

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ



ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ
ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ
στην
ΝΑΥΤΙΛΙΑ

ΣΥΓΧΡΟΝΕΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ
ΚΑΙ ΝΑΥΠΗΓΙΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ

Μαρία Α. Κουμπούρα

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
Μάρτιος 2011

Δήλωση Αυθεντικότητας / Ζητήματα Copyright

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

Τριμελής Εξεταστική Επιτροπή

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

Τα μέλη της Επιτροπής ήταν:

Βλάχος Γεώργιος (Επιβλέπων)

Τζαννάτος Ερνέστος

Θεοδωρόπουλος Σωτήριος

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

Περιεχόμενα

Εισαγωγή	1
Κεφάλαιο 1	3
1. Η σημασία των θαλασσίων μεταφορών στην παγκόσμια οικονομία	3
2. Προσφορά και ζήτηση στην ναυπηγική βιομηχανία	4
Κεφάλαιο 2	7
1. Εξέλιξη της ναυπηγικής βιομηχανίας.....	7
1.1 Η εξέλιξη όπως σηματοδοτείται στις Ευρωπαϊκές χώρες	7
1.2 ΗΠΑ – Ένα ναυπηγικό κέντρο του παρελθόντος	9
1.3 Η Ιαπωνία είναι το νέο ναυπηγικό κέντρο του πλανήτη.....	17
1.4 Η Ασία κέντρο της ναυπηγικής βιομηχανίας.....	19
2. Ο ρόλος της ναυπηγικής βιομηχανίας στη ναυτιλία	13
2.1 Νέες κατασκευές.....	13
2.2 Διαλύσεις πλοίων	14
2.3 Επισκευές πλοίων.....	15
3. Παράγοντες που επηρεάζουν την ναυπηγική βιομηχανία	15
3.1 Χρειάζεται μια χώρα ναυπηγική βιομηχανία;	15
3.2 Πολιτική επίδραση	16
3.3 Μετοχική διάρθρωση και δομή της ναυπηγικής εταιρείας	19
3.4 Συναλλαγματική ισοτιμία.....	22
3.5 Περιβαλλοντικοί παράγοντες.....	24
Κεφάλαιο 3	26
1. Η παγκόσμια ναυπηγική βιομηχανία.....	26
2. Παραγγελίες πλοίων σε παγκόσμιο επίπεδο ανά έτος της χρονικής περιόδου 2000 – 2010	28
3. Παραγγελίες πλοίων ανά χώρα ναυπήγησης την χρονική περίοδο 2000-2010.....	30
4. Παραγγελίες πλοίων σε Ιαπωνία, Κίνα, Νότια Κορέα και Ευρώπη την χρονική περίοδο 2000-2010.....	37
5. Κύριες ναυπηγικές χώρες	43
Κεφάλαιο 4	45
1. Ελληνική πραγματικότητα.....	45

2. Ανασκόπηση των Ελληνικών ναυπηγικών παραγγελιών το 1ο μισό του έτους 2008.....	46
3. Ανασκόπηση των Ελληνικών ναυπηγικών παραγγελιών το 2ο μισό του έτους 2008	48
4. Συμπεράσματα της ανασκόπησης των Ελληνικών ναυπηγικών παραγγελιών του έτους 2008.....	52
5. Ανασκόπηση των Ελληνικών ναυπηγικών παραγγελιών του έτους 2009	55
6. Συμπεράσματα της ανασκόπηση των ελληνικών ναυπηγικών παραγγελιών του έτους 2009.....	60
6.1. Ναυπηγική δραστηριότητα των Ελλήνων Πλοιοκτητών το 2009.....	67
6.2. Προβλέψεις – Διαπιστώσεις.....	68
6.3. Μια νέα εποχή;	69
7. Ανασκόπηση των ελληνικών ναυπηγικών παραγγελιών του έτους 2010.....	64
Κεφάλαιο 5	67
1. Εισαγωγή στην ναυπηγική πολιτική – Σημαντικά κριτήρια επιτυχίας των χωρών που ηγούνται της παγκόσμιας ναυπηγικής βιομηχανίας	67
2. Η μετάβαση από την γεωργία στην βιομηχανία	68
3. Συμμετοχή της κυβέρνησης – οικονομικές ενισχύσεις.....	69
4. Συμμετοχή της κυβέρνησης στην ναυπηγική στρατηγική της χώρας.....	77
5. Συνεργασίες μεταξύ ναυπηγείων.....	78
6. Εφοδιαστικές αλυσίδες – η εσωτερική προσφορά και το χαμηλό κόστος προμήθειας εξοπλισμού	73
7. Αναπτύσσοντας εξειδικευμένες τεχνολογίες και επενδύοντας σε ειδικευμένο εργατικό δυναμικό	74
8. Συμπεράσματα.....	78
Τελικά Συμπεράσματα.....	79
Βιβλιογραφία – Αναφορές.....	89
Παραρτήματα.....	84

Κατάλογος Πινάκων

Πίνακας 1. Διαφορετικές κυβερνητικές στηρίξεις.....	19
Πίνακας 2. Ελληνικές παραγγελίες το 2009	63
Πίνακας 3. Παγκόσμιες παραγγελίες το 2009.....	63
Πίνακας 4. Ελληνικές παραγγελίες το πρώτο εξάμηνο του 2010.....	65

Κατάλογος Διαγραμμάτων

Διάγραμμα 1. Παγκόσμιο tonnage ανά έτος.....	28
Διάγραμμα 2. Αριθμός πλοίων ανά έτος.....	30
Διάγραμμα 3. Gross tonnage παραγγελιών ανά χώρα και έτος.....	31
Διάγραμμα 4. Αριθμός πλοίων σε παραγγελίες ανά χώρα και έτος.....	32
Διάγραμμα 5. Tonnage ανά χώρα της Ευρώπης.....	35
Διάγραμμα 6. Πλοία ανά χώρα της Ευρώπης.....	36
Διάγραμμα 7. Tonnage ανά χώρα.....	38
Διάγραμμα 8. Tonnage ανά χώρα.....	40
Διάγραμμα 9. Αριθμός παραγγελθέντων πλοίων ανά χώρα.....	41
Διάγραμμα 10. Αριθμός πλοίων ανά χώρα.....	42

Περίληψη

Στην εργασία αυτή προσπαθήσαμε να αναλύσουμε μια εκ' των πραγμάτων δύσκολη αγορά όπως είναι αυτή της ναυτιλίας και να καταγράψουμε τα ιστορικά εκείνα γεγονότα που σηματοδότησαν τις σύγχρονες εξελίξεις στην ναυπηγική βιομηχανία. Επικεντρωθήκαμε στην ανάλυση των ναυπηγικών παραγγελιών τα τελευταία δέκα χρόνια, αναζητήσαμε τους λόγους που οδηγήθηκαν σε έξαρση της ναυπηγικής βιομηχανίας, μελετήσαμε τις αντιδράσεις των πλοιοκτητών και χρησιμοποιήσαμε σαν δείγμα της μελέτης μας τους Έλληνες πλοιοκτήτες. Επιπλέον, παραθέσαμε όλα εκείνα τα απαραίτητα στοιχεία που μπορούν μέσω της ναυπηγικής πολιτικής, που θα εφαρμοστεί σε ηγετικά ναυπηγικά κράτη, να συντείνουν σε μια επιτυχημένη για τη χώρα ναυπηγική βιομηχανία.

Πολλοί παράγοντες είναι σημαντικοί για την ανάπτυξη της ναυπηγικής βιομηχανίας μιας χώρας και συμβάλουν στην ανταγωνιστικότητα της στην παγκόσμια αγορά. Η πολιτική επίδραση αποτελεί ένα βασικό στοιχείο ανάπτυξης, η μετοχική διάθρωση μπορεί να καθορίσει την ανταγωνιστικότητα ενός ναυπηγείου, η επίδραση των συναλλαγματικών ισοτιμιών καθώς και τα περιβαλλοντικά ζητήματα.

Την τελευταία αυτή υπό εξέταση δεκαετία είδαμε να ολοκληρώνεται ένας πλήρης ναυτιλιακός κύκλος. Από την άνθιση της ναυτιλίας, στην ανεξέλικτη ανάπτυξη της ναυπηγικής βιομηχανίας και από εκεί στην ύφεση. Η τελευταία δεκαετία που αναλύσαμε χαρακτηρίστηκε από την χρηματοπιστωτική κρίση του 2009 η οποία επηρέασε τις ναυπηγήσεις νεότευκτων πλοίων αφού προηγουμένως κατά το έτος 2007 είχαμε φτάσει σε ιστορικά υψηλότερα επίπεδα νέων παραγγελιών. Αυτό όμως που διαπιστώθηκε είναι η δυναμική ανάπτυξη που επέδειξε η Κίνα στον τομέα της ναυπηγικής βιομηχανίας συγκεντρώνοντας τα υψηλότερα ποσοστά όλων των εποχών. Με αυτή την δυναμική ανάπτυξη που επέδειξε η Κίνα, η Ασία συγκεντρώνει στο τέλος της εξεταζόμενης περιόδου πάνω από το 93% των παγκόσμιων παραγγελιών. Η Ασία είναι πλέον το νέο ναυπηγικό κέντρο του πλανήτη.

Λέξεις κλειδιά: Ναυπηγική Βιομηχανία, Νέες Παραγγελίες, Ναυτιλιακή Αγορά, Ανταγωνιστικότητα, Ναυπηγεία

Abstract

In this research we have tried to analyze the rather complicated market of shipping and we have mainly focused on historical data that could explain the latest developments in the shipbuilding industry. We have tried to gather all the shipbuilding orders of the last ten years, from 2000 to 2010, while making every possible effort to explain through the reactions of the ship owners the reasons why we saw a shipbuilding boom. We, on the other hand, have focused our analysis on Greek ship owners and on the Greek shipping market. Additionally, reference has been made on the necessary elements required by a nation in order to have its shipbuilding industry flourish.

There are various factors that could result in the growth of the shipbuilding industry of a nation. Factors such as political influence could be the reason for an increase in the competitiveness of a shipyard. The structure of the ownership also defines the way a shipyard is operating, which contributes to the competitiveness. Furthermore, the fluctuation of exchange rates which is beyond the control of shipbuilders and the environmental issues, influence the competitiveness of a shipbuilding nation.

During the time period that we have examined a shipping cycle has closed and a new has opened. We witnessed all stages of the shipping cycle; from the blooming of the shipping market, through the uncontrollable growth of the shipbuilding industry and finally to depression. These last ten years have been characterized by the global recession of 2009 which greatly affected the newbuilding industry that on 2007, has presented the highest levels in terms of shipbuilding orders. An interesting result was that of the dynamic growth showed by China in the shipbuilding market. Due to that excessive growth Asia, today, occupies 93% of the world shipbuilding order book. Asia is nowadays the shipbuilding leader of the world.

Key words: Shipbuilding Industry, Newbuilding Orders, Shipping Market, Competitiveness, Shipyards

Εισαγωγή

Καθώς στην παγκόσμια οικονομία πρωταγωνιστικό ρόλο παίζει η ναυτιλία, οι ναυτιλιακές εταιρείες, είτε πρόκειται για διαχειρίστριες ή για πλοιοκτήτριες, συμβάλλουν σημαντικά στην οικονομία της χώρας τους, προάγουν το εμπόριο και επιτρέπουν τη διακίνηση χρήματος. Στα πλαίσια της εργασίας αυτής δεν προσπαθήσαμε τόσο να αναλύσουμε μια εκ' των πραγμάτων δύσκολη αγορά όπως είναι αυτή της ναυτιλίας, όσο να καταγράψουμε τα ιστορικά γεγονότα της ναυπηγικής και ναυτιλιακής αγοράς που σηματοδότησαν τις σύγχρονες εξελίξεις. Στόχος ήταν όσο το δυνατόν πιστότερη καταγραφή δεδομένων σημαντικών για τη ναυτιλία, για τις επενδύσεις των ναυτιλιακών εταιρειών και για τη ναυπηγική δραστηριότητα των μεγάλων πρωταγωνιστών της ναυπηγικής βιομηχανίας.

Ωστόσο, μέσα από την παράθεση ιστορικών στοιχείων και τον σχολιασμό των εξελίξεων στην ναυτιλία και στην ναυπηγική επιστήμη από το 1890, χρονιά που διαφαίνονται τα πρώτα δειλά ναυπηγικά βήματα, θα οδηγηθούμε στα χρόνια μετά το Δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο και θα επικεντρωθούμε στην καταγραφή των ναυπηγικών γεγονότων τα τελευταία δέκα χρόνια.

Την τελευταία δεκαετία, η ναυτιλία είχε το χρόνο να πραγματοποιήσει έναν πλήρη ναυτιλιακό κύκλο. Από την άνθιση της ναυτιλίας, στην ανεξέλικτη ανάπτυξη της ναυπηγικής βιομηχανίας και από εκεί στην ύφεση. Μέσα στο πέρασμα αυτών των δέκα χρόνων, εκθέτουμε ιστορικά στοιχεία των ναυπηγικών παραγγελιών, αναζητούμε τους λόγους που οδηγηθήκαμε σε έξαρση της ναυπηγικής βιομηχανίας, μελετάμε τις αντιδράσεις των πλοιοκτητών και χρησιμοποιούμε σαν δείγμα της μελέτης αυτής τους Έλληνες πλοιοκτήτες και τις συμπεριφορές τους. Τέλος, παραθέτουμε όλα εκείνα τα απαραίτητα στοιχεία που μπορούν μέσω της ναυπηγικής πολιτικής, που θα εφαρμοστεί σε ηγετικά ναυπηγικά κράτη, να συντείνουν σε μια επιτυχημένη ναυπηγική βιομηχανία για τη χώρα τους.

Η συγκεκριμένη εργασία είναι δυναμική. Καθώς οι ναυτιλιακές εταιρείες και οι ναυπηγικές μονάδες αποτελούν ζωντανούς οργανισμούς που συνεχώς εξελίσσονται και που επηρεάζονται από τις τρέχουσες οικονομικές εξελίξεις, νέα στοιχεία μπορούν να προστεθούν ώστε να αποτυπώσουν αποτελεσματικότερα τη

ναυτιλιακή διεθνή αγορά. Σε κάθε περίπτωση όμως, αξίζει να σημειωθεί ότι με το πέρασμα του χρόνου, βρισκόμαστε ολοένα και πιο κοντά στην αρχή ή το τέλος ενός νέου ναυτιλιακού κύκλου.

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΡΑΙΑ

Κεφάλαιο 1

1. Η σημασία των θαλασσιών μεταφορών στην παγκόσμια οικονομία

Οι θαλάσσιες μεταφορές αποτελούν, κατά παράδοση, τον πιο ανταγωνιστικό κλάδο του τομέα των μεταφορών και χαρακτηρίζονται από μεγάλη ιδιαιτερότητα. Γεγονός αποτελεί ότι σήμερα τα 4/5 του παγκόσμιου εμπορίου πραγματοποιείται μέσω θαλάσσης. Η χρήση του πλοίου ως μέσου μεταφοράς χρονολογείται εδώ και αιώνες. Συγκεκριμένα, το πλοίο αποτελεί τη πρώτη καταγεγραμμένη μορφή μέσου μεταφοράς ιστορικά. Σήμερα, θεωρείται ως το μοναδικό μέσο μεταφοράς, που εξασφαλίζει την από τεχνικής και οικονομικής πλευράς συμφέρουσα μεταφορά μεγάλης μάζας κυρίως χύδην φορτίων. Επιπλέον, ολόκληρη η παγκόσμια οικονομία και η εύρυθμη λειτουργία αυτής στηρίζονται στη μεταφορά μεγάλων ποσοτήτων χύδην φορτίων, όπως είναι οι πρώτες ύλες, τα καύσιμα και τα τρόφιμα. Παράλληλα, το πλοίο έκανε δυνατή την ανάπτυξη του παγκοσμίου εμπορίου γενικών φορτίων, τροφοδοτώντας με αυτό τον τρόπο όλες τις αγορές. Γίνεται λοιπόν κατανοητό ότι το πλοίο έχει αποτελέσει το συνδετικό κρίκο μεταξύ παραγωγής και κατανάλωσης, θέτοντας έτσι την βάση ολόκληρης της παγκόσμιας οικονομίας και ανάπτυξης.

Ο διεθνής χαρακτήρας των θαλασσιών μεταφορών δεν άργησε να εμφανιστεί. Το γεγονός ότι η μαζική διακίνηση των αναγκαίων πρώτων και ενεργειακών υλών είναι πρακτικά δυνατή αλλά και συμφέρουσα μόνο δια θαλάσσης ήταν από τους πρώτους παράγοντες που οδήγησαν στη συνειδητοποίηση του διεθνή χαρακτήρα των θαλασσιών μεταφορών. Το γεγονός ότι το μεγαλύτερο μέρος των χωρών εξαγωγής πρώτων υλών και καυσίμων είναι διασκορπισμένα στην υδρόγειο έτσι ώστε να είναι δυνατή η σύνδεση τους μόνο δια θαλάσσης είναι ο δεύτερος παράγοντας. Επιπλέον, η παραγωγή σε μεγάλες κλίμακες που πραγματοποιήθηκε κατά την μεταπολεμική περίοδο, σύντομα οδήγησε σε επέκταση των καταναλωτικών αγορών σε ολόκληρο τον κόσμο. Σε συνδυασμό μάλιστα με την τεχνολογική επανάσταση, η οποία οδήγησε σε μείωση του κόστους παραγωγής των μεταφορικών υπηρεσιών του πλοίου, κατέστησαν δυνατές τις εμπορικές συναλλαγές που

επιτρέπουν την χωρίς αυξημένο κόστος επιμήκυνση των αποστάσεων προέλευσης των πρώτων υλών ή του τελικού προορισμού των έτοιμων βιομηχανικών προϊόντων.

Το διεθνές θαλάσσιο εμπόριο, αντιπροσωπεύει το μεγαλύτερο, τόσο σε βάρος όσο και σε αξία, ποσοστό του συνολικού διεθνούς εμπορίου. Συγκεκριμένα, αναφέρεται σε ποσότητα που κινείται γύρω στα 4.500 εκατομμύρια τόνους, δηλαδή κάθε ημέρα φορτώνονται σε πλοία από κάποιο λιμάνι φορτία δώδεκα εκατομμυρίων τόνων κατά μέσο όρο, και κάποια αντίστοιχη ποσότητα εκφορτώνεται σε κάποια άλλα λιμάνια.¹

Από τα μέχρι τώρα αναφερθέντα, είναι εύκολο κανείς να συνειδητοποιήσει τη σημασία της εμπορικής ναυτιλίας και των εμπορικών πλοίων στην παγκόσμια οικονομική σκηνή.

2. Προσφορά και ζήτηση στην ναυπηγική βιομηχανία

Η επιφάνεια του πλανήτη μας καλύπτεται στο μεγαλύτερο μέρος της από θάλασσα. Καθημερινά, χιλιάδες πλοία ταξιδεύουν σε διαφορετικούς ναυτιλιακούς δρόμους που ενώνουν πόλεις, έθνη και ηπείρους. Κι ενώ στις μέρες μας, οι άνθρωποι εξαρτώνται ολοένα και λιγότερο από τη ναυτιλία για τη μεταφορά των ιδίων σε μεγάλα ταξίδια εξαιτίας της ανακάλυψης και εξέλιξης της αεροπλοΐας, οι θαλάσσιες μεταφορές διατηρούν ακόμα τον τίτλο του πιο αποτελεσματικού από πλευράς κόστους τρόπου μεταφοράς φορτίων και πρώτων υλών. Κάτι που περίπου αντιπροσωπεύει το 90% του παγκοσμίου εμπορίου.

Η ναυπήγηση των πλοίων συνδέεται με τη ζήτηση που υπαγορεύει η ναυτιλιακή αγορά όποτε και οι αυξομειώσεις στον όγκο του παγκοσμίου εμπορίου αναπόφευκτα έχουν κυρίαρχο ρόλο στον όλο ναυτιλιακό κύκλο και στην ναυπηγική επιχειρηματικότητα. Παράλληλα, οι τεχνολογικές εξελίξεις και οι πρωτοποριακές τεχνικές στη ναυπήγηση πλοίων αποτελούν έναν ακόμα παράγοντα που συμβάλει στη ζήτηση. Σαν παράδειγμα αναφέρουμε την αντικατάσταση των ιστιοφόρων πλοίων που χρησιμοποιούσαν την δύναμη του αέρα για τη μετακίνησή τους, από τα

¹ Ευγ. Σαμπράκος, 2002; «Σημειώσεις : Οικονομικής και Πολιτικής των μεταφορών».

μηχανοκίνητα καθώς και την ανάγκη μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων που έκανε την εμφάνιση της τη δεκαετία του 1960. Οι δυο προαναφερθείσες αλλαγές επέδρασαν σημαντικά σε μια συνεχώς αυξανόμενη ζήτηση για νέα πλοία χάρις στην συνεχώς βελτιωμένη αποτελεσματικότητα μεταφοράς που θα μπορούσαν να παρέχουν. Στην πραγματικότητα, αυτές οι τεχνολογικές εξελίξεις και πρωτοποριακές τεχνικές ναυπήγησης διευκολύνουν το παγκόσμιο εμπόριο, το οποίο συνεπάγεται μια ταυτόχρονη ζήτηση για νέα πλοία.

Ωστόσο, ένα από τα χαρακτηριστικά της ναυτιλιακής επιχειρηματικότητας επιβεβαιώνει ότι αλλαγές στη ζήτηση δεν σημαίνουν ταυτόχρονη αλλαγή στην πρόσφορα. Όταν η ναυτιλιακή αγορά ανθίζει, η τεράστια ζήτηση θα προκαλέσει έναν καινούργιο γύρο επενδύσεων για να ικανοποιήσει την αύξουσα ανάγκη για κάλυψη της χωρητικότητας, η κάλυψη όμως αυτή δεν μπορεί να γίνει αμέσως καθώς οι ναυπηγήσεις πλοίων που θα καλύψουν τις νέες αυτές ανάγκες απαιτούν χρόνο που είναι συνήθως περισσότερο από την περίοδο άνθισης της ναυτιλιακής αγοράς. Κατά συνέπεια, όταν πια η ανάγκη για χωρητικότητα έχει καλυφτεί από τη ναυπήγηση νέων πλοίων που προσθέτονται στην υπάρχουσα χωρητικότητα, μπορεί η αγορά να έχει καταρρεύσει και η ανάγκη για χωρητικότητα να μην υπάρχει πια. Κάτι τέτοιο συνέβη τα τελευταία πέντε χρόνια όπου είδαμε μια τεράστια ανάγκη για χωρητικότητα που οδήγησε σε παραγγελίες νέων πλοίων και που γρήγορα όμως οδήγησε σε κατάρρευση της αγοράς και σε ακυρώσεις παραγγελιών και διαλύσεις υπαρχουσών πλοίων.

Όταν, λοιπόν, η ναυτιλιακή αγορά καταρρεύσει, οι κυβερνήσεις προσφέρουν υποστήριξη στις ναυπηγικές μονάδες καθώς η ναυπηγική βιομηχανία θεωρείται πάντα στρατηγικής σημασίας για ένα έθνος. Η μείωση της προσφοράς χωρητικότητας συνήθως έρχεται δεύτερη σε σχέση με τη μείωση της ζήτησης πλοίων. Η κυβερνητική υποστήριξη της ναυπηγικής βιομηχανίας επιταχύνει ακόμα περισσότερο το φαινόμενο αυτό ώστε να είναι δυσκολότερο να φτάσουμε σε ένα ισοζύγιο της ναυτιλιακής αγοράς σε σύντομο χρονικό διάστημα. Αυτό εξηγεί και την υπερπροσφορά χωρητικότητας στην ναυπηγική βιομηχανία την τελευταία δεκαετία.

Η άποψη ότι η ναυπηγική βιομηχανία είναι στρατηγικής σημαντικότητας για ένα έθνος δεν είναι κάτι καινούργιο. Χώρες που επιθυμούν να διευκολύνουν τις

διαδικασίες βιομηχανοποίησης τους πάντα χρησιμοποιούν την ναυπηγική βιομηχανία σαν καταλύτη καθώς ο συγκεκριμένος κλάδος μπορεί να επηρεάσει σε μεγάλο βαθμό τους άλλους βιομηχανικούς κλάδους μιας χώρας. Σε όλον τον κόσμο, η ανάπτυξη της ναυπηγικής βιομηχανίας προσφέρει ευκαιρίες ανάπτυξης και στους άλλους βιομηχανικούς κλάδους όπως στις κατασκευή μηχανημάτων, στην βιομηχανία του χάλυβα με ταυτόχρονη ανάπτυξη του εμπορίου. Η Κίνα είναι ένα παράδειγμα που επιβεβαιώνει την παραπάνω άποψη. Τέλος, η εθνική ασφάλεια μιας χώρας και ο έλεγχος του εμπορίου αποτελούν βασικούς λόγους για τους οποίους μια κυβέρνηση θα επέλεγε να διατηρήσει και να αναπτύξει την ναυπηγική βιομηχανία της.

Κεφάλαιο 2

1. Εξέλιξη της ναυπηγικής βιομηχανίας

Η εποχή της νεότερης ναυπηγικής ξεκινά περίπου τη δεκαετία του 1860 όταν δηλαδή η βιομηχανία μπορεί να κατασκευάσει πιο εξελιγμένα για την εποχή τους πλοία από σίδηρο αυτοκινούμενα με τη βοήθεια του ατμού. Οι πλοιοκτήτες της εποχής αποδέχονται αυτά τα πλοία καθώς αυτά μπορούν να διανύσουν μεγαλύτερες αποστάσεις και παρουσιάζουν καλύτερη εμπορική αποδοτικότητα. Η αποτελεσματική και επιτυχημένη αυτή εξέλιξη μπορεί να επιβεβαιωθεί από το γεγονός της πλήρους αντικατάστασης των ιστιοπλοϊκών πλοίων λίγο αργότερα στα τέλη του 19^{ου} αιώνα.

1.1 Η εξέλιξη όπως σηματοδοτείται στις Ευρωπαϊκές χώρες

Η Βρετάνια είναι ο απόλυτος κυρίαρχος στη ναυπηγική τα τέλη του 19^{ου} αιώνα. Οι ετήσιες μετρήσεις σε ακαθάριστη χωρητικότητα (gross tonnage) δείχνουν ότι η χώρα παράγει πάνω από το 80% των πλοίων που κινούνται παγκοσμίως από το 1892 έως το 1894. Αυτό το φαινόμενο θα μπορούσε να εξηγηθεί αν αναλογιστούμε την κυρίαρχη θέση που κατείχε η Μεγάλη Βρετάνια στο παγκόσμιο εμπόριο και το μέγεθος του στόλου που ελέγχει εκείνη την εποχή. Καταρχήν, πρέπει να αναφέρουμε ότι η Βρετάνια είναι η πρώτη χώρα στην παγκόσμια οικονομία μετά την βιομηχανική επανάσταση. Επίσης, αποτελεί την πρώτη παραγωγική δύναμη πολλών βιομηχανικών προϊόντων όπως χάλυβα και μεγάλων μηχανημάτων. Η βιομηχανοποίηση της χώρας, η οποία συνέβη πρωτύτερα από τις περισσότερες χώρες του κόσμου, αποτέλεσε την απαρχή μιας ζήτησης σε πλοία εξαιτίας του αυξανόμενου εμπορίου που γέννησε η ακμάζουσα οικονομία. Κατά τη διάρκεια εκείνης της εποχής, ο όγκος του εμπορίου της χώρας αυτής είναι σημαντικά μεγαλύτερος από αυτόν των άλλων χωρών. Παράλληλα, οι Βρετανοί ελέγχουν τους περισσότερους εμπορικούς δρόμους του κόσμου, το οποίο αποδίδεται στον αριθμό του στόλου που κατέχουν. Όπως αποκαλύπτεται από στοιχεία του Αγγλικού Νηογνώμονα (Lloyd's Register of Shipping), το 1902, η χωρητικότητα που κατείχαν και διακινούσαν οι Βρετανοί

πλοιοκτήτες έφτανε περίπου το 45% του παγκοσμίου συνολικού στόλου. Συγχρόνως, την ίδια χρονιά, η ναυπηγική βιομηχανία της Βρετανίας απασχολεί σχεδόν το 58% του παγκοσμίου μεριδίου της αγοράς το οποίο κορυφώνεται μεταξύ του 1910 με 1920 όποτε και φτάνει το 70% της παγκόσμιας παραγωγής. Μετά το 1920, η Βρετανία αρχίζει να χάνει τη θέση της στην ναυτιλιακή και ναυπηγική αγορά. Το 1982, το μερίδιο της αγοράς που κατέχει η χώρα σε παγκόσμιο επίπεδο είναι μικρότερο του 1% της ναυπηγικής και 2-3% της ναυτιλιακής βιομηχανίας.

Την ίδια περίοδο και συγκεκριμένα την εποχή της άνθισης της βρετανικής ναυπηγικής βιομηχανίας, οι ναυπηγικές μονάδες της ηπειρωτικής Ευρώπης και της Σκανδιναβίας ήταν πολύ ενεργές στην παγκόσμια αγορά, με αλλά λόγια ήταν κύριες δυνάμεις μαζί με τους Βρετανούς την περίοδο 1900-1950.

Οι ναυπηγικές μονάδες της ηπειρωτικής Ευρώπης, όπως αυτές των χωρών της Γερμανίας, της Γαλλίας και της Ολλανδίας, διαθέτουν ένα μερίδιο της αγοράς πριν το 1945 της τάξης του 20-40% του παγκοσμίου συνόλου. Ο εμπορικός στόλος που ελέγχουν διατηρεί ένα υψηλό σχετικά επίπεδο όταν συγκριθεί με αυτό της δεκαετίας του 1980. Γενικότερα, η κατάσταση είναι πολύ όμοια με αυτή της Βρετανίας, γεγονός που σημαίνει ότι ο στόλος που ελέγχουν οι Ευρωπαϊκές χώρες γίνεται μικρότερος παράλληλα με την σταδιακή μείωση του μεριδίου της αγοράς στην ναυπηγική βιομηχανία.

Οι ναυπηγικές μονάδες των Σκανδιναβικών χωρών το 1931 κατέχουν 21% του παγκοσμίου μεριδίου της αγοράς. Στα επόμενα όμως χρόνια τα νούμερα κυμαίνονται μεταξύ 10-16%. Από το γράφημα του Αγγλικού Νηογνώμονα (Lloyd's Register of Shipping) (Παράρτημα 1 – Μερίδιο αγοράς της ναυτιλίας και της ναυπηγικής ανά περιοχή/ Regional Structure of World Shipbuilding), φαίνεται ότι η αύξηση του μεριδίου της αγοράς της ναυπηγικής βιομηχανίας συνέβη παράλληλα με την αύξηση του μεγέθους του εθνικού στόλου. Μετά το 1986, τα αντίστοιχα νούμερα της ναυτιλίας φαίνεται να πέφτουν σημαντικά.

1.2 ΗΠΑ – Ένα ναυπηγικό κέντρο του παρελθόντος

Ενδιαφέρον παρουσιάζει να μελετήσουμε την ναυπηγική βιομηχανία των Ηνωμένων Πολιτειών κατά τη διάρκεια του Δεύτερου Παγκοσμίου Πολέμου. Όταν ο πόλεμος ξέσπασε στο πρώτο μισό του προηγούμενου αιώνα, η βιομηχανία των Ηνωμένων Πολιτειών μετέφερε το ναυπηγικό κέντρο μακριά από την Βρετανία και τις υπόλοιπες Ευρωπαϊκές χώρες. Συγκεκριμένα, το μερίδιο της αγοράς που κατέχουν οι ΗΠΑ στα τέλη της δεκαετίας του 1910 έφτανε το 60% του παγκοσμίου συνόλου. Από το γράφημα του Αγγλικού Νηογνώμονα (Lloyd's Register of Shipping) (Παράρτημα 1 – Μερίδιο αγοράς της ναυτιλίας και της ναυπηγικής ανά περιοχή/ Regional Structure of World Shipbuilding), είναι εμφανές ότι εξαιτίας του πολέμου οι Ευρωπαϊκές χώρες και η Βρετανία που αποτελούν παραδοσιακά κέντρα της ναυπηγικής βιομηχανίας χάνουν σημαντικά την παραγωγικότητά τους. Αξίζει να σημειωθεί ότι οι ΗΠΑ εισήγαγαν νέες μεθόδους παράγωγης πλοίων οι οποίες αποτέλεσαν την βάση για την σχεδίαση και παράγωγη πλοίων παγκοσμίως.

Την περίοδο 1940-1945, το μερίδιο της αγοράς στην ναυπηγική βιομηχανία που κατέχουν οι ΗΠΑ έφτανε σε ιστορικά υψηλά επίπεδα για τα δεδομένα της παγκόσμιας ναυπηγικής αγοράς, 90% της παγκόσμιας παραγωγικότητας. Στη συνέχεια, το μερίδιο της αγοράς των ΗΠΑ έπεσε κάτω από το 10% και αυτό συνέβη μόλις πριν το 1950 εξαιτίας του γεγονότος ότι οι ΗΠΑ τελείως αποσύρθηκαν από την παγκόσμια ναυπηγική αγορά. Ο λόγος που συνέβη αυτό αποδίδεται στο γεγονός ότι κατά τη διάρκεια του πολέμου, η παραγωγικότητα ενισχυόταν και στενά υποστηριζόταν από την ίδια την κυβέρνηση των ΗΠΑ. Με άλλα λόγια η κυβέρνηση κατά τη διάρκεια του πολέμου επένδυε στην ναυπηγική βιομηχανία προκειμένου να καλυφθούν οι ανάγκες της ζήτησης σε πολεμικό και δημόσιο υλικό. Με την βαθμιαία και τελικά την ολοκληρωτική απόσυρση κεφαλαίων κατά την μεταπολεμική περίοδο, φάνηκε το υψηλό κόστος παράγωγης που έφτανε 30-50% παραπάνω από το κόστος παράγωγης των Ευρωπαϊκών και Βρετανικών ναυπηγικών μονάδων. Σαν αποτέλεσμα, έληξε η περίοδος που οι ΗΠΑ αποτέλεσαν παγκόσμιο ναυπηγικό κέντρο. Ωστόσο, οφείλουμε να σημειώσουμε την

σπουδαιότητα της πολιτικής εμπλοκής της ίδιας της κυβέρνησης στην ναυπηγική βιομηχανία μιας χώρας.

Συμπερασματικά θα λέγαμε ότι για το πρώτο μισό του 19^{ου} αιώνα, οι δυτικές χώρες κυριάρχησαν στην σύγχρονη ναυπηγική βιομηχανία και η κυριαρχία αυτή αποδίδεται στην ζήτηση των πλοίων καθώς και στα μεγέθη των στόλων που κατείχαν οι χώρες αυτές παρόλο που σε κάποιες περιπτώσεις η ανταγωνιστικότητα έπαιξε επίσης σημαντικό ρολό.

1.3 Η Ιαπωνία είναι το νέο ναυπηγικό κέντρο του πλανήτη

Η ανάπτυξη της ιαπωνικής ναυπηγικής βιομηχανίας οφείλεται σε ένα καλά οργανωμένο σχέδιο της ιαπωνικής κυβέρνησης μετά τον Δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο.

Αρχικά, η βιομηχανία επιλέχθηκε σαν ένας βασικός παράγοντας για να ενισχυθεί η οικονομία της χώρας που είχε σημαντικά καταστραφεί κατά τη διάρκεια του πολέμου. Η κυβέρνηση και το υπουργείο μεταφορών δούλεψαν στενά μαζί με έμπειρους ανθρώπους του ναυτιλιακού τομέα προκειμένου να συντονίσουν την διάθεση και διάχυση των κονδυλίων στην ναυπηγική βιομηχανία. Το σχήμα που ακολουθήθηκε περιελάμβανε παραγγελίες τοπικών πλοιοκτητών και προέβλεπε το πρόγραμμα παράγωγης των ναυπηγείων σε ετήσιο επίπεδο. Επίσης, η Ιαπωνική Αναπτυξιακή Τράπεζα (Japan Development Bank - JDB) συμπεριλήφθηκε στο πρόγραμμα ανάπτυξης προσφέροντας ευνοϊκά δάνεια σε τοπικούς πλοιοκτήτες. Το ποσό που επενδύθηκε στον ναυτιλιακό τομέα ήταν τεράστιο, περίπου υπολογίζεται πάνω από το 30% των συνολικών δάνειων που η JDB παρείχε σε όλους τους τομείς της Ιαπωνίας για περίπου 20 χρόνια. Τέλος, η ίδια η βιομηχανία της Ιαπωνίας χρησιμοποίησε οικονομίες κλίμακας με αποτελεσματικό τρόπο αυξάνοντας την παραγωγικότητα της. Δηλαδή, τεράστιες επενδύσεις πραγματοποιήθηκαν προκειμένου να δημιουργηθούν προηγμένα και μεγαλύτερα ναυπηγεία. Με αυτή τη βελτιωμένη παραγωγικότητα, η οποία αποδόθηκε στην χρήση ολοκληρωμένων τεχνολογιών παραγωγής, τα ιαπωνικά πλοία έγιναν πιο ανταγωνιστικά στην αγορά. Εκτός αυτού, οι εγχώριες παραγγελίες πλοίων ήταν ζωτικής σημασίας για τη

βιομηχανία ως βάση για την πραγματοποίηση οικονομικών κλίμακας. Το αποτέλεσμα αυτών των μέτρων και των προσπαθειών που κατέβαλε η ίδια η χώρα σύντομα απέδωσαν, αυξάνοντας το μερίδιο της στην παγκόσμια αγορά. Από το 1950 και έπειτα, το μερίδιο της έδειξε σταθερά αυξητική τάση, και στη δεκαετία του 1960, η ναυπηγική της βιομηχανία έφτασε να κατέχει περίπου το 50% της παγκόσμιας χωρητικότητας καθιστώντας την Ιαπωνία ηγετικό στον κόσμο έθνος στην ναυπηγική βιομηχανία.

Από το γράφημα του Lloyd's Register of Shipping (Παράρτημα 1–Μερίδιο αγοράς της ναυτιλίας και της ναυπηγικής ανά περιοχή/ Regional Structure of World Shipbuilding), φαίνεται, σε αντίθεση με την επιτυχία που δείχνει η ιαπωνική ναυπηγική βιομηχανία, ο στόλος της χώρας δεν εμφανίζει τον ίδιο έντονα αυξανόμενο ρυθμό. Το μέγιστο μερίδιο της αγοράς που κατέχουν οι Ιάπωνες ιδιοκτήτες το 1973 είναι λίγο πιο πάνω από το 10% του παγκόσμιου συνόλου. Ωστόσο, το γράφημα δεν λαμβάνει υπόψη του τα πλοία, που ενώ ανήκουν σε Ιάπωνες ιδιοκτήτες φέρουν σημαίες ευκαιρίας. Έτσι, το σύνολο του στόλου κάτω από ιαπωνική κατοχή είναι πολύ μεγαλύτερο κατά το 1995 όπως επιβεβαιώνεται από την UNCTAD στο Παράρτημα 2 – Εμπορικός στόλος κάτω από σημαίες ευκαιρίας, όπου φαίνεται ότι το 73% των ιαπωνικών πλοίων διαθέτουν σημαία ευκαιρίας. Έτσι επιβεβαιώνεται ο αντίκτυπος του μεγέθους του στόλου της χώρας στη ναυπηγική της ίδιας της χώρας.

Επιπλέον, ένα από τα στοιχεία της βιομηχανίας στην Ιαπωνία που θα μπορούσε να εξηγήσει την επιτυχία της στην διεθνή αγορά είναι η ανοικτή καταχώριση των πλοίων σε σημαίες ευκαιρίας τη δεκαετία του 1970. Η ανοικτή καταχώριση άρχισε το 1900 και μετά είχε μια ταχεία εξέλιξη μετά το Δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο. Αρχικά διότι οι πλοιοκτήτες που φέρουν σημαίες ευκαιρίας έχουν μικρότερους περιορισμούς στις επιχειρηματικές τους αποφάσεις και δραστηριότητες από ότι αν είχαν την εθνική σημαία. Με άλλα λόγια, οι παραγγελίες των νέων πλοίων, ως επιχειρηματική απόφαση, είναι σε μεγάλο βαθμό απαλλαγμένη από τον κρατικό έλεγχο και αποτελεί απόφαση βασισμένη στους μηχανισμούς της αγοράς, οι όποιοι καθοδηγούν τους πλοιοκτήτες να προβούν σε νέες παραγγελίες σύμφωνα με τις προτιμήσεις τους μετά από την αξιολόγηση των ναυπηγείων και της

ναυπηγική βιομηχανία της χώρας. Ο Martin Stopford εξηγεί στο βιβλίο του Ναυτιλιακή Οικονομία, τους λόγους της άνθισης της ναυπηγικής βιομηχανίας στην Ιαπωνία. «Υπάρχουν δύο εξηγήσεις.... Η δεύτερη είναι ότι η ιαπωνική ναυπηγική έγινε πολύ ανταγωνιστική και πέτυχε μια υψηλή διείσδυση στις εξαγωγές της χώρας, ιδιαίτερα στην αγορά μεγαλύτερων πετρελαιοφόρων από ανεξάρτητους ιδιοκτήτες.»²

1.4 Η Ασία κέντρο της ναυπηγικής βιομηχανίας

Αξίζει να αναφέρουμε την ανάπτυξη της κορεατικής ναυπηγικής βιομηχανίας, καθώς και των άλλων ασιατικών χωρών, που αναπτύχθηκαν παράλληλα με την ιαπωνική ναυπηγική βιομηχανία μετατρέποντας έτσι την Ασία σε παγκόσμιο κέντρο ναυπηγικής την δεκαετία του 1980.

Ο πίνακας παρουσιάζει την αλλαγή του μεριδίου αγοράς της ναυπηγικής βιομηχανίας στον κόσμο από το 1980 έως το 1990 και περιγράφει τη διαφοροποίηση του μεριδίου της αγοράς από την άποψη της χωρητικότητας των υαρχόντων πλοίων και των πλοίων που κατασκευάζονται ανάμεσα στις 20 κορυφαίες χώρες σε ναυπηγική βιομηχανία τη δεκαετία του 1980 (Παράρτημα 3 – Τα ποσοστά μεταβολής της παγκόσμιας ναυπηγικής βιομηχανίας τα έτη 1980-1990). Στην αρχή της δεκαετίας του 1980, ελάχιστες ασιατικές χώρες είχαν καταχωρηθεί μεταξύ των κορυφαίων 20 χωρών, τη στιγμή μάλιστα που η Ιαπωνία είχε το υψηλότερο μερίδιο της αγοράς και έφτανε το 46,52%. Το μερίδιο αγοράς της Κορέας ήταν κάτω από 4% παρόλο που η ίδια η χώρα κατατάσσονταν στην τέταρτη θέση. Επιπλέον, τόσο οι ΗΠΑ όσο και η Βραζιλία εκείνη την εποχή αποτελούσαν σημαντικές ναυπηγικές χώρες. Το μερίδιο αγοράς των χωρών που κατέχουν οι Ευρωπαϊκές χώρες ήταν περίπου 33,5% του παγκοσμίου συνόλου. Ωστόσο, υπήρξε μια αξιοσημείωτη μεταβολή στο τέλος της δεκαετίας του 1980. Η Κορέα ανέπτυξε ραγδαία τη ναυπηγική της βιομηχανία και κέρδισε ένα σημαντικό μερίδιο της αγοράς που έφτανε περίπου το 22%. Η Ιαπωνία διατηρείσαι τη θέση της σταθερή κατέχοντας σχεδόν το 43% της παγκόσμιας αγοράς. Η Κίνα και η Ινδία εμφανίζονται δειλά, με μερίδιο αγοράς 2,31% και 0,44%

² Zhendong Lu, 2004/2005; “Can China Become No. 1 Shipbuilding Nation in 2015”, MSc. in Maritime Economics and Logistics.

αντίστοιχα. Ωστόσο, η πιο εντυπωσιακή ανάπτυξη κατά τη διάρκεια των ετών ήταν ότι το μερίδιο αγοράς των πέντε χωρών της Ασίας στον πίνακα αντιπροσώπευε το 71,29% της συνολικής. Το νούμερο αυτό είναι αρκετό για να φανερώσει ότι η ναυπηγική παραγωγή έχει εντελώς μετατοπισθεί από την Ευρώπη και τις ΗΠΑ στην Ασία. Με τον τρόπο αυτό, το μερίδιο αγοράς των Ευρωπαϊκών χωρών μειώθηκε σημαντικά περίπου 10% και χώρες όπως οι ΗΠΑ, η Βραζιλία και η Σουηδία βγαίνουν ολοκληρωτικά έξω από τις κορυφαίες 20 χώρες του κόσμου σε ναυπηγική βιομηχανία.

2. Ο ρόλος της ναυπηγικής βιομηχανίας στη ναυτιλία

Σε γενικές γραμμές, η ναυπηγική βιομηχανία μπορεί να διαιρεθεί σε τρεις διαφορετικές κατηγορίες: στις νέες κατασκευές, στις διαλύσεις πλοίων και στις επισκευές.

2.1 Νέες κατασκευές

Οι πλοιοκτήτες αποφασίζουν να επενδύσουν στην αγορά νέων πλοίων. Από τη στιγμή που θα δοθεί η παραγγελία στο ναυπηγείο, συνήθως μεσολαβεί ένα έτος για να ολοκληρωθεί η κατασκευή του. Κάποιες φορές, ωστόσο, μπορεί να μεσολαβήσει περισσότερος χρόνος για την παράδοση του πλοίου, που μπορεί να αποδοθεί είτε στην πολυπλοκότητα της κατασκευής κάποιων συγκεκριμένων τύπων πλοίου, είτε στο ύψος του βιβλίου παραγγελιών (order book) του ναυπηγείου. Ούτως ή άλλως, τα νέα πλοία θα ενσωματωθούν στην αγορά για να ανταγωνιστούν με τα υπάρχοντα μετά από κάποιο ορισμένο χρονικό διάστημα από τη στιγμή που θα δοθεί η παραγγελία από τον πλοιοκτήτη. Με άλλα λόγια, η ναυπηγική δραστηριότητα καθορίζει την προσφορά χωρητικότητας στην ναυτιλία και στην πραγματικότητα, αποτελεί καταλύτη στον τρόπο που μεταβάλλεται ο ναυτιλιακός κύκλος. Όταν οι πλοιοκτήτες λειτουργούν τα πλοία σε μια αρχική αγορά φορτίου, υψηλότεροι ναύλοι και έντονη ζήτηση για μεταφορά θα οδηγήσει σε τεράστια κέρδη για τους ίδιους και υποκινεί την απαίτηση για πρόσθετα πλοία ώστε να μπορέσουν να έχουν περαιτέρω

κέρδη. Παράλληλα, αισιοδοξία για το μέλλον της αγοράς και λεπτομερείς υπολογισμοί οδηγούν σε επενδύσεις ή σε αγορά μεταχειρισμένων πλοίων. Σύντομα η τάση αυτή θα εξαπλωθεί στην αγορά των νέων κατασκευών προκαλώντας τις τιμές των μεταχειρισμένων πλοίων να αυξηθούν σε υπερβολικά υψηλό επίπεδο σε σύγκριση πάντα με τις τιμές των νέων πλοίων. Σαν αποτέλεσμα, μετά από κάποια χρόνια, η υπερπροσφορά χωρητικότητας που προκύπτει από τις νέες παραγγελίες που εισέρχονται στην αγορά φορτίου, οδηγούν στην σταδιακή υπέρβαση της ζήτησης προκαλώντας την κατάρρευση της αγοράς χαμηλώνοντας τους ναύλους.

Χρειάζεται χρόνος προκειμένου η αγορά να αποκαταστήσει την ισορροπία τόσο στην ναυπηγική βιομηχανία όσο και στην αγορά φορτίου. Μόλις η αγορά αρχίσει να ανακάμπτει, ένας νέος ναυτιλιακός κύκλος ξεκινάει. Αξίζει να αναφέρουμε ότι τα έσοδα από τους ναύλους διαδραματίζουν σημαντικό ρόλο και οδηγούν σε νέες επενδύσεις πλοίων και τελικά σε ένα νέο ναυτιλιακό κύκλο. Το αποτέλεσμα της κερδοφορίας αυτής των πλοιοκτητών μεταφέρεται στην ναυπηγική βιομηχανία και η άνθιση στη ναυπηγική βιομηχανία αντικατοπτρίζει μια άνθιση στην αγορά των μεταφορών.

2.2 Διαλύσεις πλοίων

Αυτή η αγορά είναι το ίδιο σημαντική στις μεταβολές του ναυτιλιακού κύκλου όσον αφορά στην αναπροσαρμογή της πλεονάζουσα χωρητικότητας. Πρώτον, υπό κανονικές συνθήκες, αυτή η αγορά αφορά κυρίως στη διάθεση πλοίων που φτάνουν κατά μέσο όρο τα 20-25 χρόνια. Η τιμή του χάλυβα παίζει ρόλο στον προσδιορισμό του αριθμού των πλοίων που θα διαλυθούν. Δεύτερον, όταν οι ναύλοι βρίσκονται σε κάμψη ή σε εξαιρετικά άσχημα επίπεδα, κάτι το οποίο μπορεί να αποδοθεί σε ορισμένα γεγονότα όπως η πετρελαϊκή κρίση στη δεκαετία του 1970, αποτελεί τη μόνη διέξοδο της αγοράς για την εμπορικά απαρχαιωμένη χωρητικότητα. Παράδειγμα αποτελούν ακόμα τα δεξαμενόπλοια που ήταν εξοπλισμένα με στροβιλοκινητήρες και κόστιζαν περισσότερο εξαιτίας των καυσίμων από τις συνήθεις ντιζελομηχανές. Όταν η τιμή του καυσίμου αυξήθηκε σημαντικά, τα πλοία αυτά δεν ήταν πλέον εμπορικά εκμεταλλεύσιμα.

2.3 Επισκευές πλοίων

Επισκευαστικά ναυπηγεία προσφέρουν υπηρεσίες συντήρησης σε πλοιοκτήτες ώστε τα πλοία να διατηρούνται πάντα σε καλή κατάσταση για τις επιχειρήσεις σύμφωνα με τους κανονισμούς του International Maritime Organization (IMO), της σημαίας και τα πρότυπα που υποβάλλουν οι νηογνώμονες. Αυτή η αγορά έχει μικρότερο αντίκτυπο στο ναυτιλιακό κύκλο σε σχέση με τις νέες κατασκευές και τις διαλύσεις πλοίων αλλά αποτελεί ένα ακόμη κύριο στοιχείο της ναυπηγικής βιομηχανίας.

Οι επισκευές πλοίων σχετίζονται με την αγορά των διαλύσεων πλοίων καθώς όταν η τιμή του χάλυβα είναι χαμηλή, οι πλοιοκτήτες μπορεί να εξετάσουν το ενδεχόμενο είτε να πραγματοποιήσουν το 4^ο ή ακόμη και το 5^ο ειδικό έλεγχο (special survey) για περαιτέρω χρήση του πλοίου ή να μετασκευάσουν το πλοίο ώστε να το εισάγουν σε άλλη αγορά φορτίου για την αύξηση των εσόδων τους, εμμέσως επηρεάζοντας το ναυτιλιακό κύκλο. Από την άποψη της ναυπηγικής βιομηχανίας, η αγορά της επισκευής των πλοίων συνήθως δρα παράλληλα με την αγορά των νέων κατασκευών. Τα ναυπηγεία εργάζονται τόσο στις νέες κατασκευές όσο και στις επισκευές και όταν κρίνεται απαραίτητο, μπορούν να μετατρέπουν τις εγκαταστάσεις της επισκευής πλοίων σε εγκαταστάσεις νέων κατασκευών. Αυτό συμβαίνει όταν ανθίζει η αγορά των νέων κατασκευών.

3. Παράγοντες που επηρεάζουν την ναυπηγική βιομηχανία

3.1 Χρειάζεται μια χώρα ναυπηγική βιομηχανία;

Σε γενικές γραμμές, οι χώρες που θέλουν να προωθήσουν τη ναυπηγική τους βιομηχανία συμμαρύνονται την άποψη ότι η συγκεκριμένη βιομηχανία δρα σαν καταλύτης στη βιομηχανοποίηση της ίδιας της χώρας. Αυτό συνέβη στην περίπτωση της Νότιας Κορέας όταν την δεκαετία του 1970 επένδυσε στην ναυπηγική της βιομηχανία και το ίδιο συνέβη και στην περίπτωση της Βραζιλίας. Πιο πρόσφατη περίπτωση είναι αυτή της Κίνας όταν η ίδια η χώρα αναγνωρίζει ότι η ναυπηγική

βιομηχανία είναι βασικός παράγοντας για την ανάπτυξη του βιομηχανικού της τομέα και προωθεί μια βιώσιμη οικονομία. Πρώτα από όλα, διότι η βιομηχανία στηρίζει την εργασία σε χαμηλά κοινωνικά σύνολα και απορροφά μεγάλους αριθμούς εργατών. Δεύτερον, διότι η τεχνογνωσία που χρησιμοποιείται στην βιομηχανία χάρις στην παγκοσμιοποίηση στις μέρες μας, είναι εύκολα προσβάσιμη. Άλλωστε δεν πρέπει να ξεχνάμε ότι η απαίτηση από τη ναυπηγική βιομηχανία για πρώτες ύλες, μηχανήματα και συσκευές για τα πλοία, περαιτέρω ενισχύει τις άλλες μεγάλες βιομηχανίες που στηρίζουν την οικονομία, καθώς τα ναυπηγεία αποτελούν τους μεγαλύτερους αγοραστές των χαλυβουργικών εργασιών και μηχανημάτων. Τέλος, η ανάπτυξη της ναυπηγικής βιομηχανίας απαιτεί μεγάλες επενδύσεις σε εγκαταστάσεις και υποδομές, οι οποίες δρουν προς όφελος άλλων τομέων.

Οι παραπάνω λόγοι και τα πλεονεκτήματα μόνο εν μέρει εξηγούν την σημασία που έχει για ένα έθνος να επενδύσει στην ναυπηγική του βιομηχανία. Στην πραγματικότητα, η ναυπηγική βιομηχανία είναι μία από τις στρατηγικές βιομηχανίες για μια χώρα. Πολλές χώρες που έχουν χάσει το συγκριτικό τους πλεονέκτημα που τους δίνει η κατασκευή πλοίων εξακολουθούν να παραμένουν στο προσκήνιο το οποίο σημαίνει ότι η ναυπηγική βιομηχανία δεν ακολουθεί επακριβώς τους μηχανισμούς της αγοράς. Αυτό οφείλεται σε διάφορους παράγοντες επιρροής της βιομηχανίας, ειδικότερα, στους παράγοντες εκείνους που έχουν επιπτώσεις πάνω στα μερίδια αγοράς των χωρών που διαθέτουν ναυπηγική βιομηχανία.

3.2 Πολιτική επίδραση

Υπάρχει μια κοινή αποδοχή στην ναυπηγική βιομηχανία ότι το μερίδιο αγοράς της χώρας είναι απόλυτα συνυφασμένο με τις πολιτικές που εφαρμόζει η κυβέρνηση της ίδιας της χώρας. Όταν η πολιτική της κυβέρνησης ενθαρρύνει τις ναυπηγικές επιχειρήσεις, το μερίδιο αγοράς της χώρας θα μπορούσε, σε ορισμένο βαθμό, να διατηρηθεί ή και να μεγιστοποιηθεί ακόμα και αν τα ναυπηγεία δεν είναι ανταγωνιστικά στην αγορά, ενώ στην αντίθετη περίπτωση που δεν υπάρχει υποστήριξη από την κυβέρνηση, τα ναυπηγεία που έχασαν τα συγκριτικά τους πλεονεκτήματα δεν έχουν άλλη επιλογή από το να αποσυρθούν. Είναι σημαντικό να

γνωρίζουμε ότι τα κράτη που κυριαρχούν στην παγκόσμια ναυπηγική βιομηχανία θα εξακολουθήσουν να λαμβάνουν υποστήριξη από τις κυβερνήσεις τους, με σκοπό να διατηρήσουν την πρωτοπόρο θέση τους για όσο το δυνατόν μεγαλύτερο χρονικό διάστημα.

Ιστορικά, η κυβερνητική παρέμβαση ήταν και είναι κρίσιμη. Ένα παράδειγμα είναι το πιο πρόσφατο της Κίνας. Η Κίνα προκειμένου να αναπτυχτεί, έχει επενδύσει μέσω του κρατικού μηχανισμού της τεράστια ποσά στην ναυπηγική της βιομηχανία. Η χώρα επιθυμεί να κρατήσει την θέση της στην παγκόσμια ναυπηγική βιομηχανία και τελικά να αποκτήσει την ηγετική φυσιογνωμία από πλευράς οικονομίας που επιθυμεί. Στο πλαίσιο αυτό, ακόμη και οι τιμές των πλοίων είναι πιο ανταγωνιστικές από ότι σε άλλες χώρες προκειμένου να δελεάσει τους πιθανούς αγοραστές που δύνανται να επενδύσουν στην ναυπηγική της βιομηχανία. Παράλληλα έχει θέσει κυβερνητικούς περιορισμούς σε εταιρείες που επενδύουν στην χώρα προκειμένου να ενισχύσει περαιτέρω κινέζικες εταιρείες ώστε να κατακτήσουν μεγαλύτερο μερίδιο της αγοράς. Ένα παράδειγμα που πιστοποιεί το παραπάνω είναι οι κυβερνητικοί περιορισμοί που έχει θέσει η κινέζικη κυβέρνηση στο κορεάτικο ναυπηγείο της STX που εδρεύει στην Κίνα, πίσω από το οποίο βρίσκονται κορεάτικα συμφέροντα και αναγκάζονται σε κατασκευή πλοίων μέχρι 100.000 dwt. Έτσι, η STX στην Κίνα χάνει ένα μεγάλο μερίδιο της αγοράς που μπορούν να διεκδικήσουν τα άλλα ναυπηγεία της. Η ίδια όμως η κυβέρνηση της Κίνας διατηρεί τη βιομηχανία της ενεργή δίνοντας δάνεια με ευνοϊκότερους όρους σε επενδυτές και επιχειρήσεις. Έτσι, η ναυπηγική της βιομηχανία παραμένει τα τελευταία χρόνια διαρκώς απασχολημένη και ενεργή εμφανίζοντας ασυνήθιστα ψηλά επίπεδα παραγωγής. Η κυβέρνηση της Κίνας λοιπόν, με κάθε τρόπο προστατεύει την ναυπηγική βιομηχανία της χώρας και κατ' επέκταση τα εθνικά της συμφέροντα. Σήμερα, εξακολουθεί να επικρατεί άμεση παρέμβαση της κάθε κυβέρνησης στην βιομηχανία της χώρας. Ένα ακόμα τυπικό δείγμα είναι ο νόμος Jones (Jones Act) στις ΗΠΑ. Βάση αυτού του νόμου τα πλοία που εμπορεύονται σε εδάφη των ΗΠΑ πρέπει να έχουν ναυπηγηθεί στις ΗΠΑ.

Η παρακμή της ναυπηγικής βιομηχανίας στο Ηνωμένο Βασίλειο και στη Σουηδία είχε αποδοθεί εν μέρει στις λιγότερο υποστηρικτικές πολιτικές που υιοθετήθηκαν από τις κυβερνήσεις των χωρών αυτών. Με άλλα λόγια, οι κυβερνήσεις

και στις δύο χώρες θεώρησαν ότι η ναυπηγική βιομηχανία δεν ήταν πλέον ζωτικής σημασίας για την οικονομία της χώρας. Έτσι, τα ναυπηγεία στο Ηνωμένο Βασίλειο και στη Σουηδία δεν γνώρισαν την υποστήριξη της κυβέρνησης στη δεκαετία του 1980. Για παράδειγμα, η κυβέρνηση του Ηνωμένου Βασιλείου ούτε υποστήριξε αλλά ούτε και εγκατέλειψε τη ναυπηγική βιομηχανία της χώρας και απλά την άφησε να υπάρχει. Πολλά λοιπόν ναυπηγεία οδηγήθηκαν σε χρεοκοπία. Παράλληλα, άλλες κυβερνήσεις της Ευρώπης, όπως η Γερμανία, η Ιταλία και η Γαλλία διατήρησαν μια διαφορετική στάση από αυτή της Αγγλίας και της Σουηδίας. Αυτό σημαίνει ότι οι κυβερνήσεις των χωρών αυτών ακόμα και σήμερα ενισχύουν την ναυπηγική βιομηχανία της χώρας τους. Στην περίπτωση της Γερμανίας, η βοήθεια έρχεται από διαφορετικά επίπεδα. Έτσι, το μερίδιο της αγοράς που κατέχει η Γερμανία αυξάνει ανάλογα με τη βοήθεια που λαμβάνει. Παρομοίως, η κυβερνητική στήριξη της Ιταλίας και της Γαλλίας είναι τόσο εμφανής, παρόλο που οι κυβερνήσεις αντιλαμβάνονται ότι έχουν χάσει το συγκριτικό πλεονέκτημα της χώρας τους στην παγκόσμια ναυπηγική βιομηχανία. Εκτός από την πεποίθηση ότι η ναυπηγική βιομηχανία αποτελεί σημαντικό παράγοντα για τα εθνικά συμφέροντα, η υποστήριξη των κυβερνήσεων εν μέρει αποδίδεται και στην αποφυγή της περαιτέρω ανεργίας που θα μπορούσε να προκύψει. Για αυτό το λόγο, οι κυβερνήσεις βοηθούν ώστε να ξεπεραστούν οι δύσκολες στιγμές που αντιμετωπίζει το ίδιο το ναυπηγείο μέχρι να ανακάμψει.

Όσον αφορά στα μερίδια αγοράς της Ιαπωνίας και της Κορέας, αυτά εξαρτώνται από την εσωτερική ανταγωνιστικότητα τους καθώς και από την κρατική υποστήριξη που μέχρι και σήμερα υπάρχει. Στην περίπτωση της Ιαπωνίας, η κυβέρνηση ενθαρρύνει την από κοινού απόκτηση μετοχών από τα ναυπηγεία, τις ναυτιλιακές εταιρείες και τις τράπεζες. Επιπλέον, πιστωτικό σχέδιο έχει αναπτυχθεί για τις εγχώριες ναυτιλιακές εταιρείες το οποίο μεταφράζεται σε φραγμό του ανταγωνισμού για τις ξένες εταιρείες. Αυτό συμβαίνει και στην Κορέα. Από την αρχή ακόμα της ανόδου της ναυπηγικής βιομηχανίας στην Κορέα, η κυβέρνηση περιόρισε την κατασκευή πλοίων από κορεάτικους πλοιοκτήτες εκτός της ίδιας της χώρας. Για την ακρίβεια, ήταν πολύ δύσκολο για τους πλοιοκτήτες και των δυο χωρών να κατασκευάσουν πλοία εκτός της χώρας τους. Μέσα σε διάστημα τριών χρόνων, οι

Ιάπωνες πλοιοκτήτες παρήγγειλαν 7.534.000 Gross Registered Tonnage (GRT) όταν την ίδια στιγμή στην Ευρώπη παραγγέλθηκαν μόλις 5.000 GRT που αντιστοιχούν σε ένα μόλις πλοίο. Την ίδια περίοδο, κανένας πλοιοκτήτης της Κορέας δεν απευθύνθηκε σε ξένο ναυηγείο. Ωστόσο, πρέπει να αναφέρουμε ότι και άλλοι παράγοντες εμπόδισαν την διάχυση παραγγελιών για νέα πλοία σε ξένα ναυηγεία όπως αυτός της πολιτιστικής συνοχής και της γλώσσας.

Η κυβερνητική υποστήριξη μπορεί λοιπόν να διαφοροποιηθεί ανάλογα με την περίπτωση. Εκτός δηλαδή της άμεσης και εμφανής στήριξης που μπορεί να δείξει η κυβέρνηση για να διαφυλάξει την ναυπηγική της βιομηχανία όπως την περίπτωση των ΗΠΑ με το νόμο Jones (Jones Act), υπάρχει περίπτωση να είναι και λιγότερο αισθητή ή εμφανής. Στον Πίνακα 1 φαίνονται μερικές δράσεις στήριξης υπέρ της ναυπηγικής βιομηχανίας διαφόρων χωρών.

Προφανής η ανεπαίσθητη στήριξη από τις κυβερνήσεις
1. Προστασία της αγοράς: νόμος Jones, ΗΠΑ
2. Ευνοϊκή φορολογική μεταχείριση: φοροαπαλλαγές που προσφέρονται στους εγχώριους πλοιοκτήτες, Γερμανία
3. Πιστωτική βοήθεια στις εξαγωγές: OECD χώρες, η Κίνα προσφέρει ευνοϊκούς οικονομικούς όρους σε πλοιοκτήτες
4. Επενδύσεις στη βελτίωση των επιδόσεων & στην έρευνα: Ηνωμένες Πολιτείες, Ιαπωνία

Πινάκας 1. Διαφορετικές κυβερνητικές στήριξεις

3.3 Μετοχική διάρθρωση και δομή της ναυπηγικής εταιρείας

Όπως σε κάθε άλλη επιχείρηση έτσι και στον τομέα της ναυπηγικής βιομηχανίας, το οικονομικό περιβάλλον πρέπει να προσδιοριστεί. Το πρώτο λοιπόν, που σημαντικά επηρεάζει είναι τα κεφαλαία που κατέχουν οι ιδιοκτήτες των ναυπηγείων. Πριν από την εποχή της σύγχρονης ναυπηγικής βιομηχανίας, η οποία

ορίζεται με την εμφάνιση των πλοίων από χάλυβα, η βιομηχανία είχε χαμηλές απαιτήσεις κεφαλαίων και εγκαταστάσεων. Ήταν σχετικά εύκολο να βρεθεί η τοποθεσία των ναυπηγείων λόγω του ότι το μέγεθος των πλοίων που κατασκευάζονταν ήταν μικρότερο. Στις περισσότερες περιπτώσεις, κατάλληλος ήταν ο χώρος που πλησιάζει παραποτάμια τη θάλασσα ή βρίσκεται στις όχθες της ίδιας της θάλασσας. Δεδομένου ότι τα πλοία ήταν φτιαγμένα από ξύλο, η ύπαρξη ειδικευμένων τεχνιτών ήταν το σημαντικότερο στοιχείο. Σε αυτό το πλαίσιο, η δομή της ναυπηγικής εταιρείας ήταν απλή και αποτελούσε συνήθως μια ανεξάρτητη επιχείρηση με ελάχιστη σύνδεση με εξωτερικούς μετόχους. Η δομή αυτή παρέμεινε για μεγάλο χρονικό διάστημα, καθώς το μεγαλύτερο μέρος του δεύτερου μισού του 20^{ου} αιώνα αυτή η ανεξάρτητη μορφή εταιρείας κυριαρχούσε σε πολλές χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Με την έναρξη μιας νέας εποχής για τη ναυπηγική βιομηχανία όπου άρχισαν να παράγονται πλοία από χάλυβα, η απαίτηση για νέες εγκαταστάσεις αυξήθηκε και έτσι τα ναυπηγεία έγιναν μια δαπανηρή υπόθεση από πλευράς ιδιοκτησίας και λειτουργίας. Τα τελευταία χρόνια, η ανάγκη για ολοένα και μεγαλύτερα πλοία και ο σκληρός ανταγωνισμός ανάγκασε τα ναυπηγεία να χρησιμοποιήσουν διαφορετικές στρατηγικές προκειμένου να επιβιώσουν και να αναπτυχθούν. Σήμερα, υπάρχουν διαφορετικές δομές ιδιοκτησίας στα ναυπηγεία, που έχουν αποδειχθεί ιδιαίτερα επιτυχείς.

Ιαπωνικά ναυπηγεία

Σε έκθεση της KPMG στις αρχές της δεκαετίας του 1990, αναφέρεται ότι η επιτυχία των ιαπωνικών ναυπηγείων αποδίδεται στη δομή της ιδιοκτησίας τους.³ Στην Ιαπωνία, το φυσικό μέγεθος των ναυπηγείων είναι μεγαλύτερο από αυτό άλλων χωρών, αν και είναι μικρότερο από των κορεάτικων. Οι οικονομίες κλίμακας που εφαρμόζονται αποτελεί μια αποτελεσματική στρατηγική για τα ιαπωνικά ναυπηγεία. Συγκεκριμένα, μεγάλα ιαπωνικά ναυπηγεία συνήθως κατέχουν αρκετά μικρότερα. Παράλληλα, ορισμένα ναυπηγεία στην Ιαπωνία συνήθως ανήκουν σε μεγαλύτερες

³ Zhendong Lu, 2004/2005; “Can China Become No. 1 Shipbuilding Nation in 2015”, MSc. in Maritime Economics and Logistics.

επιχειρήσεις που σημαίνει ότι μπορούν να δείξουν μια πιο ολοκληρωμένη, ευρείας κλίμακας, λειτουργικότητα που άλλοι δύσκολα μπορούν να ανταγωνιστούν. Είναι αναγκαίο να παρατηρηθεί ότι αυτή η δομή του ναυπηγείου, παρέχει τη δυνατότητα να εφαρμοστούν οικονομίες κλίμακας στην παραγωγή που οδηγούν στο να γίνονται επενδύσεις σε δαπανηρές εγκαταστάσεις όπως αποβάθρες, καθώς και άλλο σχετικό εξοπλισμό. Πιο σημαντικό ωστόσο είναι το γεγονός ότι η οικονομική δύναμη που προκύπτει από αυτή τη δομή ιδιοκτησίας είναι τόσο ισχυρή, ιδίως σε δύσκολες στιγμές της αγοράς, καθιστώντας τα ναυπηγεία λιγότερο ευάλωτα στις διακυμάνσεις της αγοράς. Παρατηρώντας τα πλεονεκτήματα αυτής της ιδιοκτησιακής δομής, παραδοσιακά ευρωπαϊκά ναυπηγεία ακολούθησαν αυτό το μοτίβο, για παράδειγμα πολλά μικρά ναυπηγεία σχημάτισαν το γκρουπ Fincantieri στην Ιταλία, που θεωρείται ιδιαίτερα επιτυχημένο. Στην Γερμανία, το γκρουπ Bremer Vulcan απορρόφησε ορισμένα ναυπηγεία και μηχανολογικές εταιρείες για να λειτουργούν μαζί.

Κορεατικά mega – ναυπηγεία

Στις αρχές της δεκαετίας του 1970, το ναυπηγείο της Hyundai στοχεύει στην ναυπήγηση μεγάλων πλοίων επενδύοντας σε μεγαλύτερες αποβάθρες και εγκαταστάσεις. Το ναυπηγείο επικεντρώθηκε στην ναυπήγηση πλοίων Very Large Crude Carriers (VLCC). Το επιτυχημένο παράδειγμα του ναυπηγείου Hyundai ακολούθησαν άλλα κορεατικά ναυπηγεία που επένδυσαν μεγάλα ποσά για την επέκταση των ναυπηγείων. Μετά από σχεδόν 20 χρόνια διαρκούς ανάπτυξης, πέντε mega-ναυπηγεία εμφανίστηκαν στη χώρα στη δεκαετία του 1990. Το ναυπηγείο της Hyundai διαθέτει εννέα αποβάθρες με τις σχετικές εγκαταστάσεις στο Ulsan της Κορέας για την ναυπήγηση πλοίων VLCC κάτι που του έδινε τον τίτλο του μεγαλύτερου ναυπηγείου στον κόσμο. Αυτές οι αποβάθρες των mega-ναυπηγείων προκειμένου να εφαρμοστούν οι οικονομίες κλίμακας, θα πρέπει συνεχώς να τροφοδοτούνται από νέες παραγγελίες. Σε κάθε περίπτωση, τα ναυπηγεία αυτά βρίσκονται σε καλύτερη θέση για να κερδίσουν νέες παραγγελίες. Το μέγεθος των κορεατικών ναυπηγείων είναι τόσο μεγάλο που εξηγεί εν μέρει την ανταγωνιστικότητά τους στην παγκόσμια αγορά. Παρόλο που τα ναυπηγεία αυτά διατηρούν ακόμη τη μορφή της ανεξάρτητης εταιρείας, έχουν εξελιχτεί κατά πολύ.

Άλλη δομή ναυπηγείων

Στην αγορά, υπάρχουν κι άλλες μορφές εταιρικής δομής των ναυπηγείων. Για παράδειγμα, μεγάλες ναυτιλιακές εταιρείες άρχισαν να συμμετέχουν στην ναυπηγική επιχείρηση. Αυτό συνέβη στην περίπτωση του ναυπηγείου Odense στη Δανία που επενδύθηκαν από κοινού με την AP Mollers, μια διάσημη ναυτιλιακή εταιρεία, μεγάλα κεφάλαια. Η εταιρική δομή αυτής της μορφής εξασφαλίζει παραγγελίες για το ναυπηγείο.

Η δομή του ναυπηγείου είναι ζωτικής σημασίας· προσδιορίζει τον τρόπο λειτουργίας των ναυπηγείων. Όποια μορφή και να επιλεχτεί, ο στόχος είναι πάντα η αύξηση της διεθνούς ανταγωνιστικότητας του. Η τάση της παγκόσμιας ναυπηγικής βιομηχανίας κινείται σαφώς προς την ύπαρξη περισσότερων μεγάλων ναυπηγείων που μπορούν να κυριαρχήσουν στην αγορά. Έτσι οι εταιρικές δομές των ναυπηγείων γίνονται ολοένα και πιο πολύπλοκες από αυτές του παρελθόντος.

3.4 Συναλλαγματική ισοτιμία

Η τιμή των πλοίων παραδοσιακά δίνεται σε δολάρια ΗΠΑ, ενώ αναπόφευκτα οι δαπάνες για την κατασκευή των πλοίων δίνονται σε τοπικά νομίσματα. Τα ναυπηγεία της Ιαπωνίας πληρώνουν σε Yen τους εργαζόμενους, τους προμηθευτές πρώτων υλών και τους κατασκευαστές. Το να κτίζονται πλοία στην Ιαπωνία από Ιάπωνες πλοιοκτήτες, αυτόματα σημαίνει ότι οι πλοιοκτήτες έχουν να διαχειρισθούν τον κίνδυνο της συναλλαγματικής ισοτιμίας. Αυτό απαντάει και στο ερώτημα γιατί τα ιαπωνικά ναυπηγεία δύνανται να προτείνουν στους εγχώριους πλοιοκτήτες διαφορετικά χρονικά παράθυρα για την κατασκευή των πλοίων τους. Στη συνέχεια αναφέρουμε ένα παράδειγμα που θα εξηγούσε τον κίνδυνο της συναλλαγματικής ισοτιμίας μεταξύ ιαπωνικού Yen και του δολαρίου των ΗΠΑ. Διακυμάνσεις της συναλλαγματικής αυτής ισοτιμίας μπορούν να «καταβροχθίσουν» τα πλεονεκτήματα που απορρέουν από βελτιώσεις στην επίδοση των ιαπωνικών ναυπηγείων μέσω βελτιώσεων της διαχείρισης παραγωγής ή οποιεσδήποτε

προσπάθειες μείωσης του κόστους. Συγκεκριμένα, κατά την περίοδο 1990-2000, η διακύμανση του Yen σε δολάρια ΗΠΑ πραγματοποιείται σε ένα εύρος της τάξης του 30%.

Όταν ένα ναυπηγείο διαπραγματεύεται ένα συμβόλαιο μιας νέας παραγγελίας, η οποία αποτιμάται σε 20 δισεκατομμύρια Yen και όταν την ίδια στιγμή η συναλλαγματική ισοτιμία είναι $100 \text{ Yen} = \$ 1.00 \text{ ΗΠΑ}$, το ναυπηγείο μπορεί να προτείνει στον πελάτη \$ 20 εκατομμύρια που είναι επίσης η ίδια τιμή. Εάν όμως η συναλλαγματική ισοτιμία βραχυπρόθεσμα αλλάξει σε $90 \text{ Yen} = \$ 1.00 \text{ ΗΠΑ}$, η τιμή για του πλοίου αυτόματα σκαρφαλώνει πάνω από \$ 22 εκατομμύρια. Αυτές οι αυξομειώσεις δεν είναι παράλογο να συμβούν, κάτι που μπορεί απλά να διώξει το ιαπωνικό ναυπηγείο από το τραπέζι των διαπραγματεύσεων καθώς κανένα ναυπηγείο δεν είναι σε θέση να καλύψει ένα τόσο μεγάλο κενό προβαίνοντας σε μείωση του κόστους παραγωγής.

Επιπλέον, η διάρκεια κατασκευής του πλοίου μπορεί να κυμαίνεται μεταξύ ενός και δυο χρόνων μετά του συμβολαίου. Οι διακυμάνσεις της συναλλαγματικής ισοτιμίας ενδεχομένως να διαγράψουν οποιοδήποτε χαμηλό περιθώριο κέρδους. Ωστόσο, δεν είμαστε σε θέση να περιγράψουμε πως μπορεί να αποφευχθεί κάτι τέτοιο. Λογικά, θα μπορούσαν να χρησιμοποιήσουν την μέθοδο της συνδυασμένης χρηματοδότησης (hedge funding) για να αποφύγουν ενδεχόμενες απώλειες από την υποτίμηση των νομισμάτων. Στόχος του παρόντος είναι να περιγράψει τον σημαντικό ρόλο των συναλλαγματικών ισοτιμιών, για τον καθορισμό της τιμής των νέων πλοίων. Σε πολλές περιπτώσεις, η επιλογή του ναυπηγείου από τους πλοιοκτήτες βασίζεται κατά κύριο λόγο στην τιμή των πλοίων καθώς και στην ημερομηνία παράδοσης. Όταν οι πλοιοκτήτες – αγοραστές αναλύουν την αγορά, η τιμή συνήθως του πλοίου θα καθοδηγήσει την απόφαση τους δεδομένου ότι σχεδόν πάντα η ποιότητα των πλοίων είναι εγγυημένη από τους νηογνώμονες καθώς και ο σχεδιασμός των πλοίων, στις περισσότερες τουλάχιστον περιπτώσεις, είναι πολύ τυπικός, που δεν παρέχει οποιαδήποτε δυνατότητα στα ναυπηγεία για διαφοροποίηση. Με άλλα λόγια, κάθε ναυπηγείο γίνεται πιο ανταγωνιστικό όταν είναι σε θέση να προσφέρει τα πλοία με φθηνότερες τιμές σε αποδεκτές ημερομηνίες παράδοσης.

3.5 Περιβαλλοντικοί παράγοντες

Στις μέρες μας τίποτε δεν θα προσέλκυε περισσότερη δημόσια προσοχή από τους περιβαλλοντικούς παράγοντες που επηρεάζουν τη ναυπηγική βιομηχανία. Κατά τη διάρκεια της ναυπήγησης, πολλές διαδικασίες μπορεί να είναι ρυπογόνοι, αν δεν γίνει σωστή λήψη μέτρων. Ανάμεσά τους, η διαδικασία της αμμοβολής και το βάψιμο του πλοίου μπορούν να προκαλέσουν σημαντικά προβλήματα για το ναυπηγείο. Συγκεκριμένα, η αμμοβολή πραγματοποιείται στο ανοιχτό περιβάλλον, ο έλεγχος και η μείωση των αποβλήτων είναι δύσκολες διαδικασίες και υπαγορεύουν μεγάλο κόστος για το ναυπηγείο. Οι συμπληρωματικές αυτές δαπάνες για την αποφυγή της μόλυνσης του περιβάλλοντος είναι αναπόφευκτες στις αναπτυγμένες χώρες όπου η νομοθεσία για την προστασία του περιβάλλοντος είναι αυστηρότερη από ότι στις λιγότερο αναπτυγμένες χώρες. Για το εξωτερικό βάψιμο επίσης του πλοίου, το ναυπηγείο χρησιμοποιεί χημικές ουσίες όπως το τριχλωροαιθυλένιο, το τριχλωροαιθάνιο και άλλες με τη γενική ονομασία Volatile Organic Compounds (VOCs). Τα VOCs χρησιμοποιούνται ως διαλύτες σε διάφορα προϊόντα, όπως χρώματα, πλαστικά, κόλλες κ.ά. τα οποία παράγουν διοξείδιο του άνθρακα με την θέρμανση τους ακόμα και από το φως του ηλίου. Η Ευρωπαϊκή Ένωση περιορίζει στο ελάχιστο την μόλυνση που μπορεί να προκληθεί από την χρήση αυτών των διαλυτών. Έτσι μπορεί να αντικατασταθούν από άλλους διαλύτες οι όποιοι φυσικά είναι πολύ πιο ακριβοί και αυξάνουν σημαντικά το κόστος παραγωγής. Ωστόσο, πρέπει να αναφέρουμε ότι η χρήση τους τα τελευταία χρόνια είναι σχεδόν απαγορευμένη.

Συνοψίζοντας, είναι πολλοί οι παράγοντες που επηρεάζουν την ναυπηγική βιομηχανία. Ανάμεσα σε αυτούς, θα λέγαμε ότι η πολιτική επιρροή αποτελεί τον σημαντικότερο. Ωστόσο, η δομή της ιδιοκτησίας του ναυπηγείου καθορίζει τον τρόπο λειτουργίας του ίδιου του ναυπηγείου και το καθιστά πιο ανταγωνιστικό στην παγκόσμια ναυπηγική βιομηχανία. Παράλληλα, η προσοχή που πρέπει να δοθεί στην προστασία του περιβάλλοντος αυξάνει σημαντικά το κόστος παραγωγής, ένα κόστος που το επωμίζεται το ίδιο το ναυπηγείο. Τέλος, η συναλλαγματική ισοτιμία είναι ένας παράγοντας που δεν μπορεί να ελεγχθεί από το ναυπηγείο παρόλο που επηρεάζει

σημαντικά την ανταγωνιστικότητα του σε νέες κατασκευές. Όταν όλοι οι παράγοντες δρουν προς όφελος του ναυπηγείου, το καθιστούν κυρίαρχο στην παγκόσμια ναυπηγική βιομηχανία.

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΡΑΙΑ

Κεφάλαιο 3

1. Η παγκόσμια ναυπηγική βιομηχανία

Η παγκόσμια ναυπηγική δραστηριότητα αναπτύχθηκε γρήγορα τη δεκαετία του 1960, με το βιβλίο παραγγελιών (order book) στο υψηλότερο σημείο όλων των εποχών (134 εκατ. τόνοι). Η ανοδική όμως αυτή πορεία διακόπηκε απότομα από την πρώτη πετρελαϊκή κρίση. Ακολούθησε μια μακρά περίοδος ύφεσης με μείωση των παραγγελιών κατά 75%, σε διάστημα δέκα ετών. Μόλις το 1987 παρατηρείται η πρώτη ανάκαμψη της ναυπηγικής βιομηχανίας, η οποία όμως ήταν αρκετά μικρή.

Η παρατεταμένη αυτή περίοδος ύφεσης σημάδεψε βαθιά τη ναυπηγική βιομηχανία. Η πλεονάζουσα δυναμικότητα στις θαλάσσιες μεταφορές αποκάλυψε την ύπαρξη υπερβάλλουσας δυναμικότητας στη ναυπηγική βιομηχανία. Παρόλα αυτά, η προσφορά συνεχίζει να αυξάνεται, με την Κορέα να ακολουθεί το παράδειγμα της Ιαπωνίας, αυξάνοντας σημαντικά την παραγωγική της δυναμικότητα.

Παράλληλα, τα τελευταία χρόνια με την απόσυρση των δεξαμενόπλοιων μονού τοιχώματος και μετά τη νομοθετική απόφαση του 2000 των ΗΠΑ, του μεγαλύτερου εισαγωγέα και εξαγωγέα στον κόσμο, να απαιτούνται πλοία έως 15 ετών, δόθηκε νέα πνοή στη ναυπηγική βιομηχανία για την κατασκευή πλοίων τα οποία θα ανταποκρίνονται στα νέα χαρακτηριστικά της αγοράς. Το αρκετά υψηλότερο κόστος των νέων αυτών κατασκευών προκάλεσε έκρηξη στις παραγγελίες νεότευκτων πλοίων, ακόμα και από παραδοσιακούς χρήστες πλοίων από δεύτερο χέρι. Τα χαμηλότερα ποιοτικά χαρακτηριστικά από την άποψη των δομικών υλικών κυρίως (όριο ηλικίας 15 έτη, υψηλότερη περιεκτικότητα σε scrap) αναμένεται να τροφοδοτήσουν τη ναυπηγοεπισκευαστική βιομηχανία με μια νέα αγορά.⁴

Οι πολιτικές που ασκήθηκαν συνδέονται με τρεις περιόδους εξέλιξης της αγοράς:

⁴ Maritech Magazine, Maritime and Technology News, Σεπτέμβριος 2010; Άρθρο «Ναυπηγοεπισκευή: Προβλήματα του κλάδου και προτάσεις του Πανεπιστημίου Πειραιά για την ανάκαμψη».

(α) Μέχρι τα μέσα της δεκαετίας του 1970: Η περίοδος αυτή χαρακτηρίζεται ως περίοδος ανάπτυξης. Οι πολιτικές στην περίοδο αυτή είχαν σαν στόχο τη στήριξη της βιομηχανίας με τη δημιουργία ευνοϊκών συνθηκών στην αγορά (π.χ. εξαγωγικές πιστώσεις).

(β) 1970-1987, η περίοδος της ύφεσης: Η επικρατούσα πεποίθηση εκείνη την εποχή ήταν ότι τα προβλήματα της ναυπηγικής βιομηχανίας ήταν βραχυχρόνια και ως εκ τούτου το κύριο χαρακτηριστικό της πολιτικής ήταν η στήριξη, κυρίως για κοινωνικούς λόγους, με στόχο την εξασφάλιση του δυναμικού προσφοράς, εν αναμονή της ανάκαμψης. Όταν βέβαια έγινε αντιληπτό ότι τα προβλήματα της ναυπηγικής βιομηχανίας ήταν μακροχρόνια, ακολουθήθηκε μια πολιτική με σκοπό την ισορροπία της αγοράς και την επιτυχή αναδιάρθρωση του κλάδου.

(γ) Από το 1987 έως σήμερα: Η περίοδος αυτή χαρακτηρίζεται από μικρή ανάκαμψη και διαφαίνεται μια βελτίωση στην κατάσταση της αγοράς, καθώς εντείνονται οι προσπάθειες για εξάλειψη των ενισχύσεων προς τα ναυπηγεία.

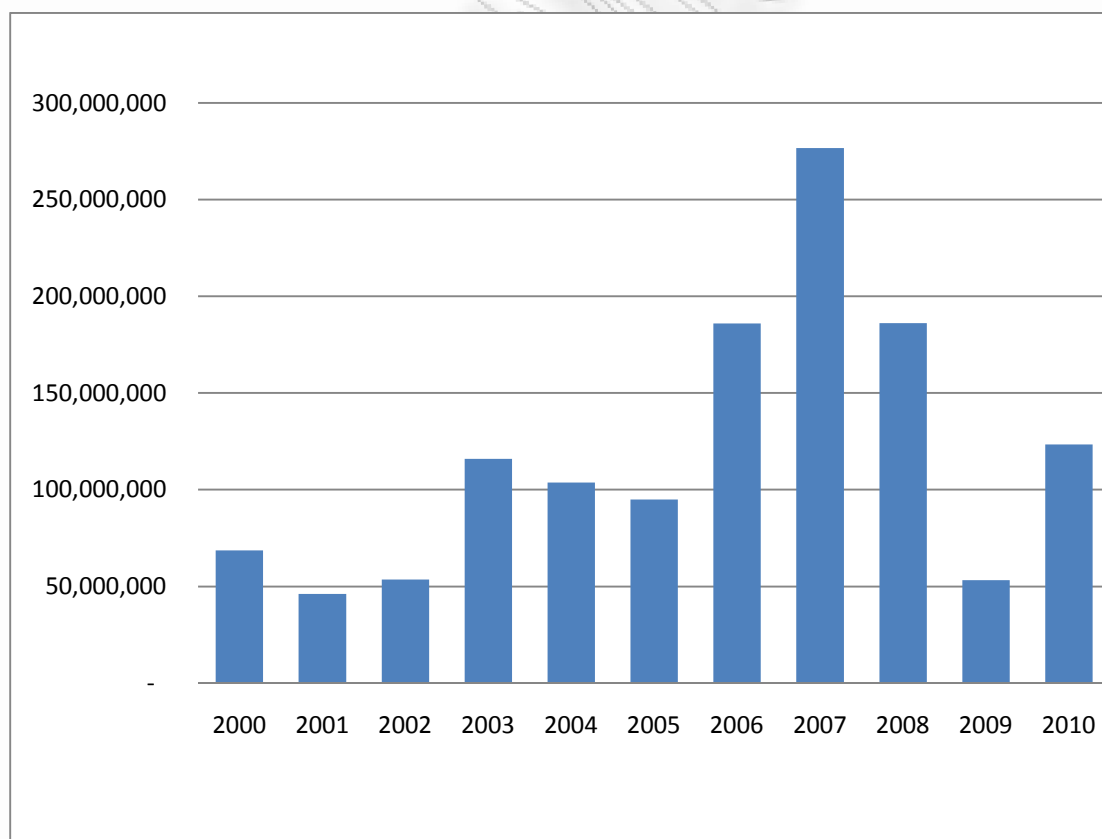
Στο κεφάλαιο 2 επικεντρωθήκαμε στην ιστορική εξέλιξη της ναυπηγικής βιομηχανίας και αναλύσαμε όλους εκείνους τους παράγοντες που μπορούν να την επηρεάσουν και να συμβάλουν στην επιτυχή edραίωση μιας χώρας στον παγκόσμιο ναυπηγικό χάρτη. Στο κεφάλαιο αυτό περιγράφουμε την πορεία ενός ναυπηγικού κύκλου όσον αφορά στις ναυπηγήσεις πλοίων. Στόχος μας είναι να αποτυπώσουμε με όσο μεγαλύτερη ακρίβεια γίνεται την εξέλιξη στις παραγγελίες νέων πλοίων τόσο σε παγκόσμιο επίπεδο όσο και ανά χώρα και τελικά να επικεντρωθούμε στις τέσσερις μεγαλύτερες δυνάμεις του κόσμου σε ναυπηγική βιομηχανία, στην Ιαπωνία, στην Κορέα, στην Κινά και στην Ευρώπη.

Προκειμένου να περιγράψουμε ορθά την εξέλιξη των παραγγελιών πλοίων στον κόσμο, χρησιμοποιήθηκαν στοιχεία από τον διαδικτυακό τόπο των Clarksons καθώς θεωρείται ένας από τους πιο πλήρεις οδηγούς για αποτίμηση της αγοράς των νέων παραγγελιών. Όλα τα διαγράμματα που ακολουθούν βασίζονται σε στοιχεία αποκλειστικά από τον συγκεκριμένο ιστότοπο και η ορθότητα τους μπορεί να επαληθευτεί ανά πάσα στιγμή. Η χρονική περίοδος με την οποία ασχοληθήκαμε είναι από το 2000 έως και το 2010, μια πλήρης δηλαδή δεκαετία μέσα στην οποία

μπορέσαμε να δούμε αυξομειώσεις στον αριθμό των νέων παραγγελιών, μια περίοδο μεγάλης άνθισης της ναυπηγικής βιομηχανίας καθώς και την πτώση αυτής την αμέσως επομένη χρόνια.

2. Παραγγελίες πλοίων σε παγκόσμιο επίπεδο ανά έτος της χρονικής περιόδου 2000 – 2010

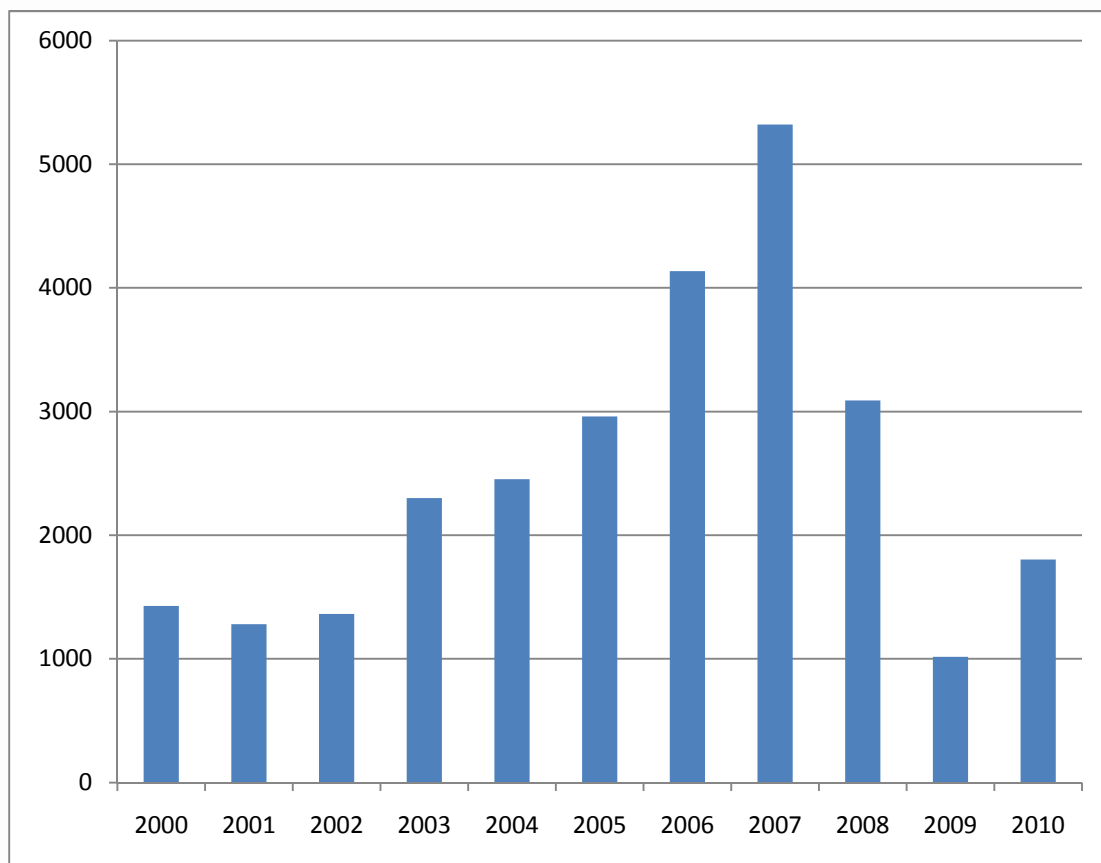
Η ναυπηγική δραστηριότητα των πλοιοκτητών του κόσμου την τελευταία δεκαετία δεν υπήρξε μόνο έντονη αλλά μπορεί και να χαρακτηριστεί ιδιαίτερα ενδιαφέρουσα αν αναλογιστεί κανείς το συνολικό tonnage που παραγγέλθηκε. Συγκεκριμένα, το 2007 φτάσαμε σε ιστορικά υψηλότερα επίπεδα από πλευράς tonnage σε αριθμό που άγγιξε τους 276.667.566 τόνους. Μόλις στις αρχές της δεκαετίας, το νούμερο αυτό δεν ξεπερνούσε τους 70 εκατομμύρια τόνους.



Διάγραμμα 1. Παγκόσμιο tonnage ανά έτος

Το Διάγραμμα 1 φανερώνει έναν σχεδόν διπλασιασμό του tonnage από το 2005 στο 2006 από 94 εκατομμύρια σε 185 εκατομμύρια τόνους αντίστοιχα, ένα ιστορικά υψηλότατο επίπεδο του το 2007, το οποίο όμως την αμέσως επομένη χρόνια πέφτει σε επίπεδα του 2006 για να φτάσει σε ένα πολύ χαμηλό επίπεδο το 2009 που αριθμούσε μόλις 53 εκατομμύρια τόνους παραγγελιών. Σημειώνεται ότι το Διάγραμμα 1 αποτυπώνει τις παραγγελίες ανά έτος σε όλα τα ναυπηγεία του κόσμου, όλων των τύπων πλοίων. Η απότομη πτώση στις παραγγελίες του 2009 δεν μπορεί παρά να οφείλεται στην χρηματοπιστωτική κρίση και ιδιαίτερα σε μια υπερπροσφορά χωρητικότητας που αποδίδεται στον εξαιρετικά υψηλό αριθμό παραγγελιών που τοποθετηθήκαν το 2007. Το 2010, το συνολικό tonnage παραγγελιών έχει αυξηθεί και πάλι χωρίς φυσικά να φτάσει εκείνα τα επίπεδα των ετών 2006 – 2008.

Κατά αντιστοιχία διαπιστώνεται ότι το 2007, ο αριθμός των πλοίων που παραγγέλθηκαν, ξεπέρασε τα 5300. Συγκεκριμένα, ο αριθμός των πλοίων που παραγγέλθηκαν ήταν σε παγκόσμιο επίπεδο 5321. Σε αυτόν τον αριθμό συμπεριλαμβάνονται όλοι οι τύποι πλοίων. Το 2000, ο αριθμός των πλοίων που παραγγέλθηκαν δεν ξεπερνούσε τα 1500. Ενδιαφέρον παρουσιάζουν οι χρονιές 2006 και 2008. Όπως προείπαμε, τις δυο αυτές χρονιές η χωρητικότητα που παραγγέλθηκε ήταν σχεδόν ίδια. Δεν ισχύει όμως το ίδιο αν αναλύσουμε τον αριθμό των πλοίων που παραγγέλθηκαν καθώς το 2006, ο αριθμός των παραγγελιών ήταν 4135 και το 2008 έφτανε μόλις το 3089. Αυτό απλά επιβεβαιώνει την τάση της αγοράς για ολοένα και μεγαλύτερα πλοία. Έτσι ενώ η συνολική χωρητικότητα που παραγγέλθηκε στον κόσμο το 2006 ήταν σχεδόν ίδιο με το tonnage που παραγγέλθηκε το 2008, ο αριθμός των πλοίων του 2008 είναι σχεδόν κατά 1000 πλοία μικρότερος κάτι που απλά μεταφράζεται σε παραγγελίες πολύ μεγαλύτερων πλοίων. Το 2009, τέλος, ο αριθμός των πλοίων που παραγγέλθηκαν οριακά ξεπερνά τα 1000, συγκεκριμένα ορίστηκε στα 1015, αριθμός που αντιστοιχεί στα ιστορικά χαμηλότερα επίπεδα της δεκαετίας. Το 2010 ο αριθμός των πλοίων ανεβαίνει και πάλι στα 1803 πλοία που φανερώνει φυσικά μια ανάκαμψη που δύσκολα όμως θα φτάσει τα επίπεδα του 2007 ακόμα και τα επόμενα χρόνια.



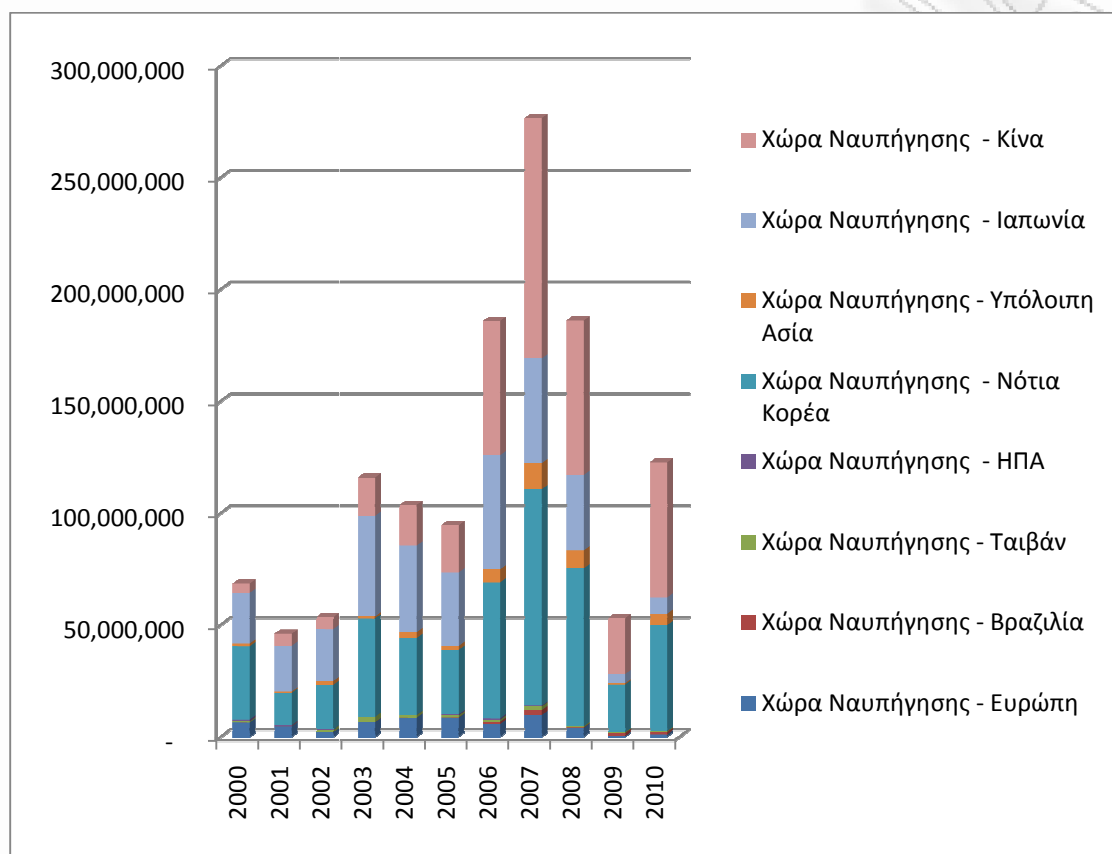
Διάγραμμα 2. Αριθμός πλοίων ανά έτος

Φαίνεται, λοιπόν, από τα παραπάνω ότι η χρονιά 2007 ήταν η χρονιά της ευημερίας και της άνθισης της ναυπηγικής βιομηχανίας ανά τον κόσμο. Μια όμως άνθιση που δεν άργησε να σηματοδευτεί από την απότομη ύφεση που δύσκολα θα ξεπεραστεί τα επόμενα χρόνια για να ξαναφτάσει σε επίπεδα του 2007.

3. Παραγγελίες πλοίων ανά χώρα ναυπήγησης την χρονική περίοδο 2000-2010

Το ερώτημα που γεννιέται αν αναλογιστούμε το παγκόσμιο tonnage που παραγγέλθηκε την δεκαετία 2000 έως 2010 είναι ποιες χώρες επωφελήθηκαν πιο πολύ. Με αλλά λόγια, σε ποιες χώρες στραφήκαν οι πλοιοκτήτες ανά τον κόσμο και παρήγγειλαν τα πλοία τους. Η απάντηση είναι ότι η ναυπηγική βιομηχανία που

κάποτε επικεντρωνόταν στην Ευρώπη, τώρα επικεντρώνεται στην Ασία και μάλιστα στις χώρες της Ιαπωνίας, Νότιας Κορέας και Κίνας Το διάγραμμα 3 το επιβεβαιώνει.

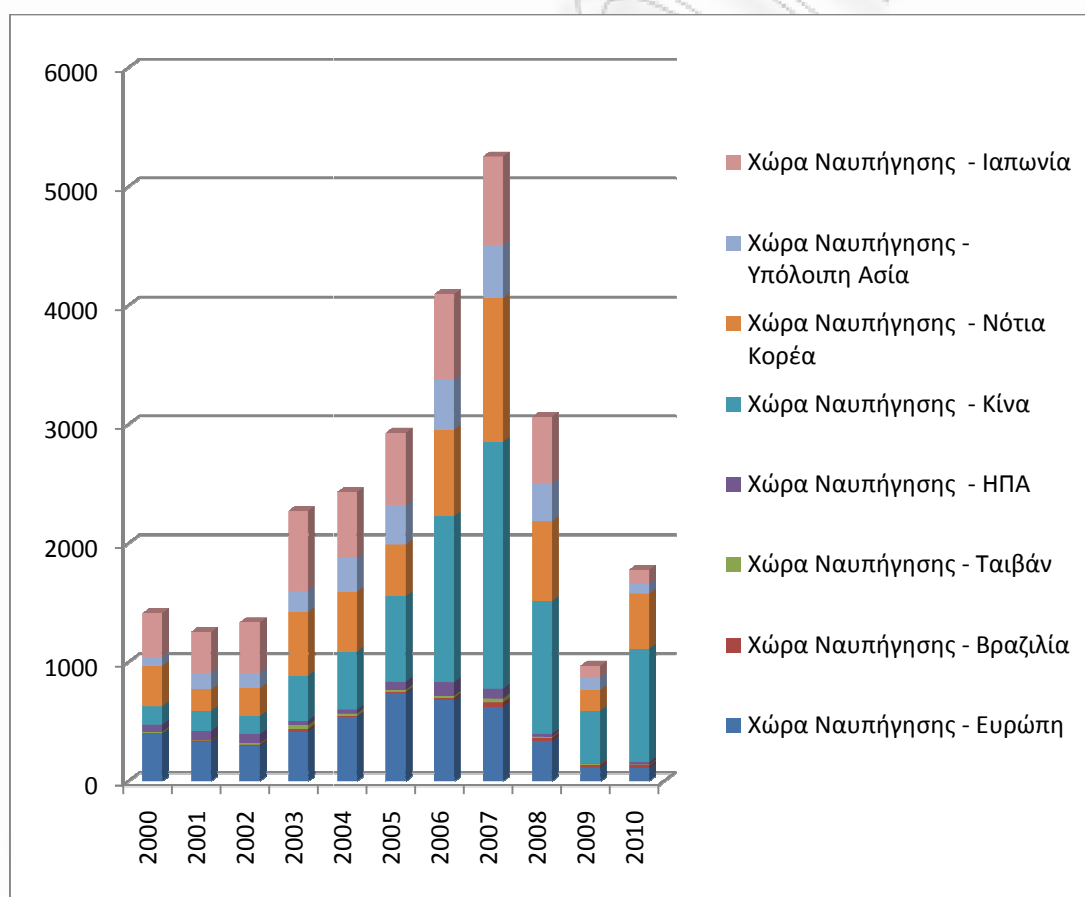


Διάγραμμα 3. Tonnage παραγγελιών ανά χώρα και έτος

Το Διάγραμμα 3 δείχνει ότι το μεγαλύτερο συνολικό tonnage που παραγγέλθηκε τα τελευταία δέκα χρόνια έχει συγκεντρωθεί στην Ασία και συγκεκριμένα στην Νότια Κορέα, στην Κίνα και στην Ιαπωνία. Με την άνθιση της ναυπηγικής βιομηχανίας το 2007, πολύ μεγάλο tonnage συγκεντρώνεται στην Κίνα, μάλιστα είναι τόσο μεγάλος ο αριθμός που ξεπερνά τους 107 εκατομμύρια τόνους. Την ίδια χρονική στιγμή το tonnage παραγγελιών στην Κορέα είναι 96 εκατομμύρια τόνοι γεγονός που σημαίνει ότι η άλλοτε πρώτη Κορέα σε ναυπηγήσεις πλοίων χάνει την ηγετική της θέση στον παγκόσμιο χάρτη. Τις χρονιές 2006 και 2008 τα νούμερα και για τις δυο χώρες ελάχιστα διαφέρουν μεταξύ τους. Τις επόμενες χρονιές όμως,

2009 και 2010, η Κίνα διατηρεί σταθερά το προβάδισμα σε συνολικό tonnage έναντι του μεγάλου ανταγωνιστή της Κορέας. Η Ιαπωνία από την άλλη διατηρεί ένα μάλλον σταθερό μερίδιο της αγοράς, φαίνεται ότι φτάνει στο υψηλότερο tonnage της το 2006 αλλά χάνει μεγάλο μερίδιο της αγοράς από τις πλέον ισχυρές Κίνα και Κορέα και φτάνει στα ιστορικά χαμηλότερα επίπεδα της το 2009 και το 2010. Αντίθετα η Κίνα το 2010 εμφανίζεται σημαντικά ενισχυμένη αφού καταφέρνει να ξεπεράσει τους 60 εκατομμύρια τόνους έναντι μόλις 47 εκατομμυρίων τόνων της Κορέας.

Η ανάλυση του αριθμού των πλοίων που ναυπηγήθηκαν σε κάθε χώρα δεν διαφέρει πολύ από αυτή του συνολικού tonnage. Το Διάγραμμα 4 παρατίθεται για περαιτέρω ανάλυση.

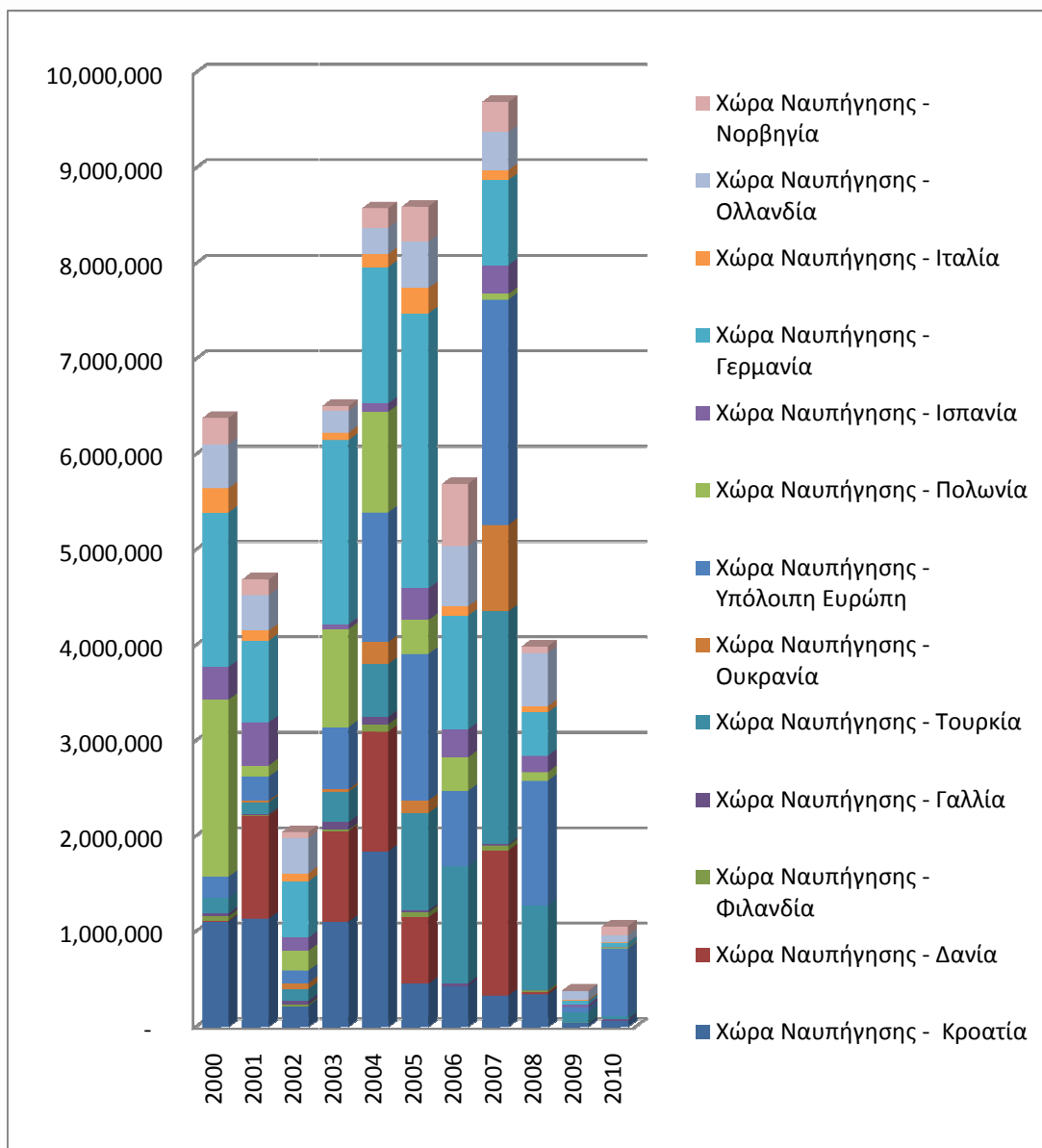


Διάγραμμα 4. Αριθμός πλοίων σε παραγγελίες ανά χώρα και έτος

Η Κίνα την χρονία 2007 για ακόμα μια φορά κρατάει το προβάδισμα σε παραγγελίες που φτάνουν τον αριθμό 2075, στον υψηλότερο αριθμό πλοίων που έχει παραγγελθεί ποτέ σε χώρα. Η Κορέα ακολουθεί την ίδια χρονιά με αριθμό πλοίων 1210. Εντυπωσιακό είναι ότι τα τελευταία χρόνια η Κίνα έχει το προβάδισμα τόσο σε αριθμό πλοίων όσο και σε tonnage. Η Κορέα και πάλι ακολουθεί χάνοντας σημαντικό μερίδιο της αγοράς ειδικά τα τελευταία χρόνια. Η Ιαπωνία τέλος, εμφανίζεται σημαντικά αποδυναμωμένη. Η Κίνα είναι πλέον το νέο ναυπηγικό κέντρο του πλανήτη.

Ενώ από πλευράς tonnage, τα νούμερα που εμφανίζονται στην Ευρώπη είναι αδιάφορα, από πλευράς αριθμού πλοίων φαίνεται ότι έχει κάποιο μερίδιο της αγοράς αρκετά μάλιστα μεγάλο. Τη χρονιά 2005, φαίνεται στην Ευρώπη να έχουν παραγγελθεί 739 πλοία, ενώ και το 2006 και 2007 ο αριθμός είναι αρκετά μεγάλος και φτάνει τα 679 και 627 πλοία αντίστοιχα. Διαπιστώνουμε έτσι, ότι στην Ευρώπη ναυπηγούνται πλοία, όχι όμως σημαντικού tonnage. Μην ξεχνάμε άλλωστε ότι παραδοσιακά τα τελευταία χρόνια, στην Ευρώπη κατασκευάζονται πλοία ειδικού τύπου, όπως πλοία υποστήριξης, ωκεανογραφικά, ρυμουλκά τα οποία δεν μπορούν να επηρεάσουν το παγκόσμιο tonnage. Έτσι, από την ανάλυση του Διαγράμματος 5 διαπιστώνουμε ότι μόλις το 2007 μπόρεσε το tonnage των Ευρωπαϊκών ναυπηγείων να πλησιάσει τους 10 εκατομμύρια τόνους χωρίς ωστόσο να τους ξεπεράσει. Εντυπωσιακό, ωστόσο είναι το γεγονός της συνεχώς αυξανόμενης συμμετοχής της Τουρκίας στην ναυπηγική βιομηχανία της Ευρώπης. Ενώ η Τουρκία δεν ανήκει στην Ευρώπη, θα μπορούσαμε γεωγραφικά να την εντάξουμε στην Ευρωπαϊκή επικράτεια προκειμένου να οδηγηθούμε σε σωστότερα συμπεράσματα. Άλλωστε, επί του παρόντος δεν μας ενδιαφέρει η γεωγραφική ανάλυση της χώρας, όσο να αναλογιστούμε λόγο θέσης της Τουρκίας στη Μεσόγειο των αριθμό του συνολικού tonnage που δύναται να στερήσει από τις άλλες Ευρωπαϊκές χώρες. Η Τουρκία φαίνεται όχι μόνο ενεργή στον τομέα της ναυπηγικής μα και πρωτοπόρος στην Ευρώπη τα έτη 2006 και 2007. Αυτό φανερώνει ότι στην περίοδο της άνθισης της ναυπηγικής βιομηχανίας, η Τουρκία αποτέλεσε το ναυπηγικό κέντρο της Ευρώπης κάτι που είναι απολύτως δικαιολογημένο αν αναλογιστούμε τα φτηνά εργατικά χέρια και την γεωστρατηγική της θέση. Η άλλοτε πάλι ισχυρή σε ναυπηγική Πολωνία, τα

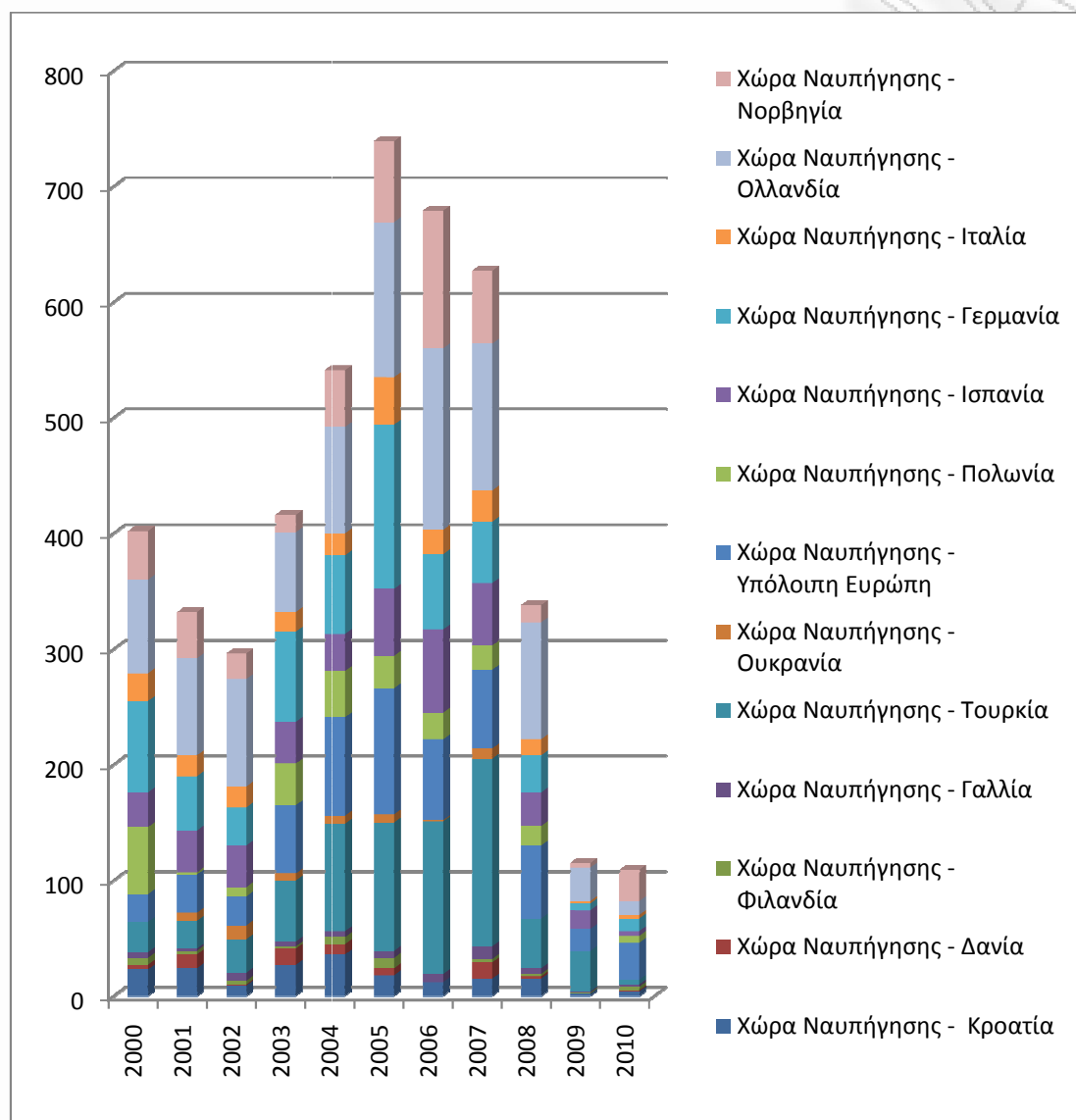
τελευταία χρόνια έχει τελείως εκτοπιστεί από το ναυπηγικό χάρτη. Το ίδιο φαίνεται να συμβαίνει και στην περίπτωση της Κροατίας, η οποία φαίνεται τα τελευταία χρόνια να έχει χάσει ένα πολύ σημαντικό μερίδιο της αγοράς που κατείχε στην αρχή της εξεταζόμενης δεκαετίας. Τέλος, η Γερμανία που αποτελούσε την ισχυρότερη δύναμη σε ναυπηγική στην Ευρώπη, μετά το 2005, χρονιά που εμφάνισε το υψηλότερο tonnage της εξεταζόμενης περιόδου, άρχισε να χάνει σημαντικό μερίδιο της αγοράς. Τα τελευταία μάλιστα δυο χρόνια, εν μέσω χρηματοπιστωτικής κρίσης, η ναυπηγική βιομηχανία της Γερμανίας, όπως βέβαια και των περισσότερων χωρών εμφανίζεται σημαντικά αποδυναμωμένη. Το Διάγραμμα 5 επιβεβαιώνει την ανάλυση που πραγματοποιήσαμε.



Διάγραμμα 5. Tonnage ανά χώρα της Ευρώπης

Παρόλα αυτά, πρέπει να αναφέρουμε ότι ενώ το tonnage φαίνεται να συγκεντρώνεται στην Τουρκία και στη Γερμανία, ο αριθμός των πλοίων νέων παραγγελιών φαίνεται να διαμορφώνει διαφορετικά την ευρωπαϊκή ναυπηγική αγορά. Δεν πρέπει όμως να ξεχάσουμε σε αυτό το σημείο τους τύπους των πλοίων που κατασκευάζονται στην Ευρώπη. Όπως προαναφέραμε, στην Ευρώπη

κατασκευάζονται μικρά πλοία χαμηλού tonnage που χρησιμοποιούνται στις μεσοποτάμιες μεταφορές, αλιευτικά, ρυμουλκά, σκάφη υποστήριξης κ.α.



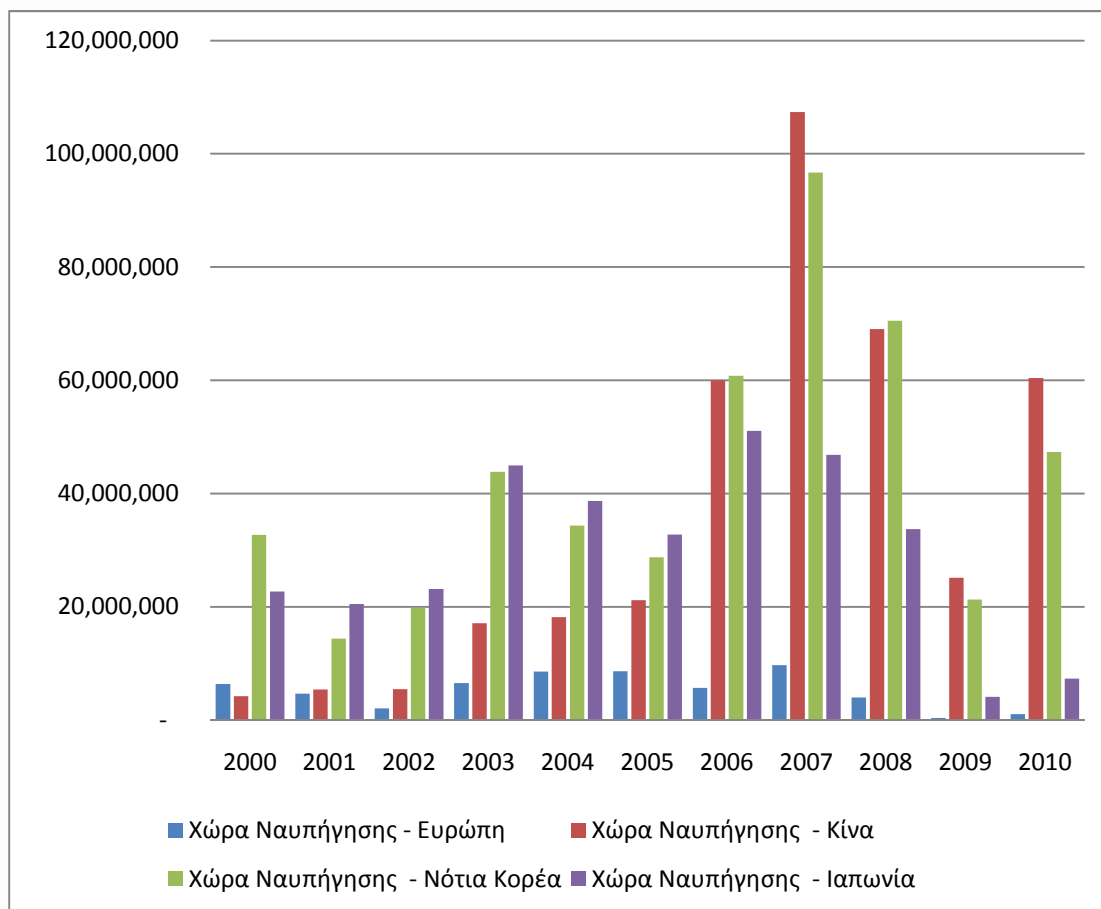
Διάγραμμα 6. Πλοία ανά χώρα της Ευρώπης

Η Τουρκία και πάλι φαίνεται να συγκεντρώνει τον μεγαλύτερο αριθμό πλοίων νέων παραγγελιών που μάλιστα φτάνει το 2007 τα 162, αριθμός μεγαλύτερος από κάθε άλλη χώρα για την περίοδο 2000 – 2010. Ακολουθώς βρίσκουμε όχι την Γερμανία όπως θα περιμέναμε, αλλά την Ολλανδία που την χρόνια 2006 αριθμούσε

157 υπό ναυπήγηση πλοία και την Νορβηγία που την ίδια χρόνια αριθμούσε 119 πλοία. Μάλιστα η Ολλανδία, φαίνεται να έχει όλα τα έτη της δεκαετίας μια συνεχή ναυπηγική δραστηριότητα και συμμετοχή στον ναυπηγικό χάρτη της Ευρώπης. Πώς άλλωστε να μην συνέβαινε αυτό αν αναλογιστούμε ότι το μεγαλύτερο λιμάνι της Ευρώπης είναι στην Ολλανδία, το Ρότερνταμ.

4. Παραγγελίες πλοίων σε Ιαπωνία, Κίνα, Νότια Κορέα και Ευρώπη την χρονική περίοδο 2000-2010

Στην ενότητα 3 ασχοληθήκαμε με την ανάλυση της παγκόσμιας ναυπηγικής αγοράς και παραθέσαμε στοιχεία που συνδέονται τόσο με το συνολικό tonnage όσο και με τον αριθμό των πλοίων σε παγκόσμιο επίπεδο. Ακολούθως, θα επικεντρωθούμε στην ναυπηγική αγορά της Κίνας, της Κορέας, της Ιαπωνίας και της Ευρώπης για να δούμε πως το άλλοτε ναυπηγικό κέντρο του κόσμου, η Ευρώπη, φαίνεται ότι την περίοδο 2000 – 2010 έχει μεταφερθεί στην Ασία ξεπερνώντας μάλιστα το 2007 το 85% του παγκόσμιου tonnage παραγγελιών. Παρατίθεται το διάγραμμα 7 που φανερώνει την ανάλυση του tonnage παραγγελιών στις τέσσερις προαναφερθείσες χώρες τα έτη 2000 – 2010.

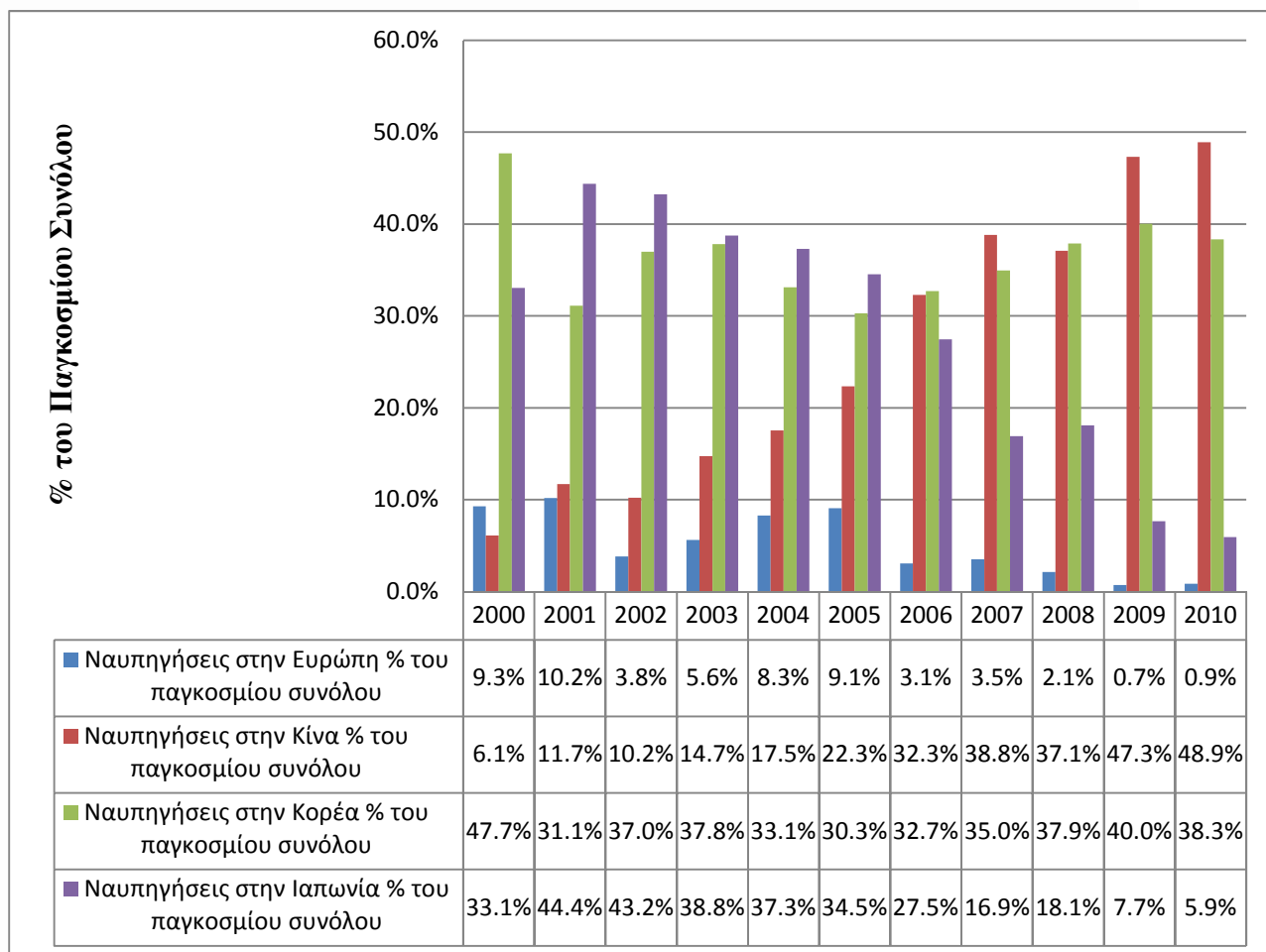


Διάγραμμα 7. Tonnage ανά χώρα

Όπως φαίνεται στο Διάγραμμα 7, κατά τα έτη 2003, 2004 και 2005 η Ιαπωνία ελάχιστα ξεπερνά σε tonnage την Κορέα ενώ η Κίνα σαφώς υπολείπεται. Το 2006, ωστόσο, η Κίνα και η Κορέα ξεπερνούν την Ιαπωνία και μάλιστα η Κίνα σχεδόν εμφανίζει το ίδιο tonnage με αυτό της Κορέας. Η Κίνα έχει σημαντικά εισέρθει στην ναυπηγική αγορά και ουσιαστικά μέσα σε ένα χρόνο τριπλασίασε το tonnage των νέων παραγγελιών της. Το 2007 σαφέστατα ξεπέρασε και την Κορέα. Συγκεκριμένα, το 2007 ξεπέρασε τους 107 εκατομμύρια τόνους αφήνοντας την Κορέα με μόλις 96 εκατομμύρια τόνους. Η Ιαπωνία την ίδια χρονιά μόλις που ξεπερνούσε τους 51 εκατομμύρια τόνους. Το 2008 η Κίνα χάνει το προβάδισμα που φαίνεται να το ξανακερδίζει η Κορέα. Η μεταξύ τους, ωστόσο, διαφορά είναι ελάχιστη. Το 2009, η πτώση στη ναυπηγική αγορά είναι τόσο μεγάλη και η ύφεση

τόσο βαθιά που τα νούμερα φτάνουν στο επίπεδο του 2002. Την αμέσως επόμενη χρονιά αυτό διορθώνεται μα δεν μπορεί να φτάσει τα επίπεδα του 2007. Η Κίνα τα τελευταία δυο χρόνια της περιόδου διατηρεί ένα σαφές προβάδισμα, που δεν προβλέπεται να χαθεί το 2011. Αυτό εύκολα μπορεί να αποδοθεί στην ύπαρξη πολυάριθμων πλέον ναυπηγείων στην Κίνα εκεί που άλλοτε υπήρχαν μόνο χωράφια, στο τεράστιο επενδυτικό πρόγραμμα που εφαρμόζει και στην στήριξη που δείχνει η ίδια η κυβέρνηση της. Όλα αυτά θα αναλυθούν λεπτομερέστερα στο κεφάλαιο 5.

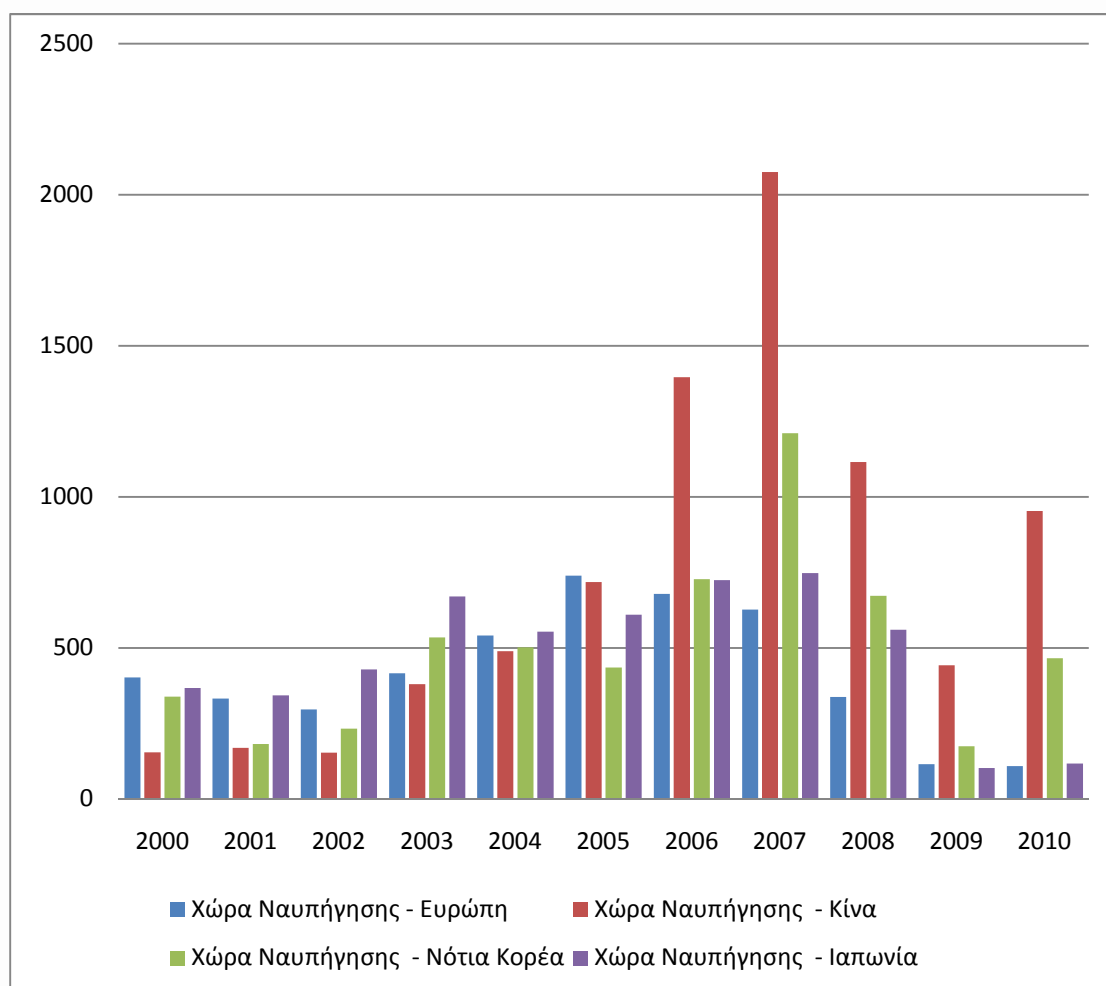
Μεγαλύτερο ενδιαφέρον παρουσιάζουν τα παραπάνω στοιχεία όταν συγκριθούν με το συνολικό παγκόσμιο tonnage. Για μια ακόμα φορά, η Ευρώπη την τελευταία δεκαετία δεν εμφανίζει σημαντικά στοιχεία tonnage που θα μπορούσαν να αποτελέσουν βάση συζήτησης. Όπως ήδη ειπώθηκε, η Ευρώπη δεν εμφανίζει στοιχεία tonnage γιατί ως επί το πλείστον ασχολείται με την ναυπήγηση μικρότερων πλοίων. Η Κορέα, από την άλλη μεριά, το 2000 συγκεντρώνει το 47,7% του παγκόσμιου συνόλου, ποσοστό εξαιρετικά υψηλό που όμως μειώνεται τα επόμενα χρόνια χωρίς να πέφτει καμία χρονιά της εξεταζόμενης περιόδου κάτω από το 30%. Η Ιαπωνία ωστόσο εμφανίζεται ολοένα και πιο αποδυναμωμένη. Ενώ το 2001, το ποσοστό της στο παγκόσμιο tonnage έφτανε το 44,4% και το 2002 το 43,2%, τα αμέσως επόμενα χρόνια διαρκώς μειώνεται φτάνοντας το 2010 να είναι μόλις το 5,9% του παγκόσμιου συνόλου. Γίνεται σαφές, ότι η Ιαπωνία δεν αποτελεί πλέον το ναυπηγικό κέντρο του κόσμου. Αντίθετα, η σκυτάλη έχει δοθεί στην Κίνα. Τα νούμερα της είναι απείρως εντυπωσιακά. Το 2000 έφτανε μόλις το 6,1% και μετά από μια συνεχή ανάπτυξη την τελευταία δεκαετία, έφτασε το 2010 στο 48,9%. Μια επί τοις 100 (%) ποσοστιαία αποτύπωση του διαγράμματος 7 και όσων αναλύθηκαν σε σχέση με το παγκόσμιο tonnage παρατίθεται παρακάτω.



Διάγραμμα 8. Tonnage ανά χώρα

Γίνεται σαφές, ότι τα τελευταία χρόνια σχεδόν όλο το παγκόσμιο tonnage νέων ναυπηγήσεων συγκεντρώνεται στην Ασία. Το 2000 ξεπερνούσε το 85% και τα επόμενα χρόνια αυτό το ποσοστό αυξήθηκε παρά μειώθηκε. Το 2010 το ποσοστό αυτό ξεπερνά το 93%. Η Κίνα αποτελεί το νέο ναυπηγικό κέντρο του κόσμου καθώς την ίδια χρόνια το ποσοστό του tonnage νέων παραγγελιών που συγκεντρώνει σε σχέση με το παγκόσμιο συνολικό φτάνει το 48.9%. Είναι ίδια όμως τα συμπεράσματα αν αναλογιστούμε τον αριθμό των πλοίων που παραγγέλθηκαν;

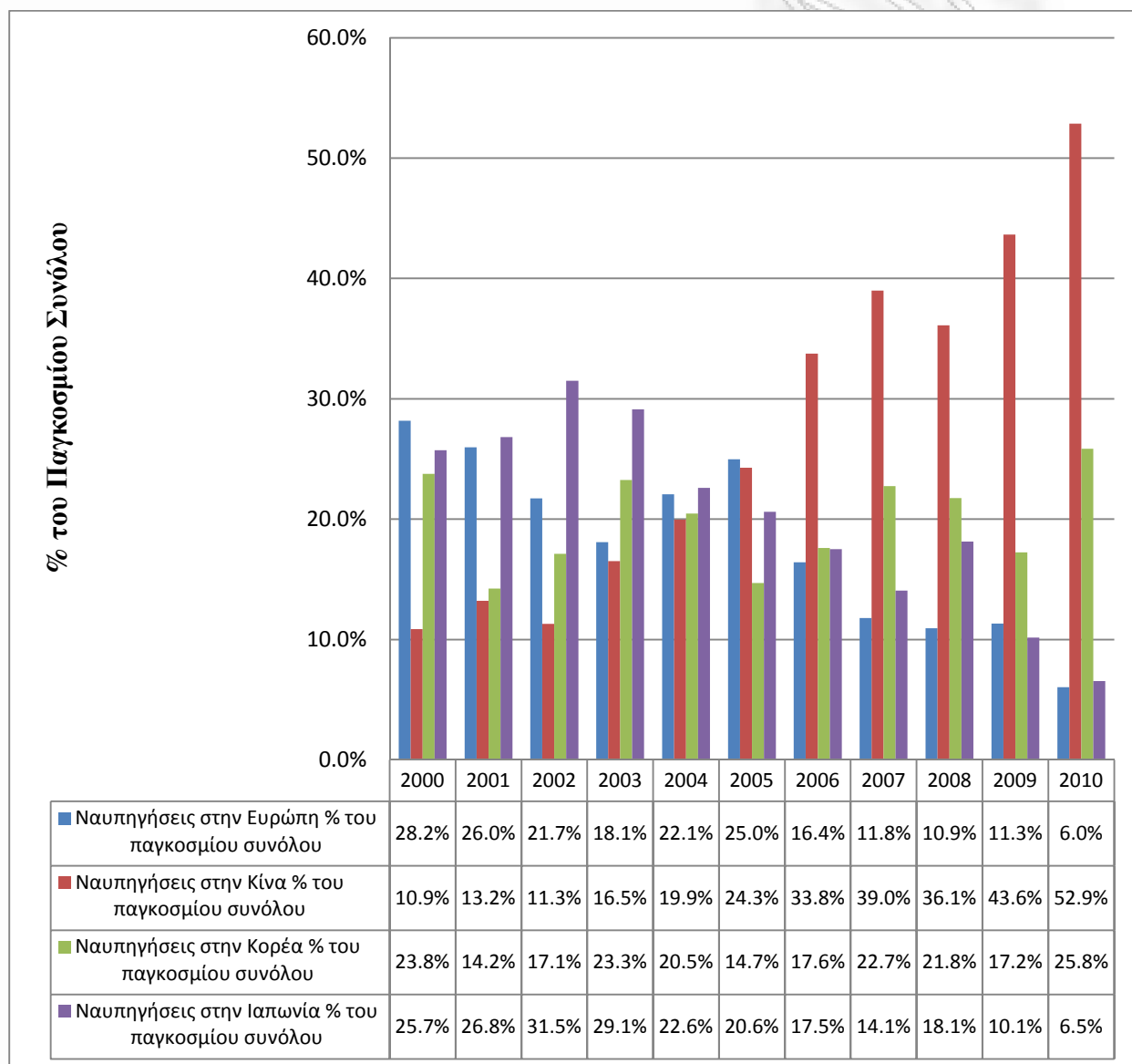
Τα συμπεράσματα από την ανάλυση του αριθμού των πλοίων που παραγγέλθηκαν δεν διαφέρουν πολύ από αυτά του tonnage.



Διάγραμμα 9. Αριθμός παραγγελθέντων πλοίων ανά χώρα

Το 2006 και το 2007, ο αριθμός των πλοίων που παραγγέλθηκαν στην Κίνα είναι σχεδόν διπλάσιος του αριθμού των πλοίων που παραγγέλθηκαν στην Κορέα. Αναλυτικά τα νούμερα δείχνουν 1396 παραγγελίες πλοίων έναντι 728 κατά το 2006, 2075 παραγγελίες πλοίων στην Κίνα το 2007 έναντι 672 στην Κορέα την ίδια χρονιά. Ιδιαίτερα αποκαλυπτικό το αποτέλεσμα αυτό ειδικά αν αναλογιστούμε ότι πριν μερικά χρόνια η Κίνα δεν είχε καν ναυπηγική βιομηχανία. Η Κίνα δεν φαίνεται να χάνει το εδραιωμένο της πια προβάδισμα ούτε τα επόμενα χρόνια. Το 2008, 2009 και 2010 διατηρεί την πρώτη θέση σε αριθμό πλοίων. Η Κορέα ακολουθεί με μόλις το 2006 ξεπερνά ελάχιστα την Ιαπωνία. Μέχρι εκείνη τη στιγμή η Ιαπωνία εμφάνιζε μεγαλύτερο αριθμό πλοίων νέων παραγγελιών από αυτόν της Κορέας. Τα επόμενα

χρόνια, η Ιαπωνία χάνει σημαντικό μερίδιο της αγοράς. Ενδιαφέρον, όμως παρουσιάζει και το αποτέλεσμα όταν αναλυθεί σε % ποσοστό επί του παγκόσμιου συνόλου. Τα μετρικά αυτά παρουσιάζονται στο Διάγραμμα 10.



Διάγραμμα 10. Αριθμός πλοίων ανά χώρα

Για μια ακόμα φορά επιβεβαιώνεται η ύπαρξη της Ευρώπης στον ναυπηγικό χάρτη σαν παρασκευάστρια χώρα μικρών πλοίων. Ωστόσο, και αυτή την ιδιότητα της

φαίνεται τα τελευταία χρόνια να την χάνει αν υπολογιστεί ότι το 2000 το ποσοστό του παγκόσμιου συνόλου σε αριθμό πλοίων που κατείχε έφτανε το 28,2% και το 2010 αγγίζει μόλις το 6%. Την ίδια πτωτική τάση εμφανίζει και η Ιαπωνία. Το 2000, το ποσοστό του παγκόσμιου συνόλου σε αριθμό πλοίων που συγκέντρωνε έφτανε το 25,7% ενώ το 2010 μόλις το 6,5%. Η Κορέα από την άλλη, όλα τα χρόνια παραμένει άλλοτε λίγο πάνω από το 20% άλλοτε λίγο κάτω από το 20%, ωστόσο διατηρεί τη θέση της και αριθμεί το 2010, 25,8% του παγκόσμιου συνόλου. Θα κλείσουμε για μια ακόμα φορά με τα εντυπωσιακά αποτελέσματα της Κίνας. Η Κίνα που ενώ το 2000 αριθμούσε μόλις 10,9% του παγκόσμιου συνόλου σε αριθμό πλοίων, μετά από μια συνεχή αύξηση του ποσοστού της έφτασε το 2010 να αριθμεί περισσότερο από το 50% του παγκόσμιου συνόλου και συγκεκριμένα 52,9%, αριθμός ασυνήθιστα υψηλός μα αποκαλυπτικός ως προς την πρόθεση της Κίνας να διατηρήσει την ηγετική της θέση.

5. Κύριες ναυπηγικές χώρες

Όπως προκύπτει, οι χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης έχουν διατηρήσει ένα πολύ μικρό μερίδιο της αγοράς της παγκόσμιας ναυπηγικής βιομηχανίας. Το μεγαλύτερο μέρος αυτού του μεριδίου αφορά εξειδικευμένα επιβατηγά πλοία και κρουαζιερόπλοια και μόνο το 2% του συνολικού μεριδίου της αμιγώς πλοία μεταφοράς φορτίου. Η Ιαπωνία κατέχει το 2002 ποσοστό 43,2% (σε σύγκριση με το 50% το 1983), το οποίο βαίνει συνεχώς μειούμενο από τη δυναμική είσοδο της Κορέας και της Κίνας στη ναυπηγική βιομηχανία. Η Κορέα, από 2% το 1976, το 1997 έφτασε το 12% και σήμερα βρίσκεται ανάμεσα στις πρώτες κατασκευάστριες χώρες, με σχεδόν 38% της παγκόσμιας παραγωγής. Η άλλη αναπτυσσόμενη δύναμη στις ναυπηγήσεις, η Κίνα, κινείται το 2010 στο 50%. Αξίζει να σημειωθεί ότι η χώρα μας κατέχει μόλις το 0,01% της παγκόσμιας ναυπηγικής βιομηχανίας.

Αν σαν μέτρο σύγκρισης χρησιμοποιήσουμε τις ναυπηγικές περιοχές, τότε παρατηρούμε ότι το 1986 η Άπω Ανατολή κατείχε το 70%, η Ευρωπαϊκή Ένωση το 10%, οι κεντρικά διευθυνόμενες οικονομίες το 8% και οι λοιπές το 9,6% της παγκόσμιας ναυπηγικής παραγωγής. Τέλος σημειώνεται ότι η βιομηχανία διάλυσης

πλοίων είναι συγκεντρωμένη στην Άπω Ανατολή και είναι γενικότερα βιομηχανία εντάσεως εργασίας με λιγιστό εξοπλισμό και υποδομή.⁵

⁵ Maritech Magazine, Maritime and Technology News, Σεπτέμβριος 2010; Άρθρο «Ναυπηγοεπισκευή: Προβλήματα του κλάδου και προτάσεις του Πανεπιστημίου Πειραιά για την ανάκαμψη».

Κεφάλαιο 4

1. Ελληνική πραγματικότητα

Η ναυπηγική δραστηριότητα των Ελλήνων εφοπλιστών χαρακτηρίζεται από μεγάλες παραγγελίες πλοίων και έντονες επενδυτικές κινήσεις που θα προσδώσουν στους Έλληνες πλοιοκτήτες ακόμα μεγαλύτερα κέρδη. Το παραπάνω αποτελεί την πραγματικότητα των τελευταίων ετών. Συγκεκριμένα, η περίοδος 2006-2007 χαρακτηρίζεται από μεγάλες και πολλές παραγγελίες Ελλήνων πλοιοκτητών που στρέφονται σε κάθε ναυπηγείο της Ασίας και παραγγέλλουν κάθε είδους πλοίο ακόμα και σε ναυπηγεία που εμφανίζονται εκεί που άλλοτε υπήρχε μονάχα γη. Οι Έλληνες πλοιοκτήτες προκειμένου να εκμεταλλευτούν αυτή την καλή συγκυρία της ναυτιλίας και να αυξήσουν σημαντικά τα κέρδη τους, στρέφονται σε κάθε διαθέσιμη ναυπηγική κλίνη και παραγγέλλουν πλοία κάθε τύπου ακόμα και σε πολύ υψηλές τιμές. Κάτι που ωστόσο είναι πολύ λογικό αν αναλογιστεί κανείς ότι η υψηλή ζήτηση για νέες παραγγελίες δεν μπορεί παρά να ανεβάσει τις τιμές των πλοίων. Καθώς δεν υπάρχουν διαθέσιμες ναυπηγικές κλίνες παρά μόνο μετά από μεγάλα χρονικά διαστήματα, οι τιμές ανεβαίνουν ακόμα περισσότερο. Έτσι για το διάστημα 2006-2007, τα ναυπηγεία είναι ο απόλυτος κυρίαρχος στο παιχνίδι της ναυπηγικής στρατηγικής.

Στη συνέχεια θα μελετήσουμε τον τομέα των Ελληνικών ναυπηγικών παραγγελιών τα τελευταία 2 χρόνια, εννοώντας από το 2008 έως και σήμερα και να παρακολουθήσουμε πως εξελίχτηκε το ιστορικό της χρηματοπιστωτικής κρίσης που δεν θα μπορούσε να αφήσει ανεπηρέαστη την Ελληνική ναυτιλία. Έτσι, θα παραθέσουμε τις τάσεις που επικρατούν και θα καταγράψουμε τις εξελίξεις χωρίς ωστόσο να μπορούμε σε λεπτομερείς καταγραφές των τύπων των πλοίων που παραγγέλθηκαν από τον κάθε πλοιοκτήτη.

2. Ανασκόπηση των Ελληνικών ναυπηγικών παραγγελιών το πρώτο μισό του έτους 2008

Η παρούσα ανασκόπηση, αντί για την διεξοδική απαρίθμηση των ναυπηγικών παραγγελιών κατά τους μήνες του έτους 2008, περισσότερο θα επικεντρωθεί στις τρέχουσες συνθήκες της διεθνούς ναυλαγοράς εκείνης της χρονικής στιγμής, σε γενικό σχολιασμό των παραγγελιών χωρίς ταυτόχρονη καταγραφή αυτών και στις προοπτικές της ίδιας της ναυλαγοράς κάτι που εμφανίζει μεγαλύτερο ενδιαφέρον, σαν εγχείρημα όμως μοιάζει δύσκολο, αν όχι αδύνατο.

Όπως αναμενόταν και καθώς στην αρχή του 2008, ο ναυπηγικός κύκλος βρίσκεται στο χαμηλότερο επίπεδο του, δεν υπήρξαν παρά ελάχιστες κατά τον μηνά Ιανουάριο παραγγελίες. Χαρακτηριστική είναι η σχεδόν πλήρης απουσία παραγγελιών δεξαμενόπλοιων και άλλων τύπων, πλην των πλοίων μεταφοράς χύδην φορτίων (bulk carriers), που σχεδόν μονοπωλεί την αγορά. Ακόμη πιο χαρακτηριστική είναι η έλευση στην δημοσιότητα πράξεων που ασφαλώς αναφέρονται σε ένα απώτερο ή και πρόσφατο παρελθόν σε τιμές και παραδόσεις μάλλον ανέφικτες για μια προσφάτως περατωθείσα πράξη. Η έκδοση Refund Guarantees, αφ' ενός, και η εξασφάλιση χρηματοδότησης, αφ' ετέρου, έχουν καταστεί χρονοβόρες διαδικασίες. Ο Ιανουάριος λοιπόν εμφανίζεται άτονος και το ίδιο ισχύει και για τον Φεβρουάριο, τουλάχιστον στο πρώτο ήμισυ που περιλαμβάνει και το Νέο Σεληνιακό Έτος της Απω Ανατολής.

Ο μήνας Φεβρουάριος επίσης δεν χάρισε νέες συγκινήσεις στον τομέα των ελληνικών ναυπηγικών παραγγελιών. Για την ακρίβεια ο πίνακας παραγγελιών εμφανίζεται φτωχότερος όσο ποτέ κατά τους τελευταίους 24 μήνες.

Αναζητώντας τους λόγους του φαινομένου, αρχικά, οι εορτές του Σεληνιακού Έτους κατά το μήνα Φεβρουάριο κράτησαν την Κίνα εκτός δραστηριότητας για 10 ημέρες. Επιπλέον, η πλήρωση των διαθεσίμων ήδη κλινών στα μεγαλύτερα και πιο δημοφιλή ναυπηγεία που σημαίνουν μελλοντικές παραδόσεις για τέλος του 2010 (στην καλύτερη των περιπτώσεων) μέχρι 2011 ή ακόμα και 2012. Παράλληλα, ήδη υπάρχει κάποια διάχυτη ανησυχία που προκαλείται από την πορεία και τις διαγραφόμενες προοπτικές της παγκόσμιας οικονομίας, ανεξάρτητα από το διαπιστωμένο γεγονός ότι η πραγματική οικονομία, στην οποία θα πρέπει να

ενταχθούν και οι μεταφορές, ελάχιστα επηρεάζεται από την κρίση στον χρηματοοικονομικό τομέα. Τέλος, η διαρκώς αυξανόμενη τιμή του ναυπηγικού χάλυβα την περίοδο εκείνη, κάνει τους πλοιοκτήτες διστακτικούς στη ανάληψη υποχρεώσεων μακράς πνοής. Έτσι, παρά τα πενιχρά αποτελέσματα των τελευταίων μηνών, διαπιστώνεται η διατήρηση ενός τουλάχιστον εν δυνάμει ενδιαφέροντος ώστε να εξαντληθεί κάθε προσφερόμενη από τη Ναυπηγική Βιομηχανία δυνατότητα.

Η ελληνική δραστηριότητα του μηνός Μαρτίου στον τομέα των ναυπηγικών παραγγελιών δεν θυμίζει εκείνη των μηνών του 2007. Πιθανά αίτια είναι τόσο η πλήρωση ναυπηγικών κλινών όσο και οι παραδόσεις από το 2010 έως και το 2012, η χρηματοδοτική ασφυξία και ο φόβος που διακατέχει τους πλοιοκτήτες. Ουσιαστική αυτό το μήνα είναι η απουσία πράξεων που αφορούν σε bulkcarriers. Μόνες άξιες αναφοράς πράξεις αυτού του μήνα φαίνονται κάποια παραγγελία για products carriers στην Κορέα, μικρές μονάδες (5.500dwt) πλοίων εφοδιασμού καυσίμων και LPG.

Το ερώτημα που γεννάται από την μελέτη των πεπραγμένων του μηνός Απριλίου είναι αν βρισκόμαστε ή όχι ενώπιον της αναγέννησης της ελληνικής δραστηριότητας στον τομέα των ναυπηγικών παραγγελιών σε αριθμούς και όγκους που θυμίζουν το 2007. Πράγματι, τόσο ο αριθμός των εντολών σε μονάδες όσο και το συνολικό ύψος της επένδυσης έντονα θυμίζουν το πρόσφατο παρελθόν. Αν υπάρχει κάποια διαφορά, αυτή πρέπει να εντοπιστεί στην εκ νέου στροφή προς το δεξαμενόπλοιο, σε αντίθεση με το πρόσφατο παρελθόν όπου το bulkcarrier υπήρξε ο ευνοούμενος τύπος. Το ενδιαφέρον για το VLCC και, γενικά, τα μεγάλα μεγέθη είναι εμφανές. Η υπεροχή της Κορέας εξίσου ανιχνεύσιμη. Έχουμε ακόμη την επιβεβαιωμένη πρόθεση διείσδυσης του Ελληνικού Εφοπλισμού στον τομέα της εξόρυξης πετρελαίου με την νέα παραγγελία δύο drillships με κόστος της τάξης των \$800 εκατ. ανά μονάδα. Στο δίμηνο Μάιος-Ιούνιος, αξιοσημείωτη είναι, ιδίως αν αναλογιστούμε το ύψος της επένδυσης, η στροφή προς το μεγάλο δεξαμενόπλοιο (VLCC, suezmax, aframax), χωρίς όμως αυτό να μειώνει το ενδιαφέρον προς το bulkcarrier. Αρχίζει παράλληλα να διαφαίνεται ένα μελλοντικό ενδιαφέρον στον τομέα της εξόρυξης πετρελαίου εκ μέρους του Ελληνικού Εφοπλισμού (platforms, AHTS, Support vessels). Ενώ τα οικονομικά έντυπα εκφράζουν έντονες ανησυχίες σε

σχέση με την τραπεζική κρίση των ΗΠΑ (subprimes) και τις διαφαινόμενες επιπτώσεις σε όλο το φάσμα του τραπεζικού – χρηματοπιστωτικού συστήματος, η αγορά προχωρεί απτότητα και, τουλάχιστον στο χώρο της Ναυτιλίας, οι επενδύσεις φαίνεται να βρίσκονται σε υψηλά επίπεδα.

3. Ανασκόπηση των Ελληνικών ναυπηγικών παραγγελιών το δεύτερο μισό του έτους 2008

Το πρώτο συμπέρασμα που εξάγεται από τη μελέτη των παραγγελιών του Ιουλίου είναι η σαφής στροφή στις μεγάλες μονάδες. Παράλληλα φαίνεται να υπάρχει αγοραστικό ενδιαφέρον στο χώρο των επαναπωλήσεων (resales) που αποδίδεται μάλλον στην απουσία λογικού χρόνου παραδόσεως των πλοίων από το χρόνο υπογραφής του συμβολαίου. Την ίδια στιγμή εμφανίζεται το πρόβλημα της ραγδαίας ανόδου των τιμών του ναυπηγικού χάλυβα. Πράγματι, με αναθεωρήσεις τιμών του μεταλλευμάτων σιδήρου (περί τα 70% για την Βραζιλία και 90% για την Αυστραλία) και ενώ αναμένεται εξίσου μεγάλη άνοδος των τιμών του άνθρακα, σε συνδυασμό και με την υψηλή ζήτηση, είναι φυσικό να αντιμετωπίζουν τα ναυπηγεία οξύ πρόβλημα αγοράς του ναυπηγικού χάλυβα. Συγκεκριμένα, σύμφωνα με το σήμερα εν ισχύει σύστημα προμηθείας του υλικού, εξασφάλιση παραγγελίας και τιμής πέραν των 4-5 μηνών είναι σχεδόν αδύνατη. Συμβόλαια κατ' αρχήν κερδοφόρα για το ναυπηγείο είναι δυνατό να καταλήξουν σε ζημίες και είναι πιθανό τα ίδια τα ναυπηγεία να προβούν σε αιτήματα αναθεώρησης.

Κατά τον μήνα Αύγουστο, παρά μια κάποια δραστηριότητα που φαίνεται να υπάρχει, ιδίως στον τομέα των δεξαμενοπλοίων, δεν έχουμε κάτι άλλο να σημειώσουμε. Οι παραγγελίες δεξαμενοπλοίων, όμως, παρά το σχετικά μικρό αριθμό τους, υποδηλούν σαφή τάση επικέντρωσης στον εν λόγω τύπο. Οι ναυπηγικές τιμές ήδη έχουν σταθεροποιηθεί σε μάλλον υψηλά επίπεδα που δεν φαίνεται να έχουν τάσεις υποχώρησης. Αντιθέτως, πολλά ναυπηγεία παραπονούνται για χαμηλές τιμές πλοίων που δεν αντιμετωπίζουν το συνεχώς αυξανόμενο κόστος του χάλυβα, των μηχανημάτων, του εξαρτισμού και των εργατικών. Χαρακτηριστική κρίνεται η ολοκληρωτική απουσία containers και εξειδικευμένων μονάδων περιλαμβανομένων

και των χημικών πλοίων. Με κάποια ευρύτητα θεώρησης των δεδομένων, η σχετική δραστηριότητα του Αυγούστου, τελικά δεν φαίνεται να διαφοροποιείται σημαντικά από εκείνη των αμέσως προηγούμενων μηνών. Καθίσταται όμως σχεδόν βέβαιο, ότι οδηγούμεθα προς το τέλος ενός έτους σαφώς πιο υποτονικού από τα δύο προηγούμενα.

Οι προηγούμενοι φόβοι, υπόνοιες, ιδέες περί χρηματοδοτικής στενότητας έγιναν απτές βεβαιότητες κατά το μήνα Σεπτέμβριο με το σκληρό πρόσωπο της κατάρρευσης του Αμερικανικού χρηματοπιστωτικού συστήματος και όλα όσα επακολούθησαν σε Αμερική, Ευρώπη και ολόκληρο τον κόσμο. Επ' αυτού, έχουμε να παρατηρήσουμε ότι (i) παρά την διαφαινόμενη σοβαρή χρηματοδοτική στενότητα, ο αριθμός και ο όγκος των παραγγελιών που πρέπει να αποδοθούν στο μήνα Σεπτέμβριο είναι εντυπωσιακά μεγάλος, σε βαθμό που κινούν υποψίες χρονικής τοποθέτησής τους σε προηγούμενη περίοδο του Αύγουστου, (ii) πολλά λέγονται περί μη χρηματοδοτικής κάλυψης μέρους των εν ενεργεία παραγγελιών των Ελλήνων αγοραστών, που καλλιεργούν αβεβαιότητα και αναπόφευκτα οδηγούν σε σύγχυση, (iii) οι ναυπηγικές τιμές δεν φαίνονται να κάμπτονται, γεγονός που ίσως πρέπει εν μέρει να αποδοθεί (α) στο ήδη υψηλό ναυπηγικό κόστος και (β) στο υπάρχον βιβλίο παραγγελιών (order book) που μεταθέτει το πρόβλημα απασχόλησης για τα ναυπηγεία σε ένα όχι και τόσο άμεσο μέλλον, και (iv) να σημειωθεί μια αξιολογή επιστροφή προς το bulkcarrier.

Κατά το μήνα Οκτώβρη δεν αναφέρεται καμία απολύτως παραγγελία. Ας προσπαθήσουμε ανά αναπτύξουμε μερικούς από τους λόγους μιας τέτοιας ολοκληρωτικής αποχής. (i) Παρά τη διαφαινόμενη αλλαγή συμπεριφοράς ενός σεβαστού αριθμού ναυπηγείων, οι ναυπηγικές τιμές δεν έχουν ακόμη δείξει σημεία πτωτικών τάσεων. Εν προκειμένω εν μέρει ευθύνεται και η εν τω μεταξύ άνοδος του ναυπηγικού/βιομηχανικού κόστους που προφανώς δεν θα επιτρέψει επάνοδο στα επίπεδα προ κρίσης. (ii) Διάχυτη είναι η αίσθηση μιας επικείμενης υπερπροσφοράς χωρητικότητας όταν η ναυπηγική παραγωγή των ετών 2009/2010 θα βρίσκεται πλέον στο νερό. Στην ιδέα αυτή αντιπαρατίθεται η ενδεχόμενη ματαίωση μέχρι και του 20% των υφισταμένων παραγγελιών για διάφορους λόγους (έλλειψη χρηματοδότησης, πτωχεύσεις ναυπηγείων, καθυστέρηση της παράδοσης των πλοίων, αδυναμία

υποβολής Refund Guarantee, κλπ.). (iii) Απροθυμία των τραπεζών στη χρηματοδότηση νέων παραγγελιών. (iv) Κεφαλαιακή συρρίκνωση ναυτιλιακών συγκροτημάτων λόγω προσφάτων αγορών σε υψηλές τιμές ή και απώλειας χρηματικών ποσών σε μη ναυτιλιακές τοποθετήσεις. Αν και η επόμενη παρατήρηση ξεφεύγει από το χώρο των ναυπηγήσεων θα σημειώσουμε ότι δραστική μεταβολή προς το καλύτερο μπορούμε να περιμένουμε όταν ο τραπεζικός τομέας επανέλθει σε κατάσταση σταθερότητας. Όταν, δηλαδή, η έκδοση επιστολών πιστώσεως (Letters of Credit) ικανής αξιοπιστίας και αποδοχής θα είναι εφικτή, επιτρέποντας έτσι την ανάπτυξη του διεθνούς εμπορίου.

Ο πίνακας των ελληνικών ναυπηγικών παραγγελιών του μηνός Νοεμβρίου συνιστά αλγεβρικό άθροισμα δεδομένου ότι υπάρχουν και αρνητικοί αριθμοί. Πράγματι, ενώ ο Νοέμβριος δεν παρουσιάζει νέες παραγγελίες, αντιθέτως, πολλά δύνανται να σημειωθούν στον τομέα των ακυρώσεων (cancellations) υφισταμένων ή μη συμβατικά επιβεβαιωμένων παραγγελιών. Οι εν λόγω ακυρώσεις, στο βαθμό που επιτελούνται και δεν συνιστούν διαφορά υποκείμενη σε διαιτησία, μπορούν να διακριθούν σε:

A. Ακυρώσεις με υπαιτιότητα των ναυπηγείων

- (i) Ακυρώσεις σε στάδιο Letter of Intent προ της υπογραφής του (δεσμευτικού) ναυπηγικού συμβολαίου
- (ii) Περιπτώσεις καθυστέρησης στην έκδοση του Refund Guarantee πέραν του συμβατικού χρόνου.
- (iii) Καθυστέρηση στην παράδοση του πλοίου πέραν του συμβατικού προβλεπομένου χρόνου (συνήθως το συμβόλαιο ορίζει 210 ημερών).
- (iv) Προφανής παράβαση βασικών συμβατικών όρων, ιδίως στον τομέα των τεχνικών προδιαγραφών.
- (v) Πτώχευση των ναυπηγών.

Με εξαίρεση την περίπτωση (iii), όπου το πλοίο είναι πρακτικά έτοιμο και κάποια στιγμή, σε εύθετο χρόνο, θα περιέλθει σε άλλα χέρια, οι υπόλοιπες περιπτώσεις οδηγούν σε ελάφρυνση του βιβλίου παραγγελιών (order book) με θετικές επιπτώσεις

στη μελλοντική ισορροπία προσφοράς-ζήτησης. Αξιοσημείωτο είναι ότι, μέχρι στιγμής, ο κύριος όγκος των όποιων ακυρώσεων ανήκει στις παραπάνω περιπτώσεις και, αντίθετα από ότι θα περίμενε κανείς έχοντας κατά νουν τα Κινεζικά χωράφια (green fields), εμφανίζονται κυρίως στην Κορέα.

B. Ακυρώσεις με υπαιτιότητα των αγοραστών

- (i) Παράλειψη χρηματοδοτικής κάλυψης.
- (ii) Μονομερής καταγγελία με απώλεια των προκαταβολών.
- (iii) Με πρωτοβουλία του αγοραστή και αμοιβαία συμφωνία συνήθως προσβλέπουσα κάποια αποζημίωση ή τη μεταφορά των προκαταβολών σε άλλα ισχύοντα συμβόλαια.

Συνδυασμός των (i) και (ii) παραπάνω υποπεριπτώσεων έγινε ανεπισημώς γνωστός ενώ, στην περίπτωση (iii) υπάγονται μερικές ακυρώσεις που ωστόσο δεν είναι δυνατόν να γνωρίζουμε όλους τους όρους.

Ο αριθμός των μέχρι εκείνη τη στιγμή και προσεχών ακυρώσεων υπολογίζεται στο 25% του όλου αριθμού παραγγελιών ο οποίος σε συνδυασμό με τον γεωμετρικά αυξανόμενο αριθμό των διαλύσεων, μπορεί να επιδράσει στην μελλοντική ισορροπία προσφοράς – ζήτησης καθιστώντας όσα πλοία παραδόθηκαν ή θα παραδοθούν πολύτιμα assets.

Τέλος, κατά το μήνα Δεκέμβριο φαίνεται να μην υπάρχει καμία απολύτως παραγγελία. Αντίθετα, εκείνο που πρέπει για ακόμα μια φορά να εξεταστεί είναι οι τρέχουσες κινήσεις που σχετίζονται με ακυρώσεις υπάρχουσών εντολών, ή με οποιεσδήποτε άλλες ενέργειες που συγκλίνουν προς το σκοπό αυτό. Οι αναλυτές εκτιμούν ότι σε παγκόσμια κλίμακα οι μέχρι εκείνης της στιγμής ακυρώσεις πάσης φύσεως δεν υπερβαίνουν το 5% του όλου αριθμού των παραγγελιών. Προδικάζεται όμως ότι οι εν εξελίξει διαδικασίες θα αυξήσουν σημαντικά το παραπάνω ποσοστό.

Στο σημείο αυτό και πάλι θα επισημάνουμε την πολλαπλότητα των λόγων που οδηγούν σε μια ακύρωση αναφερόμενοι στο σχετικό εδάφιο της παραπάνω παραγράφου. Είναι προφανές ότι οι παραπάνω περιπτώσεις A(i), A(ii), A(v) και οι τρεις περιπτώσεις της B άμεσα συντείνουν στη συρρίκνωση του αριθμού και όγκου

των πλοίων στα επόμενα τρία χρόνια, πράγμα που, σε συνδυασμό με την πρωτοφανή αύξηση της δραστηριότητας στον τομέα των διαλύσεων, πιθανόν να επιφέρει δραστική μεταβολή στη σχέση προσφοράς – ζήτησης. Αν, μάλιστα, λάβουμε υπ' όψη πιθανή διευθέτηση των τρεχουσών προβλημάτων του Τραπεζικού Τομέα, ιδίως στα περί την έκδοση 'Letters of Credit', τότε δεν είναι παράλογο να προβλέψουμε ότι όποια πλοία παραδοθούν μέσα στο 2010 μέχρι και το 2012 θα αποτελούν πραγματικά πολύτιμα assets.

4. Συμπεράσματα της ανασκόπησης των Ελληνικών ναυπηγικών παραγγελιών του έτους 2008

Στα προηγούμενα δυο κεφάλαια, πραγματοποιήσαμε μια λεπτομερή ανασκόπηση των Ελληνικών πεπραγμένων της ναυπηγικής βιομηχανίας προκειμένου να οδηγηθούμε στην εξαγωγή ασφαλών συμπερασμάτων της Ελληνικής ναυπηγικής πραγματικότητας. Ήδη από τις αρχές του 2008 επισημάνθηκε η βαθμιαία μείωση της Ελληνικής δραστηριότητας, χωρίς βεβαίως αυτό να σημαίνει ότι στις αρχές του έτους μπορούσαμε να περιμένουμε την ερχόμενη κρίση που φαίνεται να κορυφώνεται κατά το 4^ο τρίμηνο του έτους. Μια κρίση, άλλωστε, που μοιάζει να οφείλεται σε λόγους ξένους προς τις εσωτερικές διεργασίες της εμπορικής ναυτιλίας όπως την κρίση stock και την υπερπροσφορά χωρητικότητας.

Στα μέσα του έτους, ήταν πλέον φανερό πως οδηγούμασταν σε μια χρονιά σαφώς πιο υποτονικής δραστηριότητας. Συγκεκριμένα κατά το μήνα Ιούλιο και κατόπιν συγκρίνοντας τα στοιχεία όπως προκύπτουν από το πρώτο εξάμηνο του 2008 με το αντίστοιχο του 2007, διαπιστώσαμε ότι 119 νέες παραγγελίες έναντι 303 του α' εξαμήνου 2007 πραγματοποιήθηκαν, περίπου δηλαδή 12,5 εκατομμύρια τόνους έναντι 25,3 εκατομμυρίων, ολικής επένδυσης \$8,25 δισ. αντί \$ 16,8 δισ. Οι αριθμοί είναι αποκαλυπτικοί και δεν απαιτούν ιδιαίτερη ανάλυση.⁶

Ακόμα πιο συντριπτική φαίνεται να είναι η σύγκριση των συνολικών παραγγελιών του 2008 με εκείνες του 2007. Πράγματι, το σύνολο των παραγγελιών

⁶Γ. Μπάνος, Απρίλιος – Ιούνιος 2009; Άρθρο στα Χρονικά Ναυπηγών Μηχανικών και στα Ναυτικά Χρονικά.

του 2008 αθροίζονται στα 172 πλοία των 19,3 εκατ. τόνων, συνολικής επένδυσης \$ 12,3 δισ. που αντιπαρατίθεται στις 547 μονάδες των 42,8 εκατ. τόνων, συνολικής επένδυσης \$ 30,8 δισ. του 2007. Στα δεδομένα του 2008, ωστόσο, δεν περιλαμβάνονται οι τελευταίοι δυο μήνες καθώς πλήθος ακυρώσεων αρχίζουν να λαμβάνουν χώρα. Δεδομένου ότι ο αριθμός των ακυρώσεων δεν μπορεί να επιβεβαιωθεί και άρα αποτελεί καθαρός προσδιορισμός, θα αρκεστούμε να επισημάνουμε τη σημασία των ακυρώσεων χωρίς λεπτομερείς αναφορές σε αυτές. Πρέπει ωστόσο να τονίσουμε ότι σημαντικό ποσοστό των ακυρώσεων οφείλεται σε αδυναμία περισσότερο των ναυπηγείων παρά μάλλον σε πρωτοβουλία των αγοραστών. Πτωχεύσεις, αδυναμία υποβολής εγγυήσεων (Refund Guarantees), υπέρβαση του συμβατικού χρόνου παράδοσης, ασυνέπεια στην εκπλήρωση συμβατικών υποχρεώσεων στον τομέα των τεχνικών προδιαγραφών και άλλες δυσλειτουργίες ασφαλώς έπαιξαν μεγάλο εν προκειμένω ρόλο. Υπό αυτές λοιπόν τις συνθήκες ήταν μάλλον απίθανο να προστεθούν νέες παραγγελίες στις ήδη καταγεγραμμένες ενώ, αντιθέτως, οι τάσεις προς ακύρωση σημαντικού ποσοστού εξ αυτών, για οποιονδήποτε λόγο, φαίνεται να οδηγεί σε μείωση του αριθμού και του όγκου παρά σε αύξησή του.

Συμπερασματικά, το τέλος του 2008 μας δείχνει την ελληνική δραστηριότητα στον τομέα των ναυπηγικών παραγγελιών σημαντικά υπολειπόμενη εκείνης του 2007, ακόμα και του 2006, που αριθμούσε 322 μονάδες των 27,5 εκατ. τόνων. Εάν αυτό πρέπει να αποδοθεί στη «διορατικότητα» του ελληνικού εφοπλισμού ενώπιον της επερχόμενης χρηματοπιστωτικής κρίσης, ή σε μια ή περισσότερες άλλες αντικειμενικές αιτίες, αποτελεί ερώτημα που επιδέχεται περισσότερες της μιας απαντήσεις.

Παράμετροι ωστόσο που πρέπει να ληφθούν υπ' όψιν προκειμένου να πραγματοποιήσουμε μια αποτίμηση της αγοράς είναι:

- (i) Η ραγδαία αύξηση των διαλύσεων (demolition), που, αναγόμενη σε ετήσια βάση, προοιωνίζει την απαλλαγή της αγοράς από περίπου 500 μονάδες των 40 έως 50 εκατομμυρίων τόνων. Ας σημειωθεί ότι το μεγαλύτερο μέρος των διαλύσεων αφορά πλοία ξηρού φορτίου, που κυρίως πλήττονται από την παρούσα κρίση.

- (ii) Η παραπάνω λόγοι ακύρωσης ή η καθ' οποιονδήποτε άλλον τρόπο ματαίωση της εκτέλεσης σημαντικού μέρους των ναυπηγήσεων που, σε παγκόσμια βάση, εκτιμώνται στο 20 έως και 25% του συνόλου των εκκρεμουσών παραγγελιών.
- (iii) Η απότομη καθίζηση της παγκόσμιας ναυλαγοράς ξηρού φορτίου εμφανίζει ανοδικές τάσεις που, αρχίζουν να εκδηλώνονται με την ποσοστιαία σημαντική διακύμανση των ναύλων (με μάλλον ανοδική συνισταμένη) του ευαίσθητου τύπου και μεγέθους Capesize bulkcarrier και, σε σημαντικό βαθμό, του Panamax. Ειδήσεις από την Κίνα, την Αυστραλία, τη Βραζιλία και την Ινδία, τις χώρες δηλαδή που διαμορφώνουν τις εξελίξεις στους τομείς διακίνησης του σιδηρομεταλλεύματος και του άνθρακα, συντείνουν στην εύλογη παραδοχή πως οι διαφαινόμενες ευθετήσεις μπορεί να οδηγήσουν σε σταθεροποίηση της ναυλαγοράς.
- (iv) Αν η αναφορά στα δεξαμενόπλοια έχει εν προκειμένω κάποια σημασία, η απόσυρση των μονάδων μονού τοιχώματος από το 2010 είναι δυνατόν να δημιουργήσει συνθήκες «ευφορίας» του τομέα που, δευτερογενώς ασκεί ευνοϊκή επίδραση στον τομέα ξηρού φορτίου.
- (v) Τελευταίο, αλλά ίσως το πιο σημαντικό, η επίλυση του παρόντος προβλήματος περί την έκδοση τραπεζικών επιστολών πιστώσεως (Letters of Credit) θα επιφέρει την εξομάλυνση της διαδικασίας αγοροπωλησιών αγαθών, που, εκείνη την στιγμή, αποτελούσε το βασικό εμπόδιο ομαλής διεξαγωγής του παγκόσμιου εμπορίου.

Για όλους τους παραπάνω λόγους, δεν είναι αβάσιμο να πιθανολογήσουμε ότι στο διάστημα των ακόλουθων μηνών είναι δυνατό να ξαναζήσουμε σε συνθήκες «ομαλής» αγοράς. Για όλους εκείνους που διαθέτουν ρευστό χρήμα, και στο βαθμό που αυτό δε χρειάζεται σαν εξασφάλιση απρόσκοπτης επιχειρηματικής δράσης, η ευκαιριακή αγορά νέων σε ηλικία πλοίων φαντάζει θετικό βήμα.

Το δίλημμα ωστόσο έγκειται σε όλους εκείνους που έχουν προβεί σε ναυπηγικές παραγγελίες που βρίσκονται σε φάση εκτέλεσης και για μεν εκείνους που ενέργησαν χωρίς ταυτόχρονη χρηματοδοτική κάλυψη και αδυνατούν τώρα να αντεπεξέλθουν στις συμβατικές υποχρεώσεις τους, και με δεδομένη την τρέχουσα

στενότητα, εναλλακτική λύση πέραν της κατά τον κατάλληλο χρόνο ακύρωσης με τις κατά το δυνατόν λιγότερες συνέπειες ίσως να μην υπάρχει.

Για τις περιπτώσεις όμως εκείνες που δεν προβάλλεται ζήτημα κακής εκτέλεσης των συμβατικών υποχρεώσεων και που η ακύρωση της παραγγελίας από τον αγοραστή είναι δυνατή, φαίνεται ότι μια αναθεώρηση της σκέυης επιβάλλεται ασχέτως των «αποδεκτών» αλλά όχι αμελητέων συνεπειών.

Πιο συγκεκριμένα, ενδέχεται για έναν ή περισσότερους από τους παραπάνω λόγους, ένα πλοίο που θα παραδοθεί το 2010 ή το 2011 αποτελεί ένα πολύτιμο επιχειρηματικό εργαλείο που θα κληθεί και θα ανταποκριθεί με επάρκεια στην πρόκληση μιας νέας οικονομικής άνοιξης που θα διαδεχτεί την όποια δυσπραγία.

5. Ανασκόπηση των Ελληνικών ναυπηγικών παραγγελιών του έτους 2009

Η ανασκόπηση που θα πραγματοποιήσουμε σε αυτή την ενότητα αφορά το έτος 2009. Και σε αυτή τη περίπτωση δεν θα πραγματοποιηθεί μηνιαία καταγραφή των παραγγελιών αλλά περισσότερο θα περιγραφεί η τάση των Ελλήνων πλοιοκτητών να προβούν σε νέες παραγγελίες και θα σχολιάσουμε την επικαιρότητα. Έτσι λοιπόν και με δεδομένο ότι η Ναυτιλία δεν μπορεί να εξηγηθεί μέσα από την απλή παράθεση πινάκων και αριθμών, αλλά επιδέχεται και απαιτεί κάποια ιδιαίτερη και ευρύτερη προσέγγιση, ο σχολιασμός των συμβαινόντων προβάλλεται απαραίτητος.

Στις αρχές του 2009, φαίνεται ότι η ναυτιλιακή ιστορία σκιάζεται από την παγκόσμια χρηματοπιστωτική κρίση που, μεταξύ άλλων, έχει επιδράσει κατά τρόπο αρνητικό στη δια θαλάσσης διακίνηση αγαθών με συνέπεια την κάθετη πτώση των δεικτών της ναυλαγοράς. Εξέλιξη που κατέστησε παρελθοντικές άκρως ενδιαφέρουσες πράξεις ασύμφορες και εν πολλοίς προβληματικές.

Υπό την πίεση των παραπάνω, αντί νέων παραγγελιών, πραγματοποιείται μια προσπάθεια διόρθωσης των ήδη υπαρχουσών. Προσπάθειες που ξεκινούν από το αίτημα ακύρωσης υφισταμένων παραγγελιών ή που στοχεύουν στην αλλαγή των όρων ή/και τη μετάθεση του χρόνου παράδοσης και ενίοτε καταλήγουν σε μονομερή

καταγγελία με απώλεια των προκαταβολών (σπανιότερα) ή στην εγκατάλειψη της προσπάθειας (συχνότερα). Γεγονός είναι ότι η αδυναμία μερικών ναυπηγείων να ανταποκριθούν στις συμβατικές υποχρεώσεις τους έχει διευκολύνει τις εν λόγω προσπάθειες.

Το πόσες και ποιες είναι οι προσπάθειες είναι πολύ δύσκολο να γίνει γνωστό. Στην προηγούμενη ενότητα της ανασκόπησης του 2008 είχαμε υποθέσει ένα 5% και είχαμε προβλέψει σημαντικά ανώτερο ποσοστό στο διάβα του χρόνου. Σε μερικές περιπτώσεις η έκβαση είναι συνάρτηση της σχέσης αγοραστή και ναυπηγείου και άλλοτε πάλι αποτελεί λύση στο πρόβλημα ενός υπερφορτωμένου με παραγγελίες ναυπηγείου.

Και ενώ οι ανά τον κόσμο οικονομικοί αναλυτές και άλλοι ειδικοί διατυπώνουν διάφορες εκδοχές αρκετές φορές αλληλοσυγκρουόμενες περί του βάθους και της διάρκειας της κρίσης, εμείς από τη μεριά μας οφείλουμε να σημειώσουμε (i) την αργή άνοδο της ναυλαγοράς ξηρού φορτίου, (ii) την έντονη δραστηριότητα στις διαλύσεις υπερηλίκων πλοίων και (iii) τη μέσα από σύντομες προσπάθειες διαφαινόμενη βαθμιαία επίλυση των διατραπεζικών προβλημάτων.

Τους πρώτους λοιπόν μήνες του 2009, τα ημερήσια δελτία ναυπηγικών παραγγελιών αλλά και όλος ο ναυτιλιακός τύπος αναφέρουν ότι δεν υπάρχει καμία νέα παραγγελία. Συγχρόνως, οι προοπτικές της μελλοντικής διακύμανσης προσφοράς –ζήτησης παίζονται στους εξής τομείς:

- (i) Πληθαίνουν οι αιτήσεις ακύρωσης υφισταμένων παραγγελιών με τύχη που ποικίλει από τη σχετική επιτυχία συνάρτηση πλήθους παραγόντων και με όχι πάντα ανώδυνες συνέπειες μέχρι της πλήρους αρνήσεως.
- (ii) Προδιαγράφεται αδυναμία εκτέλεσης σημαντικού αριθμού εκ των παραγγελιών σε μικρά ή και νέα ναυπηγεία που είχαν στηρίξει την ναυπήγηση στην επέκταση των υπαρχουσών ή στην κατασκευή νέων εγκαταστάσεων και που τώρα αδυνατούν να πραγματοποιήσουν λόγω χρηματοδοτικών δυσχερειών ή και κυβερνητικών φραγμών στις νέες επεκτάσεις όπως στην περίπτωση της Κίνας.

- (iii) Οι διαλύσεις παλαιών πλοίων με έμφαση κυρίως στο ξηρό φορτίο υποδηλώνουν μια δυναμική χρονιά – ρεκόρ σε αριθμό και όγκο διαλύσεων.
- (iv) Παρά τις πολύ συχνές διακυμάνσεις, η παγκόσμια ναυλαγορά ξηρού φορτίου μάλλον οδηγείται σε επίπεδα ναύλων που επιτρέπουν αποσβέσεις με ναυπηγικές τιμές της καλής περιόδου.

Στα παραπάνω, προστίθεται και η ακόλουθη παρατήρηση: Στη διάρκεια της μεγάλης κρίσης 1981-1987, είχε επισημανθεί μια πλήρη απουσία ναυπηγικών παραγγελιών για ένα μεγάλο χρονικό διάστημα, ιδίως σε ορισμένους τύπους (π.χ. VLCC), κάτι που ισοδυναμεί με την έλλειψη μονάδων του ίδιου είδους στις αρχές του 2009 και φυσικά όπως επισημάναμε σε προηγούμενη παράγραφο και στα τέλη του 2008. Αυτό αυτόματα μεταφράζεται είτε σε πλήρη ανυπαρξία παραδόσεων από το 2011 και για κάποιο μετέπειτα διάστημα ή, σε μια άλλη εκδοχή, τα πλοία που μέλλει να παραδοθούν το 2010 – 2011 θα αποτελούν πολύτιμα assets μιας πλήρως αποκατεστημένης οικονομίας.

Καθώς λοιπόν για το πρώτο μισό του 2009 δεν υπάρχουν νέες παραγγελίες πλοίων, μένει μόνο ο σχολιασμός των διαδικασιών ακύρωσης των ήδη υφισταμένων παραγγελιών, κάτι που δεν είναι και ιδιαίτερα εύκολο, αφού τόσο η πλευρά των αγοραστών όσο και εκείνη των ναυπηγείων φαίνονται απρόθυμοι να γνωστοποιήσουν σχετικά στοιχεία.

Με δεδομένο, λοιπόν, ότι το πρώτο μισό του 2009 δεν εμφανίζει νέες παραγγελίες ώστε να μπορέσουμε περεταίρω να αναλύσουμε την αγορά και σχεδόν εξαντλήσαμε παραπάνω την όποια ανάλυση των σχετικών περί τις ναυπηγήσεις στοιχείων, θα προσπαθήσουμε ακολούθως να θίξουμε ένα θέμα που δεν έχει γίνει μέχρι τώρα αντικείμενο προσοχής και αφορά τόσο στην πλοιοκτησία όσο και στην ναυπηγική βιομηχανία. Βεβαίως, ο αριθμός και ο όγκος των παραγγελιών κατά τα δύο τελευταία έτη υπήρξε υπερβολικός καθώς και σημαντικός αριθμός εξ αυτών δεν πρόκειται να πραγματοποιηθεί για διάφορους λόγους. Αυτό που δεν έχει δεόντως συνειδητοποιηθεί είναι ότι για έξι περίπου μήνες, κανένα σχεδόν νέο συμβόλαιο που

να αφορά σε συμβατικό τύπο πλοίου δεν έχει πραγματοποιηθεί. Αυτό μπορεί να συμβαίνει διότι:

- (i) Έχει διαταραχτεί η χρηματική ρευστότητα των ναυπηγείων αφού οι εισροές εκ των προκαταβολών των νέων συμβολαίων κατά κανόνα συνιστούν τη βασική μέθοδο επίλυσης του προβλήματος.
- (ii) Θα έλθει κάποια στιγμή, πιθανόν γύρω στα 2012, που οι ναυπηγικές κλίνες θα είναι άδειες, ενώ, σε απώτερο μέλλον, δεν θα υπάρχουν πλοία κατασκευασμένα σε κάποιες δεδομένες χρονολογίες. Το φαινόμενο δεν είναι πρωτοφανές. Συνέβη και στις αρχές της δεκαετίας του 1980, κατά τη μακρά κρίση 1981-1987.

Στο ίδιο ακριβώς μοτίβο εξελίσσονται και οι επόμενοι μήνες του 2009 χωρίς νέες παραγγελίες. Το φαινόμενο κρίνεται πλέον φυσιολογικό αφού η αντίληψη του υπερβολικού αριθμού και όγκου των σε εκκρεμότητα ναυπηγικών παραγγελιών απομακρύνει κάθε σκέψη για ανάπτυξη στόλου με την τόσο προσφιλή κατά τα τελευταία τέσσερα χρόνια καταφυγή στα ναυπηγεία. Παράλληλα, φαίνεται ότι η χρηματοδότηση μιας τέτοιας πράξης κινείται στις σφαίρες του ανέφικτου αφού και οι σχετικές τράπεζες και χρηματοδοτικοί οργανισμοί μετρούν τα μέχρι στιγμής δεδομένα και στέκονται απρόθυμες έως και εν αδυναμία ικανοποίησης τυχόν αιτήματος.

Τόσο η πλευρά των ναυπηγείων όσον και εκείνη του εφοπλισμού παραμένουν σιωπηλές αφού και στους δύο δεν συμφέρει η δημοσιότητα. Εξαίρεση αποτελούν ορισμένες πράξεις που αφορούν σε εισηγμένες στο χρηματιστήριο εταιρείες, που ως εκ του νόμου είναι υποχρεωμένες να κοινοποιούν μέρος των σχετικών ενεργειών τους. Το τελικό αποτέλεσμα καθίσταται τόσο αβέβαιο που μπορεί να οδηγηθούμε σε ανακρίβειες σε περίπτωση που επιδοθούμε στην όποια ανάλυση.

Σαν τελικό συμπέρασμα, φαίνεται ότι, μέσα από αργές όσο και βασανιστικές διαδικασίες, η αγορά μάλλον οδηγείται σε κάποιας μορφής ισορροπία που, σε συνδυασμό με κάποιες ανατάσεις της ναυλαγοράς, πιθανόν να οδηγήσουν σε εξομάλυνση της όποιας προβληματικής εικόνας.

Η πλήρη ανυπαρξία νέων παραγγελιών αν το εξετάσει κανείς από την πλευρά της ανάγκης ταχείας αποκατάστασης της ισορροπίας προσφοράς και ζήτησης στην παγκόσμια αγορά ναυλώσεων, μπορεί να κριθεί θετικά. Η προσοχή μας στρέφεται συγχρόνως στις ακυρώσεις, όπου όπως ήδη αναφέραμε δεν μπορούν να λεχθούν πολλά δεδομένου ότι, με ελάχιστες εξαιρέσεις, σιγή επικρατεί και στο στρατόπεδο των αγοραστών και των ναυπηγείων. Οι λόγοι είναι απλοί. Πώς να παραδεχτεί το ναυπηγείο ότι έκανε έκπτωση στην τιμή του πλοίου όταν οι λοιποί αγοραστές μπορεί να ζητήσουν το ίδιο; Πώς να παραβεί ο Πλοιοκτήτης τον κώδικα συμπεριφοράς και να δώσει στοιχεία της αναδιάταξης του στόλου του; Ωστόσο, ο αριθμός των ακυρώσεων φαίνεται ότι είναι σαφώς μικρότερος από τον επιδιωκόμενο καθώς φαίνεται μια οξεία και διαρκούσα άνοδο της ναυλαγοράς του bulkcarrier που δημιουργεί δισταγμούς και ωθεί προς ματαίωση σχετικών ακυρωτικών σχεδίων. Ενώ στον τομέα των χύδην φορτίων μια κάποια μικρή ελπίδα αισιοδοξίας δεν είναι εξωπραγματική, στους τομείς των tankers και των containers, δεν υπάρχει κάποιου είδους ανάκαμψη στον ορίζοντα.

Στους ακόλουθους μετά-καλοκαιρινούς μήνες και μέχρι το τέλος του 2009, διαφαίνεται μια κάποια μικρή δραστηριότητα. Αυτή η δραστηριότητα χαρακτηρίζεται περισσότερο από παραγγελίες που η τιμή αγοράς έχει οριστεί μειωμένη κατά 15% περίπου έναντι των ανωτάτων τιμών του 2008. Επιπλέον, έχει ξεκαθαρίσει λίγο το τοπίο των ακυρώσεων των ναυπηγικών παραγγελιών το οποίο δείχνει ότι σε παγκόσμια κλίμακα, οι ακυρώσεις δεν ξεπερνούν το 10% των υφισταμένων παραγγελιών, χωρίς όμως να μπορεί να αποκλειστεί τυχόν διπλασιασμό τους μέχρι το τέλος της χρηματοδοτικής κρίσης. Παράλληλα, τα επίπεδα των ναύλων αυτής της περιόδου είναι μάλλον ανώτερα των προ εξαετίας εκείνων κάνοντας έτσι την λέξη κρίση που αναφέραμε προηγουμένως να ωχριά. Μοιάζει λοιπόν αυτή την περίοδο η αγορά των διαλύσεων να χάνει τη δυναμική της και η αγορά δειλά δειλά να οδηγείται σε αποκατάσταση.

6. Συμπεράσματα της ανασκόπηση των ελληνικών ναυπηγικών παραγγελιών του έτους 2009

6.1. Ναυπηγική δραστηριότητα των Ελλήνων Πλοιοκτητών το 2009

Κατά το πρώτο εξάμηνο του 2009, σημειώνεται μια πλήρης απουσία νέων παραγγελιών από τους Έλληνες πλοιοκτήτες κάτι που φαίνεται να ισχύει και κατά τη διάρκεια του τρίτου τριμήνου. Ωστόσο, τους τελευταίους μήνες του έτους σαφώς διαφαίνεται μια κάποια αλλαγή στην στάση των Ελλήνων πλοιοκτητών που μοιάζει να ορίζει μια νέα εποχή, στην οποία τα δρώμενα φαίνεται να επιστρέφουν σε ένα λογικό επίπεδο που επιτρέπει τουλάχιστον την επιβίωση της ναυπηγικής βιομηχανίας.

Σε γενικές γραμμές, το 2009 αποτελεί για όλους τους εμπλεκόμενους, πλοιοκτήτες, ναυπηγεία, ναυτιλιακούς μεσίτες, χρονιά προσαρμογής προηγούμενων παραγγελιών με στόχο (i) την ακύρωση τόσων περισσότερων παραγγελιών όσων τα ναυπηγεία είναι σε θέση να χάσουν, (ii) ώθησης των νέων παραγγελιών σε παράδοση μετά από έξι έως δεκαοκτώ μήνες από το αρχικά προβλεπόμενο, (iii) μείωση των τιμών και, (iv) ένα συνδυασμό από των παραπάνω. Σε ορισμένες περιπτώσεις, πραγματοποιήθηκε ακόμα και αλλαγή του τύπου των πλοίων της παραγγελίας. Διαπιστώσαμε επίσης, σε λίγες ωστόσο περιπτώσεις, τα ναυπηγεία να εμφανίζονται «διπλωματικά» πρόθυμα να συμφωνήσουν με μεταγενέστερη παράδοση ή ακόμα και σε ακύρωση κάποιων παραγγελιών, τη στιγμή που διαπίστωσαν ότι το βιβλίο παραγγελιών τους (order book) ήταν υπερβολικά ογκώδες και δεν θα μπορούσαν ποτέ να ανταποκριθούν στις υποχρεώσεις των συμβολαίων τους. Το τελευταίο κυρίως ισχύει σε εκείνα τα νεοεισερχόμενα στην βιομηχανία ναυπηγεία με μικρή έως ελάχιστη εμπειρία ναυπηγήσεων.⁷

⁷ Γ. Μπάνος, Απρίλιος – Ιούνιος 2009; Άρθρο στα Χρονικά Ναυπηγών Μηχανικών και στα Ναυτικά Χρονικά.

6.2. Προβλέψεις – Διαπιστώσεις

Σε ποιο βαθμό όμως η προαναφερόμενη διαπίστωση έχει επηρεάσει το βιβλίο παραγγελιών των ναυπηγείων παραμένει ασαφές καθώς τα συμβαλλόμενα μέρη (πλοιοκτήτες και ναυπηγεία) δεν έχουν κανένα λόγο να δημοσιοποιήσουν τις όποιες διορθωτικές δράσεις, αφήνοντας έτσι την αγορά στο σκοτάδι. Ωστόσο, μπορούμε να αναφέρουμε κάποιες ανεπίσημες προβλέψεις. Συγκεκριμένα, προβλέψεις μεσιτών της αγοράς αναφέρουν ότι 12-15% των υπάρχουσών παραγγελιών έχουν ακυρωθεί κατά το Σεπτέμβριο του 2008 ενώ έχει δοθεί αναβολή παραδόσεων που αντιπροσωπεύει τουλάχιστον το 30%. Ελλείψει αξιόπιστων στοιχείων, δεν μπορούμε να υιοθετήσουμε αυτή την άποψη. Πρέπει, ωστόσο, να επισημάνουμε ότι ένα σημαντικό ποσοστό των παραγγελιών που εκκρεμούσαν εκείνη την περίοδο υπολείπεται χρηματοδότησης. Έχοντας ήδη κατατεθεί η πρώτη δόση, και με την ελπίδα ότι κάτι μπορεί να αλλάξει μέχρι τη στιγμή που πρέπει να πραγματοποιηθεί η δεύτερη δόση, ο αγοραστής δεν αποκαλύπτει δημόσια το πρόβλημα φοβούμενος ότι τα χρήματα που έχουν ήδη πληρωθεί θα χαθούν. Προβλέψεις αναφέρουν ότι το τοπίο σύντομα θα ξεκαθαρίσει και ίσως υπάρξει ένα νέο κύμα ακυρώσεων, αυτή τη φορά δημιουργώντας μια ακόμα πιο δυσάρεστη ατμόσφαιρα.

Η αγορά εκείνη που υπέστη τις μεγαλύτερες συνέπειες λόγω της χρηματοπιστωτικής κρίσης είναι η ξηρών φορτίων χύδην (dry bulk market). Ωστόσο, κατά το 2009 ανέκαμψε τόσο δραματικά που έφτασε σε επίπεδα των πολύ καλών ημερών των ναύλων. Από την άλλη, τα δεξαμενόπλοια υφίστανται μεγάλες μεταπτώσεις εξαιτίας των διακυμάνσεων της αγοράς και της μελλοντικής αβεβαιότητας που υπάρχει. Η αγορά των εμπορευματοκιβωτίων, τέλος, που αποτελούν η έκφραση της κατανάλωσης του τελικού προϊόντος, βρίσκεται ακόμη στο στόχαστρο και επηρεάζεται τόσο δραματικά από την κρίση στη οικονομία χωρίς να υπάρχει καμία ορατή έξοδος.

6.3. Μια νέα εποχή;

Πρέπει να αναφέρουμε, στηριζόμενοι στους τελευταίους δύο και τρεις μήνες του έτους, ότι τα στοιχεία της αγοράς είναι ιδιαίτερα ενθαρρυντικά αν αναλογιστούμε τα συγκριτικά χαμηλά επίπεδα των τιμών των πλοίων. Είναι μάλλον λοιπόν προβλέψιμη μια άνοδος της τάσης για νέες παραγγελίες.

Οι παραγγελίες που καταγράφηκαν το 2009 δεν ήταν πολλές. Όπως ήδη αναφέραμε, η ελληνική ναυτιλία έμεινε μακριά από τα ναυπηγεία κατά τη διάρκεια του πρώτου εξαμήνου του έτους. Ορισμένες νέες παραγγελίες που καταγράφηκαν εκείνη την περίοδο μάλλον αποτελούν παλιότερες συμφωνίες που άργησαν να δημοσιευτούν ή απλώς αποτέλεσαν αντικατάσταση υπαρχουσών παραγγελιών με νέους τύπους πλοίων ίσως πιο κερδοφόρους από τον αρχικό. Διαπιστώθηκε, ωστόσο, και μια τάση από ορισμένους πλοιοκτήτες να επαναλάβουν την δραστηριότητα που επέδειξαν κατά τα έτη 2004 – 2008 και το 2009. Αυτό συνέβη κυρίως κατά τη διάρκεια του τελευταίου τριμήνου του έτους. Δυστυχώς, δεν θα παραθέσουμε λεπτομέρειες των παραγγελιών καθώς δεν αποτελεί αυτός ο στόχος μας. Θα σημειώσουμε για ακόμα μια φορά ότι δεν είναι δυνατόν να παραθέσουμε λεπτομέρειες της αγοράς καθώς τα ενδιαφερόμενα μέρη συχνά επιθυμούν να διατηρήσουν την ανωνυμία τους στοχεύοντας στην αποφυγή της όποιας ταλαιπωρίας που μπορεί τελικά να προκύψει και έτσι προτιμούν να κρατούν κρυφές τις ενέργειες τους.

Για όλους τους λόγους που προαναφέραμε, τα νούμερα που ακολουθούν ενδέχεται να μην είναι απολύτως ακριβή καθώς οι νέες παραγγελίες, οι ακυρώσεις παλιών παραγγελιών, η επέκταση του χρόνου παράδοσης και άλλες τροποποιήσεις των αρχικών συμβολαίων δυσκολεύουν την παρακολούθηση και την αξιολόγηση των λεπτομερειών. Αναφέρουμε λοιπόν, με κάθε επιφύλαξη ότι οι εκκρεμείς ελληνικές παραγγελίες κατά το τέλος του έτους φαίνεται να είναι ως εξής:

Τύπος	No.	DWT (million tons)
Bulk Carriers	360	35
Tankers	240	20
Containers	20	3
Ro/Ro	4	-
Συνολικά	624	58

Πίνακας 2. Ελληνικές παραγγελίες το 2009

Οι εκκρεμείς παραγγελίες στη παγκόσμια ναυπηγική βιομηχανία κατά το τέλος του 2009, υπολογίζεται ότι είναι:

Τύπος	No.	DWT (million tons)
Bulk Carriers	3200	280
Tankers	2200	150
Containers	950	60
Ro/Ro	260	4
Συνολικά	6610	494

Πίνακας 3. Παγκόσμιες παραγγελίες το 2009

Οι μεγάλες παραγγελίες που πραγματοποιούνται κατά το τέλος του 2009, χωρίς αμφιβολία, αποκαλύπτουν είτε μια ισορροπημένη εκτίμηση του μέλλοντος της αγοράς ή μια υπερβολική αισιοδοξία του αγοραστή. Είναι άλλωστε προφανές, ότι η όποια κρίση μπορεί απλά να αποτελέσει και μια εξαιρετική ευκαιρία για νέες επενδύσεις. Αυτές όμως οι παραγγελίες, είναι ό, τι καλύτερο έχουμε να σημειώσουμε κατά το 2009, που σε γενικές γραμμές, φαίνεται να είναι μία φτωχή σε παραγγελίες χρονιά, αν και πολύ καλύτερη από αυτή που αναμένονταν υπό τις προβλεπόμενες συνθήκες της αγοράς.

Συμπερασματικά, θα λέγαμε ότι η εικόνα όπως περιγράφεται για το επόμενο έτος, το 2010, μπορεί να μην είναι η ιδανική για την ναυτιλία καθώς

προστεθήκαν στην παγκόσμια αγορά μερικά εκατομμύρια τόνοι φορτίου περισσότερο από το 2009 που μαζί με τα πλοία που θα παραδοθούν το 2010, θα πρέπει να μοιραστούν τα υπάρχουσα φορτία. Κάτι τέτοιο, όπως είναι φυσικό μπορεί να οδηγήσει στην ύπαρξη πλεονάζουσας χωρητικότητας τέτοιας ώστε, αν δεν ανακάμψει η αγορά, να μπορεί να προκαλέσει ιδιαίτερες δυσκολίες.

7. Ανασκόπηση των ελληνικών ναυπηγικών παραγγελιών του έτους 2010

Η ανασκόπηση μας σε αυτό το σημείο θα επικεντρωθεί στην ελληνική δραστηριότητα στον τομέα των νεότευκτων παραγγελιών κατά το έτος 2010. Κατά τους πρώτους έξι μήνες του έτους μπορεί να πραγματοποιηθεί λεπτομερής καταγραφή των νέων παραγγελιών κάτι που όμως είναι δυσκολότερο για τους μήνες μετά του καλοκαιριού καθώς τη στιγμή που γράφεται η παρούσα εργασία μόλις ένας μήνας έχει περάσει από το κλείσιμο του έτους και τα ακριβή στοιχεία δεν έχουν ακόμα ανακοινωθεί. Έτσι λοιπόν, κατά τους πρώτους έξι μήνες του 2010 φαίνεται ότι οι Ελληνική πλοιοκτησία πραγματοποίησε τις παρακάτω παραγγελίες νεότευκτων:

Τύπος	No.	Μέγεθος Πλοίου	DWT	Μέγεθος Επένδυσης
<u>Bulk Carriers</u>				
Ultra-cape	5 x	206.000	1.030.000	\$ 340 m
Capesize	7 x	180.000	1.260.000	\$ 383 m
Kamsarmax	55 x	81.000*	4.396.400	\$ 1.956 m
Panamax	2 x	76.000	152.000	\$ 66 m
Supramax	6 x	56.000*	340.000	\$ 176 m
Handysize	18 x	35.000*	630.000	\$ 440 m
Συνολικά	93		7.807.400	\$ 3.361 m

<u>Τύπος</u>	<u>No.</u>	<u>Μέγεθος Πλοίου</u>	<u>DWT</u>	<u>Μέγεθος Επένδυσης</u>
<u>Tankers</u>				
VLCC	6 x	320.000*	1.916.000	\$ 600 m
Suezmax	6 x	158.000	948.000	\$ 386 m
Aframax	10 x	115.000	1.150.000	\$ 540 m
Συνολικά	22		4.014.000	\$ 1.526 m
<u>Containers</u>				
C/V Feeder	2 x	1040 TEU		\$ 36 m

Πίνακας 4. Ελληνικές παραγγελίες το πρώτο εξάμηνο του 2010.⁸

Σημείωση: Ο (*) δηλώνει το μέσο DWT, οπότε τα μεγέθη των συγκεκριμένων κατηγοριών μπορεί να είναι ελαφρώς διαφοροποιημένα

Συγκεντρωτικά ο παραπάνω πίνακας φανερώνει 117 νέες παραγγελίες συνολικού DWT 11.821.400 και συνολικής επένδυσης \$4.923 δισεκατομμυρίων. Η μεγάλη πλειοψηφία των ελληνικών παραγγελιών πήγε στην Κορέα (77 στο σύνολο από τα ανωτέρω που μεταφράζεται σε 57 bulkcarriers, 18 δεξαμενόπλοια και 2 containers) ενώ η Κίνα περιορίστηκε σε 38 στο σύνολο των ανωτέρων δηλαδή 34 bulkcarriers και 4 πετρελαιοφόρα. Η Ιαπωνία από την άλλη έχασε έδαφος και εξασφάλισε μόνο δύο παραγγελίες. Παράλληλα, πρέπει να πούμε ότι οι παραπάνω τιμές αποτελούν μέσους όρους και εκτιμήσεις σε εκατομμύρια δολάρια και μπορεί να διαφέρουν από παραγγελία σε παραγγελία. Ωστόσο, αξίζει να σημειώσουμε ότι στο τέλος της υπό εξέταση περιόδου, διαπιστώσαμε μια τάση αύξησης των τιμών. Την ίδια στιγμή, θα πρέπει να σημειώσουμε κάποιους δισταγμούς από την πλευρά των πλοιοκτητών για να συνεχίσουν να πραγματοποιούν νέες παραγγελίες, γεγονός που ίσως σημαίνει ότι θα σταθεροποιηθούν οι τιμές των νέων πλοίων και ίσως δείξουν

⁸ Πηγή: Μηνιαία Ανασκόπηση Ναυπηγικών παραγγελιών από την εταιρεία George Moundreas

ακόμα και μια κάποια ελαφριά κάμψη. Επιπλέον, πρέπει να αναφέρουμε την προσωρινή ένδειξη πτώσης της αγοράς των εμπορευματικών μεταφορών που σίγουρα διαδραμάτισε κάποιο ρόλο σε αυτό. Εντωμεταξύ, οι συνεχώς αυξανόμενες δαπάνες για την ναυπήγηση των νέων πλοίων περιπλέκουν ακόμα περισσότερο το όλο θέμα.

Συμπερασματικά θα λέγαμε ότι σε σύγκριση με τα τελευταία χρόνια φαίνεται με μεγάλη σαφήνεια ότι αν και το 2010 είναι κατώτερο από πλευράς δραστηριότητας νέων παραγγελιών από το 2006 και το 2007 (322 παραγγελίες 27,5 εκατομμυρίων DWT και 556 παραγγελίες 42,8 εκατομμυρίων DWT αντίστοιχα), το πρώτο εξάμηνο του 2010 ξεπερνά το 2008, το τελευταίο δηλαδή έτος των καλών ημερών της ναυπηγικής βιομηχανίας κατά το οποίο πραγματοποιήθηκαν 172 νέες παραγγελίες που αντιστοιχούν σε 19.2 εκατομμύρια DWT. Το επενδύσιμο κεφάλαιο δεν μπορεί να αποτελέσει μέτρο σύγκρισης εξαιτίας των αρκετά χαμηλότερων τιμών των πλοίων σε σχέση με τα τελευταία χρόνια που οι τιμές των πλοίων ανέβηκαν δραματικά λόγω της μεγάλης ζήτησης.

Μέχρι το τελευταίο τρίμηνο του 2009, το γενικό μέλημα ήταν ο αριθμός και ο όγκος των παραγγελιών σε εκκρεμότητα. Οι μέθοδοι της αύξησης του αριθμού των ακυρώσεων ήταν το πιο φλέγον ζήτημα της περιόδου. Ξαφνικά, ξεκινώντας από το Νοέμβριο του 2009, η όποια ανησυχία αντικαταστάθηκε από μια σταδιακά αυξανόμενη βιασύνη για νέες παραγγελίες. Συμπερασματικά, δε διαβλέπονται νέες παραγγελίες για την περίοδο των μηνών του καλοκαιριού καθώς θεωρείται ότι η παγκόσμια ναυτιλία προσωρινά θα απέχει από τη διάθεση για περισσότερες παραγγελίες και θα περιμένει για κάποια θετικά σημάδια της ανάκαμψης της αγοράς των εμπορευματικών μεταφορών και τη σταθεροποίηση της ανάπτυξης της κινεζικής οικονομίας πριν να οδηγηθεί σε αποφάσεις.

Κεφάλαιο 5

1. Εισαγωγή στην ναυπηγική πολιτική – Σημαντικά κριτήρια επιτυχίας των χωρών που ηγούνται της παγκόσμιας ναυπηγικής βιομηχανίας

Στο κεφάλαιο 2, παρουσιάστηκαν όλοι εκείνοι οι σημαντικοί παράγοντες που μπορούν να επηρεάσουν την ναυπηγική βιομηχανία μιας χώρας. Οι παράγοντες αυτοί ουσιαστικά καθορίζουν την συνολική ανταγωνιστικότητα μιας χώρας που διαθέτει ναυπηγική βιομηχανία ή που επιθυμεί να επενδύσει σε αυτή. Όταν μια χώρα επιθυμεί να γίνει ηγέτης στην παγκόσμια ναυπηγική αγορά, υπάρχουν κι άλλες πτυχές που πρέπει να εξεταστούν, δεδομένου ότι μια ηγετική επιχείρηση στην αγορά πρέπει να διαθέτει μοναδικές δυνατότητες και ικανότητες καθώς και ειδική εξωτερική υποστήριξη που άλλες χώρες μπορεί να μην έχουν. Μια μελέτη σχετικά με την ανάπτυξη και την εμπειρία τόσο της Ιαπωνικής όσο και της ναυπηγικής βιομηχανίας της Νότιας Κορέας, θα ήταν πολύ χρήσιμη και θα μας βοηθούσε να καθορίσουμε εκείνους τους παράγοντες επιτυχίας που πρέπει να έχει μια συνεχώς αυξανόμενη ηγετική φυσιογνωμία στην ναυπηγική αγορά. Από την ανάλυση μας εξαιρέσαμε την Κίνα, καθώς αυτή αποτελεί μια νεοεισαχθείσα δύναμη στον ναυπηγικό χάρτη και δεν υπάρχουν αρκετά ιστορικά στοιχεία που θα βοηθούσαν την ανάλυση μας. Οφείλουμε όμως να αναφέρουμε ότι οι παράγοντες που αναλύονται ακολούθως και ευνόησαν την ανάπτυξη της Ιαπωνίας και της Κορέας είναι όλοι εκείνοι που εφάρμοσε τελικά η Κίνα ώστε να επιβάλει την ναυπηγική της βιομηχανία σε παγκόσμιο επίπεδο. Θα μπορούσαμε δηλαδή να παραδεχτούμε ότι η Κίνα πάτησε στα βήματα της Ιαπωνίας και της Κορέας προκειμένου να εδραιωθεί στον παγκόσμιο ναυπηγικό χάρτη. Όλοι οι ακόλουθοι παράγοντες αναφέρονται με σκοπό να αναλυθεί η στρατηγική που μπορεί να χαράξει μια χώρα για να ηγηθεί στον τομέα της ναυπηγικής.

2. Η μετάβαση από την γεωργία στην βιομηχανία

Ιαπωνία

Πρέπει να αναφέρουμε ότι η ανάπτυξη της Ιαπωνικής ναυπηγικής βιομηχανίας συνέβη παράλληλα με την πορεία που ακολούθησε η χώρα στην εκβιομηχάνιση της. Από το 1955, η απογείωση της ιαπωνικής οικονομίας συνέβαλλε σημαντικά στις εισαγωγές και εξαγωγές της χώρας δημιουργώντας έτσι ένα εξαιρετικό οικονομικό περιβάλλον για την εγχώρια ναυτιλία να αναπτυχτεί κάτι που σύντομα επεκτάθηκε και στην ναυπηγική βιομηχανία. Σε μια περίοδο δέκα ετών, οι εισαγωγές αυξήθηκαν από 2.400 εκατομμύρια δολάρια σε 7.900 εκατομμύρια δολάρια, αύξηση της τάξεως του 330%. Τα εμπορεύματα που εισάγονται από την Ιαπωνία ήταν κυρίως πρώτες ύλες και συνδέονται με την ενέργεια, όπως μεταλλεύματα σιδήρου και αργού πετρελαίου. Οι εξαγωγές σημείωσαν σχεδόν τον ίδιο ρυθμό ανάπτυξης. Συγκεκριμένα από 2.000 εκατομμύρια δολάρια ΗΠΑ αυξήθηκαν σε 6.600 εκατομμύρια δολάρια. Κατά τη διάρκεια αυτής της περιόδου, η δομή της ιαπωνικής οικονομίας γνώρισε μια αλλαγή, πέρασε δηλαδή από την παραγωγή εμπορευμάτων που σχετίζονται με την ελαφριά βιομηχανία στην παραγωγή προϊόντων της βαριάς βιομηχανίας. Ένα παράδειγμα ο χάλυβας που εξήχθη το 1964 άξιζε 909 εκατομμύρια δολάρια, νούμερο που είναι σχεδόν το τετραπλάσιο της ποσότητας εξαγωγής του 1955. Η τεραστία εισαγωγική και εξαγωγική δραστηριότητα της χώρας απαιτεί ένα μεγάλο στόλο για την υποστήριξη της, ως εκ τούτου, η Ιαπωνική ναυτιλιακή βιομηχανία ανταποκρίθηκε σε αυτές τις τεράστιες ανάγκες αυξάνοντας το tonnage της χώρας από 3.735.000 GRT σε 10.813.000 GRT. Τέλος, οι παραγγελίες των νέων πλοίων κατά τη διάρκεια αυτής της περιόδου τοποθετήθηκαν ως επί το πλείστον σε Ιαπωνικά ναυπηγεία.⁹

Νότια Κορέα

Η βιομηχανοποίηση της Νότιας Κορέας ξεκίνησε στις αρχές της δεκαετίας του 1970. Η οικονομία έδειξε τα ίδια χαρακτηριστικά με αυτά της Ιαπωνικής οικονομίας στα μέσα της δεκαετίας του 1950. Η Νότια Κορέα άρχισε την εισαγωγή μεγάλων

⁹ Zhendong Lu, 2004/2005; “Can China Become No. 1 Shipbuilding Nation in 2015”, MSc. in Maritime Economics and Logistics.

ποσοτήτων πρώτων υλών και υλών ενεργείας και την εξαγωγή πολλών προϊόντων της βαριάς βιομηχανίας. Κατά τη διαδικασία της βιομηχανοποίησης της χώρας, η ναυπηγική βιομηχανία αναπτύχθηκε χάρη στην τεράστια εσωτερική ζήτηση για πλοία.

3. Συμμετοχή της κυβέρνησης – οικονομικές ενισχύσεις

Ιαπωνία

Κατά τη διάρκεια της μελέτης της Ιαπωνικής ναυπηγικής βιομηχανίας, διαπιστώθηκε η κυβερνητική συμμετοχή η οποία έπαιξε βασικό ρόλο στη διευκόλυνση της ανάπτυξης της βιομηχανίας. Ήδη από τις αρχές της δεκαετίας του 1950, η Ιαπωνική κυβέρνηση ξεκίνησε ένα πρόγραμμα ενίσχυσης της ναυπηγικής βιομηχανίας, που επέτρεψε στις Ιαπωνικές ναυτιλιακές εταιρείες να αποκτήσουν ευνοϊκά δάνεια για την επέκταση του στόλου τους. Το πρόγραμμα υπαγόρευε ότι οι ναυτιλιακές εταιρείες που έλαβαν τα δάνεια από τα δημόσια χρήματα πρέπει να ναυπηγήσουν τα πλοία τους μόνο στην ίδια τη χώρα. Σήμερα, το εν λόγω πρόγραμμα είναι ακόμη ενεργό. Παρόλο που κάποιες προϋποθέσεις εφαρμογής κυβερνητικών δανείων έχουν αλλάξει, η λειτουργία του προγράμματος, το οποίο έχει στόχο καθαρά και μόνο να υποστηρίξει την εγχώρια ναυπηγική, εξακολουθεί να υπάρχει. Επιπλέον, προκειμένου να προσελκύσει για τα Ιαπωνικά ναυπηγεία νέες παραγγελίες της διεθνούς αγοράς, η κυβέρνηση παρέχει δάνεια με επιδοτούμενο χαμηλό επιτόκιο σε ξένους πλοιοκτήτες μέσω της Εξαγωγικής και Εισαγωγικής Τράπεζας της Ιαπωνίας (Export and Import Bank of Japan).

Νότια Κορέα

Το 1967, η υιοθέτηση του νόμου για την προώθηση της ναυπηγικής βιομηχανίας (Shipbuilding Industry Promotion Act) προετοίμασε το έδαφος για την ανάπτυξη της ναυπηγικής βιομηχανίας. Από τότε, η ναυπηγική βιομηχανία έχει λάβει τεράστια υποστήριξη από την κυβέρνηση. Από την άποψη της χρηματοδοτικής ενίσχυσης, τα μέτρα που λαμβάνονται από την κυβέρνηση της Κορέας είναι αρκετά όμοια με αυτά της Ιαπωνικής κυβέρνησης. Το 1957, η Εξαγωγική και Εισαγωγική Τράπεζα της

Κορέας (Export and Import Bank of Korea) ορίζεται με γνώμονα τη διευκόλυνση της ναυπηγικής βιομηχανίας. Επί του παρόντος, το μέγεθος του χαρτοφυλακίου της Τράπεζας είναι 900 εκατομμύρια δολάρια, που αποτελεί τη μεγαλύτερη πηγή χρηματοδότησης πλοίου στον κόσμο.¹⁰

4. Συμμετοχή της κυβέρνησης στην ναυπηγική στρατηγική της χώρας

Ιαπωνία

Συνειδητοποιώντας ότι η Ιαπωνική ναυπηγική βιομηχανία δεν ήταν ανταγωνιστική στη διεθνή αγορά τη δεκαετία του 1950, η κυβέρνηση δημιουργεί το Συμβούλιο Ορθολογισμού για τη Ναυπηγική Βιομηχανία (Shipbuilding Rationalization Council). Το Συμβούλιο αποτελείται από εμπειρογνώμονες με μεγάλη θαλάσσια εμπειρία προερχόμενοι από όλα τα πεδία που σχετίζονται με τη ναυπηγική βιομηχανία, με στόχο τη βελτίωση της συνολικής δυναμικότητας των ναυπηγείων. Για παράδειγμα, εκείνη τη χρονική στιγμή, οι τιμές του χάλυβα στην Ιαπωνία ήταν 30% υψηλότερες από τις τιμές σε άλλες χώρες με έντονη ναυπηγική δραστηριότητα. Το Συμβούλιο κλήθηκε να εργαστεί με τους εγχώριους κατασκευαστές χάλυβα ώστε να λύσει το πρόβλημα. Για την επίτευξη αυτού του στόχου, η κυβέρνηση αποφάσισε να προσφέρει χρηματοδοτικές ενισχύσεις. Αυτό αποτελεί το περίφημο "επιδότηση επιτοκίου" (interest subsidy). Εν τω μεταξύ, η κυβέρνηση παρέχει άδειες στους κατασκευαστές χάλυβα προκειμένου να εμπορεύονται για την ίδια τη χώρα επιτακτικής ανάγκης βασικά εμπορεύματα, τα κέρδη από τα οποία μοιάζουν να είναι αρκετά για την κάλυψη των εξόδων σε έρευνα και ανάπτυξη του ναυπηγικού χάλυβα. Όλα αυτά είχαν σαν αποτέλεσμα την μείωση των τιμών του χάλυβα και την βελτίωση της ποιότητας του. Στις μέρες μας, το Συμβούλιο εξακολουθεί να υπάρχει παρόλο που ο ρόλος του είναι σχετικά μικρότερος από πριν. Ίσως επειδή η Ιαπωνική ναυπηγική βιομηχανία είναι αρκετά ισχυρή ώστε να μπορεί να επιλύσει τέτοια θέματα από μόνη της. Επιπλέον, η κυβέρνηση ενεργά συμμετείχε στην αναδιοργάνωση και τη

¹⁰ Zhendong Lu, 2004/2005; "Can China Become No. 1 Shipbuilding Nation in 2015", MSc. in Maritime Economics and Logistics.

συνεργασία μεταξύ των ιαπωνικών ναυπηγείων, προσφέροντας εφικτές πολιτικές λύσεις και οικονομικά κεφάλαια για την ενίσχυση της βιομηχανίας.

Νότια Κορέα

Στη Νότια Κορέα, δεν υπάρχει κάποιο αντίστοιχο συμβούλιο αλλά η συμμετοχή της κυβέρνησης πιστεύεται ότι είναι πολύ ενεργή. Για παράδειγμα, το 2004, η κυβέρνηση της Κορέας περιόρισε την εξαγωγή του ναυπηγικού χάλυβα προς τα ναυπηγεία της Κίνας, λόγω της παγκόσμιας έλλειψης χάλυβα.

5. Συνεργασίες μεταξύ ναυπηγείων

Ιαπωνία

Η επιτυχία της Ιαπωνικής ναυπηγικής βιομηχανίας μπορεί να αποδοθεί επίσης στην αναδιοργάνωση της βιομηχανικής διάρθρωσης συγχρόνως με την ανάπτυξη και την αμέριστη συνεργασία μεταξύ των ναυπηγείων. Αυτό αύξησε την ανταγωνιστικότητα του κλάδου παραγωγής στο σύνολό του. Οι εις βάθος διαρθρωτικές αλλαγές συνέβησαν κατά τη διάρκεια του δεύτερου κλεισίματος της διώρυγας του Σουέζ που οδήγησε σε μια περίοδο εκρηκτικής ανάπτυξης, η οποία σε μεγάλο βαθμό σχημάτισε το υπάρχον προφίλ της βιομηχανίας. Το ολοένα και αυξανόμενο μέγεθος των πλοίων και των σημαντικών παραγγελιών που προέρχονται από το εξωτερικό, ενεργοποιείσαι την αναδιοργάνωση και την συνεργασία μεταξύ των ναυπηγείων.

Οι συγχωνεύσεις των μεγάλων ναυπηγείων στην Ιαπωνία πραγματοποιήθηκαν κυρίως για την ενίσχυση του οικονομικού τους χαρακτήρα και τη βελτίωση της αποτελεσματικότητας τους μέσω της καλύτερης αξιοποίησης των εγκαταστάσεων και του ανθρώπινου δυναμικού τους. Με άλλα λόγια, οι συγχωνεύσεις έδωσαν την ευκαιρία στα ναυπηγεία να αποφύγουν επενδύσεις σε εξοπλισμό που θα αύξανε τη δυναμικότητα του αλλά υπήρχε σε άλλο ναυπηγείο διευρύνοντας συγχρόνως την αγορά που το ναυπηγείο μπορούσε να εξυπηρετήσει. Βασικά, εφαρμόστηκαν οικονομίες κλίμακας που οδήγησαν σε αυτές τις συγχωνεύσεις. Μετά από αρκετές συγχωνεύσεις, επτά μεγάλες ναυπηγικές μονάδες προέκυψαν στην Ιαπωνία που κυρίως

στόχευαν στην αγορά των μεγαλύτερων πλοίων, όπως τα VLCC καθώς και στην υψηλότερη τιμή αγοράς αυτών.

Η συνεργασία μεταξύ των μικρότερων ναυπηγείων και των μεγαλύτερων ήταν το αποτέλεσμα μιας πολιτικής της κυβέρνησης το 1964, που ήρθε κάτω από το φόντο της άνθισης της αγοράς της ναυπηγικής βιομηχανίας. Σύμφωνα με αυτή την πολιτική που εφαρμόστηκε, τα μεγάλα ναυπηγεία έπρεπε να δουλεύουν για την κατασκευή μεγάλων πλοίων και μικρότερα ναυπηγεία για την κατασκευή μικρότερων πλοίων. Υπό την ενθάρρυνση της κυβέρνησης, η συνεργασία πραγματοποιήθηκε ομαλά. Συνήθως, τα μεγάλα ναυπηγεία οργάνωναν τα αρκετά μικρότερα ναυπηγεία σαν μια "ομάδα εργασίας" για να μπορέσουν να ανταγωνιστούν στην αγορά. Παρόλο που η συνεργασία αυτή ήταν αρκετά χαλαρή, και οι δύο πλευρές επωφελήθηκαν από αυτή καθώς το μικρότερο ναυπηγείο κατάφερε να αποκτήσει τεχνογνωσία (know how) από το μεγαλύτερο και τα μεγαλύτερα ναυπηγεία ορθότερα κατένειμαν τα μεσαία ή και μικρότερα μεγέθους πλοία στις μικρότερες εγκαταστάσεις των μικρότερων ναυπηγείων. Σήμερα, τα μικρότερα ναυπηγεία στην Ιαπωνία είναι εξίσου σημαντικά για να διατηρήσει η χώρα την ηγετική της θέση στον κόσμο της ναυπηγικής βιομηχανίας.

Νότια Κορέα

Η συνεργασία μεταξύ των ναυπηγείων της Κορέας πραγματοποιείται με πολλούς τρόπους. Τα μεγάλα ναυπηγεία, τα πέντε mega – ναυπηγεία, ίδρυσαν το 1977 την Κορεατική Ναυπηγική Εταιρεία (Korean Shipbuilder's Association). Οι κύριες αρμοδιότητες της εταιρείας είναι να παρακολουθεί τα συμφέροντα της διεθνούς αγοράς, να διευκολύνει την ανταλλαγή τεχνογνωσίας και να ενισχύει τις διεθνείς συνεργασίες. Με άλλα λόγια, η συνεργασία μεταξύ των ναυπηγείων είναι το κλειδί για την συνολική ανάπτυξη της βιομηχανίας μέσω της αύξησης των συνολικών δυνατοτήτων της.

6. Εφοδιαστικές αλυσίδες – η εσωτερική προσφορά και το χαμηλό κόστος προμήθειας εξοπλισμού

Ιαπωνία

Η επιτυχία που γνωρίζει η Ιαπωνική ναυπηγική βιομηχανία βασίζεται σε μεγάλο βαθμό στη δυνατή της εφοδιαστική αλυσίδα. Στην Ιαπωνία, τα ναυπηγεία εύκολα μπορούν να βρουν όλα όσα χρειάζονται για την κατασκευή των νέων πλοίων. Οι εγχώριοι προμηθευτές, όπως οι κατασκευαστές μηχανών και χαλυβουργικών εργασιών παρέχουν εξαιρετικές τιμές και υπηρεσίες στα ναυπηγεία. Για παράδειγμα, οι προμηθευτές χάλυβα προσφέρουν έτοιμες και κομμένες πλάκες χάλυβα σε διάφορα μεγέθη και σχήματα σύμφωνα με τις απαιτήσεις των σχεδίων των ναυπηγείων. Η υπηρεσία αυτή είναι δύσκολο για κάποιον να τη φανταστεί να υπάρχει σε άλλες χώρες που διαθέτουν ναυπηγική βιομηχανία. Η συνεργασία λοιπόν αυτή στην εφοδιαστική αλυσίδα αυξάνει την αποτελεσματικότητα και συμβάλει σημαντικά στην διεθνή της ανταγωνιστικότητα. Επιπλέον, η επικοινωνία μεταξύ των ναυπηγείων και των προμηθευτών είναι τόσο αποτελεσματική που και τα δύο μέρη επωφελούνται από αυτή. Μέχρι στιγμής, το ποσοστό της εγχώριας προμήθειας υλικών για την ναυπήγηση των πλοίων στην Ιαπωνία έχει φτάσει σε 97.8% γεγονός που εγγυάται για τα ιαπωνικά ναυπηγεία μεγαλύτερη αποτελεσματικότητα τόσο στο σχεδιασμό όσο και στην παραγωγή.

Νότια Κορέα

Στη Νότια Κορέα, το ποσοστό της εγχώριας προμήθειας υλικών για την ναυπήγηση των πλοίων είναι περίπου 85%. Οι μεγάλοι προμηθευτές της Κορέας ανήκουν στην Ένωση Κορεατών Ναυπηγικού Θαλάσσιου Εξοπλισμού (Korean Marine Equipment Association). Η Ένωση αυτή στοχεύει στην αύξηση του ποσοστού προμηθειών για την ναυπηγική βιομηχανία της Κορέας. Σήμερα, το ναυπηγείο είναι ως επί το πλείστον μια μονάδα συναρμολόγησης και εξαρτάται άμεσα από τις δυνατότητες της εφοδιαστικής του αλυσίδας. Ο ανταγωνισμός λοιπόν μεταξύ των ναυπηγείων εξαρτάται από την εφοδιαστική τους αλυσίδα, η αποτελεσματικότητα της οποίας καθορίζει της ανταγωνιστικότητας τους και τελικά την επιτυχία της επιχείρησης.

7. Αναπτύσσοντας εξειδικευμένες τεχνολογίες και επενδύοντας σε ειδικευμένο εργατικό δυναμικό

Ιαπωνία

Κατά την δεκαετία του 1950, η ναυπηγική βιομηχανία της Ιαπωνίας ακολουθούσε αυτή της Ευρώπης και της Αμερικής. Ήταν πραγματικά μια έκπληξη όταν Ιάπωνες μηχανικοί επισκέφθηκαν τα ναυπηγεία στις ΗΠΑ, για να ξεσηκώσουν προηγμένες μεθόδους παραγωγής όπως την κατασκευή blocks και μεθόδους συγκολλήσεων που οι ΗΠΑ χρησιμοποιούσαν χρόνια. Στο πλαίσιο αυτό, τα ναυπηγεία προκειμένου να μην υστερούν ανέλαβαν να αντιγράψουν τις προηγμένες αυτές μεθόδους. Δεν αποτελεί έκπληξη το γεγονός ότι η αφομοίωση των νέων αυτών μεθόδων συνέβη σε σύντομο χρονικό διάστημα. Μετά την τελειοποίηση των υπάρχουσών τεχνολογιών που πάρθηκαν από τις ΗΠΑ, τα ναυπηγεία στην Ιαπωνία άρχισαν να αναπτύσσουν τις δικές τους μεθόδους βασιζόμενοι στην δική τους πλέον τεχνογνωσία και εμπειρία.

Κατ' αρχήν, πολλά ναυπηγεία άρχισαν να βελτιώνουν την διάταξη των εγκαταστάσεων τους προκειμένου να βελτιωθεί η αποτελεσματική ναυπήγηση ακόμα μεγαλύτερων block για τα μεγαλύτερα πλοία. Δεύτερον, τα ναυπηγεία έλαβαν ενεργά μέρος στα προγράμματα που έθεσε το Συμβούλιο Ορθολογισμού της Ναυπηγικής Βιομηχανίας (Shipbuilding Rationalization Council), δύο σημαντικά επιτεύγματα πραγματοποιήθηκαν από το πρόγραμμα του Συμβουλίου, η βελτίωση της συγκόλλησης των ράβδων και των πλακών χάλυβα. Τρίτον, τα Ιαπωνικά ναυπηγεία εισήγαγαν μια νέα φιλοσοφία στην παραγωγή. Η νέα φιλοσοφία «πώς να το φτιάξουμε» επικράτησε ευρέως στη ναυπηγική βιομηχανία. Πριν την δημιουργία αυτής της νέας φιλοσοφίας, η κοινή άποψη στα ναυπηγεία τόσο της Ιαπωνίας όσο και αυτών του υπολοίπου κόσμου ήταν «τί να φτιάξουμε». Σε αντίθεση με τη νέα φιλοσοφία, η φιλοσοφία «τί να φτιάξουμε» επέτρεπε σε μεμονωμένους εργαζομένους να παρεμβαίνουν στη βιομηχανία καθώς τους επέτρεπε να αποφασίζουν πως θα δουλέψουν ακολουθώντας τα σχέδια. Η νέα φιλοσοφία στην Ιαπωνία ένταξε όλες τις διαδικασίες εργασιών σε ένα ενιαίο σχέδιο λειτουργίας και προέβλεπε ότι όλες οι διεργασίες θα έχουν προγραμματιστεί εκ των προτέρων. Έτσι, η νέα αυτή φιλοσοφία αύξησε σε μεγάλο βαθμό την αποτελεσματικότητα και την παραγωγικότητα των ναυπηγείων. Ως αποτέλεσμα των προσπαθειών που

καταβάλλονταν όλα αυτά τα χρόνια από τα Ιαπωνικά ναυπηγεία, η ανταγωνιστικότητα της Ιαπωνικής ναυπηγικής βιομηχανίας εδραιώθηκε στον παγκόσμιο χάρτη κάτι που τελικά οδήγησε στο να ξεπεράσει τα άλλα κορυφαία σε ναυπηγική βιομηχανία κράτη και να κερδίσει την ηγετική θέση στην παγκόσμια βιομηχανία το 1956.

Οι παραπάνω προσπάθειες που πραγματοποιήθηκαν επέδρασαν θετικά στην βελτίωση των δυνατοτήτων του κλάδου παραγωγής της ναυπηγικής βιομηχανίας στο σύνολο της και ως εκ τούτου, ενίσχυσαν την διεθνή ανταγωνιστικότητα της χώρας. Επίσημα στοιχεία της εποχής από τις αρχές του εγχειρήματος εμφανίζουν σημαντική βελτίωση της παραγωγικότητας την περίοδο από το 1953 μέχρι το 1956 μειώνοντας τις ανθρωπόωρες που απαιτούνταν για τη ναυπήγηση ενός 47,000 dwt δεξαμενόπλοιου κατά 20%. Επιπλέον, ο συνολικός χάλυβας που χρησιμοποιήθηκε για το ίδιο πλοίο μειώθηκε κατά 20%. Αυτό αυτόματα υπονοεί ότι η ανταγωνιστικότητα της βιομηχανίας αυξήθηκε σημαντικά με αποτέλεσμα να ικανοποιηθούν οι απαιτήσεις των εφοπλιστών για γρήγορη παράδοση των πλοίων καθώς και φθηνότερο κόστος αυτών.

Παρά το γεγονός ότι η Ιαπωνική ναυπηγική βιομηχανία πηρέ τα ηνία της παγκόσμιας αγοράς από το Ηνωμένο Βασίλειο το 1956, τα Ιαπωνικά ναυπηγεία ποτέ δεν σταμάτησαν τις προσπάθειες για την εδραίωση της χώρας τους στην ηγετική θέση της παγκόσμιας ναυπηγικής βιομηχανίας.

Προκειμένου να βελτιώσουν ακόμα περισσότερο τις υπάρχουσες εγκαταστάσεις τους και τα επίπεδα παραγωγής τους, που φυσικά έχουν ένα όριο μέσα στο οποίο μπορούν να αναπτυχθούν, τα ναυπηγεία μετακίνησαν το κέντρο του ενδιαφέροντος τους στη βελτίωση του σχεδιασμού των πλοίων, αφού έτσι και αλλιώς το πλοίο αποτελεί το τελικό προϊόν αγοράς από τους επίδοξους πελάτες. Έδρασαν με μεγάλο πάθος προς αυτόν τον σκοπό και το αποτέλεσμα των προσπαθειών αποδείχθηκε ιδιαίτερα θετικό.

Σήμερα, η Ιαπωνική ναυπηγική βιομηχανία διαθέτει ήδη μια εδραιωμένη φήμη για την αποδοτική κατασκευή πλοίων εξαιρετικής ποιότητας. Ούτως ή άλλως, οι καινοτόμες προσπάθειες συνεχίζονται και πιστεύεται ότι η βιομηχανία δεν θα σταματήσει ποτέ την επιδίωξη της όποιας βελτίωσης στην ναυπήγηση των πλοίων όπως αυτά περιγράφηκαν παραπάνω. Αυτό εξηγεί γιατί η Ιαπωνία είναι το μόνο

υψηλού εισοδήματος έθνος στον κόσμο που εξακολουθεί να είναι πολύ δραστήρια στην παγκόσμια ναυπηγική αγορά.

Νότια Κορέα

Τα Κορεατικά ναυπηγεία έχουν μια ισχυρή δυναμική στον σχεδιασμό δικών τους μοντέλων πλοίων. Για παράδειγμα, τα Κορεατικά ναυπηγεία ασχολήθηκαν χρόνια στο σχεδιασμό και στις τεχνολογίες ναυπήγησης μεγάλων πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων (containers) και μεγάλων πλοίων μεταφοράς μεθανίου (LNG carriers).

Συγκεκριμένα, το 2004 ο αριθμός των LNG carriers που παραγγέλθηκαν στην Κορέα ήταν τόσο μεγάλος που ξεπερνούσε όλα τα άλλα ναυπηγεία του κόσμου μαζί. 57 πλοία μεταφοράς υδροποιημένου φυσικού αερίου από τα 86 στον κόσμο πήγαν στη Νότια Κορέα. Το μερίδιο αγοράς από την άποψη της GRT ήταν περίπου το 67% του παγκόσμιου συνόλου. Εάν από την άλλη εξετάσουμε το μέγεθος των πλοίων που κατασκευάζονται στην Κορέα, το μέσο μέγεθος των πλοίων αυτών είναι 72.860 GRT ανά μονάδα, το οποίο φυσικά μεταφράζεται στο ότι τα μεγαλύτερα LNG carriers κατασκευάζονται στην Κορέα.

Επιπλέον, στον τομέα της κατασκευής των μεγαλύτερων πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων (containerships), τα κορεατικά ναυπηγεία είναι ο κυρίαρχος στην παγκόσμια αγορά. Τα ισχυρά της σημεία στο να κερδίζει νέες παραγγελίες δεν αποδίδονται μόνο στο σχεδιασμό και στις τεχνολογίες ναυπηγήσεις που έχει υιοθετήσει, αλλά και στη διαχείριση των προηγμένων αυτών ναυπηγείων ώστε μεγάλα πλοία να κατασκευάζονται σε σύντομα χρονικά διαστήματα κάτι που απαιτεί ασυνήθιστες ροές κατασκευής, καθώς και ειδικές εφοδιαστικές αλυσίδες.

Επιπλέον, ο αριθμός των σχεδιαστικών εταιρειών στην Κορέα πιστοποιεί την ισχυρή θέση τους στη σχεδίαση του πλοίου. Στην Κορέα, περίπου 2.000 σχεδιαστικές εταιρείες πλοίων δουλεύουν και στηρίζουν την ναυπηγική βιομηχανία σε αντίθεση με την Ιαπωνία που ο αριθμός των σχεδιαστικών γραφείων δεν ξεπερνά το 200. Επιπλέον, κάθε χρόνο, περίπου 700 νέοι επαγγελματίες που σχετίζονται με την ναυπηγική βιομηχανία αποφοιτούν από τα πανεπιστήμια της Κορέας, κάτι που αυτόματα εγγυάται την αειφόρο ανάπτυξη του κλάδου παραγωγής.

Τα Κορεατικά ναυπηγεία συμμαρρίζονται την άποψη από τους Ιάπωνες ομολόγους τους ότι η αποτελεσματικότητα για τη ναυπηγική βιομηχανία δεν προέρχονται από τη βελτίωση της παραγωγικότητας. Η τεχνολογία της παραδοσιακής παραγωγής έχει πάντα τα όρια της, έτσι η όποια καινοτομία στην τεχνολογία ναυπήγησης είναι ζωτικής σημασίας για τη βελτίωση της παραγωγικότητας.

Για την αποτελεσματικότερη ναυπήγηση πλοίων μεταφοράς μεθανίου (LNG), το ναυπηγείο της Hyundai (Hyundai Heavy Industries – HHI) ξόδεψε τρία χρόνια στο σχεδιασμό και στην ανάπτυξη τεχνολογιών ναυπήγησης. Το 1999, η HHI συντόμευσε σε μεγάλο βαθμό τη διάρκεια κατασκευής ενός LNG 130.000 κυβικών μέτρων σε μόνο 109 ημέρες. Έτσι, η διεθνής ανταγωνιστικότητα καθορίστηκε για αυτόν τον συγκεκριμένο τύπο πλοίου.

Άλλο ένα διάσημο ναυπηγείο, η Daewoo, εισήγαγε μια καινοτομία στη μέθοδο καλύτερης αξιοποίησης των διαθέσιμων αποβάθρων (docks), μέσω της τέλει και ακριβής οργάνωσης και διαχείρισης. Έτσι, το ναυπηγείο ήταν σε θέση να ναυπηγήσει περισσότερων του ενός πλοίων διαφορετικού τύπου μέσα σε ένα dock, και ως εκ τούτου να βελτιώσει σημαντικά την αποτελεσματικότητά της. Ορισμένα μάλιστα ναυπηγεία της Κορέας υιοθέτησαν αυτή την έννοια της παραγωγικότητας και κατασκεύασαν ακόμα και αυτοκίνητα, όπως ήταν η περίπτωση της Samsung Heavy Industries όπου και η παραγωγικότητα σαφώς βελτιώθηκε. Κατά το έτος 2004, λόγω της πολύ μεγάλης ζήτησης σε παγκόσμιο επίπεδο, προκειμένου να χωρέσουν περισσότερες νέες παραγγελίες, η HHI χρησιμοποίησε εγκαταστάσεις στην ξηρά, που αποτέλεσε την απαρχή της κατασκευής πλοίων σε χερσαίες εγκαταστάσεις κάτι που φυσικά της έδωσε τη δυνατότητα να παραδώσει 16 Aframax tankers στην αγορά.

Θα λέγαμε λοιπόν ότι η αμέριστη προσπάθεια για καινοτόμες λύσεις συνδυασμένη με νέες τεχνολογίες είναι ένας επιβεβαιωμένος τρόπος για να εξασφαλίσει ένα κράτος μια μακροπρόθεσμη ευημερία στη ναυπηγική της βιομηχανία.

8. Συμπεράσματα

Η εμπειρία και τα μέτρα που ελήφθησαν τόσο από την Ιαπωνική κυβέρνηση όσο και από την ίδια την Ιαπωνική ναυπηγική βιομηχανία αξίζουν την ανάλυση που τους έγινε αν αναλογιστούμε ότι η βιομηχανία στην Ιαπωνία γνωρίζει μια άνθιση για περισσότερα από 40 χρόνια. Κατά την ανάπτυξη της βιομηχανίας, ο ρόλος της Ιαπωνικής κυβέρνησης μπορεί μόνο αξιέπαινος να χαρακτηριστεί. Η ανταγωνιστικότητα της Ιαπωνικής βιομηχανίας που προέρχεται κυρίως από την συνεχή προσπάθεια για ανάλυση της αγοράς και εισαγωγή καινοτόμων λύσεων, την καθιστά έναν βασικό ανταγωνιστή στο παγκόσμιο στερέωμα.

Η Κορέα κατάφερε να απορροφήσει μέρος της εμπειρίας της από την Ιαπωνία, και κατάφερε με εντυπωσιακά αποτελέσματα να υιοθετήσει στην στρατηγική της την έννοια των οικονομικών κλίμακας, πέρα φυσικά από την εισαγωγή καινοτόμων λύσεων και της τεχνολογικής ανάπτυξης που έπαιξαν και αυτές το ρόλο τους. Η επιτυχία που εμφάνισε στην βιομηχανία της δεν συνέβη από ατύχημα παρά από τη μοναδικότητα που επέδειξε στον κλάδο παραγωγής της.

Η Κίνα, η νέα δύναμη σε ναυπηγική βιομηχανία φαίνεται να εφαρμόζει αρκετά από τα παραπάνω στοιχεία που αναπτύχθηκαν. Η ηγετική της φυσιογνωμία στον τομέα των ναυπηγήσεων την επιβάλλει τα τελευταία χρόνια στον παγκόσμιο ναυπηγικό χάρτη.

Οι δύο αυτές χώρες, μαζί πλέον με την πρόσφατη ανάπτυξη που επιδεικνύει η Κίνα, αποτελούν τους σημερινούς ηγέτες της παγκόσμιας ναυπηγικής αγοράς. Οι καθοριστικοί παράγοντες επιτυχίας τους συμβάλλουν στη μείωση του κόστους των νέων πλοίων καθώς και στην ναυπήγηση πλοίων σε πολύ ανταγωνιστικές τιμές συνυφασμένα όμως με την καλή ποιότητα.

Τελικά Συμπεράσματα

Κατά το δεύτερο μισό του 20ου αιώνα, το παγκόσμιο κέντρο ναυπηγικής βιομηχανίας μετατοπίστηκε από τις ΗΠΑ και την Ευρώπη προς την Ασία. Η Ιαπωνία, η Νότια Κορέα και η Κίνα είναι οι σημερινοί ηγέτες της παγκόσμιας ναυπηγικής βιομηχανίας.

Η ναυπηγική βιομηχανία σχετίζεται άμεσα με την ναυτιλιακή αγορά. Η ναυπηγική βιομηχανία συμμετέχει σε όλη τη διάρκεια ζωής ενός πλοίου, από την ναυπήγηση του έως τη διάλυση του. Οι διακυμάνσεις της ναυτιλιακής αγοράς έχουν κυρίαρχη επίδραση στην ανθοφορία ή στις οικονομικές μεταπτώσεις της αγοράς της ναυπηγικής βιομηχανίας. Άλλα περιστατικά όπως ένας πόλεμος, μια πετρελαϊκή κρίση, η αλλαγή της τεχνολογίας επιταχύνει την αστάθεια της αγοράς της ναυπηγικής βιομηχανίας.

Πολλοί παράγοντες είναι σημαντικοί για την ανάπτυξη της ναυπηγικής βιομηχανίας μιας χώρας, ανάμεσά τους, η πολιτική επίδραση αποτελεί ένα βασικό στοιχείο ανάπτυξης, που βέβαια μπορεί και να αποτελέσει και έναν βασικό κίνδυνο, την πρόκληση πλεονάζουσα χωρητικότητα στην παγκόσμια αγορά. Η μετοχική διάθρωση μπορεί επίσης να καθορίσει την ανταγωνιστικότητα ενός ναυπηγείου καθώς και η επίδραση των συναλλαγματικών ισοτιμιών. Τα περιβαλλοντικά ζητήματα έχουν ιδιαίτερος προσελκύσει την προσοχή τα τελευταία χρόνια, κάτι όμως που φαίνεται να είναι λιγότερο έντονο στις χώρες χαμηλότερων εισοδημάτων. Παρόλο που τα στοιχεία αυτά είναι σημαντικά για τη ναυπηγική βιομηχανία, μπορούν μόνο να προσδιορίσουν την ανταγωνιστικότητα μιας χώρας στην παγκόσμια ναυπηγική βιομηχανία.

Μελέτη που πραγματοποιήθηκε στα κράτη με σημαντική ναυπηγική βιομηχανία έδειξε ότι έξι είναι εκείνοι οι καθοριστικοί παράγοντες που οδηγούν στην επιτυχία ενός έθνους και το φέρνουν σε ηγετική θέση στην αγορά. Οι παράγοντες αυτοί είναι:

1. Η μετάβαση από την γεωργία στην βιομηχανία – αύξηση της εσωτερικής ζήτησης
2. Συμμετοχή της κυβέρνησης – οικονομικές ενισχύσεις
3. Συμμετοχή της κυβέρνησης στην ναυπηγική στρατηγική της χώρας
4. Συνεργασίες μεταξύ ναυπηγείων
5. Εφοδιαστικές αλυσίδες – η εσωτερική προσφορά και το χαμηλό κόστος προμήθειας εξοπλισμού
6. Η ανάπτυξη εξειδικευμένων τεχνολογιών και η εξειδίκευση των εργατών

Το μερίδιο αγοράς που μπορεί να διεκδικεί μια χώρα μπορεί να αυξηθεί μόνο μέσα από τη βελτίωση της παραγωγικότητας και της αποδοτικότητας της ναυπηγικής της βιομηχανίας, την βελτίωση στην αλυσίδα εφοδιασμού και μέσω της άρσης του προβλήματος σχεδίασης. Φαίνεται ότι οι απαιτήσεις αυτές είναι δύσκολο να επιτευχθούν από την ίδια τη ναυπηγική βιομηχανία της χώρας χωρίς να εφαρμοστούν προηγουμένως κρατικές ενισχύσεις και κυβερνητικές στρατηγικές.

Χρειάζεται επίσης έντονος εξορθολογισμός προκειμένου να επεκταθεί η δυναμικότητα μιας χώρας στην ναυπηγική βιομηχανία. Εκτός αυτού, προσοχή ιδιαίτερη πρέπει να δοθεί στην αποδοτικότητα του κλάδου παραγωγής, δεδομένου ότι αυτή είναι πολύ σημαντική για μια υγιή ανάπτυξη στη βιομηχανία. Όταν μια χώρα μπορεί να ικανοποιήσει όλες αυτές τις απαιτήσεις, τότε βλέπει το μερίδιο της αγοράς της στην ναυπηγική βιομηχανία σταδιακά να αυξάνεται και τελικά να οδηγείται στην πρώτη θέση στον κόσμο.

Κλείνοντας την εργασία αυτή χρήζει αναφοράς ο πλήρης ναυτιλιακός κύκλος που είδαμε να ολοκληρώνεται την τελευταία δεκαετία που αναλύσαμε. Είδαμε την χρηματοπιστωτική κρίση του 2009 να επιβάλλει τους όρους της και να επηρεάζει τις ναυπηγήσεις νεότευκτων πλοίων αφού προηγουμένως κατά το έτος 2007 είχαμε φτάσει σε ιστορικά υψηλότερα επίπεδα νέων παραγγελιών. Αυτό όμως που ιδιαίτερος πρέπει να επισημανθεί είναι η δυναμική ανάπτυξη που επέδειξε η Κίνα στον τομέα της ναυπηγικής βιομηχανίας. Στις αρχές τις δεκαετίας τα ποσοστά που εμφάνιζε στο παγκόσμιο σύνολο των παραγγελιών ήταν τόσο χαμηλά που έφταναν μόλις το 6%. Στο τέλος της δεκαετίας τα ποσοστά είναι τόσο υψηλά που

σχεδόν αγγίζουν το 50%. Μέχρι σήμερα καμία άλλη χώρα δεν έχει επιτύχει τέτοια υψηλά ποσοστά. Με αυτή την δυναμική ανάπτυξη που επέδειξε η Κίνα, η Ασία συγκεντρώνει στο τέλος της εξεταζόμενης περιόδου πάνω από το 93% των παγκόσμιων παραγγελιών. Η Ασία είναι το νέο ναυπηγικό κέντρο του πλανήτη.

Βιβλιογραφία – Αναφορές

Γ. Π. Βλάχος, «N.E.B.: Διεθνής Ναυπηγική Πολιτική & Στρατηγική Ναυπηγικών & Επισκευαστικών Μονάδων», Πειραιάς 2004.

Γ. Π. Βλάχος, «Ναυπηγική Οικονομική & Στρατηγική», Πειραιάς 2002.

Ευγ. Σαμπράκος, «Σημειώσεις : Οικονομικής και Πολιτικής των μεταφορών», Πειραιάς 2002.

Διπλωματική εργασία, Zhendong Lu, “Can China become No. 1 Shipbuilding nation in 2015», 2004 – 2005.

S. K. Kim, “Current Trend in Korean Shipbuilding”, 1995.

Περιοδικό «Χρονικά Ναυπηγών Μηχανικών», Απρίλιος – Ιούνιος 2009.

Περιοδικό «Ναυτικά Χρονικά», Μάρτιος 2010.

Περιοδικό «Marinetech Maritime & Technology News», Σεπτέμβριος 2010.

Marfin Egnatia Bank Report, 9 Μαρτίου 2010.

Cotzias Maritime Economic Outlook 2010.

BRS Newsletter and Monthly Reports, 2010.

10th Mare Forum Ship Finance 2010.

Fearnley’s Reports, 2010.

G. Moundreas New Building Monthly Reports, 2008, 2009 and 2010.

Clarksons Monthly Reports, 2009 and 2010.

Drewry Reports, 2010.

www.clarksons.com

www.gmoundreas.gr

www.intermodal.gr

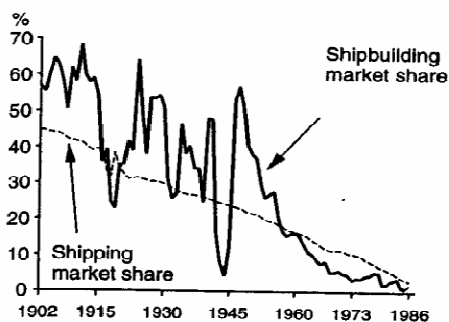
www.cotzias.gr

www.brs-paris.com

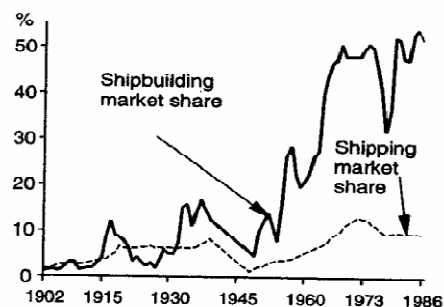
ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΠΠΑ

Παράρτημα

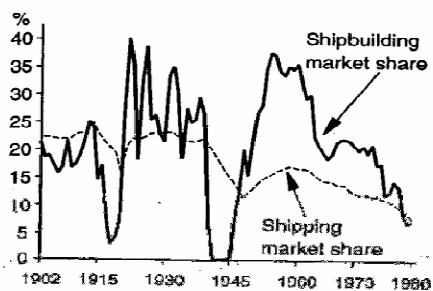
Παράρτημα 1. Μερίδιο αγοράς της ναυτιλίας (shipping market share) και της ναυπηγικής (shipbuilding market share) ανά περιοχή



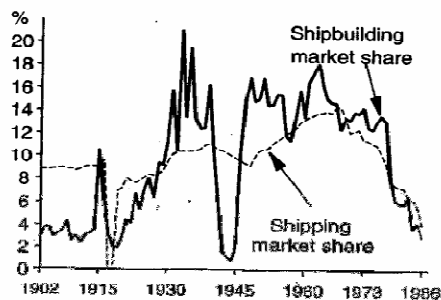
a Great Britain



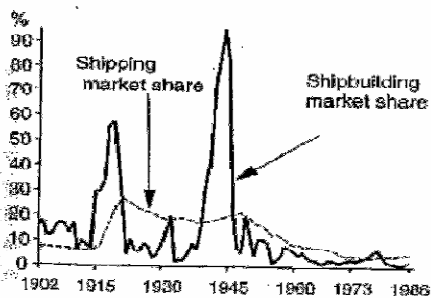
b Japan



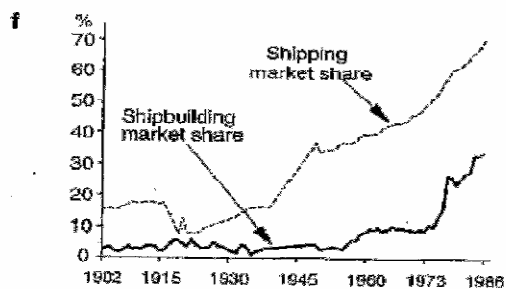
c Continental Europe



d Scandinavia



**e United States
(excluding reserve fleet)**

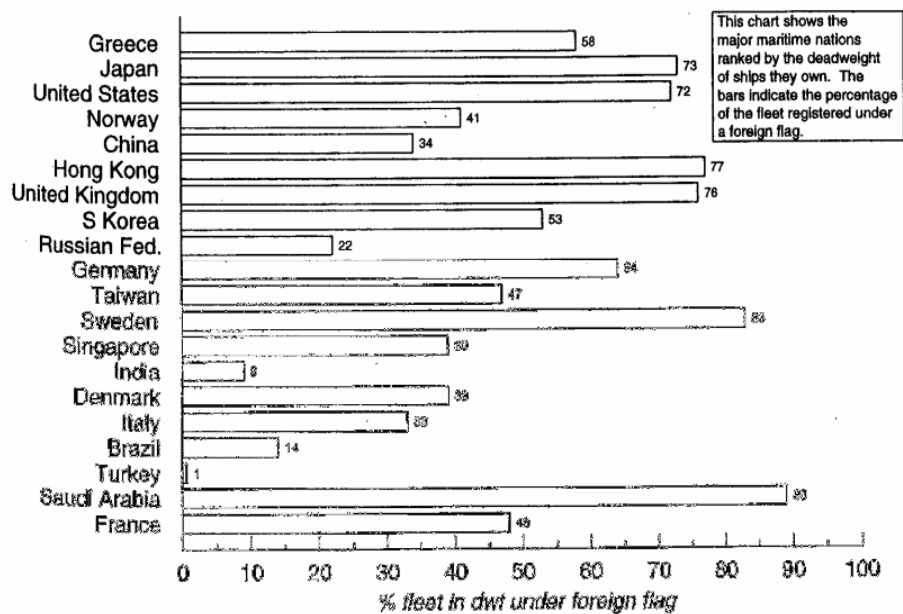


f Other countries

Πηγή: Lloyd's Register of Shipping, Στατιστικός πίνακας

Σημείωση: τα νούμερα δείχνουν για κάθε περιοχή, τον εμπορικό στόλο σαν ποσοστό του παγκοσμίου, και την ναυπήγηση νέων πλοίων σαν ποσοστό της παγκόσμιας ναυπηγικής δραστηριότητας

Παράρτημα 2. Ο εμπορικός στόλος που χρησιμοποιεί σημαίες ευκαιρίας



Πηγή: Review of Maritime Transport 1995, UNCTAD

Παράρτημα 3. Τα ποσοστά μεταβολής της παγκόσμιας ναυπηγικής βιομηχανίας τα έτη 1980-1990

Χώρα	1980	% του Συνόλου	Σειρά	Χώρα	1990	% του Συνόλου	Σειρά
Ιαπωνία	6.094	46,52	1	Ιαπωνία	6.824	42,96	1
Βραζιλία	729	5,52	2	Ν. Κορέα	3.460	21,78	2
ΗΠΑ	555	4,24	3	Γερμανία	856	5,39	3
Ν. Κορέα	522	3,98	4	Ταϊβάν	667	4,2	4
Σοβιετική Ένωση	460	3,51	5	Γιουγκοσλαβία	457	2,88	5
Ηνωμένο Βασίλειο	427	3,26	6	Δανία	395	2,49	6
Ισπανία	395	3,01	7	Ιταλία	372	2,34	7
Γερμανία	376	2,87	8	Σοβιετική Ένωση	367	2,31	8
Πολωνία	362	2,76	9	Κίνα	367	2,31	9
Σουηδία	347	2,65	10	Ισπανία	363	2,29	10
Δυτική Γερμανία	346	2,64	11	Βραζιλία	256	1,61	11
Γαλλία	283	2,16	12	Φιλανδία	247	1,56	12
Ιταλία	248	1,9	13	Ολλανδία	163	1,03	13
Ταϊβάν	240	1,83	14	Ρουμανία	160	1,01	14
Νορβηγία	208	1,59	15	Ηνωμένο Βασίλειο	131	0,82	15
Δανία	208	1,59	16	Πολωνία	104	0,65	16
Βουλγαρία	206	1,57	17	Βουλγαρία	80	0,5	17
Φιλανδία	200	1,53	18	Νορβηγία	80	0,5	18
Ρουμανία	170	1,3	19	Πορτογαλία	73	0,46	19
Γιουγκοσλαβία	149	1,14	20	Ινδία	70	0,44	20
Άλλες	716	5,46		Άλλες	393	2,47	

Πηγή: The Business of Shipbuilding, Κεφάλαιο 1 – The market for ships