



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

UNIVERSITY OF PIRAEUS

**Τμήμα Βιομηχανικής Διοίκησης και Τεχνολογίας
ΜΠΣ Διοίκηση Έργων και Ανάπτυξη Προϊόντων**

Διπλωματική Εργασία

<<Financing Instruments and markets: The case of Shipping Industry>>

Μεταπτυχιακός Φοιτητής: Καραπαύλος Συμεών
Επιβλέπων Καθηγητής: Ψυχογιός Δημήτριος

Πειραιάς, Νοέμβριος 2017

Περιεχόμενα

Περίληψη.....	3
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1: ΕΙΣΑΓΩΓΗ ΣΤΗΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑ	5
1.1 Διεθνής χαρακτήρας και συμβολή στην παγκόσμια ανάπτυξη της οικονομίας	6
1.2 Παρούσα κατάσταση ελληνικού στόλου	9
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2: ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΙ ΚΥΚΛΟΙ	15
2.1 Εισαγωγή	16
2.2 Ναυτιλιακοί κύκλοι.....	17
2.2.1 Είδη ναυτιλιακών κύκλων	19
2.2.2 Οι ναυτιλιακοί κύκλοι σε σχέση με την χρηματοδότηση	20
2.3 Είδη ναυλώσεων	20
2.3.1 Χρονοναύλωση (time-charter).....	20
2.3.2 Ναύλωση για ένα ή περισσότερα ταξίδια (single or consecutive voyage charter) ...	21
2.3.3 Ναύλωση γυμνού πλοίου(bare-boat charter).....	21
2.3.4 Μερική ναύλωση.....	21
2.3.5 Συμβόλαιο εργολαβικής μεταφοράς πλοίων (contract of affreightment)	22
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3: ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ	23
3.1 Τραπεζικός δανεισμός.....	24
3.1.1Μορφές τραπεζικών δανείων	25
3.2 Χρηματοδοτική Μίσθωση (Leasing)	26
3,3 Ομολογιακά δάνεια.....	29
3,4 Χρηματοδότηση από ιδία κεφάλαια	29
3,5 Δάνεια ναυπηγείων	30
3,6 Ενδιάμεση χρηματοδότηση.....	30
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4: ΕΙΣΑΓΩΓΗ ΣΤΟ ΧΡΗΜΑΤΙΣΤΗΡΙΟ	32
4.1 Εισαγωγή στο χρηματιστήριο.....	33
4.2 Τρόποι εισόδου στο χρηματιστήριο.....	34
4.3 Πλεονεκτήματα και μειονεκτήματα εισαγωγής στο χρηματιστήριο	36
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5:ΕΜΠΕΙΡΙΚΗ ΑΝΑΣΚΟΠΗΣΗ-ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ	38
5.1 Εισαγωγή	39
5.2 Εισηγμένες στο χρηματιστήριο	40
5.3 Μη εισηγμένες στο χρηματιστήριο.....	41
Γενικό συμπέρασμα	42

Περίληψη

Η πραγματοποίηση των ναυτιλιακών επενδύσεων, όπως της αγοράς ενός πλοίου, απαιτεί κεφάλαια μεγάλου ύψους. Οι ναυτιλιακοί κύκλοι επηρεάζουν την λειτουργία της ναυτιλιακής αγοράς, οπότε οι τιμές των ναύλων και οι αξίες των πλοίων είναι ιδιαίτερα ευμετάβλητες. Οι πλοιοκτήτες θα πρέπει λοιπόν να ενεργούν συγκρατημένα και να επιλέγουν την κατάλληλη χρονική στιγμή για τη λήψη μιας επενδυτικής απόφασης. Βέβαια, η οικονομική κρίση η οποία εκδηλώθηκε πρόσφατα και συνεχίζεται μέχρι σήμερα, επηρέασε όπως ήταν αναμενόμενο και τον κλάδο της ναυτιλίας. Ως αποτέλεσμα της κρίσης αυτής, οι τιμές των ναύλων και οι αξίες των πλοίων σημείωσαν ραγδαία μείωση.

Η παρούσα διπλωματική εργασία αναλύει τις διάφορες μεθόδους άντλησης κεφαλαίων που χρησιμοποιούν οι ναυτιλιακές εταιρείες, δίνοντας μεγαλύτερη έμφαση στην τραπεζική δανειοδότηση, η οποία αποτελεί την πιο παραδοσιακή μορφή χρηματοδότησης του ναυτιλιακού κλάδου. Παρουσιάζονται οι προϋποθέσεις και η διαδικασία χορήγησης ναυτιλιακών δανείων καθώς και η πολιτική που ακολουθούν οι ναυτιλιακές τράπεζες που στηρίζουν την ελληνική και ελληνόκτητη ναυτιλία. Γίνεται αναφορά στους κυριότερους κινδύνους που καλούνται να αντιμετωπίσουν οι ναυτιλιακές εταιρείες και οι τράπεζες. Εξετάζεται πως η

οικονομική κρίση έχει επηρεάσει τα ποσοστά χρηματοδότησης, τους δανειακούς όρους και τις σχέσεις μεταξύ των χρηματοπιστωτικών ιδρυμάτων και των ναυτιλιακών εταιρειών. Βάσει της παραπάνω ανάλυσης, προκύπτουν χρήσιμα συμπεράσματα για το πλαίσιο χρηματοδότησης της ναυτιλίας. Οι πλοιοκτήτες στρέφονται κυρίως στον τραπεζικό δανεισμό ενώ έχουν αναπτυχθεί και εναλλακτικές μορφές χρηματοδότησης, όπως η εισαγωγή στο χρηματιστήριο, η χρηματοδοτική μίσθωση, η ενδιάμεση χρηματοδότηση και άλλες. Ο πιο συνηθισμένος τρόπος τραπεζικής χρηματοδότησης αποκαλείται «project financing» και βασίζεται στο μελλοντικό πρόγραμμα ετήσιων εσόδων της ναυτιλιακής επιχείρησης. Οι κίνδυνοι που σχετίζονται με τα ναυτιλιακά δάνεια είναι ο πιστωτικός κίνδυνος, ο χρηματοδοτικός κίνδυνος χώρας (country risk), ο κίνδυνος επιτοκίου, ο συναλλαγματικός κίνδυνος, ο κίνδυνος ρευστότητας και ο

κίνδυνος χρεοκοπίας. Οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις δυσκολεύονται ν' ανταποκριθούν στις δανειακές τους υποχρεώσεις, γι' αυτό και πολλές από αυτές προβαίνουν σε διαπραγματεύσεις με τις τράπεζες για αναδιάρθρωση των δανειακών όρων. Επομένως, καίριο ζήτημα αυτή την εποχή αποτελεί η υπέρβαση της κρίσης, η ανάκαμψη της αγοράς και η αποκατάσταση των σχέσεων μεταξύ τραπεζών και ναυτιλιακών εταιρειών.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1: ΕΙΣΑΓΩΓΗ ΣΤΗΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

1.1 Διεθνής χαρακτήρας και συμβολή στην παγκόσμιας ανάπτυξη της οικονομίας

Οι θαλάσσιες μεταφορές αποτελούν, κατά παράδοση, τον πιο ανταγωνιστικό κλάδο του τομέα των μεταφορών. Καθώς γίνεται ο κυβερνητικός έλεγχος που γίνεται είναι μειωμένος και προσανατολισμένος σε θέματα που αφορούν την ασφάλεια και την προστασία του περιβάλλοντος. Το μεγαλύτερο μέρος του ελέγχου των δυνάμεων της αγοράς προέρχεται από την ίδια την βιομηχανία θαλασσιών μεταφορών. Πρόκειται για έναν ιδιαίτερο κλάδο του τομέα των μεταφορών. Είναι γεγονός ότι σήμερα τα 4/5 του παγκόσμιου εμπορίου πραγματοποιείται μέσω θαλάσσης. Η χρήση των πλοίων ως μέσου μεταφοράς χρονολογείται εδώ και αιώνες. Στις μέρες μας η μεταφορά με πλοίο, θεωρείται ως το μοναδικό μέσο μεταφοράς που εξασφαλίζει την μεταφορά μεγάλης μάζας με ιδιαίτερα μειωμένο κόστος σε σύγκριση με άλλα μέσα. Επιπλέον, ολόκληρη η παγκόσμια οικονομία και η σωστή λειτουργία της, στηρίζονται στη μεταφορά μεγάλων ποσοτήτων χύδην φορτίων, όπως είναι οι πρώτες ύλες, τα καύσιμα και τα τρόφιμα. Παράλληλα, μέσα από τις θαλάσσιες μεταφορές υπήρξε άνοδος της ανάπτυξης του παγκοσμίου εμπορίου, διότι με αυτό τον τρόπο τα εμπορεύματα διαχέονταν σε όλες τις αγορές. Με αυτό αποδεικνύεται ότι οι θαλάσσιες μεταφορές έχουν αποτελέσει το συνδετικό κρίκο μεταξύ παραγωγής και κατανάλωσης, αποτελώντας έτσι την βάση ολόκληρης της παγκόσμιας οικονομίας αλλά και της τεχνολογικής ανάπτυξης.

Ο διεθνής χαρακτήρας των θαλασσιών μεταφορών εμφανίστηκε πολύ γρήγορα.. Το γεγονός ότι η μαζική διακίνηση των αναγκαίων πρώτων και ενεργειακών υλών είναι πρακτικά δυνατή αλλά και συμφέρουσα μόνο δια θαλάσσης ήταν από τους πρώτους παράγοντες που οδήγησαν στη συνειδητοποίηση του διεθνή χαρακτήρα των θαλασσιών μεταφορών. Η ανάγκη για μαζική διακίνηση πρώτων υλών και καυσίμων είναι πρακτικά δυνατή και παράλληλα συμφέρουσα μόνο δια θαλάσσης. Το γεγονός αυτό οδηγεί στην συνειδητοποίηση του διεθνούς χαρακτήρα των θαλασσιών μεταφορών. Επίσης, κατά την μεταπολεμική περίοδο η παραγωγή παρουσίασε κατακόρυφη αύξηση και οδήγησε την επέκταση των καταναλωτικών αγορών σε ολόκληρο τον κόσμο. Σε συνδυασμό, μάλιστα, με την τεχνολογική επανάσταση, η οποία οδήγησε σε μείωση του κόστους παραγωγής των μεταφορικών, κατέστησαν δυνατές τις εμπορικές συναλλαγές που επιτρέπουν την

επιμήκυνση των αποστάσεων προέλευσης των πρώτων υλών ή του τελικού προορισμού των έτοιμων βιομηχανικών προϊόντων.

Το διεθνές θαλάσσιο εμπόριο, αντιπροσωπεύει το μεγαλύτερο, τόσο σε βάρος όσο και σε αξία, ποσοστό του συνολικού διεθνούς εμπορίου. Από τα μέχρι τώρα αναφερθέντα, είναι εύκολο κανείς να συνειδητοποιήσει τη σημασία της εμπορικής ναυτιλίας στην παγκόσμια οικονομία. Ωστόσο, πέρα από τη θετική πλευρά της ναυτιλίας υπάρχει και η αρνητική πλευρά.

Βέβαια, κανείς δεν μπορεί να υποστηρίξει ότι η βιομηχανία της ναυτιλίας δεν παρουσιάζει προβλήματα και ότι δεν έχει συμμετοχή στο φαινόμενο της περιβαλλοντικής ρύπανσης. Σε καμία, όμως, περίπτωση η πραγματική εικόνα δεν είναι αυτή που παρουσιάζεται από τα μέσα μαζικής ενημέρωσης κάθε φορά που συμβαίνει ένα ατύχημα, στο οποίο τις περισσότερες φορές εμπλέκεται ένα δεξαμενόπλοιο με αποτέλεσμα την έκκριση πετρελαίου στο θαλάσσιο περιβάλλον και τη δημιουργία πετρελαιοκηλίδων.

Λόγω του διεθνούς χαρακτήρα της εμπορικής ναυτιλίας, ο έλεγχος των πλοίων απασχόλησε όχι μόνο μεμονωμένα κράτη, αλλά και τη διεθνή κοινότητα. Διεθνείς οργανισμοί συστάθηκαν για την εξυπηρέτηση αυτού του σκοπού, ενώ συλλογικά όργανα και ήδη υπάρχοντες οργανισμοί με μεγάλη επιρροή στο ναυτιλιακό γίνεσθαι συνέβαλαν επίσης προς αυτήν την κατεύθυνση.

Η οικονομική σημασία της ναυτιλίας, τόσο στα πλαίσια μια εθνικής οικονομίας, όσο και στα πλαίσια της παγκόσμιας οικονομίας είναι ουσιαστική. Η επέκταση και η ενοποίηση των αγορών σε παγκόσμιο επίπεδο και η μεγάλη αύξηση του όγκου του παγκόσμιου εμπορίου ήταν σε σημαντικό βαθμό αποτέλεσμα της δυνατότητας μαζικής, τακτικής και ταυτόχρονα οικονομικής μεταφοράς μεγάλων ποσοτήτων πρώτων υλών, ημιπεξεργασμένων και τελικών προϊόντων καθώς και επιβατών για μεγάλες αποστάσεις. Η μετάβαση από ένα κόσμο απομονωμένων κοινωνιών σε μια ενοποιημένη παγκόσμια και αλληλεξαρτούμενη οικονομία έγινε δυνατή μέσω της ναυτιλίας.

Χωρίς την ανάπτυξη της ναυτιλίας, η ανταλλαγή των αγαθών και των υπηρεσιών θα ήταν υπερβολικά μικρότερη σε όγκο με σοβαρές επιπτώσεις στο επίπεδο ζωής παγκοσμίως. (Branch, 1988).

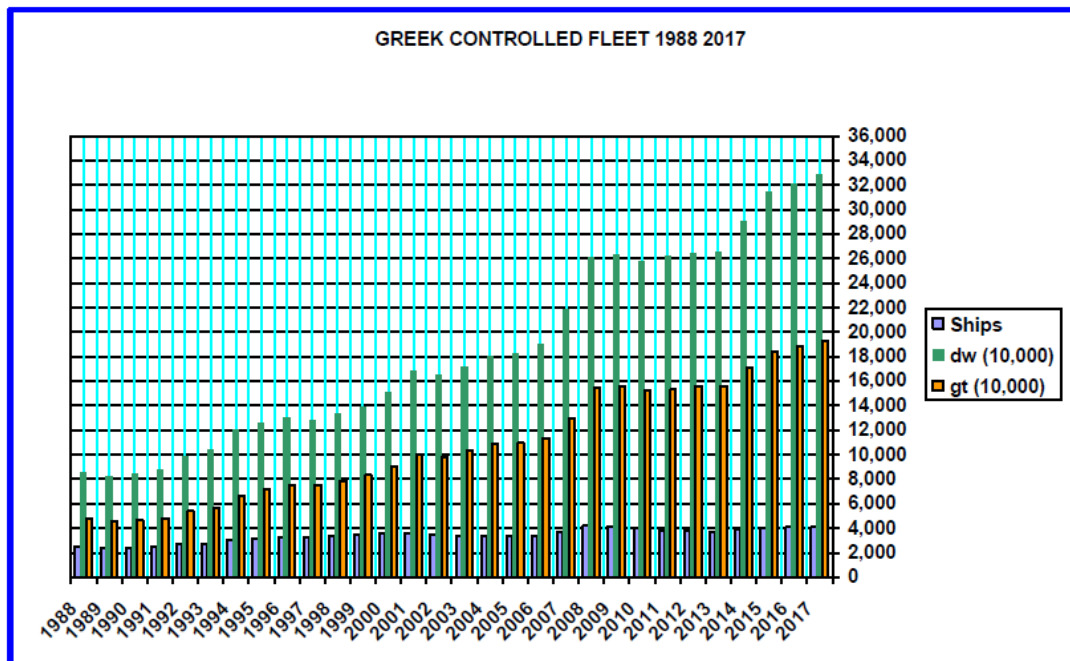
Η άποψη ότι η ναυτιλία είναι καταλυτικός παράγοντας στην οικονομική ανάπτυξη ενός τόπου δεν αποτελεί μία νέα παραδοχή. Για παράδειγμα ο Adam Smith (1776), για πολλούς ο πατέρας των σύγχρονων οικονομικών, θεωρούσε ότι η ναυτιλία είναι

ένας από τους θεμέλιους λίθους της οικονομικής ανάπτυξης μιας χώρας. Κατά τον ίδιο μια πόλη, μια χώρα που δεν έχει σημεία επαφής με τον έξω κόσμο και δεν αναπτύσσει θαλάσσιο εμπόριο, δε θα μπορέσει να φτάσει ποτέ σε υψηλά επίπεδα οικονομικής αποδοτικότητας.

Η εμπορική ναυτιλία αποτελεί ένα κεντρικό κομμάτι της παγκόσμιας οικονομίας από τα τέλη του 15ου αιώνα, συμβάλλοντας σημαντικά στο παγκόσμιο εμπόριο. Όσο αυξάνεται η παραγωγικότητα και η παγκόσμια ζήτηση σε εμπορεύματα, οι ανάγκες για μεταφορές αυξάνονται. Λαμβάνοντας υπόψη ότι το 80% των μεταφορών παγκοσμίως πραγματοποιείται από τη θάλασσα γίνεται άμεσα αντιληπτή η συμβολή της ναυτιλίας στην παγκόσμια οικονομία και ανάπτυξη. Σύμφωνα με τα δεδομένα του M. Storford, η μεταφορά εμπορευμάτων δια θαλάσσης από το 1840-2005 αυξάνεται κάθε χρόνο κατά μέσο όρο 4.2%, φτάνοντας τους 7.122 εκατομμύρια τόνους το 2005.

1.2 Παρούσα κατάσταση ελληνικού στόλου

Σε μια εποχή που στην παγκόσμια αγορά υπάρχει μεγάλος ανταγωνισμός η ελληνική ναυτιλία καταφέρνει να είναι ανάμεσα στις μεγάλες δυνάμεις της ναυτιλίας. Ο ελληνόκτητος στόλος μέσα στα χρόνια αυξάνεται και ακολουθεί τις ανάγκες της παγκόσμιας αγοράς. Όπως φαίνεται και στους παρακάτω πίνακες από το 1988 έως το 2017 ο ελληνικός στόλος αυξάνεται όχι μόνο σε αριθμό πλοίων αλλά και σε χωρητικότητα αυτών,

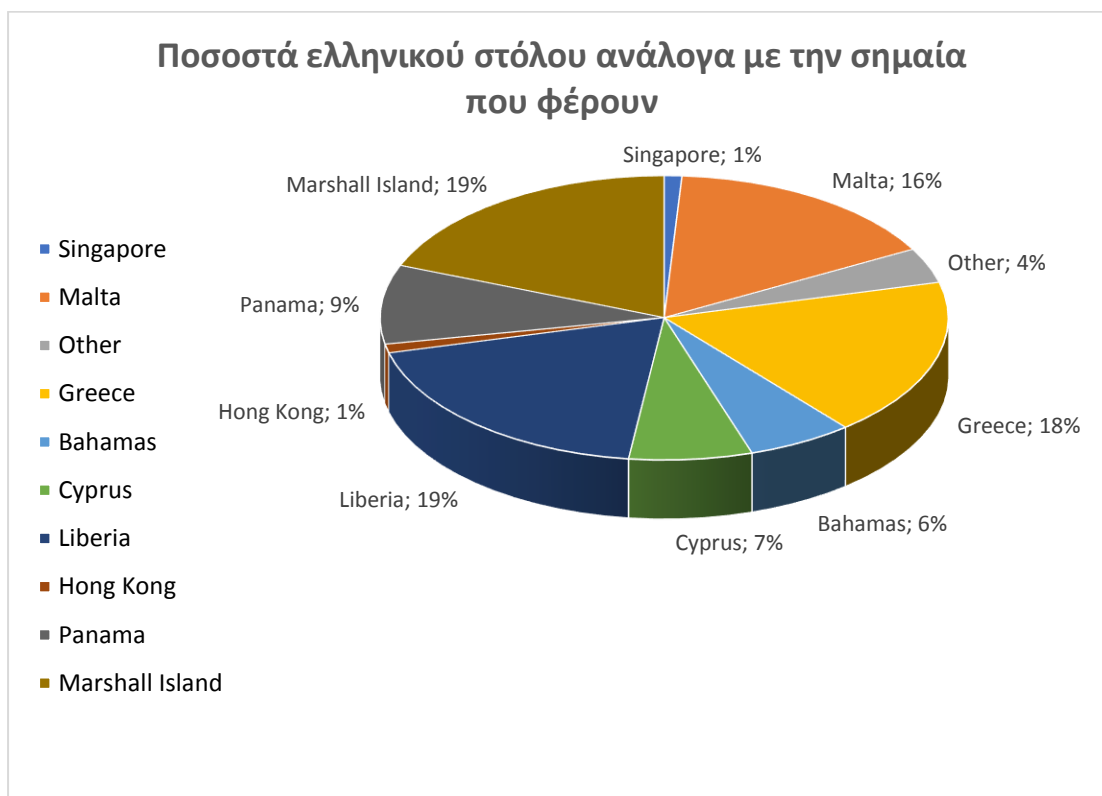


Πίνακας 1 .Ακολουθία ελληνικού στόλου (1988-2017)

Date		Ships	DWT	GT
March	1988	2,487	85,047,436	47,269,018
March	1989	2,428	81,928,296	45,554,419
February	1990	2,426	84,439,159	46,580,539
March	1991	2,454	87,102,785	47,906,852
March	1992	2,688	98,218,176	53,891,528
March	1993	2,749	103,958,104	56,918,268
March	1994	3,019	120,650,373	66,342,046
March	1995	3,142	126,128,352	71,666,943
March	1996	3,246	129,737,336	75,156,763
March	1997	3,204	127,782,567	74,982,110
February	1998	3,358	133,646,831	78,900,843
March	1999	3,424	139,255,184	83,454,890
March	2000	3,584	150,966,324	90,227,491
March	2001	3,618	168,434,370	100,220,348
March	2002	3,480	164,613,935	98,195,100
May	2003	3,355	171,593,487	103,807,860
March	2004	3,370	180,140,898	108,929,135
March	2005	3,338	182,540,868	109,377,819
March	2006	3,397	190,058,534	113,603,803
February	2007	3699	218,229,552	129,765,470
February	2008	4,173	260,929,221	154,599,274
February	2009	4,161	263,560,741	156,214,619
February	2010	3,996	258,121,898	152,616,046
March	2011	3,848	261,675,981	153,128,919
March	2012	3,760	264,054,167	155,904,976
March	2013	3,677	265,336,520	155,988,384
March	2014	3,901	290,847,132	170,984,684
March	2015	4,057	314,456,451	184,063,875
February	2016	4,092	320,597,574	188,904,194
March	2017	4,085	328,763,767	192,430,519

, Πίνακας 2. Ακολουθία ελληνικού στόλου (1988-2017)

Το σύνολο των 4.085 πλοίων που έχουν στην κατοχή τους οι Έλληνες εφοπλιστές δεν φέρουν όλα την ελληνική σημαία, παρά μόνο το 18% του συνολικού στόλου όπως διαμορφώνεται στον παρακάτω πίνακα.



Πίνακας 3. Ποσοστά ελληνικού στόλου ανάλογα με την σημαία που φέρουν

Παρακάτω βλέπουμε πως αναλύεται το σύνολο του ελληνικού στόλου ανάλογα με το είδος των πλοίων που έχει στην κατοχή του όπως έχει διαμορφωθεί μέχρι το Μάρτιο 2017

Oil Tankers

Ποσοστό του συνολικού αριθμού των πλοίων : 25.2

Ποσοστό της συνολικής χωρητικότητας (DWT) : 24.7

Chemical & Products Tankers

Ποσοστό του συνολικού αριθμού των πλοίων: 7.5

Ποσοστό της συνολικής χωρητικότητας (DWT) : 13.0

Liquefied Gas Carriers

Ποσοστό του συνολικού αριθμού των πλοίων: 11.2

Ποσοστό της συνολικής χωρητικότητας (DWT) : 10.9

Ore & Bulk Carriers

Ποσοστό του συνολικού αριθμού των πλοίων: 16.2

Ποσοστό της συνολικής χωρητικότητας (DWT) : 18.3

Container Ships

Ποσοστό του συνολικού αριθμού των πλοίων: 6.9

Ποσοστό της συνολικής χωρητικότητας (DWT) : 7.7

Cargo Ships

Ποσοστό του συνολικού αριθμού των πλοίων: 1.6

Ποσοστό της συνολικής χωρητικότητας (DWT) : 1.6

Other Cargo Ships

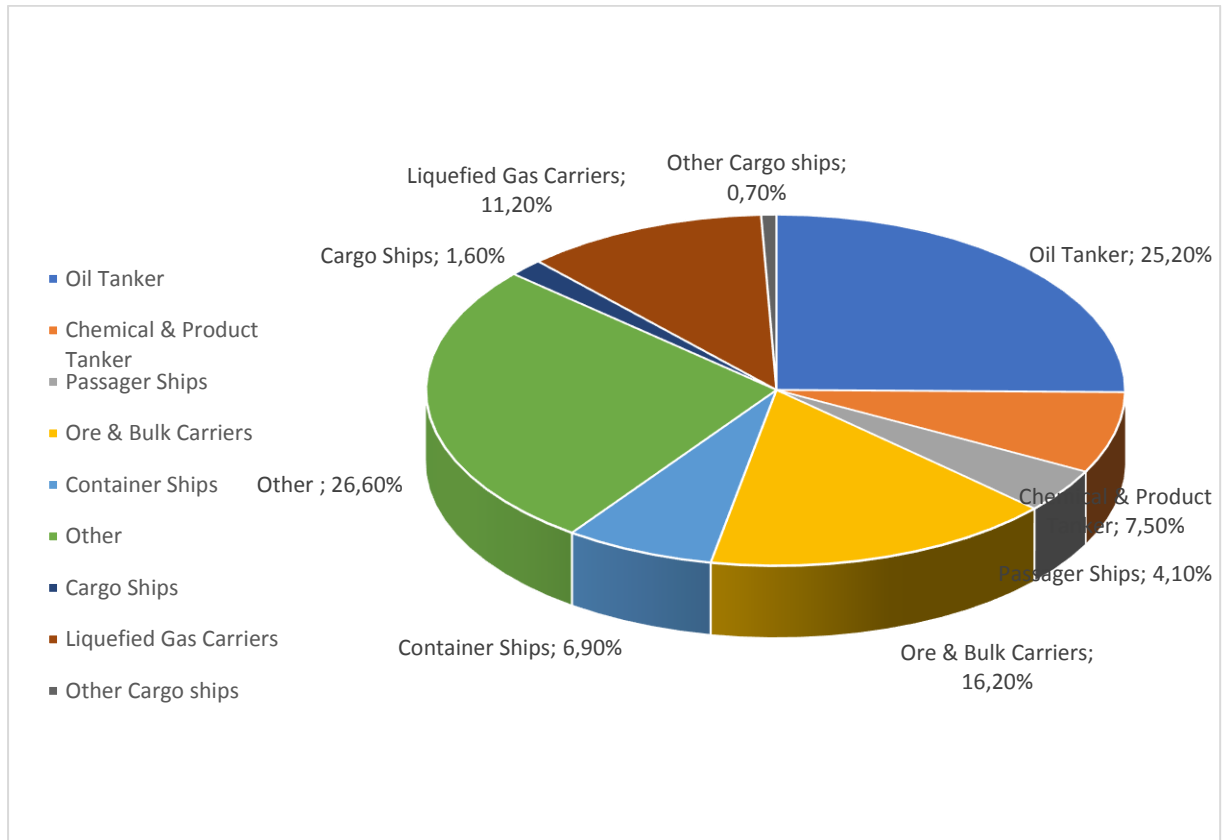
Ποσοστό του συνολικού αριθμού των πλοίων: 0.7

Ποσοστό της συνολικής χωρητικότητας (DWT) : 1.3

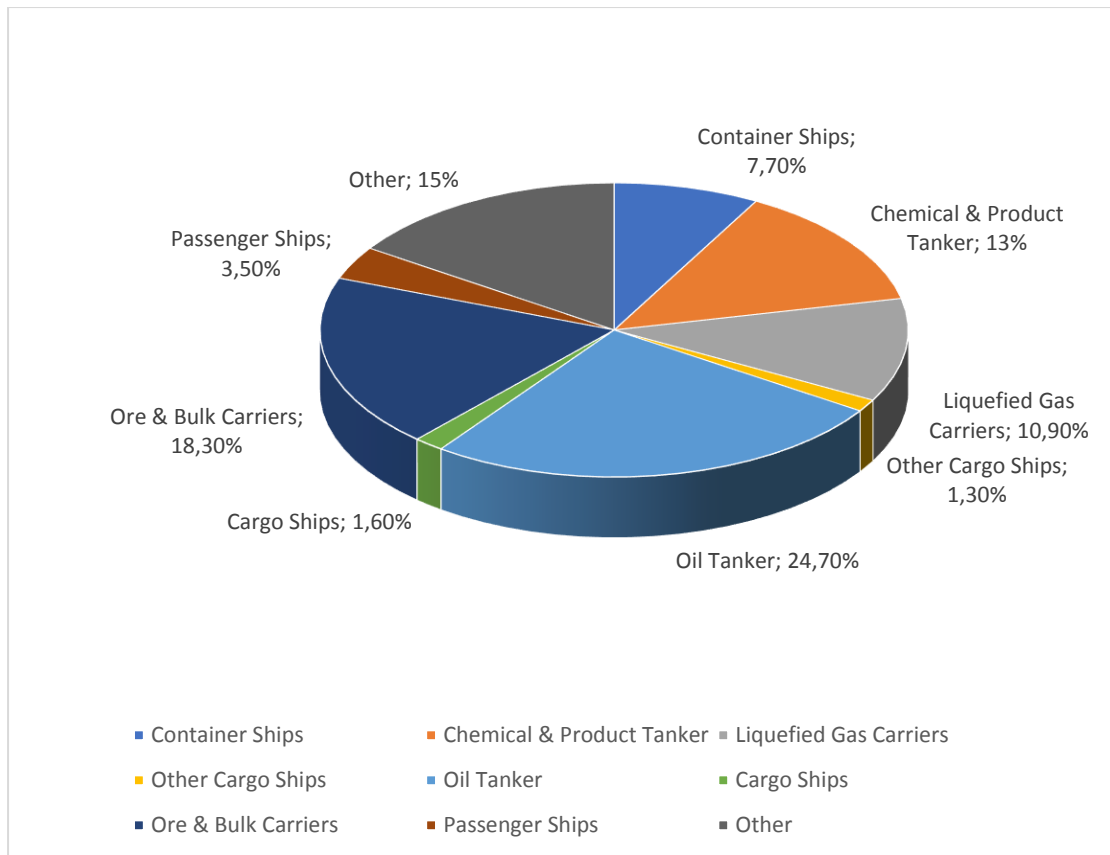
Passenger Ships

Ποσοστό του συνολικού αριθμού των πλοίων: 4.1

Ποσοστό της συνολικής χωρητικότητας (DWT) : 3.5



Πίνακας 4. Ποσοστό του συνολικού αριθμού των πλοίων



Πίνακας 5. Ποσοστό της συνολικής χωρητικότητας (DWT

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2: ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΙ ΚΥΚΛΟΙ

2.1 Εισαγωγή

Ο κλάδος των μεταφορών είναι ίσως ένας από τους δυνατότερους κλάδους της αγοράς. Το 85% του παγκόσμιου εμπορίου διακινείται θαλάσσια. Αυτό συμβαίνει διότι με τη θαλάσσια μεταφορά υπάρχει η δυνατότητα μεταφοράς μεγάλων ποσοτήτων (πρώτων υλών, καυσίμων, τροφίμων κ.α) με μειωμένο κοστολόγιο, ασφάλεια. Τα φορτία που μεταφέρονται με ένα πλοίο μπορούν να είναι μεγάλων ποσοτήτων και μεγάλης αξίας. Επίσης δια θαλάσσης η μεταφορά φορτίων είναι ευκολότερη διότι υπάρχουν λιμάνια σε όλο τον κόσμο που έχουν τις υποδομές να διακινήσουν τα εκάστοτε προϊόντα στο χερσαίο κομμάτι της περιοχής. Επιπλέον με την άνοδο της τεχνολογίας τα πλοία αυξήσαν την αυτονομία τους καθώς αυξήθηκε και η ταχύτητα μεταφοράς.

Τα θεμελιώδη στοιχεία της ναυτιλίας που είναι τα πλοία έχουν μεγάλη ποικιλία στο είδος καθώς και στο μέγεθος τους κάτι που δίνει την δυνατότητα μεταφοράς οποιαδήποτε ποσότητας αλλά και είδους προϊόντων σε μικρές ή και μεγάλες αποστάσεις.

Το διεθνές εμπόριο με το οποίο ασχολούνται οι περισσότερες ναυτιλιακές εταιρίες είναι αρκετά σύνθετο γιατί εμπλέκονται πολλοί παράγοντες όπως τα κυβερνητικά καθεστώτα που υπάρχουν στις διάφορες χώρες ή αν υπάρχουν εμπάργκο κ.α.

Η ναυτιλία είναι από τις λιγότερες βιομηχανίες όπου το κύριο κεφάλαιο που είναι τα πλοία που έχει στην κατοχή της η κάθε εταιρία εμπορεύονται. Οπότε είναι πολύ σημαντικό ο εκάστοτε πλοιοκτήτης να γνωρίζει την τρέχουσα αξία του στόλου καθώς και της κάθε μονάδας ξεχωριστά. Διότι αυτό θα καθορίσει κάποια ενδεχόμενη χρηματοδότηση ή για την συμφωνία με κάποιο ναυλωτή. Αυτά τα στοιχεία είναι απολύτως απαραίτητα για να γίνει η εκτίμηση σε ποιας διάρκειας ναυτιλιακού κύκλου θα μπορεί να ενταχθεί το κάθε πλοίο. Αυτό γίνεται ώστε η εταιρία να έχει την δυνατότητα να κάνει προγραμματισμό με βάση την ζήτηση των ναυλωτών καθώς και για να είναι σε θέση να ελέγχει αν χρειάζεται επιπλέον πλοία και τι είδους.

2.2 Ναυτιλιακοί κύκλοι

Όπως σε όλες τις αγορές υπάρχουν αυξήσεις και μειώσεις τιμών έτσι αυτό συμβαίνει και στην ναυτιλία. Ο ναυτιλιακός κύκλος πραγματεύεται τις διακυμάνσεις των αξιών των πλοίων και των ναύλων. Ο κάθε ναυτιλιακός κύκλος χωρίζεται σε φάσεις που έχουν μία κυκλική ακολουθία, οι οποίες θα παρουσιαστούν στην συνέχεια. Η διάρκεια ενός ναυτιλιακού κύκλου διαφέρει από τον άλλο. Επίσης η διάρκεια κάθε φάσης είναι διαφορετική και είναι άρρηκτα συνδεδεμένη με την υπόλοιπη αγορά και τις συνθήκες που επικρατούν σε αυτή. Ουσιαστικά η διάρκεια των φάσεων εξαρτάται από την προσφορά της χωρητικότητας των πλοίων της αγοράς καθώς και από την ζήτηση για χωρητικότητα που ορίζεται κάθε φορά από την αγορά. Οι κυριότεροι παράγοντες για τις διακυμάνσεις των τιμών είναι:

- Η κατεύθυνση της πορείας της διεθνούς αγοράς (ανάπτυξη-ύφεση)
- Η γεωργική παραγωγή που ένα μεγάλο της μέρος εξαρτάται από τις καιρικές συνθήκες που επικρατούν.
- Η αυξημένη ή μειωμένη προσφορά προϊόντων σε σχέση με την ζήτηση των προϊόντων που οδηγεί αναλογικά στην ζήτηση για χωρητικότητα στα πλοία
- Οι μεταβολές των τιμών των πρώτων υλών που αυτό συνεπάγεται και μεταβολή της τιμής στο τελικό προϊόν, τις περισσότερες φορές.
- Οι συνολικές χωρητικότητες σε περιόδους ύφεσης μειώνονται διότι οι εταιρίες για να μειώσουν τα έξοδα τους παίρνουν την απόφαση διάλυσης κάποιων παλαιότερων πλοίων που έχουν στην κατοχή τους. Αντίθετα σε περιόδους άνθησης η συνολική προσφορά χωρητικότητας αυξάνεται γιατί υπάρχουν πολλές ναυπηγήσεις νέο πλοίων.

Υποστηρίζεται ότι οι ναυτικοί κύκλοι έχουν σκοπό να εκτοπίσουν τις αδύναμες και μικρές ναυτιλιακές εταιρίες από την αγορά καρπώνοντας το μερίδιο αυτό οι μεγάλες και δυνατές στον κλάδο εταιρίες δημιουργώντας έτσι μια πιο κλειστή αγορά για λίγους στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών.

Σε περίοδο άνθησης και ευμάρειας οι για την αγορά ενός πλοίου αυξάνονται, με αποτέλεσμα να φτάνουν σε επίπεδα που ένα μεταχειρισμένο πλοίο είναι ακριβότερο από ένα νέο. Ωστόσο πολλές φορές οι ναυτιλιακές μπαίνουν στην διαδικασία να αγοράσουν ένα μεταχειρισμένο πλοίο σε μεγαλύτερη τιμή, από ένα

καινούριο, γιατί υπάρχει πίεση χρόνου στους πλοιοκτήτες γιατί θέλουν να είναι στην αγορά με μεγαλύτερες χωρητικότητες. Το ρίσκο της απόφασης για την αγορά ενός νέου πλοίου είναι τεράστιο διότι το χρονικό διάστημα που ενδεχομένως υπάρχει άνθηση είναι από μερικές βδομάδες μέχρι κάποια χρόνια. Οπότε το ίδιο το περιβάλλον της αγοράς δεν αφήνει μεγάλα περιθώρια χρόνου για αναμονή ενός νέου πλοίου.

Έτσι είναι 'λογικό σε ένα τόσο ασταθές και ευάλωτο περιβάλλον όπως της ναυτιλίας οι επενδύσεις να γίνονται με το ένστικτο, την διορατικότητα και την μελλοντική αξιολόγηση της διεθνούς αγοράς. Οι τιμές των ναύλων και το περιθώριο κέρδους σε περιόδους ύφεσης είναι σε πολύ χαμηλά επίπεδα. Το αντίθετο, όμως, συμβαίνει σε περιόδους άνθησης. Από αυτό γίνεται κατανοητό ότι μία επένδυση μπορεί να τριπλασιάσει τα κέρδη μια εταιρίας ή και να γίνει ακριβώς το αντίθετο, δηλαδή να τα υποτριπλασιάσει αν η χρονική περίοδος που γίνει η επένδυση δεν είναι σωστή.

Όπως αναφέρθηκε και παραπάνω ότι η ζήτηση και η προσφορά της χωρητικότητας γίνεται κατανοητό ότι τον κεντρικό ρόλο σε ένα ναυτιλιακό κύκλο καθώς και η διάρκεια του καθορίζονται από τον φορτωτή ή από τον πλοιοκτήτη (στο σύνολο της αγοράς) γιατί ανά συνθήκες οι απαιτήσεις του καθενός αλλάζουν.

2.2.1 Είδη ναυτιλιακών κύκλων

Ναυτιλιακοί κύκλοι μικρής διάρκειας 3-4 ετών

Ναυτιλιακοί κύκλοι μεσαίας διάρκειας 9-10 ετών

Ναυτιλιακοί κύκλοι μεγάλης διάρκειας 18-20 ετών

Οι 4 φάσεις που απαρτίζεται ο κάθε ναυτιλιακός κύκλος είναι οι εξής:

- Ύφεση: οι τιμές των ναύλων είναι πολύ χαμηλές και στην πλειοψηφία των περιπτώσεων τα ναύλα είναι κάτω από το λειτουργικό κόστος του πλοίου. Στην φάση αυτή η αγορά είναι "παγωμένη" και επικρατεί ένα αίσθημα αβεβαιότητας.
- Άνθηση: οι τιμές των ναύλων είναι αρκετά κοντά και κάποιες φορές είναι ίσες με τα λειτουργικά έξοδα του πλοίου. Η ζήτηση και η προσφορά χωρητικότητας είναι σχεδόν σε ισορροπία. Η ρευστότητα των ναυτιλιακών εταιριών βρίσκεται σε καλά επίπεδα κατά αυτή την περίοδο.
- Κορύφωση: οι τιμές των ναύλων είναι σε υψηλά επίπεδα και ξεπερνούν κατά πολύ τα λειτουργικά κόστη των πλοίων. Η ρευστότητα είναι στα υψηλότερα επίπεδα ενός ναυτιλιακού κύκλου που αυτό συνεπάγεται ότι οι ναυτιλιακές χρηματοδοτήσεις χορηγούνται κατά κόρον σε αυτή την φάση διότι οι δανειστές αισθάνονται ασφάλεια για την αποπληρωμή των δανείων. Η χωρητικότητα είναι στο μέγιστο δυνατό. Κάποιες φορές η ζήτηση είναι μεγαλύτερη από την προσφερόμενη χωρητικότητα.
- Κατάρρευση: η ρευστότητα ολοένα και μειώνεται. Οι ζητούμενες χωρητικότητες είναι σε χαμηλά επίπεδα με αποτέλεσμα οι ναύλοι να μειώνονται συνεχώς.

2.2.2 Οι ναυτιλικοί κύκλοι σε σχέση με την χρηματοδότηση

Όπως σε όλους τους κλάδους της αγοράς, για την υλοποίηση μιας ιδέας-επένδυσης απαιτείται χρηματοδότηση. Η χρηματοδότηση προέρχεται από ίδια κεφάλαια ή από την χορήγηση κάποιου δανείου. κατά τον δανεισμό, ο δανειζόμενος πρέπει να αποδείξει ότι είναι σε θέση ότι το επιχειρηματικό πλάνο που έχει θα έχει ,θα αποδώσει ώστε να έχει την δυνατότητα αποπληρωμής. Επίσης κατά τον δανεισμό κρίνεται απαραίτητο η υποθήκευση του εξοπλισμού που θα αγοραστεί. Έτσι ακριβώς λειτουργεί και ο κλάδος της ναυτιλίας. Η εταιρία για να κατοχυρώσει τον δανεισμό πρέπει έχει εξασφαλίσει από πριν ναύλους και να υποθηκεύσει και το πλοίο που θα αγοράσει. Η ευκολία για την εύρεση και εξασφάλιση ναύλων εξαρτάται από την φάση του ναυτιλιακού κύκλου.

2.3 Είδη ναυλώσεων

Η ναύλωση είναι η συμφωνία που γίνεται ανάμεσα στον πλοιοκτήτη και τον ναυλωτή, στην οποία ο πλοιοκτήτης προσφέρει τις υπηρεσίες του πλοίου του αν με το είδος του προϊόντος που δίνει εντολή ο ναυλωτής να μεταφερθεί. Κατά την διαπραγμάτευση η τιμή του ναύλου ορίζεται με βάση των νόμων της διεθνούς εμπορικής αγοράς. Τα είδη των ναύλων είναι τα εξής:

2.3.1 Χρονοναύλωση (time-charter)

Στο συγκεκριμένο είδος ναύλωσης, ο πλοιοκτήτης μισθώνει το πλοίο σε ένα ναυλωτή για συγκεκριμένο χρόνο. Κατά το χρονικό αυτό διάστημα ο πλοιοκτήτης είναι υπεύθυνος για τα πάγια έξοδα του πλοίου. Όλα τα υπόλοιπα έξοδα του πλοίου όπως καύσιμα, διόδια, λιμενικά τέλη κ.α. καλύπτονται από τον ναυλωτή. Η μορφή αυτή ναύλωσης χρησιμοποιείται από εταιρίες που χρειάζονται περισσότερη χωρητικότητα από αυτή που έχουν διαθέσιμη, για συγκεκριμένο χρονικό διάστημα , για την μεταφορά φορτίων ή για να αντικαταστήσουν κάποιο πλοίο τους που βρίσκεται εκτός απασχόλησης (off hire).

2.3.2 Ναύλωση για ένα ή περισσότερα ταξίδια (single or consecutive voyage charter)

Στην περίπτωση αυτή ο πλοιοκτήτης διαθέτει στον ναυλωτή ένα πλοίο για την μεταφορά συγκεκριμένου είδους και ποσότητάς φορτίου. Η φόρτωση του εμπορεύματος μπορεί να γίνει από ένα ή περισσότερα λιμάνια και αντίστοιχα ο προορισμός να είναι ένα ή περισσότερα λιμάνια. Κατά την περίοδο του ταξιδιού ο ιδιοκτήτης του πλοίου επιβαρύνεται με κάθε είδους δαπάνη που ενδεχομένως προκύψει, όπως ακόμα και σε καθυστέρηση φόρτωσης ή εκφόρτωσης λόγω δυσμενών καιρικών συνθηκών. Αυτό το είδος ναύλωσης χρησιμοποιείται για την μεταφορά μίας ή και περισσότερων παρτίδων ενός φορτίου. Οι μεταφορές αυτές δεν διαρκούν μεγάλα χρονικά διαστήματα και για τον λόγο αυτό δεν συμφέρουν οικονομικά οι χρονοναυλώσεις σε αυτές τις περιπτώσεις.

2.3.3 Ναύλωση γυμνού πλοίου(bare-boat charter)

Η ναύλωση γυμνού πλοίου περιλαμβάνει την μίσθωση του πλοίου από ένα ναυλωτή χωρίς πλήρωμα. Αυτό συνεπάγεται ότι ο ναυλωτής επιβαρύνεται όλα τα έξοδα του πλοίου εκτός από τα έξοδα που αφορούν το κεφάλαιο. Επιπλέον αυτό του είδους ναυλώσεις πολλές φορές μετατρέπονται σε αγορές για να υπάρξει φοροαπαλλαγή. Έτσι αυτού του είδους η ναύλωση χρησιμοποιείται και σαν χρηματοδότηση για την αγορά του πλοίου. Η μέθοδος ναύλωσης αυτή δεν είναι συνηθισμένη και δεν χρησιμοποιείται αρκετά.

2.3.4 Μερική ναύλωση

Μερική ναύλωση είναι η ναύλωση μέρους της ολικής χωρητικότητας του πλοίου. Τα έξοδα του πλοίου τα αναλαμβάνει ο ιδιοκτήτης. Η μόνη οικονομική υποχρέωση του ναυλωτή είναι τα συμφωνηθέντα ναύλα. Η μέθοδος αυτή χρησιμοποιείται από εταιρίες με σταθερό όγκο παραγωγής που δεν είναι ικανός να φτάσει ολόκληρη την χωρητικότητα ενός πλοίου.

2.3.5 Συμβόλαιο εργολαβικής μεταφοράς πλοίων (contract of affreightment)
Στην περίπτωση αυτή η ναυτιλιακή έρχεται σε συμφωνία με τον ναυλωτή για μία ή για περισσότερες μεταφορές σε τακτά χρονικά διαστήματα, συγκεκριμένης ποσότητας και είδος φορτίων και μεταξύ συγκεκριμένων λιμανιών φόρτωσης/εκφόρτωσης. Η μέθοδος αυτή χρησιμοποιείται από τεχνικές εταιρίες έργων καθώς και από εταιρίες κρουαζιερόπλοιων.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3: ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ

3.1 Τραπεζικός δανεισμός

Η έννοια της χρηματοδότησης για την ναυτιλία δεν είναι μονοσήμαντη. Ο κλάδος της ναυτιλίας είναι άρρηκτα συνδεδεμένος με την χρηματοδότηση. Είναι ένας κλάδος με ιδιαίτερα υψηλό ρίσκο και πολλές ιδιαιτερότητες. οι χρηματοδοτήσεις είναι συνεχόμενες λόγω της συνεχόμενης ανάπτυξης αλλά και των συνθηκών που επικρατούν στην παγκόσμια αγορά.

Οι λόγοι αναζήτησης κεφαλαίων από τις ναυτιλιακές εταιρίες είναι οι εξής:

- Επέκταση στόλου
- Αντικατάσταση- αναβάθμιση υπάρχοντος στόλου
- Είσοδος στον κλάδο της ναυτιλίας
- Μετασκευή υφιστάμενου πλοίου
- Αύξηση προσφερόμενου tonnage

Οι τράπεζες εκτός από κεφάλαια για την αγορά ή επισκευή των πλοίων χρηματοδοτούν τις ναυτιλιακές εταιρίες και για τις λειτουργικές ανάγκες τους.

Οι που ασχολούνται με τέτοιου είδους δάνεια είναι

- Εμπορικές (commercial banks)
- Επενδύσεων (investment banks)
- Ανάπτυξης (export-import banks)

Πλεονεκτήματα τραπεζικού δανεισμού

Το δάνειο είναι ένα μέσο άντλησης κεφαλαίου. Τα προαναφερθείσα είδη τραπεζών εξασφαλίζουν στις ναυτιλιακές ευέλικτα δάνεια με πολύ ευνοϊκούς όρους. Αυτό συμβαίνει γιατί το δάνειο μπορεί να προσαρμοστεί στις ανάγκες της επιχείρησης όταν υπάρχει προκαθορισμένος χρόνος αποπληρωμής. Για τον συγκεκριμένο κλάδο σε πολλές περιπτώσεις οι χρηματοδότηση από τις τράπεζες είναι μονόδρομος διότι υπάρχει έλλειψη γνώσης επί του αντικειμένου από θεσμικούς επενδυτές. Επιπλέον οι εταιρίες διατηρούν την κυριότητα των πλοίων που έχουν στην κατοχή τους μπορούν να τα εκμεταλλευτούν όπως επιθυμούν. Η τράπεζα

δεν επεμβαίνει στην επένδυση, απλά προσπαθεί να εξασφαλίσει ότι θα καλυφθούν οι υποχρεώσεις του δανειολήπτη.

Μειονεκτήματα τραπεζικού δανεισμού

Εκτός από τα πλεονεκτήματα του τραπεζικού δανεισμού εντοπίζονται και αρκετά μειονεκτήματα στην συγκεκριμένη μέθοδο χρηματοδότησης. Η διαδικασία είναι ιδιαίτερα χρονοβόρα λόγω του αυξημένου όγκου εγγράφων που πρέπει να προσκομισθούν για την διαδικασία. Επίσης, ο δανειολήπτης πρέπει να παρέχει εγγυήσεις στην τράπεζα που σημαίνει υποθήκευση πλοίου ή εταιρικές εγγυήσεις. Άλλο ένα μειονέκτημα που εντοπίζεται είναι ότι δεν υπάρχουν φορολογικές ελαφρύνσεις για την εταιρία όπως ισχύει στην περίπτωση της χρονομίσθωσης (leasing). Τέλος ο τραπεζικός δανεισμός καλύπτει το 60-70% της αρχικής επένδυσης. Το υπόλοιπο ποσοστό θα πρέπει να αντληθεί από αλλού.

3.1.1 Μορφές τραπεζικών δανείων

- **Μακροπρόθεσμα δάνεια (term loans):** είναι δάνεια στα οποία συμφωνούνται συγκεκριμένοι όροι όπως η διάρκεια του δανείου, το ποσό του δανεισμού, το ύψος των επιτοκίων και γίνεται και καθορισμός των εγγυήσεων.
- **Κοινοπρακτικά δάνεια (Syndicated loans):** σε αυτή την μορφή δανείου, λόγω ότι τα ποσά δανεισμού σε μία εταιρία του ναυτιλιακού κλάδου είναι μεγάλα, αλλά και δια την διάσπαση ανάληψης κινδύνου είναι δυνατό να συμμετέχουν δύο και πλέον τράπεζες.
- **Δάνεια υπεραναλήψεων (overdrafts loans):** ο συγκεκριμένος τύπος δανείου δίνει την δυνατότητα στον δανειζόμενο να υπερβεί το αρχικό συμφωνηθέν ποσό ακόμα και αν το υπόλοιπο του τραπεζικού λογαριασμού του υπόχρεου είναι μικρότερος από τις υποχρεώσεις.
- **Δάνεια γέφυρα (Bridge loans):** τα δάνεια τέτοιου τύπου είναι για να καλύπτουν αγορές ή επενδύσεις κατά 25% περίπου, στις οποίες ο αγοραστής δεν έχει το σύνολο του ποσού που απαιτείται. Έτσι η τράπεζα καλύπτει τον αγοραστή και στην συνέχεια εγκρίνεται και το αρχικό δάνειο που είχε ζητηθεί.

- Ανακυκλούμενα δάνεια(revolving loans): επί της ουσίας είναι δάνεια-κεφάλαια κίνησης που χρησιμοποιεί αγοραστής και αποπληρώνει είτε σε μικρά χρονικά διαστήματα ή όποτε υπάρχει ρευστότητα στην εταιρία. Η αποπληρωμή γίνεται εντός συμφωνημένου χρόνου.
- Εγγυημένο δάνειο: είναι δάνειο με εγγυημένη αποπληρωμή και με δέσμευση ακίνητης ή κινητής περιουσίας.

Εναλλακτικοί τρόποι χρηματοδότησης

Από τα μεγαλύτερα και σημαντικότερα κεφάλαια στην βιομηχανία της ναυτιλίας είναι η χρηματοδότηση των εταιριών. Χωρίς την χρηματοδότηση δεν μπορεί να υπάρξει ανάπτυξη στον συγκεκριμένο κλάδο. Η βασικότερη πηγή κεφαλαίων ήταν οι τράπεζες. Όμως λόγω της παγκόσμιας κρίσης που επικρατεί εδώ και περίπου μια δεκαετία έγινε αρκετά δύσκολη και χρονοβόρα η διαδικασία έκδοσης τραπεζικού δανείου. Έτσι οι ναυτιλιακές εταιρίες στράφηκαν σε εναλλακτικούς τρόπους χρηματοδότησης.

3.2 Χρηματοδοτική Μίσθωση (Leasing)

Από τους ειδικούς θεωρείται μια από τις σημαντικότερες μεθόδους εύρεσης κεφαλαίου.

Η Χρηματοδοτική Μίσθωση είναι μία μέθοδος εύρεσης κεφαλαίου που δίνει τη δυνατότητα σε ένα οργανισμό είτε να αναπτυχθεί από το μηδέν ή να επεκταθεί χωρίς να χρησιμοποιήσει κανένα μέρος του κεφαλαίου που έχει ήδη στην κατοχή του. Η εταιρεία χρηματοδοτικής μίσθωσης, είναι σε θέση όχι μόνο να προσφέρει ρευστότητα αλλά και να κάνει εκείνη την αγορά του εξοπλισμού με βάση τις οδηγίες που θα της υποδειχτούν από την επιχείρηση. Στη συνέχεια ο εξοπλισμός αυτός μισθώνεται από την επιχείρηση για συγκεκριμένο χρονικό διάστημα και για συγκεκριμένο τίμημα. Επίσης η μέθοδος της χρηματοδοτικής μίσθωσης ενδείκνυται σε περιπτώσεις που μία εταιρία ή μια τράπεζα έχει στην κατοχή της ένα πλοίο το οποίο δεν έχει τις γνώσεις και την εμπειρία να το αξιοποιήσει ώστε να της αποφέρει κέρδη. Έτσι το πλοίο με αυτό τον τρόπο έρχεται στην κατοχή κάποιου

εφοπλιστή που το εκμεταλλεύεται. Ο χρόνος μίσθωσης ενός πλοίου είναι 10-15 χρόνια. Μετά το πέρας της χρονικής διάρκειας του μισθωτηρίου υπάρχει συνήθως το option της εξαγοράς του πλοίου από την επιχείρηση. Το τίμημα εξαγοράς δεν είναι προκαθορισμένο αλλά συμφωνείται μετά την λήξη του μισθωτηρίου και αν δεν υπάρχει ανανέωση αυτού.

Μορφές χρηματοδοτικής μίσθωσης(leasing)

- Άμεση χρηματοδοτική μίσθωση(Direct leasing):με τον συγκεκριμένο τρόπο εφαρμογής ο εκμισθωτής, δηλαδή αυτό που παρέχει την χρηματοδότηση, αγοράζει ο ίδιος από τον κατασκευαστή και στην συνέχεια το εκμισθώνει στον μισθωτή. Ο τρόπος αυτός μπορεί να εφαρμοστεί και σε κινητό εξοπλισμό (έπιπλα, οχήματα, μηχανήματα) καθώς και σε ακίνητο (επαγγελματική στέγη, αποθήκες, εκτάσεις).
- Χρηματοδοτική μίσθωση-πώληση(Vendor leasing):Ο συνεργαζόμενος προμηθευτής συστήνει στην εταιρεία χρηματοδότησης πελάτες του που επιθυμούν να αγοράσουν εξοπλισμό από αυτόν. Το πρόσθετο όφελος για τον πελάτη είναι η έτοιμη λύση χρηματοδότησης που του παρέχεται απευθείας με τον προμηθευτή. Ο προμηθευτής έχει το βασικό πλεονέκτημα ότι επιτυγχάνει πωλήσεις τοις μετρητοίς και το ανταγωνιστικό του πλεονέκτημα για αύξηση του μεριδίου του στην αγορά που δραστηριοποιείται, ενώ απαλλάσσεται του κόστους χρηματοδότησης των πελατών του. Πρόκειται, δηλαδή, για ακόμη ένα χρηματοοικονομικό εργαλείο που συμβάλλει στην αύξηση των πωλήσεων καθώς χρησιμοποιείται από τις επιχειρήσεις ως πλεονέκτημα για τον καταναλωτή απέναντι στον ανταγωνιστή. Η συγκεκριμένη μορφή χρηματοδότησης είναι για αγαθά χαμηλής αξίας όπως: αυτοκίνητα, φορτηγά, υπολογιστές, εκτυπωτικά.
- Πώληση και Επαναμίσθωση Παγίων Στοιχείων(Sale and lease back): Ο μισθωτής αγοράζει από την εταιρία που είχε μισθώσει τον εξοπλισμό και στην συνέχεια της το πουλάει σε έκτακτες ανάγκες ρευστότητας ή για να

βελτιώσει την τον ισολογισμό της (εξόφληση δανείου, για να δείξει χαμηλότερες υποχρεώσεις απέναντι σε τρίτους)

- Μίσθωση με παροχή υπηρεσιών(Service leasing): ουσιαστικά ο κατασκευαστής παρέχει στην εταιρία πρόσθετες υπηρεσίες όπως η συντήρηση και η εκπαίδευση.
- Κοινοπρακτική χρηματοδοτική μίσθωση(Leveraged leasing): ο τρόπος αυτός χρηματοδότησης εφαρμόζεται για την αγορά μεγάλης αξίας πραγμάτων και αποτελείται από τέσσερα μέρη, τον πελάτη, τον κατασκευαστή, μια τράπεζα και την εταιρία μίσθωσης.
- Διασυνοριακή μίσθωση(Cross-border leasing): θεωρείται ως ένας αυξημένου κινδύνου τρόπος χρηματοδότησης σε ότι αφορά την αποπληρωμή διότι γίνεται σε συνάλλαγμα.

Πλεονεκτήματα leasing για τον μισθωτή

- Ο χρηματοδότης καλύπτει το 100% του επιχειρηματικού σχεδίου με μια αρκετά μικρή εξασφάλιση σε σχέση με εκείνη που θα ζητούσε μια τράπεζα.
- Ο μισθωτής επωφελείται με φορολογικές ελαφρύνσεις
- Η διάρκεια καθώς και το τίμημα του μισθώματος καθορίζονται από τις δυνατότητες την επιχείρησης και από κάποιους εποχικούς παράγοντες που είναι πιθανό να ληφθούν υπόψη.

Μειονεκτήματα leasing για τον μισθωτή

- ο μισθωτής είναι αναγκασμένος να δέχεται ελέγχους από τους επενδυτές για την καλή λειτουργία και συντήρηση του εξοπλισμού
- σε περίπτωση που ο μισθωτής χρειαστεί επιπλέον κεφάλαιο από κάποια τράπεζα, θα υπάρχει δισταγμός από την τράπεζα σε όταν ο υπάρχον εξοπλισμός προέρχεται από το χρηματοδότηση leasing
- αν ο μισθωτής δεν τηρεί τους συμφωνημένους όρους τότε η χρηματοδότης εταιρία έχει την δυνατότητα να κατασχέσει το εξοπλισμό.

3.3 Ομολογιακά δάνεια

Η έκδοση ομολογιών αποτελεί μια εναλλακτική μορφή χρηματοδότησης που δεν είναι ευρύτερα διαδεδομένη στην ναυτιλιακή κοινότητα. Η εταιρεία που θέλει να αντλήσει κάποια κεφάλαια εκδίδει ομολογίες για αυτό το σκοπό. Οι προϋποθέσεις που πρέπει να ικανοποιηθούν για την έκδοση ομολογιών είναι πολύ αυστηρές και δύσκολα επιτυγχάνονται από τις ναυτιλιακές εταιρείες. Οι εκδότες των ομολογιών πρέπει να έχουν ικανοποιητικό πιστωτικό επίπεδο που να αντιπροσωπεύει την πιστωτική ικανότητα της επιχείρησης. Οι ομολογίες είναι τίτλοι σταθερού εισοδήματος που βεβαιώνουν το ποσό που δάνεισε ο κάτοχος τους στον εκδότη τους. Κάθε τίτλος είναι αριθμημένος και αναγράφει την ονομαστική αξία και το επιτόκιο του δανείου. Οι ομολογίες περιλαμβάνουν και μια σειρά αποδείξεων που ονομάζονται τοκομερίδια και αναγράφουν το ποσό του τόκου και την ημερομηνία πληρωμής του. Η διάρκεια των ομολογιών είναι από 3 ως 20 χρόνια. Οι ομολογίες δεν δίνουν κανένα δικαίωμα θέσης στο διοικητικό συμβούλιο καθώς ούτε και τίτλους ιδιοκτησίας της εταιρίας στον κάτοχο των ομολογιών.

Το βασικό πλεονέκτημα της έκδοσης ομολογιών είναι το γεγονός ότι οι κεφαλαιαγορές προσφέρουν μακροπρόθεσμη χρηματοδότηση που η διάρκεια της ταυτίζεται σχεδόν με την οικονομική ζωή ενός πλοίου. Το βασικότερο μειονέκτημα των ομολογιών είναι ότι το επιτόκιο καθορίζεται από την αρχή και σε περίπτωση που ο δανεισμός είναι για αρκετά χρόνια αυτό μπορεί να εμπεριέχει πάρα πολλούς κινδύνους. Διότι με την πάροδο του χρόνου μπορεί να αλλάξει η αγορά του κλάδου.

3.4 Χρηματοδότηση από ιδία κεφάλαια

Τα προηγούμενα χρόνια ο πιο συνηθισμένος τρόπος χρηματοδότησης που χρησιμοποιούσαν οι ναυτιλιακές εταιρείες, λόγω του ότι οι τιμές ήταν χαμηλότερες, ήταν αυτός των ιδίων κεφαλαίων. Θεωρείται ένας κλασικός τρόπος χρηματοδότησης και το μεγαλύτερο πλεονέκτημα του είναι ότι υπάρχει απολύτως έλεγχος της εταιρίας από την διοίκηση της.

3.5 Δάνεια ναυπηγείων

Μια ακόμα μορφή χρηματοδότησης που χρησιμοποιούν οι ναυτιλιακές. Είναι η δανειοδότηση από τα ναυπηγεία. Ουσιαστικά, αυτή η μορφή δανείου εξασφαλίζει πίστωση στους πλοιοκτήτες απευθείας από το ναυπηγείο που θα κατασκευαστεί ή θα τροποποιηθεί το πλοίο. Με αυτή την μέθοδο χρηματοδότησης δεν έχουν επιπλέον ρευστότητα αλλά το καλό είναι ότι διατηρούν σε μεγάλο ποσοστό την υπάρχουσα. Με τον τρόπο αυτό οφέλη έχουν και τα ναυπηγεία διότι εξασφαλίζουν συνεχή απασχόληση και εισροές. Από την άλλη πλευρά οι πλοιοκτήτες εξασφαλίζουν ευνοϊκή αποπληρωμή.

Η διαδικασία έχει ως εξής, η πλοιοκτήτρια εταιρία καταβάλλει το 10% του ποσού της συνολική δαπάνης και στην συνέχεια καταβάλλετε το υπόλοιπο 90% του ποσού σε δόσεις ανάλογα με την εξέλιξη των εργασιών. Η εξόφληση δεν είναι απαραίτητο ότι θα γίνει παραλαβή του πλοίου αλλά συνήθως έχει διάρκεια άνω των 10 ετών. Το επιτόκιο ανέρχεται γύρω στο 9%.

3.6 Ενδιάμεση χρηματοδότηση

Δεν είναι διαδεδομένη μέθοδος χρηματοδότησης η συγκεκριμένη, ωστόσο είναι αρκετά ενδιαφέρουσα. Ο στόχος της δεν είναι για την επέκταση ή την ανανέωση της εταιρίας αλλά και για την κάλυψη διάφορων υποχρεώσεων. Το αρνητικό είναι ότι οι χρηματοδοτήσεις αυτές γίνονται από επενδυτικές εταιρίες που γενικά σχετίζονται με τον κλάδο. Αυτό έχει ως επακόλουθο ότι οι συγκεκριμένοι επενδυτές σαν αντάλλαγμα προσδοκούν σε ένα ποσοστό της ιδιοκτησίας της εταιρίας που δανείζουν. Ο στόχος τους δεν μελλοντικά να γίνουν μεγαλομέτοχοι της εκάστοτε εταιρίας αλλά το μόνο που θέλουν είναι να έχουν μια καλή απόδοση του κεφαλαίου που διέθεσαν μακροπρόθεσμα. Επίσης είναι πιθανό μετά το πέρας του χρόνου που συνήθως είναι γύρω στα 8-10 έτη προχωρούν σε πώληση τους ποσοστού που έχουν στην κατοχή τους στον προκάτοχο του,

Πλεονεκτήματα ενδιάμεσης μεθόδου

1. ο στόχος της ενδιάμεσης εταιρίας είναι να μπορέσει να ρευστοποιήσει την συμμετοχή της την κατάλληλη χρονική περίοδο ώστε να πετύχει την καλύτερη απόδοση για την επένδυση που έκανε. Αυτό σημαίνει η παραμονή της ενδιάμεσης εταιρίας (mezzanine financing) έχει ημερομηνία λήξης.
2. Με την εμπλοκή μιας ενδιάμεσης υπάρχει καλύτερη αντιμετώπιση από τις τράπεζες, με πιο ελκυστικούς όρους δανειοδότησης και αποπληρωμής. Διότι η ενδιάμεση επιχείρηση προσφέρει μεγαλύτερη εγγύηση κύρους και μειώνει το ρίσκο.
3. Η μόνη οικονομική υποχρέωση της επιχείρησης είναι η μηνιαία καταβολή των τόκων του δανείου καθώς και το ποσοστό του μερίσματος στην ενδιάμεση εταιρία που της αναλογεί.
4. Με την μέθοδο αυτήν βελτιώνεται η εικόνα του ισολογισμού της εταιρίας διότι εξοφλούνται τυχόν υποχρεώσεις (δάνεια, χρέη). Επίσης διαφοροποιείται προς το καλύτερο η κεφαλαιακή διάρθρωση της εταιρίας.

Μειονεκτήματα ενδιάμεσης μεθόδου

1. Το κόστος της ενδιάμεσης μεθόδου είναι αρκετά υψηλό σε σχέση με τον τραπεζικό δανεισμό διότι η ενδιάμεση επιχείρηση αναλαμβάνει ένα μεγάλο ρίσκο που σημαίνει μεγαλύτερη οικονομική απόδοση σε αυτή.
2. με την ενδιάμεση μέθοδο χάνεται ένα ποσοστό ιδιοκτησίας που σημαίνει ταυτόχρονα ότι χάνεται και ο απόλυτος έλεγχος των ιδιοκτητών της. Το γεγονός αυτό προκαλεί ανασφάλεια και αυτό αποθαρρύνει την επιχείρηση στην επιλογή αυτή της μεθόδου.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4: ΕΙΣΑΓΩΓΗ ΣΤΟ ΧΡΗΜΑΤΙΣΤΗΡΙΟ

4.1 Εισαγωγή στο χρηματιστήριο

Η εισαγωγή μιας ναυτιλιακής εταιρίας στο χρηματιστήριο αποτελεί ένα εναλλακτικό τρόπο για την εύρεση κεφαλαίων. Οι περισσότερες ναυτιλιακές εταιρίες είναι ιδιόκτητες που σημαίνει ότι δεν είναι εισηγμένες στο χρηματιστήριο. Υπολογίζεται ότι υπάρχουν 30,000 ναυτιλιακές εταιρίες παγκοσμίως από τις οποίες μόλις 202 είναι εισηγμένες. Οι 28 από αυτές είναι Ελλήνων εφοπλιστών. Οι κύριες αγορές που προσελκύουν τους εφοπλιστές είναι η Νέα Υόρκη, το Λονδίνο, το Όσλο και η Στοκχόλμη.

Για την εισαγωγή μιας εταιρίας στο χρηματιστήριο πρέπει να πληροί κάποιες προϋποθέσεις και είναι οι εξής:

1. Οι ναυτιλιακές για την εισαγωγή τους στο χρηματιστήριο πρέπει να έχουν στην κατοχή τους 5 πλοία εκ των οποίων τα 2 η ηλικίας τους να μην είναι μεγαλύτερη των 20 ετών και τα υπόλοιπα πλοία να μην υπερβαίνουν τα 25 έτη. Οι ηλικίες των πλοίων υπολογίζονται την στιγμή που κατατίθεται η αίτηση για την εισαγωγή.
2. Η αξία του στόλου θα πρέπει να εκτιμηθεί από το ναυτικό επιμελητήριο καθώς και από ένα οίκο αξιολόγησης
3. Η συνολική χωρητικότητα των 5 πλοίων θα πρέπει να είναι τουλάχιστον 10000 τόνους.
4. Έγκριση από την τράπεζα της Ελλάδος
5. Ονομαστικές μετοχές
6. Θα πρέπει τα ίδια κεφάλαια να το μέγιστο το 30% της συνολικής χρηματοδότησης της εταιρίας.

Η διέξοδος της εισαγωγής μιας εταιρίας στο χρηματιστήριο την δίνει την δυνατότητα για επέκταση αλλά και άντλησης κεφαλαίων. Είναι πολλές οι περιπτώσεις που δεν είναι εύκολο να υπάρξει χρηματοδότηση από τράπεζες ή από άλλους οργανισμούς λόγω της παγκόσμιας που επικρατεί. Επίσης η άντληση κεφαλαίων γίνεται άτοκα. Επίσης η ενδεχόμενη έκδοση επιπλέον μετοχών για την

εύρεση επιπλέον κεφαλαίων η τιμή των μετοχών δεν θα επηρεαστεί αν τα έσοδα παραμείνουν στα ίδια επίπεδα ή αυξηθούν. Από την άλλη πλευρά υπάρχει κίνδυνος για τους ιδιοκτήτες να χάσουν την πλειοψηφία της πλειοψηφίας του μετοχικού πακέτου που έχουν στην κατοχή τους με αποτέλεσμα να χάσουν και την δύναμη που έχουν στο διοικητικό συμβούλιο. Επιπλέον με την εισαγωγή στο χρηματιστήριο η φορολογία αυξάνεται και φορολογούνται με βάση τα καθαρά κέρδη τους. Ενώ σε αντίθετη περίπτωση και έχοντα ελληνικές σημαίες στα πλοία φορολογούνται με βάση την χωρητικότητά τους.

4.2 Τρόποι εισόδου στο χρηματιστήριο

Για την είσοδο μια εταιρίας στο χρηματιστήριο πρέπει να πληρούνται κάποιες προϋποθέσεις

- σωστή εταιρική και επιχειρηματική διάρθρωση
- υγιείς και κερδοφόρες χρήσεις εκμετάλλευσης
- επιτυχημένη συμμετοχή σε επενδυτικό πρόγραμμα
- μελλοντικό σχέδιο ανάπτυξης και επένδυσης των αντλούμενων κεφαλαίων
- Καθαρή Θέση €1εκ.
- Άυλες μετοχές
- Οικονομικές καταστάσεις σε ΔΛΠ/ΔΠΧΠ
- Φορολογικά ελεγμένες οικονομικές καταστάσεις μέχρι και την τρίτη πριν την υποβολή χρήση
- Διασπορά στο κοινό 10% κατά την εισαγωγή και 15% εντός 6 μηνών
- Ύπαρξη Συμβούλου κατά την αίτηση και για 2 έτη μετά την εισαγωγή υποχρεωτικά.

Η εισαγωγή μιας εταιρίας στο χρηματιστήριο προς διαπραγμάτευση μπορεί να πραγματοποιηθεί με δύο τρόπους. Είτε πρωτογενώς, δηλαδή να εισάγεται για πρώτη φορά στο χρηματιστήριο ,είτε δευτερογενώς, δηλαδή η συγκεκριμένη εταιρία να έχει εισαχθεί σε κάποιο δείκτη και να επιθυμεί να εισαχθεί και σε άλλο ή να επιθυμεί να εισαχθεί για πρώτη φορά σε δύο δείκτες ταυτόχρονα. Για την είσοδο των ναυτιλιακών εταιριών στο χρηματιστήριο ισχύει ότι και για εταιρίες άλλων κλάδων.

Οι ναυτιλιακές αποφεύγουν το ΧΑΑ και επιλέγουν ξένους δείκτες για την εισαγωγή τους. Το 2002 το υπουργείο ναυτιλίας θέσπισε ένα νόμο 6 σημείων μέσα από τον οποίο ήθελε να διασφαλίσει όσο το δυνατόν μεγαλύτερη διαφάνεια στις αγοροπωλησίες των μετοχών. Από την άλλη πλευρά οι πλοιοκτήτες έχουν την φιλοσοφία να ενισχύεται με κάθε τρόπο ο ανταγωνισμός.

Ο λόγος που κινήθηκαν στις ξένες αγορές ήταν διότι στην Αμερική και την Βρετανία υπάρχουν καλύτερες αποτιμήσεις των εταιριών και μεγαλύτερη άντληση κεφαλαίων σε σύντομο χρονικό διάστημα. Η εισαγωγή μιας εταιρίας απαιτεί αρκετές αλλαγές τόσο στο κομμάτι που αφορά τις διαδικασίες λειτουργίας, όσο και σε αύξηση ανθρώπινου δυναμικού που πρέπει να επενδύσει μια ναυτιλιακή για να τηρεί τις προϋποθέσεις ένταξης της στην κεφαλαιαγορά.

Από το 2005 και για μια δετία παρατηρήθηκε έντονη επιθυμία των ελληνικών ναυτιλιακών εταιριών για είσοδο σε ξένα χρηματιστήρια και συγκεκριμένα της Αμερικής. Οι οικονομικοί διευθυντές των εταιριών με την είσοδο τους στις ξένες αγορές ανέφεραν θετικά αποτελέσματα και σημαντική αύξηση της αξίας της εταιρίας καθώς και του στόλου της.

Σε αυτό το ξέσπασμα των ελληνικών ναυτιλιακών για είσοδο στο χρηματιστήριο κατάφεραν να αντλήσουν 5 δις ευρώ. Ένα αρκετά μεγάλο ποσό λαμβάνοντας υπόψη ότι η εύρεση κεφαλαίων από το χρηματιστήριο δεν είναι τόσο διαδεδομένη στο κλάδο της ναυτιλίας. Αυτό γίνεται πιο κατανοητό όταν συγκρίνει κανείς ότι την ίδια περίοδο οι ελληνικές ναυτιλιακές άντλησαν με την μορφή δανεισμού από τις τράπεζες 50 δις ευρώ. Έτσι είναι φανερό ότι το χρηματιστήριο αποτελεί μία εναλλακτική και παράλληλα συμπληρωματική πηγή κεφαλαίων.

4.3 Πλεονεκτήματα και μειονεκτήματα εισαγωγής στο χρηματιστήριο

Με την είσοδο μιας εταιρίας στο χρηματιστήριο μπορούν να διαπιστωθούν αρκετά θετικά στοιχεία που θα οδηγήσουν στην αύξηση της ρευστότητας της καθώς και στην ανάπτυξη της. Η είσοδος στο χρηματιστήριο μπορεί να προσφέρει στην εταιρία γρήγορη άντληση κεφαλαίων σε σχέση, για παράδειγμα με την λήψη ενός δανείου. Επιπλέον ο αριθμός των μετόχων αυξάνεται, κάτι που οδηγεί στην βελτίωση της διαχείρισης της εταιρίας. Με την εισαγωγή μιας εταιρίας στο χρηματιστήριο αποφεύγεται από τους μετόχους η τοποθέτηση ιδίων κεφαλαίων. Αυτό δίνει την δυνατότητα για επένδυση των κεφαλαίων σε άλλου είδους δραστηριότητα. Ως αποτέλεσμα αυτής της επιλογής επιτυγχάνεται διασπορά του επιχειρηματικού κινδύνου. Έτσι υπάρχει η δυνατότητα για μία αποτελεσματική κατανομή κεφαλαίων, που ενδεχομένως ο συνδυασμός της να έχει μεγάλες αποδόσεις. Σε αντίθετη περίπτωση, δηλαδή ενός όχι και τόσο επιτυχημένου συνδυασμού διασποράς ρίσκου δεν θα υπάρξει κατάρρευση. Μπορεί να υπάρξει ισορροπία ίσως και κάποια μικρή ζημία.

Επίσης οι μετοχές μίας μη εισηγμένης στο χρηματιστήριο εταιρίας έχουν πολύ μικρή εταιρίας έχουν πολύ μικρή δυνατότητα για ρευστοποίηση. Διότι είναι δύσκολη η εύρεση αγοραστή καθώς και η από κοινού αποδεκτή τιμή της συναλλαγής. Πέρα όμως από την βελτιωμένη ρευστότητα η ύπαρξη μιας καθορισμένης αγοραστικής αξίας και σε συνδυασμό με την διαφάνεια των συναλλαγών που υπάρχει μέσω του χρηματιστηρίου, δίνεται η δυνατότητα για επενδύσεις ή ακόμα και συγχωνεύσεις που είναι αναγκαίες για την αντιμετώπιση και την ισχυροποίηση της θέσης της εταιρίας έναντι του ανταγωνισμού. Η εξωτερική εικόνα της εταιρίας μετά την είσοδο της στο χρηματιστήριο αναβαθμίζεται και αποπνέει ένα αίσθημα εμπιστοσύνης.

Πέρα όμως από τα θετικά στοιχεία που έχει η είσοδος στο χρηματιστήριο υπάρχουν και κάποια μειονεκτήματα. Για την εγγραφή της εταιρίας στο Χ.Α απαιτείται η ανάθεση κάποιων διαδικασιών σε ανάδοχους όπως ορίζεται από τον νόμο. Οι ανάδοχοι είναι συνήθως λογιστές και δικηγόροι κτλ. και έχουν την αρμοδιότητα να ελέγξουν αν μια εταιρία συμμορφώνεται στις διαδικασίες που πρέπει να ακολουθεί, αποτιμούν την αξία της εταιρίας κ.α. η διαδικασία αυτή έχει ιδιαίτερα υψηλό κόστος και μεγάλη διάρκεια.

Επιπροσθέτως, ένα άλλο μειονέκτημα που παρατηρείται είναι ότι οι αμιγώς οικογενειακές επιχειρήσεις πλέον δεν θα έχουν τον απόλυτο έλεγχο στις αποφάσεις που θα παίρνουν. Όλες οι αποφάσεις/ενέργειες που θα ακολουθούνται θα πρέπει προηγουμένως να εγκρίνονται από το συμβούλιο των μετόχων. Έτσι η ελευθερία κινήσεων που υπήρχε, πλέον δεν υπάρχει. Ενδεχομένως με την προσθήκη νέων μελών στο μετοχικό σχήμα της επιχείρησης να αλλάξουν το όραμα καθώς και η στρατηγική που ακολουθεί.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5: ΕΜΠΕΙΡΙΚΗ ΑΝΑΣΚΟΠΗΣΗ-ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

5.1 Εισαγωγή

Η κατάσταση που επικρατεί στο περιβάλλον της ναυτιλίας σε παγκόσμιο επίπεδο είναι αντιφατική και γεμάτη προκλήσεις.

Με δύο διαφορετικούς ρυθμούς κινούνται οι ναυτιλιακές εταιρίες. Για κάποιους η ανάπτυξη και η κερδοφορία είναι μονόδρομος και για άλλους μοναδικός στόχος η επιβίωση.

Η αστάθεια που υπήρξε στην κινέζικη αγορά είχε ως αποτέλεσμα την τεράστια πτώση του δείκτη Baltic Dry Index. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα την μεγάλη πτώση του ξηρού φορτίου καθώς και μια πρόσκαιρη πτώση της αγοράς του υγροποιημένου φυσικού αερίου. Από την άλλη ο κλάδος της ναυτιλίας που ασχολείται με τα δεξαμενόπλοια δείχνει συνεχής βελτίωση και τις εταιρίες που είναι σε αυτό να παρουσιάζουν κέρδη. Δηλαδή εκείνες οι εταιρίες που επένδυσαν αλλά και συνεχίζουν να επενδύουν σε τάνκερ παρουσιάζουν ισχυρά οικονομικά μεγέθη. Η στρατηγική τους είναι ιδιαίτερα επιθετική επενδύοντας μεγάλα κεφάλαια σε μια προσπάθεια για προσέλκυση ισχυρών ναυλωτών ανά τον κόσμο. Από την άλλη πλευρά εκείνες που επένδυσαν στο ξηρό φορτίο προσπαθούν να ξεφύγουν από την ζημιογόνο πορεία που διαγράφουν μειώνοντας τα λειτουργικά έξοδα τους, μπαίνοντας στην διαδικασία πώλησης παλαιών ή ακόμα και νεόδμητων πλοίων ώστε να καλύψουν τις δανειακές τους υποχρεώσεις και να αυξήσουν την ρευστότητα τους.

Στην συγκεκριμένη αγορά δεν υπάρχουν μόνο οι εισηγμένες σε κεφαλαιαγορές εταιρίες αλλά και εταιρίες που έχουν παραμείνει ιδιωτικών συμφερόντων. Μια εταιρία στο συγκεκριμένο κλάδο που δεν είναι εισηγμένη δεν σημαίνει ότι δεν είναι και ισχυρή.

Να τονίσουμε ότι η μεγαλύτερη ελληνική ναυτιλιακή εταιρία και μια από τις πέντε καλύτερες στον κόσμο είναι ιδιωτικών συμφερόντων. (Γιάννη Αγγελικούσης)

5.2 Εισηγμένες στο χρηματιστήριο

Η Dryships του Γιώργου Οικονόμου βρέθηκε να καταγράφει ζημιές ύψους 1,44 δις ευρώ. Ο συνολικός όγκος δανείων της εταιρίας ανέρχεται στα 3,2 δις ευρώ. Η περίπτωση της συγκεκριμένης εταιρίας είναι ιδιαίζουσα διότι εκτός από την πτώση της μεταφοράς ξηρού φορτίου που αντιμετώπισε, είχε ένα επιπλέον πρόβλημα να αντιμετωπίσει και αυτό ήταν οι αναταραχές που υπήρξαν στον κλάδο των πλωτών γεωτρύπανων όπου και δραστηριοποιείται μέσω μίας θυγατρικής. Ενώ είναι εισηγμένη στην αμερικανική αγορά σταμάτησε να διαπραγματεύεται λόγω μεγάλης πτώσης της μετοχής της.

Η Star Bulk που και αυτή συγκαταλέγεται στις εισηγμένες ναυτιλιακές και ασχολείται με το ξηρό φορτίο αντιμετώπισε σοβαρά προβλήματα στα κέρδη της εξαιτίας της έκρυθμής κατάστασης που επικρατεί. Η πορεία αυτή κατάφερε και άλλαξε κάνοντας σύμπραξη με μία αμερικάνικη εταιρία διαχείρισης. Η εταιρία αυτή έδωσε την δυνατότητα επενδύσεων και εισχώρησης και σε άλλους κλάδους της ναυτιλίας ξεφεύγοντας από τον κλάδο του ξηρού φορτίου.

Μία άλλη εισηγμένη εταιρία η Diana Shipping, συμφερόντων Συμεών Παλήου, προβλέποντας την παγκόσμια κρίση, κινήθηκε με αμυντική στρατηγική και κρατώντας σταθερό τον αριθμό του στόλου της βοηθώντας την να σημειώσει μικρές απώλειες. Αυτό της έδωσε την δυνατότητα με την ανάκαμψη της αγοράς να ισχυροποιήσει την θέση της με μειωμένου ρίσκου επενδύσεις.

Η Navios Maritime Holdings, συμφερόντων Αγγελικής Φράγκου, είναι από τις εταιρίες που παρά την διασπορά κινδύνου των επιχειρηματικών της δραστηριοτήτων παρουσίασε ζημιές. Η εταιρία δραστηριοποιείται στο ξηρό φορτίο και στα τάνκερ. Παρόλα αυτά είναι η εταιρία που ανέκαμψε πολύ γρήγορα και αντιστάθμισε τις απώλειες της.

Από την άλλη πλευρά υπάρχουν και 4 εισηγμένες εταιρίες που παρ'όλη τη οικονομική αστάθεια και το δυσμενές περιβάλλον σημείωσαν σημαντικά κέρδη. Οι 3 από αυτές τις εταιρίες είναι η Ten, η Stealthgas και η Dynagas οι οποίες ασχολούνται με την μεταφορά πετρελαίου και φυσικού αερίου. Ο κλάδος της ενέργειας είναι πολύ ισχυρός και η πτώση της αγοράς δεν τον επηρέασε αρκετά αλλά αντιθέτως έδωσε την δυνατότητα για αύξηση των κερδών στις εταιρίες. Η τέταρτη εταιρία που σημείωσε μεγάλα κέρδη είναι η Costamare της οποίας ο κύριος όγκος των εισροών της προέρχεται από τον κλάδο του ξηρού φορτίου. Η εταιρία κατάφερε να σημειώσει κέρδη σε μία περίοδο που άλλες εταιρίες του κλάδου σημείωναν τεράστιες απώλειες.

5.3 Μη εισηγμένες στο χρηματιστήριο

Στις κερδισμένες συγκαταλέγονται εταιρίες που κινήθηκαν με επιθετικές στρατηγικές και νέες επενδύσεις οι οποίες δεν είναι εισηγμένες σε καμία κεφαλαιαγορά αλλά είναι αμιγώς ιδιωτικές.

Ο Γιάννης Αγγελικούσης με την Maran Gas και την Maran Tanker καθώς και ο Νικόλας Μαρτίνος με την Thenamaris εν μέσω κρίσης αύξησαν τον στόλο τους με αγορές νέων και μεταχειρισμένων πλοίων. Και οι δύο εταιρίες κύρια δραστηριότητα τους είναι η μεταφορά LNG και πετρελαίου.

Επιπλέον μεγάλη ρευστότητα παρατηρήθηκε ότι είχαν μικρές ναυτιλιακές εταιρίες μη εισηγμένες οι οποίες κατάφεραν να αυξήσουν την χωρητικότητα του στόλου τους βρίσκοντας ευκαιρίες μεταχειρισμένων πλοίων από εταιρίες ίδιου κλάδου οι οποίες μπήκαν σε διαδικασία μείωσης στόλου για να αυξήσουν την ρευστότητα τους.

Γενικό συμπέρασμα

Ο κλάδος της ναυτιλίας παρουσιάζει μεγάλη αστάθεια, όμως παραμένει ένας από τους ισχυρότερους κλάδους της αγοράς. Η αστάθεια που παρουσιάζει οφείλεται στην παγκόσμια οικονομική κρίση που έπληξε το εμπόριο καθώς και την ρευστότητα των τραπεζών. Όπως έχει αναφερθεί η χρηματοδότηση κατέχει πολύ σημαντικό ρόλο στην ναυτιλία. Οι κύριες πηγές χρηματοδότησης προέρχονται από τραπεζικό δανεισμό και από εισαγωγή των εταιριών στα χρηματιστήρια.

Ότι αφορά την εισαγωγή μιας ναυτιλιακής εταιρίας στο χρηματιστήριο επιλέγουν τις ξένες αγορές διότι υπάρχει λιγότερη γραφειοκρατία και δυνατότητα για άντληση μεγαλύτερων κεφαλαίων.

Επιπλέον , οι εισηγμένες στο χρηματιστήριο ναυτιλιακές παρουσίασαν μεγάλη πτώση σε μικρό χρονικό διάστημα. Ταυτόχρονα βέβαια αυτό είναι που τους έδωσε και την δυνατότητα να αρχίσουν να σταθεροποιούν την κατάσταση τους και στην εύρεση νέων κεφαλαίων για νέες επενδύσεις. Οι ιδιωτικές ναυτιλιακές είχαν να αντιμετωπίσουν μικρότερα προβλήματα την ίδια περίοδο διότι είχαν μικρότερο ρυθμό πτώσης.

Τέλος εκτός από την στρατηγική και τον τρόπο χρηματοδότησης που ακολουθεί μια ναυτιλιακή εταιρία σημαντικό ρόλο κατέχει και ο κλάδος στον οποίο δραστηριοποιείται.

Βιβλιογραφία

1. Γουλιέλμος Α.Μ., «Χρηματοδότηση Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων», 2η Έκδοση, Αθήνα, Εκδόσεις Αθ. Σταμούλης, 2007
2. Σαμπράκος Ε., Γιαννόπουλος Ι., «Οικονομική Εκμετάλλευση πλοίου», Εκδόσεις Ιδρύματος Ευγενίδου, 2008
3. Ναυτικό επιμελητήριο
4. Βλάχος Γ.Π., *Ναυτιλιακή Οικονομία*, Εκδόσεις Σταμούλη, Αθήνα 2011
5. Βλάχος Γ.Π., « *Προβλήματα και Προοπτικές της Ελληνικής Ναυπηγικής και Επισκευαστικής Βιομηχανίας*», Εκδόσεις Σταμούλης, Αθήνα, 1996
6. Ίδρυμα Οικονομικών & Βιομηχανικών Ερευνών
7. Λαζαρίδη Τ. Γιάννη «*Σύγχρονες μορφές χρηματοδότησης*» έκδοση Πανεπιστημίου Μακεδονίας Οικονομικών και Κοινωνικών Επιστημών Θεσσαλονίκη 1996.
8. www.protothema.gr
9. www.naftemporiki.gr
10. www.dealnews.gr
11. www.mononews.gr