

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ



ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

στην

ΝΑΥΤΙΛΙΑ

SALES & PURCHASES

**ΔΙΑΠΙΣΤΩΣΕΙΣ ΚΑΙ ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΠΟΥ
ΠΡΟΚΥΠΤΟΥΝ ΑΠΟ ΤΗΝ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑ ΔΙΕΘΝΗ
ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΚΡΙΣΗ**

Παπουτσή Ευθυμία

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

Πειραιάς, Νοέμβριος 2016

Δήλωσης Αυθεντικότητας

«Το άτομο το οποίο εκπονεί την Διπλωματική Εργασία φέρει ολόκληρη την ευθύνη προσδιορισμού της δίκαιης χρήσης του υλικού, η οποία ορίζεται στην 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 το όλο κείμενο υπό copyright, και των πιθανών συνεπειών της χρήσης αυτής στην αγορά ή στη γενικότερη αξία του υπό copyright κειμένου».

Η Συγγραφέας

Παπουτσή Ευθυμία

Σελίδα Τριμελούς Εξεταστικής Επιτροπής

Η παρούσα Διπλωματική Εργασία εγκρίθηκε ομόφωνα από την Τριμελή Εξεταστική επιτροπή που ορίστηκε από τη ΓΣΕΣ του Τμήματος Ναυτιλιακών Σπουδών Πανεπιστημίου Πειραιώς σύμφωνα με τον Κανονισμό Λειτουργίας του Προγράμματος Μεταπτυχιακών Σπουδών στην Ναυτιλία.

Τα μέλη της Επιτροπής ήταν:

- Καθηγητής Βλάχος Γεώργιος (Επιβλέπων)
- Καθηγητής Πελαγίδης Θεόδωρος
- Λέκτορας Πολέμης Διονύσιος

Η έγκριση της Διπλωματικής Εργασίας από το Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών του Πανεπιστημίου Πειραιώς δεν υποδηλώνει αποδοχή των γνώμων του συγγραφέα.

Ευχαριστίες

Η παρούσα διπλωματική εργασία εκπονήθηκε στα πλαίσια του Μεταπτυχιακού Προγράμματος Σπουδών στην Ναυτιλία του τμήματος Ναυτιλιακών Σπουδών του Πανεπιστημίου Πειραιώς.

Θα ήθελα να ευχαριστήσω τον επιβλέποντα καθηγητή μου Γεώργιο Βλάχο για την πολύτιμη βοήθεια του και την καθοδήγηση του κατά την διάρκεια συγγραφής της παρούσας εργασίας καθώς και καθ' όλη την διάρκεια των σπουδών μου. Τις ευχαριστίες μου εκφράζω και στους καθηγητή Θεόδωρο Πελαγίδη και Λέκτορα Διονύσιο Πολέμη που δέχτηκαν να είναι μέλη της τριμελούς επιτροπής αξιολόγησης.

Στην συνέχεια θα ήθελα να ευχαριστήσω τον υποψήφιο διδάκτορα Αντώνιο Στρατάκη προς τον οποίο αισθάνομαι ευγνώμων τόσο για την άψογη συνεργασία μας όσο και για την καθοδήγηση του που συντέλεσαν στην υλοποίηση της παρούσας διπλωματικής εργασίας.

Νιώθω την ανάγκη να ευχαριστήσω τους γονείς μου Γιώργο και Ευτυχία, την αδελφή μου Ιάρια και τον Κώστα Μηλιώρη που πάντα βρίσκονται δίπλα μου και με στηρίζουν σε κάθε απόφαση της ζωής μου. Ευχαριστώ θερμά για την συμπαράσταση και αλληλοϋποστήριξη την φίλη και συμφοιτήτρια μου Εμμανουέλα Μακρή που μετά από τόσα χρόνια κοινής ακαδημαϊκής πορείας καταφέραμε να κλείσουμε μαζί άλλο έναν κύκλο σπουδών. Τέλος, ευχαριστώ την ομάδα των συμφοιτητών μου και ιδιαίτερα τον φίλο και συμφοιτητή μου Δημήτρη Κρόκο για την βοήθεια και τις συμβουλές του.

*στους γονείς μου,
Γιώργο & Ευτυχία*

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Σκοπός της παρούσας εργασίας είναι να αναλύσει το ζήτημα της αγοραπωλησίας (S&P) πλοίων, προβάλλοντας τις σχετικές διαπιστώσεις και συμπεράσματα που προκύπτουν από την τελευταία διεθνή ναυτιλιακή κρίση. Μέσα από δευτερογενή στοιχεία προερχόμενα από τη διεθνή βιβλιογραφία και αρθρογραφία, καθώς και από επίσημες ιστοσελίδες ναυτιλιακών οργανισμών και από την αξιοποίηση στατιστικών και αριθμητικών δεδομένων εκθέσεων για τις τάσεις της ναυτιλιακής αγοράς, διαφαίνεται πως η ναυτιλία αποδεικνύεται ευαίσθητη σε περιόδους οικονομικής ύφεσης, δεχόμενη τις συνέπειες της παγκόσμιας οικονομικής ύφεσης που εκδηλώθηκε το 2008. Η ζήτηση και οι τιμές κατέρρευσαν και τα λιμάνια χαρακτηρίζονται σήμερα από έναν ανελέητο ανταγωνισμό, μη μπορώντας όλες οι ναυτιλιακές εταιρείες γραμμής να επιβιώσουν. Η οικονομική κρίση έχει πλήξει σοβαρά τις κατηγορίες των πλοίων μεταφοράς φορτίου χύδην και των εμπορευματοκιβωτίων και πολύ λιγότερο τα δεξαμενόπλοια.

Σε αυτό το πλαίσιο, οι αγοραπωλησίες πλοίων – άμεσα επηρεαζόμενες από την προσφορά και τη ζήτηση – ενδέχεται να οδηγήσουν σε μια διαφοροποίηση της αγοράς, με τη χρονοναύλωση να συνιστά σημαντικό σημείο αναφοράς στη διαχείριση του κόστους λειτουργίας. Είναι εμφανές ζητούμενο στον κλάδο να επιτευχθεί η άνοδος της αγοράς αλλά και η βιωσιμότητα της, προσπαθώντας να έρθει σε ισορροπία η ζήτηση με την προσφορά, παρά την θετική πορεία των διαλύσεων και τη μείωση των παραγγελιών, καθώς πολλές ναυτιλιακές εταιρείες αναγκάζονται να προβούν σε πώληση πλοίων ξηρού φορτίου λόγω της κατάρρευσης των τιμών των ναύλων. Αξίζει να σημειωθεί ως ανησυχητική η βίαιη πτώση του δείκτη ναυλαγοράς BDI στα χαμηλότερα επίπεδα όλων των εποχών, με τη μείωση των ναύλων να προκαλεί μεγάλη πτώση στις αξίες των πλοίων που αποκτήθηκαν τα τελευταία χρόνια και εκείνων που ναυπηγούνται, εκτοξεύοντας τις ζημιές από την κρίση που πλήττει το ξηρό φορτίο. Συμπερασματικά, είναι επιτακτική ανάγκη να μπει η ναυλαγορά σε διορθωτική πορεία, ενώ σπουδαίας σημασίας είναι να αντιμετωπιστούν καίρια ζητήματα που θίγουν το μέλλον του κλάδου της ναυτιλίας.

Περιεχόμενα

ΠΕΡΙΛΗΨΗ	6
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ	11
1.1 Εισαγωγή.....	11
1.2 Σκοπός εργασίας.....	12
1.3 Σημαντικότητα θέματος	12
1.4 Δομή.....	13
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2. Η ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΑΓΟΡΑ.....	14
2.1 Παρουσίαση του κλάδου διεθνώς	14
2.2 Παρουσίαση του κλάδου στην Ελλάδα	24
2.3 Παρουσίαση των ναυλοδεικτών	31
2.3.1 Ο δείκτης Baltic Dry Index (BDI)	36
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3. Η ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΡΙΣΗ	40
3.1 Γενικά στοιχεία για την οικονομική κρίση.....	40
3.2 Η επίδραση της κρίσης στη ναυτιλιακή αγορά	44
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4. ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΕΣ ΠΛΟΙΩΝ	52
4.1. Οι τέσσερις ναυτιλιακές αγορές	52
4.1.1. Η πορεία της new-building market λόγω της κρίσης	53
4.1.2. Η πορεία της second-hand market λόγω της κρίσης	60
4.1.3. Η πορεία της sale and purchase market λόγω της κρίσης	63
4.1.4. Η πορεία της demolition market λόγω της κρίσης	68
4.2 Οι αγοραπωλησίες πλοίων	71
4.2.1 Η διαδικασία της αγοραπωλησίας και οι παράγοντες επίδρασης.....	71
4.2.2 Αγοραπωλησίες και τιμές σε πλοία ξηρού φορτίου και δεξαμενόπλοια	80
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ – ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ.....	102
ΑΝΑΦΟΡΕΣ.....	108
Ελληνικές	108
Ξενόγλωσσες.....	109

ΛΙΣΤΑ ΕΙΚΟΝΩΝ-ΕΞΙΣΩΣΕΩΝ-ΠΙΝΑΚΩΝ-ΣΧΗΜΑΤΩΝ- ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΩΝ

Εικόνα 1. Containers - εμπορευματοκιβωτίων.....	15
Εικόνα 2. Ξηρού χύδην φορτίου.....	15
Εικόνα 3. Δεξαμενόπλοια.....	16
Εικόνα 4 Οχηματαγωγά και κρουαζιερόπλοια.....	16
Εικόνα 5 Εξειδικευμένα πλοία.....	17
Εξίσωση 1. Η φόρμουλα υπολογισμού του δείκτη BDI.....	36
Πίνακας 1. Ελληνική ναυτιλία (2013) *.....	25
Πίνακας 2. Εκκρεμείς παραγγελίες πλοίων από τον Απρίλιο του 2014.....	29
Πίνακας 3. Οι ναυλοδείκτες με βάση τα ξηρά φορτία, τα πλοία μεταφοράς τους, τις διαδρομές των εμπορευμάτων και τον τύπο ναύλωσης.....	31
Πίνακας 4. Οι ναυλοδείκτες με βάση τα υγρά φορτία, τα πλοία μεταφοράς τους, τις διαδρομές των εμπορευμάτων και τον τύπο ναύλωσης.....	34
Πίνακας 5. Η εικόνα των δημοσιονομικών στοιχείων της γενικής κυβέρνησης 2008-2013, σε εθνολογιστική βάση.....	42
Πίνακας 6. Μεταβολή της ζήτησης και της προσφοράς σε ναυτιλιακές εμπορευματοκιβώτιων, 2000-2010 (ετήσιοι ρυθμοί αύξησης).....	45
Πίνακας 7. Newbuilding πλοία ξηρού χύδην φορτίου 2016 (Ιαν – Σεπτ).....	59
Πίνακας 8. Οι τιμές για τον δείκτη BDI για το πρώτο εξάμηνο του 2016.....	80
Πίνακας 9. Οι τιμές τους επιμέρους δείκτες BCI, BPI, BSI, BHSI για το πρώτο εξάμηνο του 2016.....	81
Πίνακας 10. Η δραστηριότητα S&P στα πλοία ξηρού φορτίου - πρώτο εξάμηνο 2016.....	84
Πίνακας 11. Η δραστηριότητα S&P στα δεξαμενόπλοια - πρώτο εξάμηνο 2016.....	88
Πίνακας 12. Οι τιμές διάλυσης (δολάρια ΗΠΑ ανά LDT) για πλοία ξηρού φορτίου και δεξαμενόπλοια (α εξάμηνο 2016).....	91
Πίνακας 13. Σύγκριση για τα έτη 2015 - 2016 (έως Μάιο), για τους όγκους πωλήσεων & τις αξίες πωλήσεων των κατηγοριών πλοίων.....	100
Σχήμα 1. Συνέπειες της κρίσης στην αγορά πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων.....	45
Σχήμα 2. Οι βασικοί παράγοντες που επηρεάζουν τη ζήτηση και την προσφορά, καθώς και ο ρόλος της αγοράς των ναύλων.....	74
Σχήμα 3. Το μοντέλο της ναυτιλιακής αγοράς.....	75
Σχήμα 4. Παράγοντες που επιτελούν στα μεγέθη των ναύλων.....	76
Σχήμα 5. Η διαδικασία της αγοραπωλησίας.....	79

Διάγραμμα 1. Όγκος θαλάσσιου εμπορίου (2000-2014).....	18
Διάγραμμα 2. Δομή του διεθνούς θαλάσσιου εμπορίου, 2014.....	19
Διάγραμμα 3. Οι σημαντικότερες ναυτικές σημαίες του κόσμου	20
Διάγραμμα 4. Οι σημαντικότερες εταιρίες πλοίων Container	21
Διάγραμμα 5. Προβλεπόμενη αύξηση του παγκόσμιου θαλάσσιου εμπορίου, ΑΕΠ και πληθυσμού (έως το 2030).....	21
Διάγραμμα 6. Πωλήσεις και αγορές των πλοίων στην Ελλάδα	27
Διάγραμμα 7. Τραπεζικός δανεισμός των Ελλήνων εφοπλιστών (31/12/2013).....	28
Διάγραμμα 8. Οι τιμές του δείκτη BDI από 16/3/2009 έως 1/9/2016	38
Διάγραμμα 9. Οι τιμές του δείκτη BDI την περίοδο 1985-2015 (πρώτη εργάσιμη μέρα του μήνα)	39
Διάγραμμα 10. Δείκτης οικονομικού κλίματος 2008-2013.....	43
Διάγραμμα 11. Ο δείκτης BDI (Baltic Dry Index) 2000-2009 (Μηνιαία τιμή)	46
Διάγραμμα 12. Μηνιαίο σύνολο εμπορευματοκιβωτίων σε επιλεγμένα λιμάνια (Ιαν 2005 = 100)	47
Διάγραμμα 13. Επίπεδα από έσοδα ξένου συναλλάγματος για την Ελλάδα από τη ναυτιλία	49
Διάγραμμα 14. Ανάλυση τύπου πλοίων της Ελληνικής ιδιοκτησίας στόλου σε dwt.....	50
Διάγραμμα 15. Έκθεση τμημάτων αγοράς στην μελλοντική πλεονάζουσα παραγωγική ικανότητα	55
Διάγραμμα 16. Αναμενόμενη ανάκαμψη το 2017.....	55
Διάγραμμα 17. Η πορεία της τιμής για ένα μέσο νεότευκτο πλοίο.....	56
Διάγραμμα 18. Επίπεδο προγραμματισμένων παραγγελιών που παραδόθηκαν το 2014.....	57
Διάγραμμα 19. Διεθνείς νέες παραγγελίες, 2000-2015 (χιλιάδες dwt)	57
Διάγραμμα 20. Οι τιμές νέων πλοίων Capesize, Panamax, Supramax και Handymax	58
Διάγραμμα 21. Η πορεία στις τιμές μεταχειρισμένων πλοίων	63
Διάγραμμα 22. Η πορεία τιμών στα μεταχειρισμένα πλοία Handysize (2006 – 2016).....	64
Διάγραμμα 23. Η πορεία τιμών στα μεταχειρισμένα πλοία Supramax (2006 – 2016).....	64
Διάγραμμα 24. Η πορεία τιμών στα μεταχειρισμένα πλοία Panamax (2006 – 2016).....	65
Διάγραμμα 25. Η πορεία τιμών στα μεταχειρισμένα πλοία Capesize (2006 – 2016)	65
Διάγραμμα 26. Η ανάπτυξη των τιμών στα 5ετή μεταχειρισμένα πλοία	66
Διάγραμμα 27. Η αγορά S&P.....	68
Διάγραμμα 28. Ο παγκόσμιος στόλος γίνεται όλο και πιο νέος: μόνο το 11% του παγκόσμιου στόλου είναι ηλικίας άνω των 20 ετών.....	69
Διάγραμμα 29. Το 2014 διαλύθηκαν 34 εκατομμύρια dwt : ο μέσος όρος ηλικίας συνεχίζει να μειώνεται καθώς νεότερα πλοία αναμένεται να διαλυθούν.....	70
Διάγραμμα 30. Χωρητικότητα πλοίων που πουλήθηκαν προς διάλυση το 2014 (χιλιάδες GT)...	70
Διάγραμμα 31. Η μέση ηλικία διάλυσης 2014-2015	71
Διάγραμμα 32. Οι τιμές για τον δείκτη BDI για το πρώτο εξάμηνο του 2016.....	82
Διάγραμμα 33. Οι τιμές τους επιμέρους δείκτες BCI, BPI, BSI, BHSI για το πρώτο εξάμηνο του 2016.....	83
Διάγραμμα 34. Ινδία: Οι τιμές διάλυσης (δολάρια ΗΠΑ ανά LDT) για πλοία ξηρού φορτίου και δεξαμενόπλοια (α εξάμηνο 2016).....	93

Διάγραμμα 35. Πακιστάν: Οι τιμές διάλυσης (δολλάρια ΗΠΑ ανά LDT) για πλοία ξηρού φορτίου και δεξαμενόπλοια (α εξάμηνο 2016)	93
Διάγραμμα 36. Μπαγκλαντές: Οι τιμές διάλυσης (δολλάρια ΗΠΑ ανά LDT) για πλοία ξηρού φορτίου και δεξαμενόπλοια (α εξάμηνο 2016)	94
Διάγραμμα 37. Κίνα: Οι τιμές διάλυσης (δολλάρια ΗΠΑ ανά LDT) για πλοία ξηρού φορτίου και δεξαμενόπλοια (α εξάμηνο 2016).....	94
Διάγραμμα 38. Πωλήσεις πλοίων ξηρού χύμα φορτίου ανά μέγεθος κατά τη διάρκεια του 2016	95
Διάγραμμα 39. Πωλήσεις δεξαμενόπλοιων ανά μέγεθος κατά τη διάρκεια του 2016	95
Διάγραμμα 40. Πωλήσεις πλοίων ανά μήνα 2015 (σε μονάδες).....	96
Διάγραμμα 41. Πωλήσεις πλοίων ανά μήνα 2016 (σε μονάδες).....	96
Διάγραμμα 42. Πωλήσεις πλοίων 2015- 2016 (σε μονάδες).....	97
Διάγραμμα 43. Πωλήσεις πλοίων ανά μήνα 2015 (σε \$ εκ.)	97
Διάγραμμα 44. Πωλήσεις πλοίων ανά μήνα 2016 (σε \$ εκ.)	98
Διάγραμμα 45. Πωλήσεις πλοίων ανά μήνα 2015 - 2016 (σε \$ εκ.).....	98
Διάγραμμα 46. Σύγκριση για τα έτη 2011 (από Σεπτ) - 2016 (έως Μάιο), για τους όγκους πωλήσεων & τις αξίες πωλήσεων των πλοίων.	99

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

1.1 Εισαγωγή

Η διεθνής ναυτιλιακή αγορά περιλαμβάνει ως βασικούς παίκτες τους πλοιοκτήτες, τους κατασκευαστές, τους ναυλωτές και τις ναυτιλιακές εταιρίες και διακρίνεται σε τέσσερις βασικές αγορές, που αλληλεπιδρούν, συνδέονται μεταξύ τους με τις ταμειακές ροές και κατευθύνουν τους παίκτες της αγοράς: τη ναυπηγική αγορά, τη ναυλαγορά, την αγορά αγοραπωλησιών και τη διάλυση πλοίων. Στις αγοραπωλησίες, που συνιστά και αντικείμενο της παρούσης εργασίας, γίνεται διαπραγμάτευση των μεταχειρισμένων πλοίων μεταξύ των εφοπλιστών. Η εν λόγω διαπραγμάτευση είναι μια σημαντική πηγή εσόδων για τους πλοιοκτήτες, καθώς οι τιμές είναι πολύ ασταθείς. Η τιμή των μεταχειρισμένων πλοίων εξαρτάται από τους ναύλους, την ηλικία του πλοίου, τον πληθωρισμό και τις προσδοκίες του πλοιοκτήτη.

Ωστόσο, οι συνέπειες της οικονομικής κρίσης έχουν επηρεάσει τη ναυτιλία, με τις τρέχουσες εξελίξεις (επιβράδυνση της κινεζικής οικονομίας, μεγάλος στόλος των εμπορικών πλοίων κ.α.) να έχουν επιφέρει μεγάλη πτώση στις τιμές των ναύλων για τη μεταφορά εμπορευμάτων, καταλήγοντας σε αναγκαστικές πωλήσεις πλοίων και φέροντας συχνά στο προσκήνιο τον κίνδυνο χρεοκοπίας για πολλές εταιρείες. Η βίαιη πτώση του δείκτη ναυλαγοράς BDI δηλώνει ακριβώς αυτές τις τάσεις του παγκόσμιου εμπορίου, και μάλιστα η τιμή του δείκτη BDI αναμένεται πως θα παραμείνει υποβαθμισμένη για τα επόμενα δύο έως τρία χρόνια, λόγω της υπερπροσφοράς και της αδύναμης ανάπτυξης της ζήτησης, καταλήγοντας σε επαναδιαπραγμάτευση των συμβολαίων χρονοναύλωσης με πολύ μειωμένους ναύλους. Η μείωση των ναύλων προκαλεί και μεγάλη πτώση στις αξίες των πλοίων που αποκτήθηκαν τα τελευταία χρόνια και εκείνων που ναυπηγούνται, κατάσταση που αναγκάζει τις εταιρείες να ακυρώσουν πολλές παραγγελίες για νέα πλοία, εκτοξεύοντας τις ζημιές από την κρίση που πλήττει το ξηρό φορτίο. Αντίθετη ωστόσο εικόνα δείχνουν τα δεξαμενόπλοια, που χαρακτηρίζονται από αυξημένη ζήτηση και κέρδη παρά την οικονομική κρίση.

1.2 Σκοπός εργασίας

Σκοπός της παρούσας εργασίας είναι να αναλύσει το ζήτημα της αγοραπωλησίας (S&P) πλοίων, προβάλλοντας τις σχετικές διαπιστώσεις και συμπεράσματα που προκύπτουν από την τελευταία διεθνή ναυτιλιακή κρίση. Για το σκοπό αυτό γίνεται ανάλυση μέσα από δευτερογενή στοιχεία προερχόμενα από τη διεθνή βιβλιογραφία και αρθρογραφία, καθώς και από επίσημες ιστοσελίδες ναυτιλιακών οργανισμών, ενώ σημαντικές πληροφορίες και στατιστικά - αριθμητικά δεδομένα για τις τάσεις της ναυτιλιακής αγοράς και ειδικά για τις αγοραπωλησίες και τις τιμές των πλοίων στη διαδικασία αγοραπωλησίας λαμβάνονται από σχετικές Εκθέσεις του κλάδου.

1.3 Σημαντικότητα θέματος

Η αγορά πώλησης και αγοράς πλοίων (S&P market) συνιστά ένα ενδιαφέρον πεδίο μελέτης, δεδομένου ότι το επίπεδο της εμπορικής δραστηριότητας δίνει πληροφορίες σχετικά με τη μελλοντική κατεύθυνση των τιμών στην αγορά και με τη σειρά τους, οι μεταβολές των τιμών είναι χρήσιμες για την πρόβλεψη του όγκου των συναλλαγών στον κλάδο (Alizadeh, Nomikos, 2003). Καθώς το διεθνές θαλάσσιο εμπόριο αποτελεί ένα τεράστιο οικονομικό μηχανισμό, με το 90% του παγκόσμιου εμπορίου να λαμβάνει χώρα μέσα από τη ναυτική βιομηχανία, είναι σημαντικό να μελετώνται λεπτομερώς οι εξελίξεις στη ναυτιλία, ειδικά σε περιόδους οικονομικής ύφεσης. Η κρίση του 2008 έφερε δραματικές και απότομες μειώσεις της ζήτησης και μεταβολές στις αναδυόμενες οικονομίες και στον όγκο του παγκόσμιου θαλάσσιου εμπορίου και όπως υποστηρίζεται και στη μελέτη Global Marine Trends 2030, το θαλάσσιο εμπόριο το 2030 θα είναι σχεδόν αγνώριστο, λόγω της ανόδου των αναδυόμενων χωρών, των νέων κατηγοριών καταναλωτών και της ζήτησης των πόρων. Αναμένεται μάλιστα πως το παγκόσμιο θαλάσσιο εμπόριο θα επηρεαστεί από τις μεγάλες οικονομικές, κοινωνικές-δημογραφικές και περιβαλλοντικές δυνάμεις, θέτοντας επιτακτική την ανάγκη για ευημερία του θαλάσσιου εμπορίου η οποία θα καθορίσει και τη μελλοντική πορεία της ναυτιλίας διεθνώς. Ειδικά για την Ελλάδα, η ναυτιλιακή βιομηχανία έχει εξέχουσα θέση στις παγκόσμιες θαλάσσιες μεταφορές και παρά τις ασταθείς συνθήκες των διεθνών ναύλων και τους περιορισμούς του τραπεζικού

δανεισμού, η Ελληνική ναυτιλία παραμένει ιδιαίτερα ανταγωνιστική, δείχνοντας μια εντυπωσιακή απόδοση.

Τέλος, όσον αφορά τις αγοραπωλησίες πλοίων, έχουν βαρύνουσα σημασία για τη ναυτιλία, καθώς συνιστούν βασική δραστηριότητα για μια ναυτιλιακή εταιρία, όντας εναλλακτική πηγή εκμετάλλευσης του ενεργητικού της. Μέσα από την αγοραπωλησία, η ναυτιλιακή εταιρία δύναται να επενδύσει τα χρήματά της με σκοπό να επεκτείνει τις δραστηριότητες της ή να ανανεώσει τη χωρητικότητα της μετά την πώληση ή διάλυση των μεγάλων σε ηλικία πλοίων και την απόκτηση πλοίων μικρότερης ηλικίας. Συνεπώς, η παρούσα ανάλυση εκτιμάται πως θα τονίσει τις βασικές διαπιστώσεις στο ζήτημα της αγοραπωλησίας (S&P) πλοίων, προβάλλοντας καίρια συμπεράσματα από την τελευταία διεθνή ναυτιλιακή κρίση και το πώς αναμένεται να εξελιχθεί ο κλάδος.

1.4 Δομή

Η παρούσα εργασία δομείται σε πέντε κεφάλαια. Στο πρώτο, της εισαγωγής, δίνεται μια γενική εικόνα για το εξεταζόμενο θέμα, ο σκοπός της εργασίας, η σημαντικότητα της και η δομή στα κεφάλαια. Το κεφάλαιο 2 παρουσιάζει τη ναυτιλιακή αγορά σε επίπεδο αρχικά διεθνές και στη συνέχεια με εστίαση στην Ελλάδα, αποτυπώνοντας τις τάσεις του κλάδου. Έπειτα παρουσιάζονται οι βασικοί ναυλοδείκτες, με ιδιαίτερη αναφορά στο δείκτη Baltic Dry Index (BDI) και στο τι σημαίνει η πορεία του μέσα στην κρίση για τη ναυτιλία. Στη συνέχεια, το κεφάλαιο 3 παρουσιάζει στοιχεία για την οικονομική κρίση και πώς επηρέασε τη ναυτιλία, ώστε να προχωρήσει η ανάλυση στο τέταρτο κεφάλαιο, όπου γίνεται αναφορά στις τέσσερις επιμέρους αγορές στη ναυτιλία (ναυπηγική αγορά - newbuilding market, αγορά μεταχειρισμένων πλοίων - second hand market, αγορά αγοραπωλησιών - sale and purchase market, αγορά διάλυσης - demolition market) και η πορεία αυτών λόγω της κρίσης. Στη συνέχεια, η ανάλυση εστιάζει στο εξεταζόμενο ζήτημα, τις αγοραπωλησίες πλοίων, με αναφορά στη διαδικασία της αγοραπωλησίας και τους παράγοντες επίδρασης. Το κεφάλαιο 4 ολοκληρώνεται με την παρουσίαση βασικών δεδομένων για τις αγοραπωλησίες πλοίων και τις αντίστοιχες τιμές σε πλοία ξηρού φορτίου και δεξαμενόπλοια, καταλήγοντας σε βασικά συμπεράσματα και προτάσεις στο κεφάλαιο 5.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2. Η ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΑΓΟΡΑ

2.1 Παρουσίαση του κλάδου διεθνώς

Το διεθνές θαλάσσιο εμπόριο αποτελεί ένα τεράστιο οικονομικό μηχανισμό, από την ομαλή λειτουργία του οποίου εξαρτάται όχι μόνο η οικονομική ζωή των εθνών, αλλά και η ίδια ύπαρξη των ανθρώπων του πλανήτη (Βλάχος, Γεωργαντόπουλος, 2003, σελ 39). Περίπου το 90% του παγκόσμιου εμπορίου λαμβάνει χώρα μέσα από τη ναυτική βιομηχανία. Το θαλάσσιο εμπόριο συνεχίζει να επεκτείνεται διεθνώς, αποφέροντας οφέλη για τους καταναλωτές μέσα από τις ανταγωνιστικές εμπορευματικές μεταφορές. Χάρη της αυξανόμενης αποδοτικότητας της ναυτιλίας ως μια λειτουργία μεταφοράς και την αυξημένη οικονομική απελευθέρωση, οι προοπτικές για περαιτέρω ανάπτυξη του κλάδου συνεχίζουν να είναι ισχυρές (ICS, 2015).

Η ναυτιλία είναι η ασφαλέστερη και η πιο φιλική προς το περιβάλλον μορφή εμπορικών μεταφορών, έχοντας ευρέως υιοθετήσει την εφαρμογή των διεθνών προτύπων ασφαλείας. Λόγω του διεθνή της χαρακτήρα, η ασφάλεια της ναυτιλίας ρυθμίζεται από διάφορους οργανισμούς των Ηνωμένων Εθνών, ιδιαίτερα του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO) που έχει αναπτύξει ένα ολοκληρωμένο πλαίσιο κανονισμών παγκόσμιας θαλάσσιας ασφάλειας (ICS, 2015).

Σήμερα υπάρχουν πάνω από 50.000 εμπορικά πλοία με διεθνείς συναλλαγές, τα οποία μεταφέρουν κάθε είδος φορτίου. Στον παγκόσμιο στόλο είναι εγγεγραμμένες πάνω από 150 χώρες, και τα πλοία είναι επανδρωμένα με περισσότερους από ένα εκατομμύριο ναυτικούς σχεδόν κάθε εθνικότητας. Αναφορικά με τους διαφορετικούς τύπους πλοίων του παγκόσμιου εμπορικού στόλου, αυτοί κατηγοριοποιούνται στις παρακάτω κατηγορίες (ICS, 2015):

- Containers- εμπορευματοκιβωτίων: είναι τα πλοία που φέρουν το μεγαλύτερο μέρος των αγαθών και προϊόντων, συνήθως μέσω τακτικών ναυτιλιακών υπηρεσιών.

Εικόνα 1. Containers - εμπορευματοκιβωτίων



Πηγή: International Chamber of Shipping (2015)

- Bulk carriers - ξηρού χύδην φορτίου: είναι τα πλοία που εκτελούν μεταφορά πρώτων υλών όπως άνθρακα και σιδηρομεταλλεύματα.

Εικόνα 2. Ξηρού χύδην φορτίου



Πηγή: International Chamber of Shipping (2015)

- Tankers – Δεξαμενόπλοια: τα πλοία αυτά εκτελούν μεταφορές αργού πετρελαίου, χημικών και πετρελαϊκών προϊόντων.

Εικόνα 3. Δεξαμενόπλοια



Πηγή: International Chamber of Shipping (2015)

- Ferries and Cruise ships – Οχηματαγωγά Πλοία και κρουαζιερόπλοια: τα οχηματαγωγά πλοία εκτελούν συνήθως σύντομες διαδρομές για επιβάτες, αυτοκίνητα και επαγγελματικά οχήματα (ro-ro).

Εικόνα 4. Οχηματαγωγά και κρουαζιερόπλοια



Πηγή: International Chamber of Shipping (2015)

- Specialist ships- Εξειδικευμένα πλοία: αυτά αφορούν σκάφη εφοδιασμού και χειρισμού για την υπεράκτια πετρελαϊκή βιομηχανία, ναυαγοσωστικά ρυμουλκά, παγοθραυστικά και ερευνητικά πλοία.

Εικόνα 5. Εξειδικευμένα πλοία



Πηγή: International Chamber of Shipping (2015)

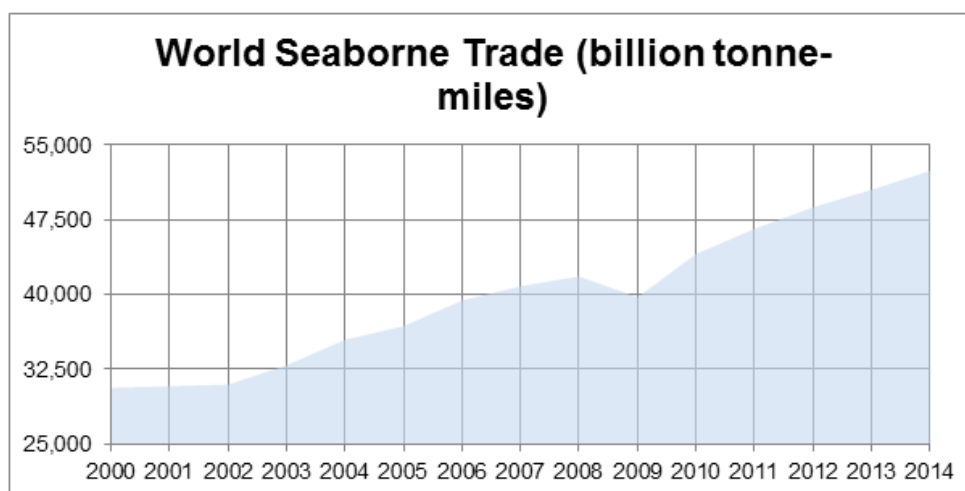
Όσον αφορά τον αριθμό και την εθνικότητα των ναυτικών του κόσμου, ο παγκόσμιος πληθυσμός των ναυτικών που υπηρετούν διεθνώς τον εμπορικό στόλο υπολογίζεται να είναι της τάξεως των 466,000 αξιωματικών και 721,000 κατωτέρων τους. Πολλοί από τους ναυτικούς προέρχονται από την Άπω Ανατολή, την Ανατολική Ευρώπη και τη Νοτιοανατολική Ασία, ιδίως από τις Φιλιππίνες, την Ινδία και την Κίνα. Άλλες χώρες με σημαντική προσφορά εργασίας περιλαμβάνουν την Ελλάδα, τη Ρωσία, τη Βόρεια Αμερική, καθώς και τη Δυτική Ευρώπη (ICS, 2015).

Το διεθνές θαλάσσιο εμπόριο δεν είναι εύκολο να ποσοτικοποιηθεί ως όγκος σε νομισματικούς όρους, ωστόσο, η Διάσκεψη των Ηνωμένων Εθνών για το Εμπόριο και την Ανάπτυξη (UNCTAD) εκτιμά ότι η λειτουργία των εμπορικών πλοίων συμβάλλει περίπου στα 380 δισεκατομμύρια δολάρια σε ναύλους στην παγκόσμια οικονομία, ισοδυναμώντας με περίπου 5% του συνολικού παγκόσμιου εμπορίου. Κατά τη διάρκεια του περασμένου αιώνα η ναυτιλιακή βιομηχανία σημείωσε μια γενική τάση αυξήσεων στο συνολικό όγκο συναλλαγών, με την αυξανόμενη εκβιομηχάνιση και της απελευθέρωση των εθνικών οικονομιών να έχουν τροφοδοτήσει τις τάσεις του ελεύθερου εμπορίου και την αυξανόμενη ζήτηση για καταναλωτικά προϊόντα. Οι εξελίξεις στην τεχνολογία έχουν κάνει επίσης τη ναυτιλία μια ολοένα και πιο αποτελεσματική και ταχεία

μέθοδο μεταφοράς, καταλήγοντας το 2008 σε 4πλάσια μεγέθη μεταφορών θαλάσσιου εμπορίου (σε σύγκριση με το 1968) (ICS, 2015).

Όπως και με όλους τους βιομηχανικούς τομείς, η ναυτιλία αποδεικνύεται ευαίσθητη σε περιόδους οικονομικής ύφεσης. Πράγματι, μετά από αρκετά χρόνια έντονης ναυτιλιακής ανάπτυξης στις διεθνείς αγορές, μεγάλο μέρος της διεθνούς ναυτιλίας έχει δεχθεί τις συνέπειες της παγκόσμιας οικονομικής ύφεσης που εκδηλώθηκε το 2008, φέροντας δραματικές και απότομες μειώσεις της ζήτησης. Παρά την τρέχουσα κατάσταση, ο μακροπρόθεσμος ορίζοντας για την βιομηχανία παραμένει θετικός. Οι αναδυόμενες οικονομίες αυξάνουν τις απαιτήσεις τους για τα αγαθά και τις πρώτες ύλες, ενώ όπως δείχνει και το παρακάτω διάγραμμα, ο όγκος του παγκόσμιου θαλάσσιου εμπορίου έχει αρχίσει και πάλι να αυξάνεται σταθερά τα τελευταία χρόνια, δηλώνοντας πως μακροπρόθεσμα η ναυτιλία αναμένεται να είναι η πιο αποδοτική μορφή εμπορικών μεταφορών (ICS, 2015).

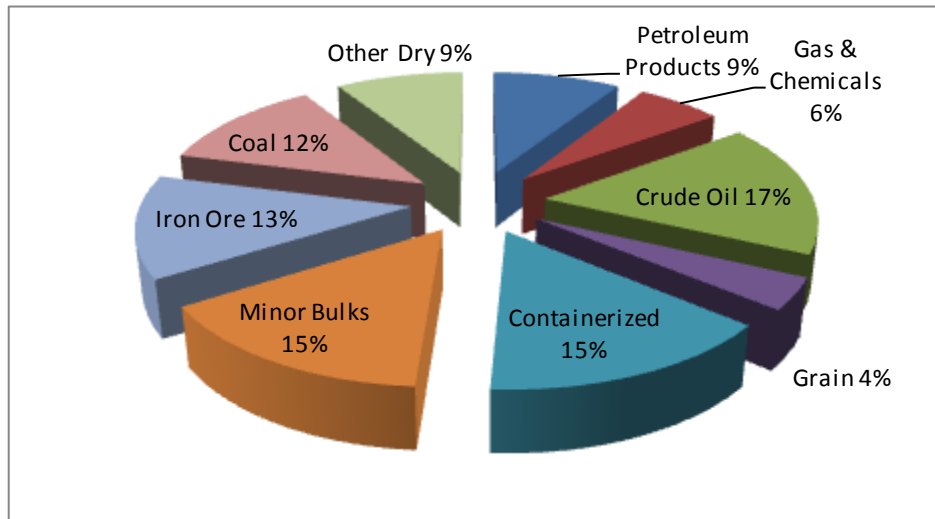
Διάγραμμα 1. Όγκος θαλάσσιου εμπορίου (2000-2014)



Source: UNCTAD Review of Maritime Transport, 2014

Πηγή: International Chamber of Shipping (2015)

Διάγραμμα 2. Δομή του διεθνούς θαλάσσιου εμπορίου, 2014

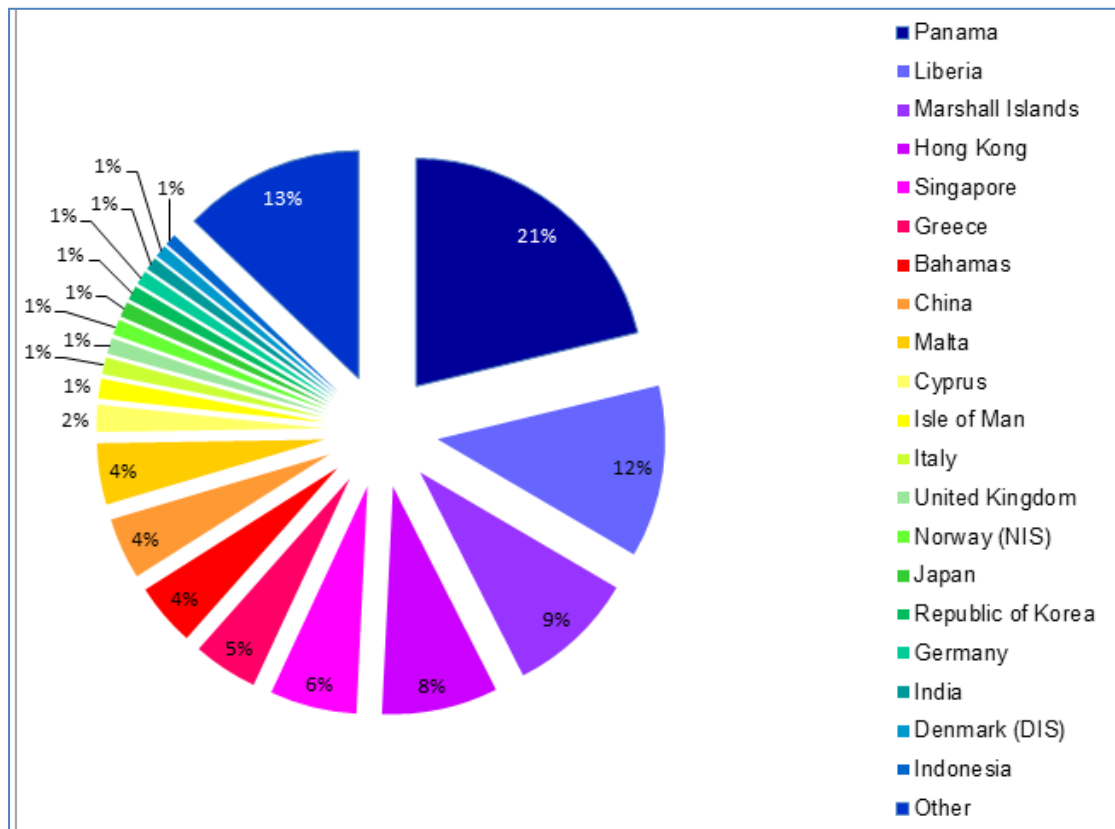


Πηγή: UNCTAD (2015:7)

Ανάμεσα στις σημαντικότερες ναυτικές σημαίες του κόσμου είναι των: Παναμά, Λιβερία, Νησιά Μάρσαλ, Χονγκ Κονγκ, Σιγκαπούρη, Ελλάδα, Μπαχάμες, Κίνα, Μάλτα, Ινδονησία. Συγκεκριμένα κατέχουν (ICS, 2015):

- ο Παναμάς 7068 πλοία,
- η Λιβερία 3126 πλοία,
- τα Νησιά Μάρσαλ 2207 πλοία,
- το Χονγκ Κονγκ 2065 πλοία,
- η Σιγκαπούρη 2318 πλοία,
- η Ελλάδα 883 πλοία,
- οι Μπαχάμες 1327 πλοία,
- η Κίνα 2802 πλοία,
- η Μάλτα 1698 πλοία,
- η Ινδονησία 1609 πλοία.

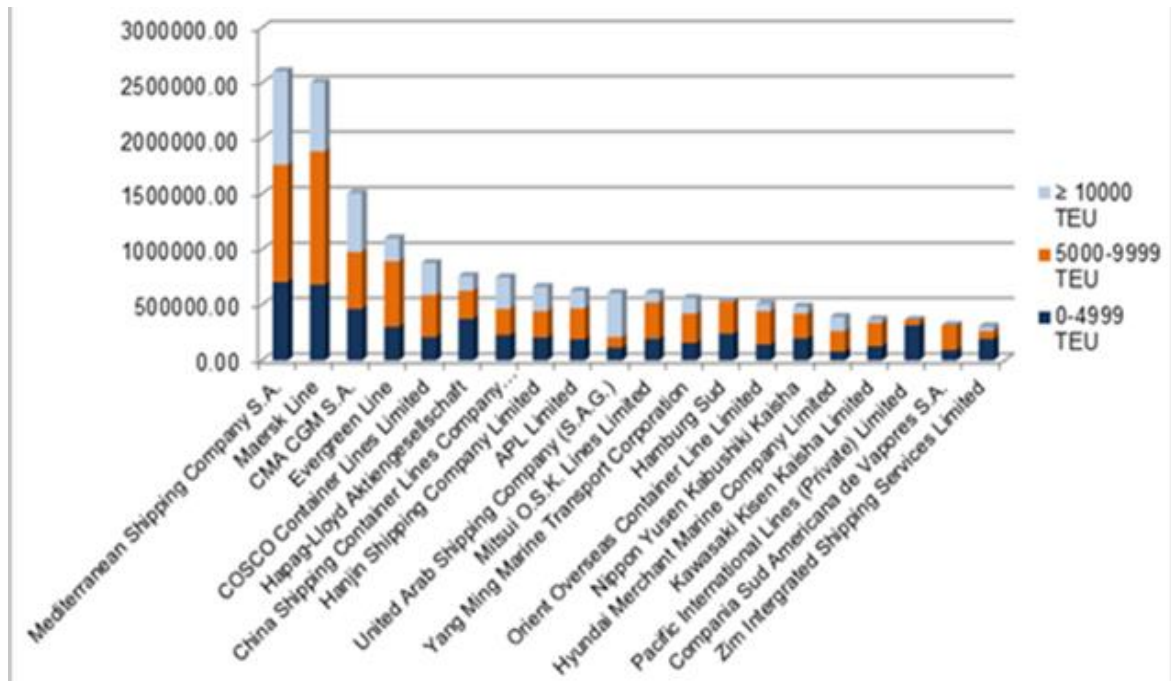
Διάγραμμα 3. Οι σημαντικότερες ναυτικές σημαίες του κόσμου



Πηγή: International Chamber of Shipping (2015)

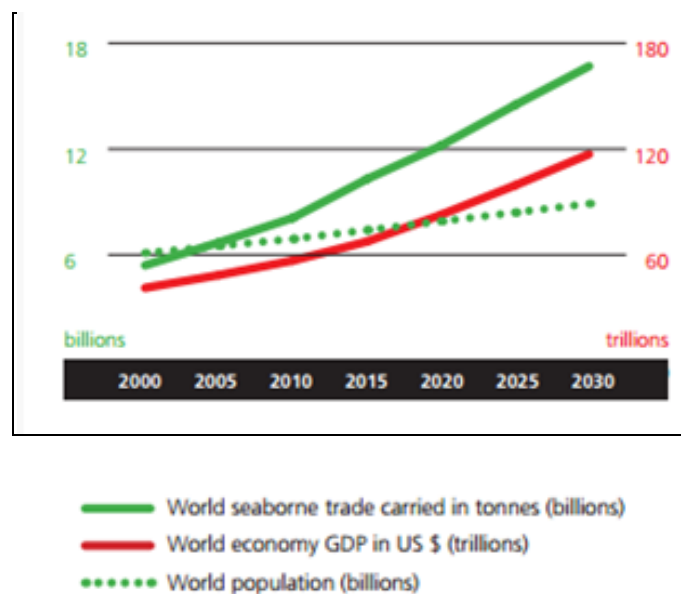
Σχετικά με τους κορυφαίους φορείς πλοίων Container, όπως δείχνει το παρακάτω διάγραμμα, κυριαρχούν οι εταιρίες Mediterranean Shipping Company S.A & Maersk Line (ICS, 2015). Ολοκληρώνοντας την παρουσίαση του διεθνούς ναυτικού κλάδου, αξίζει να σημειωθεί πως η προβλεπόμενη τάση του παγκόσμιου θαλάσσιου εμπορίου, του ΑΕΠ και του πληθυσμού είναι αυξητική, σύμφωνα με τα αναμενόμενα στοιχεία του International Chamber of Shipping (ICS) έως το 2030 (ICS, 2015).

Διάγραμμα 4. Οι σημαντικότερες εταιρίες πλοίων Container



Πηγή: International Chamber of Shipping (2015)

Διάγραμμα 5. Προβλεπόμενη αύξηση του παγκόσμιου θαλάσσιου εμπορίου, ΑΕΠ και πληθυσμού (έως το 2030)



Πηγή: International Chamber of Shipping (2015)

Όπως υποστηρίζεται και στη μελέτη Global Marine Trends 2030, το θαλάσσιο εμπόριο το 2030 θα είναι σχεδόν αγνώριστο, λόγω της ανόδου των αναδύμενων χωρών, των νέων κατηγοριών καταναλωτών και της ζήτησης των πόρων. Η εν λόγω μελέτη παρουσιάζει μια ενδιαφέρουσα ανάλυση τριών σεναρίων, η οποία βασίζεται σε μείζονα παγκόσμια θέματα, όπως οικονομική και πληθυσμιακή αύξηση, ζήτηση των πόρων, επιταχυνόμενη τεχνολογική πρόοδος, άνοδος των καταναλωτών σε μεγάλες αναδύμενες χώρες, χαρτογραφώντας τις μελλοντικές τάσεις και τις αλληλεπιδράσεις του κλάδου. Τα λεγόμενα σενάρια ορίζονται στη μελέτη του Global Marine Trends 2030 ως “Status Quo”, “Global Commons”, “Competing Nations” και αντιπροσωπεύουν τις πιθανές ενέργειες της κοινωνίας όσον αφορά την διεθνή πολιτική για τη ναυτιλία.

Στο πρώτο σενάριο, το «Status Quo», αναμένεται μια μακροπρόθεσμη οικονομική ανάπτυξη και αύξηση των παγκόσμιων προκλήσεων. Η παγκόσμια ανάπτυξη θα ακολουθήσει τα σημερινά δεδομένα με περιόδους «εκτίναξης» και περιόδους «ύφεσης».

Στο σενάριο «Global Commons», αναμένεται ακόμη μεγαλύτερη οικονομική ανάπτυξη, με τη διασυνοριακή ολοκλήρωση όπου η ανάπτυξη θα προέλθει από στενή συνεργασία μεταξύ κρατών. Το γεγονός αυτό θα μειώσει τον προστατευτισμό και θα αυξήσει την ανάπτυξη.

Στο σενάριο «Competing Nations», αναμένεται τα έθνη να λειτουργήσουν αυτόνομα και για τα δικά του συμφέροντα το καθένα. Στην περίπτωση αυτή αναμένεται να συμβεί το αντίθετο από το σενάριο «Global Commons» δηλαδή θα αυξηθεί ο προστατευτισμός και θα μειωθεί η ζήτηση.

Η μελέτη αυτή εξετάζει επίσης τρεις βασικές παραμέτρους που θα επιδράσουν στο θαλάσσιο Διεθνές εμπόριο αγαθών, την πληθυσμιακή παράμετρο, την οικονομική παράμετρο και τέλος την παράμετρο των πλουτοπαραγωγικών πηγών.

Στην πληθυσμιακή παράμετρο, περνώντας στα κοινωνικά-δημογραφικά στοιχεία, ο παγκόσμιος πληθυσμός των 6,9 δισεκατομμυρίων ατόμων το 2010– με την Κίνα και την Ινδία να είναι οι δύο πιο πυκνοκατοικημένες χώρες στον κόσμο (κατέχοντας μαζί το 37% του παγκόσμιου πληθυσμού) - αναμένεται να φτάσει τα 8 δισεκατομμύρια μέχρι το 2030, με 96% της αύξησης να προέρχεται από τις αναπτυσσόμενες χώρες. Μάλιστα η Ινδία αναμένεται πως θα προσπεράσει την Κίνα και το Μεξικό θα αντικαταστήσει την Ιαπωνία. Χαρακτηριστικό στοιχείο είναι η γήρανση του πληθυσμού και η κλιμακούμενη κοινωνική πίεση για το εργατικό δυναμικό που εμποδίζουν την οικονομική ανάπτυξη. Η

αστικοποίηση είναι αναπόφευκτη στον σύγχρονο κόσμο, με τη μεγαλύτερη ποσοστιαία αύξηση στην αστικοποίηση να αναμένεται να λάβει χώρα στην Κίνα, σε χώρες της Νοτιοανατολικής Ασίας, στο Μπαγκλαντές, στη Νιγηρία και στην Τουρκία για τα επόμενα 20 χρόνια και ιδίως σε μεγάλες πόλεις που είναι θαλάσσιοι λιμένες ή λιμένες εσωτερικής ναυσιπλοΐας, με εύκολη πρόσβαση στις πλωτές μεταφορές.

Στην οικονομική παράμετρο, σε κάθε σενάριο, οι χώρες και οι περιφέρειες θα συνεχίσουν να ανταγωνίζονται στην παγκόσμια αγορά, με τις επενδύσεις και την ανάπτυξη να εστιάζουν σε Κίνα, Ινδία και Βραζιλία. Οι παραδοσιακά ανεπτυγμένες χώρες θα χάνουν σταδιακά την οικονομική κυριαρχία τους στις επόμενες δύο δεκαετίες. Οι τρεις μεγαλύτερες οικονομίες το 2030 σε όλες τις τρεις περιπτώσεις σεναρίων θα είναι Κίνα, ΗΠΑ, Ινδία. Αναφορικά με το εμπόριο, το επίπεδο ενδοπεριφερειακού εμπορίου σχεδόν θα γίνει διπλάσιο μέχρι το 2030, ενώ η άνοδος του trade bloc θα συμβάλλει στην προώθηση του ενδοπεριφερειακού εμπορίου για τα επόμενα 20 χρόνια. Το παγκόσμιο θαλάσσιο εμπόριο θα κυριαρχείται από ενδο-Άπω Ανατολή, μεταξύ της Ωκεανίας και Άπω Ανατολής, Άπω Ανατολής και Λατινικής Αμερικής, και Άπω Ανατολής και Μέσης Ανατολής. Αναμένεται ισχυρότερη αύξηση μέσα σε αυτές τις διαδρομές του εμπορίου με την Ασία να λαμβάνει το επίκεντρο του παγκόσμιου θαλάσσιου εμπορίου.

Τέλος, στην παράμετρο των πλουτοπαραγωγικών πηγών, καθώς ο πληθυσμός, η οικονομία και η ευημερία θα αυξάνονται, θα αυξάνεται έτσι και η ζήτηση για πετρέλαιο και φυσικό αέριο, άρα θα αυξηθεί η ζήτηση για φυσικούς πόρους.

Διαφαίνεται λοιπόν, πως το παγκόσμιο θαλάσσιο εμπόριο θα επηρεαστεί από τις μεγάλες οικονομικές, κοινωνικές-δημογραφικές και περιβαλλοντικές δυνάμεις που περιγράφονται στα τρία σενάρια της εν λόγω έκθεσης και με βάση ότι προδιαθέτουν τα σενάρια αυτά έως το 2030 είναι εμφανές πως θα επηρεαστούν σημαντικά οι θαλάσσιες βιομηχανίες. Πιο συγκεκριμένα η μελέτη επισημαίνει ότι το θαλάσσιο εμπόριο θα υπερδιπλασιαστεί μέχρι το 2030, και από 9 δισ. τόνους σήμερα θα κυμανθεί από τα 19 μέχρι και τα 24 δισ. τόνους. Καθώς ο κόσμος αντιμετωπίζει μεγαλύτερη αβεβαιότητα, είναι επιτακτική η ανάγκη για ευημερία του θαλάσσιου εμπορίου η οποία θα καθορίσει και τη μελλοντική πορεία της ναυτιλίας διεθνώς. (Lloyd's Register, QinetiQ, University of Strathclyde, 2013).

2.2 Παρουσίαση του κλάδου στην Ελλάδα

Όπως αναφέρεται στην έρευνα των Prandeka & Zarkos (2014:1), η ελληνική ναυτιλιακή βιομηχανία έχει εξέχουσα θέση στις παγκόσμιες θαλάσσιες μεταφορές. Συγκεκριμένα, το σύνολο των πλοίων των οποίων οι ιδιοκτήτες είναι Έλληνες πολίτες, ανεξαρτήτως της σημαίας του πλοίου, κατατάσσεται πρώτο παγκοσμίως όσον αφορά τη χωρητικότητα του διεθνούς εμπορικού στόλου. Συνάμα, η ελληνική ναυτιλιακή βιομηχανία κατέχει το 16.16% της συνολικής μεταφορικής ικανότητας στον κόσμο (πίνακας 1), όντας ένας από τους βασικούς πυλώνες της ελληνικής οικονομίας και μαζί με τον τουρισμό αποτελεί τους δύο πιο σημαντικούς τομείς εξαγωγής. Κατά την περίοδο 2000-2013, οι ετήσιες καθαρές εισπράξεις από τις θαλάσσιες μεταφορές αντιστοιχούσαν κατά μέσο όρο στο 3,7% του ελληνικού ΑΕΠ καλύπτοντας 16,6% των ετήσιων εισαγωγών αγαθών. Σε σύγκριση με τον τουρισμό, οι ετήσιες καθαρές εισπράξεις από τον τουρισμό αντιστοιχούσαν στο 4,2% του ελληνικού ΑΕΠ κατά μέσο όρο κατά την ίδια περίοδο, καλύπτοντας το 18,9% των εισαγόμενων εμπορευμάτων. Η συνολική προστιθέμενη αξία των θαλάσσιων μεταφορών για την ελληνική οικονομία, λαμβάνοντας υπόψη τόσο την άμεση συνεισφορά όσο και τις έμμεσες επιπτώσεις σε άλλους τομείς, όπως υπηρεσίες, δίκαιο, real estate, logistics, ασφάλιση, διυλιστήρια, εκτιμάται πάνω από 7,0% (άμεση και έμμεση) του ΑΕΠ για το 2012, προσφέροντας απασχόληση σε 192 χιλιάδες εργαζόμενους.

Πίνακας 1. Ελληνική ναυτιλία (2013)*

	Ελλάδα (% του συνόλου της Ελλάδας σε παρένθεση)	Διεθνώς	Ελλάδα ως % του κόσμου
Χωρητικότητα σε εκατομμύρια dwt των οποίων:	261,63	1619	16,16%
Μετάλλευμα & χύδην	132,88 (50,8%)	717,9	18,51%
Δεξαμενόπλοια μεταφοράς αργού πετρελαίου	82,28 (31,5%)	352,8	23,32%
Δεξαμενόπλοια μεταφοράς χημικών και προϊόντων	46,47 (17,8%)	336,5	13,81%
Μέσος όρος ηλικίας του ελληνικού στόλου	9,9	12,4	

* Τα στοιχεία αναφέρονται σε εμπορικά πλοία άνω των 1.000 gross tonnage. Επίσης, τα στοιχεία αναφέρονται σε πλοία τα οποία ανήκουν σε ελληνικές εταιρίες παγκοσμίως. Η διαφορά με τα πλοία που φέρουν ελληνική σημαία είναι ότι η τελευταία αναφέρεται μόνο στα πλοία που ανήκουν στον ελληνικό νηογώμων.

Πηγή: Prandeka & Zarkos (2014:2)

Παρά τις ασταθείς συνθήκες των διεθνών ναύλων και τους περιορισμούς του τραπεζικού δανεισμού, καθώς και το γεγονός ότι η ελληνική οικονομία το 2013 διένυσε την έκτη συνεχόμενη χρονιά ύφεσης με 25% αθροιστική μείωση του ακαθάριστου εγχώριου προϊόντος, η Ελληνική ναυτιλία παρέμεινε ιδιαίτερα ανταγωνιστική, δείχνοντας μια εντυπωσιακή απόδοση.

Ο στόλος υπό την ελληνική σημαία αντιπροσωπεύει το 28,5% της συνολικής χωρητικότητας της Ελληνικής ιδιοκτησίας στόλου, έχοντας παραμείνει στην δεύτερη κατάταξη σε παγκόσμιο επίπεδο από το 2008, ενώ τώρα προηγείται της Ιαπωνίας. Τα πλοία ξηρού χύδην φορτίου και τα δεξαμενόπλοια μεταφοράς αργού πετρελαίου αποτελούν περισσότερο από το 80% του συνολικού δυναμικού της Ελληνικής ιδιοκτησίας στόλου.

Ένα από τα κύρια μειονεκτήματα στον Ελληνικό ναυτιλιακό τομέα τα τελευταία χρόνια είναι η μεγάλη ηλικία του στόλου. Ωστόσο, αρκετοί παράγοντες συνέβαλαν στην ανανέωση του στόλου από το 2004. Οι νέοι περιβαλλοντικοί κανόνες και η αυξανόμενη διεθνής ζήτηση για μεταφορές ήταν ανάμεσα στους παράγοντες αυτούς που συνέβαλλαν στις επενδύσεις σε νέα πλοία. Αυτό είναι εμφανές και από τα δεδομένα των αγορών και πωλήσεων των πλοίων στο ισοζύγιο συναλλαγών, βάσει των στοιχείων της Τράπεζας της Ελλάδος (διάγραμμα 6). Πρέπει να αναφερθεί πως οι πληροφορίες που παρουσιάζονται στο διάγραμμα 6 βασίζονται στις συναλλαγές που γίνονται μέσω ελληνικών τραπεζών ή ανάμεσα σε τράπεζες με παρουσία στην Ελλάδα, που αφορούν σε ναυτιλιακές εταιρείες εγκατεστημένες στην Ελλάδα ή με παρουσία στην Ελλάδα, οι οποίες ενδέχεται να ελέγχουν τα πλοία υπό Ελληνική ή οποιαδήποτε άλλη σημαία. Ως εκ τούτου, τα δεδομένα μπορεί να μην αντιπροσωπεύουν με ακρίβεια τις συνολικές αγορές και πωλήσεις, δεδομένης της πρόσβασης των εταιρειών στο διεθνές χρηματοπιστωτικό σύστημα. Τελικά, ο μέσος όρος ηλικίας του στόλου μειώθηκε σταδιακά σε 9,9 το 2013, έχοντας ηλικία πάνω από 15 το 2000, αντικατοπτρίζοντας όχι μόνο τις επενδύσεις σε νέα πλοία, αλλά και επίσης την πώληση και την ανοδική τάση διάλυσης των παλαιών πλοίων. Αξίζει να αναφερθεί πως ο μέσος όρος ηλικίας του παγκόσμιου στόλου ήταν 12,4 έτη το 2013 (Prandeka & Zarkos, 2014:2)

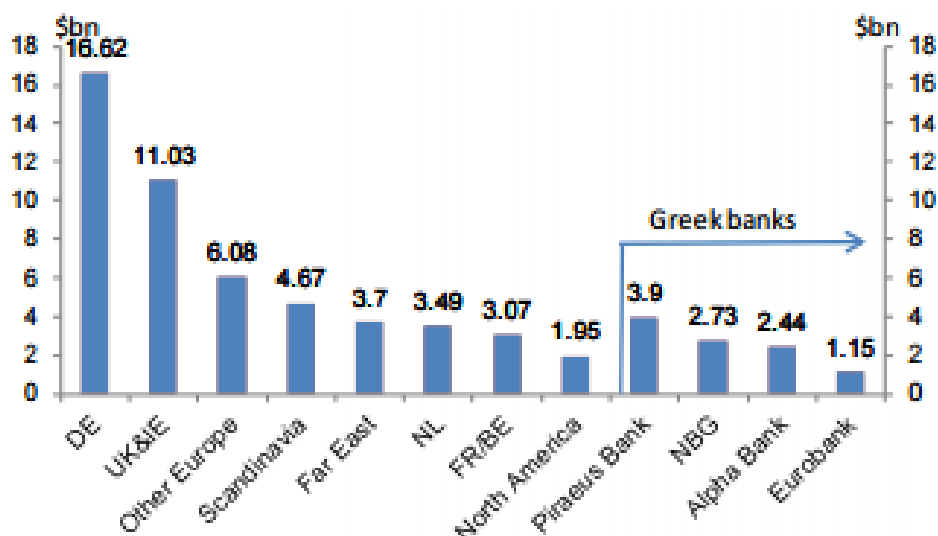
Διάγραμμα 6. Πωλήσεις και αγορές των πλοίων στην Ελλάδα



Πηγή: Prandeka & Zarkos (2014:3)

Τα τελευταία χρόνια, οι οικονομικοί περιορισμοί στην Ελλάδα έχουν δυσκολέψει τη ναυτιλιακή βιομηχανία, με τη μειωμένη ρευστότητα και την ανάγκη αναδιάρθρωσης να έχουν οδηγήσει τις ευρωπαϊκές τράπεζες σε συρρίκνωση του χαρτοφυλακίου τους στην ναυτιλιακή χρηματοδότηση. Την ίδια στιγμή, στις ΗΠΑ και στην Κίνα οι τράπεζες αύξησαν τους χρηματοδοτήσεις των ναυτιλιακών επιχειρήσεων, αλλά καθώς οι κινεζικές τράπεζες δεν έχουν σημαντική εμπειρία στην ναυτιλιακή χρηματοδότηση, η διαδικασία αξιολόγησης του δανείου είναι χρονοβόρα, ενώ η χρηματοδότηση είναι περιορισμένη σε μεγάλες και γνωστές εταιρείες. Ατενίζοντας το μέλλον, η εξάρτηση της Ελληνικής ναυτιλίας για χρηματοδότηση από μη ευρωπαϊκές τράπεζες και ο τομέας των ιδιωτικών επενδυτικών κεφαλαίων είναι πιθανό να αυξηθούν, καθώς πολλές ευρωπαϊκές τράπεζες αποφάσισαν να μειώσουν το χαρτοφυλάκιό τους στη ναυτιλιακή χρηματοδότηση, όπως η Commerzbank και η Natixis.

Διάγραμμα 7. Τραπεζικός δανεισμός των Ελλήνων εφοπλιστών (31/12/2013)



Note: DE: Germany, IE: Ireland, NL: Netherlands. FR: France, BE: Belgium, NBG: National Bank of Greece
Source: Petrofin Research

Πηγή: Prandeka & Zarkos (2014:3)

Κατά τη διάρκεια των τελευταίων δυο ετών ο κλάδος δείχνει μια διαφοροποίηση σε εξειδικευμένα πλοία όπως LNG, containerships καθώς και υπεράκτιες πλατφόρμες και πλοία διάτρησης. Τα παρακάτω αφορούν νέες εκκρεμείς παραγγελίες ναυπηγήσεων από Έλληνες ιδιοκτήτες για 495 πλοία, όπως δείχνει ο πίνακας 2 (Prandeka & Zarkos, 2014:3)

Πίνακας 2. Εκκρεμείς παραγγελίες πλοίων από τον Απρίλιο του 2014

	Ελλάδα		Μερίδιο (% του κόσμου) (σε κάθε τύπο)
Κατηγορία	Αριθμός πλοίων	Dwt, million	Dwt, million
ξηρού χύδην φορτίου	222	22	13,5%
Δεξαμενόπλοια	70	7,9	11,3%
Containers	70	5.5	13%
L.N.G./L.P.G.	87	4,7	29%
Άλλα	46	3,6	33%
ΣΥΝΟΛΟ	495	43,7	14,7%

* Αναφέρεται στα πλοία τα οποία ανήκουν σε Έλληνες πολίτες ανεξαρτήτως σημαίας

Πηγή: Prandeka & Zarkos (2014:4)

Όσον αφορά τη ζήτηση, η ναυτιλιακή βιομηχανία είναι άμεσα συνδεδεμένη με το παγκόσμιο εμπόριο, όπως έχει ήδη αναφερθεί και μάλιστα, περισσότερο από το ήμισυ των οποίων είναι ξηρά χύδην φορτία. Το μέγεθος και η διαθεσιμότητα του παγκόσμιου στόλου επηρεάζει την πλευρά της προσφοράς. Ο δείκτης Baltic Dry Index (BDI) χρησιμοποιείται ως σημείο αναφοράς για την παγκόσμια αγορά εμπορευματικών μεταφορών και θεωρείται επίσης ως αποτελεσματικός ηγετικός δείκτης της μελλοντικής οικονομικής ανάπτυξης και της παραγωγής (Prandeka & Zarkos, 2014:3)

Ολοκληρώνοντας, είναι σημαντικό να αναφερθεί, όπως διατυπώνουν στη μελέτη τους οι Prandeka & Zarkos (2014), πως τα καθαρά έσοδα από τις θαλάσσιες μεταφορές συμβάλλουν θετικά στην αύξηση του ισοζυγίου υπηρεσιών και ως εκ τούτου, στη βελτίωση του ισοζυγίου τρεχουσών συναλλαγών. Από το 2003, η συμβολή των καθαρών εσόδων από τις θαλάσσιες μεταφορές προς το ΑΕΠ αυξήθηκε σημαντικά και ειδικότερα, οι εισπράξεις από τις θαλάσσιες μεταφορές αυξήθηκαν με μέσο ετήσιο ρυθμό αύξησης 14,6%, φθάνοντας το 2008 το επίπεδο κορυφής 17,6 δισ. Ως αποτέλεσμα, τα καθαρά

έσοδα από το ναυτιλιακό τομέα έφτασαν το 4,8% του ΑΕΠ το 2008. Η ελληνική ναυτιλιακή βιομηχανία φαίνεται να έχει καταφέρει να διατηρήσει την ηγετική θέση της στην παγκόσμια κατάταξη του κλάδου, με τις καθαρές εισροές από τις θαλάσσιες μεταφορές να συμβάλλουν σημαντικά στη μείωση του ελλείμματος τρεχουσών συναλλαγών (Prandeka & Zarkos, 2014:5-6). Μάλιστα, όπως οι εν λόγω ερευνητές διερευνούν μέσα από το μοντέλο πρόβλεψης τους για την εξέλιξη των καθαρών εισπράξεων από τις θαλάσσιες μεταφορές στην Ελλάδα για τη διετία 2014-2015, δείχνοντας ότι υπάρχει μια στατιστικά σημαντική εξάρτηση των καθαρών εισπράξεων από την αλιευτική ικανότητα του στόλου και τους ναύλους. Συγκεκριμένα, μια αύξηση 10% του επιπέδου των ναύλων σε ένα δεδομένο τρίμηνο, εκτιμάται από τους Prandeka & Zarkos (2014) πως θα οδηγήσει σε 2,6% υψηλότερες καθαρές εισπράξεις για το ίδιο τρίμηνο και 6,2% υψηλότερες καθαρές εισπράξεις σε μακροπρόθεσμη βάση. Ομοίως, μια αύξηση 10% της χωρητικότητας του στόλου - ελληνικής σημαίας - θα φέρει μια αύξηση 7,8% σε καθαρές εισπράξεις για το ίδιο τρίμηνο και 18,6% αύξηση σε μακροπρόθεσμη βάση. Μέσα από την ανάλυση ευαισθησίας που διενέργησαν οι ερευνητές σε δεύτερο στάδιο, ανέδειξαν πως στο ευνοϊκό σενάριο, όπου τα επίπεδα ναύλων και του ελληνικού στόλου σημειώνουν μεγαλύτερη αύξηση σε σύγκριση με το δυσμενές σενάριο, οι καθαρές εισπράξεις από τις θαλάσσιες μεταφορές στην Ελλάδα διαμορφώνονται ως ποσοστό του ΑΕΠ κατά 0,2 και 0,5 εκατοστιαίες μονάδες υψηλότερα από το δυσμενές σενάριο για τα έτη 2014 και 2015, αντίστοιχα. Στο δυσμενές σενάριο, όπου το επίπεδο των ναύλων και του ελληνικού στόλου σημειώνουν λιγότερη αύξηση από το ευνοϊκό σενάριο, οι καθαρές εισπράξεις είναι 0,2 και 0,8 εκατοστιαίες μονάδες χαμηλότερες από εκείνες του ευνοϊκού σεναρίου για το 2014 και 2015, αντίστοιχα. Συνολικά, τα αποτελέσματά τους επιβεβαιώνουν την καιρία συμβολή της Ελληνικής ναυτιλιακής βιομηχανίας στην ανάκαμψη της ελληνικής οικονομίας και το ρόλο του τομέα της ναυτιλίας να είναι ακόμη πιο σημαντικός στην παρούσα οικονομική συγκυρία. Όπως συγκεκριμένα διατυπώνουν οι Prandeka & Zarkos (2014), το πλαίσιο των μελλοντικών ευκαιριών του τομέα των θαλάσσιων μεταφορών φαίνεται θετικό στο φόντο της όλο και εντονότερης παγκοσμιοποίησης και της συμμετοχής ενός αυξανόμενου αριθμού αναπτυσσόμενων χωρών στις θαλάσσιες μεταφορές του κόσμου. Οι Έλληνες πλοιοκτήτες είναι σε θέση να επωφεληθούν από αυτές τις ευκαιρίες, έχοντας ένα νεαρό σε ηλικία και αποδοτικό σε κόστος στόλο, υψηλή τεχνογνωσία και επιχειρηματικότητα σε όλη την υδρόγειο. Με τη σειρά της, η ελληνική οικονομία μπορεί να λάβει τα οφέλη από την άμεση και έμμεση επίδραση που έχουν τα υψηλότερα έσοδα των θαλάσσιων μεταφορών (Prandeka & Zarkos, 2014:9).

2.3 Παρουσίαση των ναυλοδεικτών

Οι ναυλοδείκτες (freight indexes) είναι τα χρηματοοικονομικά εργαλεία τα οποία χρησιμοποιούνται για να παρακολουθήσουν οι ενδιαφερόμενοι τις συνθήκες και τις τάσεις της ναυλαγοράς. Καθώς η αγορά ναύλων δεν είναι ενιαία και ομοιογενής, η διαφοροποίηση των ναυλαγορών - ως απόρροια των ποικιλόμορφων τάσεων σε αυτές - οδήγησε στον καθορισμό ναυλοδεικτών. Οι ναυλοδείκτες διακρίνονται με βασικά κριτήρια (Γκιζιάκης κ.α., 2006: 293):

- τη φύση και τον τύπο του φορτίου που μεταφέρει το πλοίο: ναυλοδείκτες ξηρού φορτίου και ναυλοδείκτες υγρού φορτίου
- τον τύπο του πλοίου: ναυλοδείκτες για πλοία μεταφοράς ξηρού φορτίου και ναυλοδείκτες για πλοία μεταφοράς υγρού φορτίου. Συνάμα διακρίνονται και με βάση το μέγεθος του πλοίου όπως π.χ για τα πλοία ξηρού φορτίου, διακρίνονται σε ναυλοδείκτες που αφορούν τα πλοία Handy (25000-60000dwt), Panamax (60000-80000dwt), Capesize (80000-200000dwt)

Οι ναυλοδείκτες διαχωρίζονται και με δευτερεύοντα κριτήρια, όπως (Γκιζιάκης κ.α., 2006: 294):

- τον τύπο και τη χρονική διάρκεια της ναύλωσης: ναυλοδείκτες που περιέχουν στη σύνθεση τους απασχόληση πλοίων με χρονοναύλωση και ναυλοδείκτες που περιλαμβάνουν ταξίδια στην ελεύθερη spot αγορά
- το γεωγραφικό πεδίο απασχόλησης των πλοίων: ναυλοδείκτες που περιέχουν στη σύνθεση τους απασχόληση πλοίων σε συγκεκριμένες γεωγραφικές αγορές π.χ Atlantic Capesize Index

Πίνακας 3. Οι ναυλοδείκτες με βάση τα ξηρά φορτία, τα πλοία μεταφοράς τους, τις διαδρομές των εμπορευμάτων και τον τύπο ναύλωσης

Baltic Freight Index BFI	Μετρούσε ενδεικτικά το καθημερινό επίπεδο ναύλων στην αγορά ξηρού φορτίου, την περίοδο 1985-1999, αποτελώντας τη βάση για τη διαπραγμάτευση των μελλοντικών
--------------------------	---

	<p>συμβολαίων ναύλωσης του Βαλτικού Κέντρου</p> <p>Η σύνθεση του γίνονταν σταθμικά από 13 επιλεγμένες θαλάσσιες διαδρομές με προκαθορισμένο ποσοστό στάθμισης</p> <p>Ο BFI αντικαταστάθηκε από τον δείκτη BDI το 1999</p>
Baltic Dry Index BDI	<p>Αποτελεί διάδοχο του BFI από 1/11/1999 και θεωρείται περισσότερο αντιπροσωπευτικός του BFI, με τον οποίο συσχετίζεται στο 0,998</p> <p>Ο BDI είναι στην πραγματικότητα σύνθεση από 4 διαφορετικούς δείκτες:</p> <p>Baltic Capesize Index, Baltic Panamax Index, Baltic Supramax Index, Baltic Handysize Index</p>
<p>Baltic Handy Index BHI</p> <p>Baltic Handymax Index BHMI</p> <p>Baltic Supramax Index BSI</p>	<p>Δημιουργήθηκαν για την παρακολούθηση της επιμέρους ναυλαγοράς στα πλοία Handy (25000-60000dwt)</p> <p>Ο δείκτης BHI εκδίδονταν έως το Δεκέμβριο του 2000, υπολογίζοντας στη σύνθεση του 4 τυπικές βραχυχρόνιες χρονοναυλώσεις ενός πλοίου 43000dwt</p> <p>Από 1/1/2001 ο δείκτης BHMI αντικατέστησε τον BHI, περιλαμβάνοντας στη σύνθεση του 6 τυπικές βραχυχρόνιες και σταθμισμένες χρονοναυλώσεις ενός πλοίου 45500dwt</p> <p>Ο δείκτης BSI εκδόθηκε στις 1/6/2005, λόγω της αύξησης των παρτίδων χύδην ξηρού φορτίου</p> <p>Η σύνθεση του περιλαμβάνει 4 τυπικές βραχυχρόνιες, χρονοναυλώσεις και 2 δοκιμαστικές ναυλώσεις ταξιδιού για πλοίο 52500dwt, 10ετίας, με γερανούς εκφόρτωσης</p>

	Ο δείκτης BSI αντικατέστησε πλήρως τον BHMI από 3/1/2006, με σκοπό να συμμετέχει στον καθορισμό του BDI
Baltic Panamax Index BPI	Δημιουργήθηκε στις 6/5/1998 για την παρακολούθηση της επιμέρους ναυλαγοράς στα πλοία Panamax (60000-80000dwt) Η σύνθεση του περιλαμβάνει 4 τυπικές βραχυχρόνιες χρονοναυλώσεις και 3 τυπικές ναυλώσεις spot για μεταφορά σιτηρών, σταθμισμένες.
Baltic Capesize Index BCI	Δημιουργήθηκε για την παρακολούθηση της επιμέρους ναυλαγοράς στα πλοία Capesize (80000-200000dwt) Η σύνθεση του περιλαμβάνει 4 τυπικές βραχυχρόνιες χρονοναυλώσεις και 6 τυπικές ναυλώσεις για μεταφορά σιδηρομεταλλεύματος και άνθρακα, σταθμισμένες.
SSY Atlantic Capesize Index ACI	Δημιουργήθηκε για την παρακολούθηση της επιμέρους ναυλαγοράς στα πλοία Capesize (80000-200000dwt), για επιλεγμένες διαδρομές στον Ατλαντικό, σε κύρια σιδηρομεταλλεύματα και άνθρακα
SSY Pasific Capesize Index PCI	Είναι ο αντίστοιχος δείκτης του ACI για τον Ειρηνικό
J E Hyde Shipping Index JEHSI	Δημιουργήθηκε το 1993 για την παρακολούθηση της επιμέρους ναυλαγοράς στα πλοία Handysize (20000-35000dwt) & Handymax (35000-50000dwt) Η σύνθεση του περιλαμβάνει 7 τυπικές βραχυχρόνιες χρονοναυλώσεις και 4 τυπικές ναυλώσεις ταξιδιού, σταθμισμένες.
Howe Robinson Container Index HRCI	Δημιουργήθηκε για την παρακολούθηση της ναυλαγοράς των πλοίων μεταφοράς

	εμπορευματοκιβωτίων
Hamburg Index	Δημιουργήθηκε για την παρακολούθηση της αγοράς χρονοναυλώσεων των πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων

Πηγή: Γκιζιάκης κ.α., 2006: 294-311

Πίνακας 4. Οι ναυλοδείκτες με βάση τα υγρά φορτία, τα πλοία μεταφοράς τους, τις διαδρομές των εμπορευμάτων και τον τύπο ναύλωσης

Baltic International Tanker Routes BITR	Ο BITR δημιουργήθηκε το 1998 για την παρακολούθηση ημερησίως των ναύλων spot σε επιλεγμένες διαδρομές μεταφορών υγρού φορτίου
Baltic Dirty Tanker Index BDTI	Από 1/10/2001 διαχωρίστηκε στους BDTI και BCTI, για ακάθαρμο πετρέλαιο και προϊόντα καθαρού πετρελαίου αντίστοιχα
Baltic Clean Tanker Index BCTI	Οι 16 διαδρομές που περιλαμβάνει στη σύνθεση του ο BDTI και οι 6 διαδρομές που περιλαμβάνει στη σύνθεση του ο BCTI έχουν ίση βαρύτητα στάθμισης στον υπολογισμό του δείκτη BITR
International Tanker Freight Index Limited ITFL	Σχεδιάστηκε για τη βέλτιστη παρακολούθηση της αγοράς δεξαμενόπλοιων
Worldscale	Αποτελεί τη σύγχρονη κλίμακα μέτρησης των ναύλων δεξαμενόπλοιων Είναι ένα σύνολο από προκαθορισμένους πίνακες αναφοράς για τα εκτιμώμενα επίπεδα ναύλων δεξαμενόπλοιου για κάθε μια από τις 60000 θαλάσσιες διαδρομές που δύναται να λαμβάνουν χώρα σε πάνω από 1000 λιμάνια διεθνώς

	Ανάμεσα στα πλεονεκτήματα της χρήσης του δείκτη είναι η διευκόλυνση της διαδικασίας διαπραγμάτευσης ναύλωσης, καθώς και η σύγκριση ναύλων σε διαφορετικές θαλάσσιες διαδρομές παρόμοιας έκτασης και με διαφορετικά μεγέθη πλοίων
Average Freight Rate Assessment AFRA	Εκτιμά το μέσο όρο των ναύλων για διάρκεια ενός μήνα ή για ένα ταξίδι, για διάφορες κατηγορίες δεξαμενόπλοιων και για συγκεκριμένες θαλάσσιες διαδρομές Συνιστά ρεαλιστικό οδηγό υπολογισμού του κόστους μεταφοράς πετρελαίου
Baltic Liquefied Petroleum Gas BLPG	Δημιουργήθηκε το 2003 για την παρακολούθηση των ναύλων spot σε μια τυπική θαλάσσια διαδρομή μεταφοράς υγροποιημένου πετρελαϊκού αερίου

Πηγή: Γκιζιάκης κ.α., 2006: 311-319, 342-344

2.3.1 Ο δείκτης Baltic Dry Index (BDI)

Το Βαλτικό Κέντρο (Baltic Exchange) ιδρύθηκε το 1744 στο Λονδίνο και πήρε τη σημερινή μορφή του το 1903, όντας σήμερα το σημαντικότερο ιδιωτικό ναυτιλιακό κέντρο πληροφόρησης διεθνώς, το οποίο είναι χρηματιστήριο ναύλων και φορτίων, ενώ ακόμη διενεργούνται συμφωνίες αγοραπωλησίας και αεροπορικές μεταφορές εμπορευμάτων. Αναφορικά με τις αγοραπωλησίες πλοίων που διενεργεί, ξεπερνούν το 50% των νεότευκτων και μεταχειρισμένων πλοίων ανά τον κόσμο (Γκιζιάκης κ.α., 2006: 383-384). Το Βαλτικό Κέντρο αριθμεί πάνω από 600 μέλη σήμερα και δεσμεύεται σε έναν κώδικα επαγγελματικής συμπεριφοράς που εποπτεύεται από τη Βαλτική (<http://www.balticexchange.com/>).

Ο δείκτης BDI εκδόθηκε από τον Οργανισμό Baltic Exchange το Μάιο του 1985, με σκοπό να μετρήσει ενδεικτικά το κόστος μεταφοράς στην αγορά ξηρού φορτίου για πλοία διαφόρων μεγεθών και για πολλές θαλάσσιες διαδρομές, αντικαθιστώντας τον δείκτη BFI όπως νωρίτερα αναφέρθηκε. Ο δείκτης BDI υπολογίζεται ως ένα σταθμισμένος μέσος όρος με βάση την παρακάτω φόρμουλα και ο υπολογισμός του θεωρείται ηγετικός στα πλαίσια της ναυτιλιακής οικονομικής (Bakshi, Panayotou, Skoulakis, 2011:4).

Εξίσωση 1. Η φόρμουλα υπολογισμού του δείκτη BDI

$$BDI = \frac{1}{4} (CapesizeTCavg + PanamaxTCavg + SupramaxTCavg + HandysizeTCavg) * 0.110345333$$

όπου

TCavg = Time charter average

Πηγή: <http://www.balticexchange.com/market-information/indices/BDI/>

Όπως αναφέρουν και στην έρευνα τους οι Bakshi et al (2011), ο δείκτης BDI έχει σημαντικά πλεονεκτήματα ως προγνωστικός δείκτης, σε αντίθεση με κάποιους άλλους

οικονομικούς δείκτες (όπως ΑΕΠ, ποσοστό ανεργίας, επιχειρηματική εμπιστοσύνη, λιανικές πωλήσεις). Όπως ορίζουν οι παραπάνω μελετητές στην εν λόγω έρευνα, ο ρυθμός αύξησης του BDI προβλέπει την ανάπτυξη της παγκόσμιας οικονομικής δραστηριότητας, υποδηλώνοντας τον σπουδαίο ρόλο του BDI στον ναυτιλιακό τομέα.

Σε παρόμοια αποτελέσματα καταλήγει και η έρευνα των Apergis & Payne (2013), οι οποίοι μέσα από την εμπειρική διερεύνηση τους ανέδειξαν πως ο δείκτης BDI έχει σπουδαία ικανότητα προβλεψιμότητας τόσο για χρηματοοικονομικά περιουσιακά στοιχεία όσο και για τη βιομηχανική παραγωγή, δείχνοντας τον ρόλο του BDI στην πρόβλεψη της μελλοντικής πορείας της πραγματικής οικονομίας, αποδίδοντας μια σύνδεση μεταξύ των αγορών χρηματοοικονομικών περιουσιακών στοιχείων και της μακροοικονομίας.

Η σπουδαιότητα του δείκτη τονίζεται και από τους Geman & Smith (2012), οι οποίοι διατύπωσαν πως ο δείκτης BDI δείχνει τις τάσεις για την προσφορά και ζήτηση εμπορευμάτων σε ολόκληρο τον πλανήτη, όντας ένα ασφαλές και άμεσο μέτρο της σχέσης ζήτησης και προσφοράς για αποθηκευτικό χώρο στα πλοία μεταφοράς ξηρού φορτίου.

Διαγραμματικά, οι τιμές του δείκτη από 16/3/2009 έως 1/9/2016 δίνονται ακολούθως. Όπως φαίνεται στο διάγραμμα που ακολουθεί, η τιμή του στις 1/9/2016 έφτασε το 712, ακολουθώντας μια γενικότερη πτωτική πορεία. Ο δείκτης βρισκόταν σε δυναμική άνοδο και οι ναυτιλιακές εταιρίες πραγματοποιούσαν παραγγελίες-ρεκόρ για την κατασκευή νέων και μεγαλύτερων πλοίων μεταφοράς ξηρού φορτίου μέχρι και πριν την έναρξη της κρίσης, υποτιμώντας όμως τα ρίσκα από την επιδείνωση των διεθνών χρηματοπιστωτικών και οικονομικών συνθηκών που ακολούθησαν. Οι ερευνητές του κλάδου πιστεύουν ότι η τιμή του δείκτη BDI θα παραμείνει υποβαθμισμένη για τα επόμενα δύο έως τρία χρόνια, λόγω της υπερπροσφοράς και της αδύναμης ανάπτυξης της ζήτησης.

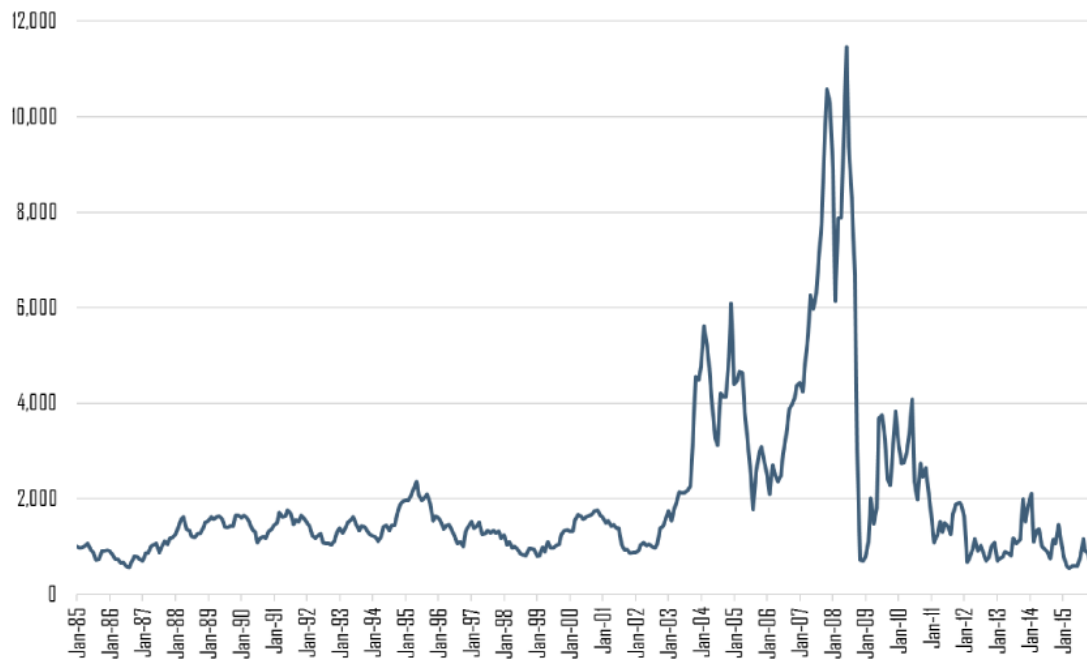
Διάγραμμα 8. Οι τιμές του δείκτη BDI από 16/3/2009 έως 1/9/2016



Πηγή: <https://www.quandl.com/data/LLOYDS/BDI-Baltic-Dry-Index>

Το παρακάτω γράφημα υπογραμμίζει ότι ο BDI ήταν πολύ ασταθείς κατά τα τελευταία χρόνια, ιδιαίτερα μεταξύ του 2005 και του 2009, όταν συμπεριφέρθηκε σαν «φούσκα». Η βασική κινητήρια δύναμη αυτής της αύξησης συνδέεται με τις τιμές των βασικών εμπορευμάτων, ιδιαίτερα του πετρελαίου. Ο δείκτης τότε κατρακύλησε πίσω σε ιστορικά επίπεδα και έχει παραμείνει χαμηλός, παρά την ανάκαμψη του παγκόσμιου εμπορίου. Ένας παράγοντας είναι ότι πολλά πλοία παραγγέλθηκαν κατά τη διάρκεια των ετών της «φούσκας» και έχουν εισέλθει στην αγορά, παρέχοντας υπερπροσφορά μεταφορικής ικανότητας έναντι της περιορισμένης ζήτησης. Τα τελευταία χρόνια, η BDI παραμένει σε χαμηλά επίπεδα, υπογραμμίζοντας την κατάσταση της πλεονάζουσας μεταφορικής ικανότητας στον τομέα της ναυτιλίας.

Διάγραμμα 9. Οι τιμές του δείκτη BDI την περίοδο 1985-2015 (πρώτη εργάσιμη μέρα του μήνα)



Πηγή: Bloomberg; BDIY:IND. Value as of first business day of the month.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3. Η ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΡΙΣΗ

3.1 Γενικά στοιχεία για την οικονομική κρίση

Σύμφωνα με την Έκθεση της Τράπεζας της Ελλάδος για το χρονικό της μεγάλης κρίσης, η χρηματοπιστωτική κρίση που εμφανίστηκε αρχικά στις ΗΠΑ τον Αύγουστο του 2007 και έλαβε ραγδαίες διαστάσεις το φθινόπωρο του 2008, με την κατάρρευση της επενδυτικής τράπεζας Lehman Brothers, απέκτησε παγκόσμια διάσταση, προκαλώντας σοβαρή δημοσιονομική κρίση στις περισσότερες χώρες του πλανήτη. Οι χώρες που είχαν μεγάλες μακροοικονομικές ανισορροπίες δεν κατάφεραν να αντιμετωπίσουν τις επιπτώσεις της χρηματοπιστωτικής και οικονομικής κρίσης και να λάβουν οφέλη από την ανάκαμψη της παγκόσμιας οικονομίας και του διεθνούς εμπορίου, που ακολούθησε μετά τη μεγάλη ύφεση του 2009. Οι οικονομίες με τις μεγαλύτερες διαρθρωτικές αδυναμίες απέκτησαν υψηλά επίπεδα ανεργίας, ενώ η επιδείνωση των δημοσιονομικών μεγεθών έγινε εντονότερη λόγω των μέτρων που εφαρμόστηκαν για την ενίσχυση της οικονομικής δραστηριότητας και τη στήριξη του χρηματοπιστωτικού τομέα. Αντίθετα, χώρες με υγιή βασικά οικονομικά δεδομένα μπήκαν εκ νέου σε τροχιά ανάπτυξης.

Η κρίση έθεσε την ανάγκη βελτίωσης του θεσμικού πλαισίου ρύθμισης και εποπτείας του παγκόσμιου χρηματοπιστωτικού συστήματος και σε πολλές χώρες έφερε μεγάλη αναδιάρθρωση. Οι παρεμβάσεις των μηχανισμών στήριξης για την αντιμετώπιση της χρηματοπιστωτικής εντάθηκαν το 2009 και με ορόσημο τη Σύνοδο Κορυφής των «G20» στο Λονδίνο τον Απρίλιο του 2009 ιδρύθηκε το Συμβούλιο Χρηματοπιστωτικής Σταθερότητας (FSB) με σκοπό τη διατήρηση της χρηματοπιστωτικής σταθερότητας. Παράλληλα την ΕΕ, παρενέβη και η ΕΚΤ με ποικίλα μέτρα νομισματικής πολιτικής.

Η παγκόσμια χρηματοπιστωτική κρίση επηρέασε αρνητικά και την ελληνική οικονομία. Οι δυσμενείς εξελίξεις του 2009 επέφεραν εκτροχιασμό των δημοσιονομικών μεγεθών, με το ΑΕΠ, μετά από μία περίοδο συνεχούς ανόδου (1994-2008), να υποχωρεί το 2009 κατά 3,2%. Το έλλειμμα της γενικής κυβέρνησης έφθασε στο 15,7% του ΑΕΠ και το πρωτογενές έλλειμμα στο 10,5% του ΑΕΠ, απόρροια τόσο της αρνητικής πορείας των εσόδων όσο και της αύξησης των δαπανών της γενικής κυβέρνησης, φέροντας τη χώρα σε φάση ύφεσης. Οι εξελίξεις αυτές επηρέασαν δραματικά την αβεβαιότητα για το μέλλον της οικονομίας της χώρας, δημιούργησαν έλλειμμα εμπιστοσύνης, υποβάθμισαν τη πιστοληπτική ικανότητα της οικονομίας και σοβαρά προβλήματα στο τραπεζικό

σύστημα. Τελικά αποδείχτηκε πως το δημοσιονομικό πρόβλημα της Ελλάδος ήταν πολύ σοβαρότερο από ό,τι υποδήλωναν από τα μέχρι τότε στοιχεία.

Το 2010 η χρηματοπιστωτική κρίση εξελίχθηκε σε κρίση δημόσιου χρέους ορισμένων χωρών της Ευρωζώνης, με την Ελλάδα να βρίσκεται στο επίκεντρο, με μεγάλα ελλείμματα και σοβαρά διαρθρωτικά προβλήματα. Με άξονα τη διαπίστωση πως η χρεοκοπία ενός κράτους-μέλους θα είχε πολύ σοβαρές παρενέργειες για ολόκληρη την ευρωζώνη, οριοθετήθηκε η αντικειμενική πραγματικότητα μέσα στην οποία όχι μόνο έπρεπε να λειτουργήσει η ελληνική οικονομία στα χρόνια της κρίσης αλλά και στο μέλλον:

– Μεσοπρόθεσμα, να γίνει τήρηση των προγραμμάτων

– Μακροπρόθεσμα, να υπάρξει ένα νέο πρότυπο βιώσιμης ανάπτυξης, συμβατό με τη νέα ευρωπαϊκή πραγματικότητα

Από το 2010 και μετά το Ευρωσύστημα αντιμετώπισε και πάλι μεγάλες προκλήσεις, με νέες εντάσεις στις χρηματοπιστωτικές αγορές, ενώ το 2011 οξύνθηκε η κρίση δημόσιου χρέους στη ζώνη του ευρώ, φέροντας ως απάντηση της ΕΚΤ νέα συμβατικά και μη συμβατικά μέτρα νομισματικής πολιτικής. Το 2011 δημιουργήθηκαν σοβαρές καθυστερήσεις ως προς την εφαρμογή του Προγράμματος Στήριξης στη χώρα μας, οι οποίες κατέστησαν αναγκαία την αναδιάρθρωση του χρέους. Στη συνέχεια, το 2012 κρίσιμες ήταν οι εξελίξεις θετική για την παραμονή της χώρας στη ζώνη του ευρώ, ενώ το 2013 ανέδειξε ως κύριο ζητούμενο της οικονομικής πολιτικής την επίτευξη της ανάκαμψης και τη δημιουργία των όρων για τη μετάβαση σ' ένα νέο πρότυπο ανάπτυξης.

Πίνακας 5. Η εικόνα των δημοσιονομικών στοιχείων της γενικής κυβέρνησης 2008-2013, σε εθνολογιστική βάση

Δημοσιονομικά στοιχεία γενικής κυβέρνησης, 2008-2013 (σε εθνολογιστική βάση)						
<i>Σε τρέχουσες τιμές, εκατ. ευρώ</i>						
	2008	2009	2010	2011	2012*	2013
Έσοδα	94.847	88.628	90.197	88.439	86.380	μ.δ.
Δαπάνες	117.730	124.794	113.912	108.308	97.584	μ.δ.
από τις οποίες:						
Τόκοι (EDP)	11.673	11.976	12.855	14.888	9.643	μ.δ.
Έλλειμμα	22.883	36.166	23.715	19.869	11.204	μ.δ.
Πρωτογενές έλλειμμα (EDP)	11.210	24.190	10.860	4.981	1.561	μ.δ.
Δημόσιο χρέος	263.287	299.690	329.514	355.141	303.928	μ.δ.
ΛΕΠ	233.198	231.081	222.151	208.532	193.749	μ.δ.
(Ως % του ΛΕΠ)						
Έσοδα	40,7	38,4	40,6	42,4	44,6	μ.δ.
Δαπάνες	50,5	54,0	51,3	51,9	50,4	μ.δ.
από τις οποίες:						
Τόκοι (EDP)	5,0	5,2	5,8	7,1	5,0	μ.δ.
Έλλειμμα (EDP)	9,8	15,7	10,7	9,5	5,8	μ.δ.
Πρωτογενές έλλειμμα (EDP)	4,8	10,5	4,9	2,4	0,8	μ.δ.
Δημόσιο χρέος	112,9	129,7	148,3	170,3	156,9	μ.δ.
* Δεν περιλαμβάνεται η επίπτωση της στήριξης των χρηματοπιστωτικών ιδρυμάτων, ύψους 6.210 εκατ. ευρώ (3,2% του ΛΕΠ) το 2012. Περιλαμβάνονται τα έσοδα από το πρόγραμμα του 2008 για την ενίσχυση της ρευστότητας των τραπεζών. Πηγές: Eurostat Press Release 21.10.2013 και Δελτίο Τύπου ΕΛΣΤΑΤ 11.10.2013. Τα στοιχεία για το 2013 (1η κοινοποίηση) αναμενόταν να δημοσιευθούν από την Eurostat στις 23.4.2014.						

Πηγή: Έκθεση της Τράπεζας της Ελλάδος, Το χρονικό της μεγάλης κρίσης 2008-2013, σελ 97

Διάγραμμα 10. Δείκτης οικονομικού κλίματος 2008-2013



Πηγή: Έκθεση της Τράπεζας της Ελλάδος, Το χρονικό της μεγάλης κρίσης 2008-2013, σελ 109

Γενικά, η εφαρμογή των προγραμμάτων στήριξης στην Ελλάδα δημιούργησαν ορατό αποτέλεσμα στη δημοσιονομική προσαρμογή, αλλά ο τρόπος της εφαρμογής του μεγέθυνε τις συστατικές επιπτώσεις της μείωσης των δαπανών, σύμφωνα με την Τράπεζα της Ελλάδος. Συνάμα, όπως δηλώνεται στην Έκθεση της ΤτΕ, οι αρνητικές επιδόσεις της οικονομικής δραστηριότητας και της απασχόλησης θα ήταν πολύ χειρότερες, αν δεν είχαν υπάρξει το Πρόγραμμα Προσαρμογής και η χρηματοδοτική στήριξη από τους κοινοτικούς εταίρους και το ΔΝΤ. Η εποχή μετά την είσοδο της Ελλάδος στο Μηχανισμό Στήριξης σήμαινε αυτόματα ένα ριζικό αναπροσανατολισμό τόσο της οικονομικής πολιτικής όσο και της συμπεριφοράς σε συλλογικό και ατομικό επίπεδο, ενώ η προσφυγή στο μηχανισμό στήριξης κρίθηκε από την Τράπεζα της Ελλάδος αναγκαία.

3.2 Η επίδραση της κρίσης στη ναυτιλιακή αγορά

Όπως διατυπώνουν στη μελέτη τους οι Kalgora & Christian (2016), η παγκόσμια χρηματοπιστωτική και οικονομική κρίση του 2009 επηρέασε σημαντικά τη ναυτιλία, ιδίως την ανάπτυξη της αγοράς containers. Συγκεκριμένα, για πρώτη φορά στην ιστορία της ναυτιλιακής βιομηχανίας, σταμάτησε η ανάπτυξη της εν λόγω αγοράς και υπάρχει ακόμη και σήμερα μια σταθερή μείωση του ποσοστού των εμπορευματοκιβωτίων που αποστέλλονται σε όλο τον κόσμο. Για τους πρώτους έξι μήνες του 2009 η κρίση επέφερε στη ναυτιλιακή βιομηχανία μείωση στο 16%, προκαλώντας τεράστιες απώλειες.

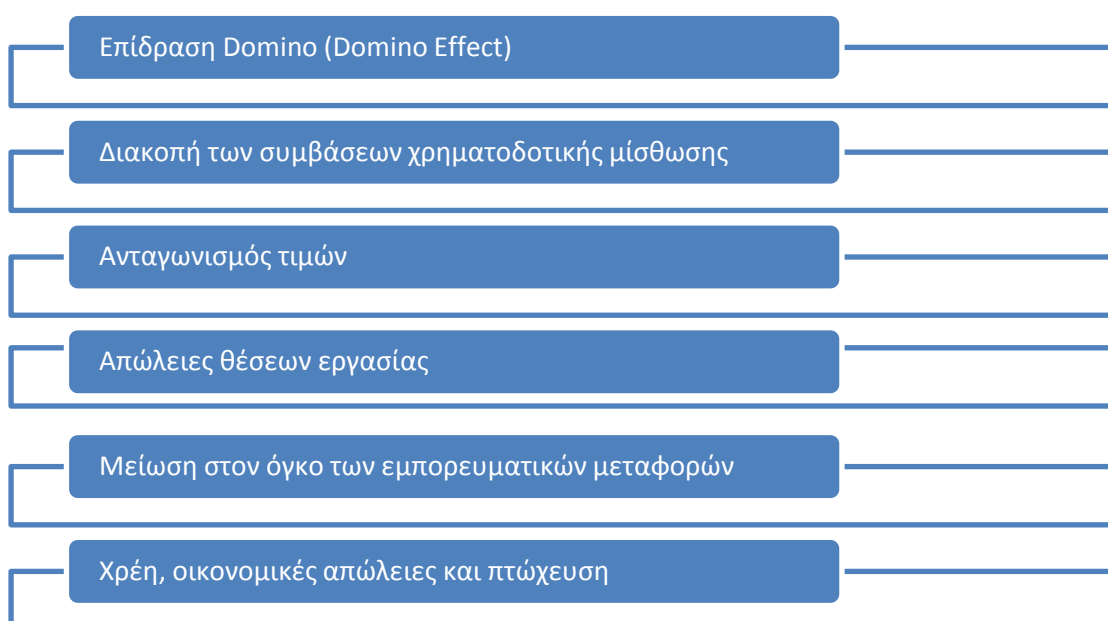
Η ναυτιλιακή βιομηχανία αποδεικνύεται πως δεν είναι απρόσβλητη από την οικονομική ύφεση. Το γεγονός αυτό είναι εμφανές από την παγκόσμια χρηματοπιστωτική και οικονομική κρίση του 2008, η οποία είχε ισχυρό αντίκτυπο στη ναυτιλιακή αγορά, επηρεάζοντας τα επίπεδα του παγκόσμιου εμπορίου και επιφέροντας χαρακτηριστικά δραστηριότητα μείωση των ναύλων και χρονοναύλωση σε όλους τους χώρους της ναυτιλιακής αγοράς. Όπως αναφέρουν οι Kalgora & Christian (2016), η περικοπή των οικονομικών δραστηριοτήτων και της κατανάλωσης λόγω της κρίσης οδήγησε σε πτώση του όγκου των εμπορικών συναλλαγών και σε χαμηλή ζήτηση για θαλάσσιες μεταφορές. Η παγκόσμια χρηματοπιστωτική και οικονομική κρίση του 2008 είχε το μεγαλύτερο και πιο σοβαρό επίπεδο ύφεσης στην ναυτιλιακή αγορά και ειδικά στον κλάδο των πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων. Η ζήτηση και οι τιμές κατέρρευσαν και οι τα λιμάνια χαρακτηρίζονται από έναν ανελέητο ανταγωνισμό, μη μπορώντας όλες οι ναυτιλιακές εταιρείες γραμμής να επιβιώσουν. Η πτώση των ναύλων είναι μια πρόκληση για τους πλοιοκτήτες, τους διαχειριστές πλοίων και τους αναλυτές της ναυτιλιακής οικονομίας, με κρίσιμο καθήκον να φαίνεται να είναι να βρεθεί ο τρόπος με τον οποίο το πλοίο θα πετύχει το «νεκρό σημείο», ή τουλάχιστον θα καλύψει τις μεταβλητές δαπάνες λειτουργίας σε σύντομο χρονικό διάστημα.

Πίνακας 6. Μεταβολή της ζήτησης και της προσφοράς σε ναυτιλιακές εμπορευματοκιβώτιων, 2000-2010 (ετήσιοι ρυθμοί αύξησης)

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Demand	10.7	2.4	10.5	11.6	13.4	10.6	11.2	10.9	4.4	-9.7	5.2
Supply	7.8	8.5	8.0	8.0	8.0	10.5	13.6	11.7	10.9	5.2	5.2

Πηγή: Kalgora & Christian (2016: 40)

Σχήμα 1. Συνέπειες της κρίσης στην αγορά πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων



Πηγή: Kalgora & Christian (2016)

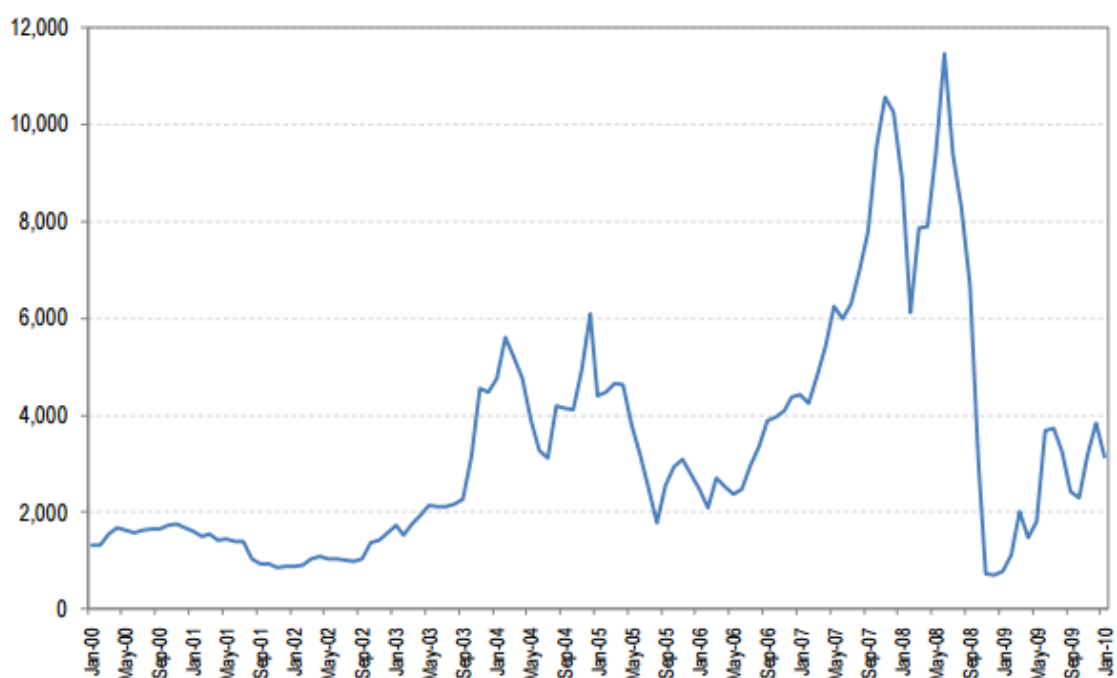
Ωστόσο, κατά τους Kalgora & Christian (2016) η οικονομική και χρηματοπιστωτική κρίση έχει δημιουργήσει και ευκαιρίες, όπως λόγω χάρη για τα λιμάνια της Κίνας. Για παράδειγμα, στο λιμάνι Yangshan στη Σαγκάη οι αρμόδιοι φορείς προγραμματίζουν να έχουν 30 τερματικά ικανά να εξυπηρετούν 15 εκατομμύρια containers το χρόνο, κι αυτό θα έχει συμβεί μέχρι το 2020. Άλλο παράδειγμα αποτελεί η βόρεια πόλη του Tianjin η οποία δημιούργησε ένα ταμείο επενδύσεων για τη ναυπηγική βιομηχανία μετά την κρίση. Κύριος στόχος της είναι να αποκτήσει μερίδια σε προβληματικά ναυπηγεία, να υποστηρίξει συγχωνεύσεις και εξαγορές και να αγοράσει πλοία για τα οποία ακυρώθηκαν οι παραγγελίες αγοράς τους. Τα παραπάνω συνιστούν

μέρος της στρατηγικής της Κίνας για να βοηθήσει τα ναυπηγεία να επιβιώσουν εν μέσω της κρίσης.

Ένα άλλο σημείο αναφοράς είναι η άνοδος στη βιομηχανία ανακύκλωσης πλοίων, η οποία γνώρισε τη μεγαλύτερη περίοδο ανάπτυξης στην ιστορία μετά την κρίση, για πολλούς τύπους πλοίων που ήταν έτοιμα για διάλυση. Τέλος, χαρακτηριστικό είναι και το όφελος για τις αναπτυσσόμενες χώρες όπου το εργατικό κόστος είναι χαμηλότερο για τις δαπάνες περί θαλάσσιων μεταφορών.

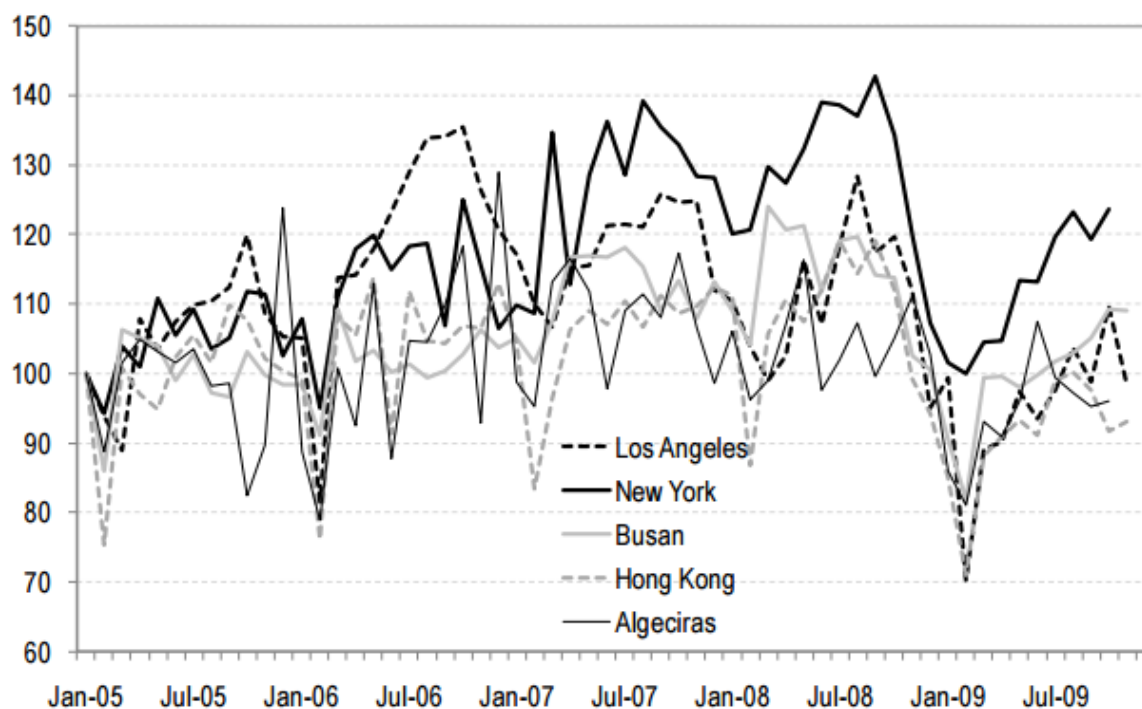
Η επίδραση της κρίσης στη ναυτική βιομηχανία διαφαίνεται και στη μελέτη των De Monie, Rodrigue & Notteboom, σύμφωνα με τους οποίους ο δείκτης BDI (Baltic Dry Index) αυξήθηκε κατά 5,5 φορές το διάστημα κατά τα μέσα του 2005- μέσα του 2008, αντικατοπτρίζοντας το αναπτυξιακό κύμα στο παγκόσμιο εμπόριο και τις προσδοκίες των ναυτιλιακών, αλλά στη συνέχεια μειώθηκε, καθώς η ναυτιλιακή βιομηχανία αντιμετώπιζε όλο και περισσότερο πρόβλημα από την περιορισμένη επιπλέον χωρητικότητα και την κυκλοφοριακή συμφόρηση των λιμένων. Ο δείκτης κατέρρευσε κατά 94% μεταξύ Ιουλίου και Δεκεμβρίου 2008 (διάγραμμα 11), μια ένδειξη ότι η ναυσιπλοΐα και το παγκόσμιο εμπόριο ήρθαν σε πλήρη ύφεση για πρώτη φορά τόσο έντονα.

Διάγραμμα 11. Ο δείκτης BDI (Baltic Dry Index) 2000-2009 (Μηνιαία τιμή)



Απόρροια της κρίσης ήταν να γίνουν αισθητές οι συνέπειες στο διεθνές εμπόριο και στα μεγάλα λιμάνια εμπορευματοκιβωτίων (διάγραμμα 12) με πτώση να σημειώνεται μεταξύ όλων των μεγάλων εμπορικών εταιρών και λιμένων.

Διάγραμμα 12. Μηνιαίο σύνολο εμπορευματοκιβωτίων σε επιλεγμένα λιμάνια (Ιαν 2005 = 100)



Πηγή: De Monie et al, σελ 13

Με βάση τη μελέτη των De Monie et al, η οικονομική κρίση έχει δημιουργήσει στη ναυτιλία μια διπλή απειλή. Η πρώτη είναι η απειλή που θέτει μια σημαντική πτώση στην ζήτηση ως αποτέλεσμα της σοβαρής ύφεσης στο παγκόσμιο εμπόριο. Ιδίως πλήττονται σοβαρά οι κατηγορίες των πλοίων μεταφοράς φορτίου χύδην και των εμπορευματοκιβωτίων και πολύ λιγότερο τα δεξαμενόπλοια και ειδικότερα τα VLCCs που βρίσκονται σε καλά επίπεδα ζήτησης. Η δεύτερη απειλή προέρχεται από τους πλοιοκτήτες και αναφορικά με την παραγγελία νέων πλοίων για τις οποίες πίστευαν, την στιγμή που οι παραγγελίες είχαν τοποθετηθεί προς υλοποίηση, ότι θα υπάρχει μεγάλη ζήτηση.

Η οικονομική ύφεση έχει αναμφισβήτητα δημιουργήσει τον αντίκτυπο της στους τομείς της ναυτιλίας και έχει επιφέρει αλλαγές στον τρόπο διεξαγωγής του παγκόσμιου εμπορίου, επηρεάζοντας βαθιά τον κλάδο των θαλάσσιων μεταφορών, βραχυπρόθεσμα και μακροπρόθεσμα.

Η παγκόσμια ναυτιλία, σύμφωνα με την ετήσια έκθεση της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών 2015-2016, διένυσε μια πολύ δύσκολη χρονιά το 2015, όπου η αργή ανάκαμψη διεθνώς από την οικονομική κρίση του 2008 είχε ουσιαστικό αντίκτυπο στην επιβράδυνση του παγκόσμιου εμπορίου. Εντός του 2015 το παγκόσμιο θαλάσσιο εμπόριο σημείωσε ανάπτυξη 2% έναντι αύξησης του παγκόσμιου στόλου 3%. Συνολικά, η ναυτιλία χαρακτηρίστηκε από αντιθέσεις, έχοντας από τη μια πολύ χαμηλά έσοδα σε πολλούς τομείς και από την άλλη ακμάζουσα την αγορά των δεξαμενοπλοίων. όσον αφορά την αγορά πλοίων χύδην ξηρού φορτίου, διατηρήθηκε σε σταθερή πτώση με μειωμένη εμπορική δραστηριότητα και υπερπροσφορά χωρητικότητας. Ο δείκτης BDI έπεσε στα χαμηλότερα επίπεδα όλων των εποχών με μέσο όρο 718 μονάδες το 2015, το δεύτερο χαμηλότερο ετήσιο μέσο όρο στα χρονικά. Στον τομέα των πλοίων εμπορευματοκιβωτίων σημειώθηκε σαφής ανάκαμψη των κερδών το πρώτο εξάμηνο του 2015, αλλά και κατάρρευση των εσόδων στο δεύτερο εξάμηνο και μείωση 9% στο επίπεδο των ναύλων. Η αύξηση του εμπορίου πετρελαίου αναδείχθηκε ως η μεγαλύτερη κινητήρια δύναμη της αύξησης του παγκόσμιου εμπορίου, κυρίως λόγω των κινεζικών εισαγωγών αργού πετρελαίου διά θαλάσσης.

Το 2015 ήταν μια χρονιά αναταραχών για την ελληνική ναυτιλία, με εμφανή την αβεβαιότητα σχετικά με τη νέα συμφωνία μεταξύ Ελλάδας, Ευρωπαϊκής Επιτροπής, Ευρωπαϊκής Κεντρικής Τράπεζας και Διεθνούς Νομισματικού Ταμείου και την πρόοδο του οικονομικού προγράμματος προσαρμογής της Ελλάδας. Ιδιαίτερο πρόβλημα αποτελούν οι περιορισμοί στη διακίνηση κεφαλαίων, οι οποίοι έχουν επηρεάσει αρνητικά τα έσοδα σε ξένο συνάλλαγμα από τη ναυτιλία (διάγραμμα 13). Παρά τη δεινή οικονομική κατάσταση, η ναυτιλία παραμένει ένας από τους δύο πυλώνες της ελληνικής οικονομίας. Συνεπώς, είναι σημαντικό να αναδειχθούν τα πολυδιάστατα οφέλη του, οικονομικά, κοινωνικά και στρατηγικά, ειδικά εξαιτίας του ότι η ελληνική ναυτιλία δεν ήταν ποτέ μέρος της κρίσης χρέους του ελληνικού κράτους, αλλά αντίθετα, είχε μια συνεπή και ουσιαστική συμβολή στην ελληνική οικονομία και στο ισοζύγιο πληρωμών κατά τα τελευταία 35 χρόνια.

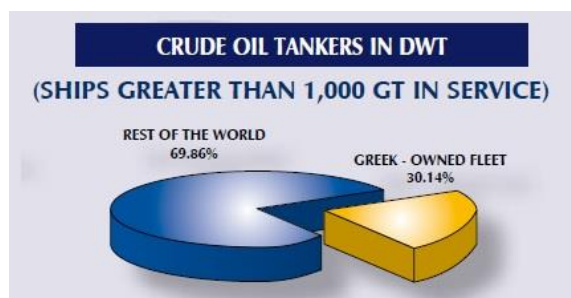
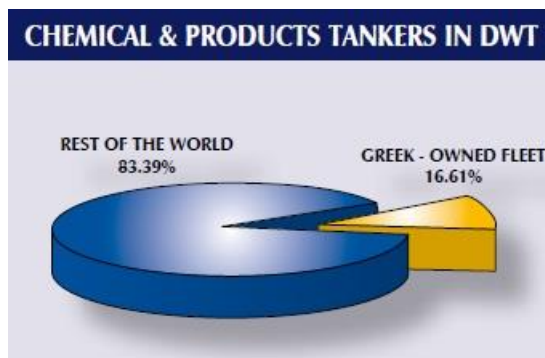
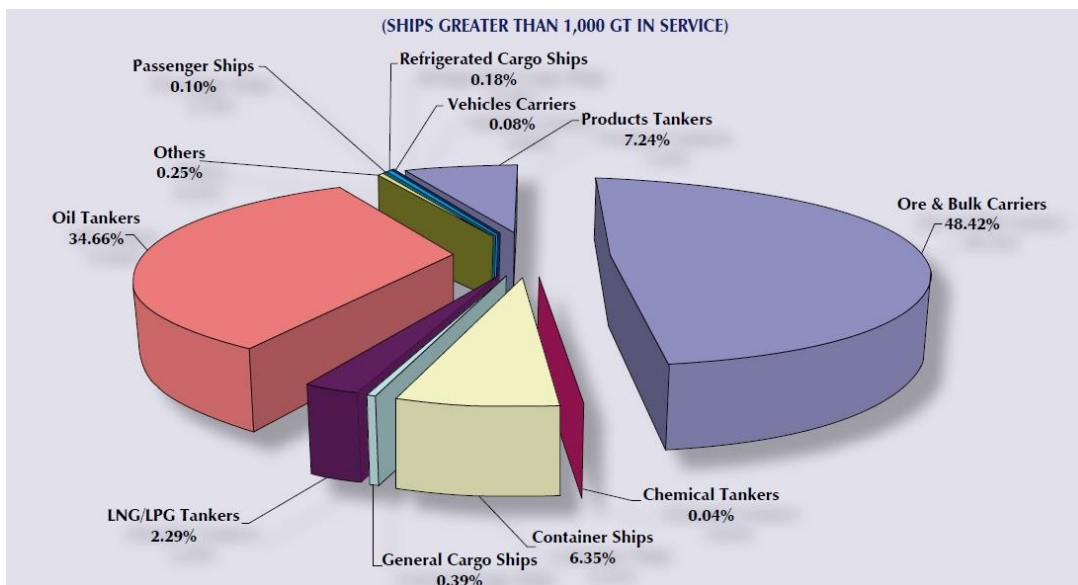
Διάγραμμα 13. Επίπεδα από έσοδα ξένου συναλλάγματος για την Ελλάδα από τη ναυτιλία



Πηγή: Ετήσια Έκθεση της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών 2015-2016, σελ 6

Παρά το εξαιρετικά λοιπόν δυσμενές οικονομικό περιβάλλον στην Ελλάδα, η ελληνική ναυτιλία διατηρεί την ηγετική της θέση, όντας πρώτη διεθνώς με στόλο που ανέρχεται σε 4.585 πλοία (πλοία άνω των 1.000 gt), χωρητικότητας 341,17 εκατομμυρίων τόνων deadweight (dwt), αντιπροσωπεύοντας το 19,63% του παγκόσμιου στόλου σε dwt και το 49,96% του στόλου της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΕΕ). Η ελληνική σημαία κατέχει την έβδομη θέση διεθνώς και τη δεύτερη στην ΕΕ (σε dwt) και συγκεκριμένα ελέγχει το 30,14% του παγκόσμιου στόλου δεξαμενοπλοίων, το 21,18% του παγκόσμιου στόλου φορτηγών πλοίων χύδην φορτίων και το 16,61% του παγκόσμιου στόλου πλοίων μεταφοράς χημικών και παράγωγων προϊόντων πετρελαίου (διάγραμμα 14). Παρά τις υφιστάμενες προκλήσεις, η ελληνική ναυτιλία στοχεύει στη διατήρηση του μεριδίου του 50% του στόλου της ΕΕ και του 20% της παγκόσμιας χωρητικότητας (dwt).

Διάγραμμα 14. Ανάλυση τύπου πλοίων της Ελληνικής ιδιοκτησίας στόλου σε dwt



Πηγή: Ετήσια Έκθεση της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών 2015-2016, σελ 10

Ολοκληρώνοντας, και με βάση την Ετήσια Έκθεση της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών 2015-2016, το 2016 αναμένεται να είναι εξαιρετικά δύσκολο για την παγκόσμια ναυτιλία, η οποία αναμένεται να παραμείνει σε χαμηλά επίπεδα, με στάσιμη την ανάπτυξη των οικονομιών των μεγάλων χωρών και με ανάγκη να εστιάσει ο κλάδος στη διαχείριση της ανισορροπίας προσφοράς και ζήτησης μεταφορικής ικανότητας. Οι γεωπολιτικές εντάσεις, το υψηλότερο λειτουργικό κόστος και το κόστος συμμόρφωσης με τους κανονισμούς, το αυξημένο κόστος δανεισμού και η περιορισμένη πρόσβαση στη χρηματοδότηση, αλλά και η κλιματική αλλαγή, η οικονομική αναδιάρθρωση της Κίνας και των λοιπών αναπτυσσόμενων χωρών, είναι ζητήματα που θίγουν το μέλλον του κλάδου της ναυτιλίας.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4. ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΕΣ ΠΛΟΙΩΝ

4.1. Οι τέσσερις ναυτιλιακές αγορές

Η διεθνής ναυτιλιακή αγορά περιλαμβάνει ως βασικούς παίκτες τους πλοιοκτήτες, τους κατασκευαστές, τους ναυλωτές και τις ναυτιλιακές εταιρίες και διακρίνεται σε τέσσερις βασικές αγορές, που αλληλεπιδρούν, συνδέονται μεταξύ τους με τις ταμειακές ροές και κατευθύνουν τους παίκτες της αγοράς (Stopford, 1997):

- the newbuilding market - ναυπηγική αγορά
- the freight market - ναυλαγορά
- the sale and purchase market - αγοραπωλησίες
- the demolition market - διάλυση πλοίων

Η ναυλαγορά αποτελείται από τους πλοιοκτήτες, τους ναυλωτές και τους μεσίτες και αφορά το εμπόριο στις θαλάσσιες μεταφορές.

Στις αγοραπωλησίες γίνεται διαπραγμάτευση των μεταχειρισμένων πλοίων μεταξύ των εφοπλιστών. Οι διοικητικές διαδικασίες που ακολουθούνται είναι περίπου ίδιες με τις κτηματομεσιτικές, χρησιμοποιώντας ένα πρότυπο συμβόλαιο. Η εν λόγω διαπραγμάτευση είναι μια σημαντική πηγή εσόδων για τους πλοιοκτήτες, καθώς οι τιμές είναι πολύ ασταθείς. Η τιμή των μεταχειρισμένων πλοίων εξαρτάται από τους ναύλους, την ηλικία του πλοίου, τον πληθωρισμό και τις προσδοκίες του πλοιοκτήτη.

Η ναυπηγική αγορά ασχολείται με τις συναλλαγές μεταξύ των εφοπλιστών και των ναυπηγών. Εδώ η διαπραγμάτευση των συμβάσεων μπορεί να είναι πολύ περίπλοκη και να επεκταθεί πέρα από την τιμή συμφωνίας. Στην διαδικασία διαπραγμάτευσης για τα νέα πλοία περιλαμβάνονται οι προδιαγραφές του πλοίου, η ημερομηνία παράδοσης, οι τμηματικές πληρωμές και η χρηματοδότηση. Οι τιμές στην ναυπηγική αγορά είναι πολύ ασταθείς και μερικές φορές ακολουθούν τις τιμές της αγοράς αγοραπωλησιών.

Στην αγορά διάλυσης πλοίων τα πλοία πωλούνται για scrap (παλιοσίδερα). Οι συναλλαγές συμβαίνουν μεταξύ των εφοπλιστών και των εμπόρων scrap, συχνά με κερδοσκόπους να ενεργούν ως ενδιάμεσοι.

Παρακάτω δίνονται οι τάσεις που προκύπτουν από την τελευταία διεθνή ναυτιλιακή κρίση στις τέσσερις αυτές αγορές, ώστε να εστιάσει η ανάλυση στις αγοραπωλησίες πλοίων στην ενότητα 4.2.

4.1.1. Η πορεία της new-building market λόγω της κρίσης

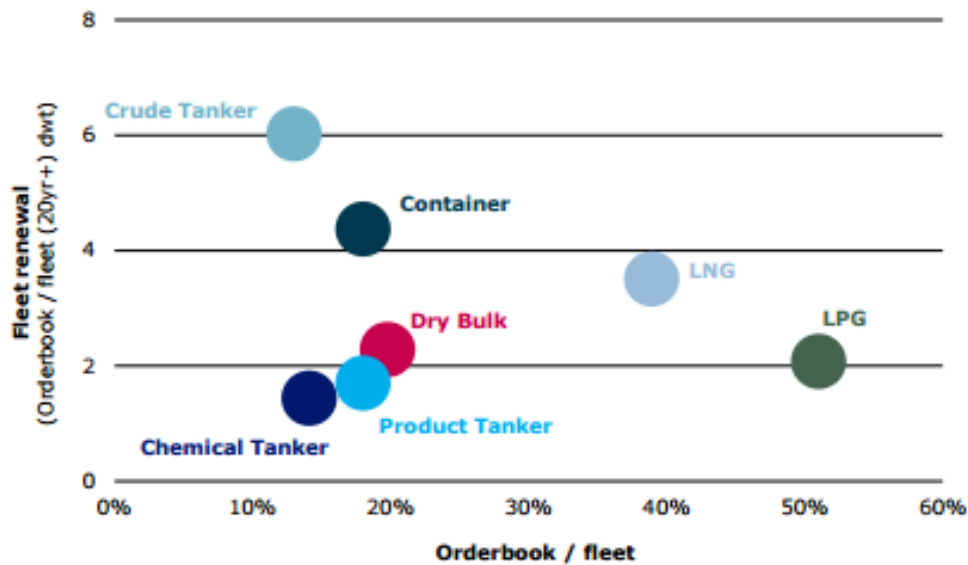
Οι τιμές αγοράς των πλοίων συχνά είναι καλοί δείκτες της οικονομικής υγείας του τομέα της ναυτιλίας. Όταν η ζήτηση αυξάνεται περισσότερο από την προσφορά, οι ναυτιλιακές εταιρείες δημιουργούν πρόσθετες εντολές παραγγελιών, γεγονός που αυξάνει τις τιμές της αγοράς. Επίσης, όταν οι επιχειρήσεις είναι σε θέση να χρεώνουν υψηλότερες τιμές για τη μεταφορά εμπορευμάτων, τότε αυξάνουν την αξία των πλοίων.

Σύμφωνα με τα στοιχεία της ναυπηγικής αγοράς, η κρίση επέφερε μείωση στα αιτήματα για ναυπηγικές υπηρεσίες, με τη ζήτηση για τα δεξαμενόπλοια να παραμένει σε λεπτή ισορροπία. Ωστόσο, οι παραγγελίες για νέα πλοία στους τομείς μεταφοράς ξηρών χύδην και εμπορευματοκιβωτίων κατέγραψαν αυξανόμενες απώλειες λόγω της κρίσης. Η ναυτιλιακή κρίση αναμένεται να επηρεάσει τον ναυπηγικό κλάδο μέσα και στο υπόλοιπο της τρέχουσας δεκαετίας και ίσως και στην επόμενη, με τους Κινέζους να προσπαθούν να στηρίξουν τους ναυπηγούς, ως μέρος του σχεδίου τους να κρατήσουν τους ναύλους χαμηλά στα πρωτογενή δρομολόγια, δημιουργώντας νέα πλοία για κινέζους ιδιοκτήτες ή για ναυλωτές πλοίων σε κινεζικές εταιρείες. Οι εκτιμήσεις στο πλαίσιο των μη εξυπηρετούμενων δανείων δείχνουν πως οι εισηγμένες ναυτιλιακές εταιρείες δημιουργούν έσοδα που μόλις μετά βίας καλύπτουν τα λειτουργικά έξοδα του πλοίου, μη καλύπτοντας την εξυπηρέτηση του χρέους ή την παραγωγή σε μετρητά για την απαραίτητη συντήρηση του πλοίου, ενώ είναι πολλές οι περιπτώσεις που η διαχείριση των κεφαλαίων των επενδυτών στη ναυτιλία είναι δυσχερής. Επίσης, κρίσιμο σημείο αφορά και το χάσμα των λογιστικών κανόνων απόσβεσης για τα πλοία άνω των 25 ετών. Τόσο το επίπεδο επιχειρηματικού κινδύνου όσο και το τραπεζικό χρέος, δείχνουν πως χρειάζεται μια νέα οικοδόμηση ιδίως στους τομείς της μεταφοράς ξηρού φορτίου και εμπορευματοκιβωτίων, με τις τάσεις να εστιάζουν στις παραγγελίες για νέες εξέδρες άντλησης πετρελαίου στους ωκεανούς και σε στόλους πλοίων ανοικτής προσφοράς (Slater, 2016).

Με βάση τα πρόσφατα στοιχεία της Shipping Market Review (2015), η ναυπηγική βιομηχανία προσπαθεί να προσαρμοστεί στα τρέχοντα δεδομένα, με ορισμένα ναυπηγεία να καταφέρνουν να φέρουν εις πέρας νέες παραγγελίες, ενώ άλλα αγωνίζονται να προσελκύσουν νέες παραγγελίες και παλεύουν για την επιβίωση, ενώ χαρακτηριστικές είναι οι πιέσεις που δέχεται ο κλάδος για χαμηλότερες τιμές νεότευκτων πλοίων. Η ζήτηση στον τομέα των εμπορευματοκιβωτίων έχει μειωθεί σε μέτρια επίπεδα λόγω της κρίσης, με την αγορά χύδην να δέχεται ίσως τη χειρότερη ύφεση, με το δείκτη Baltic Dry Index να πέφτει σε χαμηλό επίπεδο- ρεκόρ τον Φεβρουάριο του 2015 και από τότε να αυξάνεται μόνο οριακά. Σαφώς είναι χαμηλές οι προσδοκίες στην αγορά ξηρού φορτίου σε βραχυπρόθεσμο ορίζοντα για πολλούς εφοπλιστές, με τα επίπεδα των ναύλων και τις αξίες των πλοίων να μένουν σχετικά χαμηλά. Η αγορά δεξαμενόπλοιων σημείωσε σχετικά καλή πορεία το 2014, ιδιαίτερα προς το τέλος του έτους και η πτώση στις τιμές του αργού πετρελαίου ώθησε τη ζήτηση για δεξαμενόπλοια και έφερε τους ναύλους στα ύψη, ενθαρρύνοντας τους ιδιοκτήτες να ανανεώσουν την αισιοδοξία τους ιδίως στα Suezmax και αναφορικά με τις προσδοκίες τους για αύξηση της ζήτησης, η οποία φαίνεται να εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από την Κίνα. Όπως διατυπώνεται στην εν λόγω Έκθεση, το 2014 αποδείχθηκε ότι ήταν η καλύτερη χρονιά για τους ιδιοκτήτες LPG, με τη ζήτηση για tankers υγραερίου να ενισχύεται από την αύξηση εισαγωγών από την Ασία, αλλά τελευταία φαίνεται πως τα επίπεδα των ναύλων και των τιμών spot ειδικότερα έχουν επιστρέψει σε ένα χαμηλότερο επίπεδο. Τα επόμενα χρόνια, η πορεία των παραγγελιών αναμένεται να ασκήσει πτωτικές πιέσεις στις τιμές των εμπορευματικών μεταφορών. Ωστόσο, εάν η ζήτηση στον τομέα των πετροχημικών αναπτυχθεί, μια σημαντική μερίδα των προγραμματισμένων παραγγελιών αναμένεται να πραγματοποιηθεί και σημαντικό ρόλο στην ενίσχυση της ζήτησης των LPG θα μπορούσε να έχει η μετάβαση της κινεζικής οικονομίας.

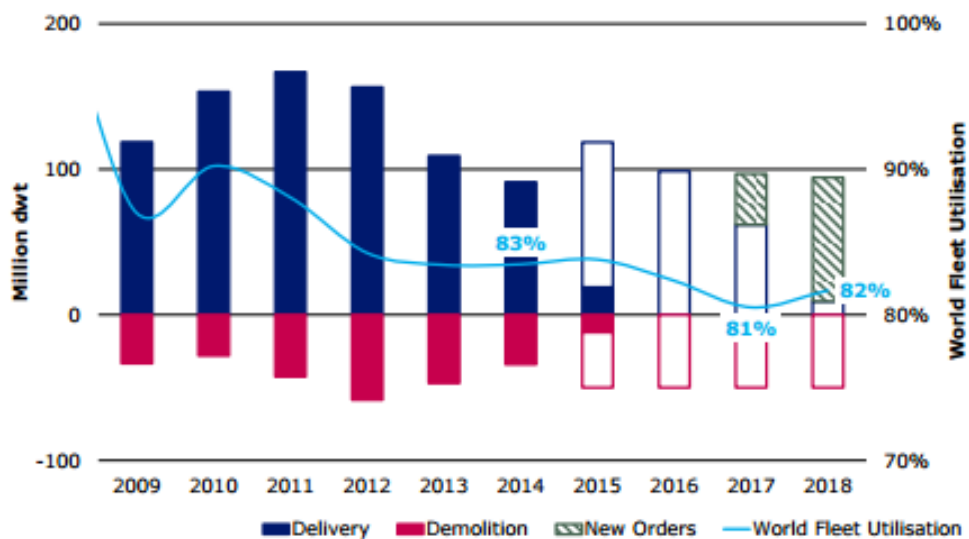
Γενικά, δεν είναι όλα τα τμήματα εκτεθειμένα το ίδιο στη μελλοντική πλεονάζουσα παραγωγική ικανότητα. Βέβαια, τα περισσότερα τμήματα, αν όχι όλα, φαίνεται να έχουν εκτεθεί λόγω της κρίσης, με τον τομέα του ξηρού φορτίου να αντιμετωπίζει το βαθύτερο πρόβλημα. Τα μεγαλύτερα πλοία εμπορευματοκιβωτίων συνεχίζουν να δημιουργούν υπερβολική χωρητικότητα, ενώ τα δεξαμενόπλοια φαίνεται να έχουν καλύτερες προοπτικές.

Διάγραμμα 15. Έκθεση τμημάτων αγοράς στην μελλοντική πλεονάζουσα παραγωγική ικανότητα



Πηγή: Shipping Market Review (2015:18)

Διάγραμμα 16. Αναμενόμενη ανάκαμψη το 2017



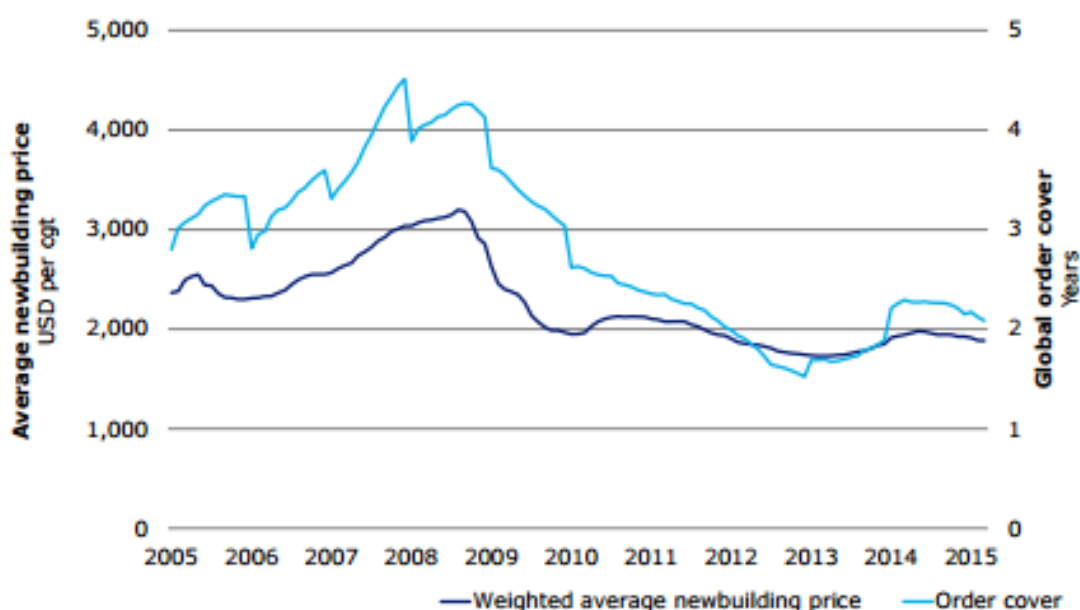
Πηγή: Shipping Market Review (2015:20)

Όπως διατυπώνεται στο αναμενόμενο σενάριο εξέλιξης της Έκθεσης Shipping Market Review (2015), η χρησιμότητα του παγκόσμιου στόλου αναμένεται να ανακάμψει στο 81% το 2017. Σε αυτό το πλαίσιο, πολλοί επενδυτές φαίνεται να έχουν

προγραμματίζει πλάνα ανάκαμψης για την επόμενη διετία, ιδίως για τα δεξαμενόπλοια και σε αντίθεση με τα ξηρά χύδην και εμπορευματοκιβώτια, όπου αναμένονται χαμηλά επίπεδα ναύλων και χαμηλές τιμές για τα επόμενα δύο έως τρία χρόνια.

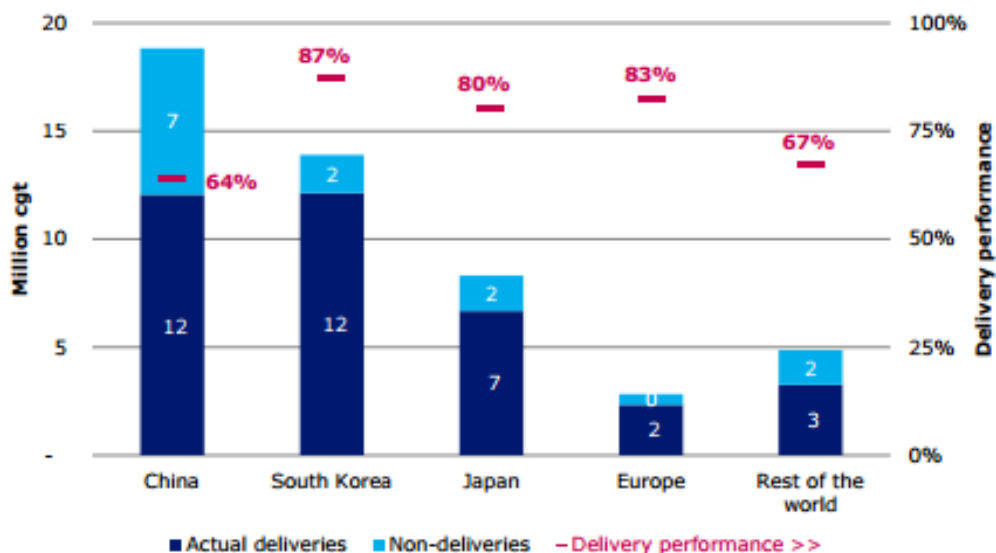
Με βάση τα στοιχεία της Shipping Market Review (2015), όσοι αποφασίζουν να επενδύσουν σε νέα πλοία έχουν ως στόχο να μειώσουν το οριακό κόστος, με την τιμή που καταβάλλεται να είναι μετά βίας μια καλή ένδειξη για μελλοντικά κέρδη. Αλλά δεδομένου ότι η τιμή για ένα νεότευκτο πλοίο έχει διαρθρωτικές αποπληθωριστικές τάσεις από το 2008 λόγω της κρίσης, και αυτό αναμένεται να συνεχίσει να συμβαίνει, αναμένεται πως οι τιμές νεότευκτων πλοίων θα φτάσουν σε νέα χαμηλά επίπεδα ρεκόρ τα επόμενα χρόνια. Μάλιστα, όσον αφορά τις προγραμματισμένες παραδόσεις από τις νέες παραγγελίες, μόνο το 75% των προγραμματισμένων παραγγελιών παραδόθηκαν το 2014, εκ των οποίων η Κίνα έφερε εις πέρας μόνο το 64% των προγραμματισμένων παραγγελιών.

Διάγραμμα 17. Η πορεία της τιμής για ένα μέσο νεότευκτο πλοίο



Πηγή: Shipping Market Review (2015:25)

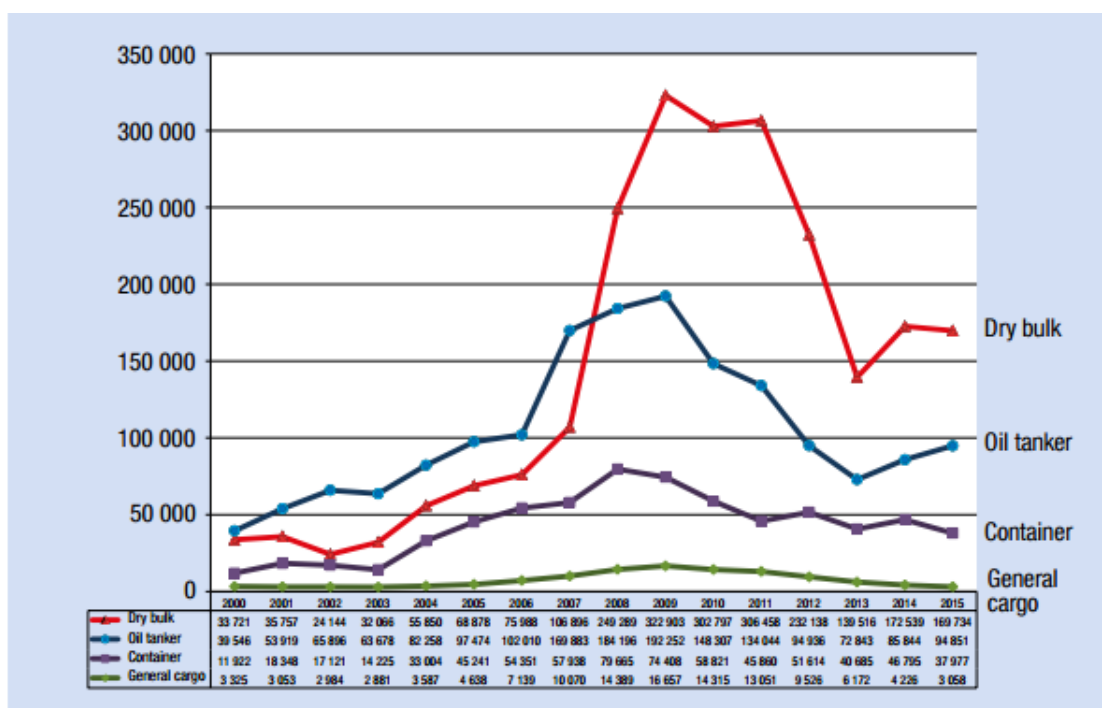
Διάγραμμα 18. Επίπεδο προγραμματισμένων παραγγελιών που παραδόθηκαν το 2014



Sources: Clarksons, Danish Ship Finance

Πηγή: Shipping Market Review (2015:27)

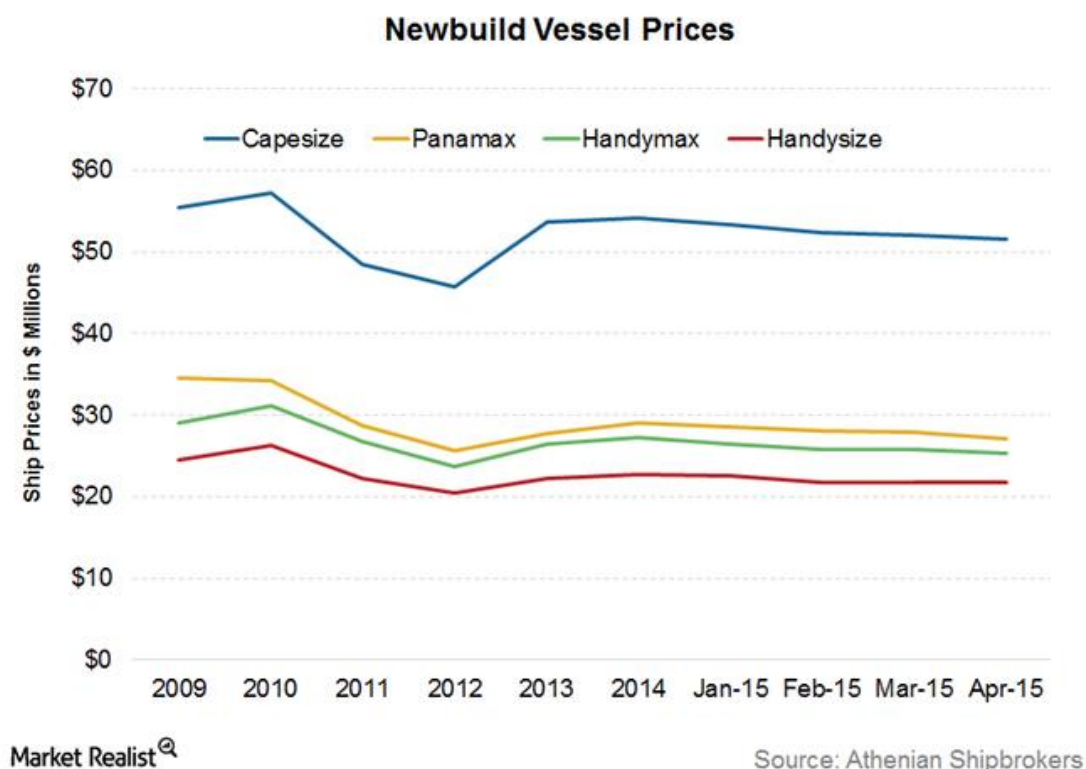
Διάγραμμα 19. Διεθνείς νέες παραγγελίες, 2000-2015 (χιλιάδες dwt)



Πηγή: UNCTAD (2015:45)

Ενδεικτικά, οι παρακάτω τιμές νέων πλοίων Capesize, Panamax, Supramax και Handymax υποδηλώνουν πως οι τιμές πέφτουν καθώς μειώνονται οι νέες παραγγελίες διεθνώς.

Διάγραμμα 20. Οι τιμές νέων πλοίων Capesize, Panamax, Supramax και Handymax



Πηγή: <http://marketrealist.com/2015/05/newbuilds-prices-decline-april-mean/>

Τέλος, αξίζει να αναφερθεί πως επικρατεί και η τάση από ναυπηγούς, ιδιοκτήτες και μη κυβερνητικούς τεχνικούς φορείς προς την ανάπτυξη των νέων τεχνολογιών και των eco-πλοίων. Ειδικότερα, οι νηογνώμονες τα τελευταία χρόνια διερευνούν εντονότερα τη χρήση εναλλακτικών πηγών στα πλοία, συμπεριλαμβανομένης της αιολικής και της ηλιακής ενέργειας (UNCTAD, 2015)

Στο παραπάνω πίνακα που αφορά τις παραδόσεις και τις ακυρώσεις στα νεότευκτα πλοία κατά την περίοδο Ιανουάριος 2016 έως Σεπτέμβρης 2016 διαπιστώνουμε ότι οι περισσότερες παραδόσεις έγιναν στα πλοία handysize (10 – 39,999 dwt) και στα handymax (40 – 64,999 dwt) με σύνολο 285 παραδόσεις και 174 ακυρώσεις. Αντιθέτως, τα πλοία Panamax (65 – 99,999 dwt) δείχνουν μια αντίθετη εικόνα με 96 παραδόσεις και 98 ακυρώσεις. Στα Capesize (100,000 dwt) είχαμε 91 παραδόσεις και 75 ακυρώσεις.

Σύμφωνα με τα παραπάνω μπορούμε να συμπεράνουμε ότι οι πλοιοκτήτες δείχνουν πλέον την προτίμηση τους στα πλοία handy και λιγότερο στα Panamax. Ο κύριος λόγος είναι ότι την περίοδο που υπήρχε αυξημένη ζήτηση οι πλοιοκτήτες θέλοντας να εκμεταλλευτούν τις οικονομίες κλίμακας αποφάσισαν να επενδύσουν σε μεγαλύτερα πλοία. Μετά την δραματική πτώση του BDI και την περιορισμένη ζήτηση σε συνδυασμό με την πλεονάζουσα προσφορά μεταφορικής ικανότητας, αποτέλεσμα ήταν οι μαζικές ακυρώσεις στον συγκεκριμένο τύπο πλοίου.

4.1.2. Η πορεία της ναυλαγοράς λόγω της κρίσης

Με τον όρο ναυλαγορά ονομάζουμε σύστημα με το οποίο καθορίζονται οι ναύλοι. Οι ναυλαγορές χωρίζονται ανάλογα με τον τύπο του πλοίου, το είδος - τον τύπο του μεταφερόμενου φορτίου, τον τύπο της ναύλωσης, την χρονική διάρκεια, αλλά και από τις θαλάσσιες διαδρομές.

Στην βραχυχρόνια περίοδο φαίνεται πως κινούνται ανεξάρτητα. Ωστόσο μακροχρόνια αλληλεπιδρούν μεταξύ τους και η μια επηρεάζει την άλλη. Η αγορά των ναύλων στην ελεύθερη φορτηγό ναυτιλία, που αποτελεί και τον κύριο τομέα δραστηριοποίησης της ελληνόκτητης ναυτιλίας, προσομοιάζει μια τέλεια ανταγωνιστική αγορά.

Η ναυλαγορά από την άλλη δεν αποτελεί μια ομοιόμορφη αγορά. Αποτελείται από επιμέρους αγορές οι οποίες από την μία πλευρά δεν είναι ανεξάρτητες μεταξύ τους αλλά από την άλλη σχηματίζουν πολλές φορές ανεξάρτητη πορεία. Η μη ενιαία πορεία είναι αποτέλεσμα μιας σειράς και παραγόντων τόσο μακροοικονομικών όσο και μικροοικονομικών, οι οποίοι επηρεάζουν ο καθένας διαφορετικά τις διάφορες αγορές. Τώρα η κατηγοριοποίηση της αγοράς ναύλων έχει γίνει από τους ναυλωτές με βάση τον τύπο του φορτίου, το μέγεθος και τα χαρακτηριστικά του πλοίου αλλά και τις θαλάσσιες διαδρομές. (Βλάχος, Γεωργαντόπουλος, 2003).

Οι κύριες επιμέρους αγορές στις οποίες διαχωρίζεται η αγορά των ναύλων είναι: η αγορά των Χύδην Ξηρών Φορτίων, η αγορά των Χύδην Υγρών Φορτίων και η αγορά των Γενικών Φορτίων.

Σε αυτό το σημείο αξίζει να αναφερθεί το πώς εξελίσσονται οι τιμές των πλοίων στα πλαίσια των ναυτιλιακών οικονομικών κύκλου. Η έννοια του οικονομικού κύκλου χρησιμοποιείται για να περιγράψει τις διακυμάνσεις της οικονομικής δραστηριότητας, και διακρίνονται σε κύκλους βραχείας και μακράς διάρκειας. Οι οικονομικοί κύκλοι γενικά δεν είναι μόνο φαινόμενο της ναυτιλίας αλλά εμφανίζονται και σε όλες τις πτυχές της οικονομικής δραστηριότητας. Οι ναυτιλιακοί κύκλοι προκύπτουν ως αποτέλεσμα των παγκόσμιων οικονομικών κύκλων ή τυχαίων γεγονότων που επηρεάζουν όχι μόνο το επίπεδο της ναυλαγοράς αλλά και τις επιμέρους αγορές (αγορά μεταχειρισμένων, αγορά διαλύσεων, αγορά νεότευκτών πλοίων).

Πρακτικά οι ναυτιλιακοί οικονομικοί κύκλοι είναι ο μηχανισμός εξομάλυνσης των ανισορροπιών ανάμεσα την προσφορά και τη ζήτηση πλοίων. Κάθε επιμέρους κύκλος χωρίζεται σε τέσσερις επιμέρους φάσεις: ύφεση, ανάκαμψη, κορύφωση και κατάρρευση. Σε κάθε επιμέρους φάση οι τιμές των πλοίων διαμορφώνονται ανάλογα με την επίδραση των δυνάμεων της προσφοράς και της ζήτησης (Stopford, 2009).

Κατά το στάδιο της ύφεσης, όπου η χωρητικότητα είναι πλεονάζουσα οι ναύλοι πέφτουν στο ελάχιστο δυνατό επίπεδο. Οι πλοιοκτήτες προκειμένου να αντιμετωπίσουν τις αυξημένες ανάγκες ρευστότητας εξαναγκάζονται στην πώληση πλοίων σε ιδιαίτερα χαμηλές τιμές. Ιδιαίτερα για τα πλοία μεγαλύτερης ηλικίας οι τιμές πώλησης τους ακολουθούν πτωτική πορεία ως αποτέλεσμα της μειωμένης ζήτησης και επηρεάζονται και από το επίπεδο των τιμών στην αγορά διαλύσεων. Στον αντίποδα οι πλοιοκτήτες που διαθέτουν κεφάλαια προς επένδυση δρᾶνται της ευκαιρίας των χαμηλών τιμών προκειμένου να ενισχύσουν το στόλο τους. Αξίζει να σημειωθεί ότι πλοία ηλικίας 3 έως 5 ετών που θεωρούνται καινούρια προσφέρονται σε εξαιρετικά χαμηλές τιμές γεγονός που καθιστά αυτά τα πλοία ελκυστικότερα των νεότερων σε πολλές περιπτώσεις.

Στην επόμενη φάση, αυτή της ανάκαμψης, όπου η αβεβαιότητα αρχίζει να μειώνεται και αυξάνεται σε κάποιο βαθμό η ζήτηση οι ναύλοι ακολουθούν και αυτοί ανοδική πορεία. Ως αποτέλεσμα, σε συνδυασμό και με την αύξηση της ρευστότητας στην αγορά σε σχέση με την υφεσιακή περίοδο, παρατηρείται ότι και οι τιμές πώλησης των μεταχειρισμένων πλοίων παρουσιάζουν ανοδικές τάσεις.

Στη φάση της κορύφωσης, η ζήτηση και η προσφορά έχουν εξισορροπηθεί, η ρευστότητα είναι σε υψηλά επίπεδα, η αβεβαιότητα έχει μειωθεί και οι ναύλοι έχουν ανέλθει σε επίπεδα αρκετά ανώτερα του λειτουργικού κόστους. Το τελικό αποτέλεσμα όλων αυτών αντανακλάται στις τιμές που βρίσκονται πλέον σε ιδιαίτερα ανοδικά μονοπάτια. Κατά το στάδιο αυτό οι τιμές των μεταχειρισμένων πλοίων αυξάνονται ραγδαία και σε ορισμένες περιπτώσεις οι τιμές των μεταχειρισμένων πλοίων ξεπερνούν ακόμη και τις τιμές των νεότευκτων, γεγονός που προκύπτει ως αποτέλεσμα της διάθεσης των πλοιοκτητών να εκμεταλλευτούν άμεσα το υψηλό επίπεδο ναύλων. Αυτή η επιμέρους φάση του οικονομικού κύκλου μπορεί να διαρκέσει από λίγες εβδομάδες έως χρόνια ανάλογα με τις πιέσεις που θα ασκηθούν στην ισορροπία ζήτησης και προσφοράς. Θα πρέπει να σημειωθεί ότι μόνο τρεις περίοδοι αναφέρονται ως περίοδοι μεγάλων κερδών στη ναυτιλιακή αγορά: 1870 – 1914, 1950 – 1974 και 2003 – 2008 με τις

ενδιάμεσες περιόδους να είναι ιδιαίτερος δύσκολες για τους συμμετέχοντες στη ναυτιλιακή αγορά (Stopford, 2009; Schoinas *et al*, 2015).

Στη φάση της κατάρρευσης, τέλος, ο τομέας εισέρχεται εκ νέου σε προ – υφεσιακά στάδια με μείωση της ρευστότητας, επανεμφάνιση της αβεβαιότητας και μείωση της ζήτησης. Ως εκ τούτου, οι τιμές μετά τα υψηλά της αναπτυξιακής περιόδου αρχίζουν πάλι να ακολουθούν πτωτική τάση.

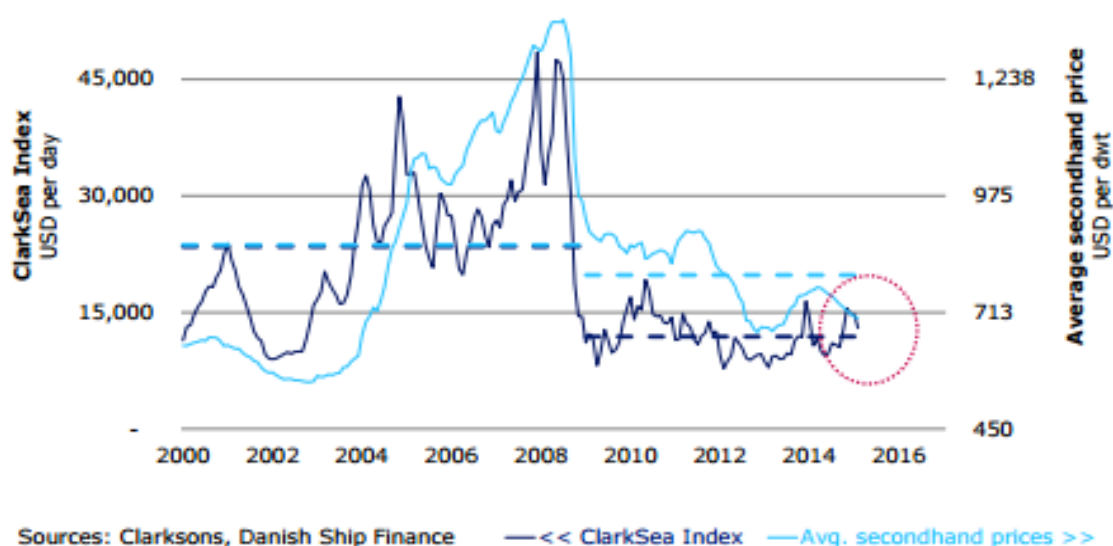
4.1.3. Η πορεία της sale and purchase market λόγω της κρίσης

Αναφορικά με την αγορά μεταχειρισμένων, με βάση τα στοιχεία της Shipping Market Review (2015), υπάρχει επιβάρυνση στις τιμές στα μεταχειρισμένα πλοία, με την ηλικιακή κατανομή του παγκόσμιου στόλου να παρουσιάζει μια διαρθρωτική πρόκληση στον καθορισμό της τιμής του πλοίου και με τρεις παραμέτρους να παίζουν σημαντικό ρόλο σε αυτό:

- τα βραχυπρόθεσμα κέρδη,
- η μακροπρόθεσμη δυνατότητα αποδοχών και
- η αναμενόμενη διάρκεια επιχειρησιακής ζωής του πλοίου.

Τα επίπεδα των τιμών των μεταχειρισμένων πλοίων έχουν μειωθεί σημαντικά μετά το 2008:

Διάγραμμα 21. Η πορεία στις τιμές μεταχειρισμένων πλοίων



Πηγή: Shipping Market Review (2015:21)

Διάγραμμα 22. Η πορεία τιμών στα μεταχειρισμένα πλοία Handysize (2006 – 2016)



Handysize	mUSD
Prompt	10,0
5 yrs	6,5
10 yrs	3,8
Ratio	
5/Prompt	58%
10 yrs/5	65%

Πηγή: Fearnley Consultants, Dry Bulk Market Sector Report (2016:19)

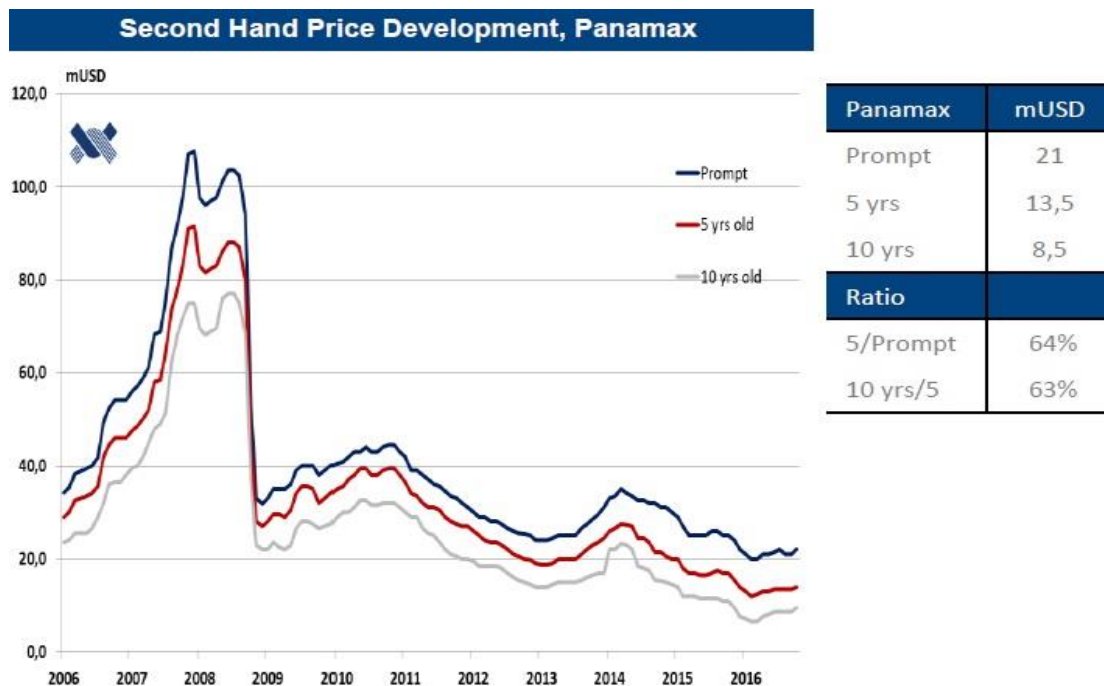
Διάγραμμα 23. Η πορεία τιμών στα μεταχειρισμένα πλοία Supramax (2006 – 2016)



Supramax	mUSD
Prompt	19,5
5 yrs	12,5
10 yrs	8
Ratio	
5/Prompt	64%
10 yrs/5	64%

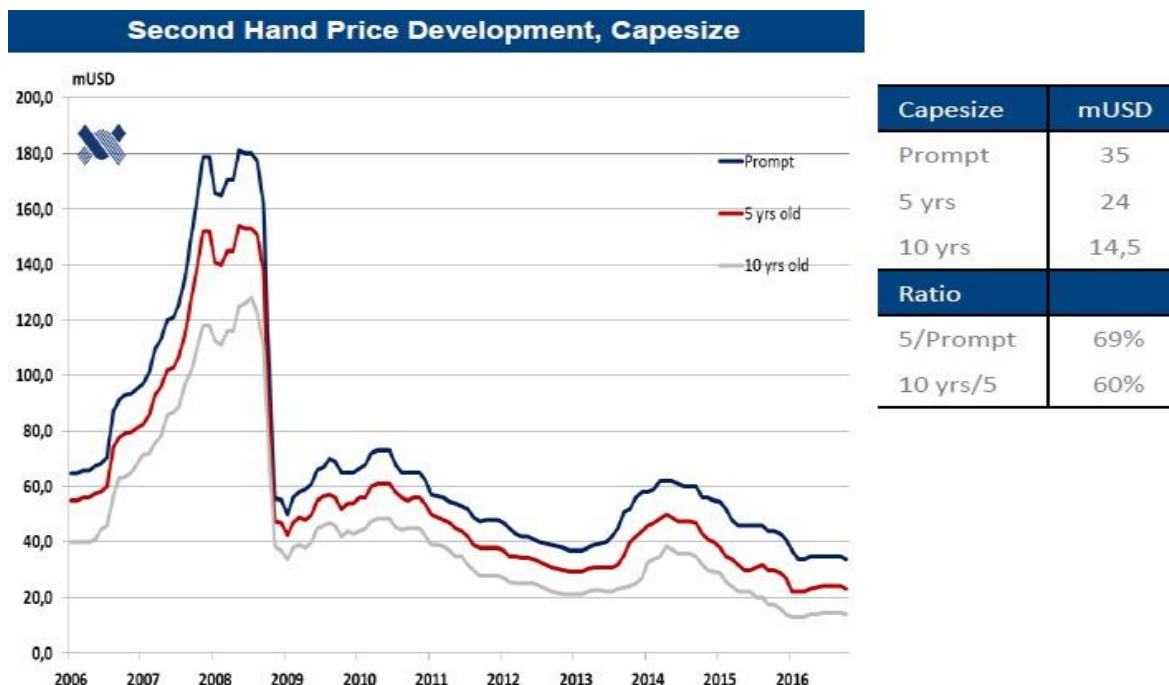
Πηγή: Fearnley Consultants, Dry Bulk Market Sector Report (2016:18)

Διάγραμμα 24. Η πορεία τιμών στα μεταχειρισμένα πλοία Panamax (2006 – 2016)



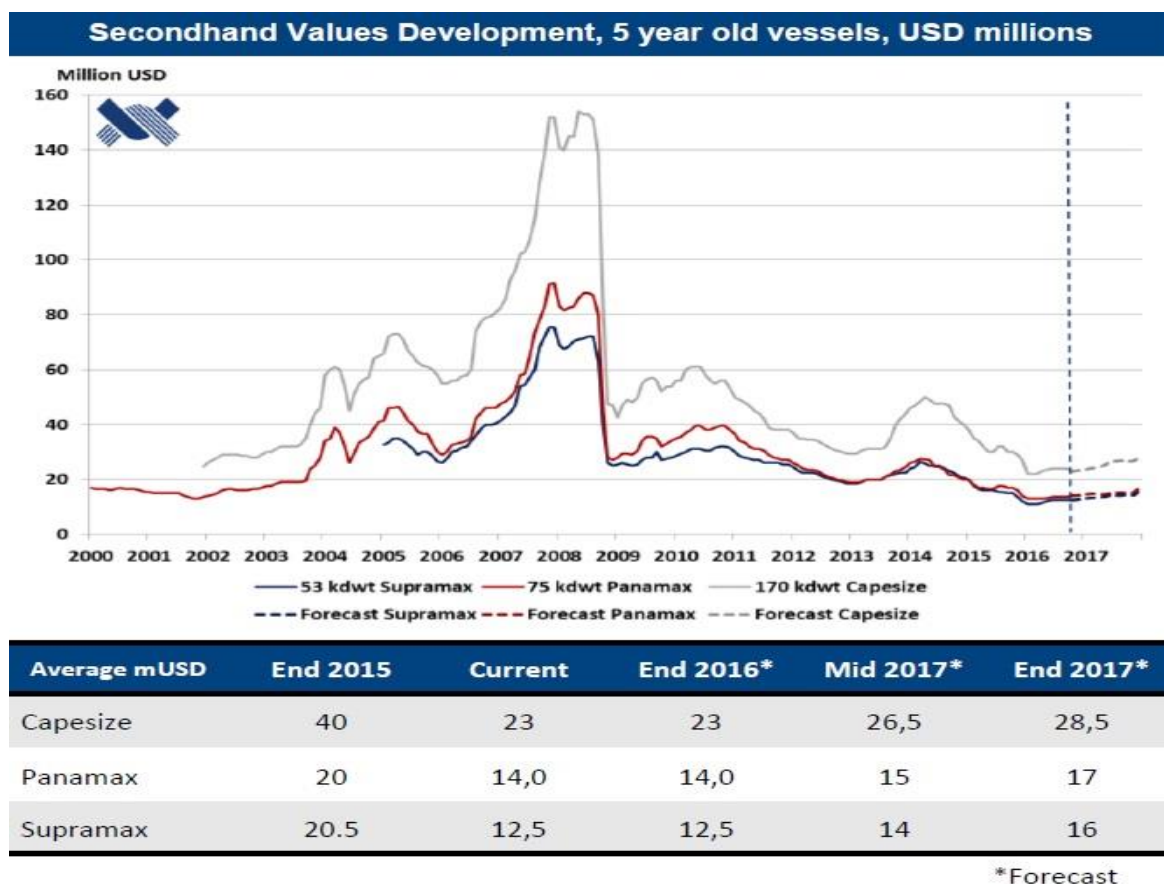
Πηγή: Fearnley Consultants, Dry Bulk Market Sector Report (2016:17)

Διάγραμμα 25. Η πορεία τιμών στα μεταχειρισμένα πλοία Capesize (2006 – 2016)



Πηγή: Fearnley Consultants, Dry Bulk Market Sector Report (2016:16)

Διάγραμμα 26. Η ανάπτυξη των τιμών στα 5ετή μεταχειρισμένα πλοία



Πηγή: Fearnley Consultants, Dry Bulk Market Sector Report (2016:20)

Μέχρι στιγμής, πριν το τέλος του 2016, έχει παρατηρηθεί μία βελτίωση στην ισορροπία προσφοράς / ζήτησης. Παρά την συνεχή πτώση στην μεταφορά άνθρακα και παρά την μικρότερη σε σχέση με πέρυσι (2015) η ανάπτυξη στα σιδηρομεταλλεύματα, σιτηρά και σε ορισμένα δευτερεύοντα εμπορεύματα έχει συμβάλλει στην ανάπτυξη της ζήτησης υπερβαίνοντας την αύξηση του στόλου. Αναμένουμε αργή αλλά βιώσιμη βελτίωση στην ισορροπία προσφοράς/ζήτησης, εκτιμώντας τις αξίες στα μεταχειρισμένα πλοία όπως παρουσιάζονται στο παραπάνω διάγραμμα (διάγραμμα 26). (Fearnley Consultants, 2016:20)

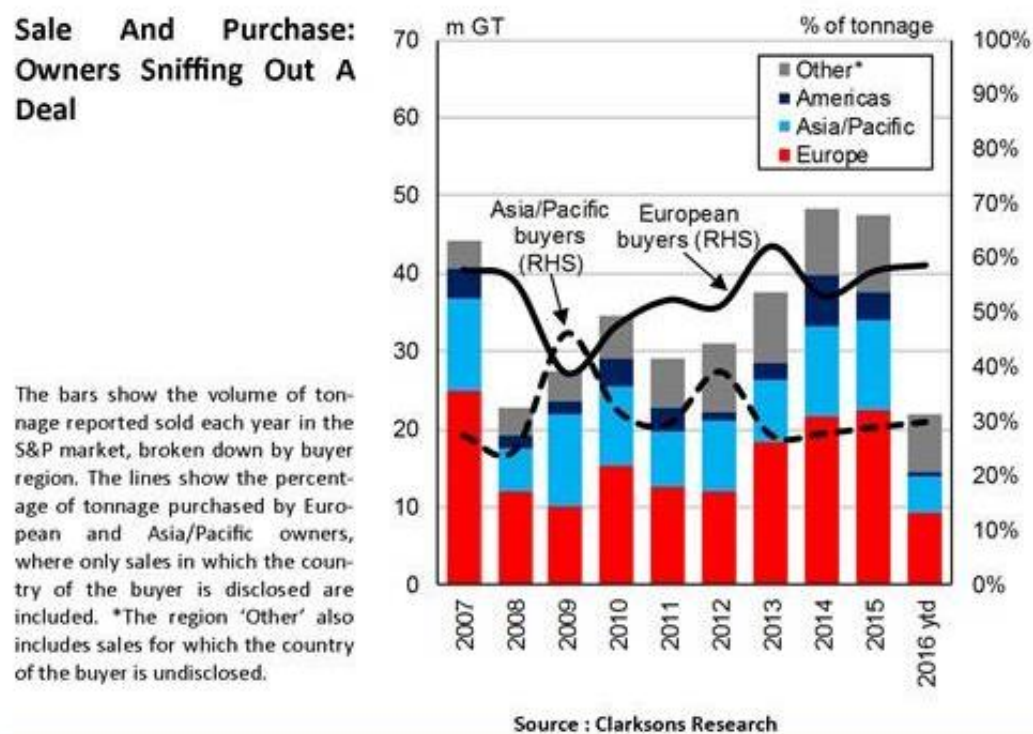
Τα πλοία εμπορευματοκιβωτίων δείχνουν πως έχουν μια καλύτερη προοπτική αλλά υπάρχουν νέες παραλαβές, οι οποίες μπορούν να επηρεάσουν αρνητικά τον κλάδο. Στα LNG/ LPG η αγορά δείχνει μια σημαντικά θετική προοπτική (προηγούμενο διάγραμμα 15). Σε αυτό το πλαίσιο, οι αγοραπωλησίες πλοίων – άμεσα επηρεαζόμενες από την προσφορά και τη ζήτηση – εξαρτώνται τόσο από τη συμπεριφορά των

εφοπλιστών στην περίοδο της κρίσης όσο και από τη συμπεριφορά των τραπεζών και των fund τα οποία έχουν μεγάλη συμμετοχή τα τελευταία χρόνια στην αγορά πλοίων. Οι παραπάνω παράγοντες επιδρούν σε μια αγοραπωλησία και ενδέχεται να οδηγήσουν σε μια διαφοροποίηση της αγοράς, με τη χρονονάυλωση να συνιστά σημαντικό σημείο αναφοράς στη διαχείριση του κόστους λειτουργίας, που τελικά θα επηρεάσει σημαντικά το κατά πόσο θα δύναται να επιβιώσει το πλοίο και αν θα συνεχίσει η λειτουργία του. Μέσα στο κλίμα της κρίσης ελαττώνονται όλο και περισσότερο οι διαθέσιμες χρηματοδοτήσεις για τη διεθνή ναυτιλία και ειδικά για τον κλάδο των ποντοπόρων φορτηγών, ως αποτέλεσμα της μεγάλης προσφοράς διαθέσιμων για ναύλωση πλοίων σε μια περίοδο χαμηλής ζήτησης. Σε αυτό το κλίμα, αμερικανικών συμφερόντων επενδυτικά κεφάλαια αλλά και ναυτιλιακές εταιρείες προχώρησαν σε πωλήσεις 88 πλοίων μέσα στο τελευταίο 12μηνο, συνολικής αξίας 3,4 δισ. δολ., ιδίως φορτηγά, αφού τα δεξαμενόπλοια εξακολουθούν να έχουν υγιή προοπτική (ενδεικτικά: Oaktree Capital: πωλήσεις ύψους 355,6 εκατ. δολαρίων, Apollo Fund: 77,8 εκατ., York Capital : 75 εκατ., Primcimar: 157,3 εκατ., CarVal Investors : 108 εκατ.) (Μπέλλος, 2016).

Με βάση στοιχεία του Clarkson Research Services Limited (2016), ο κλάδος πώλησης και αγοράς πλοίων φαίνεται να έχει δραστηριοποιηθεί κυρίως τα τελευταία χρόνια, με την Ευρώπη να αποτελεί βασική αγοραστική περιοχή. Οι Έλληνες πλοιοκτήτες έχουν το βασικό ευρωπαϊκό αγοραστικό προφίλ, γεγονός που συνέβαλε στην ταχεία αύξηση κατά 22% της Ελληνικής ιδιοκτησίας στόλου από τον Ιανουάριο 2014. Οι Γερμανοί ιδιοκτήτες είναι μεταξύ των πιο εξεχόντων, αγοράζοντας 0,5 m GT το 2016, μέχρι στιγμής. Δυνατή παρουσία έχει και η Νορβηγία και η Ιταλία. Από την άλλη, η Κινέζικη και η Ιαπωνική αγορά έχουν λάβει πολύ διαφορετικές προσεγγίσεις για την S&P δραστηριότητα. Για το 2016 μέχρι στιγμής, οι Κινέζοι ιδιοκτήτες έχουν προσθέσει 2.5m GT στο στόλο τους μέσω της δραστηριότητας S&P, έχοντας το μεγαλύτερο μερίδιο χωρητικότητας σε Ασία/Ειρηνικό από την έναρξη του 2007. Οι Ιάπωνες ιδιοκτήτες έχουν σταθερή καθαρή πορεία ως πωλητές, έχοντας πετύχει 0.1m GT από την S&P δραστηριότητα και νέες παραγγελίες 27.1m GT από την αρχή του 2014. Παρά το γεγονός ότι Ευρωπαίοι πλοιοκτήτες έχουν αγοράσει διπλό όγκο χωρητικότητας σε σύγκριση με αυτόν των Ασιατικών ιδιοκτητών, τα τελευταία χρόνια η κατάσταση της δραστηριότητας S&P ποικίλλει σε μεγάλο βαθμό μεταξύ των χωρών. Στην Ασία, οι Κινέζοι ιδιοκτήτες έχουν πολύ πιο ενεργό αγοραστικό προφίλ από άλλους, ειδικά τους Ιάπωνες ιδιοκτήτες, ενώ, υπό την ηγεσία των Ελλήνων η αγοραστική δραστηριότητα υπήρξε η βασική κινητήρια δύναμη πίσω από την οποία δόθηκε σαφές προβάδισμα των Ευρωπαίων

ιδιοκτητών έναντι των Ασιατών ομολόγων τους, στην αγορά μεταχειρισμένων πλοίων. Συνολικά, η εν λόγω αγορά S&P έχει αποκτήσει σταθερή δραστηριότητα από την αρχή του 2014, με 3,313 πλοία 117.7m GT να πωλούνται κατά την περίοδο αυτή σε σύγκριση με σύνολο 97,8 m GT να πωλούνται κατά την περίοδο 2011-2013 (Lakshmi, 2016)

Διάγραμμα 27. Η αγορά S&P



Πηγή: Lakshmi, 2016

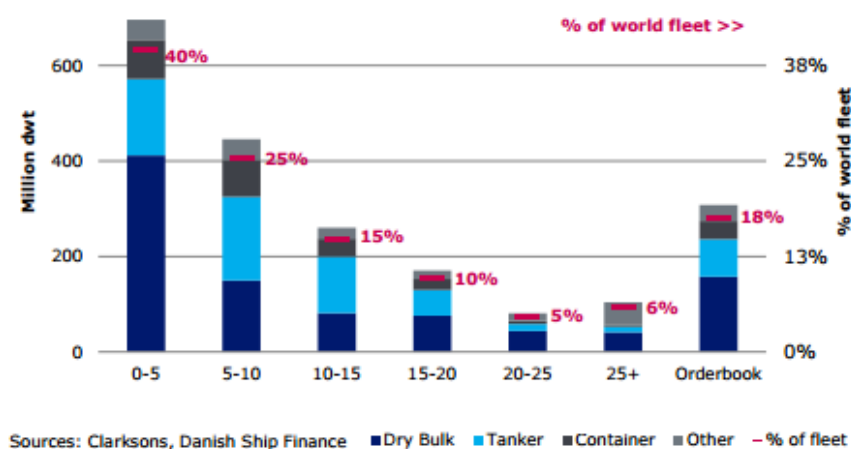
4.1.4. Η πορεία της demolition market λόγω της κρίσης

Το προφίλ της ηλικίας του παγκόσμιου στόλου, με βάση τα στοιχεία της Shipping Market Review (2015), καταδεικνύει σαφώς ότι υπάρχει πίεση στους ιδιοκτήτες να οδηγηθούν στη διάλυση παλαιότερων και λιγότερο αποτελεσματικών πλοίων. Σήμερα, το 11% του παγκόσμιου στόλου είναι ηλικίας 20 ετών ή παλαιότερης, ενώ το 65% του παγκόσμιου στόλου είναι ηλικίας 10 ετών και λιγότερο. Χαρακτηριστικά, το 2014 διαλύθηκαν 34 εκατομμύρια dwt, με συνέπεια ο μέσος όρος ηλικίας να μειωθεί και αναμένεται η τάση να συνεχιστεί, καθώς νεότερα πλοία σχεδιάζεται να διαλυθούν τα

επόμενα χρόνια, επιβεβαιώνοντας σύμφωνα με τις αναμενόμενες εξελίξεις πως η αυξανόμενη δραστηριότητα διάλυσης που σημειώθηκε από το 2011 έως το 2014 θα επαναληφθεί τα επόμενα χρόνια. Θεωρητικά, αυτό που θα μπορούσε να επιτευχθεί από το τέλος του 2018 είναι να τεθούν σε επίπεδο διάλυσης τα πλοία που είναι σήμερα άνω των 20 ετών. Η πραγματικότητα, ωστόσο, μπορεί να αποδειχθεί πως είναι μια διαδικασία πολύ λιγότερο ομαλή, εν μέσω διαρθρωτικών εμποδίων από την πληθυσμιακή κατανομή του στόλου. Στη σημερινή κατάσταση, η ηλικία διάλυσης κινείται σε μέση τιμή 27 χρόνια, δηλαδή δύο χρόνια παραπάνω από το προσδόκιμο ζωής για τα στάνταρ πλοία, με σαφείς όμως διαφορές μεταξύ των επιμέρους τμημάτων. Αυτό που αναμένεται για την εξέλιξη της διάλυσης των πλοίων είναι πως η πρόωρη διάλυση τους θα συνεχιστεί μέχρι το τέλος 2018.

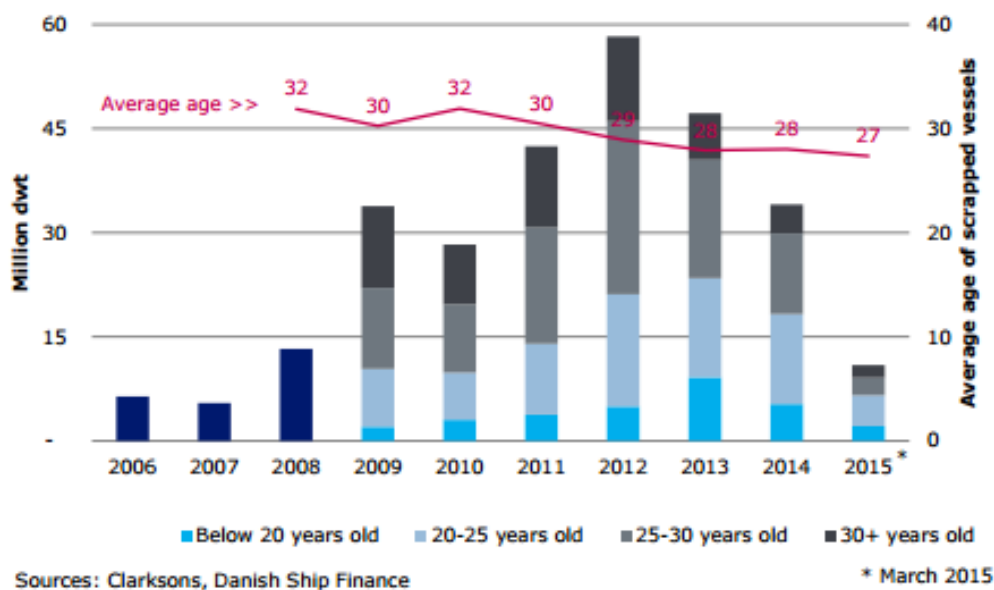
Όπως υποστηρίζεται στη μελέτη του UNCTAD (2015), η διάλυση των πλοίων βοηθά στη μείωση της υπερπροσφοράς και ενθαρρύνει τον εκσυγχρονισμό του στόλου, από οικολογική άποψη, αυξάνοντας την αποτελεσματικότητα ως προς τις εκπομπές προς το περιβάλλον. Στο πλαίσιο αυτό, η κυβέρνηση της Κίνας έχει θεσπίσει ένα πρόγραμμα επιδοτήσεων που ενθαρρύνει τις ναυτιλιακές εταιρείες να διαλύουν παλιά πλοία, δίνοντας οικονομικά κίνητρα στους εφοπλιστές για την αντικατάσταση παλαιών πλοίων με νεότερα, πιο φιλικά μοντέλα.

Διάγραμμα 28. Ο παγκόσμιος στόλος γίνεται όλο και πιο νέος: μόνο το 11% του παγκόσμιου στόλου είναι ηλικίας άνω των 20 ετών



Πηγή: Shipping Market Review (2015:22)

Διάγραμμα 29. Το 2014 διαλύθηκαν 34 εκατομμύρια dwt : ο μέσος όρος ηλικίας συνεχίζει να μειώνεται καθώς νεότερα πλοία αναμένεται να διαλυθούν



Πηγή: Shipping Market Review (2015:22)

Διάγραμμα 30. Χωρητικότητα πλοίων που πουλήθηκαν προς διάλυση το 2014 (χιλιάδες GT)

	India	China	Bangladesh	Pakistan	Turkey	Unknown Indian subcontinent	Others/unknown	World total
Oil tankers	393	827	368	2 227	86	160	420	4 482
Bulk carriers	1 576	2 771	2 888	1 458	151	111	143	9 098
General cargo	719	301	313	65	349		259	2 008
Container ships	3 455	777	303	32	63		139	4 769
Gas carriers	215	8	62		28		29	342
Chemical tankers	136	3	10	13	34		1	196
Offshore	127	6	199	331	9		26	697
Ferries and passenger ships	74	13	19		67		22	194
Other	270	168	106		53		12	609
Total	6 965	4 873	4 269	4 127	839	271	1 051	22 394

Source: UNCTAD secretariat, based on data from Clarksons Research.

Note: Propelled seagoing merchant vessels of 100 GT and above. More detailed data on other countries where vessels were demolished is available under <http://stats.unctad.org/shipscrapping>.

Πηγή: UNCTAD (2015:44)

Διάγραμμα 31. Η μέση ηλικία διάλυσης 2014-2015

AVERAGE SCRAPPING AGE	2014	2015*	AVERAGE SCRAPPING AGE	2014	2015*
Crude Tanker			Container		
<i>VLCC</i>	21	24	<i>3-7,999 Post-Panamax</i>	18	
<i>Suezmax</i>	20		<i>Panamax</i>	20	24
<i>Aframax</i>	22	23	<i>Sub-Panamax</i>	22	21
<i>Panamax</i>	20	19	<i>Handy</i>	22	21
<i>Handysize</i>	24		<i>Feedermax</i>	22	21
<i>Small Tankers</i>	30	37	<i>Feeder</i>	33	35
			<i>8-11,999 Post Panamax</i>		
Bulk Carrier			Product Tanker		
<i>Capesize</i>	23	20	<i>LR2</i>	27	
<i>Panamax</i>	24	23	<i>LR1</i>	21	31
<i>Handymax</i>	26	26	<i>MR</i>	25	27
<i>Handysize</i>	29	28	<i>Small Tankers</i>	33	34
<i>Small</i>	33	27			

* as per March 2015

Πηγή: Shipping Market Review (2015:23)

Σύμφωνα με τα στοιχεία που δημοσιεύονται από το IHS Global, ο συνολικός αριθμός πλοίων χύδην που έχει διαλυθεί το 2015 ήταν υψηλότερος από ό, τι το 2014. Συγκεκριμένα, για τους πρώτους τέσσερις μήνες του 2015, πουλήθηκαν για διάλυση 52 Capesize πλοία μέσης χωρητικότητας 8,7 εκατομμύρια dwt, συγκριτικά με 4,2 εκατομμύρια dwt στο σύνολο του έτους 2014, γεγονός που δηλώνει την αναμενόμενη αύξηση της δραστηριότητας της διάλυσης (Marketrealist, 2015)

4.2 Οι αγοραπωλησίες πλοίων

4.2.1 Η διαδικασία της αγοραπωλησίας και οι παράγοντες επίδρασης

Οι αγοραπωλησίες πλοίων συνιστούν βασική δραστηριότητα για μια ναυτιλιακή εταιρία, διότι θεωρούνται εναλλακτική πηγή εκμετάλλευσης του ενεργητικού της. Μέσα από την αγοραπωλησία, η ναυτιλιακή εταιρία δύναται να επενδύσει τα χρήματα της με σκοπό να επεκτείνει τις δραστηριότητες της ή να ανανεώσει τη χωρητικότητα της μετά την πώληση ή διάλυση των μεγάλων σε ηλικία πλοίων και την απόκτηση πλοίων

μικρότερης ηλικίας. Ο πλοιοκτήτης, στη διαδικασία αυτή, είτε επενδύει στην αγορά νέων πλοίων είτε αγοράζει μεταχειρισμένα. Κατά μέσο όσο, τα δεδομένα δείχνουν πως 4-5% της παγκόσμιας χωρητικότητας δίδεται σε πώληση ετησίως. Για τη διεξαγωγή της διαδικασίας της αγοραπωλησίας πλοίων χρειάζεται προσεκτική μελέτη και σχεδιασμός, τόσο από πλευράς εμπορικής όσο και επιχειρηματικής, προκειμένου να επιτευχθούν κέρδη από τις ναυλώσεις και μεταπώληση σε τιμές υψηλότερες (Βλάχος, Ψύχου, 2011: 697).

Βασικός παράγοντας που επιδρά στην επενδυτική απόφαση του πλοιοκτήτη είναι οι τιμές στις οποίες τα πλοία βρίσκονται σε διάθεση στην αγορά, και οι οποίες είναι αποτέλεσμα της ζήτησης και προσφοράς. Οι τιμές αυτές καθορίζονται από τις τιμές των ναύλων και του Worldscale για τη συγκεκριμένη χρονική στιγμή. Οι αυξομειώσεις στις τιμές των πλοίων ακολουθούν τις τιμές των ναύλων, με το εύρος να μην είναι σταθερό ούτε προβλέψιμο. Συχνά οι τιμές δεν αντικατοπτρίζουν την πραγματική κατάσταση στην αγορά, αλλά τις προσδοκίες των πλοιοκτητών (Βλάχος, Ψύχου, 2011: 698- 699).

Οι τιμές των νεοαυπηγηθέντων πλοίων ασκούν επίδραση στην τιμή των μεταχειρισμένων, καθώς συχνά παρά το ότι η αγορά κινείται σε υψηλό επίπεδο, οι τιμές των μεταχειρισμένων μειώνονται εξαιτίας του ότι τα ναυπηγεία προσφέρουν καλύτερους όρους και τιμές ναυπήγησης (Βλάχος, Ψύχου, 2011: 699). Οι τιμές των νεότευκτων πλοίων επηρεάζονται από την κατάσταση της αγοράς, αφού υψηλή ζήτηση για παραγγελίες σημαίνει αύξηση τιμών των πλοίων. Συνάμα, οι τιμές των νεότευκτων πλοίων επηρεάζονται και από την τεχνολογική εξέλιξη, ενώ ένας ακόμη παράγοντας επιρροής είναι και οι συνθήκες των ναυπηγείων των χωρών με χαμηλό κόστος κατασκευής. Τέλος, οι τιμές των πλοίων μεγαλύτερης ηλικίας χαρακτηρίζονται από μεγαλύτερες διακυμάνσεις, σε σύγκριση με τις τιμές των νεότευκτων πλοίων ή των πλοίων μικρότερης ηλικίας. Η αξία των μεταχειρισμένων πλοίων καθορίζεται σημαντικά από το αναμενόμενο κέρδος που θα έρθει στον πλοιοκτήτη για συγκεκριμένη χρονική περίοδο. Μια αγορά που είναι πτωτική και έχει πλεόνασμα χωρητικότητας πλοίων σημαίνει πως οι τιμές των πλοίων μεγαλύτερης ηλικίας τείνουν να προσεγγίσουν τις τιμές διάλυσης πλοίων (Βλάχος, Ψύχου, 2011: 699-700).

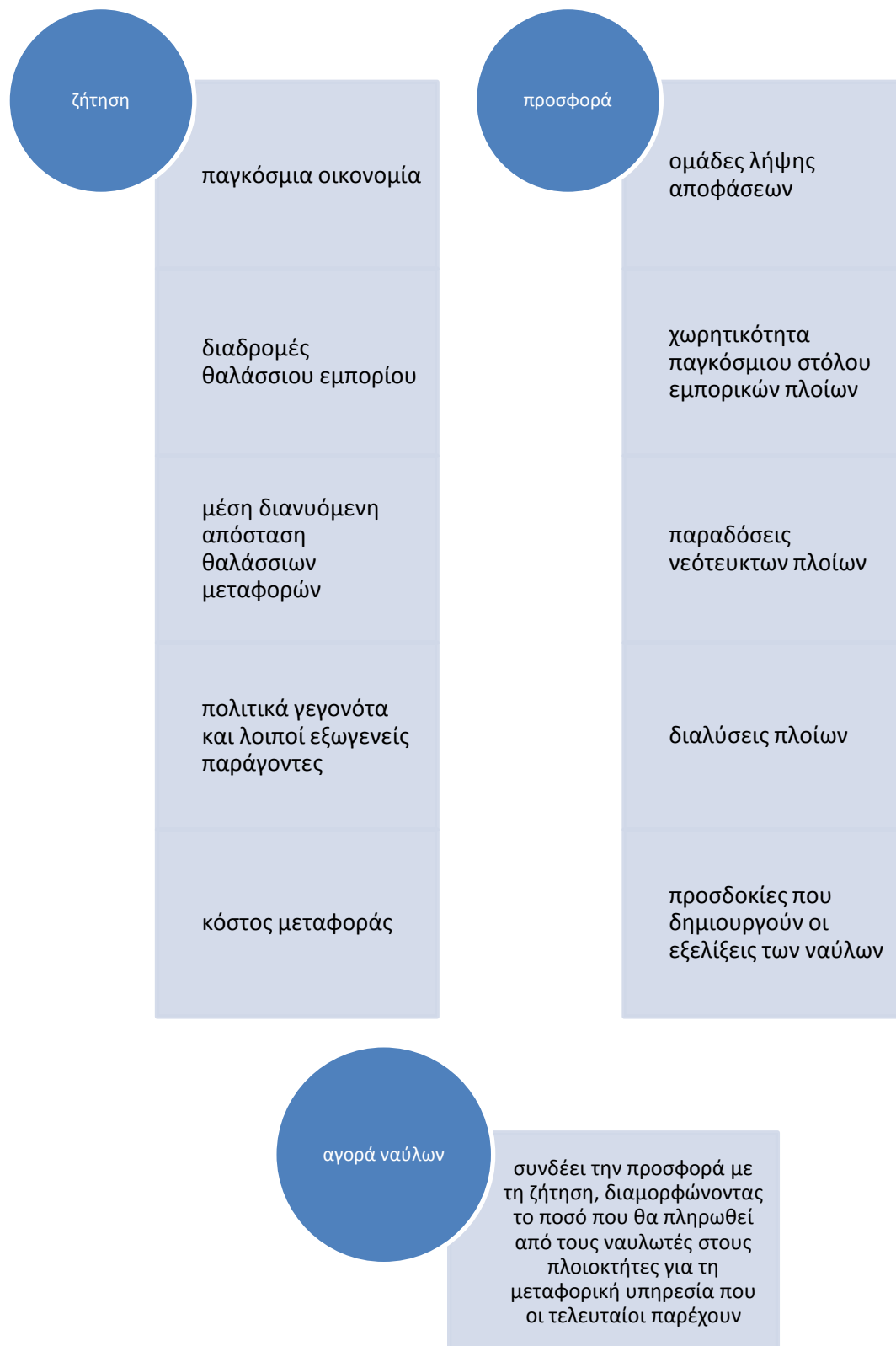
Μένοντας στο ζήτημα των επιπέδων ναύλων, αυτοί ορίζονται με βάση το μοντέλο της ναυτιλιακής αγοράς, ή αλλιώς μοντέλο της προσφοράς και ζήτησης θαλάσσιων μεταφορικών υπηρεσιών (Γκιζιάκης, Παπαδόπουλος, Πλωμαρίτου, 2006: 197-199). Σε αυτό το μοντέλο, τρία είναι τα βασικά στοιχεία:

- η ζήτηση
- η προσφορά
- η αγορά των ναύλων

Συγκεκριμένα, η σύνδεση ανάμεσα στην ισορροπία της αγοράς (ζήτηση = προσφορά) και τα επίπεδα των ναύλων συνιστά την πιο σημαντική οικονομική σχέση του μοντέλου και εξαρτάται σημαντικά από τις επιλογές των πλοιοκτητών και το πώς αντιδρούν στη ζήτηση. Οι βασικοί παράγοντες που επηρεάζουν τη ζήτηση και την προσφορά, καθώς και ο ρόλος της αγοράς των ναύλων δίνονται στο σχήμα 2 (Γκιζιάκης κ.α., 2006: 197-199).

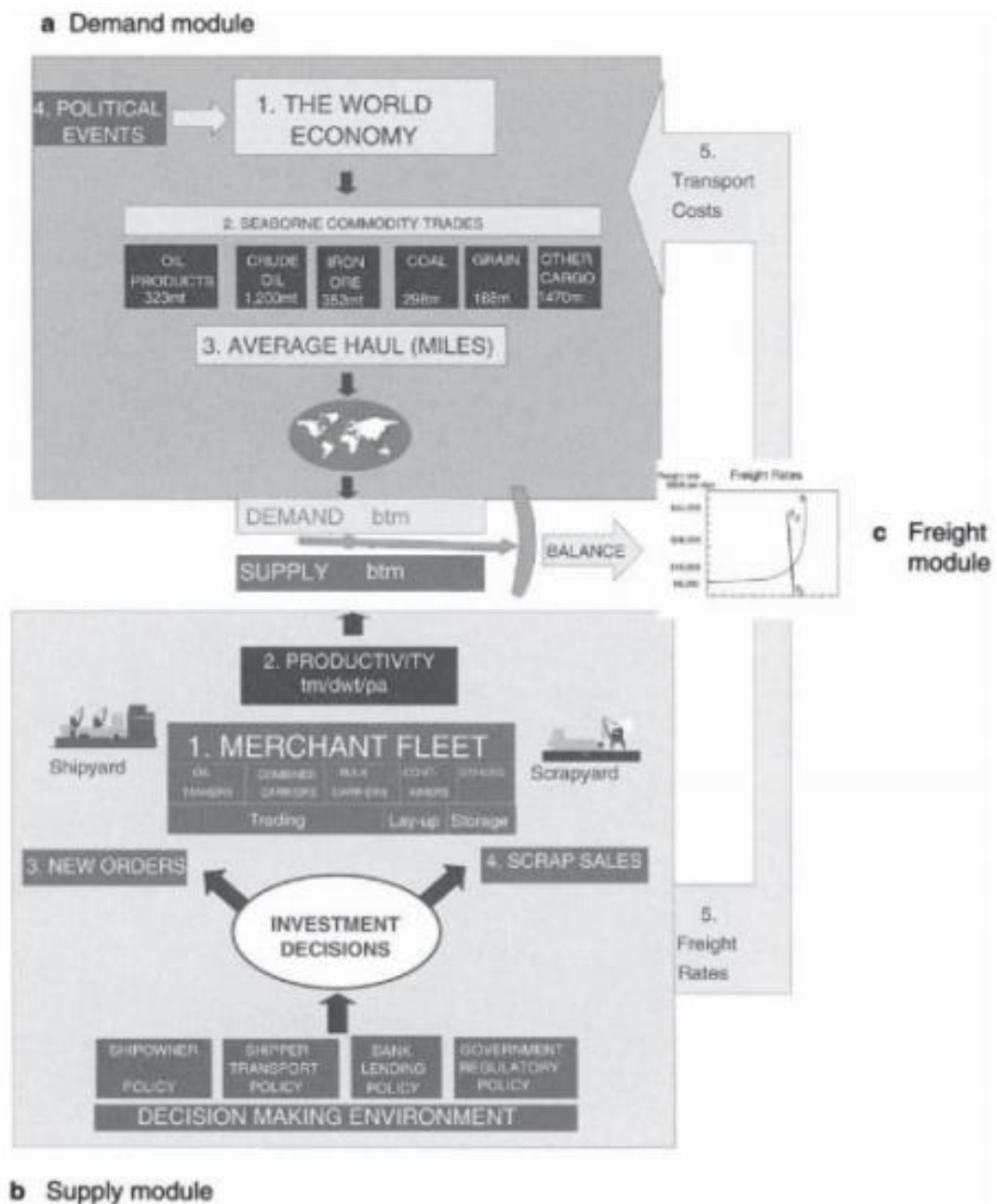
Όταν η αγορά χαρακτηρίζεται από έλλειμμα στην προσφορά πλοίων, τότε οι ναύλοι κινούνται σε αυξητικά επίπεδα, αυξάνοντας τη διαπραγματευτική δύναμη των πλοιοκτητών στην αγορά. Αντίστροφα, όταν η αγορά χαρακτηρίζεται από πλεόνασμα στην προσφορά πλοίων, τότε οι ναύλοι κινούνται σε χαμηλότερα επίπεδα, αναγκάζοντας τους πλοιοκτήτες να βρουν χρηματικά αποθέματα για να καλύψουν το σταθερό κόστος των πλοίων. Ο περιορισμός των εν λόγω αποθεμάτων μπορεί να τους οδηγήσει σε πώληση των πλοίων τους ώστε να ανακτήσουν ρευστότητα. Οι τιμές των πλοίων μειώνονται, μειώνοντας την προσφορά των θαλάσσιων μεταφορών και μεταβάλλοντας την αποδοτικότητα του στόλου. Γενικά, όπως ήδη αναφέρθηκε, η σύνδεση ανάμεσα στην ισορροπία της αγοράς και τα επίπεδα των ναύλων συνιστά την πιο σημαντική οικονομική σχέση του μοντέλου και εξαρτάται σημαντικά από τις επιλογές των πλοιοκτητών και το πώς αντιδρούν στη ζήτηση. Όπως συμβαίνει σε μια δυναμική αγορά σαν τη ναυτιλιακή, διαχρονικά η ισορροπία στην αγορά συμβαίνει σπάνια και κατά τύχη, με την προσφορά και τη ζήτηση να καθορίζονται μεν ανεξάρτητα αλλά να συνδέονται μέσω των ναύλων. Για το λόγο αυτό οι ναύλοι συνεχώς μεταβάλλονται και η πρόβλεψη της τάσης της ναυλαγοράς είναι βραχυχρόνια δύσκολη και μακροχρόνια σχεδόν αδύνατη (Γκιζιάκης κ.α., 2006: 200-202).

Σχήμα 2. Οι βασικοί παράγοντες που επηρεάζουν τη ζήτηση και την προσφορά, καθώς και ο ρόλος της αγοράς των ναύλων



Πηγή: Γκιζιάκης κ.α., 2006, σελ 198

Σχήμα 3. Το μοντέλο της ναυτιλιακής αγοράς



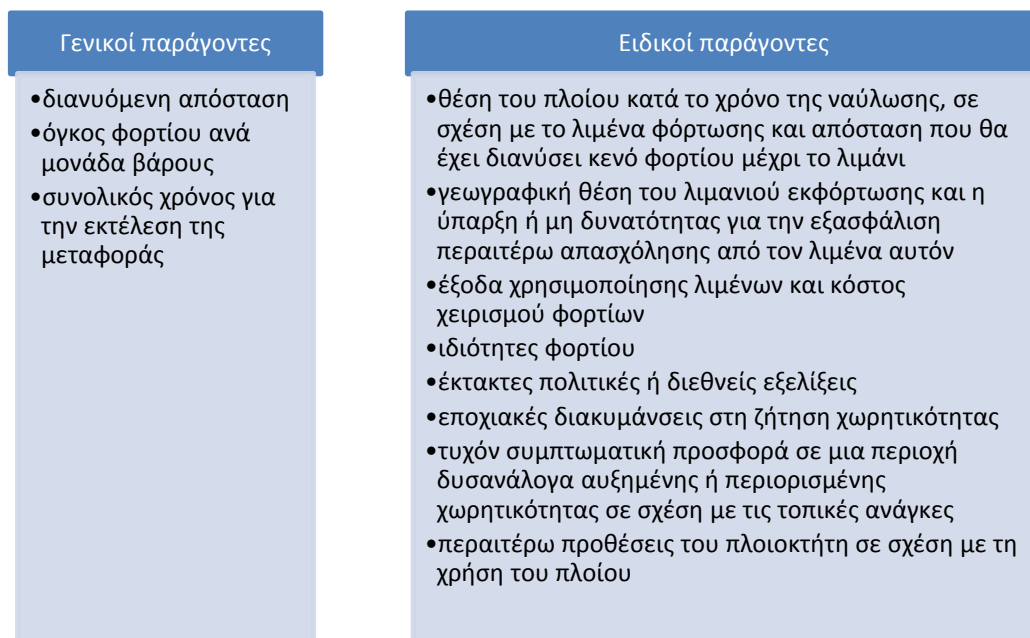
Πηγή: Stopford (1997: 116)

Στο σημείο της ισορροπίας (σχήμα 3), οι καμπύλες της ζήτησης και της προσφοράς τέμνονται, στην τιμή ισορροπίας των ναύλων, με τον αγοραστή και τον πωλητή να έχουν βρει κοινή τιμή συμφωνίας. Χρονικά, υπάρχουν τρία ενδεχόμενα (Γκιζιάκης κ.α., 2006: 236-237):

- στιγμιαία ισορροπία (momentary equilibrium), όπου η συμφωνία ολοκληρώνεται άμεσα και περιγράφει την τιμή του υπό διαπραγμάτευση ναύλου για τα «έτοιμα» πλοία και φορτία.
- βραχυχρόνια ισορροπία (short run equilibrium), όπου υφίσταται χρόνος να γίνει ρύθμιση στην προσφορά με βραχυπρόθεσμα μέτρα, όπως παροπλισμό ή επαναδραστηριοποίηση πλοίων, πλοία συνδυασμένων μεταφορών κ.α.
- μακροχρόνια ισορροπία (long run equilibrium), όπου οι πλοιοκτήτες έχουν το χρόνο να προβούν σε παραγγελία και παραλαβή νεότευκτων πλοίων ή να κάνουν διάλυση των παλαιότερων σε ηλικία, και οι ναυλωτές έχουν χρόνο να αναδιοργανώσουν τις δράσεις τους

Αναφορικά με τους παράγοντες που επιτελούν στα μεγέθη των ναύλων, αν και το βασικό τους επίπεδο ορίζεται από τη σχέση μεταξύ προσφοράς και ζήτησης χωρητικότητας, οι ναύλοι από ποικίλους γενικούς και ειδικούς παράγοντες (Βλάχος, Γεωργαντόπουλος, 2003: 644-646):

Σχήμα 4. Παράγοντες που επιτελούν στα μεγέθη των ναύλων



Πηγή: Βλάχος, Γεωργαντόπουλος, 2003, σελ 644-646

Σε πολλές περιπτώσεις τα πλοία αποτελούν σημείο αγοραπωλησίας πάνω από μια φορά στη ζωή τους. Οι αγοραπωλησίες διεξάγονται στην παγκόσμια αγορά, εκτός αν υπάρχουν κυβερνητικοί περιορισμοί στην πώληση πλοίων προς αλλοδαπούς, οπότε η αγορά αγοραπωλησίας περιορίζεται και γίνεται ατελής. Εάν δεν υφίσταται εμπόδια αυτού του τύπου ή φραγμοί νομισματικοί, τότε η αγορά πώλησης μεταχειρισμένων πλοίων μοιάζει με την αγορά βραχυχρόνιων ναυλώσεων. Καθώς οι τιμές των πλοίων είναι επακόλουθο των μεταβολών των ναύλων, η τελική τιμή αγοραπωλησίας καθορίζεται μέσω συμφωνίας μεταξύ των ενδιαφερόμενων μερών. Συχνά η εκποίηση γίνεται και με πλειστηριασμό (Βλάχος, Γεωργαντόπουλος, 2003: 647).

Γενικά, η στιγμή της αγοραπωλησίας είναι μεγάλης σημασίας τόσο για τον αγοραστή όσο και για τον πωλητή. Όταν η αγορά είναι καλή και τα κέρδη που αποκτά ο αγοραστής είναι σημαντικά, τότε ο αριθμός των πλοίων που προσφέρονται για πώληση είναι περιορισμένος και η τιμή υψηλή, καθώς υπάρχει μεγάλη ζήτηση. Συνήθως, η προσφορά πλοίων είναι πιο μεγάλη από τη ζήτηση σε περιόδους ύφεσης των ναυτιλιακών εργασιών, ενώ ο καταλληλότερος χρόνος για πώληση είναι η στιγμή πριν από την εκδήλωση μιας ύφεσης στην αγορά, οπότε οι τιμές των πλοίων είναι υψηλές και οι αγοραστές ευελπιστούν να συνεχίσουν οι επικερδείς ναυτικές εργασίες. Από τη μεριά του αγοραστή, η πιο ορθή χρονική στιγμή για να λάβει χώρα η διαδικασία είναι όταν οι ναύλοι και οι τιμές των πλοίων βρίσκονται χαμηλά, καταλήγοντας σε μεγαλύτερα κέρδη (Βλάχος, Ψύχου, 2011: 697- 699; Βλάχος, Γεωργαντόπουλος, 2003: 647-648)

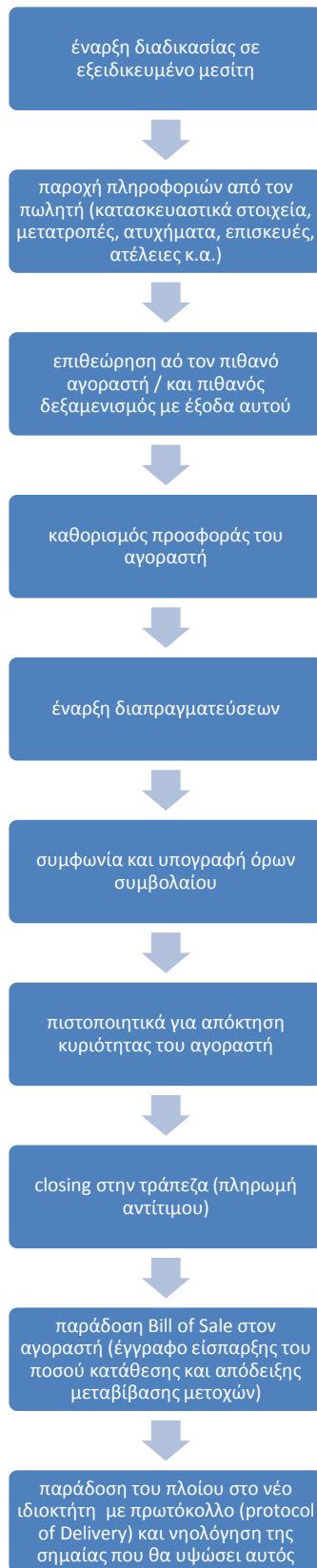
Η διαδικασία της αγοραπωλησίας γίνεται από εξειδικευμένους μεσίτες (ship sale & purchase brokers), με το Λονδίνο να αποτελεί το πιο σπουδαίο κέντρο αγοραπωλησιών πλοίων (ακολουθούν η Ν. Υόρκη, το Τόκυο, ο Πειραιάς, το Όσλο, το Παρίσι, το Αμβούργο) (Γκιζιάκης κ.α, 2006:381). Στη διαδικασία αγοραπωλησίας ο πωλητής παρέχει όλες τις αναγκαίες πληροφορίες για το πλοίο και κατά την επιθεώρηση διαπιστώνεται η κατάσταση του, ο εξοπλισμός, οι μηχανές κ.α., συχνά με παρουσία των μηχανικών του πλοίου. Σε ορισμένες περιπτώσεις γίνεται και δεξαμενισμός του πλοίου, με κάλυψη εξόδων αυτού από τον αγοραστή. Στη συνέχεια γίνεται η προσφορά από τον αγοραστή, στα πλαίσια της συμφωνίας, καθορίζεται η τιμή, ο τόπος και ο χρόνος παράδοσης. Οι διαπραγματεύσεις ολοκληρώνονται με τις υπογραφές των ενδιαφερόμενων μερών επί του συμβολαίου και έπειτα λαμβάνει χώρα το μέρος των πιστοποιητικών. Ακολουθεί το closing στην οριζόμενη τράπεζα και η παράδοση του bill of sale στον αγοραστή. Τέλος, γίνεται η παράδοση του πλοίου στον νέο κάτοχο του, η

νηολόγηση και η υπογραφή πρωτοκόλλου παράδοσης όπου δίδεται η ημερομηνία και η ώρα που έγινε η αγοραπωλησία (Βλάχος, Ψύχου, 2011: 731-732).

Αναφορικά με τα συμφωνητικά, η σύμβαση αγοραπωλησίας γίνεται συνήθως με το έντυπο Sale Form, εγκεκριμένο από την Ένωση Νορβηγών Μεσιτών και από την BIMCO, το οποίο περιγράφει τους όρους και τις συνθήκες της συμφωνίας της αγοραπωλησίας, δηλ. (Βλάχος, Ψύχου, 2011: 732-734):

- ο τόπος και η ημερομηνία της αγοραπωλησίας
- τα στοιχεία των δυο συμβαλλόμενων μερών
- η κατασκευαστική εικόνα του πλοίου (χωρητικότητα, ηλικία, ναυπηγείο, κλάση, σημαία, χώρα μητρώου εγγραφής)
- αντίτιμο αγοραπωλησίας
- ποσό προκαταβολής (συνήθως 10%)
- τα σχετικά έγγραφα κατά την παράδοση του πλοίου
- τους κανόνες Δικαίου που διέπουν τη σύμβαση

Σχήμα 5. Η διαδικασία της αγοραπωλησίας



Πηγή: Βλάχος, Ψύχου, 2011: 731-732

4.2.2 Αγοραπωλησίες και τιμές σε πλοία ξηρού φορτίου και δεξαμενόπλοια

Με βάση τα στοιχεία της GEORGE MOUNDREAS & COMPANY S.A εβδομαδιαίων ανασκοπήσεων αγοραπωλησιών πλοίων για το πρώτο εξάμηνο του 2016 (για το διάστημα 4/1/2016 – 26/6-2016), η κατάσταση των πρόσφατων εξελίξεων στο πολιτικό και οικονομικό περιβάλλον στην Ευρώπη δε δίνουν τη δυνατότητα για εύκολα προβλέψιμες εξελίξεις, με το δείκτη BDI να λαμβάνει την πρώτη βδομάδα του 2016 την τιμή των 429 μονάδων, φτάνοντας στο τέλος του εξαμήνου την τιμή 609. Οι τιμές για τον εν λόγω δείκτη και για τους επιμέρους δείκτες BCI, BPI, BSI, BHSI διαμορφώθηκαν ως εξής¹:

Πίνακας 8. Οι τιμές για τον δείκτη BDI για το πρώτο εξάμηνο του 2016

	BDI
WEEK 1 - 2016	429
WEEK 2 - 2016	373
WEEK 3 - 2016	354
WEEK 4 - 2016	317
WEEK 5 - 2016	297
WEEK 6 - 2016	291
WEEK 7 - 2016	315
WEEK 8 - 2016	327
WEEK 9 - 2016	349
WEEK 10 - 2016	388
WEEK 11 - 2016	395
WEEK 12 - 2016	406
WEEK 13 - 2016	450
WEEK 14 - 2016	539
WEEK 15 - 2016	635
WEEK 16 - 2016	688
WEEK 17 - 2016	631
WEEK 18 - 2016	600

¹ Οι εκθέσεις από 25 Απριλίου 2016 – 01 Μαΐου 2016 και από 6 - 12 Ιουνίου 2016 δεν ήταν διαθέσιμες

WEEK 19 - 2016	625
WEEK 20 - 2016	606
WEEK 21 - 2016	610
WEEK 22 - 2016	582
WEEK 23 - 2016	609

Πηγή: GEORGE MOUNDREAS & COMPANY S.A

Πίνακας 9. Οι τιμές τους επιμέρους δείκτες BCI, BPI, BSI, BHSI για το πρώτο εξάμηνο του 2016

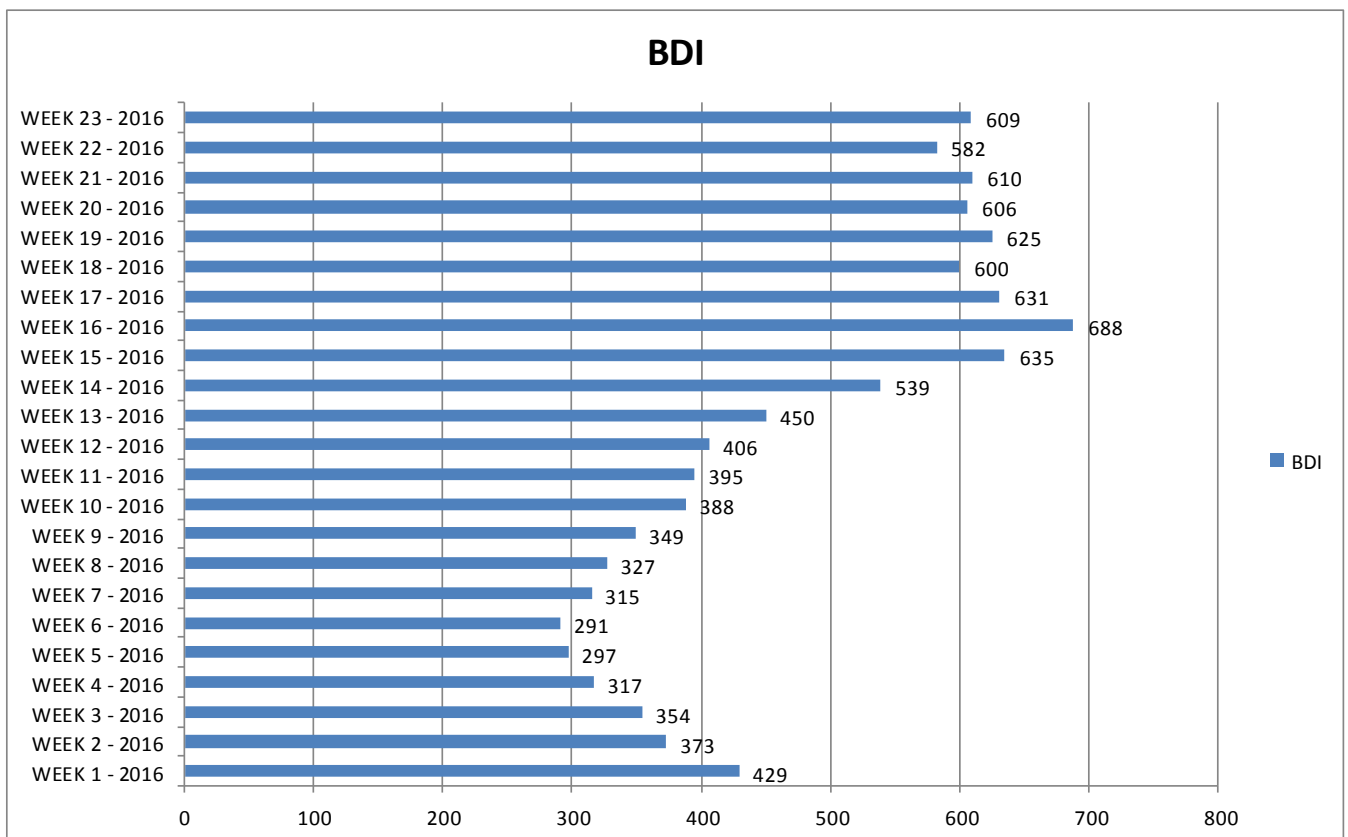
	BCI	BPI	BSI	BHSI
WEEK 1 - 2016	343	434	430	256
WEEK 2 - 2016	198	381	394	245
WEEK 3 - 2016	229	334	358	233
WEEK 4 - 2016	211	287	304	219
WEEK 5 - 2016	212	295	262	194
WEEK 6 - 2016	199	324	243	183
WEEK 7 - 2016	207	355	286	198
WEEK 8 - 2016	177	352	333	212
WEEK 9 - 2016	164	386	371	232
WEEK 10 - 2016	176	477	420	249
WEEK 11 - 2016	197	463	449	260
WEEK 12 - 2016	203	466	473	268
WEEK 13 - 2016	345	535	476	272
WEEK 14 - 2016	656	643	488	286
WEEK 15 - 2016	949	727	525	321
WEEK 16 - 2016	1085	736	558	354
WEEK 17 - 2016	892	591	578	359
WEEK 18 - 2016	798	597	553	347
WEEK 19 - 2016	870	614	562	343
WEEK 20 - 2016	830	582	579	347
WEEK 21 - 2016	913	550	574	349

WEEK 22 - 2016	897	546	559	312
WEEK 23 - 2016	913	585	583	329

Πηγή: GEORGE MOUNDREAS & COMPANY S.A

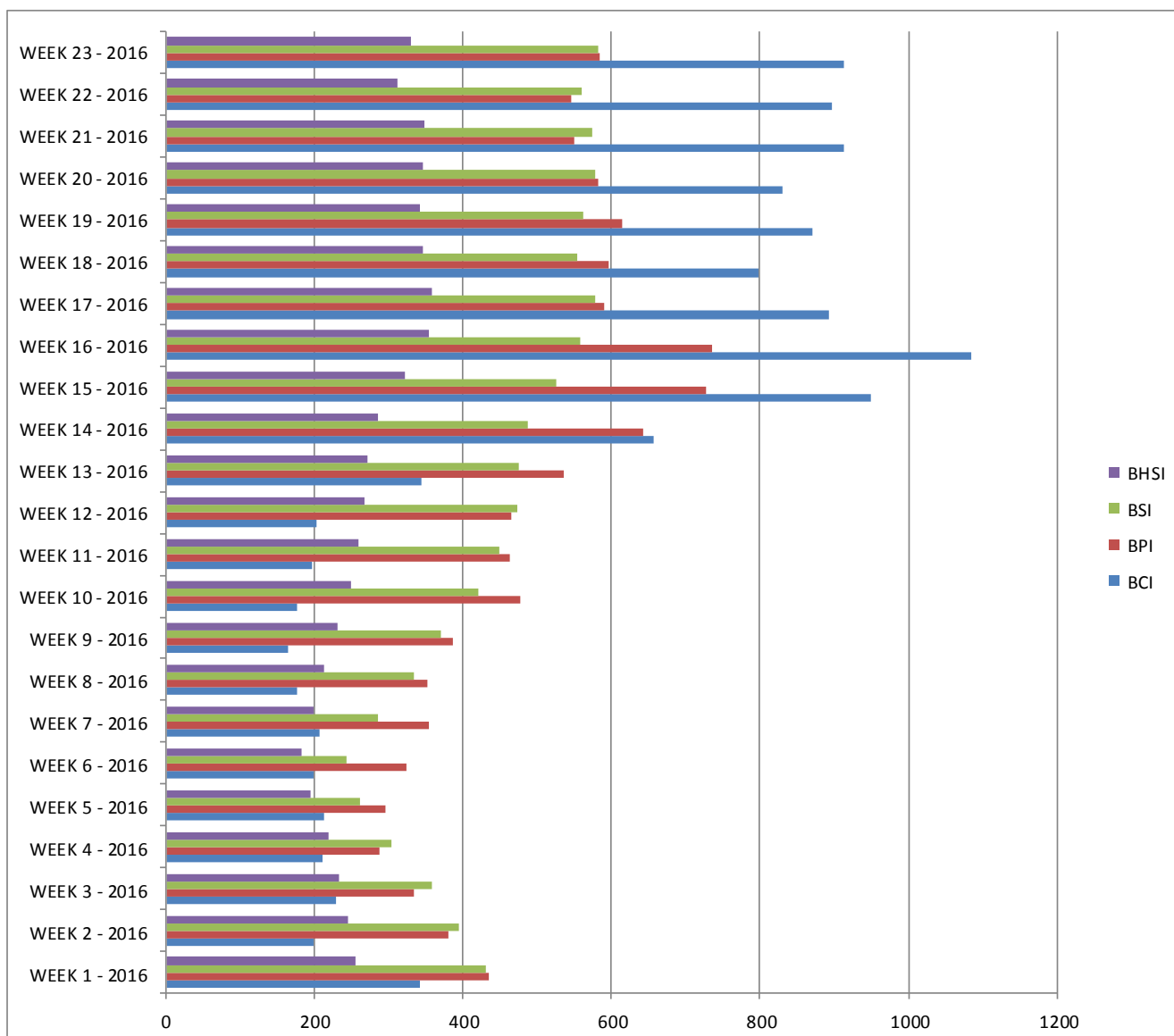
Ακολουθούν τα αντίστοιχα διαγράμματα:

Διάγραμμα 32. Οι τιμές για τον δείκτη BDI για το πρώτο εξάμηνο του 2016



Πηγή: GEORGE MOUNDREAS & COMPANY S.A

Διάγραμμα 33. Οι τιμές τους επιμέρους δείκτες BCI, BPI, BSI, BHSI για το πρώτο εξάμηνο του 2016



Πηγή: GEORGE MOUNDREAS & COMPANY S.A

Σε αυτήν την κατάσταση, εμφανές ζητούμενο του κλάδου είναι η άνοδος της αγοράς αλλά η βιωσιμότητα της. Πολλοί εκτιμούν πως η αγορά θα διορθώσει και πάλι την εικόνα της στα τέλη του 2016, προσπαθώντας να φέρει ισορροπία σε ζήτηση-προσφορά, παρά την θετική πορεία των διαλύσεων και τη μείωση των παραγγελιών. Με βάση τα στοιχεία της GEORGE MOUNDREAS & COMPANY S.A για το πρώτο εξάμηνο του 2016, για την δραστηριότητα S&P στα πλοία ξηρού φορτίου και στα δεξαμενόπλοια έγιναν οι ακόλουθες πράξεις:

Πίνακας 10. Η δραστηριότητα S&P στα πλοία ξηρού φορτίου - πρώτο εξάμηνο 2016

WEEK 1	<p>Στα Capes, το 'FAUSTINA' 177.775 DWT (2010 – Shanghai Waigaoqiao) αγοράστηκε από τη Thenamaris στα \$ 19 εκ. περίπου.</p> <p>Στα Panamax, το 'DEEP SEAS' 72.891 DWT (1999 – Samsung HI) πουλήθηκε από την Paragon Shipping στα \$ 2,88 εκ.</p>
WEEK 2	<p>Στα Capes, το 'KORYU' 172.549 DWT (2000 – NKK) πουλήθηκε στα \$ 6 εκ. περίπου.</p> <p>Στα Kamsarmax, το 'CANON TRADER I' 81.813 DWT (2013 – Jiangsu New) πουλήθηκε από την Nisshin Shipping στα \$ 14.5 εκ</p> <p>Στα Supramax, το 'FALCON TRADER I' 55.500 DWT (2006 – Oshima) αγοράστηκε από την Centrofin στα \$ 6,4 εκ.</p> <p>Στα Handysize, 'LAURA BULKER' 31.890 DWT (2008 – Hakodate Dock) πουλήθηκε από την Lauritzen στα \$ 7,5 εκ.</p>
WEEK 3	<p>Στα Capes, το 'NORD-ENERGY' 180.310 DWT (2004 – Koyo Dock) αγοράστηκε από την Bocimar N.V στα \$ 11 εκ. περίπου</p> <p>Στα Kamsarmax/Panamax, το 'ETERNITY ISLAND' 81.305 DWT (2012 – Hyundai) πουλήθηκε στα \$ 13,6 εκ.</p> <p>Στα Supramax, το 'HUDSON TRADER' 58.129 DWT (2009 – Tsuneishi Zosen) πουλήθηκε από την Nishin Shipping στα \$ 7,8 εκ., το 'CMB MAXIME' 57.982 (2010 – Tsuneishi Cebu), Tess 58, αγοράστηκε από την Norden A/S στα \$ 10 εκ. περίπου, το 'GMT PHOENIX' 56.763 DWT (2012 – Zhejiang Zhenghe), Dolphin 57, πουλήθηκε στα \$ 8 εκ. και το 'BIANCO DAN' 55.628 DWT (2004 – Oshima) πουλήθηκε στα \$ 5,3 εκ</p> <p>Στα Handysize, το 'OCEAN JEWEL' 37.186 DWT (2012 – Hyundai) πουλήθηκε σε Τούρκους στα \$ 9 εκ. και το 'ZINI' 28,412 DWT (1998 – Hakodate Dock) πουλήθηκε σε Κινέζους στα \$ 2,8 εκ.</p>
WEEK 4	<p>Στα Supramax, το 'ASTON TRADER' 55.496 DWT (2008 – Oshima) αγοράστηκε από την SR Shipping στα \$ 7.8 εκ.</p> <p>Στα Handymax/Handysize, το 'JOOST SCHULTE' 45.874 DWT (1997 – Kanasashi) πουλήθηκε στα \$ 2.2 εκ. και το 'GREAT DREAM' 33.745 DWT (2004 – Oshima) πουλήθηκε στα υψηλά \$ 4 εκ.</p>
WEEK 5	<p>Στα Capes, το 'OBELIX' 181.433 DWT (2011 – Imabari Saijo) αγοράστηκε από την Alpha Bulklers στα \$ 23.75εκ. με S/S τον Ιούνιο του 2016.</p> <p>Στα Post Panamax, το 'DOUBLE PROGRESS' 88.266 DWT (2007 – Imabari Marugame), Grain Fitted, πουλήθηκε στα υψηλά \$ 6 εκ.</p> <p>Στα Supramax, το 'WIDAR' 56.858 DWT (2011 – Jiangsu Hantong), Dolphin 57, πουλήθηκε στα \$ 7.9 εκ. το 'NEW PACIFIC' 55.677 DWT (2005 – Mitsui) πουλήθηκε στα υψηλά \$ 5 εκ. και το 'FEDERAL BAFFIN' 55.309 DWT (2007 – Oshima), Ice Class 1C, πουλήθηκε στα \$ 7,75 εκ.</p> <p>Στα Handysize, το 'BIANCO VENTURE' 33.773 DWT (2004 – Oshima) πουλήθηκε στα \$ 5.2 εκ</p>

WEEK 6 Στα Capes, το ‘SPRING ZEPHYR’ 181.725 DWT (2010 – Imabari Saijo) αγοράστηκε από την Carval στα \$ 22,25 εκ.
Στα Panamax, το ‘MEDI KOBE’ 75.933 DWT (2001 – Kanasashi), πουλήθηκε στα \$ 2,7 εκ. και το ‘ORSOLINA BOTTIGLIERI’ 75.410 (2001 – Hitachi Zosen) πουλήθηκε στα \$ 3,5 εκ

WEEK 7 Στα Capes, το ‘KOHYOHSAN’ 172.564 DWT (2001 – NKK), πουλήθηκε στα \$ 5 εκ.
Στα Panamax, το ‘CYMBERLINE’ 73.060 DWT (2001 – Sumitomo) αγοράστηκαν από Κινέζους στα \$ 3.5 εκ.
Στα Supramax, το ‘ANNE KJERSTI’ 53.000 DWT (2012 – Ha Long) πουλήθηκε στα \$ 6.3 εκ. περίπου.
Στα Handymax/Handysize, το ‘STOVE TRADITION’ 46.223 DWT (1998 – Oshima) πουλήθηκε στα \$ 3.5 εκ. και το ‘OCEAN KITE’ 37.187 DWT (2012 – Hyundai Mipo) πουλήθηκε στα \$ 8.5 εκ.

WEEK 8 Στα Capes, το ‘SHIN SHO’ 177.489 DWT (2006 – Mitsui), αγοράστηκε στα \$ 12,2 εκ. από την Samos Steamship
Στα Handymax, το ‘ENTERPRISE’ 45.572 DWT (2000 – Tsuneishi Cebu) πουλήθηκε στα \$ 2,7 εκ., το ‘BARRA’ 42.648 DWT (1998 – IHI) πουλήθηκε στα \$ 2,6 εκ. και το ‘MARVELETTE’ 45.621 DWT πουλήθηκε στα \$ 2,05 εκ.
Στα Handysize, το ‘ANGEL JUPITER’ 32.936 DWT (2006 – Kanda) πουλήθηκε στα \$ 5 εκ.

WEEK 9 Στα Capes, το ‘C. WINNER’ 169.237 DWT (2008 – Daehan), πουλήθηκε στα \$ 11,3 περίπου
Στα Handymax, τα ‘VOC ROSE’ και ‘VOC DAISY’ 47.183 DWT (1998 – Oshima), 6 Holds/6 Hatches, πουλήθηκαν enbloc στα \$ 2,2 εκ. το κάθε ένα
Στα Handysize, το ‘CS CHARA’ 30.634 DWT (2006 – Cichin) πουλήθηκε στα \$ 3,6 εκ.

WEEK 10 Στα Kamsarmax/Panamax, το ‘ZEYNEP K’ και το ‘SADAN K’ 80.306 DWT (2010 – STX Jinhai), πουλήθηκαν σε auction στη Νότιο Αφρική στα \$ 20,5 εκ. περίπου, το ‘LOWLANDS CAMELLIA’ 76.807 DWT (2006 – Sasebo H.I) με χαρτιά πρόσφατα περασμένα, αγοράστηκε από Έλληνες στα \$ 6,3 εκ. και το ‘JI MAY’ 76.015 DWT (2001 – Tsuneishi Zosen) πουλήθηκε στα \$ 2,8 εκ.
Στα Supramax/Handymax, τα ‘CAPITAL’ 55.442 DWT (2013 – Hyundai Vinashin) και το ‘SECRET’ 55.395 DWT (2013 – Hyundai Vinashin) πουλήθηκαν σε Έλληνες στα \$ 8,25 εκ. περίπου το κάθε ένα, το ‘GLOBAL ISLAND’ 53.556 DWT (2004 – Iwagi Zosen) αγοράστηκε στα υψηλά \$ 4 εκ. και το ‘AURORA SAPPHIRE’ 48.892 DWT (2000 – IHI) πουλήθηκε στα \$ 2,8 εκ.

WEEK 11 Στα Capes, το ‘GLOBAL PARTNERSHIP’ 176.967 DWT (2006 – Namura) αγοράστηκε από την Winning Shipping στα \$ 12 εκ. και το ‘SPRING HYDRANGEA’ 176.955 DWT (2006 – Namura) πουλήθηκε επίσης στα \$ 12 εκ
Στα Panamax, το ‘WASHINGTON TRADER’ 74.228 DWT (2000 – Sasebo) αγοράστηκε από Κινέζους στα \$ 2,7 εκ. και το ‘IOANNIS F K’ 74.193 DWT (2001 – Namura) πουλήθηκε στα \$ 3,2 εκ
Στα Supramax, το ‘CALYPSO COLOSSUS’ 55.429 DWT (2009 – Kawasaki HI Kobe) πουλήθηκε σε Έλληνες στα \$ 8,3 εκ. περίπου, το ‘SANTA MARGHERITA’ 53.284 DWT

(2005 – New Century) πωλήθηκε στα \$ 3,6 εκ. και το ‘JS PHOENIX’ 50.224 DWT (2000 – Mitsui) αγοράστηκε από Έλληνες στα \$ 3,1 εκ.

WEEK 12 Στα Kamsarmax, το ‘F. D. ISABELLA’ 82.191 DWT (2009 – Tsuneishi) αγοράστηκε από την Erasmus στα \$ 9,2 εκ., το ‘LIBERTY DAWN’ 81.800 DWT (2013 – Namura), το οποίο ήταν σε Cold Lay up από τον Φεβρουάριο και το ‘LIBERTY DESTINY’ 81.800 DWT (2012 – Daewoo) αγοράστηκαν από την Thenamaris στα \$ 12,4 εκ. το κάθε ένα, το ‘LIBERTY DESIRE’ 81.800 DWT (2013 – Daewoo) και το ‘LIBERTY DREAM’ 81.800 DWT (2012 – Daewoo) αγοράστηκαν από την Embiricos στα \$ 12,4 εκ. το κάθε ένα

WEEK 13 Στα, Mini-Capes, το ‘CAPE SOPHIA’ 99.047 DWT (2005 – Imabari) πωλήθηκε στα \$ 6,5 εκ. Στα, Panamax, το ‘OCEAN WIND’ 76.619 DWT (2005 - Imabari) πωλήθηκε στα \$ 5,8 εκ. περίπου.
Στα, Handymax / Handysize, το ‘XO TIGER’ 46.609 DWT (1997 – Mitsui) πωλήθηκε στα \$ 2,2 εκ., το ‘BRODIAEA’ 32.301 DWT (2010 – Kanda) πωλήθηκε στα \$ 6,5 εκ. περίπου, το ‘GLORIOSA’ 32.283 DWT (2009 – Kanda) πωλήθηκε στα \$ 5,9 εκ. περίπου και το ‘INFINITY RIVER’ 28.455 DWT (2008 – Imabari) έκλεισε στα \$ 5,1 εκ

WEEK 14 Στα, Panamax, το ‘CALHOUN’ 76.801 DWT (2006 – Sasebo) πωλήθηκε στα \$ 6,5 εκ. και το ‘BRYANT’ 76.595 DWT (2009 – Shin Kasado) πωλήθηκε στα \$ 8,75 εκ. Τα ‘DARYA SHANTHI’ 73.389 DWT (2001 – Sumitomo) και το ‘DARYA TARA’ 73.281 DWT (2000 – Sumitomo) πωλήθηκαν enbloc στα υψηλά \$ 6 εκ. Το ‘ATAMAN’ 72,867 DWT (2001 – Samsung) αγοράστηκε στα mid \$ 3 εκ. και το ‘JULIUS OLDENDORFF’ αγοράστηκε από Έλληνες στα υψηλά \$ 3 εκ.
Στα Supramax, τα ‘LAGUNA’, ‘LIVORNO’ και ‘LUZON’ 53.428 DWT (2009 – Sinopacific Zhejiang) μαζί με τα ‘LIMAS’ 53.406 DWT (2009 - Sinopacific Zhejiang), ‘LONGKOU’ 53.428 DWT (2008 - Sinopacific Zhejiang) και ‘LEMESSOS’ (2008 - Sinopacific Zhejiang) πωλήθηκαν και τα 6 μαζί enbloc σε Έλληνες στα χαμηλά \$ 30 εκ. περίπου

WEEK 15 Στα, Panamax, το ‘SERENATA’ 76.561 DWT (2006 – Imabari) αγοράστηκε από την Goldenport με Special Survey due στα \$ 6,6 εκ. περίπου, και το ‘NORDRHINE’ 75.202 DWT (2001 – Hyundai Samho) αγοράστηκε από την Primebulk στα \$ 3,8 εκ. Στα Handymax/Handysize, το ‘MARYLEBONE’ 48.377 DWT (2001 - Sanoyas) πωλήθηκε στα \$ 3 εκ. περίπου, το ‘ATLANTIC FRONTIER’ 28.678 DWT (1999 - Imabari) πωλήθηκε στα \$ 2,6 εκ. και το και ‘NEW MISTRAL’ 27.321 DWT (1995 - Shimonoseki) αγοράστηκε στα \$ 1,8 εκ. περίπου

WEEK 16 Στα, Kamsarmax/Panamax, το ‘ALAM PESONA’ 87.052 DWT (2005 – IHI) αγοράστηκε από την Navitas Compania Maritima στα \$ 6,85 εκ., το ‘VIVACE’ 74.933 DWT (2012 – Sasebo) αγοράστηκε από την Alassia NewShips Management στα \$ 13,8 εκ. και το ‘ALEXANDRA’ 74.756 (2001 – Hyundai - Ulsan) πωλήθηκε στα \$ 4,4 εκ. Στα Ultramax/Supramax, το ‘WESTERN NARVIK’ 61.236 DWT (2014 – Shin Kasado) πωλήθηκε σε Τούρκους πάνω από τα \$ 17 εκ. και το ‘FALCON’ 50.296 DWT (2001 – Mitsui - Tamano) πωλήθηκε στην Astra Shipmanagement στα \$ 3,4 εκ.
Στα Handymax/Handysize, το ‘BIANCO ZEALAND’ 46.637 DWT (1994 – Misui – Tamano) πωλήθηκε στα \$ 1,8 εκ., το ‘SPAR CETUS’ 45.725 (1998 – Tsuneishi Zosed) πωλήθηκε στα

\$ 2,3 εκ.,
το ‘CS VAGUARD’ 34.812 DWT (2004 – Tianjin Xingang) αγοράστηκε από Έλληνες στα \$ 2,5 εκ., το ‘TRITONIA’ 32.285 DWT (2007 – Kanda) πωλήθηκε στα \$ 6 εκ. περίπου,
το ‘BIANCO OLIVIA BULKER’ και το ‘BIANCO VICTORIA BULKER’ (2012 – Jiangmen) πωλήθηκαν στα \$ 7,1 εκ. και \$ 6,6 εκ. αντίστοιχα και το ‘LION’ 31.651 DWT (2000 – Saiki) πωλήθηκε στα \$ 3,2 εκ.

WEEK 17 Στα, Capes, το ‘AN MAY’ 174.674 DWT (2005 – Shanghai Waigaoqiao) πωλήθηκε Charter Free, Σεπ. – Δεκ. 2016 στα \$ 12 εκ. περίπου.
Στα Kamsarmax/Panamax, το ‘ARCHIMEDES’ 81.123 DWT (2011 – Hyundai) αγοράστηκε από Έλληνες σε δημοπρασία στη Σιγκαπούρη στα \$ 14,6 περίπου και το ‘HERMES ISLAND’ 74.867 DWT (2012 – Sasebo) πωλήθηκε στα \$ 13,6 εκ. περίπου
Στα Supramax/Handysize, το ‘MEDI NAGASAKI’ 53.098 DWT (2003 – Oshima) πωλήθηκε σε Έλληνες στα \$ 4,6 εκ. περίπου και το ‘CABOT AVIVA’ 32.252 (2012 – Nantong Mingde), Logs Fitted, πωλήθηκε στα \$ 6,2 εκ

WEEK 18 Στα, Ultramax, το ‘ABY PAOLA’ 60.935 DWT (2015 – JMU Kure) πωλήθηκε στα \$ 19,5 εκ. περίπου.
Στα Handymax/Handysize, το ‘AURORA AMETHYST’ 48.893 DWT (1999 – I.H.I) πωλήθηκε στα \$ 2,75 και το ‘SEA RICHES’ 28.287 DWT (2001 – Naikai Zosen Setoda) πωλήθηκε στα \$ 3,5 εκ

WEEK 19 Στα Capes, το ‘BESIKTAS’ 179.843 DWT (2011 – Daehan) και το ‘BESIKTAS TURKMENISTAN’ 179.797 DWT (2011 – Daehan) πωλήθηκαν en bloc σε Έλληνες στα \$ 23 εκ. το κάθε ένα.
Στα Kamsarmax/Panamax, το ‘SRI PREM VEENA’ 82.459 DWT (2007 – Tsuneishi Zosen) πωλήθηκε στα \$ 9,3 εκ., το ‘GRAND OCEAN’ 81.622 DWT (2012 – Guangzhou Longxue) πωλήθηκε στα \$ 12,4 εκ., το ‘MIRAERO ACE’ 81.420 DWT (2012 – Sungdong) με Index Linked Charter έως τον Μάιο-Νοέμβριο 2017 πωλήθηκε πάνω από τα \$ 14 εκ. και το ‘NORDWESER’ 75.321 DWT (2001 – Hyundai Samho) αγοράστηκε από την Erasmus Maritime στα \$ 4,4 εκ.
Στα Supramax, το ‘FREDERIKE SELMER’ 56.847 DWT (2009 – Taizhou Sanfu) πωλήθηκε στα \$ 6 εκ. και το ‘CHRISTOPH S’ 56.770 DWT (Jiangsu Hantong) αγοράστηκε από την AB maritime στα \$ 6,9 εκ.

WEEK 20 Στα Capes, το ‘GALAXY DREAM’ 181.371 DWT (2013 – Imabari Saijo) με Dry Dock τον Ιούλιο αγοράστηκε στα \$ 27,4 εκ. και το ‘SHINING DRAGON’ 181.365 DWT (2011 – Imabari Saijo) πωλήθηκε στα \$ 26,5 εκ. περίπου.
Στα Supramax/Handymax, το ‘IKAN SIAKAP’ 58.713 DWT (2008 – Tsuneishi Cebu), Tess 58, πωλήθηκε στα \$ 8,1 εκ. περίπου, το ‘ALAM MURNI’ 53.553 DWT (2003 – Iwagi Zosen) Πωλήθηκε σε Έλληνες στα \$ 4,65 εκ. και το ‘HOLY LIGHT’ 42.717 DWT (1997 – I.H.I) πωλήθηκε σε Κινέζους στα \$ 2,5 εκ.

WEEK 21 Στα Post-Panamax, το ‘KONTI JAPSIS’ 93.266 DWT (2012 – Jiangsu New YZJ) και το αδερφό του ‘CONTI JADE’ 93.253 DWT (2012 – Jiangsu New YZJ), πωλήθηκαν \$ 11 εκ. και \$ 11,35 εκ. αντίστοιχα.

Στα Kamsarmax, το 'SUIREI MARU' 88.736 DWT (1996 – Kawasaki HI Sakaide) πουλήθηκε στα \$ 4 εκ. και το 'UNITED TREASURE' 82.926 DWT (2006 – Tsuneishi Zosen) με S/S και D/D τον Ιούλιο, αγοράστηκε από Έλληνες στα \$ 8,3 εκ

Στα Supramax, το 'TENKO MARU' 58.732 DWT (2008 - Tsuneishi Zhoushan), Tess '58 αγοράστηκε στα \$ 8,5 εκ. και το 'SANTA ELENA' 56.011 DWT (2005 – Mitsui) πουλήθηκε στα \$ 7 εκ.

Στα Handysize, το 'SEA HARVEST' 28.294 DWT (2000 – Naikai Zosen Setoda) πουλήθηκε στα \$ 3,8 εκ.

WEEK 22 Στα Mini – Capes και στα Handysize, τα 'ASTI SNUG' και 'ROMA SNUG' 118.863 DWT (2011– Sinopacific Zhejiang) και τα 'LUCY SNUG' και 'KAROLINE SNUG' 33.324 DWT (2010 – Yangzhou Ryuwa), πουλήθηκαν en bloc σε Ευρωπαίους στα \$ 34,5. Τα 'NORD PISCES', 'NORD DELFINUS' και 'NORD PYXIS' 114.167 DWT (2010 – Shanghai) πουλήθηκαν, 2 στον Λασκαρίδη, 1 στην Swiss Marine και 1 στον Oldendorff, στα 11,5 το κάθε ένα

Στα Kamsarmax, το 'AMS PEGASUS II' 81.512 DWT (2012 – Hyundai Vinashin) πουλήθηκε σε Έλληνες στα \$ 12,6 εκ.

Στα Supramax, το 'CALY MANX' 58.470 DWT (2009 - Tsuneishi Zhoushan), αγοράστηκε στα \$ 9,75 εκ.

Στα Handysize, τα 'NORD HOUSTON', 'NORD VANCOUVER', 'NORD LONDON' και 'NORD HONG KONG' 32.300 DWT (2011 – Jiangmen Nanyang) πουλήθηκαν σε Ευρωπαίους στα \$ 6 εκ. περίπου το κάθε ένα. Το 'CYAN PHOENIX' 37.302 DWT (2010 – Huatai) πουλήθηκε στα \$ 7,2 εκ. και το 'AZALEA' 29.368 DWT (2011 – Shikoku Dock) αγοράστηκε από την Kyma Shipmanagement στα \$ 7,8 εκ.

WEEK 23 Στα Kamsarmax, το 'KEY BOUNDARY' 83.369 DWT (2010 – Sanoyas) πουλήθηκε σε Έλληνες στα \$ 13,7 εκ.

Στα Supramax, το 'MOLLY MANX' 57.982 DWT (2010 – Tsuneishi Sebu) πουλήθηκε σε Έλληνες στα \$ 9,75 εκ. και το 'IKAN SUDIP' 56.055 DWT (2008 – Mitsui) πουλήθηκε στα \$ 8,7 εκ.

Στα Handysize, το 'QUINN J' 34.399 DWT (2011 – SPP Goseong), αγοράστηκε από την Empire Navigation πάνω από τα \$ 9,5 εκ.

Πηγή: GEORGE MOUNDREAS & COMPANY S.A

Πίνακας 11. Η δραστηριότητα S&P στα δεξαμενόπλοια - πρώτο εξάμηνο 2016

WEEK 1 Στα Suezmax, το 'DHT TRADER' 159.923 DWT (2000 – Hyundai HI) αγοράστηκε από την Global United στα \$ 26,5 εκ. Στα MR, το 'GENER8 CONSUL' 47.400 DWT (2004 – Uljanic Brod.), IMO II, Epoxy, πουλήθηκε σε Νορβηγούς στα \$ 17,5 εκ. περίπου

WEEK 2 Στα Aframax, το 'PETROKREPOST' 105.657 DWT (1999 – Namura) πουλήθηκε από την Sovcomflot στα \$ 15 εκ. περίπου

WEEK 3	Στα MR, το 'ALAM BUDI' 47.065 DWT (2001 – Onomichi), πουλήθηκε από την Pacific Carriers στα \$ 13 εκ. περίπου.
WEEK 4	Στα Chemical/Products, το 'TRF BERGEN' 49.126 DWT (2015 – Hyundai Vinashin) και το 'TRF OSLO' 45.565 DWT (2014 – Shina SB), IMO III, αγοράστηκαν από την UACC στα \$ 37.5 εκ. το κάθε ένα. Στα Handysize, το 'CIELO DI ROMA' 39.999 DWT (2003 – Shina SB), IMO III, πουλήθηκε στα \$ 13.8 εκ. περίπου και το 'ELBTANK GERMANY' 35.407 DWT (1999 – Daewoo) πουλήθηκε στα \$ 9.75 εκ.
WEEK 5	Στα LR 1, το 'MARITINA' 74.999 DWT (2006 – Onomichi) αγοράστηκε από την Union Maritime στα \$ 26 εκ. Στα Handysize, το 'MELIORA COGITO' 37.620 DWT (2006 – Hyundai Mipo) και το 'MORGANE' 36.660 DWT (2006 – Hyundai Mipo) και τα δύο Ice Class 1A, αγοράστηκαν από την Eletson στα \$ 18 εκ. το κάθε ένα.
WEEK 6	δεν έγιναν πράξεις
WEEK 7	Στα Aframax, το 'OCEAN MARE' 106.054 DWT (2006 – Hyundai Mipo) πουλήθηκε στα \$ 27 εκ.
WEEK 8	Στα VLCC, το 'TACACHIO' 280.999 DWT (1998 – IHI) πουλήθηκε για storage στα \$ 21,3 εκ. Στα MR, τα αδερφά, 'STI MYTHOS' – 'STI POWAI' – 'STI CHELSEA' – 'STI LEXINGTON' και 'STI OLIVIA' 49.990 DWT (2014 – Hyundai Mipo) της Scorpio Tankers, αγοράστηκαν από την National Shipping Company of Saudi Arabia (Bahri) enbloc στα \$ 166,5 εκ. ή \$ 33,3 εκ. το κάθε ένα.
WEEK 9	Στα AFRAMAX, το 'PACIFIC LONDON' 113.333 DWT (1999 – Samsung), με μεγαλύτερη χωρητικότητα – 120,000 cu. m. πουλήθηκε στα \$ 15 εκ. περίπου. Στα Handy, το 'SEARAMBLER' 39.951 DWT (2001 – Hyundai), Boston Beam, πουλήθηκε πάνω από τα \$ 11 εκ.
WEEK 10	Στα Aframax, το 'TRIDENT STAR' 105.996 DWT (2005 – Namura), έχει κλείσει on subjects στα \$ 26,5 εκ.
WEEK 11	Στα Aframax, το 'RATNA PUJA' 104.583 DWT (2006 – Shanghai Waigaoqiao) αγοράστηκε από την Eurotankers στα \$ 22,5 εκ.
WEEK 12	Στα Handy, το 'AMALIENBORG' 40.058 DWT (2004 – ShinA), IMO III, με Time Charter 5ετίας στα \$ 14,000 την ημέρα πουλήθηκε στα \$ 16 εκ. Στα Chemical, το 'NOGOGINI' 11.600 DWT (1996 – Fukuoka), έχει πουληθεί on subjects, στα \$ 4 εκ.
WEEK 13	δεν έγιναν πράξεις
WEEK 14	Στα Chemicals, το 'SUNFLOWER' 14.298 DWT (2002 – Asakawa), Stainless Steel πουλήθηκε στα χαμηλά \$ 11 εκ. και το 'NOGOGINI' 11.629 DWT (1996 – Fukuoka), Stainless Steel, πουλήθηκε στα \$ 4 εκ. περίπου
WEEK 15	δεν έγιναν πράξεις
WEEK 16	Στα Aframax, το 'JAG LAXMI' 105.051 DWT (1999 – Samsung) αγοράστηκε από την Soechi στα \$ 13,5 εκ.
WEEK 17	Στα VLCC, το 'DS CHIEF' 311.224 DWT (1999 – Hyundai) πουλήθηκε στα \$ 25,25 εκ

	Στα Suezmax, το 'DHT TARGET' 164.626 DWT (2001 – Hyundai) πουλήθηκε στα \$ 22,5 εκ. και τα 'MAJESTIC' 150.284 DWT (2000 – NKK), 'ROMANTIC' 150.246 DWT (2004 – Universal), 'AUTHENTIC' 150.249 DWT (2004 – Universal) και 'POETIC' 150.103 DWT (2003 – NKK) της CM Lemos, αγοράστηκαν enbloc από την Nordic American στα \$ 106 εκ.
WEEK 18	Στα Aframax, το 'SKS TYNE' 109.906 DWT (1999 – Hyundai), Combine Carrier, πουλήθηκε στα \$ 7 εκ. Στα MR's, το 'JADE' 40.092 DWT (2007 – SLS), Shallow Draft, IMO III, πουλήθηκε στα \$ 21,25 εκ
WEEK 19	Στα MR, το 'SIGNAL MAYA' 46.843 DWT (2005 – Nakai Zosen Setoda), Pumproom Type, αγοράστηκε από την Benetech στα \$ 15,5 εκ.
WEEK 20	δεν έγιναν πράξεις
WEEK 21	Στα VLCC, το 'NIPPON' 298.399 DWT (2002 – Hitachi Zosen) αγοράστηκε από Έλληνες στα \$ 29 εκ. περίπου
WEEK 22	Στα AFRAMAX, το 'ISIS' 116.093 DWT (2007 – Universal SB) αγοράστηκε στα \$ 26.5 εκ. Στα MRs, το 'PURE GRACE' 46.057 DWT (1996 – Brod. Trogir), IMO III, αγοράστηκε από την Seven Islands, στα \$ 8,2 εκ
WEEK 23	Στα VLCC, το 'SHOSHONE SPIRIT' 320.327 DWT (2011 – Daewoo) αγοράστηκε την Pantheon Tankers στα \$ 62 εκ Στα MRs, το 'ST. MARIEN' 51.724 DWT (2007 – STX) και το 'ST. JOHANNIS' 51.218 DWT (2007 – STX) πουλήθηκαν στα \$ 20,5 εκ. το κάθε ένα και το 'DL SUNFLOWER' 47.204 DWT (1998 – Onomichi) πουλήθηκε στα \$ 8,5 εκ.

Πηγή: GEORGE MOUNDREAS & COMPANY S.A

Οι τάσεις στη ναυλαγορά για το 2016 δείχνουν πως πιθανόν ο τομέας βρίσκεται σε διορθωτική πορεία. Όσον αφορά συγκεκριμένες αγορές, και συγκεκριμένα στις διαλύσεις πλοίων οι πρόσφατες τάσεις φέρνουν ενδιαφέρον στην Ινδία, το Μπαγκλαντές δεν επέστρεψε στην αγορά, ενώ υποτονική είναι και η αγορά στο Πακιστάν και η Κίνα συνεχίζει να απέχει από την αγορά, καθώς μέχρι το τέλος του 2017 θα υφίσταται το πρόγραμμα των επιδοτήσεων για τις κρατικές εταιρείες (Λογοθέτης, 2016).

Αναφορικά με τις τιμές διάλυσης καθώς και αγοραπωλησίας για πλοία ξηρού φορτίου και δεξαμενόπλοια κυμάνθηκαν ως εξής για τις ανωτέρω αγορές, δηλώνοντας διακυμάνσεις κατά τη διάρκεια του 2016 και μείωση προς σταθεροποίηση το τελευταίο διάστημα Μαΐου-Ιουνίου (GEORGE MOUNDREAS & COMPANY S.A). Ακολουθούν τα αντίστοιχα διαγράμματα για κάθε αγορά:

Πίνακας 12. Οι τιμές διάλυσης (δολλάρια ΗΠΑ ανά LDT) για πλοία ξηρού φορτίου και δεξαμενόπλοια (α εξάμηνο 2016)

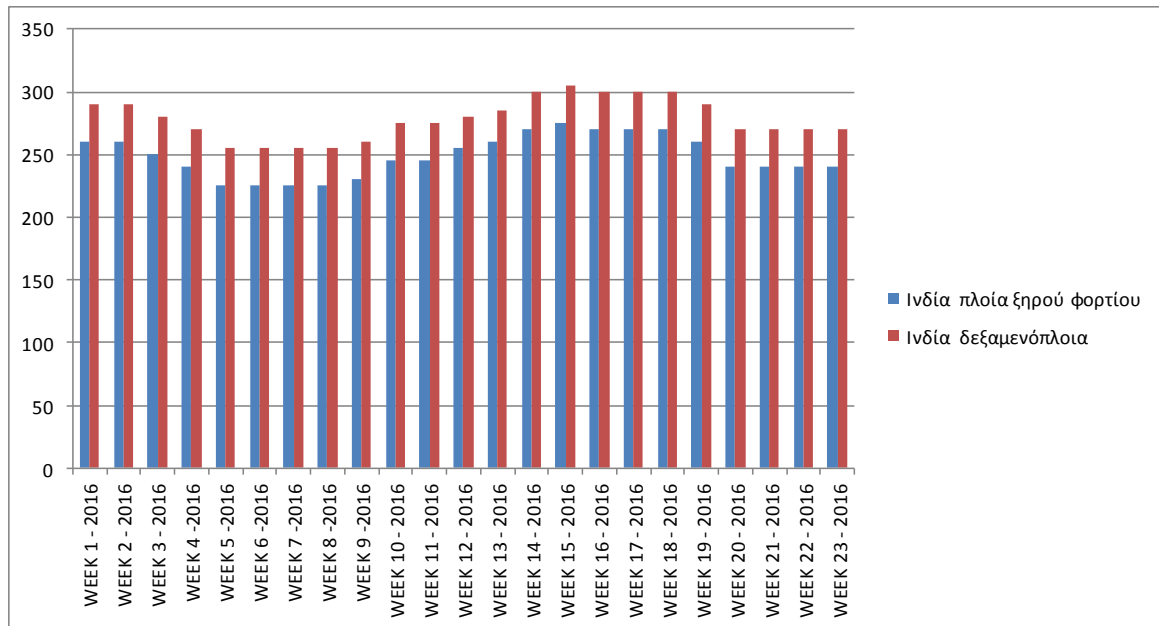
WEEKS 1 – 23 / 2016														
		W 1	W 2	W 3	W 4	W 5	W 6	W 7	W 8	W 9	W 10	W 11	W 12	W 13
Ινδία														
	πλοία ξηρού φορτίου	260	260	250	240	225	225	225	225	230	245	245	255	260
	δεξαμενόπλοια	290	290	280	270	255	255	255	255	260	275	275	280	285
Πακιστάν														
	πλοία ξηρού φορτίου	265	260	245	235	220	220	220	220	225	250	250	260	270
	δεξαμενόπλοια	295	290	275	265	250	250	250	250	255	280	280	285	295
Μπαγκλαντές														
	πλοία ξηρού φορτίου	270	260	240	230	220	220	220	220	220	255	250	250	260
	δεξαμενόπλοια	300	290	270	260	250	250	250	250	250	285	280	275	290
Κίνα														
	πλοία ξηρού φορτίου	125	125	125	110	110	110	110	110	130	140	250	140	140
	δεξαμενόπλοια	145	145	145	120	120	120	120	120	140	150	280	150	150

(συνέχεια πίνακα 11)

	W 14	W 15	W 16	W 17	W 18	W 19	W 20	W 21	W 22	W 23
Ινδία										
	270	275	270	270	270	260	240	240	240	240
	300	305	300	300	300	290	270	270	270	270
Πακιστάν										
	280	280	275	280	275	265	245	245	245	240
	310	310	305	310	305	295	275	275	275	270
Μπαγκλαντές										
	275	285	280	285	280	270	250	250	250	250
	305	315	310	315	310	300	280	280	280	280
Κίνα										
	140	140	175	175	150	150	150	150	150	150
	150	150	190	190	160	160	160	160	160	160

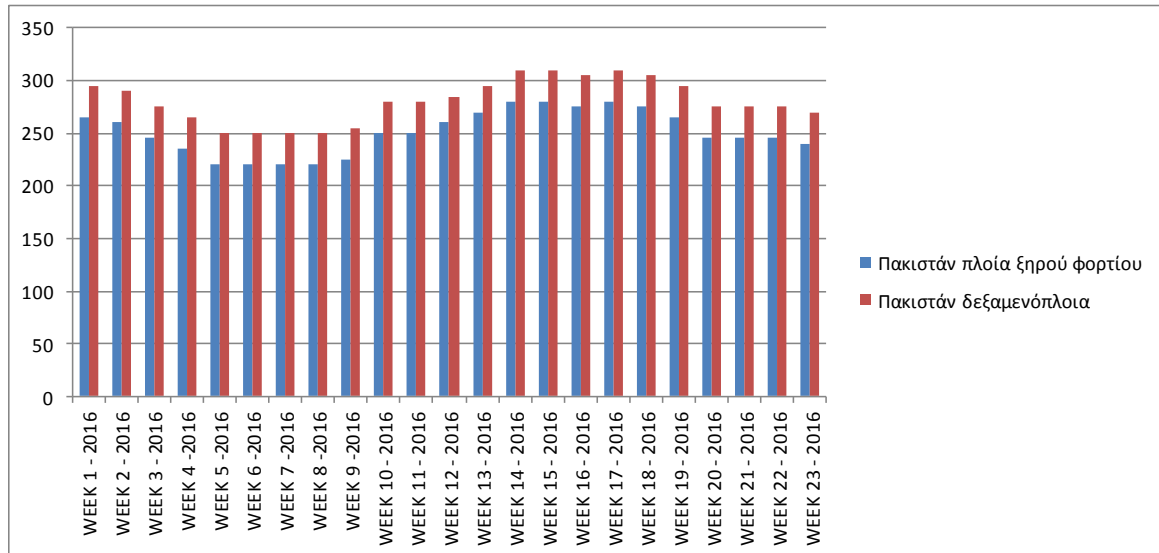
Πηγή: GEORGE MOUNDREAS & COMPANY S.A

Διάγραμμα 34. Ινδία: Οι τιμές διάλυσης (δολάρια ΗΠΑ ανά LDT) για πλοία ξηρού φορτίου και δεξαμενόπλοια (α εξάμηνο 2016)



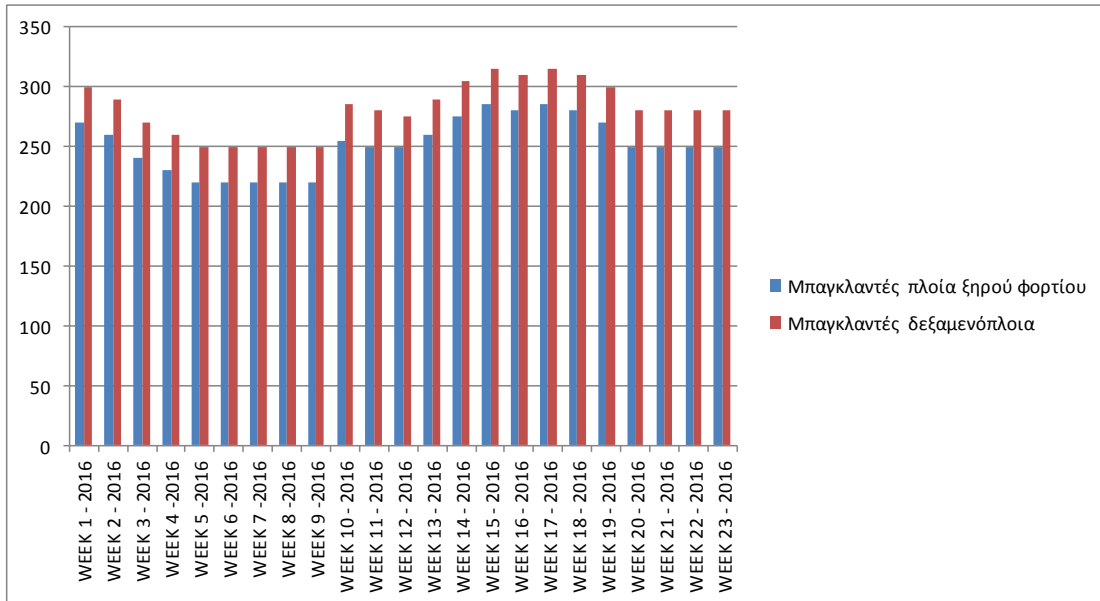
Πηγή: GEORGE MOUNDREAS & COMPANY S.A

Διάγραμμα 35. Πακιστάν: Οι τιμές διάλυσης (δολάρια ΗΠΑ ανά LDT) για πλοία ξηρού φορτίου και δεξαμενόπλοια (α εξάμηνο 2016)



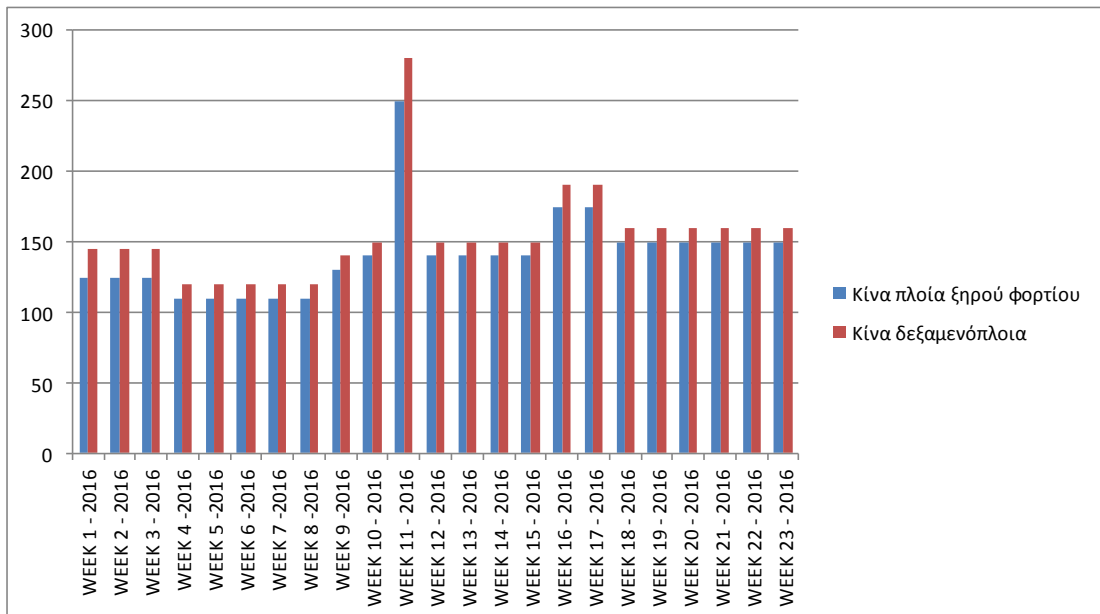
Πηγή: GEORGE MOUNDREAS & COMPANY S.A

Διάγραμμα 36. Μπαγκλαντές: Οι τιμές διάλυσης (δολλάρια ΗΠΑ ανά LDT) για πλοία ξηρού φορτίου και δεξαμενόπλοια (α εξάμηνο 2016)



Πηγή: GEORGE MOUNDREAS & COMPANY S.A

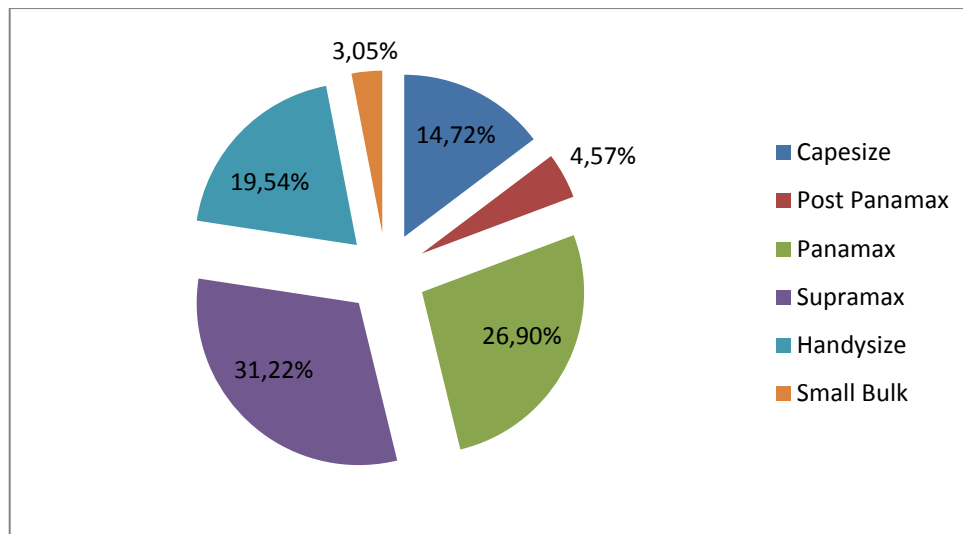
Διάγραμμα 37. Κίνα: Οι τιμές διάλυσης (δολλάρια ΗΠΑ ανά LDT) για πλοία ξηρού φορτίου και δεξαμενόπλοια (α εξάμηνο 2016)



Πηγή: GEORGE MOUNDREAS & COMPANY S.A

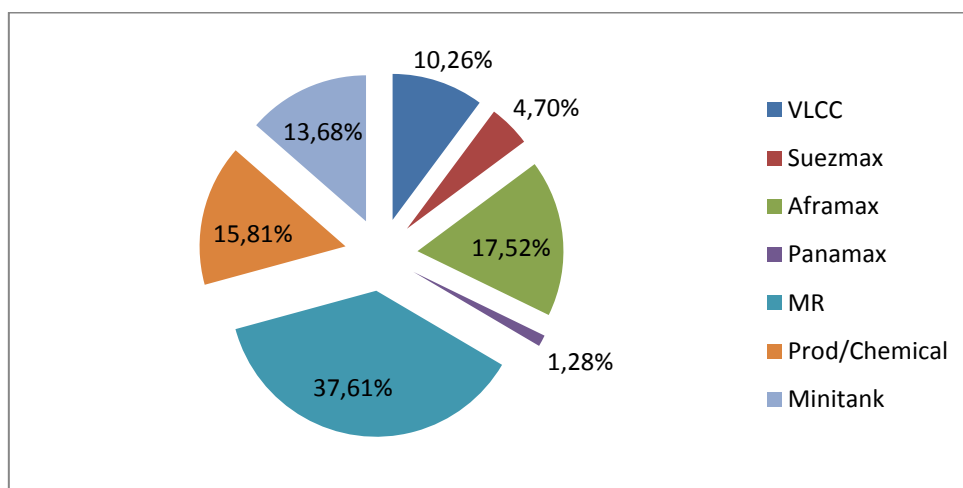
Οι πωλήσεις πλοίων για το 2016 και συγκριτικά για το 2015- 2016 δίνονται ακολούθως στα επόμενα διαγράμματα, βάσει των δεδομένων των εκθέσεων της Allied Shipping Research (2016).

Διάγραμμα 38. Πωλήσεις πλοίων ξηρού χύμα φορτίου ανά μέγεθος κατά τη διάρκεια του 2016



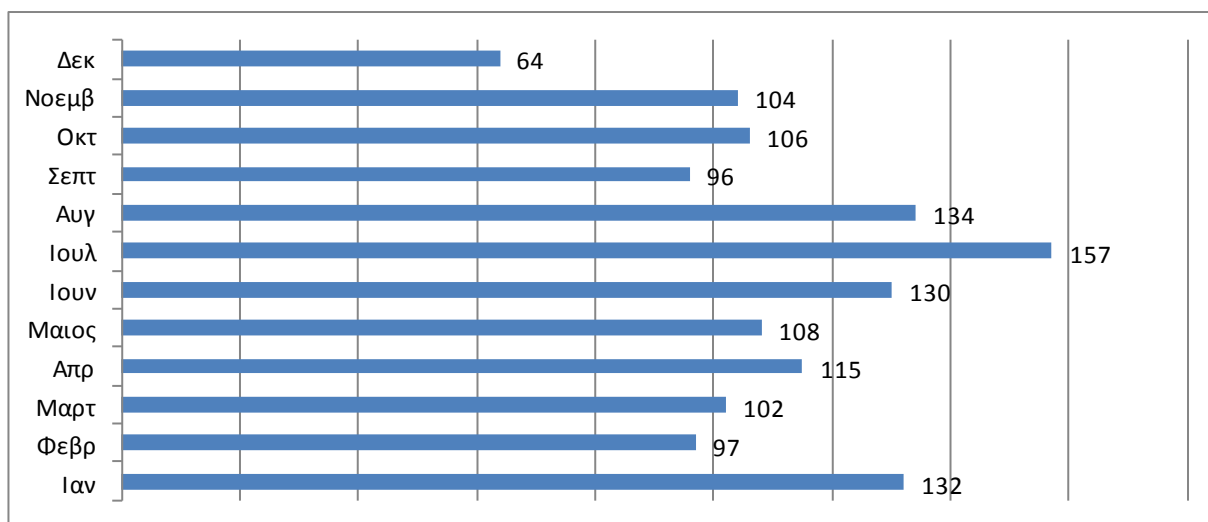
Πηγή: Allied Shipping Research (2016: 2)

Διάγραμμα 39. Πωλήσεις δεξαμενόπλοιων ανά μέγεθος κατά τη διάρκεια του 2016



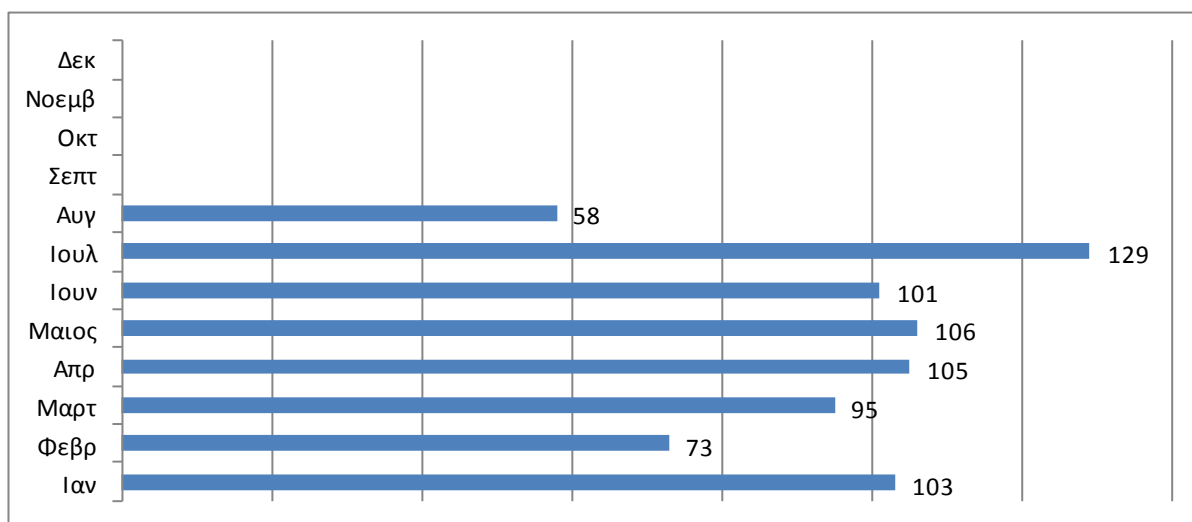
Πηγή: Allied Shipping Research (2016: 2)

Διάγραμμα 40. Πωλήσεις πλοίων ανά μήνα 2015 (σε μονάδες)



Πηγή: Allied Shipping Research (2016: 3)

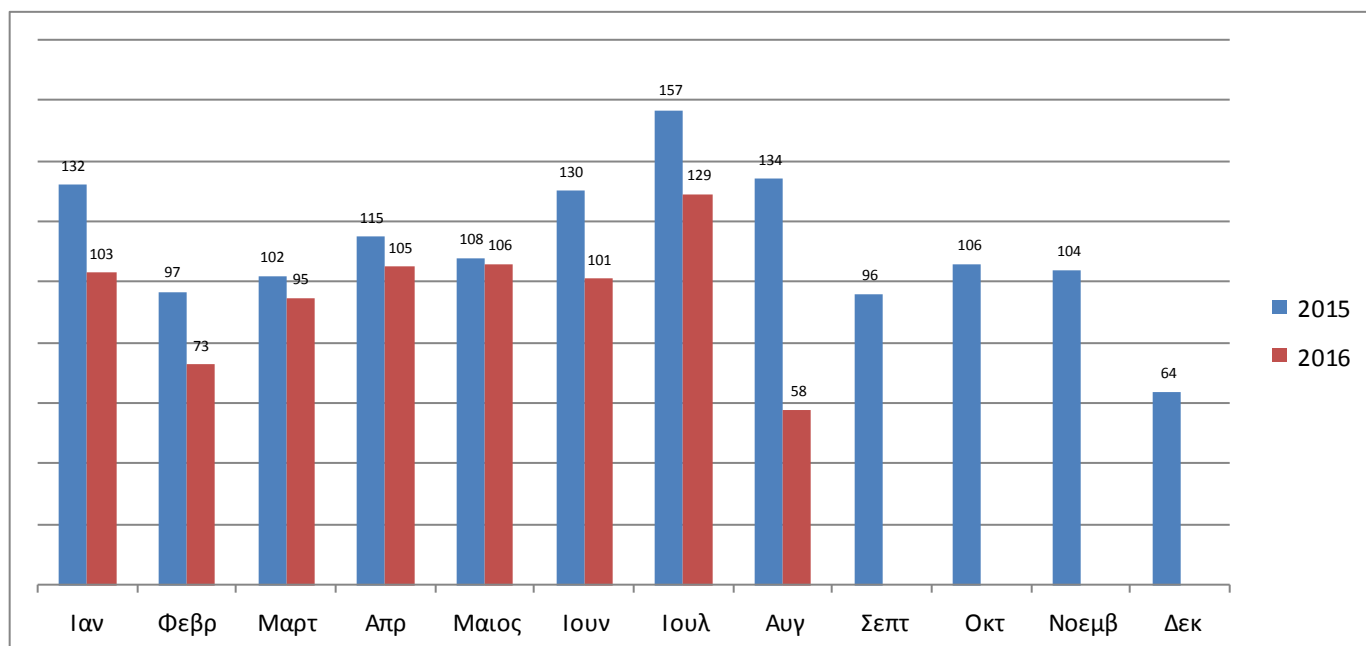
Διάγραμμα 41. Πωλήσεις πλοίων ανά μήνα 2016 (σε μονάδες)²



Πηγή: Allied Shipping Research (2016: 3)

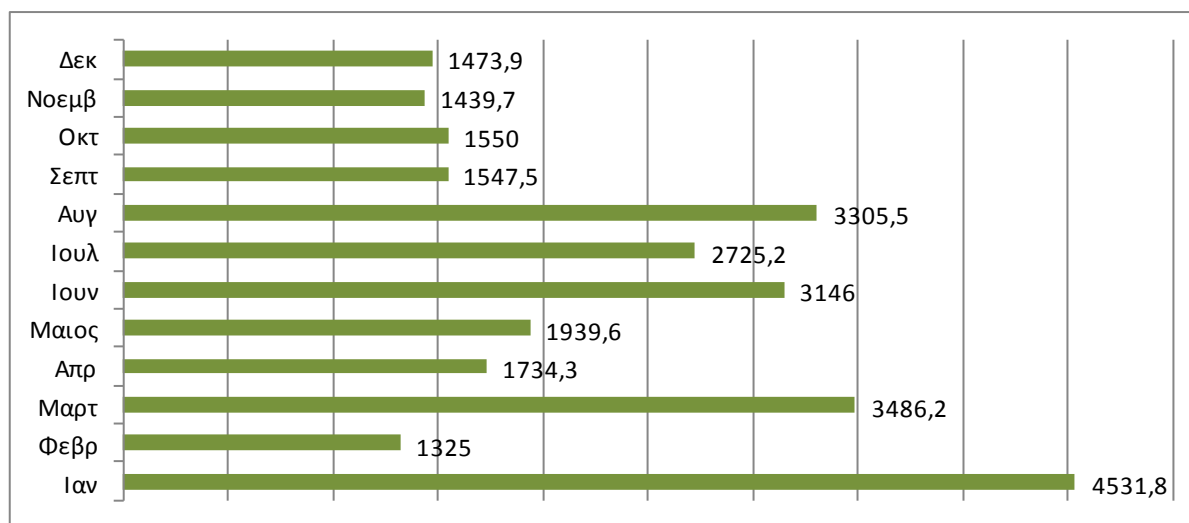
² τα στοιχεία Σεπτ-Δεκ δεν ήταν διαθέσιμα

Διάγραμμα 42. Πωλήσεις πλοίων 2015- 2016 (σε μονάδες)³



Πηγή: Allied Shipping Research (2016: 3)

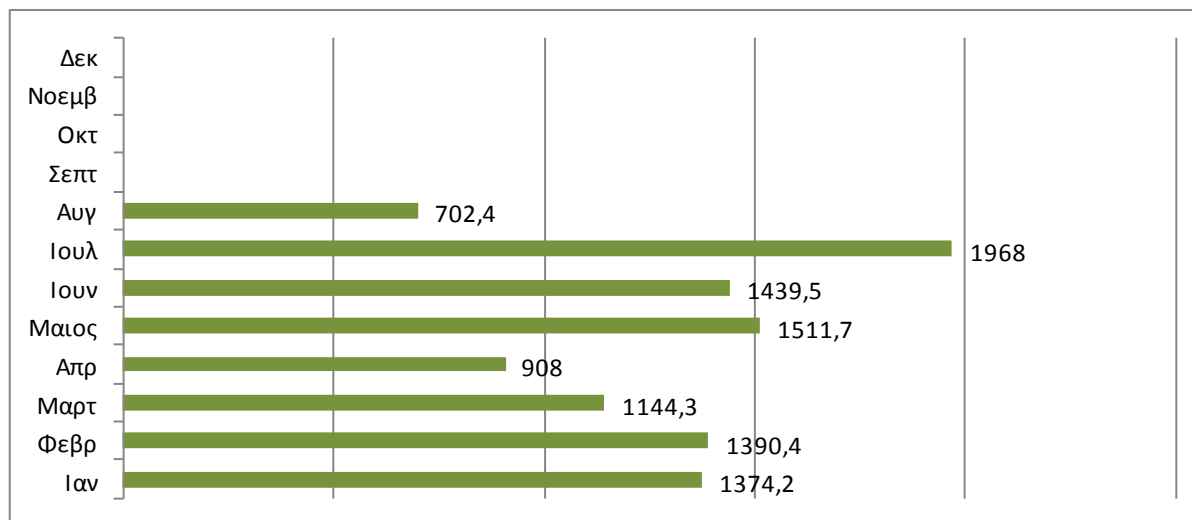
Διάγραμμα 43. Πωλήσεις πλοίων ανά μήνα 2015 (σε \$ εκ.)



Πηγή: Allied Shipping Research (2016: 3)

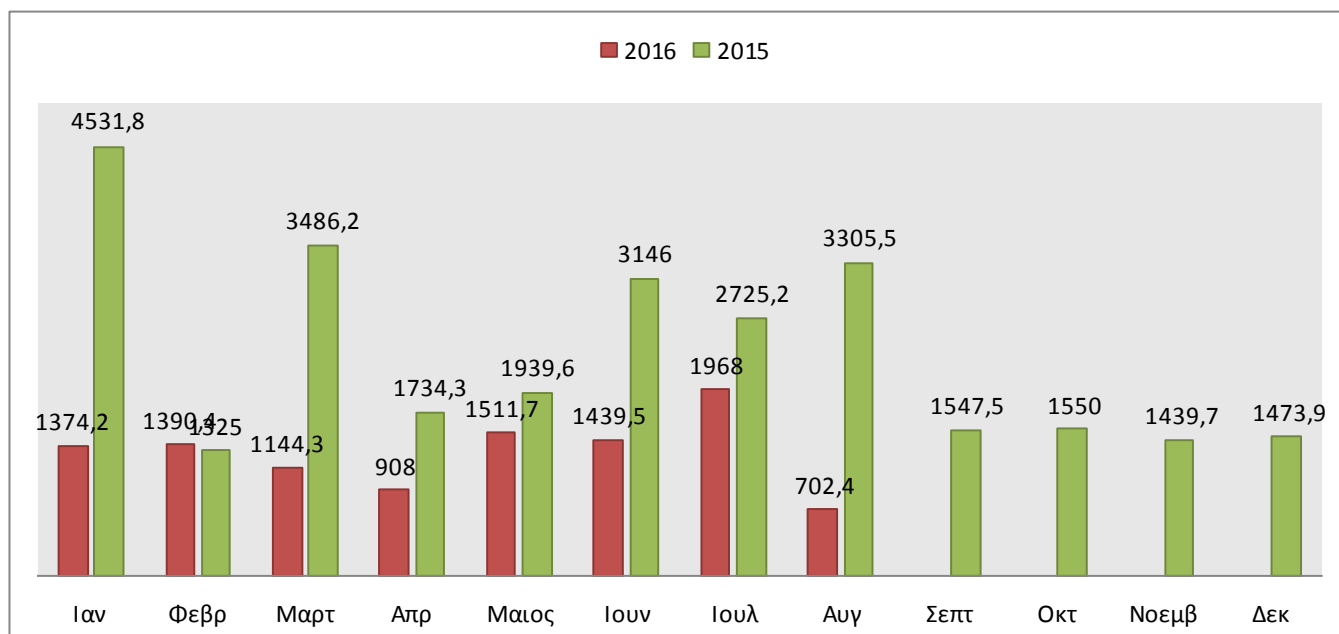
³ τα στοιχεία Σεπτ-Δεκ δεν ήταν διαθέσιμα

Διάγραμμα 44. Πωλήσεις πλοίων ανά μήνα 2016 (σε \$ εκ.)⁴



Πηγή: Allied Shipping Research (2016: 3)

Διάγραμμα 45. Πωλήσεις πλοίων ανά μήνα 2015 - 2016 (σε \$ εκ.)⁵



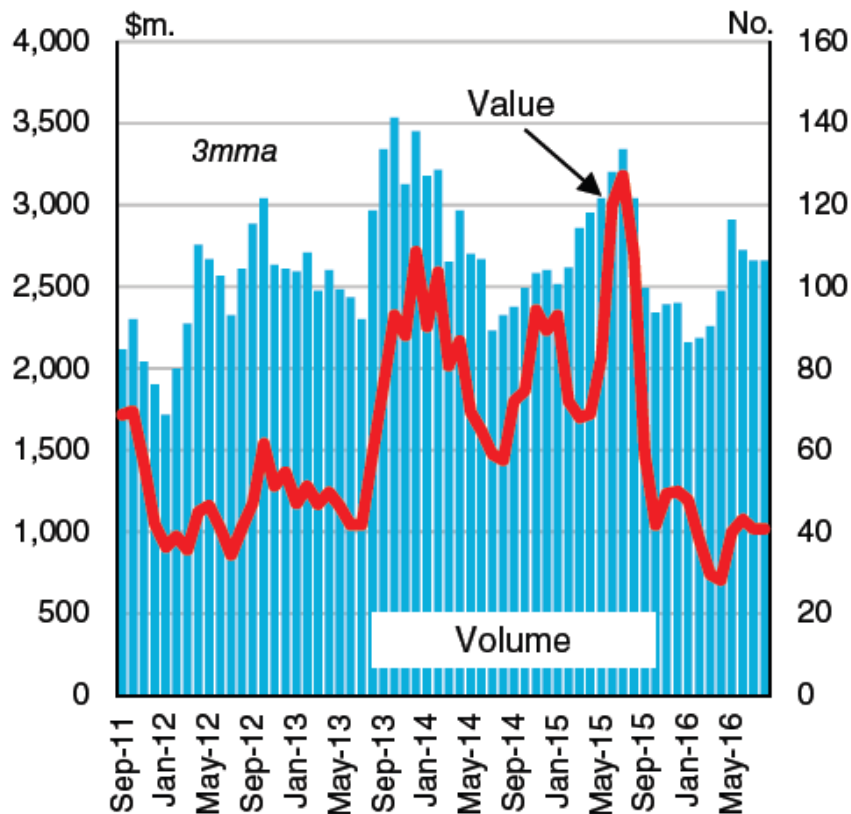
Πηγή: Allied Shipping Research (2016: 3)

⁴ τα στοιχεία Σεπτ-Δεκ δεν ήταν διαθέσιμα

⁵ τα στοιχεία Σεπτ-Δεκ δεν ήταν διαθέσιμα

Τέλος, σημαντικά στοιχεία δίνονται και από τη μελέτη Clarksons Research (2016) όπου γίνεται σύγκριση για τα έτη 2011 (από Σεπτ) - 2016 (έως Μάιος), για τους όγκους πωλήσεων & τις αξίες πωλήσεων. Ακολουθούν χωριστά τα δεδομένα για τις πωλήσεις για τα είδη πλοίων (2015-2016), δηλώνοντας την εμφανή πτώση στα μεγέθη.

Διάγραμμα 46. Σύγκριση για τα έτη 2011 (από Σεπτ) - 2016 (έως Μάιο), για τους όγκους πωλήσεων & τις αξίες πωλήσεων των πλοίων.



Πηγή: Clarksons Research 2016: i

Πίνακας 13. Σύγκριση για τα έτη 2015 - 2016 (έως Μάιο), για τους όγκους πωλήσεων & τις αξίες πωλήσεων των κατηγοριών πλοίων.

Tanker Sales*	2015	Y-t-d 2016	Aug 2016
Type: VLCC	38	15	2
Suezmax	38	11	
Aframax	38	22	4
Handy/Pmax	186	97	3
Total No. Sales	300	145	9
Total DWT (,000)	28,383	11,699	1,152
Total Value (\$ m)	8,838	2,805	135
Bulker Sales*	2015	Y-t-d 2016	Aug 2016
Type: Capesize	73	64	4
Panamax	120	112	12
Handymax	130	131	22
Handysize	133	109	16
Total No. Sales	456	416	54
Total DWT (,000)	35,123	30,225	3,281
Total Value (\$ m)	6,203	3,365	407
Other Sales	2015	Y-t-d 2016	Aug 2016
Total No. Sales	575	300	24
Total dwt (,000s)	13,896	5,036	484
Total Value (\$ m)	8,320	2,244	164
Total Sales	2015	Y-t-d 2016	Aug 2016
Buyers: Greece	236	128	9
Norway	68	17	
Germany	56	25	
China P.R.	132	116	16
UK	41	25	3
South Korea	41	20	3
Total No. Sales	1,331	861	87
Total Dwt (,000)	77,402	46,959	4,917
Total Value (\$m.)	23,362	8,415	705
Average \$/Dwt	302	179	143

Πηγή: Clarksons Research 2016: i

Φαίνεται πως φορτηγά πλοία και δεξαμενόπλοια αποτελούν τα δυο αντίθετα σημεία αναφοράς στη ναυτιλία (Νάνος, 2016):

- από τη μια πλευρά οι ναυτιλιακές εταιρείες αναγκάζονται να προβούν σε πώληση πλοίων ξηρού φορτίου λόγω της κατάρρευσης των τιμών των ναύλων και
- από την άλλη πλευρά οι εταιρείες της ποντοπόρου ναυτιλίας πλοίων μεταφοράς πετρελαίου φέρνουν κέρδη για τους ιδιοκτήτες των πλοίων.

Η επιβράδυνση της κινεζικής οικονομίας και ο μεγάλος στόλος των εμπορικών πλοίων έχουν επιφέρει μεγάλη πτώση στις τιμές των ναύλων για τη μεταφορά εμπορευμάτων, καταλήγοντας σε αναγκαστικές πωλήσεις πλοίων και φέροντας συχνά στο προσκήνιο τον κίνδυνο χρεοκοπίας για πολλές εταιρείες. Η βίαιη πτώση του δείκτη ναυλαγοράς BDI δηλώνει ακριβώς αυτές τις τάσεις του παγκόσμιου εμπορίου, στα χαμηλότερα επίπεδα όλων των εποχών, καταλήγοντας σε επαναδιαπραγμάτευση των συμβολαίων χρονοναύλωσης με πολύ μειωμένους ναύλους. Ενδεικτικά, οι τιμές ναύλωσης για τα πλοία Capesize έπεσαν κάτω από 5.000 δολάρια την ημέρα στα τέλη του 2015, όταν λίγους μήνες ήταν πάνω από 20.000 δολάρια. Οι χαμηλοί ναύλοι δεν δύναται να καλύψουν τα κόστη λειτουργίας των πλοίων, ούτε το κόστος χρηματοδότησής τους, το οποίο αθροιστικά φτάνει τα 13.000 δολάρια την ημέρα. Απόρροια είναι να τίθενται σε κίνδυνο οι εγγυήσεις που έχουν οι τράπεζες έναντι των εκχωρημένων δανείων στις ναυτιλιακές εταιρείες και να ασκούνται έντονες πιέσεις επί των δανειακών υποχρεώσεών τους. Η μείωση των ναύλων προκαλεί και μεγάλη πτώση στις αξίες των πλοίων που αποκτήθηκαν τα τελευταία χρόνια και εκείνων που ναυπηγούνται, κατάσταση που αναγκάζει τις εταιρείες να ακυρώσουν πολλές παραγγελίες για νέα πλοία, εκτοξεύοντας τις ζημιές από την κρίση που πλήττει το ξηρό φορτίο. Αντίθετα, τα δεξαμενόπλοια χαρακτηρίζονται από αυξημένη ζήτηση και κέρδη για το 2015.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ – ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

Το διεθνές θαλάσσιο εμπόριο αποτελεί ένα τεράστιο οικονομικό μηχανισμό, απορροφώντας το 90% του παγκόσμιου εμπορίου, έχοντας ισχυρές προοπτικές για περαιτέρω ανάπτυξη του κλάδου. Ωστόσο, όπως και με όλους τους βιομηχανικούς τομείς, η ναυτιλία αποδεικνύεται ευαίσθητη σε περιόδους οικονομικής ύφεσης. Πράγματι, μετά από αρκετά χρόνια έντονης ναυτιλιακής ανάπτυξης στις διεθνείς αγορές, μεγάλο μέρος της διεθνούς ναυτιλίας έχει δεχθεί τις συνέπειες της παγκόσμιας οικονομικής ύφεσης που εκδηλώθηκε το 2008, φέροντας δραματικές και απότομες μειώσεις της ζήτησης. Παρά την τρέχουσα κατάσταση, ο μακροπρόθεσμος ορίζοντας για την βιομηχανία παραμένει θετικός, με πρόκληση να δημιουργείται από τις εξελίξεις της ανόδου των αναδυόμενων χωρών, των νέων κατηγοριών καταναλωτών και της ζήτησης των πόρων. Τα πιθανά σενάρια για τη ναυτιλία δηλώνουν πως το παγκόσμιο θαλάσσιο εμπόριο θα επηρεαστεί από τις μεγάλες οικονομικές, κοινωνικές-δημογραφικές και περιβαλλοντικές δυνάμεις της διεθνούς πραγματικότητας και καθώς ο κόσμος αντιμετωπίζει μεγαλύτερη αβεβαιότητα, είναι επιτακτική η ανάγκη για ευημερία του θαλάσσιου εμπορίου η οποία θα καθορίσει και τη μελλοντική πορεία της ναυτιλίας διεθνώς.

Όσον αφορά την ελληνική ναυτιλιακή βιομηχανία, αυτή κατέχει εξέχουσα θέση στις παγκόσμιες θαλάσσιες μεταφορές, έχοντας ποσοστό 16.16% της συνολικής μεταφορικής ικανότητας στον κόσμο, όντας ένας από τους βασικούς πυλώνες της ελληνικής οικονομίας και μαζί με τον τουρισμό αποτελεί τους δύο πιο σημαντικούς τομείς εξαγωγής. Παρά τις ασταθείς συνθήκες των διεθνών ναύλων και τους περιορισμούς του τραπεζικού δανεισμού, η Ελληνική ναυτιλία παραμένει ιδιαίτερα ανταγωνιστική, δείχνοντας μια εντυπωσιακή απόδοση, με τον Ελληνικό στόλο να βρίσκεται στην δεύτερη κατάταξη σε παγκόσμιο επίπεδο από το 2008. Ειδικά, τα πλοία ξηρού χύδην φορτίου και τα δεξαμενόπλοια μεταφοράς αργού πετρελαίου αποτελούν περισσότερο από το 80% του συνολικού δυναμικού της Ελληνικής ιδιοκτησίας στόλου. Ωστόσο, μειονέκτημα στον Ελληνικό ναυτιλιακό τομέα τα τελευταία χρόνια είναι η μεγάλη ηλικία του στόλου, γεγονός που προσπαθεί να βελτιωθεί μέσα από ανανέωση του στόλου από το 2004. Ένα ακόμη πρόβλημα τα τελευταία χρόνια είναι οι οικονομικοί περιορισμοί στην Ελλάδα, οι οποίοι έχουν δυσκολέψει τη ναυτιλιακή βιομηχανία. Σε κάθε περίπτωση, είναι καιρία η συμβολή

της Ελληνικής ναυτιλιακής βιομηχανίας στην ανάκαμψη της ελληνικής οικονομίας και μέσα από ένα νεαρό σε ηλικία και αποδοτικό σε κόστος στόλο, υψηλή τεχνογνωσία και επιχειρηματικότητα σε όλη την υδρόγειο η ελληνική οικονομία δύναται να λάβει τα οφέλη από την άμεση και έμμεση επίδραση που έχουν τα υψηλότερα έσοδα των θαλάσσιων μεταφορών.

Η μεγάλη κρίση που εμφανίστηκε αρχικά στις ΗΠΑ τον Αύγουστο του 2007 και έλαβε ραγδαίες διαστάσεις το φθινόπωρο του 2008, καταλήγοντας σε παγκόσμια χρηματοπιστωτική και οικονομική κρίση, επηρέασε σημαντικά τη ναυτιλία, ιδίως την ανάπτυξη της αγοράς containers, επιδρώντας στα επίπεδα του παγκόσμιου εμπορίου, με δραστική μείωση των ναύλων και χρονοναύλωση σε όλους τους χώρους της ναυτιλιακής αγοράς. Η ζήτηση και οι τιμές κατέρρευσαν και τα λιμάνια χαρακτηρίζονται σήμερα από έναν ανελέητο ανταγωνισμό, μη μπορώντας όλες οι ναυτιλιακές εταιρείες γραμμής να επιβιώσουν. Η εν λόγω κατάσταση διαφαίνεται και από την πορεία της τιμής του δείκτη BDI (Baltic Dry Index) – ο οποίος έχει σπουδαία ικανότητα προβλεψιμότητας - η οποία αυξήθηκε κατά 5,5 φορές το διάστημα κατά τα μέσα του 2005 έως τα μέσα του 2008, αντικατοπτρίζοντας το αναπτυξιακό κύμα στο παγκόσμιο εμπόριο και τις προσδοκίες των ναυτιλιακών, αλλά στη συνέχεια μειώθηκε, καθώς η ναυτιλιακή βιομηχανία αντιμετώπιζε όλο και περισσότερο πρόβλημα από την περιορισμένη επιπλέον χωρητικότητα και την κυκλοφοριακή συμφόρηση των λιμένων. Η πορεία του δείκτη μετά την κρίση συνιστά εμφανή ένδειξη ότι η ναυσιπλοΐα και το παγκόσμιο εμπόριο ήρθαν σε πλήρη ύφεση για πρώτη φορά τόσο έντονα. Η οικονομική κρίση έχει επιφέρει σημαντική πτώση στην ζήτηση, όπου πλήττονται σοβαρά οι κατηγορίες των πλοίων μεταφοράς φορτίου χύδην και των εμπορευματοκιβωτίων και πολύ λιγότερο τα δεξαμενόπλοια. Το άμεσο μέλλον αναμένεται να είναι δύσκολο για την παγκόσμια ναυτιλία, η οποία πιθανόν να παραμείνει σε χαμηλά επίπεδα, με στάσιμη την ανάπτυξη των οικονομιών των μεγάλων χωρών και με ανάγκη να εστιάσει ο κλάδος στη διαχείριση της ανισορροπίας προσφοράς και ζήτησης μεταφορικής ικανότητας.

Σε αυτό το πλαίσιο, οι αγοραπωλησίες πλοίων – άμεσα επηρεαζόμενες από την προσφορά και τη ζήτηση – εξαρτώνται τόσο από τη συμπεριφορά των εφοπλιστών στην περίοδο της κρίσης όσο και από τη συμπεριφορά των τραπεζών και των fund τα οποία έχουν μεγάλη συμμετοχή τα τελευταία χρόνια στην αγορά πλοίων. Οι παραπάνω παράγοντες επιδρούν σε μια αγοραπωλησία και ενδέχεται να

οδηγήσουν σε μια διαφοροποίηση της αγοράς, με τη χρονοναύλωση να συνιστά σημαντικό σημείο αναφοράς στη διαχείριση του κόστους λειτουργίας. Ο κλάδος πώλησης και αγοράς πλοίων φαίνεται να έχει δραστηριοποιηθεί κυρίως τα τελευταία χρόνια, με την Ευρώπη να αποτελεί βασική αγοραστική περιοχή, και με ηγετική θέση από τους Έλληνες πλοιοκτήτες, ενώ η Κινέζικη και η Ιαπωνική αγορά έχουν λάβει πολύ διαφορετικές προσεγγίσεις για την S&P δραστηριότητα.

Είναι διαπιστωμένο πως οι αγοραπωλησίες πλοίων συνιστούν βασική δραστηριότητα για μια ναυτιλιακή εταιρία, διότι θεωρούνται εναλλακτική πηγή εκμετάλλευσης του ενεργητικού της, με βασικό παράγοντα που επιδρά στην επενδυτική απόφαση του πλοιοκτήτη να είναι οι τιμές στις οποίες τα πλοία βρίσκονται σε διάθεση στην αγορά, και οι οποίες είναι αποτέλεσμα της ζήτησης και προσφοράς. Οι αυξομειώσεις στις τιμές των πλοίων ακολουθούν τις τιμές των ναύλων, με το εύρος να μην είναι σταθερό ούτε προβλέψιμο και συχνά αντικατοπτρίζουν τις προσδοκίες των πλοιοκτητών. Οι τιμές των νεοαναπηγηθέντων πλοίων ασκούν επίδραση στην τιμή των μεταχειρισμένων και επηρεάζονται από την κατάσταση της αγοράς, από την τεχνολογική εξέλιξη, από τις συνθήκες των ναυπηγείων των χωρών με χαμηλό κόστος κατασκευής και από την ηλικία των πλοίων. Η αξία των μεταχειρισμένων πλοίων καθορίζεται σημαντικά από το αναμενόμενο κέρδος που θα έρθει στον πλοιοκτήτη για συγκεκριμένη χρονική περίοδο. Αναφορικά με το επίπεδο των ναύλων, αυτό ορίζεται με βάση το μοντέλο της ναυτιλιακής αγοράς (προσφοράς και ζήτησης θαλάσσιων μεταφορικών υπηρεσιών), όπου η σύνδεση ανάμεσα στην ισορροπία της αγοράς και τα επίπεδα των ναύλων συνιστά την πιο σημαντική οικονομική σχέση του μοντέλου και εξαρτάται σημαντικά από τις επιλογές των πλοιοκτητών και το πώς αντιδρούν στη ζήτηση. Μάλιστα, όπως συμβαίνει σε μια δυναμική αγορά σαν τη ναυτιλιακή, διαχρονικά η ισορροπία στην αγορά συμβαίνει σπάνια και κατά τύχη, με την προσφορά και τη ζήτηση να καθορίζονται μεν ανεξάρτητα αλλά να συνδέονται μέσω των ναύλων. Για το λόγο αυτό οι ναύλοι συνεχώς μεταβάλλονται και η πρόβλεψη της τάσης της ναυλαγοράς είναι βραχυχρόνια δύσκολη και μακροχρόνια σχεδόν αδύνατη. Στο σημείο της ισορροπίας (τιμή ισορροπίας των ναύλων) ο αγοραστής και ο πωλητής έχουν βρει κοινή τιμή συμφωνίας στη διαδικασία της αγοραπωλησίας. Γενικά, η στιγμή της αγοραπωλησίας είναι μεγάλης σημασίας τόσο για τον αγοραστή όσο και για τον πωλητή. Ως διαδικασία γίνεται από εξειδικευμένους μεσίτες (ship sale &

purchase brokers), μέσα από μια σειρά σταδίων και συμφωνητικών για τη σύμβαση της αγοραπωλησίας.

Είναι εμφανές ζητούμενο στον κλάδο να επιτευχθεί η άνοδος της αγοράς αλλά η βιωσιμότητα της. Πολλοί εκτιμούν πως η αγορά θα διορθώσει και πάλι την εικόνα της στα τέλη του 2016, προσπαθώντας να φέρει ισορροπία σε ζήτηση-προσφορά, παρά την θετική πορεία των διαλύσεων και τη μείωση των παραγγελιών. Παρά την συνεχή πτώση στην μεταφορά άνθρακα και παρά την μικρότερη σε σχέση με πέρυσι (2015) η ανάπτυξη στα σιδηρομεταλλεύματα, σιτηρά και σε ορισμένα δευτερεύοντα εμπορεύματα έχει συμβάλλει στην ανάπτυξη της ζήτησης υπερβαίνοντας την αύξηση του στόλου. Αναμένουμε αργή αλλά βιώσιμη βελτίωση στην ισορροπία προσφοράς/ζήτησης, εκτιμώντας τις αξίες στα μεταχειρισμένα πλοία. Οι τάσεις στη ναυλαγορά για το 2016 δείχνουν πως πιθανόν ο τομέας βρίσκεται σε διορθωτική πορεία. Όσον αφορά συγκεκριμένες αγορές, και συγκεκριμένα στις διαλύσεις πλοίων ενδιαφέρον εμφανίζεται στην Ινδία, το Μπαγκλαντές δεν φαίνεται να επιστρέφει στην αγορά, ενώ υποτονική είναι και η αγορά στο Πακιστάν και η Κίνα συνεχίζει να απέχει από την αγορά, καθώς μέχρι το τέλος του 2017 θα υφίσταται το πρόγραμμα των επιδοτήσεων για τις κρατικές εταιρείες. Οι τιμές αγοραπωλησίας για πλοία ξηρού φορτίου δηλώνουν εμφανή μείωση, με τις ναυτιλιακές εταιρείες αναγκάζονται να προβούν σε πώληση πλοίων ξηρού φορτίου λόγω της κατάρρευσης των τιμών των ναύλων. Η επιβράδυνση της κινεζικής οικονομίας και ο μεγάλος στόλος των εμπορικών πλοίων έχουν επιφέρει μεγάλη πτώση στις τιμές των ναύλων για τη μεταφορά εμπορευμάτων, καταλήγοντας σε αναγκαστικές πωλήσεις πλοίων και φέροντας συχνά στο προσκήνιο τον κίνδυνο χρεοκοπίας για πολλές εταιρείες. Τέλος, η βίαιη πτώση του δείκτη ναυλαγοράς BDI δηλώνει ακριβώς αυτές τις τάσεις του παγκόσμιου εμπορίου, στα χαμηλότερα επίπεδα όλων των εποχών, καταλήγοντας σε επαναδιαπραγμάτευση των συμβολαίων χρονοναύλωσης με πολύ μειωμένους ναύλους. Η μείωση των ναύλων προκαλεί και μεγάλη πτώση στις αξίες των πλοίων που αποκτήθηκαν τα τελευταία χρόνια και εκείνων που ναυπηγούνται, κατάσταση που αναγκάζει τις εταιρείες να ακυρώσουν πολλές παραγγελίες για νέα πλοία, εκτοξεύοντας τις ζημιές από την κρίση που πλήττει το ξηρό φορτίο. Αντίθετα, τα δεξαμενόπλοια χαρακτηρίζονται από αυξημένη ζήτηση και κέρδη για το 2015, καθώς οι εταιρείες της ποντοπόρου ναυτιλίας πλοίων μεταφοράς πετρελαίου φέρνουν κέρδη για τους ιδιοκτήτες των πλοίων.

Συμπερασματικά, είναι επιτακτική ανάγκη να επιτευχθεί όχι μόνο η άνοδος της αγοράς αλλά και η βιωσιμότητα της, φέροντας σε ισορροπία τη ζήτηση με την προσφορά. Οι γεωπολιτικές εντάσεις, το υψηλότερο λειτουργικό κόστος και το κόστος συμμόρφωσης με τους κανονισμούς, το αυξημένο κόστος δανεισμού και η περιορισμένη πρόσβαση στη χρηματοδότηση, αλλά και η κλιματική αλλαγή, η οικονομική αναδιάρθρωση της Κίνας και των λοιπών αναπτυσσόμενων χωρών, είναι ζητήματα που θίγουν το μέλλον του κλάδου της ναυτιλίας.

Ολοκληρώνοντας, στα πλαίσια της παρούσας ανάλυσης, αξίζει να σημειωθεί ως πρόταση για μελλοντική έρευνα η διερεύνηση του παρόντος ζητήματος μέσα από ποιοτική και ποσοτική έρευνα, ώστε να διεξαχθεί μια εις βάθος ανάλυση του ζητήματος της αγοραπωλησίας. Συγκεκριμένα, προτείνεται να γίνει διεξαγωγή έρευνας με ημιδομημένες συνεντεύξεις και ερωτηματολόγια σε πλοιοκτήτες, ναυλωτές, μεσίτες αγοραπωλησίας, καθώς και σε διευθυντικά στελέχη ναυτιλιακών και το προσωπικό αυτών, ώστε να διαπιστωθούν και μέσω εμπειρικής έρευνας οι τάσεις του κλάδου αγοραπωλησίας στην Ελληνική αγορά.

Ο συνδυασμός της ποιοτικής και ποσοτικής μεθόδου θα καλύψει βέλτιστα το είδος των εμπειρικών δεδομένων που θα συλλεχθούν για το εξεταζόμενο θέμα. Πιο συγκεκριμένα, με τις ημιδομημένες συνεντεύξεις θα εξεταστεί ένα μικρό δείγμα ερωτώμενων με σκοπό την ανάλυση του ζητήματος των αγοραπωλησιών σε βάθος. Η ποιοτική έρευνα θα απαντήσει σε ερωτήματα που σχετίζονται με το "Γιατί;" και το "Πώς;" του φαινομένου της αγοραπωλησίας πλοίων, με βασικό πλεονέκτημα την ευελιξία που χαρακτηρίζει την ερευνητική διαδικασία. Η διερεύνηση των στάσεων, των αντιλήψεων, των κινήτρων καθώς και των συναισθηματικών και συμπεριφορικών δεδομένων των ατόμων θα οδηγήσουν σε μια ολιστική κατανόηση του ζητήματος της αγοραπωλησίας στην Ελληνική αγορά.

Από την άλλη, με τα ερωτηματολόγια θα διερευνηθούν οι ερευνητικές υποθέσεις μέσα από τις απαντήσεις μεγάλου δείγματος, μέσα από συγκεκριμένες και σαφείς απαντήσεις με μια δομημένη μορφή. Σκοπός της προτεινόμενης ποσοτικής έρευνας είναι η εύρεση σχέσεων μεταξύ των διαφόρων παραγόντων που αφορούν τις αγοραπωλησίες πλοίων. Μέσα από τη συστηματική αυτή διερεύνηση με στατιστικές μεθόδους, μαθηματικά μοντέλα και αριθμητικά δεδομένα, αλλά και ένα αντιπροσωπευτικό δείγμα παρατηρήσεων επιδιώκεται η γενίκευση στον ευρύτερο πληθυσμό.

Συμπερασματικά μέσα από την προτεινόμενη μικτή μεθοδολογική προσέγγιση θα αξιοποιηθούν τα πλεονεκτήματα τόσο από τις ποσοτικές όσο και τις ποιοτικές μεθόδους ώστε να προκύψουν τα βέλτιστα αποτελέσματα για το εξεταζόμενο θέμα.

ΑΝΑΦΟΡΕΣ

Ελληνικές

Βλάχος Γ.Π, Ψύχου Ε (2011), *Ναυλώσεις*, Εκδόσεις Σταμούλη, Αθήνα

Βλάχος Γ Γεωργαντόπουλος Ε.,, (2003), *Ναυτιλιακή Οικονομική*, Εκδόσεις Τζέι & Τζέι Ελλάς, 2^η έκδοση, Πειραιάς.

Γκιζιάκης Κ., Παπαδόπουλος Α., Πλωμαρίτου Ε., (2006), *Ναυλώσεις*, Εκδόσεις Σταμούλη, Αθήνα

Ετήσια Έκθεση της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών 2015-2016

Λογοθέτης Γ, *Εβδομαδιαία ανασκόπηση αγοραπωλησιών πλοίων – η ανησυχία για το χρηματοπιστωτικό σύστημα αυξάνεται*, 4/9/2016, <http://www.efoplistesnews.gr/>, ανάκτηση 6-9-2016

Λογοθέτης Γ, Εβδομαδιαία Ανασκόπηση Αγοραπωλησιών Πλοίων 6 έως 12 Ιουλίου 2015, *Sale & Purchase Report*, GEORGE MOUNDREAS & COMPANY S.A

Λογοθέτης Γ, Εβδομαδιαία Ανασκόπηση Αγοραπωλησιών Πλοίων 11 έως 17 Ιουλίου 2016, *Sale & Purchase Report*, GEORGE MOUNDREAS & COMPANY S.A

Μπέλλος Η, *Private equities και ναυτιλιακές εταιρείες προχωρούν σε πωλήσεις φορτηγών πλοίων*, *Εφημερίδα Καθημερινή*, 29.03.2016, <http://www.kathimerini.gr/854716/article/oikonomia/epixeirhseis/private-equities-kai-naytiliak-es-etaireies-proxwroyn-se-pwlhseis-forthgwn-ploiwn>, ανάκτηση 4-9-2016

MOUNDREAS GEORGE & COMPANY S.A (2016), *Sale & Purchase Reports*, Εβδομαδιαια Ανασκοπηση Αγοραπωλησιων Πλοιων, Οικονομικο Περιβαλλον / Ειδησεις / Σχολια / Πινακες, από 13 Ιανουαρίου 2016 έως 29 Ιουνίου 2016

Νάνος Κ, *Στο ναδίρ τα ναύλα ξηρού φορτίου. Στο σφυρί φορτηγά πλοία*, 19/1/2016, <http://www.nautilia.gr/eidiseis/pontoporos/sto-nadir-ta-navla-xirou-fortiou-sto-sfyri-fortiga-plia/>, ανάκτηση 4-9-2016

Τράπεζα της Ελλάδος, *Το χρονικό της μεγάλης κρίσης 2008-2013*, <http://www.bankofgreece.gr/BogEkdoseis/>, ανάκτηση 30-8-2016

Ξενογλώσσες

Alizadeh A.H., Nomikos N., (2003), The price-volume relationship in the sale and purchase market for dry bulk vessels, *Maritime Policy & Management* Vol. 30, Iss. 4

Allied Shipping Research (2016), *Weekly S&P Statistics*, Week 32/33 – 2016 as at 19th August 2016, Athens, Greece.

Analyzing Recent Trends in the Dry Bulk Shipping Industry
<http://marketrealist.com/2015/05/secondhand-vessel-prices-continue-fall/>,
<http://marketrealist.com/2015/05/newbuilds-prices-decline-april-mean/>, accessed 4-9-2016

Apergis N., Payne J., (2013), New Evidence on the Information and Predictive Content of the Baltic Dry Index, *International Journal of Financial Studies*, 1(3), 62-80

Bakshi G, Panayotov G, Skoulakis G (2011), The Baltic Dry Index as a Predictor of Global Stock Returns, Commodity Returns, and Global Economic Activity, (January 26). AFA 2012 *Chicago Meetings Paper*.

Baltic Dry Index, <http://forum.prisonplanet.com/index.php?topic=21193.120>, accessed 2-9-2016

Baltic Dry Index, <https://www.quandl.com/data/LLOYDS/BDI-Baltic-Dry-Index>, accessed 2-9-2016

Baltic Exchange, <http://www.balticexchange.com/>, accessed 1-9-2016

- BDI, <http://www.balticexchange.com/market-information/indices/BDI/>, accessed 1-9-2016
- Clarksons Research (2016), *Shipping Intelligence Weekly*, Issue No. 1240, 23-Sep-2016
- De Monie G., Rodrigue J-P., Notteboom T , Economic Cycles in Maritime Shipping and Ports: The Path to the Crisis of 2008
- Fearnley Consultants (2016), *Dry Bulk Market Sector Report*, Oct - 2016
- Geman, H.; Smith, W.O. (2012) Shipping markets and freight rates: an analysis of the Baltic Dry Index *Journal of Alternative Investments* 15(1), pp.98-109
- International Chamber of Shipping (2015), Shipping Facts, <http://www.ics-shipping.org/shipping-facts/shipping-facts>, accessed 25-8-2016
- Kalgora, B. and Christian, T.M. (2016) The Financial and Economic Crisis, Its Impacts on the Shipping Industry, Lessons to Learn: The Container-Ships Market Analysis. *Open Journal of Social Sciences*, 4, 38-44
- Lakshmi A (2016), European Owners Lead in Buying Up Secondhand Tonnage, <http://www.marinelink.com/news/secondhand-european414339.aspx>, accessed 4-9-2016
- Lloyd's Register, QinetiQ, University of Strathclyde (2013), *Global Marine Trends 2030*, <http://www.futurenavitics.com/wp-content/uploads/2013/10/GlobalMarineTrends2030Report.pdf>, accessed 25-8-2016
- Marketrealist (2015), Dry Bulk Shipping Industry: Performance in 2015, <http://marketrealist.com/2015/05/dry-bulk-shipping-industry-performance-2015/>, accessed 4-9-2016
- Prandeka M., Zarkos V., (2014), The Greek maritime transport industry and its influence on the Greek economy, *Economy & Markets, Eurobank Research*, Volume IX, Issue 5.
- Shipping Market Review, Danish Ship Finance, May 2015

Slater P (2016), The Shipping Finance Crisis,
<http://www.hellenicshippingnews.com/the-shipping-finance-crisis/>, accessed
4-9-2016

Stopford M, (1997), *Maritime Economics*, Routledge, 2nd edition

Stopford M, (2009), *Maritime Economics*, Routledge, 3rd edition

UNCTAD (2015), Review of Maritime Transport