ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

στην

ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Μελέτη των ναυτιλιακών κύκλων και η επίδρασή τους στην πολιτική ναυλώσεων

Κατσίνας Αθανάσιος

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

Πειραιάς

Οκτώβριος 2014

Δήλωση αυθεντικότητας

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

Κατσίνας Αθανάσιος

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

Πίνακας περιεχομένων

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

1.1 Εισαγωγή στον κλάδο της ναυτιλίας **σελ.1**

1.2 Πως διακρίνεται η παγκόσμια ναυτιλιακή αγορά **σελ.3**

1.2.1 Διάκριση Bulk και liner **σελ.3**

1.2.2 Διάκριση Tramp και Liner **σελ.4**

1.2.3 Η ναυλαγορά και ο μηχανισμός της **σελ.5**

1.2.4 Η οικονομική οργάνωση της ναυτιλιακής αγοράς **σελ.7**

1.3 Τα προβλήματα του κλάδου της ναυτιλίας **σελ.8**

2. ΚΥΚΛΙΚΕΣ ΔΙΑΚΥΜΑΝΣΕΙΣ, ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΙ ΚΥΚΛΟΙ ΚΑΙ ΡΙΣΚΟ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

2.1 Εισαγωγή **σελ.13**

2.2 Ναυτιλιακό ρίσκο και ο ρόλος της ψυχολογίας **σελ.18**

2.2.1 Ρίσκο Ναυλωτών σελ.20

2.2.2 Ρίσκο Πλοιοκτητών σελ.23

2.3 Η σημασία της επιλογής του κατάλληλου χρόνου για μια απόφαση **σελ.23**

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

2.4 Η επίδραση των ναυτιλιακών κύκλων
στην ναυτιλιακή χρηματοδότηση **σελ.25**

2.5 Δημιουργία ναυτιλιακών κύκλων **σελ.28**

2.6 Χαρακτηριστικά των ναυτιλιακών κύκλων **σελ.28**

2.7 Επεξήγηση των ναυτιλιακών κύκλων **σελ.30**

2.8 Διάρκεια Ναυτιλιακών κύκλων **σελ.31**

2.8.1 Ναυτιλιακοί κύκλοι βραχείας διάρκειας σελ.32

2.8.2 Ναυτιλιακοί κύκλοι μακράς διάρκειας σελ.33

2.9 Στάδια Ναυτιλιακών κύκλων **σελ.35**

2.10 Η Πρόβλεψη του Stopford για το μέλλον της ναυλαγοράς **σελ.38**

3. ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΚΑΙ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΤΗΤΑ **σελ.46**

3.1 Το κόστος παραγωγής θαλασσίων υπηρεσιών
και η αντιμετώπιση του **σελ.46**

3.2 Στρατηγικές συντήρησης σε περιόδους χαμηλών ναύλων **σελ.58**

3.3 Στρατηγικές διαχείρισης φάσης ανάπτυξης-ορθολογική
διαχείριση κερδών **σελ.69**

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

4. ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΤΩΝ ΝΑΥΛΩΣΕΩΝ ΑΝΑΛΟΓΑ ΜΕ ΤΗΝ ΦΑΣΗ ΤΟΥ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΥ ΚΥΚΛΟΥ

4.1 Εισαγωγή **σελ.74**

4.2 Λήψη αποφάσεων κάτω από διάφορες συνθήκες **σελ.76**

4.3 Πολιτική των ναυλώσεων στα διάφορα στάδια του ναυτιλιακού κύκλου **σελ.79**

4.3.1 Τι κερδίζω και τι χάνω; σελ.80

4.3.2 Ποια θα μπορούσε να ήταν η βέλτιστη πολιτική που μπορούσε να ακολουθήσει ένας πλοιοκτήτης; σελ.82

4.4 Ένα πραγματικό παράδειγμα που υποδεικνύει τα πλεονεκτήματα και τα μειονεκτήματα της χρονοναύλωσης **Σελ.91**

5. ΕΠΙΛΟΓΟΣ

5.1 Τελικά συμπεράσματα **σελ.94**

6. ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ σελ.98

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

1.1 Εισαγωγή στον κλάδο της ναυτιλίας

Η ναυτιλία θα μπορούσαμε να πούμε ότι ανήκει στο χώρο των θαλασσίων μεταφορών, αφού τις περισσότερες φορές χρησιμοποιείται για τη μεταφορά προσώπων και εμπορευμάτων από ένα σημείο σε κάποιο άλλο. Με τον όρο ναυτιλία τώρα συνήθως εννοούμε είτε το σύνολο του εμπορικού στόλου ή την επιστήμη της ναυσιπλοΐας.

Αυτό το οποίο μας ενδιαφέρει εμάς στην παρούσα φάση είναι η πρώτη ερμηνεία του όρου ναυτιλία. Δηλαδή ο κλάδος ο οποίος συμπεριλαμβάνει το σύνολο του εμπορικού στόλου, σε παγκόσμια κλίμακα. Δηλαδή με λίγα λόγια μας ενδιαφέρει να δούμε σαν κλάδο, στον οποίο ανήκει η εταιρεία που εξετάζουμε στη παρούσα εργασία, την εμπορική ναυτιλία.

Η εμπορική ναυτιλία περιλαμβάνει τα πλοία, τις ναυτιλιακές εταιρείες που διαχειρίζονται τα πλοία αυτά, τους ναυλωτές, τους ναυλομεσίτες, τους πράκτορες των πληρωμάτων, τα διάφορα υπουργία που σχετίζονται με τη θάλασσα και τις μεταφορές μέσω αυτής, τους ναυτικούς και τις συνδικαλιστικές οργανώσεις τους, πλοία υποβοήθησης των παραπάνω όπως τα παγοθραυστικά και τα ρυμουλκά, κ.α. Το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας είναι χαρακτηριστικό παράδειγμα δημοσίου τομέα που εμπλέκεται στις ναυτιλιακές δραστηριότητες, με σκοπό να εξυπηρετεί την ναυτιλία και να φροντίζει για την ευημερία της και την ασφάλεια όσων εμπλέκονται με αυτήν.

Η ναυτιλία χωρίζεται σε επιμέρους τμήματα ανάλογα με το «είδος του φορτίου προς μεταφορά». Έτσι έχουμε την:

Α) Επιβατηγό ναυτιλία που σχετίζεται με τα μέσα και τις υπηρεσίες μεταφοράς επιβατών. Η επιβατηγός ναυτιλία δεν περιλαμβάνει μόνο τα αμιγώς επιβατικά πλοία αλλά και τα κρουαζιερόπλοια, τους θαλαμηγούς, τα πλοία που μεταφέρουν και οχήματα μαζί με τους οδηγούς τους και κάθε άλλο σκάφος το οποίο χρησιμοποιείται γενικά για μεταφορά ανθρώπων και μόνο κι όχι άλλης μορφής φορτίου. Για να θεωρηθεί ένα σκάφος σαν επιβατικό πρέπει πέρα από

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

το πλήρωμα του να έχει και άλλους επιβάτες με σκοπό την μεταφορά τους σε κάποιο άλλο σημείο, από το σημείο αναχώρησης του πλοίου, ακόμα και αν πρόκειται για λόγους διασκέδασης (κρουαζιέρα).

Β) Φορτηγό ναυτιλία, η οποία διεξάγεται από πλοία και ναυτιλιακές εταιρείες παροχής μεταφορικών υπηρεσιών, οι οποίες και διαχειρίζονται τα εν λόγω πλοία. Η συγκεκριμένη κατηγορία της ναυτιλίας έχει να κάνει με την μεταφορά τόσο υγρών όσο και στερεών, χύδην ή συσκευασμένων, ομαδοποιημένων φορτίων.

Γ) Ειδική ναυτιλία, η οποία περιλαμβάνει πλοία και υπηρεσίες που έχουν πλέον εξειδικευμένο προορισμό και αποστολή, όπως είναι τα αλιευτικά σκάφη, τα πλοία ψυγεία, τα επιστημονικά και μετεωρολογικά σκάφη.

Πέρα όμως από την διαφοροποίηση της ναυτιλίας ανάλογα με το φορτίο μεταφοράς, η ναυτιλία διαχωρίζεται και ανάλογα με την «περιοχή μέσα στην οποία αναπτύσσει τις διάφορες δραστηριότητες» της. Έτσι έχουμε την:

Α) Ποντοπόρο ναυτιλία, η οποία περιλαμβάνει τα πλοία που ταξιδεύουν στους ωκεανούς, ανεξαρτήτως του ότι μέρος του ταξιδιού και γενικότερα της δραστηριότητάς τους μπορεί να εκτείνεται και σε άλλες θάλασσες.

Β) Ακτοπλοϊκή ναυτιλία, η οποία περιλαμβάνει τα πλοία και τις ναυτιλιακές υπηρεσίες που εξυπηρετούν αποκλειστικά και μόνο τις ακτές μιας ή περισσοτέρων χωρών, ως προς τις μεταφορές προσώπων ή πραγμάτων. Τα πλοία ταξιδεύουν κοντά στις ακτές των χωρών αυτών είτε είναι συνεχόμενες είτε απέναντι μεταξύ τους. Πάντως το μόνο σίγουρο είναι ότι δεν πλέουν σε πολύ ανοιχτές θάλασσες.

Γ) Εσωτερική ναυτιλία, η οποία διεξάγεται αποκλειστικά και μόνο μέσα στα εσωτερικά νερά ενός κράτους ή γειτονικών κρατών και περιλαμβάνει συνήθως ποταμόπλοια. Στη χώρα μας δεν αναπτύσσει δραστηριότητες η συγκεκριμένη

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

υποκατηγορία της ναυτιλίας, αν και έχουμε δύο εν δυνάμει πλεύσιμους ποταμούς.

Δ) Πολική ναυτιλία, η οποία όπως φαίνεται και η ονομασία της διεξάγεται στις πολικές περιοχές όπου οι συνθήκες πλεύσης είναι εξαιρετικά δύσκολες λόγω της ύπαρξης του πάγου. Έτσι στον συγκεκριμένο τύπο ναυτιλίας περιλαμβάνονται τα παγοθραυστικά, τα οποία είναι από ενισχυμένο μέταλλο για να αντέχει την πρόσκρουση στον πάγο.

1.2 Πως διακρίνεται η παγκόσμια ναυτιλιακή αγορά

1.2.1 Διάκριση Bulk και liner

Η Ναυτιλιακή Αγορά είναι ένα σύνολο από διαφορετικές αγορές που διαφοροποιούνται ως προς τον τύπο του μεταφερόμενου φορτίου, τον τύπο του πλοίου, τις απαιτήσεις των θαλάσσιων διαδρομών και το γεωγραφικό καταμερισμό.

Η πρώτη βασική διάκριση στο χώρο της ναυτιλίας με κριτήριο το μέγεθος του μεταφερόμενου φορτίου, αφορά τα δύο μεγαλύτερα τμήματά της την **αγορά γραμμών (liner shipping market)** και την **αγορά μεταφοράς χύδην φορτίων (bulk shipping market).** Τα χύδην φορτία (bulk cargo) μεταφέρονται στην αγορά χύδην φορτίων σε «one ship one cargo basis», σε μεγάλες παρτίδες και συμπληρώνουν την χωρητικότητα ενός πλοίου ή ενός αμπαριού, διακρίνονται σε:

- *Υγρά χύδην φορτία (liquid bulks)*
- *Τα πέντε κύρια χύδην ξηρά φορτία (five major bulks)*
- *Τα δευτερεύοντα χύδην ξηρά φορτία (minor bulks)*
- *Τα εξειδικευμένα χύδην ξηρά φορτία (specialized bulk cargoes)*

Στην liner ναυτιλία τα φορτία μεταφέρονται σε «common carrier basis» δεν συμπληρώνουν την χωρητικότητα ενός πλοίου ή ενός αμπαριού διακρίνονται σε:

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

- *Μη μοναδοποιημένο γενικό φορτίο(loose cargo)*
- *Φορτίο σε εμπορευματοκιβώτιο (containerized cargo)*
- *Φορτίο σε παλέτες(palletized cargo)*
- *Υγρό γενικό φορτίο (liquid cargo)*
- *Κατεψυγμένο φορτίο (refrigerated cargo)*
- *Βαριά δυσκίνητα φορτία (heavy & awkward cargo)*

1.2.2 Διάκριση Tramp και Liner

Μια παράλληλη διάκριση της ναυτιλιακής αγοράς είναι αυτή που πραγματοποιείται με κριτήριο τον τύπο της μεταφορικής υπηρεσίας που παρέχουν τα πλοία. Έτσι διακρίνεται στην **αγορά των πλοίων tramp** και στην **αγορά των πλοίων liner.**Στην **tramp** ναυτιλία ανήκουν πλοία τα οποία αναχωρούν ανάλογα με τη ζήτηση της μεταφορικής αγοράς, το φορτίο τους είναι μεγάλες παρτίδες με χαμηλής αξίας προϊόν σε «one ship one cargo basis»,με ελεύθερη διαπραγμάτευση των ναύλων και κινούνται σε συνθήκες ελεύθερου ανταγωνισμού. Δεν εκτελούν προγραμματισμένα δρομολόγια μεταξύ προκαθορισμένων λιμένων αλλά όπως είπαμε η απασχόληση τους ποικίλει ανάλογα με τις ανάγκες τις αγοράς. Η απασχόληση τους παρουσιάζει μεγάλες διαφοροποιήσεις (διαφορετικά λιμάνια προσέγγισης, ποικιλία φορτίων που μεταφέρουν, τύπος απασχόλησης κλπ). Στην **liner** ναυτιλία τα πλοία εκτελούν τακτικά και προκαθορισμένα δρομολόγια ,έτοιμα φορτία για τον τελικό καταναλωτή σε «common carrier basis», το επίπεδο των ναύλων είναι σταθερό και προκαθορισμένο και κινούνται σε συνθήκες ολιγοπωλιακού ανταγωνισμού. Πρόκειται δηλαδή για μια τακτική γραμμή εκτέλεσης θαλάσσιων μεταφορικών υπηρεσιών ανάμεσα σε δύο ή περισσότερους διαφορετικούς τόπους. Οι τακτικές γραμμές χαρακτηρίζονται από κανονικότητα δρομολογίων, προαναγγελθήσεις αναχωρήσεις, προκαθορισμένα ναυλολόγια (freight tariffs), και περιορισμό του ελεύθερου ανταγωνισμού. Στις

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

περισσότερες διαδρομές πολλοί ανεξάρτητοι μεταφορείς λόγω των κοινών τους συμφερόντων σχηματίζουν μεγάλα τραστ (liner conferences).

1.2.3 Η ναυλαγορά και ο μηχανισμός της

Ναυλαγορά είναι το σημείο συνάντησης της προσφοράς και της ζήτησης θαλάσσιων μεταφορικών υπηρεσιών, στο οποίο καθορίζεται ο ναύλος, δηλαδή η τιμή της μεταφορικής υπηρεσίας και κλείνεται η συμφωνία μεταφοράς, δηλαδή η ναύλωση. Η έννοια της ναυλαγοράς δεν συνδέεται με συγκεκριμένη γεωγραφική διάσταση. Η αγορά είναι ενιαία, ανεξάρτητα από τον γεωγραφικό τόπο που η προσφορά και η ζήτηση συναντώνται. Εννοούμε με αυτό ότι η τιμή της υπηρεσίας, δηλαδή ο ναύλος, δεν θα διαφοροποιηθεί με βάση τον τόπο στον οποίο κλείνεται η συμφωνία της μεταφοράς. Κατά κανόνα, δύο όμοια πλοία που πρόκειται να εκτελέσουν το ίδιο μεταφορικό έργο, θα λάβουν τον ίδιο ή παραπλήσιο ναύλο, ανεξάρτητα αν η συμφωνία κλείστηκε στο ίδιο γεωγραφικό σημείο ή όχι. Στο παρελθόν, ως ναυλαγορά εννοούνταν ο τόπος όπου οι ιδιοκτήτες των φορτίων και οι ιδιοκτήτες των πλοίων συναντιόνταν προκειμένου να κλειστεί η συμφωνία μεταφοράς. Τέτοιος τόπος ήταν, και εξακολουθεί σε σημαντικό βαθμό να είναι και σήμερα, το Baltic Exchange στο Λονδίνο. Σήμερα, με την πρόοδο των τηλεπικοινωνιών, ο πλοιοκτήτης και ο φορτωτής δεν χρειάζεται να συναντηθούν για να κλειστεί η συμφωνία.

Με βάση αυτό το χαρακτηριστικό διατυπώνεται η άποψη ότι η ναυλαγορά δεν έχει κάποια συγκεκριμένη γεωγραφική διάσταση. Παρ’όλα αυτά, η ναυλαγορά δεν είναι ενιαία, αλλά αποτελείται από πολλές επιμέρους ναυλαγορές, βασικό χαρακτηριστικό για τον χωρισμό των οποίων είναι ο τύπος των πλοίων που συμμετέχουν στην κάθε μία. Έτσι, υπάρχει ναυλαγορά για δεξαμενόπλοια, ναυλαγορά για Bulk Carriers κ.ο.κ.

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

Επιπλέον, οι αγορές αυτές χωρίζονται περαιτέρω ανάλογα με το μέγεθος των πλοίων. Διαφορετική είναι η ναυλαγορά για τα handysize bulk carriers σε σχέση με τα capesize, καθώς είναι διαφορετική και η μεταφορική τους ικανότητα. Ένα μικρής μεταφορικής ικανότητας πλοίο, λογικά, μπορεί να συμμετέχει σε όλες τις ναυλαγορές καθώς το μέγεθος του δεν δημιουργεί περιορισμούς σε σχέση κυρίως με τις λιμενικές εγκαταστάσεις, όπως μπορεί να συμβαίνει με τα μεγαλύτερα πλοία. Ένα cape size bulk carrier δεν μπορεί να διασχίσει την διώρυγα του Σουέζ και είναι υποχρεωμένο να κάνει την περίπλου της Αφρικής. Αντίθετα, ένα handy size bulk carrier μπορεί. Αυτό όμως δεν σημαίνει ότι το δεύτερο μπορεί να συμμετέχει το ίδιο αποτελεσματικά στη μεταφορά φορτίων που διενεργεί το πρώτο. Το στοιχείο αυτό συνδέεται με τις οικονομίες κλίμακας. Το cape size μπορεί να μεταφέρει τουλάχιστον πενταπλάσιο φορτίο από το handysize χωρίς όμως αυτό να σημαίνει ότι λαμβάνει και πενταπλάσιο ναύλο ανά τόνο φορτίου, καθώς, όπως είναι ήδη γνωστό, δεν αντιμετωπίζει και πενταπλάσιο κόστος παραγωγής. Για να εκτελέσει το handysize bulk carrier το ίδιο έργο θα χρειαστεί να πραγματοποιήσει πέντε δρομολόγια.

Ένα ακόμα χαρακτηριστικό που οδηγεί στην παραπέρα διάκριση των ναυλαγορών είναι οι γεωγραφικοί τόποι στους οποίους κινούνται τα πλοία, χαρακτηριστικό που αναγκαστικά, στη βραχυχρόνια περίοδο, περιορίζει την ευελιξία τους. Ένα πλοίο που βρίσκεται στη θαλάσσια περιοχή της Ισπανίας, δεν μπορεί να δραστηριοποιηθεί στην βραχυχρόνια περίοδο στην περιοχή της Β. Ευρώπης, γιατί η αλλαγή της γεωγραφικής τους θέσης μπορεί να μην είναι οικονομικά συμφέρουσα. Στο συγκεκριμένο παράδειγμα το πλοίο θα πρέπει να ταξιδέψει για αρκετές μέρες προκειμένου να αλλάξει γεωγραφική θέση. Καθώς όμως δεν είναι βέβαιο ότι θα μπορέσει να συνδυάσει το ταξίδι με κάποια ναύλωση, μπορεί να είναι υποχρεωμένο να ταξιδέψει υπό έρμα, οπότε στην περίπτωση αυτή ο πλοιοκτήτης επωμίζεται το σύνολο του κόστους, χωρίς πάντοτε να είναι σίγουρος ότι στη νέα γεωγραφική αγορά η απασχόληση του πλοίου θα είναι εξασφαλισμένη.

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

Οι συντελεστές της ναυλαγοράς είναι:

1. Ο πλοιοκτήτης (ship-owner)
2. Ο ναυλωτής (charter)
3. Ο φορτωτής (shipper)
4. Οι διαχειριστές (operator)
5. Ο ναυλομεσίτης (chartering broker)
6. Ο πράκτορας (shipping agent)

1.2.4 Η οικονομική οργάνωση της ναυτιλιακής αγοράς

Η ναυλαγορά αποτελείται από μια σειρά επιμέρους αγορών οι οποίες δεν είναι διαχωρισμένες μεταξύ τους αλλά δεν είναι αναγκαία αλληλοεξαρτώμενες, με αποτέλεσμα να μην δημιουργούνται συχνά διάφορες τάσεις μέσα στη ναυλαγορά.
Στα πλαίσια της διεθνούς βιβλιογραφίας και της ναυτιλιακής πρακτικής, ο διαχωρισμός της Ναυλαγοράς σε επί μέρους αγορές μπορεί να πραγματοποιηθεί βάση τεσσάρων κριτηρίων:

i) Με κριτήριο τον τύπο και το μέγεθος των πλοίων.

- Αγορά Πλοίων Χύδην Ξηρού Φορτίου και Πλοίων Διπλών Καταστρωμάτων
- Αγορά Δεξαμενόπλοιων
- Αγορά Πλοίων Μικτού Φορτίου
- Αγορά Πλοίων Εμπορευματοκιβωτίων

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

- Αγορά Πλοίων Ro-Ro
- Αγορά Πλοίων Ψυγείων

ii) Με κριτήριο τον τύπο και τη φύση του μεταφερόμενου φορτίου

- Αγορά Χύδην Ξηρού Φορτίου
- Αγορά Χύδην Υγρού Φορτίου
- Αγορά Ειδικών Φορτίων
- Αγορά Γενικού Φορτίου

iii) Με κριτήριο το γεωγραφικό καταμερισμό, των θαλάσσιων εμπορευματικών μεταφορών και το γεωγραφικό πεδίο απασχόλησης των πλοίων, ενδέχεται να προκύψει μια σειρά από δευτερεύουσες αγορές.

iv) Με κριτήριο τη χρονική διάρκεια των ναυλώσεων

Κάθε ναυλαγορά αποτελείται από ένα τμήμα που περιλαμβάνει τις βραχυχρόνιες και ένα που περιλαμβάνει τις μακροχρόνιες ναυλώσεις. Επίσης κάθε κύρια ναυλαγορά διακρίνεται με τον τύπο της ναύλωσης στην αγορά ναυλώσεων ταξιδιού, στην αγορά χρονοναυλώσεων, στην αγορά μισθώσεων γυμνού πλοίου και στην αγορά εργολαβικών μεταφορών.

1.3 Τα προβλήματα του κλάδου της ναυτιλίας

Ένα από τα πλέον πιεστικά προβλήματα της παγκόσμιας ναυτιλίας παραμένει η υπερχωρητικότητα , δεδομένου ότι η πορεία της απόσυρσης και της διάλυσης πλοίων δεν ακολουθεί τον αναμενόμενο επιθυμητό ρυθμό. Βέβαια ο κλάδος της ναυτιλίας είναι ένας κλάδος που χαρακτηρίζεται από την ένταση κεφαλαίου. Έτσι το να αποκτήσει κάποιος εφοπλιστής (πλοιοκτήτης) κάποιο καινούριο πλοίο δεν είναι και τόσο εύκολο. Άλλωστε τα στατιστικά δείχνουν ότι ένα μεγάλο ποσοστό του παγκόσμιου εμπορικού στόλου είναι κατασκευασμένο περίπου από το 1975 και μετά, πράγμα το οποίο δείχνει ότι πολλά πλοία είναι άνω των 20 χρονών. Έτσι οι πλοιοκτήτες πρέπει

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

πριν προβούν στην αγορά κάποιου καινούριου πλοίου να μελετήσουν αρκετά και σε βάθος την αναγκαιότητα αυτής της αγοράς και την περίπτωση διάλυσης κάποιου παλαιότερου πλοίου το οποίο θα αντικατασταθεί από το νεότευκτο.

Η υπερπροσφορά χωρητικότητας στην παγκόσμια ναυπηγική βιομηχανία παραμένει δομικά ένα βασικό πρόβλημα για την μακροπρόθεσμη βιωσιμότητα της διεθνούς ναυτιλίας. Υπάρχουν αμφιβολίες κατά πόσον η διατήρηση πολλών ναυπηγείων και η δημιουργία νέων μονάδων, ανταποκρίνονται στον νόμο της προσφοράς και της ζήτησης και όχι σε άλλες ανάγκες. Αυτό το εκ πρώτης όψεως δυσεπίλυτο πρόβλημα μπορεί να λυθεί μόνο μέσω διεθνούς συμφωνίας, η οποία έως τώρα δεν έχει επιτευχθεί.

Η διεθνής ναυτιλία συνεχίζει να υποφέρει από μέτρα και πολιτικές που τροφοδοτούνται από ναυτικά ατυχήματα, τα οποία δεν λαμβάνουν υπ όψιν τους την ανάγκη για ισορροπημένο, σταθερό και μακροπρόθεσμο ρυθμιστικό περιβάλλον. Η ναυτιλία απαιτεί επιτακτική αναβάθμιση της εικόνας της και καλύτερη κατανόηση και εκτίμηση του ρόλου της από τους νομοθέτες και την ευρύτερη κοινή γνώμη. Το πρόβλημα αυτό με τα παλιά πλοία γίνεται ακόμα μεγαλύτερο εξαιτίας κάποιων ατυχημάτων που προξένησαν μεγάλες οικολογικές καταστροφές, πέρα από την απώλεια ανθρώπινης ζωής και του φορτίου. Χαρακτηριστικά παραδείγματα εδώ είναι αυτό της Axon και το πιο πρόσφατο του Prestige. Έτσι παγκόσμιοι οργανισμοί υποχρεώνουν πλέον τους πλοιοκτήτες να αποσύρουν τα παλιά πλοία (τα tankers) μονού τοιχώματος και να αντικαταστήσουν με άλλα διπλού τοιχώματος. Αυτό βέβαια συνεπάγεται ένα τεράστιο κόστος για τις ναυτιλιακές εταιρείες, γιατί όπως προαναφέραμε μιλάμε για καταστάσεις εντάσεως κεφαλαίου.

Ταυτόχρονα με το παραπάνω πρόβλημα της αντικατάστασης των tankers μονού τοιχώματος με άλλα πλοία διπλού, έρχεται να προστεθεί ακόμα ένα πρόβλημα το οποίο συνδέεται άμεσα όμως με την περιβαλλοντολογική ευαισθησία της παγκόσμιας κοινότητας. Τα τελευταία χρόνια γίνονται προσπάθειες για την ελαχιστοποίηση της μόλυνσης του περιβάλλοντος που προέρχεται από την ναυτιλιακή δραστηριότητα. Έτσι

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

γίνεται προσπάθεια για την προστασία των θαλασσών και της υποβρυχίου ζωής, με την:

i. Αύξηση των εγκαταστάσεων ευκολιών υποδοχής καταλοίπων στα λιμάνια

ii. Ενίσχυση των υπαρχόντων σταθμών καταπολέμησης της ρύπανσης με προσωπικό και μέσα

iii. Υποχρεωτική εφαρμογή από τα πλοία συστημάτων διασφάλισης ποιότητας και περιβαλλοντολογικής προστασίας (ISM, ISO 14001). Αυτό όμως απαιτεί χρόνο και χρήμα για τις ναυτιλιακές εταιρείες, αφού πρέπει να αναπροσαρμόσουν τα πλοία τους σύμφωνα με παγκόσμιους κανόνες, να εκπαιδεύσουν το προσωπικό τους κ.α..

Ένα άλλο πρόβλημα το οποίο έχει πάρει τεράστιες διαστάσεις τα τελευταία χρόνια είναι αυτό της πειρατείας. Στοιχεία του BIMCO (Baltic and International Maritime Conference) επιβεβαιώνουν την έξαρση του φαινομένου σε διάφορες περιοχές όπως είναι η Ν.Α. Ασία, η Βραζιλία, η Δ. Αφρική, τα στενά της Σιγκαπούρης κλπ λόγω αυτής της έξαρσης γίνεται προσπάθεια ώστε να ληφθούν τα απαραίτητα μέτρα για την πάταξη ή τον περιορισμό του συγκεκριμένου προβλήματος. Έτσι τον τελευταίο καιρό γίνονται προσπάθειες για την εφαρμογή μια σειράς μέτρων που να αφορούν όχι μόνο την ασφάλεια του περιβάλλοντος και του φορτίου του πλοίου (safety), αλλά και για την ασφάλεια των ναυτικών και της περιουσίας του πλοίου (security).

Επιπλέον ένα σημαντικό πρόβλημα που έχει να αντιμετωπίσει η ναυτιλία είναι η γενικότερη οικονομική ύφεση των τελευταίων ετών, αφού όπως όλοι γνωρίζουμε η ζήτηση για μεταφορές είναι παράγωγος ζήτηση. Είναι ενδεικτικό το γεγονός ότι το ακαθάριστο εγχώριο προϊόν στην περιοχή του ΟΟΣΑ, υπολογίζεται να έχει αυξηθεί μόνο κατά 0,9% το έτος 2001 συγκρινόμενο με την αύξηση κατά 3,6% το 2000 και 2,9% το 1999. Αυτή η αρνητική τάση ήταν ήδη εμφανής πριν τις τρομοκρατικές ενέργειες τις 11^{ης} Σεπτεμβρίου, οι οποίες όμως ενίσχυσαν το κλίμα αβεβαιότητας στην παγκόσμια αγορά.

Πάντως πρόσφατα στοιχεία για τους δείκτες της καταναλωτικής δαπάνης στις ΗΠΑ και το ποσοστό ανεργίας καθώς και για τους σύνθετους καίριους δείκτες στην περιοχή του ΟΟΣΑ, υποδεικνύουν ότι το χειρότερο μπορεί να αποτελεί πλέον παρελθόν από

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

πλευράς οικονομικής ύφεσης διεθνώς. Αυτό το στοιχείο της συγκεκριμένης αισιοδοξίας αντανακλάται επίσης στους βελτιωμένους δείκτες των κυριοτέρων χρηματιστηρίων παγκοσμίως.

Τέλος ένα σημαντικό πρόβλημα το οποίο απασχολεί τη ναυτιλία στις μέρες μας είναι αυτό της χρηματοδότησης. Οι τράπεζες σε περιόδους κυρίως κρίσης της ναυλαγοράς είναι διστακτικές στο να δώσουν δάνεια στις ναυτιλιακές εταιρείες. Έτσι αυτές είναι αναγκασμένες στο να στηριχτούν στα Ίδια Κεφάλαια που διαθέτουν. Αυτά όμως πολλές φορές δεν επαρκούν, γι'αυτό βλέπουμε να στρέφονται σε άλλες μορφές δανεισμού, πέρα από την αυτοχρηματοδότηση και τον τραπεζικό δανεισμό.

Οι σημαντικότερες μορφές δανεισμού, πέρα από τις δύο παραπάνω είναι :

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

ii) Χρηματοδοτική Μίσθωση (Leasing). Σε αυτήν την περίπτωση χρηματοδότησης, το πλοίο αγοράζεται από ένα χρηματοδοτικό οργανισμό και μισθώνεται βάση μακροπρόθεσμου συμβολαίου στον εφοπλιστή, που του παρέχει απόλυτο έλεγχο να εκμεταλλεύεται το πλοίο. Ο χρηματοδοτικός οργανισμός διατηρεί την κυριότητα του πλοίου και ο εφοπλιστής τη διαχείριση του. Η συμφωνία μίσθωσης έχει τη μορφή της ναύλωσης πλοίου γυμνού, δηλαδή χωρίς πλήρωμα παρά μόνο το σκάφος Τα πλεονεκτήματα αυτής της μορφής δανεισμού είναι, η μη καταβολή κεφαλαίου από την πλευρά της επιχείρησης, βελτίωση της ρευστότητάς της, προστασία από τον πληθωρισμό, παροχή φορολογικών απαλλαγών και προγραμματισμό των δαπανών της εταιρείας. Αντίθετα το σημαντικότερο μειονέκτημα που έχει αυτή η μορφή

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

χρηματοδότησης είναι η επιβολή υψηλότερου επιτοκίου από το αντίστοιχο των τραπεζών. Κάτι τέτοιο στην Ελλάδα ακόμα δεν εφαρμόζεται αλλά ίσως και να εφαρμοστεί στο μέλλον κάτω από τις ανάλογες προϋποθέσεις.

iii) Χρηματιστήριο. Η χρήση του χρηματιστηρίου ως μορφή χρηματοδότησης αποτελεί σχετικά σύγχρονο φαινόμενο. Οι λόγοι που οδηγούν τις ναυτιλιακές εταιρείες σε αυτήν την κατεύθυνση είναι η δυσκολία απόκτησης τραπεζικού δανεισμού και η προσπάθεια επέκτασής τους χωρίς το βάρος ενός εξωτερικού δανεισμού. Ένας από τους σημαντικότερους παράγοντες που επιδρά καθοριστικά στο αποτέλεσμα της προσπάθειας εισαγωγής σε ένα χρηματιστήριο είναι η επιλογή του χρόνου έκδοσης των μετοχών. Χαρακτηριστικό παράδειγμα είναι αυτό της Anangel American, η οποία έγινε δημόσια το 1987, όταν η αγορά ανάρρωνε από την κρίση της δεκαετίας του 1980. Στα χρόνια της ανάκαμψης είχε τη δυνατότητα να αποδώσει σταθερά έσοδα στους επενδυτές της και επέτρεψε στους ιδιοκτήτες της να αποκτήσουν νέα χωρητικότητα και να αυξήσουν περισσότερο το μετοχικό κεφάλαιο. Χαρακτηριστικό παράδειγμα εδώ είναι αυτό της Tsakos Energy Navigation και της Stelmar που προχώρησαν στην είσοδο τους στο Χρηματιστήριο της Νέας Υόρκης.

iv) Χρηματοδότηση με έκδοση ομολογιών (Bonds issue). Η έκδοση ομολογιών αποτελεί μια εναλλακτική μορφή χρηματοδότησης που δεν είναι ευρύτερα διαδεδομένη στη ναυτιλιακή κοινότητα. Οι προϋποθέσεις που πρέπει να ικανοποιηθούν για την έκδοση ομολογιών είναι πολύ αυστηρές και δύσκολα επιτυγχάνονται από ναυτιλιακές εταιρείες. Οι εκδότες των ομολογιών πρέπει να έχουν ικανοποιητικό πιστωτικό επίπεδο που να αντιπροσωπεύει την πιστωτική ικανότητα της επιχείρησης. Οι ομολογίες είναι τίτλοι σταθερού εισοδήματος που βεβαιώνουν το ποσό που δάνεισε ο κάτοχός τους στον εκδότη τους. Κάθε τίτλος είναι αριθμημένος και καταγράφει την ονομαστική αξία και το επιτόκιο του δανείου. Με απλά λόγια η έκδοση ομολογιών από κάποια εταιρεία, δεν είναι τίποτα άλλο από το δανεισμό χρημάτων από το κοινό και όχι από κάποια τράπεζα, επιστρέφοντας μετά από κάποιο χρονικό

διάστημα την ανάλογη απόδοση (τόκους). Το βασικό πλεονέκτημα της έκδοσης ομολογιών είναι ότι οι κεφαλαιαγορές προσφέρουν μακροπρόθεσμη χρηματοδότηση, που η διάρκειά της ταυτίζεται σχεδόν με την οικονομική ζωή ενός πλοίου.

2. ΚΥΚΛΙΚΕΣ ΔΙΑΚΥΜΑΝΣΕΙΣ, ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΙ ΚΥΚΛΟΙ ΚΑΙ ΡΙΣΚΟ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

2.1 Εισαγωγή

Ένα βασικό χαρακτηριστικό της ναυτιλιακής δραστηριότητας είναι ότι αυτή υπόκειται σε διακυμάνσεις, οι οποίες είναι συχνές και μπορεί να έχουν αντίστοιχα μεγάλη ή μικρή διάρκεια. Το σύνηθες φαινόμενο είναι ότι οι υφέσεις και τα μέτρια κέρδη διαρκούν πολύ, ενώ οι περίοδοι καλής αγοράς είναι σύντομες. Η ναυτιλιακή αγορά προσδιορίζεται από τη ζήτηση πλωτού χώρου για μεταφορές αγαθών από τη θάλασσα. Περιλαμβάνει όλες τις εισαγωγές και εξαγωγές μέσω θαλάσσης. Έτσι επηρεάζεται τόσο από ενδογενείς όσο και από εξωγενείς παράγοντες, όπως είναι οι πόλεμοι, οι αποκλεισμοί, οι κακές σοδειές, οι απεργίες λιμένων, οι αποκλεισμοί διωρύγων και καναλιών, οι φυσικές και άλλες καταστροφές κ.α. Ο παράγοντας της τεχνολογίας έχει παίξει σημαντικό ρόλο επηρεάζοντας τις επενδύσεις σε πλοία. Επίσης τα νέα πλοία με τη νέα τεχνολογία καθιερώνουν υψηλότερα πρότυπα λειτουργίας. Οι οικονομίες κλίμακας και η τεχνολογική πρόοδος των πλοίων/λιμένων, καθώς και ο ανταγωνισμός,

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

οδήγησαν σε πτώση των μέσων μακροχρόνιων ναύλων στα 50 χρόνια των περιόδων 1864-1914 και 1945-1995.

Οι ναυτιλιακοί κύκλοι εξαρτώνται από τον αντίστοιχο εμπορικό κύκλο. Σαν εμπορικό κύκλο θεωρούμε την διακύμανση της οικονομικής δράσης μιας Οικονομίας-που εκφράζεται συνήθως με το ύψος του εθνικού εισοδήματος-κατά τρόπο συνεχή. Η περίοδος του κύκλου ισούται με το χρόνο από το σημείο έναρξης πάνω στη γραμμή της τάσης και της επανόδου σε αυτή, αφού συμπληρωθεί ένα ημικύκλιο ανόδου και ένα καθόδου.

Η επίδραση του ναυτιλιακού κύκλου στις αποφάσεις του management είναι πολύ μεγάλη. Η ύπαρξή του μεταθέτει το ενδιαφέρον του επιχειρηματία μία στην αξία του πλοίου και μία στη δύναμη του cash-flow. Λόγω της υψηλής μεταβλητότητας των εισπράξεων για κάθε ναυτιλιακή εταιρία, που οφείλεται στις διακυμάνσεις της ναυλαγοράς, το management διαφέρει κατά περίπτωση. Η κυκλικότητα της αγοράς επηρεάζει την κερδοφορία της επιχείρησης αλλά και τις αξίες και τις τιμές των πλοίων, οπότε η δυνατότητα πρόβλεψης δεν αφορά μόνο τη ναυλαγορά αλλά και την πολιτική ναυλώσεων.

Κατά τη διάρκεια του ναυτιλιακού κύκλου ο ναύλος μπορεί να μειωθεί σε μεγάλα ποσοστά και να παραμείνει χαμηλός για μεγάλα χρονικά διαστήματα. Οι επιπτώσεις της ναυτιλιακής κρίσης θα θέσει σε δοκιμασία οικονομική τόσο τα μεγάλα εφοπλιστικά ονόματα, αν και όχι τόσο πολύ, όσο και τους μικρούς και μεσαίους εφοπλιστές. Η αδυναμία πρόβλεψης των κινήσεων των ναύλων ή των αξιών των πλοίων θα οδηγήσει σε αδυναμία πρόβλεψης των τιμών των πλοίων και κατ’επέκταση θα επιφέρει μεγάλες κεφαλαιουχικές ζημιές και μια ενδεχόμενη σημαντική αποτυχία ενός ναυτιλιακού επιχειρηματία.

Βέβαια το να προβλέψεις ένα κύκλο δεν είναι εύκολο αλλά ούτε και αδύνατο για έναν έμπειρο επιχειρηματία, κι αυτό γιατί το περιβάλλον στο οποίο ο κύκλος αναπτύσσεται διέπεται εξίσου από ορισμένες θεμελιώδεις αρχές και άρα δεν επηρεάζεται μόνο από

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

απροσδόκητα γεγονότα. Η χρονική δε συνέπεια των φάσεων ενός κύκλου δεν είναι δεδομένη. Σύμφωνα με τον Hampton οι ναυτιλιακοί κύκλοι είναι ακανόνιστοι διότι η ψυχολογία παίζει πολύ σημαντικό ρόλο και δίνει ξεχωριστό χαρακτήρα στη κάθε περίπτωση. Ο ίδιος πιστεύει ότι οι ναύλοι επηρεάζονται από τον παράγοντα ένστικτο. Θεωρεί ότι το πρόβλημα στην παραδοσιακή προσέγγιση των ναυτιλιακών κύκλων είναι το γεγονός ότι βασίζονται αποκλειστικά στα στατιστικά δεδομένα και δεν δίνουν σημασία στον παράγοντα της ψυχολογίας.

Ο ναυτιλιακός κύκλος αποσκοπεί στην εξισορρόπηση της υπερπροσφοράς και της υπερζήτησης πλοίων και στη δημιουργία ενός περιβάλλοντος όπου οι αδύναμες ναυτιλιακές επιχειρήσεις αναγκάζονται να αποχωρήσουν από την αγορά αφήνοντας μόνο τις ικανές και δυνατές να ευδοκιμήσουν, ενισχύοντας έτσι μια ισχυρή και ικανή ναυτιλιακή δραστηριότητα. Όταν υπάρχει υπερπροσφορά πλοίων, ceteris paribus, τα κέρδη είναι χαμηλά και οι πλοιοκτήτες αναγκάζονται να παροπλίσουν και να στείλουν τα πλοία για scrap. Αντίθετα όταν η προσφορά πλοίων είναι χαμηλή και υπάρχει μεγάλη ζήτηση οι ναύλοι αυξάνονται μέχρις ότου να παραγγελθούν νέα πλοία και με την παράδοσή των να δημιουργηθεί ισορροπία.

Στο σημείο αυτό μπαίνει και η σημασία του timing (χρονική τοποθέτηση των επενδύσεων). Η ναυτιλιακή επένδυση εξαρτάται από πολλούς παράγοντες, η προσπάθεια εκτίμησης της μελλοντικής πορείας τους, η αναγνώριση και μελέτη του ναυτιλιακού κύκλου και η αναγνώριση και άμεση συσχέτιση με την υπόλοιπη οικονομική δραστηριότητα, με τις διάφορες μεθόδους αξιολόγησης επενδύσεων. Έτσι η πρόβλεψη της ορθής χρονικής στιγμής για την λήψη μιας απόφασης στη ναυτιλία είναι πολύ σημαντική λόγω του ναυτιλιακού κύκλου και των διακυμάνσεων. Το κόστος μίας επένδυσης μπορεί να τριπλασιαστεί ή υποτριαπλασιαστεί ανάλογα με την περίοδο στην οποία έχει πραγματοποιηθεί. Ιδιαίτερα στη ναυτιλία όπου το κόστος επένδυσης είναι πολύ μεγάλο καθίσταται αναγκαία η ορθή χρονική τοποθέτησής της. Το σωστό timing θα κρίνει και την επιτυχία ή αποτυχία της επιχείρησης, η οποία και πρέπει να μπορεί να προβλέψει σωστά τις μελλοντικές διακυμάνσεις των ναύλων.

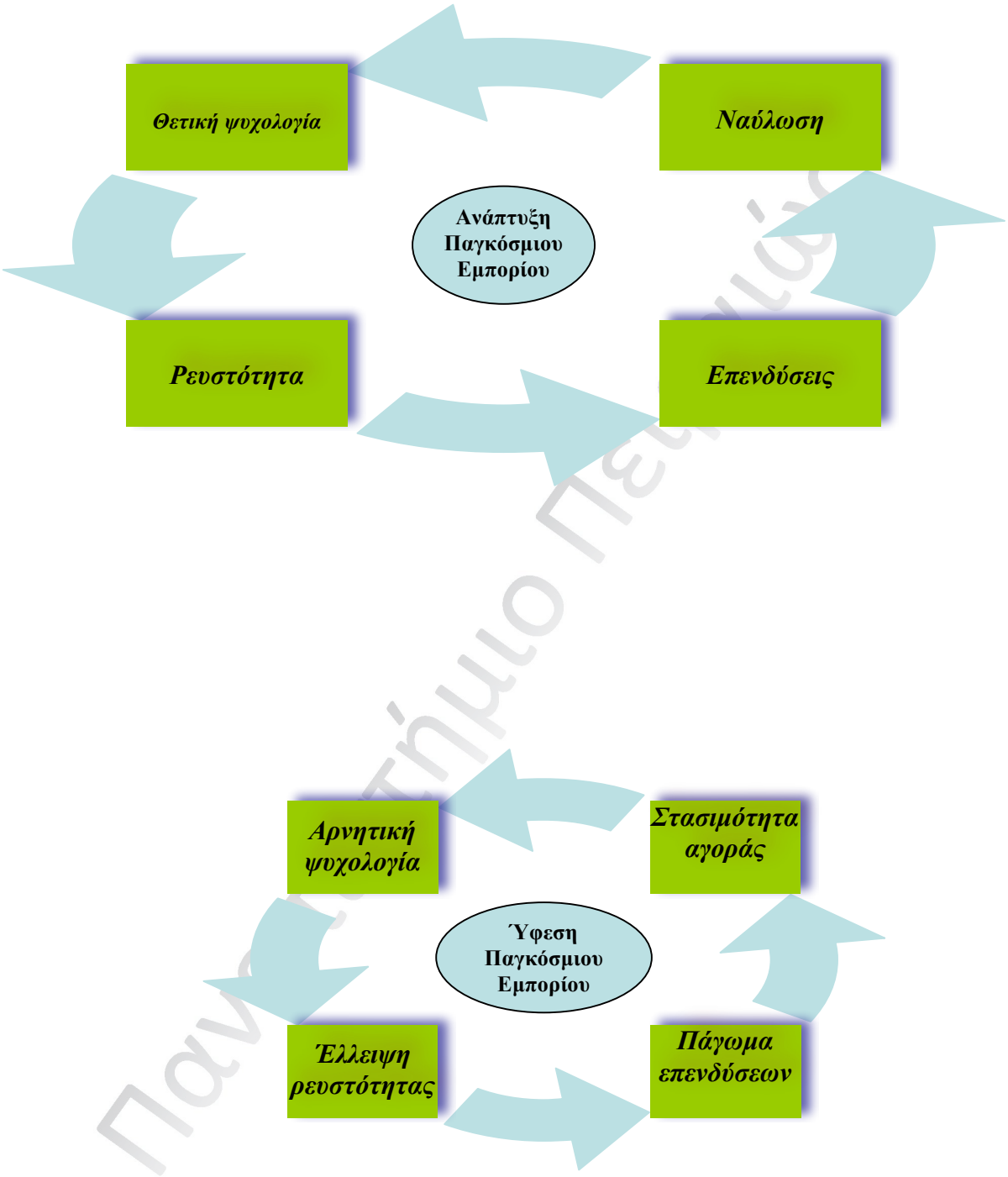
Πανεπιστήμιο Πειραιώς

Στο ναυτιλιακό κύκλο κεντρική έννοια είναι αυτή του ναυτιλιακού κινδύνου. Υπάρχουν δύο δυνατότητες, είτε τον κίνδυνο να τον φέρει ο ναυλωτής, είτε ο πλοιοκτήτης. Στην πρώτη περίπτωση, ο ναυλωτής γνωρίζει την ποσότητα του φορτίου που θα μεταφέρει στο μέλλον, ή αισθάνεται ότι η μεταφορά αυτή είναι πολύ σημαντική για να την αφήσει στην τύχη, γι'αυτό αναλαμβάνει το ρίσκο διατηρώντας ιδιόκτητο στόλο για να ικανοποιήσει τις ανάγκες του. Στην δεύτερη περίπτωση, ο ναυλωτής προτιμάει να αφήσει τον πλοιοκτήτη να αναλάβει το ρίσκο και να βασίζεται σε αυτούς ναυλώνοντας πλοία στην αγορά όποτε είναι αυτό αναγκαίο.

Την περίοδο 1872-1989 υπήρξαν 12 κύκλοι με μέσο διάρκειας 7,1 χρόνια ο καθένας. Τους κύκλους αυτούς όπως είναι φυσικό ακολούθησε και η ναυτιλιακή χρηματοδότηση, η οποία και ακολουθεί τις σημαντικές και έντονες διακυμάνσεις των ναύλων και των τιμών των πλοίων, που ακολουθούν με τη σειρά τους την οικονομική και βιομηχανική δραστηριότητα. Είναι δηλαδή και αυτή μια κυκλική αγορά που μαζί με την Τεχνογνωσία και το καλό ανθρώπινο δυναμικό, αποτελούν τις βασικές προϋποθέσεις για τη δημιουργία μιας ναυτιλιακής επιχείρησης, αλλά και κυρίως για την ανάπτυξη του στόλου της στ μελλοντικά χρόνια.

Η ναυτιλιακή χρηματοδότηση είναι η διαδικασία δανεισμού χρηματικού κεφαλαίου από τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις έναντι επιτοκίου, το οποίο καθορίζεται κάθε φορά σε σχέση με το διατραπεζικό επιτόκιο (Interbank offered rate) που επικρατεί στις κύριες χρηματοοικονομικές αγορές του κόσμου, και ειδικότερα του Λονδίνου (LIBOR) προκειμένου να καταστεί δυνατή τόσο η συνέχιση της λειτουργίας της εταιρίας με την αγορά νέου ή μεταχειρισμένου πλοίου, όσο και η περαιτέρω ανάπτυξή της.
Διακρίνεται σε βραχυχρόνια και μακροχρόνια. Στην βραχυχρόνια η ζήτηση χρήματος αποσκοπεί στην κάλυψη των λειτουργικών εξόδων του πλοίου (προμήθειες, έκτατες ή τακτικές επιθεωρήσεις, ναυπηγικές επισκευές ή μετασκευές κτλ.) και διαρκεί 1 με 2 το πολύ έτη.

Πανεπιστήμιο Πειραιώς



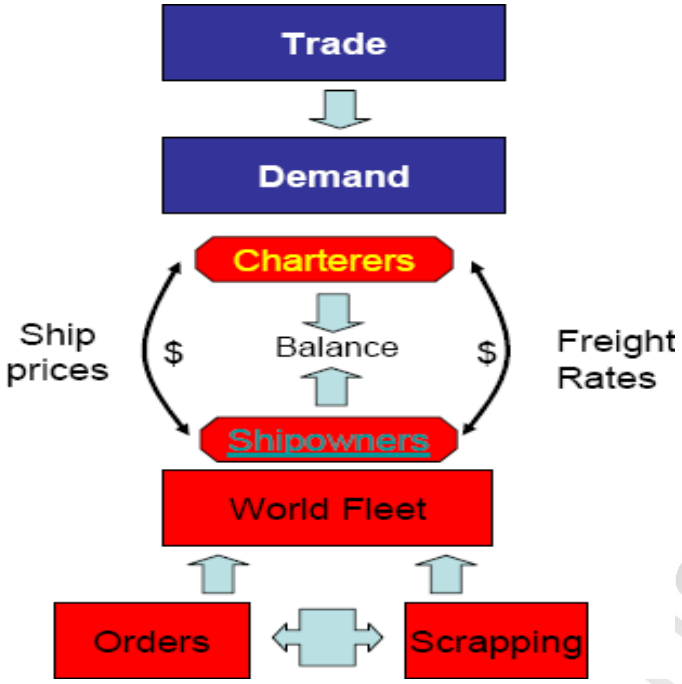
ΣΧ 1. Η επίδραση της ανάπτυξης του παγκόσμιου εμπορίου στις επενδύσεις και στις ευκαιρίες για ναύλωση

2.2 Ναυτιλιακό ρίσκο και ο ρόλος της ψυχολογίας

Οι δύο παραπάνω έννοιες μπορεί εκ πρώτης όψεως να φαντάζουν άσχετες μεταξύ τους όμως συσχετίζονται, αλληλοεπηρεάζονται και αλληλοδιαμορφώνονται. Ας πάρουμε τα πράγματα από την αρχή όμως. Αρκετές φορές όταν ξυπνήσουμε το πρωί είμαστε κακόκεφοι και δεν έχουμε καθόλου διάθεση για οποιαδήποτε δραστηριότητα. Άλλες, πάλι, φορές ξυπνάμε με πολύ όρεξη να πάμε στη δουλειά μας και να αποδώσουμε το μέγιστο των δυνατοτήτων μας. Αυτές οι δύο εκδοχές της διάθεσης μας, επιδρούν στη ψυχολογία μας. Στη πρώτη περίπτωση αρνητικά ενώ στη δεύτερη θετικά. Έτσι περίπου λειτουργεί και η ψυχολογία των εφοπλιστών , το πώς και το γιατί θα το αναλύσουμε παρακάτω.

Όταν η αγορά κινείται ανοδικά και οι εφοπλιστές έχουν ναυλωμένα τα πλοία τους με υψηλά περιθώρια κέρδους, πολύ πάνω από το λειτουργικό κόστος τότε είναι ευχαριστημένοι γιατί υπάρχει κατανάλωση του προϊόντος (παροχή υπηρεσιών) που διαθέτουν. Οπότε έχουν κάθε λόγο να έχουν θετική ψυχολογία εξαιτίας του αδιάλειπτου κύκλου χρήματος από τον οποίο επωφελούνται οι ίδιοι . Η ρευστότητα που οφείλεται στον οικονομικό οργασμό της αγοράς τους ωθεί σε νέες επενδύσεις (new buildings or second hand ships) εκπληρώνοντας τον κύκλο του χρήματος.

Πανεπιστήμιο Πειραιώς



Σχ 3 Η επίδραση του διεθνούς εμπορίου στην ζήτηση για μεταφορές δια θαλάσσης, άρα και στις τιμές των ναύλων, στις τιμές των πλοίων και τον αριθμό του παγκόσμιου εμπορικού στόλου.

Το βάρος των νέων επενδύσεων αν και αποτελεί ρίσκο, σε αυτή τη φάση της αγοράς οι εφοπλιστές οδηγούνται στην ανάληψη του προσδοκώντας μεγιστοποίηση των κερδών τους, όπως άλλωστε και κάθε επιχείρηση.

Στον αντίποδα όμως, η αγορά δεν λειτουργεί ικανοποιητικά και οι ναύλοι βρίσκονται σε τόσο χαμηλά επίπεδα που είναι ανίκανοι να καλύψουν το λειτουργικό κόστος ενός πλοίου ενώ οι τιμές των μεταχειρισμένων πλοίων βρίσκονται πολύ κοντά στις τιμές των SCRAP.

Συγκεκριμένα οι εφοπλιστές παροπλίζουν το στόλο τους ή τον πωλούν για scrap,συρρικνώνοντας ουσιαστικά το μέγεθος της επιχείρησης τους συχνά μάλιστα οδηγώντας τη στο στάδιο της φυτοζωίας, μέχρι την ανάκαμψη της αγοράς.

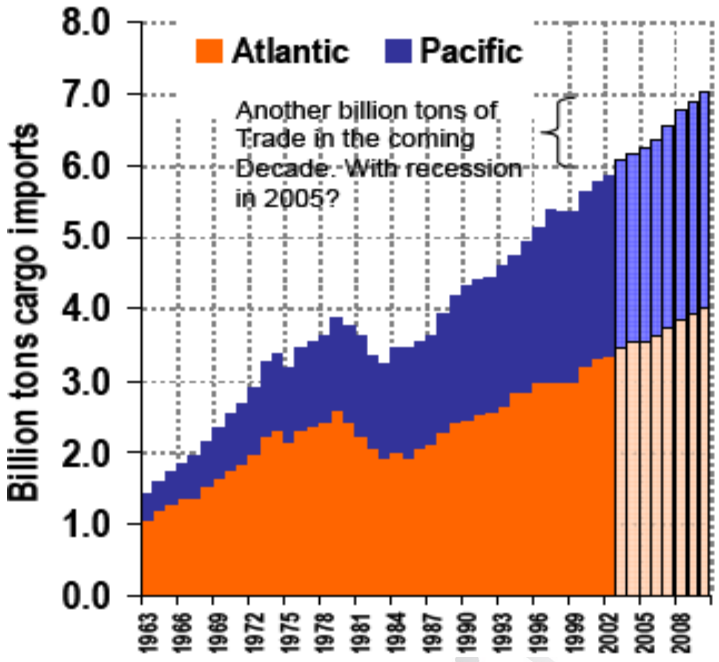
Η έλλειψη ρευστότητας από τους χαμηλούς ναύλους έχει ως συνέπεια την αρνητική ψυχολογία των εφοπλιστών/ πλοιοκτητών, η οποία αλυσιδωτά επιδρά στο πάγωμα οποιασδήποτε επενδυτικής δραστηριότητας και ανάληψης επενδυτικού ρίσκου.

Η έννοια της επένδυσης εμπεριέχει την έννοια του ρίσκου όπως εξηγήσαμε συνοπτικά παραπάνω. Αναλυτικότερα, οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις είναι πολυδάπανες επιχειρήσεις και απαιτούν μεγάλο χρηματικό κεφάλαιο και εμπειρία, από όλες τις απόψεις. Το θέμα είναι ποιος παίρνει το ρίσκο της ναυπήγησης ,δηλαδή της επέκτασης ή της στασιμότητας και της συρρίκνωσης σε μια ναυτιλιακή;
Αν και το ερώτημα είναι ρητορικό παρά ταύτα αποδεικνύει ουσιαστικά ότι το ναυτιλιακό γίγνεσθαι θα μπορούσε να ταυτιστεί με μια παρτίδα πόκερ όπως αναφέρει με έμφαση ο Martin Stopford , οι ναύλοι ισορροπούν στο σχοινί της παγκόσμιας οικονομίας αριστερόθεν της ύφεσης και δεξιόθεν της ανόδου και όπως ο καιρός κυριαρχεί στις ζωές των ναυτικών έτσι και απόνερα των ναυτιλιακών κύκλων αναταράσσουν τις οικονομικές ζωές των πλοιοκτητών.

2.2.1 Ρίσκο Ναυλωτών

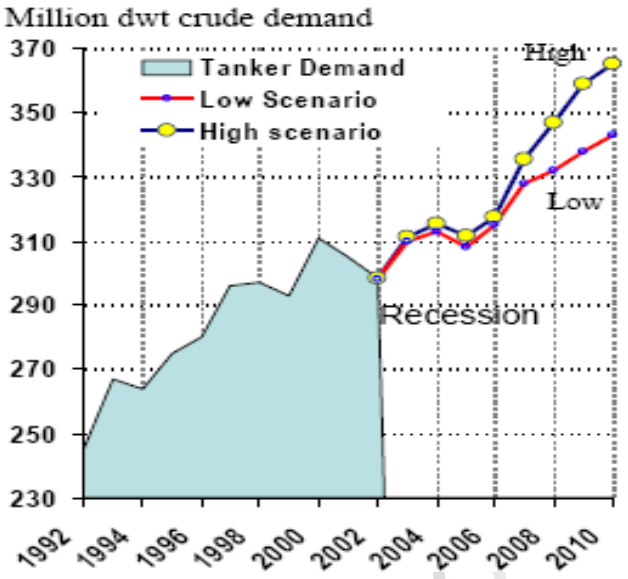
Όταν οι ναυλωτές είναι σίγουροι για την ποσότητα του φορτίου που θα διακινήσουν τότε ίσως προχωρήσουν σε αγορά δικού τους (ιδιόκτητου στόλου).

Πανεπιστήμιο Πειραιώς



Σχ 4 Οι εισαγωγές μέσω Ατλαντικού και Ειρηνικού Ωκεανού κατά την διάρκεια των τελευταίων ετών.

Όταν όμως δεν γνωρίζουν τις μελλοντικές ανάγκες για τη μεταφορά συγκεκριμένων προϊόντων όπως σιτάρι, σίδηρος, άνθρακας κλπ προτιμούν να καταφεύγουν στη ναύλωση πλοίων.



Σχ 5 Η ζήτηση για ακατέργαστο πετρέλαιο κατά τα έτη 1992 έως 2002.

Οι μεγάλες πετρελαϊκές εταιρείες κατά τη διάρκεια της δεκαετίας του 1950-1960 είχαν μεγάλους ιδιόκτητους στόλους για τη μεταφορά των πετρελαίων τους και μόνο ένα 5%-10% των αναγκών τους καλυπτόταν από ναυλωμένα ή υπεναυλωμένα πλοία. Μετά την πετρελαϊκή κρίση του 1973 οι πετρελαϊκές εταιρείες στράφηκαν προς τη ναύλωση πλοίων για την κάλυψη των αναγκών τους. Γεγονός που μετακύλυσε την ανάληψη του ρίσκου από τους ναυλωτές στους πλοιοκτήτες, οι οποίοι μετέφεραν το φορτίο ως υποσυμβαλλόμενοι.

2.2.2 Ρίσκο Πλοιοκτητών

Οι πλοιοκτήτες αναλαμβάνουν το ναυτιλιακό ρίσκο να φέρνουν εις πέρας την μεταφορά έναντι προσυμφωνημένου αντιτίμου (ναύλος), χωρίς συνήθως να γνωρίζουν σε ποια επίπεδα θα κυμανθεί η ζήτηση για μεταφορά προϊόντων δια θαλάσσης στο μέλλον. Έτσι μπορούν να εκμεταλλεύονται τα πλοία τους στην ελεύθερη αγορά όπου οι διακυμάνσεις είναι μεγάλες αλλά οι ευκαιρίες για κερδοσκοπία μεγάλες ή να προτιμήσει την σιγουριά που του προσφέρει μια χρονοναύλωση ή ένα συμβόλαιο εργολαβικής μεταφοράς. Σε τέτοια περίπτωση ναυλώνει το πλοίο του για κάποιο χρονικό διάστημα έναντι συμφωνημένου ναύλου αλλά ρισκάρει με την έννοια ότι οι ναύλοι πιθανόν να ακολουθήσουν ανοδική πορεία και αυτός να έχει δεσμευτεί στα σταθερά έσοδα μιας χρονοναύλωσης.

2.3 Η σημασία της επιλογής του κατάλληλου χρόνου για μια απόφαση

Η επενδυτική συμπεριφορά των πλοιοκτητών βασίζεται στο τρέχον κάθε φορά επίπεδο ναύλου, καθώς και στις εκτιμήσεις (forecasting) που γίνονται για τις πιθανές μελλοντικές διακυμάνσεις του. Έτσι όταν η τιμή του ναύλου αγγίξει ένα ικανοποιητικό επίπεδο, δημιουργείται μια ατμόσφαιρα αισιοδοξίας που οδηγεί σε τοποθέτηση παραγγελιών για καινούρια πλοία από την πλευρά των πλοιοκτητών, προκειμένου να μπορέσουν να εκμεταλλευτούν τα υψηλά επίπεδα ναύλου και να αυξήσουν τα κέρδη τους.

Είναι επομένως απαραίτητη η ορθή πρόβλεψη της αγοράς. Μόλις δηλαδή δημιουργηθούν οι «κατάλληλες» προϋποθέσεις για τους ναύλους, η τοποθέτηση παραγγελιών πλοίων άμεσα, και η τυχόν παραλαβή τους στην περίοδο υψηλών ναύλων, είναι μια οικονομικά λογική, κατ’αρχήν, επενδυτική απόφαση. Γενικά οι πλοιοκτήτες τείνουν να επενδύουν σε νεόκτιστα πλοία σε φτασμένη ναυλαγορά και να

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

απέχουν από επενδύσεις όταν οι ναύλοι είναι χαμηλοί. Επενδύσεις γίνονται διότι ο πλοιοκτήτης θέλει να επωφεληθεί της προσδοκώμενης και επιταχυνόμενης ανοδικής πορείας του ναύλου και να μεγιστοποιήσει με αυτόν τον τρόπο τα κέρδη του, επομένως οι προβλέψεις ότι οι ναύλοι ανέρχονται και στο μέλλον να αυξάνουν είναι αυτές που θα καθορίσουν την τοποθέτηση επενδύσεων ή όχι.

Οι αξιόπιστες πληροφορίες για τη ναυλαγορά και ιδιαίτερα για την μελλοντική της εξέλιξη, σε μεγάλη αν είναι δυνατό λεπτομέρεια, όπως τύποι, μεγέθη, ηλικίες πλοίων, είναι ζωτικής σημασίας λόγω της σχέσης που υπάρχει μεταξύ επιπέδου ναύλων και αξιών πλοίων. Η συσχέτιση αυτή είναι φανερή παρ'όλο που υπάρχει υστέρηση αξιών και ναύλων για μερικούς μήνες (6-7). Είναι δυνατό μια εταιρεία να τριπλασιάσει το μέγεθος της με τα ίδια κεφάλαια ανάλογα με την χρονική τοποθέτηση των αγορών της. Επίσης μπορεί να βελτιώσει πρόσθετα κατά περίπου 70% τα οποία ετήσια κέρδη της και για τρία χρόνια, ανάλογα με την χρονική τοποθέτηση των αγορών ή μάλλον των πωλήσεων της.

Βέβαια είναι δύσκολο να διαπιστωθεί το ελάχιστο επίπεδο των αξιών των πλοίων το οποίο πρέπει να συνδυαστεί με το μέγιστο επίπεδο των ναύλων. Σε μια ανταγωνιστική αγορά, όπως η ναυτιλιακή, ο βαθμός προβλεπτικότητας είναι περιορισμένος και οι ορθές αποφάσεις είναι συμπτωματικά επιτυχημένες. Σύμφωνα όμως με τον Stopford, ο πλοιοκτήτης πρέπει να εκμεταλλευτεί την αστάθεια των ναύλων προς όφελός του, για παράδειγμα με το να ναυλώνει κατά ταξίδι το πλοίο του όταν η αγορά πέφτει.

Υποστηρίζει επίσης ότι οι ναυτιλιακοί κύκλοι μπορεί να είναι ακανόνιστοι αλλά δεν είναι απρόβλεπτοι. Οι ίδιες επεξηγήσεις για τις στροφές και κορυφές των κύκλων ισχύουν συνέχεια. Η παγκόσμια οικονομία, ο εμπορικός κύκλος, η ανάπτυξη του εμπορίου, οι παραγγελίες και το scrap των πλοίων είναι θεμελιώδεις μεταβλητές που μπορούν να αναλυθούν και να συμπεριληφθούν σε οικονομικά μοντέλα. Η ανάλυση των παραπάνω παραγόντων μπορεί να μειώσει την αβεβαιότητα και τον κίνδυνο, πρέπει όμως να συμπεριλάβει και άλλους εξωγενείς παράγοντες, όπως το κλείσιμο μιας διώρυγας, η συμφόρηση των λιμένων κ.α.

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

Από τα παραπάνω είναι φανερή η μεγάλη σημασία του timing λόγω του ναυτιλιακού κύκλου και των μεγάλων διακυμάνσεων. Οι σωστές προβλέψεις οδηγούν και σε σωστή χρονική τοποθέτηση των επενδύσεων. Πολλές επενδύσεις που δεν γίνονται «αποδεκτές» από τη ζήτηση χωρητικότητας, χειροτερεύουν μια καλή αγορά ή βαθαίνουν μια κρίση. Επομένως το θεωρητικά σωστό timing των ναυτιλιακών επενδύσεων αφορά και τη φάση ύφεσης αλλά και τη φάση ανάκαμψης, η οποία πρέπει να έχει τόση δύναμη ώστε οι παραλαβές να μην δημιουργήσουν κάμψη.

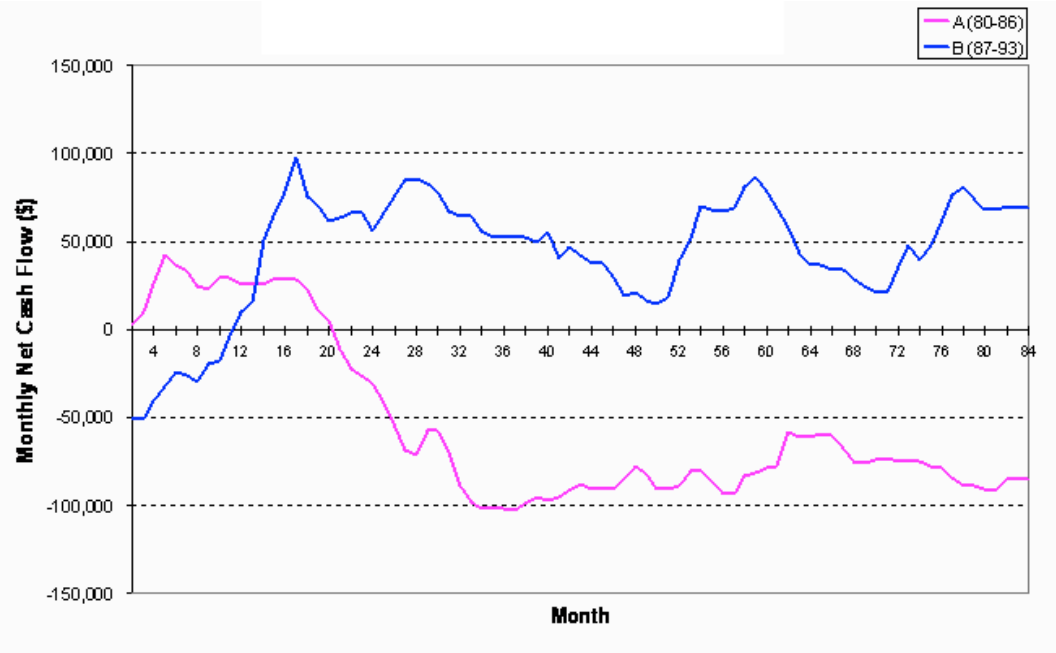
2.4 Η επίδραση των ναυτιλιακών κύκλων στην ναυτιλιακή χρηματοδότηση

Η γέννηση μιας επιχειρησιακής μονάδας προϋποθέτει τις περισσότερες φορές την χρηματοδότηση της αρχικής επένδυσης. Ευχέρεια για λήψη δανείου έχει εκείνος που αποδεικνύει ότι μπορεί να αποπληρώσει το δάνειο. Αυτό εύκολα αποδεικνύεται με τα περιουσιακά στοιχεία που παρέχονται για υποθήκη, όπως είναι το πλοίο, που αποτελεί κατά μεγάλο ποσοστό το ορθόδοξο μέσο δανειακής ασφάλειας των ναυτιλιακών δανείων. Φυσικά ανάγκη για χρηματοδότηση υπάρχει και μετά τη γέννηση της επιχείρησης και αφορά το κεφάλαιο κίνησης.

Η χρηματοδότηση είναι σημαντικότατη λόγω του Ναυτιλιακού Κύκλου, της σημασίας του timing των επενδύσεων και του κεφαλαίου κίνησης. Ένα δάνειο είναι εξασφαλισμένο όταν οι ναύλοι και οι αξίες των πλοίων είναι σε υψηλά επίπεδα, δηλαδή η αγορά διανύει την ανοδική πορεία του ναυτιλιακού κύκλου. Η άνοδος της ναυλαγοράς δημιουργεί κλίμα αισιοδοξίας, καθώς πραγματοποιείται αύξηση των περιουσιακών στοιχείων των Τραπεζών και των Ναυπηγείων που σχετίζονται με τη ναυτιλία και επομένως διευκολύνει την παροχή χρηματοδότησης από την πλευρά τους.

Επομένως κατά τη φάση της ανόδου του ναυτιλιακού κύκλου, λόγω της αύξησης των εισπράξεων των επιχειρήσεων, ενισχύεται η ασφάλεια του δανείου, ο χρηματοδότης δηλαδή γνωρίζει ότι ο δανειζόμενος θ’ανταποκριθεί στις υποχρεώσεις του και ότι το δάνειο θα αποπληρωθεί. Αντίθετα όταν η αγορά βρίσκεται σε κρίση ή ύφεση τα έσοδα

είναι περιορισμένα και οι αξίες των πλοίων σαν εξασφάλιση του δανείου δεν είναι ισχυρές. Η πίεση των τραπεζών στρέφεται τότε στο cash flow .



Σχ 6 Η επίδραση της μεταβλητότητας των ναύλων στις χρηματοροές των πλοιοκτητών

Η ρευστότητα των ναυτιλιακών επιχειρήσεων σχετίζεται με το βαθμό στον οποίο αυτή είναι χρεωμένη και με τη δυνατότητά της να καταβάλλει την συμμετοχή της σε ένα δάνειο για νέες επενδύσεις, αλλά και να ανταποκρίνεται στις υποχρεώσεις της στις τράπεζες. Το ισχυρό cash flow είναι αποτέλεσμα όχι μόνο του επιπέδου των ναύλων αλλά και του κόστους λειτουργίας των πλοίων, καθώς και της «σταυροειδούς επιδότησης» των πλοίων σε μια περίοδο κυρίων ύφεσης. Σε περίοδο κρίσης ή ύφεσης κυριαρχεί η αβεβαιότητα η οποία και οδηγεί σε καταστολή της χρηματοδότησης, που εμποδίζει τις επενδύσεις σε υγιείς τομείς της οικονομίας.

Η τραπεζική νοοτροπία είναι να χρηματοδοτεί τις ναυτιλιακές επενδύσεις που βασίζονται στην ταμειακή ροή του πλοίου που πρόκειται να κατασκευαστεί. Το γεγονός αυτό ευνοεί τις επενδύσεις σε περίοδο φτασμένης ναυλαγοράς με εξασφάλιση μέσω

χρόνιων ναυλώσεων. Ανάλογα δηλαδή με τη φάση την οποία περνάει ο ναυτιλιακός κύκλος είναι και το ύψος της χρηματοδότησης που παρέχεται στις ναυτιλιακές επιχειρήσεις. Τα ναυπηγεία επίσης ασκούν πιέσεις με πακέτα δελεαστικών όρων.

Στη Φάση Οικοδόμησης, για παράδειγμα, στο ναυτιλιακό κύκλο μεγάλης διάρκειας, οι τράπεζες ενισχύουν τη γενική αισιοδοξία και παρέχουν δάνεια με σχετικά ευνοϊκούς όρους. Η κατάσταση αυτή μπορεί να προσελκύσει και μη παραδοσιακούς τραπεζίτες, οι οποίοι να επιτείνουν τον διατραπεζικό ανταγωνισμό και την παραπέρα μείωση των προτύπων δανειοδότησης της ναυτιλίας.

Στη Φάση Διόρθωσης αντίθετα, οι τράπεζες δεν είναι πρόθυμες να χρηματοδοτήσουν πλοία, και όσες είναι παρέχουν μόνο το 50% (σε αντίθεση με τη Φάση Οικοδόμησης όπου παρέχουν το 80%-90%) της αξίας του πλοίου, γιατί το cash flow των επιχειρήσεων εμφανίζει αστάθεια και άρα κλονίζεται η ασφάλεια του δανείου.

Η ναυτιλιακή χρηματοδότηση επηρεάζει με τη σειρά της το επίπεδο προσφοράς χωρητικότητας, το οποίο και αποτελεί βασικό παράγοντα του ναυτιλιακού κύκλου. Υπάρχει δηλαδή αμφίδρομη σχέση ανάμεσα στο ναυτιλιακό κύκλο και τη ναυτιλιακή χρηματοδότηση. Μπορεί ακόμη η χρηματοδότηση να προέρχεται από την ίδια ναυτιλιακή επιχείρηση, αλλά και σε αυτή τη περίπτωση η εταιρεία θα προβεί σε επενδύσεις και άρα σε ανάγκη χρηματοδότησης όταν οι εισπράξεις είναι υψηλές και επομένως η αγορά βρίσκεται σε άνοδο.

Όπως έχουμε ήδη πει, οι ναυτιλιακοί κύκλοι αποσκοπούν στην εξισορρόπηση της ζήτησης και της προσφοράς πλοίων. Κάτω από αυτήν την προοπτική, οι χρηματοδότες πρέπει να καθοδηγούνται από την αρχή του να «γνωρίζεις τον εχθρό σου». Κάθε ναυτιλιακός κύκλος, όπως και κάθε πελάτης πλοιοκτήτης, έχει τον δικό του χαρακτήρα. Οι Τράπεζες δίνουν μεγάλη σημασία στο όνομα και τη φήμη του πλοιοκτήτη και έτσι δανείζουν εκείνον που εμπιστεύονται και πιστεύουν ότι θα ανταποκριθεί στις υποχρεώσεις του. Όπως η οικειότητα με τον πελάτη μειώνει τον κίνδυνο, το ίδιο κάνει και η οικειότητα με το ναυτιλιακό κύκλο. Οι χρηματοδότες πρέπει να γνωρίζουν τον χαρακτήρα του κάθε κύκλου και αν μπορεί να θεωρηθεί αυτός προβλέψιμος. Έτσι

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

μπορούν και να σχηματίσουν μια άποψη για το πόσο δύσκολος είναι ο συγκεκριμένος κύκλος.

2.5 Δημιουργία ναυτιλιακών κύκλων

Η αντίδραση των πλοιοκτητών / εφοπλιστών στη μεταβολή των παγκοσμίων μεταφορικών αναγκών δεν είναι τελείως ανελαστική. Η αύξηση της ταχύτητας των πλοίων και η εισαγωγή των παροπλισμένων πλοίων στο προσκήνιο, αποτελούν την άμεση αντίδραση των πλοιοκτητών σε περίπτωση αύξησης των μεταφορικών αναγκών και αντιστοίχως μείωση των μεταφορικών αναγκών θα επιφέρει παροπλισμό πλοίων και μείωση της ταχύτητας ταξιδιού στο επίπεδο της οικονομικής ταχύτητας. Ο χρόνος που μεσολαβεί από την εμφάνιση νέων υποσχόμενων αλλαγών στα παγκόσμια μεταφορικά δεδομένα μέχρι το χρόνο παραλαβής ενός πλοίου από το ναυπηγείο, αποτελεί μαζί με τις κοινές προσδοκίες των εφοπλιστών γενεσιουργίες αιτίες της δημιουργίας των ναυτιλιακών κύκλων.

2.6 Χαρακτηριστικά των ναυτιλιακών κύκλων

Το 1901 ένας ναυλομεσίτης παρατήρησε στην ετήσια αναφορά ότι η σύγκριση των 4 τελευταίων κύκλων (περίοδο 10 ετών) παρουσίαζαν ομοιότητες ως προς την πορεία των ναύλων.

Το 1913 ο Kirkadly συμπέρανε ότι η δημιουργία των κύκλων οφείλεται στο μηχανισμό της αγοράς. Τα σημεία Peak και η ανάκαμψη είναι σημάδια προσαρμογής της προσφοράς στην ζήτηση. Με συμπληρωματική μελέτη του ο Fayle το 1933 υποστήριξε πως η έναρξη ενός κύκλου καθοδηγείται από τον παγκόσμιο επιχειρησιακό κύκλο ή σπάνια γεγονότα που ανατρέπουν πολιτικοοικονομικές ισορροπίες που δημιουργούν

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

έλλειψη διαθέσιμων πλοίων. Το αποτέλεσμα των γεγονότων αυτών επιφέρει υψηλούς ναύλους, προσελκύοντας νέους επενδυτές στη βιομηχανία και ενθαρρύνοντας κερδοσκοπικές τοποθετήσεις που αυξάνουν τη συνολική διαθέσιμη χωρητικότητα. Ο Cufley 40 χρόνια αργότερα (1972) επέστητε την προσοχή του σε μια ακολουθία γεγονότων που επηρέαζαν τους ναυτιλιακούς κύκλους. Πρώτον ο εμφανιζόμενος συνωστισμός των πλοίων. Δεύτερον οι υψηλοί ναύλοι παρακινούσαν τις υπερβολικές παραγγελίες πλοίων παρά το γεγονός της μικρής ποσότητας φορτίου προς μεταφορά η οποία τελικά οδηγούσε στην κατάρρευση της αγοράς και στην ύφεση. Ο Hampton (1991) στην ανάλυσή του για τους βραχυχρόνιους και μακροχρόνιους κύκλους δίνει έμφαση στο γεγονός ότι σημαντικότερο ρόλο παίζουν οι παράγοντες και ο τρόπος αντίδρασής τους στις μεταβολές των τιμών της αγοράς. Επίσης ο Hampton αμφισβητεί ότι η ψυχολογία της αγοράς παίζει ένα σημαντικό ρόλο στον καθορισμό της δομής των κύκλων και ότι μπορεί να βοηθήσει στην εξήγηση του γιατί η αγορά επανελειμμένως, φαίνεται να αντιδρά στον καθορισμό των τιμών.

Σε οποιαδήποτε αγορά περιλαμβανομένης και της ναυτιλιακής οι συμμετέχοντες παλεύουν μεταξύ δυσπιστίας της αγοράς και απληστίας από τα κέρδη που προέρχονται από αυτή. Όλες αυτές οι περιγραφές των ναυτιλιακών κύκλων έχουν ένα κοινό σημείο. Περιγράφουν τους ναυτιλιακούς κύκλους ως μηχανισμό εξισορρόπησης της ζήτησης και της προσφοράς των πλοίων. Μικρή προσφορά διαθέσιμης χωρητικότητας συνεπάγεται υψηλούς ναύλους μέχρι την είσοδο νέων πλοίων στην αγορά. Όταν πάλι υπάρχουν πολλά πλοία οι ναύλοι συμπιέζονται μέχρι οι εφοπλιστές να αποσύρουν τα καράβια τους από την αγορά είτε στέλνοντας τα για scrap είτε παροπλίζοντας τα. Από αυτή την άποψη οι κύκλοι διαρκούν όσο χρειάζεται για να κάνουν την δουλειά τους. Μπορούν να ταξινομηθούν ανάλογα με τη διάρκεια τους αλλά αυτή η διαδικασία δεν βοηθάει στην πρόβλεψή τους. Εάν οι επενδυτές αποφασίσουν ότι ένα πισωγύρισμα της αγοράς είναι πιθανό και δεν στείλουν για παλιοσίδερα τα πλοία τους η διάρκεια του κύκλου απλά παρατείνεται.

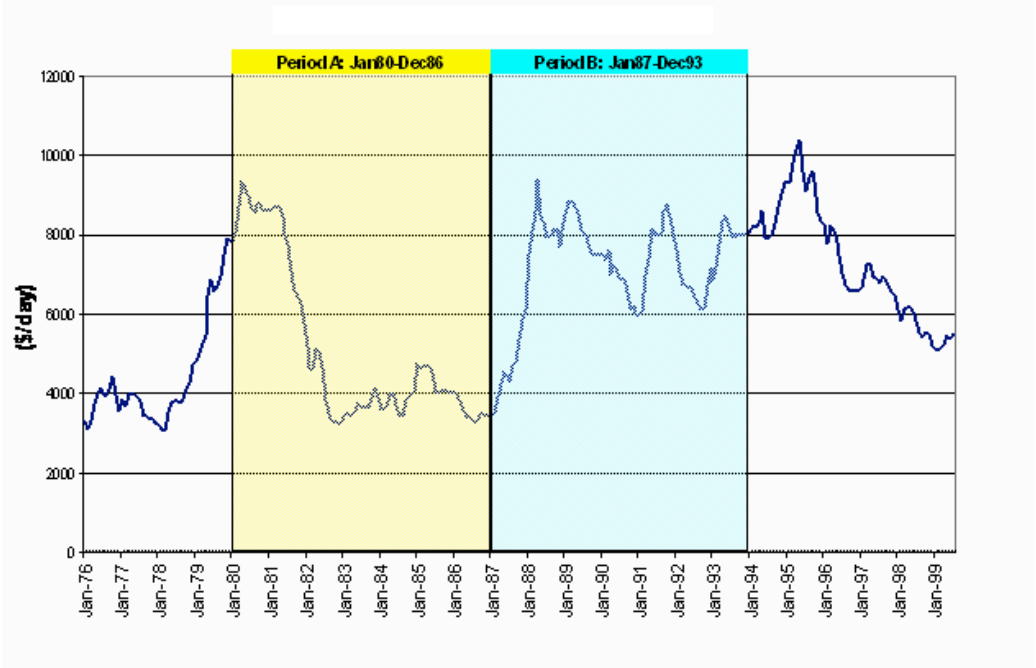
Πανεπιστήμιο Πειραιώς

2.7 Επεξήγηση των ναυτιλιακών κύκλων

Για να κατανοήσουμε καλύτερα τους ναυτιλιακούς κύκλους θα πρέπει να τους μελετήσουμε σε σχέση με τη προσφορά και τη ζήτηση. Η μεταβολή στη σχέση ποσότητας φορτίου προς μεταφορά και διαθέσιμης χωρητικότητας ουσιαστικά επιδρά στη τιμή καθορισμού των ναύλων. Συγκεκριμένα μια αύξηση της ποσότητας προς μεταφορά με διατήρηση της χωρητικότητας σε σταθερά επίπεδα, επιδρά ανοδικά στους ναύλους σε αντίθεση με τη περίπτωση όπου η συνολική χωρητικότητα, που είναι διαθέσιμη για μεταφορά φορτίου είναι κατά πολύ μεγαλύτερη από τη ποσότητα φορτίου που διατίθεται προς μεταφορά. Στη πρώτη περίπτωση όταν η ζήτηση είναι μεγαλύτερη από τη προσφορά οι ναύλοι αυξάνουν και ουσιαστικά σημαίνεται η δημιουργία ενός νέου ναυτιλιακού κύκλου. Υποκινούμενοι από το κέρδος οι εφοπλιστές / πλοιοκτήτες ωθούνται, σε αγορά μεταχειρισμένων πλοίων ή ναυπήγηση νέων. Η χρονική υστέρηση ωστόσο που μεσολαβεί μέχρι την απόκτηση ενός νέου πλοίου προς εκμετάλλευση ουσιαστικά προκαλεί τον προαναφερόμενο οικονομικό οργασμό της ναυτιλιακής αγοράς.

Η ναυτιλία είναι παράγωγο της ζήτησης, απότομες οικονομικές μεταβολές μπορούν να επιταχύνουν ή να επιβραδύνουν ανάλογα με την περίπτωση, τη διαδικασία εξέλιξης των ναυτιλιακών κύκλων. Γεγονότα πολιτικής ή οικονομικής φύσεως όπως η πετρελαϊκή κρίση του 1970 στιγμάτισαν την ναυτιλιακή αγορά. Επίσης η συσχέτιση των αγορών του 2002 με την εισαγωγή νέων τεχνολογιών στις μεταφορές και το εμπόριο παράγοντες οι οποίοι επέδρασαν ως επιταχυντές στην εξέλιξη των ναυτιλιακών κύκλων ώθησαν σε γρηγορότερους ρυθμούς την όλη διαδικασία. Τέλος η κρίση στις ασιατικές χώρες 1997-2000 με επίκεντρο την Ιαπωνία πρωτίστως, το Hong Kong την Σιγκαπούρη και Taiwan επέδρασαν επιβραδυντικά στον αντίστοιχο ναυτιλιακό κύκλο.

Πανεπιστήμιο Πειραιώς



Σχ 7 πως διακυμάνθηκαν οι ναύλοι για χρονοναυλώσεις διάρκειας ενός έτους για πλοίο τύπου Handysize

2.8 Διάρκεια Ναυτιλιακών κύκλων

Η μέση διάρκεια των κύκλων από το 1872-2000 είναι 7.1 χρόνια από κορυφή σε κορυφή. Ο μεγαλύτερος σε διάρκεια κύκλος ήταν 12 χρόνια (1900-1912) και οι τρεις μικρότεροι ήταν διάρκειας πέντε ετών. Η μέση διάρκεια του κύκλου από το 1947 έως το 2000 ήταν 6.6 χρόνια, 17% μικρότερος δηλαδή από τη περίοδο 1872-1936. Παρ' όλα αυτά πριν καταλήξουμε στο συμπέρασμα ότι η μέση διάρκεια ενός κύκλου είναι τα 7 έτη πρέπει να αναλογιστούμε ότι κανένας από τους 6 ναυτιλιακούς κύκλους της περιόδου 1947-1989 δεν διήρκησε πραγματικά επτά χρόνια. Ο μεγαλύτερος σε διάρκεια κύκλος διήρκησε 11 χρόνια (από το 1889 έως το 1900), ένας διήρκησε δέκα χρόνια, τρεις εννέα χρόνια, δύο πέντε χρόνια, και ένας έξι χρόνια.

2.8.1 Ναυτιλιακοί κύκλοι βραχείας διάρκειας

Οι κύκλοι που διαρκούν λιγότερο από 50 έτη ονομάζονται κύκλοι βραχείας διάρκειας.

Ο Kirkaldy (1913) είδε το ναυτιλιακό κύκλο ως συνέπεια του μηχανισμού της ναυτιλιακής αγοράς. Υποστηρίζει ότι τα ''μέγιστα'' (peaks) και τα ''ελάχιστα'' (troughs) του κύκλου είναι ενδείξεις ότι η αγορά προσαρμόζει την προσφορά στη ζήτηση, μέσω των διακυμάνσεων των χρηματικών ροών (cashflows).

Ο Fayle (1933) στην ανάλυσή του υποστηρίζει ότι η δημιουργία ενός ναυτιλιακού κύκλου είναι απόρροια ενός παγκόσμιου οικονομικού κύκλου ή κάποιων εξωγενών τυχαίων γεγονότων όπως π.χ. πόλεμοι που προκαλούν έλλειψη πλοίων, με αποτέλεσμα την αύξηση στις τιμές των ναύλων. Έτσι, νέοι επενδυτές προσελκύονται από την βιομηχανία, αυξάνοντας τη διαθέσιμη χωρητικότητα του παγκόσμιου στόλου. Κάτω από αυτό το πρίσμα, η ανάλυσή του περιλαμβάνει μια σειρά τριών γεγονότων, την ''έκρηξη'' του εμπορίου (trade boom), τη βραχυπρόθεσμη έκρηξη της ναυτιλίας (short shipping boom), κατά την οποία υπάρχει κύμα υπερναυπήγησης και τέλος την εκτεταμένη κρίση (prolonged slump) που ακολουθεί.

Ο Cufley (1972) ορίζει το ναυτιλιακό κύκλο ως την διαδικασία με την οποία η προσφορά προσαρμόζεται στις μεταβολές της ζήτησης. Κατά τη μελέτη του σχολιάζει τρία κοινά χαρακτηριστικά των ναυτιλιακών κύκλων. Θεωρεί ότι πρώτα αναπτύσσεται έλλειμμα πλοίων, μετά αύξηση των τιμών των ναύλων, που προκαλεί υπερναυπήγηση πλοίων και τελικά η αγορά καταλήγει σε κατάρρευση και ύφεση. Επίσης, τονίζει ότι οι ναυτιλιακοί κύκλοι είναι εντελώς απρόβλεπτοι και ακανόνιστοι.

Ο Hampton (1991) δίνει έμφαση στο σπουδαίο ρόλο της ψυχολογίας των ανθρώπων για τον καθορισμό της δομής των κύκλων, αλλά και στον τρόπο ανταπόκρισής των ατόμων στις ενδείξεις των τιμών που λαμβάνουν από την αγορά.

Όλες οι αναλύσεις των ναυτιλιακών κύκλων έχουν ένα κοινό θέμα. Συμφωνούν ότι αν υπάρχει μικρή προσφορά πλοίων, η αγορά ανταμείβει τους πλοιοκτήτες με υψηλούς ναύλους, μέχρι να παραγγελθούν και να παραδοθούν νέα πλοία. Αντίθετα, όταν υπάρχει πλεόνασμα πλοίων πιέζεται η ρευστότητα των πλοιοκτητών ώσπου να οδηγήσουν τα πλοία τους σε διάλυση. Επομένως, η διάρκεια των κύκλων είναι συμπτωματική και μη προβλέψιμη. Για παράδειγμα, αν οι πλοιοκτήτες προβλέψουν ότι έχει έρθει η ώρα για ένα ανοδικό γύρισμα της αγοράς και αποφασίσουν να μη διαλύσουν τα πλοία τους, τότε απλώς θα παρατείνουν τη διάρκεια του κύκλου. Επειδή η διάρκεια και η μορφή των κύκλων είναι απρόβλεπτες, οι ναυτιλιακοί κύκλοι περιγράφονται αφού ολοκληρώσουν το έργο τους.

2.8.2 Ναυτιλιακοί κύκλοι μακράς διάρκειας

Οι κύκλοι που διαρκούν περίπου 50 χρόνια ονομάζονται κύκλοι μακράς διάρκειας.

Πρώτος ο Ρώσος οικονομολόγος Nikolai Kondratieff διατύπωσε την άποψη ότι υπάρχουν κύκλοι μακράς διάρκειας, εξετάζοντας τις κυριότερες Δυτικές οικονομίες κατά την διάρκεια περίπου 150 ετών. Ο KKondratieff διέκρινε 3 περιόδους επέκτασης και συρρίκνωσης της οικονομικής δραστηριότητας, με μέσο όρο διάρκειας περίπου 50 έτη. Τα ελάχιστα προσδιορίζονται στα έτη 1790, 1844 και 1895. Οι φάσεις ελάχιστο-μέγιστο και μέγιστο-ελάχιστο διήρκεσαν από 20-30 χρόνια ενώ το συνολικό διάστημα ελάχιστο-ελάχιστο διήρκεσε περίπου 50 χρόνια.

Ο J.A Schumpter (1939) απέδωσε την εξήγηση των κύκλων μακράς διάρκειας στην τεχνολογική καινοτομία, υποστηρίζοντας ότι η άνοδος του 1ου κύκλου του Kondratieff (1790-1813) οφειλόταν στη διάδοση του ατμού, του 2ου (1844-1874) στην άνθηση του

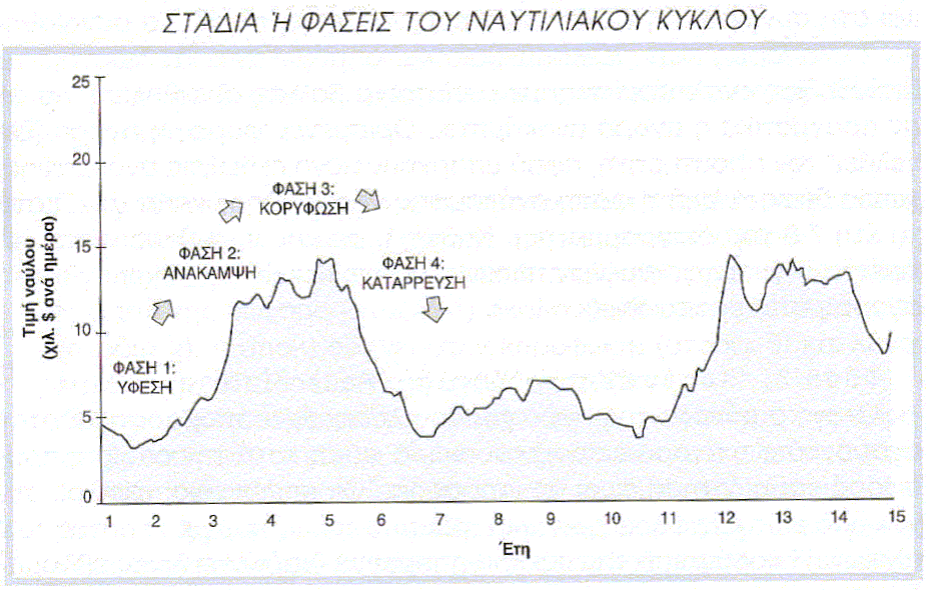
σιδηροδρόμου και του 3ου (1895-1914) στα κοινά αποτελέσματα του αυτοκινήτου και του ηλεκτρισμού.

Ο Stopford (1997) υποστήριξε ότι η θεωρία των κύκλων μακράς διάρκειας είναι αντιφατική, τονίζοντας το γεγονός ότι η φύση των ναυτιλιακών κύκλων είναι δυσδιάκριτη στην καθημερινή ζωή και οι διαθέσιμες στατιστικές πληροφορίες που θα μπορούσαν να επιβεβαιώσουν την ύπαρξή τους είναι λιγοστές. Ωστόσο, παραδέχεται ότι η τεχνολογική εξέλιξη επηρέασε καθοριστικά την ναυτιλιακή βιομηχανία , παρόλο που οι συνέπειες των τεχνολογικών καινοτομιών είναι δύσκολα ορατές μέσα στο έτος που συμβαίνουν.

Τέλος ο Α.Μ. Γουλιέλμος (1998) συμφώνησε με την άποψη ότι οι οικονομίες κλίμακας και η τεχνολογική πρόοδος των πλοίων/ λιμένων επέδρασαν καθοριστικά στην παγκόσμια οικονομία και τη ναυτιλιακή βιομηχανία, αλλά διαφώνησε με την άποψη του Stopford ισχυριζόμενος ότι «αν υπάρχει νομοτέλεια στην εμφάνιση των οικονομικών κύκλων μακράς διάρκειας κάθε 48 ή 50 ή 60 χρόνια, αυτοί φυσικά και θα επηρεάζουν τη ναυτιλιακή αγορά, που είναι αποδέκτης της οικονομικής δράσης και του θαλάσσιου εμπορίου».

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

2.9 Στάδια Ναυτιλιακών κύκλων



Σχ 8 Τα στάδια του ναυτιλιακού κύκλου

Στάδιο 1^{ο} : Βάση

Μπορούμε να αναγνωρίσουμε τρία χαρακτηριστικά σε αυτό το στάδιο. Πρώτον, υπάρχει πλεόνασμα διαθέσιμης χωρητικότητας των πλοίων. Τα πλοία συνωστίζονται στα σημεία φόρτωσης και μειώνουν ταχύτητα για να εξοικονομήσουν πετρέλαιο καθυστερώντας την άφιξη τους. Δεύτερον οι ναύλοι οδηγούνται σε πτώση και σχεδόν εξομοιώνονται με το λειτουργικό κόστος. Τρίτον η συνεχιζόμενη πτώση των ναύλων και η σφιχτή χρηματοοικονομική διαχείριση οδηγούν σε μια αρνητική χρηματική ροή η οποία σταδιακά γίνεται μεγαλύτερη. Απειλούμενες με πτώχευση και μη έχοντας ρευστότητα χρημάτων οι ναυτιλιακές εταιρείες οδηγούνται στην πώληση των πλοίων τους. Άλλο ένα σημάδι του σταδίου αυτού είναι οι τιμές των μεταχειρισμένων πλοίων

άνω της 20ετίας οι οποίες σχεδόν εξισώνονται με τις τιμές των scrap οδηγώντας την αγορά σε κατάρρευση. Όπως τονίζει ο αείμνηστος καθηγητής Ιωάννης Μεταξάς (1988), έχοντας ως δεδομένο ότι η ζήτηση σε αυτό το στάδιο παραμένει σε σχετικά χαμηλά επίπεδα είναι φυσικό να ικανοποιηθεί από σχετικά σύγχρονο χαμηλού κόστους εκμεταλλεύσεως τονάζ, ενώ τα παλαιότερα σε ηλικία και τεχνολογικό εξοπλισμό πλοία παροπλίζονται είτε επειδή δεν υπάρχει απασχόληση για αυτά, είτε επειδή οι προσφερόμενες ναυλώσεις εγγυώνται ότι το οριακό κόστος του ταξιδιού θα είναι μεγαλύτερο από την οριακή πρόσοδο και η διαφορά μεταξύ των δύο-η ζημιά- θα είναι μεγαλύτερη από το κόστος παροπλισμού (στην συνέχεια της εργασίας αυτής θα μελετήσουμε εκτενώς στρατηγικές συντήρησης σε περιόδους χαμηλών ναύλων και το θέμα του παροπλισμού θα μας απασχολήσει ιδιαιτέρως). Επίσης σε αυτό το στάδιο του ναυτιλιακού κύκλου παρατηρούμε μαζική ανεργία του συντελεστού εργασίας. Όπως λέει ο καθηγητής Μεταξάς (1988) στην ελληνική περίπτωση αγγίζει το 20% του συνολικού ναυτεργατικού δυναμικού.

Στάδιο 2^{ο} : Ανάκαμψη

Καθώς η προσφορά και η ζήτηση κινούνται προς επικείμενη εξισορρόπηση, δηλαδή εύρεση της χρυσής τομής της αγοράς, τα πρώτα σημάδια ανάκαμψης είναι ορατά. Οι ναύλοι δειλά - δειλά αρχίζουν να ξεπερνούν το λειτουργικό κόστος. Σταδιακά μειώνονται τα παροπλισμένα πλοία ενώ τα υπάρχοντα αυξάνουν ταχύτητα. Η ψυχολογία της αγοράς παραμένει αδιευκρίνιστη και απρόβλεπτη. Η διστακτικότητα πολλών πλοιοκτητών αλλά και η αμφίβολη αισιοδοξία λιγότερων προσδίδουν ένα χαρακτηριστικό έντονης σύγχυσης και αμφιλεγόμενων απόψεων και κινήσεων κατά τη διάρκεια αυτού του σταδίου. Το στάδιο αυτό οφείλεται στην αύξηση του εμπορίου.

Στάδιο 3^{ο} : Κορύφωση

Όταν το πλεονάζον φορτίο καλυφθεί η αγορά εισέρχεται σε μια νέα φάση όπου η προσφορά και η ζήτηση σχεδόν ισορροπούν. Οι ναύλοι είναι υψηλοί δυο με τρεις

φορές πάνω από το λειτουργικό κόστος. Η διάρκεια παραμονής στο σημείο κορύφωσης (Peak) μπορεί να είναι από μερικές εβδομάδες μέχρι αρκετά χρόνια σε συνάρτηση πάντα με τους παράγοντες που καθορίζουν την ισορροπία ζήτησης και προσφοράς. Οι τιμές των μεταχειρισμένων πλοίων πολλές φορές φτάνουν πάνω απ' την πραγματική τους αξία πολλές φορές ξεπερνώντας και αυτή των νεότευκτων πλοίων ενώ τα βιβλία παραγγελιών των ναυπηγείων γεμίζουν. Άλλο χαρακτηριστικό του 3^{ου} σταδίου είναι η δραματική αλλαγή στη συμπεριφορά των τραπεζών. Το πάγωμα έκδοσης νέων δανείων και η προσαρμογή παλαιών κρούουν τον κώδωνα του κινδύνου για την επικείμενη κατάρρευση της αγοράς. Όπως λέει ο καθηγητής Μεταξάς (1988) το στάδιο της κορύφωσης χαρακτηρίζεται από υψηλή χρήση των κεφαλαιουχικών πόρων που έχουν επενδυθεί στην βιομηχανία ενώ παράλληλα παρατηρούμε στενότητα εξεύρεσης εργατικού δυναμικού και ιδιαιτέρως αξιωματικών αλλά και ειδικευμένων ναυτικών. Τέλος αξίζει να σημειώσουμε ότι είναι σύνηθες φαινόμενο ο στόλος να χρησιμοποιεί την μέγιστη υπηρεσιακή ταχύτητα, ενώ τα παροπλισμένα πλοία είναι ελάχιστα και οι πλοιοκτήτες αποκτούν ρευστότητα.

Στάδιο 4^{ο}: Κατάρρευση

Όταν η προσφορά της διαθέσιμης χωρητικότητας υπερβεί τη ζήτηση η αγορά κινείται σε φάση κατάρρευσης. Παρόλο που στο προηγούμενο στάδιο είχαμε τη παραλαβή νέων πλοίων η κακή ψυχολογία που επικρατεί στην αγορά μπορεί να επιταχύνει τη κατάρρευσή της μέσα σε λίγες βδομάδες. Οι ναύλοι σταδιακά αρχίζουν να έχουν πτωτικές τάσεις. Η ρευστότητα της κατάστασης κάνει το στάδιο αυτό ακόμη πιο περίπλοκο. Σύμφωνα με τον καθηγητή Μεταξά (1988), κατά τις αρχές του σταδίου της ύφεσης οι εφοπλιστές είναι πιθανό να προσπαθήσουν βραχυπρόθεσμα να κρατήσουν μέρος της χωρητικότητας τους εν κινήσει έστω και αν οι απώλειες είναι μεγαλύτερες από το κόστος παροπλισμού. Επίσης η απασχόληση του συντελεστή κεφάλαιο ελαχιστοποιείται κατά το βραχύ στάδιο της κατάρρευσης. Τέλος να σημειώσουμε ότι πολλά πλοία μένουν ανενεργά στα λιμάνια, η επιχειρησιακή ταχύτητα μειώνεται, ενώ επικρατεί αβεβαιότητα.

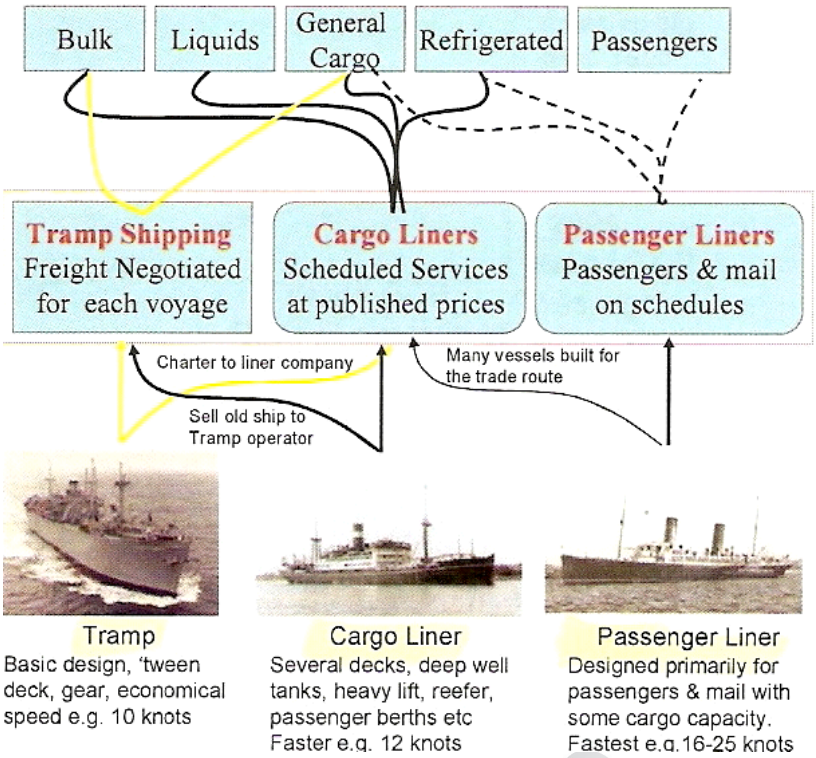
Πανεπιστήμιο Πειραιώς

2.10 Η Πρόβλεψη του Stopford για το μέλλον της ναυλαγοράς

Ο Martin Stopford δημοσίευσε ένα άρθρο[1] τον Ιανουαρίου του 2007 στο οποίο μελετάει διεξοδικά πως κινήθηκε η ναυλαγορά κατά τα έτη 1957-2007. Αναλυτικά, αναφέρει τα εξής: α)πως ήταν η ναυτιλιακή βιομηχανία το 1057, β)τα σημάδια που θα έφερναν το 1957, γ)την επιρροή της παγκοσμιοποίησης στο θαλάσσιο εμπόριο και δ)τους ναυτιλιακούς κύκλους μακράς διαρκείας από το 1957 έως το 2007. Κατόπιν προχωράει σε πρόβλεψη για το πώς θα κινηθεί η ναυλαγορά για τα επόμενα 50 χρόνια δηλαδή κατά τα έτη 2007-2057. Πρόκειται για μια πολύ ριψοκίνδυνη πρόβλεψη που όμως γίνεται με τρόπο τεκμηριωμένο. Γι'αυτό και εμείς θα παραθέσουμε αναλυτικά την ανάλυση του. Καταρχάς είναι μεγάλο κατόρθωμα αν κάποιος προβλέψει πως θα κινηθεί μελλοντικά η ναυλαγορά. Όμως το να ξέρεις τι σου επιφυλάσσει το μέλλον δεν είναι απαραίτητα προτέρημα. Οι πλοιοκτήτες αναλαμβάνουν ρίσκο και μάλιστα μεγάλο αλλά ανταμείβονται γι'αυτό (big risk-big reward) και φυσικά όλο αυτό γίνεται λόγω της αβεβαιότητας για το μέλλον. Το πρώτο λοιπόν συμπέρασμα του Stopford είναι ότι πρέπει να αποδεχτούμε την κυκλικότητα της ναυτιλιακής αγοράς και ότι οι πλοιοκτήτες κατά κύριο λόγο θα πρέπει να επιδιώξουν αφενός να παρέχουν φθηνότερες μεταφορικές υπηρεσίες και αφετέρου να ελέγξουν το ρίσκο που αναλαμβάνουν.

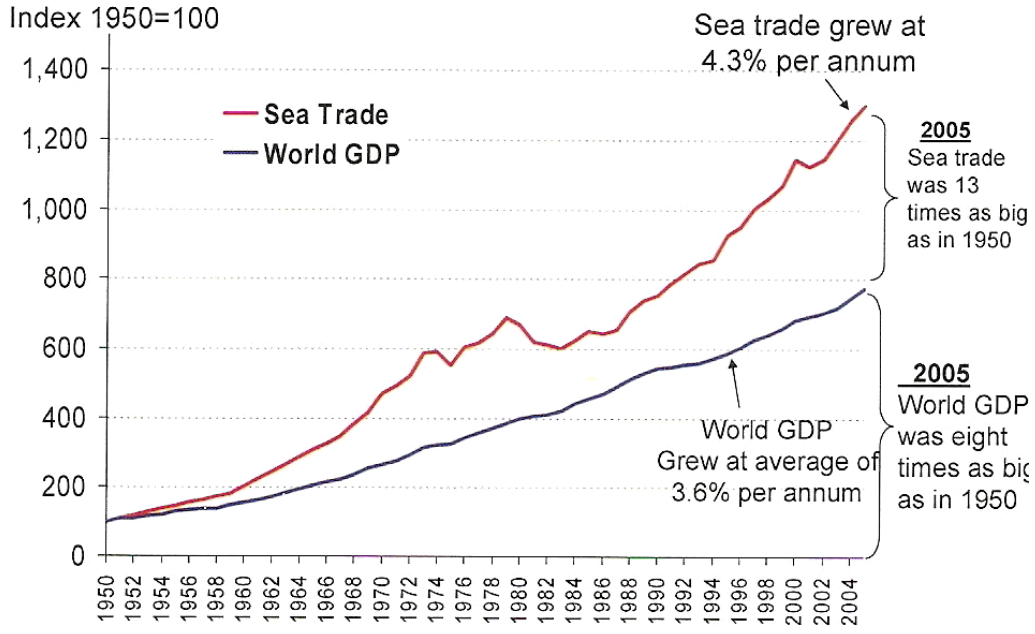
[1] Με τίτλο: «Τα επόμενα 50 χρόνια της ναυτιλίας θα είναι χαοτικά όπως τα προηγούμενα;».

Πανεπιστήμιο Πειραιώς



ΣΧ 9 Το ναυτιλιακό σύστημα κατά το έτος 1957

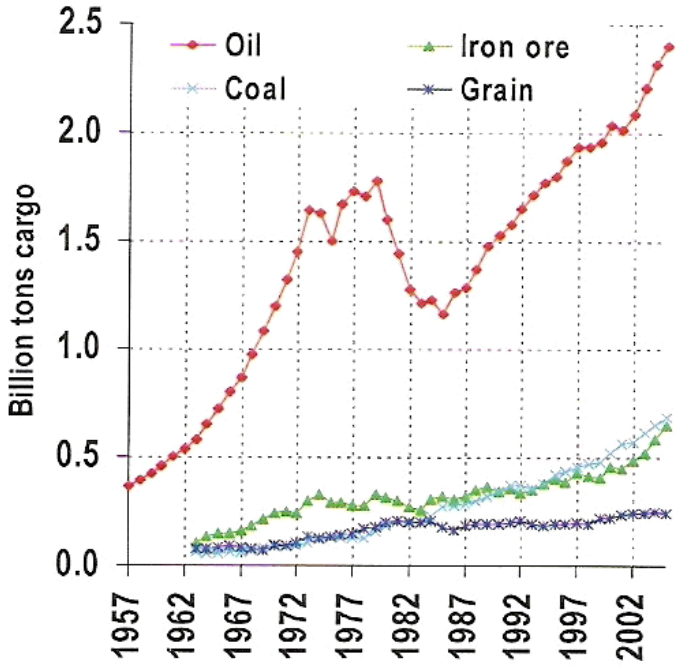
Α) Το εμπόριο. Η παγκοσμιοποίηση, κατά τον Stopford, έχει δρόμο ακόμα κυρίως σε χώρες όπως το Βιετνάμ, η Μαλαισία, οι Φιλιππίνες, οι Ινδίες, οι χώρες της κεντρικής Αμερικής, η Ρωσία, η Αφρική και τέλος η Νότιος Αφρική. Έτσι η τοπική ανάπτυξη θα συνεχιστεί σε αυτές τις χώρες, σε ρυθμούς όμως που δεν φτάνουν αυτούς της Κίνας. Βραχυπρόθεσμα, αξιοσημείωτη είναι η ραγδαία ανάπτυξη της Κίνας. Οι εισαγωγές μέσω θαλάσσης έχουν αγγίξει τους 800 εκ. τόνους, αλλά πολλά θα εξαρτηθούν από τη διάθεση της Κίνας να συνεχίσει να εισάγει πρώτες ύλες και ενέργεια. Αίσθηση του Stopford είναι ότι ο ρυθμός θα μειωθεί αισθητά μετά το 2008, χρονολογία που θα διεξαχθούν στην Κίνα οι Ολυμπιακοί Αγώνες.



ΣΧ10 Το εμπόριο δια θαλάσσης ακολούθησε διαφορετικούς ρυθμούς ανάπτυξης από τον παγκόσμιο ρυθμό παραγωγής

Β) Οι τηλεπικοινωνίες και οι μεταφορές όπου τα τελευταία 50 χρόνια είχαμε μια «τρελή» ανάπτυξη αναμένεται να συνεχιστεί. Το ηλεκτρονικό ταχυδρομείο και το διαδίκτυο βοήθησαν την παγκόσμια οικονομία να αναπτυχθεί. Ο Stopford προβλέπει ακόμα περισσότερη ευελιξία (mobility) στις τηλεπικοινωνίες και ανάπτυξης του βίντεο. Ο Stopford ανησυχεί για τις μεταφορές, λόγω της επίδρασης του ανθρώπου στο περιβάλλον , που έχει οδηγήσει σε αύξηση της θερμοκρασίας παγκοσμίως και σε σπανίζοντες πόρους κάθε μορφής. Αυτά σίγουρα θα επηρεάσουν την αγορά των tankers. Τέλος δεν θεωρεί απίθανο για ακόμα μεγαλύτερες τιμές στις μορφές ενέργειας.

Γ) Παγκοσμιοποίηση της προσφοράς προϊόντων. Οι εισαγωγές πετρελαίου και ατσαλιού θα αυξηθούν αλλά η πιθανότερη μελλοντική αλλαγή είναι τα πλοία LNG. Πρόκειται για πλοία που μεταφέρουν υγροποιημένο αέριο, μια μορφή ενέργειας φιλική προς το περιβάλλον. Ας μην εκπλαγούμε αν τα πλοία LNG στο μέλλον αποτελούν μεγάλο ποσοστό του παγκόσμιου στόλου.

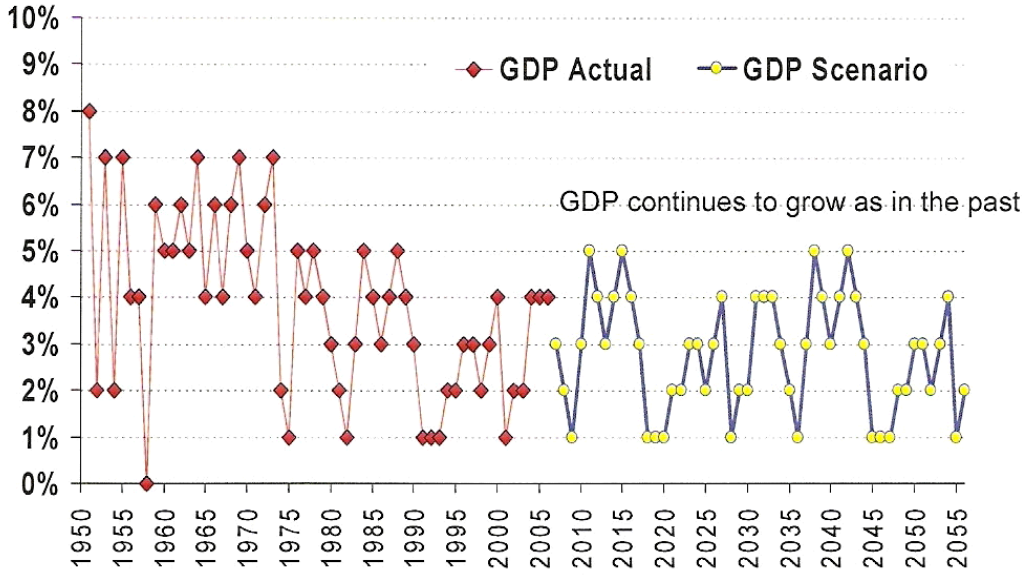


ΣΧ 11 Η εκτίναξη του αριθμού των εισαγωγών πρώτων υλών

Δ) Η μεταφορά δια θαλάσσης. Η εξέλιξη του μεγέθους των πλοίων θα συνεχιστεί. Η τελευταία εξέλιξη έγινε στη χύδην ναυτιλία με αύξηση 2-3 % ετησίως και την ναυτιλιακή container 6-9%. Η μόδα τα προηγούμενα 50 χρόνια ήταν εξειδικευμένα πλοία. Μελλοντικά ο Stopford βλέπει την επιστήμη -πλέον- των logistics να διαδραματίζει μέγα ρόλο στην εξέλιξη της μεταφοράς δια θαλάσσης.

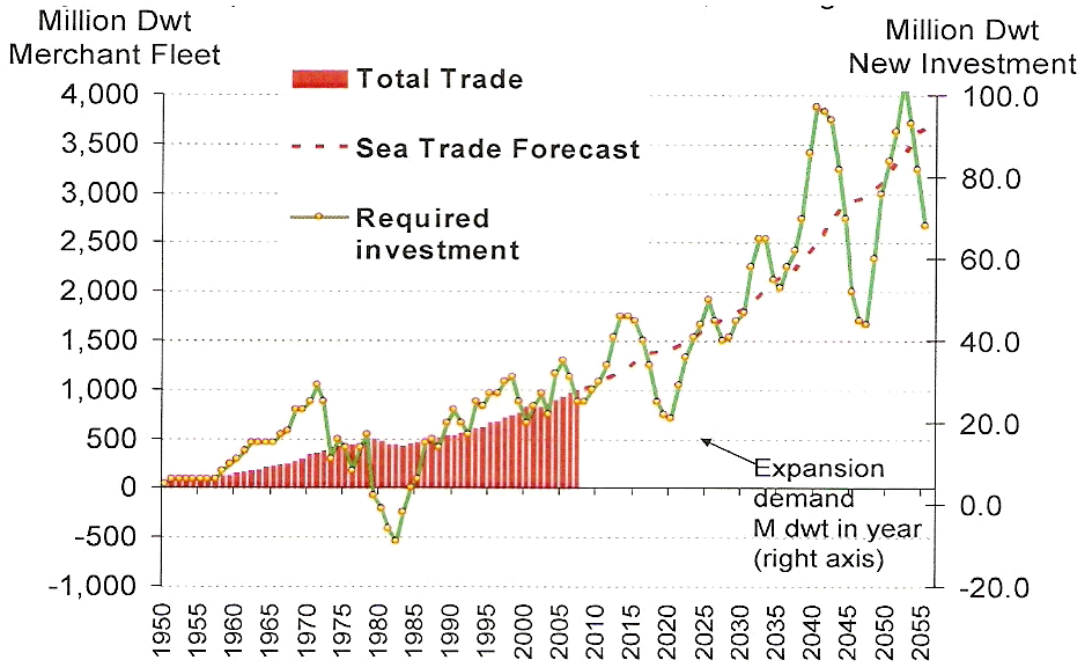
Ε) Οι οικονομικοί κύκλοι. Οι οικονομικοί κύκλοι υπάρχουν εδώ και 300 χρόνια και θα συνεχίσουν να υπάρχουν. Το εφιαλτικό σενάριο είναι ένας εμπορικός μακροχρόνιος κύκλος και μια πιθανή κατάρρευση να έπεται. Οι σπανίζοντες πόροι παγκοσμίως ενισχύουν το προηγούμενο σενάριο. Σήμερα, κατά τον Stopford, είμαστε στην κορυφή ενός εμπορικού κύκλου.

Στην συνέχεια γίνεται η πρώτη προσπάθεια πρόβλεψης της εξέλιξης του ναυτιλιακού κύκλου μακράς διαρκείας. Ο Stopford θεωρεί ότι ο κύκλος θα πάρει ξανά την μορφή των τελευταίων 15 χρόνων (Σχ 12). Συνεχίζει υποθέτοντας ότι η σχέση θαλάσσιου εμπορίου και GDP θα παραμείνει ανεπηρέαστη και μέχρι το 2056 το εμπόριο δια θαλάσσης θα έχει αγγίξει τους 27 δις τόνους, όπως απεικονίζεται στο Σχ 13.

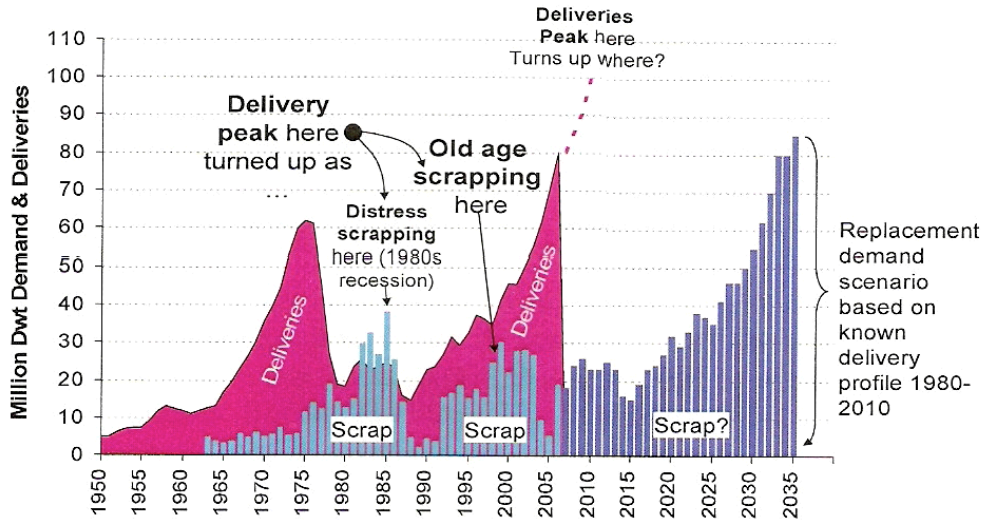


ΣΧ 12 Σενάριο του πως θα εξελιχθεί ο παγκόσμιος ρυθμός ανάπτυξης

Όμως αυτή η ραγδαία αύξηση της ζήτησης για θαλάσσιες υπηρεσίες θα οδηγήσει σε αύξηση της προσφοράς, δηλαδή ανάγκη για χωρητικότητα. Η πράσινη γραμμή στο Σχ 13 δείχνει την τάση της ζήτησης για νέα πλοία να αυξάνεται από 30 εκατ. τόνους νεκρού βάρους σήμερα σε 90 εκατ. τόνους νεκρού βάρους (περίπου) λίγο πριν το 2055.



ΣΧ 13 Σενάριο της εξέλιξης ζήτησης για πλοία από το 2007 έως το 2057

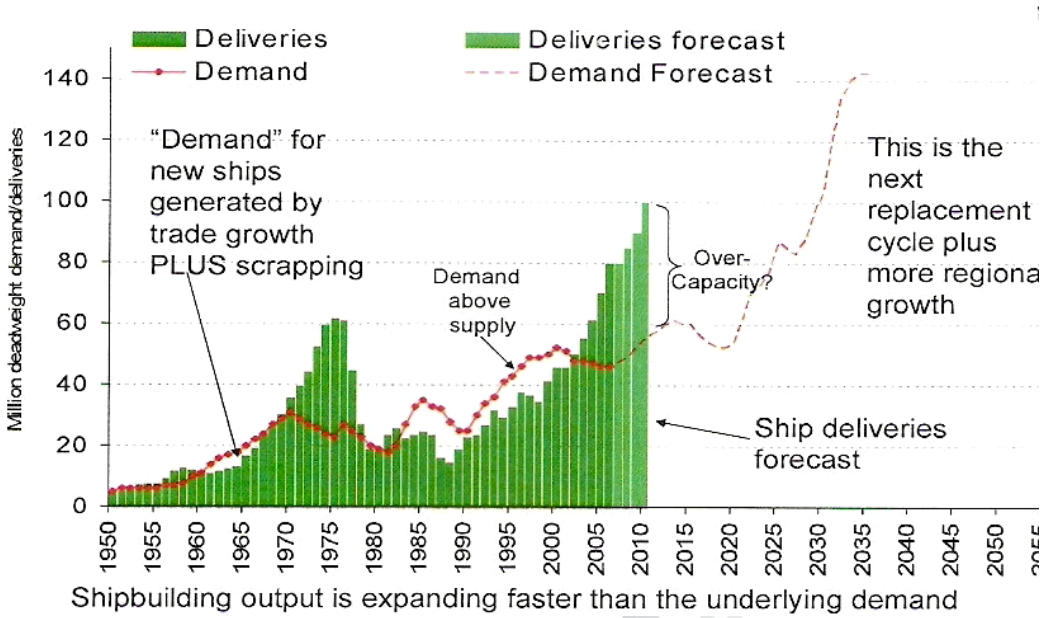


ΣΧ 14 Σενάριο για την αντικατάσταση του στόλου των πλοίων

Τέλος, τα επόμενα 15 χρόνια η τάση ανάπτυξης του θαλάσσιου εμπορίου όπως απεικονίζεται στο Σχ 13 μπορεί να επηρεαστεί θετικά από την παγκοσμιοποίηση, αλλά και αρνητικά λόγω κυρίως περιβαλλοντικών ζητημάτων που αναπτύχθηκαν παραπάνω.

Στο τελευταίο κομμάτι της μελέτης του ο Stopford προβλέπει τους μελλοντικούς κύκλους ναυπήγησης πλοίων. Καταρχάς, θα υπάρξει ανάγκη απόσυρσης των παλαιών πλοίων. Στο Σχ 14, απεικονίζεται η αλληλεπίδραση των πλοίων που πάνε για και αυτών που αναμένεται να παραδοθούν. Η σημερινή μέση ηλικία του παγκόσμιου στόλου υποδεικνύει ότι η ζήτηση για scrap κάτι τέτοιο θα παραμείνει σε χαμηλά επίπεδα για τα επόμενα 15 χρόνια. Στο Σχ 15 παρατηρούμε την συνολική ζήτηση για κατασκευή πλοίων βασισμένη στην αύξηση της ζήτησης για θαλάσσιες μεταφορές όπως παρουσιάσαμε στο Σχ 13 και των δεδομένων του σχήματος 14. Η κόκκινη γραμμή απεικονίζει την ζήτηση για νέες επενδύσεις λόγω της ανάπτυξης του εμπορίου ενώ οι πράσινες στήλες μας δίνουν τις παραδόσεις νεότευκτων πλοίων. Ο Stopford προβλέπει ότι έως το 2010 οι παραδόσεις πλοίων θα φτάσουν τα 100 εκατ. τόνους νεκρού βάρους. Όμως δεν θα υπάρχει ζήτηση που να αντιστοιχεί σε 100 εκατ. τόνους νεκρού βάρους, τουλάχιστον ως το 2035 και περιβαλλοντικά ζητήματα ίσως δράσουν ανασταλτικά και καθυστερούν περαιτέρω την ισορροπία της αγοράς.

Πανεπιστήμιο Πειραιώς



ΣΧ 15 Η ζήτηση για επενδύσεις κατασκευών νέων πλοίων

Κλείνοντας, χαριτολογώντας ο Stopford μελλοντικά προβλέπει ακόμη περισσότερο χάος και στέλνει μήνυμα στους πλοιοκτήτες ότι όπως άλλωστε τα πλοία είναι φτιαγμένα για να αντεπεξέρχονται σε καταιγίδες, οι ναυτιλιακές εταιρείες πρέπει να αντεπεξέλθουν σε τυχόν δυσκολίες και αντιξοότητες.

3. ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΚΑΙ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΤΗΤΑ

3.1 Το κόστος παραγωγής θαλασσίων υπηρεσιών και η αντιμετώπιση του

Τα βασικά στοιχεία κόστους μιας ναυτιλιακής μονάδας είναι:

Α. Δαπάνες Κεφαλαίου

Η ομάδα αυτή περιλαμβάνει την απόσβεση του επενδυμένου κεφαλαίου και τον τόκο του ξένου, αλλά και του ιδίου κεφαλαίου που χρησιμοποιήθηκε στην επένδυση. Είναι γνωστό ότι το ύψος της επένδυσης που απαιτείται για τη ναυπήγηση ή την αγορά ενός σύγχρονου πλοίου είναι μεγάλο, γι' αυτό και οι δαπάνες κεφαλαίου είναι πολύ υψηλές.

Γι' αυτό το λόγο, θα περίμενε κανείς ότι ο πλέον κατάλληλος χρόνος για ενέργεια νέων επενδύσεων είναι εκείνος στη διάρκεια του οποίου οι τιμές των πλοίων είναι χαμηλές. Αντίθετα όμως οι περισσότερες ναυτιλιακές εταιρίες αγοράζουν πλοία όταν οι τιμές τους ακολουθούν ανοδική πορεία και μάλιστα όταν η προσφορά γίνεται ανελαστική. Αυτό φυσικά συμβαίνει σε περιόδους έντονης ζήτησης με την πρόβλεψη ή την προσδοκία ότι η απόσβεση του επενδυμένου κεφαλαίου θα είναι πολύ σύντομη, λόγω των μεγάλων κερδών που μπορεί να αποδώσουν οι υψηλοί ναύλοι της περιόδου αυτής. Μία πρόσθετη αιτία είναι ότι η εξωτερική χρηματοδότηση των ναυτιλιακών επενδύσεων τείνει να είναι ευχερέστερη σε περιόδους έντονης ζήτησης.

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

Πίνακας 1 «Κόστος Κεφαλαίου και Λειτουργίας Πλοίου 30000 dwt κάτω από 3 διαφορετικές σημαίες, 1988, (00$)»

	ΣΗΜΑΙΑ Α	%	ΣΗΜΑΙΑ Β	%	ΣΗΜΑΙΑ Γ	%
1. Κόστος Κεφαλαίου	4500	40.0	1595	29.0	1476	41.0
2. Πλήρωμα	2800	25.0	1500	27.0	500	14.0
3. Καύσιμα	1200	10.5	1200	22.0	1200	33.5
4. Εφόδια	300	3.0	130	2.4	110	3.0
5. Συντήρηση-Επισκευές	600	5.0	160	3.0	130	3.6
6. Ασφάλιστρα	380	3.5	210	4.0	120	3.3
7. Διοικητικά	240	2.0	70	1.3	35	1.0
8. Φόροι κτλ	1264	11.0	609	11.3	10	0.6
ΣΥΝΟΛΟ	11284	100	5474	100	3581	100

ΠΗΓΗ: Kendall, av.av.

Πανεπιστ

Όπως δείχνει ο πιο πάνω πίνακας, και αν οι αριθμοί αυτοί είναι ορθοί, η κατάλληλη επιλογή σημαίας μπορεί να μειώνει το συνολικό κόστος από 1/3 μέχρι 1/2 στο ίδιο πλοίο. Το σημαντικό είναι ότι κατ'αυτό τον τρόπο το κόστος πληρώματος μειώνεται από 25% σε 14% και φαίνεται ότι οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις, ανταγωνιζόμενες με βάση το κόστος προτιμούν την αλλαγή σημαίας σαν τον πιο αποτελεσματικό τρόπο μείωσης του κόστους γενικά και όχι μόνο του κόστους του πληρώματος. Μειώνονται και τα εφόδια και το κόστος συντήρησης και επισκευής, τα ασφάλιστρα, τα έξοδα διοίκησης και φυσικά οι φόροι και τα τέλη σε πολύ δραστικά ποσοστά.

Για τον πιο πάνω λόγο, είναι ευνόητο ότι η απόφαση της επιλογής σημαίας είναι υψίστης σημασίας για την Ναυτιλιακή Εταιρεία.

Φυσικά η δυνατότητα ταχείας μετακίνησης των (πλωτών) εργοστασίων από χώρα σε χώρα (αλλαγή σημαίας) είναι μοναδικό χαρακτηριστικό της ναυτιλιακής επιχείρησης. Αυτό αποδεικνύει βέβαια τον διεθνή (πολυεθνικό) χαρακτήρα της ναυτιλιακής επιχείρησης, αλλά δεν υπάρχει το στοιχείο της παγκοσμιοποίησης (διότι οι αποφάσεις λαμβάνονται σε μία και μόνο χώρα).

Σε ότι αφορά τώρα στο Χρόνο-τον μεγάλο παρεξηγημένο στη χώρα μας- δεν μπορεί να σπαταλάται, ούτε και φυσικά να αποθηκεύεται για να χρησιμοποιηθεί αργότερα. Ο χρόνος πρέπει να χρησιμοποιείται αποδοτικά, και όχι μόνο του ανθρώπινου δυναμικού, αλλά και ειδικότερα του πλοίου.

Η σημαία της προληπτικής συντήρησης είναι μεγάλη στην εδώ περίπτωση, καθώς και ότι μπορούμε να ονομάσουμε (αποδοτικές) διαδικασίες.

Β. Γενικά έξοδα

Στην ομάδα αυτή περιλαμβάνονται:

I. Οι δαπάνες πρακτόρευσης και διαφήμισης της επιχείρησης
II. Οι δαπάνες διοικήσεως όταν η επιχείρηση έχει τη δική της οργάνωση
III. Οι δαπάνες των εγκαταστάσεων, της οργάνωσης υποδοχής και αποθήκευσης των διακινούμενων φορτίων

Στόχος κάθε επιχείρησης είναι η καλύτερη ικανοποίηση των αναγκών με τη μικρότερη δυνατή επιβάρυνση. Αυτό επιτυγχάνεται με ορθολογική οργάνωση της

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

επιχείρησης και των εργασιών της. Πλεονεκτούν οι μεγάλες επιχειρήσεις που έχουν πιο προηγμένες μεθόδους οργάνωσης.

Γ. Δαπάνες ασφαλιστικής κάλυψης

Οι δαπάνες αυτές αφορούν σε κινδύνους που χωρίζονται σε δύο κατηγορίες, τους καλυπτόμενους και τους μη καλυπτόμενους κίνδυνους.

Η δαπάνη για τους καλυπτόμενους/ασφαλίσιμους κινδύνους εξαρτάται:

I. Από την ηλικία και την κατάσταση του πλοίου
II. Από την κατηγορία των μεταφορών και των πλόων
III. Από το ύψος της καλυπτόμενης, μέσω της ασφάλισης, αξίας του πλοίου
IV. Από την προηγούμενη ασφαλιστική συμπεριφορά της ασφαλιζόμενης επιχείρησης

Πλεονέκτημα για τον ασφαλιζόμενο είναι η ομαδική κάλυψη κινδύνων. Άρα πλεονεκτούν και πάλι οι μεγάλες επιχειρήσεις. Οι μικρές είναι αδύναμες να επηρεάσουν τους όρους της ασφάλισης. Γι' αυτό και ιδρύθηκαν αλληλοασφαλιστικοί συνεταιρισμοί μέσω των οποίων γίνεται ομαδική ασφάλιση και από ισχυρή θέση διαπραγμάτευση των ασφαλιστικών όρων.

Οι μη ασφαλίσιμοι κίνδυνοι αφορούν ασθένεια, ατύχημα, τραυματισμό ή θάνατο μέλους του πληρώματος, απαιτήσεις των ιδιοκτητών φορτίου και των μεταφορέων. Λόγω της μεγάλης ευθύνης αυτών των κινδύνων, δεν είναι δυνατό να αναληφθεί τέτοιο κόστος από κάθε ναυτιλιακή μονάδα χωριστά . Γι' αυτό το λόγο, έχουν ιδρυθεί αλληλοασφαλιστικοί συνεταιρισμοί πλοιοκτητών όπου ναυτιλιακές μονάδες που υπόκεινται σε ομοίους κινδύνους συνενώνονται με σκοπό τη μείωση πιθανής ζημιάς. Χαρακτηριστικό της κάλυψης των κινδύνων μέσω αλληλοασφαλιστικών συνεταιρισμών είναι ότι η σχετική δαπάνη που βαραίνει τα μέλη είναι μεταβλητή και προσδιορίζεται με βάση τις ζημιές.

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

Δ. Δαπάνες συντηρήσεως και επισκευών

Συμπεριλαμβάνουν το κόστος εκτέλεσης των συνηθισμένων εργασιών συντήρησης των πλοίων και των χερσαίων εγκαταστάσεων καθώς και το κόστος των περιοδικών επιθεωρήσεων από διακρατικούς και άλλους κανονισμούς.

Το μέγεθος των δαπανών αυτών διαφοροποιείται από επιχείρηση σε επιχείρηση, ακόμη και μεταξύ πλοίων ίδιας ηλικίας και κατασκευής. Σκοπός κάθε ναυτιλιακής εταιρίας είναι:

- Η επιτυχής και επιμελημένη συντήρηση των πλοίων
- Η επιλογή κατάλληλου χρόνου και τόπου εκτέλεσης των εργασιών συντήρησης
- Η διάρκεια αναγκαστικής ακινητοποίησης των πλοίων για την εκτέλεση των αναγκαίων εργασιών συντήρησης και επισκευών να είναι όσο το δυνατόν μικρότερη.

Ε. Δαπάνες επανδρώσεως

Η ομάδα αυτή περιλαμβάνει δαπάνες για:

I. Μισθοδοσία, υπερωρίες, ενδιαίτηση, κ.λ.π, των εργαζομένων
II. Τροφοδοσία και ψυχαγωγία
III. Ασφάλιση

Οι δαπάνες επανδρώσεως διαφοροποιούνται μεταξύ πλοίων διαφορετικών σημαιών, καθώς και μεταξύ πλοίων ίδιων σημαιών. Ο ρόλος του κόστους επανδρώσεως τείνει να εξασθενεί όσο αυξάνονται τα μεγέθη των πλοίων και διευρύνεται η αυτοματοποίηση, αφού οι εξελίξεις αυτές έχουν ως συνέπεια τον περιορισμό του αριθμού των πληρωμάτων.

Η συμμετοχή του ανθρώπινου κόστους στο συνολικό κόστος παραγωγής αποτελεί σημαντικό μέρος. Στη ναυτιλία βέβαια ο αυτοματισμός οδήγησε σε δραστική μείωση του αριθμού του πληρώματος.

Σημαντικό κόστος το οποίο συνήθως επομίζοναι οι ίδιοι οι ναυτικοί είναι οι συναλλαγματικές ισοτιμίες, καθώς οι μισθοί τους καταβάλλονται σε $. Βέβαια αξίζει να

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

σημειωθεί ότι το ναυτεργατικό κόστος διαφέρει στις διάφορες ναυτιλιακές αγορές, αν αναλογιστούμε τη βάση του ανταγωνισμού σε παγκόσμιο επίπεδο.

Η ναυτιλία σύμφωνα με έγκυρα στοιχεία βρίσκεται το ναυτεργατικό της κόστος στα επίπεδα 21%-49% του συνολικού κόστους.

Πίνακας 2 Κόστος λειτουργίας bulk carrier 45000 dwt με ελληνική σημαία το 1998.

ΕΞΟΔΑ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ	**ΠΟΣΟ**	**%**	
1.Πληρώματος	640	41	
2.Εφόδια	100	6.0	
3.Συντήρηση	133	8.5	
4.Ασφάλιστρα	126	8.0	
5.Φόροι	50	3.0	
6.Διοίκησης	135	9.0	75.5

ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ

Δεν υπολογίσθηκε το κόστος κεφαλαίου που είναι περίπου το (40-50)% του συνολικού κόστους.

Πίνακας 3 Κόστος κίνησης bulk carrier 45000 dwt με ελληνική σημαία το 1998.

ΚΟΣΤΟΣ ΚΙΝΗΣΗΣ	**ΠΟΣΟ**	**%**	
1.Καύσιμα	236	15	
2.Λιπαντικά	147	9.5	24.5
Σύνολο	1567	100%	

Όπως δείχνει και ο πιο πάνω πίνακας το κόστος πληρώματος καλύπτει εδώ το 41% του συνολικού τρέχοντος κόστους. Αν ληφθεί υπόψιν το κόστος Κεφαλαίου, μειώνεται σε 20%.

Πίνακας 4 Η συμπεριφορά του κόστους πληρώματος σε 3 διαφορετικά πλοία.

ΠΛΟΙΑ	(Α)	%	(Β)	%	(Γ)	%
Πλήρωμα	611	42	592	37	633	33
Συντήρηση/Επισκευές	276	19	320	20	428	22.5
Εφόδια/Λιπαντικά	189	13	272	17	317	16.5
Ασφάλιστρα	247	17	288	18	390	20
Διοικητικά	131	9	128	8	150	8
Μ. Σύνολο	1454	100	1600	100	1918	100
Κόστος κεφαλαίου	2190	60%	4628	74%	9840.4	84%
Σύνολο	3644		6228.2		11758.4	

ΠΗΓΗ: Kendall & Buckley, the business of shipping, 1994

Όπως δείχνει ο πίνακας το κόστος πληρώματος είναι σοβαρό ποσοστό του συνολικού κόστους λειτουργίας (χωρίς να υπολογιστεί το κόστος κίνησης) αν και πέφτει καθώς το μέγεθος του πλοίου αυξάνεται από 42% σε 33%. Ιδιαίτερη σημασία έχει το κόστος κεφαλαίου σε αυτά τα πλοία. Αν κανείς τα έκτιζε το 1991 θα κόστιζαν 17,31,7 και 59 εκ. $ αντίστοιχα. Το κόστος κεφαλαίου αυξάνει από 60% (πλοίο Α) σε 84% (πλοίο Γ). Άρα συμπεραίνουμε τη μέγιστη σημασία του good timing. Αν υπολογιστεί το κόστος πληρώματος (αμοιβή, εισφορές, τροφοδοσία, έξοδα ταξιδιού κτλ) περιλαμβανομένου και του κόστους κεφαλαίου τότε αυτό μειώνεται σε 17% (πλοίο Α). Το μεγάλο ποσοστό όμως του κόστους κεφαλαίου στο πιο πάνω παράδειγμα σημαίνει ότι δεν πρέπει να δεχτούμε ότι αυτό έχει σχέση με το αντίστοιχο κόστος λειτουργίας! Αυτό διότι έχουμε δεχτεί τη συνήθη αναλογία κόστους λειτουργίας και κεφαλαίου σε 50:50.

Οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις όμως προτιμούν την μείωση του κόστους στελέχωσης των πλοίων με την αλλαγή σημαίας, όπως φαίνεται στον πιο κάτω πίνακα.

Ζ. Δαπάνες κίνησης

Στην ομάδα αυτή περιλαμβάνονται δαπάνες για:

I. Καύσιμα, λιπαντικές ύλες: Παλιότερα ήταν περιορισμένη η συμμετοχή τους στο μεταβλητό κόστος αλλά μετά τις πετρελαϊκές κρίσεις αποτελεί σημαντικό κόστος για τις ναυτιλιακές εταιρίες. Οι μεγάλες ναυτιλιακές μονάδες πλεονεκτούν έναντι των μικρών καθώς γίνεται διάκριση τιμών από την πλευρά των πετρελαϊκών εταιριών.

II. Υλικά εφόδια, αναλώσιμα: Οι τιμές τείνουν να είναι ίσες σε κάθε λιμάνι

III. Λιμένων, φορτίου: Οι δαπάνες αυτές διαμορφώνονται από:

- Δαπάνες φορτώσεως και εκφορτώσεως
- Χρόνο παραμονής πλοίου στο λιμένα
- Λιμενικά τέλη

Στις δαπάνες λιμένων και φορτίου, επίσης, οι μεγάλες εταιρίες υπερτερούν καθώς μπορούν να υπογράψουν μακροχρόνιες συμβάσεις με φορτοεκφορτωτικές επιχειρήσεις, μέσω των οποίων προβλέπεται η αποκλειστική συνεργασία μαζί τους, εξασφαλίζοντας μειωμένες τιμές.

Η περίοδος 1973-1983 χαρακτηρίστηκε από τη σημαντική ακρίβεια της καύσιμης ύλης. Η αύξηση των τιμών του πετρελαίου το 1973 και το 1979 σημάδεψαν την περίοδο αυτή. Καταβλήθηκε επομένως προσπάθεια από τους σχεδιαστές θαλάσσιων μηχανών και εφοπλιστές για μείωση κόστους καυσίμων.

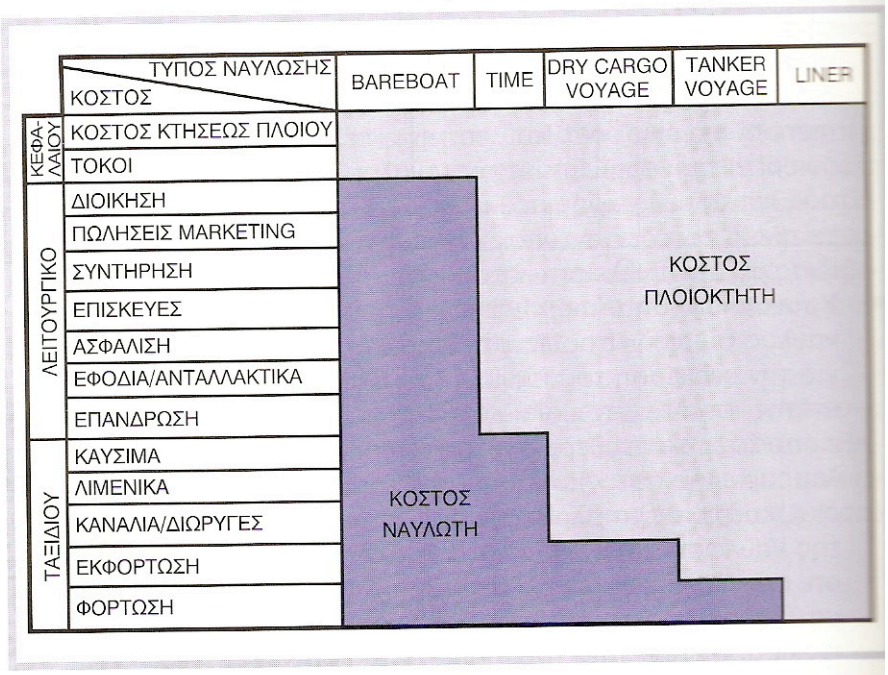
Η απόδοση (έσοδα) σε σχέση με τα καύσιμα που καίνε είναι υπέρτερη όλων των άλλων μέσων μεταφοράς σε λογικές ταχύτητες.

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

Έχουν πραγματοποιηθεί βελτιώσεις στους α) βελτίωση στο σχήμα του σκάφους κάτω από το νερό, β) μεγαλύτερες και αργότερες έλικες, γ) βελτιωμένη ισχύ από πιο αποδοτικές μηχανές.

Συμπεραίνουμε ότι όσο μεγαλύτερο το κόστος του καυσίμου τόσο χαμηλότερη θα είναι η άριστη ταχύτητα. Φυσικά αυτό έρχεται σε αντίθεση με το συμφέρον του charterer. Οι τιμές βέβαια σήμερα δεν έχουν σχέση με αυτές των ετών ΄79 και ΄80 αλλά ο πλοιοκτήτης πρέπει πάντα να βρίσκει τρόπους να εξοικονομεί καύσιμα

ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΚΟΣΤΟΥΣ ΠΛΟΙΟΥ ΑΝΑ ΤΥΠΟ ΝΑΥΛΩΣΗΣ



Πηγή: Cambridge Academy of Transport, Σεπτέμβριος 2000

Κατά τους Κορρέ και Θανόπουλο (2005) το μεγαλύτερο ναυτιλιακό κόστος που έχει μια Ναυτιλιακή εταιρία είναι ο χαμένος χρόνος. Τέτοιες περιπτώσεις έχουμε είτε έχουμε

ναυλώσει κατά ταξίδι ένα πλοίο είτε το έχουμε χρονοναυλώσει για κάποιο χρονικό διάστημα. Στην πρώτη περίπτωση μπορεί να αδυνατεί μια Ναυτιλιακή εταιρεία για να βρει επόμενη ναύλωση για το πλοίο της και το ταξίδι της επιστροφής από ένα προορισμό να γίνει υπό έρμα. Αυτό μπορεί να οδηγήσει σε μεγάλες ζημίες την Ναυτιλιακή εταιρεία που σε κάποιες περιπτώσεις να ξεπερνούν και τα κέρδη από το πρώτο ταξίδι. Στην δεύτερη περίπτωση (χρονοναύλωση) το πλοίο πιθανό να βγει «off-hire» και ο ναύλος να παύσει να πληρώνεται και εδώ έχουμε απώλεια χρημάτων για την Ναυτιλιακή εταιρεία και μάλιστα σε πολλές περιπτώσεις διόλου ευκαταφρόνητη.

Σε κάθε περίπτωση χαμένος χρόνος είναι ο εφιάλτης των πλοιοκτητών διότι πολύ απλά δεν έχουν έσοδα αφού το πλοίο δεν αμείβεται. Τα έξοδα από τα δάνεια (χρηματοδότησης) και τα σταθερά του έξοδα δεν καλύπτονται. Διότι αν το πλοίο λειτουργεί, θα έχει και λειτουργικά έξοδα (εκτός αν βρίσκονται σε χρονοναύλωση που παρά το off-hire ο ναυλωτής υποχρεούται να πληρώνει καύσιμα και έξοδα λιμένων). Όμως η Ναυτιλιακή εταιρεία δεν σώζεται έτσι. Από τη στιγμή που χάνει και μάλιστα σε καθημερινή βάση τα πράγματα είναι δύσκολα. Αν αναλογιστούμε και τις δανειακές υποχρεώσεις που μπορεί να πνίγουν κάποιους πλοιοκτήτες, ίσως οδηγήσουν και σε κλείσιμο κάποιων Ναυτιλιακών εταιρειών. Εκτός από τις δόσεις της τράπεζας υπάρχουν και τα ασφάλιστρα, τα έξοδα πληρώματος, τα έξοδα γραφείου που τρέχουν σε ημερήσια βάση ενώ έσοδα δεν μπαίνουν στο ταμείο του πλοιοκτήτη. Και η θηλιά που πνίγει, όσο περνούν οι μέρες αργίας, σφίγγει το λαιμό του πλοιοκτήτη. Όπως συμπεραίνουμε πρέπει να εξασφαλίζεται η συνεχής απασχόληση του πλοίου. Κατά τη φάση της άνθισης οι πλοιοκτήτες απασχολούν πλήρως τα πλοία τους και πιθανόν να αποφεύγουν να αναλάβουν μεταφορές μεταξύ λιμένων αμφιβόλου αποδόσεως[2] ή λιμένων που παρατηρείται συμφόρηση πλοίων ή λιμένες όπου η επιστροφή πιθανόν να γίνει υπό έρμα[3]. Όμως σε περιόδους υφέσεων τα πράγματα είναι πολύ διαφορετικά καθώς ο ρυθμός απασχόλησης των πλοίων φθίνει και η απώλεια εισοδήματος είναι σύνηθες φαινόμενο και οι πλοιοκτήτες πιθανόν να δέχονται και μεταφορές επί

[2] πχ λόγω εργατικών διαφορών ή πολιτικών διαταραχών
[3] πχ λόγω δυσκολίας εξεύρεσης απασχόλησης εκεί

μεγάλων αποστάσεων που ενδεχομένως έχουν παραμεληθεί κατά την περίοδο της άνθισης ή να βάζουν φορτία στα πλοία τους που σε περιόδους άνθισης δεν θα βάζουν[4]. Κατά τους Κορρέ και Θανόπουλο (2005) ένα άλλο σημαντικό κόστος είναι η κατανάλωση καυσίμων. Βασιζόμενοι σε δεδομένα μελέτης που έγινε πρόσφατα στο Πανεπιστήμιο Αιγαίου[5] υποστηρίζουν ότι η διαφορά ταχύτητας δύο πλοίων ίδιου μεγέθους ή τύπου ακόμα και αν συνοδεύεται από υψηλότερη κατανάλωση θα μεταφράζεται σε αυξημένα έσοδα. Η άποψη αυτή βεβαίως και μπορεί να ισχύσει αλλά δεν μπορούμε να μην λάβουμε υπόψιν μας κάποιες παραδοχές. Αφενός πρέπει να έχουμε εξασφαλισμένη συνεχή ναύλωση, διότι σε αντίθετη περίπτωση σύγκριση δεν μπορεί να γίνει. Αφετέρου πρέπει να λάβουμε υπόψιν μας και τις τιμές των καυσίμων που σε ορισμένες περιπτώσεις φτάνουν ιδιαιτέρως υψηλά επίπεδα. Βεβαίως θα πρέπει να μελετήσουμε τεχνικά θέματα για να βγάλουμε σαφή συμπεράσματα πχ κατανάλωση κάτω από δοσμένες διαφορετικές ταχύτητες. Επιπροσθέτως θα πρέπει να λάβουμε υπόψιν και τη φθορά που όντως μπορεί να υποστεί μια μηχανή προώσεως ενός πλοίου άμα πηγαίνει συνεχώς με την μέγιστη ή τουλάχιστον υψηλή ταχύτητα. Τέλος το πλοίο που έχει μεγαλύτερη μηχανή πρόωσης είναι βέβαιο ότι θα κοστίζει περισσότερο από ένα άλλο με μικρότερη. Μια τέτοια μελέτη όμως ξεφεύγει από τα όρια της παρούσας διατριβής.

Γεγονός είναι ότι με την κυκλικότητα της αγοράς επηρεάζεται άμεσα το δίλημμα ενός πλοιοκτήτη με ποια ταχύτητα να λειτουργεί το πλοίο του. Σε μια καλή αγορά όπου οι ευκαιρίες απασχόλησης είναι πολλές, κατά τη διάρκεια του χρόνου το ταχύτερο πλοίο διενεργεί περισσότερες μεταφορές[6], από ότι ένα πλοίο με μικρότερη ταχύτητα, και έτσι το ταχύτερο πλοίο είναι πιο κερδοφόρο, αφού μεγαλύτερη ταχύτητα συνεπάγεται με περισσότερα ταξίδια στην μονάδα του χρόνου άρα περισσότεροι ναύλοι. Τα πράγματα όμως κατά τη διάρκεια μιας ύφεσης είναι τελείως διαφορετικά. Η συνεχής απασχόληση είναι αμφίβολη έως αδύνατη και το πλοίο είναι βέβαιο ότι όχι μόνο δεν θα

[4] λχ τσιμέντο στα bulk carriers.
[5] Μανώλογλου, Μαρία, πτυχιακή εργασία με τίτλο «Ο ρόλος των RoRo στην ναυτιλία μικρών αποστάσεων της ΕΕ», ΤΝΕΥ 2004
[6] έχοντας καλύψει περισσότερα μίλια

χρησιμοποιεί τη μέγιστη υπηρεσιακή ταχύτητα αλλά θα χρησιμοποιεί εκείνη την ταχύτητα έτσι ώστε το πλοίο να καταναλώσει λιγότερα καύσιμα, αλλά και γιατί δεν βιάζεται να τελειώσει το ταξίδι του αφού η επόμενη ναύλωση είναι αμφίβολη. Υπάρχουν βέβαια και εξαιρέσεις όπου σε μια κακή αγορά μπορεί να χρειαστεί να τρέξεις το πλοίο σου. Μην ξεχνάμε ότι κατά την διάρκεια μιας ύφεσης πιθανότατα θα υπάρχουν εκλάμψεις της ναυλαγοράς που πρέπει να τις εκμεταλλευθούμε. Ακόμα και σε βαθιά κρίση όμως μπορεί να χρειαστεί να τρέξεις το βαπόρι σου. Αυτό συμβαίνει σε εξαιρετικές περιπτώσεις όπου το πρώτο ταξίδι μιας ναύλωσης δεν είναι τόσο κερδοφόρο όσο ένα δεύτερο[7].

Συμπερασματικά, αν θεωρήσουμε ως δεδομένο ότι η ναυτιλία χαρακτηρίζεται από έντονη κυκλικότητα που πολλές φορές οι υφέσεις διήρκησαν και χρόνια, πως μπορούμε να βγάλουμε το συμπέρασμα ότι η διαφορά της ταχύτητας μεταξύ δύο πλοίων θα μεταφράζεται σε αυξημένα έσοδα;

Κατά τους Κορρέ και Θανόπουλο (2005) το κεφάλαιο της αντιμετώπισης του ναυτιλιακού κόστους πρέπει να μελετηθεί ταυτόχρονα με στρατηγικές συντήρησης σε περιόδους χαμηλών ναύλων από τις Ναυτιλιακές εταιρίες. Όπως τονίζουν η συντήρηση των πλοίων είναι μια ακριβή υπόθεση, η οποία όσο καλύτερα γίνεται τόσο περισσότερο κερδίζει. Χαμηλού κόστους συντήρησης πιθανότατα θα οδηγήσει σε συχνές ζημίες άρα και καθυστερήσεις του πλοίου. Και αν πούμε ότι σε φάση ύφεσης δεν μας νοιάζει τόσο πολύ η καθυστέρηση του πλοίου, σε φάση άνθισης απώλεια εσόδων λόγω μιας βλάβης που οφείλεται σε κακή συντήρηση θα μας στοιχίσει πολύ. Αρκεί να συλλογιστούμε τα άλλα πλοία να φόρτο-εκφορτώνουν ταχύτατα στα λιμάνια ανά τον κόσμο πληρωμένα με υψηλότατους ναύλους, ενώ το δικό μας να είναι για επισκευές!

Και σε περίπτωση ύφεσης βέβαια ίσως χάσουμε μια πολύτιμη ναύλωση, πχ λόγω βλάβης, για την επιβίωση της εταιρείας μας. Και αν λάβουμε υπόψιν και το κόστος των

[7] πχ εάν έχω βρει ένα πολύ καλό ναύλο για ένα ταξίδι από τον Περσικό στην Κων/πολη και τώρα είμαι στον Πειραιά, πιθανόν να δεχτώ να κάνω ένα πρώτο ταξίδι όχι τόσο κερδοφόρο για να πάω στον Περσικό (και με αυξημένη ταχύτητα) για να προλάβω τον δεύτερο ναύλο (κάνω γρήγορα το 1st leg για να προλάβω το 2nd).

ανταλλακτικών, τις υπέρογκες χρεώσεις των ναυπηγείων κλπ σίγουρα θα πρέπει να ξανασκεφτούμε κατά πόσο η φθηνότερη συντήρηση δεν θα μας κοστίσει πολύ ακριβότερα στο άμεσο μέλλον. Τέλος δεν πρέπει να λησμονούμε ότι πολλά κακοσυντηρημένα πλοία δεν παίρνουν λιμενικούς ελέγχους και τους επιβάλλονται πρόστιμα ακόμα και αποκλεισμός από κάποια λιμάνια. Σε κάποιες περιπτώσεις όπου σε λιμάνια ελέγχου έχουμε συχνές κρατήσεις πλοίων υπάρχει σοβαρό ενδεχόμενο ακόμα και διαγραφής από τη σημαία του πλοίου.

3.2 Στρατηγικές συντήρησης σε περιόδους χαμηλών ναύλων

Σε κάθε εμπορική δραστηριότητα αλλά κυρίως στη ναυτιλιακή (ανεξαρτήτως φάσης του εμπορικού ή του ναυτιλιακού κύκλου αντίστοιχα) θα πρέπει να επιδιώκεται η ελαχιστοποίηση του κόστους παραγωγής της παρεχόμενης υπηρεσίας. Βεβαίως και πρέπει να δίνεται ιδιαίτερη έμφαση στο γεγονός ότι οι εξοικονομήσεις λειτουργικού κόστους πιθανόν να οδηγήσουν σε μείωση της ασφάλειας της ναυσιπλοΐας αλλά και σε αύξηση πιθανότητας βλάβης. Όμως στη ναυτιλία, κατά τη γνώμη μου, πρέπει να ρισκάρεις και ειδικά όταν μιλάμε για την φάση της ύφεσης.

Όπως τονίζει ο αείμνηστος καθηγητής Ελευθέριος Γεωργαντόπουλος (1966) σε καμιά περίπτωση δεν αντιμετώπιζαν οι ναυτιλιακές χώρες ή οι μεταφορές από το ίδιο πρίσμα μια ναυτιλιακή ύφεση ή κρίση ούτε αντιμετωπίζουν τις ίδιες δυσκολίες και προβλήματα πχ οι χαμηλές δανειακές υποχρεώσεις ή η εξασφάλιση ναύλωση για κάποιο χρονικό διάστημα είναι βέβαιο ότι θα παίζουν μεγάλο ρόλο για να επιβιώσει μια Ναυτιλιακή εταιρεία σε μια κρίση. Ενδεχομένως να υπάρχουν και άλλα

ανταγωνιστικά πλεονεκτήματα όπως το χαμηλό κόστος λειτουργίας όπως προείπαμε που πιθανόν να βοηθήσει να αντιμετωπιστεί μια κρίση.

Όπως είπαμε κατά το στάδιο μιας ύφεσης ή κρίσης ο ρυθμός απασχολήσεων πλοίων επιβραδύνεται, όποτε οι ευκαιρίες απασχόλησης είναι ελάχιστες για τα πλοία που δουλεύουν στην ανοικτή θάλασσα. Επίσης είναι πιθανό οι πλοιοκτήτες να αρχίσουν να δέχονται και μεταφορές επί μεγάλης αποστάσεως που ενδεχομένως να έχουν παραμεληθεί κατά την περίοδο της άνθησης. Σε περίπτωση όμως που ο πλοιοκτήτης απασχολεί τα πλοία του με χρονοναυλώσεις (ή με συμβόλαια εργολαβικής μεταφοράς πιο απλά) έχει ένα εξασφαλισμένο εισόδημα το οποίο είναι βέβαιο ότι θα του δίνει χρήματα για να αντεπεξέλθει στις δανειακές υποχρεώσεις και όχι μόνο. Ο πλοιοκτήτης όμως δεν θα πρέπει να λησμονεί ότι ο ναυλωτής θα ψάχνει την παραμικρή ευκαιρία για να σπάσει το συμβόλαιο που θα του δώσει την ευκαιρία να ξαναναυλώσει με καλύτερους όρους. Έτσι ο πλοιοκτήτης οφείλει να είναι ιδιαίτερα τυπικός στις συμβατικές του υποχρεώσεις για αποφυγή δυσάρεστων εκπλήξεων.

Ας πάρουμε όμως τα πράγματα από την αρχή. Όταν οι αναπροσαρμογές από πλευράς ζήτησης και η επιβράδυνση του ρυθμού παραγωγής ναυτιλιακών υπηρεσιών δεν επαρκούν για να απορροφήσουν την πλεονάζουσα προσφορά (χωρητικότητα) το τμήμα (της προσφοράς) που πλεονάζει θα βρεθεί αυτομάτως εκτός αγοράς. Και επειδή όπως γνωρίζουμε ο πλοιοκτήτης δεν έχει απολύτως καμία δυνατότητα να παρέμβει στις δυνάμεις της ζήτησης θαλάσσιων υπηρεσιών, το μόνο που μπορεί να κάνει είναι να επηρεάσει την προσφορά. Με άλλα λόγια να μειώσει το ύψος των παρεχομένων θαλάσσιων υπηρεσιών που του αναλογούν.

Κατά τους Κορρέ και Θανόπουλο (2005) υπάρχουν κάποια τρικ που χρησιμοποιήθηκαν στο παρελθόν (κυρίως κατά τη διάρκεια των μεγάλων κρίσεων της ναυτιλίας) που βοήθησαν κάποιους εφοπλιστές να σωθούν κατά τη διάρκεια υφέσεων-κρίσεων και είναι τα εξής:

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

Α) Χαμηλότερες ταχύτητες πλεύσης (slow steaming).

Φαινόμενο του 1975 ήταν και η πρακτική ναυσιπλοΐα με μειωμένη ταχύτητα ώστε να εξοικονομήσει καύσιμα. Πρέπει πάντα το θέμα της ταχύτητας να υπολογίζεται με βάση το δεδομένο επίπεδο του ναύλου. Δηλαδή για κάθε πλοίο υπάρχει ένας ναύλος στον οποίο το πλοίο εξισώνει τα κόστη με τα έσοδα (νεκρό σημείο) για μια δεδομένη ταχύτητα.

Μπορεί όμως να γίνει υπολογισμός στην πράξη;΄

Η Chevron το 1975 ανέπτυξε συστήματα αποδοτικότερης χρήσης καυσίμων[8]. Βέβαια δεν είναι τόσο απλό να προσπαθείς να εξοικονομείς καύσιμα. Καταρχάς, από πλοίο σε πλοίο διαφέρει. Δεύτερον, πρέπει να κοιτάμε πράγματα όπως οι μεταβλητές ναύλοι ή έσοδα, οι καιρικές συνθήκες, η κατάσταση του σκάφους, η αποδοτικότητα του συστήματος προώθησης και η απόσταση του ταξιδιού στη θάλασσα.

Γενικά πάντως η μείωση της ταχύτητας σε σχέση με το ναύλο πρέπει να γίνει αφού μελετηθεί α)το μέγεθος του πλοίου, β)η τιμή καυσίμων και γ)η κυκλική απόσταση.

Επίσης γνωρίζουμε ότι τα πλοία έχουν μια δεδομένη ταχύτητα από την κατασκευή τους, με την οποία εκτελούν τους πλόες τους. Η ταχύτητα αυτή εξαρτάται από την τεχνολογία κατά τον χρόνο ναυπηγήσεως του πλοίου. Η επιβράδυνση του ρυθμού χρησιμοποιήσεως του χρόνου των πλοίων είναι ένα μέσο συστολής της προσφοράς χωρητικότητας. Η εκτέλεση ταξιδιών με μειωμένη (έναντι της συνήθους) ταχύτητα αποτελεί το πιο σημαντικό τρόπο επιβραδύνσεως του ρυθμού χρησιμοποίησης του χρόνου των πλοίων κατά τον καθηγητή Γεωργαντόπουλο (1966). Στο παρελθόν κάποιοι μεταφορείς έλαβαν αποφάσεις εκτέλεσης πλοίων με μειωμένη ταχύτητα, κατά τη διάρκεια υφέσεων, ως μέσο επιβραδύνσεως του ρυθμού εκτελέσεων πλοίων. Η δαπάνη για καύσιμα είναι αδιαμφισβήτητα σημαντικό ποσοστό του συνολικού κόστους παροχής θαλάσσιων υπηρεσιών. Σε περιόδους πλεονάσματος χωρητικότητας αγοράς (και χαμηλών επίπεδων ναύλων) όπου η δαπάνη για καύσιμα αυξάνεται ταχύτερα, συγκριτικά με άλλα στοιχεία του κόστους, τείνουν να διευρύνονται οι δυνατότητες

8 προσπάθεια αποφυγής της μη βύθισης όλης της έλικας με κακό καιρό σε ταξίδια μεγάλων αποστάσεων.

επηρεασμού του κόστους της ναυτιλιακής μονάδας δια περιορισμού της ταχύτητας εκτελέσεων ταξιδιών των πλοίων της, κατά τον καθηγητή Γεωργαντόπουλο. Γεγονός είναι ότι οι χαμηλότερες ταχύτητες πλεύσης πλεονεκτούν στο ότι περιορίζουν την ποσότητα καύσιμης ύλης που απαιτείται για την εκτέλεση του ταξιδιού. Επίσης μειώνει και άλλες σχετικές δαπάνες όπως αυτή για λιπαντικά. Επιπροσθέτως, επιβραδύνεται ο ρυθμός φθοράς των μηχανών του πλοίου.

Όμως η εκτέλεση πλοίων με μειωμένη ταχύτητα μειονεκτεί στο ότι τα λοιπά έξοδα του πλοίου συνεχίζουν να τρέχουν[9]. Κατά τους Κορρέ και Θανόπουλο (2005) αυτό το μέτρο χρειάζεται συνεργασία στις τάξεις των πλοιοκτητών για να εφαρμοσθεί από όλους και που στην πράξη δεν μπορεί να γίνει τουλάχιστον για μεγάλα χρονικά διαστήματα. Επίσης θα ήθελα να προσθέσω ότι η επιβράδυνση του ρυθμού εκτελέσεως ταξιδιών, λόγω μειωμένης ταχύτητας οδηγεί σε αυξημένο κόστος, αφού ο χρόνος ολοκλήρωσης του ταξιδιού αναλογικά θα αυξηθεί.

Β) Δέσιμο των παλαιότερων πλοίων-παροπλισμός.

Σκοπός του παροπλισμού είναι ο περιορισμός των ζημιών της επιχειρήσεως. Άρα αποφασίζεται όταν γίνει αδύνατη η εξεύρεση απασχολήσεως για το πλοίο ή όταν οι συνθήκες απασχολήσεως είναι τόσο δυσμενείς ώστε η διατήρηση του πλοίου σε ενέργεια, γίνεται περισσότερο επιζήμια από την ακινητοποίηση αυτού. Στην πραγματικότητα, η απόφαση για τον παροπλισμό δεν είναι εύκολη. Προϋποθέτει ορθή εκτίμηση όλων των στοιχείων της αγοράς όσο και ορθή πρόβλεψη των μελλοντικών εξελίξεων. Ενίοτε η εκτέλεση ταξιδιού με θετική ζημία ακόμα και η διατήρηση του πλοίου σε προσωρινή αδράνεια πλήρως επανδρωμένου και γενικά έτοιμου πλοίου,

[9] εκτός από την κατανάλωση καυσίμου που είναι μειωμένη

είναι πιο συμφέρουσες από τη θέση του πλοίου σε παροπλισμό. Αυτό είναι δυνατόν όταν προσδοκάται βασίμως η βελτίωση της αγοράς σε σύντομο χρόνο. Βασικά, το πλοίο παραμένει σε ενέργεια για όσο χρόνο η πραγματοποιούμενη ζημία είναι μικρότερη ή ίση προς τις δαπάνες παροπλισμού που αναλογούν στο χρόνο που υπολογίζεται ότι το πλοίο θα παραμείνει παροπλισμού.

Η θέση και η παραμονή του πλοίου σε παροπλισμό απαιτεί δαπάνες. Αυτές είναι, αφ'ενός μεν έκτακτες, αφ'ετέρου δε τακτικές. Ως έκτακτες λογίζονται οι δαπάνες που καταβάλλονται για την πραγματοποίηση της απόφασης του παροπλισμού του πλοίου. Το ύψος τους εξαρτάται από τη θέση στην οποία βρίσκεται το πλοίο όταν αποφασίζεται ο παροπλισμός. Είναι πιθανό ότι το πλοίο θα υποχρεωθεί να πλεύσει, χωρίς φορτίο, σε σημαντική απόσταση, είτε λόγω θέσεως παροπλισμού κοντά στην περιοχή που βρίσκεται, είτε για να παροπλιστεί σε λιμάνι στον οποίο η παρακολούθηση της κατάστασης του από τον πλοιοκτήτη και η συντήρηση αυτού θα είναι ευχερέστερη αλλά και λιγότερο δαπανηρή. Εξ'άλλου υπάρχει σχεδόν πάντοτε η περίπτωση αποζημίωσης του απολυομένου πληρώματος καθώς και η δαπάνη παλιννοστήσεως του. Επιπροσθέτως ως προς τις μηχανές αλλά και για το σκάφος επίσης απαιτούνται αξιόλογες δαπάνες προκειμένου να τεθούν σε κατάσταση συντήρησης, προς αποφυγή αδικαιολόγητης φθοράς.

Ως έκτατες λογίζονται επίσης οι δαπάνες για την επανακίνηση του παροπλισμένου πλοίου, όταν η κατάσταση της αγοράς ναύλων την επιτρέψει, αφορούν στην προετοιμασία αυτού του πλοίου και στην συγκρότηση του πληρώματος του. Η διάρκεια του παροπλισμού επηρεάζει φυσικά και το συνολικό τρέχον κόστος του παροπλισμού. Μεγάλη βαρύτητα όμως πρέπει να δίνεται στο εφάπαξ κόστος αρχής και τέλους διότι είναι αρκετά μεγάλο και πιθανόν δύσκολο να βρεθεί στη διάρκεια μιας κρίσης[10]. Επίσης είναι αυτονόητο ότι το κόστος παροπλισμού διαφέρει από πλοίο σε πλοίο [11].

Οι έκτατες δαπάνες είναι σχεδόν οι ίδιες, ανεξάρτητα από την πιθανή διάρκεια του παροπλισμού. Η επίδρασή τους, επομένως, επί του αποτελέσματος της επιχείρησης είναι αντιστρόφως ανάλογη του χρόνου διαρκείας του παροπλισμού αυτού. Οι

[10] το ποσό επανακίνησης είναι δύσκολο να βρεθεί έστω και με την μορφή δανείου
[11] λόγω μεγέθους, ηλικίας και δανείων

δαπάνες παροπλισμού-υπολογιζόμενων και των τακτικών δαπανών, διαφοροποιούνται από πλοίο σε πλοίο, δημιουργούν δε μικρότερη κατά μονάδα χρόνου, επιβάρυνση εάν το πλοίο τεθεί σε παροπλισμό τον κατάλληλο χρόνο.

Τακτικές δαπάνες παροπλισμού, είναι οι καταβαλλόμενες, για το πλήρωμα συντήρησης η φύλαξη του πλοίου, για τα λιμενικά τέλη, ως και η αναλογία των γενικών εξόδων της επιχείρησης και οι δαπάνες συντήρησης του πλοίου. Σε αυτές προκειμένου να υπολογιστεί το συνολικό κόστος της θέσης του πλοίου σε κατάσταση παροπλισμού, πρέπει να προστεθεί το κόστος εξυπηρέτησης του επενδεδυμένου κεφαλαίου και η έκταση φθοράς στην οποία το πλοίο υφίσταται συνέπεια της ακινησίας του, θεωρητικώς δε και η απόσβεση του επενδεδυμένου κεφαλαίου.

Για τους σκοπούς της συζητήσεως μας σχετικά με την απόφαση του παροπλισμού χωρητικότητας, τα στοιχεία του κόστους εκμεταλλεύσεως των πλοίων μπορούν να διακριθούν σε δύο κατηγορίες:

Α) τις δαπάνες κεφαλαίου, το ύψος των οποίων παραμένει σταθερό είτε τα πλοία κινούνται είτε παραμένουν σε αδράνεια.

Β) τις δαπάνες συντηρήσεως και ασφαλίσεως των πλοίων ως και γενικών εξόδων οι οποίες πραγματοποιούνται και αυτές είτε τα πλοία κινούνται είτε αδρανούν, όχι όμως στην ίδια έκταση.

Ο Svendens[12], διατύπωσε και αυτός μια θεωρία παροπλισμού. Είπε ότι ο παροπλισμός είναι βέβαιο ότι δημιουργεί κόστος. Κόστος που δεν μπορεί πιθανόν να αποφευχθεί, όπως: (α) οι τόκοι και οι δόσεις εξόφλησης κάποιου τυχόν δανείου, (β) τα ασφάλιστρα του πλοίου στον παροπλισμό, (γ) η μισθοδοσία των φυλάκων, (δ)τα έξοδα επιθεώρησης και ελέγχου του πλοίου από ναυτικούς ή πρώην μέλη του πληρώματος, (ε) τα έξοδα παλιννόστησης και πιθανόν η αποζημίωση του μόνιμου πληρώματος του πλοίου, το οποίο πρόκειται να παροπλιστεί. Το πλοίο επίσης οφείλει να πληρώσει ένα

[12] 1957, ναυτιλιακός οικονομολόγος

αρχικό ποσό προκειμένου να παροπλιστεί. Καταρχάς πραγματοποιούνται οι δαπάνες ταξιδιού του πλοίου[13] από το σημείο που βρίσκεται, όταν ληφθεί η απόφαση παροπλισμού, στο αγκυροβόλιο των παροπλισμένων. Αυτές οι δαπάνες εξαρτώνται από τη θέση του πλοίου. Σχετική με την απόφαση παροπλισμού είναι και η επιλογή του αγκυροβολίου, το οποίο πρέπει να είναι σε μέρος όπου ο πλοιοκτήτης μπορεί να ασκεί επίβλεψη[14] και όπου ο παροπλισμός στοιχίζει σχετικά πιο φτηνά. Η χρήση πιλότων ή ρυμουλκών είναι πιθανή. Οι μηχανές του σκάφους πρέπει να προστατευθούν από τις καιρικές συνθήκες[15], για να αποφευχθεί τυχόν μεγάλη φθορά. Στον παροπλισμό εκτός από το σχετικό ποσό παροπλισμού υπάρχει και το κόστος επανεκκίνησης, το κόστος δηλαδή όταν το πλοίο θα πρέπει να επανέλθει στην ενεργό υπηρεσία.

Γενικά, η δια παροπλισμού έξοδος από την αγορά αποτελεί την σπουδαιότερη βραχυχρόνια εξέλιξη προσαρμογή της προσφοράς προς τη ζήτηση. Φαινομενικά η απόφαση παροπλισμού δεν εμφανίζεται δυσχερής, αλλά στην πράξη τα πράγματα στην πράξη δεν είναι έτσι.

Επίσης είναι γεγονός ότι σε παροπλισμό εξαναγκάζονται πρώτα τα πλοία που έχουν υψηλό κατά μονάδα κόστος δηλαδή τα παλαιά και μικρού μεγέθους πλοία. Βέβαια ακόμα και τα μεγάλα σε μέγεθος πλοία ή και τα νεώτερα σε ηλικία (τα οποία έχουν σχετικά φθηνότερο κατά μονάδα κόστος) πιθανόν να παροπλιστούν με τη σειρά τους αν μιλάμε για βαθιά κρίση. Καλό θα ήταν όμως να συγκρίνουμε πλοία που ικανοποιούν τις ίδιες μεταφορικές ανάγκες και εκτελούν παρόμοια δρομολόγια για να βγάλουμε σαφή συμπεράσματα. Σύμφωνα με τον Πολολό[16] (2007), σε περιόδους κρίσεων είναι πιθανό πλοία τύπου capesize να μείνουν χωρίς απασχόληση, ενώ πλοία μικρότερης χωρητικότητας όπως panamax ή handymax να έχουν συνεχή απασχόληση. Αυτό συμβαίνει διότι τα μικρότερα πλοία είναι πιο ευέλικτα και οι διαδρομές που κάνουν δεν είναι περιορισμένες όπως στα μεγαλύτερα πλοία (restricted routes). Επίσης τα handymax μπορούν αναλογικά να προσεγγίσουν περισσότερα λιμάνια ανά τον κόσμο

[13] συνήθως με μικρό ναύλο ή με πλοίο κενό
[14] ίσως ημερήσια
[15] λ.χ. οι μηχανές πρέπει να λιπανθούν κλπ
[16] υπεύθυνο του τμήματος ναυλώσεων της Marmaras Navigation

από τα capesize. Επιπροσθέτως, δεν πρέπει να λησμονήσουμε και τα διαφορετικά φορτία που μεταφέρουν διαφορετικού μεγέθους φορτηγά πλοία. Κατά κύριο λόγο τα capesize μεταφέρουν κατά κύριο λόγο μεταλλεύματα (iron ore) και άνθρακα (coal), τα panamax μεταλλεύματα (iron ore), σιτηρά (grain), κάρβουνο, βωξίτη και αλουμίνιο, ενώ τα handymax όλα τα προαναφερθέντα συν γενικό φορτίο (general cargo) όπως ξυλεία. Όποτε σε περιόδους κρίσεων δεν μπορώ να εκμεταλλευθώ οικονομίες κλίμακας όπως μπορεί να γίνει σε οποιοδήποτε άλλο κλάδο της οικονομίας[17].

Κατά τον Shotaro Kojima[18] (1927) ο παροπλισμός φέρνει άσχημα νέα στις τράπεζες και στους πιστωτές του πλοίου. Το γόητρο της εταιρείας μειώνεται με το παροπλισμένο πλοίο, το οποίο στερούμενο εσόδων και κερδών βρίσκεται σε μειονεκτική θέση. Επίσης ενδέχεται το πλοίο να χάσει μέρος της αξίας του και φυσικά οι δανειστές να αποκτήσουν εξασφαλίσεις. Επίσης ο παροπλισμός αποτελεί άσχημο νέο για το πλήρωμα του πλοίου (πολλά άτομα θα μείνουν χωρίς δουλεία). Επομένως ο παροπλισμός επηρεάζεται και από υποκειμενικά κριτήρια που αφορούν τον εφοπλιστή. Έτσι ο πλοιοκτήτης ίσως χρειαστεί να ξανασκεφτεί τον παροπλισμό αν υπάρχουν πιστώτριες τράπεζες και όπου είναι δυνατό να αποφεύγεται

Συμπερασματικά θα ήθελα να τονίσω ότι είναι έσχατη λύση για μια ναυτιλιακή επιχείρηση να παροπλίσει το στόλο της ή μέρος αυτού. Βέβαια σε περιόδους κρίσεων, ειδικά οι Ναυτιλιακές εταιρίες που είχαν υψηλές δανειακές υποχρεώσεις, υψηλά έξοδα και λιγοστά μετρητά, δεν άντεξαν και είτε πούλησαν είτε έστειλαν για παλιοσίδερα τα πλοία τους.

Επίσης πέρα από τα έκτακτα και τακτικά έξοδα που έχει ο παροπλισμός υπάρχουν και άλλα έμμεσα κόστη που θα έχει η Ναυτιλιακή εταιρεία, όπως η δημόσια εικόνα της που σίγουρα θα υποστεί πλήγμα. Αν αναλογιστούμε όμως ότι κατά τις βαθιές κρίσεις του παροπλισμού τα παροπλισμένα πλοία στον Σαρωνικό έφτασαν ως και τον ισθμό της Κορίνθου, ποιος νοιάζεται για την εικόνα της εταιρίας του όταν χάνει τα πάντα;

[17] το αντίθετο ακριβώς συμβαίνει σε περίοδο άνθησης, αρκεί να δούμε που έχουν εκτοξευτεί οι ναύλοι των capesize από τον Μάρτιο έως τον Μάιο του 2007

[18] Ιάπωνας οικονομολόγος

Γ) Μη επισκευή πλοίων των οποίων λήγει η κλάση.

Στην ουσία πρόκειται για ένα είδος παροπλισμού. Η ναυτιλιακή μονάδα δένει τα πλοία των οποίων λήγουν τα πιστοποιητικά. Δεν χρειάζεται καμία οργάνωση, αλλά έχει ανάλογα κόστη επαναδραστηριοποίησης που αναλύσαμε προηγουμένως στην τακτική παροπλισμού.

Δ) Πώληση πλοίων στα διαλυτήρια.

Η διαφορά παροπλισμού και διάλυσης έγκειται στο ότι ο παροπλισμός μάλλον είναι προσωρινός ενώ η διάλυση αποτελεί μέτρο οριστικό μη επιδεικτικό διορθώσεως. Και σε αυτήν την περίπτωση (όπως και στον παροπλισμό) πρώτα οδηγούνται για διάλυση πλοία που μειονεκτούν από άποψη κόστους. Η οικονομική χρησιμότητα από πολλά από αυτά έχουν εξαντληθεί. Σε περίπτωση βαθέων κρίσεων όμως δεν έλειπαν περιπτώσεις μικρής ηλικίας πλοίων ή ακόμα και καινούργιων που οδηγήθηκαν σε διάλυση! Αξίζει να σημειωθεί ότι σε κάθε περίπτωση ότι οι ναυτιλιακές μονάδες είναι διστακτικές στο να πάρουν την απόφαση να στείλουν το πλοίο τους στα διαλυτήρια και συνήθως δεν σπεύδουν να πάρουν τέτοιες αποφάσεις ακόμα και σε περιόδους υφέσεων που διαρκούν μεγάλα χρονικά διαστήματα (από μερικούς μήνες μέχρι και χρόνια). Μην ξεχνάμε ότι δεν είναι εύκολο να αποχωριστείς τα πλοία σου ακόμα και σε περιόδους που δεν υπάρχουν προσδοκίες για μελλοντική ανάκαμψη της ναυλαγοράς. Κατά τον καθηγητή Γεωργαντόπουλο (1966) στο βιβλίο του τονίζει πως η διάλυση είναι έσχατη λύση και τέτοια τακτική παρακολουθείται, αφού οι εξελίξεις στην αγορά πείσουν τις ναυτιλιακές μονάδες ότι είναι ασύμφορες δαπάνες για επισκευή κάποιου

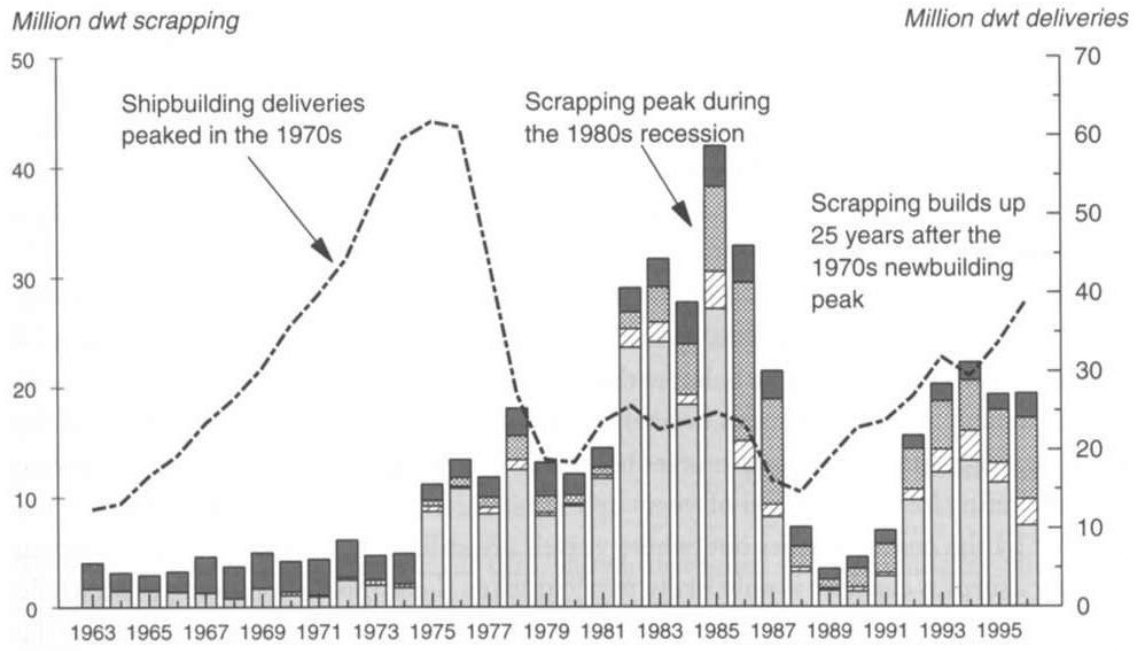
Πανεπιστήμιο Πειραιώς

πλοίου και επαναφορά του στην ενεργό δράση. Οι λόγοι που κάνουν τις Ναυτιλιακές εταιρίες διστακτικές στο να οδηγήσουν τα πλοία τους σε διαλυτήρια είναι οι εξής:

1) η διάλυσή όπως προείπαμε είναι μέτρο μη επιδεκτικό διορθώσεως σε περίπτωση λάθους απόφασης.
2) Και τα δάνεια που έχει πάρει η Ναυτιλιακή εταιρεία και για να τα αποκτήσει έχουν σίγουρα εξοφληθεί. Οπότε δεν υπάρχουν υποχρεώσεις (βάρη) που να πιέζουν την Ναυτιλιακή εταιρεία να αποσύρει άμεσα τα πλοία της.
3) Οι τιμές των προς διάλυση πλοίων είναι χαμηλές κυρίως κατά τις περιόδους κρίσεων ή υφέσεων και έτσι δεν αποτελούν κίνητρο για επιτάχυνση του ρυθμού διαλύσεως πλοίων[19]. Για τους λόγους αυτούς ο ρυθμός διαλύσεων τείνει να επιταχύνεται μόνο όταν η ύφεση ή κρίση φτάσει σε προχωρημένο στάδιο. Επίσης για διάλυση συνήθως πάνε παλαιά πλοία που κοντεύουν μια ειδική επιθεώρηση (special survey) για να αποφευχθούν μεγάλα έξοδα επισκευών.

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

[19] Η τιμή του scrap εξαρτάται από το βάρος του χάλυβα του πλοίου (light weight), το λιμάνι πώλησης κλπ. Οι πωλήσεις γίνονται με διαπραγματεύσεις και οι τιμές ποικίλουν ανάλογα με την προσφορά και τη ζήτηση. Επίσης η τιμή ποικίλει και από πλοίο σε πλοίο, ανάλογα με την καταλληλότητα του πλοίου για παλαιοχάλυβα.



ΣΧ 16 Παγκόσμιος ρυθμός διάλυσης πλοίων από τα 1963 έως το 1996

Ε) Ακύρωση παραγγελιών για ναυπήγηση πλοίων που είχαν δοθεί κατά την διάρκεια προγενέστερων, ευνοϊκότερων περιόδων της αγοράς.

Είναι προφανές ότι κατά τη διάρκεια μιας κρίσης ή ύφεσης δεν έχει κανένα απολύτως νόημα να σου παραδοθεί ένα νέο πλοίο γιατί οι προοπτικές απασχόλησης του είναι ελάχιστες. Οπότε αν είναι δυνατόν μια παραγγελία ακυρώνεται ή πωλείται το συμβόλαιο ναυπήγησης σε πολύ χαμηλή τιμή.

ΣΤ) Αποφυγή ενέργειας νέων παραγγελιών για ναυπήγηση πλοίων.

Προφανής είναι και αυτή η τακτική όχι όμως για όλους τους πλοιοκτήτες. Διότι πολλοί πλοιοκτήτες που εφαρμόζουν αντικυκλική συμπεριφορά, επενδύοντας κατά τη

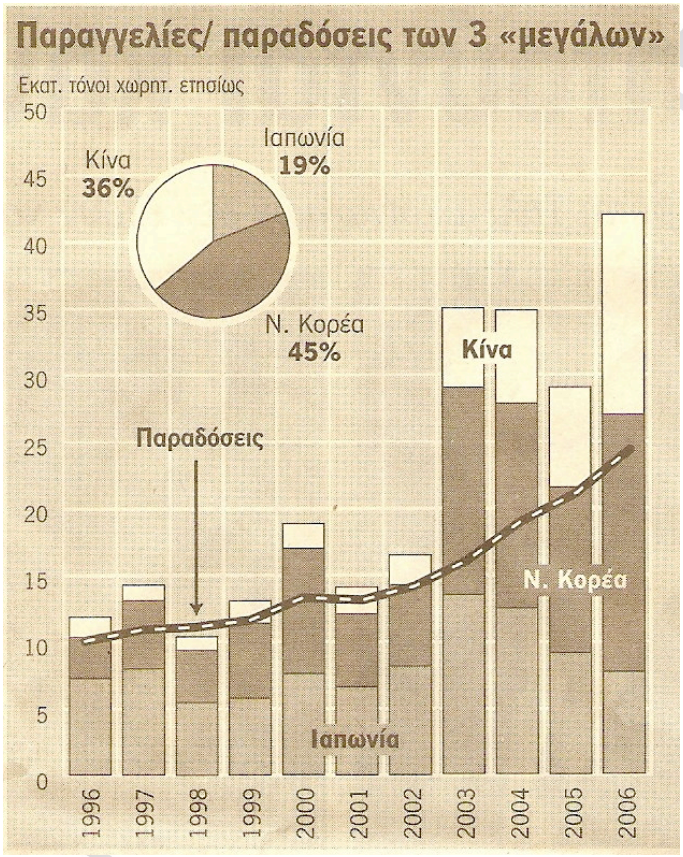
διάρκεια υφέσεων ή κρίσεων σε νέα ή μεταχειρισμένα πλοία έτσι ώστε να τα αποκτήσουν σε πολύ χαμηλές τιμές. Για τέτοιες επενδύσεις όμως χρειάζονται κεφάλαια που είναι δύσκολο να βρεθούν σε περιόδους ύφεσης όμως όποιος έχει κάνει διαχειριστεί ορθολογικά τα κέρδη προηγούμενων περιόδων και έχει μετρητά, μπορεί να κάνει μια επένδυση με προοπτικές.

3.3 Στρατηγικές διαχείρισης φάσης ανάπτυξης-ορθολογική διαχείριση κερδών

Μιλήσαμε προηγουμένως για στρατηγικές συντήρησης σε περιόδους υφέσεων, ήρθε η ώρα λοιπόν να μελετήσουμε πως θα διαχειριστεί μια ναυτιλιακή μονάδα την φάση ανάπτυξης της. Όπως είναι λογικό κατά την φάση ανάπτυξης πραγματοποιούνται (υπέρ)-κέρδη από τις ναυτιλιακές μονάδες. Είναι κανόνας ότι οι φάσεις ευδαιμονίας, αποζημιώνουν και με το παραπάνω τις Ναυτιλιακές εταιρίες για τα στάδια υφέσεων ή κρίσεων, τα οποία ανήκουν πια στο παρελθόν. Ειδικά σε περιπτώσεις όπου οι Ναυτιλιακές εταιρίες δεν είχαν ιδιαίτερα υψηλές υποχρεώσεις, τα κέρδη της φάσης ανάπτυξης οδήγησαν πολλές από αυτές σε μερική ή και ολική ανανέωση του στόλου τους. Πολλές φορές δε, οι στόλοι πολλών Ναυτιλιακών εταιρειών, πολλαπλασιάστηκαν. Σύμφωνα με τον καθηγητή Μεταξά (1988) τέτοια γεγονότα συμβαίνουν, διότι κατά το βραχύ στάδιο της ευημερίας οι Ναυτιλιακές εταιρίες αποκομίζουν υπερκέρδη που τους επιτρέπουν όχι μόνο να καλύψουν μεγάλο μέρος των κεφαλαίων που απαιτούνται για νέες επενδύσεις, αλλά τις ζημίες πιθανότερα είχαν υποστεί κατά το στάδιο υφέσεων ή κρίσεων.

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

Κατά τους Κορρέ και Θανόπουλο (2005), υπάρχουν δυο τρόποι να μεγαλώσει μια εταιρεία- ο ένας προσθέτοντας πλοία και ο άλλος στοχεύοντας σε πλοία μεγαλύτερα από τα ήδη υπάρχοντα. Καθένας από αυτούς έχει πλεονεκτήματα και μειονεκτήματα. Αφενός τα μεγαλύτερα πλοία, εκμεταλλευόμενα τις οικονομίες κλίμακας, σε καλή αγορά μπορούν να πετύχουν υψηλότερα περιθώρια κέρδους, αλλά σε μια κακή αγορά μεγαλύτερες ζημιές[20] ().Συμπερασματικά, τα ποντοπόρα πλοία χαρακτηρίζονται από πολύ καλύτερη απόδοση από τα μεσογειακά και τα πλοία εσωτερικού.



ΣΧ 17 οι παραγγελίες-παραδόσεις των τριών μεγάλων παικτών στις κατασκευές νέων πλοίων.

[20] "big risk-big reward"

Στη φάση ανάπτυξης όμως θα πρέπει να γίνει και ορθολογική διαχείριση των υπερκερδών της Ναυτιλιακής εταιρείας. Πολλοί είναι οι πλοιοκτήτες που κτίζουν πλοία απρόσκοπτα, μη αναλογιζόμενοι τα τεράστια ποσά που ξοδεύουν-αφού τα αποκτούν άκοπα και αβίαστα. Αν αναλογιστούμε όμως τα υψηλά επίπεδα της ναυλαγοράς, μπορούμε να κατανοήσουμε πόσο δελεαστική είναι η αύξηση του στόλου για έναν πλοιοκτήτη. Δεν είναι μόνο το γεγονός ότι έχει άφθονα χρηματικά διαθέσιμα να ξεπληρώσει παλαιότερες υποχρεώσεις, αλλά οι προσδοκίες και η θετική διάθεση για νέες επενδύσεις.

Εδώ όμως υπάρχει ένα μεγάλο ζήτημα. Επένδυση σε νέο πλοίο ή σε μεταχειρισμένο; Η απάντηση δεν είναι εύκολη. Διότι πρέπει να αναλογιστούμε το γεγονός ότι το νέο πλοίο θα μας παραδοθεί μετά από 3-4 χρόνια. Το μεταχειρισμένο πλοίο θα παραδοθεί άμεσα (σε 2-3 μήνες) αλλά αν είναι μεγάλης ηλικίας θα έχει πολλές πιθανότητες βλάβης, συχνής συντήρησης και ίσως πλησιάζει στο τέλος της οικονομικής του ζωής, ενώ τα μεταχειρισμένα μικρής ηλικίας θα κοστίζουν πολύ ακριβά-το κόστος τους σίγουρα θα πλησιάζει το κόστος μιας παραγγελίας ενός νέου πλοίου. Δεν υπάρχει βέλτιστη στρατηγική και η απόφαση που θα παρθεί εξαρτάται από τις προσδοκίες που έχει ο πλοιοκτήτης-για πόσο διάστημα ακόμα πιστεύει ότι θα συνεχιστεί η άνθηση. Βέβαιο είναι ότι σε κάθε περίπτωση το αρχικό κόστος ενός μεταχειρισμένου πλοίου είναι μικρότερο. Αυτό που απαιτείται είναι ορθολογισμός και επιστημονική προσέγγιση των εναλλακτικών λύσεων, όπως άλλωστε πρέπει να γίνεται και σε άλλες περιπτώσεις όπου πρέπει να ληφθούν σημαντικές αποφάσεις[21] από μια Ναυτιλιακή εταιρία. Για να επανέλθουμε όμως στο θέμα μας, το κλειδί για να πετύχει μια επένδυση είναι να γίνει στο σωστό χρόνο (timing). Θεωρητικά η καλύτερη στιγμή για να κάνεις μια επένδυση στη ναυτιλία-είτε να αγοράσεις ένα παλιό είτε ένα νέο πλοίο-είναι σε περιόδους υφέσεων ή κρίσεων που οι ναύλοι είναι χαμηλοί άρα και οι αξίες των πλοίων. Αυτή η αντικυκλική συμπεριφορά χρησιμοποιήθηκε ευρέως από τους Έλληνες εφοπλιστές στο παρελθόν. Ο Ελληνικός στόλος άντεξε κατά την περίοδο της 1^{ης} πετρελαϊκής κρίσης -

[21] όπως π.χ η χρονική στιγμή της ναύλωσης νέα μορφή εκμετάλλευσης του πλοίου που θα εξεταστούν σε επόμενο κεφάλαιο.

βαθιά ύφεση-, διότι χαρακτηριζόταν από χαμηλές δαπάνες και ειδικά χαμηλό σταθερό κόστος[22]. Ο Έλληνας εφοπλιστής συνήθιζε να επενδύει σε παλαιά χωρητικότητα και προσπαθούσε να μεγαλώσει την οικονομική ζωή του σκάφους. Σε σχέση με τους άλλους μεγάλους στόλους της εποχής, ο ελληνικός επέζησε κατά την κρίση λόγω του σταθερού χαμηλού κόστους. Οι στόλοι της Μεγάλης Βρετανίας και της Νορβηγίας που ήταν νεότεροι από των ελληνικών, πλήρωναν την λανθασμένη στρατηγική επένδυσης και ενέδωσαν στις μεγάλες σταθερές δαπάνες που έχουν τα νέα σκάφη. Όπως έχουμε προαναφέρει σημαντικό ρόλο παίζει το πόσο εύκαμπτο είναι το σκάφος να μεταφέρει διαφορετικά φορτία. Η ειδίκευση είναι δίκοπο μαχαίρι διότι ναι μεν μπορεί να δώσει πολλά κέρδη σε περιόδους ευημερίας αλλά σε περιόδους ύφεσης όπου οι ευκαιρίες απασχόλησης είναι ελάχιστες δεν θα μπορεί να χρησιμοποιηθεί εναλλακτικά.

Για να επανέλθουμε στην αντικυκλική επενδυτική στρατηγική των ελλήνων, που είναι αναμφισβήτητα η βέλτιστη επενδυτική πολιτική που μπορεί κάποιος να εφαρμόσει στην ναυτιλία και όχι μόνο (αγοράζω φθηνά-πουλάω ακριβά), οι Έλληνες όπως είπαμε επένδυαν σε παλαιά πλοία τα οποία αποκτούσαν σε εξευτελιστικές τιμές και τα επαναπωλούσαν σε πολλαπλάσια τιμή από αυτή που το αγόρασαν όταν ανέβαιναν οι ναύλοι άρα και οι αξίες των πλοίων. Οι Νορβηγοί, αντιθέτως, συνήθιζαν να επενδύουν σε νέα χωρητικότητα ή σε πλοία με ειδίκευση. Αυτό εκτινάσσει στα ύψη τις σταθερές τους δαπάνες λόγω των υψηλών δανειακών τους υποχρεώσεων. Έτσι ήταν αναπόφευκτο οι Βρετανοί και κυρίως οι Νορβηγοί πλοιοκτήτες να αντιμετωπίζουν ατέλειωτα οικονομικά προβλήματα λόγω των αυξημένων σταθερών δαπανών, μετά το απότομο ξέσπασμα της 1^{ης} πετρελαϊκής κρίσης.

Συμπερασματικά αυτό που θα ήθελα να τονίσω είναι ότι το μεγαλύτερο λάθος που κάνουν οι ναυτιλιακές μονάδες κατά την φάση της άνθησης είναι η συρροή παραγγελιών που όμως με την δεδομένη δυναμικότητα των διεθνών ναυπηγείων είναι αδύνατο να εκτελεστούν σε σύντομο χρόνο. Λογικό είναι βέβαια, ότι αφού ο ρυθμός απασχόλησης των πλοίων στην διεθνή ναυτιλία να υπάρχει ένας 'τρελός' ρυθμός επενδύσεων από τους πλοιοκτήτες. Πρέπει όμως να ληφθεί σοβαρά υπόψιν ότι η

[22] κάτι που αποδίδεται στις αντικυκλικές στρατηγικές επένδυσης

εκτέλεση των νέων παραγγελιών θα καθυστερήσει και όταν παραδοθεί το πλοίο δεν είναι βέβαιο ότι οι συνθήκες στην αγορά των ναύλων θα είναι οι ίδιες. Επίσης, αξίζει να σημειωθεί ότι και οι τιμές των μεταχειρισμένων ωθούνται σε πολύ υψηλά επίπεδα που ίσως και ξεπερνούν σε κάποιες περιπτώσεις και τις τιμές των καινούργιων πλοίων.

Κλείνοντας, θα ήθελα να τονίσω πως η ναυπήγηση υπό υψηλό κόστος μπορεί να είναι συμφέρουσα μόνο όταν η αναφερόμενη από αυτή πρόοδο μπορεί να είναι λόγω των συνθηκών μεγάλη. Μια καλή λύση ίσως να είναι να αγοράσεις ένα συμβόλαιο ναυπήγησης που φθάνει στη λήξη του, έτσι ώστε το πλοίο να σου παραδοθεί άμεσα και να εκμεταλλευτείς όσο το δυνατόν περισσότερο την περίοδο όπου η ναυλαγορά είναι στα ύψη.

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

4. ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΤΩΝ ΝΑΥΛΩΣΕΩΝ ΑΝΑΛΟΓΑ ΜΕ ΤΗΝ ΦΑΣΗ ΤΟΥ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΥ ΚΥΚΛΟΥ

4.1 Εισαγωγή

Η πολιτική των ναυλώσεων είναι μείζονος σημασίας για την ναυτιλιακή επιχείρηση, καθώς πρόκειται για την κύρια λειτουργική της δραστηριότητα[23].

Η πολιτική για την ναύλωση ενός ή περισσοτέρων πλοίων από τον στόλο μιας επιχείρησης τείνει να έχει την μορφή μιας απλής επένδυσης. Όπως υπάρχουν επενδύσεις με υψηλές αποδόσεις και ρίσκο (αυτά πάνε μαζί) και επενδύσεις με χαμηλότερες αποδόσεις και μικρότερο ρίσκο έτσι και ο πλοιοκτήτης μπορεί να ναυλώσει για ένα μικρό χρονικό διάστημα και να εκμεταλλευτεί τις θετικές διακυμάνσεις της αγοράς (παίρνοντας το ρίσκο να μην εξελιχθούν τα πράγματα θετικά) ή αντιστοίχως να ναυλώσει το πλοίο του για ένα μεγαλύτερο χρονικό διάστημα πχ 1 χρόνο και να εισπράττει ένα συμφωνημένο «ενοίκιο» (hire) για ένα χρόνο. Βέλτιστη πολιτική δεν υπάρχει. Θα έλεγα ότι η πολιτική των ναυλώσεων που έχει μια ναυτιλιακή εταιρεία εξαρτάται από το τι ζητάει ο πλοιοκτήτης. Ποιο είναι το προφίλ του; Είναι συντηρητικός και προτιμάει να χρονοναυλώνει ή είναι ριψοκίνδυνος και προτιμάει να ναυλώνει κατά ταξίδι τα πλοία του; Υπάρχουν βέβαια και πολλοί που δεν εφαρμόζουν την ίδια πολιτική για όλα τα πλοία τους και ένα ποσοστό του στόλου τους το χρονοναύλωναν και ένα άλλο το ναύλωναν κατά ταξίδι.

Ένα μεγάλο ζήτημα στο ποια απόφαση θα πάρει ο πλοιοκτήτης είναι οι δανειακές του υποχρεώσεις. Αν λοιπόν η αγορά του στόλου που έχει γίνει κυρίως με δανειακά κεφάλαια τα οποία σε μεγάλο ποσοστό δεν έχει εξοφλήσει, αυτό το γεγονός θα τον κάνει πιο διστακτικό να ναυλώσει κατά ταξίδι τον στόλο του ή μεγάλο μέρος του, καθώς έτσι το ρίσκο που θα αναλάβει θα είναι τεράστιο[24]. Βέβαια, υπήρξαν και

[23] Κερδοφορία μπορεί να υπάρξει και από τις αγοραπωλησίες πλοίων αλλά αυτό που μας νοιάζει κυρίως είναι αν παρουσιάζει κερδοφορία η ναυτιλιακή από την εμπορική εκμετάλλευση των πλοίων της και φυσικά στο μυαλό του πλοιοκτήτη δεν υπάρχει απλά να υπάρχει κερδοφορία αλλά να είναι και η μέγιστη δυνατή.

[24] Και μην ξεχνάμε ότι οι περισσότερες τράπεζες θεωρούν μεγάλο προσόν ο υποψήφιος δανειζόμενος να έχει συμβόλαια μακρόχρονων χρονοναυλώσεων έτσι ώστε να είναι πιο σίγουρες ότι θα τους επιστραφεί το κεφάλαιο που θα δανείζουν.

υπάρχουν πολλές περιπτώσεις πλοιοκτητών που παρότι είχαν δανειστεί τεράστια κεφάλαια, ναύλωναν τα πλοία τους κατά ταξίδι και όχι μόνο ξεχρέωσαν αλλά έβγαλαν και καθαρά κέρδη. Όλα εξαρτώνται από το ρίσκο που είναι διατεθειμένος να αναλάβει ο πλοιοκτήτης.

Αν θα θέλατε τη γνώμη μου για το πώς θα ναύλωνα ένα στόλο 10 πλοίων, θα σας έλεγα ότι με τα επίπεδα που κινείται η ναυλαγορά, θα χρονοναύλωνα μακροχρόνια (άνω των 2 ετών) το 70% του στόλου μου δηλαδή τα 7 μου πλοία και θα προτιμούσα τα πιο μικρής ηλικίας του στόλου να συμπεριλαμβάνονται στα 7, ενώ τα υπόλοιπα 30%, δηλαδή τα άλλα 3 θα τα ναύλωνα κατά ταξίδι και θα προτιμούσα αυτά τα 3 να είναι τα πιο παλιά πλοία. Η λογική μου είναι ότι τα παλιά πλοία τα έχεις ξεχρεώσει, συνεπώς έχεις τη δυνατότητα να παίξεις στην spot αγορά με αυτά και αν πάει κάτι στραβά και έλθει μια κρίση στην αγορά, έχω χρονοναυλώσει τα υπόλοιπα 7. Και θα είμαι εντάξει και με τις δανειακές μου υποχρεώσεις, οπότε πιθανότατα θα επιβιώσω στην κρίση.

Κατά τον Alderton η βέλτιστη πολιτική για ναύλωση ενός πλοίου είναι η εξής: να ναυλώνεις κατά ταξίδι το πλοίο σου όσο η ναυλαγορά βρίσκεται σε άνοδο και πριν πέσει να χρονοναυλώσεις το πλοίο σου με πολύ υψηλό ναύλο[25] ή να το πουλήσεις σε πολύ υψηλή τιμή[26]. Αλλά ποιος μπορεί να προβλέψει πως θα εξελιχθεί η αγορά με ακρίβεια ώστε να τη εφαρμόσει; Όπως θα μελετήσουμε παρακάτω η λήψη αποφάσεων κάτω από συνθήκες βεβαιότητας είναι σπάνια.

Υπάρχουν βέβαια και τα ναυτιλιακά παράγωγα που μπορεί να χρησιμοποιήσει ένας πλοιοκτήτης. Με τα ναυτιλιακά παράγωγα ένας πλοιοκτήτης κάνει «hedging» τον κίνδυνο, καθώς ο πλοιοκτήτης έχει την βεβαιότητα ότι ο ναύλος που κλείνει δεν θα ξεφεύγει από μια συμφωνημένη τιμή. Τα τελευταία χρόνια και κυρίως από ναυτιλιακές του εξωτερικού[27] άρχισαν να εφαρμόζονται τέτοιες πρακτικές. Είναι ομολογουμένως μια λύση στο πρόβλημα της αβεβαιότητας που οδηγεί ακόμα περισσότερο στο αρχικό συμπέρασμά μας ότι η επένδυση στην ναυτιλία τείνει να έχει την μορφή μιας οποιασδήποτε επένδυσης πχ τα options στις αγοραπωλησίες χρήματος.

[25] Στην κορυφή του ναυτιλιακού κύκλου
[26] δεδομένης της σχέσης τιμών των ναύλων και αξιών των πλοίων
[27] Σκανδιναβίας

4.2 Λήψη αποφάσεων κάτω από διάφορες συνθήκες

Σύμφωνα με τη θεωρία για λήψη αποφάσεων κάτω από διάφορες συνθήκες, διακρίνουμε τις τρεις κύριες περιπτώσεις:

Α) Λήψη αποφάσεων κάτω από συνθήκες βεβαιότητας. Όλες οι μεταβλητές μιας απόφασης καθώς και οι επιπτώσεις κάθε πιθανής ακολουθίας ενεργειών ή λύσεων είναι γνωστές από πριν. Δεν υπάρχουν απρόβλεπτα αποτελέσματα. Στην πραγματικότητα μόνο οι προγραμματισμένες αποφάσεις λαμβάνονται υπό συνθήκες βεβαιότητας. Σε μια ναυτιλιακή επιχείρηση για παράδειγμα, η απόφαση για το ύψος των αποθεμάτων ανταλλακτικών μηχανής που πρέπει να υπάρχουν πάνω στο πλοίο μπορεί να θεωρηθεί ότι λαμβάνεται υπό συνθήκες βεβαιότητας. Είναι διαθέσιμα στοιχεία που αφορούν τις προδιαγραφές της μηχανής, στατιστικές απόδοσης της μηχανής, μελλοντική χρήση της μηχανής κα. Μπορεί δηλαδή με σχετική ασφάλεια να προβλεφθεί η μελλοντική ανάγκη για ανταλλακτικά και να διαμορφωθεί αντίστοιχα το απόθεμα.

Β) Λήψη αποφάσεων κάτω από συνθήκες κινδύνου. Υπάρχουν όταν αυτός που λαμβάνει την απόφαση έχει στην κατοχή του πληροφόρηση που του επιτρέπει να εκτιμήσει με χρήση των πιθανοτήτων, τις επιπτώσεις των διαφόρων εναλλακτικών επιλογών. Ο κίνδυνος περιγράφεται με τη μορφή της πιθανότητας. Το άθροισμα όλων των πιθανοτήτων είναι ίσο με την μονάδα. Στην περίπτωση αυτή, επειδή οι πιθανότητες μπορούν να υπολογιστούν, με τη βοήθεια διαφόρων τεχνικών λήψης απόφασης είναι δυνατό να εκτιμηθούν τα αποτελέσματα.

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

Οι διάφορες πιθανότητες μπορούν να υπολογιστούν με 2 τρόπους.

Ο πρώτος είναι ο αντικειμενικός και στηρίζεται σε ιστορικά στοιχεία. Όμως σε αρκετές περιπτώσεις τα διοικητικά στελέχη δεν διαθέτουν ιστορικά στοιχεία, αλλά διαθέτουν μια ποσότητα πληροφόρησης η οποία τους επιτρέπει να χρησιμοποιήσουν τον δεύτερο τρόπο εκτίμησης των πιθανοτήτων, τον υποκειμενικό και να επιλέξουν την εναλλακτική λύση που μεγιστοποιεί την αναμενόμενη αξία της απόφασης.

Η λήψη αποφάσεων υπό συνθήκες κινδύνου είναι συνηθέστερη κατάσταση στον χώρο των επιχειρήσεων. Αντίστοιχα, στο χώρο της ναυτιλίας, το μεγαλύτερο ποσοστό των αποφάσεων λαμβάνεται υπό συνθήκες κινδύνου. Ακόμα και προγραμματισμένες αποφάσεις, ανήκουν σε αυτήν την κατηγορία. Μπορεί για παράδειγμα να σκεφτεί κάποιος την απόφαση για προμήθεια καυσίμων για το πλοίο, που αναφέρθηκε προηγούμενα, η οποία είναι επαναλαμβανόμενη, γνωστή από πριν αλλά παρόλα αυτά, λαμβάνεται σε συνθήκες κινδύνου, εξαιτίας της στιγμιαίας μεταβολής των τιμών καυσίμων και της μικρής διαφοροποίησης των τιμών από τόπο σε τόπο.

Γ) Λήψη αποφάσεων κάτω από συνθήκες αβεβαιότητας. Δημιουργούνται στις περιπτώσεις που υπάρχει έλλειψη πληροφόρησης σχετικά με τις πιθανές επιπτώσεις των διαφορετικών εναλλακτικών επιλογών μιας απόφασης.

Η απόφαση για την επιλογή του τύπου της ναύλωσης των πλοίων ενός στόλου σε μεσοχρόνιο ορίζοντα μπορεί να θεωρηθεί ότι λαμβάνεται σε συνθήκες αβεβαιότητας, από την άποψη ότι λαμβάνεται σε ένα καθεστώς απουσίας πληροφόρησης σχετικά με τις πιθανές επιπτώσεις της επιλογής μεταξύ ναύλωσης κατά ταξίδι και χρονοναύλωσης. Αυτό, όχι μόνο γιατί υπάρχει ο αστάθμητος παράγοντας ζήτηση, η μεταβολή της

οποίας δεν μπορεί να προβλεφθεί με ακρίβεια αλλά γιατί μια σειρά άλλων παραγόντων –απρόβλεπτων- μπορεί να έχουν θετική ή αρνητική επίδραση στις ναυλαγορές.

i) Σε συνθήκες αβεβαιότητας ο παράγοντας που βαραίνει περισσότερο είναι τα προσωπικά χαρακτηριστικά αυτού που λαμβάνει την απόφαση. Μπορούμε να διακρίνουμε 4 τύπους ληπτών απόφασης : τον αισιόδοξο, τον απαισιόδοξο, αυτόν που επιχειρεί να ελαχιστοποιήσει την πιθανότητα να μετανιώσει για την απόφαση που θα λάβει και τέλος, αυτόν που αδυνατεί να αιτιολογήσει επαρκώς την απόφαση που λαμβάνει. Στην περίπτωση που αυτός που λαμβάνει την απόφαση είναι αισιόδοξος, θα οδηγηθεί στην εναλλακτική επιλογή που μεγιστοποιεί την αναμενόμενη αξία της απόφασης. Προκειμένου για την επιλογή τύπου ναύλωσης για παράδειγμα, ο αισιόδοξος λήπτης απόφασης θα επέλεγε τη ναύλωση όλων των πλοίων κατά ταξίδι, θεωρώντας ότι η ναυλαγορά θα κινηθεί ανοδικά, οπότε τα έσοδα των πλοίων από ναύλους θα μεγιστοποιηθούν.

ii) Αντίθετα, όταν αυτός που λαμβάνει την απόφαση είναι απαισιόδοξος, θεωρώντας ότι θα γίνει πραγματικότητα η χειρότερη πιθανή κατάσταση, θα προχωρήσει στην εκτίμηση των αρνητικών συνεπειών των διαφόρων εναλλακτικών λύσεων και θα επιλέξει αυτή που εμφανίζει τις λιγότερες αρνητικές συνέπειες. Στην περίπτωση της επιλογής τύπου ναύλωσης, ο απαισιόδοξος λήπτης απόφασης θα επιλέξει να εξασφαλίσει σταθερά έσοδα από την ναύλωση. Θα επιλέξει δηλαδή τη χρονοναύλωση όλων των πλοίων και μάλιστα με συμβόλαια όσο το δυνατόν μεγαλύτερης χρονικής διάρκειας, θεωρώντας ότι η αγορά θα κινηθεί ανοδικά και κατά συνέπεια οι ναύλοι και τα έσοδα των πλοίων θα μειωθούν.

iii) Στην περίπτωση που ο λήπτης απόφασης επιχειρεί να ελαχιστοποιήσει την πιθανότητα να μετανιώσει για την απόφαση που θα λάβει εξαιτίας των επιπτώσεων της, έχει την τάση να λαμβάνει αποφάσεις οι επιπτώσεις των οποίων δεν θα είναι πολύ

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

διαφορετικές από αυτές της επιλογής με τις θετικότερες επιπτώσεις. Μιλώντας και πάλι για την επιλογή τύπου ναύλωσης των πλοίων, ο λήπτης απόφασης αυτής της κατηγορίας θα αποφάσιζε να ναυλώσει τα μισά πλοία κατά ταξίδι έτσι ώστε να μεγιστοποιήσει τα έσοδα τους στην περίπτωση που η ναυλαγορά κινηθεί ανοδικά και τα άλλα μισά πλοία με ναύλωση κατά χρόνο έτσι ώστε να εξασφαλίσει ένα ελάχιστο εγγυημένο εισόδημα ακόμα και στην περίπτωση που η ναυλαγορά θα κινηθεί καθοδικά.

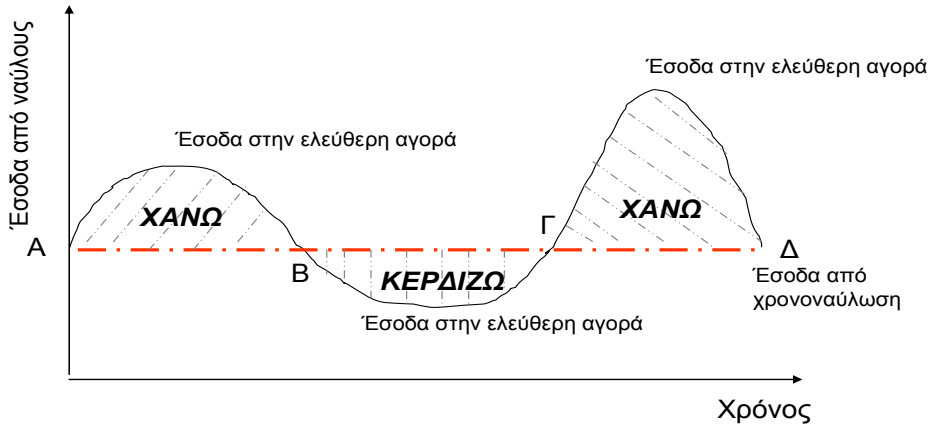
iv) Στην περίπτωση που ο λήπτης απόφασης αδυνατεί να αιτιολογήσει επαρκώς την απόφαση που θα λάβει, θα απλοποιήσει την απόφαση, υποθέτοντας ότι όλες οι πιθανές συνέπειες έχουν ίσες πιθανότητες να συμβούν και θα επιλέξει αυτή που μεγιστοποιεί την αναμενόμενη αξία της απόφασης. Στην περίπτωση της ναύλωσης δηλαδή, θα επιλέξει ότι και ο αισιόδοξος και θα ναυλώσει το σύνολο των πλοίων σε ναύλωση κατά ταξίδι.

4.3 Πολιτική των ναυλώσεων στα διάφορα στάδια του ναυτιλιακού κύκλου

Ας εξετάσουμε τώρα ένα απλοποιημένο παράδειγμα (Σχ18). Έστω ότι έχω ένα δεξαμενόπλοιο που το χρονοναυλώνω για κάποιους μήνες αντί να το ναυλώσω κατά ταξίδι.

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

4.3.1 Τι κερδίζω και τι χάνω;



ΣΧ 18 Τι κερδίζω και τι χάνω αν κλείσω μια χρονοναύλωση στο 1^{ο} παράδειγμα που εξετάζουμε

Τα έσοδα είναι σταθερά και συμφωνημένα από το χρονικό σημείο Α μέχρι το Δ και συμβολίζονται με την διακεκομμένη γραμμή.

Κατά τη διάρκεια του χρόνου Α έως Δ η τρέχουσα τιμή των ναύλων αυξομειώνεται συνεχώς. Θέλω να δω τι ακριβώς κέρδισα –με την έννοια ότι η ναυλαγορά έπεσε ενώ εγώ συνεχίζω να πληρώνομαι με τον συμφωνημένο ναύλο- αλλά και τι έχασα- με την έννοια ότι η ναυλαγορά ανέβηκε και εγώ συνεχίζω να πληρώνομαι με τον συμφωνημένο ναύλο και ουσιαστικά χάνω διότι αν είχα το πλοίο στην ελεύθερη αγορά, θα είχα μεγαλύτερο κέρδος.

Όπως παρατηρούμε το διάγραμμα μπορεί να χωριστεί σε 3 υποπεριόδους:

Α) την χρονική περίοδο ΑΒ όπου ο πλοιοκτήτης χάνει έχοντας το πλοίο του σε χρονοναύλωση. Από την αρχή του παραδείγματος Α και μετά η ναυλαγορά ανέβηκε σε σχέση με την τιμή που είχε κλείσει ο πλοιοκτήτης.

Β) την χρονική περίοδο ΒΓ ο πλοιοκτήτης κερδίζει έχοντας το πλοίο του σε χρονοναύλωση διότι η ναυλαγορά περιήλθε σε μια ύφεση πέφτοντας αρκετά κάτω από τα επίπεδα της προηγούμενης περιόδου ΑΒ.

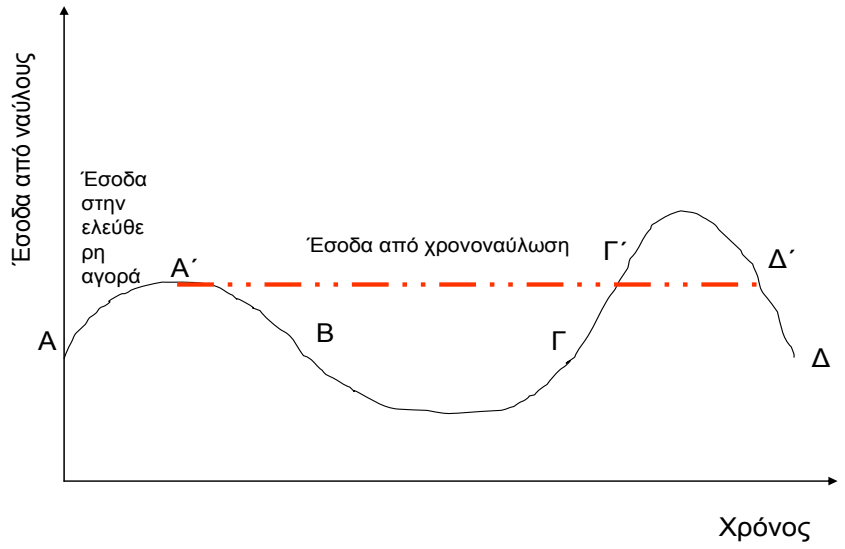
Γ) την χρονική περίοδο ΓΔ όπου ο πλοιοκτήτης χάνει έχοντας το πλοίο του σε χρονοναύλωση διότι η ναυλαγορά ανέκαμψε ξεπερνώντας μάλιστα τα επίπεδα της περιόδου ΑΒ.

Συμπερασματικά, στο παράδειγμα μας δεν συνέφερε τον πλοιοκτήτη να κλείσει το πλοίο του σε χρονοναύλωση διότι τα διαφυγόντα κέρδη είναι πολύ περισσότερα από την διασφάλιση που του δίνει μια χρονοναύλωση στην περίοδο ύφεσης. Τα πράγματα βέβαια στην πράξη είναι πολύπλοκα διότι εκτός του αστάθμητου παράγοντα της ζήτησης, η μεταβολή της οποίας δεν μπορεί να προβλεφθεί με ακρίβεια, αλλά και λόγω άλλων απρόβλεπτων παραγόντων που μπορεί να έχουν θετική ή αρνητική επίδραση στις ναυλαγορές. Επίσης αξίζει να σημειωθεί ότι στην πράξη η πλειονότητα των αποφάσεων ναύλωσης –και όχι μόνο- που καλούνται να λάβουν οι πλοιοκτήτες, λαμβάνονται από συνθήκες αβεβαιότητας. Με άλλα λόγια, υπάρχει έλλειψη πληροφόρησης σχετικά με τις πιθανές επιπτώσεις των διαφορετικών εναλλακτικών επιλογών μιας απόφασης.

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

4.3.2 Ποια θα μπορούσε να ήταν η βέλτιστη πολιτική που μπορούσε να ακολουθήσει ένας πλοιοκτήτης;

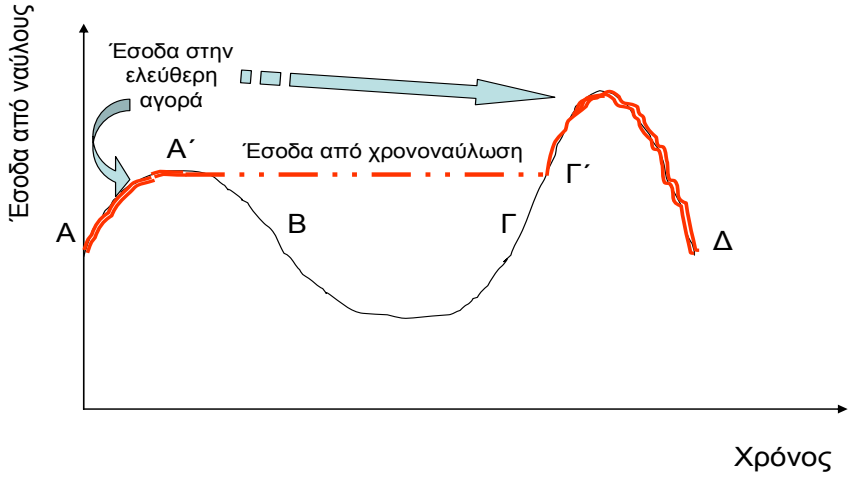
Σε περίπτωση όπου η απόφαση για ναύλωση λαμβανόταν υπό το καθεστώς βεβαιότητας δηλαδή ότι ο πλοιοκτήτης γνώριζε έστω και μερικώς πως θα κινηθεί η ναυλαγορά τι έπρεπε να κάνει ώστε να μεγιστοποιήσει τα κέρδη του;



ΣΧ 19 μια πολύ καλή λύση για πολιτική ναύλωσης αν λαμβάνεται υπό το καθεστώς βεβαιότητας

<u>Α' περίπτωση</u>:μια πολύ καλή λύση απεικονίζεται στο Σχ 19. Ο πλοιοκτήτης να κλείσει χρονοναύλωση στο κορυφαίο σημείο του χρονικού διαστήματος ΑΒ έστω Α'. Έτσι θα εξασφάλιζε σταθερά έναν εξαιρετικό ναύλο που με εξαίρεση το χρονικό διάστημα ΓΔ και συγκεκριμένα από το σημείο Γ' Δ' όπου οι ναύλοι κορυφώνονται δεν θα μπορούσε να έχει περισσότερα έσοδα. Κατά την γνώμη μου πρόκειται για μια εξαιρετική λύση. Το σημείο κλειδί σε αυτήν την υπόθεση είναι ο πλοιοκτήτης να κάνει σωστή πρόγνωση τη

στιγμή Α’ – ότι δηλαδή θα υπάρξει κάθοδος της ναυλαγοράς και να κλείσει το πλοίο του σε χρονοναύλωση.

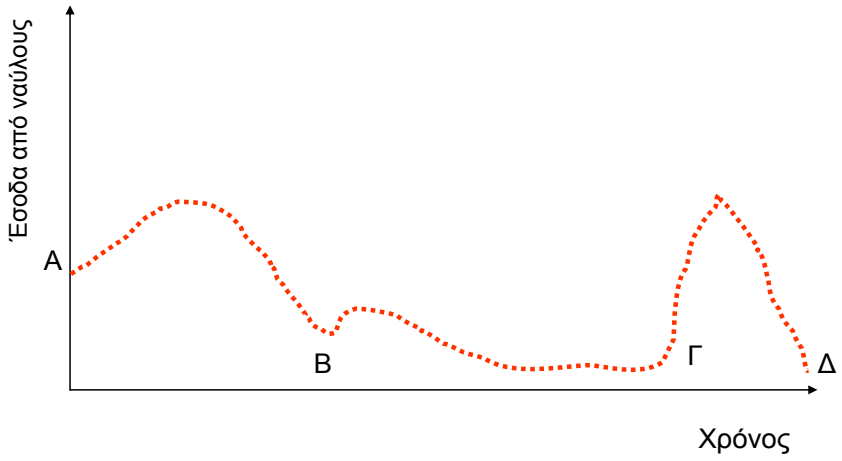


Σχ 20 η καλύτερη πολιτική ναύλωσης που μπορεί να λάβει ένας πλοιοκτήτης υπό το καθεστώς βεβαιότητας.

<u>Β’ περίπτωση</u>:η καλύτερη πολιτική ναύλωσης που μπορεί να λάβει ένας πλοιοκτήτης απεικονίζεται στο ΣΧ20. Ουσιαστικά ο πλοιοκτήτης ακολουθεί την ίδια πολιτική όπως και στην Ά περίπτωση, αλλά η διάρκεια της χρονοναύλωσης λήγει σε κάποιο σημείο κατά το χρονικό διάστημα ΓΔ ώστε να καρπωθεί την εκτίναξη των ναύλων εκείνη την περίοδο. Πρόκειται για εξαιρετική λύση που όμως είναι δύσκολη στην εφαρμογή της για δύο λόγους. Αφενός ότι ο πλοιοκτήτης πρέπει να κάνει τη σωστή πρόβλεψη για να κλείσει χρονοναύλωση όπως και στην α’ περίπτωση αλλά πρέπει να είναι

περιορισμένης διαρκείας προσδοκώντας ότι από το σημείο Γ και μετά η ναυλαγορά θα εκτιναχτεί. Εδώ δηλαδή ο πλοιοκτήτης πρέπει να επιδείξει μεγάλη προνοητικότητα αλλά και ρίσκο από μια άποψη, με την έννοια ότι έχοντας κλείσει χρονοναύλωση με τόσο καλό ναύλο να είναι περιορισμένης διαρκείας.

<u>Σημείωση</u>: Οι 2 περιπτώσεις που παραθέσαμε είναι ενδεικτικές και κάποιος μπορεί να επισημάνει και άλλους θετικούς συνδυασμούς για τον πλοιοκτήτη. Αυτό που θέλουμε να δείξουμε είναι πως αν ο πλοιοκτήτης ξέρει έστω μερικώς πως θα κινηθεί η ναυλαγορά ή τουλάχιστον μπορεί να έχει βάσιμες υποψίες πως θα μπορούσε να κινηθεί, σε τι κινήσεις θα μπορούσε να προβεί.

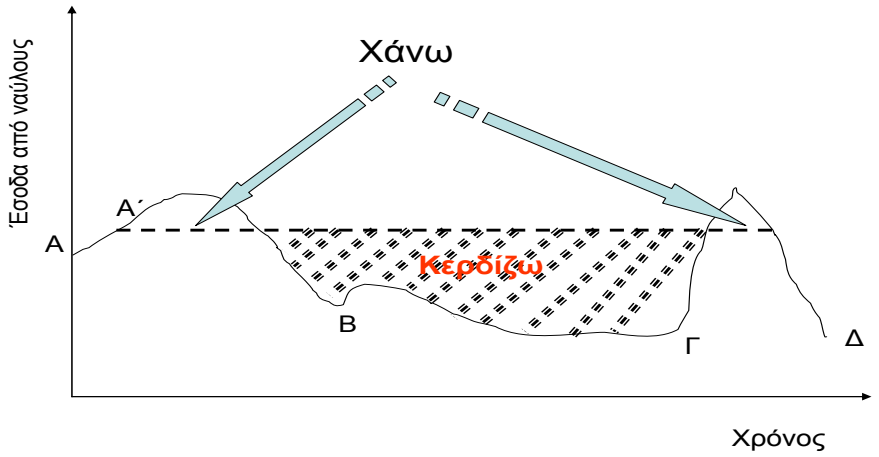


Σχ 20 διακύμανση των ναύλων στο 2^{ο} παράδειγμα που εξετάζουμε

Αν στην προηγούμενη περίπτωση η επιλογή μεταξύ ναύλωσης κατά ταξίδι και χρονοναύλωσης τελικά μας οδηγούσε περίπου σε παρόμοια συνολικά έσοδα, σε μια

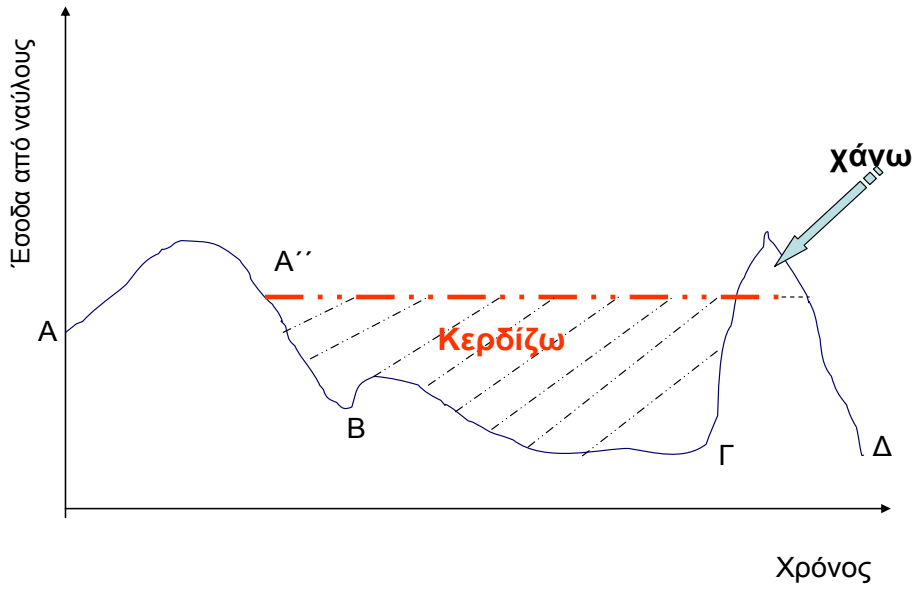
περίπτωση όπως στο Σχ 20 τα πράγματα δεν είναι έτσι. Εδώ μετά το χρονικό διάστημα ΑΒ όπου έχουμε ένα σύντομο κύκλο άνθησης και μετά κατάρρευση, παρατηρούμε ότι ακολουθεί μια βαθιά ύφεση-αυτή που απεικονίζεται στο χρονικό διάστημα ΒΓ-, η οποία σε πραγματικές συνθήκες ίσως διαρκέσει και πολλούς μήνες ή ακόμα και χρόνια. Τέλος, στο χρονικό διάστημα ΓΔ που ακολουθεί η ναυλαγορά, ανακάμπτει και μάλιστα φτάνει επίπεδα ναύλων ανώτερα από τις τιμές που είχε κατά το χρονικό διάστημα ΑΒ.

Αυτό που θέλουμε να δείξουμε στο ανώτερο σχήμα είναι το πώς μπορεί να αποφύγει ο πλοιοκτήτης την βαθιά ύφεση του χρονικού διαστήματος ΒΓ. Αυτό μπορεί να γίνει αν καταφέρει και κλείσει μια χρονοναύλωση σε κάποιο σημείο κατά την άνοδο ή ακόμα και κατά την κάθοδο του κύκλου ΑΒ. Το σίγουρο είναι ότι πρέπει οπωσδήποτε να κλείσει χρονοναύλωση αλλιώς τα πράγματα θα είναι δυσοίωνα για το μέλλον του. Διακρίνουμε ενδεικτικά 2 περιπτώσεις :



Σχ 21 Μια πολύ καλή λύση για πολιτική ναύλωσης

Α) ο πλοιοκτήτης να κλείσει χρονοναύλωση στο σημείο Α’ (Σχ 21). Πρόκειται για μια καλή επιλογή –τηρουμένων των αναλογιών. Βέβαια αν προβεί σε μια τέτοια κίνηση ο πλοιοκτήτης θα χάσει ναύλους από την κορύφωση του κύκλου ΑΒ αλλά και του κύκλου ΓΔ αλλά αυτό μικρή σημασία έχει αν λαμβάνει μηνιαία το ναύλο κατά την διάρκεια του κύκλου ΒΓ.



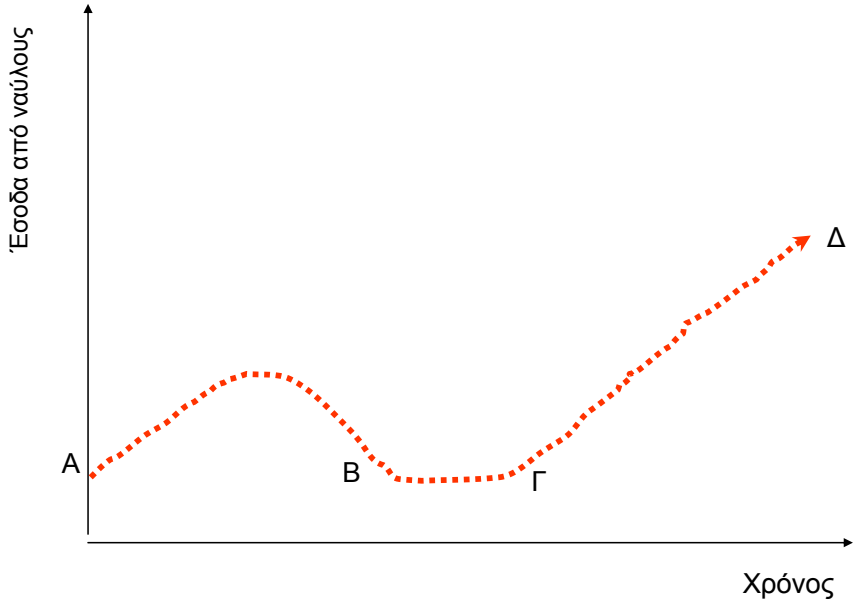
Σχ 22 μια εξίσου καλή λύση για πολιτική ναύλωσης

Β) ο πλοιοκτήτης να κλείσει χρονοναύλωση στο σημείο Α’’ (Σχ 22). Πρόκειται για μια εξίσου καλή λύση διότι και πάλι θα αντεπεξέλθει στην κρίση του χρονικού διαστήματος

ΒΓ. Βέβαια συγκριτικά με την Α' λύση είναι λιγότερο επιθυμητή αλλά σημασία έχει ότι ο πλοιοκτήτης πήρε την σημαντικότερη απόφαση να κλείσει χρονοναύλωση έστω και λίγο αργά. Τι θα γίνει όμως αν ο πλοιοκτήτης δεν κλείσει χρονοναύλωση; Τότε ο πλοιοκτήτης θα αναγκαστεί να εκμεταλλευτεί το πλοίο του στην ελεύθερη αγορά. Κατά το χρονικό διάστημα ΒΓ οι ναύλοι είναι χαμηλοί, η προσφορά πλοίων διαθέσιμων για ναύλωση αρχίζει να ξεπερνά την ζήτηση, οι ευκαιρίες ναύλωσης όλο και λιγοστεύουν και ότι άλλο συνεπάγεται μια κρίση. Όπως έχουμε αναφερθεί σε προηγούμενο κεφάλαιο της εργασίας μας πως υπάρχουν στρατηγικές συντήρησης σε περιόδους χαμηλών ναύλων αλλά ότι και να κάνει ο πλοιοκτήτης το κάνει κατόπιν εορτής. Όπως προείπαμε, ο πλοιοκτήτης σίγουρα θα έμενε ανεπηρέαστος από την ύφεση αν έκλεινε μια χρονοναύλωση για το πλοίο του κατά την διάρκεια της κρίσης.

Βέβαια αν τελικά ο πλοιοκτήτης στο παράδειγμα μας καταφέρει και επιζήσει της ύφεσης πχ έχοντας πολλά κεφάλαια και χωρίς έσοδα από ναύλους μπορέσει να αντεπεξέλθει στις δανειακές του υποχρεώσεις τότε θα καρπωθεί και την εκτίναξη της ναυλαγοράς κατά το χρονικό διάστημα ΓΔ. Όπως παρατηρούμε όμως η ύφεση διήρκησε πολύ περισσότερο από την άνοδο[28].

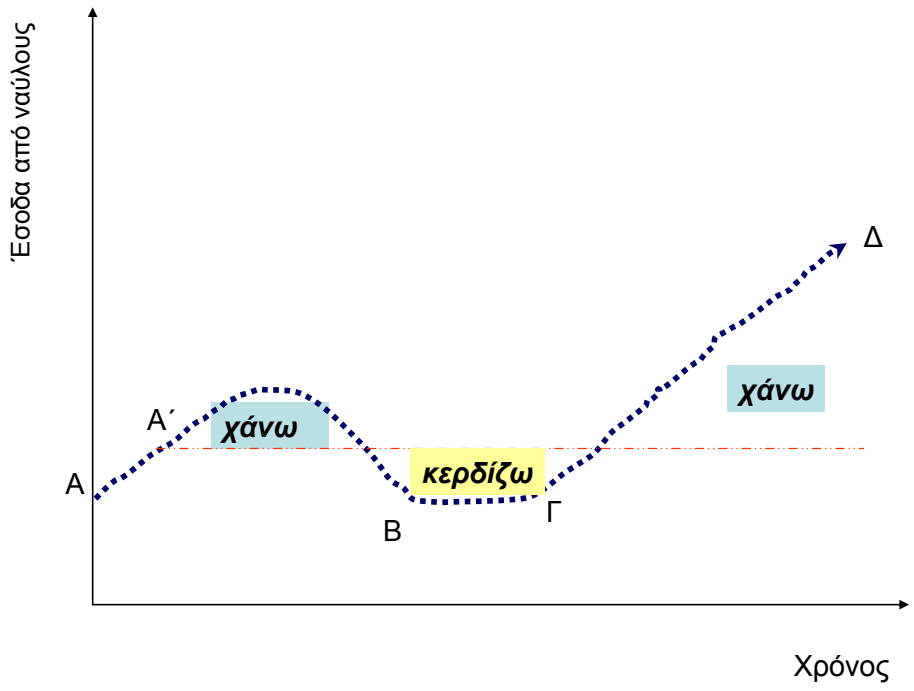
28. βλέπε θεωρία ναυτιλιακών κύκλων -Κεφάλαιο 2-.



Σχ 23 διακύμανση των ναύλων στο 3^{ο} παράδειγμα που εξετάζουμε.

Στην τελευταία ενδεικτική περίπτωση που θα παραθέσουμε (Σχ 23) πριν αρχίσουμε να εξετάζουμε πραγματικά δεδομένα, βλέπουμε μια άλλη πορεία του ναυτιλιακού κύκλου. Εδώ διακρίνουμε αρχικά ένα χρονικό διάστημα που οι ναύλοι ανεβαίνουν λίγο και μετά πέφτουν ενώ πολύ σύντομα ξανανεβαίνουν και μάλιστα η τρίτη και τελευταία φάση του κύκλου –που δεν είναι άλλο από το χρονικό διάστημα ΓΔ- διαρκεί αρκετά και παρουσιάζει μια συνεχή αύξηση.

Εδώ θέλουμε να δείξουμε πως αν ο πλοιοκτήτης βιαστεί και κλείσει το πλοίο του σε χρονοναύλωση θα έχει πάρει μια λανθασμένη απόφαση.



Σχ 24 Μια λανθασμένη πολιτική ναύλωσης

Αν προβεί σε μια τέτοια κίνηση θα εισπράττει συμφωνημένο χαμηλό ναύλο ενώ η ναυλαγορά θα έχει εκτιναχτεί. Όπως παρατηρούμε ο πλοιοκτήτης θα γλιτώσει τις απώλειες της βραχείας ύφεσης που λαμβάνει χώρα κατά το χρονικό διάστημα ΒΓ αλλά τι να το κάνει αν μετά θα βλέπει τους άλλους πλοιοκτήτες να ξεχρεώνουν σε λίγους μόνο μήνες τα βαπόρια τους εκμεταλεύοντας τα στην ελεύθερη αγορά, ενώ ο ίδιος έχει κολλήσει στα χαμηλά, συμφωνημένα έσοδα μιας χρονοναύλωσης.

<u>Συμπέρασμα</u>

Οι παραπάνω περιπτώσεις που εξετάσαμε μπορεί να είναι ενδεικτικές και τα σχήματα να φτιάχτηκαν παραδειγματικά αλλά στην πράξη συμβαίνουν παρόμοια περιστατικά.

Εξετάσαμε 3 περιπτώσεις. Στην πρώτη περίπτωση αν ο πλοιοκτήτης έκλεινε από την αρχή μια χρονοναύλωση, θα έχανε λίγο σε σχέση με το αν είχε το πλοίο του στην ελεύθερη αγορά. Στην δεύτερη περίπτωση, ο πλοιοκτήτης έπρεπε οπωσδήποτε να κλείσει στα πρώτα στάδια του κύκλου χρονοναύλωση γιατί η ναυλαγορά έπεσε σε βαθιά ύφεση ενώ στην τρίτη περίπτωση αν ο πλοιοκτήτης βιαζόταν και έκλεινε χρονοναύλωση θα έχανε τεράστια ποσά διότι η ναυλαγορά βρισκόταν σε συνεχή άνθηση.

Αυτό που έχει σημασία και προαναφέραμε είναι ότι ο πλοιοκτήτης δεν γνωρίζει στην πλειοψηφία των περιπτώσεων πως θα κινηθεί η ναυλαγορά, δηλαδή δρα υπό καθεστώς αβεβαιότητας. Το τι θα έπρεπε να κάνει αν ήξερε τι θα συμβεί στο μέλλον το αναπτύξαμε στην α' περίπτωση που μελετήσαμε-δράση υπό το καθεστώς βεβαιότητας-. Αυτό που είναι ίσως πιο χειροπιαστό είναι ο πλοιοκτήτης να δει κάποια σημάδια –όντως προνοητικός- και έχοντας και την τύχη με το μέρος του να προβεί στις κατάλληλες κινήσεις, κλείνοντας μια χρονοναύλωση αν προβλέπει κρίση στην ναυλαγορά ή παίζοντας στην ελεύθερη αγορά αν προβλέπει άνθηση. Στο επόμενο κεφάλαιο της εργασίας χρησιμοποιούμε πραγματικά δεδομένα για να αποδώσουμε με γλαφυρό τρόπο τις πολιτικές ναύλωσης των πλοίων ανάλογα με την φάση του κύκλου.

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

4.4 Ένα πραγματικό παράδειγμα που υποδεικνύει τα πλεονεκτήματα και τα μειονεκτήματα της χρονοναύλωσης.

Υπάρχουν πολλά παραδείγματα με αναφορές στα πλεονεκτήματα και τα μειονεκτήματα της χρονοναύλωσης. Ένα από τα πλέον αντιπροσωπευτικά στην ελληνική βιβλιογραφία παρατίθεται παρακάτω[29].

Τα πλεονεκτήματα ή μειονεκτήματα της χρονοναύλωσης γίνονται περισσότερο κατανοητά από τα ακόλουθα παραδείγματα, τα στοιχεία των οποίων είναι πραγματικά και δημοσιεύτηκαν στο *Lloyd's Shipping Economist.* Τον Φεβρουάριο του 1994 ο ναύλος κατά ταξίδι για ένα πλοίο bulk carrier 55.000 τ.ν.β. ήταν 20.5$ ανά τόνο. Τον Μάρτιο του ιδίου έτους μειώθηκε στα 19.5$ ενώ τον Απρίλιο αυξήθηκε ξανά στα 22$. Ο ναύλος κατά ημέρα για χρονοναύλωση διάρκειας ενός έτους ήταν 9.000$ για τον Φεβρουάριο και τον Μάρτιο και 9.500$ για τον Απρίλιο. Το ισοδύναμο της χρονοναύλωσης σε ναύλωση κατά ταξίδι(voyage equivalent) ήταν 17,5$ τον Φεβρουάριο και τον Μάρτιο και 18.5$ τον Απρίλιο. Αν ο πλοιοκτήτης αυτού του πλοίου, αντί να χρονοναυλώσει το πλοίο τον Φεβρουάριο του 1994 το ναύλωνε κατά ταξίδι και στη συνέχεια το χρονοναύλωνε τον Απρίλιο, θα είχε τα εξής πλεονεκτήματα:

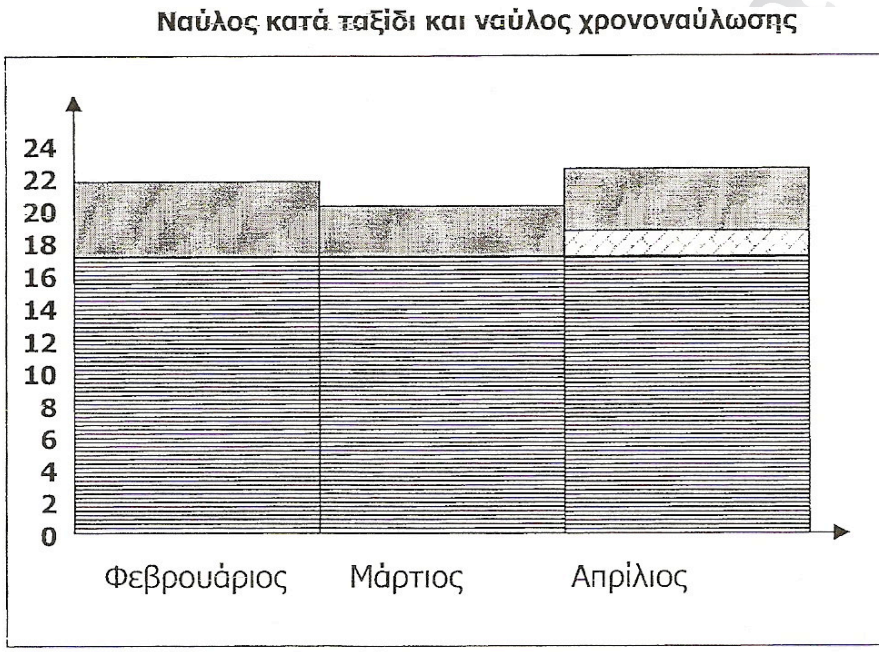
- θα εισέπραττε ναύλο μεγαλύτερο κατά 3 δολάρια ανά τόνο τον Φεβρουάριο και 2 δολάρια ανά τόνο τον Μάρτιο

-θα εισέπραττε 500 δολάρια επιπλέον ανά ημέρα από την χρονοναύλωση του Απριλίου

Το παραπάνω παράδειγμα αφορά στην περίπτωση που στην βραχυχρόνια περίοδο ο ναύλοι δεν μεταβάλλονται ομαλά. Στο παράδειγμα που ακολουθεί έχουμε πτώση των ναύλων στην ίδια περίοδο του 1998 και για τον ίδιο τύπο πλοίου. Τον Ιανουάριο του

[29] Θεοτοκάς Ιωάννης, Εισαγωγή στις ναυτιλιακές σπουδές (σημειώσεις), ΤΝΕΥ, 2002-3.

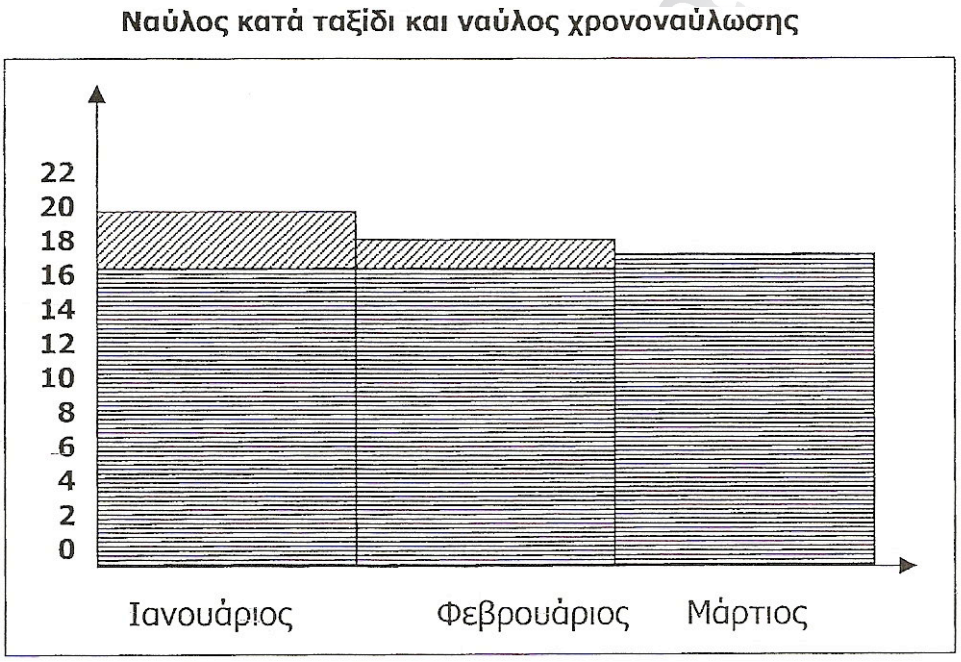
1998 ο ναύλος για ναύλωση κατά ταξίδι ήταν 19.2$. Τον Φεβρουάριο μειώθηκε στα 18.4$ και τον Μάρτιο στα 18$.Ο ναύλος κατά ημέρα για χρονοναύλωση περιόδου ενός έτους ήταν 7.500$ τον Ιανουάριο, 8.000$ τον Φεβρουάριο και 9.000$ τον Μάρτιο. Το ισοδύναμο της χρονοναύλωσης σε ναύλωση κατά ταξίδι ήταν 16.5$ τον Ιανουάριο, 16.6$ τον Φεβρουάριο και 18.0$ τον Μάρτιο.



Σχ 25 ναύλος κατά ταξίδι και ναύλος χρονοναύλωσης στο 1^{ο} αριθμητικό παράδειγμα

Στο διάγραμμα 1 το διαγραμμισμένο τμήμα απεικονίζει τα έσοδα της ναυτιλιακής επιχείρησης στην περίπτωση της χρονοναύλωσης του πλοίου, ενώ το σκιαγραφημένο τμήμα απεικονίζει τα επιπλέον έσοδα που κέρδιζε η επιχείρηση που αντί για χρονοναύλωση επέλεξε τη ναύλωση κατά ταξίδι. Το διαγραμμισμένο και σκιαγραφημένο τμήμα απεικονίζει τα κέρδη που θα έχει η ναυτιλιακή επιχείρηση αν

χρονοναύλωνε το πλοίο της τον Απρίλιο, σε σχέση με τα έσοδα που θα είχε αν χρονοναύλωνε τον Μάρτιο ή τον Απρίλιο. Η λογική επιλογή για τον πλοιοκτήτη που θα ήθελε να κάνει χρονοναύλωση θα ήταν να το κάνει τον Απρίλιο. Και σε αυτή την περίπτωση όμως ο ναύλος που θα έπαιρνε θα ήταν μικρότερος από αυτόν που θα έπαιρνε στην ελεύθερη αγορά.



Σχ 26 ναύλος κατά ταξίδι και ναύλος χρονοναύλωσης στο 2^{ο} αριθμητικό παράδειγμα

Στο διάγραμμα 2 απεικονίζεται η δεύτερη περίπτωση που αναφέρεται παραπάνω, κατά την οποία, ο ναύλος κατά ταξίδι εμφανίζει πτωτική τάση και ο ναύλος κατά ημέρα ανοδική τάση. Το διαγραμμισμένο τμήμα απεικονίζει τα έσοδα του πλοιοκτήτη στην περίπτωση που επέλεγε την χρονοναύλωση τον Ιανουάριο, τον Φεβρουάριο και τον

Μάρτιο αντίστοιχα, ενώ το σκιαγραφημένο τμήμα απεικονίζει τα επιπλέον έσοδα του πλοιοκτήτη που επέλεξε την ναύλωση κατά ταξίδι. Φαίνεται ότι τον Μάρτιο, τα έσοδα και για τις δύο μορφές ναύλωσης ήταν κοινά και επομένως, την δεδομένη στιγμή, θα ήταν αδιάφορο για τον πλοιοκτήτη ποια μορφή θα επέλεγε. Η λογική κίνηση για τον πλοιοκτήτη αυτή την περίοδο πάντως θα ήταν να επιλέξει την ναύλωση κατά ταξίδι τον Ιανουάριο και τον Φεβρουάριο και την χρονοναύλωση τον Μάρτιο, για να εξασφαλίσει ναύλο αντίστοιχο των 18$/τόνο.

5. ΕΠΙΛΟΓΟΣ

5.1 Τελικά συμπεράσματα

Οι ναυτιλιακοί κύκλοι είναι μια πραγματικότητα στην παγκόσμια ναυτιλία. Η ναυτιλιακή δραστηριότητα υπόκειται σε διακυμάνσεις οι οποίες και έχουν αντίκτυπο στις εργασίες των ναυτιλιακών επιχειρήσεων, αλλά και όλων των υπηρεσιών που δραστηριοποιούνται στο χώρο της ναυτιλίας, όπως οι Τράπεζες και τα Ναυπηγεία. Οι

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

διακυμάνσεις αυτές αυξάνουν την αβεβαιότητα και τον κίνδυνο της ναυτιλιακής αγοράς και καθιστούν τη δουλεία ενός ναυτιλιακού manager πολύ δύσκολη, αλλά και κερδοφόρα.

Κατά τη διάρκεια ενός ναυτιλιακού κύκλου η αγορά περνάει από κάποια στάδια. Κατά την άνοδο της ναυλαγοράς, και μετά από κάποιο στάδιο αναμονής των πλοιοκτητών που περιμένουν να δουν την αντίδραση της αγοράς, αυξάνεται η ζήτηση χωρητικότητας και ανεβαίνει το επίπεδο των ναύλων. Οι πλοιοκτήτες ξαναβάζουν στην αγορά τα παροπλισμένα πλοία και πλοία από άλλες αγορές, υπάρχει δηλαδή ελαστικότητα υποκατάστασης, και τοποθετούν νέες παραγγελίες πλοίων. Σημαντική αύξηση υπάρχει και στη ζήτηση για αγορές μεταχειρισμένων πλοίων, οι τιμές των οποίων είναι υψηλές λόγω του ότι είναι ετοιμοπαράδοτα. Η γενική αισιοδοξία ωθεί τους πλοιοκτήτες στην προσπάθεια εκμετάλλευσης της ανόδου των ναύλων με την τοποθέτηση παραγγελιών πλοίων, τα οποία συνήθως είναι μεγάλα και σύγχρονα για να εξοικονομήσουν τα οφέλη από τις οικονομίες κλίμακας.

Από κάποιο σημείο όμως και έπειτα, η ναυλαγορά αρχίζει να πέφτει. Η προσφορά χωρητικότητας είναι πολύ πιο μεγάλη από τη ζήτηση και γι'αυτό οι ναύλοι αρχίζουν να πέφτουν. Μεγάλα προβλήματα στην αγορά προκαλούνται με την παράδοση των νεόκτιστων πλοίων, και η οποία προκαλεί περαιτέρω επιδείνωση της αγοράς. Στην αγορά επικρατεί απαισιοδοξία και όπως είναι φυσικό η κακή αυτή ψυχολογία επιδρά αρνητικά στην αγορά. Τα μη ανταγωνιστικά πλοία παροπλίζονται και άλλα πωλούνται για παλιοσίδερα.

Ο ναυτιλιακός κύκλος δεν είναι τίποτα άλλο από ένα μηχανισμό εξισορρόπησης της προσφοράς με την ζήτηση χωρητικότητας κατά τον οποίο σημαντικό ρόλο παίζει η ικανότητα πρόβλεψης των κινήσεων των ναύλων και η μετέπειτα σωστή χρονική τοποθέτηση των επενδύσεων. Το σωστό timing καθορίζει την επιτυχία ή αποτυχία ενός ναυτιλιακού manger. Στον ναυτιλιακό κύκλο κρίνεται κατά πόσο ο ναυτιλιακός manager μπορεί να αντεπεξέλθει στις απαιτήσεις της αγοράς, κατά πόσο δηλαδή μπορεί να προβλέψει σωστά την χρονική στιγμή που θα μπει και θα βγει από την αγορά.

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

Η κοινή πρακτική στη ναυτιλιακή αγορά είναι οι πλοιοκτήτες να τοποθετούν παραγγελίες μόλις δημιουργηθούν ελαστικές προβλέψεις, όταν δηλαδή πιστεύεται ότι οι ναύλοι θα ανέβουν. Το πρόβλημα είναι ότι μερικές φορές, οι πλοιοκτήτες αργούν να τοποθετήσουν παραγγελίες πλοίων, γιατί αργούν να εμπιστευτούν την αγορά, με αποτέλεσμα πολλές από τις παραδόσεις των πλοίων να γίνονται όταν η ναυλαγορά βρίσκεται ήδη σε κρίση και έτσι να επιδεινώνεται ακόμη περισσότερο η κατάσταση.

Ανάλογη πορεία με αυτή του ναυτιλιακού κύκλου διαγράφει και η ναυτιλιακή χρηματοδότηση. Όσο η αγορά βρίσκεται σε άνοδο, η χρηματοδότηση των ναυτιλιακών επιχειρήσεων γίνεται πιο εύκολα και ευνοϊκότερους όρους για αυτές, καθώς η αισιοδοξία που επικρατούν και η αύξηση των περιουσιακών στοιχείων των επιχειρήσεων ενισχύουν την ασφάλεια του δανείου. Με άλλα λόγια υπάρχει μεγαλύτερη εμπιστοσύνη στην ικανότητα του δανειζόμενου να αποπληρώσει το δάνειο.

Όταν όμως η ναυλαγορά βρίσκεται σε ύφεση, η απαισιοδοξία και τα χαμηλά κέρδη καθιστούν αμφίβολη την ικανότητα αποπληρωμής του δανείου και γι'αυτό ένας πλοιοκτήτης δύσκολα πια μπορεί να λάβει χρηματοδότηση.

Σημαντικό στοιχείο επίσης για την χρηματοδότηση ενός πλοιοκτήτη είναι το όνομα και η φήμη αυτού.

Σύμφωνα λοιπόν με τα παραπάνω καταλαβαίνουμε ότι και η ναυτιλιακή χρηματοδότηση λειτουργεί σε μια κυκλική αγορά που ακολουθεί τον ναυτιλιακό κύκλο.

Ανάλογα με την πορεία του ναυτιλιακού κύκλου πρέπει να προσαρμόζεται και η πολιτική των ναυλώσεων που ακολουθεί μια Ναυτιλιακή εταιρεία. Όσο βρισκόμαστε σε άνθηση η Ναυτιλιακή εταιρεία καλό θα ήταν να ναυλώνει τα πλοία της για βραχείες περιόδους[30], αποκομίζοντας τεράστια κέρδη από τους συνεχώς αυξανόμενους ναύλους, ενώ αν η αγορά περάσει μια κρίση και περιέλθει μια ύφεση είναι βέβαιο ότι η μόνη της σωτηρία είναι να ναυλώσει τα πλοία της για μεγάλες περιόδους[31] εξασφαλίζοντας ένα σταθερό εισόδημα κατά την διάρκεια της ύφεσης, έτσι ώστε να

[30] όπως αναλύσαμε και στο αντίστοιχο κεφάλαιο η επικρατέστερη βραχεία μορφή ναύλωσης είναι η ναύλωση κατά ταξίδι.

[31] συνηθέστερη μορφή ναύλωσης μακράς διαρκείας είναι η χρονοναύλωση και η σύμβαση εργολαβικής μεταφοράς

μπορέσει να αντεπεξέλθει στις συμβατικές της υποχρεώσεις και όχι μόνο. Σε αντίθετη περίπτωση το μέλλον χαρακτηρίζεται δυσοίωνο για την Ναυτιλιακή εταιρεία καθώς όπως αναλύσαμε εκτενώς και σε σχετικό κεφάλαιο οι ευκαιρίες απασχόλησης στην ελεύθερη αγορά κατά την διάρκεια της ύφεσης είναι ελάχιστες. Υπάρχουν βέβαια κάποια μέτρα που μπορεί να πάρει μια Ναυτιλιακή εταιρεία μήπως καταφέρει και επιβιώσει αλλά και πάλι χωρίς ένα εξασφαλισμένο εισόδημα και με τα έξοδα να τρέχουν η κατάσταση είναι δυσμενής.

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

6. ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Ελληνική:

Βιβλία:

1) Κορρές Ι.Ε. Άλκης και Θανόπουλος Ν. Γιάννης (), «Ναυτιλιακή θεωρία και επιχειρηματικότητα στην εποχή της ποιότητας», εκδόσεις Interbooks
2) Γουλιέλμος Μ. Αλέξανδρος (), «Χρηματοδότηση ναυτιλιακών επιχειρήσεων», εκδόσεις Α. Σταμούλης.
3) Γεωργαντόπουλος Ελ. Και Βλάχος Γ.Π., «Ναυτιλιακή Οικονομική», εκδόσεις J+J Ελλάς.
4) Γουλιέλμος Μ. Αλέξανδρος (), «Η διοίκηση της διαχείρισης και της παραγωγής στις Ναυτιλιακές επιχειρήσεις», εκδόσεις Α. Σταμούλης.
5) Γουλιέλμος Μ. Αλέξανδρος (), «Management Ναυτιλιακών επιχειρήσεων», 1η έκδοση , 2η έκδοση, 3η έκδοση -Α και΄Β τόμος- εκδόσεις Α. Σταμούλης.
6) Μεταξάς Ν. Βασίλης(), «Αρχές Ναυτιλιακής Οικονομικής», εκδόσεις Παπαζήση
7) Γεωργαντόπουλος Ελ. (), «Ναυτιλιακή Οικονομική και Πολιτική», εκδόσεις Λιόντης.
8) Γκιζιάκης Κ. , Παπαδόπουλος Α., Πλωμαρίτου Ε.(), "Εισαγωγή Στις Ναυλώσεις" , εκδόσεις Α. Σταμούλης.
9) Γουλιέλμος Μ. Αλέξανδρος(), «Λειτουργική διαχείριση Ναυτιλιακών επιχειρήσεων», εκδόσεις J+J Ελλάς.
10) Γουλιέλμος Μ. Αλέξανδρος & Γκιζιάκης Κ., '"Έλεγχος της ποιότητας στη ναυτιλιακή επιχείρηση και στο πλοίο, εκδόσεις Σταμούλη.

.

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

Πανεπιστημιακές σημειώσεις:

1) Θεοτοκάς Γιάννης, « Εισαγωγή στις ναυτιλιακές σπουδές», ακαδημαϊκό έτος 2002-2003
2) Θεοτοκάς Γιάννης, « Διοίκηση ναυτιλιακών επιχειρήσεων», », ακαδημαϊκό έτος 2005-2006
3) Καβουσανός Γ. Εμμανουήλ, « Διαχείριση επιχειρηματικών κινδύνων στη ναυτιλία».
4) Ψαραύτης Χαρίλαος, «Οικονομική Θαλασσίων Μεταφορών», Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, τμήμα Ναυπηγών Μηχανολόγων.

Ξενόγλωση:

Βιβλία:

1) Stopford M. 1997. Maritime Economics. Routledge

Επιστημονικά άρθρα:

1) Cullinane K.P.B. 1991. Who’s using Biffex? Results from a survey of ship owners. Maritime Policy and Management.
2) Dinwoodie J. and Morris J. 2003. Tanker forward freight agreements: the future for freight futures. Maritime Policy and Management.
3) Kavussanos M.G. Visvikis.I.D. and Goulielmou M.A. 2005. An investigation of the use of risk management and shipping derivatives: The case of Greece.

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

4) Kavussanos M.G. and Nomikos N., Hedging in the freight Market. Journal of Derivatives
5) Stopford Martin, «Will the next 50 years be as chaotic in Shipping as the last?», Clarkson Research

Μελέτες

1) Annual report of BRS Paris 2006
2) Annual report of BRS Paris 2007
3) The Platou report 2006
4) The Platou report 2007

Διαδίκτυο

1) www.clarksons.net
2) www.lloydslist.com
3) www.platou.com
4) www.brs-paris.com
5) www.martrans.org

Πανεπιστήμιο Πειραιώς