες στα γιαπωνέζικα ναυπηγεία τριπλασιάστηκαν σε σχέση με την ίδια περίοδο ένα χρόνο πριν ⁴⁷, ενώ στα κινέζικα ναυπηγεία τετραπλασιάστηκαν. ⁴⁸

Η παρατεταμένη αύξηση της χωρητικότητας των πλοίων ανά τον κόσμο δεν σταμάτησε, μόνο για την ιδέα ότι μία τέτοια κίνηση προκαλούσε πρόβλημα στον ήδη υπάρχον εμπορικό στόλο. Οι τιμές που πρόσφεραν τα ναυπηγεία για την κατασκευή νέων πλοίων ήταν πολύ χαμηλές με αποτέλεσμα για τους εφοπλιστές να αποτελεί ευκαιρία μία παραγγελία, όταν 1 ή 2 χρόνια πριν το κόστος ήταν σχεδόν διπλάσιο. Από την άλλη πλευρά όμως, στον ήδη υπάρχον στόλο, σε πολλές περιπτώσεις το λειτουργικό πλέον κόστος καλύπτονταν οριακά από τα ναύλα που εξασφάλιζαν από την εμπορική τους δραστηριότητα. Άλλα πάλι πλοία δεν απασχολούνταν καθόλου για μεγάλα διαστήματα, οπότε και οι πλοιοκτήτες έπρεπε να επιλέξουν ανάμεσα στον παροπλισμό των πλοίων τους ή τη διάλυσή τους (shipbreaking) είτε

⁴⁷ Journal of Commerce (2011), <http://www.joc.com>

⁴⁸ Bloomberg (2011), <http://www.bloomberg.com>

έκαναν ταξίδια για μικρό χρονικό διάστημα χωρίς ιδιαίτερο κέρδος επιλέγοντας σε κάποιες διαδρομές την μείωση ταχύτητας πλεύσης (slow steaming).

Αντιμετωπίζοντας λοιπόν την απουσία εμπορικής χρήσης των πλοίων τους με τον παροπλισμό τους, η χωρητικότητα των πλοίων σε σύνολο που βρίσκονταν παροπλισμένα στο τέλος του 2010 έφτασε στα 14.1 εκατ. dwt, δηλαδή το 1,4 % του παγκόσμιου εμπορικού στόλου (πίνακας 6.3). Η υπερβάλλουσα χωρητικότητα παρατηρήθηκε στα πλοία Ro-Ro, στα LNG, στα δεξαμενόπλοια και στα γενικού φορτίου, ενώ στα φορτηγά πλοία ήταν μόνο το 0,55% του παγκόσμιου στόλου. Το 2011, η εικόνα άλλαξε σημαντικά και ο αριθμός των παροπλισμένων πλοίων μειώθηκε αισθητά, σαν αποτέλεσμα της αυξημένης ζήτησης, της καθυστέρησης στις παραλαβές των νέων πλοίων και της επιβράδυνσης της ταχύτητας πλεύσης (slow steaming). Σε μία προσπάθειά τους οι πλοιοκτήτες εμπορευματοκιβωτίων να μειώσουν τα έξοδα των καυσίμων το 2010 και 2011, μπροστά σε μία υπερβάλλουσα χωρητικότητα, απασχολούσαν τα πλοία τους με μειωμένες ταχύτητες. Το ίδιο έκαναν και στο χώρο των δεξαμενοπλοίων, καθώς μείωναν τις ταχύτητές τους από τους 24 κόμβους στους 12 όταν επέστρεφαν κενά φορτίου, εξασφαλίζοντας έτσι μέχρι και \$ 22.000 ανά ημέρα.⁴⁹

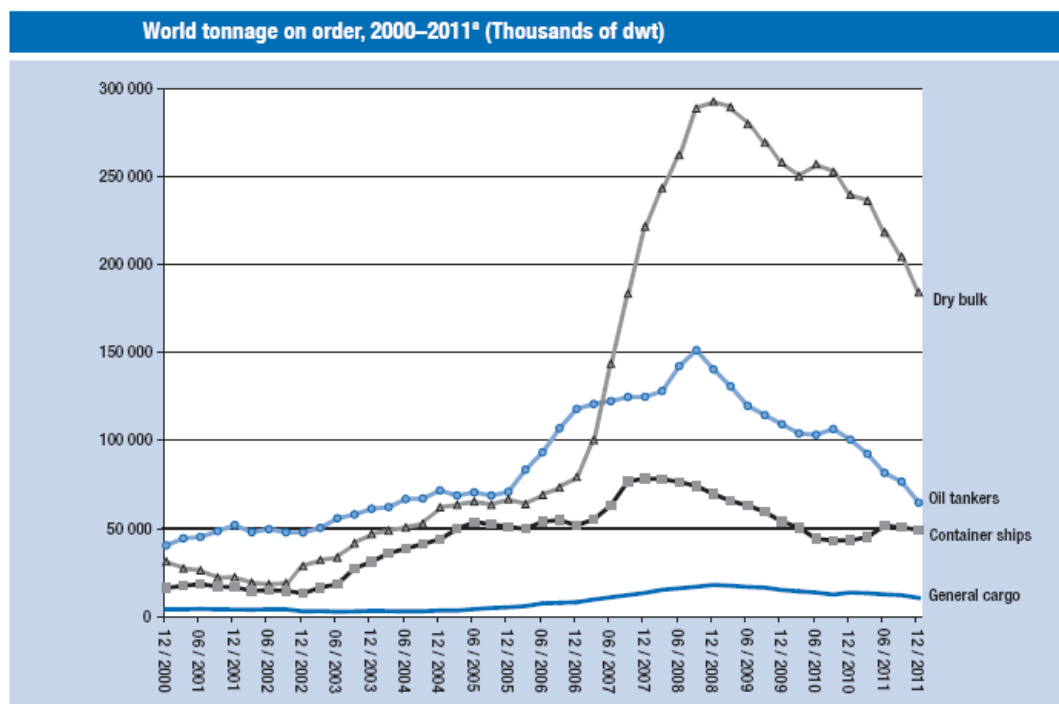
⁴⁹ Lloyd's List (2011). 22 February. <http://www.lloydslist.com>

Πίνακας 6.3
Ανάλυση παροπλισμένων πλοίων κατά είδος, (έτη 2005-2011,σε εκατ. dwt ή m³)

Analysis of idle tonnage by main type of vessel, 2005–2011* (Millions of dwt or m ³)							
	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
World tanker fleet (dwt)	312.9	367.4	383.5	414.04	435.25	447.64	473.91
Idle tanker fleet (dwt)	4.5	6.1	7.8	14.35	8.51	10.48	6.96
Share of idle fleet in tanker fleet (%)	1.4	1.7	2.0	3.47	1.96	2.34	1.47
World dry bulk fleet (dwt)	340.0	361.8	383.5	417.62	452.52	522.52	608.60
Idle dry bulk fleet (dwt)	2.0	3.4	3.6	3.68	2.64	2.86	2.87
Share of idle fleet in dry bulk fleet (%)	0.6	0.9	0.9	0.88	0.58	0.55	0.47
World conventional general cargo fleet (dwt)	45.0	44.7	43.8	44.54	42.53	53.10	52.90
Idle conventional general cargo fleet (dwt)	0.7	0.6	0.7	0.97	0.83	0.78	0.85
Share of idle fleet in general cargo fleet (%)	1.6	1.4	1.6	2.18	1.95	1.47	1.61
World ro-ro fleet (dwt)	n.a.	n.a.	n.a.	11.37	10.93	10.28	9.99
Idle ro-ro fleet (dwt)	n.a.	n.a.	n.a.	0.89	0.73	0.33	0.17
Share of idle fleet in ro-ro fleet (%)	n.a.	n.a.	n.a.	7.83	6.68	3.21	1.70
World vehicle carrier fleet (dwt)	n.a.	n.a.	n.a.	11.27	11.20	11.48	12.42
Idle Vehicle carrier fleet (dwt)	n.a.	n.a.	n.a.	0.24	0.55	0.13	0.06
Share of idle fleet in vehicle carrier fleet (%)	n.a.	n.a.	n.a.	2.13	4.91	1.13	0.48
World LNG carrier fleet (m³)	n.a.	n.a.	n.a.	44.43	46.90	51.15	51.32
Idle LNG carrier fleet (m ³)	n.a.	n.a.	n.a.	5.87	1.29	1.53	0.98
Share of idle fleet in LNG fleet (%)	n.a.	n.a.	n.a.	13.21	2.75	2.99	1.91
World Liquefied petroleum gas(LPG) fleet (m³)	n.a.	n.a.	n.a.	11.56	18.50	19.42	19.44
Idle LPG carrier fleet (m ³)	n.a.	n.a.	n.a.	0.94	0.10	0.13	0.11
Share of idle fleet in LNG fleet (%)	n.a.	n.a.	n.a.	8.13	0.54	0.67	0.57

Πηγή: Review of Maritime Transport 2012, σελ.54

Διάγραμμα 6.5
Παγκόσμιος στόλος υπό παραγγελία, από το 2000 έως και το 2011



Πηγή: Review of Maritime Transport 2012, σελ.51

Πίνακας 6.4

Αντιπροσωπευτικές τιμές πλοίων ηλικίας 5 ετών ξηρού και υγρού φορτίου

Mill \$ BULK CARRIERS 5 YEARS OLD				Mill \$ TANKERS 5 YEARS OLD				
Start	Handy max	Pana max	Capesize	Start	MR	Aframax	Suezmax	VLCC
1994	18,0	20,0	34,0	1994	20,0	31,0	32,0	55,0
1995	20,0	20,8	32,0	1995	21,0	30,0	33,0	53,0
1996	21,0	22,0	28,0	1996	24,0	31,0	36,0	54,0
1997	19,0	19,0	25,0	1997	24,0	32,0	38,0	60,0
1998	18,5	20,5	30,0	1998	25,0	37,0	42,0	65,0
1999	13,0	14,0	23,5	1999	16,0	26,0	36,0	47,0
2000	16,0	17,5	28,0	2000	19,0	24,0	35,5	53,0
2001	15,5	16,0	27,0	2001	25,5	41,0	49,0	70,0
2002	12,2	13,4	22,0	2002	20,5	31,0	38,0	60,5
2003	14,8	16,5	27,5	2003	21,0	28,0	37,0	52,0
2004	20,5	27,5	45,0	2004	28,0	38,0	48,0	72,0
2005	31,0	38,0	64,0	2005	39,0	56,0	71,5	106,0
2006	25,5	29,0	55,0	2006	45,0	61,5	75,0	113,5
2007	40,5	45,5	80,0	2007	45,0	64,0	81,0	118,0
2008	73,0	88,0	138,0	2008	50,0	68,0	93,0	136,0
2009	26,5	30,0	49,0	2009	38,0	53,0	71,0	102,0
2010	28,0	34,0	55,0	2010	25,0	40,0	56,0	82,0
2011	31,5	37,5	52,0	2011	27,0	40,0	58,0	85,0

Πηγή: http://www.platou.com/dnn_site/Default.aspx

Στο ίδιο διάστημα, παρατηρούμε ότι μεταξύ των παροπλισμών και των πλοίων που έχουν επιλέξει να μειώσουν την ταχύτητα πλεύσης, ένας ακόμα αριθμός αυξάνεται. Αυτός των δημοπρασιών (auctions) και των πωλήσεων των πλοίων που έχουν επέλθει σε τραπεζική διαχείριση (bank sales).

Η δημοπρασία είναι μία διαδικασία που είναι δυνατόν να επιλέξει είτε ο ίδιος ο πλοιοκτήτης, είτε η διαχειρίστρια τράπεζα. Ο λόγος για τον οποίο αυξήθηκε τα τελευταία χρόνια η επιλογή της δημοπρασίας είναι η επιβεβλημένη πώληση ενός πλοίου (distressed sale) προκειμένου η ναυτιλιακή να ρευστοποιήσει άμεσα ένα πάγιο κεφάλαιό της. Το πλοίο προσφέρεται στη δημοπρασία, τη συγκεκριμένη χρονική στιγμή που έχει δημοσιοποιηθεί και πωλείται στον υψηλότερο πλειοδότη.

Από την άλλη πλευρά, κατά την διάρκεια αυτής της οικονομικής ύφεσης πολλά πλοία έχουν περιέλθει στα χέρια των τραπεζών. Αιτίες συνήθως αποτελούν τα χρέη των ναυτιλιακών στις τράπεζες, με αποτέλεσμα αυτές να προβαίνουν σε κατασχέσεις, όπως επίσης και τα μη αποπληρωμένα δάνεια για την κατασκευή ενός νέου πλοίου. Οι τράπεζες στην πλειονότητα τους δεν έχουν την δυνατότητα να κρατήσουν ένα πλοίο υπό την διεύθυνσή τους, γιατί κάτι τέτοιο αποτελεί κατάλληλα εκπαιδευμένους υπαλλήλους. Έτσι προκειμένου να εξασφαλίσουν το ποσό για το οποίο περιήλθαν στην κατάσχεση, πολλές φορές πωλούν το πλοίο πολύ χαμηλότερα από την πραγματική του αξία. Άλλες φορές πάλι, κυρίως όταν το ποσό της οφειλής είναι μεγαλύτερο, βγάζουν και αυτές σε πλειστηριασμό το καράβι, ούτως ώστε να απομυζήσουν τα οφειλόμενο ποσό.

6.5 Ο προσδιορισμός των τιμών των νεόκτιστων πλοίων⁵⁰

Η αγορά ναυπήγησης ενός νέου πλοίου έχει αρκετά κοινά χαρακτηριστικά με αυτά της αγοράς των μεταχειρισμένων πλοίων, αλλά έχει και μια μεγάλη διαφορά. Στην αγορά ναυπήγησης, το πλοίο, το οποίο είναι και το προϊόν προς διαπραγμάτευση δεν υπάρχει, θα πρέπει να χτιστεί. Αυτό έχει αρκετά επακόλουθα. Πρώτα θα πρέπει να οριστούν οι διαστάσεις του πλοίου και τα χαρακτηριστικά του. Όπου αυτό είναι εφικτό, τα ναυπηγεία πιέζουν τον αγοραστή να συμφωνήσει στην αγορά του σχεδίου που προσφέρουν αυτά. Με τον τρόπο αυτό ο

⁵⁰ Stopford M.,(2009). “*Maritime Economics*” 3rd Edition, (σελ.209-212)

προσδιορισμός της τιμής πώλησης είναι πολύ πιο εύκολος και γρήγορος, απ' ό τι εάν ο αγοραστής προτείνει ένα διαφορετικό σχέδιο ή κάποιες αλλαγές σε αυτό, που θα κοστίζουν επιπλέον. Δεύτερον, το πλοίο θα είναι διαθέσιμο μετά το πέρας 2 έως 3 ετών από την σύναψη του συμβολαίου και τρίτον, στο διάστημα αυτό οι συνθήκες της αγοράς μπορεί να έχουν αλλάξει, επομένως οι προσδοκίες των αγοραστών είναι μεγάλης σημασίας.

Στην αγορά της ναυπήγησης, ο αγοραστής για να μπει στη διαδικασία χτισίματος ενός ή περισσότερων πλοίων έχει διάφορα κίνητρα. Μπορεί να χρειάζεται ένα συγκεκριμένο μέγεθος ή τύπο πλοίου για να εξυπηρετήσει τη ζήτηση για μεταφορά ενός αγαθού. Αυτό συμβαίνει κυρίως όταν οι συνθήκες της αγοράς είναι σταθερές και η προσφορά χωρητικότητας πλοίων από δεύτερο χέρι είναι περιορισμένη. Ένα δεύτερο κίνητρο μπορεί να είναι οι υψηλότερες τιμές των μεταχειρισμένων πλοίων συγκριτικά με τη ναυπήγηση ενός νέου. Μία άλλη πιθανότητα είναι η ικανοποίηση ενός βιομηχανικού σχεδίου. Για παράδειγμα χαλυβουργεία, σταθμοί ηλεκτροπαραγωγής, συστήματα LNG και άλλα μεγάλα βιομηχανικά σχέδια δημιουργούνται σε συνδυασμό με συγκεκριμένες μεταφορικές απαιτήσεις στις οποίες ανταποκρίνονται τα υπό κατασκευή πλοία. Επίσης κάποιες ναυτιλιακές εταιρείες έχουν σαν πολιτική την αντικατάσταση των πλοίων τους στα 10 με 15 χρόνια. Και τέλος κάποιοι κερδοσκόποι προσελκύονται από τα κίνητρα που προσφέρονται από τις ναυπηγικές βιομηχανίες – χαμηλές τιμές και ευνοϊκές πιστώσεις.

Οι γιάρδες αποτελούν μία μεγάλη και συνάμα διαφορετική σε χαρακτηριστικά ομάδα. Είναι οι μικρές σε μέγεθος με περιορισμένες τεχνικές δυνατότητες που απασχολούν λιγότερους από 200 υπαλλήλους και χτίζουν ρυμουλκά και αλιευτικά σκάφη και είναι και οι μεγαλύτερες, όπως αυτές της Νότιας Κορέας, που έχουν πάνω από 10.000 υπαλλήλους και χτίζουν containers και δεξαμενόπλοια μεταφοράς αερίου.

Οι τιμές των νεόκτιστων πλοίων, όπως και αυτές των μεταχειρισμένων, προσδιορίζονται από την προσφορά και τη ζήτηση. Στην περίπτωση των πλοίων προς κατασκευή, οι πωλητές δεν είναι άλλοι εφοπλιστές αλλά τα ναυπηγεία. Από την πλευρά λοιπόν της ζήτησης, κύριοι παράγοντες είναι τα επίπεδα των ναύλων, οι τιμές των μεταχειρισμένων πλοίων, η οικονομική ρευστότητα των αγοραστών, η διαθεσιμότητα πίστωσης και κυρίως οι προσδοκίες για το μέλλον. Από την πλευρά της προσφοράς των ναυπηγείων μεγάλης σημασίας είναι το κόστος παραγωγής, ο αριθμός των διαθέσιμων αγκυροβολίων και ο αριθμός των πλοίων που έχουν ήδη παραγγελθεί

(orderbook). Μία γιάρδα που έχει εξασφαλίσει παραγγελίες για την επόμενη τριετία μπορεί να είναι απρόθυμοι να καθυστερήσει τις παραδόσεις της, λόγω κινδύνου πληθωρισμού, ενώ μία άλλη που βασίζεται μόνο στις κατασκευές που βρίσκονται εν εξελίξει θα είναι πολύ πρόθυμη να βρει νέες παραγγελίες προκειμένου να απασχοληθεί. Αυτή η ισορροπία είναι που κατευθύνει τις τιμές των ναυπηγείων.

Σε περιόδους οικονομικής ευφορίας, όπου οι ναυπηγικές βιομηχανίες απασχολούνται έντονα, οι αγοραστές ανταγωνίζονται για τα λίγα διαθέσιμα αγκυροβόλια, και έτσι οι τιμές αυξάνονται. Αντίθετα, κατά την ύφεση, όπου οι εργασίες περιορίζονται και οι αγοραστές δεν είναι πολλοί στην αγορά σύναψης συμβολαίων για την κατασκευή νέων πλοίων, ρίχνουν τις τιμές για να τους δελεάσουν.

6.6 Επίπεδα τιμών της ναυπηγικής βιομηχανίας την περίοδο 2008 -2011

Οι θαλάσσιες επιχειρήσεις ήταν πάντα γνωστές για τον κυκλικό τους χαρακτήρα. Όταν οι πλοιοκτήτες έχουν θετικές ταμειακές ροές, παραγγέλνουν καινούρια πλοία. Αυτή η νέα χωρητικότητα όμως θέλει χρόνο μέχρι την παράδοσή της, γιατί τα ναυπηγεία σε εποχές ευημερίας, είναι συνήθως απασχολημένα. Οποιαδήποτε νέα παραγγελία θα ξεκινήσει την κατασκευή της 2 με 3 χρόνια μετά το κλείσιμο της συμφωνίας μεταξύ του πλοιοκτήτη και του ναυπηγείου και έπειτα η καθεαυτό κατασκευή διαρκεί περίπου ένα χρόνο. Στα χρόνια της άνθησης στον κλάδο της ναυτιλίας, σημειώνονταν ιστορικά υψηλά νέων παραγγελιών χρόνο με το χρόνο. Έτσι εξηγείται το πώς ακόμα παραδίδονται νέα πλοία από τη στιγμή που βρισκόμαστε σε οικονομική κρίση. Μάλιστα, η μαζική παραλαβή νεότευκτων πλοίων έχει σαν αποτέλεσμα την υπερπροσφορά χωρητικότητας χωρίς την απαιτούμενη ζήτηση για μεταφορά, και επομένως τη δύσκολη απασχόληση του συνολικού τονάζ που βρίσκεται στην αγορά. Και επιπρόσθετα, η δυσμενής οικονομική κατάσταση των εφοπλιστών κατά τη διάρκεια της οικονομικής κρίσης, δεν τους επιτρέπει τη σύναψη συμφωνιών για την κατασκευή πλοίων με την ίδια ευκολία με εκείνη των περασμένων ετών και ως εκ τούτου, η ναυπηγική βιομηχανία από το 2008 εμφανίζει μία στασιμότητα.

Το 2007 οι παραδόσεις πλοίων είχαν φτάσει στο ρεκόρ των 81.9 εκατ. dwt, όπως φαίνεται και στον πίνακα 6.5, των τελευταίων 27 ετών καταρρίπτοντας το ιστορικό υψηλό του προηγούμενου

έτους. Στον τομέα των παραγγελιών του ίδιου έτους η ζήτηση για μεταφορές δια θαλάσσης βρίσκονταν και αυτή πολύ ψηλά για τα ιστορικά δεδομένα και για την αντιμετώπισή της οι πλοιοκτήτες παράγγελλαν νέα πλοία.

Πίνακας 6.5

Παραδόσεις νεότευκτων πλοίων, επιλεγμένα έτη

Year	Oil tankers ^b			Dry bulk carriers ^b			Others ^c			Total		
	No. of vessels	Million dwt	Average vessel size	No. of vessels	Million dwt	Average vessel size	No. of vessels	Million dwt	Average vessel size	No. of vessels	Million dwt	Average vessel size
1980	99 <i>13</i>	7.0 <i>39</i>	70 707	135 <i>17</i>	4.7 <i>26</i>	34 815	552 <i>70</i>	4.4 <i>24</i>	7 971	786 <i>100</i>	18.0 <i>100</i>	22 901
1985	72 <i>8</i>	3.9 <i>16</i>	54 167	339 <i>36</i>	14.7 <i>59</i>	43 363	539 <i>57</i>	5.7 <i>23</i>	10 575	950 <i>100</i>	25.0 <i>100</i>	26 316
1990	81 <i>11</i>	8.7 <i>38</i>	107 407	119 <i>16</i>	9.6 <i>42</i>	80 672	523 <i>72</i>	4.0 <i>17</i>	7 648	723 <i>100</i>	23.0 <i>100</i>	31 812
1997	69 <i>6</i>	7.5 <i>20</i>	108 696	299 <i>28</i>	18.8 <i>51</i>	62 876	699 <i>29</i>	10.5 <i>29</i>	15 021	1 067 <i>100</i>	36.8 <i>100</i>	34 489
1998	120 <i>12</i>	12.6 <i>36</i>	105 000	217 <i>21</i>	11.6 <i>33</i>	53 456	704 <i>68</i>	11.1 <i>31</i>	15 767	1 041 <i>100</i>	35.3 <i>100</i>	33 910
1999	161 <i>17</i>	19.1 <i>47</i>	118 634	195 <i>21</i>	13.0 <i>32</i>	66 667	589 <i>62</i>	8.8 <i>22</i>	14 941	945 <i>100</i>	40.5 <i>100</i>	42 857
2000	154 <i>10</i>	20.8 <i>47</i>	135 065	188 <i>12</i>	13.1 <i>30</i>	69 681	1 202 <i>78</i>	10.5 <i>24</i>	8 735	1 544 <i>100</i>	44.4 <i>100</i>	28 756
2001	112 <i>8</i>	14.4 <i>32</i>	128 571	310 <i>21</i>	21.0 <i>46</i>	67 742	1 048 <i>71</i>	9.8 <i>22</i>	9 351	1 470 <i>100</i>	45.2 <i>100</i>	30 748
2002	182 <i>12</i>	23.4 <i>48</i>	128 571	226 <i>15</i>	14.1 <i>29</i>	62 389	1 131 <i>73</i>	11.5 <i>23</i>	10 168	1 539 <i>100</i>	49.0 <i>100</i>	31 839
2003	281 <i>16</i>	29.4 <i>60</i>	104 626	161 <i>9</i>	11.2 <i>23</i>	69 565	1 265 <i>74</i>	8.6 <i>17</i>	6 798	1 707 <i>100</i>	49.2 <i>100</i>	28 822
2004	294 <i>16</i>	27.0 <i>55</i>	91 837	266 <i>15</i>	19.8 <i>40</i>	74 436	1 262 <i>69</i>	7.9 <i>16</i>	6 260	1 822 <i>100</i>	49.4 <i>100</i>	27 113
2005	315 <i>16</i>	29.0 <i>41</i>	92 063	308 <i>16</i>	23.2 <i>33</i>	75 325	1 341 <i>68</i>	16.8 <i>24</i>	12 528	1 964 <i>100</i>	70.5 <i>100</i>	35 896
2006	329 <i>14</i>	24.7 <i>35</i>	74 948	307 <i>13</i>	25.1 <i>35</i>	81 759	1 762 <i>73</i>	21.3 <i>30</i>	12 110	2 398 <i>100</i>	71.1 <i>100</i>	29 648
2007 ^d	369 <i>13</i>	29.5 <i>36</i>	79 946	315 <i>11</i>	24.7 <i>30</i>	78 413	2 098 <i>75</i>	27.7 <i>34</i>	13 183	2 782 <i>100</i>	81.9 <i>100</i>	29 424

Source: Compiled by the UNCTAD secretariat on the basis of data from Fearnleys Review, various issues, and Lloyd's Register – Fairplay.

^a Percentage shares per vessel type are shown in italics.

^b Vessels over 10,000 dwt.

^c Seagoing, cargo-carrying vessels of over 100 GT.

^d Provisional.

Πηγή: *Review of Maritime Transport, 2008, σελ. 54*

Ταυτόχρονα οι τιμές συνέχιζαν να αυξάνονται σταδιακά, με μοναδική εξαίρεση τα πλοία τύπου Aframax, των οποίων οι τιμές έπεσαν 11,1% και αυτό λόγω της μεγάλης αύξησης των τιμών των ίδιων το 2006, και τη σταθερή τιμή των LNG. Οι συνεχώς αυξανόμενες τιμές

απεικονίζουν την παράλληλα αυξημένη ζήτηση για τη μεταφορά προϊόντων, την αύξηση στην τιμή του χάλυβα και το κόστος των εισροών του τοπικού νομίσματος, αν μετρηθεί σε δολάρια.

Το επόμενο έτος, 2008, οι παραδόσεις των πλοίων ξεπερνούσαν για άλλη μία φορά εκείνες του προηγούμενου έτους και άγγιζαν πλέον τα 82.3 εκατ. dwt. Μπορεί το 2008 να ήταν η χρονιά που παγκοσμίως οι αγορές άρχισαν να δοκιμάζονται, αλλά τα πλοία που παραδόθηκαν το έτος αυτό ήταν οι παραγγελίες των προηγούμενων 2 ή 3 ακμαζόντων ετών. Την ίδια στιγμή, το τονάζ προς παραγγελία ήταν στάσιμο και στο σύνολό του το βιβλίο των παραγγελιών (orderbook) άρχιζε να μειώνεται.

Μετά την εμφάνιση της οικονομικής κρίσης το επίπεδο των ναύλων έπεσε κατά 1/3 συγκριτικά με τους προηγούμενους μήνες του ίδιου έτους. Οι πλοιοκτήτες δυσκολεύονταν αρκετά για να βρουν χρηματοδότηση για την παραγγελία νέων πλοίων και εξαιτίας αυτού του γεγονότος μερικοί ακύρωναν και τις ήδη συμφωνημένες παραγγελίες στα ναυπηγεία. Σύμφωνα με το LLR Fairplay, τον Ιανουάριο του 2008 περισσότερα από 600 νέα πλοία είχαν συμφωνηθεί προς παραγγελία, ενώ μέχρι το Σεπτέμβριο μόνο 127.

Οι τιμές των νεόκτιστων πλοίων έπεσαν και αυτές με τη σειρά τους σχεδόν σε όλους τους τομείς, με εξαίρεση αυτόν του LNG ο οποίος είχε ήδη αντιμετωπίσει την υπερπροσφορά των προηγούμενων ετών.

Ακόμα και χωρίς την παγκόσμια οικονομική κρίση, η ναυτιλία θα αντιμετώπιζε τους κλυδωνισμούς της και ειδικότερα την πτώση των τιμών των πλοίων εξαιτίας της υπέρογκης χωρητικότητας σε τονάζ που είτε παραδόθηκε είτε παραγγέλθηκε τα τελευταία χρόνια. Πιο συγκεκριμένα, τα νέα πλοία που εισήχθησαν στην αγορά τα έτη 2007 και 2008 συνυπολογίζοντας και εκείνα που θα παραδίδονταν τα δύο επόμενα από τα ναυπηγεία ανά τον κόσμο, ήταν τόσα, που η υπερπροσφορά τους προκάλεσε αντίστοιχα την πτώση στις τιμές τους.

Η αντιμετώπιση στο φαινόμενο αυτό από την πλευρά των εφοπλιστών ήταν άμεση. Κάποιοι περιορίσαν τη σύναψη νέων παραγγελιών, φτάνοντας το Μάρτιο του 2009 στον τομέα του ξηρού φορτίου τα χαμηλά επίπεδα που είχαν σημειωθεί το 2000 και στα πλοία γενικού φορτίου εκείνα του 1960.⁵¹ Κάποιοι άλλοι αποφάσισαν να ακυρώσουν τελείως μερικές από τις παραγγελίες τους ή να προβούν σε επαναδιαπραγματεύσεις, προκειμένου να μειώσουν τον

⁵¹ *Fairplay Shipping Weekly*. 2 July 2009.

αριθμό των πλοίων που είχαν συμφωνήσει, να παραλάβουν τα πλοία λίγο πιο αργά από το προβλεπόμενο χρονικό διάστημα ή ακόμα και να αναθεωρήσουν τους όρους πληρωμής στα ναυπηγεία.

Όπως βέβαια είναι φυσικό, αυτές οι πράξεις των εφοπλιστών δεν άφησαν ανεπηρέαστα ούτε τα ναυπηγεία με τα οποία βρίσκονταν σε συνδιαλλαγές ούτε και τις χώρες που φιλοξενούν τα ίδια. Οι ναυπηγικές βιομηχανίες, λόγω του μεγάλου αριθμού των ακυρώσεων συμβολαίων, έγιναν πιο συμπονετικές απέναντι στις δυσκολίες των πλοιοκτητών και υιοθετώντας μία προληπτική προσέγγιση απέναντι στις τρέχουσες καταστάσεις αποφάσισαν να είναι πιο διαλλακτικές στις επαναδιαπραγματεύσεις. Με αυτόν τον τρόπο τα προβλήματα των εφοπλιστών δεν θα γινόντουσαν και δικά τους. Από την άλλη πλευρά, οι οικονομίες των χωρών που φιλοξενούν τα ναυπηγεία είναι και αυτές που θα επηρεάζονταν πιο πολύ από τις ακυρώσεις των συμβολαίων (Κορέα, Κίνα, Ταϊβάν, Βιετνάμ και Σιγκαπούρη), γιατί αυτές είναι που διοικούν το 17% του παγκόσμιου εμπορικού στόλου.⁵²

Συνεπώς, ακολουθώντας τις παραπάνω πολιτικές, το 2009 η εικόνα των υπό παραγγελία πλοίων δεν άλλαξε πολύ. Λίγες μόνο νέες συμφωνίες υπογράφηκαν και το σύνολο της χωρητικότητας έφτασε τα 474 εκατ. dwt. Οι τιμές των νεότευκτων άρχισαν να πέφτουν στα φορτηγά από 24% έως 29%, στα δεξαμενόπλοια από 23% έως 26% και στα κοντέινερς από 19% έως 33% συγκριτικά με το προηγούμενο έτος. Τα πιο ακριβά παρέμειναν τα LNG και τα μεγάλα κοντέινερς.⁵³

⁵² UNCTAD Transport Newsletter no.42, first quarter 2009.

⁵³ UNCTAD (2010), "Review of Maritime Transport, 2010" (σελ. 53)

Πίνακας 6.6

Αντιπροσωπευτικές τιμές νεότευκτων πλοίων σε επιλεγμένα έτη

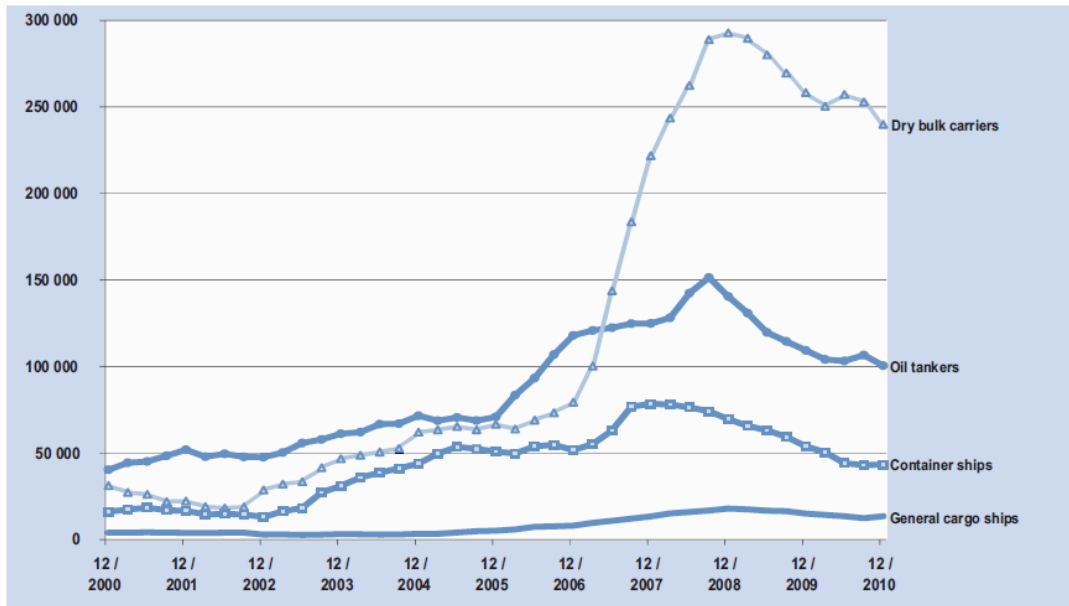
Type and size of vessel	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	March 2010	Percentage change 2009/2008
Dry bulk - Handysize, 30,000 dwt	16	19	21	22	33	38	29	25	-23.7
Dry bulk - Panamax, 75,000 dwt	23	32	35	36	47	54	39	35	-27.8
Dry bulk - Capesize, 170,000 dwt	38	55	62	62	84	97	69	57	-28.9
Container - geared, 500 TEU	13	18	18	16	16	21	14	10	-33.3
Container - gearless, 6,500 TEU	67	86	101	98	97	108	87	74	-19.4
Container - gearless, 12,000 TEU	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	154	164	114	105	-30.5
Oil tanker - Handy, 50,000 dwt	28	35	42	47	50	52	40	34	-23.1
Oil tanker - Suezmax, 160,000 dwt	47	60	73	76	85	94	70	63	-25.5
Oil tanker - VLCC, 300,000 dwt	67	91	119	125	136	153	116	99	-24.2
Chemical tanker - 12,000 dwt	12	16	18	21	33	34	33	30	-2.9
LPG carrier - 15,000 m ³	28	36	45	49	51	52	46	40	-11.5
LNG carrier - 160,000 m ³	153	173	205	217	237	222	226	210	1.8

Source: Compiled by the UNCTAD secretariat, on the basis of data from *Drewry Shipping Insight*.

Πηγή: *Review of Maritime Transport, 2010*, σελ. 56

Το 2010 ήταν η χρονιά που παραδόθηκαν τα πλοία που είχαν συμφωνηθεί το 2008. Κατεγράφησαν 3.748 πλοία αριθμός ρεκόρ που αντιστοιχεί στο 11,7% του υπάρχοντος στόλου, το οποίο είχε να επαναληφθεί από το 1974. Παράλληλα, το ίδιο έτος νέες συμφωνίες δεν έκλεισαν και το βιβλίο παραγγελιών μειώθηκε κατά 28%.

Διάγραμμα 6.6
Τονάζ υπό παραγγελία, 2000- 2010 (σε χιλιάδες dwt)



Source: Compiled by the UNCTAD secretariat on the basis of data supplied by IHS Fairplay.
 a Seagoing propelled merchant ships of 100 gross tons and above..

Πηγή: *Review of Maritime Transport, 2011, σελ. 58*

Ο αριθμός των παραδόσεων αυξήθηκε το 2011 σε 160 εκατ. dwt συγκριτικά με τα 149 εκατ. dwt το περασμένο έτος. Αντίθετα το υπό παραγγελία τονάζ ήταν μόνο 79 εκατ. dwt, αντίθετα με το 2010 που ήταν 117 εκατ. dwt ή τις χρονιές μεταξύ 2006-2008 που η υπό παραγγελία χωρητικότητα έφτανε τα 200 εκατ. dwt ανά έτος. Το βιβλίο των παραγγελιών συνέχιζε την πτωτική του πορεία. Μάλιστα παρατηρείται ότι το 2011 τα επίπεδα παραγγελιών των φορτηγών και των containers είναι σχετικά ίδια με εκείνα του 2006, που θεωρείται το δεύτερο σε σειρά πιο ενεργό έτος ανάμεσα στα χρόνια της άνθησης, 2002-2008. Αντίθετη εικόνα, παρουσίασαν οι παραγγελίες των δεξαμενοπλοίων, οι οποίες δεν ήταν ποτέ στο παρελθόν πιο χαμηλές, ούτε και το 2009, που μέχρι τότε θεωρούνταν το έτος με τα ιστορικά χαμηλά.⁵⁴

Την ίδια στιγμή ο ανταγωνισμός μεταξύ των ναυπηγικών βιομηχανιών εντεινόταν και ξεπερνούσε πλέον τα εθνικά όρια, με τις τιμές στα νεότευκτα πλοία να πέφτουν κι άλλο το 2011 κατά 5% με 15%. Για παράδειγμα, ένα φορτηγό μεγέθους capesize 176.000 dwt στο τέλος του

⁵⁴ BRS (2012): “Shipping and Shipbuilding Markets Annual Review 2012”, Paris,.

2011 κόστιζε στην Κίνα περίπου \$ 48 εκατ. και στην Κορέα \$ 52 εκατ., ενώ το 2008 οι τιμές αυτές ήταν υψηλότερες κατά 50%. Τα ναυπηγεία ουσιαστικά άρχισαν να «χτίζουν» πλοία τα οποία τιμολογούσαν χαμηλότερα από το κόστος κατασκευής τους. Μάλιστα μετά το τρίτο τρίμηνο η πτώση επιταχύνθηκε εξαιτίας της κρίσης στην ευρωζώνη και την παρατεταμένη δυσκολία των πλοιοκτητών να εξασφαλίσουν την απαιτούμενη χρηματοδότηση από τις ευρωπαϊκές τράπεζες, οι οποίες κατείχαν μέχρι τότε το μεγαλύτερο ποσοστό παροχής δανείων στο ναυτιλιακό τομέα.

Πίνακας 6.7

Τιμές νεότευκτων πλοίων, ενδεικτικά έτη.

	1993	End 2002	Peak 2Q 2008	End 2010 China	End 2010 S Korea	End 2011 China	End 2011 S Korea
Tankers	100	64	140/155	97/105	103/108	90/95	95/100
Suezmax	63	44	90/100	60/65	63/67	56/63	63/65
Aframax	45	34	70/75	52/59	55/58	50/55	53/55
MR Product	32,5	27	48/51	36/37	37/38	33/36	33/37
Bulkers							
Capesize	48	36	90/100	55/58	58/60	48/49	52/53
Panamax	29	21,5	53/60	32/36	36/38	29/31	33/34
Handymax	25,0	20	47/50	28/32	32/35	26/29	30/32

Πηγή: BRS: “Shipping and Shipbuilding Markets Annual Review 2012”, Paris, 2012

Από την άλλη μεριά, στη ναυπηγική βιομηχανία, τη μερίδα του λέοντος στο βιβλίο των παραγγελιών κατείχε η Κίνα με το 44%, με την Κορέα να έπεται με 30% και στην τρίτη θέση να ακολουθεί η Ιαπωνία με μόλις 17%.⁵⁵ Ταυτόχρονα, συνεχίζονται οι ακυρώσεις συμβολαίων και πολλές γιάρδες να κλείνουν μετά την παράδοση και του τελευταίου πλοίου από τη στιγμή που δεν εξασφάλιζαν νέα συμβόλαια. Προς όφελος των εφοπλιστών, τα ναυπηγεία, στα πλαίσια του διεθνούς πλέον ανταγωνισμού, προσέφεραν πιο ευνοϊκούς όρους πληρωμών για τα νέα πλοία που κατασκεύαζαν. Το πακέτο περιελάμβανε το 40% της συμφωνηθείσας τιμής κατά τη διάρκεια της κατασκευής και του υπόλοιπο 60% με την παράδοσή του, ποσοστά που παλαιότερα ήταν 80% και 20% αντίστοιχα.

⁵⁵ BRS (2012). “Shipping and Shipbuilding Markets Annual Review 2012”, Paris

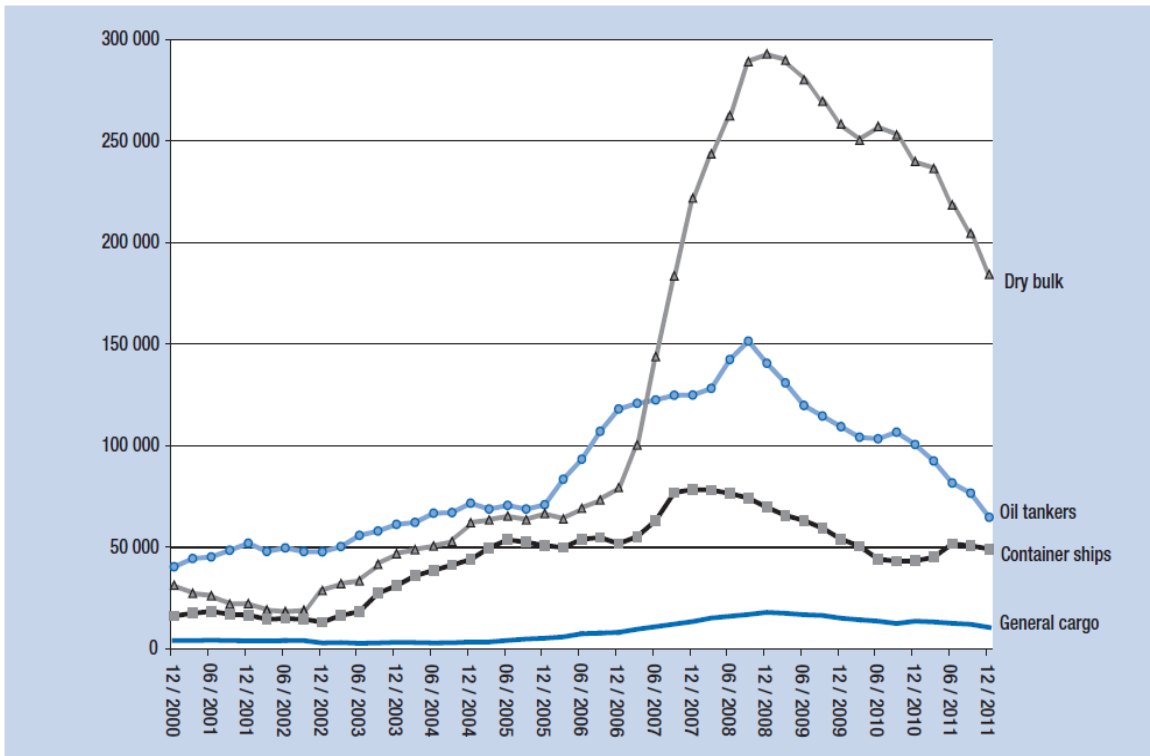
Ο ανταγωνισμός μεταξύ των κινέζικων ναυπηγείων είχε λάβει έντονες διαστάσεις τόσο μεταξύ των κρατικών όσο και των ιδιωτικών. Οι πρώτες προσέφεραν μεν υψηλότερες τιμές στους αγοραστές, αλλά ο διακανονισμός της πληρωμής ήταν συγκριτικά ευνοϊκότερος από εκείνων που μπορούσαν να προσφέρουν οι ιδιωτικές. Από το 2008, πολλά κινέζικα ναυπηγεία έκλεισαν, όπως το Zhejiang-Ningbo Hengfu Shipping Group. Μάλιστα ο πρόεδρος του CSSC group προειδοποίησε ότι πολλά ακόμα ναυπηγεία θα εξαφανιστούν τα επόμενα δύο με τρία χρόνια, λόγω των συγχωνεύσεων και των εξαγορών που θα πραγματοποιηθούν. Στην Ν.Κορέα μία από τις μεγαλύτερες ναυπηγικές βιομηχανίες η Samho υπέβαλε αίτηση πτώχευσης στο δικαστήριο και τελικά προχώρησε σε εκκαθάριση, ενώ αντίθετα η Busan ανακοίνωσε την διατήρηση και τον εκσυγχρονισμό της και η HMD παρέδωσε 89 πλοία το 2011 από τα 65 που είχε ολοκληρώσει το 2010. Τέλος η γιαπωνέζικη βιομηχανία υπέμενε τις βαρύτερες συνέπειες της ανατίμησης του Γιεν με αποτέλεσμα μεγάλες οικονομικές απώλειες από συμβόλαια που είχαν γίνει με όρους δολαρίων.

Συμπερασματικά οι παραδόσεις νεόκτιστων πλοίων τα τρία χρόνια που ακολούθησαν της οικονομικής κρίσης ήταν κατά 80% περισσότερες από το τονάζ που χτίστηκε και παραδόθηκε στο σύνολο των τριών ετών που προηγήθηκαν της κρίσης. Επιπλέον κατά το δεύτερο εξάμηνο του 2008 και το 2009 οι παραγγελίες νεότευκτων πλοίων ήταν πολύ λιγότερες από τις ίδιες τις παραδόσεις σε παγκόσμιο επίπεδο, με αποτέλεσμα το βιβλίο των παραγγελιών να μειωθεί σημαντικά (διάγραμμα 6.7). Από τη κορυφή τους το φθινόπωρο του 2008, οι συνολικές παγκόσμιες παραγγελίες έπεσαν κατά 43%, ενώ η μείωση ήταν σημαντικά αισθητή στον τομέα των δεξαμενοπλοίων κατά ένα ποσοστό 57%, σε σύγκριση με τα τρία προηγούμενα χρόνια.

Παρόλο λοιπόν που ο όγκος του θαλάσσιου εμπορίου παραμένει εύρωστος, με την Ασία, και πιο συγκεκριμένα την Κίνα, να καθοδηγεί την παγκόσμια ανάπτυξη, η κατάσταση στη ναυπηγική βιομηχανία διατηρείται ζοφερή. Η εικόνα αυτή είναι συνδυασμός αρκετών παραγόντων, όπως οι μαζικές παραδόσεις μεγάλων αριθμών πλοίων που είχαν συμφωνηθεί τα προηγούμενα έτη, σε μία περίοδο πιεσμένων ναυλαγορών και μεγάλης προσφοράς χωρητικότητας. Επίσης, ο πόλεμος των τιμών μαίνεται ενόψει έλλειψης ζήτησης και υπερπροσφοράς ναυπηγικών αγκυροβολίων. Στα παραπάνω, τέλος, προστίθεται και η εξασφάλιση χρηματοδότησης των ναυτιλιακών εταιρειών για την αποπληρωμή πλοίων που βρίσκονται ήδη υπό ναυπήγηση και που είχαν συμφωνηθεί σε τιμές υψηλότερες από αυτές τις τρέχουσες αγοράς.

Διάγραμμα 6.7

Παγκόσμιο τονάζ υπό παραγγελία, 200-2011^a (σε χιλιάδες dwt)



Source: Compiled by the UNCTAD secretariat, on the basis of data supplied by IHS Fairplay.
^a Seagoing propelled merchant ships of 100 GT and above.

Πηγή: *Review of Maritime Transport, 2012*, σελ. 51

6.7 Η αγορά διάλυσης των πλοίων (Demolition Market)

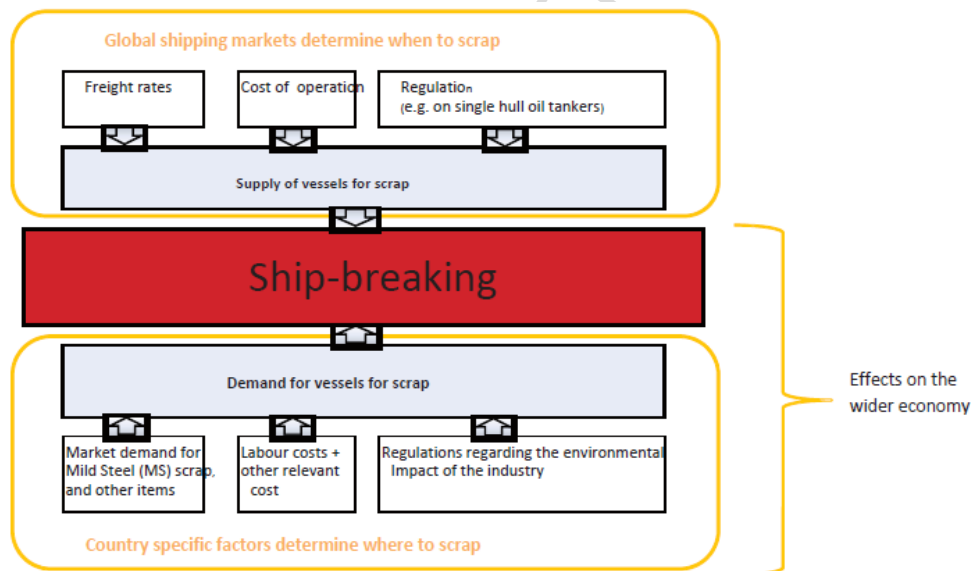
Η αγορά διάλυσης πλοίων είναι η τέταρτη αγορά στην οικονομία της ναυτιλίας και ο τελευταίος σταθμός στη διάρκεια της ζωής ενός πλοίου. Είναι ένα κομμάτι λιγότερο λαμπερό από τη ναυπήγηση ή ακόμα και την αγορά second-hand, ένας κλάδος για τον οποίο οι πλοιοκτήτες αδιαφορούν έως ότου το πλοίο τους φτάσει την ηλικία των 25 ετών. Η διάλυση ενός πλοίου μπορεί επίσης να προσδιοριστεί και ως βιομηχανία ανακύκλωσης, καθώς ο χάλυβας που προκύπτει από την καταστροφή του πλοίου χρησιμοποιείται σε άλλες αγορές σαν πρώτη ύλη.

Ο μηχανισμός σε αυτή την αγορά είναι πολύ απλός και δεν διαφέρει πολύ από εκείνο της αγοράς των μεταχειρισμένων πλοίων. Σε αυτή την περίπτωση αγοραστές είναι τα διαλυτήρια

(scrap yards). Πιο συγκεκριμένα, ένας εφοπλιστής, έχει ένα πλοίο το οποίο δεν μπορεί πια να το πουλήσει για περαιτέρω διακίνηση εμπορίου, με αποτέλεσμα να το προσφέρει στην αγορά διάλυσης πλοίων. Συνήθως την αγοραπωλησία αναλαμβάνει ο μεσίτης, ο οποίος όπως ακριβώς και στην αγορά μεταχειρισμένων πλοίων, κοινοποιεί το πλοίο στην αγορά με βασικό στοιχείο το καθαρό βάρος του σε χάλυβα.

Τελικός αγοραστής είναι τα διαλυτήρια, αλλά στην ουσία η αγορά του πλοίου πραγματοποιείται από ένα μεσολαβητή και έπειτα αυτός αναλαμβάνει να το πουλήσει στα ναυπηγεία που κάνουν τη διάλυση. Αυτά βρίσκονται συνήθως στην Άπω Ανατολή (Ινδία, Πακιστάν, Μπαγκλαντές και Κίνα) αλλά και στην Τουρκία.

Διάγραμμα 6.8
Διάλυση πλοίων: Προσφορά και Ζήτηση



Πηγή: The Ship Breaking and Recycling Industry in Bangladesh and Pakistan, Δεκέμβριος 2010

Οι τιμές καθορίζονται μέσα από διαπραγματεύσεις, αλλά ουσιαστικά το επίπεδό τους εξαρτάται από την προσφορά των πλοίων προς διάλυση και τη ζήτηση για παλιοσίδηρα (scrap metal). Στην Ασία μεγάλο ποσοστό από το χάλυβα που απομένει από τη διαδικασία διάλυσης ενός πλοίου χρησιμοποιείται στις τοπικές αγορές σαν πρώτη ύλη στους μύλους ή προς χρήση κατασκευής ελασμάτων με τη διαδικασία ψυχρής έλασης. Έτσι, η ζήτηση εξαρτάται από την

κατάσταση της τοπικής αγοράς σε χάλυβα, καθώς και από την διαθεσιμότητα των εγκαταστάσεων των διαλυτηρίων.

Οι τιμές δεν είναι σταθερές λοιπόν και μπορεί να κυμαίνονται από \$ 100 ανά τόνο σιδήρου, όπως ήταν τη δεκαετία του '80, έως και πάνω από \$ 400 ανά τόνο, όπως το 2007. Σημαντικός ακόμα παράγοντας στην τιμή ανά τόνο παίζει και η καταλληλότητα ενός πλοίου προς διάλυση. Στην περίπτωση π.χ. ενός δεξαμενόπλοιου το οποίο στις δεξαμενές του είχε μεταφέρει τοξικά, πρέπει πρώτα να καθαριστεί προτού προχωρήσει σε διάλυση. Ακόμα ένα επιβατηγό πλοίο που στην πλειονότητά του σαν κατασκευή αποτελείται από ξύλο και άλλα υλικά (καμπίνες και άλλοι χώροι) δεν λαμβάνει την ίδια τιμή με εκείνη που θα λάβει ένα φορτηγό. Σε όλες όμως τις περιπτώσεις, όταν οι διαπραγματεύσεις φτάσουν στο τέλος και ο πωλητής με τον μεσολαβητή συμφωνήσουν, τότε ο δεύτερος παραλαμβάνει το πλοίο και αναλαμβάνει να το μεταφέρει στο διαλυτήριο.

Παλαιότερα, τα ξύλινα πλοία συχνά τα έκαιγαν προκειμένου να ανακυκλωθούν ή «χάνονταν προσεκτικά» σε ένα βολικό σημείο στη μέση του ωκεανού. Σήμερα, η διαδικασία της διάλυσης των πλοίων ακολουθεί επιστημονικές αρχές και τίποτα από τα μέρη του πλοίου δεν πάει χαμένο.

Τη δεκαετία του 1970, η βιομηχανία διάλυσης γινόταν σε αποβάθρες στην Ευρώπη και θεωρούνταν μία λειτουργία βιομηχανοποιημένη σε πολύ υψηλό βαθμό. Όμως όσο τα χρόνια περνούσαν και οι ευρωπαϊκές χώρες γίνονταν ολοένα και περισσότερο περιβαλλοντικά ευαισθητοποιημένες, ξεκίνησαν να λαμβάνουν και μέτρα ασφάλειας και υγιεινής των εργατών τους, γεγονός που κλιμάκωνε το κόστος της δραστηριότητας. Έτσι, σχεδόν το 90% της βιομηχανίας διάλυσης μεταφέρθηκε στις ασιατικές χώρες, όπως η Ινδία, το Μπαγκλαντές, η Κίνα, το Πακιστάν και η Τουρκία, καθώς αυτές δεν ήταν στον ίδιο βαθμό περιβαλλοντικά συνειδητοποιημένες.

Από τις αρχές της δεκαετίας του 1980 ο κύριος προορισμός για τη διάλυση των πλοίων ήταν οι προαναφερθείσες ασιατικές χώρες, όπου τα πρότυπα υγιεινής και ασφάλειας ήταν υποτυπώδη και οι εργαζόμενοι αποδέχονταν πάρα πολύ μικρούς μισθούς. Υπολογίζεται ότι περισσότεροι από 100.000 εργαζόμενοι απασχολούνταν στα διαλυτήρια παγκοσμίως.

Η διάλυση είναι μία διαδικασία αποσυναρμολόγησης ενός πλοίου το οποίο είναι τόσο μεγάλο πλέον σε ηλικία, ή σε τέτοια κατάσταση που δεν μπορεί να χρησιμοποιηθεί για περαιτέρω εμπορική χρήση. Επίσης ένας ακόμη λόγος για τον οποίο ένα πλοίο μπορεί να καταλήξει σε

διάλυση είναι το γεγονός ότι έχει μία ζημία της οποίας το κόστος αποκατάστασης είναι τόσο υψηλό που είναι πιο συμφέρον το πλοίο να οδηγηθεί σε μία από τις ασιατικές ακτές. Με αυτόν τον τρόπο κρατούνται όσα περισσότερα από τα υλικά είναι δυνατόν και μετά από ανακύκλωση, επαναχρησιμοποιούνται στην κατασκευή νέων πλοίων, μειώνοντας ταυτόχρονα και το κόστος της ναυπήγησης.

Ο αμίαντος χρησιμοποιούνταν στην κατασκευή πολλών πλοίων στα μέσα του 20^{ου} αιώνα, αλλά λόγω της τοξικότητας του τόσο για την υγεία του ανθρώπου όσο και για την ασφάλεια του περιβάλλοντος, απομακρύνεται πλέον και δεν επαναλαμβάνεται η χρήση του στις νέες κατασκευές. Το ίδιο συμβαίνει και σε χρώματα και άλλα στεγανωτικά με υψηλή περιεκτικότητα σε μόλυβδο και άλλες τοξίνες, τα οποία αφαιρούνται από τα συστατικά πριν από την περισυλλογή των υλικών. Σε αυτές τις περιπτώσεις, η αντιμετώπιση της σωστής απόρριψης των ρύπων, που προκαλούν απειλή για τον άνθρωπο και το περιβάλλον, συνιστούν σημαντικό μέρος της δαπάνης της προσπάθειας και κατά συνέπεια αυξάνει το κόστος διάλυσης.

Το τελευταίο κομμάτι της οικονομικής ζωής ενός πλοίου είναι συνδεδεμένο με πολλά θανατηφόρα ατυχήματα, μη ασφαλή εργασία, μη τήρηση των κανονισμών της περιβαλλοντικής δικαιοσύνης και παραβίαση των ανθρωπίνων δικαιωμάτων. Για τους λόγους αυτούς η βιομηχανία διάλυσης πλοίων στην Νότια Ασία βρίσκεται υπό πίεση εξαιτίας της εικαζόμενης κατάχρησης των περιβαλλοντικών και επαγγελματικών κινδύνων για την υγεία. Η βιομηχανία έχει ρυπογόνο χαρακτήρα και έχει δυσμενείς επιπτώσεις τόσο στο οικοσύστημα όσο και στις ανθρώπινες ζωές και η εφαρμογή των κανονισμών είναι ασθενής.

Παρακάτω παρουσιάζονται περιληπτικά οι μέθοδοι διάλυσης – ανακύκλωσης ενός πλοίου.

✓ **Προσάραξη – Beaching:** Είναι η διαδικασία που χρησιμοποιείται κατά 95% στις μέρες μας και κυρίως στο Μπαγκλαντές, την Ινδία και το Πακιστάν. Αυτό που κάνει τις περιοχές αυτές ευνοϊκές για την μέθοδο αυτή είναι το μεγάλο εύρος παλίρροιας και τα μεγάλης έκτασης έλη. Ο συνδυασμός τους δίνει τη δυνατότητα το πλοίο να έρχεται όσο το δυνατό πιο κοντά στην ακτή. Πολλές φορές δεν τα καταφέρνουν μέχρι την ακτή και «κολλάνε» στα έλη με αποτέλεσμα μετά να πρέπει να μετά να τραβηχτούν στην ακτή με αλυσίδες ή χαλύβδινα σύρματα κατά την επόμενη παλίρροια. Μέχρι τότε, οι εργάτες ανεβαίνουν στο πλοίο και το αποσυναρμολογούν σταδιακά, προκειμένου να είναι πιο ελαφρύ τη στιγμή που θα έρθει η επόμενη παλίρροια.

✓ **Καθέλκυση - Slipway:** Είναι μία παραλλαγή της προσάραξης, αλλά με σημαντικές διαφορές. Μία από αυτές κυρίως στην περιοχή της Μεσογείου, είναι η απουσία της παλίρροιας, γεγονός το οποίο καθιστά την ζώνη γύρω από την ακτή πιο προβλέψιμη και συνάμα ελέγξιμη. Η μέθοδος αυτή της καθέλκυσης χρησιμοποιείται ως επί το πλείστον στην Τουρκία.

✓ **Παραπλεύρως – Alongside:** Η προσέγγιση αυτή συναντάται κυρίως στα κινέζικα ναυπηγεία. Μία εγκαταλελειμμένη προβλήτα ή μία αποβάθρα μπορεί να είναι το μέρος στο οποίο θα λάβει χώρα η διαδικασία. Το πλοίο τοποθετείται παραπλεύρως και κομμάτια αφαιρούνται από πάνω του με γερανό. Η πιθανότητα ρύπανσης δεν απουσιάζει καθώς δεν εμφανίζεται σε αυτή την περίπτωση το παλιρροιακό φαινόμενο της διασποράς. Ωστόσο, μπορεί η διαδικασία να παρακολουθείται κατάλληλα και αν υπάρξει ανάγκη οι ρύποι να περισυλλεχθούν και να καθαριστεί το γύρω περιβάλλον.

✓ **Νεώριο – Drydock:** Αυτή είναι η ασφαλέστερη μέθοδος διάλυσης, αλλά λόγω του ότι παράλληλα είναι και μία από της πιο κοστοβόρες διαδικασίες πραγματοποιείται και πιο αραιά. Ένα από τα νεώρια που προορίζονται για το σκοπό αυτό βρίσκεται στο Λίβερπουλ της Μεγάλης Βρετανίας. Το πλοίο μπαίνει μέσα στο νεώριο και αποσυναρμολογείται σταδιακά. Κατά την ολοκλήρωση η προκυμαία καθαρίζεται και η στάθμη του νερού ανεβαίνει ξανά προκειμένου να υποδεχτεί το επόμενο πλοίο. Οι πιθανότητες κάποιου περιβαλλοντικού ατυχήματος είναι μηδαμινές, μίας και όλα είναι υπό έλεγχο.

Οι δραστηριότητες της διάλυσης συμβάλουν σε μεγάλο βαθμό στην οικονομία των ασιατικών χωρών. Παράλληλα με το γεγονός ότι κατασκευάστηκαν υποδομές με το πέρασμα των ετών προκειμένου να διευκολυνθούν οι εργασίες, τα έσοδα των χωρών που προέρχονται από τη διάλυση αυξάνονται κάθε χρόνο και ταυτόχρονα δημιουργούνται και θέσεις απασχόλησης.

Τα τελευταία χρόνια, που ολοένα και περισσότερα πλοία παραδίδονται στην ήδη «πλημμυρισμένη» από χωρητικότητα αγορά, κυριαρχεί η ιδέα ότι «όσο περισσότερα πλοία οδηγούνται στα διαλυτήρια, τόσο το καλύτερο για τη ναυλαγορά». Μάλιστα, η ιδέα ενισχύεται και από τα αποτελέσματα των αναλυτών, σύμφωνα με τα οποία η «πιεσμένη» ναυλαγορά στον τομέα του ξηρού φορτίου, η σταδιακή κατάργηση των μονοπύθμενων δεξαμενοπλοίων, με βάση τον κανονισμό του IMO, μέχρι το 2015 και η υπερπροσφορά πλοίων μεταφοράς

εμπορευματοκιβωτίων είναι οι κύριοι παράγοντες που συνάδουν στις θετικές προοπτικές της βιομηχανίας διάλυσης πλοίων τα επόμενα χρόνια.

Η αγορά διάλυσης πλοίων είναι πολύ πιο άστατη από την αγορά ναυπήγησης νέων πλοίων, καθώς στην πρώτη η πώληση είναι πιο άμεση. Σε περιόδους που οι ναύλοι βρίσκονται σε υψηλά επίπεδα, οι πλοιοκτήτες δεν είναι πρόθυμοι να βγάλουν τα πλοία τους από την αγορά, καθώς είναι απασχολημένα και μάλιστα σε ναυλοσύμφωνα που τους αποφέρουν μεγάλα έσοδα. Αντίθετα, σε καιρούς που η ζήτηση για θαλάσσιες μεταφορές δεν είναι υψηλή, οι πλοιοκτήτες είναι διατεθειμένοι να πωλήσουν τα πλοία τους στις ασιατικές ακτές. Το μειονέκτημα είναι ότι την ίδια εποχή και οι τιμές που προσφέρουν τα διαλυτήρια είναι χαμηλές.

Πιο συγκεκριμένα, το 2007, η βιομηχανία ναυπήγησης και διάλυσης πλοίων ήταν οι δύο πλευρές του ίδιου νομίσματος για τα ιστορικά υψηλά και χαμηλά που σημείωσαν, αντίστοιχα. Η σχέση των δύο βιομηχανιών είναι αντιστρόφως ανάλογη και έτσι ενώ τον ίδιο χρόνο παραγγέλθηκαν 500 εκατ. dwt, δηλαδή 28% του υπάρχοντος εμπορικού στόλου, διαλύθηκε μόνο το 0,4%. Γενικά, όταν η ναυλαγορά βρίσκεται σε υψηλά επίπεδα, από την πλευρά των εφοπλιστών δεν υπάρχει ενδιαφέρον να στείλουν τα πλοία τους για διάλυση. Ως εκ τούτου, από τη στιγμή που υπάρχει απασχόληση για το υπάρχον τονάζ και εφόσον ζήτηση για μεταφορές είναι υψηλή, δημιουργούνται νέες θέσεις εργασίας στα ναυπηγεία για την κατασκευή των νέων παραγγελιών, με αποτέλεσμα, την μείωση του ενδιαφέροντος στις ασιατικές χώρες που φιλοξενούν τα διαλυτήρια.

Αν και η οικονομική κρίση, οδήγησε σε κατακόρυφη πτώση της ζήτησης σε χάλυβα και ως εκ τούτου σε ύφεση των τιμών των πλοίων μεγαλύτερης ηλικίας, οι πωλήσεις πλοίων προς διάλυση αυξήθηκαν κατακόρυφα. Όπως φαίνεται και πίνακα 6.8 ο τομέας που επηρεάστηκε περισσότερο είναι αυτός του ξηρού φορτίου, λόγω της υπερπροσφοράς σε χωρητικότητα, καθώς και των πεσμένων ναύλων, με αποτέλεσμα οι πλοιοκτήτες να πουλάνε τα μεγάλης ηλικίας πλοία τους ακόμα και σε πολύ χαμηλές τιμές.

Πίνακας 6.8

Τονάζ που οδηγήθηκε στα διαλυτήρια, ανά κατηγορία πλοίου, 2000 – 2008

(σε εκατ. dwt και ποσοστά επί τοις εκατό)

Years	Million dwt					Total as percentage of world fleet	Percentage share				
	Tankers ^a	Combined carriers ^a	Bulk carriers ^a	Others	Total		Tankers ^a	Combined carriers ^a	Bulk carriers ^a	Others	Total
2000	13.5	1.0	4.6	3.1	22.2	2.7	60.9	4.3	20.8	14.0	100.0
2001	15.7	0.8	8.1	3.2	27.8	3.4	56.5	2.7	29.1	11.7	100.0
2002	18.1	1.6	5.9	4.9	30.5	3.6	59.3	5.2	19.3	16.1	100.0
2003	18.4	0.5	3.3	3.4	25.6	3.0	71.9	2.0	12.9	13.3	100.0
2004	7.8	0.5	0.5	1.8	10.6	1.2	73.6	4.7	4.7	17.0	100.0
2005	4.5	-	0.9	0.9	6.3	0.7	71.4	-	14.3	14.3	100.0
2006	2.7	0.2	1.3	1.8	6.0	0.6	45.0	3.3	21.7	30.0	100.0
2007	2.2	-	0.1	1.9	4.0	0.4	50.0	-	2.5	47.5	100.0
2008	3.6	-	3.1	1.3	8.0	0.7	45.0	-	38.8	16.3	100.0

Sources: Compiled by the UNCTAD secretariat, on the basis of data from Fearnleys *Review*, various issues, and from Lloyd's Register – Fairplay.

^a Vessels over 10,000 dwt.

Πηγή: *Review of Maritime Transport, 2009*, σελ. 63

Σε περιόδους λοιπόν οικονομικής κρίσης, η πιθανότητα διάλυσης των παλαιότερων πλοίων αυξάνεται. Κατά τη διάρκεια του 2008, στην Ινδία οδηγήθηκε το 44% των πλοίων που διαλύθηκαν, στο Μπαγκλαντές το 39 % και ακολούθησαν η Κίνα και το Πακιστάν με 11% και 6% αντίστοιχα.⁵⁶

Και εκεί που οι τιμές που πρόσφεραν τα διαλυτήρια για την αγορά ενός πλοίου βρίσκονταν σε υψηλά επίπεδα, μεταξύ του δεύτερου εξαμήνου του 2008 και των αρχών του 2009, οι τιμές έπεσαν από \$650 ανά τόνο χάλυβα στα \$ 200. Στις δύο πρώτες θέσεις βρίσκονται η Κίνα (34,5%) και η Ινδία (30,7%) και ακολουθούν το Μπαγκλαντές (24,8%) και το Πακιστάν (6,3%).⁵⁷ Η πτώση των τιμών οφείλεται στην αυξημένη προσφορά πλοίων για διάλυση που ξεπέρασε κάθε προηγούμενο. Αξίζει να σημειωθεί ότι μεταξύ 2004 και 2008, όπου τα επίπεδα το ναύλων ήταν ικανοποιητικά για τους πλοιοκτήτες, ακόμα και τα μεγαλύτερα σε ηλικία πλοία βρίσκονταν σε υπηρεσία. Εκείνη την τετραετία ανακυκλώνονταν ετησίως περίπου 300- 400 πλοία. Το 2009

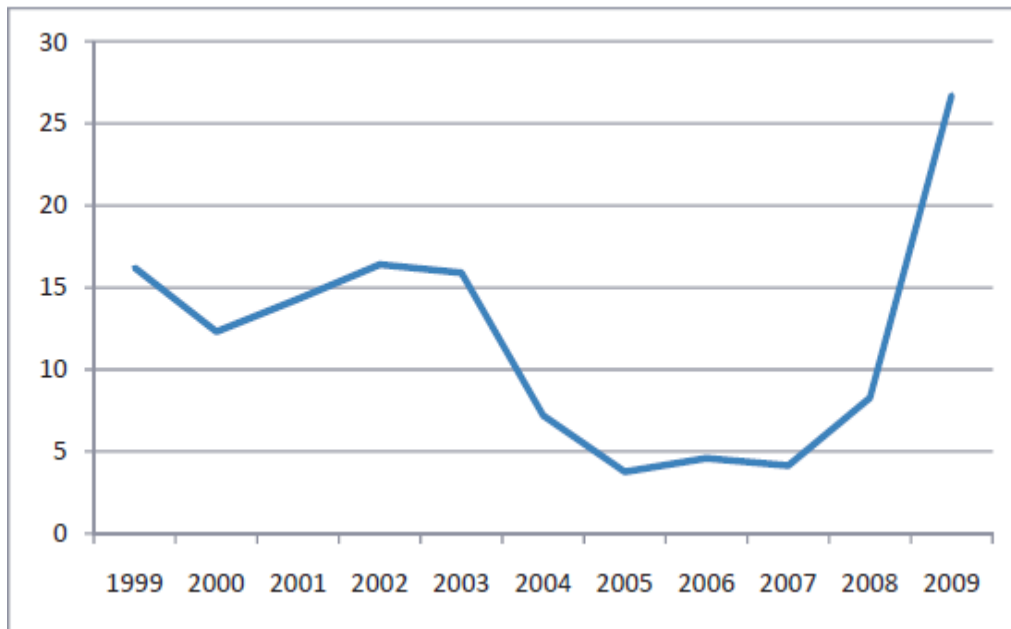
⁵⁶ <http://www.ship-breaking.com>, no.14, January 2009 και no.15

⁵⁷ UNCTAD (2010), “*Review of Maritime Transport, 2010*” (σελ. 51-53)

όμως διαλύθηκαν σχεδόν 1200 πλοία, γεγονός που εξηγεί και την κατακόρυφη πτώση των προσφερόμενων τιμών.

Διάγραμμα 6.9

Τονάζ που οδηγήθηκε στα διαλυτήρια, 1999 – 2009 (σε εκατ. κ.ο.χ)



Πηγή: The Ship Breaking and Recycling Industry in Bangladesh and Pakistan, Δεκέμβριος 2010

Το 2010, ο αριθμός των διαλύσεων έμεινε σταθερός, και οι τιμές άρχισαν να παίρνουν την ανιούσα φτάνοντας τα \$ 350 - \$400. Από τα μέσα Απριλίου οι περιβαλλοντικές οργανώσεις μέσω δικαστηρίου σταμάτησαν κάθε δραστηριότητα στην αγορά του Μπαγκλαντές αναζητώντας τα απαραίτητα πιστοποιητικά που θα απαιτούνται στο εξής για να διαλυθεί ένα καράβι. Από τον Ιούνιο του 2010 μέχρι και το Μάρτιο του 2011 οι ακτές του Μπαγκλαντές παρέμεναν άδειες. Κατά τη διάρκεια των εννέα αυτών μηνών επικρατούσε ένα κλίμα αβεβαιότητας τόσο στο ίδιο το Μπαγκλαντές όσο και στην Ινδία, το Πακιστάν και την Κίνα με αποτέλεσμα οι προσφερόμενες τιμές άλλες φορές να ανεβαίνουν και να ξεπερνούν ακόμα και τα \$ 500 ανά τόνο και άλλες φορές να πέφτουν κατακόρυφα. Την αυξομείωση αυτή των τιμών, επηρέασε αισθητά από τη μία πλευρά το πολύ αναμενόμενο άνοιγμα του Μπαγκλαντές, και από την άλλη η πτώση της αξίας του ινδικού rupee.

Όλα τα παραπάνω γεγονότα συνέβαλαν για άλλη μία φορά στην αναδιαμόρφωση των μεριδίων του τονάζ που οδηγήθηκε στα διαλυτήρια, ανάμεσα στις ασιατικές χώρες. Στην Ινδία υπολογίζεται ότι διαλύθηκε το 33% κατά της διάρκεια του 2011, στην Κίνα το 23,9%, στο Μπαγκλαντές το 22,4% και στο Πακιστάν το 13%.⁵⁸ Μάλιστα οι διαλύσεις το 2011 αυξήθηκαν κατά 31% σε σχέση με το περασμένο έτος, γεγονός που ενίσχυσε την ιδέα ότι ακόμα μεγάλο ποσοστό των εφοπλιστών θεώρησε περισσότερο κερδοφόρο το να οδηγήσει τα πλοία του προς διάλυση, παρά να τα πωλήσει στην αγορά secondhand και να έχει ζημία. Αυτή η οικονομική προσέγγιση από πλευράς πλοιοκτητών σε συνδυασμό με την επιστροφή του Μπαγκλαντές σε δραστηριότητα μετά την απουσία του για περίπου ένα χρόνο, είναι που κάνει το μέλλον της βιομηχανίας των διαλυτηρίων να φαίνεται πιο προσοδοφόρο.

Εξετάσαμε λοιπόν πώς η αγορά της ναυτιλίας λειτουργεί, όταν το πλοίο αποτελεί το αντικείμενο διαπραγμάτευσης σε περίοδο οικονομικής ύφεσης αντιμετωπίζοντας ταυτόχρονα την αυξημένη προσφορά τους προς απασχόληση. Από τη μία πλευρά της ζυγαριάς έχουμε την κρίση που έπληξε και ακόμα πλήττει την παγκόσμια οικονομία και ως εκ τούτου τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις που αποτελούν κομμάτι της οικονομίας κάθε χώρας. Από την άλλη πλευρά, αντιμετωπίζουμε την ίδια χρονική περίοδο την υπερπροσφορά πλοίων στην αγορά, η οποία είναι αποτέλεσμα των εύφορων εποχών πριν το 2008, όπου τα δάνεια εκδίδονταν πιο εύκολα και τα ναύλα κυμαίνονταν σε υψηλότερα επίπεδα. Επομένως, η κρίση που αντιμετωπίζει ο χώρος της ναυτιλίας τα τελευταία χρόνια δεν είναι εξ ολοκλήρου αποτέλεσμα της παγκόσμιας οικονομικής κρίσης, αλλά «γέννημα» των αποφάσεων των ίδιων των πλοιοκτητών. Ως επί το πλείστον, ο μεγάλος αριθμός των παραδοτέων πλοίων αλλά και εκείνων που αναμένεται να παραδοθούν είναι υπαίτιοι για την πτώση των ναύλων, όπως επίσης για την πτώση των τιμών των πλοίων που βρίσκονται στην αγορά secondhand αλλά και τις νέες παραγγελίες, την αύξηση των παροπλισμένων πλοίων και εκείνων που οδηγήθηκαν στις ασιατικές ακτές για διάλυση. Καταλήγουμε λοιπόν στο γεγονός ότι το κοινό όλων των αγορών που αναλύσαμε στο κεφάλαιο αυτό είναι οι ταμειακές ροές. Οι «πρωταγωνιστές», δηλαδή οι εφοπλιστές που λειτουργούν στις αγορές αυτές, όπως επίσης τα ναυπηγεία και τα διαλυτήρια οδηγούνται προς την κατεύθυνση που η αγορά τους ωθεί, σε συνδυασμό όμως με τη ρευστότητα που διαθέτουν και τις προσδοκίες για

⁵⁸ UNCTAD (2012). “*Review of Maritime Transport, 2012*” (σελ. 49)

το μέλλον. Επομένως το τι θα συμβεί αύριο, εξαρτάται από τις αποφάσεις που θα ληφθούν σήμερα.

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

∨

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7

ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Η χρηματοδότηση για το τομέα της ναυτιλίας είναι ζωτικής σημασίας για την εύρυθμη λειτουργία των πλοιοκτητριών εταιρειών. Από τα κεφάλαια που αντλούν μέσω των διαφόρων μορφών χρηματοδότησης που θα δούμε συνοπτικά παρακάτω, οι ναυτιλιακές εταιρείες αποκτούν ρευστότητα, δυνατότητα για την κάλυψη μεγάλου ποσοστού του προϋπολογισμού που είναι απαραίτητος για την αγορά πλοίων, κάλυψη δανειακών υποχρεώσεων κ.α..

7.1 Μορφές Ναυτιλιακής Χρηματοδότησης

7.1.1 Ίδια Κεφάλαια

A. Σχηματισμός KGs (Kommanditgesellschaft)

Ο κύριος σκοπός των KGs είναι η χρηματοδότηση του ενεργητικού μίας εταιρείας από τα μεμονωμένα άτομα τα οποία συμμετέχουν στη συγκρότηση της εταιρείας. Πιο συγκεκριμένα, η δομή δεν διέπεται από καμία ειδική εταιρική νομοθεσία κατά την ίδρυσή της. Είναι ένας σχηματισμός που χρονολογείται στις αρχές του προηγούμενου αιώνα και σήμερα έχει γίνει αποδεκτός από ιδιώτες επενδυτές, επενδυτικές τράπεζες, επιχειρηματικούς εταίρους και άλλους ενδιαφερόμενους φορείς.

Τη δεκαετία του 1970 το γερμανικό μοντέλο KG καθιερώθηκε σαν μία μορφή διεύρυνσης των περιουσιακών στοιχείων προκειμένου να χρηματοδοτήσουν άλλες επιχειρησιακές ενέργειες, στην περίπτωση της ναυτιλίας κυρίως η αγορά πλοίων. Για να αντλήσουν τα απαραίτητα κεφάλαια, οι εμπλεκόμενοι σύστηναν μία νόμιμη οντότητα, και την παρουσίαζαν σαν μία ιδιωτική επένδυση. Έτσι πραγματοποιούσαν φοροαπαλλαγές από τις ζημιές αποτίμησης ⁵⁹ οι

⁵⁹ Η ζημία από πώληση μετοχών ή αποτίμηση χρεογράφων (μετοχών, ομολογιών, κλπ.), κατά το μέρος που απομένει μετά το συμψηφισμό της με κέρδη από πώληση μετοχών εισηγμένων στο Χ.Α.Α., δεν μπορεί να μεταφερθεί σε λογαριασμό ενεργητικού και να αποσβεσθεί λογιστικά, καθόσον θα πρέπει να εμφανίζεται, κατά ρητή διατύπωση της παρ.3 του άρθρου 38 του Κ.Φ.Ε., σε χρέωση λογαριασμού αποθεματικού (τακτικού αποθεματικού, κλπ.), προκειμένου να συμψηφισθεί με κέρδη που θα προκύψουν στο μέλλον από την ίδια αιτία.

οποίες ξεπερνούσαν συνολικά την επένδυσή τους μαζί με το ετήσιο μέρισμα τους, που λάμβαναν σαν απόδοση της επενδυτικής τους πράξης. Από τότε, το γερμανικό μοντέλο των KGs διευρύνθηκε κατά πολύ όχι μόνο σαν ιδέα αλλά και σαν όγκος συναλλαγών. Το 2007, τα κεφάλαια που συσσωρεύτηκαν από τη νομική οντότητα του είδους αυτού ξεπέρασαν τα 10 δις ευρώ. Τα επόμενα χρόνια, που συνέπεσαν με εκείνα της οικονομικής κρίσης τα ποσά περιορίστηκαν στα 5 δις ανά έτος.

B. Η δομή των KGs

Οι εταιρείες KG έχουν ένα κύριο εταίρο και ένα ή περισσότερους εταίρους περιορισμένης ευθύνης. Οι ετερόρρυθμοι εταίροι μπορούν να συμμετέχουν στην KG απευθείας ή μέσω ενός διαχειριστή. Είναι σαν ένας συνδυασμός ομόρρυθμης και ετερόρρυθμης εταιρείας μαζί. Μέσω του μηχανισμού αυτού επιδιώκεται η επένδυση σε εμπορικά πλοία από επενδυτές που δεν έχουν ασχοληθεί με τη ναυτιλία. Μία εισηγμένη εταιρεία αναθέτει σε ένα διαχειριστή την αγορά, πώληση και διαχείριση των πλοίων της. Οι εταιρείες που αναλαμβάνουν τη διαχείριση δεν είναι ναυτιλιακές. Οι ιδιωτικές τοποθετήσεις του τύπου αυτού έχουν το πλεονέκτημα του μειωμένου χρηματοοικονομικού κινδύνου, την βελτίωση της φήμης της εταιρείας και το μειονέκτημα της έλλειψης ελέγχου και πολλές φορές της αποκάλυψης στοιχείων ευαίσθητης φύσης.

Γ. Οι KGs εταιρείες στη ναυτιλία

Οι εταιρείες KG έγιναν μεγάλη δύναμη όσο αφορά στην ναυτιλιακή χρηματοδότηση στα μέσα της δεκαετίας του 1990, καθώς τα κεφάλαια που αντλήθηκαν ετησίως για ναυτιλιακά προγράμματα ξεπέρασαν το 1 δις ευρώ. Οι εταιρείες είχαν έτσι τη δυνατότητα να επενδύσουν σε νέα πλοία, να πληρώνουν το χρέος πριν από το προκαθορισμένο χρονοδιάγραμμα, και να μοιράζουν καλύτερα από τα αναμενόμενα μερίσματα.

Οι εταιρείες του γερμανικού αυτού μοντέλου, έχουν σαν κύρια λειτουργία τους τη διαχείριση πλοίων (κυρίως νεόκτιστων), τα οποία είναι ναυλωμένα για μεγάλες περιόδους οι οποίες κυμαίνονται από πέντε έως δώδεκα χρόνια ή και πιο πολλά. Το κύριο χαρακτηριστικό του γερμανικού μοντέλου των KG για τη ναυτιλία είναι το κέρδος και βασίζεται στο γερμανικό φορολογικό καθεστώς. Οι εταιρείες και τα άτομα που έχουν στην ιδιοκτησία τους ποντοπόρα

<http://www.forologikanea.gr/pages/display/upotimisi-kefalaiau/>

πλοία έχουν τη δυνατότητα να φορολογούνται με βάση το κέρδος που προέρχεται από τη χωρητικότητα (tonnage) του πλοίου αντί των πραγματικών λειτουργικών αποτελεσμάτων. Πιο συγκεκριμένα η μέθοδος υπολογισμού του κέρδους μίας ναυτιλιακής επιχείρησης είναι ένα ποσό ανά τόνο ενός πλοίου κατά την εμπορική του λειτουργία. Σύμφωνα με το γερμανικό φορολογικό σύστημα, το κέρδος είναι ένα προκαθορισμένο ποσό το οποίο είναι και συγκριτικά μικρότερα από το μέσο κέρδος που θα συλλέγονταν με βάση τους τακτικούς κανονισμούς του φορολογητέου κέρδους.

Τα KG funds, τα οποία είναι επικεντρωμένα στα πλοία-κοντέινερ όπου οι Γερμανοί ελέγχουν το 35% του παγκόσμιου στόλου, είχαν συγκεντρώσει μεταξύ του 1992 και του 2008 από ιδιώτες επενδυτές 33,1 δισεκατομμύρια ευρώ. Από εκεί και μετά άρχισε ο κατήφορος.⁶⁰ Το σύστημα που χρηματοδότησε το ένα τρίτο της παγκόσμιας αγοράς πλοίων-κοντέινερ φαίνεται να αντιμετωπίζει τη μεγαλύτερη κρίση στην ιστορία του. Περισσότερα από 20 γερμανικά KG funds είτε κατάρρευσαν είτε βρίσκονται υπό αναδιάρθρωση, σύμφωνα με την Deutsche Zweitmarkt, τη δευτερογενή αγορά τέτοιων μετοχών. Μάλιστα, ο επικεφαλής της Deutsche Zweitmarkt επεσήμανε στους «Financial Times» ότι τουλάχιστον άλλα 400 KG funds θα χρειαστούν άμεση χρηματοδότηση, όμως κάτι τέτοιο είναι σίγουρα δύσκολο έως και αδύνατο να συμβεί, καθώς πλέον η λήψη δανείων από τις τράπεζες περιορίστηκε σε μεγάλο βαθμό, όπως θα δούμε και παρακάτω.

7.1.2 Χρηματιστηριακή Χρηματοδότηση

Οποιαδήποτε εταιρεία έχει φιλόδοξα σχέδια ανάπτυξης, κάποια στιγμή θα επιχειρήσει την εισαγωγή της στο χρηματιστήριο. Τα χρηματιστήρια διατηρούν ποικίλες λίστες χρεογράφων, με διαφορετικές απαιτήσεις από τους εκδότες τους με τις οποίες και πρέπει να συμμορφωθούν. Οι εταιρείες μπορούν να βάλουν στη λίστα χρεόγραφα που ήδη εκκρεμούν ή και νεοεκδιδόμενα. Στα νεοεκδιδόμενα χρεόγραφα συναντούμε την περίπτωση της Αρχικής Δημόσιας Προσφοράς (Initial Public Offering – IPO). Όσο αφορά στην κεφαλαιαγορά, IPO είναι η πρώτη κατανομή στο νεοεκδιδόμενων τίτλων κεφαλαίου στο κοινό, σαν μετοχές ή μερίδια.

⁶⁰ <http://www.mediashipping.gr/?q=node/3876>

Για πολλά χρόνια, η κύρια πηγή κεφαλαίων για τις εταιρείες παγκοσμίως ήταν τα IPOs και για το λόγο αυτό η ένταξη αποτέλεσε και πλεονέκτημα στη χρηματιστηριακή αγορά. Τα IPOs

- ✓ είναι ένας τρόπος για την αύξηση των Ιδίων Κεφαλαίων της εταιρείας, προκειμένου να επεκταθεί και να αναπτυχθεί
- ✓ προσφέροντας τις μετοχές δημόσια, δίνουν την ευκαιρία στους ιδρυτές και στους μετόχους να ρευστοποιούν και να εξαργυρώνουν γρηγορότερα τα μερίδιά τους
- ✓ εξασφαλίζουν κατά κανόνα χαμηλότερο κόστος κεφαλαίων από τα τραπεζικά δάνεια
- ✓ μπορούν να ενισχύσουν τη φήμη της εταιρείας και να παρέχουν πρόσθετη δημοσιότητα μέσω της αύξησης της προσοχής των μέσων ενημέρωσης
- ✓ από τη στιγμή που θα έχουν μία φορά επιτυχία, ο εκδότης έχει διαγράψει μία πορεία και επομένως είναι ευκολότερο να δημιουργήσει χρηματοδότηση Ιδίων Κεφαλαίων από τη χρηματιστηριακή αγορά στο μέλλον.

Η ναυτιλία είναι ένας τομέας εντάσεως κεφαλαίου παραδοσιακά εξυπηρετείται με τη χρηματοδότηση του χρέους. Μέχρι το 1995, το IPO ήταν μία εναλλακτική λύση χρηματοδότησης μόνο για τις πολύ μεγάλες εταιρείες στις οποίες οι έννοιες της εταιρικής δομής και της ιδιοκτησίας ήταν οικίες. Οικογενειακές ναυτιλιακές επιχειρήσεις έβλεπαν το χρέος σαν το πιο αποδοτικό μέσο για την απόκτηση ενός πλοίου.

Τα IPOs ήταν και είναι μία εναλλακτική μέθοδος χρηματοδότησης για την αγορά πλοίου ή αποπληρωμή κάποιου χρέους. Το βασικότερο πλεονέκτημα είναι η αυξημένη ρευστότητα, χωρίς τη διόγκωση του παθητικού του ισολογισμού ενώ ταυτόχρονα διαφοροποιείται η δομή ιδιοκτησίας. Από πλευράς πίστωσης, τα IPOs όχι μόνο αυξάνουν τα Ίδια Κεφάλαια αλλά μειώνουν και το χρέος ως ποσοστό του κεφαλαίου που είναι το κύριο μέτρο της χρηματοοικονομικής μόχλευσης μίας εταιρείας. Μία δημόσια προσφορά, είναι η λύση για τους πλοιοκτήτες με σιγουριά στις ικανότητές τους, μιας και λόγω της παρουσίας τους στο χρηματιστήριο η διοίκηση πρέπει να είναι διάφανης εξαιτίας των συχνών ελέγχων και της υποχρέωσής τους να δημοσιοποιούν τις οικονομικές καταστάσεις των εταιρειών τους.

7.1.3 Τραπεζική Χρηματοδότηση

Η διάθεση κεφαλαίων από τράπεζες με τη μορφή δανείων στη ναυτιλία, αποτελεί την τρίτη μορφή χρηματοδότησης συνολικά με τις δύο προαναφερθείσες. Η προηγούμενη δεκαετία χαρακτηρίστηκε για πολλούς ως «χρυσή» όσο αφορά στις τράπεζες και τις επενδυτικές τους βλέψεις. Με σκοπό πάντα το κέρδος, τη διασπορά του κινδύνου, την επέκταση τους και τις διασταυρούμενες πωλήσεις (cross selling) ⁶¹, οι τράπεζες εξέδιδαν παχυλά ποσά δανείων στις ναυτιλιακές εταιρείες, εξαιτίας της «καλής» και αποδοτικής θαλάσσιας μεταφορικής αγοράς, γεγονός που απέφερε τεράστια ενεργητικά στις τράπεζες.

Μία ναυτιλιακή εταιρεία δανείζεται από την τράπεζα για να αγοράσει ένα καινούριο πλοίο ή ένα μεταχειρισμένο ή ακόμα και για να καλύψει κάποιες βραχυχρόνιες υποχρεώσεις της. Για την έκδοση αυτών των δανείων, η τράπεζα οφείλει να εξετάσει την χρηματοοικονομική κατάσταση του πελάτη της. Ο έλεγχος αυτός δεν μπορεί να τελεστεί σε επαρκές επίπεδο από μία εμπορική ή επενδυτική τράπεζα εξαιτίας της φύσεως των ναυτιλιακών εταιρειών. Οι δυσκολίες αυτές εντοπίζονται στο φορολογικό σύστημα στο οποίο υπάγονται, στο ότι η ίδρυση τους είναι υπεράκτιας μορφής (offshore), κάθε πλοίο ενός ιδιοκτήτη αποτελεί μία ξεχωριστή εταιρική/νομική οντότητα και τέλος στην τάση μυστικότητας προκειμένου οι πλοιοκτήτες να έχουν τον απόλυτο έλεγχο των καταστάσεων.

Πέρα όμως από τα προαναφερθέντα, οι τράπεζες απαιτούν από τις ναυτιλιακές εταιρείες κάποιες αποδείξεις σχετικά με την χρηματοοικονομική τους κατάσταση και τις ελέγχουν στο βαθμό που αυτές μπορούν να θεωρήσουν αξιόπιστες. Βασικότερη κίνησή τους λοιπόν, είναι ο έλεγχος της αγοράς, δηλαδή τα επίπεδα των ναύλων, των τιμών των πλοίων τόσο των καινούριων όσο και των μεταχειρισμένων καθώς και το προφίλ της αιτούμενης εταιρείας για τη λήψη του δανείου. Λαμβάνοντας υπόψη αυτά τα κριτήρια, προχωρούν στη δόμηση των δανείων.

Στα παλαιότερα χρόνια, εκείνα που προηγήθηκαν της οικονομικής κρίσης, ο δείκτης χρηματοδότησης για την αγορά ενός πλοίου ήταν 80/20. Δηλαδή 80% της επένδυσης προέρχονταν από ένα ναυτιλιακό δάνειο, στην ουσία χρηματοδότηση της τράπεζας, και το υπόλοιπο 20% ήταν από τη διάθεση ιδίων κεφαλαίων της επιχείρησης του πλοιοκτήτη. Ο τελευταίος καλούνταν να αποπληρώσει το δάνειο σε ένα προκαθορισμένο χρονικό διάστημα

⁶¹ Οι διασταυρούμενες πωλήσεις (cross selling) είναι η ταυτόχρονη και συνδυασμένη προσφορά επενδυτικών, τραπεζικών, χρηματιστηριακών ή διαχειριστικών υπηρεσιών από έναν οργανισμό.

κάποιων ετών, με λεφτά που θα προέρχονταν από την εμπορική εκμετάλλευση του προς αγορά πλοίου, με λίγα λόγια από τα ναύλα.

Όπως είναι φυσικό, μετά την κρίση οι τράπεζες επανεξέτασαν το πελατολόγιό τους και όπως έπραξαν και σε άλλους τομείς, έτσι και στη ναυτιλία περιόρισαν την έκδοση δανείων. Την ίδια στιγμή, κάποιες ναυτιλιακές λόγω της κατακόρυφης πτώσης των ναύλων και κατά συνέπεια των εσόδων τους, παρουσίασαν σημάδια έλλειψης ρευστότητας, με αποτέλεσμα την επιτακτική ανάγκη για αναπροσαρμογή των υπαρχόντων δανείων τους ή και την έκδοση νέων. Συνεπώς και ο δείκτης χρηματοδότησης έπεσε στο 60 με 62%. Ήταν λογικό, οι τράπεζες να ακολουθήσουν μία πιο φειδωλή πολιτική στην παροχή δανείων, λαμβάνοντας υπόψη τους τις συνθήκες που συνιστούσαν το ναυτιλιακό περιβάλλον.

7.2 Έλλειψη Χρηματοδότησης

Η έλλειψη χρηματοδότησης αποτέλεσε μεγάλο πρόβλημα για πολλές ναυτιλιακές εταιρείες. Στον τομέα των νεόκτιστων πλοίων κυρίως, η απουσία κεφαλαίων προερχόμενων από μη ιδιωτική διάθεση, είναι ιδιαίτερος έντονη και υψηλής σημασίας. Λόγω της πτώσης των ναύλων και της υπερπροσφοράς πλοίων, τα έσοδα έχουν μειωθεί σημαντικά, καθιστώντας δύσκολη την αποπληρωμή των ήδη υπαρχόντων δανείων και κατά συνέπεια την έκδοση νέων. Τον Ιούνιο 2008 τα πλοία σε παραγγελία αντιπροσώπευαν το 53% του υπάρχοντος στόλου σε χωρητικότητα. Για την απορρόφηση αυτής της χωρητικότητας, θεωρητικά θα έπρεπε το σύνολο των μεταφορικών αναγκών να αυξηθεί ετησίως κατά 15%, και όχι όπως συνέβη στην πραγματικότητα, να πέσει δηλαδή κατά 10,2%. Αυτό οδήγησε πολλές εταιρείες να χρησιμοποιήσουν τα πλοία τους σαν αποθηκευτικούς χώρους, προκειμένου να έχουν ένα ελάχιστο εισόδημα για να αποπληρώνουν τις τρέχουσες υποχρεώσεις τους. (Slack, 2009) & (Floerl & Coutts, 2009).⁶²

Στο κλίμα αυτό, πολλοί πλοιοκτήτες προσπάθησαν να επαναδιαπραγματευθούν τον έξοδό τους από τα υπό κατασκευή πλοία, ακόμα και αν αυτό με τη σειρά του έθετε τα ναυπηγεία σε

⁶² Slack, B. (2009). "Battening down the hatches: How should the maritime industries weather the financial tsunami?" Research in Transportation Economics
Floerl, O., & Coutts, A. (2009). "Potential ramifications of the global economic crisis on human-mediated dispersal of marine non-indigenous species."

οικονομικά αδιέξοδα. Ταυτόχρονα η ναυτιλιακή βιομηχανία έβαζε μία άνω τελεία σε μία επακόλουθη μακροχρόνια πτώση, καθώς η υπερπροσφορά χωρητικότητας έπρεπε εξισορροπηθεί με τη μειωμένη ζήτηση για θαλάσσιες μεταφορές (de Lange, 2009).⁶³

Η πιστωτική απουσία των αγοραστών για υλικά αγαθά, κυρίως ξηρού φορτίου, καθυστέρησε πολλούς ναυλωτές, με συνακόλουθο την μείωση των εσόδων των ναυτιλιακών εταιρειών. Έτσι με τη σειρά τους οι τράπεζες αναθεώρησαν την μέχρι τότε σωρηδόν έκδοση δανείων λόγω του αυξημένου κινδύνου. Ο νορβηγός τραπεζίτης, Svein Gjedrem, ακόμα παρότρυνε την σύνεση όσο αφορά στους τραπεζικούς δανειστές στον ναυτιλιακό τομέα, καθώς πιστεύει ότι δεν είναι ακόμα έτοιμος μετά το σοκ της οικονομικής κρίσης που έχει υποστεί (Becker, 2009b).⁶⁴

Κλείνοντας λοιπόν το κεφάλαιο της χρηματοδότησης στη ναυτιλία, οδηγούμαστε στην αναγκαιότητα της ύπαρξής της για την πορεία της επέκτασης το κλάδου. Η παγκόσμια οικονομική κρίση και οι κλυδωνισμοί της άλλαξαν το έως τότε καθιερωμένο τοπίο, τόσο για τις ίδιες τις εταιρείες όσο και για τους επενδυτικούς οργανισμούς και την κεφαλαιαγορά. Όσο αφορά στην διάθεση ίδιων κεφαλαίων, αυτή περιορίστηκε σημαντικά με αρκετές από τις γερμανικού μοντέλου εταιρείες – KGs – είτε να προχωρούν σε ρευστοποίηση της περιουσίας τους, είτε σε συγχωνεύσεις και εξαγορές από άλλους ομίλους. Από την άλλη, η δημόσια προσφορά για τις ήδη εισηγμένες στο χρηματιστήριο επιχειρήσεις αυξήθηκε σαν μέσο εξεύρεσης κεφαλαίων για την αποπληρωμή υπαρχόντων δανείων, βραχυπρόθεσμων υποχρεώσεων και αγορές πλοίων. Τέλος, αρκετά τραπεζικά ιδρύματα κατέληξαν στο να αναθεωρήσουν τα επενδυτικά τους ενδιαφέροντα, μειώνοντας την έκθεσή τους σε περιπτώσεις που χαρακτηρίζονταν από επενδυτικό κίνδυνο.

Το σίγουρο είναι ότι όλη η ναυτιλιακή κοινότητα δεν εφησυχάζει και διαρκώς αναζητά νέους τρόπους για την εξεύρεση κεφαλαίων, ούτως ώστε να επεκτείνει τις δραστηριότητές της και να συνεχίζει την παράδοσή της.

⁶³ de Lange, G. (2009). “*Utenlandske banker skyr shipping*”.
<http://e24.no/boers-og-finans/article3405101.ece>

⁶⁴ Becker, C. L. (2009b). “*Gjedrem varsler shippingsmell*”.
<http://www.dn.no/forsiden/borsMarked/article1793348.ece>

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 8

Ο ΑΝΤΙΚΤΥΠΟΣ ΤΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΚΡΙΣΗΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΑ

Στον απόηχο της παγκόσμιας ύφεσης αλλά και του ελληνικού χρέους, η ελληνική ναυτιλία είναι το μόνο φωτεινό σημάδι σε μία κατά τα άλλα ταραγμένη οικονομία. Πώς κατάφεραν να περάσουν μέσα από αυτή την «καταιγίδα» οι έλληνες πλοιοκτήτες με αλώβητα τα σκαριά τους, προστατευμένοι από το κύμα αφερεγγυότητας που κάλυπτε τη χώρα και επηρέαζε όλες τις υπόλοιπες εγχώριες βιομηχανίες; Στο παρακάτω κεφάλαιο αξιολογούμε την προσπάθεια των ελλήνων εφοπλιστών να παραμείνουν ανταγωνιστικοί σε μία αμφιλεγόμενη οικονομικά κατάσταση, λαμβάνοντας παράλληλα υπόψη τη συνεχώς μεταβαλλόμενη φύση της παγκόσμιας ναυτιλιακής κοινότητας.

Η Ελλάδα είναι μία χώρα με μεγάλη παράδοση στη ναυτιλία, η οποία φτάνει τόσο πίσω στο χρόνο, όπου τα αρχαιολογικά ευρήματα και οι αρχαιότερες ιστορικές αναφορές μαρτυρούν ότι στην Ελληνική Θάλασσα (το Αιγαίο Πέλαγος, δηλαδή) κυκλοφορούσαν μορφές πλοίων ήδη από το 14^ο – 17^ο αι. π. Χ.. Με φορτίο της εμπειρίας τόσων αιώνων, η μικρή αυτή χώρα της Μεσογείου έφτασε να ελέγχει το 2010 το μεγαλύτερο ποσοστό της παγκόσμιας χωρητικότητας, 16,2% ή 202 εκατ. dwt, αφήνοντας πίσω της την Ιαπωνία, τη Γερμανία και την Κίνα με ποσοστά αντίστοιχα 15,8%, 9,2% και 8,6%.⁶⁵ Είναι σημαντικό να διευκρινίσουμε ότι ελληνόκτητο θεωρείται το πλοίο εκείνο που βρίσκονται υπό ελληνική διοίκηση, ανεξαρτήτως της σημαίας με την οποία ταξιδεύει και της τοποθεσίας που είναι εγκατεστημένη η εταιρεία στο οποίο ανήκει.

⁶⁵ UNCTAD (2011). “*Review of Maritime Transport 2011*” (σελ. 43)

Πίνακας 8.1

Η εξέλιξη του ελληνόκτητου στόλου (1988 – 2013)

Η εξέλιξη του ελληνόκτητου στόλου

	πλοία	Χωρητ. DW	Χωρητ. GT
1988	2.487	85.047.436	47.269.018
1989	2.428	81.928.296	45.554.419
1990	2.426	84.439.159	46.580.539
1991	2.454	87.102.785	47.906.852
1992	2.688	98.218.176	53.891.528
1993	2.749	103.958.104	56.918.268
1994	3.019	120.650.373	66.342.046
1995	3.142	126.128.352	71.666.943
1996	3.246	129.737.336	75.156.763
1997	3.204	127.782.567	74.982.110
1998	3.358	133.646.831	78.900.843
1999	3.424	139.255.184	83.454.890
2000	3.584	150.966.324	90.227.491
2001	3.618	168.434.370	100.220.348
2002	3.480	164.613.935	98.195.100
2003	3.355	171.593.487	103.807.860
2004	3.370	180.140.898	108.929,14
2005	3.338	182.540.868	109.377.819
2006	3.397	190.058.534	113.603.803
2007	3.699	218.229.552	129.765.470
2008	4.173	260.929.221	154.599.274
2009	4.161	263.560.741	156.214.619
2010	3.996	258.121.898	152.616.046
2011	3.848	261.675.981	153.128.919
2012	3.760	264.054.167	155.904.976
2013	3.677	265.336.520	155.988.384

Πηγή: <http://www.naftemporiki.gr/finance/story/637764>

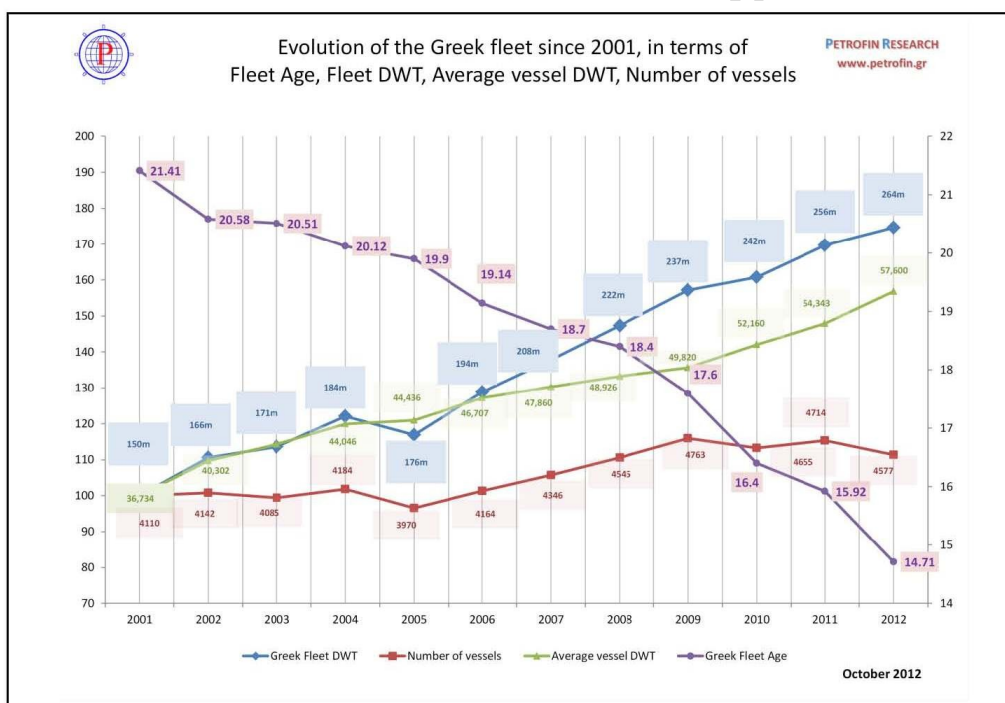
Από τον πίνακα 8.1 είναι φανερό ότι για μια ολόκληρη 20ετία ο αριθμός των πλοίων αυξάνονταν, με μόνη εξαίρεση τα πέντε (5) τελευταία. Από την άλλη πλευρά, βέβαια, παρατηρούμε ότι η χωρητικότητα σε dwt αυξάνεται καθ' όλη τη διάρκεια της 25ετίας. Συγκεκριμένα, μειώνεται από το 2009 και μετά ο ελληνόκτητος στόλος σε ό, τι αφορά τον αριθμό των πλοίων, από 4.161 σε 3.677 το 2013, ενώ αντίθετα από το 2010 κερδίζει συνεχώς σε χωρητικότητα, από 258,1 εκατ. dwt, σε 265,3 εκατ. dwt το 2013.

Μάλιστα, κατά τη διάρκεια των ετών αυτών, ο ελληνικός στόλος πέρα από το να αυξάνεται σε αριθμό ή και χωρητικότητα, εκσυγχρονίζεται. Είτε μέσα από την κατασκευή νέων πλοίων, είτε με την αγορά μεταχειρισμένων. Όσο αφορά κυρίως στη δεύτερη αγορά, τα πλοία που αγόραζαν οι έλληνες πλοιοκτήτες ήταν μικρής ηλικίας και από μεγάλης εμβέλειας ανά τον κόσμο

εφοπλιστές. Με γνώμονα την εμπειρία τους, «συμμετείχαν στο παιχνίδι» της αγοράς πλοίων στα τέλη της δεκαετίας του 1990, όπου οι τιμές ήταν πεσμένες, ενώ όταν άρχισαν να ανεβαίνουν το 2003 περιορίστηκαν.⁶⁶ Πιο συγκεκριμένα, η οξύνους συμμετοχή των ελλήνων εφοπλιστών φαίνεται έντονα το 2006, όταν η κατά μέσο όρο ηλικία των πλοίων που αγόραζαν οι έλληνες ήταν τα 9 έτη, ενώ ταυτόχρονα τα προς πώληση πλοία ήταν περίπου 15ετίας.⁶⁷

Διάγραμμα 8.1

Η εξέλιξη του ελληνικού στόλου από το 2001, σε όρους ηλικίας, χωρητικότητας DWT, μέσης χωρητικότητας και αριθμό πλοίων



DWT, Average Vessel DWT, and Number of Greek vessels figures are shown on an index scale using year 2001 as 100. The actual figures are also recorded for each year.

Πηγή: PETROFIN RESEARCH – Greek Fleet Stats ©, 2nd part of Petrofin Research©: 2012 Greek fleet statistics

⁶⁶ Thanopoulou, Helen A. (2007). "A Fleet for the 21st Century: Modern Greek Shipping." Maritime Transport: The Greek Paradigm. *Research in Transportation Economics*, Vol. 21 σελ. 44

⁶⁷ Thanopoulou, Helen A. (2007). "A Fleet for the 21st Century: Modern Greek Shipping." Maritime Transport: The Greek Paradigm. *Research in Transportation Economics*, Vol. 21 σελ. 44

Επιπρόσθετα, ο τομέας της ναυτιλίας, αποτελεί το μεγαλύτερο εξαγωγικό κομμάτι για την Ελλάδα, αν και όσο αφορά στη συμμετοχή του στο παγκόσμιο θαλάσσιο εμπόριο, αυτή είναι αμελητέα συγκριτικά με άλλες χώρες όπως η Ιαπωνία, η Κίνα και η Γερμανία. Η ναυτιλία συμβάλει στο 6% του Ακαθάριστου Εγχώριου Προϊόντος (ΑΕΠ), ενώ ταυτόχρονα με το ίδιο ποσοστό συμμετέχει στον τομέα της απασχόλησης δημιουργώντας θέσεις εργασίας.⁶⁸ Ακόμα, μεγάλη είναι η συνεισφορά των ναυτιλιακών μεταφορών στη εισροή ξένου νομίματος στην εγχώρια αγορά, με παράδειγμα τη αντιστάθμιση του ελλείμματος του εμπορικού ισοζυγίου το 2004 μέχρι και 31%.⁶⁹ Γίνεται λοιπόν κατανοητό, ότι τα έσοδα από τη ναυτιλία «μεταφράζονται» σε μισθούς τόσο για εκείνους που βρίσκονται πάνω στα πλοία (δηλ. τους ναύτες και του αξιωματικούς), όσο και για αυτούς που την υποστηρίζουν από ξηράς φροντίζοντας για την εύρυθμη λειτουργία της. Βέβαια πρέπει να σημειώσουμε και εκείνους τους ναυτικούς που εργάζονται στα εμπορικά πλοία έξω από τα ελληνικά χωρικά ύδατα και συνεισφέρουν το εισόδημα τους στην εγχώρια κατανάλωση μέσω εμβασμάτων που κάνουν για τους δικούς τους στην Ελλάδα.

Για την λειτουργία των ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων και για την χρηματοδότηση των δραστηριοτήτων τους, όπως και για την αγορά πλοίων, οι έλληνες εφοπλιστές αντλούν κεφάλαια με ποικίλους τρόπους, συμπεριλαμβάνοντας ίδια κεφάλαια, τον τραπεζικό δανεισμό, δημόσια προσφορά μετοχών και ομολόγων και τιτλοποίηση. Πολλοί είναι μάλιστα οι έλληνες εφοπλιστές, οι οποίοι εισήγαγαν της εταιρείες τους στα χρηματιστήρια του Λονδίνου και της Νέας Υόρκης πληρώνοντας τις απαιτούμενες προϋποθέσεις. Με τον τρόπο αυτό είχαν τη δυνατότητα να εγείρουν νέα κεφάλαια με την έκδοση μετοχών και τη δημόσια προσφορά. Επίσης στο διάστημα 2001 με 2008 σύμφωνα με την Petrofin Bank Research τα δάνεια που πήραν ελληνικές ναυτιλιακές εταιρείες από τράπεζες ανά τον κόσμο αγγίζουν ένα ετήσιο ποσοστό της τάξης του 23,7% ή με άλλα λόγια ένα σύνολο \$73.230 δις.

Όμως το 2008, η παγκόσμια τραπεζική και χρηματοοικονομική κρίση ανέκοψε το φρενήρη ρυθμό των δανείων που εξέδιδαν κυρίως οι ευρωπαϊκές τράπεζες, με αποτέλεσμα η έλλειψη κεφαλαίων να επηρεάσει αισθητά την ελληνική ναυτιλία, μιας και ο δανεισμός της προέρχονταν

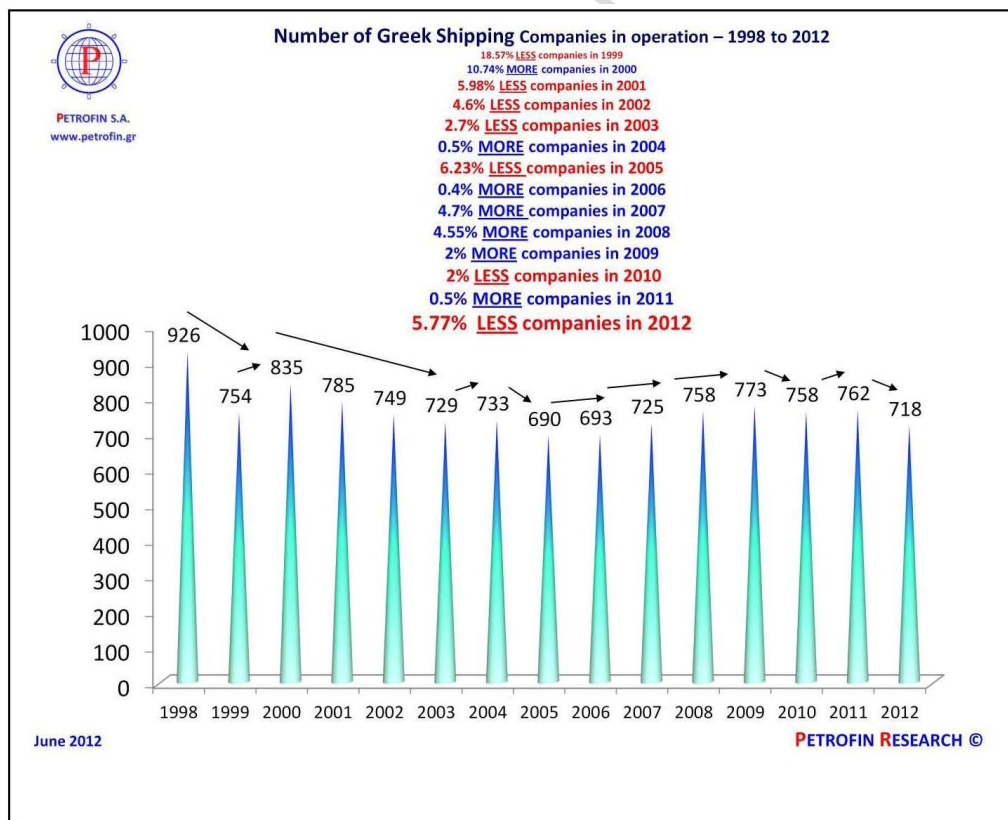
⁶⁸ “Maritime Ties Help China, Greece Weather Shipping Downturn.” (January 19, 2012) www.china.org.cn/business/2012-01/19/content_24444746.htm

⁶⁹ Arif Kamarudin “Greek Shipping: Navigating The Financial Storm”, , σελ.95

κυρίως από τράπεζες του εξωτερικού. Επιπλέον, η ελληνική οικονομική κρίση και η αβεβαιότητα που εξέπεμπε η χώρα τόσο στα ελληνικά πιστωτικά ιδρύματα όσο και στα ξένα ήταν ένα ακόμα λιθαράκι στο βαθμό δυσκολίας για την απόκτηση των πολυπόθητων δανείων.

Με τι επιπτώσεις όμως η ελληνική ναυτιλία επέζησε της κρίσης; Σύμφωνα με την Petrofin Research ⁷⁰ και όπως φαίνεται στο διάγραμμα 8.2, το 2009 (όταν η κρίση άρχισε να επηρεάζει την ναυτιλία) οι ελληνικές ναυτιλιακές επιχειρήσεις που βρίσκονταν σε λειτουργία ήταν 773, ενώ το 2012 μειώθηκαν κατά 7,1%, δηλαδή λειτουργούσαν 718 εταιρείες. Όμως αξίζει να τονίσουμε ότι μεταξύ του 2005 και του 2009 ο αριθμός αυτός είχε αυξηθεί από 690 σε 773 επιχειρήσεις.

Διάγραμμα 8.2:
Ο αριθμός των ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων σε λειτουργία από το 1998 έως το 2012



Πηγή: Ted Petropoulos (September 2011). "How is Greek shipping surviving the crisis?", published in Nafs

⁷⁰ Petropoulos T. (September 2011). "How is Greek shipping surviving the crisis?", published in Nafs

Δεδομένων των πρόσφατων χρηματοοικονομικών συνθηκών, μόνο οι μεγάλοι μεγέθους πλοιοκτήτες κατάφεραν να εξασφαλίζουν χρηματοδότηση για τα πλοία τους, λόγω του κύρους τους και της διαφάνειας που χαρακτηρίζει κυρίως όσες είναι εισηγμένες και στο χρηματιστήριο. Μάλιστα σε αντίθεση με τις μικρότερου μεγέθους επιχειρήσεις, αποπνέουν μεγαλύτερη ασφάλεια με αποτέλεσμα να φαίνονται και πιο ελκυστικές απέναντι στα πιστωτικά ιδρύματα. Επιπλέον οι περισσότερες μεσαίου και μεγάλου μεγέθους εταιρείες, εξαιτίας της συγκρατημένης θέσης που επέλεξαν να κρατήσουν όσο αφορά στις αγοραπωλησίες πλοίων κατά τη διάρκεια των ετών της αλματώδους ανάπτυξης, δεν βρέθηκαν με μεγάλα χρέη απέναντι στις τράπεζες.⁷¹

Από την άλλη πλευρά, οι εταιρείες μικρού μεγέθους βρέθηκαν αντιμέτωπες με δάνεια που ξεπερνούσαν σε ύψος εκείνο πριν από την κρίση συμπεριλαμβανομένων των αυστηρότερων όρων χρηματοδότησης.⁷² Για παράδειγμα, η εισηγμένη στο χρηματιστήριο Omega Navigation έκανε αίτηση για πτώχευση, εξαιτίας της αδυναμίας να διαπραγματευτεί ένα ψήφισμα με τις τράπεζες για τον ισοσκελισμό του ισολογισμού της.⁷³ Τέτοιου είδους προβλήματα όμως, δεν αντιμετώπισε μόνο η ελληνική ναυτιλία, αλλά και η ναυτιλία σε παγκόσμιο επίπεδο, μιας και το θέμα της ρευστότητας δεν περιορίστηκε γεωγραφικά.

Ωστόσο, η πλειοψηφία των ναυτιλιακών εταιρειών που σταμάτησαν τη λειτουργία τους ήταν πλοιοκτήτριες με ένα 1 ή 2 πλοία και αυτά πολύ μεγάλης ηλικίας, με αποτέλεσμα να μην μπορούν να τα απασχολήσουν αποδοτικά. Η έξοδος από την αγορά τέτοιου μεγέθους εταιρειών είναι λογική και αναμενόμενη σε περιόδους κρίσεων, μιας και το κόστος συντήρησης αυξάνεται και η διατήρηση της πλοιοκτησίας τους γίνεται ασύμφορη.

Τελικά η ελληνική ναυτιλία κατάφερε ή θα καταφέρει να επιβιώσει της κρίσης;

Αυτό είναι σίγουρα ένα ερώτημα, που δεν μπορούμε να το απαντήσουμε όσο ακόμα σε παγκόσμιο επίπεδο οι χρηματοοικονομικές και ως επακόλουθο οι εμπορικές συνθήκες δεν έχουν βελτιωθεί επαρκώς. Όμως δεν μπορούμε να παραβλέψουμε και τα θετικά σημάδια, τα οποία «επιπλέουν» σε ένα τοπίο που υποφέρει από κλυδωνισμούς.

⁷¹ “What’s in Store for 2012.” TradeWinds News. January 5, 2012

⁷² Petropoulos, Ted, (June 1, 2011) “Shipping and Ship Finance: A Symbiotic Relationship.” Petrofin Research.. www.petrofin.gr/Upload/June2011-Nafs.pdf

⁷³ TradeWinds News (July 14, 2011) “Omega Filing Stokes Row about Banks.”

Παρά την οικονομική κρίση και τις χρηματοπιστωτικές δυσκολίες ο ελληνικός στόλος αυξήθηκε από 237.288.216 dwt το 2009 σε 263.635.420 το 2012, επιδεικνύοντας μία συνεχόμενη ανάπτυξη χωρητικότητας. Μάλιστα ηχηρά ονόματα του ελληνικού εφοπλισμού οδήγησαν την κούρσα των επενδύσεων το 2010 με συμφωνίες άνω των 15δισ δολαρίων.⁷⁴ Επιπλέον ο μέσος όρος ηλικίας συνέχισε να μειώνεται και σύμφωνα με την Petrofin Research © έπεσε στα 8,7 έτη. Με μείωση του κόστους, ευέλικτες λύσεις και προνοητική σκέψη, οι έλληνες εφοπλιστές κατάφεραν να αυξήσουν το στόλο της χώρας μειώνοντας την ίδια στιγμή την μέση ηλικία του. Πιο συγκεκριμένα, σε πολλές περιπτώσεις, περιόρισαν ή ακόμα παράτησαν κάποιες από τις παραγγελίες τους ή προκειμένου να στηρίξουν τους στόλους τους, χρησιμοποίησαν ρευστό από το αποθεματικό τους ή πώλησαν μεγαλύτερης ηλικίας πλοία. Άλλοι πάλι επικεντρώθηκαν σε άλλες αγορές, στις οποίες μέχρι τώρα οι έλληνες δεν είχαν ιδιαίτερα μεγάλη παράδοση, πέρα από φορτηγά και δεξαμενόπλοια. Επένδυσαν σε εμπορευματοκιβώτια, LNG, πλοία- τρυπάνια (drill ships) των οποίων η αγορά ήταν πιο μικρή χωρίς να μπορούν να καλύπτουν όλες οι υπηρεσίες.

Στον τομέα των νέων παραγγελιών, είναι γεγονός ότι από τα τέλη του 2008, οι επενδύσεις σημείωσαν κατακόρυφη πτώση. Αυτό οδήγησε τα ασιατικά ναυπηγεία να μειώσουν τις τιμές τους έως και 50%, γεγονός το οποίο οι έλληνες επενδυτές εκμεταλλεύτηκαν. Αξιοσημείωτη είναι επίσης, η συνεργασία των κινέζικων ναυπηγείων με τους έλληνες εφοπλιστές, με τη δημιουργία ενός ειδικού αναπτυξιακού ταμείου, μέσω του οποίου χρηματοδοτούνται νέες ναυπηγήσεις ύψους 5 δισ δολαρίων. Επίσης για λογαριασμό της Cosco υπεγράφησαν τρεις συμφωνίες. Η πρώτη αφορά σε μία δωρεά για τους Special Olympics, η δεύτερη, στην ανάπτυξη αποθηκών εκκένωσης – πλήρωσης containers και αποθήκευσης αγαθών στο Σ.ΕΜΠΟ του Πειραιά, ενώ η τρίτη αφορά στη συνεργασία της Cosco με το Διεθνές Αεροδρόμιο Αθηνών «Ελευθέριος Βενιζέλος» για τη μεταφορά αγαθών.

Χωρίς αμφιβολία, στις προσπάθειες των ελλήνων εφοπλιστών να κρατηθούν στην επιφάνεια της παγκόσμιας οικονομικής κρίσης, αρωγός στάθηκαν οι τράπεζες, επιδεικνύοντας ευελιξία. Μάλιστα, και οι ίδιες αντιλαμβανόμενες την εσωτερική τους αδυναμία, κατάφεραν να αναδιαρθρώσουν ένα υψηλό ποσοστό των δανείων, προσαρμόζοντας τις πολύ κοντινές δόσεις των δανείων και παραβλέποντας την ελάχιστη κάλυψη περιουσιακών στοιχείων αλλά και άλλους χρηματοοικονομικούς δείκτες. Και όλα αυτά χάρη στο πολλά υποσχόμενο νεαρό σε ηλικία ελληνικό στόλο.

⁷⁴ εφημερίδα το «Εθνος» (08/01/2011) «Οι Έλληνες εφοπλιστές κυριάρχησαν με επενδύσεις 15 δισ δολάρια»

Εν κατακλείδι, η ελληνική ναυτιλία κατάφερε να περάσει μέσα από την θύελλα της κρίσης που έπληξε και πλήττει ακόμα την οικονομία σε παγκόσμιο επίπεδο. Κατάφερε να σταθεί στο προσκήνιο πιο ανταγωνιστική από ότι πιο πριν τόσο για την οικονομική ευημερία του ίδιου του τομέα, όσο και για την συνολική οικονομική σταθερότητα της Ελλάδας. Στο παρελθόν, οι έλληνες πλοιοκτήτες κατάφεραν να βγουν από την ύφεση ακόμα πιο δυνατοί από ότι ήταν πριν από αυτή, έτσι δεν είναι απίθανο δεδομένου το εκσυγχρονισμού και της διαφοροποίησης που αναφέραμε πιο πάνω, να αναδειχτούν εξίσου πετυχημένοι και ισχυροί και αυτή τη φορά.

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 9

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Ένα οικονομικό παγκόσμιο προσκίνητο ευημερίας και ευφορίας για περισσότερα από πέντε συναπτά έτη έρχεται αντιμέτωπο με όλες εκείνες τις συνέπειες που προέκυψαν μέσα από τις ίδιες τις δραστηριότητες που έως τότε επικρατούσαν.

Η ανεξέλεγκτη έκδοση δανείων χαμηλής εξασφάλισης στον στεγαστικό τομέα, η αλόγιστη τιτλοποίηση των τραπεζών, η επίμονη μόχλευση από πλευράς επιχειρήσεων και το «κυνήγι» των υπεραμοιβών από τα στελέχη των χρηματοπιστωτικών ιδρυμάτων, βρήκαν γόνιμο έδαφος στο «απελευθερωμένο» κανονιστικό πλαίσιο του τραπεζικού συστήματος. Και φυσικά δεν πέρασαν απαρατήρητα, αφού έπληξαν τους σημαντικότερους φορείς της παγκόσμιας οικονομίας, ξεκινώντας από την αμερικάνικη αγορά και ακολουθώντας ένα φαινόμενο ντόμινο που οδήγησε στις ευρωπαϊκές χώρες.

Στον τομέα της απασχόλησης ο δείκτης της ανεργίας στην Ευρωπαϊκή Ένωση άγγιξε το ιστορικό υψηλό του 10,2% από το 1999. Στον τομέα του εξαγωγικού εμπορίου, η ανοδική πορεία τόσο των ανεπτυγμένων όσο και των αναπτυσσόμενων χωρών από το 2006, διακόπηκε απότομα το 2008 με συνακόλουθες φθίνουσες συμπεριφορές. Ανάλογη πορεία ακολούθησαν και οι τιμές των αγαθών, οι οποίες συνέβαλαν ταυτόχρονα στην ύφεση της παραγωγής και της ζήτησης από την πλευρά των καταναλωτών. Το κλίμα όσο αφορά τις επενδύσεις μεγάλων πολυεθνικών προς τις χώρες του εξωτερικού, καθώς και στον τομέα του τουρισμού δεν υπήρξε διαφορετικό.

Τέλος, η ναυτιλία, για τις παραδοσιακά ναυτιλιακές χώρες αποτελεί ένα μεγάλο μερίδιο της οικονομικής τους υπόστασης, επηρεάστηκε και αυτή από την παγκόσμια χρηματοπιστωτική κρίση. Η ναυτιλία, είναι ένας οικονομικός κλάδος εξαρτώμενος από το τραπεζικό σύστημα και όπως είναι φυσικό δεν θα μπορούσε να μείνει αδιάβλητη από το γενικότερο αρνητικό κλίμα.

Πιο συγκεκριμένα, εξετάσαμε τις τέσσερις βασικές αγορές που συνθέτουν την εικόνα της ναυτιλίας. Την ναυλαγορά, τις αγοραπωλησίες μεταχειρισμένων πλοίων, τη ναυπηγική βιομηχανία και την αγορά διάλυσης των πλοίων. Σε αυτό το σημείο, αξίζει να τονίσουμε ότι οι αγορές αυτές είναι άρρηκτα συνδεδεμένες μεταξύ τους, με αποτέλεσμα μία αλλαγή στη ναυλαγορά να έχει ορατές μεταβολές και στις υπόλοιπες αγορές.

Ο γενικός δείκτης έπειτα από ένα ράλι ανοδικής πορείας για περίπου μία πενταετία (2003-2008), ως αντίκτυπο της μειωμένης ζήτησης για μεταφορά ξηρού φορτίου δια θαλάσσης παίρνει την κατιούσα. Πλοία μεγέθους panamax και capesize επλήγησαν περισσότερο, καθώς δεν ήταν δυνατή η πλήρης απασχόλησή τους. Σε πιο ανταγωνιστικές θέσεις κρατήθηκαν τα supramax και handysize φορτηγά, χάρη στο μέγεθος και τον εξοπλισμό τους. Τα χαμηλά επίπεδα του δείκτη παρατηρήθηκαν κυρίως του πρώτους μήνες του 2009, ενώ αργότερα κατευθύνθηκαν ανοδικά, όχι όμως και σταθερά, αγγίζοντας τα επίπεδα του 2005, δεν έφτασαν όμως εκείνα τα ιστορικά υψηλά της προ κρίσης περιόδου. Στον τομέα των δεξαμενοπλοίων, αν και ο δείκτης ακολούθησε την ίδια με τα φορτηγά πορεία, δεν άργησε να ανακάμψει, γεγονός που οφείλεται κυρίως στην έντονη ζήτηση για μεταφορά πετρελαίου και των παραγώγων του.

Στη συμπεριφορά των δεικτών, πέρα όμως από την κρίση του παγκόσμιου βεληνεκούς, σημαντικό ρόλο έπαιξαν και άλλοι παράγοντες. Τον πιο σημαντικό, τον έπαιξε η προσφορά ολοένα και μεγαλύτερης χωρητικότητας στην αγορά με παραλαβές πλοίων από τα ναυπηγεία, των οποίων τα συμβόλαια είχαν υπογραφεί όταν η ζήτηση δεν μπορούσε να καλυφθεί από την υπάρχουσα χωρητικότητα. Τα επίπεδα των ναύλων επηρεάστηκαν επίσης από τις τιμές του πετρελαίου, τους εμφύλιους πολέμους σε Λιβύη και Συρία και το τσουνάμι στην Ιαπωνία.

Όμως η ναυτιλία είναι ένας κλάδος ευπροσάρμοστος και με εμπειρία στην διαχείριση και αντιμετώπιση των κρίσεων. Οι εφοπλιστές αντιμετώπισαν με slow steaming τα υψηλά λειτουργικά κόστη των πλοίων τους και όταν δεν ήταν επαρκές, στρέφονταν σε διαδικασίες παροπλισμού. Και οι δύο αυτές μέθοδοι ήταν προσωρινές, καθώς η πλειοψηφία των πλοίων επέστρεψαν κανονικά στην εμπορική τους λειτουργία μετά την μικρή ανάκαμψη των ναύλων από τα μέσα του 2009.

Και όπως είπαμε, οι αγορές στην ναυτιλία δεν είναι ανεξάρτητες. Με την πτώση στα ναύλα, την περιορισμένη ζήτηση για θαλάσσιες μεταφορές και την αυξημένη προσφορά χωρητικότητας, έπεσε και η αξία των πλοίων. Στα πλαίσια αυτά, παρατηρήσαμε ότι τόσο στα φορτηγά πλοία όσο και στα δεξαμενόπλοια, η πτώση στην αξία τους έφτασε ή ακόμα και ξεπέρασε ανά περίπτωση το 50%. Οι διαπραγματεύσεις και ως εκ τούτου οι αγοραπωλησίες πλοίων επιβραδύνθηκαν για δύο κυρίως λόγους. Γιατί οι μεν πλοιοκτήτες δεν ήταν διατεθειμένοι να πωλήσουν τα πλοία τους σε τιμές ευκαιρίες και για τους δε αγοραστές η έκδοση κάποιου δανείου δεν ήταν πια εύκολη υπόθεση.

Στον τομέα της ναυπηγικής βιομηχανίας, οι αναδιαρθρώσεις εξαιτίας της κρίσης ήταν μεγάλες. Η υπερπροσφορά χωρητικότητας και η ήδη δύσκολη απασχόληση των μεταχειρισμένων πλοίων που βρίσκονταν ήδη στην αγορά, δυσχέραινε και απέτρεπε τους υποψήφιους αγοραστές από νέες παραγγελίες. Τα ναυπηγεία, προκειμένου να τους προσεγγίσουν έριξαν τόσο τις τιμές τους, που σε πολλές περιπτώσεις το κέρδος τους ήταν οριακό. Ο τρόπος πληρωμής από 80% κατά τη διάρκεια της κατασκευής και 20% με την παράδοση, άλλαξε δομή και έγινε αντίστοιχα 40% - 60%. Και μέσα σε όλα αυτά, έπρεπε να αντιμετωπίσουν και τον ανταγωνισμό μεταξύ τους. Πολλές γιάρδες, μεταξύ αυτών και οι γνωστές Samho στην Ν.Κορέα και Zhejiang-Ningbo Hengfu στην Κίνα, δεν τα κατάφεραν να αντιμετωπίσουν την οικονομική τους δυσπραγία και συνάμα την απουσία νέων συμβολαίων, με αποτέλεσμα να προχωρήσουν σε εκκαθάριση. Για άλλη μία φορά συναντούμε το τραπεζικό σύστημα, του οποίου το μη ευνοϊκό κλίμα, οδήγησε μέσα σε μία τριετία την πτώση στις συνολικές νέες παραγγελίες κατά 43%.

Στον αντίποδα των ναυπηγήσεων βρίσκονται οι διαλύσεις των πλοίων. Την περίοδο που προηγήθηκε της κρίσης, οι εφοπλιστές δύσκολα οδηγούσαν τα πλοία τους στις ασιατικές ακτές, αφού το κέρδος τους από την ναύλωσή τους ήταν μεγαλύτερο από μία πιθανή πώλησή τους. Με την κρίση όμως το σκηνικό άλλαξε άρδην. Προκειμένου να αποσυμφορηθεί η αγορά από την πλεονάζουσα χωρητικότητα ή τα πλοία να παραμένουν παροπλισμένα για πολύ καιρό χωρίς κέρδος για τους ιδιοκτήτες τους, τα διαλυτήρια φάνταζαν ο ιδανικός προορισμός.

Αρωγός και απαραίτητη προϋπόθεση σε όλες τις προαναφερθείσες ναυτιλιακές αγορές, η χρηματοδότηση με όλες τις μορφές. Τα τραπεζικά ιδρύματα ήταν σε εποχές ευφορίας ο μεγαλύτερος δανειοδότης των ναυτιλιακών δραστηριοτήτων. Με την εμφάνιση της παγκόσμιας οικονομικής κρίσης, η παροχή εγγυητικών επιστολών περιορίστηκε στο ελάχιστο, εμποδίζοντας τους φορτωτές από το να δουλέψουν σωστά και τους εφοπλιστές να προβούν σε αγορές νέων ή μεταχειρισμένων πλοίων. Εναλλακτικά, οι εισηγμένες στο χρηματιστήριο προέβησαν σε δημόσια προσφορά μετοχών.

Για το τέλος, αφήσαμε την Ελλάδα, η οποία ναι μεν διαθέτει αξιοσημείωτη παράδοση στην ναυτιλία, έχει όμως να αντιμετωπίσει ταυτόχρονα με την παγκόσμια κρίση και το ελληνικό δημόσιο χρέος. Οι Έλληνες εφοπλιστές πρωτοστατούν και εξέρχονται της «θύελλας» δυναμωμένοι με μεγαλύτερη χωρητικότητα πλοίων στο σύνολό της και στόλο νεότερο σε ηλικία.

Καταφέρνουν να κλείσουν μάλιστα σημαντικές συμφωνίες με κινεζικές τράπεζες και να εξασφαλίσουν νέες παραγγελίες στα ναυπηγεία της Κίνας.

Κλείνοντας την εργασία, καταλήγουμε στην σημαντική συμβολή της ναυτιλίας στον οικονομικό τομέα μίας χώρας. Οι πληγές που η κρίση του τραπεζικού συστήματος δημιούργησε στο εμπόριο, την απασχόληση και τον τουρισμό άγγιξαν και την ναυτιλία. Ο βαθμός και η διάρκεια είναι που κάνουν τη διαφορά. Ενώ οι άλλοι τομείς χρειάστηκαν περίπου μία διετία για να ανασυγκροτηθούν, η ναυτιλία χρειάστηκε μόνο λίγους μήνες αναπροσαρμογής. Κι αυτό, γιατί ο μεγάλος «εχθρός» της ναυτιλίας δεν ήταν η φούσκα των τραπεζών καθεαυτό. Ήταν και είναι η αλόγιστη παραγγελία ολοένα και περισσότερων πλοίων, επιβαρύνοντας μία αγορά που ήδη μετά δυσκολίας απασχολεί το στόλο της. Η κρίση της ναυτιλίας απλά συνέπεσε χρονικά με την κρίση του οικονομικού συστήματος. Αν δεν ήταν το διάστημα 2008 -2009, θα ήταν σίγουρα δύο με τρία χρόνια πιο μετά.

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΛΛΗΝΩΝ

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Ελληνική

Γκιζιάκης Κ., Παπαδόπουλος Α.Ι., Πλωμαρίτου Ε.Η., (2006). «*Ναυλώσεις*»

Γκίκας, Δ. Χ (2007) «*Χρηματοοικονομική Λογιστική: International Financial Reporting Standards*», Β' Έκδοση, Εκδόσεις Μπένου, Αθήνα

εφημερίδα το «Έθνος» (08/01/2011) «*Οι Έλληνες εφοπλιστές κυριάρχησαν με επενδύσεις 15 δις δολάρια*»

Μεταξάς Β. (1986), «*Οικονομική των Μεταφορών*» Αθήνα

Σταϊκούρας Χ. (2005-2006). *Τραπεζική Χρηματοοικονομική*, Εκδόσεις Οικονομικού Πανεπιστημίου Αθηνών

Ξένα

Alderton P. (1984), “*Sea Transport: Operations and Economics*”

Arif Kamarudin “*Greek Shipping: Navigating The Financial Storm*”

Bloomberg Businessweek, 28-5-2011 “*Tanker Owner Frontline Says Market Remains Weak; May Sell Ships*”

BRS: “*Shipping and Shipbuilding Markets Annual Review 2012*”, Paris, 2012

Clarkson Research Services Limited (2012). “*Dry Bulk Trade Outlook from February 2012*”

TradeWinds News (July 14, 2011) “*Omega Filing Stokes Row about Banks.*”

Clarkson (2011). “*Dry Bulk Trade Outlook*. December”.

Tanker Operator. November/December 2010

Collins N. (2000). “*The Essential Guide to Chartering and the Dry freight Market*”

Coval J., Jurek J. and Stafford E., (Winter 2009), “*The Economics of Structured Finance*”
Journal of Economic Perspectives, Vol.23, No.1

Fairplay Shipping Weekly. 2 July 2009

Floerl, O., & Coutts, A. (2009). “*Potential ramifications of the global economic crisis on human-mediated dispersal of marine non-indigenous species.*”

Hijzen, A and D Venn (2010): “*The role of short-time work schemes during the 2008-09 recession*”, OECD Working Paper 115.

Lehman Brothers Holdings Inc Annual Report for year ended November 30, 2007

Petropoulos T. (September 2011). “*How is Greek shipping surviving the crisis?*”, published in *Nafs*

Securities and Exchange Commission, (2008), “*Proposed Rules for Nationally Recognized Statistical Rating Organizations*”

Slack, B. (2009). “*Battening down the hatches: How should the maritime industries weather the financial tsunami?*” Research in Transportation Economics

Stopford M. (2009). “*Maritime Economics*”

Stijn Claessens and M. Ayhan Kose (March 2009). “*What Is a Recession?*”, FINANCE & DEVELOPMENT, A quarterly magazine of the IMF, , Volume 46, Number 1

The Ship Breaking and Recycling Industry in Bangladesh and Pakistan, Δεκέμβριος 2010

TradeWinds News. “*What’s in Store for 2012.*” January 5, 2012

UNCTAD Investment Brief. Number 1 (2009). *“Global FDI in decline due to the financial crisis, and a further drop expected”*

Διαδικτυακοί Τόποι

<http://unctad.org/en/Pages/Home.aspx>

<http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/eurostat/home/>

www.unwto.org

www.naftemporiki.gr

www.petrofin.gr

www.platou.com

http://portal.hud.gov/hudportal/HUD?src=/program_offices/fair_housing_equal_opp/lending/sub_prime

<http://moneyterms.co.uk/spvspe/>

<http://digital.library.unt.edu/govdocs/crs/permalink/meta-crs-9065:1>

<http://www.sete.gr/default.php?pname=GlobalTouristMovement&la=1>

www.strategicnine.com/LNG-gas-market.htm

<http://www.peakprosperity.com/blog/why-oil-prices-killing-economy/67016>

“Will subprime mess ripple through economy?” (March 13, 2007). The Associated Press.

<http://www.msnbc.msn.com/id/17584725#.T6-XQOhLbt8>

Lloyd’s List (2011). *“Largest overnight capesize rate drop in two months”*.

<http://www.lloydslist.com/ll/sector/dry-cargo/article387492.ece?service=print>

Lorentzen & Stemoco (2011). Weekly 33.2011.

<http://www.lorstem.com/Global/Weekly%20reports/Report%2033-2011.pdf>

Lloyd’s List (2012). *“Panamax period charters stal”*l.

<http://www.lloydslist.com/ll/sector/dry-cargo/article391339.ece>

Rojda Akdag (27 Φεβρουαρίου 2011). “*Oil Prices and The Shipping Industry*”

<http://morethanshipping.com/oil-prices-and-the-shipping-industry/>

Journal of Commerce (2011)

<http://www.joc.com>

Bloomberg (2011)

<http://www.bloomberg.com>

Lloyd’s List (2011). 22 February.

<http://www.lloydlist.com>

<http://www.ship-breaking.com>, no.14, January 2009 και no.15

de Lange, G. (2009). “*Utenlandske banker skyr shipping*”.

<http://e24.no/boers-og-finans/article3405101.ece>

Becker, C. L. (2009b). “*Gjedrem varsler shippingsmell*”.

<http://www.dn.no/forsiden/borsMarked/article1793348.ece>

“*Maritime Ties Help China, Greece Weather Shipping Downturn.*” (January 19, 2012)

www.china.org.cn/business/2012-01/19/content_24444746.htm