

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ



ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

στην ΝΑΥΤΙΛΙΑ

ΤΙΜΕΣ ΑΓΑΘΩΝ ΚΑΙ ΝΑΥΛΟΥ

Καλοπίση Αικατερίνη

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 Σεπτέμβριος 2018

Ευχαριστίες/Acknowledgments

Η διπλωματική αυτή εργασία πραγματοποιήθηκε στα πλαίσια του τελευταίου σταδίου ολοκλήρωσης του Μεταπτυχιακού Προγράμματος στη Ναυτιλία του Πανεπιστημίου Πειραιώς. Κατά τη διάρκεια εκπόνησης της εργασίας μου δόθηκε η δυνατότητα να εμβαθύνω και να κατανοήσω το θέμα των ναυλώσεων και πως αυτές μπορούν να επηρεάσουν τη Ναυτιλία στο σύνολό της.

Στο σημείο αυτό θα ήθελα να ευχαριστήσω όλους τους καθηγητές του Μεταπτυχιακού προγράμματος για τις γνώσεις που μου μετέδωσαν και τα εφόδια που απλόχερα μου έδωσαν και με βοήθησαν να εξελιχθώ επαγγελματικά και προσωπικά.

Ιδιαίτερα θα ήθελα να ευχαριστήσω τον επιβλέποντα καθηγητή κ. Πολέμη για την κατανόησή του και την πολύτιμη βοήθειά του για να ολοκληρωθεί αυτή η διπλωματική εργασία.

Τέλος, θα ήθελα να ευχαριστήσω τους γονείς μου για την πολύτιμη στήριξή τους κατά τη διάρκεια των σπουδών μου αλλά και έναν σημαντικό άνθρωπο, τον Νίκο που με την παρουσία του, τα εναύσματα που μου έδωσε και την εμπιστοσύνη που μου έδειξε κατάφερα να ολοκληρώσω αυτή την εργασία κι ένα κύκλο σπουδών.

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Οι εναλλαγές των τιμών πετρελαίου και των τιμών των ναύλων είναι αποτέλεσμα της οικονομικής αστάθειας η οποία υφίσταται παγκοσμίως. Το θέμα που πραγματεύεται η παρούσα εργασία είναι η επιρροή που ασκεί η αλλαγή της τιμής του πετρελαίου στη διαμόρφωση των ναύλων στη spot αγορά. Η παρούσα ανάλυση στοχεύει στην ερμηνεία του παραπάνω ερωτήματος χρησιμοποιώντας ιστορικά και πολιτικοοικονομικά δεδομένα. Ταυτόχρονα χρησιμοποιήθηκαν παλαιότερες διαθέσιμες έρευνες οι οποίες ανήκουν τόσο στην ελληνική όσο και στην παγκόσμια βιβλιογραφία. Διερευνώντας το ερευνητικό πλαίσιο έγινε προσπάθεια ανάλυσης της εξέλιξης των τιμών πετρελαίου και των ναύλων βάση του μοντέλου της προσφοράς και ζήτησης που χαρακτηρίζει το ναυτιλιακό μοντέλο.

Λέξεις κλειδιά: freight rates, oil prices, παγκόσμια οικονομική κρίση, προσφορά, ζήτηση

ABSTRACT

Oil price fluctuations and freight rates are the result of the financial instability that exists worldwide. The issue this paper is dealt with is the influence of the change in the price of oil which can affect the freight rates in the spot market.

The present analysis aims at interpreting the above question using, basically, historical and political data. At the same time, previous available surveys and articles, which originate both from Greek and the worldwide literature were used.

Investigating the research framework, an attempt was made to analyze the evolution of oil prices and freight rates based on the supply and demand model that characterizes the shipping model.

Key words: freight rates, oil prices, world economical crisis, demand, supply

Περιεχόμενα

Ευχαριστίες/Acknowledgments	I
Περίληψη	1
Abstract.....	2
Εισαγωγή	6
Κεφάλαιο 1	8
1.1. Η παγκόσμια ναυτιλία.....	8
1.2. Η εξέλιξη της παγκόσμιας ναυτιλιακής βιομηχανίας	8
1.3. Ο διαχωρισμός της αγοράς στον τομέα της ναυτιλίας	10
1.4. Η αγορά δεξαμενόπλοιων	12
Κεφάλαιο 2	15
2.1 Τα είδη των ναυλοσυμφώνων	15
2.2 Ο σχηματισμός ναύλου	16
2.2.1 Η στιγμιαία αγορά (spot)	16
2.2.2 Ο μηχανισμός των ναύλων	18
Κεφάλαιο 3	20
3.1 Δείκτης Baltic Dry Index (BDI)	20
3.1.1 Παράγοντες που επηρεάζουν το βαλτικό δείκτη ξηρού Φορτίου.....	21
3.2 Δείκτης Baltic Handy Index (BHI).....	23
3.3 Δείκτης Baltic Capesize Index (BCI).....	23
3.4 Δείκτης Baltic Panamax Index	24
3.5 Δείκτης Baltic Dirty Tanker Index (BDTI) και Baltic Clean Tanker Index (BCTI).....	25

Κεφάλαιο 4.....	26
4.1 Το μοντέλο της προσφοράς και ζήτησης στην παγκόσμια αγορά.....	26
4.1.1 Η Ζήτηση	26
4.1.2 Η Προσφορά.....	30
4.1.3 Η αγορά των ναύλων (Freight Market).....	32
Κεφάλαιο 5	34
5.1 Παλαιότερες έρευνες.....	34
5.2 Αναφορά στις αγορές πετρελαίου.....	35
5.3 Η κατάσταση της τιμής του πετρελαίου από το 2008 έως το 2016.....	36
5.3.1 Η πορεία της τιμής του πετρελαίου.....	37
Κεφάλαιο 6	41
6.1 Μεθοδολογία.....	41
6.2 Η τιμή του πετρελαίου και οι τιμές των ναύλων σε περιόδους	42
6.2.1 2007-2008 : Η εμφάνιση της παγκόσμιας οικονομικής κρίσης.....	43
6.2.2 2009-2011: Η σταθερότητα και η προσπάθεια ανάκαμψης.....	45
6.2.3 2012-2014:Αστάθεια παγκόσμιας οικονομίας.....	48
6.2.4 2015-2016: Προσπάθεια εξόδου από την παγκόσμια οικονομική κρίση.....	50
6.2.5 Οι προοπτικές του 2017 για μια αξιοπρεπή πορεία και Η επιστροφή της πτώσης το 2018.....	54
Κεφάλαιο 7.....	60
7.1 Συμπεράσματα, Επίλογος.....	60
7.1.1 Συμπεράσματα.....	60
7.2.1 Επίλογος.....	62
8 Βιβλιογραφία.....	64

Πίνακας Διαγραμμάτων

Διάγραμμα 1: Διεθνές Θαλάσσιο εμπόριο σε κύρια εμπορεύματα.....	9
Διάγραμμα 2: Ανάπτυξη παγκόσμιου ναυτιλιακού στόλου.....	9
Διάγραμμα 3: Παγκόσμιος ναυτιλιακός στόλος μεταφοράς φορτίου	10
Διάγραμμα 4: World Tanker fleet development from 2000 to 2017.....	13
Διάγραμμα 5: Δείκτης Baltic Exchange Dry Index.....	22
Διάγραμμα 6: Δείκτης Baltic Exchange Handysize Index.....	23
Διάγραμμα 7: Δείκτης Baltic Exchange Capesize Index.....	24
Διάγραμμα 8 : Δείκτης Baltic Exchange Panamax Index.....	24
Διάγραμμα 9: Δείκτης Baltic Dirty Tanker Index και δείκτης Baltic Clean Tanker Index.....	25
Διάγραμμα 10: The brent crude oil price, monthly data from 2008 to 2018	36
Διάγραμμα 11: VLCC earning from Ras Tanura to Rotterdam, monthly data from 2007 to 2017.....	42
Διάγραμμα 12: VLCC earning from Ras Tanura to Rotterdam for 2009.....	47

Εισαγωγή

Σε μία ταχέως αναπτυσσόμενη αγορά, ο τομέας της ναυτιλίας αποτελεί σημαντικό παράγοντα στην οικονομική ανάπτυξη πολλών χωρών παγκοσμίως. Η φύση των θαλάσσιων μεταφορών επιβάλλει την χρήση του βασικού μοντέλου προσφοράς και ζήτησης για την καλύτερη κατανόησή του.

Η τιμή του πετρελαίου έχει καθοριστικό ρόλο στην ανάπτυξη της οικονομικής δραστηριότητας αφού αποτελεί πρωτογενή πηγή ενέργειας. Είναι γνωστό πως το πετρέλαιο ως αγαθό μεταφέρεται κυρίως με δεξαμενόπλοια, έτσι η τιμή του πετρελαίου έχει άμεση επιρροή στη διαμόρφωση των τιμών των ναύλων για την αγορά tankers.

Η παρούσα διπλωματική εργασία έχει στόχο να παρουσιάσει και να αναλύσει τη σχέση μεταξύ της τιμής του πετρελαίου και της τιμής του ναύλου βάσει του μοντέλου προσφοράς και ζήτησης, το οποίο κατά τον ναυτιλιακό οικονομολόγο Martin Stopford καθορίζει την ναυτιλιακή αγορά στο σύνολό της. Παρατηρείται πως η συσχέτιση μεταξύ της τιμής του πετρελαίου και της τιμής των ναύλων διαφέρει κατά τη διάρκεια των χρόνων και η αγορά του πετρελαίου επηρεάζει την αγορά των ναύλων άμεσα κι έμμεσα.

Η αγορά των ναύλων (freight market) επηρεάζεται από συγκεκριμένους παράγοντες, όπως η οικονομική δραστηριότητα και η ανάπτυξη του στόλου η οποία αναπτύχθηκε με το πέρασμα των χρόνων. Παρόλα αυτά τα τυχαία γεγονότα (random shocks) είναι ο πιο σημαντικός παράγοντας που επηρεάζει την ανάπτυξη και την πορεία της ναυτιλιακής αγοράς. Ένα τέτοιο γεγονός είναι η παγκόσμια οικονομική κρίση εξαιτίας της οποίας τόσο οι τιμές του πετρελαίου, όσο και οι τιμές των ναύλων μειώθηκαν σημαντικά. Ενώ οι τιμές των πετρελαίων ανέκαμψαν σε αρκετά σύντομο χρονικό διάστημα, οι τιμές των ναύλων παρέμειναν σε χαμηλά επίπεδα για αρκετά μεγάλο χρονικό διάστημα.

Ένα άλλο τυχαίο γεγονός υπήρξε η επανάσταση στην αγορά πετρελαίου που προκλήθηκε στην Αμερική εξαιτίας μιας νέας μεθόδου, της σχιστολιθικής παραγωγής πετρελαίου, η οποία οδήγησε στην αύξηση παραγωγής του αγαθού. Στη συνέχεια, ο OPEC ενώ στην αρχή διατήρησε τη θέση του ότι θα “παγώσει” τους στόχους του για να στηρίξει τις τιμές των πετρελαίων σε σταθερά υψηλά επίπεδα, τελικά αποφάσισε να προστατεύσει το δικό του μερίδιο στη ναυτιλιακή αγορά. Αναπόφευκτα οι τιμές του πετρελαίου ακολούθησαν μια πτωτική πορεία, ενώ οι ναύλοι άρχισαν να αυξάνονται ακολουθώντας τη ζήτηση για φθινό πετρέλαιο.

Επιπρόσθετα, ακόμη ένας λόγος ο οποίος προκάλεσε το ερευνητικό ενδιαφέρον για τη μελέτη του ερωτήματος πώς οι τιμές του πετρελαίου επηρεάζουν τις τιμές των ναύλων κυρίως στη spot αγορά, είναι πως ο προβληματισμός αυτός αφορά πολλούς decision-makers στην ναυτιλία όπως είναι οι πλοιοκτήτες, οι brokers, οι ναυλωτές και οι επενδυτές.

Η δομή της εργασίας είναι η ακόλουθη:

- Στο Κεφάλαιο 1 γίνεται μια σύντομη αναφορά της παγκόσμιας ναυτιλιακής βιομηχανίας συμπεριλαμβάνοντας την αγορά των δεξαμενόπλοιων.
- Στο Κεφάλαιο 2 περιγράφονται συνοπτικά τα είδη των ναυλοσυμφώνων κι ο σχηματισμός των ναύλων με αναφορά στη spot αγορά.
- Στο Κεφάλαιο 3 παρουσιάζονται τα βασικά χαρακτηριστικά των βαλτικών δεικτών καθώς και το Βαλτικό Κέντρο και το Κέντρο Ναυλόσεων.
- Στο Κεφάλαιο 4 αναλύεται διεξοδικά το μοντέλο της προσφοράς και ζήτησης της ναυτιλιακής αγοράς βάση της θεωρίας του οικονομολόγου Martin Stopford
- Στο Κεφάλαιο 5 γίνεται λόγος σε παλιότερες έρευνες της παγκόσμιας βιβλιογραφίας με το θέμα της αλληλεπίδρασης των τιμών και ναύλων και αναλύεται η πορεία της τιμής του πετρελαίου από το 2008.
- Στο Κεφάλαιο 6 αναφέρεται η μεθοδολογία και αναλύεται η σχέση των ναύλων και των τιμών πετρελαίου σε περιόδους από το 2008 έως το 2016 βάση των οικονομικών, πολιτικών και άλλων ιστορικών γεγονότων που χαρακτηρίζουν την περίοδο αυτή.
- Στο Κεφάλαιο 7 αναλύονται τα αποτελέσματα της έρευνας και παρουσιάζεται η σύνοψη της εργασίας.
- Στη Βιβλιογραφία παρατίθενται οι πηγές που χρησιμοποιήθηκαν για την εκπόνηση της εργασίας.

Κεφάλαιο 1

1.1 Η παγκόσμια ναυτιλία

Η ναυτιλία σήμερα (ή ναυτιλιακή βιομηχανία) έχει εξελιχθεί κι αναπτυχθεί σε τέτοιο βαθμό ώστε να διευκολύνει τις συναλλαγές που προκύπτουν από την παγκόσμια προσφορά και ζήτηση των εμπορευμάτων και προϊόντων ανα τον κόσμο.

Η εξέλιξη του θαλάσσιου εμπορίου έχει οδηγήσει τόσο στην επέκταση της ναυτιλιακής βιομηχανίας όσο και στη δημιουργία επιμέρους εργασιών και αγορών που σχετίζονται με αυτή, όπως ο σχεδιασμός και η κατασκευή νέων πλοίων. Ακόμα η αύξηση του διεθνούς εμπορίου έχει οδηγήσει στην κατασκευή μεγαλύτερων και πιο ειδικευμένων πλοίων ώστε να καλύπτουν τη μεταφορά συγκεκριμένων εμπορευμάτων επιτρέποντας τη δημιουργία οικονομικών κλίμακας στις θαλάσσιες μεταφορές. Ταυτόχρονα έχουν διαμορφωθεί διάφοροι τύποι συμβολαίων μεταξύ των μερών για να καλύπτουν τις ανάγκες των ναυλωτών, τα οποία στηρίζονται στη διάρκεια, στην κατανομή του κόστους και στον τρόπο πληρωμής αλλά και στην επιλογή του θαλάσσιου εμπορικού δρόμου που θα πραγματοποιήσει κάθε τύπος πλοίου.

Ωστόσο, δεν πρέπει να ξεχνάμε πως το διεθνές σκηνικό σήμερα είναι αβέβαιο, προμηνύονται αλλαγές και προκλήσεις αφού η πρόσφατη οικονομική κρίση έχει αφήσει τα σημάδια της στην ναυτιλιακή αγορά η οποία δεν μπορεί να ανακάμψει πλήρως.

1.2 Η εξέλιξη της παγκόσμιας ναυτιλιακής βιομηχανίας

Οι θαλάσσιες μεταφορές έχουν αποδειχθεί ο πιο αποτελεσματικός και ασφαλής τρόπος για τη μεταφορά μεγάλου όγκου φορτίων παγκοσμίως συνιστώντας τη βασική δραστηριότητα για την εξασφάλιση και την διευκόλυνση της ανάπτυξης της παγκόσμιας οικονομίας. Η τελευταία στηρίζεται κυρίως στο διεθνές εμπόριο το οποίο επιτυγχάνεται με τη συμβολή των θαλάσσιων μεταφορών.

Η ναυτιλία συμβάλλει περίπου στο 80% στο διεθνές εμπόριο, σε εμπορεύματα και σε βιομηχανικά προϊόντα. Ο συνολικός όγκος του παγκόσμιου θαλάσσιου εμπορίου έχει αυξηθεί ραγδαία τα τελευταία πενήντα χρόνια.

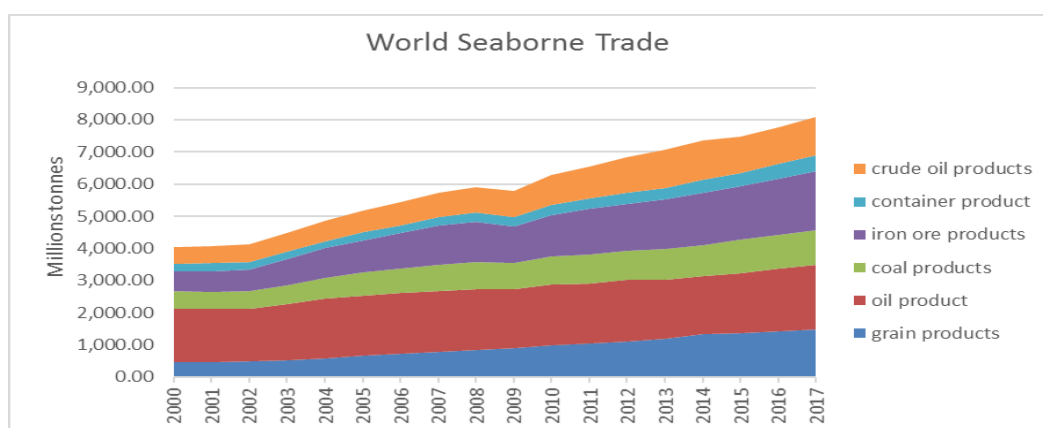
Η αυξητική ένταση των θαλάσσιων μεταφορών σχετίζεται άμεσα με την ανακάλυψη νέων πρώτων υλών σε όλο τον κόσμο και η αύξηση της ζήτησης αυτών έχουν αλλάξει το πρότυπο του διεθνούς εμπορίου αφού αναπτύσσονται οι οικονομίες των χωρών.

Η απελευθέρωση του θαλάσσιου εμπορίου παρότρυνε τις εταιρείες να διευρύνουν τις εργασίες τους σε πιο αποδοτικές τοποθεσίες και να μεταφέρουν τα τελικά τους προϊόντα σε αγορές με αποδέκτες τους τελικούς χρήστες. Ακόμα, οι θαλάσσιες μεταφορές έχουν καταστήσει αμεσότερα προσιτές ακόμη και τις πιο μακρινές αγορές με τα συνεχώς βελτιωμένα, μεγαλύτερα, ασφαλέστερα, αποδοτικότερα και ταχύτερα πλοία.

Με την ανάπτυξη της παγκόσμιας οικονομίας και τη βελτίωση των οικονομικών συνθηκών του καταναλωτή στην καθημερινότητά του, έχει διαμορφωθεί ανάλογα η αύξηση της ζήτησης βιομηχανικών προϊόντων σύμφωνα με την οποία απαιτείται και η ανάλογη εμπορευσιμότητα πρώτων υλών.

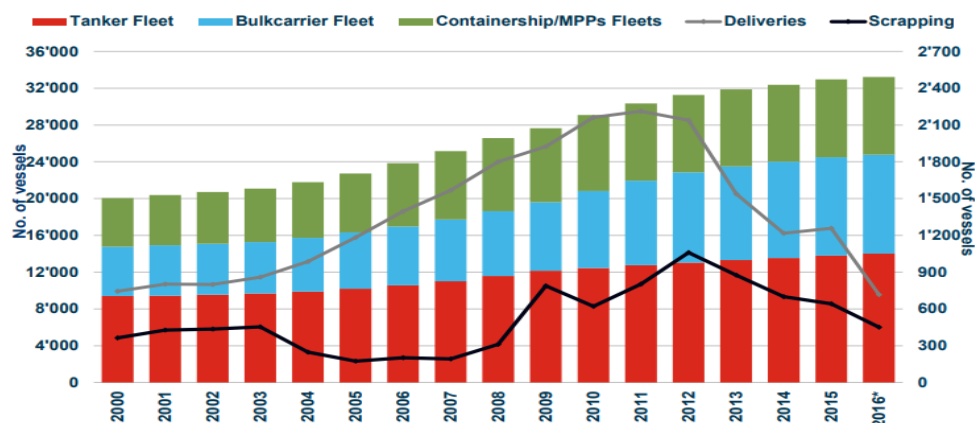
Γενικά, οι θαλάσσιες μεταφορές συνέβαλλαν στην ένταξη στην παγκόσμια αγορά των μεγάλων ανδυόμενων αγορών όπως η Κίνα και η Ινδία, αύξησαν το ποσοστό των διεθνώς εμπορεύσιμων αγαθών σε κάθε χώρα σε σχέση με τα μη εμπορεύσιμα και διαδραματίζουν πρωταγωνιστικό ρόλο στην ενοποίηση των παγκόσμιων αγορών.

Στο παρακάτω γράφημα αποτυπώνεται η εξέλιξη του διεθνούς θαλάσσιου εμπορίου που αφορά την εμπορευσιμότητα υγρού και ξηρού φορτίου καθώς επίσης και παράγωγα προϊόντα πετρελαίου και εμπορευματοκιβωτίων για την περίοδο 2000-2017.



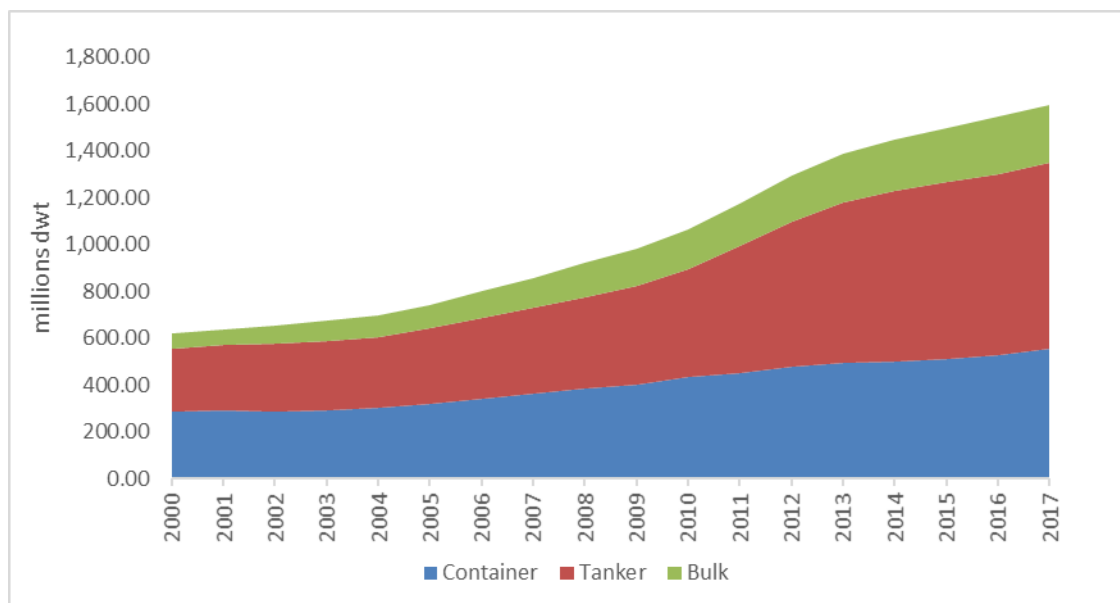
Διάγραμμα 1: Διεθνές θαλάσσιο εμπόριο σε κύρια εμπορεύματα (Clarksons, Timeseries)

Εξαιτίας της ανάπτυξης του διεθνούς εμπορίου, οι ναυτιλιακοί στόλοι διευρύνθηκαν έτσι ώστε να ικανοποιούν τις απαιτήσεις του θαλάσσιου εμπορίου. Το γράφημα παρακάτω παρουσιάζει την ανάπτυξη του παγκόσμιου ναυτιλιακού στόλου από το 2000 έως το 2016.



Διάγραμμα 2: Ανάπτυξη παγκόσμιου ναυτιλιακού στόλου (Clarksons, Timeseries)

Στο επόμενο γράφημα καταγράφεται η εξέλιξη στο μέγεθος του μεταφερόμενου φορτίου, το οποίο μετριέται σε dwt (dead weight tonnage -χωρητικότητα νεκρού βάρους).



Διάγραμμα 3 : Παγκόσμιος ναυτιλιακός στόλος μεταφοράς φορτίου (Clarksons, Timeseries)

1.3 Ο Διαχωρισμός της αγοράς στον τομέα της ναυτιλίας

Στη διαδικασία της ναύλωσης ο πλοιοκτήτης για να μισθώσει ένα συγκεκριμένο τύπο πλοίου για τη μεταφορά ενός συγκεκριμένου εμπορεύματος πρέπει να αποφασίσει μεταξύ των εξής παραγόντων:

- α) τον τύπο του εμπορεύματος
- β) τον όγκο του εμπορεύματος
- γ) την εμπορική διαδρομή κι εύρυθμη λειτουργία φορτωεκφόρτωσης των λιμενικών εγκαταστάσεων.

Είναι γνωστό πως ο τύπος του εμπορεύματος προσδιορίζει τον τύπο πλοίου το οποίο ενδιαφέρεται ο ναυλωτής να ναυλώσει. Κατά συνέπεια οποιαδήποτε αλλαγή προκύψει κατά τη διάρκεια των εμπορικών συναλλαγών για το συγκεκριμένο προϊόν θα σχετίζεται άμεσα στη ζήτηση και στο ναύλο για το συγκεκριμένο πλοίο.

Ο δεύτερος παράγοντας που λαμβάνουν υπόψη τους οι ναυλωτές είναι το μέγεθος του μεταφερόμενου φορτίου “Μέγεθος εμπορεύματος αγροτεμαχίου”. Αυτό ορίζεται ως το μέσο μέγεθος φορτίου ενός εμπορεύματος το οποίο προορίζεται για θαλάσσια μεταφορά λαμβάνοντας υπόψη τις οικονομίες κλίμακας και το κόστος μεταφοράς καθώς και αποθήκευσής του. Το “ μέγεθος εμπορεύματος αγροτεμαχίου” εξαρτάται ακόμη από την κατανάλωση των εν λόγω εμπορευμάτων υπο τη μορφή πρώτων υλών, για την παραγωγή άλλων αγαθών και τελικών προϊόντων.

Στις θαλάσσιες μεταφορές οι οικονομίες κλίμακας έχουν δημιουργήσει μείωση στα μεταφορικά κόστη ορισμένων εμπορευμάτων, όπως του άνθρακα, αργού πετρελαίου και σιδηρομεταλλευμάτων. Αυτό έχει ως συνέπεια να προτιμάται να ναυλωθούν πολύ μεγάλα πλοία για τη μεταφορά τέτοιων προϊόντων. Για το λόγο αυτό, το μέγεθος φορτίου για τέτοιου είδους εμπορεύματα είναι αρκετά μεγάλο.

Ωστόσο, εμπορεύματα όπως τα γεωργικά προϊόντα ή τα προϊόντα πετρελαίου μεταφέρονται με μικρότερα πλοία. Για τα εμπορεύματα αυτά τα μεγέθη φορτίου κυμαίνονται από 12.000 έως 60.000 τόνους ανάλογα με τον τύπο φορτίου και της διαδρομής που λαμβάνει χώρα για τη μεταφορά εμπορεύματος. Κάτι τέτοιο συμβαίνει λόγω της φύσης των γεωργικών προϊόντων και τον ειδικό χώρο αποθήκευσης που απαιτείται. Έτσι λοιπόν οι έμποροι προτιμούν μικρότερες αποστολές φορτίου για να διευκολυνθεί η αποθήκευσή τους και να πραγματοποιηθεί εγκαίρως η πώλησή τους.

Τέλος, στην απόφαση του είδους του πλοίου που πρόκειται να ναυλωθεί θα πρέπει να ληφθούν υπόψη παράγοντες όπως η εύρυθμη λειτουργία φορτοεκφόρτωσης των λιμενικών εγκαταστάσεων, περιορισμοί βυθίσματος πλοίου κι ο εξοπλισμός για το χειρισμό φορτίου. Το βύθισμα του εκάστοτε πλοίου είναι ένας πολύ σημαντικός παράγοντας καθώς μεγάλα πλοία με μεγάλα βυθίσματα δεν μπορούν να προσεγγίσουν λιμάνια που χαρακτηρίζονται από αβαθή νερά και τα κόστη για τη διαδικασία που πρέπει να διενεργηθεί για να εισέλθει ένα πλοίο στο λιμάνι θα πρέπει να συγκριθούν με τη λειτουργικότητα η οποία δεν έχει τόση σημασία όταν χρησιμοποιούνται μικρότερα πλοία.

Για όλους τους παραπάνω παράγοντες τα ενδιαφερόμενα μέρη (ναυλωτές και πλοιοκτήτες) προσπαθούν να ελαχιστοποιήσουν τα μεταφορικά κόστη με την εκμετάλλευση πλοίων βέλτιστου μεγέθους. Με την επίτευξη βελτιστοποίησης του κόστους και του μεγέθους παρατηρείται μια στενή σχέση ανάμεσα στο μέγεθος του πλοίου και του τύπου εμπορεύματος. Ως συνέπεια των παραπάνω, οι τομείς της ναυτιλίας έχουν διαχωριστεί σε υποκατηγορίες. Τα πλοία τα οποία χρησιμοποιούνται στο τομέα τακτικών γραμμών (για μεταφορά επιβατών και εμπορευμάτων) διαχωρίζονται σε Feeder (100-500 T), σε Feedermax (500-1000 T), σε Handysize (3000-4000 T), σε SU-Panamax (2000-3000 T), σε Panamax (3000-4000 T) και σε Post-Panamax (άνω των 4000 T). Όπου T είναι η μονάδα μέτρησης που ισοδυναμεί με εμπορευματοκιβώτιο μήκους 20 ποδών.

Για τις μεταφορές ξηρού φορτίου ο τομέας της ναυτιλίας περιλαμβάνει πέντε κύριες κατηγορίες βάση της φορτωτικής και μεταφορικής ικανότητας του εκάστοτε πλοίου. Αναφορικά υπάρχουν τα πλοία Handysize (20.000-35.000 dwt), Handymax (35.000-45.000dwt), Supramax (45.000-60.000 dwt), Panamax (60.000-75.000 dwt) και τα Capesize (άνω των 80.000 dwt).

Όσον αφορά τα δεξαμενόπλοια ισχύουν οι εξής 6 υποκατηγορίες:

- α) Handysize (20.000-45.000 dwt)
- β) Panamax (50.000-80.000 dwt)
- γ) Aframax (80.000 – 130.000 dwt)
- δ) Suezmax (130.000- 160.000 dwt)

- ε) Very Large Crude Carriers (VLCC- 200.000-300.00 dwt)
στ) Ultra Large Crude Carriers (300.000 dwt και άνω)

Ο πίνακας 1 που ακολουθεί παρουσιάζει την κατηγοριοποίηση των πλοίων με βάση το μέγεθος σε διάφορους τομείς της ναυτιλίας, της μεταφορικής τους ικανότητας και της πιθανής ταχύτητας πλεύσης τους.

The dry-bulk shipping market		
Vessel type	Ship size (dwt)	Approximate speed (knots)
Handysize	20,000-35,000	12-16
Handymax	35,000-45,000	12-16
Supramax	45,000-55,000	12-15
Panamax	60,000-75,000	12-15
Capesize	80,000-300,000	12-14

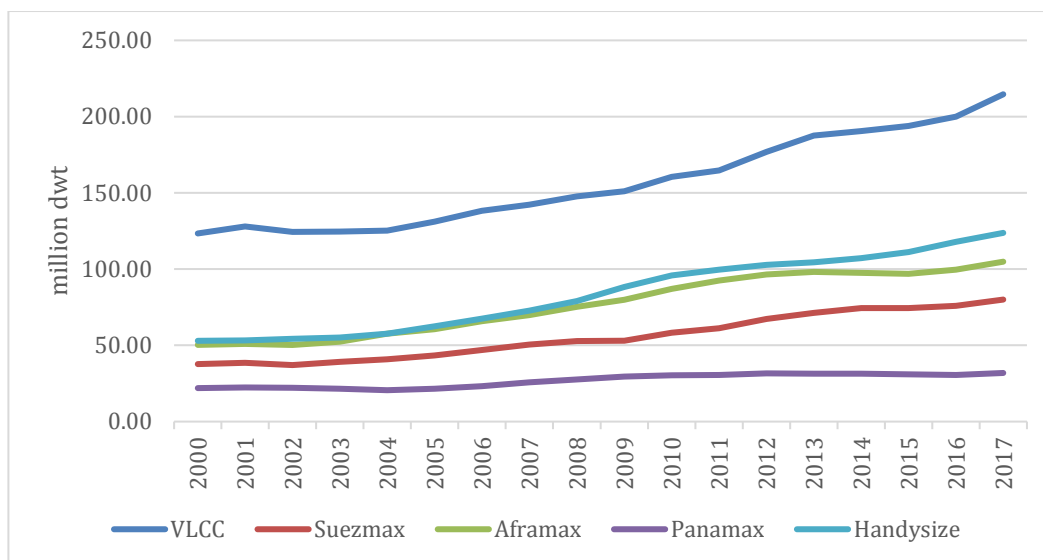
The tanker shipping market		
Vessel type	Ship size (dwt)	Approximate speed (knots)
Handysize	20,000-45,000	14-16
Panamax	50,000-70,000	14-16
Aframax	70,000-120,000	13-15
Suezmax	130,000-160,000	12-14
VLCC-ULCC	160,000-500,000	12-14

Πηγή: Shipping derivatives and Risk Management

1.4 Η αγορά δεξαμενόπλοιων

Σύμφωνα με τα στατιστικά στοιχεία (Clarksons) ο παγκόσμιος στόλος δεξαμενόπλοιων αποτελεί περίπου το 32,4 % του συνολικού παγκόσμιου στόλου όσον αφορά την ικανότητα μεταφοράς φορτίου. Τα δεξαμενόπλοια μεταφοράς υγρού φορτίου ανήλθαν στα 7.500 πλοία συνολικής χωρητικότητας 479.4 εκατομμύρια dwt στο τέλος του 2012, όταν το θαλάσσιο εμπόριο πετρελαίου και παράγωγων πετρελαίου έφτασε τα 2.726 nmt (million metric tones) , εκ των οποίων τα 1.863 ήταν αργό πετρέλαιο και 863 nmt παράγωγα προϊόντα πετρελαίου.

Στη μεταφορά αργού πετρελαίου συγκαταλέγονται 3 μεγάλες κατηγορίες δεξαμενόπλοιων, τα VLCC, τα ULCC και τα Suezmax πλοία. Τα Aframax χρησιμοποιούνται εξίσου για τη μεταφορά αργού πετρελαίου ωστόσο λαμβάνουν μέρος και στη μεταφορά παράγωγων προϊόντων πετρελαίου.



Διάγραμμα 4: World tanker fleet development from 2000 to 2017 (Clarksons, Timeseries)

Τα Handysize πλοία χρησιμοποιούνται κυρίως για τη μεταφορά καθαρών και βρώμικων προϊόντων πετρελαίου αλλά και για τη μεταφορά αργού πετρελαίου σε κοντινούς προορισμούς. Η χρήση αυτή της κατηγορίας πλοίων οφείλεται κυρίως στο μικρό μέγεθος φορτίου των προϊόντων πετρελαίου, το οποίο σπανία υπερβαίνει τους 60.000 τόνους.

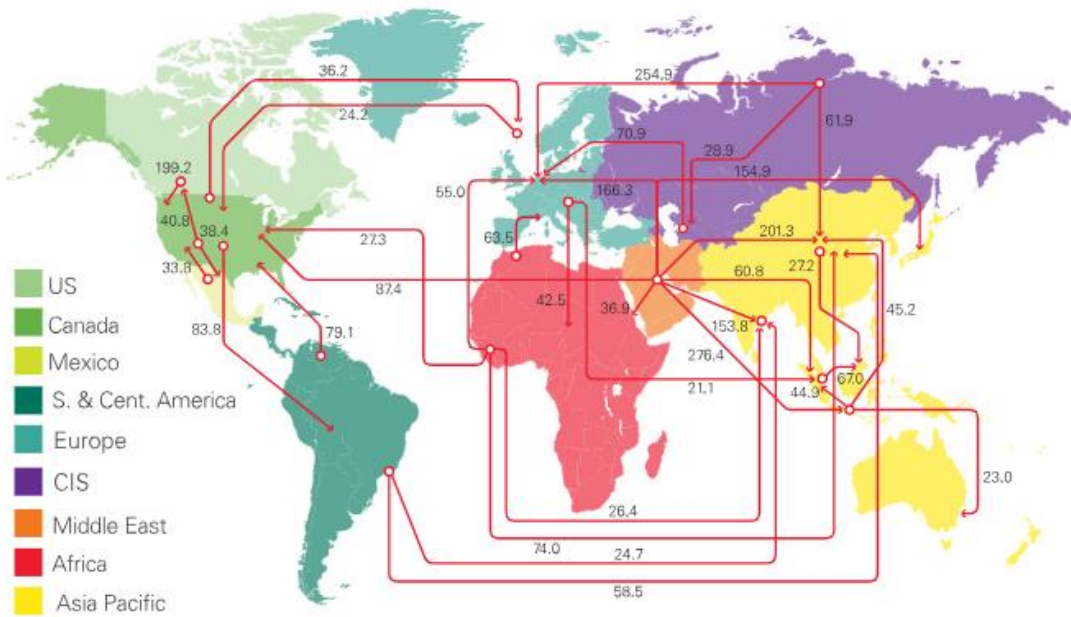
Εξαιτίας του μικρού αριθμού εισαγωγής κι εξαγωγής πετρελαίων ανά τον κόσμο καθώς και η διαμόρφωση κι ο περιορισμός χωρητικότητας των λιμένων επιτρέπει στα δεξαμενόπλοια να πραγματοποιούν συγκεκριμένες διαδρομές.

Τα VLCC δεξαμενόπλοια πραγματοποιούν 3 κύριες διαδρομές από τον Περσικό Κόλπο στην i) Άπω Ανατολή, ii) Βόρεια Αμερική, iii) Βορειοδυτική Ευρώπη.

Τα Suezmax δεξαμενόπλοια πραγματοποιούν δρομολόγια μεταξύ του Περσικού Κόλπου και της Βορειοδυτικής Ευρώπης μέσω της διώρυγας του Σουέζ και από τη Δυτική Αφρική στις χώρες των Ηνωμένων Πολιτειών και στην ακτή των Ηνωμένων Πολιτειών.

Τα δρομολόγια των Handysize δεξαμενοπλοίων αποτελούνται από τα δρομολόγια μεταξύ Περσικού Κόλπου και Άπω Ανατολής και μεταξύ Ευρώπης και Βόρειας Αφρικής. Τέλος, οι κύριες διαδρομές Aframax δεξαμενοπλοίων είναι: i) Από τη Δυτική Αφρική και Βόρεια Θάλασσα στην Ανατολική Ακτή των ΗΠΑ, ii) από τη Βόρεια Αφρική και τη Μαύρη Θάλασσα στη Μεσόγειο και Βόρεια Ευρώπη, iii) από τον Περσικό Κόλπο στην Άπω Ανατολή.

Η παρακάτω εικόνα παρουσιάζει τις βασικές εμπορικές διαδρομές πετρελαίου όπως καταγράφηκαν το έτος 2017.



Εικόνα 1: Oil major trade movements 2017 (BP Statistical review 2017)

Κεφάλαιο 2

2.1 Τα είδη ναυλοσυμφώνων

Η θαλάσσια μεταφορά φορτίου καλύπτεται με ένα συμβόλαιο σύμφωνα με το οποίο ο πλοικτήτης συμφωνεί με τον ναυλωτή ή τον φορτωτή εμπορευμάτων (shipper) να του παρέχει υπηρεσίες έναντι ενός χρηματικού ποσού ανα ημέρα και για συγκεκριμένο χρονικό διάστημα. Το χρηματικό ποσό αυτό είναι γνωστό ως ναύλος. Οι υπηρεσίες αυτές προσφέρονται κάτω από συγκεκριμένες συμφωνίες οι οποίες τεκμηριώνονται στο συμβόλαιο αυτό που ονομάζεται Ναυλοσύμφωνο.

Υπάρχουν διάφοροι τύποι Ναυλοσυμφώνων τα οποία είναι παγκοσμίως αποδεκτά και διαχωρίζονται ανάλογα με τον τύπο και την διάρκεια των υπηρεσιών που έχει συμφωνήσει ο ναυλωτής να του παρέχονται.

Τα Ναυλοσύμφωνα κατηγοριοποιούνται σε 5 είδη:

- A) Ναυλοσύμφωνα Διαδρομών (voyage charter contracts)
- B) Σύμβαση ναύλωσης (contracts of affreightment)
- Γ) Ναυλοσύμφωνα χρόνιας ναύλωσης (time charter contracts)
- Δ) Ναυλοσύμφωνα μονού ταξιδιού (trip charter contracts)
- E) Ναυλοσύμφωνα συγκεκριμένου χρονικού διαστήματος (bareboat or demise charter contracts)

Η διαπραγμάτευση συμβολαίων ναύλωσης μεταξύ των πλοιοκτητών και των ναυλωτών πραγματοποιούνται μέσω των ναυτικών διαμεσολαβητών (brokers) κι αφού συμφωνηθούν οι όροι το Ναυλοσύμφωνο υπογράφεται κι από τα δύο μέρη. Σύμφωνα με τον τύπο του συμβολαίου καθορίζεται η διάρκεια των προσφερόμενων υπηρεσιών, ο τύπος και η ποσότητα μεταφερόμενου φορτίου καθώς κι ο τρόπος πληρωμής του ναύλου.

Η ιδιοκτησία και η λειτουργία ενός πλοίου συνεπάγεται διάφορα κόστη τα οποία αποτελούν τέσσερις κατηγορίες:

1. Κόστος κεφαλαίου
2. Λειτουργικό κόστος
3. Κόστος ταξιδιού
4. Κόστος διακίνησης φορτίου

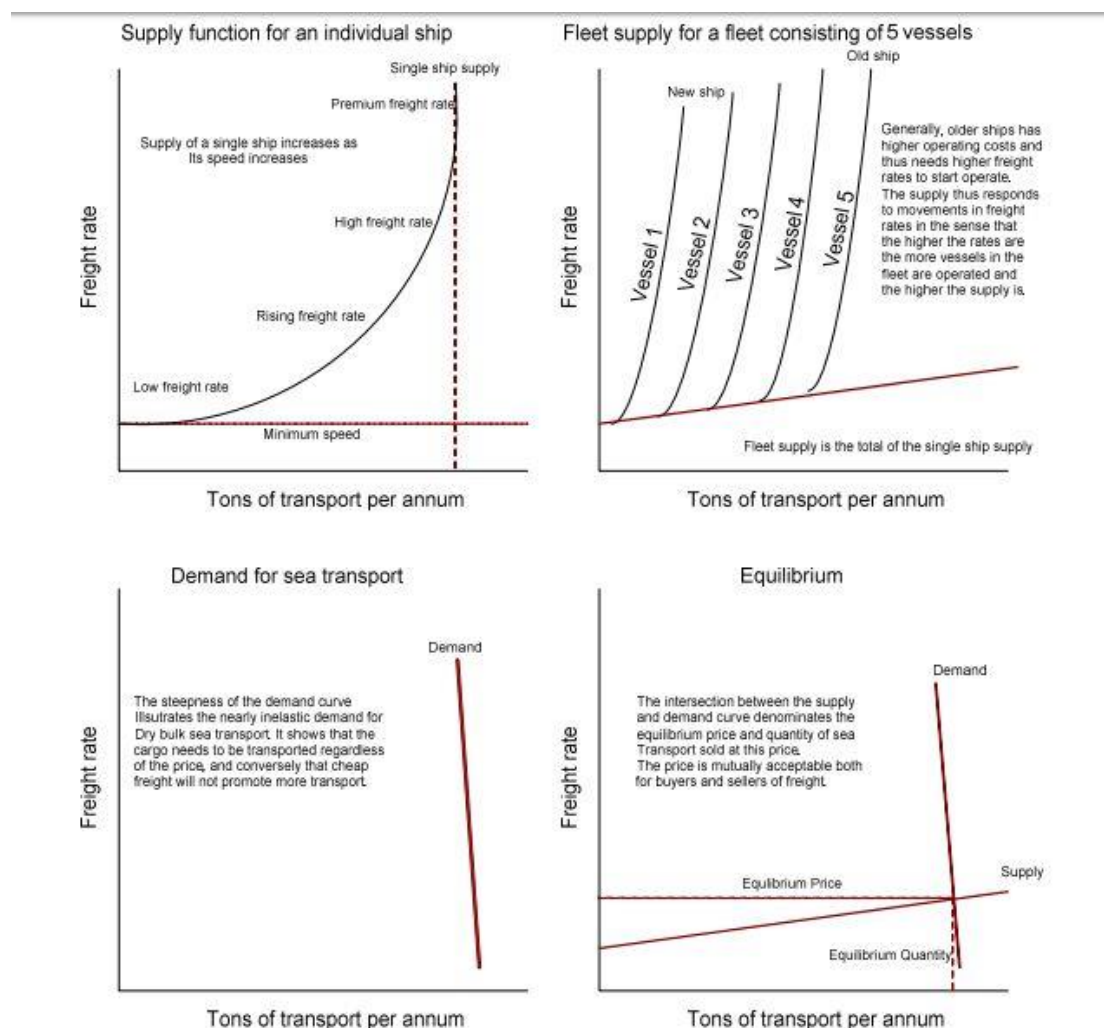
Τα αναφερόμενα κόστη εξαρτώνται από διάφορους παράγοντες όπως το μέγεθος, η παλαιότητα, ο τύπος πλοίου. Για παράδειγμα τα μεγάλα πλοία έχουν υψηλότερα κόστη ταξιδιού αφού καταναλώνουν περισσότερα καύσιμα σε σύγκριση με μικρότερα πλοία. Το ίδιο συμβαίνει και στα παλαιότερα πλοία σε σχέση με τα νεότευκτα πλοία (newbuildings).

2.2 Ο σχηματισμός ναύλου

Ο σχηματισμός ναύλου αποτελεί μια διαδικασία όπου λαμβάνουν μέρος οικονομικές έννοιες όπως αυτή της προσφοράς και ζήτησης. Είναι μια πολύπλοκη διαδικασία στην οποία συμπεριλαμβάνονται διάφοροι παράγοντες προκειμένου να αντικατοπτριστεί η εικόνα της αγοράς ακριβώς. Παρακάτω ακολουθεί η διαδικασία σχηματισμού ναύλου spot (στιγμαία ναύλα).

2.2.1 Η στιγμαία αγορά (spot)

Όπως συμβαίνει σε κάθε αγορά έτσι κι η αγορά της ναυτιλίας χαρακτηρίζεται από την προσφορά και ζήτηση, χαρακτηριστικά τα οποία εξαρτώνται από διάφορους παράγοντες προκειμένου να καθοριστεί ο ναύλος. Για να παρατηρηθεί και να ερμηνευθεί ο τρόπος σχηματισμού ναύλου, πρέπει να μελετηθεί η αλληλεπίδραση που υφίσταται μεταξύ της προσφοράς και ζήτησης για τη μεταφορά εμπορευμάτων.



Εικόνα 2 : Οι λειτουργίες της προσφοράς και ζήτησης (Martime Economics, 2009., Martin Stopford , σελ16)

Για να μπορέσουμε να κατανοήσουμε την ύπαρξη των διαφόρων ναυτιλιακών αγορών είναι σημαντικό να ερευνηθεί πως η προσφορά και η ζήτηση μπορεί να επηρεάσει στην διαμόρφωση του ναύλου. Το μοντέλο αυτό έχει δύο βασικά χαρακτηριστικά, την προσφορά και τη ζήτηση. Τα τελευταία συνδέονται με τους ναύλους και συμβάλλουν στην εξισορρόπηση της προσφοράς και της ζήτησης έτσι ώστε να επιτευχθεί ένα ισοζύγιο τιμών. Γενικότερα οι κύκλοι των ναύλων είναι ακανόνιστοι καθώς η ζήτηση για τα πλοία αλλάζει ταχύτατα παρόλο που η προσφορά είναι αργή εξαιτίας της χρονικής υστέρησης από τη στιγμή της προσφορά των πλοίων μέχρι την παράδοση.

Υπάρχουν αρκετοί παράγοντες που επηρεάζουν τη ναυτιλιακή αγορά. Ο Stopford (2009) εντοπίζει πέντε ιδιαίτερες μεταβλητές που επηρεάζουν τη ζήτηση στη ναυτιλία. Η πρώτη και ζωτικής σημασίας μεταβλητή είναι η παγκόσμια οικονομία κι ο λόγος που είναι τόσο σημαντική μεταβλητή είναι γιατί η παγκόσμια οικονομία οδηγεί την ναυτιλία, χωρίς το παγκόσμιο εμπόριο δεν θα υπήρχε ανάγκη για θαλάσσια μεταφορά. Η δεύτερη μεταβλητή είναι η δομή του εμπορίου βασικών προϊόντων όπου βραχυπρόθεσμα και μακροπρόθεσμα οι τάσεις διαδραματίζουν σημαντικό ρόλο και μπορούν να οδηγήσουν σε μεταβολές στη ζήτηση πλοίων. Μια τρίτη μεταβλητή είναι η απόσταση που επίσης θεωρείται ως μέση απόσταση μεταφοράς των εμπορευμάτων. Πολιτικά γεγονότα είναι η τέταρτη μεταβλητή όπου τυχαία συμβάντα όπως κλιματικές αλλαγές, πόλεμος, νέοι πόροι ή αλλαγές στις τιμές των προϊόντων μπορούν να επηρεάσουν τη σταθερότητα του συστήματος της παγκόσμιας οικονομίας. Όσον αφορά την πέμπτη και τελευταία μεταβλητή ζήτησης αυτή είναι τα μεταφορικά κόστη τα οποία είναι σημαντικά στη ζήτηση μακροπρόθεσμα.

Ο Martin Stopford (2009) επίσης εντοπίζει πέντε βασικές μεταβλητές που επηρεάζουν την προσφορά στη θαλάσσια μεταφορά. Η πρώτη είναι η επέκταση και η ανάπτυξη ή όχι του εμπορικού στόλου. Η παραγωγικότητα του στόλου είναι επίσης σημαντική για την προσφορά στη ναυτιλία. Ως τρίτη μεταβλητή θεωρείται η διαδικασία παραγωγής της ναυπηγικής βιομηχανίας μακροπρόθεσμα σε σχέση με τα πλοία που χάθηκαν στη θάλασσα και άλλα που πουλήθηκαν για διάλυση. Η τελευταία μεταβλητή που επηρεάζει την προσφορά της θαλάσσιας μεταφοράς είναι οι ναύλοι, οι οποίοι θεωρούνται ρυθμιστές που παρακινούν τους υπεύθυνους λήψης αποφάσεων να προσαρμόσουν την χωρητικότητα των πλοίων, να βελτιώσουν τις μεταφορικές υπηρεσίες τους μειώνοντας το κόστος μεταφορικής ικανότητας.

Κατα τον Stopford υπάρχουν τέσσερις ομάδες των “decision-makers” που επηρεάζουν την προσφορά των πλοίων κι αυτοί είναι οι εφοπλιστές, οι ναυλωτές, οι τράπεζες που χρηματοδοτούν τη ναυτιλία και οι ρυθμιστικές αρχές. Από τις προαναφερθείσες κατηγορίες οι πλοιοκτήτες είναι εκείνοι που θα παρουν την απόφαση για το πότε θα προχωρήσουν στην παραγγελία νέων πλοίων, πότε θα πουλήσουν παλιά πλοία και πότε θα προχωρήσουν σε “lay-up” της χωρητικότητας του στόλου τους. Στο Κεφάλαιο 4 γίνεται μια πιο διεξοδική ανάλυση του μοντέλου προσφοράς και ζήτησης στη ναυτιλία.

Table 4.1 Ten variables in the shipping market model

Demand	Supply
1. The world economy	1. World fleet
2. Seaborne commodity trades	2. Fleet productivity
3. Average haul	3. Shipbuilding production
4. Random shocks	4. Scrapping and losses
5. Transport costs	5. Freight revenue

Πηγή: Stopfod (2009), p.136

2.2.2 Ο μηχανισμός των ναύλων

Η αγορά των ναύλων είναι ένας μηχανισμός που συνδέει την προσφορά και τη ζήτηση και λειτουργεί μέσω των διαπραγματεύσεων που πραγματοποιούνται μεταξύ των πλοιοκτητών και των ναυλωτών. Ο συντελεστής αυτός επιδρά κι αντικατοπτρίζει την ισορροπία που επικρατεί ανάμεσα στον αριθμό των πλοίων και των φορτίων που είναι διαθέσιμα στην αγορά. Έτσι, εαν παρατηρείται υπερβολική προσφορά πλοίων τότε τα ποσοστά των ναύλων θα είναι χαμηλά, ενώ εαν η ζήτηση υπερκαλύπτει την προσφορά τότε τα ποσοστά των ναύλων θα αυξηθούν.

Όπως διαφαίνεται και στο παραπάνω γράφημα η προσφορά για ένα μόνο πλοίο είναι μια καμπύλη σχήματος J και αποτυπώνει την ποσότητα της μεταφορικής ικανότητας που διαθέτει ο πλοιοκτήτης σε κάθε επίπεδο ναύλων. Σε μια αδύναμη αγορά όταν οι ναύλοι είναι σε χαμηλά επίπεδα η καμπύλη προσφοράς είναι σχεδόν επίπεδη κι η ταχύτητα του λειτουργικού στόλου είναι αρκετά αργή. Μόλις παρατηρηθεί μια αύξηση των τιμών των ναύλων, περισσότερα πλοία προστίθενται στον ενεργό στόλο και η ταχύτητά τους αυξάνεται. Ακόμα όταν η αγορά βρίσκεται σε μια ισορροπία και οι τιμές των ναύλων είναι υψηλές τότε ο στόλος θα λειτουργεί πλήρως και θα είναι σε πλήρη εκμετάλλευση.

Από την άλλη πλευρά, η ζήτηση μας δείχνει ποια είναι η συμπεριφορά των ναυλωτών στις αλλαγές των τιμών των ναύλων. Η καμπύλη της ζήτησης είναι σχεδόν κάθετη εξαιτίας της έλλειψης ανταγωνισμού της μεταφορικής ικανότητας η οποία μπορεί να μεταφέρει μεγάλες ποσότητες φορτίων ακόμα κι όταν οι τιμές των ναύλων είναι χαμηλές καθώς τα εμπορεύματα πρέπει να μεταφερθούν ανεξάρτητα των τιμών των ναύλων. Επίσης, η ζήτηση παρουσιάζεται ως ανελαστική και σε αυτό συμβάλει το γεγονός της σύγκρισης του χαμηλού μεταφορικού κόστους με την τελική τιμή των αγαθών που μεταφέρονται.

Το σημείο τομής των καμπυλών της προσφοράς και ζήτησης υποδεικνύει την τιμή ισορροπίας μεταξύ της τιμής και της μεταφερόμενης ποσότητας των θαλάσσιων μεταφορών που διαπραγματεύθηκαν σε αυτή τη κοινά αποδεκτή τιμή. Όλα τα παραπάνω αποτυπώνονται στα προαναφερθέντα διγράμματα όπως αναφέρει ο Stopford στην ανάλυσή του για το “freight rate mechanism” (2009, p.161).

Κεφάλαιο 3

Το 1983 δημιουργήθηκε ο πρώτος ημερήσιος δείκτης της Ναυλαγοράς από το Βαλτικό Κέντρο (Baltic Exchange). Το Baltic Freight Index (BFI) αποτελείται από 13 διαδρομές ταξιδιών, οι οποίες καλύπτουν μια μεγάλη και ποικιλόμορφη κατηγορία εμπορευμάτων από 14.000 μετρικούς τόνους (mt) λιπάσματος μέχρι 150.000 μετρικούς τόνους σιδηρομεταλλεύματος.

Το Κέντρο της Βαλτικής παρουσιάζει ένα μεγάλο εύρος δεικτών καλύπτοντας τα διαφορετικά μεγέθη πλοίων καθώς και τους διαφορετικούς τύπους φορτίων. Οι παραπάνω δείκτες κατηγοριοποιούνται ως εξής (κυρίως για ξηρά φορτία) :

- A. Baltic Handysize (BHI) δείκτης για Handysize πλοία χωρητικότητας 28.000 mt dwt
- B. Baltic Supramax (BSI) δείκτης για πλοία χωρητικότητας 52.000 mt dwt
- C. Baltic Capesize (BCI) δείκτης για πλοία 75.000 mt dwt

Επίσης υφίσταται ο δείκτης Baltic International Tanker Routes (BITR) που καλύπτει τη μεταφορά φορτίου δεξαμενόπλοιων σύμφωνα με 11 διεθνείς θαλάσσιες διαδρομές. Σε αυτό το εύρος δεικτών περιλαμβάνονται :

- a) Ο Baltic Clean Tanker (BCTI) δείκτης
- b) Ο Baltic Dirty Tanker (BDI) δείκτης

3.1 Baltic Dry Index (BDI)

Χρησιμοποιείται από το κέντρο Baltic International Freight Future Exchange. Είναι ο πιο δημοφιλής και αντιπροσωπευτικός δείκτης για τη ναυτιλία χύδην φορτίου. Σκοπός τους είναι η πληροφόρηση των συμβαλλόμενων μερών (πλοιοκτήτης, ναυλωτής, εφοπλιστής) για την πορεία της αγοράς έτσι ώστε να αποφευχθεί ο κίνδυνος μιας απότομης πτώσης των ναύλων.

Το Βαλτικό Κέντρο εξετάζει τις διαδρομές που χρησιμοποιούνται για τη σύνθεση του δείκτη. Παρατηρείται πως οι εμπορευματικές διαδρομές αλλάζουν συνεχώς με το πέρασμα του χρόνου όσον αφορά τον όγκο, τη δομή και τη σύσταση αφού επηρεάζονται από πλήθος παραγόντων π.χ πολεμικές συρράξεις, φυσικές καταστροφές. Ακόμα, με την εξέλιξη της τεχνολογίας παρουσιάζονται νέα είδη φορτίων που οδηγούν σε νέους τύπους πλοίων. Έτσι ο δείκτης θα πρέπει να ενσωματώνει τις αλλαγές που συμβαίνουν στο ναυτιλιακό περιβάλλον, καθιστώντας τον αξιόπιστο.

Ο Baltic Dry Index αφορά έναν καθημερινό μέσο όρο των τιμών της αγοράς προκειμένου να αποσταλούν οι πρώτες ύλες με πλοία. Αποτελεί το κόστος που πληρώνει ένας πελάτης σε μια ναυτιλιακή εταιρεία για να μεταφερθούν οι πρώτες ύλες μέσω θαλάσσης. Υπάρχουν αρκετές θαλάσσιες διαδρομές όπως και πολλά είδη φορτίων, τα οποία οδηγούν στην ανάλογη διαφοροποίηση του κόστους και στον ανάλογο δείκτη σύμφωνα με το είδος φορτίου και τη θαλάσσια διαδρομή. Ο BDI αντιπροσωπεύει ουσιαστικά μια περίληψη ολόκληρης της ναυτιλιακής αγοράς όλων των χύδην φορτίων.

Επίσης ο δείκτης αυτός μπορεί να χρησιμοποιηθεί ως γενικός οικονομικός δείκτης καθώς παρουσιάζει την πορεία των τιμών των πρώτων υλών που μεταφέρονται με πλοία. Ο BDI είναι ένας από τους καθαρότερους δείκτες της οικονομικής δραστηριότητας. Μετρά την προσφορά των προϊόντων καθώς και τη ζήτηση διαθέσιμων πλοίων που χρειάζονται για να μεταφέρουν το φορτίο αυτό. Αναφέρεται σε πραγματικό χρόνο καθώς περιγράφει την παγκόσμια ανάγκη για πρώτες ύλες.

3.1.1 Παράγοντες που επηρεάζουν το βαλτικό δείκτη ξηρού φορτίου

Πολύ παράγοντες είναι ικανοί ώστε να επηρεάσουν τον βαλτικό δείκτη ξηρού φορτίου και είναι σημαντική η αναφορά τους. Τυχαίες και αιφνίδιες μεταβολές οι οποίες αναστατώνουν την ισορροπία του οικονομικού συστήματος έχουν συμβεί αρκετές φορές στο παρελθόν και είναι σχεδόν βέβαιο ότι θα συμβούν και στο μέλλον. Φαινόμενα όπως κλιματικές αλλαγές, πόλεμοι, νέες πηγές πρώτων υλών, αλλαγές στις τιμές των αγαθών είναι παράγοντες οι οποίοι καθορίζουν την πορεία της αγοράς.

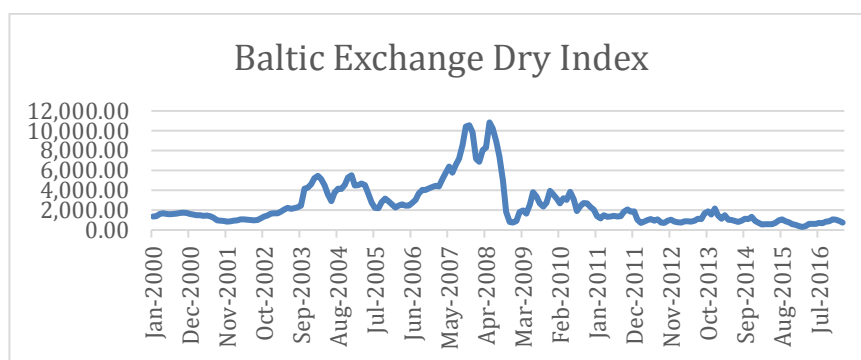
Οι οικονομικές μεταβολές σημειώνουν την μεγαλύτερη επίδραση στον βαλτικό δείκτη ξηρού φορτίου όπως είναι αναμενόμενο. Πρόκειται για οικονομικές μεταβολές οι οποίες επιδρούν στον κύκλο εργασιών και πολλές φορές προκαλούν έντονα προβλήματα. Παράδειγμα αποτελεί η ύφεση του 1930, η οποία ακολούθησε την κατάρρευση της Wall Street το 1929. Ως αποτέλεσμα των δυο προαναφερθέντων γεγονότων παρατηρήθηκε η δραστική μείωση της εμπορικής δραστηριότητας. Στην συνέχεια, ιστορικά, παρατηρούμε τις πετρελαϊκές κρίσεις που σημειώθηκαν το 1973 και το 1979 όπου η ζήτηση για θαλάσσιες μεταφορές μειώθηκε κατακόρυφα. Οι παραπάνω προαναφερθείσες περιπτώσεις περιγράφουν ακριβώς την πραγματικότητα του ναυτιλιακού κλάδου ως παράγωγο ζήτηση, η οποία ακολουθεί την ζήτηση των πρώτων υλών και των υπόλοιπων εμπορευμάτων.

Επιπρόσθετα με τα οικονομικά γεγονότα υφίστανται τα πολιτικά γεγονότα. Ένας εγχώριος πόλεμος, μια επανάσταση, η εθνικοποίηση κάποιου αντικειμένου που προηγουμένως άνηκε σε ιδιωτικά συμφέροντα και οι απεργίες είναι δυνατό να διακόψουν την εμπορική διαδικασία. Μεγαλύτερη επιρροή σ' αυτό το σημείο φαίνονται να έχουν οι έμμεσες συνέπειες των γεγονότων αυτών. Οι πόλεμοι που πραγματοποιήθηκαν μεταξύ Αιγύπτου και Ισραήλ στο παρελθόν είχαν μεγάλο αντίκτυπο στο εμπόριο, εξαιτίας της γειννίας τους με το Σουέζ, το οποίο συνδέει τη Μεσόγειο Θάλασσα με τον Ινδικό Ωκεανό. Μετά την ολοκλήρωση του Β' Παγκόσμιου Πολέμου έχουν συμβεί ορισμένα αξιοσημείωτα ιστορικά γεγονότα τα οποία θα παρουσιάσουμε περιγραμματακά παρακάτω :

- Κρίση της Διώρυγας του Σουέζ, που οδήγησε στην εθνικοποίησή της από την κυβέρνηση της Αιγύπτου. Άμεση απόρροια αυτής της αναταραχής είναι τα δεξαμενόπλοια αλλά και κάθε φύσης εμπορικά πλοία που μετέφεραν προϊόντα με προορισμό την Ευρώπη να αναγκαστούν να κάνουν τον γύρω της
- Αφρικής μέσω του ακρωτηρίου της Καλή Ελπίδας και κατά συνέπεια αυξήθηκε ραγδαία η ζήτηση πλοίων
- Πόλεμος 6 ημερών: Η Αίγυπτος και το Ισραήλ βρισκόταν σε κατάσταση πολέμου με αποτέλεσμα το κλείσιμο της Διώρυγας του Σουέζ και την εκτροπή του εμπορίου περιφερειακά της Αφρικής.

- 1970: Κλείσιμο του αγωγού που μετέφερε πετρέλαιο μεταξύ Σαουδικής Αραβίας και Μεσογείου με αποτέλεσμα την διοχέτευση του πετρελαίου περιφερειακά της Αφρικής
- 1973: Εθνικοποίηση των πετρελαιοπηγών της Λιβύης με άμεση συνέπεια την στροφή των πετρελαϊκών εταιρειών προς την Μέση Ανατολή
- Οκτώβριος 1973: Πόλεμος του Yom Kippur προκάλεσε την μείωση της παραγωγής που αποφάσισε ο ΟΠΕΚ και είχε σαν αποτέλεσμα την καθίζηση της αγοράς δεξαμενοπλοίων λόγω μικρής ύπαρξης εμπορεύσιμου προϊόντος.
- 1979: Επανάσταση του Ιράν όπου εκτοξεύτηκε η τιμή του αργού πετρελαίου με αντίστοιχο αντίκτυπο στην παγκόσμια οικονομία.
- 1990-1: Πόλεμος στον Κόλπο με συνέπεια να κλείσει ο αγωγός Dortyol και να αυξηθεί η ζήτηση δεξαμενοπλοίων.
- 2002-2003: Απεργίες στην Βενεζουέλα μηδενίζοντας την παραγωγή αργού πετρελαίου και μεταφορά πετρελαίου στις ΗΠΑ από πιο μακρινούς προορισμούς.

Στον παρακάτω πίνακα παρουσιάζονται οι τιμές του δείκτη για την περίοδο 2000-2016, όπως αυτά παρουσιάζονται στον ιστότοπο www.clarksons.com.

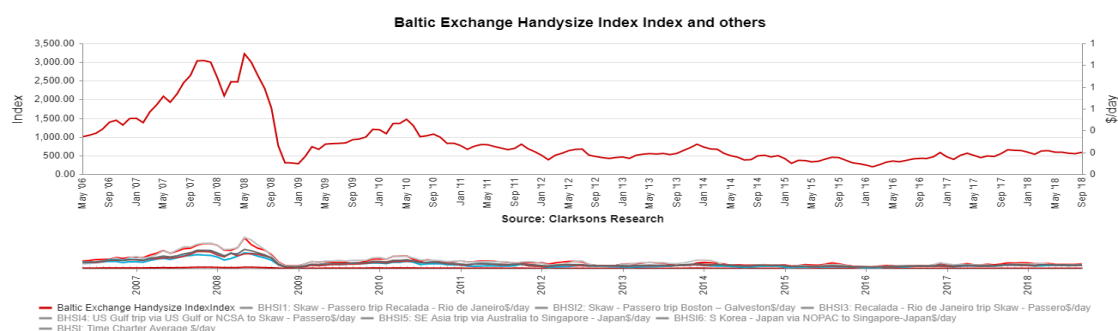


Διάγραμμα 5: Δείκτης Baltic Exchange Dry Index (Clarksons Research)

3.2 Baltic Handy Index (BHI)

Το 1997 δημιουργήθηκε ο δείκτης Baltic Handy Index και συνέχισε να εκδίδεται μέχρι το Δεκέμβριο 2000 για την παρακολούθηση πλοίων τύπου “Handy” (20.000-60.000 dwt). Η σύνθεσή του περιλάμβανε 4 τυπικές βραχυχρόνιες ναυλώσεις ενός πλοίου 43.000 dwt. Η μέτρηση γινόταν με μονάδες δείκτη κι όχι σε δολάριο ανά ημέρα.

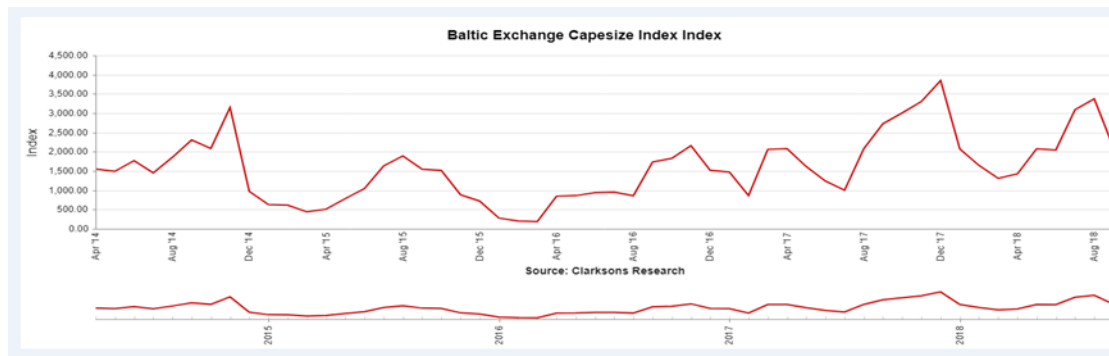
Το Σεπτέμβριο 2000 δημιουργήθηκε ο δείκτης Handymax Index (BHMI) κι από την 1^η Ιανουαρίου 2001 αντικατέστησε πλήρως τον BHI. Η σύνθεση του Baltic Handymax Index περιλαμβάνει 6 τυπικές βραχυχρόνιες χρονοναυλώσεις ενός πλοίου 45.000 dwt., σταθμισμένες ανάλογα με τη σημασία τους στην αγορά. Η μέτρηση γίνεται σε δολάριο ανά ημέρα κι εκφράζει ενδεικτικά τα μέσα ημερήσια έσοδα χρονοναύλωσης ενός τέτοιου τύπου πλοίου (average daily time charter earnings). Στο παρακάτω διάγραμμα παρουσιάζεται η διακύμανση του δείκτη για την χρονική περίοδο από το 2005 έως το 2016, όπως αυτά παρουσιάζονται στον ιστότοπο www.clarksons.com



Διάγραμμα 6 : Δείκτης Baltic Exchange Handysize Index

3.3 Baltic Capesize Index (BCI)

Ο BCI δημιουργήθηκε για την παρακολούθηση της ναυλαγοράς των πλοίων “Capesize” (80.000-200.000dwt) κι η αρχική του τιμή καθορίστηκε τη 1η Μαρτίου 1999. Η σύνθεσή του περιλαμβάνει 4 τυπικές χρονοναυλώσεις και 6 τυπικές ναυλώσεις ταξιδιού για τη μεταφορά σιδηρομεταλλεύματος κι άνθρακα. Ο BCI μετριέται σε “ μονάδες δείκτη”, οι χρονοναυλώσεις σε \$/ημέρα κι οι ναυλώσεις ταξιδιού σε \$/φορτίο. Στο παρακάτω διάγραμμα παρουσιάζεται η διακύμανση του δείκτη για την περίοδο 2014 έως 2018, όπως αυτά παρουσιάζονται στον ιστότοπο www.clarksons.com



Διάγραμμα 7 : Δείκτης Baltic Exchange Capesize Index

3.4 Baltic Panamax Index (BPI)

Ο δείκτης αυτός δημιουργήθηκε τον Μάιο του 1998 για την παρακολούθηση ναυλαγοράς πλοίων χωρητικότητας 60.000-80.000 dwt “Panamax”. Η σύνθεσή του περιλαμβάνει 4 τυπικές βραχυχρόνιες χρονοναυλώσεις και 3 τυπικές ναυλώσεις “spot” για τη μεταφορά σιτηρών, ανάλογα με τη σημασία τους στην αγορά των “Panamax”. Ο BPI μετριέται σε “μονάδες δείκτη”, οι χρονοναυλώσεις σε \$/ημέρα και οι ναυλώσεις ταξιδιού σε \$/ φορτίο. Παρακάτω παρουσιάζεται η πορεία του συγκεκριμένου δείκτη από την περίοδο 2000 έως τον Ιούνιο του 2017, βαση των δεδομένων στον ιστότοπο www.clarksons.com.



Διάγραμμα 8: Δείκτης Baltic exchange Panamax Index

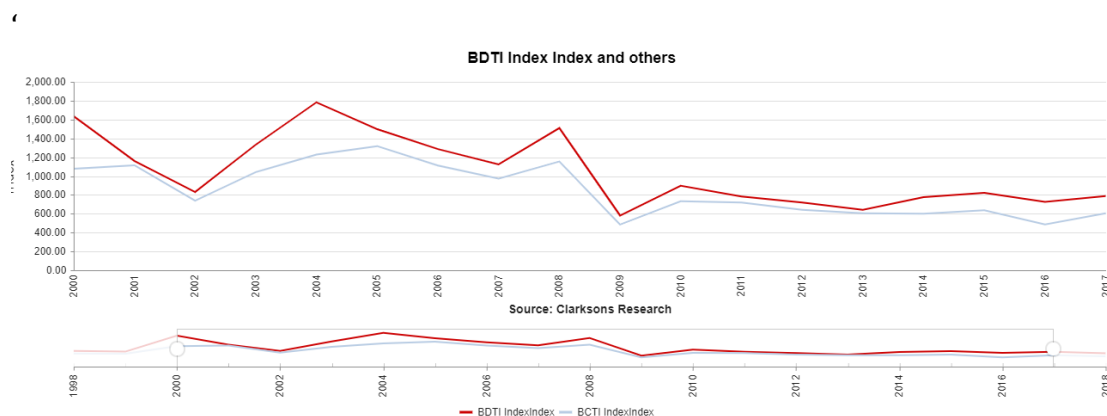
3.5 Baltic Dirty Tanker Index (BDTI) και Baltic Clean Tanker Index (BCTI)

Ο ναυλοδείκτης “Baltic International Tanker Routes” (BITR) δημιουργήθηκε το 1998 έτσι ώστε να παρακολουθείται σε ημερήσια βάση η πορεία των ναύλων “spot” σε συγκεκριμένες διαδρομές μεταφοράς υγρού φορτίου.

Το 2001 κι έπειτα ο δείκτης αυτός διαχωρίστηκε σε δύο επιμέρους ναυλοδείκτες για την παρακολούθηση των ναύλων σε τυπικές διαδρομές μεταφοράς πετρελαίου και των καθαρών προϊόντων πετρελαίου αντίστοιχα. Ο ένας είναι ο Baltic Dirty Tanker Index (BDTI) που παρακολουθεί την εξέλιξη των ναύλων ακαθάριστου πετρελαίου σε τυπικές διαδρομές κι ο άλλος είναι ο Baltic Clean Tanker Index (BCTI) ο οποίος εστιάζει στην παρακολούθηση ναύλων των καθαρών προϊόντων πετρελαίου σε συγκεκριμένες διαδρομές. Ουσιαστικά η σύνθεση του πρώτου περιλαμβάνει εμπορευματικές διαδρομές μεταφοράς ακατέργαστου πετρελαίου ενώ η σύνθεση του δεύτερου αφορά διαδρομές μεταφοράς προϊόντων πετρελαίου για συγκεκριμένες ενδεικτικές κατηγορίες μεγέθους πλοίων.

Στη συνέχεια ο Worldscale αποτελεί το μετρήσιμο μέγεθος που μεταβάλλεται σε ημερήσια βάση και δείχνει το ναύλο που επιτυγχάνουν κατά μέσο όρο ναυλωτές και μεταφορείς σε κάθε εμπορευματική διαδρομή των ως άνω ναυλοδεικτών. Όλες οι διαδρομές συμμετέχουν με ίση βαρύτητα στον καθορισμό της τιμής του δείκτη (Γκιζιάκης κ.α. 2010, σ.σ 295-296).

Στο παρακάτω σχήμα περιγράφονται οι διακυμάνσεις στην πορεία των δύο παραπάνω δεικτών από το 2000 έως το 2017.



Διάγραμμα 9 : Δείκτες Baltic Dirty Tanker Index και Baltic Clean Tanker Index (Clarksons, Timeseries)

Κεφάλαιο 4

Το πλαίσιο στο οποίο βασίζεται η παρούσα έρευνα είναι η θεωρία της προσφοράς και ζήτησης. Είναι σημαντικό να κατανοηθεί γιατί η αλλαγή τιμών επηρεάζει τόσο τη λειτουργία της παγκόσμιας ναυτιλιακής αγοράς.

Η καμπύλη της προσφοράς δείχνει πόσο ένας παραγωγός είναι πρόθυμος να πουλήσει τα προϊόντα ή τις υπηρεσίες σε μια δεδομένη τιμή ενώ οι άλλοι παράγοντες μένουν ίσοι. Η κλίση της καμπύλης προσφοράς υποδεικνύει πόσο περισσότερο προϊόν ο πωλητής προθυμοποιείται να παρέχει σε περίπτωση αύξησης της τιμής αυτού. Μια απότομη καμπύλη προσφοράς υποδηλώνει πως μια μεγάλη αύξηση της τιμής απαιτείται για μία μικρή αύξηση του όγκου προϊόντος. Στη ναυτιλία η προσφορά μπορεί να διευρυνθεί βραχυπρόθεσμα από πλοία που αυξάνουν την ταχύτητά τους. Ωστόσο, εάν όλα τα είδη πλοίων πλεύουν σε full speed τότε δεν μπορεί να παρασχεθεί επιπρόσθετη προσφορά προϊόντος βραχυπρόθεσμα.

Από την άλλη η καμπύλη ζήτησης δείχνει πόσο ένας καταναλωτής είναι πρόθυμος να αγοράσει ένα προϊόν ή μια υπηρεσία σε μια δεδομένη τιμή ενώ οι άλλοι παράγοντες διατηρούνται σταθεροί. Η κλίση της καμπύλης ζήτησης υποδεικνύει πόσο περισσότερο ένας καταναλωτής είναι πρόθυμος να αγοράσει ένα προϊόν ή μια υπηρεσία σε μια δεδομένη μείωση τιμής. Μια επίπεδη καμπύλη ζήτησης υποδηλώνει μια περιορισμένη προθυμία του καταναλωτή να πληρώσει περισσότερα για επιπλέον προϊόν. Κι όταν η καμπύλη ζήτησης είναι απότομη, μια μεγάλη μεταβολή της τιμής έχει ως αποτέλεσμα την περιορισμένη μεταβολή του όγκου προϊόντος.

4.1 Το μοντέλο της προσφοράς και ζήτησης στην Ναυτιλιακή αγορά

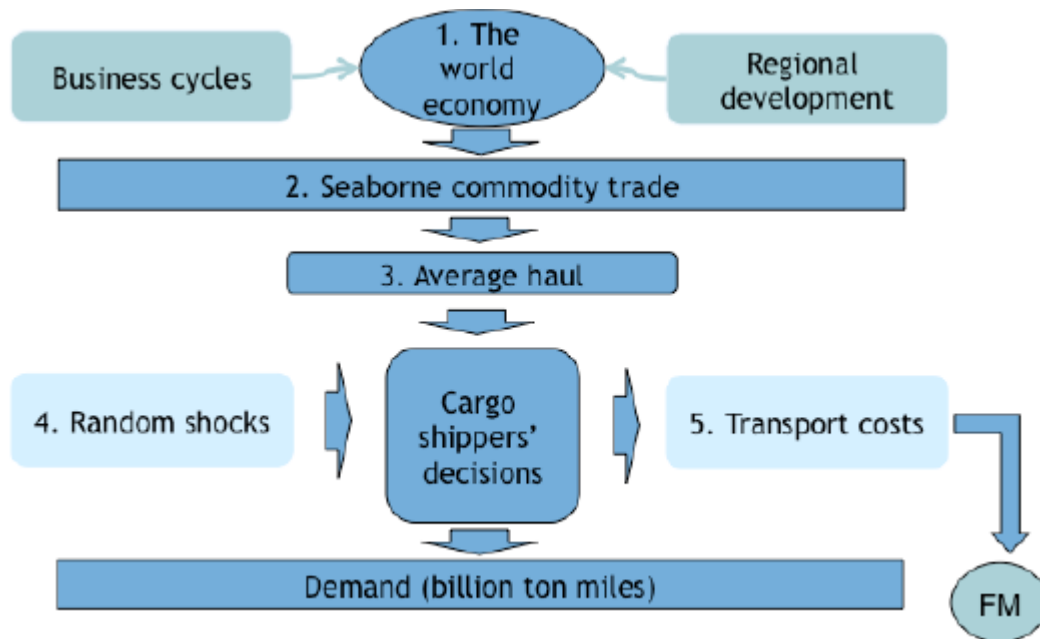
Ο οικονομολόγος Martin Stopford στο βιβλίο του “Maritime Economics” (Stopford, 2009) παρουσιάζει το μοντέλο της ναυτιλιακής αγοράς το οποίο βοηθά στην κατανόηση της αγοράς των tankers. Το μοντέλο αυτό αποτελείται από τρία κύρια σημεία, τη ζήτηση, την προσφορά και την αγορά των ναύλων. Η τελευταία αποτελεί τη σύνδεση της προσφοράς και της ζήτησης μέσω του cash flow.

4.1.1 Η Ζήτηση

Οι μεταβλητές που επηρεάζουν τη ζήτηση του ναυτιλιακού μοντέλου είναι:

- Η παγκόσμια οικονομία (World Economy)
- Τα εμπορεύματα (Seaborne commodity trades)
- Οι μέσες αποστάσεις (Average Haul)
- Τυχαία γεγονότα/διαταραχές (Random Shocks)
- Κόστος μεταφοράς (Transport cost)

Στο παρακάτω σχήμα απεικονίζεται ο τρόπος με τον οποίο αυτές οι μεταβλητές συνδέονται και τον τρόπο που επηρεάζουν την αγορά των ναύλων (freight market).



Εικόνα 2: Η ζήτηση του ναυτιλιακού μοντέλου (Martin Stopford, 2009, p.137)

Η Παγκόσμια Οικονομία (World Economy)

Η παγκόσμια οικονομία επηρεάζεται βραχυπρόθεσμα από τους επιχειρηματικούς κύκλους ενώ η αναπτυξιακή τάση σε διάφορες περιοχές είναι σημαντική τόσο μεσοπρόθεσμα όσο και μακροπρόθεσμα. Από τη στιγμή που η παγκόσμια οικονομία είναι ο κύριος παράγοντας που επηρεάζει τη ζήτηση του ναυτιλιακού εμπορίου σε όλο τον κόσμο υπάρχει μία σημαντική συσχέτιση των δύο. Ο Stopford δείχνει ότι το Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν (ΑΕΠ) και ο ρυθμός ανάπτυξης των θαλάσσιων μεταφορών συνδέθηκαν στενά από το 1966 και το 2006. Οι επιχειρηματικοί κύκλοι επηρεάζονται τόσο από εξωτερικούς όσο και από εσωτερικούς παράγοντες και παρόλο που ποικίλουν παρουσιάζουν κάποιους κοινούς παρανομαστές. Εξωτερικοί παράγοντες μπορεί να είναι οι δραστικές διακυμάνσεις της ζήτησης λόγω απροσδόκητων αλλαγών στην τιμή των αγαθών όπως το πετρέλαιο και ο άνθρακας ή απροσδόκητα γεγονότα όπως οι πόλεμοι. Από την άλλη, οι χρονικές υστερήσεις, τα αποθέματα προϊόντων και η μαζική ψυχολογία είναι μερικοί από τους πιο συνηθισμένους εσωτερικούς παράγοντες που επηρεάζουν την παγκόσμια οικονομία μέσω των επιχειρηματικών κύκλων.

Η δυναμική της μαζικής ψυχολογίας μπορεί να συμβάλλει στη δημιουργία ισχυρότερων επιχειρηματικών κύκλων. Όταν η γενική άποψη είναι ότι η χρηματιστηριακή αγορά εξελίσσεται ύστερα από ένα “boom”, οι επιχειρηματίες είναι πρόθυμοι να αγοράσουν μετοχές κάτι το οποίο θα οδηγήσει σε αύξηση των τιμών. Ένας άλλος σημαντικός παράγοντας είναι η οικονομική διάρθρωση ή η δομή ανάπτυξης της οικονομίας σε μεμονωμένες χώρες. Για παράδειγμα η ανάπτυξη των βιομηχανικών προϊόντων, όταν η ζήτηση είναι υψηλή, από νέους και ανειδίκευτους που στοχεύουν στην οικοδόμηση της οικονομίας μιας χώρας διαφέρει από τις πιο

ώριμες οικονομίες όπου ο ρυθμός ανάπτυξης θα αρχίσει κάποια στιγμή αναπόφευκτα να επιβραδύνεται. Ταυτόχρονα, η σχέση μεταξύ της τοπικής προσφοράς και ζήτησης πρώτων υλών και τροφίμων είναι ένας άλλος παράγοντας στην ανάπτυξη της παγκόσμιας οικονομίας. Εάν για παράδειγμα υπάρχει έλλειψη σε μία περιοχή, οι παγκόσμιοι προμηθευτές θα έχουν κρίσιμο ρόλο στην κάλυψη της τοπικής ζήτησης με αποτέλεσμα να αναπτύσσεται το θαλάσσιο εμπόριο χάρη της μεταφοράς των προϊόντων αυτών.

Οι Θαλάσσιες μεταφορές εμπορευμάτων (Seaborne Trade commodities)

Η ζήτηση μεταφοράς φορτίων, όπως το αργό πετρέλαιο και τα προϊόντα πετρελαίου, όπως επίσης τα σιτηρά και τα εμπορευματοκιβώτια, επηρεάζεται από τις εξελίξεις σε κάθε συγκεκριμένη αγορά βασικών προϊόντων. Εάν μια καλή παραγωγή σιτηρών αυξήσει τη ζήτηση μεταφοράς αυτού του προϊόντος τότε θα αυξηθεί το ποσοστό εξαγωγής της πλεονασματικής συγκομιδής της χώρας. Αντιθέτως, εάν μια παραγωγή αυτού του αγαθού είναι πολύ χαμηλή τότε η ανάγκη για εισαγωγή θα οδηγήσει στην αύξηση της ναυτιλιακής μεταφοράς για να καλυφθεί το έλλειμμα σε μια χώρα. Οι δύο βασικές τάσεις στο εμπόριο βασικών προϊόντων είναι βραχυπρόθεσμες και μακροπρόθεσμες. Οι βραχυπρόθεσμες διακυμάνσεις καθοδηγούνται από την εποχικότητα, ενώ στις μακροπρόθεσμες τάσεις οι μεταβολές στη ζήτηση οφείλονται σε αλλαγές συγκεκριμένων προϊόντων στις πηγές εφοδιασμού, στις αλλαγές στην μετεγκατάσταση της επεξεργασίας τους αλλά και σε αλλαγές στην πολιτική μεταφορών του φορτωτή.

Η εποχικότητα είναι ο κύριος παράγοντας στις βραχυπρόθεσμες τάσεις. Οι εποχιακές διακυμάνσεις στη ζήτηση για μεταφορά τόσο των αγροτικών προϊόντων όσο και του πετρελαίου είναι ετήσιες. Ωστόσο, είναι δύσκολο να υπάρξει ένα ακριβές χρονοδιάγραμμα κι έτσι οι φορτωτές αναγκάζονται να χρησιμοποιήσουν τη spot αγορά. Έτσι, η ανάγκη για θέρμανση το χειμώνα είναι ένας κύριος λόγος για την αύξηση ζήτησης πετρελαίου πριν από τους χειμερινούς μήνες. Μια άλλη πτυχή στην παγκόσμια αγορά είναι ότι το βόρειο και το νότιο ημισφαίριο έχουν αντίθετες εποχές και αρκετά αγροτικά προϊόντα είναι σε παραγωγή σε διάφορες χρονικές στιγμές ανά τον κόσμο.

Ειδικότερα τρεις είναι οι κύριοι λόγοι που επηρεάζουν τις μεσομακροπρόθεσμες τάσεις των εμπορικών συναλλαγών:

1. Αλλαγές στη ζήτηση συγκεκριμένου αγαθού ή εναλλακτικά διακυμάνσεις στη ζήτηση τελικών αγαθών όπου η πρώτη ύλη είναι μέρος του τελικού προϊόντος.
2. Άριστη ποιότητα, ανεπαρκής τοπική προσφορά και εξάντληση φυσικών πόρων είναι μερικοί λόγοι που μπορούν να οδηγήσουν στην αλλαγή προέλευσης των πόρων. Η επίπτωση στη θαλάσσια μεταφορά μπορεί να είναι σημαντική ανάλογα με την αλλαγή απόστασης από την πηγή των φυσικών πόρων.
3. Μετεγκατάσταση της επεξεργασίας των πρώτων υλών επηρεάζει τη ζήτηση για πλοία αφού ορισμένα μεταφέρουν το μη επεξεργασμένο προϊόν ενώ άλλα συνήθως μεταφέρουν το επεξεργασμένο και συνεπώς το τελικό προϊόν ανά τον κόσμο.

Μέση Απόσταση (Average Haul)

Μέση απόσταση είναι η απόσταση μέσα στην οποία ένα εμπόρευμα μεταφέρεται. Ο δείκτης tonne-mile είναι ένας δείκτης χρήσιμος για την εξέταση της μέσης απόστασης που διανύθηκε μαζί με το φορτίο, αντί να εξετάζεται μόνο η απόσταση που καλύφθηκε. Ο δείκτης tonne-mile για τα πλοία που μεταφέρουν διάφορα προϊόντα ποικίλει ανάλογα με το χρόνο, την τιμή του εμπορεύματος σε κάθε περιφερειακή αγορά, το κόστος μεταφοράς. Στο παρελθόν, το κλείσιμο της Διώρυγας του Σουέζ είχε οδηγήσει σε μεγάλες αυξήσεις της απόστασης που τα πλοία έπρεπε να διανύσουν και σαν αποτέλεσμα το μεταφορικό κόστος να αυξηθεί επίσης. Έτσι, όταν το πέρασμα από τη Διώρυγα του Σουέζ ήταν αδιapέραστο, η καλύτερη εναλλακτική λύση ήταν το ακρωτήριο της Καλής Ελπίδας (Cape of Good Hope).

Τυχαία Γεγονότα (Random Shocks)

Τα τυχαία γεγονότα έχουν συχνά σημαντικές επιπτώσεις όχι μόνο στη ναυτιλιακή αγορά αλλά και στο σύνολο της παγκόσμιας οικονομίας εν γενει. Αυτά μπορεί να σχετίζονται με τις καιρικές συνθήκες καθώς και με τις οικονομικές και πολιτικές διαταραχές. Οι αλλαγές για παράδειγμα στον καιρό ή οι φυσικές καταστροφές, όπως οι τυφώνες και τα τσουνάμι, μπορούν να καταστρέψουν τους φυσικούς πόρους απενεργοποιώντας το εμπόριο αλλά και τη ζήτηση για εμπορεύματα.

Όταν ένα τυχαίο γεγονός συμβαίνει ο αντίκτυπος στην οικονομία μπορεί να επιταχυνθεί ή να προκαλέσει το φαινόμενο ντόμινο. Η Μεγάλη ύφεση που προκλήθηκε από την κατάρρευση της Wall Street το 1929 και η χρηματοπιστωτική κρίση του 2008 προκλήθηκαν σε μεγάλο βαθμό από τον πιστωτικό κίνδυνο που έπαιρναν κάποιες μεγάλες εταιρείες οι οποίες κατέρρευσαν ταυτόχρονα με μία μικρή διαφοροποίηση, ελαχιστοποιώντας της απώλειές τους.

Τα πολιτικά γεγονότα είναι ένας άλλος τύπος μη συστηματικών κρίσεων και μπορεί να οφείλονται σε ξέσπασμα πολέμου ή σε μια επανάσταση, σε μία απεργία εργαζομένων που προσπαθούν να επιτύχουν καλύτερες συνθήκες εργασίας ή την εθνικοποίηση ξένων περιουσιακών κεφαλαίων. Για παράδειγμα οι πολιτικές διαφωνίες σχετικά με το ζήτημα της Διώρυγας του Σουέζ επηρέασαν σημαντικά τη ναυτιλιακή αγορά εξαιτίας της αναγκαστικής παράκαμψης και της εύρεσης εναλλακτικού περάσματος.

Μεταφορικό Κόστος (Transportation cost)

Το κόστος της μεταφοράς είναι σημαντικό για την απόφαση που θα παρθεί από που θα προμηθευτούν οι πρώτες ύλες και τα εμπορεύματα. Εάν η ποιότητα είναι υψηλή για να υποστηρίξει μια υψηλότερη τιμή του αγαθού, το μεταφορικό κόστος είναι αυτό που θα δώσει την απάντηση εάν είναι λογική η αγορά φθηνότερων προϊόντων από μακριά. Κατά τον προηγούμενο αιώνα η βελτιωμένη αποτελεσματικότητα για παράδειγμα στη φόρτωση και εκφόρτωση σε λιμάνι και οι οικονομίες κλίμακας με αυξανόμενα μεγέθη πλοίων, οδήγησαν σε μείωση του κόστους μεταφοράς.

Ακόμα, ένας άλλος παράγοντας ήταν οι αλλαγές στις λειτουργίες των ναυτιλιακών οργανισμών έτσι ώστε να επιτευχθεί η υψηλότερη απόδοση αυτών.

4.1.2 Η Προσφορά

Η προσφορά των πλοίων για τη μεταφορά των αγαθών ελέγχεται και επηρεάζεται από τέσσερις ομάδες ατόμων : πλοιοκτήτες, φορτωτές/ναυλωτές, τους τραπεζίτες που χρηματοδοτούν τη ναυτιλία και διάφορες θεσμικές αρχές που δημιουργούν τους κανόνες για την ασφάλεια. Οι πλοιοκτήτες είναι οι πρωταρχικοί decision makers αφού εκείνοι αποφασίζουν για την παραγγελία/κατασκευή νέων πλοίων, τη διάλυση πλοίων και τη παρόπλιση άλλων. Οι φορτωτές μπορούν να γίνουν κι αυτοί πλοιοκτήτες ή να επηρεάσουν τους πλοιοκτήτες με τη δημιουργία χρονοναυλώσεων. Από την άλλη τα τραπεζικά δάνεια επηρεάζουν τις επενδύσεις και συχνά οι τράπεζες είναι αυτές που ασκούν οικονομική πίεση η οποία μπορεί με τη σειρά της να οδηγήσει σε διάλυση σε μια αδύναμη αγορά. Επίσης, οι ρυθμιστικές αρχές επηρεάζουν την προσφορά μέσω της νομοθεσίας για την ασφάλεια ή το περιβάλλον, η οποία επηρεάζει την χωρητικότητα του στόλου.

Παγκόσμιος Στόλος (World Merchant Fleet)

Η σύνθεση του παγκόσμιου στόλου μπορεί να θεωρηθεί ως μια μακροπρόθεσμη λειτουργία προσφοράς που αλλάζει με την πάροδο του χρόνου ανταποκρινόμενη στις εξελίξεις της ζήτησης. Δεδομένου ότι τα πλοία έχουν διάρκεια ζωής περίπου τα 25 έτη, αλλοιώσεις στο μέγεθος του στόλου λαμβάνουν χώρα τόσο όταν η ζήτηση αυξάνεται αλλά και όταν μειώνεται. Κυρίως αυτό αφορά τις κατηγορίες πλοίων όπως είναι τα πετρελαιοφόρα, τα πλοία μεταφοράς χύδην φορτίου και τα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων.

Υπάρχουν ειδικευμένοι τύποι πλοίων που καταφέρνουν να είναι συνδυασμένοι μεταφορείς καθώς μπορούν να μεταφέρουν τόσο ξηρό φορτίο όσο και υγρό. Τα πλοία πολλαπλών χρήσεων (multi-purposes vessels) μπορούν να μεταφέρουν εμπορευματοκιβώτια κι άλλα φορτία, όπως δασικά προϊόντα. Επίσης, τα πλοία LNG και LPG μεταφέρουν υδροποιημένο πετρέλαιο και υδροποιημένο φυσικό αέριο αντίστοιχα. Παρατηρείται λοιπόν, πως υπάρχει ένας διαχωρισμός εξαιτίας της ειδίκευσης των πλοίων, ωστόσο δεν μπορούμε να αναφέρουμε πως οι αγορές είναι αυτοσυντηρούμενες. Μια γενική παραδοχή είναι ότι τα μεγέθη πλοίων αναπτύσσονται για να επωφεληθούν από τις οικονομίες κλίμακας. Οι αγορές χύδην φορτίων και δεξαμενόπλοιων γνώρισαν σημαντική ανάπτυξη με μεγαλύτερη αυτή των δεξαμενόπλοιων που επετεύχθη στα τέλη της δεκαετίας του 1970.

Παραγωγικότητα του στόλου (Fleet productivity)

Η παραγωγικότητα του στόλου αντικατοπτρίζεται στη λειτουργία της βραχυπρόθεσμης αγοράς. Η παραγωγικότητα είναι ο βασικός παράγοντας που καθορίζει την προσφορά της ναυτιλίας σε βραχυπρόθεσμο χρόνο δεδομένου των αριθμών πλοίων του παγκόσμιου στόλου που χρησιμοποιείται. Σημαντικοί παράγοντες που επηρεάζουν την αποτελεσματικότητα είναι η ταχύτητα, ο χρόνος που καταναλώνεται στο λιμάνι, η αξιοποίηση του deadweight και η σχέση μεταξύ των ημερών φόρτωσης και των μη εμπορικών δραστηριοτήτων. Όταν η ζήτηση για θαλάσσια μεταφορά αυξάνεται, οι πλοιοκτήτες μπορούν να προσαρμόσουν την προσφορά πλοίων αυξάνοντας την ταχύτητα, εκμεταλλεύοντας το μέγιστο της χωρητικότητας των πλοίων και μεγιστοποιώντας το χρόνο στη θάλασσα με το να καθυστερούν επισκευές που δεν είναι τόσο ουσιαστικές και ελαχιστοποιώντας το χρόνο παραμονής στο λιμάνι.

Η μέθοδος “slow steaming” αφορά χαμηλές ταχύτητες από την προκαθορισμένη ταχύτητα του πλοίου και μπορεί να χρησιμοποιηθεί ως μέσο για την μείωση εκπομπών καθώς και για την εξοικονόμηση κόστους καυσίμου. Η οργάνωση της λιμενικής υποδομής συμβάλλει στη μείωση του χρόνου στο λιμάνι κι έτσι η συμφόρηση μπορεί να ελαχιστοποιηθεί. Το μέγεθος του χώρου που καταλαμβάνουν τα πετρέλαια στο συνολικό deadweight του πλοίου επηρεάζει τη συνολική παραγωγικότητα αλλά και την ποσότητα φορτίου που μπορεί να μεταφερθεί. Ακόμα κι όταν η ζήτηση για θαλάσσια μεταφορά είναι χαμηλή και οι ημερήσιοι ναύλοι μειώνονται, τα πλοία που δεν είναι σε θέση να είναι κερδοφόρα τοποθετούνται σε θέση lay-up ή μπορούν να χρησιμοποιηθούν ως αποθήκες φορτίων.

Ναυπηγήσεις (Shipbuilding productivity)

Η δραστηριότητα της ναυπηγικής βιομηχανίας είναι ένας από τους λόγους για την ύπαρξη μακροχρόνιων κύκλων στη ναυτιλία. Το χρονοδιάγραμμα από τη στιγμή που οι πλοιοκτήτες θα προχωρήσουν στην κατασκευή νέων πλοίων μέχρι της στιγμής παράδοσής τους κυμαίνεται από ένα έως τέσσερα χρόνια. Για τους πλοιοκτήτες η προσδοκία της ζήτησης για μεταφορά αγαθών μακροπρόθεσμα είναι ένα από τα σημαντικότερα εργαλεία τους, αλλά συνήθως είναι αναξιόπιστη. Η πολιτική παρέμβαση για την θέσπιση και δημιουργία θέσεων εργασίας στη ναυπηγική βιομηχανία ενός κράτους μπορεί να επηρεάσει τους ναυτιλιακούς κυκλους, αφού οι πολιτικοί λαμβάνουν αποφάσεις που εξυπηρετούν το συμφέρον της χώρας τους κι όχι της ναυτιλιακής αγοράς.

Διάλυση Πλοίων (Scrapping and losses)

Η απομάκρυνση πλοίων από τον παγκόσμιο στόλο πραγματοποιείται κυρίως με διάλυση, βάση της οποίας τα πλοία πωλούνται για την αξία του χάλυβα, αποσύρονται κι ο χάλυβας επαναχρησιμοποιείται. Η διάλυση οφείλεται κατα κύριο λόγο στην ηλικία του πλοίου καθώς επηρεάζει την γενική κατάσταση αυτού με αυξημένες ανάγκες συντήρησης οι οποίες κοστίζουν αρκετά κι απαιτούν μεγάλο χρονικό διάστημα εκτός των εμπορικών δραστηριοτήτων.

Οι τεχνικές προδιαγραφές των πλοίων αναπτύσσονται συνεχώς, κατά συνέπεια με την πάροδο του χρόνου τα πλοία κι ο εξοπλισμός τους να καθίστανται παρωχημένα. Τα τρέχοντα κέρδη καθορίζουν εαν ένα πλοίο είναι κερδοφόρο ή όχι και είναι ο βασικός παράγοντας που θα οδηγήσει ή όχι στη διάλυση του πλοίου. Οι τιμές του χάλυβα είναι ένας ακόμα παράγοντας, ωστόσο τείνουν να είναι χαμηλές όταν η αγορά αγωνίζεται κι έτσι η διάλυση είναι μια πιο λογική εναλλακτική λύση.

Οι προσδοκίες της αγοράς είναι ουσιώδεις για την απόφαση των πλοιοκτητών να προχωρήσουν σε διάλυση των πλοίων ή να παραμείνουν με ένα όχι τόσο κερδοφόρο πλοίο για κάποιο χρονικό διάστημα περιμένοντας την ανάκαμψη της αγοράς. Τέλος, οι τέσσερις βασικές χώρες όπου η διάλυση πλοίων πραγματοποιείται είναι η Ινδία, η Κίνα, το Πακιστάν και το Μπαγκλαντές.

Έσοδα (Freight Revenue)

Ο τελικός ρυθμιστής της αγοράς εφοδιασμού για τις θαλάσσιες μεταφορές είναι τα έσοδα από τις εμπορευματικές μεταφορές. Βραχυπρόθεσμα, οι υπεύθυνοι για τη λήψη αποφάσεων ενθαρρύνονται από τα ποσοστά των ναύλων κι έτσι προσαρμόζουν τις επιλογές τους και προσπαθούν να παραμείνουν στην αγορά που ελέγχουν με το να χρησιμοποιούν πλοία που ήταν σε κατάσταση “lay-up”. Όσον αφορά την μακροπρόθεσμη προοπτική, οι κύριοι παράγοντες που επηρεάζουν τους υπεύθυνους για τη λήψη αποφάσεων είναι η μείωση του κόστους και η αναβάθμιση των υπηρεσιών που προσφέρουν. Τα ναύλα επηρεάζουν τις επενδυτικές αποφάσεις για το πότε πρέπει να υποχωρούν στην παραγγελία νέων πλοίων και πότε πρέπει να προχωρούν στη διάλυση εκείνων που δεν είναι κερδοφόρα.

4.1.3 Η αγορά των ναύλων (Freight Market)

Η αγορά των ναύλων (Freight Market) είναι το τρίτο τμήμα της ναυτιλιακής αγοράς και αποτελεί το μηχανισμό που οδηγεί σε κατάσταση ισορροπίας την προσφορά και τη ζήτηση στη ναυτιλία. Οι πλοιοκτήτες και οι ναυλωτές συμφωνούν σε μια τιμή ναύλου η οποία αντικατοπτρίζει την ισορροπία στην αγορά ανάμεσα στα διαθέσιμα πλοία και στα φορτία που προσφέρονται για μεταφορά. Όταν ο στόλος είναι λειτουργικός στο μέγιστο κι υπάρχει περιορισμένη δυνατότητα να βελτιωθεί η αποτελεσματικότητα των πλοίων, οι ναύλοι είναι υψηλοί. Αντίθετα, όταν υπάρχει υπερπροσφορά των πλοίων τότε οι ναύλοι βρίσκονται σε χαμηλό επίπεδο. Έτσι γίνεται κατανοητό πως ο ναύλος προσαρμόζεται προκειμένου να εκκαθαριστεί η αγορά μέσω της ισορροπίας ανάμεσα στην προσφορά και ζήτηση.

Η σημασία του χρόνου

Το χρονικό πλαίσιο αποτελεί βασική πτυχή του ναύλου. Τα τρία χρονικά διαστήματα για την αξιολόγηση της ισορροπίας είναι στιγμιαία, βραχυπρόθεσμα και μακροπρόθεσμα.

Η στιγμιαία ισορροπία αφορά την άμεση αγορά (spot market) όπου οι συμβάσεις συμφωνούνται για άμεση ολοκλήρωσή τους γεγονός που οδηγεί στην ύπαρξη περιφερειακών αγορών με ελλείψεις και πλεονάσματα. Η βραχυπρόθεσμη ισορροπία

οδηγεί τους πλοιοκτήτες να κερδίσουν κάποιο χρόνο έτσι ώστε να προσαρμοστούν στην προσφορά με το να αποφασίσουν ποια πλοία θα αφήσουν εκτός θαλάσσιας μεταφοράς (lay-up) και ποια όχι, προσαρμόζοντας την ταχύτητα ή μετατρέποντας τις αγορές όσον αφορά τις περιοχές ή τα φορτία που μεταφέρονται. Στη μακροχρόνια περίοδο, η κατασκευή νέων πλοίων, η χρήση μεταχειρισμένων και η διάλυση παλιών πλοίων αποτελούν επιλογές των πλοιοκτητών και οι ναυλωτές μπορούν να αλλάξουν τη ζήτηση πρώτων υλών έτσι ώστε να τροποποιήσουν τις ανάγκες της μεταφοράς.

Καθώς οι ναύλοι μειώνονται σε άσχημες οικονομικές περιόδους, η αξία των μεταχειρισμένων σκαφών μειώνει κάποιες από τις τιμές διάλυσης πλοίων όπου με την επιλογή αυτής της ενέργειας αναπόφευκτα απομακρύνονται από την αγορά. Επίσης, η χαμηλή ζήτηση μπορεί να οδηγήσει στη μετατροπή της πλεονασματικής ποσότητας, για παράδειγμα να επανατοποθετηθεί προσωρινά στην αγορά ένα πετρελαιοφόρο που θα εξυπηρετεί στην αποθήκευση ποσότητας πετρελαίου.

Σε περιόδους που οι αγορές είναι ευνοϊκές, οι ναύλοι αυξάνονται και οι πλοιοκτήτες/εφοπλιστές θα ήθελαν να προσθέσουν κι άλλα πλοία στο στόλο τους. Από την άλλη οι ναυλωτές μπορούν να επεκτείνουν της δραστηριότητές τους αγοράζοντας πλοία (second hand vessels) για να τα ενσωματώσουν στη ναυτιλία αντί να αναθέσουν σε τρίτους την μεταφορά. Η τιμή των μεταχειρισμένων πλοίων μπορεί να υπερβεί ακόμη και την τιμή των νέων πλοίων καθώς η έγκαιρη παράδοση και παραγωγή κερδών σε μία ισχυρή αγορά είναι πολύτιμη σε σύγκριση με την αναμονή ενός πλοίου να κατασκευαστεί για να παραδοθεί σε αβέβαιες ή ασθενέστερες συνθήκες αγοράς.

Επίσης, η επίδραση άλλων παραγόντων σε μία αγορά μπορεί να οδηγήσει σε άλλα αποτελέσματα από τη βασική προσφορά και ζήτηση της αγοράς. Εάν για παράδειγμα οι πλοιοκτήτες έχουν περισσότερη εμπιστοσύνη, άριστη γνώση και είναι πρόθυμοι να διατηρήσουν τα πλοία τους, τότε μπορούν να λάβουν υψηλότερα κέρδη απ' ό,τι το κανονικό ισοζύγιο προσφοράς και ζήτησης θα επιτύγχανε. Ομοίως, εάν οι ναυλωτές είναι ισχυροί και καλά ενημερωμένοι, ίσως είναι σε θέση να διαπραγματευτούν χαμηλότερο ποσοστό απ' ό,τι συνήθως. Σε γενικές γραμμές, οι φορτωτές έχουν το πλεονέκτημα όταν διαπραγματεύονται τα ναύλα κατά τις περιόδους ύφεσης, ενώ οι εφοπλιστές έχουν το πάνω χέρι κατά τις περιόδους οικονομικής άνθισης.

Αξίζει να σημειωθεί πως η χρονική απόσταση μεταξύ μιας απόφασης που πάρθηκε μέχρι την υλοποίησή της είναι η δυναμική διαδικασία προσαρμογής. Η χρονική υστέρηση της ναυπηγικής βιομηχανίας έχει ως αποτέλεσμα την υπερβολική παραγγελία νέων πλοίων όταν οι ναύλοι είναι υψηλοί. Ωστόσο, καθώς τα πλοία δεν παραδίδονται για μερικά χρόνια κι αν ένα σημαντικό μέρος του βιβλίου παραγγελιών παραδίδεται ταυτόχρονα, οι ναύλοι μειώνονται. Καθώς η αγορά έχει την τάση να αποκλίνει από την πορεία που προβλέφθηκε πριν οι πλοιοκτήτες τοποθετήσουν τις παραγγελίες τους, τα νέα πλοία που εισέρχονται στον παγκόσμιο στόλο ενδέχεται να διαταράξουν περαιτέρω την τρεχούσα ισορροπία. Ακόμα, ο συναισθηματισμός κι όχι πάντα οι ορθολογικές αποφάσεις διαδραματίζουν σημαντικό ρόλο στους ναυτιλιακούς κύκλους. Τέλος, οι μεγάλες κρίσεις προκαλούν μεγαλύτερες προσαρμογές στον ήδη υπάρχοντα στόλο που μπορεί να δαφέρουν ακόμα κι από τους κύκλους των κατασκευών νέων πλοίων αλλά και της διάλυσης πλοίων.

Κεφάλαιο 5

5.1 Παλαιότερες Έρευνες

Λίγοι είναι οι ερευνητές που έχουν ασχοληθεί με την επιρροή που μπορεί να ασκήσει η τιμή των καυσίμων στις τιμές των ναύλων σε μια spot αγορά. Πολλές όμως είναι εκείνες οι έρευνες που εξετάζουν την τιμή του αργού πετρελαίου ως μεταφερόμενο αγαθό και στην επίδραση που έχει η τιμή του σε σχέση με την τιμή των ναύλων. Άλλες έρευνες εστιάζουν στην παραδοσιακή θεωρία της προσφοράς και ζήτησης προσαρμόζοντας την αντίδραση των ναύλων πάνω σε μία ενδεχόμενη αύξηση ή μείωση στην τιμή του πετρελαίου.

Χαρακτηριστικά ο OECD (Organization of Economic Cooperation and Development) μελέτησε το 2002 πως η τιμή του πετρελαίου επηρεάζει τα κόστη της θαλάσσιας μεταφοράς καθώς παρατηρήθηκε πως οι ναύλοι παρουσιάζουν ελαστικότητα στις μεταβολές των τιμών του πετρελαίου.

Το 2005, οι Glenn and Martin στην έρευνά τους με θέμα “ Research in Transportation of Economics” αναφέρουν πως μία αύξηση στην τιμή του πετρελαίου μπορεί να προκληθεί από μια αύξηση στη ζήτηση και αυτό θα έχει σαν αποτέλεσμα να αυξηθεί η ζήτηση για μεταφορά κι έτσι να δημιουργηθεί μια θετική σχέση. Ωστόσο, μια αύξηση της τιμής του πετρελαίου μπορεί να προκληθεί από τη μείωση των αποθεμάτων του κι αυτό μπορεί να οδηγήσει σε μείωση της ζήτησης για μεταφορά κάτι το οποίο θα οδηγήσει βραχυπρόθεσμα σε πτώση της τιμής των ναύλων.

Η μελέτη “ Exploring the link between oil prices and freight rates “ το 2009 με συγγραφείς την Angela Poulakidas και Fred Joutz παρουσιάζει την επιρροή που έχει η άνοδος της τιμής του πετρελαίου για την περίοδο αυτή στις τιμές των ναύλων στην αγορά των δεξαμενόπλοιων. Παρατηρήθηκε πως υπάρχει συσχέτιση μεταξύ των βραχυπρόθεσμων τιμών πετρελαίου και στα αποθέματα αυτού και των βραχυπρόθεσμων τιμών των ναύλων των δεξαμενόπλοιων.

Ακόμα, ο συγγραφέας Cosimo Beverelli τστην έρευνά του με θέμα “Oil prices and Marine Freight Rates : An Empirical Investigation” μελετά ποια αποτελέσματα επιφέρει η τιμή του πετρελαίου πάνω στην τιμή του ναύλου σε κάθε αγορά ξεχωριστά (container, dry bulk & tankers). Η έρευνα καταλήγει στο συμπέρασμα ότι η ελαστικότητα των ναύλων στην τιμή του πετρελαίου εξαρτάται από την κάθε αγορά μαζί με τα χαρακτηριστικά της. Κυρίως για την αγορά δεξαμενόπλοιων αποδείχθηκε ότι οι ναύλοι είναι άκρως ελαστικοί στην τιμή του αργού πετρελαίου.

5.2 Αναφορά στις αγορές πετρελαίου

Οι Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής αποτελούν τον σημαντικότερο εισαγωγέα στην αγορά του αργού πετρελαίου διεθνώς και κατέχουν το 21% της συνολικής ημερήσιας κατανάλωσης. Παράλληλα, η παγκόσμια κατανάλωση στην Κίνα έχει φτάσει σήμερα το 12% σε σχέση με τα προηγούμενα χρόνια που είχε φτάσει το 7%. Η προσφορά του πετρελαίου προέρχεται από διάφορους τομείς, όπως η εξόρυξη και τα αποθέματα που βρίσκονται ανα τον κόσμο.

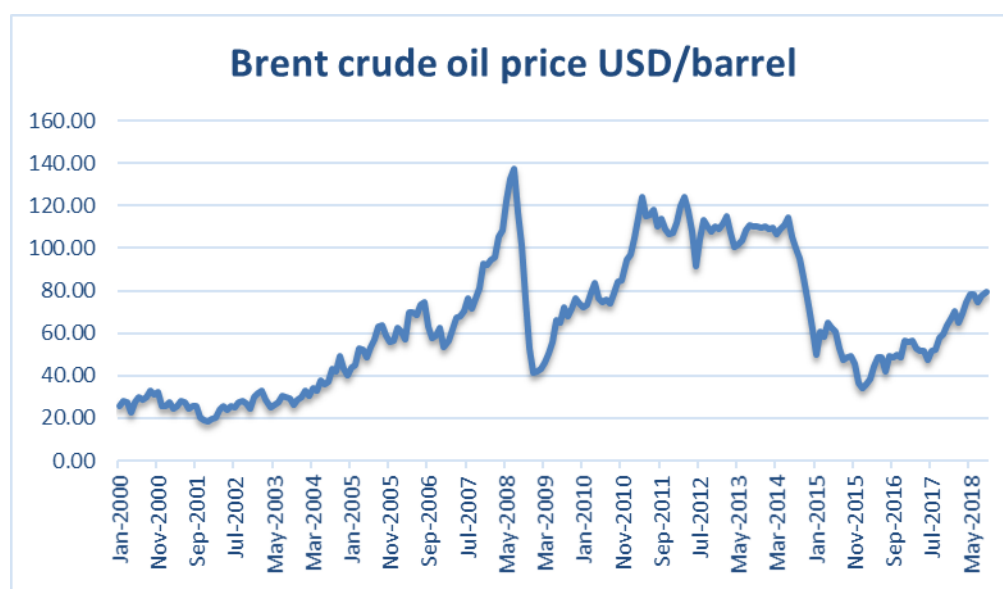
Ο OPEC (Organization of Petroleum Exporting Countries), ο οποίος αποτελεί το διεθνές καρτέλ χωρών παραγωγής πετρελαίου, είναι ο σημαντικότερος παραγωγός αργού πετρελαίου. Τα μέλη κράτη του OPEC παράγουν περίπου 40% της ημερήσιας κατανάλωσης παγκοσμίως όπως παρουσιάζεται από τα στοιχεία της διεθνούς εταιρείας ενέργειας (IEA). Στόχος του OPEC είναι να διατηρήσει την διαχείριση παραγωγής πετρελαίου μέσω των κρατών μελών του, έτσι ώστε να μπορεί να διαμορφώσει τις τιμές πετρελαίου παγκοσμίως, όπως για παράδειγμα με την απόφασή του για μείωση της παραγωγής.

Ανεξάρτητα από το μεγάλο μερίδιο στην παραγωγή πετρελαίου, η επιρροή που μπορεί να ασκήσει ο OPEC στη διαμόρφωση της τιμής του πετρελαίου παγκοσμίως ποικίλει με την πάροδο του χρόνου όπως παρατηρήθηκε ύστερα από την πτώση των παγκόσμιων τιμών του αργού πετρελαίου κατά την εμφάνιση της παγκόσμιας οικονομικής κρίσης προς το τέλος του 2008. Συμπεραίνεται, λοιπόν πως η μεταβλητότητα των τιμών οδηγεί στο γεγονός πως η προσφορά και ζήτηση της αγοράς του πετρελαίου είναι ικανές μεταβλητές στον να περιορίσουν την αποτελεσματικότητα του OPEC στη διαμόρφωση των παγκόσμιων τιμών.

Η παραγωγή πετρελαίου και η ζήτηση για μεταφορά στον καταναλωτή ως τελικό προϊόν αποτελούν σημαντικό παράγοντα τόσο για την ανάπτυξη της θαλάσσιας μεταφοράς και κατ'επέκταση της ναυτιλίας, όσο και για την ανάπτυξη της οικονομίας πολλών χωρών ανά τον κόσμο. Στο επόμενο υποκεφάλαιο της εργασίας παρουσιάζεται η πορεία της τιμής του πετρελαίου όπως διαμορφώθηκε ύστερα από την εκδήλωση της παγκόσμιας οικονομικής κρίσης.

5.3 Η κατάσταση της τιμής του πετρελαίου από το 2008 έως το 2016

Σε αυτό το σημείο της πτυχιακής εργασίας θα προσπαθήσω να αποτυπώσω την κατάσταση της τιμής του πετρελαίου και τις διακυμάνσεις σε αυτή από το 2008 έως το 2016. Το παρακάτω γράφημα παρουσιάζει την τιμή του πετρελαίου όπως διαμορφώθηκε σε αυτή την περίοδο και μετριέται σε USD/βαρέλι.



Διάγραμμα 10: The Brent crude oil price, monthly data from 2000 to 2018 (Clarksons, Timeseries)

Η τιμή του πετρελαίου είναι αποτέλεσμα δυο βασικών παραγόντων, της προσφοράς και της ζήτησης στην αγορά. Η προσφορά υπόκειται σε προβλήματα καιρικών συνθηκών ή γεωπολιτικών θεμάτων, ενώ η ζήτηση συνδέεται στενά με την οικονομική δραστηριότητα και τις εποχιακές ανάγκες όπως είναι η θέρμανση. Οι προσδοκίες για αύξηση της τιμής του πετρελαίου μπορούν να οδηγήσουν σε αυξημένες επενδύσεις ή αποθέματα και αντιστρόφως (THE ECONOMIST, 2014).

Από το 2003 μέχρι και το 2008 ο κόσμος γνώρισε περιόδους αύξησης της ζήτησης εν γένει και αύξησης της ζήτησης του πετρελαίου συγκεκριμένα. Αυτό συνδυάστηκε με την αργή αύξηση της προσφοράς παγκοσμίως λόγω της μικρής πλεονάζουσας παραγωγικής ικανότητας για να επεκταθεί η παραγωγή προκειμένου να ανταποκριθεί στην αυξανόμενη ζήτηση. Όπως και με οποιοδήποτε άλλο εμπόρευμα με περιορισμένη προσφορά, οι τιμές του αργού πετρελαίου αυξήθηκαν από το 2005.

Αξίζει να σημειωθεί σε αυτό το σημείο πως η οικονομική ανάπτυξη έχει ισχυρή επίδραση στην κατανάλωση πετρελαίου σε χώρες που δεν ανήκουν στον ΟΟΣΑ. Έτσι, με την εμφάνιση της παγκόσμιας οικονομικής κρίσης το 2008, οι τιμές του αργού πετρελαίου μειώθηκαν με γρήγορους ρυθμούς όπως συνέβη το ίδιο με το Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν (ΑΕΠ). Στις χώρες του ΟΟΣΑ υπήρξε έντονη συσχέτιση μεταξύ της αύξησης της τιμής του πετρελαίου και της μειωμένης ζήτησης του προϊόντος. Οι μειώσεις του OPEC (Organization of the Petroleum Exporting

Countries) στη στοχοθετημένη παραγωγή των 4.2 εκατομμυρίων βαρελιών ημερησίως συνέβαλαν στην αύξηση της τιμής του πετρελαίου στα 32 usd/βαρέλι. Με τις υψηλότερες προσδοκίες για ανάπτυξη της παγκόσμιας οικονομίας, η τιμή του αργού πετρελαίου αυξήθηκε. Ένας άλλος σημαντικός παράγοντας που οδήγησε στις αυξανόμενες τιμές το 2011 ήταν οι απρογραμμάτιστες διακοπές της πετρελαικής προσφοράς ανά τον κόσμο, οι οποίες οδήγησαν σε περαιτέρω κλιμακώσεις των τιμών. Ακόμα, η σημαντική μείωση των ακατέργαστων εισαγωγών από τις Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής οδήγησε σε λιγότερη ζήτηση πετρελαίου με αποτέλεσμα την πτώση των τιμών.

Για να προστατεύσουν το μερίδιό τους στην αγορά, ο OPEC αποφάσισε να αφήσει την αγορά να διορθωθεί από μόνη της και να επιτρέψει την πτώση των τιμών αντί να μειώσει την παραγωγή για να στηρίξει τις τιμές.

5.3.1 Η πορεία της τιμής του πετρελαίου

Στο υποκεφάλαιο αυτό θα παρουσιαστεί η πορεία της τιμής του πετρελαίου κυρίως από την περίοδο 2008 με την εμφάνιση της παγκόσμιας οικονομικής κρίσης έως το 2016. Θα ήταν σκόπιμο να αποτυπωθεί η ευρεία αλλαγή της τιμής του πετρελαίου σε περιόδους έτσι ώστε να χρησιμεύσει ως πλαίσιο για την επεξεργασία της εξέλιξης της τιμής σε συνάρτηση με τα παγκόσμια γεγονότα που έλαβαν χώρα αυτά τα χρόνια.

➤ Περίοδος 2007- Ιούλιος 2008

Από τις αρχές του 2007 οι τιμές του πετρελαίου παρουσίασαν απότομη άνοδο έως τον Ιούλιο του 2008 εξαιτίας της έντονης ζήτησης για πετρέλαιο κυρίως από την Κίνα, ενώ η προσφορά παρέμεινε σε σταθερά σημεία. Παλαιότερα η Σαουδική Αραβία μπορούσε ευκολότερα να προσπαρμόσει την παραγωγή πετρελαίου κρατώντας την τιμή του σταθερή, παρόλα αυτά ο αριθμός των εξαγωγών μειώθηκε. Αυτή η απροσδόκητη πτώση, παρά την υψηλή ζήτηση, συνέβαλε στην αύξηση των τιμών πετρελαίου. Επίσης, ο OPEC μείωσε τις ποσοστώσεις δύο φορές, μία το φθινόπωρο του 2006 και την άλλη το χειμώνα του 2007, γεγονός που προκάλεσε τη συρρίκνωση της ισορροπίας της προσφοράς και της ζήτησης του πετρελαίου και ως εκτούτου αυξήθηκαν οι τιμές του πετρελαίου.

Στη συνέχεια, η υποτίμηση του Αμερικανικού δολαρίου, οι περιορισμοί στη χωρητικότητα των διυλιστηρίων από το φθινόπωρο του 2008 λόγω συντήρησης και οι ακραίες καιρικές συνθήκες ήταν άλλοι παράγοντες που επηρέασαν τον πετρελαικό κόσμο κατά τη διάρκεια του 2007 (UNCTAD, 2008).

Επίσης, όταν η ένταση μεταξύ του Ιράν και του δυτικού κόσμου μεγάλωσε τον Ιούλιο του 2008, οι τιμές του πετρελαίου αυξήθηκαν σε 147 usd/βαρέλι. Η αγορά τότε φοβόταν στρατιωτική επέμβαση από τις Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής ή ότι το Ισραήλ θα μπορούσε να παρακινήσει το Ιράν να εμποδίσει το στενό του Hormuz, απ' όπου περνάει το 40% του παγκόσμιου στόλου δεξαμενόπλοιων (Hopkins, 2008).

➤ Περίοδος Αύγουστος 2008- Απρίλιος 2011

Η τιμή του πετρελαίου άρχισε να μειώνεται από τον Αύγουστο του 2008 και κυρίως από τον Οκτώβριο του 2008 μετά την κήρυξη πτώχευσης της Lehman Brothers χωρίς την παρέμβαση της Αμερικανικής κυβέρνησης. Αυτό οδήγησε τους επενδυτές στις δυτικές αγορές να εγκαταλείψουν τις επενδύσεις τους στις τράπεζες φοβούμενοι τον αυξανόμενο κίνδυνο. Αυτό ανάγκασε τις κυβερνήσεις να στηρίξουν τις τράπεζες με μεγάλες εισφορές κεφαλαίων για να ενισχύσουν την φερεγγυότητα και να αποτρέψουν περαιτέρω καταρρεύσεις και πανικό.

Η παγκόσμια οικονομική κρίση θεωρείται η σοβαρότερη κρίση που έχει πλήξει τη διεθνή οικονομία από τη Μεγάλη Ύφεση. Το φθινόπωρο του 2008, οι τιμές του πετρελαίου μειώθηκαν κατά 70% λόγω της εξασθένησης της παγκόσμιας οικονομίας και της συνεχιζόμενης μείωσης της κατανάλωσης πετρελαίου. Ακόμη, τα μέλη του OPEC συμφώνησαν από την 1^η Ιανουαρίου 2009 να μειώσουν το στόχο παραγωγής τους με 4.2 εκατομμύρια βαρέλια ημερησίως, κάτι που αντιστοιχούσε περίπου στο 5% της παγκόσμιας παραγωγής.

Με τις μειώσεις στην παραγωγή του OPEC, οι οποίες πραγματοποιήθηκαν με ασυνήθιστη πειθαρχία για να τηρηθούν οι συμφωνίες, οι τιμές του πετρελαίου σταθεροποιήθηκαν στη χαμηλή τιμή των 32 usd/ βαρέλι με μία τάση αύξησης. Μέχρι τον Οκτώβριο η τιμή του πετρελαίου είχε ανέλθει στα 71 usd/βαρέλι υποστηριζόμενη από ένα αδύναμο δολάριο, καθώς και μία αισιοδοξία για την ανάκαμψη της παγκόσμιας οικονομίας.

Η Αραβική Άνοιξη (The Arab Spring) το 2011 ξεκίνησε από την Τυνησία τον Δεκέμβριο του 2010 και η αναταραχή και η βία εξαπλώθηκαν τόσο στην Αίγυπτο όσο και σε άλλες Αραβικές χώρες καθώς η επιθυμία των πολιτών για ανεξαρτησία, ελευθερία και δημοκρατία αυξήθηκε. Τον Φεβρουάριο το 2011, το αργό πετρέλαιο σημείωσε άνοδο 15% μέσα σε τέσσερις ημέρες φτάνοντας την τιμή των 120 usd/βαρέλι εξαιτίας του φόβου ότι η αναταραχή στη Λιβύη και το Μπαχρέιν θα μπορούσε να εξαπλωθεί και σε άλλες χώρες της Μέσης Ανατολής με μεγάλη πετρελαιοκή παραγωγή, όπως η Σαουδική Αραβία.

Η παραγωγή πετρελαίου στη Λιβύη μειώθηκε κατά 75% με μόνο 40.000 βαρέλια να μένουν ημερησίως. Την ίδια στιγμή η Σαουδική Αραβία διέθετε το 10% της παγκόσμιας ζήτησης, επομένως μια διαταραχή θα δημιουργούσε σοβαρές ελλείψεις πετρελαίου και περαιτέρω αυξήσεις των τιμών, γεγονός που θα έβλαπτε τη διαδικασία ανάκαμψης σε παγκόσμιο επίπεδο μετά τη χρηματοπιστωτική κρίση.

Οι βραχυπρόθεσμες επιπτώσεις στην αγορά πετρελαίου ήταν ο φόβος των μεταβολών στην δυναμική των τιμών του πετρελαίου. Ενώ η Αίγυπτος είναι μία μικρή χώρα παραγωγής πετρελαίου, ελέγχει τη Διώρυγα του Σουέζ η οποία χρησιμοποιήθηκε το 2013 για το 8% του παγκόσμιου εμπορίου πετρελαιοειδών. Έτσι, η γεωπολιτική επίδραση από την άποψη της πιθανότητας ύπαρξης διαταραχών στην περιοχή απέκτησε μεγάλη σημασία στην ανάλυση της δυναμικής της πετρελαιοκή αγοράς, η οποία αντικατοπτρίστηκε στο επίπεδο τιμών πετρελαίου και της μεταβλητότητάς τους.

- Περίοδος Απρίλιος 2011-2016 : από τη σταθερή αύξηση στην καθοδική πορεία

Από τον Απρίλιο του 2011 μέχρι και τον Ιούνιο του 2014 η τιμή του πετρελαίου παρέμεινε σταθερή στα 123 usd, όταν η τιμή του βαρελιού ανερχόταν στα 114 usd. Ωστόσο, το φθινόπωρο του 2011 σημειώθηκε αύξηση και απότομη πτώση από τον Μάρτιο έως τον Ιούνιο του 2012. Η τιμή του πετρελαίου αυξήθηκε όταν αυξήθηκε η παραγωγή της Σαουδικής Αραβίας η οποία προκάλεσε τη συρρίκνωση της πλεονάζουσας παραγωγικής ικανότητας. Η σταθερή αύξηση της παραγωγικής ικανότητας αλλά και της κατανάλωσης που είχε δείξει σημάδια μείωσης στο τέλος του 2011 λόγω της ενεργειακής απόδοσης και της οικονομικής ύφεσης οδήγησαν σε αύξηση της παγκόσμιας παραγωγής πετρελαίου το Μάρτιο του 2012. Ως αποτέλεσμα της υψηλής τιμής του πετρελαίου, η τεχνολογία εξοικονόμησης ενέργειας έγινε πιο αποδοτική από άποψη κόστους αλλά και νέες, ευνοικότερες πηγές πετρελαίου έκαναν την εμφάνισή τους, όπως για παράδειγμα τα νέα υπεράκτια πεδία πετρελαίου στον Κόλπο του Μεξικού και στη Βραζιλία.

Η πιο πρόσφατη δραματική πτώση της τιμής του πετρελαίου ξεκίνησε μετά την άνοδο στα 115 usd/βαρέλι τον Ιούνιο του 2014. Τα πεδία του σχιστολιθικού πετρελαίου στις Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής αύξησαν σημαντικά την παραγωγή πετρελαίου. Ωστόσο, αυτό είχε σαν αποτέλεσμα να μειωθεί σημαντικά η εισαγωγή πετρελαίου στις ΗΠΑ και η ζήτηση από την Ευρώπη και την Κίνα μειώθηκε εξίσου. Τα μέλη του OPEC αποφάσισαν να απέχουν από τη μείωση της παραγωγής και του μεριδίου της αγοράς έτσι ώστε να ενισχύσουν την τιμή του πετρελαίου.

Η ζήτηση του πετρελαίου μειώθηκε εξαιτίας της αδύναμης οικονομικής δραστηριότητας, της ύπαρξης εναλλακτικών πηγών πετρελαίου αλλά και της ανάκαμψης της αποδοτικότητας. Επίσης, οι χώρες της Σαουδικής Αραβίας έχουν ένα αρκετά μεγάλο απόθεμα πετρελαίου το οποίο όμως είναι ανέξοδο για να εξαχθεί σε σχέση με άλλες περιοχές. Ακόμα, οι πλατφόρμες πετρελαίου στη Βόρειο Θάλασσα αποτελούν έργα υψηλού κόστους καθώς φτάνουν σε μεγάλα θαλάσσια βάθη κι απαιτείται υψηλότερη τιμή πετρελαίου για να μπορέσουν να είναι επικερδή (The Economist, 2014).

Στη συνέχεια, οι επενδυτές τοποθέτησαν κεφάλαια στην Αμερικανική σχιστολιθική βιομηχανία, τα οποία αποκτήθηκαν φθηνά σε εταιρείες πετρελαίου οι οποίες δούλευαν καλά όταν οι τιμές του προϊόντος βρίσκονταν σε υψηλά επίπεδα. Σήμερα, η κατάρρευση της τιμής του πετρελαίου οδήγησε τις επιχειρήσεις να επιβαρυνθούν με χρέη και να καταστούν αδύναμες να ορθοποδήσουν.

Η μικρή βελτίωση των τιμών τους πρώτους μήνες του 2015 οφειλόταν στη μείωση κατά 24% του αριθμού των Αμερικανικών υπεράκτιων εγκαταστάσεων από τον Οκτώβριο του 2014 μέχρι τον Ιανουάριο του 2015. Ωστόσο, η άνοδος των τιμών ήταν βραχύβια και μειώθηκαν ακόμη περισσότερο εξαιτίας της εκτεταμένης αποθήκευσης μεγάλων ποσοτήτων πετρελαίου περιμένοντας την εμφάνιση υψηλότερων τιμών αλλά κι εξαιτίας της προσφοράς πετρελαίου σε μια ήδη κορεσμένη αγορά. Έτσι παρατηρείται το Δεκέμβριο του 2015 η χαμηλότερη τιμή του πετρελαίου της δεκαετίας που είναι αυτή των 36 usd/βαρέλι.

Η αποτύπωση των παραπάνω δεδομένων στην εξέλιξη της τιμής του πετρελαίου έδειξε πως ενώ η οικονομική δραστηριότητα εν γενει είναι ένας σημαντικός παράγοντας, οι πολιτικές εξελίξεις αλλά και οι αλλαγές στις προσδοκίες είναι ικανοί λόγοι να επηρεάσουν την τιμή του πετρελαίου βραχυπρόθεσμα. Αυτή η αστάθεια μακροπρόθεσμα επηρεάζει ουσιαστικά τις εταιρείες δεξαμενόπλοιων καθώς οι δραστηριότητές τους εξαρτώνται από την τιμή του πετρελαίου και τα μοντέλα παραγωγής του.

Κεφάλαιο 6

6.1 Μεθοδολογία

Η συγγραφέας χρησιμοποίησε στη συγκεκριμένη εργασία τόσο την ποσοτική όσο και την ποιοτική μέθοδο για την έρευνα δεδομένων που αφορούν το υπο εξέταση θέμα.

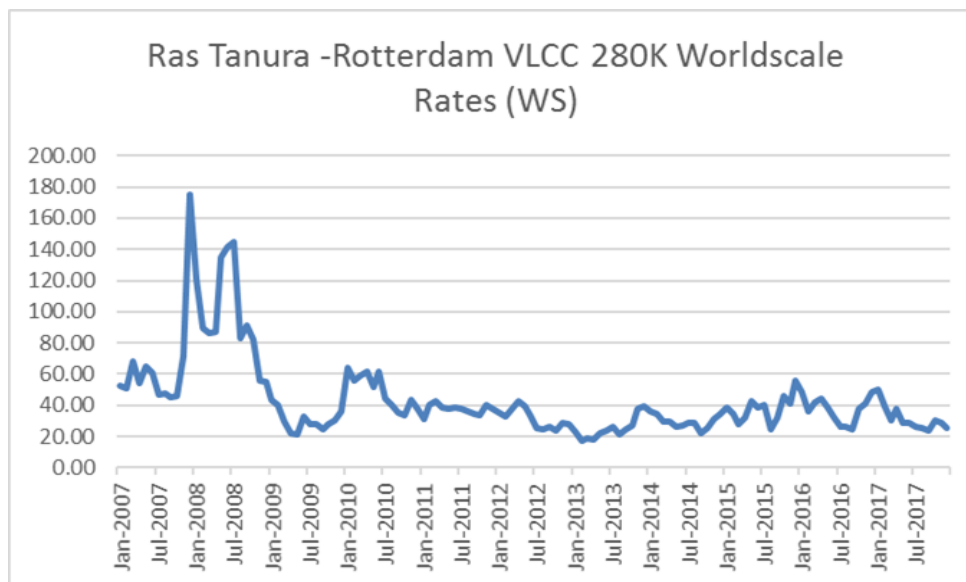
Η ποσοτική έρευνα χρησιμοποιεί στατιστικές μεθόδους και αριθμητικά δεδομένα στοχεύοντας στην εύρεση σχέσεων μεταξύ διαφόρων παραγόντων. Συλλέγεται ένα αντιπροσωπευτικό δείγμα παρατηρήσεων σε σχέση με τα στοιχεία ενός ευρύτερου πληθυσμού και στη συνέχεια γίνεται η ποσοτική ανάλυση των δεδομένων που έχουν συλλεγεί. Ταυτόχρονα με την ποσοτική έρευνα χρησιμοποιείται η ποιοτική μέθοδος η οποία στοχεύει να εξετάσει και να αναλύσει σε βάθος την ύπαρξη κοινωνικών φαινομένων. Η ποιοτική έρευνα αποτελεί μια διερευνητική μέθοδο έχοντας ως πλεονέκτημα την ευελιξία στην ερευνητική διαδικασία. Με αυτόν τον τρόπο ο ερευνητής έχει τη δυνατότητα να διερευνήσει σε βάθος αντιλήψεις, στάσεις, κίνητρα καιθώς και συναισθηματικά δεδομένα της συμπεριφοράς τόσο της εξέλιξης των τιμών πετρελαίου όσο και της εξέλιξης και συμπεριφοράς των ναύλων. Αξίζει να σημειωθεί πως με την ποιοτική έρευνα διερευνάται η εμπειρία των ατομών σε σχέση με το ευρύτερο κοινωνικό και πολιτισμικό περιβάλλον στο οποίο ανήκουν.

Όσον αφορά την ποσοτική έρευνα που διεξήχθη χρησιμοποιήθηκαν δεδομένα που συλλέχθηκαν από τον ιστότοπο των Clarksons για τις περιόδους που ερευνήθηκαν. Ο όμιλος Clarksons είναι αναγνωρίσιμος παγκοσμίως από όλη την ναυτιλιακή βιομηχανία αφού παρέχει πληροφορίες για τις θαλάσσιες μεταφορές σε διάφορα επίπεδα. Είναι γνωστό επίσης πως οι ομάδες των Clarksons επιτυγχάνουν να παρέχουν στρατηγικές διαχείρισης κινδύνου στους πελάτες τους, χρηματοδοτούν επιχειρήσεις αλλά και τις ίδιες της ερευνητικές τους ομάδες.

Επιπρόσθετα, η έρευνα αυτή στηρίζεται στη θεωρία που παρουσιάζει ο Martin Stopford σχετικά με την προσφορά και ζήτηση στη ναυτιλία όπως αναπτύχθηκε σε προηγούμενο κεφάλαιο της εργασίας. Οι μεταβλητές που καθορίζουν την προσφορά και ζήτηση στο ναυτιλιακό μοντέλο είναι οι βασικές κατηγορίες απ' όπου συλλέχθηκαν δεδομένα για το υπο εξέταση θέμα.

6.2 Η τιμή του πετρελαίου και οι τιμές των ναύλων σε περιόδους.

Σε αυτό το σημείο της εργασίας παρουσιάζεται η τιμή του πετρελαίου και οι τιμές των ναύλων ανά περιόδους από το 2008 έως το 2018 βάση τόσο των πολιτικών, οικονομικών αλλά και φυσικών γεγονότων που επηρέασαν την προσφορά και ζήτηση του ναυτιλιακού μοντέλου.



Γράφημα 11 : VLCC earnings from Ras Tanura to Rotterdam, monthly data from 2007 to 2017 (Clarksons Timeseries)

Στο Γράφημα 11 παραπάνω παρατηρείται πως οι τιμές των ναύλων για τα δεξαμενόπλοια κατά την πρώτη περίοδο 2007-2008 βρίσκονταν σε σχετικά υψηλά επίπεδα ενώ από το 2009 παρουσιάστηκε η πτώση τους η οποία συνεχίστηκε μέχρι τον Ιούλιο του 2017.

Ανατρέχοντας στο Κεφάλαιο 5 και πιο συγκεκριμένα στο Διάγραμμα 10 αντιλαμβανόμαστε πως η τιμή του πετρελαίου κατά την εξεταζόμενη περίοδο ξεκίνησε πτωτικά (το 2007) και στην συνέχεια παρουσίασε άνοδο (Μάιος 2008). Τον Μάρτιο του 2009 έφτασε στην τιμή των 40 \$/βαρέλι, στα επόμενα έτη όμως υπήρξε μία σταθερά αυξητική πορεία της τιμής του πετρελαίου.

Διαφαίνεται, λοιπόν, πως ένας υψηλός βαθμός συσχέτισης μεταξύ της τιμής των ναύλων και της τιμής του πετρελαίου παρατηρείται κατά το 2007-2009 πριν αποκλίνουν. Από το 2009 κι έπειτα οι τιμές του πετρελαίου και των ναύλων κινούνταν σε αντίθετες κατευθύνσεις. Οι τιμές του πετρελαίου ήταν συνεχώς σταθερά υψηλές ενώ τα ποσοστά των ναύλων των δεξαμενόπλοιων ήταν χαμηλά. Τον Οκτώβριο του 2015 μετακιωήθηκαν και πάλι σε αντίθετες κατευθύνσεις μετά από σχεδόν επτά χρόνια σε διαφορετικούς άξονες, όταν σημειώθηκε αύξηση στην παγκόσμια κλίμακα (Worldscale) και μείωση της τιμής του πετρελαίου.

Στα υποκεφάλαια που ακολουθούν γίνεται μια πιο λεπτομερή ανάλυση της τιμής του πετρελαίου και πως αυτή επηρέασε τις τιμές των ναύλων η οποία θα χωριστεί σε πέντε περιόδους. Οι κυριότερες κατηγορίες ανάλυσης είναι οι μεταβλητές ζήτησης

και προσφοράς από το μοντέλο της ναυτιλιακής αγοράς του Martin Stopford (μνεία των οποίων έχει πραγματοποιηθεί σε προηγούμενο κεφάλαιο της παρούσας εργασίας).

6.2.1 2007-2008 : Η εμφάνιση της παγκόσμιας οικονομικής κρίσης

Στις αρχές του 2007 οι ναύλοι των δεξαμενόπλοιων είχαν μία σταθερή πτωτική τάση μέχρι τον Αυγουστο του 2007. Το Δεκέμβριο του 2007 παρατηρήθηκε μια ξαφνική αύξηση αυτών η οποία σταθεροποιήθηκε μέχρι τις αρχές του 2008. Η αύξηση αυτή οφειλόταν στη μείωση χωρητικότητας των δεξαμενόπλοιων αφού πλοία τύπου VLCC μονού κύτους (single-hull) χρησιμοποιήθηκαν για άλλους σκοπούς αλλά και στην έλλειψη διαθέσιμων πλοίων VLCC προς ενοικίαση στην περιοχή της Μέσης Ανατολής.

Στη συνέχεια, το Μάιο του 2008 οι ναύλοι αυξήθηκαν ξανά με γρήγορους ρυθμούς με αποτέλεσμα στο τέλος του μήνα οι ναύλοι να είχαν υπερδιπλασιαστεί. Ταυτόχρονα, η τιμή του πετρελαίου αυξήθηκε σημαντικά το καλοκαίρι του 2008 φτάνοντας την τιμή των 137 usd/βαρέλι πριν προχωρήσει σε ξαφνική πτώση της τάξεως του 40% τον Αύγουστο του ίδιου έτους. Η μείωση στην τιμή πετρελαίου συνεχίστηκε μέχρι το τέλος του 2008. Παρατηρείται, λοιπόν, πως τόσο η τιμή των ναύλων όσο και η τιμή του πετρελαίου ακολούθησαν μια αυξητική πορεία την περίοδο 2007 – 2008 και ξαφνικά και οι δυο αυτές οι τιμές μειώθηκαν κατακόρυφα στο τέλος του 2008.

Η παγκόσμια οικονομία παρέμεινε ο κύριος παράγοντας που επηρέασε την ναυτιλιακή αγορά αλλά και την αγορά δεξαμενόπλοιων. Είναι γνωστό πως το 80% του παγκόσμιου εμπορίου μεταφέρεται δια θαλάσσης (UNCTAD, 2008) κι έτσι η σταθερή ανάπτυξη (με μία ετήσια αύξηση 5,7%) το 2007 και το 2008 οδήγησε στην ύπαρξη ναύλων που είχαν να παρατηρηθούν από τη δεκαετία του 1970. Παρόλα αυτά η ξαφνική μείωση της ανάπτυξης οφείλεται στην παγκόσμια χρηματοπιστωτική κρίση που εκδηλώθηκε στα τέλη του 2008 (UNCTAD, 2009).

Οι αναπτυσσόμενες χώρες όπως η Ασία, η Κίνα, η Ανατολική Ευρώπη και η Ρωσία κατάφεραν να διατηρήσουν μια σταθερή ανάπτυξη. Ωστόσο, η παγκόσμια οικονομική κρίση οδήγησε σε ραγδαία πτώση του παγκόσμιου εμπορίου επηρεάζοντας φυσικά και τις θαλάσσιες μεταφορές. Η Ευρώπη, οι ΗΠΑ και η Ιαπωνία παρουσίασαν σημαντική μείωση ανάπτυξης λόγω της επιβράδυνσης της οικονομίας. Η μειωμένη ζήτηση πετρελαίου στον ανεπτυγμένο κόσμο κατά το τρίτο τρίμηνο του 2008 οδήγησε σε μείωση της παγκόσμιας ζήτησης πετρελαίου (UNCTAD, 2009).

Στην πραγματικότητα, ο όγκος του ναυτιλιακού κόσμου παρουσίασε μια επιβράδυνση στο ρυθμό ανάπτυξης κυρίως το τελευταίο εξάμηνο του 2008 σε όλους τους τομείς εξαιτίας της μείωσης της ζήτησης σε καταναλωτικά αγαθά, της μείωσης του ρυθμού της βιομηχανικής παραγωγής στις μεγάλες οικονομίες, όπως επίσης και λόγω της μείωσης ζήτησης της ενέργειας (UNCTAD, 2009).

Επιπροσθέτως, καταγράφεται πως οι υψηλές τιμές του πετρελαίου το Νοέμβριο του 2007 οδήγησαν σε αύξηση της παραγωγής αυτού του αγαθού από τον οργανισμό OPEC που σαν στόχο είχε την υψηλή κερδοφορία. Η κατάσταση αυτή επωφελήθηκε

από τα χαμηλά αποθέματα πετρελαίου που υπήρχαν στην περιοχή της Ασίας και της Ευρώπης με αποτέλεσμα να οδηγηθούμε σε μία αύξηση της ζήτησης των δεξαμενόπλοιων, η οποία οδήγησε αναπόφευκτα στην άνοδο των ναύλων.

Στη συνέχεια, ακολούθησε μια σημαντική πτώση στη μείωση των ναύλων (αρχές του 2008) εξαιτίας της διακοπής της παραγωγής πετρελαίου λόγω της εποχιακής συντήρησης των διυλιστηρίων, η οποία έφερε σαν αποτέλεσμα να μειωθεί η ζήτηση για αργό πετρέλαιο. Παράλληλα, η υψηλή τιμή του πετρελαίου αποτέλεσε μία σημαντική επιρροή στα αυξανόμενα ποσοστά ναύλων της αγοράς δεξαμενόπλοιων, με αποτέλεσμα πολλά tankers να χρησιμοποιηθούν σαν αποθήκες φορτίου, η οποία οδήγησε στην απομάκρυνσή τους από την αγορά αλλά και στον περαιτέρω περιορισμό εφοδιασμού πλοίων.

Ένα άλλο αποτέλεσμα των υψηλών τιμών του πετρελαίου ήταν η ανάγκη των πλοιοκτητών να μειώσουν την ταχύτητα πλεύσης (speed reduction) για να μπορέσουν να μειώσουν τα κόστη ενός ταξιδιού. Παρατηρήθηκε πως ενώ οι ναύλοι για τη θαλάσσια διαδρομή Ras Tanura – Rotterdam μειώθηκαν κατά τα 2/3 μέσα σε διάστημα ενός έτους, η πλειοψηφία των υπολοίπων θαλάσσιων διαδρομών που αφορούσαν δεξαμενόπλοια αντιμετώπισαν λιγότερες μειώσεις. Η διαδρομή από τον Περσικό Κόλπο προς την Ανατολική Ασία, Ευρώπη και Αμερική συνήθως ακολουθούν την εποχικότητα του Βόρειου Ημισφαιρίου όπου οι ανάγκες για θέρμανση τους χειμερινούς μήνες είναι υψηλές. Παρόλα αυτά, μετά τη μεγάλη αύξηση των τιμών πετρελαίου το καλοκαίρι του 2008 που οδήγησε σε αυξημένη ζήτηση θαλάσσιας μεταφοράς, οι ναύλοι των δεξαμενόπλοιων έπεσαν κατακόρυφα όταν οι τιμές του πετρελαίου κατέρρευσαν (UNCTAD, 2009).

Βάση όλων όσων περιγράφηκαν παραπάνω η παγκόσμια οικονομική κρίση ήταν το τυχαίο γεγονός που οδήγησε στην κατάρρευση των αγορών τη μία μετά την άλλη. Η παγκόσμια χρηματοπιστωτική κρίση, όπως έχει προαναφερθεί είχε ως αφετηρία τις Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής. Όταν η κυβέρνηση απέφυγε να προσφέρει χέρι βοήθειας στα χρηματοπιστωτικά ιδρύματα, με χαρακτηριστικό παράδειγμα τη Lehman Brothers, έγινε ευρέως γνωστό στην παγκόσμια οικονομική αγορά πως η σοβαρότητα της κατάστασης ήταν πολύ μεγαλύτερη. Σε μία παγκοσμιοποιημένη οικονομία οι επιπτώσεις της κρίσης αυτής όχι μόνο εξαπλώθηκαν με γρήγορους ρυθμούς αλλά επηρέασαν τόσο τις αναπτυσσόμενες όσο και τις πιο ανεπτυγμένες οικονομίες. Αποτέλεσμα της οικονομικής κρίσης ήταν η μείωση χρηματοδότησης του εμπορίου. Οι τράπεζες χωρίς την έκδοση πιστωτικών επιστολών δεν μπορούσαν να εγγυηθούν την άρση των φορτίων προς μεταφορά κι έτσι επηρεάστηκε το παγκόσμιο ναυτιλιακό εμπόριο (UNCTAD, 2009).

Στο σημείο αυτό θα πρέπει να παρουσιαστεί η επιρροή της οικονομικής κρίσης όσον αφορά την προσφορά μέσων για τη μεταφορά αγαθών. Την περίοδο αυτή οι παραγγελίες (orderbook) πλοίων VLCC παρέμεινε σταθερή, ενώ το 2008 αυξήθηκε σημαντικά, περίπου στο μισό του συνολικού παγκόσμιου στόλου VLCC. Σε αυτή τη διετία η χωρητικότητα (dwt) των πλοίων VLCC αυξήθηκε κατά μέσο όρο 3,1% ετησίως. Παρόλα αυτά, από τη στιγμή που η ανάπτυξη του εμπορίου μειώθηκε ενώ η χωρητικότητα των πλοίων δεν επηρεάστηκε, τουλάχιστον από ένα τυχαίο γεγονός όπως για παράδειγμα μια περιβαλλοντολογική καταστροφή, οι ναύλοι των δεξαμενόπλοιων μειώθηκαν.

Την ίδια στιγμή παρατηρήθηκε πως το 2007 ακι ο 2008 υπήρξε μια αύξηση τόσο στις αποστάσεις που διένυαν τα πλοία VLCC όσο και του μέσου όρου νεκρού φορτίου (deadfreight). Αυτό σημαίνει πως τα πλοία έκαναν λίγο μεγαλύτερες και πιο μακρινές αποστάσεις αλλά με ένα μεγάλο ποσοστό των δεξαμενών τους άδειο. Οι πλοιοκτήτες λόγω της οικονομικής κρίσης έπρεπε να προσαρμόσουν την ταχύτητα έτσι ώστε να εξοικονομήσουν το κόστος καυσίμων. Έτσι αυτό είχε σαν αποτέλεσμα την μείωση της πλεονάζουσας παραγωγικής ικανότητας του στόλου όταν περισσότερα πλοία χρειαζόντουσαν για να εξυπηρετήσουν μία ίδια διαδρομή (UNCTAD, 2009).

Όσον αφορά την παράδοση πλοίων VLCC, αυτή αυξήθηκε κατά το 2007-2008 περίπου κατά 7,4 % σε σχέση με το υπάρχον στόλο. Τα πλοία που παραδόθηκαν είχαν παραγγελλεί πριν την οικονομική κρίση, σε μία εποχή που η ζήτηση θα συνέχιζε να βρίσκεται σε αύξουσα πορεία. Η αυξανόμενη χωρητικότητα του στόλου και η κάμψη της παγκόσμιας οικονομίας οδήγησαν στην μείωση των ναύλων.

Τέλος, η διάλυση των πλοίων σημείωσε μία μικρή αύξηση της τάξης του 0,3 % του σημερινού στόλου. Όσα πλοία VLCC καταστράφηκαν αυτή την περίοδο, διαγράφηκαν από το στόλο το 2008. Με αυτό το πολύ μικρό ποσοστό διάλυσης, το απόθεμα των εν δυνάμει πλοίων που θα οδηγούνταν για διάλυση αυξήθηκε. Παράλληλα, με αφορμή τους νέους κανονισμούς του IMO για τα πλοία διπλού κύτους (double-hull) ένας μεγάλος αριθμός πλοίων VLCC μονού κύτους (single-hull) αφαιρέθηκε από το στόλο των δεξαμενόπλοιων. Τα πλοία μετατράπηκαν σε πλωτούς χώρους αποθήκευσης, σε χώρους εκφόρτωσης και σε μεταφορείς μεταλλευμάτων (VLOC) για να χρησιμοποιηθούν στην υπέραικτα βιομηχανία.

6.2.2 2009-2011: Η σταθερότητα και μια προσπάθεια ανάκαμψης

Η παγκόσμια οικονομική κρίση του 2008 οδήγησε την παγκόσμια οικονομία σε σοβαρή πτώση. Η βιομηχανική παραγωγή υποχώρησε κατά 14% στις Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής και στην Ευρώπη και σε λίγο μικρότερο ποσοστό στην Ασία μέχρι το Φεβρουάριο του 2009. Τον Απρίλιο του ίδιου έτους η βιομηχανική παραγωγή κατέρρευσε ακόμα περισσότερο και τότε ήταν που ξεκίνησε μία αργή ανάπτυξη στην Ασία.

Μετά την οικονομική κρίση, η ανάπτυξη της βιομηχανικής παραγωγής συνέβαλε στην αύξηση της ζήτησης πετρελαίου στις αναδυόμενες αγορές, κυρίως στην Κίνα, τη Μέση Ανατολή και στις χώρες του ΟΟΣΑ. Κατά τη διάρκεια αυτής της περιόδου η μέση ετήσια αύξηση του ΑΕΠ έφτασε στο 1.5 %. Στις αναπτυσσόμενες χώρες, κατά τη διάρκεια της κρίσης η εμπιστοσύνη των καταναλωτών άλλαξε όπως και οι συνήθειες καταναλωτισμού. Οι υψηλές δημόσιες δαπάνες για τη στήριξη της ζήτησης καθώς και η κυβερνητική παρέμβαση, όσον αφορά την δημοσιονομική και νομισματική βοήθεια, ήταν σημαντικές για την ενίσχυση της ανάκαμψης από την ύφεση (UNCTAD, 2010).

Την περίοδο 2009-2010 το ποσοστό του μεταφερόμενου πετρελαίου μειώθηκε. Όσον αφορά την πραγματική μείωση εκείνη πραγματοποιήθηκε το 2009 τόσο για τους μεταφερόμενους τόνους φορτίου όσο και για τη χιλιομετρική απόσταση που

διανύθηκε, ωστόσο η αύξηση που άρχισε να σημειώνεται το 2010 δεν ήταν ικανή για να αντισταθμίσει την κατάσταση.

Το 2009, η ζήτηση για εισαγωγές μειώθηκε κατά 7,9% στις ΗΠΑ και στην Ευρωπαϊκή Ένωση, ενώ στην Ιαπωνία σημειώθηκε διπλάσια μείωση. Αυτή η αναμενόμενη μείωση αντισταθμίστηκε όταν η Κίνα επένδυσε σε μεγάλο βαθμό στο πετρέλαιο στη Λατινική Αμερική. Οι Κινέζικες εισαγωγές τόσο από τη Βενεζουέλα όσο κι από την Αφρική βοήθησαν να τονώσουν τη ζήτηση για πλοία VLCC. Ταυτόχρονα όμως η ζήτηση για μεταφορά πετρελαίου κατά τη διάρκεια όλου αυτού του χρόνου μειώθηκε κατά 4%. Οι πλοιοκτήτες, εκτός από τη θεωρία του slow steaming, προσπαθούσαν να εξοικονομήσουν το κόστος επιλέγοντας πιο μακρύνες αλλά λιγότερο δαπανηρές διαδρομές, αποφεύγοντας για παράδειγμα τα τέλη χρήσης καναλιών. (UNCTAD,2010).

Παρά την ύπαρξη της παγκόσμιας οικονομικής κρίσης η ανάπτυξη του στόλου των πλοίων VLCC αυξήθηκε μετά από μια περίοδο μειωμένων παραδόσεων πλοίων, ωστόσο η ανάπτυξη αυτή δεν κράτησε πολύ εξαιτίας της απομάκρυνσης πλοίων μονού κύτους.

Η ουσιαστική αύξηση του στόλου των δεξαμενόπλοιων ταυτόχρονα με την επιβράδυνση της παγκόσμιας οικονομίας οδήγησε σε χαμηλούς ναύλους και σε σημαντική μείωση του μέσου ετήσιου ποσοστού χρήσης των πλοίων κατά -0.5%. Από τη στιγμή που οι ναυλοι των δεξαμενόπλοιων γνώρισαν αυτή την πτωτική πορεία το καλοκαίρι του 2009, οι πλοιοκτήτες θα μπορούσαν να επιβιώσουν μόνο αν ήτν σε θέση να καλύψουν το κόστος κεφαλαίου τους μόνο με τους ναύλους που θα λάμβαναν. Ωστόσο, οι περισσότεροι κατάφεραν να καλύψουν μόνο τα λειτουργικά τους έξοδα.

Τον Σεπτέμβριο του 2009 οι ναύλοι των δεξαμενόπλοιων αυξήθηκαν εξαιτίας μιας πιο σημαντικής ισορροπίας μεταξύ της προσφοράς και της ζήτησης των δεξαμενόπλοιων. Οι λόγοι που οδήγησαν σε αυτή την αύξηση ήταν πως ο αριθμός των πλοίων που χρησιμοποιήθηκαν για αποθήκευση φορτίου αυξήθηκαν καθώς οι καιρικές συνθήκες δημιούργησαν καθυστερήσεις την ίδια στιγμή που η ζήτηση για θαλάσσια μεταφορά αυξήθηκε (BIMCO, 2010). Από την άλλη, η ίδια η τιμή του πετρελαίου σταμάτησε την πορεία ανάπτυξής της αφού η ζήτηση δεν μπορούσε να υποστηρίξει υψηλότερες τιμές κι ο αριθμός πλοίων VLCC που χρησιμοποιούνταν ως κέντρα αποθήκευσης μειώθηκε αρκετά.



Διάγραμμα 12: VLCC WS earnings for 2009 Ras Tanura-Rotterdam(Clarksons, Timeseries)

Αναφορικά με τις παραδόσεις πλοίων, αυτές συνέχιζαν να αυξάνουν φτάνοντας το 10,4 % της υπάρχουσας χωρητικότητας των VLCC. Αυτό ήταν αποτέλεσμα τόσο του γεγονότος πως αρκετά πλοία είχαν παραγγελθεί πριν την εμφάνιση της παγκόσμιας οικονομικής κρίσης αλλά και του ότι κάποια πλοία που είχαν παραγγελθεί εξαιτίας των κανονισμών για πλοία διπλού κύτους, που βρίσκονταν σε ισχύ από το τέλος του 2010, είχαν εισέλθει στην αγορά. Ωστόσο, οι παραδόσεις δεξαμενόπλοιων ήταν μειωμένες κατά 25% από αυτό που είχε προβλεφθεί το 2009 (BIMCO, 2010). Μέρος αυτής της αρνητικής εξέλιξης/καθυστερήσης θα μπορούσε να θεωρηθεί η ανικανότητα των ναυπηγείων να ανταποκριθούν άμεσα σε νέα δεδομένα.

Οι παραγγελίες πλοίων αυξήθηκαν μετά από μια περίοδο χαμηλής ανάπτυξης, τα ναυπηγεία όμως προσπαθούσαν να ορθοποδήσουν και να αναπτυχθούν προσπαθώντας να αναλάβουν ένα μεγάλο αριθμό νέων παραγγελιών. Επίσης, νέες επιχειρήσεις έκαναν την εμφάνισή τους στην αγορά καταβάλλοντας σημαντική προσπάθεια να ξεκινήσουν. Άλλη αιτία που οδήγησε στο μικρό αριθμό deliveries νέων πλοίων ήταν το γεγονός πως αρκετοί πλοιοκτήτες καθυστερούσαν ή ακύρωναν τις παραγγελίες τους βλέποντας πως η ζήτηση για δεξαμενόπλοια μειωνόταν και τα αναμενόμενα κέρδη /έσοδα μειώνονταν σημαντικά από τη στιγμή που θα τοποθετούσαν την παραγγελία.

Η οικονομική και πιστωτική κρίση επηρέασαν τη ζήτηση πλοίων για θαλάσσιες μεταφορές και η δυνατότητα και το ενδιαφέρον των τραπεζών να χρηματοδοτήσουν τις νέες παραγγελίες συνέβη με την εμφάνιση αυτής. Το βιβλίο παραγγελιών για πλοία VLCC παρουσίασε μείωση μέχρι 11 %, ενώ η αρνητική ανάπτυξη του 2010 ήταν λιγότερο σημαντική.

Όσον αφορά τη διάλυση των πλοίων VLCC παρατηρείται πως αυξήθηκε κατά 1.8% του υπάρχοντος στόλου σε όρους dwt. Συνεχίστηκε η απομάκρυνση μεγαλύτερων και μονού κύτους πλοίων που θα μετατρέπονταν σε χώρους αποθήκευσης φορτίου, κάτι το οποίο μπορεί να μείωσε τη χωρητικότητα του στόλου VLCC αλλά δεν κατάφερε να διατηρήσει τους ναύλους σε υψηλά επίπεδα. Μέχρι το τέλος του 2010 ο IMO είχε θέσει πως όλα τα μονού κύτους πλοία θα πρέπει να έχουν αποσυρθεί εκτός από ορισμένες εξαιρέσεις. Οι πλοιοκτήτες αυτών των πλοίων περίμεναν μέχρι την

τελευταία στιγμή χωρίς να προχωρούν στη διάλυσή τους πιστεύοντας και περιμένοντας μια ανάκαμψη στη αγορά.

Το 2010, ο μέσος όρος ηλικίας των υπο διάλυση VLCC πλοίων ήταν κάτω από τα 20 χρόνια ζωής, όταν το 2005 ο μέσος όρος αυτός ηλικίας ανερχόταν στα 29 χρόνια. Συνοψίζοντας, τον Ιανουάριο του 2009 οι τιμές των ναύλων και οι τιμές του πετρελαίου βρέθηκαν σε πολύ χαμηλά επίπεδα. Ενώ η τιμή του πετρελαίου φάνηκε να αυξάνεται σημαντικά, οι τιμές των ναύλων των πλοίων VLCC συνέχιζαν την καθοδική τους πορεία με μία περαιτέρω μείωση της τάξης του 25 % από το Φεβρουάριο μέχρι το Μάρτιο. Μέσα σε αυτή την περίοδο οι ναύλοι είχαν μειωθεί περίπου κατά 80%. Τα επόμενα έτη που ακολούθησαν οι τιμές των ναύλων παρουσίασαν μια μικρή αύξηση.

Στις αρχές του 2010 οι τιμές του πετρελαίου ξεκίνησαν μία άλλη πορεία εξαιτίας της αύξησης που παρατηρήθηκε στην τιμή του πετρελαίου και στην αισιοδοξία που επικρατούσε για ανάκαμψη από την παγκόσμια κρίση. Οι πλοιοκτήτες των VLCC άδραξαν την ευκαιρία να επανατοποθετηθούν στην αγορά βλέποντας τις υψηλές τιμές του πετρελαίου παρόλα αυτά η ζήτηση αποδείχθηκε ότι ήταν ελλειπής να υποστηρίξει αυτή την προσφορά κι έτσι οι τιμές των ναύλων των δεξαμενόπλοιων μειώθηκαν για άλλη μια φορά (UNCTAD, 2010). Με άλλα λόγια οι ναύλοι των δεξαμενόπλοιων και η τιμή του πετρελαίου παρέμειναν ίδιες αυτή την περίοδο αν και η τιμή του πετρελαίου παρουσίασε σημάδια μιας πιο υγιούς ανάπτυξης.

6.2.3. 2012-2014 : Αστάθεια της παγκόσμιας οικονομίας

Την αργή ανάπτυξη των προηγούμενων ετών διαδέχθηκε η άνοδος του μέσου ετήσιου παγκόσμιου ΑΕΠ. Αν και το Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν δίνει μια θετική εικόνα στην παγκόσμια οικονομία, η οικονομική κατάσταση διέφερε από μία δυναμική αύξηση της οικονομίας στη Γερμανία και στην Κίνα μέχρι τα προβλήματα που εμφανίστηκαν στην Ελλάδα και στην Ιαπωνία.

Η παγκόσμια οικονομία δεν άργησε να μετατραπεί σε κρίση του δημόσιου χρέους εξαιτίας των κυβερνητικών δαπανών που χρησιμοποιήθηκαν για την ελάφρυνση της ύφεσης η οποία απλώς καθυστέρησε την εμφάνιση των πραγματικών γεγονότων. Ενώ το ΑΕΠ αυξήθηκε σημαντικά το 2011, επιβραδύνθηκε το 2012 λόγω της οικονομικής ύφεσης στην Ευρώπη και στην Ιαπωνία. Ένας άλλος λόγος που οδήγησε στην μείωση του ΑΕΠ ήταν και η επιβράδυνση της ανάπτυξης της Κίνας τη στιγμή που οδηγούνταν σε μια πιο ώριμη φάση στον κόσμο του παγκόσμιου εμπορίου ενώ οι εισαγωγές μειώνονταν. Η αύξηση της βιομηχανίας της Κίνας μειώθηκε από το 14% το 2011, στο 8 % το 2014 όπως και η μείωση στην ανάπτυξη του ΑΕΠ συνεχίστηκε τη διετία 2013-2014.

Η μέση ετήσια αύξηση του ποσοστού του πετρελαίου που μεταφέρθηκε αυτή την περίοδο παρέμεινε αρνητική, όπως στο χαμηλό ποσοστό των προηγούμενων ετών. Η ζήτηση του πετρελαίου συνέχισε να είναι σε πτωτικά επίπεδα στην Ευρώπη και στις Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής λόγω της ανεπαρκούς πίστωσης, της υψηλής ανεργίας και της χαμηλής αυτοπεποίθησης του καταναλωτή. Ωστόσο, η αυξημένη ζήτηση στην

Κίνα και στην Ινδία συνέβαλε στην άνοδο της ζήτησης θαλάσσιας μεταφοράς από τη Μέση Ανατολή. Παράλληλα, με την αυξανόμενη ζήτηση κι από άλλες ανατυσσόμενες οικονομίες, αντισταθμίστηκε η μείωση της ζήτησης από τις ανεπτυγμένες χώρες.

Οι ναύλοι για τις διαδρομές του πετρελαίου που μεταφέρθηκαν ανατολικά παρουσίασαν σημαντική αύξηση λόγω της υψηλότερης ζήτησης, ενώ δεν παρατηρήθηκε το ίδιο και τόσο έντονα σε ναύλους άλλων διαδρομών όπως αυτή από το Ras Tannura στο Rotterdam. Σε όλη αυτή την περίοδο η παγκόσμια ζήτηση πετρελαίου παρέμεινε σε χαμηλά επίπεδα με αποτέλεσμα να οδηγήσει την ζήτηση των δεξαμενόπλοιων να παραμείνει σε μία στάσιμη κατάσταση.

Κατά τη διάρκεια του 2012, η ζήτηση για εισαγόμενο αργό πετρέλαιο από τις ΗΠΑ μειώθηκε σημαντικά εξαιτίας της εγχώριας παραγωγής πετρελαίου, η οποία αναπτύχθηκε απροσδόκητα. Από το 2008 έως το 2013 η ημερήσια παραγωγή αργού πετρελαίου στις ΗΠΑ παρουσίασε αύξηση 46%.

Η εισαγωγή αργού πετρελαίου από τις Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής μειώθηκε κατά το 1/3 από το 2011 έως το 2014. Η ανάπτυξη της νέας τεχνολογίας της εξόρυξης πετρελαίου από σχιστολιθικά πετρώματα (σχιστολιθικό πετρέλαιο) προκλήθηκε από τις υψηλές τιμές του πετρελαίου καθώς κι από τη βετιωμένη τεχνολογία εξόρυξης πετρελαίου αυξάνοντας την εγχώρια παραγωγή της χώρας. Το 2013 η Σαουδική Αραβία αύξησε την παραγωγή πετρελαίου γεγονός που συνέβαλλε στην παγκόσμια προσφορά πετρελαίου όταν η Λιβύη και το Ιράκ εξήγαγαν λιγότερα ποσοστά πετρελαίου ενώ το Ιράν δεν εξήγαγε καθόλου το αγαθό αυτό.

Το καλοκαίρι του 2014 ξεκίνησε η καθοδική πορεία της τιμής του πετρελαίου και στις αρχές του 2015 είχε μειωθεί στα 49 usd /βαρέλι. Αυτό συνέβει εξαιτίας της αυξημένης παραγωγής σχιστολιθικού πετρελαίου αλλά και στην αύξηση παραγωγής πετρελαίου από τις χώρες του OPEC. Το Νοέμβριο του 2014 ο OPEC εγκατέλειψε την προηγούμενη απόφασή του να διατηρήσει υψηλές τις τιμές πετρελαίου προσαρμόζοντας την προσφορά πετρελαίου για να υπερασπιστεί το μερίδιό του στην αγορά. Αντιθέτως, αποφάσισε να αφήσει άλλες χώρες να προσαρμόσουν την παραγωγή τους. Έτσι λοιπόν υπήρχε υπερπαραγωγή πετρελαίου τόσο από τον OPEC όσο κι από τις ΗΠΑ με την επανάσταση πετρελαίου από σχιστόλιθο.

Παράλληλα, κατά τη διάρκεια του 2015 οι χώρες μέλη του οργανισμού OPEC αντιμετώπισαν μια μείωση, συγκριτικά με το 2014, της τάξεως του 46% στα έσοδά τους εξαιτίας της χαμηλής τιμής του πετρελαίου. Για την αγορά δεξαμενόπλοιων, οι ναύλοι αυξήθηκαν αφού οι κερδοσκόποι και οι εισαγωγείς ήθελαν να επωφεληθούν από την πτώση των τιμών. Αυτό είχε σαν αποτέλεσμα να ναυλώνουν τα πλοία για να αποθηκεύουν το πετρέλαιο, ταυτόχρονα πωλούσαν το πετρέλαιο κι έτσι έφταναν σε ένα κέρδος μετά την καταβολή του κόστους αποθήκευσης.

Στην αρχή της περιόδου υπήρχαν ακόμα πλοία τύπου VLCC που ανέμεναν να αποσυρθούν εξαιτίας των νέων κανονισμών του IMO για τα πλοία διπλού-κύτους. Παρόλο που ορισμένα πλοία βρίσκονταν κάτω από ειδικές διμερείς συμφωνίες που επέτρεπε την ύπαρξή τους στην αγορά (αν και single-hull), η πλειοψηφία των δεξαμενόπλοιων ήταν πλέον double-hulled. Ταυτόχρονα, η αύξηση ζήτησης πετρελαίου παγκοσμίως δεν ήταν αρκετή για να συμβάλλει σε μία ουσιαστική

αύξηση της ζήτησης για δεξαμενόπλοια, γεγονός που είχε ως αποτέλεσμα τα χαμηλά επίπεδα ναύλων για ένα παγκόσμιο στόλο που αυξανόταν με αργούς ρυθμούς.

Σε σχέση με τα προηγούμενα χρόνια η μέση αύξηση του παγκόσμιου στόλου δεξαμενόπλοιων παρέμεινε σταθερή. Ήταν αναμενόμενο να περάσει μια περίοδος με τις τιμές των ναύλων σε χαμηλά επίπεδα πριν η προσφορά και η ζήτηση έρθουν σε ισορροπία εξαιτίας της σημαντικής αύξησης του στόλου δεξαμενόπλοιων συγκρινόμενη με την άνοδο της παγκόσμιας ζήτησης και της περιορισμένης διάλυσης πλοίων.

Στην διάρκεια του 2012 λίγα πλοία αποσύρθηκαν από την αγορά ή βρέθηκαν σε κατάσταση lay-up καθώς η αναμονή για μια πιο αισιόδοξη πορεία αναδιάρθρωσης της αρνητικής παγκόσμιας κατάστασης αλλά και η εφαρμογή του slow steaming, απορρόφησαν το μεγαλύτερο μέρος της πλεονασματικής χωρητικότητας του στόλου.

Συνοπτικά, τον Φεβρουάριο του 2011 η τιμή του πετρελαίου έφτασε τα 100 usd/βαρέλι ενώ οι τιμές των ναύλων ήταν σε χαμηλά επίπεδα. Οι ναύλοι των VLCC συνέχιζαν την ανεπιθύμητη πορεία με αρκετές αστάθειες αλλά σε γενικές γραμμές το επίπεδό τους ήταν χαμηλό. Οι χαμηλοί ναύλοι οφείλονταν σε μεγάλο βαθμό στην επέκταση και αύξηση του στόλου αλλά και στη σημαντική μείωση των εισαγωγών αργού πετρελαίου από τις Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής. Ως επί των πλείστων οι ναύλοι παρέμειναν σταθεροί εκτός από μια περίοδο τριών μειών το χειμώνα του 2015 όπου οι ναύλοι έπεσαν μέχρι το WS 18. Ωστόσο, η τιμή του πετρελαίου ανέκαμψε αρκετά μετά τη χρηματοπιστωτική κρίση και παρέμεινε σε υψηλά επίπεδα εκτός από το δεύτερο μισό του 2014 όπου υπήρξε μια καθοδική πορεία. Με μια γρήγορη ματιά, κατά τη διάρκεια αυτών των χρόνων, η τιμή του πετρελαίου ήταν υψηλή εκτός από τους τελευταίους μήνες. Αντίθετα, η τιμή των ναύλων για τα δεξαμενόπλοια ήταν χαμηλή σε όλη τη διάρκεια αυτού του χρόνου.

6.2.4 2015-2016 : Προσπάθεια εξόδου από την παγκόσμια οικονομική κρίση

Τα ποσοστά των ναύλων κινήθηκαν με πολύ αργούς ρυθμούς βιώνοντας κάποια βραχυπρόθεσμη αστάθεια. Το 2015 σημειώθηκε μία συνεχής μείωση των τιμών του πετρελαίου φτάνοντας το 47%. Μετά από μία μικρή αύξηση τους μήνες από τον Φεβρουάριο έως τον Ιούλιο του 2015, η τιμή του πετρελαίου συνέχισε να βρίσκεται σε χαμηλά επίπεδα μέχρι το Δεκέμβριο του 2015 έχοντας 36usd/βαρέλι. Ωστόσο, κατά την τελευταία περίοδο του χρόνου οι ναύλοι των δεξαμενόπλοιων άρχισαν να αυξάνονται ταχύτατα κι έτσι η αίσθηση αισιοδοξίας στην αγορά έγινε πιο έντονη σε σχέση με τα προηγούμενα χρόνια.

Η παγκόσμια οικονομία γνώρισε μία χαμηλότερη ανάπτυξη όσον αφορά το ΑΕΠ σε σχέση με τη μέση ετήσια ανάπτυξη που είχε τα προηγούμενα χρόνια. Στις Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής υπήρξε μια κάποια εξομάλυνση μεταξύ της οικονομικής δραστηριότητας και της αγοράς εργασίας. Οι χαμηλές τιμές του πετρελαίου διευκόλυναν στην ελάφρυνση της συνεχιζόμενης βραδείας ανάπτυξης και στην βελτίωση της ευρωπαϊκής οικονομίας μέσω της αυξημένης ζήτησης και της αυξημένης κατανάλωσης πετρελαίου. Η Κίνα συνέχισε τη μετάβαση από μία χώρα

που ήταν επικεντρωμένη στη βαριά βιομηχανία σε μία χώρα πιο διαφοροποιημένη με προοπτικές ώριμης οικονομίας.

Η ανάπτυξη της θαλάσσιας μεταφοράς ήταν ένα σημαντικό έναυσμα για την αγορά των δεξαμενόπλοιων να αυξήσουν τις τιμές των ναύλων. Η αύξηση ζήτησης πετρελαίου εξακολουθούσε να κυριαρχείται από την Ινδία και την Κίνα παρόλο το συνεχιζόμενο εξασθενημένο ρυθμό της, ενώ ο ΟΟΣΑ παρουσίασε μια μικρή αύξηση στη ζήτηση.

Η πτώση των τιμών του πετρελαίου προκλήθηκε από ένα παγκόσμιο πλεόνασμα της παραγωγής του σε σύγκριση με τη ζήτηση αυτού, φαινόμενο που συνεχίστηκε σε όλη τη διάρκεια του έτους. Επίσης, οι χαμηλές τιμές πετρελαίου οδήγησαν σε μεγαλύτερη παγκόσμια ζήτηση αυτού του αγαθού, η οποία με τη σειρά της προκάλεσε μια σημαντική άνοδο της ανάπτυξης του εμπορίου αργού πετρελαίου μετά από δύο χρόνια φθίνουσας πορείας. Η αύξηση της ζήτησης οφείλεται στην κατανάλωση και στην αποθήκευση πετρελαίου, το οποίο θα πωλούσαν όταν οι τιμές θα ακολουθούσαν μία αύξουσα πορεία.

Οι εισαγωγές αργού πετρελαίου από τις χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης αυξήθηκαν κατά 7% εξαιτίας της βελτίωσης κέρδους των διυλιστηρίων μετά την πτώση των τιμών πετρελαίου. Οι ακαθάριστες εισαγωγές από τις ΗΠΑ μειώθηκαν από 8,5 εκατομμύρια το 2005 σε 4,2 εκατομμύρια το 2015, ενώ οι συνολική ακαθάριστη ζήτηση μειώθηκε από 20,8 εκατομμύρια σε 19,4 εκατομμύρια αντίστοιχα. Από την άλλη, η ζήτηση πετρελαίου από τις μεγάλες οικονομίες όπως η Κίνα, συνέχισε να αυξάνεται κατά 9% σε σχέση με το προηγούμενο έτος.

Όταν μία μεγάλη και κυρίαρχη υπερδύναμη όπως είναι οι Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής αλλάζει σημαντικά το ρου της εμπορικής πολιτικής της, δημιουργείται ένα σοκ στην παγκόσμια οικονομία. Η επανάσταση του σχιστολιθικού πετρελαίου στις ΗΠΑ άλλαξε δραστικά στην παγκόσμια αγορά πετρελαίου με τα επίπεδα προσφοράς του αγαθού που δημιουργήθηκαν. Παρόλα αυτά, το 2015 εισήχθη στη χώρα μόλις το 24% της συνολικής κατανάλωσης αργού πετρελαίου και των παράγωγων του, ένα ποσοστό που θεωρήθηκε το χαμηλότερο από τη δεκαετία του 1970. Ίσως οι ΗΠΑ να δημιούργησαν τη βάση εξαγωγής αργού πετρελαίου, κυρίως προς τη Ευρώπη και την Ασία, ωστόσο βραχυπρόθεσμα οι προσδοκίες αυτού του εγχειρήματος φάνηκαν περιορισμένες.

Ένα άλλο γεγονός που συνέβαλλε στη διαμόρφωση της ζήτησης στην αγορά των tankers την περίοδο αυτή ήταν ότι από την 1^η Ιανουαρίου 2015 οι κανονισμοί για τον έλεγχο των εκπομπών καυσίμων έγιναν πιο αυστηροί κι έτσι οι επιτρεπόμενες εκπομπές θείου μειώθηκαν από 1,00% σε 0.1%. Η χαμηλές τιμές πετρελαίου οδήγησαν τους πλοικτήτες να μειώσουν το φορτίο των bunkers καθώς η τιμή αυξάνεται όταν το καύσιμο θεωρείται καθαρό κι επίσης παλαιότερα και πιο ρυπογόνα πλοία προσπαθούσαν να γίνουν κερδοφόρα έτσι ώστε να παραμείνουν στην αγορά του θαλάσσιου μεταφορών. Εξαιτίας λοιπόν της προσδοκίας των πλοιοκτητών ότι οι τιμές πετρελαίου θα παρέμεναν σταθερές, η ζήτηση για πλοία φιλικά προς το περιβάλλον μειωνόταν μαζί με τις τιμές πετρελαίου.

Το 2015, η ανάπτυξη του παγκόσμιου στόλου δεξαμενόπλοιων επιβραδύνθηκε αρκετά. Αν κι ο στόλος αυξανόταν λίγο περισσότερο σε σχέση με τη ζήτηση τα τελευταία χρόνια, υπήρξε μια σχετικά χαμηλή συσώρευση χωρητικότητας του στόλου πριν τη μείωση της τιμής του πετρελαίου. Η περιορισμένη ανάπτυξη δεξαμενόπλοιων σε συνδυασμό με την πρακτική του slow steaming όταν η ζήτηση για θαλάσσια μεταφορά αυξανόταν, περιόρισε την προσφορά διαθέσιμων πλοίων στην spot ναυτιλιακή αγορά. Αυτή η ισορροπία μεταξύ της προσφοράς και της ζήτησης μπορεί να ερμηνεύσει την άνοδο στις τιμές των ναύλων. Ένας ακόμα παράγοντας που προέκυψε ήταν οι προσδοκίες των ναυτιλιακών επιχειρήσεων πως θα υπάρξουν υψηλότερες τιμές πετρελαίου στο μέλλον, με αποτέλεσμα πολλά δεξαμενόπλοια να χρησιμοποιηθούν ως χώροι αποθήκευσης φορτίων. Στις αρχές του έτους οι ναυλώσεις πλοίων VLCC για αποθήκευση ήταν πολύ δημοφιλείς μέχρι που η άνοδος των ναύλων δημιούργησε τα ναυλοσύμφωνα αυτά να είναι λιγότερο κερδοφόρα.

Από την εμφάνιση της παγκόσμιας οικονομικής κρίσης ήταν η πρώτη φορά που η ανάπτυξη χρήσης των δεξαμενόπλοιων αυξήθηκε κατά 1,2%. Οι ναύλοι των πλοίων τύπου VLCC αυξήθηκαν καθώς εγκαθιδρυόταν η ισορροπία μεταξύ προσφοράς και ζήτησης.

Όπως έχει ήδη αναφερθεί νωρίτερα στην ανάλυση αυτή, τέσσερις είναι οι παράγοντες που αναδεικνύουν την παραγωγικότητα σε βραχυπρόθεσμο χρόνο :

- Η ελαχιστοποίηση παραμονής στο λιμάνι φόρτωσης και εκφόρτωσης
- Η μεταφορά όσο το δυνατόν μεγαλύτερου όγκου φορτίου
- Οι υψηλές ταχύτητες
- Η καθυστέρηση επιδιορθώσεων και ανακατατάξεων που δεν είναι απαραίτητες κι επείγουσες μια δεδομένη χρονική στιγμή.

Οι χαμηλές τιμές των πετρελαίων μετέτρεψαν το κόστος καυσίμων σε λιγότερο σημαντικό ζήτημα, η ζήτηση για μεταφορά αυξήθηκε και η εφαρμογή του slow steaming δεν αποτελούσε πλέον το σημαντικότερο εργαλείο για την εξοικονόμηση χρήματος και χρόνου. Παρόλα αυτά οι πλοιοκτήτες δεν παραιτήθηκαν από την εφαρμογή αυτής της πρακτικής κι αυτό είχε σαν αποτέλεσμα να αυξηθούν οι τιμές των ναύλων καθώς η παραγωγικότητα του στόλου εξασθενούσε. Φαίνεται πως θα απαιτούνταν αρκετός χρόνος για να σταθεροποιηθεί η προσφορά των πλοίων στην spot αγορά ακόμα κι αν εκείνα προσάρμοζαν την ταχύτητά τους άμεσα ύστερα από την εμφάνιση μιας ευνοϊκής αλλαγής στην τιμή των ναύλων ή ακόμα και στην τιμή του πετρελαίου. Ακόμα και οι μελλοντικές επιπτώσεις εξαιτίας της αύξησης της ταχύτητας θα ήταν περιορισμένες αφού τα φιλικά προς το περιβάλλον πλοία με χαμηλότερη ταχύτητα λειτουργίας καταστάθηκαν πρότυπα για τα νέα πλοία.

Οι συνθήκες της αγοράς κατά τη διάρκεια του 2015 οδήγησαν στην ανάπτυξη του βιβλίου παραγγελιών τύπου VLCC κατά 46% από την προηγούμενη χρονιά, φτάνοντας σήμερα το 20% του παγκόσμιου στόλου. Γενικά, η πτώση στην τιμή του πετρελαίου και η αύξηση των ναύλων ήταν οι σημαντικότεροι παράγοντες για τους πλοιοκτήτες έτσι ώστε να λάβουν την κατάλληλη απόφαση για την παραγγελία νέων πλοίων μετά από τρία χρόνια που ο χώρος των deliveries βρισκόταν σε πολύ χαμηλά επίπεδα.

Όσον αφορά τη διάλυση πλοίων αυτή επιβραδύνθηκε το 2015. Καθώς οι ναύλοι των δεξαμενόπλοιων αναπτύχθηκαν και καλυτέρευσαν, η διάλυση έφτασε στα χαμηλότερα επίπεδα με ποσοστό μόνο 0.3 % του συνολικού στόλου VLCC. Οι πλοιοκτήτες παρατηρούσαν την αύξουσα πορεία των ναύλων που ακολουθούσε την πτώση των τιμών πετρελαίου κι έτσι έγιναν λιγότερο πρόθυμοι να προχωρήσουν σε διάλυση των πλοίων τους. Επίσης, ο φθηνός κινέζικος χάλυβας που εισήχθει στην Ινδία και σε άλλες γειτονικές χώρες κατέστειλε τη ζήτηση για ανακυκλώσιμο χάλυβα και κατα συνέπεια η τιμή scrap άγγιξε τα χαμηλότερα επίπεδα από ποτέ.

Τον Ιανουάριο του 2016 η τιμή του πετρελαίου έφτασε στα 27usd/βαρέλι. Από τότε οι τιμές πετρελαίου αυξήθηκαν παρά την αστάθεια που επικρατούσε φτάνοντας μέχρι τα 52 usd/βαρέλι. Από τα μέσα Αυγούστου 2016 η τιμή πετρελαίου παρέμεινε μεταξύ 45 usd και 51 usd /βαρέλι. Το Σεπτέμβριο του 2016 ο OPEC εξέτασε το ενδεχόμενο να παγώσει την παραγωγή του για έξι μήνες. Ωστόσο, αν αυτό το χρονικό περιθώριο είναι ίσο με το επίπεδο παραγωγής των προηγούμενων μηνών, τότε το αποτέλεσμα θα ήταν το ίδιο αφού η πλειοψηφία των χωρών παράγουν ήδη με βάση τη μέγιστη χωρητικότητα. Από την άλλη, η τιμή των ναύλων για τα πλοία VLCC αυξήθηκε του πρώτους μήνες του έτους. Αυτό μπορεί να προκλήθηκε από το γεγονός ότι την ίδια χρονική περίοδο είχαν παραδοθεί 24 νεότευκτα πλοία VLCC, ενώ κανένα πλοίο δεν είχε απομακρυνθεί από την αγορά για να οδηγηθεί σε διάλυση ή να μετατραπεί σε χώρο αποθήκευσης εμπορεύματος.

Στο μεγαλύτερο μέρος του 2015 τα κερδοφόρα ναύλα είχαν σαν αποτέλεσμα να διπλασιαστεί το βιβλίο παραγγελιών για πλοία VLCC φτάνοντας το ποσοστό του 21% του στόλου στο τέλος του 2015. Η χωρητικότητα των πλοίων τύπου VLCC αυξήθηκε κατά 7% το 2016 καθώς περισσότερα πλοία παραδόθηκαν κι έτσι ο μέσος όρος ηλικίας του στόλου κατέστησε λιγότερο πιθανό το ενδεχόμενο να αποφασιστεί η διάλυση μεγάλου ποσοστού των πλοίων VLCC. Παρατηρείται πως αν η αύξηση του στόλου είναι υπερβολικά μεγάλη για να μπορέσει να στηρίξει τη συνεχή αύξηση των ναύλων και τη διατήρησή τους, αυτό εξαρτάται κυρίως από τη ζήτηση του πετρελαίου και τη ζήτηση της θαλάσσιας μεταφοράς καθώς επίσης κι από την εμφάνιση τυχαίων γεγονότων που θα επηρεάσουν τη σταθερότητα για ένα διάστημα σε μία περιοχή.

Επιπρόσθετα δύο βασικοί παράγοντες επηρέασαν τη δυναμική της αγοράς πετρελαίου. Ο πρώτος είναι ότι οι Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής κήρυξαν το Δεκέμβριο του 2015 την απαγόρευση εξαγωγής πετρελαίου. Ο δεύτερος παράγοντας ήταν ότι οι κυρώσεις για το Ιράν, μετά από τριάμιση χρόνια ευρωπαϊκού εμπάργκο πετρελαίου, καταργήθηκαν τον Ιανουάριο 2016 και οι Ευρωπαϊκές χώρες επέτρεψαν την εισαγωγή αργού πετρελαίου στη χώρα. Έτσι, ενώ οι εξαγωγές από τις ΗΠΑ περιορίστηκαν, το Ιράν αύξησε αμέσως την παραγωγή και σχεδίασε την εμπορική της επέκταση σε σχέση με την πορεία του παγκόσμιου εμπορίου.

6.2.5 Οι προοπτικές του 2017 για μια αξιοπρεπή πορεία και η επιστροφή της πτώσης το 2018

Λαμβάνοντας υπόψη την αύξηση το ΑΕΠ, την αύξηση του εμπορίου και την μείωση των κινδύνων στη παγκόσμια οικονομία, πολλές εκτιμήσεις κάνουν λόγο για μία μελλοντική θαλάσσια αύξηση του εμπορίου και όλα φαίνεται να συγκλίνουν στη συνεχιζόμενη ανάπτυξη του παγκόσμιου εμπορίου ναυτιλίας το 2017.

Το 2017, οι προβλέψεις δείχνουν πως ο όγκος του θαλάσσιου εμπορίου θα φτάσει τους 10,6 εκατομμύρια τόνους, μία αύξηση 2,8% σε σχέση με αυτή του 2016 που έφτασε το 2,6%. Η αύξηση στην αγορά των δεξαμενόπλοιων αναμένεται να μειωθεί εξαιτίας της μείωσης παραγωγής πετρελαίου από μεγάλες χώρες παραγωγής πετρελαίου αλλά και της ανάκαμψης της τιμής πετρελαίου. Επίσης, προβλέπεται το εμπόριο του αργού πετρελαίου να αυξηθεί λιγότερο από 1%.

Επιπρόσθετα, η ανάπτυξη του όγκου της αγοράς δεξαμενόπλοιων προβλέπεται να παραμείνει σε μέτρια επίπεδα μεταξύ του 2017 και του 2022, ενώ οι μελλοντικές εξελίξεις στην αγορά του πετρελαίου παραμένουν αβέβαιες εξαιτίας της ανάπτυξης της παραγωγής σχιστολιθικού πετρελαίου και των εισαγωγών αργού πετρελαίου στις Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής.

Όσον αφορά την αγορά των ναύλων αξίζει να σημειωθεί πως το 2016 παρατηρήθηκε ότι τα ναύλα στην αγορά των δεξαμενόπλοιων μειώθηκαν μετά την αυξητική πορεία που είχαν το 2015. Οι συνθήκες στην ναυτιλιακή αγορά τροποποιήθηκαν με την άφιξη των νεότευκτων πλοίων και την επιβράδυνση της αύξησης ζήτησης πετρελαίου.

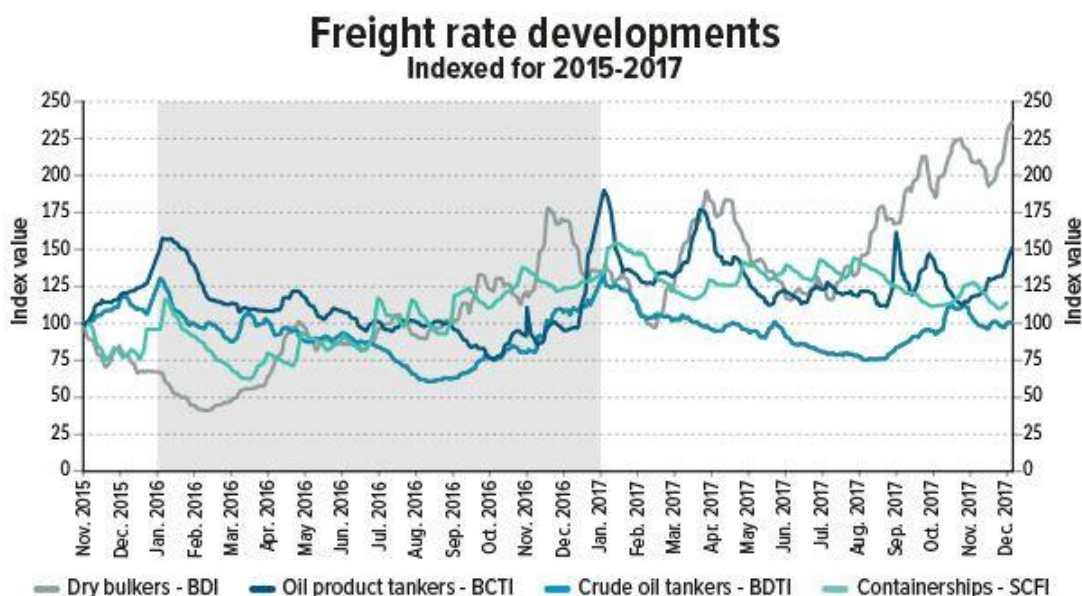
Η αγορά των tankers επιδεινώθηκε το 2016, καθώς ο στόλος επεκτάθηκε ταχύτατα, ξεπερνώντας τη ζήτηση. Αυτό οδήγησε σε απότομες πτώσεις των ναύλων. Όπως επισημάνθηκε προηγουμένως, το παγκόσμιο θαλάσσιο εμπόριο των δεξαμενόπλοιων αυξήθηκε κατά 4,2% το 2016 σε σχέση με το προηγούμενο έτος. Οι συντελεστές που συνεισέφεραν σε αυτό περιλάμβαναν μια απότομη άνοδο στις εισαγωγές πετρελαίου στην Κίνα, την Ινδία και τις Ηνωμένες Πολιτείες, όπως επίσης και την άρση των πετρελαϊκών κυρώσεων στην Ισλαμική Δημοκρατία του Ιράν, η οποία αύξησε τις εξαγωγές από την Μέση Ανατολή. Ταυτόχρονα, οι παγκόσμιες παραδόσεις νέων δεξαμενόπλοιων ακολούθησαν μία σχετική άνοδο.

Αυτές οι αστάθειες τόσο στην αγορά των ναύλων όσο και στην αγορά των δεξαμενόπλοιων επέφεραν επιπτώσεις στα κέρδη, ειδικότερα τους τελευταίους μήνες του έτους. Σε γενικές γραμμές, τα έσοδα από την αγορά των δεξαμενόπλοιων ανήλθαν στα 17.917 δολάρια/ημέρα το 2016, μειώθηκαν κατά 42% σε σχέση με το 2015. Η μείωση αυτή επηρεάστηκε από τη άνοδο των τιμών του αργού πετρελαίου, η οποία είχε αντίκτυπο επίσης στο κόστος των καυσίμων.

Το 2016 η αγορά των tankers αντιμετώπισε μία δύσκολη χρονιά η οποία συνεχίζεται και το 2017 καθώς οι ναύλοι των δεξαμενόπλοιων πετρελαίου και των παράγωγων προϊόντων συνέχισε την πτωτική πορεία της ύστερα από μία σύντομη βελτίωση στο τέλος του 2016. Βραχυπρόθεσμα η προοπτική φαίνεται προκλητική εξαιτίας τόσο των προσδοκιών για μια συνεχή ανάπτυξη εφοδιασμού και ύπαρξης πολλών κινδύνων από την πλευρά της ζήτησης.

Ωστόσο, μπορεί να υπάρξει μια νέα σημαντική ρυθμιστική εξέλιξη που να μπορέσει να μειώσει την προσφορά του στόλου και να υποστηρίξει τις τιμές των ναύλων στις μελλοντικές εμπορευματικές συναλλαγές. Από τον Σεπτέμβριο του 2017 έχουν τεθεί νέα πρότυπα διαχείρισης του IMO ballast water management σύμφωνα με τα οποία τα πλοία που χρησιμοποιούν ballast water στο διεθνές εμπόριο θα πρέπει να αναβαθμιστούν και να δημιουργήσουν ένα σύστημα επεξεργασίας νερού έρματος. Κάτι τέτοιο εκτιμάται πως θα κοστίσει περίπου από 1 έως 5 εκατομμύρια δολάρια, γεγονός που μπορεί να ωθήσει τους πλοιοκτήτες να οδηγηθούν σε διάλυση πλοίων που δεν είναι κερδοφόρα αντί να επιβαρυνθούν το επιπρόσθετο κόστος.

Το 2017 μπορεί να θεωρηθεί ως μια χρονιά αλλαγών στη ναυτιλία. Η οικονομική ανάπτυξη επιταχύνθηκε στην Ευρώπη, την Ασία και την Αμερική από τα μέσα του 2016 κι ο ρυθμός αύξησης του παγκόσμιου ΑΕΠ άγγιξε το 3,6%. Για τα πετρελαιοφόρα υπήρξε μια ανοδική τάση στη χαμηλή ανάπτυξη του στόλου για δεξαμενόπλοια αργού πετρελαίου και των παράγωγων προϊόντων αυτού. Η αύξηση της ζήτησης, η οποία προήλθε από την αυξανόμενη κατανάλωση πετρελαίου εξαρτήθηκε από μία πιο ισορροπημένη αγορά πετρελαίου. Έτσι, η παγκόσμια ζήτηση πετρελαίου ξεπέρασε οριακά τον παγκόσμιο εφοδιασμό σε πετρέλαιο και κάτι τέτοιο ήταν αρνητικός παράγοντας για το στόλο των δεξαμενόπλοιων.



Πηγή: BIMCO, Baltic Exchange and Shanghai Shipping Exchange

Η αγορά των tankers είναι άρρηκτα συνδεδεμένη με τις γεωπολιτικές ανακατατάξεις καθώς το αργό πετρέλαιο αποτελεί ένα ισχυρό μέσο οικονομικής επιρροής. Ήδη από το 2014 με την επέκταση της παραγωγής σχιστολιθικού (shale) πετρελαίου από τις ΗΠΑ, έχει αρχίσει να διαμορφώνεται ένα τοπίο στην συγκεκριμένη αγορά με βασικότερο χαρακτηριστικό τη χρήση του συγκεκριμένου εμπορεύματος από τις ΗΠΑ επηρεάζοντας αμιγώς ενεργειακές οικονομίες όπως της Ρωσίας ρίχνοντας την

τιμή του πετρελαίου σε πολύ χαμηλά επίπεδα. Έτσι, παρά το γεγονός ότι η τιμή του πετρελαίου διαμορφώθηκε στο τέλος του 2017 σε επίπεδα πάνω από τα 60\$/ βαρέλι, ύστερα από την επέκταση περικοπών στην παραγωγή αργού πετρελαίου από τα μέλη του OPEC και τη Ρωσία, οι ΗΠΑ συνεχίζουν να είναι εκείνες που θα διαμορφώσουν το τοπίο με το ποσοστό πετρελαίου που θα ρίξουν στην αγορά και θα συνεχίσουν να αποτελούν τον κυριότερο απορρυθμιστικό παράγοντα για την αγορά πετρελαίου.

Στα μέσα του 2017 παρατηρήθηκε επίσης μια μεγάλη πτώση στα επίπεδα των ναύλων. Σημαντικότερος λόγος ήταν η παράταση των περικοπών από τα μέλη του OPEC και για το 2018, κάτι το οποίο διαμόρφωσε υψηλότερα επίπεδα τιμών για το πετρέλαιο αναγκάζοντας την παύση αποθήκευσής του, όπως γινόταν άλλωστε την τελευταία τριετία. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα πολλά πλοία τύπου VLCC να επανέλθουν στις κυριότερες εμπορικές διαδρομές ασκώντας σημαντική πίεση στα επίπεδα των ναύλων.

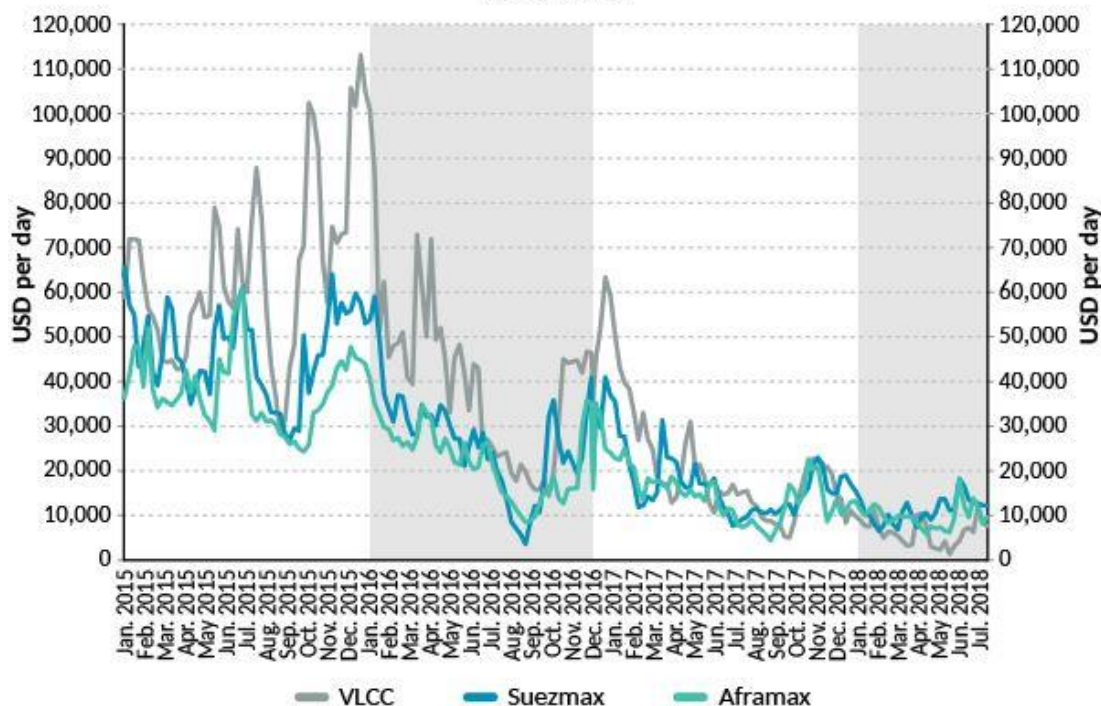
Σε αυτό το σημείο αξίζει να σημειωθεί πως η άνοδος εξαγωγών αργού πετρελαίου των ΗΠΑ για την μεταφορά αυτού σε μακρινές αποστάσεις ήταν μια θετική πτυχή του 2017. Η ανάπτυξη αυτή αύξησε τη ζήτηση δεξαμενόπλοιων πέρα της αναμενόμενης αύξησης εισαγωγών πετρελαίου στην Ινδία. Επίσης, οι εισαγωγές πετρελαίου από την Κίνα ξεπέρασαν τις προσδοκίες αυξάνοντας τη ζήτηση ανά τόνο μέχρι και 13% κατά τους πρώτους εννέα μήνες του 2017. Παράλληλα, η αυξανόμενη δραστηριότητα διάλυσης δεξαμενόπλοιων δεν ήταν αρκετή για να αποφευχθεί η πτώση των ναύλων καθώς οι πλοιοκτήτες ανέβαλαν την ενέργεια αυτή μέχρι το δεύτερο εξάμηνο του 2017 με αποτέλεσμα να μην οδηγηθεί η αγορά σε σημαντική μείωση ανάπτυξης του στόλου. Έτσι, η αύξηση του στόλου έφτασε στο 5,1% και η προσφορά δεξαμενόπλοιων στο 4,2%.

Το 2018 μπορεί να θεωρηθεί ως μια άσχημη χρονιά για την αγορά των δεξαμενόπλοιων καθώς οι ναύλοι και ο ρυθμός χρησιμοποίησης του στόλου έφτασαν σε χαμηλά επίπεδα αφού μετά από ένα ισχυρό 2015, ένα καλό 2016 κι ένα αξιοπρεπές 2017, επέστρεψαν στη ναυτιλιακή βιομηχανία οι πτωτικές τάσεις και οι απώλειες.

Τα κέρδη των δεξαμενόπλοιων έφτασαν σε πολύ χαμηλά επίπεδα, για παράδειγμα τα κέρδη των πλοίων VLCC κατά το πρώτο εξάμηνο του 2018 άγγιξαν τς 6, 001 \$ ανά ημέρα κατά μέσο όρο. Έχοντας απολαύσει ένα ισχυρό 2015 όπου παρατηρήθηκαν οι υψηλότεροι ναύλοι για την κατηγορία των δεξαμενόπλοιων, το 2016 ήταν ένα βήμα προς τα κάτω έχοντας ακόμα κάποιο κέρδος. Καθώς ο στόλος των δεξαμενόπλοιων συνέχισε να αυξάνεται το 2017 εξαιτίας της αυξανόμενης ζήτησης, το 2018 οι απώλειες επέστρεψαν μετά από τρία χρόνια κερδοφορίας.

Crude oil tanker earnings

2015-2018



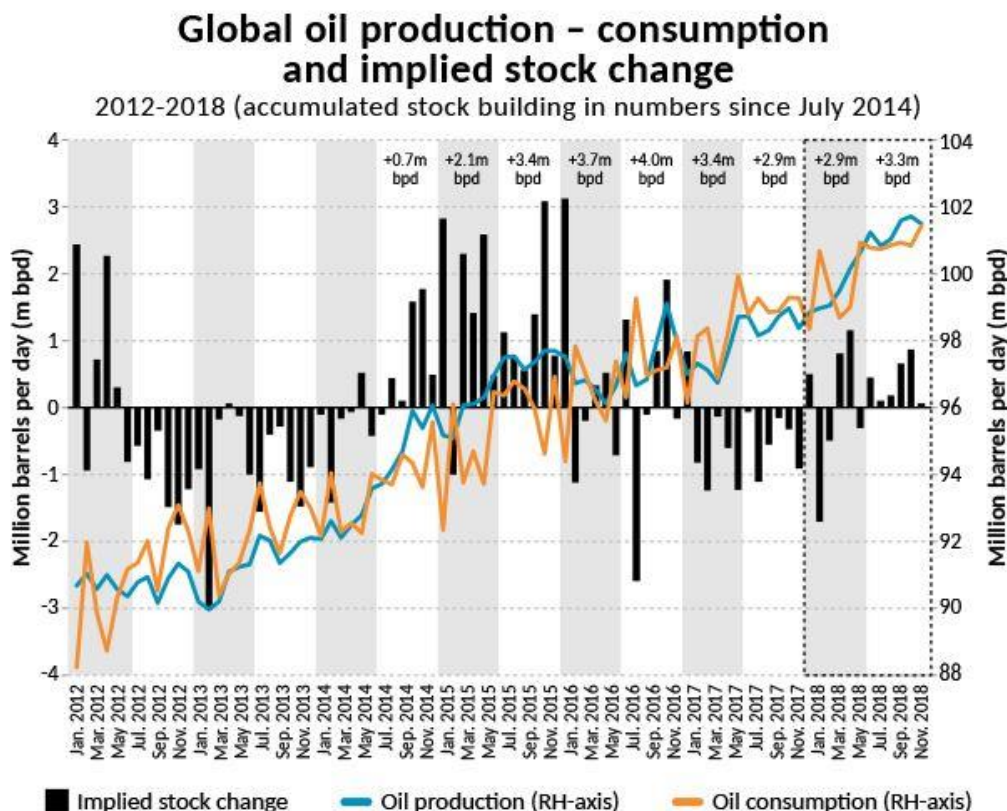
Πηγή: BIMCO, Clarksons

Η πτωτική τάση των ναύλων που ξεκίνησε από το 2016 οδήγησε τους τελευταίους μήνες του 2018 σε χαμηλά επίπεδα την αγορά spot. Οι χαμηλές αποδόσεις είχαν ως αποτέλεσμα την αύξηση των διαλύσεων οι οποίες οκταπλασιάστηκαν το πρώτο πεντάμηνο του έτους σε σχέση με την ίδια περίοδο το 2017, με το έσο όρο των πλοίων που πουλήθηκαν προς διάλυση να μειώνεται στα δεξαμενόπλοια στα 19 έτη από περίπου 24 έτη που ήταν την τελευταία πενταετία. Με τους ναύλους να κινούνται σε επίπεδα κατώτερα των λειτουργικών εξόδων των πλοίων, η αύξηση στο αριθμό των διαλύσεων δεν αποτέλεσε έκπληξη παρά το γεγονός ότι ο στόλος των πετρελαιοφόρων ήταν ήδη αρκετά νέος σε ηλικία.

Αντίθετα, απρόσμενη εξέλιξη ήταν η σημαντική αύξηση στις παραγγελίες νεότευκτων πλοίων, οι οποίες εξαπλασιάστηκαν στο πρώτο πεντάμηνο του 2018. Παρατηρείται πως η θετική συσχέτιση μεταξύ της απόδοσής των ναύλων και του αριθμού των παραγγελιών μετατράπηκε από τις αρχές του 2017 σε αρνητική, αφού ο αριθμός πλοίων που έχει παραγγελθεί από τις αρχές του έτους είναι σχεδόν ίδιος με εκείνων που έχουν πουληθεί προς διάλυση. Αυτή η αντίθετη σχέση προκύπτει από τους νέους κανονισμούς Ballast Water Management and Sulphur Cap 2020. Φαίνεται, λοιπόν, πως οι πλοιοκτήτες, σε συνδυασμό με τις χαμηλές ακόμα τιμές των ναυπηγείων, έχουν τη δυνατότητα να χρηματοδοτήσουν ένα νεότευκτο πλοίο που θα πληρεί τους νέους κανονισμούς αντί να επενδύσουν σε μετατροπές που θα πρέπει να γίνουν σε παλαιότερα πλοία.

Όσον αφορά τις τιμές του πετρελαίου, τα μειωμένα αποθέματα παγκοσμίως τον τελευταίο χρόνο βοήθησαν την τιμή του πετρελαίου να φτάσει σε επίπεδα που

επέτρεψαν με τη σειρά τους την επιστροφή ενός μεγάλου αριθμού παραγωγών μεταξύ αυτών κι εκείνων του σχιστολιθικού πετρελαίου στην Αμερική, οι οποίοι είχαν σταματήσει την παραγωγή τους σε μια περίοδο χαμηλών τιμών. Έτσι, λοιπόν, με την Αμερική να καλύπτει ένα σημαντικό μέρος της ζήτησης πετρελαίου από τη Ασία και με τα παγκόσμια αποθέματα σε μία συνεχή μείωση, αναμένεται μια πιο θετική εικόνα στην αγορά των ναύλων.



Πηγή: BIMCO, US Energy Information Administration (EIA)

Όπως παρατηρήθηκε ο ρυθμός μεταφοράς προϊόντων πετρελαίων ήταν αδύναμος σε περισσότερα τμήματα του έτους 2017. Οι δυσκολίες αυτές επέκτειναν τις απώλειες και το 2018. Παρά το γεγονός ότι η Κίνα αύξησε τη σημασία της στην αγορά πετρελαίου προκαλώντας μεγάλη αύξηση της ζήτησης των δεξαμενόπλοιων, οι ναύλοι παραμένουν σε ακανόνιστα χαμηλά επίπεδα. Έτσι, αυτή η ζήτηση δεν ήταν ικανή αρκετά ώστε να αναδείξει την αγορά στο σύνολό της.

Το γεγονός αυτό στρέφει την προσοχή στην επανεξέταση των αποθεμάτων πετρελαίου παγκοσμίως και πώς αυτά μπορούν να επιφέρουν μια πιο θετική εξέλιξη στην ναυτιλιακή αγορά.

Σύμφωνα με το γραφείο US Energy Information Administration (EIA), οι υποθετικές μεταβολές των αποθεμάτων κατά το πρώτο τρίμηνο του 2018 δείχνουν την πτώση αυτών. Συνολικά τα αποθέματα πετρελαίου έχουν φτάσει σε 2,9 εκατομμύριο bpd από τα μέσα του 2014, όταν οι τιμές του αργού πετρελαίου

άρχισαν να μειώνονται με ταχύς ρυθμούς. Σαν αποτέλεσμα η ΕΙΑ προβλεπει να υπάρχουν μέτρια αποθέματα πετρελαίου για το 2019.

Όπως είναι ήδη γνωστό από τον Νοέμβριο του 2016 οι παραγωγοί των χωρών ΟΡΕC και των μη μελών ΟΡΕC συμφώνησαν για πρώτη φορά να επιτύχουν μια συντονισμένη περικοπή της προσφοράς πετρελαίου κι έτσι τα παγκόσμια αποθέματα έχουν μειωθεί. Παρά την προσπάθεια όμως αυτή τα αποθέματα πετρελαίου έχουν παραμείνει σε ικανοποιητικό επίπεδο από εκείνο που είχαν πριν αρχίσουν να μειώνονται οι τιμές πετρελαίου. Θεωρείται, λοιπόν, πως η συμφωνία αυτή για τη μείωση παραγωγής πετρελαίου παραμένει μέχρι το τέλος του 2018.

Συνολικά η προοπτική για το 2018 για μεγαλύτερα κέρδη βάση της αύξησης των τιμών των ναύλων θα βρισκόταν ανάμεσα στην χαμηλή ανάπτυξη του παγκόσμιου στόλου και της ζήτησης μεταφοράς προϊόντων πετρελαίου και παράγωγων αυτού σε φυσιολογικά επίπεδα.

Κεφάλαιο 7

7.1 Συμπεράσματα, Επίλογος

7.1.1 Συμπεράσματα

Η σχέση μεταξύ της τιμής του πετρελαίου και των ναύλων στην αγορά των δεξαμενόπλοιων έδειξε μια ποικίλη εξάρτηση. Από την εκδήλωση της οικονομικής κρίσης το 2008 έως το 2018 οι δύο μεταβλητές κινούνταν παράλληλα αλλά ταυτόχρονα και σε αντίθετες κατευθύνσεις αφού η μία αντιμετώπισε μια δυναμική ανάπτυξη και η δεύτερη δέχθηκε σημαντικές και ταχύτατες μειώσεις στο σύνολό της.

Ένας χαρακτηριστικός παράγοντας που επηρέασε τις τιμές των πετρελαίων αλλά και των ναύλων τη χρονική περίοδο που εξετάζεται ήταν η παγκόσμια οικονομική κρίση που εκδηλώθηκε στους τελευταίους μήνες του 2008 έχοντας σημαντικές μειώσεις και στις δύο αγορές. Ακόμα ένας παράγοντας ήταν και η γρήγορη ανάπτυξη της Αμερικανικής παραγωγής πετρελαίου αλλάζοντας άρδην την πορεία ανάπτυξης της παγκόσμιας αγοράς προμηθευόντάς την με φθινό πετρέλαιο και αυξάνοντας τη ζήτηση θαλάσσιας μεταφοράς μέσω δεξαμενόπλοιων.

Η τιμή του πετρελαίου καθορίζεται από τη μία από την προσφορά και ζήτηση κι από την άλλη από τις προσδοκίες των ομάδων decision-makers. Η πραγματική ζήτηση για πετρέλαιο συνδέεται άμεσα με την οικονομική δραστηριότητα παγκοσμίως και την εποχικότητα (όπως για παράδειγμα οι εποχιακές μεταβολές στη θερμοκρασία). Όσον αφορά την προσφορά, αυτή επηρεάζεται από παγκόσμια γεωπολιτικά γεγονότα, όπως επίσης από τις καιρικές και περιβαλλοντολογικές μεταβολές οι οποίες μπορούν να προκαλέσουν καθυστέρηση στη φόρτωση εμπορεύματος ή διαταραχές και αναβολές στην παραγωγή. Η τιμή του πετρελαίου αυτή την περίοδο επηρεάστηκε περισσότερο από έντονα παγκόσμια γεγονότα (πολιτικά και οικονομικά).

Το μοντέλο της προσφοράς και ζήτησης της ναυτιλιακής αγοράς (όπως το έχει αναλύσει ο Martin Stopford) χρησιμοποιήθηκε στην παρούσα διπλωματική για να εξηγήσει την σχέση μεταξύ την τιμής του πετρελαίου και των τιμών των ναύλων. Η πλευρά της ζήτησης επηρεάστηκε από την παγκόσμια οικονομία, τις θαλάσσιες εμπορικές συναλλαγές, τις μέσες αποστάσεις και τα τυχαία γεγονότα. Ταυτόχρονα ο παγκόσμιος εμπορικός στόλος, η παραγωγικότητα του στόλου, η ναυπηγική παραγωγή καθώς και η διάλυση πλοίων επηρέασαν την προσφορά. Η σημαντικότερη μεταβλητή για αυτή την περίοδο ήταν τα τυχαία γεγονότα που απεδείχθησαν έντονα και ικανά να επηρεάσουν τη σχέση τιμών πετρελαίου και ναύλων και πιο στοχευμένα στην αγορά δεξαμενόπλοιων τύπου VLCC.

Πιο συγκεκριμένα, τα συμπεράσματα τα οποία προκύπτουν τόσο από την ποιοτική όσο κι από την ποσοτική έρευνα για τη σχέση των τιμών πετρελαίου και ναύλων έχουν ως αφετηρία το τυχαίο σημαντικό γεγονός της χρονιάς του 2008, την εκδήλωση της παγκόσμια οικονομικής κρίσης. Την περίοδο αυτή παρατηρήθηκε μια σημαντική συσχέτιση των δύο μεταβλητών (τιμές πετρελαίου και τιμές ναύλων VLCC) οδηγώντας στο συμπέρασμα ότι κινήθηκαν παράλληλα μέχρι τους τελευταίους μήνες του 2008. Και οι δύο αυξήθηκαν σημαντικά, αν και οι ναύλοι είχαν διαφορετική άνοδο πριν την σημαντική αύξηση τις τιμής του πετρελαίου το

2008. Το γεγονός αυτό μπορεί να αποδοθεί στην εποχική ζήτηση θέρμανσης στο βόρειο ημισφαίριο με αποτέλεσμα την αύξηση ζήτησης πλοίων τύπου VLCC. Το τελευταίο εξάμηνο του 2008 η παγκόσμια οικονομική κρίση έκανε την εμφάνισή της, η οποία είχε σημαντικές μειώσεις τόσο στις τιμές του πετρελαίου, όσο και στις τιμές των ναύλων. Το τυχαίο αυτό γεγονός συνέχισε να επηρεάζει για μεγάλο χρονικό διάστημα την παγκόσμια οικονομία όπως και τα ναύλα, ενώ η αγορά πετρελαίου γνώρισε πιο γρήγορη ανάκαμψη. Σε γενικές γραμμές η ζήτηση για πετρέλαιο και οι τιμές πετρελαίου μειώθηκαν λόγω της παγκόσμιας οικονομικής και χρηματοπιστωτικής κρίσης κι αυτό επηρέασε σημαντικά και τα ναύλα των πλοίων VLCC.

Τον Ιανουάριο του 2009 η τιμή του πετρελαίου έπεσε κατακόρυφα. Η ετήσια αύξηση του παγκόσμιου ΑΕΠ βρέθηκε σε χαμηλά επίπεδα ένα χρόνο μετά την εμφάνιση της παγκόσμιας κρίσης. Από το καλοκαίρι του 2009 έως το 2011 η αγορά πετρελαίου ξεκίνησε την προσπάθεια ανάκαμψης με τη βοήθεια των μελών του OPEC οι οποίοι μείωσαν την παραγωγή πετρελαίου για να υποστηρίξουν τις τιμές. Παρόλο που οι τιμές του πετρελαίου σε αυτή τη διετία αυξήθηκαν και οι τιμές των ναύλων για τα πλοία VLCC μειώθηκαν, η μηνιαία συσχέτιση αυτών των παραγόντων παρέμεινε θετική. Η μείωση των ναύλων μπορεί να εξηγηθεί εν μέρει από τον αυξημένο αριθμό πλοίων VLCC που παραδόθηκαν την περίοδο αυτή. Επίσης, πολλά νέα πλοία διπλού κύτους παραδόθηκαν πριν από τη προθεσμία του 2010 για απόσυρση πλοίων μονού κύτους από την αγορά. Ωστόσο, οι παραδόσεις πλοίων ξεπέρασαν τον αριθμό εκείνων (single hull) που θα διαγράφονταν από την αγορά με αποτέλεσμα να προκληθεί αύξηση του στόλου. Παρατηρήθηκε πως μεγάλο μέρος νεότευκτων πλοίων είχαν παραγγελθεί κατά την περίοδο όπου τα επίπεδα των ναύλων ήταν υψηλά δείχνοντας έτσι πως η χρονική υστέρηση μπορεί αν επιφέρει αρνητικές συνέπειες όταν ο αριθμός παραγγελιών είναι μεγάλος και οι παραδόσεις πλοίων συμβαίνουν όταν τα ναύλα έχουν μειωθεί σημαντικά. Έτσι, η μεγάλη αύξηση της χωρητικότητας του στόλου μπορεί να αποδυναμώσει τόσο την προσφορά όσο και τις τιμές των ναύλων.

Καθώς οι επιπτώσεις της παγκόσμιας οικονομικής κρίσης άρχισαν να εξασθενούν τα επόμενα χρόνια που ακολούθησαν, η μέση ετήσια ανάπτυξη του παγκόσμιου Ακαθάριστου Εγχώριου Προϊόντος παρουσίασε αξιόλογη αύξηση. Από το 2011 έως το 2014 οι τιμές του πετρελαίου παρέμειναν σε αρκετά υψηλά επίπεδα ενώ οι τιμές των ναύλων των πλοίων VLCC ήταν χαμηλές. Την ίδια περίοδο η εισαγωγή αργού πετρελαίου στις Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής μειώθηκε κατά το ένα τρίτο εξαιτίας της μεγάλης αύξηση παραγωγής σχιστολιθικού πετρελαίου. Η αυξημένη παραγωγή σε συνδυασμό με την απόφαση του OPEC να αλλάξει ην προηγούμενη απόφασή του και να προστατεύσει το μερίδιό του αντί να στηρίξει και να διατηρήσει υψηλά τις τιμές του πετρελαίου οδήγησαν σε μεγάλη πτώση των τιμών πετρελαίου κατά το τελευταίο εξάμηνο του 2014. Παράλληλα, οι συνεχιζόμενες παραδόσεις νεότευκτων πλοίων VLCC και η ανάπτυξη του στόλου ανέκαμψαν την καλύτερευση των τιμών των ναύλων ακόμα κι αν η παραγωγή και οι τιμές πετρελαίου παρέμειναν σε υψηλά επίπεδα.

Κατά τη διάρκεια του 2015 η τιμή του πετρελαίου παρέμεινε σε χαμηλά επίπεδα φτάνοντας τα 37 usd /βαρέλι το Δεκέμβριο του ίδιου έτους. Τα ναύλα των VLCC αντιμετώπισαν μια αστάθεια την περίοδο αυτή παρόλα αυτά η τάση ήταν θετική. Η μείωση των τιμών πετρελαίου οδήγησε σε αύξηση της ζήτησης του προϊόντος η οποία με τη σειρά της επηρέασε τις τιμές των ναύλων των δεξαμενόπλοιων αφού το προϊόν έπρεπε να φτάσει από τον παραγωγό στον καταναλωτή. Με τον τρόπο αυτό η τιμή του πετρελαίου είχε άμεσο αντίκτυπο στην αγορά των ναύλων αυτή την περίοδο.

Το 2017 υπήρξε μία χρονιά αλλαγών για την ναυτιλία καταγράφοντας μια σημαντική πτώση στην αγορά των tankers η οποία απέδωσε ταυτόχρονα μια κάποια κερδοφορία. Σε αντίθεση, το 2018 έχει χαρακτηριστεί από πολλούς αναλυτές πως ήταν μια χρονιά τόσο “κακή” όπου οι ζημιογόνες απώλειες ναύλων επισημαίνουν τα προβλήματα που αντιμετωπίζει σήμερα η βιομηχανία των δεξαμενόπλοιων. Η πλεονάζουσα παραγωγική ικανότητα, η αδύναμη ζήτηση στην αγορά και η ασθενής παραγωγή του OPEC είναι ορισμένοι λόγοι που έχουν δημιουργήσει αυτό το αρνητικό κλίμα στην αγορά των tankers.

Τα συμπεράσματα που προκύπτουν από την παρούσα εργασία είναι πως η σχέση μεταξύ της τιμής του πετρελαίου και των ναύλων στην αγορά δεξαμενόπλοιων έχει δείξει ποικίλη εξάρτηση. Από το 2008 έως το 2018 οι δύο μεταβλητές κινούνται παράλληλα και σε αντίθετες κατευθύνσεις, ενώ η μία παρουσιάζει ισχυρή ανάπτυξη και οι άλλες σημαντικές μειώσεις και στους δύο συνδυασμούς. Ορισμένες περιόδους είχαν συσχετισμό κοντά στο μηδέν. Ένας από τους σημαντικότερους παράγοντες που επηρέασαν τις τιμές του πετρελαίου και τους ναύλους κατά τη διάρκεια αυτής της δεκαετίας ήταν η παγκόσμια οικονομική κρίση, η οποία οδήγησε σε σημαντικές μειώσεις τόσο στις τιμές του πετρελαίου όσο και στους ναύλους. Ένας άλλος παράγοντας ήταν η ταχεία ανάπτυξη της αμερικανικής παραγωγής σχιστολιθικού πετρελαίου και ο επακόλουθος εφοδιασμός της παγκόσμιας αγοράς με φτηνό πετρέλαιο, γεγονός που αύξησε τη ζήτηση για μεταφορά με δεξαμενόπλοια. Ακόμη, η εμφάνιση νέων κανονισμών από τον οργανισμό IMO (double-hull vessels, Ballast Water Management και Sulphur Cap 2020) επηρέασαν και θα επηρεάσουν σημαντικά την πορεία των τιμών πετρελαίου και ναύλων αλλά και την ανάπτυξη του παγκόσμιου ναυτιλιακού στόλου.

7.1.2 Επίλογος

Συμπερασματικά, οι τυχαίες κρίσεις είχαν σαφή επίδραση στις τιμές του πετρελαίου, γεγονός που επηρέασε τα ναύλα στην αγορά δεξαμενόπλοιων. Επιπλέον, υπήρξαν αιφνίδιες διαταραχές που επηρέασαν άμεσα την αγορά δεξαμενόπλοιων, όπως ο κανονισμός μετατροπής του διπλού κύτους από τον IMO, με ισχύ από το τέλος του 2010. Ενώ ήταν μια σταδιακή διαδικασία για περισσότερο από 18 χρόνια από την απόφαση έως ότου τα πλοία μονού κύτους απαγορευτούν από το παγκόσμιο εμπόριο πετρελαίου, ήταν μια σκληρή προθεσμία για την απομάκρυνση των πλοίων, γεγονός που οδήγησε σε μείωση της προσφοράς σε μία σημαντική περίοδο της παγκόσμιας οικονομίας.

Η τιμή του πετρελαίου είχε ποικίλη επίδραση στα ναύλα VLCC μεταξύ 2008 και 2016. Για να κατανοήσουμε καλύτερα τη επίδραση αυτή είναι σημαντικό να θυμόμαστε πως η τιμή του πετρελαίου προέρχεται από την αγορά πετρελαίου. Στις αρχές της δεκαετίας, η προσφορά πετρελαίου ήταν σχετικά σταθερή. Η αύξηση της

ζήτησης πετρελαίου είχε ως αποτέλεσμα την αύξηση της τιμής του πετρελαίου και, στη συνέχεια, την αύξηση της ζήτησης επιπλέον χωρητικότητας δεξαμενόπλοιων για την εξαγωγή και μεταφορά του πετρελαίου με αποτέλεσμα την αύξηση των ναύλων.

Την τελευταία περίοδο η προσφορά πετρελαίου αυξήθηκε σημαντικά, ενώ η ζήτηση για πετρέλαιο παρέμεινε σχετικά σταθερή. Η σημαντική αύξηση της προσφοράς πετρελαίου, που προκλήθηκε από το αμερικανικό πετρέλαιο σχιστολιθικού πετρώματος και τον OPEC, οδήγησε σε μείωση των τιμών του πετρελαίου. Έτσι λοιπόν, η ζήτηση για πετρέλαιο αυξήθηκε καθώς μειώθηκε η τιμή του πετρελαίου. Η αυξημένη ζήτηση πετρελαίου οδήγησε σε μεγαλύτερη ζήτηση για μεταφορές και αυτό με τη σειρά του οδήγησε στην άνοδο των τιμών των ναύλων για τα πλοία τύπου VLCC. Ωστόσο, στο δεύτερο παράδειγμα του OPEC παρατηρήθηκε πως ήταν η αυξημένη προσφορά πετρελαίου και η ακόλουθη μείωση της τιμής του πετρελαίου που οδήγησε στην αύξηση των ναύλων και όχι στην αύξηση της ζήτησης πετρελαίου. Συμπεραίνεται λοιπόν ότι δεν είναι αυτή καθαυτή η τιμή του πετρελαίου που επηρεάζει τους ναύλους αλλά και η ζήτηση για πετρέλαιο.

Αυτές οι διακυμάνσεις σε συνδυασμό με την εκδήλωση αιφνίδιων γεγονότων ή κρίσεων δημιουργούν τόσο μια επιβράδυνση προσαρμογής στα νέα δεδομένα αλλά δημιουργούν τους πλοιοκτήτες τη δυνατότητα να ενεργήσουν τη σωστή στιγμή έτσι ώστε να παραμείνουν στην αγορά. Ωστόσο, η απομάκρυνση πλοίων και η δημιουργία νεότευκτων πλοίων μπορούν εξίσου να ανατρέψουν την πορεία μεγάλων ναυτιλιακών εταιρειών σε μικρό χρονικό διάστημα.

Σε αντίθεση με πολλές άλλες αγορές, οι παράγοντες αυτοί είναι στη φύση της ναυτιλιακής αγοράς κάτι που την μετατρέπει σε ένα τόσο ενδιαφέρον τομέα για περαιτέρω ανάλυση.

8. Βιβλιογραφία

1. Maritime economics 3rd Edition , Martin Stopford , 2009
2. Ναυλώσεις, Γκιζιάκης, Παπαδόπουλος, Πλωμαρίτου, 2006
3. Ναυλώσεις, Βλάχος Γεώργιος- Ψύχου Ξένη-Ευτυχία, Εκδόσεις Σταμούλη, 2012
4. Angela Poulakidas, Fred Joutz, 2008, Exploring the Link between oil price and tanker rates
5. David K. Backus, Mario J. Crucini, 1998, Oil prices and the terms of trade
6. David Hummels, University of Chicago, 1999, Have International Transportation Costs declined?
7. Cosimo Beverelli, 2010, Oil prices and Maritime Freight Rates: An Empirical Investigation , *Technical report by the UNCTAD Secretariat*
8. Hamilton, J. D. , 2009, Causes and Consequences of the Oil Shock of 2007-08.
9. UNCTAD (2006) Review of Maritime Transport 2006.
10. UNCTAD (2007) Review of Maritime Transport 2007
11. UNCTAD (2008) Review of Maritime Transport 2008.
12. UNCTAD (2009) Review of Maritime Transport 2009.
13. UNCTAD (2010) Review of Maritime Transport 2010.
14. UNCTAD (2011) Review of Maritime Transport 2011.
15. UNCTAD (2012) Review of Maritime Transport 2012.
16. UNCTAD (2013) Review of Maritime Transport 2013.
17. UNCTAD (2014) Review of Maritime Transport 2014.
18. UNCTAD (2015) Review of Maritime Transport 2015.
19. UNCTAD (2016) Review of Maritime Transport 2016
20. UNCTAD (2016) Review of Maritime Transport 2016
21. BIMCO (2010) Market analysis – Tanker shipping. February 11, 2010.

22. Organization of the Petroleum Exporting Countries (OPEC) Brief history
23. Organization of the Petroleum Exporting Countries (OPEC) OPEC Basket
24. Organization of the Petroleum Exporting Countries (OPEC) Our Mission.
25. International Maritime Organization (IMO), (2014), Ships face lower sulphur fuel requirements in emission control areas from 1. January 2015.
26. Glen DR and Martin BT,2005, A survey of the modelling of dry abd tanker markets. *Research in Transportation Economics*. Vol. 12 :19-64
27. Parra, F., 2004, Oil Politics – A modern history of petroleum. New York, New York: I.B. Tauris
28. Economist, the ,2014, Why the oil price is falling. Written by E. L. December 8, 2014.
29. Elliott, L. (2011) Global financial crisis: five key stages 2007-2011. The Guardian, August 7, 2011
30. Hopkins, K. (2008) Fuel prices: Iran missile launches send oil to \$147 a barrel record. The Guardian, July 12, 2012.
31. BP (2017) BP Statistical Review of World energy -Oil major trade movements 2017
32. Clarksons net Timetables and Shipping Review and Outlook
33. BIMCO: Market Analysis - A Historically bad crude oil tanker market strugglew to find a solid support
34. BIMCO: Market Analysis – Tankers Shipping: Markets under massive pressure fromlow demand growth