

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ



ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

ΣΤΗ

ΝΑΥΤΙΛΙΑ

**«ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΘΕΩΡΗΤΙΚΩΝ ΚΑΙ
ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΩΝ ΤΙΜΩΝ ΜΕΤΑΧΕΙΡΙΣΜΕΝΩΝ
ΠΛΟΙΩΝ ΓΙΑ ΤΑ ΕΤΗ 2000-2008»**

ΣΥΝΤΥΧΑΚΗΣ ΜΑΡΙΝΟΣ-ΜΑΡΙΟΣ

Διπλωματική Εργασία

που υποβλήθηκε στο Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών

του Πανεπιστήμιου Πειραιώς ως μέρος των

απαιτήσεων για την απόκτηση του Μεταπτυχιακού

Διπλώματος Ειδίκευσης στη Ναυτιλία

Πειραιάς

ΜΑΙΟΣ 2012

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, πίνακες, σχήματα, εικόνες ή χάρτες), του ποσοστού και της σημαντικότητας του τμήματος, που χρησιμοποιεί σε σχέση με το όλο κείμενο υπό copyright, και των πιθανών συνεπειών της χρήσης αυτής στην αγορά ή στη γενικότερη αξία του υπό copyright κειμένου.

Υπογραφή

Συντυχάκης Μαρίνος - Μάριος, Μάιος 2012

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 στη Ναυτιλία.

Τα μέλη της Επιτροπής ήταν:

- Ο κ. Κ. Γκιζιάκης (Επιβλέπων)
- Ο κ. Σ. Θεοδωρόπουλος
- Η κ. Ε. Βαλμά

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

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

| | |
|--|--------|
| Περίληψη..... | σελ 7 |
| Εισαγωγή..... | σελ 8 |
| Κεφ. 1 ^ο Τύποι πλοίων που μελετώνται..... | σελ 10 |
| 1.1 Μεταφοράς ξηρού φορτίου..... | σελ 10 |
| 1.2 Μεταφοράς υγρού φορτίου..... | σελ 12 |
| Κεφ. 2 ^ο Περιγραφή θεωρητικού τύπου..... | σελ 14 |
| 2.1 Εισοδήματα περιόδου..... | σελ 14 |
| 2.2 Έξοδα ταξιδιού..... | σελ 18 |
| 2.3 Μακροπρόθεσμο επιτόκιο αγοράς..... | σελ 22 |
| 2.4 Διαλύσεις πλοίων και τιμές Scrap..... | σελ 24 |
| Κεφ. 3 ^ο Μια πραγματική απεικόνιση για τα επίπεδα των ναύλων, τα έξοδα περιόδου και τις τιμές scrap στα έτη 2000-2008..... | σελ 27 |
| 3.1 Επίπεδα ναύλων..... | σελ 27 |
| 3.2 Ημερήσια έξοδα..... | σελ 38 |
| 3.3 Scrap Value..... | σελ 47 |
| Κεφ. 4 ^ο Αξία πλοίων-Μια θεωρητική προσέγγιση..... | σελ 56 |
| Κεφ. 5 ^ο Σύγκριση πραγματικών-θεωρητικών τιμών πώλησης.... | σελ 68 |
| Κεφ. 6 ^ο Συμπεράσματα..... | σελ 79 |
| Βιβλιογραφία..... | σελ 81 |

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ ΠΙΝΑΚΩΝ-ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΩΝ

- 3.1.1 Έσοδα ανά έτος για VLCC
- 3.1.1.1 Έσοδα ανά έτος για VLCC
- 3.1.2 Έσοδα ανά έτος για SUEZMAX
- 3.1.2.2 Έσοδα ανά έτος για SUEZMAX
- 3.1.3 Έσοδα ανά έτος για AFRAMAX
- 3.1.3.3 Έσοδα ανά έτος για AFRAMAX
- 3.1.4 Έσοδα ανά έτος για CAPESIZE
- 3.1.4.4 Έσοδα ανά έτος για CAPESIZE
- 3.1.5 Έσοδα ανά έτος για PANAMAX
- 3.1.5.5 Έσοδα ανά έτος για PANAMAX
- 3.1.6 Έσοδα ανά έτος για HANDYMAX
- 3.1.6.6 Έσοδα ανά έτος για HANDYMAX
- 3.2.1 Έξοδα ανά έτος για VLCC
- 3.2.1.1 Έξοδα ανά έτος για VLCC
- 3.2.2 Έξοδα ανά έτος για SUEZMAX
- 3.2.2.2 Έξοδα ανά έτος για SUEZMAX
- 3.2.3 Έξοδα ανά έτος για AFRAMAX
- 3.2.3.3 Έξοδα ανά έτος για AFRAMAX
- 3.2.4 Έξοδα ανά έτος για CAPESIZE
- 3.2.4.4 Έξοδα ανά έτος για CAPESIZE
- 3.2.5 Έξοδα ανά έτος για PANAMAX
- 3.2.5.5 Έξοδα ανά έτος για PANAMAX
- 3.2.6 Έξοδα ανά έτος για HANDYMAX
- 3.2.6.6 Έξοδα ανά έτος για HANDYMAX
- 3.3.1 Scrap Value για VLCC
- 3.3.2 Scrap Value για SUEZMAX
- 3.3.3 Scrap Value για AFRAMAX
- 3.3.4 Scrap Value για CAPESIZE
- 3.3.5 Scrap Value για PANAMAX
- 3.3.6 Scrap Value για HANDYMAX
- 4.4.1 Θεωρητική αξία για VLCC

- 4.4.2 Θεωρητική αξία για SUEZMAX
- 4.4.3 Θεωρητική αξία για AFRAMAX
- 4.4.4 Θεωρητική αξία για CAPESIZE
- 4.4.5 Θεωρητική αξία για PANAMAX
- 4.4.6 Θεωρητική αξία για HANDYMAX
- 5.5.1 Σύγκριση πραγματικών-θεωρητικών τιμών για VLCC
- 5.5.2 Σύγκριση πραγματικών-θεωρητικών τιμών για SUEZMAX
- 5.5.3 Σύγκριση πραγματικών-θεωρητικών τιμών για AFRAMAX
- 5.5.4 Σύγκριση πραγματικών-θεωρητικών τιμών για CAPESIZE
- 5.5.5 Σύγκριση πραγματικών-θεωρητικών τιμών για PANAMAX
- 5.5.6 Σύγκριση πραγματικών-θεωρητικών τιμών για HANDYMAX

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Η παρούσα εργασία, έχει σαν στόχο να μελετήσει να συγκρίνει και να παρουσιάσει, τις τιμές στις οποίες πωλήθηκαν συγκεκριμένοι τύποι (secondhand) μεταχειρισμένων πλοίων και τις τιμές στις οποίες έπρεπε να πωληθούν αν η θεωρία εφαρμοζόταν απόλυτα. Αναφέροντας τη λέξη «θεωρία», εννοούμε τον τύπο του καθηγητή Martin Stopford, ο οποίος αναλύεται εντός της εργασίας. Η μελέτη εστιάζεται στα έτη 2000 – 2008. Όλα τα πλοία που αναφέρονται στην εργασία κατασκευάστηκαν το 1988, δηλαδή το 2000 είναι πλοία 12ετίας. Το 2008, αποτελεί το τελευταίο έτος της οικονομικής ζωής των πλοίων. Τα πλοία στα οποία αναφερόμαστε, είναι πλοία μεταφοράς ξηρού αλλά και υγρού φορτίου.

Η έρευνα της εργασίας, στηρίζεται στα ακριβή (πραγματικά) εισοδήματα περιόδου-ναύλα (για τα έτη 2000 – 2008), στα ακριβή έξοδα περιόδου, στις πραγματικές τιμές διαλύσεως των πλοίων όπως αυτές διαμορφώθηκαν στη αγορά και στα διάφορα διαλυτήρια και τέλος το μακροχρόνιο επιτόκιο αγοράς, το οποίο ενδεικτικά υπολογίζεται 6%.

Όλα τα παραπάνω δεδομένα τα οποία αποτυπώνονται με πραγματικά παρελθοντικά νούμερα, εφαρμόζονται σε ένα υπολογιστικό φύλλο Excel. Με την εφαρμογή του θεωρητικού τύπου στο υπολογιστικό φύλλο, καταλήγουμε σε μία τιμή (αξία πλοίου). Η τιμή αυτή είναι θεωρητική και δεν αποτελεί την πραγματική τιμή στην οποία τα πλοία που έχουμε σαν δείγμα στην εργασία πωλήθηκαν. Η τιμή αυτή, αποτελεί την τιμή στην οποία τα πλοία έπρεπε να είχαν πωληθεί, στην περίπτωση όπου η θεωρία εφαρμοζόταν απόλυτα χωρίς αποκλίσεις.

Στο τέλος της εργασίας, είμαστε σε μία σαφή θέση να συμπεράνουμε κατά πόσο η θεωρία με την πραγματικότητα, συμβαδίζουν στις αγοραπωλησίες μεταχειρισμένων πλοίων αλλά και κατά πόσο η μία αποκλίνει από την άλλη. Αξίζει βέβαια να αναφέρουμε ότι υπάρχουν έτη, στα οποία η «θεωρητική» τιμή με τη πραγματική διαφέρουν ελάχιστα, αλλά και έτη όπου η διαφορά δεν είναι εύκολο να αιτιολογηθεί.

Λέξεις κλειδιά: Αξία πλοίου, εισοδήματα περιόδου, έξοδα περιόδου, scrap value, επιτόκιο αγοράς.

ABSTRACT

The current project has as a goal to study, compare and present the values which was sold in certain types of secondhanded ships and the values to which had to be sold if the theory perfectly applied. Indicating the word “theory”, we mean the type of Professor Martin Stop ford, which is analyzed in this project. The study focus on the years 2000-2008. All ships which are mentioned in the project, constructed 1988 and as a result in the year 2000 are 12- years ships. The year 2008 is the last year of the economic life of the ships. The ships which are mentioned transport dry and liquid cargo.

The research of this project founded in exact incomes period-fares (for the years 2000-2008), in exact period costs, in exact scrub value of ships as these reflected in market and in yards and finally the long-term rate which is calculated about 6%.

All data above which are reflected with real numbers of past apply to an excel. With the application of formula in excel, we conclude in price (ship value). This price is theoretical and no the real price in which the ships we have as an example in this project sold. This price is the price in which the ships should have been sold, in case that the theory applied perfectly without deviations.

In the end of project, we are in a clear position to conclude whether the theory with the reality buying and selling secondhanded ships on line but also whether one deviates from the other. Worth mentioning that there are years, in which theoretical price and real have almost no difference, but years also that difference cannot be rationalized easily.

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Οι αγοραπωλησίες μεταχειρισμένων πλοίων είναι ένας τομέας της ναυτιλιακής αγοράς ιδιαίτερος σημαντικός για την ανάπτυξη του κλάδου της ναυτιλίας. Είναι πάρα πολύ σημαντικό για κάποιον (πλοιοκτήτη, επενδυτή κτλ) να γνωρίζει ή να προβλέπει την κατάλληλη χρονική στιγμή (timing) για μια ενδεχόμενη πώληση ή αγορά μεταχειρισμένου πλοίου αναλόγως με την εξέλιξη της ναυτιλιακής αγοράς με την ευρύτερη έννοια.

Η παρούσα εργασία έχει ως στόχο, να μελετήσει και να συγκρίνει τις τιμές συγκεκριμένων τύπων πλοίων στις οποίες στην πραγματικότητα πουλήθηκαν τα πλοία αυτά και τις τιμές που έπρεπε να πουληθούν, λαμβάνοντας υπόψη όλα τα δεδομένα, σύμφωνα με την θεωρία. Τα πλοία τα οποία θα είναι αντικείμενο μελέτης και αναφοράς, είναι μεταχειρισμένα και έχουν ακόμα, 8 έτη «οικονομικής ζωής». Ουσιαστικά, η κύρια αναφορά της εργασίας θα εστιάζεται στη σύγκριση θεωρητικών (δηλαδή στο σημείο Break Even) και πραγματικών τιμών, για την πώληση (αξία) ενός πλοίου. Για να μπορέσουμε σύμφωνα με τα θεωρητικά μοντέλα να υπολογίσουμε τις τιμές των πλοίων, λαμβάνουμε υπόψη τον θεωρητικό τύπο του καθηγητή Martin Stopford ο οποίος περιλαμβάνει τα εισοδήματα περιόδου, τα έξοδα περιόδου, το μακροπρόθεσμο επιτόκιο αγοράς, την τιμή διάλυσης και τέλος την «οικονομική ζωή» του πλοίου.

Στο **πρώτο** κεφάλαιο της εργασίας, θα γίνει μια σύντομη περιγραφή των πλοίων που θα είναι αντικείμενο μελέτης. Η περιγραφή αυτή, θα αφορά συγκεκριμένους τύπους πλοίων, ανάλογα με το μεταφερόμενο φορτίο σε πλοία ξηρού και υγρού φορτίου.

Στο **δεύτερο** κεφάλαιο, θα παρουσιαστεί επίσης μια θεωρητική προσέγγιση των μεταβλητών που περιλαμβάνει ο θεωρητικός τύπος του καθηγητή Dr. Ernst G. Frankel, σε συνδυασμό με παραδόσεις από μαθήματα του Καθηγητή κ. Κωνσταντίνου Γκιζιάκη.

Στη συνέχεια της εργασίας, θα γίνει περιγραφή αλλά και διαγραμματική απεικόνιση, για το πώς κυμάνθηκαν τα ναύλα των συγκεκριμένων τύπων πλοίων ανά έτος, οι τιμές διάλυσης (scrap), τα έξοδα περιόδου σε ημερήσια βάση, αλλά και το

μακροχρόνιο επιτόκιο αγοράς, μεταξύ των ετών 2000 – 2008. Επίσης θα μελετηθεί η αυξομείωση στα επίπεδα των ναύλων ανά έτος και ανά συγκεκριμένο τύπο πλοίου.

Στο **τέταρτο** κεφάλαιο της εργασίας, θα παρουσιαστούν οι θεωρητικές τιμές των πλοίων (επίσης ανά έτος αλλά και συγκεκριμένο τύπο πλοίου), όπως αυτές διαμορφώθηκαν, λαμβάνοντας υπόψη τα δεδομένα του προηγούμενου κεφαλαίου και εφαρμόζοντας τον θεωρητικό τύπο, ο οποίος περιγράφεται αναλυτικά στο δεύτερο κεφάλαιο. Η εφαρμογή του θεωρητικού πραγματοποιήθηκε ανά έτος και ανά τύπο πλοίου σε Microsoft office excel, λαμβάνοντας υπόψη όλα τα πραγματικά νούμερα που θα παρουσιαστούν στο τρίτο κεφάλαιο.

Στο **πέμπτο** και τελευταίο κεφάλαιο, θα αναλύσουμε και θα συγκρίνουμε τις πραγματικές τιμές πώλησης των πλοίων με αυτές που προκύπτουν από την ακριβή εφαρμογή των θεωρητικών μοντέλων. Έτσι, στο τέλος της εργασίας θα έχουμε μια σαφή αλλά και αντικειμενική εικόνα, για το κατά πόσο η θεωρία στις αγοραπωλησίες πλοίων εφαρμόζεται, αν προσεγγίζει και περιγράφει τα πραγματικά γεγονότα και καταστάσεις, αν δεν εφαρμόζεται καθόλου και στην περίπτωση που δεν εφαρμόζεται τι αποκλίσεις έχει από την πραγματικότητα.

Κεφάλαιο 1^ο

Τύποι πλοίων που μελετώνται:

1.1 Μεταφοράς ξηρού φορτίου

- **Handymax:** Τα πλοία Handymax bulkers, διαθέτουν δικό τους εξοπλισμό και σύγχρονες διατάξεις στα αμπάρια τους, αποτελούν από μόνα τους χωριστό τμήμα της αγοράς και δεν συναγωνίζονται απαραίτητα τα μικρά πλοία της αγοράς των πλοίων handysize. Θα πρέπει να αναφερθεί ότι κατά τα τελευταία χρόνια έχει αναπτυχθεί ιδιαίτερα και το τμήμα της αγοράς που αφορά πλοία των 50.000-60.000 dwt.
- **Panamax:** Στην επόμενη μεγάλη ομάδα των bulk carriers βρίσκονται τα επονομαζόμενα **Panamax bulkers**, στην οποία συμπεριλαμβάνονται όλα εκείνα τα πλοία που διαστάσεις τους σε πλάτος (32,2m) και βύθισμα (39'6" tropical fresh water) σε έμφορτη κατάσταση πλησιάζουν τις μέγιστες επιτρεπτές διαστάσεις για διάπλου από το κανάλι του Παναμά. Η χωρητικότητα των πλοίων αυτών κυμαίνεται από 60.000-80.000 dwt. Τα περισσότερα από αυτά τα πλοία δεν διαθέτουν δικό τους εξοπλισμό φορτοεκφόρτωσης (gearless vessels) και απασχολούνται στις κύριες θαλάσσιες διαδρομές σιτηρών, άνθρακα, βωξίτη και σιδηρομεταλλεύματος. Τα πιο μοντέρνα πλοία "Panamax" διαθέτουν επτά αμπάρια, ενώ τα παλαιότερα διαθέτουν μέχρι εννέα αμπάρια, τα καλύμματα των οποίων είναι συνήθως τύπου "Macgregor" ή "Jack Knife". Τα πλοία αυτά αναπτύσσουν 13-14 κόμβους ταχύτητα και το πλήρωμά τους δεν ξεπερνάει τα είκοσι άτομα.
- **Capesize:** Η σημαντική κατηγορία των μεγαλύτερων πλοίων μεταφοράς άνθρακα και σιδηρομεταλλεύματος με μεγέθη μεγαλύτερα των 80.000 τόνων αναφέρεται ως η ομάδα των "Capesize bulkers". Τα πλοία αυτά λόγω του μεγέθους τους δεν μπορούν να διέλθουν το κανάλι του Παναμά και να αναγκάζονται να πλεύσουν γύρω από το ακρωτήριο "Cape of Good Hope" ή το "Cape Horn". Ο αριθμός των πλοίων με μεγέθη από 80.000-120.000 dwt είναι σχετικά περιορισμένος. Οι ναυτιλιακοί επαγγελματίες στην καθημερινή τους επικοινωνία χρησιμοποιούν συχνά υποδιαίρεσεις όπως "Cape bulkers" για πλοία από 120.000-175.000 dwt, "Large Cape bulkers" για πλοία από 175.000-200.000 dwt και "Very Large Bulk Carriers" (VLBC), "Very Large

Ore Bulkers” (VLOB) ή “Very Large Ore Oil Bulkers” (VLOO) για πλοία άνω των 200.000 dwt. Τα capesize bulkers διαθέτουν εννέα αμπάρια, τα καλύμματα των οποίων είναι “side-rolling”. Το πλήρωμα των πλοίων αυτών δεν ξεπερνάει τα είκοσι άτομα και η ταχύτητά τους φθάνει τους 13-14 κόμβους.

- **Valemax:** Τα νέα πλοία τύπου Valemax, είναι ένας στόλος από πάρα πολύ μεγάλα πλοία μεταφοράς σιδηρομεταλλεύματος, τα οποία έχουν ναυλωθεί από την βραζιλιάνικη εταιρεία VALE SA, για τη μεταφορά σιδηρομεταλλεύματος από την Βραζιλία στα ευρωπαϊκά και στα ασιατικά λιμάνια. Οι χωρητικότητες των πλοίων τύπου Valemax, κυμαίνεται από 380.000 – 400.000 DWT και αποτελούν τα μεγαλύτερα πλοία μεταφοράς ξηρού φορτίου που σχεδιάστηκαν και φτιάχτηκαν ποτέ.

Το 2008 η βραζιλιάνικη εταιρεία VALE SA έκανε παραγγελία για 12 πλοία 400.000 DWT τύπου VALEMAX, στην Jiangsu Rongsheng Heavy Industries (RSHI) στην Κίνα, καθώς επίσης και άλλα 7 από την Dewoo Shipbuilding & Marine Engineering (DSME) στη Νότια Κορέα το 2009. Επιπλέον, ακόμα 19 πλοία ίδιου τύπου κατασκευάζονται στην Κίνα και τη Νότια Κορέα για άλλες ναυτιλιακές εταιρείες ώστε να ναυλωθούν στην VALE SA με μακροχρόνιες συμβάσεις. Τα πρώτα πλοία μεταφοράς ξηρού φορτίου τύπου VALEMAX, παραγγέλθηκαν στις 3 Αυγούστου το 2008, όταν η εταιρεία VALE SA υπέγραψε σύμβαση με την κινεζική εταιρεία Rongsheng Heavy Industries (RSHI) για την κατασκευή 12 πλοίων 400.000 DWT το κάθε ένα. Η σύμβαση που υπογράφηκε τότε, ύψους 1,6 δις. Δολαρίων, ήταν η μεγαλύτερη ενιαία σύμβαση παγκοσμίως, στη ναυτιλιακή κοινότητα. Αν και παρόμοια σε μέγεθος, τα πλοία τύπου VALEMAX, τα οποία κατασκευάζονται στην Κίνα αλλά και τη Νότια Κορέα, εμφανίζουν ορισμένες διαφορές όσον αφορά τις διαστάσεις, την χωρητικότητα του φορτίου, τις μηχανές αλλά και την εξωτερική εμφάνιση. Τα πλοία αυτά έχουν μήκος 360 με 362 μέτρα και αυτό τους δίνει τη δυνατότητα να συμπεριλαμβάνονται στα μεγαλύτερα πλοία του κόσμου. Το βύθισμα των πλοίων αυτών είναι 22 με 23 μέτρα και αυτό αυτόματα τα περιορίζει όσον αφορά την είσοδο τους στα διάφορα λιμάνια. Αυτό οφείλεται στο ότι τα λιμάνια τα οποία έχουν προδιαγραφές να «δεχθούν» πλοία με τέτοιες διαστάσεις είναι περιορισμένα στην Ευρώπη, τη Βραζιλία και την Κίνα. Η απόφαση της VALE SA για την δημιουργία ενός

στόλου από πλοία 400.000 DWT το καθένα, έχει επικριθεί έντονα από άλλες ναυτιλιακές εταιρείες. Τα να πλοία τύπου VALEMAX, αναμένεται να μειώσουν το μεταφορικό κόστος της εταιρείας κατά 20-25%. Επίσης κατηγορούνται από ολόκληρη τη ναυτιλιακή κοινότητα ότι ευθύνονται για τη μείωση στα επίπεδα των ναύλων σε ολόκληρο τον κλάδο, λόγω της υπερπροσφοράς χωρητικότητας. Ο συγκεκριμένος τύπος πλοίου δεν θα αναλυθεί στη συνέχεια της εργασίας, διότι για τα έτη 2000 – 2008, δεν είχαμε δεδομένα.

1.2 Μεταφοράς υγρού φορτίου: Η αγορά των δεξαμενοπλοίων είναι ιδιαίτερα τμηματοποιημένη (highly segmented) . Τα δύο βασικά κριτήρια τμηματοποίησης της αγοράς είναι ο τύπος του μεταφερόμενου φορτίου και το μέγεθος των πλοίων.

Με βάση τον τύπο του μεταφερόμενου φορτίου η κύρια διάκριση είναι μεταξύ των πλοίων που μεταφέρουν αργό πετρέλαιο (Crude Tankers) και εκείνων που μεταφέρουν προϊόντα πετρελαίου (Product Tankers). Επίσης, υπάρχουν και ορισμένα εξειδικευμένα δεξαμενόπλοια, όπως τα πλοία μεταφοράς υγρών χημικών, τα πλοία μεταφοράς υγραερίου και τα πλοία της παράκτιας βιομηχανίας, τα οποία θεωρητικά μπορούν να ενταχθούν στην ευρύτερη οικογένεια των δεξαμενοπλοίων επιβεβαιώνοντας την ευρεία τμηματοποίηση της αγοράς, πρακτικά όμως αποτελούν μάλλον εξειδικευμένα πλοία που απασχολούνται σε επί μέρους αγορές με δικά τους ιδιαίτερα χαρακτηριστικά.

Τα δεξαμενόπλοια μεταφοράς προϊόντων πετρελαίου διαθέτουν ειδικά επικαλυμμένες δεξαμενές (coated tanks) και ένα περισσότερο πολύπλοκο σύστημα άντλησης και χειρισμού του φορτίου σε σχέση με τα δεξαμενόπλοια μεταφοράς αργού πετρελαίου, ώστε αφ' ενός να προστατεύουν το πλοίο από το ιδιαίτερα διαβρωτικό φορτίο και αφ' ετέρου να πληρούν τις απαιτούμενες προδιαγραφές του μεταφερόμενου φορτίου. Γενικά, τα “Product Tankers” είναι σημαντικά μικρότερα σε μέγεθος από τα “Crude Tankers” , μολονότι υπάρχουν πλέον και τέτοια πλοία με χωρητικότητα μεγαλύτερη των 120.000 dwt. Ακόμη, τόσο το κόστος κατασκευής όσο και το λειτουργικό κόστος είναι υψηλότερα για τα δεξαμενόπλοια προϊόντων πετρελαίου. Μολονότι τα “Product Tankers” μπορούν να μεταφέρουν και ακάθαρτα

φορτία (“dirty cargoes”), ο κίνδυνος αλλοίωσης των επόμενων φορτίων και το υψηλό κόστος καθαρισμού των δεξαμενών από τα κατάλοιπα αποτρέπουν κατά κανόνα την εναλλαγή φορτίων και οδηγούν στην εξειδικευμένη φόρτωση καθαρών φορτίων (“clean cargoes”). Από την άλλη πλευρά, τα δεξαμενόπλοια που μεταφέρουν αργό πετρέλαιο δεν έχουν τις τεχνικές προδιαγραφές για να μεταφέρουν προϊόντα πετρελαίου. Επομένως, είναι σαφές ότι υπάρχει υψηλός βαθμός τμηματοποίησης της αγοράς με βάση το μεταφερόμενο φορτίο.

Με βάση το μέγεθος των πλοίων, η τμηματοποίηση της αγοράς πραγματοποιείται στις ακόλουθες κατηγορίες:

- Very Large Crude Carriers (VLCC) : Το μέγεθός τους κυμαίνεται μεταξύ 200.000-320.000 dwt.
- Suezmax: Το μέγεθός τους κυμαίνεται μεταξύ 120.000-200.000 dwt.
- Aframax : Το μέγεθός τους κυμαίνεται μεταξύ 80.000-120.000 dwt.

Τα VLCC χρησιμοποιούνται αποκλειστικά για τη μεταφορά αργού πετρελαίου, τα Suezmax, και τα Aframax απασχολούνται κύρια για τη μεταφορά αργού πετρελαίου, αλλά και για τη μεταφορά προϊόντων, εάν διαθέτουν κατάλληλες δεξαμενές και εξοπλισμό χειρισμού του φορτίου. Τέλος, είναι σημαντικό να διευκρινισθεί ότι η κατηγοριοποίηση των πλοίων βάσει του μεγέθους τους δεν γίνεται με αυστηρά κριτήρια. Γι’ αυτό μπορούν να παρουσιασθούν μικρές διαφορές στη βιβλιογραφία και την πρακτική, όσον αφορά την ορολογία και την ταξινόμηση των πλοίων σε κατηγορίες ανάλογα με το μέγεθός τους.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2ο

Περιγραφή θεωρητικού τύπου Dr Ernst. G. Frankel.

$$C_0 = \sum_{i=1}^n \frac{R_i - E_i}{(1+x)^i} + \frac{S_0}{(1+x)^n}$$

Όπου:

- **C₀: Αρχική επένδυση κεφαλαίου για αγορά πλοίου.**
- **R_i: Εισοδήματα περιόδου i.**
- **E_i: Έξοδα περιόδου i.**
- **γ: Μακροχρόνιο επιτόκιο αγοράς.**
- **S: Τιμή Scrap.**
- **i...n: Διάρκεια οικονομικής ζωής του πλοίου.**

2.1 Εισοδήματα περιόδου.

Τα εισοδήματα περιόδου ουσιαστικά αναφέρονται στους ναύλους και αποτελούν τα έσοδα που προκύπτουν από την χρησιμοποίηση και εκμετάλλευση του πλοίου για την συγκεκριμένη χρονική περίοδο στην οποία αναφερόμαστε. Οι ναύλοι αποτελούν έναν αρκετά σημαντικό παράγοντα καθορισμού της προσφοράς θαλάσσιων μεταφορών. Το επίπεδο των ναύλων είναι ο ρυθμιστής με τον οποίο η αγορά δίνει κίνητρα στους λήπτες αποφάσεων, ώστε να προσαρμόσουν την προσφορά πλοίων σε βραχυχρόνιο επίπεδο και να βρουν τρόπους μείωσης του κόστους σε μακροχρόνιο επίπεδο. Ωστόσο, η σχέση αυτή είναι αμφίδρομη, αφού το

επίπεδο των ναύλων επηρεάζεται καθοριστικά από τις αποφάσεις των ανθρώπων της ναυτιλίας. Η ναυτιλία χύδην φορτίων με την οποία και ασχολούμαστε, είναι μια ναυτιλιακή βιομηχανία «χονδρικής» πώλησης μεταφορικών υπηρεσιών, αφού παρέχει μεταφορά σε μεγάλες ποσότητες φορτίου που ανήκουν σε συγκριτικά μικρότερο αριθμό βιομηχανικών πελατών, με τιμές που διαπραγματεύονται και καθορίζονται σύμφωνα με την ελεύθερη αγορά.

Η αγορά ναύλων, αποτελεί τον δυναμικό μηχανισμό προσαρμογής ανάμεσα στην προσφορά και τη ζήτηση θαλάσσιων μεταφορών. Οι πλοιοκτήτες και οι φορτωτές/ναυλωτές διαπραγματεύονται για να καθορίσουν μία τιμή ναύλου, η οποία θα αντανakλά την ισορροπία των διαθέσιμων πλοίων και φορτίων στην αγορά. Όταν υπάρχει πλεόνασμα πλοίων ο ναύλος μειώνεται, ενώ όταν υπάρχει έλλειμμα πλοίων ο ναύλος αυξάνεται. Γενικότερα, οι πλοιοκτήτες και οι ναυλωτές προσαρμόζουν πάντα τις επιχειρηματικές αποφάσεις και τις ενέργειες τους, ώστε να υπάρχει ισορροπία ανάμεσα στην ζήτηση και την προσφορά.

Σε πολλές περιπτώσεις, τα πλοία αποτελούν αντικείμενο αγοραπωλησίας, περισσότερο από μία φορές κατά την διάρκεια της ζωής τους. Πλοία τα οποία αντιπροσωπεύουν ποσοστό 4-5% της παγκόσμιας χωρητικότητας, πωλούνται κατά έτος σε νέους ιδιοκτήτες. Οι συναλλαγές αυτές διεξάγονται, μέσω της παγκόσμιας αγοράς, εκτός αν κυβερνητικές παρεμβάσεις θέτουν περιορισμούς είτε στην πώληση πλοίων προς αλλοδαπούς, είτε προς αλλοδαπούς ορισμένων εθνικοτήτων, οπότε η αγορά αγοραπωλησίας των πλοίων περιορίζεται αφενός και καθίσταται ατελής αφετέρου. Εάν δεν υπάρχουν παρόμοια εμπόδια ή νομισματικοί περιορισμοί, η αγορά πώλησης μεταχειρισμένων πλοίων τείνει να εμφανίζει χαρακτηριστικά παρεμφερή προς εκείνα της αγοράς των βραχυχρόνιων ναυλώσεων. Προστίθεται ότι οι τιμές των πλοίων ακολουθούν τις διακυμάνσεις των ναύλων. Συνήθως η τελική τιμή πώλησεως και αγοράς των πλοίων, καθορίζεται με συμφωνία μεταξύ των συμβαλλομένων.

Πολλές φορές, όμως, η εκποίηση των πλοίων πραγματοποιείται και μέσω πλειστηριασμού, που διενεργείται είτε οικειοθελώς από τον πωλητή με σκοπό την επίτευξη υψηλότερης τιμής, είτε αναγκαστικά με πρωτοβουλία του ενυπόθηκου προτιμώμενου δανειστή ή κατόπιν δικαστικής απόφασης.

Η αγορά των πλοίων υπόκειται σε διακυμάνσεις που απορρέουν αφενός μεν από το εκάστοτε μέγεθος της προσφοράς και της ζήτησεως της μεταχειρισμένης

χωρητικότητας, αφετέρου δε από τις συνθήκες που επικρατούν στην αγορά των ναυτιλιακών μεταφορών. Καταρχήν, η εκποίηση των παλιότερων πλοίων εξαρτάται από το ακολουθούμενο πρόγραμμα ανανέωσης της χωρητικότητας του πωλητή. Εντούτοις όμως, κάτω από ομαλές συνθήκες διαχείρισης των υποθέσεων των ναυτιλιακών μονάδων, η προσφορά χωρητικότητας προς πώληση δεν είναι ίση σε όλες τις συνθήκες της αγοράς. Δεν είναι για παράδειγμα ευρεία η προσφορά πλοίων προς πώληση όταν υπάρχουν καλές προϋποθέσεις απασχόλησης των πλοίων και προοπτικές για περαιτέρω ευνοϊκή εξέλιξη τους. Επομένως, σε συνθήκες εργασιών που εξασφαλίζουν σημαντικά κέρδη στον πλοιοκτήτη, ο αριθμός των προς πώληση προσφερόμενων σκαφών είναι σχετικά περιορισμένος και οι τιμές τους υψηλές, αφού αντίθετα η ζήτηση είναι μεγάλη. Είναι φανερό ότι ο πωλητής ενός πλοίου σε περίοδο ζωνών εργασιών της ναυτιλίας, επιδιώκει να εξασφαλίσει τίμημα, που να προεξοφλεί σε μεγάλο βαθμό τα πιθανά κέρδη που το πλοίο θα του απέδιδε αν εργάζονταν. Παράλληλα όμως, κερδοσκοπεί υπολογίζοντας τις πιθανές εξελίξεις στην αγορά των ναύλων και προσπαθεί να πωλήσει, όταν νομίζει ότι πιθανώς διαφαίνεται κάμψη των εργασιών της ναυτιλίας. Άλλωστε, μπορεί να αγοράσει υπό άλλες συνθήκες της αγοράς, ίσης ποιότητας και ικανότητας πλοίο σε πολύ μικρότερη ενδεχομένως τιμή και να αποκομίσει την διαφορά ως καθαρή ωφέλεια.

Συνήθως, η προσφορά πλοίων προς πώληση είναι μεγαλύτερη από την ζήτηση, σε περιόδους ύφεσης ναυτιλιακών εργασιών, ενώ ο καταλληλότερος χρόνος για πώληση φαίνεται να είναι ο χρόνος πριν από την εκδήλωση μίας ύφεσης στην αγορά, οπότε οι τιμές των πλοίων εξακολουθούν να διατηρούνται σε σχετικά υψηλά επίπεδα, ενώ οι αγοραστές ακόμη ελπίζουν σε συνέχιση των επικερδών εργασιών.

Εάν τώρα εξετάσουμε το θέμα αυτό από την σκοπιά του αγοραστή, θα παρατηρήσουμε ότι η τάση για αγορά χωρητικότητας γίνεται εντονότερη, όταν αρχίζει η βελτίωση της αγοράς των ναύλων και συνεχίζεται εντεινόμενη παράλληλα προς την ανοδική εξέλιξη των εργασιών της ναυτιλίας. Είναι τόσο μεγαλύτερη η τιμή, την οποία ο αγοραστής είναι διατεθειμένος να πληρώσει για την απόκτηση μεταχειρισμένου πλοίου, όσο περισσότερο αισιόδοξος είναι ως προς την προοπτική για επικερδή απασχόληση του πλοίου, που πρόκειται να αγοραστεί. Ελπίζει ότι θα απολαύσει αυξημένα κέρδη, που θα του επιτρέψουν να αποσβέσει σε σύντομο σχετικά διάστημα την αυξημένη τιμή που δέχθηκε να πληρώσει.

Είναι σαφές ότι η ορθή εκτίμηση των συνθηκών της αγοράς και των μελλοντικών προοπτικών πριν από την πώληση ή την αγορά μεταχειρισμένου πλοίου είναι απαραίτητη, για να αποφευχθεί κάποιο λάθος, το μέγεθος του οποίου μπορεί να είναι αποφασιστικής σημασίας για την τύχη της επιχείρησης. Κακή εκτίμηση από την πλευρά του πωλητή μπορεί να τον αποστερήσει από το πλοίο του έναντι τιμήματος που εκ των υστέρων μπορεί να αποδειχθεί πως ήταν χαμηλό. Κατά κανόνα, μία τέτοια λανθασμένη δεν είναι τόσο αποφασιστικής σημασίας για τον πωλητή, όσο για τον αγοραστή. Ο πρώτος-στην περίπτωση που είναι αρκετά υπομονετικός- θα έχει την ευκαιρία, σε περίοδο ύφεσης, να ναυπηγήσει πλοίο σε σχετικά ευνοϊκή τιμή ή να αντικαταστήσει το ήδη πωλημένο με αγορά άλλου μεταχειρισμένου, με ευνοϊκούς για αυτόν όρους. Ο αγοραστής όμως, που λόγω υπεραισιοδοξίας και κακής εκτίμησης προβαίνει σε αγορά, όταν οι τιμές των πλοίων είναι στα ανώτατα επίπεδα τους, στηριζόμενος σε εξωτερική χρηματοδότηση, είναι δυνατόν να οδηγηθεί σε αποτυχία της επιχείρησης του. Θα συμβεί αυτό, όταν λόγω κάμψης της αγοράς και πτώσης των ναύλων σε σύντομο χρόνο μετά την αγορά, αδυνατεί να αντιμετωπίσει τις δανειακές υποχρεώσεις του. Σε κάθε περίπτωση αποτελεί σπατάλη πόρων, η αγορά πλοίων, λόγω αδυναμίας σωστής εκτίμησης των συνθηκών της αγοράς, που με ορθή επενδυτική πολιτική θα ήταν δυνατόν να αγοραστούν σε διαφορετικό χρόνο σε πολύ χαμηλότερη τιμή.

Είναι φανερό ότι οι τιμές των μεταχειρισμένων πλοίων αντιπροσωπεύουν την εμπορική αξία τους και εξελίσσονται ανάλογα προς τις διακυμάνσεις της καμπύλης ναύλων, συνήθως με καθυστέρηση λίγων μηνών. Είναι εύλογο ότι ο αντίκτυπος της μεταβολής των εργασιών της ναυτιλίας πάνω στην αγορά πλοίων, εκδηλώνεται με μικρή καθυστέρηση. Οφείλεται στην απροθυμία τόσο των πωλητών, όσο και των αγοραστών να προσαρμοστούν αμέσως στις σημειούμενες εξελίξεις, υπολογίζοντας οι μεν στο ενδεχόμενο επανόδου των πραγμάτων στην προηγούμενη θέση τους και οι δε σε βελτίωση. Εάν για παράδειγμα εκδηλωθούν υποθημικές τάσεις στη ναυλαγορά, οι τιμές των πλοίων συγκρατούνται για κάποιο διάστημα κοντά στα ήδη διαμορφωμένα υψηλά επίπεδα, διότι οι μεν δεν σπεύδουν να υποβιβάσουν τις τιμές μέχρι να διαπιστώσουν ότι η κάμψη δεν είναι προσωρινού χαρακτήρα, ενώ οι αγοραστές εξακολουθούν να επιζητούν αγορές, προσφέροντας σχετικά υψηλές τιμές, γιατί ελπίζουν σε αποκατάσταση των ναύλων στα προγενέστερα επίπεδα ή σε σταθεροποίηση τους σε επίπεδα που να επιτρέπουν σημαντικό κέρδος.

Η έκταση των διακυμάνσεων των τιμών των πλοίων, τείνει να είναι πολύ μεγαλύτερη σχετικά μεγάλης ηλικίας πλοίων, από όσο ως προς τα νεότευκτα και σχετικά μικρής ηλικίας πλοία. Η αξία του νεότευκτου ή μικρής ηλικίας πλοίου τείνει να παραμείνει βασικά προσαρμοσμένη προς την μακροχρόνια καμπύλη των τιμών ναυπήγησης παρόμοιων πλοίων. Επίσης, επηρεάζεται ανατιμητικά, λόγω της υπολογισμένης μακράς διάρκειας της οικονομικής χρησιμότητας των πλοίων αυτών. Στην περίπτωση των σχετικά μεγάλης ηλικίας πλοίων, το αναμενόμενο κέρδος σε μία συγκεκριμένη περίοδο, που ακολουθεί την αγορά, είναι ο μάλλον αποφασιστικός παράγοντας προσδιορισμού της αξίας του. Αντίθετα σε περιόδους που η αγορά χαρακτηρίζεται από πλεόνασμα χωρητικότητας των προσφερόμενων προς πώληση μεγάλης σχετικά ηλικίας πλοίων, οι τιμές τους τείνουν να πλησιάζουν προς την καμπύλη τιμών των πλοίων, που πωλούνται σε διάλυση. Οι εξελίξεις στις καμπύλες των τιμών των μεταχειρισμένων πλοίων μπορεί να παρεκκλίνουν και να διαφοροποιούνται από την διαδικασία που αναφέραμε στην παράγραφο αυτή, όταν:

- Συνεπεία των τεχνολογικών προόδων ή μεταβολών της ζήτησεως, η οικονομική χρησιμότητα των σχετικά μικρής ηλικίας πλοίων τείνει να περιορίζεται.
- Μια ύφεση δεν είναι γενική, αλλά αφορά σε ορισμένους μόνο τομείς των μεταφορών ή όταν η προσφορά χωρητικότητας πλεονάζει ως προς ορισμένες μόνο κατηγορίες ή ομάδες χωρητικότητας πλοίων.

2.2 Έξοδα ταξιδιού

Τα έξοδα ταξιδιού, αναφέρονται στο τμήμα του κόστους παραγωγής ναυτιλιακών υπηρεσιών που μεταβάλλεται ανάλογα με τον αριθμό και την μιλιομετρική απόσταση των εκτελουμένων ταξιδιών, καθώς και την ποσότητα των μεταφερόμενων φορτίων, κατά την περίοδο χρήσης.

Το μεταβλητό κόστος δεν εξελίσσεται ομοιόμορφα. Σε κάθε μεταβολή του παραγόμενου έργου τα στοιχεία που το αποτελούν μπορεί να αυξάνονται ή όχι. Τα στοιχεία του μεταβλητού κόστους, που εξυπηρετούν το σύνολο των αναγκών του ταξιδιού (όπως για παράδειγμα οι δαπάνες καυσίμων), συμπεριφέρονται διαφορετικά από αυτά που αφορούν σε μία συγκεκριμένη ανάγκη (όπως το κόστος

φορτοεκφόρτωσης). Κάποιες δαπάνες, αυξάνονται ανάλογα με τον αριθμό των ταξιδιών, άλλες διαφοροποιούνται ανάλογα με την διανυόμενη απόσταση και κάποιες άλλες, ανάλογα με την ποσότητα του μεταφερόμενου φορτίου.

Τα τέλη χρησιμοποίησης των λιμανιών αυξάνουν ανάλογα με τον αριθμό των προσεγγίσεων και τον χρόνο παραμονής των πλοίων στα λιμάνια, χωρίς φυσικά να επηρεάζονται από τις διανυόμενες αποστάσεις ή την ποσότητα του φορτίου που μεταφέρεται.

Το κόστος για καύσιμη ύλη -όταν βαρύνει τον μεταφορέα- αυξάνει παράλληλα με τις διανυόμενες αποστάσεις και την ταχύτητα του ταξιδιού. Όπως είναι φυσικό, επηρεάζεται από τον βαθμό καλής συντήρησης του πλοίου, που επιδρά στην ωριαία κατανάλωση καυσίμου, όχι όμως από την ποσότητα του μεταφερόμενου φορτίου.

Γενικότερα, όσον αφορά το μεταβλητό κόστος, υπάρχει η δυνατότητα να ελεγχθεί από τον μεταφορέα τόσο στα επιμέρους στοιχεία του, όσο και στο σύνολο του. Από τις δικές του αποφάσεις, εξαρτάται η απόδοση και η σωστή λειτουργία της επιχείρησής του. Εάν το ακαθάριστο εισόδημα της επιχείρησής δεν καλύπτει το μεταβλητό κόστος, η συνέχιση της προσφοράς των υπηρεσιών της γίνεται ασύμφωνη. Στην περίπτωση που το μεταβλητό κόστος απλώς καλύπτεται, η επιχείρηση συνεχίζει τις εργασίες της βραχυχρόνια, προσβλέποντας σε βελτίωση των συνθηκών της αγοράς. Στην περίπτωση τέτοιων προβλημάτων η συμπίεση του μεταβλητού κόστους στο ελάχιστο δυνατό επίπεδο, κρίνεται ως επιτακτική ανάγκη. Αν τέλος, το ακαθάριστο εισόδημα υπερκαλύπτει το μεταβλητό κόστος, η συνέχιση της προσφοράς των υπηρεσιών του μεταφορέα κρίνεται συμφέρουσα.

Μακροχρόνια όμως, καμία ναυτιλιακή μονάδα δεν μπορεί να εξακολουθεί να λειτουργεί αν δεν μπορεί να εξασφαλίσει την εξυπηρέτηση των δανειακών της υποχρεώσεων, την απόσβεση των επενδυμένων κεφαλαίων και την βελτίωση, την αύξηση ή την ανανέωση του στόλου της. Συμπερασματικά λοιπόν, μπορούμε να πούμε ότι η βραχυχρόνια πολιτική και οι αποφάσεις μιας επιχείρησης βασίζονται στο μεταβλητό κόστος, ενώ μακροχρόνια η επιχείρηση μπορεί να συνεχίσει τις δραστηριότητές της, μόνο στην περίπτωση που το εισόδημα της καλύπτει το συνολικό της κόστος.

Μία άλλη σημαντική διάκριση του κόστους για την συγκεκριμένη χρονική περίοδο, είναι αυτή του σταθερού κόστους. Το κόστος αυτό, δεν επηρεάζεται από τυχόν διακυμάνσεις στο μέγεθος του παραγόμενου έργου για δεδομένη οργάνωση και μέγεθος παραγωγικής μονάδας. Όπως γίνεται εύκολα αντιληπτό, η έννοια του σταθερού κόστους υπάρχει μόνο, όταν ο υπολογισμός αναφέρεται σε συγκεκριμένη χρονική περίοδο, αφού μακροχρόνια όλα τα στοιχεία του κόστους είναι μεταβλητά.

Σύμφωνα με την παραδοσιακή θεωρητική ανάλυση, τα στοιχεία του κόστους της ναυτιλιακής μονάδας μπορούν να ενταχθούν σε μία από τις ακόλουθες ομάδες:

- 1. Δαπάνες κεφαλαίου.** Η ομάδα αυτή, περιλαμβάνει την απόσβεση του επενδυμένου κεφαλαίου και τον τόκο του ξένου, αλλά και του ίδιου κεφαλαίου, που χρησιμοποιήθηκε στην επένδυση. Το ύψος της επένδυσης που απαιτείται για την αγορά ενός πλοίου είναι αρκετά μεγάλο.
- 2. Γενικά έξοδα.** Η ομάδα αυτή περιλαμβάνει πολλές, γενικής φύσεως δαπάνες. Μεταξύ αυτών αναφέρονται ως κυριότερες οι δαπάνες πρακτόρευσης-διαφήμισης της επιχείρησης και οι δαπάνες διοικήσεως, σε περίπτωση που η επιχείρηση διαθέτει δική της οργάνωση. Εάν αντίθετα, η διαχείριση (ναύλωση, ασφάλιση, συντήρηση, επισκευές κτλ) και η πρακτόρευση συντελούνται με ανάθεση και προμήθεια στις συναφείς εργασίες σε άλλες ναυτιλιακές μονάδες, η σχετική δαπάνη, εντάσσεται στην ομάδα δαπανών κίνησης. Επίσης στα γενικά έξοδα περιλαμβάνονται και οι δαπάνες των εγκαταστάσεων και της λειτουργίας της όλης οργάνωσης υποδοχής και αποθήκευσης των προς διακίνηση φορτίων. Οι δαπάνες αυτές υπάρχουν ουσιαστικά και επηρεάζουν αποφασιστικά τη διαμόρφωση του συνολικού και του σταθερού κόστους, μόνο στην περίπτωση των ναυτιλιακών μονάδων που εξυπηρετούν δρομολογιακές γραμμές.
- 3. Δαπάνες ασφαλιστικής κάλυψης.** Αφορούν σε κινδύνους, οι οποίοι κατατάσσονται κατά βάση σε δύο κατηγορίες. Η πρώτη κατηγορία αφορά τους καλυπτόμενους κινδύνους με τα συνηθισμένα συμβόλαια θαλάσσιας ασφάλισης και η δεύτερη, εκείνους που δεν καλύπτονται από αυτά. Η δαπάνη για τους ασφαλιστικούς κινδύνους εξαρτάται από την ηλικία και την κατάσταση των υπό ασφάλιση πλοίων. Όταν όλοι οι άλλοι παράγοντες είναι αμετάβλητοι, τα πλοία, πέρα ενός ορίου ηλικίας, καθώς και τα πλοία που τυχόν μειονεκτούν ποιοτικά, επιβαρύνονται με αυξημένα ποσοστά

ασφαλίστρων. Βέβαια, αξίζει να αναφέρουμε ότι η ομαδική κάλυψη των κινδύνων για ένα μεγάλο αριθμό πλοίων, δημιουργεί ευνότητα πλεονεκτήματα για τον ασφαλιζόμενο. Από την άποψη αυτή, πλεονεκτεί σημαντικά η σε μεγάλη κλίμακα ασκούμενη επιχείρηση.

4. **Δαπάνες συντηρήσεως και επισκευών.** Στην ομάδα αυτή, περιλαμβάνονται το σύνολο των δαπανών που αφορούν, αφενός μεν την εκτέλεση των συνηθισμένων εργασιών συντήρησης, τόσο των πλοίων, όσο χερσαίων εγκαταστάσεων των ναυτιλιακών μονάδων και αφετέρου δε, των περιοδικών επιθεωρήσεων, οι οποίες επιβάλλονται από διακρατικούς και άλλους κανονισμούς. Πρέπει να σημειωθεί ότι οι δαπάνες της τελευταίας περίπτωσης, δημιουργούν οικονομική ωφέλεια, που διαρκεί για διάστημα μεγαλύτερο του ενός έτους, κατά τη διάρκεια του οποίου πραγματοποιούνται. Το συνολικό μέγεθος των δαπανών συντήρησης διαφοροποιείται από επιχείρηση σε επιχείρηση, ακόμα και όταν αφορά σε «αδελφά πλοία». Σημαντικά στοιχεία για τον καλύτερο και περισσότερο αποτελεσματικό έλεγχο των δαπανών συντηρήσεως, αποτελεί η επιτυχής και επιμελημένη συντήρηση των πλοίων. Σε αυτό, σημαντικός παράγοντας είναι η ποιοτική στάθμη της εργασίας των πληρωμάτων των πλοίων. Επίσης, η επιλογή του κατάλληλου χρόνου και τόπου εκτέλεσης των εργασιών συντήρησης και επισκευών.
5. **Δαπάνες επανδρώσεως.** Στην ομάδα αυτή, περιλαμβάνονται η μισθοδοσία, οι αποζημιώσεις για υπερωριακή απασχόληση και οι έκτακτες εργασίες, οι άδειες με αποδοχές καθώς επίσης και οι επιβαρύνσεις για ενδιαίτηση. Επίσης περιλαμβάνονται οι εισφορές που βαρύνουν το πλοίο για την κοινωνική ασφάλιση του πληρώματος, αλλά και οι ασφαλιστικές εισφορές κατά των κινδύνων που καλύπτονται συνήθως από τους αλληλασφαλιστικούς συνεταιρισμούς. Τέλος, συμπεριλαμβάνονται οι δαπάνες τροφοδοσίας και ψυχαγωγίας.
6. **Δαπάνες κίνησης.** Η ομάδα αυτή του κόστους περιλαμβάνει δαπάνες:
 - **Καύσιμα και λιπαντικές ύλες.** Στην εποχή της παλινδρομικής μηχανής, οι δαπάνες που αφορούν την καύσιμη ύλη, έφταναν να αναλογούν στο μισό του μεταβλητού κόστους. Η διάδοση της μηχανής εσωτερικής καύσης, η χρησιμοποίηση βαρύτερων τύπων πετρελαίου για την λειτουργία της και η κατασκευή μηχανών μεγάλης υποδύναμης, χωρίς αντίστοιχη αύξηση στην κατανάλωση καύσιμης ύλης, μέσω της αξιοποίησης των τεχνολογικών

επιτευγμάτων και η διατήρηση μέχρι το 1973, των τρεχουσών χρηματικών τιμών των υγρών καυσίμων σε σχεδόν σταθερά και χαμηλά επίπεδα. Η εποχή του πετρελαίου ως φθηνή καύσιμη ύλη για την πρόωση των πλοίων πέρασε και δεν πρόκειται να υπάρξει ξανά.

- **Δαπάνες υλικών και εφοδίων.** Υπό συνθήκες ανταγωνισμού, οι τιμές των αγαθών που εντάσσονται στην κατηγορία αυτή, τείνουν να είναι ίσες σε κάθε λιμάνι για αγοραστές οποιασδήποτε εθνικότητας. Πλεονεκτούν όμως οι μεγάλες επιχειρήσεις, διότι μπορούν να ενεργούν σε μεγάλες αγορές και να διατηρούν ίδιες αποθήκες σε διάφορους μεγάλους λιμένες. Οικονομία μπορεί να προκύψει επίσης, από την επιτυχή επιλογή λιμένων, στους οποίους γίνεται η προμήθεια των αναγκαίων υλικών και εφοδίων, αφού οι τιμές παρουσιάζουν σημαντικές διαφορές μεταξύ διαφόρων λιμένων.
- **Λιμένων και φορτίου.** Για να ολοκληρωθεί μια υπερωκεάνια μεταφορά, απαιτείται η πραγματοποίηση μιας σειράς αλληλεξαρτωμένων ενεργειών, κυριότερη εκ των οποίων είναι η διακίνηση των αγαθών σε μια απόσταση και οι εργασίες που γίνονται στα λιμάνια.. Σύμφωνα με τα δεδομένα αυτά, το μεταφορικό κόστος επηρεάζεται τόσο από την δαπάνη πραγματοποίησης του ταξιδιού, όσο και από την δαπάνη χρησιμοποίησης των λιμένων. Το κόστος χρησιμοποίησης των λιμένων διαμορφώνεται κάτω από την επίδραση διαφόρων παραγόντων, όπως το κόστος χειρισμό του φορτίου, τον χρόνο παραμονής του πλοίου στο λιμάνι και τέλος τα λιμενικά τέλη που επιβαρύνουν το πλοίο.

Σημαντικό στοιχείο αποτελεί το γεγονός, ότι τα έξοδα των πλοίων υπολογίζονται για 365 ημέρες ανά έτος, σε αντίθεση με τα έσοδα που υπολογίζονται για 340 ημέρες ανά έτος.

2.3 Μακροπρόθεσμο επιτόκιο αγοράς.

Το κόστος απόκτησης πλοίου είτε πρόκειται για νεότευκτο είτε για μεταχειρισμένο (αφορά τη δική μας ανάλυση) είναι υψηλό. Η ναυτιλία, είναι μια βιομηχανία εντάσεως κεφαλαίου, όπου το μεγαλύτερο μέρος της αξίας του πλοίου καλύπτεται μέσω των διαφόρων μορφών χρηματοδότησης που υπάρχουν στην αγορά. Ένας ακόμα λόγος, που οδηγεί τις εταιρείες στην άντληση των απαραίτητων κεφαλαίων από τις διάφορες μορφές χρηματοδότησης, είναι το γεγονός ότι η ναυτιλία

γενικότερα χαρακτηρίζεται ως ένας κλάδος υψηλού κινδύνου, λόγω των διακυμάνσεων που παρουσιάζει.

Η κυριότερη μορφή χρηματοδότησης και η πιο παραδοσιακή είναι η τραπεζική, που καλύπτει το μεγαλύτερο μέρος των κεφαλαίων που διατίθεται για αυτό τον σκοπό. Στην κατηγορία των παραδοσιακών μορφών χρηματοδότησης εντάσσονται και η αυτοχρηματοδότηση, καθώς και η παροχή δανείων από ναυπηγεία. Άλλες μορφές χρηματοδότησης, που υιοθετούνται όλο και περισσότερο στην σύγχρονη εποχή είναι η χρηματοδοτική μίσθωση, η άντληση κεφαλαίων από το χρηματιστήριο και η χρηματοδότηση με έκδοση ομολογιών. Στη δική μας περίπτωση, θα ασχοληθούμε κυρίως με την τραπεζική χρηματοδότηση, για την οποία λαμβάνονται υπόψη:

- Έσοδα (ναύλος): Είναι γνωστό ότι τα έσοδα μιας ναυτιλιακής επιχείρησης είναι δυνατόν να επηρεαστούν από την ύπαρξη των εκάστοτε οικονομικών, βιομηχανικών και πολιτικών λόγων.
- Το λειτουργικό κόστος: Το ύψος του λειτουργικού κόστους επηρεάζεται από την καταβολή των μισθωμάτων του πληρώματος (που διαμορφώνεται ανάλογα με το επίπεδο εκπαίδευσης και την εθνικότητα αυτού), από τεχνικούς παράγοντες, την αποδοτικότητα της διοίκησης αλλά και το ύψος των ασφαλιστικών δαπανών.
- Τόκος: Ο τόκος του δανειοδοτούμενου ποσού διαμορφώνεται ανάλογα από τις διακυμάνσεις, την χρηματική προμήθεια, καθώς επίσης και από τις τυχόν συναλλαγματικές διαφορές μεταξύ του νομίσματος αποπληρωμής του δανείου και του συμφωνηθέντος νομίσματος πληρωμής των ναύλων. Στην ανάλυση του επόμενου κεφαλαίου, λαμβάνουμε υπόψη 6% για λόγους ευκολίας το μακροχρόνιο επιτόκιο.
- Αξία κτήσεως του πλοίου: Τέλος, η αξία κτήσεως του πλοίου διαδραματίζει ουσιαστικό ρόλο στην διαμόρφωση του ταμειακού προγράμματος. Η αξία κτήσεως, εκτιμάται με βάση την τρέχουσα αξία του πλοίου και την αναμενόμενη σύμφωνα με την επικρατούσα κατάσταση στην ναυλαγορά, τις τάσεις που επικρατούν σχετικά με την αγορά των νεόκτιστων και μεταχειρισμένων πλοίων.

2.4 Διαλύσεις πλοίων και τιμές Scrap

Ο ρυθμός ανάπτυξης του εμπορικού στόλου εξαρτάται από την ισορροπία ανάμεσα στις παραδόσεις νέων πλοίων και τις διαγραφές πλοίων από τις λίστες του στόλου, είτε επειδή οδηγήθηκαν στα διαλυτήρια ή επειδή απωλέσθηκαν από κάποιο ατύχημα. Η ηλικία στην οποία ένα πλοίο κατευθύνεται στα διαλυτήρια δεν μπορεί να προβλεφθεί και η απόφαση για διάλυση του πλοίου δεν πραγματοποιείται με προκαθορισμένα κριτήρια, καθώς είναι ιδιαίτερα κρίσιμη και εξαρτάται από διάφορους αλληλοεξαρτώμενους παράγοντες. Οι βασικοί παράγοντες που οδηγούν έναν πλοιοκτήτη στη διάλυση του πλοίου του είναι η ηλικία του πλοίου, η τεχνική και οικονομική απαξίωση του πλοίου, οι τιμές στην αγορά διαλύσεων, τα επίπεδα των ναύλων, τα τρέχοντα έσοδα σε σχέση με το συνολικό κόστος του πλοίου, καθώς και οι μελλοντικές προσδοκίες του πλοίου και της αγοράς.

Η ηλικία είναι ο πρωταρχικός παράγοντας καθορισμού του τονάζ που θα διαλυθεί. Η απόδοση των πλοίων φθίνει καθώς η ηλικία τους αυξάνεται, ενώ επίσης το κόστος συντήρησης και επισκευών αυξάνεται. Έτσι, ο πλοιοκτήτης αντιμετωπίζει το συνδυασμό υψηλότερου κόστους και αυξημένου μη παραγωγικού χρόνου, λόγω προγραμματισμένης ή μη συντήρησης. Επειδή η φθορά είναι μια φυσιολογική και αναπόφευκτη διαδικασία, δεν υπάρχει συγκεκριμένη ηλικία στην οποία ένα πλοίο οδηγείται προς διάλυση.

Η τεχνική απαξίωση μπορεί να μειώσει την ηλικία στην οποία ένας συγκεκριμένος τύπος πλοίου πρέπει να διαλυθεί. Η οικονομική απαξίωση μπορεί να οφείλεται σε τεχνολογικούς, πολιτικούς ή θεσμικούς λόγους και σημαίνει ότι η τρέχουσα αξία διάλυσης του πλοίου είναι μεγαλύτερη από την πιθανολογούμενη μελλοντική εμπορική αξία περαιτέρω απασχόλησης του.

Η απόφαση επίσης για διάλυση του πλοίου, επηρεάζεται από τις τιμές scrap και τα επίπεδα των ναύλων. Τα πλοία πωλούνται προς διάλυση στα διαλυτήρια, όπου καταστρέφονται και τα μέταλλα τους μεταπωλούνται στην βιομηχανία χάλυβα. Η αξία διάλυσης ενός πλοίου υπολογίζεται με βάση το άφορτο εκτόπισμα (βάρος) του πλοίου και όχι με βάση τη μεταφορική του ικανότητα. Οι τιμές των μετάλλων scrap παρουσιάζουν ευρείες διακυμάνσεις, εξαρτώμενες από την προσφορά και την ζήτηση των μετάλλων αυτών στην βιομηχανία χάλυβα, αλλά και από την διαθεσιμότητα τέτοιων μετάλλων από πηγές όπως τα διαλυτήρια πλοίων και οχημάτων.

Τέλος, η διάλυση ενός πλοίου είναι μια κρίσιμη επιχειρηματική απόφαση που εξαρτάται από τις προσδοκίες του πλοιοκτήτη για τη μελλοντική κερδοφορία του πλοίου του. Αν για παράδειγμα σε μια φάση ύφεσης ο πλοιοκτήτης πιστεύει ότι υπάρχει ελπίδα «έκρηξης» της ναυλαγοράς στο σχετικά κοντινό μέλλον, τότε είναι απίθανο να πωλήσει μη κερδοφόρα πλοία προς διάλυση, καθώς τα πιθανά έσοδα που θα εισπράξει από την άνοδο των ναύλων θα είναι τόσο μεγάλα, ώστε να δικαιολογούν ακόμη και μικρές απώλειες λειτουργικές για μια συγκεκριμένη περίοδο ετών μέχρι η «έκρηξη» των ναύλων να συμβεί.

Όπως είναι γνωστό, η εφαρμογή του Κανονισμού 417/2002 της Ευρωπαϊκής Ένωσης, αποτελεί πραγματικότητα. Σύμφωνα με τον Κανονισμό αυτόν, κάθε δεξαμενόπλοιο δεν θα επιτρέπεται να λειτουργεί υπό σημαία κράτους-μέλους, αλλά και κάθε δεξαμενόπλοιο ανεξάρτητα από τη σημαία που θα φέρει, δεν θα επιτρέπεται να εισέρχεται σε λιμένες ή τερματικούς σταθμούς ανοικτής θαλάσσης υπό τη δικαιοδοσία κράτους-μέλους μετά από την προθεσμία που προδιαγράφεται και συνδέεται με την ημερομηνία παράδοσης του πλοίου, εκτός εάν το δεξαμενόπλοιο είναι διπλού κύτους. Σύμφωνα με τον ίδιο Κανονισμό, τα δεξαμενόπλοια χωρίζονται σε τρεις κατηγορίες για τις οποίες ισχύουν ξεχωριστές ημερομηνίες απόσυρσης. Συγκεκριμένα, η πρώτη κατηγορία περιλαμβάνει τα δεξαμενόπλοια pre-MARPOL, η δεύτερη κατηγορία τα δεξαμενόπλοια MARPOL και τέλος, η τρίτη κατηγορία περιλαμβάνει τα μικρά δεξαμενόπλοια.

Μάλιστα πολλές φορές στο παρελθόν ο συγκεκριμένος Κανονισμός δέχθηκε ορισμένες τροποποιήσεις. Όσον αφορά τα βασικά σημεία τροποποίησης, αυτά επικεντρώνονται κυρίως:

- Στην επίσπευση των ημερομηνιών απόσυρσης και των τριών κατηγοριών δεξαμενοπλοίων, από 2 έτη έως πέντε έτη.
- Στην απαγόρευση μεταφοράς πετρελαιοειδών από πλοία μονού κύτους και στα αγκυροβόλια δικαιοδοσίας κρατών-μελών.

Επιπλέον, τροποποιείται το πεδίο εφαρμογής του Κανονισμού, ώστε να καλύπτονται τα πετρελαιοφόρα νεκρού βάρους 600 τόνων και άνω, ούτως ώστε να διασφαλίζεται ότι η απαγόρευση της μεταφοράς βαρέων κλασμάτων μαζούτ σε πετρελαιοφόρα μονού κύτους θα εφαρμόζεται επίσης για τα μικρά πετρελαιοφόρα νεκρού βάρους 600 έως και 5.000 τόνων.

Επίσης υιοθετήθηκε η ευρύτερη εφαρμογή του καθεστώτος διεξαγωγής ειδικών ελέγχων για τα πετρελαιοφόρα, προορισμός του οποίου είναι η αποτίμηση της δομικής καταλληλότητας των πετρελαιοφόρων μονού κύτους που έχουν υπερβεί την ηλικία των 15 ετών.

Με βάση τα παραπάνω καθίσταται κατανοητό ότι ο συγκεκριμένος Κανονισμός έχει άμεση επίπτωση στο στόλο που δραστηριοποιείται στα χωρικά ύδατα της Ευρώπης, δεδομένου ότι τα πλοία –τα οποία συγκεντρώνουν τα παραπάνω χαρακτηριστικά- θα πρέπει είτε να βρουν απασχόληση σε άλλες θαλάσσιες διαδρομές, είτε ακόμη και να οδηγηθούν στο τέλος της οικονομικής τους ζωής. Δηλαδή ο στόλος των δεξαμενοπλοίων πρόκειται να μειωθεί σημαντικά, εξαιτίας της επιβολής ενός κανονισμού και αναμένεται ότι ο συγκεκριμένος στόλος να οδηγηθεί στις διαλύσεις, ως οικονομικά απαξιωμένα πλοία.

Στο επόμενο κεφάλαιο που θα ακολουθήσει, θα γίνει αναλυτική περιγραφή αλλά διαγραμματική απεικόνιση, όσον αφορά τις διαλύσεις για τα έτη 2000 – 2008, ανά συγκεκριμένο τύπο πλοίου.

Κεφάλαιο 3^ο

Μια πραγματική απεικόνιση για τα επίπεδα των ναύλων, τα έσοδα περιόδου, τα έξοδα περιόδου, τις τιμές scrap και το επιτόκιο αγοράς, για τα έτη 2000-2008.

3.1 Επίπεδα ναύλων

Όπως αναφέραμε στην εισαγωγή της εργασίας, η έρευνα στηρίζεται σε πλοία τα οποία έχουν 8 χρόνια οικονομική ζωή και είναι ικανά να παράγουν κέρδος για τον πλοιοκτήτη. Επίσης όλα τα πλοία υγρού και ξηρού φορτίου, λαμβάνεται υπόψη ότι είναι κτισμένα το 1988, δηλαδή είναι 12 ετών. Για λόγους ευκολίας, θεωρούμε ότι η συνολική οικονομική ζωή ενός πλοίου, είναι τα 20 έτη. Σε αυτό το σημείο της εργασίας, θα αναλύσουμε πως κυμάνθηκαν τα ναύλα, για ένα πλοίο με τα παραπάνω δεδομένα.

Σύμφωνα με τους Clarkson's του Λονδίνου, τα έσοδα σε δολάρια ανά ημέρα (\$/d) στα παρακάτω έτη είναι:

Πίνακας 3.1.1 Έσοδα ανά έτος για VLCC

| Έτος | \$/d |
|------|---------|
| 2000 | 42.000 |
| 2001 | 66.000 |
| 2002 | 22.000 |
| 2003 | 48.000 |
| 2004 | 80.000 |
| 2005 | 55.000 |
| 2006 | 60.000 |
| 2007 | 54.000 |
| 2008 | 102.000 |

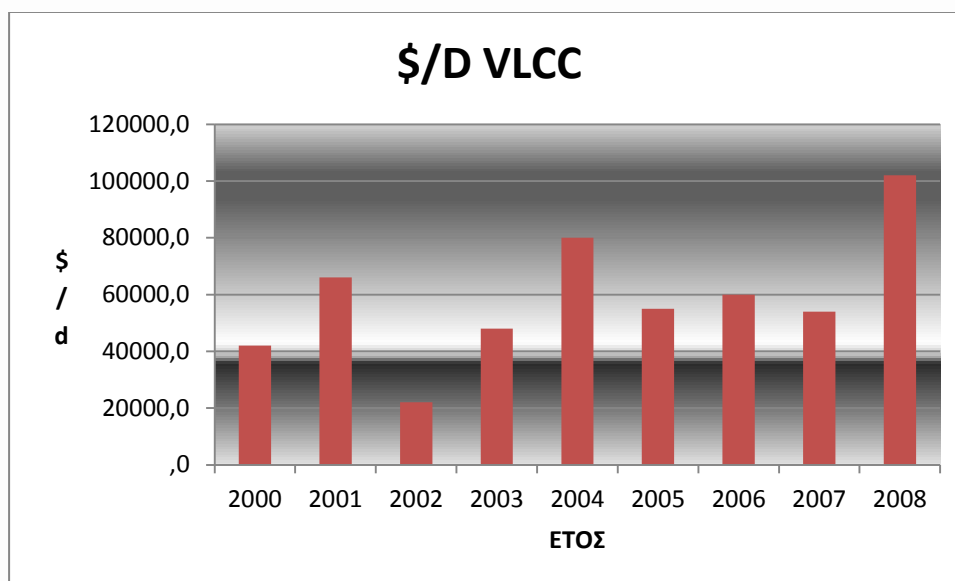
ΠΗΓΗ: Clarksons-Shipping Intelligence Network

Τα παραπάνω επίπεδα εσόδων, αποτελούν το μέσο όρο εσόδων σε όρους χρονοαύλωσης και προκύπτουν από το άθροισμα του μέσου όρου κάθε μήνα και εν συνεχεία με την διαίρεση του δια 12.

Όπως βλέπουμε στον παραπάνω πίνακα, ένα πλοίο μεταφοράς υγρού φορτίου και συγκεκριμένα ένα VLCC με οικονομική ζωή 8 χρόνια, το 2000, είχε ημερήσια έσοδα της τάξης των 42.000,00 δολαρίων ανά ημέρα. Το 2001 τα ημερήσια έσοδα του ίδιου πλοίου, αλλά με 7 χρόνια οικονομική ζωή, αυξήθηκαν κατά 15,7% και έφτασαν τις 66.000,00 δολάρια ανά ημέρα, δηλαδή αύξηση κατά 24.000,00 δολάρια ανά ημέρα. Το επόμενο έτος, δηλαδή το 2002, το ίδιο VLCC πλοίο, έχοντας πλέον 7 χρόνια ικανά στο να αποδίδουν έσοδα στον πλοιοκτήτη, πέφτει στις 22.000,00 δολάρια ανά ημέρα. Αυτό σημαίνει ότι είχε μια μείωση της τάξης -33%, σε σχέση με τα έσοδα του 2001. Το 2003 και έχοντας πρακτικά 5 χρόνια οικονομικής ζωής, το ίδιο αυξάνει τα ημερήσια του έσοδα πάνω από 50%, καθώς έχει φτάσει τα 48.000,00 δολάρια ανά ημέρα. Αυτό σημαίνει ότι σε σύγκριση με την προηγούμενη χρονιά, τα ημερήσια έσοδα αυξήθηκαν κατά 26.000,00 δολάρια ανά ημέρα. Το 2004, φτάνουμε τις 80.000,00 δολάρια ανά ημέρα και έχοντας πλέον 4 χρόνια οικονομικής ζωής. Η αύξηση σε σύγκριση με την προηγούμενη χρονιά προσεγγίζει το 45% και είναι 54.000,00 περισσότερα δολάρια ανά ημέρα.

Το 2005 υπάρχει μια μείωση στα έσοδα και το πλοίο με μόλις 3 χρόνια οικονομικής ζωής, παράγει για τον πλοιοκτήτη του 55.000,00 δολάρια ανά ημέρα. Την ακριβώς επόμενη χρονιά, παρουσιάζει μια πολύ μικρή αύξηση και φτάνει τις 60.000,00 δολάρια ανά ημέρα. Αξιοσημείωτο είναι το γεγονός πως, παρόλο που το πλοίο το 2008 έχει συμπληρώσει 20 χρόνια οικονομικής ζωής, είναι σε θέση λόγω της γενικότερης κατάστασης της αγοράς, να δημιουργεί ημερήσια έσοδα της τάξης των 102.000,00 δολαρίων ανά ημέρα.

Διάγραμμα 3.1.1.1 Έσοδα ανά έτος για VLCC



Στο παραπάνω διάγραμμα παρατηρούμε ότι τα ναύλα, δηλαδή τα ημερήσια έσοδα ενός VLCC 12ετίας και με 8 ακόμη χρόνια οικονομικής ζωής, δεν παρουσιάζουν αναλογία, ούτε συμβαδίζουν με την ηλικία του πλοίου. Αυτό συμπεραίνεται πολύ εύκολα, αρκεί μόνο να αναφέρουμε ότι το 2000 που το πλοίο ήταν σχετικά πιο καινούργιο, είχε ημερήσια έσοδα 42.000,00 ενώ το 2008 που το πλοίο ήταν κοντά στην ολοκλήρωση της οικονομικής ζωής είχε ημερήσια έσοδα 102.000,000 δολάρια. Μέσα στα 8 χρόνια οικονομικής ζωής του πλοίου παρατηρούμε ότι η μέγιστη τιμή εσόδων ήταν τα 102.000,00 δολάρια ανά ημέρα, ενώ η ελάχιστη τα 22.000,00 το 2002. Οι παραπάνω αποκλίσεις και διαφορές, δεν προέρχονται από την οικονομική ζωή που έχει το πλοίο, αλλά κυρίως από τις διάφορες συνθήκες προσφοράς και ζήτησης μεταφορικών υπηρεσιών, που επικρατούν στο παγκόσμιο εμπόριο.

Πίνακας 3.1.2 Έσοδα ανά έτος για SUEZMAX

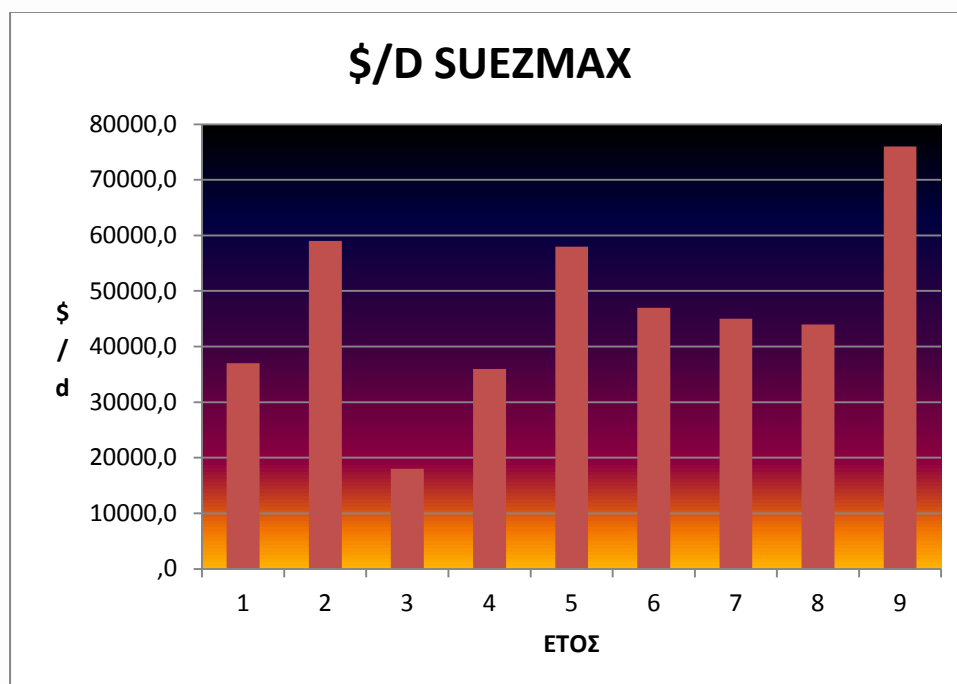
SUEZMAX 12 Ετών

| Έτος | \$/d |
|-------------|---------------|
| 2000 | 37.000 |
| 2001 | 59.000 |
| 2002 | 18.000 |
| 2003 | 36.000 |
| 2004 | 58.000 |
| 2005 | 47.000 |
| 2006 | 45.000 |
| 2007 | 44.000 |
| 2008 | 76.000 |

ΠΗΓΗ: Clarksons-Shipping Intelligence Network

Τα παραπάνω επίπεδα εσόδων, αποτελούν το μέσο όρο εσόδων σε όρους χρονοναύλωσης και προκύπτουν από το άθροισμα του μέσου όρου κάθε μήνα και εν συνεχεία με την διαίρεση του δια 12. Ένα πλοίο Suezmax με 8 χρόνια οικονομική ζωή ακόμη και έτος ναυπήγησης το 1988. Βλέπουμε ότι το 2000 τα ημερήσια έσοδα ανήλθαν σε 37.000,00 δολάρια. Το 2001, είχαμε αύξηση της τάξης 22.000,00 δολαρίων, δηλαδή 59.000,00 δολάρια ανά ημέρα. Το 2002 τα ημερήσια έσοδα σε όρους χρονοναύλωσης παρουσίασαν κατηφορική κλίση και έφτασαν τις 18.000,00 ημερησίως. Τέτοιες διακυμάνσεις είτε προς τα πάνω είτε προς τα κάτω είχαμε μέχρι και το 2008, όπου το πλοίο που μελετάμε ήταν στο τελευταίο έτος της οικονομικής του ζωής και έφτασε να προσφέρει ημερήσια έσοδα 76.000,00 δολ.

Διάγραμμα 3.1.2.2 Έσοδα ανά έτος για SUEZMAX



Σύμφωνα με το παραπάνω διάγραμμα, είμαστε σε μία σαφή θέση να αναφέρουμε ότι εκτός από τα VLCC και τα Suezmax που είναι χτισμένα το 1988, στο τελευταίο έτος της οικονομικής τους ζωής, παράγουν το μεγαλύτερο επίπεδο εσόδων. Βλέπουμε για παράδειγμα ότι το 2002, το πλοίο έχει φτάσει τα 14 χρόνια ζωής, και όμως φτάνει το χαμηλότερο ημερήσιο επίπεδο εσόδων, που είναι τα 18.000,00 δολάρια ανά ημέρα.

Πίνακας 3.1.3 Έσοδα ανά έτος για AFRAMAX

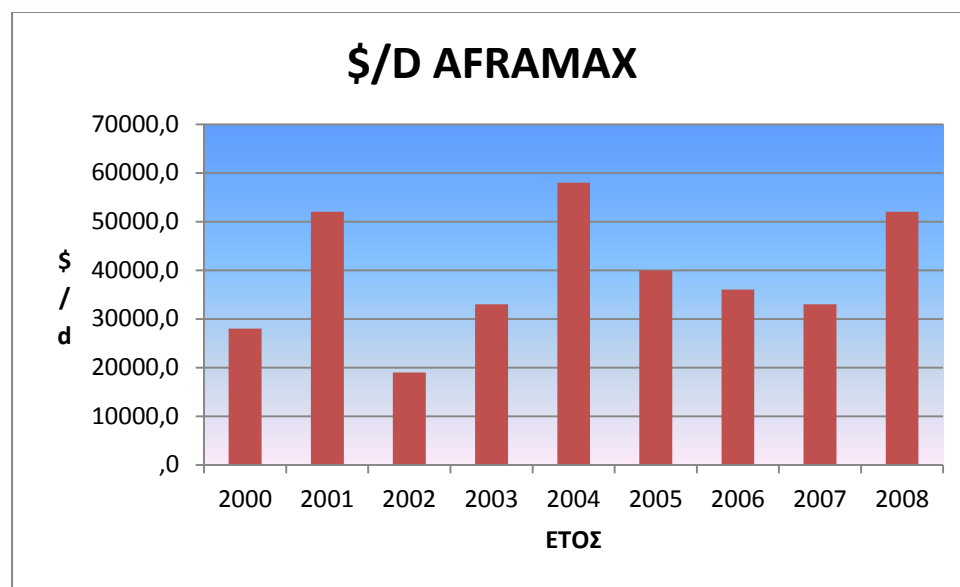
AFRAMAX 12 Ετών

| Έτος | \$/d |
|------|--------|
| 2000 | 28.000 |
| 2001 | 52.000 |
| 2002 | 19.000 |
| 2003 | 33.000 |
| 2004 | 58.000 |
| 2005 | 40.000 |
| 2006 | 36.000 |
| 2007 | 33.000 |
| 2008 | 52.000 |

ΠΗΓΗ: Clarksons-Shipping Intelligence Network

Ένα πλοίο Aframax, το 2000 ήταν σε θέση να προσφέρει στον πλοιοκτήτη του 28.000 δολάρια ανά ημέρα. Το 2001 και με 7 ακόμη χρόνια οικονομικής ζωής ανεβαίνει δυναμικά και αγγίζει τις 52.000,00 δολάρια ημερησίως, δηλαδή μια αύξηση των 24.000,00 μέσα σε ένα έτος. Την επόμενη ακριβώς χρονιά, τα ημερήσια έσοδα μειώνονται στο επίπεδο των 19.000,00 δολαρίων και μέχρι την ολοκλήρωση της του κύκλου της οικονομικής ζωής του πλοίου, παρατηρούμε κι άλλες αυξομειώσεις στα ημερήσια έσοδα. Το πλοίο που μελετάμε, κορυφώνει την παραγωγή εσόδων το 2004 φτάνοντας τις 58.000,00 δολάρια ανά ημέρα και παραμένει σε πολύ υψηλά επίπεδα μέχρι και το 2008.

Διάγραμμα 3.1.3 Έσοδα ανά έτος για AFRAMAX



Στο παραπάνω διάγραμμα παρατηρούμε ότι παρά την τεχνολογική απαξίωση του πλοίου με το πέρασ του χρόνου, τα επίπεδα ημερήσιων εσόδων δεν επηρεάζονται καθόλου. Αρκεί μόνο να αναφέρουμε το γεγονός ότι το 2000, όπου το πλοίο ήταν 12 ετών, είχε περίπου τα μισά έσοδα σε σύγκριση με το 2008, όπου και ήταν 20 ετών.

Πίνακας 3.1.4 Έσοδα ανά έτος για CAPESIZE

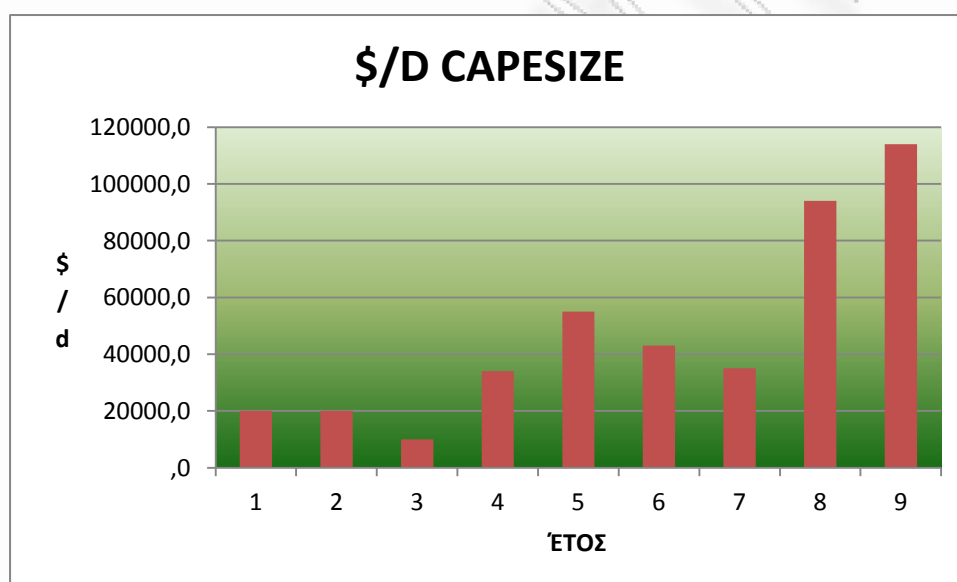
CAPESIZE 12 Ετών

| Έτος | \$/d |
|------|---------|
| 2000 | 20.000 |
| 2001 | 20.000 |
| 2002 | 10.000 |
| 2003 | 34.000 |
| 2004 | 55.000 |
| 2005 | 43.000 |
| 2006 | 35.000 |
| 2007 | 94.000 |
| 2008 | 114.000 |

ΠΗΓΗ: Clarksons-Shipping Intelligence Network

Στον παραπάνω πίνακα, παρουσιάζονται τα έσοδα για ένα πλοίο μεταφοράς ξηρού φορτίου, μεγέθους Capesize, και ηλικίας 12 ετών. Το 2000 και το 2001 παραμένουν στα ίδια επίπεδα, δηλαδή στις 20.000 δολάρια ανά ημέρα, ενώ το 2002 παρουσιάζουν μια πτώση της τάξης του 50% και φτάνουν τις 10.000 δολάρια ημερησίως. Το 2003 αυξάνονται σημαντικά σε σύγκριση με τα προηγούμενα έτη, μέχρι το επίπεδο των 34.000 \$/ημέρα. Η αύξηση συνεχίζεται και το επόμενο έτος κατά 11.000 και φτάνοντας τις 55.000. Οι αυξομειώσεις συνεχίζονται κατά 10.000 ημερησίως και τα επόμενα δύο έτη, μέχρι το 2007 που έχουμε το μέγιστο μέχρι τότε αποκορύφωμα στα επίπεδα των ναύλων, φτάνοντας τις 94.000 δολάρια ανά ημέρα. Την τελευταία θεωρητικά χρονιά που είναι το πλοίο ικανό να παράγει κέρδος για τον πλοιοκτήτη φτάνει στο ιστορικό επίπεδο των 114.000 ανά ημέρα.

Διάγραμμα 3.1.4.4 Έσοδα ανά έτος για CAPESIZE



Παραπάνω φαίνονται και με διαγραμματική μορφή οι αυξομειώσεις των ναύλων. Παρατηρώντας κανείς το διάγραμμα, είναι σε θέση να παρατηρήσει ότι τα μέγιστα επίπεδα εσόδων, προέρχονται στο τελευταίο έτος της οικονομικής ζωής του πλοίου, ενώ το 2000 μέχρι και το 2003, τα ναύλα κυμαίνονται σε χαμηλά επίπεδα.

Πίνακας 3.1.5 Έσοδα ανά έτος για PANAMAX

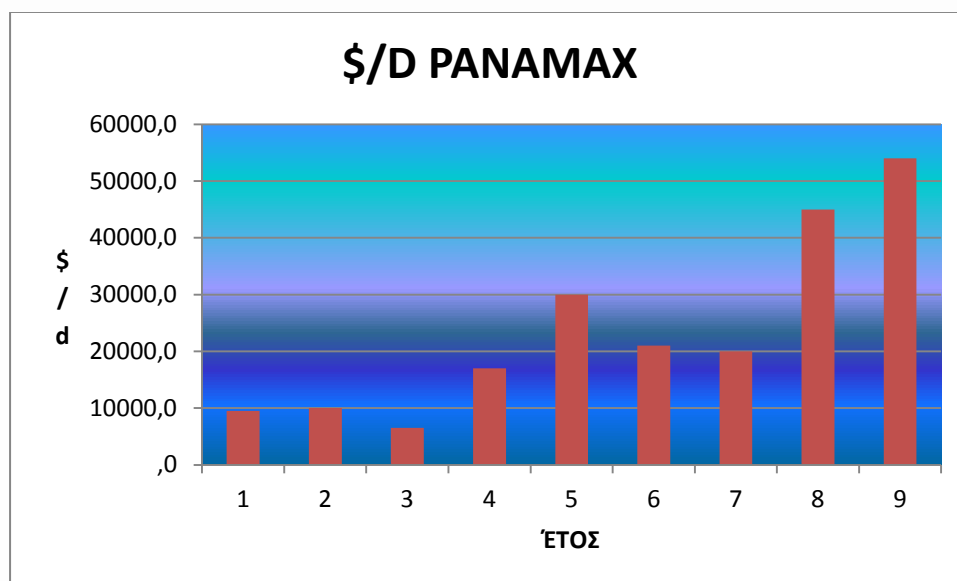
PANAMAX 12 Ετών

| Έτος | \$/d |
|-------------|---------------|
| 2000 | 9.500 |
| 2001 | 10.000 |
| 2002 | 6.500 |
| 2003 | 17.000 |
| 2004 | 30.000 |
| 2005 | 21.000 |
| 2006 | 20.000 |
| 2007 | 45.000 |
| 2008 | 54.000 |

ΠΗΓΗ: Clarksons-Shipping Intelligence Network

Παραπάνω παρουσιάζονται τα ημερήσια έσοδα ενός πλοίου μεγέθους Panamax. Το 2000 και με 8 χρόνια ακόμη οικονομική ζωή, έχει έσοδα 9.500 δολάρια ανά ημέρα. Την ακριβώς επόμενη χρονιά, έχουμε μια πολύ μικρή αύξηση των 500 δολαρίων ανά ημέρα. Το 2002, τα ημερήσια έσοδα ενός Panamax με τα χαρακτηριστικά που έχουμε ήδη αναφέρει πέφτουν στις 6.500 δολάρια ανά ημέρα. Τέτοιες αυξομειώσεις συνεχίζονται μέχρι και το 2007 όπου τα έσοδα φτάνουν τις 45.000 δολάρια ανά ημέρα και το 2008 όπου η αύξηση συνεχίζεται και τα έσοδα αγγίζουν το μέγιστο μέχρι τότε ποσό των 54.000 δολαρίων ανά ημέρα.

Διάγραμμα 3.1.5.5 Έσοδα ανά έτος για PANAMAX



Παρατηρώντας το παραπάνω διάγραμμα, βλέπουμε ότι οι αυξομειώσεις στα επίπεδα των ναύλων, ακολουθούν αναλογικά τις αυξομειώσεις που είχαν και τα ναύλα στα πλοία Capesize 12 ετών. Και πάλι το μέγιστο επίπεδο εσόδων παρουσιάζεται στο τελευταίο έτος της οικονομικής ζωής του πλοίου.

Πίνακας 3.1.6 Έσοδα ανά έτος για HANDYMAX

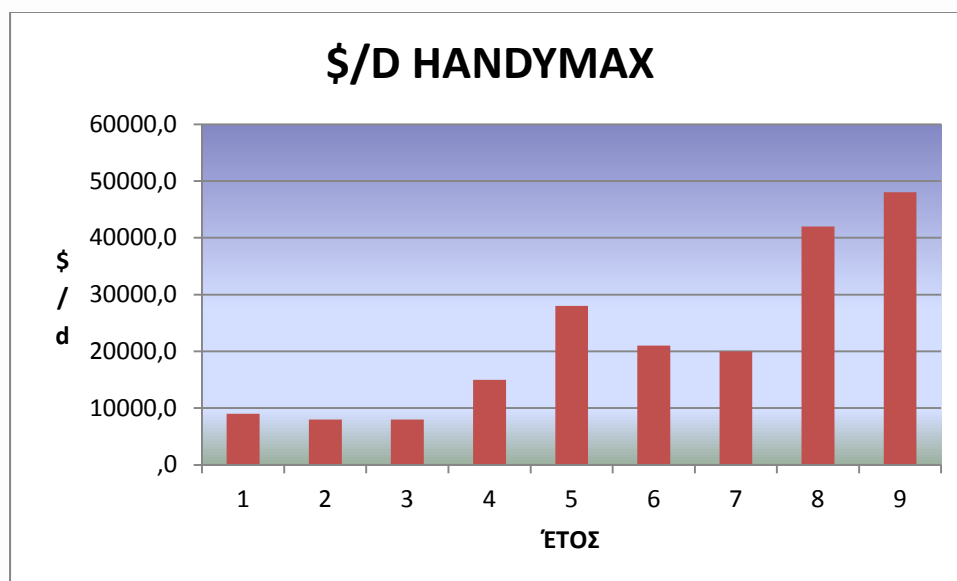
HANDYMAX 12 Ετών

| Έτος | \$/d |
|------|--------|
| 2000 | 9.000 |
| 2001 | 8.000 |
| 2002 | 8.000 |
| 2003 | 15.000 |
| 2004 | 28.000 |
| 2005 | 21.000 |
| 2006 | 20.000 |
| 2007 | 42.000 |
| 2008 | 48.000 |

ΠΗΓΗ: Clarksons-Shipping Intelligence Network

Ένα πλοίο Handymax το 2000 είχε ημερήσια έσοδα 9.000 και το 2001-2002 με μια μικρή πτώση των 1.000 δολαρίων ανά ημέρα, παρουσίαζε έσοδα της τάξης των 8.000 δολαρίων ανά ημέρα. Μέχρι και το 2006 παρουσιάζονται αυξομειώσεις διαφόρων μεγεθών, αλλά αυτό που είναι άξιο αναφοράς, είναι το έτος 2007 όπου τα έσοδα εκτινάσσονται στις 42.000 δολάρια ανά ημέρα αλλά και το 2008 όπου η αύξηση των εσόδων συνεχίστηκε μέχρι τις 48.000 δολάρια ανά ημέρα.

Διάγραμμα 3.1.6.6 Έσοδα ανά έτος για HANDYMAX



Αυτό που είναι άξιο αναφοράς, σύμφωνα με το παραπάνω διάγραμμα, είναι ακολουθία των εσόδων, που θα μπορούσε κανείς να πει με αρκετή ευκολία, ότι μοιάζει την εξέλιξη των εσόδων(ανάλογικά) που έχουν τα Capesize και τα Panamax.

3.2 Ημερήσια έξοδα

Τα ημερήσια έξοδα των πλοίων που μελετώνται στην παρούσα εργασία, θα αποτυπωθούν σε πραγματικά νούμερα, σύμφωνα με τον Moore Stephens. Τα άρθρα με τίτλο «OpCost Benchmarking vessel running costs» που δημοσιεύονται ανά έτος, αποτυπώνουν μια πραγματική εικόνα των ημερήσιων εξόδων για κάθε τύπο πλοίου. Οι πίνακες που θα παρουσιαστούν παρακάτω, δείχνουν ανά έτος και ανά τύπο πλοίου τα έξοδα σε δολάρια ανά ημέρα.

Πίνακας 3.2.1 Έξοδα ανά έτος για VLCC

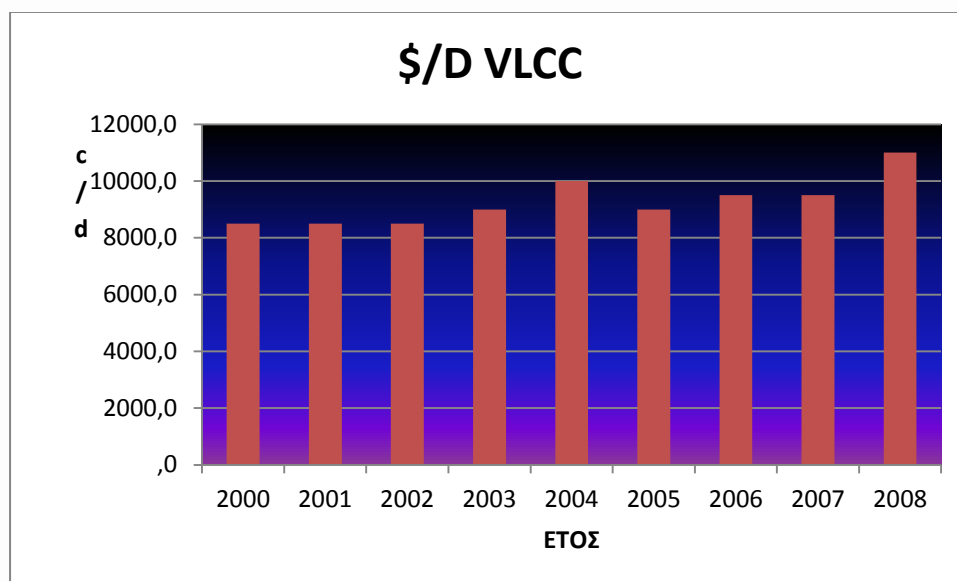
VLCC

| Έτος | c/d |
|------|--------|
| 2000 | 8.500 |
| 2001 | 8.500 |
| 2002 | 8.500 |
| 2003 | 9.000 |
| 2004 | 10.000 |
| 2005 | 9.000 |
| 2006 | 9.500 |
| 2007 | 9.500 |
| 2008 | 11.000 |

ΠΗΓΗ: OpCost 2000-2008, Benchmarking vessel running costs, MOORE STEPHENS

Σύμφωνα με τον παραπάνω πίνακα, ένα πλοίο VLCC από το έτος 2000 μέχρι και το έτος 2003 έχει ημερήσια έξοδα 8.500 δολάρια. Το 2004 τα ημερήσια έξοδα αυξήθηκαν κατά 500 δολάρια, γεγονός που μπορεί να προκύπτει είτε από την αύξηση της τιμής του πετρελαίου ώστε να υπάρχει μεγαλύτερο κόστος της καύσιμης ύλης, είτε από την αύξηση του επιπέδου των ναύλων. Η αύξηση του επιπέδου των ναύλων μπορεί να οδηγήσει ένα πλοίο στην αύξηση της ταχύτητας και η αύξηση με τη σειρά της να οδηγήσει σε μεγαλύτερη κατανάλωση λιπαντικών και καυσίμων. Σε αυτή την περίπτωση, ο πλοιοκτήτης αποφασίζει να έχει μεγαλύτερη κατανάλωση σε ποσότητα καυσίμων αυξάνοντας την επιχειρησιακή ταχύτητα, διότι θεωρεί ότι το επίπεδο των ναύλων (σε σχέση με άλλους παράγοντες) είναι σε τέτοιο σημείο, ώστε να του αποδώσει κέρδος.

Διάγραμμα 3.2.1.1 Έξοδα ανά έτος για VLCC



Σύμφωνα με το παραπάνω διάγραμμα, διακρίνουμε γενικότερα ένα σταθερό επίπεδο εξόδων από το 2000 μέχρι και το 2008. Αυτό που είναι άξιο αναφοράς, είναι το γεγονός πως καθώς το πλοίο πλησιάζει προς την ολοκλήρωση της οικονομικής του ζωής, τα ημερήσια έξοδα αυξάνονται. Το 2000 για παράδειγμα όπου το πλοίο είναι 12 ετών, έχει ημερήσια έξοδα 8.500 δολάρια, ενώ το 2008 που το πλοίο είναι 12 ετών, τα ημερήσια έξοδα φτάνουν τις 11.000 δολάρια. Όσο πλησιάζει η ολοκλήρωση της οικονομικής ζωής ενός πλοίου, τόσο πιο ακριβή είναι η συντήρηση του σε όλα σχεδόν τα επίπεδα και κατηγορίες κόστους. Για παράδειγμα η ασφάλιση ενός VLCC 20 ετών, στοιχίζει την ημέρα περίπου 1500 δολάρια, τα χερσαία έξοδα διοίκησης 1.400 δολάρια, τα έξοδα συντηρήσεως και ανταλλακτικών 1.800, τα έξοδα προμηθειών 1.600 και τέλος τα έξοδα των πληρωμάτων 4.700 δολάρια.

Πίνακας 3.2.2 Έξοδα ανά έτος για SUEZMAX

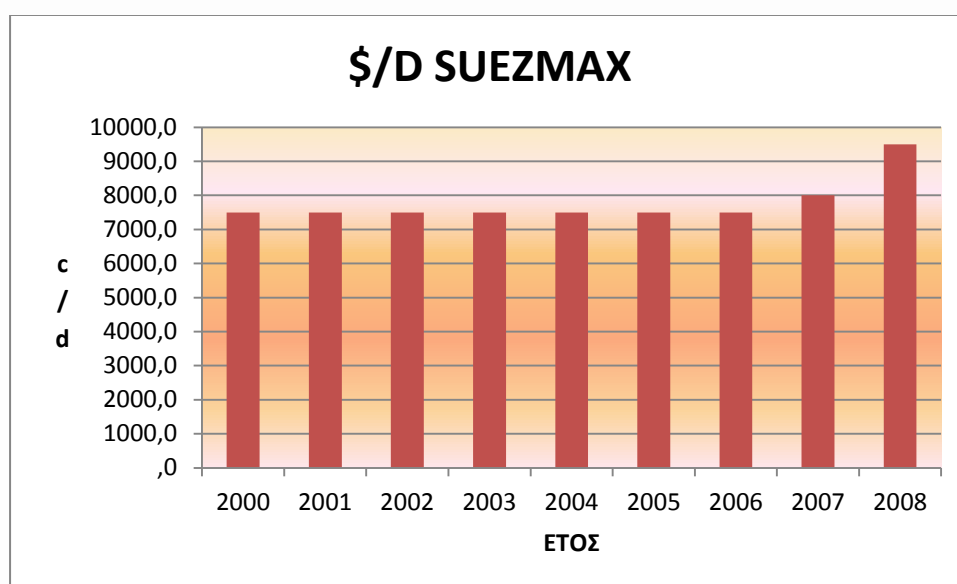
SUEZMAX

| Έτος | c/d |
|------|-------|
| 2000 | 7.500 |
| 2001 | 7.500 |
| 2002 | 7.500 |
| 2003 | 7.500 |
| 2004 | 7.500 |
| 2005 | 7.500 |
| 2006 | 7.500 |
| 2007 | 8.000 |
| 2008 | 9.500 |

ΠΗΓΗ: OpCost 2000-2008, Benchmarking vessel running costs, MOORE STEPHENS

Στον παραπάνω πίνακα βλέπουμε πως διαμορφώνονται τα έξοδα ενός Suezmax σε δολάρια ανά ημέρα, για κάθε έτος ξεχωριστά. Από το έτος 2000 έως και το έτος 2006, τα έξοδα ανά ημέρα παραμένουν σε σταθερά επίπεδα της τάξης των 7.500 δολαρίων. Το 2007 παρατηρείται μια μικρή αύξηση των 500 δολαρίων ανά ημέρα ενώ μια περισσότερο σημαντική αύξηση παρατηρείται το 2008, που είναι και το τελευταίο έτος της οικονομικής ζωής του πλοίου, μέχρι 9.500 δολάρια.

Διάγραμμα 3.2.2.2 Έξοδα ανά έτος για SUEZMAX



Όπως και στα VLCC έτσι και στα Suezmax, παρατηρείται μια σταθερή πορεία στα επίπεδα του κόστους με την μεγαλύτερη αύξηση να παρατηρείται όταν πια το πλοίο είναι 20 ετών, το 2008. Έτσι, ενδεικτικά αναφέρουμε ότι το 2008, τα έξοδα διοικήσεως του πλοίου είναι 1.400 δολάρια ανά ημέρα, τα έξοδα ασφαλίσεως 1.000 δολάρια, τα έξοδα συντηρήσεως και ανταλλακτικών στα 1.300, τα έξοδα προμηθειών 1.200 και τα έξοδα πληρωμάτων στα 4.600 δολάρια.

Πίνακας 3.2.3 Έξοδα ανά έτος για AFRAMAX

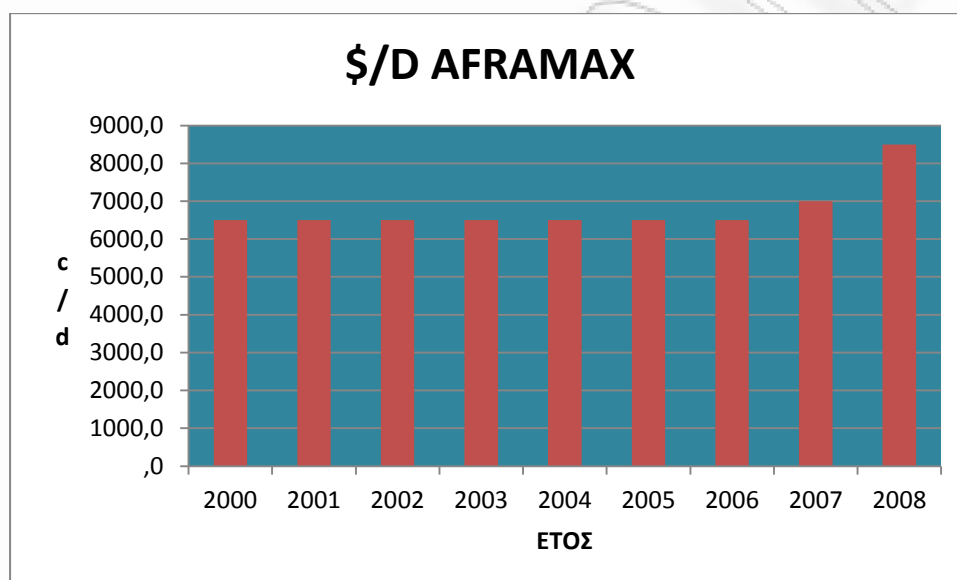
AFRAMAX

| Έτος | c/d |
|------|-------|
| 2000 | 6.500 |
| 2001 | 6.500 |
| 2002 | 6.500 |
| 2003 | 6.500 |
| 2004 | 6.500 |
| 2005 | 6.500 |
| 2006 | 6.500 |
| 2007 | 7.000 |
| 2008 | 8.500 |

ΠΗΓΗ: OpCost 2000-2008, Benchmarking vessel running costs, MOORE STEPHENS

Στον παραπάνω πίνακα, είμαστε σε θέση να διακρίνουμε πως κινήθηκαν τα ημερήσια έξοδα σε δολάρια, ενός πλοίου τύπου Aframax. Από το 2000 όπου το πλοίο είχε ακόμη 8 χρόνια οικονομική ζωή για να αποδώσει, έως και το 2006, τα έξοδα σε δολάρια ανά ημέρα ήταν σταθερά της τάξης των 6.500 δολαρίων. Μια μικρή αύξηση 500 δολαρίων παρουσιάστηκε το 2007, με αποκορύφωμα το έτος 2008, όπου τα ημερήσια έξοδα έφτασαν τις 8.500 δολάρια.

Διάγραμμα 3.2.3.2 Έξοδα ανά έτος για AFRAMAX



Παρατηρώντας το διάγραμμα, βλέπουμε ότι κυρίως το έτος 2008, παρουσιάζεται μια αυξημένη απόκλιση στα ημερήσια έξοδα. Στο 2008 όπου το πλοίο ήταν στο τελευταίο έτος της οικονομικής του ζωής, τα ημερήσια έξοδα είχαν διαμορφωθεί ως εξής: διοικητικά έξοδα και έξοδα ξηράς 1.400 δολάρια ανά ημέρα, ασφαλιστικά έξοδα (συμπεριλαμβανομένου και των P&I Clubs) 800 δολάρια, έξοδα συντηρήσεως και ανταλλακτικών 1.300 δολάρια, ημερήσιες προμήθειες της τάξης των 1.000 δολαρίων και τέλος, έξοδα πληρωμάτων 4.000 δολάρια ανά ημέρα.

Πίνακας 3.2.4 Έξοδα ανά έτος για CAPESIZE

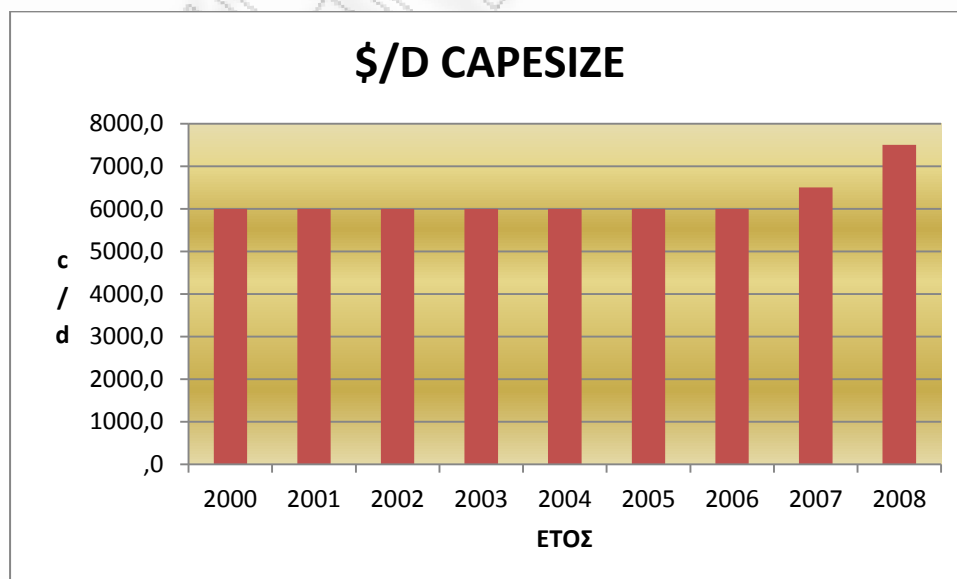
CAPESIZE

| Έτος | c/d |
|------|-------|
| 2000 | 6.000 |
| 2001 | 6.000 |
| 2002 | 6.000 |
| 2003 | 6.000 |
| 2004 | 6.000 |
| 2005 | 6.000 |
| 2006 | 6.000 |
| 2007 | 6.500 |
| 2008 | 7.500 |

ΠΗΓΗ: OpCost 2000-2008, Benchmarking vessel running costs, MOORE STEPHENS

Στον παραπάνω πίνακα βλέπουμε πως διαμορφώθηκαν τα ημερήσια έξοδα σε δολάρια για τα έτη 2000-2008, ενός πλοίου Capesize. Τα έξοδα κατά τα έτη 2000-2006 παρέμειναν σταθερά στις 6.000 δολάρια ανά ημέρα, ενώ το 2007 αυξήθηκαν κατά 500 δολάρια και το 2008 κατά 1.500 δολάρια ανά ημέρα.

Διάγραμμα 3.2.4.4 Έξοδα ανά έτος για CAPESIZE



Όπως και στις προηγούμενες περιπτώσεις με τα πλοία μεταφοράς υγρού φορτίου, έτσι και στην περίπτωση ενός Capesize, τα έξοδα κυμαίνονται σχεδόν με τον ίδιο τρόπο. Χαρακτηριστικά το 2008, δηλαδή στο τελευταίο έτος της οικονομικής ζωής του πλοίου, τα διοικητικά έξοδα/έξοδα ξηράς ήταν 1.100 δολάρια ανά ημέρα, τα έξοδα ασφάλισης του πλοίου 900 δολάρια, τα έξοδα για συντήρηση και ανταλλακτικά 1.200, οι προμήθειες 1.200 και 3.100 δολάρια ανά ημέρα το κόστος των πληρωμάτων.

Πίνακας 3.2.5 Έξοδα ανά έτος για PANAMAX

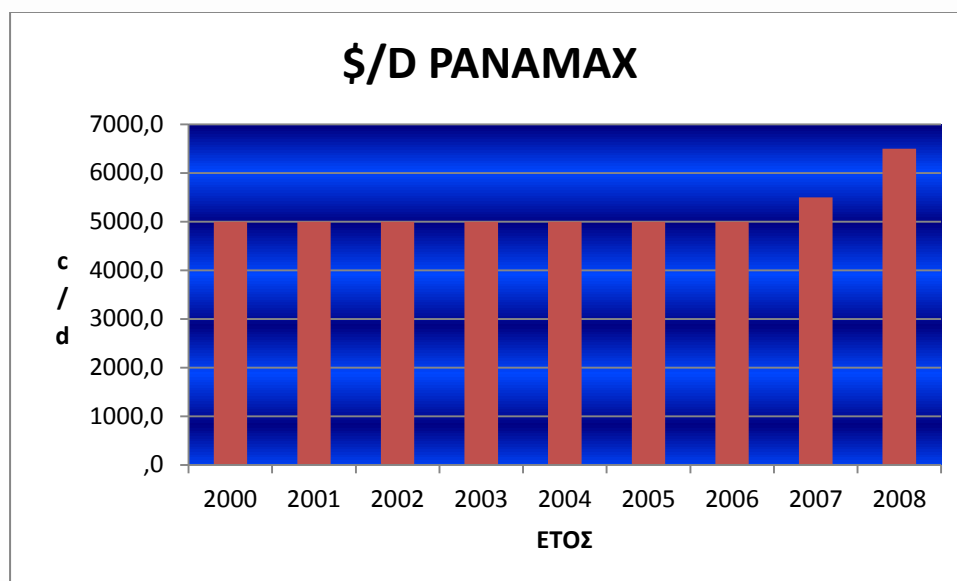
PANAMAX

| Έτος | c/d |
|------|-------|
| 2000 | 5.000 |
| 2001 | 5.000 |
| 2002 | 5.000 |
| 2003 | 5.000 |
| 2004 | 5.000 |
| 2005 | 5.000 |
| 2006 | 5.000 |
| 2007 | 5.500 |
| 2008 | 6.500 |

ΠΗΓΗ: OpCost 2000-2008, Benchmarking vessel running costs, MOORE STEPHENS

Στον παραπάνω πίνακα διακρίνουμε το πώς κυμάνθηκαν τα έξοδα ενός πλοίου με τα χαρακτηριστικά των Panamax. Τα έτη που παρουσιάζουν διαφοροποίηση, είναι το 2007 και το 2008, όπου τα ημερήσια έξοδα ήταν 5.500 και 6.500 αντίστοιχα. Από το 2000 έως και το 2006, τα έξοδα παρέμειναν σε σταθερό επίπεδο, δηλαδή στις 5.000 δολάρια ανά ημέρα.

Διάγραμμα 3.2.5.5 Έξοδα ανά έτος για PANAMAX



Στο παραπάνω διάγραμμα διακρίνουμε το σταθερό επίπεδο εξόδων από το 2000 έως και το 2006, καθώς επίσης και τις αυξήσεις στα έτη 2007 και 2008. Χαρακτηριστικά θα αναφέρουμε ότι τα έξοδα διοικήσεως και ξηράς ήταν στα 1.000 δολάρια ανά ημέρα, τα έξοδα ασφαλιστικής κάλυψης στα 700 δολάρια, το κόστος ανταλλακτικών και συντηρήσεως στα 900 δολάρια, οι προμήθειες στοίχιζαν και αυτές 900 δολάρια ανά ημέρα και τέλος, τα έξοδα του πληρώματος ήταν στις 3.000 δολάρια ανά ημέρα.

Πίνακας 3.2.6 Έξοδα ανά έτος για HANDYMAX

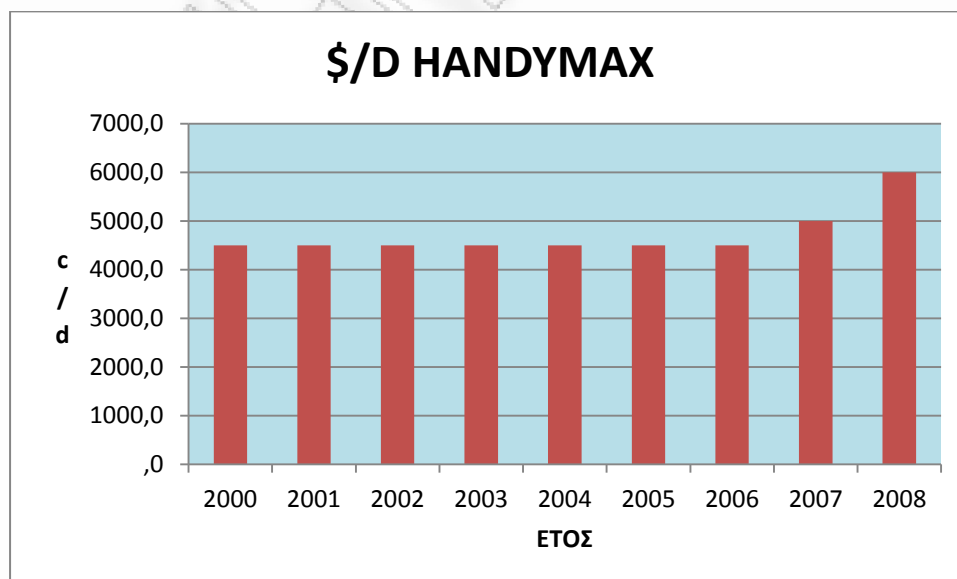
HANDYMAX

| Έτος | c/d |
|------|-------|
| 2000 | 4.500 |
| 2001 | 4.500 |
| 2002 | 4.500 |
| 2003 | 4.500 |
| 2004 | 4.500 |
| 2005 | 4.500 |
| 2006 | 4.500 |
| 2007 | 5.000 |
| 2008 | 6.000 |

ΠΗΓΗ: OpCost 2000-2008, Benchmarking vessel running costs, MOORE STEPHENS

Τα ημερήσια έξοδα ενός Handymax σε δολάρια, παρουσιάζονται στον πίνακα παραπάνω. Οι 4.500 δολάρια ανά ημέρα, είναι το ποσό που κυμάνθηκαν τα έξοδα στα έτη 2000-2006. Οι αυξήσεις παρουσιάζονται ξανά στα έτη 2007 και 2008, όπως επίσης και στους προηγούμενους τύπους πλοίων που μελετάμε.

Διάγραμμα 3.2.6.6 Έξοδα ανά έτος για HANDYMAX



Στο διάγραμμα παραπάνω παρατηρούμε ξεκάθαρα για τη σταθερή πορεία εξόδων στα έτη που αναφέραμε. Το 2007 είχαμε μια αύξηση της τάξης των 500 δολαρίων ανά ημέρα, ενώ το 2008 ενδεικτικά τα έξοδα διοικήσεως και ξηράς ήταν 950 δολάρια, τα έξοδα ασφαλίσεως του πλοίου 650 δολάρια, τα έξοδα ανταλλακτικών και συντηρήσεως 1.000 δολάρια ανά ημέρα, οι προμήθειες στοίχιζαν 850 δολάρια και τέλος τα έξοδα πληρωμάτων σε ημερήσια βάση ήταν 2.550 δολάρια.

3.3 Scrap Value

Σε αυτό το σημείο της εργασίας, θα γίνει μια πραγματική παρουσίαση αλλά και διαγραμματική απεικόνιση, όσον αφορά την αξία διάλυσης ανά τύπο πλοίου στα έτη που μελετάμε. Τα νούμερα που θα αναφερθούν στη συνέχεια, αποτελούν πραγματικά ιστορικά στοιχεία, σύμφωνα με τους Clarksons του Λονδίνου.

Πίνακας 3.3.1 Scrap Value για VLCC

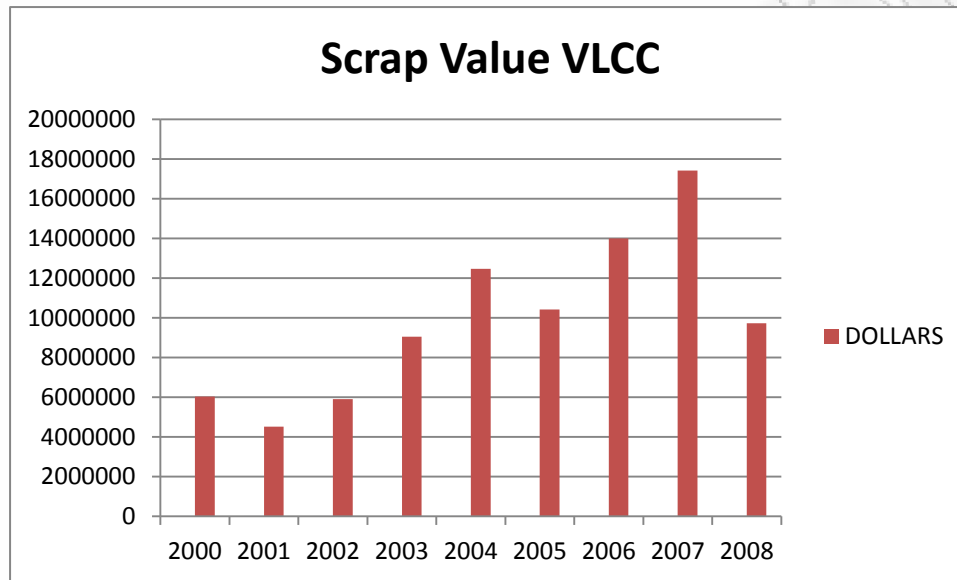
VLCC

| Έτος | DOLLARS |
|------|---------------|
| 2000 | 6.040.000,00 |
| 2001 | 4.510.000,00 |
| 2002 | 5.910.000,00 |
| 2003 | 9.050.000,00 |
| 2004 | 12.460.000,00 |
| 2005 | 10.420.000,00 |
| 2006 | 14.000.000,00 |
| 2007 | 17.420.000,00 |
| 2008 | 9.730.000,00 |

ΠΗΓΗ: Clarksons-Shipping Intelligence Network

Το VLCC έχει lightship 20.000 τόνους. Στον παραπάνω πίνακα, βλέπουμε πως κυμάνθηκε η αξία διάλυσης ενός VLCC σε εκατομμύρια δολάρια στα έτη που μελετάμε. Το έτος 2000, αν κάποιος πλοιοκτήτης αποφάσιζε να δώσει το πλοίο του

προς διάλυση θα είχε έσοδα 6.040.000,00 ενώ την ίδια ακριβώς χρονική περίοδο τα ημερήσια έσοδα του ίδιου πλοίου σε δολάρια ήταν 42.000,00. Την επόμενη χρονιά, δηλαδή το 2001, η αξία διάλυσης ήταν χαμηλότερη κατά 1.530.000,00, ενώ τα έσοδα ανά ημέρα το 2001 ήταν αυξημένα κατά 24.000,00. Το ίδιο ακριβώς φαινόμενο παρατηρείται μέχρι και το 2008, δηλαδή το τελευταίο έτος της οικονομικής ζωής του πλοίου όπου η αξία διάλυσης είναι 9.730.000,00 και τα ημερήσια έσοδα 102.000,00.



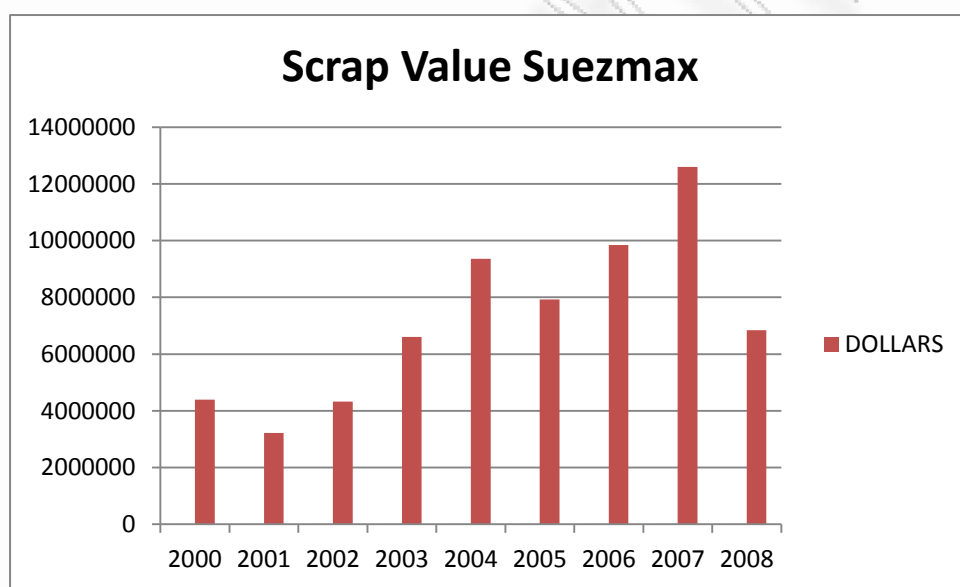
Πίνακας 3.3.2 Scrap Value για SUEZMAX

SUEZMAX

| Έτος | DOLLARS |
|------|---------------|
| 2000 | 4.390.000,00 |
| 2001 | 3.220.000,00 |
| 2002 | 4.320.000,00 |
| 2003 | 6.600.000,00 |
| 2004 | 9.360.000,00 |
| 2005 | 7.920.000,00 |
| 2006 | 9.840.000,00 |
| 2007 | 12.600.000,00 |
| 2008 | 6.840.000,00 |

ΠΗΓΗ: Clarksons-Shipping Intelligence Network

Το Suezmax έχει lightship 18.000 τόνους. Σύμφωνα με τον παραπάνω πίνακα, είμαστε σε μία σαφή θέση να δούμε πως κυμάνθηκε η αξία ενός πλοίου τύπου Suezmax από το 2000 μέχρι και το 2008. Σύμφωνα λοιπόν με τον πίνακα αυτόν, αν κάποιος πλοιοκτήτης «έδινε» προς διάλυση το πλοίο του το 2000 για παράδειγμα, θα είχε έσοδα από την κίνηση αυτή 4.390.000,00. Τα ημερήσια έσοδα το 2000 για ένα Suezmax με τα δεδομένα που μελετάμε, ήταν 37.000,00 δολάρια. Την επόμενη χρονιά, δηλαδή το 2002 η αξία διάλυσης του πλοίου μειώνεται στα 3.220.000,00, ενώ τα έσοδα ανά ημέρα αυξάνονται στις 59.000,00 δολάρια. Η ίδια ακριβώς σχέση που υπάρχει μεταξύ των ημερήσιων εσόδων ενός VLCC και της αξίας διαλύσεως, υπάρχει και στα Suezmax μέχρι και το 2008, όπου τα έσοδα σε δολάρια ανά ημέρα ήταν 76.000,00 και η αξία διάλυσης 6.840.000,00



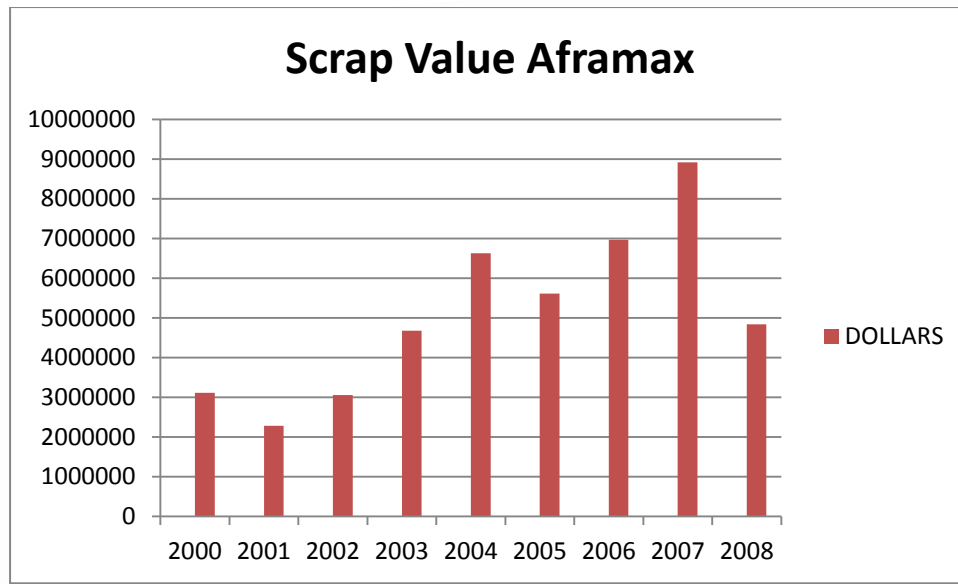
Πίνακας 3.3.3 Scrap Value για AFRAMAX

AFRAMAX

| Έτος | DOLLARS |
|-------------|---------------------|
| 2000 | 3.110.000,00 |
| 2001 | 2.280.000,00 |
| 2002 | 3.060.000,00 |
| 2003 | 4.680.000,00 |
| 2004 | 6.630.000,00 |
| 2005 | 5.610.000,00 |
| 2006 | 6.970.000,00 |
| 2007 | 8.920.000,00 |
| 2008 | 4.840.000,00 |

ΠΗΓΗ: Clarksons-Shipping Intelligence Network

Το Aframax έχει lightship 15.000 τόνους. Όπως και στις δύο προηγούμενες περιπτώσεις των πλοίων μεταφοράς υγρού φορτίου, έτσι και στα Aframax παρατηρούμε πως κυμάνθηκε η αξία διάλυσης του συγκεκριμένου πλοίου. Σύμφωνα με τον πίνακα παραπάνω και λαμβάνοντας υπόψη το πώς κυμάνθηκαν τα έσοδα του ίδιου πλοίου κατά το ίδιο χρονικό διάστημα, παρατηρούμε ότι υπάρχει ακριβώς η ίδια σχέση. Βλέπουμε δηλαδή πως τα ημερήσια έσοδα αυξάνονται η αξία διαλύσεως του πλοίου μειώνεται. Χαρακτηριστικά αναφέρουμε ότι το 2008 τα ημερήσια έσοδα σε δολάρια ανά ημέρα ήταν στις 52.000,00 και η αξία διαλύσεως ήταν 4.840.000,00.



Πίνακας 3.3.4 Scrap Value για CAPESIZE

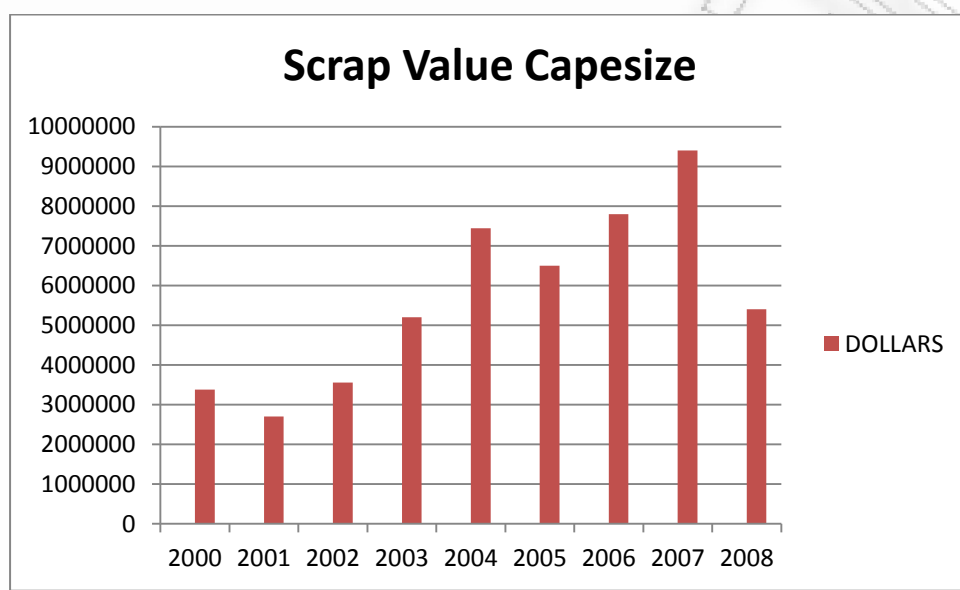
CAPESIZE

| Έτος | DOLLARS |
|-------------|---------------------|
| 2000 | 3.380.000,00 |
| 2001 | 2.700.000,00 |
| 2002 | 3.560.000,00 |
| 2003 | 5.200.000,00 |
| 2004 | 7.440.000,00 |
| 2005 | 6.500.000,00 |
| 2006 | 7.800.000,00 |
| 2007 | 9.400.000,00 |
| 2008 | 5.400.000,00 |

ΠΗΓΗ: Clarksons-Shipping Intelligence Network

Ένα πλοίο Capesize έχει lightship 17.000 τόνους. Στον πίνακα που παρουσιάζεται παραπάνω, παρατηρούμε τις αξίες διαλύσεως ενός Capesize για τα έτη 2000-2008. Η μέγιστη τιμή, δηλαδή τα 9.400.000,00 είναι το 2007 και η ελάχιστη, δηλαδή τα 2.700.000,00 το 2001. Τις ίδιες ακριβώς χρονιές τα ημερήσια έσοδα είχαν διαμορφωθεί 94.000,00 και 20.000,00 αντίστοιχα. Η σχέση που υπήρχε σε όλα τα

πλοία μεταφοράς υγρού φορτίου, παρατηρούμε ότι υπάρχει και σε ένα Capesize, αλλά όχι με την ίδια ακριβώς αναλογία. Το συμπέρασμα αυτό, οφείλεται στο γεγονός ότι τα έτη 2000 και 2001 τα ημερήσια έσοδα ήταν ακριβώς στα ίδια επίπεδα (20.000,00), ενώ η αξία διάλυσης του πλοίου μεταβλήθηκε από 3.380.000,00 το 2000 στα 2.700.000,00 το 2001. Η παρατήρηση αυτή, δεν δηλώνει τη μη ύπαρξη της σχέσης που λέει ότι όταν τα ναύλα αυξάνονται η αξία διαλύσεως μειώνεται, αλλά δηλώνει ότι η σχέση αυτή δεν είναι απόλυτη, διότι εμπλέκονται και άλλοι παράγοντες όπως η ζήτηση χάλυβα τη συγκεκριμένη περίοδο.



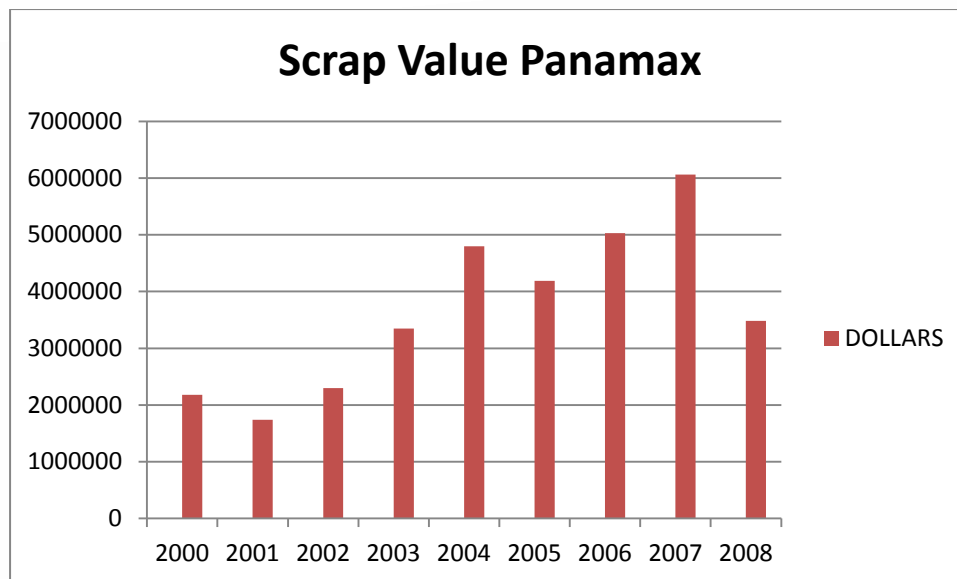
Πίνακας 3.3.5 Scrap Value για PANAMAX

PANAMAX

| Έτος | DOLLARS |
|-------------|---------------------|
| 2000 | 2.180.000,00 |
| 2001 | 1.740.000,00 |
| 2002 | 2.300.000,00 |
| 2003 | 3.350.000,00 |
| 2004 | 4.800.000,00 |
| 2005 | 4.190.000,00 |
| 2006 | 5.030.000,00 |
| 2007 | 6.060.000,00 |
| 2008 | 3.480.000,00 |

ΠΗΓΗ: Clarksons-Shipping Intelligence Network

Τα Panamax έχουν lightship 10.000 τόνους. Παραπάνω μπορούμε να δούμε τις αξίες διάλυσης ενός πλοίου μεταφοράς ξηρού φορτίου τύπου Panamax. Η μέγιστη αξία διαλύσεως παρατηρείται το 2007 στα 6.060.000,00 και η ελάχιστη το 2001 στο 1.740.000,00. Σε όλα τα έτη από το 2000 μέχρι και το 2008 παρατηρούνται αυξομειώσεις στις αξίες, με πιο «ακραία» αυτή μεταξύ του 2007 και του 2008. Το 2007 η αξία διαλύσεως ήταν 6.060.000,00 και το 2008 3.480.000,00 (μείωση κατά 2.580.000,00). Τα ημερήσια έσοδα τις ίδιες χρονιές ήταν 45.000,00 και 54.000,00 δολάρια αντίστοιχα.



Πίνακας 3.3.6 Scrap Value για HANDYMAX

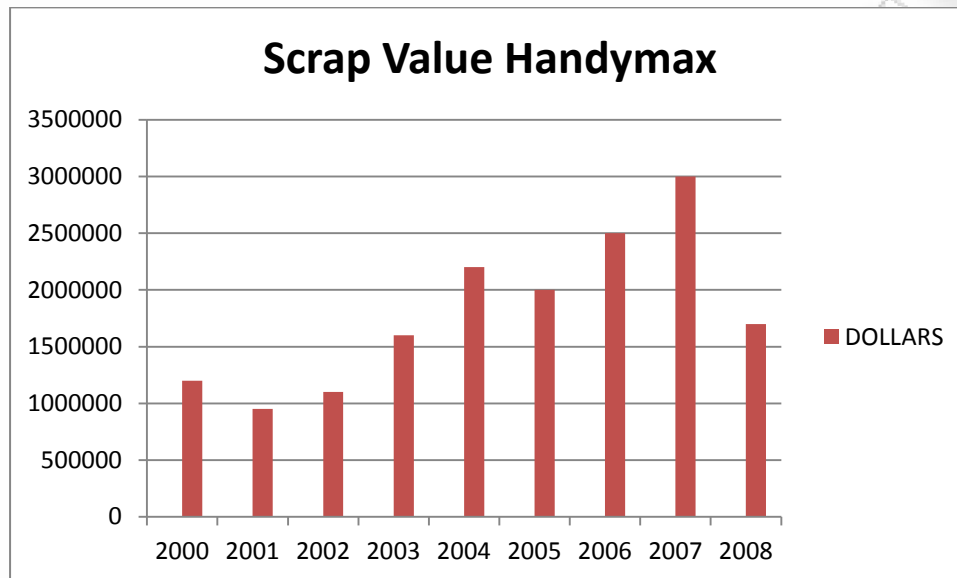
HANDYMAX

| Έτος | DOLLARS |
|------|--------------|
| 2000 | 1.200.000,00 |
| 2001 | 952.000,00 |
| 2002 | 1.100.000,00 |
| 2003 | 1.600.000,00 |
| 2004 | 2.200.000,00 |
| 2005 | 2.000.000,00 |
| 2006 | 2.500.000,00 |
| 2007 | 3.000.000,00 |
| 2008 | 1.700.000,00 |

ΠΗΓΗ: Clarksons-Shipping Intelligence Network

Το τελευταίο πλοίο που περιλαμβάνεται στην παρούσα εργασία είναι και το μικρότερο από θέμα lightship. Το Handymax έχει lightship 8.500 τόνους και η αξία διαλύσεως περιγράφεται στον παραπάνω πίνακα. Η ελάχιστη αξία διαλύσεως παρατηρείται το 2001 στις 952.000,00 δολάρια ενώ την ίδια χρονιά τα ημερήσια έσοδα σε δολάρια διαμορφώθηκαν στις 8.000,00. Η μέγιστη αξία διαλύσεως

παρατηρείται το 2007 στα 3.000.000,00 ενώ την ίδια ακριβώς χρονιά τα ημερήσια έσοδα διαμορφώθηκαν στις 42.000 όπου είναι και η δεύτερη μεγαλύτερη απόδοση μετά το 2008 που ήταν στις 48.000.



Αυτό το οποίο αποτελεί άξιο αναφοράς όσον αφορά την αξία διάλυσης ενός πλοίου από αυτά που μελετάμε, είναι πως η χαμηλότερη τιμή διάλυσης παρατηρείται το 2008. Την ίδια χρονιά όλα τα παραπάνω πλοία, παρουσιάζουν το μεγαλύτερο επίπεδο εσόδων.

Κεφάλαιο 4^ο

Αξία Πλοίων-Μια θεωρητική προσέγγιση

Πλοία τα οποία αντιπροσωπεύουν ποσοστό 4-5% της παγκόσμιας χωρητικότητας, πωλούνται κατά έτος σε νέους ιδιοκτήτες. Οι συναλλαγές αυτές διεξάγονται, μέσω της παγκόσμιας αγοράς, εκτός αν κυβερνητικές παρεμβάσεις θέτουν περιορισμούς είτε στην πώληση πλοίων προς αλλοδαπούς, είτε προς αλλοδαπούς ορισμένων εθνικοτήτων, οπότε η αγορά αγοραπωλησίας των πλοίων περιορίζεται αφενός και καθίσταται ατελής αφετέρου. Εάν δεν υπάρχουν παρόμοια εμπόδια ή νομισματικοί περιορισμοί, η αγορά πώλησης μεταχειρισμένων πλοίων τείνει να εμφανίζει χαρακτηριστικά παρεμφερή προς εκείνα της αγοράς των βραχυχρόνιων ναυλώσεων. Προστίθεται ότι οι τιμές των πλοίων ακολουθούν τις διακυμάνσεις των ναύλων. Συνήθως η τελική τιμή πώλησεως και αγοράς των πλοίων, καθορίζεται με συμφωνία μεταξύ των συμβαλλομένων.

Πολλές φορές, όμως, η εκποίηση των πλοίων πραγματοποιείται και μέσω πλειστηριασμού, που διενεργείται είτε οικειοθελώς από τον πωλητή με σκοπό την επίτευξη υψηλότερης τιμής, είτε αναγκαστικά με πρωτοβουλία του ενυπόθηκου προτιμώμενου δανειστή ή κατόπιν δικαστικής απόφασης.

Η αγορά των πλοίων υπόκειται σε διακυμάνσεις που απορρέουν αφενός μεν από το εκάστοτε μέγεθος της προσφοράς και της ζήτησεως της μεταχειρισμένης χωρητικότητας, αφετέρου δε από τις συνθήκες που επικρατούν στην αγορά των ναυτιλιακών μεταφορών. Καταρχήν, η εκποίηση των παλιότερων πλοίων εξαρτάται από το ακολουθούμενο πρόγραμμα ανανέωσης της χωρητικότητας του πωλητή. Εντούτοις όμως, κάτω από ομαλές συνθήκες διαχείρισης των υποθέσεων των ναυτιλιακών μονάδων, η προσφορά χωρητικότητας προς πώληση δεν είναι ίση σε όλες τις συνθήκες της αγοράς. Δεν είναι για παράδειγμα ευρεία η προσφορά πλοίων προς πώληση όταν υπάρχουν καλές προϋποθέσεις απασχόλησης των πλοίων και προοπτικές για περαιτέρω ευνοϊκή εξέλιξη τους. Επομένως, σε συνθήκες εργασιών που εξασφαλίζουν σημαντικά κέρδη στον πλοιοκτήτη, ο αριθμός των προς πώληση προσφερόμενων σκαφών είναι σχετικά περιορισμένος και οι τιμές τους υψηλές, αφού αντίθετα η ζήτηση είναι μεγάλη. Είναι φανερό ότι ο πωλητής ενός πλοίου σε περίοδο ζωνρών εργασιών της ναυτιλίας, επιδιώκει να εξασφαλίσει τίμημα, που να προεξοφλεί σε μεγάλο βαθμό τα πιθανά κέρδη που το πλοίο θα του απέδιδε αν

εργάζονταν. Παράλληλα όμως, κερδοσκοπεί υπολογίζοντας τις πιθανές εξελίξεις στην αγορά των ναύλων και προσπαθεί να πωλήσει, όταν νομίζει ότι πιθανώς διαφαίνεται κάμψη των εργασιών της ναυτιλίας. Άλλωστε, μπορεί να αγοράσει υπό άλλες συνθήκες της αγοράς, ίσης ποιότητας και ικανότητας πλοίο σε πολύ μικρότερη ενδεχομένως τιμή και να αποκομίσει την διαφορά ως καθαρή ωφέλεια.

Συνήθως, η προσφορά πλοίων προς πώληση είναι μεγαλύτερη από την ζήτηση, σε περιόδους ύφεσης ναυτιλιακών εργασιών, ενώ ο καταλληλότερος χρόνος για πώληση φαίνεται να είναι ο χρόνος πριν από την εκδήλωση μίας ύφεσης στην αγορά, οπότε οι τιμές των πλοίων εξακολουθούν να διατηρούνται σε σχετικά υψηλά επίπεδα, ενώ οι αγοραστές ακόμη ελπίζουν σε συνέχιση των επικερδών εργασιών.

Εάν τώρα εξετάσουμε το θέμα αυτό από την σκοπιά του αγοραστή, θα παρατηρήσουμε ότι η τάση για αγορά χωρητικότητας γίνεται εντονότερη, όταν αρχίζει η βελτίωση της αγοράς των ναύλων και συνεχίζεται εντεινόμενη παράλληλα προς την ανοδική εξέλιξη των εργασιών της ναυτιλίας. Είναι τόσο μεγαλύτερη η τιμή, την οποία ο αγοραστής είναι διατεθειμένος να πληρώσει για την απόκτηση μεταχειρισμένου πλοίου, όσο περισσότερο αισιόδοξος είναι ως προς την προοπτική για επικερδή απασχόληση του πλοίου, που πρόκειται να αγοραστεί. Ελπίζει ότι θα απολαύσει αυξημένα κέρδη, που θα του επιτρέψουν να αποσβέσει σε σύντομο σχετικά διάστημα την αυξημένη τιμή που δέχθηκε να πληρώσει.

Είναι σαφές ότι η ορθή εκτίμηση των συνθηκών της αγοράς και των μελλοντικών προοπτικών πριν από την πώληση ή την αγορά μεταχειρισμένου πλοίου είναι απαραίτητη, για να αποφευχθεί κάποιο λάθος, το μέγεθος του οποίου μπορεί να είναι αποφασιστικής σημασίας για την τύχη της επιχείρησης. Κακή εκτίμηση από την πλευρά του πωλητή μπορεί να τον αποστερήσει από το πλοίο του έναντι τιμήματος που εκ των υστέρων μπορεί να αποδειχθεί πως ήταν χαμηλό. Κατά κανόνα, μία τέτοια λανθασμένη δεν είναι τόσο αποφασιστικής σημασίας για τον πωλητή, όσο για τον αγοραστή. Ο πρώτος-στην περίπτωση που είναι αρκετά υπομονετικός- θα έχει την ευκαιρία, σε περίοδο ύφεσης, να ναυπηγήσει πλοίο σε σχετικά ευνοϊκή τιμή ή να αντικαταστήσει το ήδη πωλημένο με αγορά άλλου μεταχειρισμένου, με ευνοϊκούς για αυτόν όρους. Ο αγοραστής όμως, που λόγω υπεραισιοδοξίας και κακής εκτίμησης προβαίνει σε αγορά, όταν οι τιμές των πλοίων είναι στα ανώτατα επίπεδα τους,

στηριζόμενος σε εξωτερική χρηματοδότηση, είναι δυνατόν να οδηγηθεί σε αποτυχία της επιχείρησής του. Θα συμβεί αυτό, όταν λόγω κάμψης της αγοράς και πτώσης των ναύλων σε σύντομο χρόνο μετά την αγορά, αδυνατεί να αντιμετωπίσει τις δανειακές υποχρεώσεις του. Σε κάθε περίπτωση αποτελεί σπατάλη πόρων, η αγορά πλοίων, λόγω αδυναμίας σωστής εκτίμησης των συνθηκών της αγοράς, που με ορθή επενδυτική πολιτική θα ήταν δυνατόν να αγοραστούν σε διαφορετικό χρόνο σε πολύ χαμηλότερη τιμή.

Είναι φανερό ότι οι τιμές των μεταχειρισμένων πλοίων αντιπροσωπεύουν την εμπορική αξία τους και εξελίσσονται ανάλογα προς τις διακυμάνσεις της καμπύλης ναύλων, συνήθως με καθυστέρηση λίγων μηνών. Είναι εύλογο ότι ο αντίκτυπος της μεταβολής των εργασιών της ναυτιλίας πάνω στην αγορά πλοίων, εκδηλώνεται με μικρή καθυστέρηση. Οφείλεται στην απροθυμία τόσο των πωλητών, όσο και των αγοραστών να προσαρμοστούν αμέσως στις σημειούμενες εξελίξεις, υπολογίζοντας οι μεν στο ενδεχόμενο επανόδου των πραγμάτων στην προηγούμενη θέση τους και οι δε σε βελτίωση.

Εάν για παράδειγμα εκδηλωθούν υποτημικές τάσεις στη ναυλαγορά, οι τιμές των πλοίων συγκρατούνται για κάποιο διάστημα κοντά στα ήδη διαμορφωμένα υψηλά επίπεδα, διότι οι μεν δεν σπεύδουν να υποβιβάσουν τις τιμές μέχρι να διαπιστώσουν ότι η κάμψη δεν είναι προσωρινού χαρακτήρα, ενώ οι αγοραστές εξακολουθούν να επιζητούν αγορές, προσφέροντας σχετικά υψηλές τιμές, γιατί ελπίζουν σε αποκατάσταση των ναύλων στα προγενέστερα επίπεδα ή σε σταθεροποίηση τους σε επίπεδα που να επιτρέπουν σημαντικό κέρδος. Η έκταση των διακυμάνσεων των τιμών των πλοίων, τείνει να είναι πολύ μεγαλύτερη σχετικά μεγάλης ηλικίας πλοίων, από όσο ως προς τα νεότευκτα και σχετικά μικρής ηλικίας πλοία. Η αξία του νεότευκτου ή μικρής ηλικίας πλοίου τείνει να παραμείνει βασικά προσαρμοσμένη προς την μακροχρόνια καμπύλη των τιμών ναυπήγησης παρόμοιων πλοίων. Επίσης, επηρεάζεται ανατιμητικά, λόγω της υπολογισμένης μακράς διάρκειας της οικονομικής χρησιμότητας των πλοίων αυτών. Στην περίπτωση των σχετικά μεγάλης ηλικίας πλοίων, το αναμενόμενο κέρδος σε μία συγκεκριμένη περίοδο, που ακολουθεί την αγορά, είναι ο μάλλον αποφασιστικός παράγοντας προσδιορισμού της αξίας του. Αντίθετα σε περιόδους που η αγορά χαρακτηρίζεται από πλεόνασμα χωρητικότητας των προσφερόμενων προς πώληση μεγάλης σχετικά ηλικίας πλοίων, οι τιμές τους τείνουν να πλησιάζουν προς την καμπύλη τιμών των

πλοίων, που πωλούνται σε διάλυση. Οι εξελίξεις στις καμπύλες των τιμών των μεταχειρισμένων πλοίων μπορεί να παρεκκλίνουν και να διαφοροποιούνται από την διαδικασία που αναφέραμε στην παράγραφο αυτή, όταν:

- Συνεπεία των τεχνολογικών προόδων ή μεταβολών της ζήτησεως, η οικονομική χρησιμότητα των σχετικά μικρής ηλικίας πλοίων τείνει να περιορίζεται.
- Μια ύφεση δεν είναι γενική, αλλά αφορά σε ορισμένους μόνο τομείς των μεταφορών ή όταν η προσφορά χωρητικότητας πλεονάζει ως προς ορισμένες μόνο κατηγορίες ή ομάδες χωρητικότητας πλοίων.

Στο σημείο αυτό και λαμβάνοντας υπόψη τα δεδομένα από το προηγούμενο κεφάλαιο, εφαρμόζοντας τον θεωρητικό τύπο του καθηγητή Martin Stopford, θα προσπαθήσουμε να υπολογίσουμε τις τιμές στις οποίες θα έπρεπε να είχαν πουληθεί τα πλοία που μελετάμε. Σύμφωνα με την εφαρμογή του τύπου έχουμε:

VLCC

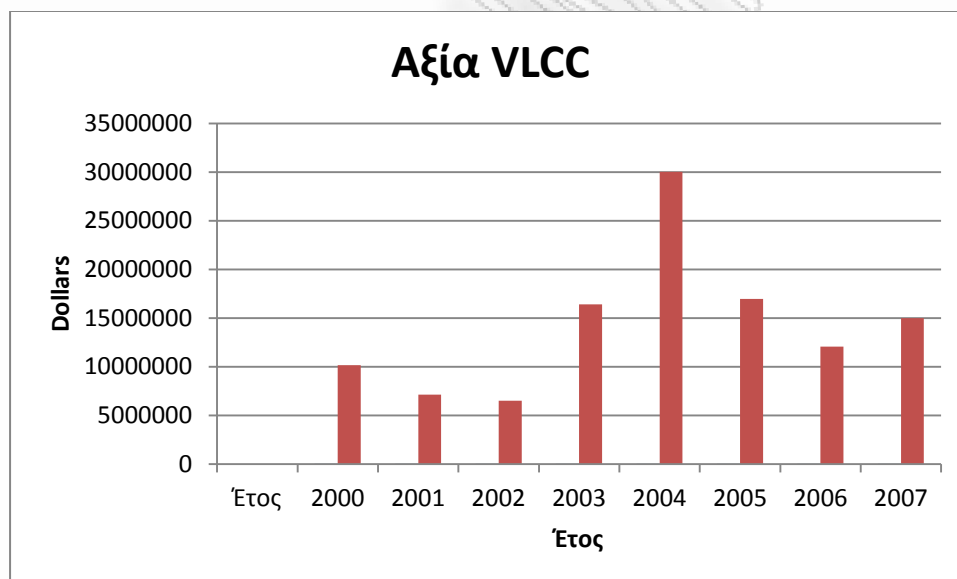
Πίνακας 4.4.1 Θεωρητική αξία VLCC

| Έτος | VALUE |
|------|----------------|
| 2000 | 75.860.437,69 |
| 2001 | 114.680.530,66 |
| 2002 | 26.815.512,64 |
| 2003 | 63.730.694,30 |
| 2004 | 94.279.459,77 |
| 2005 | 51.447.525,81 |
| 2006 | 44.621.324,31 |
| 2007 | 31.001.886,79 |
| 2008 | 39.081.132,08 |

ΠΗΓΗ: Εφαρμογή θεωρητικού τύπου σε Excel

Στον παραπάνω πίνακα παρουσιάζονται οι «θεωρητικές» τιμές(σε εκατομμύρια δολάρια), στις οποίες ένα πλοίο VLCC, ηλικίας 12 ετών έπρεπε να είχε πουληθεί. Το 2000 που η αξία του πλοίου είναι περίπου 76 εκατομμύρια δολάρια, τα

ημερήσια έσοδα του πλοίου είναι 42.000,00 δολάρια, τα ημερήσια έξοδα 8.500,00 δολάρια και η αξία διαλύσεως 6.040.000,00 δολάρια. Το 2001, η αξία του πλοίου είναι 114.680.530,66 εκατομμύρια δολάρια, τα ημερήσια έσοδα 66.000,00 δολάρια, τα ημερήσια έξοδα 8.500,00 και τέλος η αξία διαλύσεως 4.510.000,00 δολάρια. Η ανώτατη τιμή παρουσιάζεται το έτος 2001, όπου το πλοίο είναι 13 ετών και έχει ακόμη οικονομική ζωή 7 χρόνια. Το 2001 επίσης, παρατηρούμε ότι τα ημερήσια έσοδα φτάνουν το ανώτερο επίπεδο, σε σχέση με τα υπόλοιπα έτη που μελετάμε. Άξιο παρατήρησης και σχολιασμού, είναι το γεγονός ότι η αξία του πλοίου το 2002, πέφτει στην χαμηλότερη τιμή της σε σύγκριση με τα υπόλοιπα έτη, παρόλο που το πλοίο είναι 14 ετών και έχει ακόμη 6 χρόνια οικονομικής ζωής. Τα ημερήσια έσοδα εκείνη την χρονιά, είναι επίσης στο χαμηλότερο επίπεδο. Αυτό που μπορεί εύκολα κάποιος να δει, είναι ότι εκτός από την παγκόσμια οικονομία, το διεθνές εμπόριο, τη ζήτηση για θαλάσσιες μεταφορικές υπηρεσίες και την τιμή του πετρελαίου, σημαντικό ρόλο στην τελική διαμόρφωση της αξίας ενός πλοίου, διαδραματίζει το επίπεδο εσόδων.



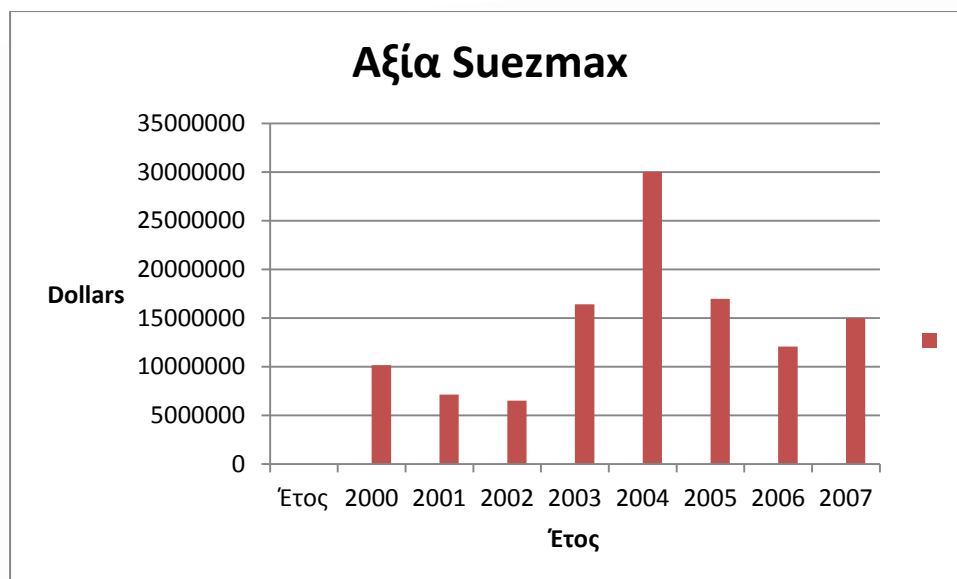
SUEZMAX

Πίνακας 4.4.2 Θεωρητική αξία SUEZMAX

| Έτος | VALUE |
|------|----------------|
| 2000 | 66.218.433,06 |
| 2001 | 102.177.759,30 |
| 2002 | 20.600.277,38 |
| 2003 | 56.507.934,50 |
| 2004 | 68.295.902,30 |
| 2005 | 43.323.508,67 |
| 2006 | 32.628.337,49 |
| 2007 | 23.667.924,53 |
| 2008 | 28.284.905,66 |

ΠΗΓΗ: Εφαρμογή θεωρητικού τύπου σε Excel

Στον παραπάνω πίνακα, παρατηρούμε πως διαμορφώνονται οι τιμές των πλοίων στα έτη 2000-2008. Το 2000, όπου η «θεωρητική» αξία του πλοίου είναι 66.218.433,06 δολάρια, τα ημερήσια έσοδα είναι 37.000,00 δολάρια, τα ημερήσια έξοδα 7.500,00 δολάρια και η αξία διαλύσεως 4.390.000,00 δολάρια. Την επόμενη ακριβώς χρονιά, δηλαδή το 2001 η αξία του πλοίου φτάνει στη μέγιστη τιμή της (σε σύγκριση με τα υπόλοιπα έτη που μελετάμε) στα 102.177.759,30 δολάρια όπου το πλοίο είναι 13 ετών και έχει ακόμη 7 έτη οικονομικής ζωής. Την ίδια χρονιά, τα ημερήσια έσοδα είναι 59.000,00 δολάρια (μέγιστη τιμή), τα ημερήσια έξοδα 7.500,00 δολάρια και τέλος η αξία διαλύσεως του πλοίου είναι 3.220.000,00 δολάρια. Η χαμηλότερη τιμή αξίας του πλοίου, διαμορφώνεται το 2007, όπου το πλοίο είναι 19 ετών στα 23.667.924,53 δολάρια, με ημερήσια έσοδα 44.000,00, ημερήσια έξοδα 8.000,00 δολάρια και τέλος αξία διαλύσεως 12.600.000,00 δολάρια.



AFRAMAX

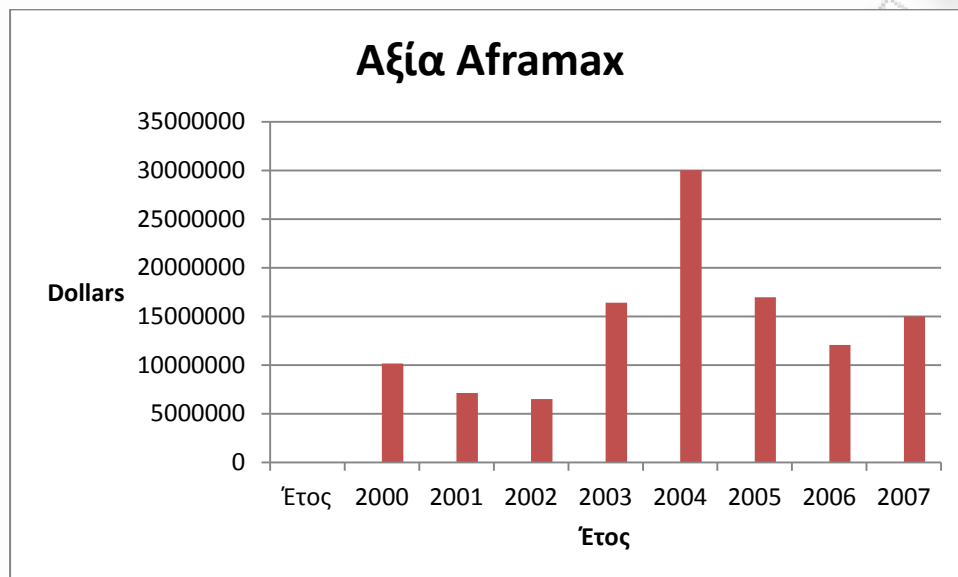
Πίνακας 4.4.3 Θεωρητική αξία AFRAMAX

| Έτος | VALUE |
|------|---------------|
| 2000 | 48.114.859,67 |
| 2001 | 89.907.757,93 |
| 2002 | 23.222.996,67 |
| 2003 | 42.572.091,51 |
| 2004 | 55.908.511,27 |
| 2005 | 36.555.346,36 |
| 2006 | 25.704.912,78 |
| 2007 | 17.360.377,36 |
| 2008 | 19.345.283,02 |

ΠΗΓΗ: Εφαρμογή θεωρητικού τύπου σε Excel

Στον παραπάνω πίνακα παρουσιάζονται οι τιμές ενός Aframax στα έτη που μελετάμε. Όπως και στους προηγούμενους τύπους πλοίων, έτσι και στην περίπτωση ενός Aframax, βλέπουμε ότι η μέγιστη τιμή αξίας του πλοίου είναι το 2001, όπου τα ημερήσια έσοδα σε δολάρια είναι 52.000,00 (η μέγιστη τιμή εσόδων στα έτη που μελετάμε), τα ημερήσια έξοδα 6.500,00 δολάρια και τέλος η αξία διαλύσεως του

πλοίου 2.280.000,00 δολάρια. Η χαμηλότερη τιμή παρουσιάζεται το 2007 στα 17.360.377,36 δολάρια με ημερήσια έσοδα 33.000,00 δολάρια, ημερήσια έξοδα 7.000,00 και αξία διαλύσεως στα 4.840.000,00.



CAPEXSIZE

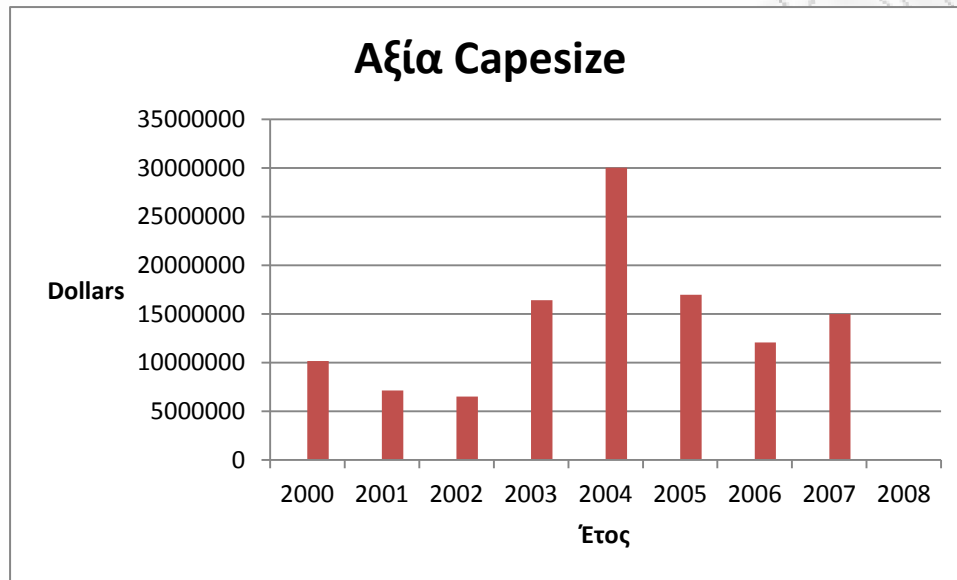
Πίνακας 4.4.4 Θεωρητική αξία CAPEXSIZE

| Έτος | VALUE |
|------|---------------|
| 2000 | 32.027.020,81 |
| 2001 | 28.680.403,22 |
| 2002 | 8.980.858,34 |
| 2003 | 44.813.069,04 |
| 2004 | 65.028.669,24 |
| 2005 | 39.848.497,08 |
| 2006 | 25.396.902,81 |
| 2007 | 37.673.584,91 |
| 2008 | 40.160.377,36 |

ΠΗΓΗ: Εφαρμογή θεωρητικού τύπου σε Excel

Στον παραπάνω πίνακα, αποτυπώνονται οι τιμές στις οποίες σύμφωνα με τη θεωρία έπρεπε να είχε πουληθεί ένα πλοίο ναυπηγημένο το 1988, στα έτη 2000-2008.

Σε αντίθεση με τα πλοία μεταφοράς υγρού φορτίου τα οποία παρουσίαζαν μέγιστη τιμή πώλησης το 2001, ένα Capesize παρουσιάζει μέγιστη τιμή πώλησης το 2004, όπου τα ημερήσια έσοδα είναι 55.000,00 (μέγιστη τιμή), ημερήσια έξοδα 6.000,00 δολάρια και αξία διαλύσεως 7.440.000,00 δολάρια. Η ελάχιστη τιμή πώλησης παρουσιάζεται το 2006 όπου το πλοίο είναι 19 ετών, με ημερήσια έσοδα 35.000.000,00 δολάρια, ημερήσια έξοδα 6.000,00 και αξία διαλύσεως 7.800.000,00.



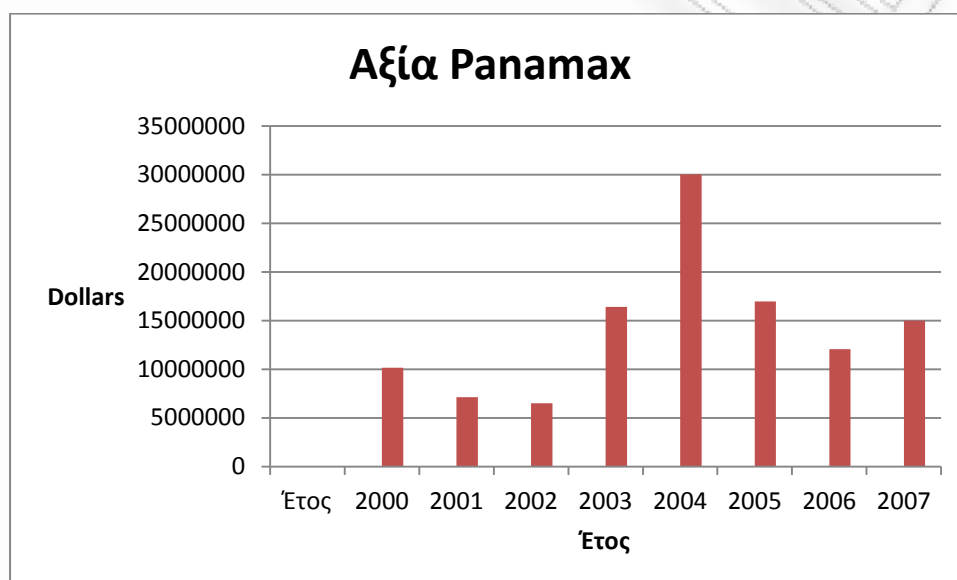
PANAMAX

Πίνακας 4.4.5 Θεωρητική αξία PANAMAX

| Έτος | VALUE |
|------|---------------|
| 2000 | 10.713.498,66 |
| 2001 | 10.535.600,20 |
| 2002 | 3.858.791,81 |
| 2003 | 19.900.377,31 |
| 2004 | 33.879.166,30 |
| 2005 | 18.299.760,88 |
| 2006 | 13.973.656,11 |
| 2007 | 18.686.792,45 |
| 2008 | 18.881.132,08 |

ΠΗΓΗ: Εφαρμογή θεωρητικού τύπου σε Excel

Στον παραπάνω πίνακα παρατηρούμε τις τιμές στις οποίες έπρεπε να είχε πουληθεί ένα πλοίο μεταφορικής ικανότητας τύπου Panamax, στην περίπτωση όπου η θεωρία εφαρμοζόταν με ακρίβεια σε ολόκληρο το φάσμα της. Η μέγιστη τιμή πώλησης παρουσιάζεται στο έτος 2004 όπως και στην περίπτωση ενός Capesize, στα 33.879.166,30 δολάρια, όπου το πλοίο είναι 16 ετών. Η ελάχιστη τιμή πώλησης διακρίνεται στο έτος 2002 στα 3.858.791,81 δολάρια, όπου το πλοίο είναι 14 ετών. Τα έσοδα σε δολάρια ανά ημέρα για τις δύο συγκεκριμένες χρονιές είναι 30.000,00 και 6.500,00 αντίστοιχα. Επίσης, η τιμή διαλύσεως το 2004 είναι 4.800.000,00 δολάρια, ενώ το 2002 1.740.000,00.



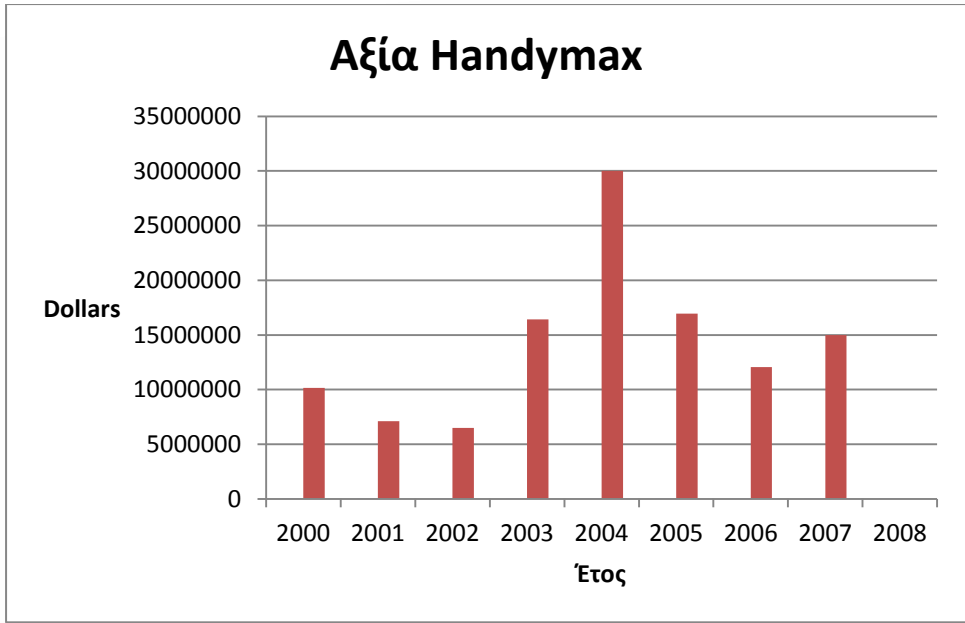
Πίνακας 4.4.6 Θεωρητική αξία HANDYMAX

HANDYMAX

| Έτος | VALUE |
|-------------|----------------------|
| 2000 | 10.142.103,09 |
| 2001 | 7.119.861,61 |
| 2002 | 6.489.387,46 |
| 2003 | 16.410.671,07 |
| 2004 | 30.024.798,07 |
| 2005 | 16.947.482,82 |
| 2006 | 12.055.642,58 |
| 2007 | 14.981.132,08 |
| 2008 | 15.392.452.83 |

ΠΗΓΗ: Εφαρμογή θεωρητικού τύπου σε Excel

Οι θεωρητικές τιμές ενός πλοίου με τα χαρακτηριστικά των Handymax, αποτυπώνονται στον παραπάνω πίνακα. Στα έτη 2000-2008, παρατηρούνται διάφορες διακυμάνσεις στις θεωρητικές αξίες των πλοίων, με μέγιστη τιμή στο έτος 2004 (όπως και στις δύο προηγούμενες περιπτώσεις των πλοίων μεταφοράς ξηρού φορτίου) στα 30.024.798,07, ημερήσιο επίπεδο εσόδων 28.000,00 δολάρια, ημερήσιο επίπεδο εξόδων 4.500,00 δολάρια και αξία διαλύσεως του πλοίου στα 2.200.000,00 δολάρια. Η ελάχιστη αξία του πλοίου, παρατηρείται στο έτος 2002 στα 6.489.387,46 δολάρια, με ημερήσια έσοδα 8.000,00 δολάρια, ημερήσια έξοδα 4.500,00 δολάρια και αξία διαλύσεως στα 1.100.000,00 (ακριβώς η μισή αξία σε σύγκριση με την αξία του 2004)



Κεφάλαιο 5^ο

Σύγκριση Πραγματικών-Θεωρητικών τιμών πώλησης

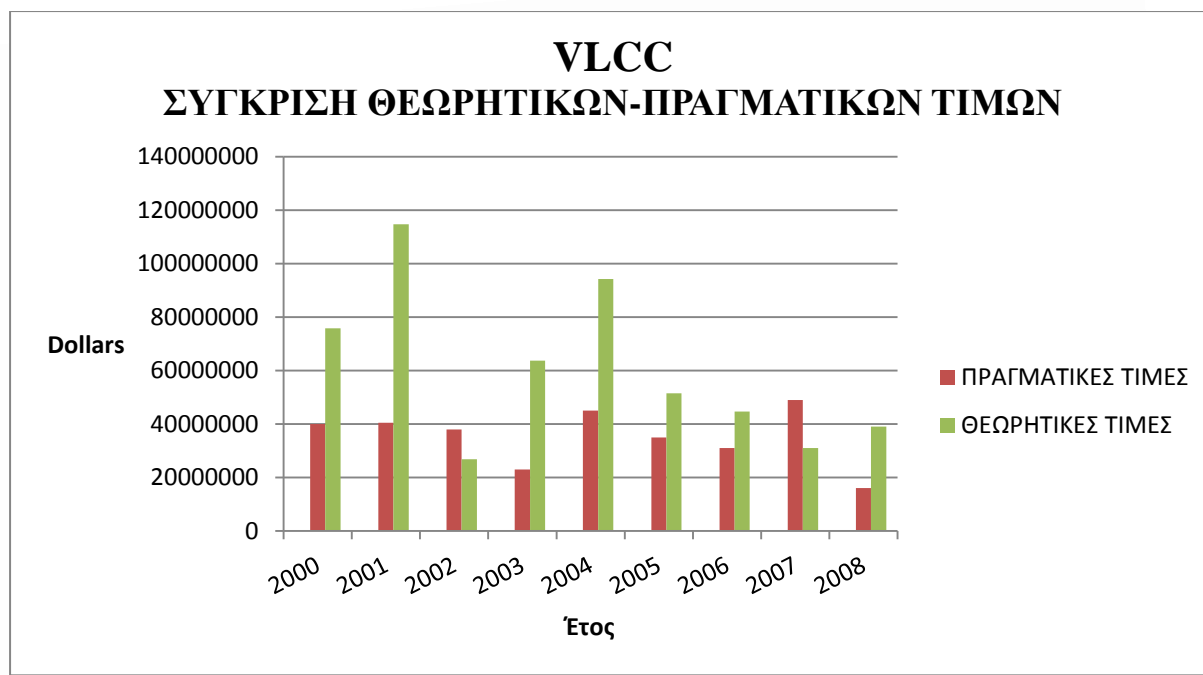
Στο κεφάλαιο αυτό, θα παρουσιαστούν οι πραγματικές τιμές στις οποίες πουλήθηκαν τα πλοία που μελετάμε ανά έτος και ανά ηλικία, σύμφωνα με τους Clarksons του Λονδίνου. Οι πραγματικές αυτές τιμές πώλησης, θα συγκριθούν με τις τιμές που προέκυψαν εφαρμόζοντας τον θεωρητικό τύπο που αναφέρουμε στην αρχή της εργασίας. Η σύγκριση αυτή θα μας οδηγήσει σε αρκετά ενδιαφέροντα συμπεράσματα. Όπου «Θεωρητική Τιμή» = Break Even

VLCC

Πίνακας 5.5.1 Σύγκριση πραγματικών-θεωρητικών τιμών για VLCC

| Έτος | ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΕΣ ΤΙΜΕΣ | ΘΕΩΡΗΤΙΚΕΣ ΤΙΜΕΣ |
|------|----------------------|---------------------|
| 2000 | 40.000.000,00 | 75.860.437,69 |
| 2001 | 40.500.000,00 | 114.680.530,66 |
| 2002 | 38.000.000,00 | 26.815.512,64 |
| 2003 | 23.000.000,00 | 63.730.694,30 |
| 2004 | 45.000.000,00 | 94.279.459,77 |
| 2005 | 35.000.000,00 | 51.447.525,81 |
| 2006 | 31.000.000,00 | 44.621.324,31 |
| 2007 | 49.000.000,00 | 31.001.886,79 |
| 2008 | 16.000.000,00 | 39.081.132,08 |

ΠΗΓΗ: Εφαρμογή θεωρητικού τύπου σε Excel –Clarksons Intelligence Network Shipping



Στο παραπάνω διάγραμμα, απεικονίζονται οι πραγματικές και οι θεωρητικές τιμές πώλησης ενός πλοίου μεταφορικής ικανότητας τύπου VLCC. Παρατηρώντας το διάγραμμα, συμπεραίνουμε τα εξής:

- Στα έτη 2000, 2001, 2003 και 2004, οι θεωρητικές τιμές πώλησης είναι σχεδόν σε διπλάσια επίπεδα από τις πραγματικές.
- Οι μοναδικές περιπτώσεις όπου η πραγματική τιμή πώλησης είναι μεγαλύτερη από την θεωρητική, είναι στα έτη 2002 και 2007. Το 2002 η πραγματική τιμή είναι στα 38.000.000,00 δολάρια, ενώ η θεωρητική περίπου 27.000.000,00 δολάρια. Αντίστοιχα το 2007 η πραγματική τιμή είναι 49.000.000,00 δολάρια, ενώ η θεωρητική περίπου 31.000.000,00 δολάρια.
- Η μέγιστη πραγματική τιμή πώλησης παρουσιάζεται επίσης το 2007, στα 49.000.000,00 δολάρια, ενώ η ελάχιστη το 2008, περίπου στα 16.000.000,00 δολάρια.
- Άξιο αναφοράς και σχολιασμού αποτελεί το γεγονός ότι μεταξύ των ετών 2007 και 2008, υπάρχει μια πολύ μεγάλη απόκλιση στην πραγματική τιμή πώλησης του πλοίου. Η διαφορά αυτή είναι της τάξεως των 33.000.000,00 δολαρίων και το πλοίο γίνεται ουσιαστικά μεγαλύτερο μόνο κατά ένα έτος. Αυτό μας οδηγεί στο συμπέρασμα ότι ένα πλοίο 19 ετών, όταν η ζήτηση μεταφορικών υπηρεσιών είναι υψηλά επίπεδα και το παγκόσμιο εμπόριο

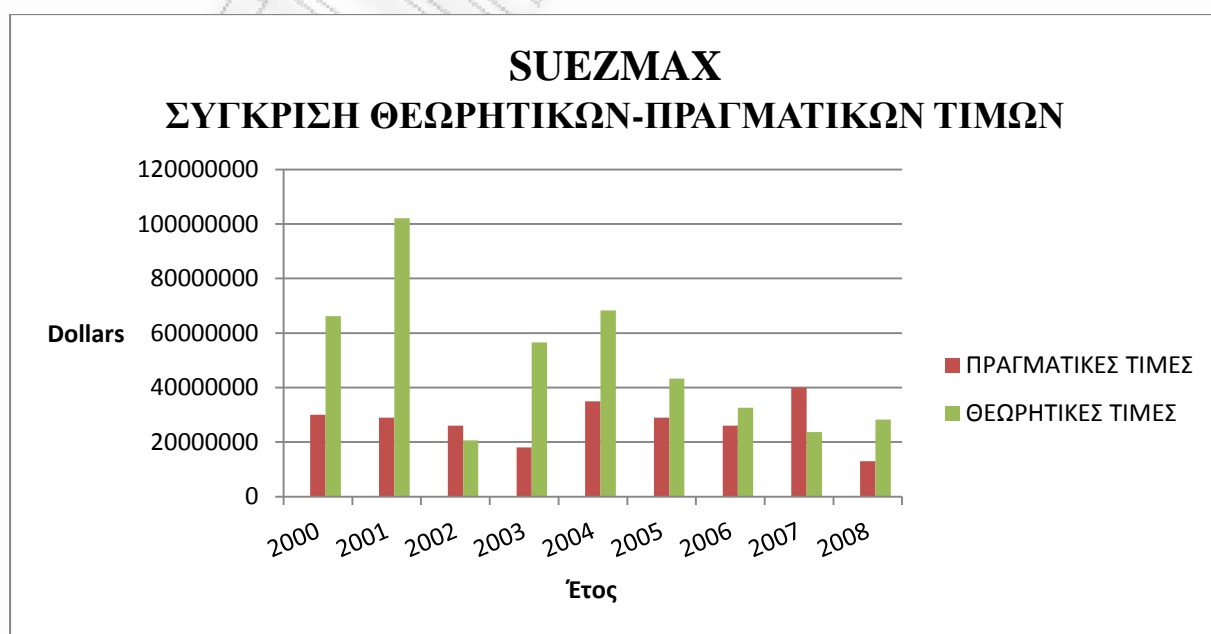
αναπτύσσεται, το πλοίο αυτό μπορεί να γίνει πάρα πολύ αποδοτικό και παραγωγικό για αυτόν που το εκμεταλλεύεται.

SUEZMAX

Πίνακας 5.5.2 Σύγκριση πραγματικών-θεωρητικών τιμών για SUEZMAX

| Έτος | ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΕΣ ΤΙΜΕΣ | ΘΕΩΡΗΤΙΚΕΣ ΤΙΜΕΣ |
|------|----------------------|---------------------|
| 2000 | 30.000.000,00 | 66.218.433,06 |
| 2001 | 29.000.000,00 | 102.177.759,30 |
| 2002 | 26.000.000,00 | 20.600.277,38 |
| 2003 | 18.000.000,00 | 56.507.934,50 |
| 2004 | 35.000.000,00 | 68.295.902,30 |
| 2005 | 29.000.000,00 | 43.323.508,67 |
| 2006 | 26.000.000,00 | 32.628.337,49 |
| 2007 | 40.000.000,00 | 23.667.924,53 |
| 2008 | 13.000.000,00 | 28.284.905,66 |

ΠΗΓΗ: Εφαρμογή θεωρητικού τύπου σε Excel –Clarksons Intelligence Network Shipping



Σύμφωνα με το παραπάνω διάγραμμα, είμαστε σε θέση να διατυπώσουμε τα εξής συμπεράσματα:

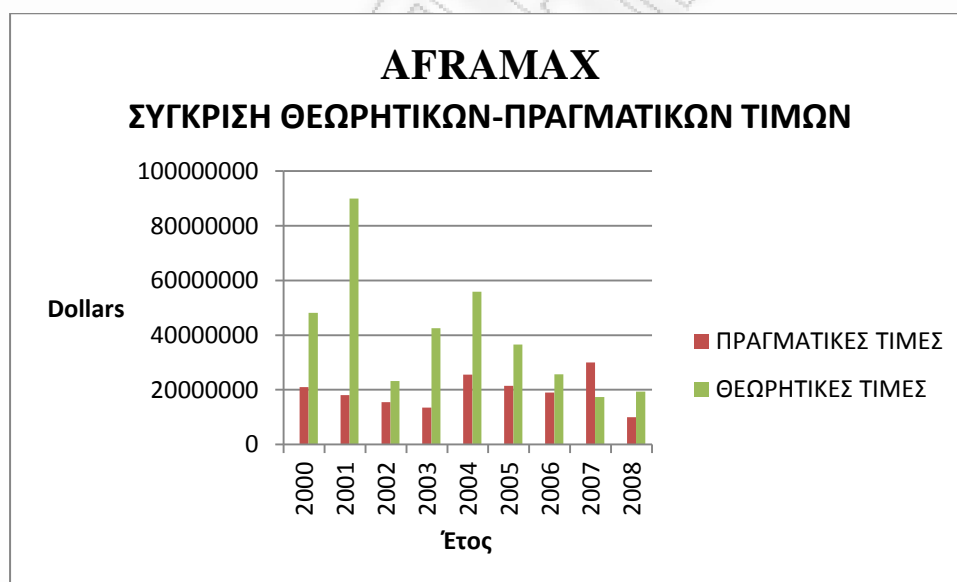
- Στα έτη 2000, 2001 και 2003, η θεωρητική τιμή πώλησης του πλοίου είναι σχεδόν διπλάσια από την πραγματική.
- Μεγάλη επίσης διαφορά παρουσιάζεται το 2004, όπου η θεωρητική τιμή είναι στα 68.000.000,00 δολάρια περίπου, ενώ η αντίστοιχη πραγματική στο ίδιο έτος στα 35.000.000,00 δολάρια.
- Σε όλα τα έτη από 2000-2008 η θεωρητική τιμή είναι μεγαλύτερη από την πραγματική, με εξαίρεση το 2007, όπου η πραγματική τιμή είναι μεγαλύτερη από την θεωρητική περίπου 17.000.000,00 δολάρια.
- Αν υποθέσουμε, ότι ένας πλοιοκτήτης ήθελε να αγοράσει ένα μεταχειρισμένο πλοίο, σίγουρα δεν λάμβανε υπόψη μόνο τα δεδομένα του θεωρητικού μοντέλου, δηλαδή τα έσοδα περιόδου, τα έξοδα περιόδου, το μακροχρόνιο επιτόκιο αγοράς και την αξία διαλύσεως του πλοίου. Η παραπάνω υπόθεση δικαιολογείται από το γεγονός ότι σε όλα τα έτη (εκτός το 2007), όλοι οι επενδυτές δαπάνησαν λιγότερα χρήματα από ότι προέβλεπε το μοντέλο.
- Η μέγιστη πραγματική τιμή πώλησης παρατηρείται το έτος 2007 στα 40.000.000,00 δολάρια, ενώ η ελάχιστη πραγματική το έτος 2008 στα 13.000.000,00.
- Η μέγιστη θεωρητική τιμή πώλησης παρατηρείται το έτος 2001 περίπου στα 100.000.000,00 δολάρια, ενώ η ελάχιστη θεωρητική το έτος 2002 περίπου στα 20.000.000,00 δολάρια.

Πίνακας 5.5.3 Σύγκριση πραγματικών-θεωρητικών τιμών για AFRAMAX

AFRAMAX

| Έτος | ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΕΣ ΤΙΜΕΣ | ΘΕΩΡΗΤΙΚΕΣ ΤΙΜΕΣ |
|------|----------------------|---------------------|
| 2000 | 21.000.000,00 | 48.114.859,67 |
| 2001 | 18.000.000,00 | 89.907.757,93 |
| 2002 | 15.500.000,00 | 23.222.996,67 |
| 2003 | 13.500.000,00 | 42.572.091,51 |
| 2004 | 25.500.000,00 | 55.908.511,27 |
| 2005 | 21.500.000,00 | 36.555.346,36 |
| 2006 | 19.000.000,00 | 25.704.912,78 |
| 2007 | 30.000.000,00 | 17.360.377,36 |
| 2008 | 10.000.000,00 | 19.345.283,02 |

ΠΗΓΗ: Εφαρμογή θεωρητικού τύπου σε Excel –Clarksons Intelligence Network Shipping



Σύμφωνα με τον παραπάνω πίνακα, είμαστε σε μία σαφή θέση να δούμε τις μεγάλες διαφορές που προκύπτουν μεταξύ των πραγματικών και των θεωρητικών τιμών, ενός πλοίου μεταφορικής ικανότητας τύπου Aframax. Παρατηρώντας το διάγραμμα, συμπεραίνουμε τα εξής:

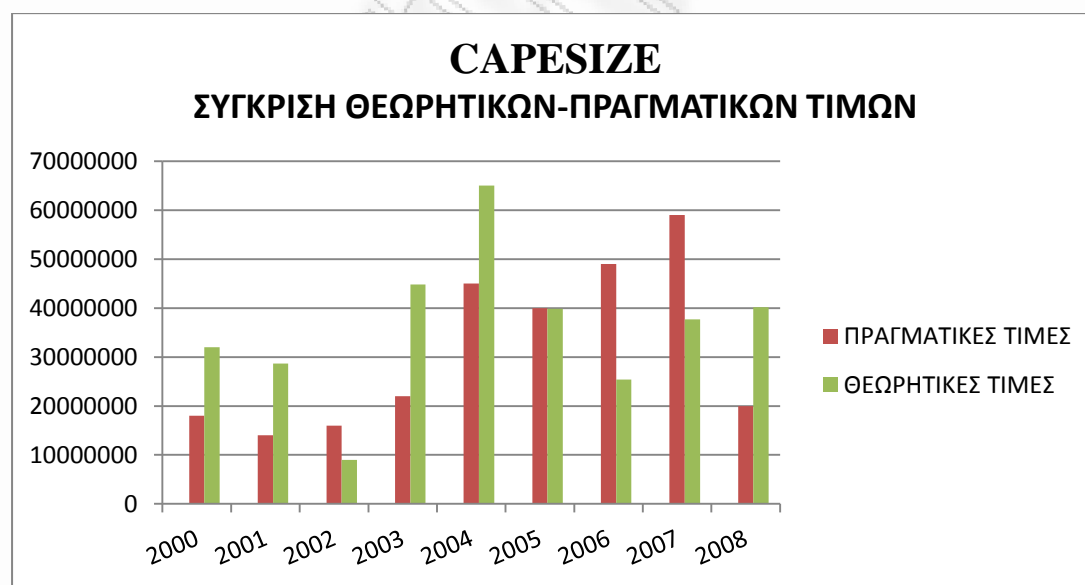
- Βλέπουμε ότι σε όλα τα έτη (με εξαίρεση το 2007), οι θεωρητικές τιμές βρίσκονται σε υψηλότερα επίπεδα και μάλιστα με αρκετά μεγάλες διαφορές σε συγκεκριμένες περιπτώσεις.
- Το έτος 2007 συμβαίνει όμως το αντίθετο. Αυτό σημαίνει ότι ένα μεταχειρισμένο πλοίο τύπου Aframax με έτος ναυπήγησης το 1988, το 2007 και έχοντας ακόμη έναν χρόνο οικονομικής ζωής, πωλήθηκε σε τιμή αρκετά μεγαλύτερη (περίπου 13 εκατομμύρια) από την πραγματική.
- Ο αγοραστής του συγκεκριμένου πλοίου στηριζόμενος στους νόμους της αγοράς, δηλαδή την ζήτηση και την προσφορά χωρητικότητας, θεώρησε ότι μία τέτοια επιχειρηματική κίνηση θα ήταν προς όφελος του μελλοντικά.
- Παρατηρώντας τα έτη 2000-2008 στο σύνολο τους, καθώς και την μεμονωμένη περίπτωση του 2007, θα μπορούσαμε να πούμε ότι όσον αφορά τις αγοραπωλησίες πλοίων τύπου Aframax, η θεωρία δεν εφαρμόζεται και οι τιμές πώλησης-αγοράς επηρεάζονται και από άλλους παράγοντες.
- Η μέγιστη πραγματική τιμή πώλησης παρατηρείται το 2007 στα 30.000.000,00 δολάρια, ενώ η μέγιστη θεωρητική τιμή το 2001, περίπου στα 89.000.000,00 δολάρια.
- Η ελάχιστη πραγματική τιμή πώλησης παρατηρείται το 2003 στα 13.500.000,00 δολάρια, ενώ η ελάχιστη θεωρητική τιμή πώλησης το 2007 περίπου στα 17.000.000,00 δολάρια.

CAPESIZE

Πίνακας 5.5.4 Σύγκριση πραγματικών-θεωρητικών τιμών για CAPESIZE

| Έτος | ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΕΣ ΤΙΜΕΣ | ΘΕΩΡΗΤΙΚΕΣ ΤΙΜΕΣ |
|------|----------------------|---------------------|
| 2000 | 18.000.000,00 | 32.027.020,81 |
| 2001 | 14.000.000,00 | 28.680.403,22 |
| 2002 | 16.000.000,00 | 8.980.858,34 |
| 2003 | 22.000.000,00 | 44.813.069,04 |
| 2004 | 45.000.000,00 | 65.028.669,24 |
| 2005 | 40.000.000,00 | 39.848.497,08 |
| 2006 | 49.000.000,00 | 25.396.902,81 |
| 2007 | 59.000.000,00 | 37.673.584,91 |
| 2008 | 20.000.000,00 | 40.160.377,36 |

ΠΗΓΗ: Εφαρμογή θεωρητικού τύπου σε Excel –Clarksons Intelligence Network Shipping



Στο παραπάνω διάγραμμα, βλέπουμε πως κυμάνθηκαν οι θεωρητικές αλλά και οι πραγματικές τιμές πώλησης ενός πλοίου μεταφορικής ικανότητας τύπου Capesize. Παρατηρώντας το διάγραμμα, διακρίνουμε τα εξής συμπεράσματα:

- Μόνο το έτος 2005, η θεωρητική και η πραγματική τιμή πώλησης συμπίπτουν.
- Τα έτη 2000, 2001, 2003, 2004, 2007 και 2008, η θεωρητική τιμή πώλησης είναι υψηλότερη από την πραγματική.
- Τα έτη 2006 και 2007, η πραγματική τιμή πώλησης, ήταν υψηλότερη από την θεωρητική.
- Η υψηλότερη πραγματική τιμή παρατηρείται το 2007 στα 59.000.000,00 δολάρια, και η υψηλότερη θεωρητική το 2004, περίπου στα 65.000.000,00.
- Η χαμηλότερη πραγματική τιμή πώλησης παρατηρείται το 2001 στα 14.000.000,00 δολάρια, ενώ η χαμηλότερη θεωρητική τιμή το 2002 περίπου στα 9.000.000,00.

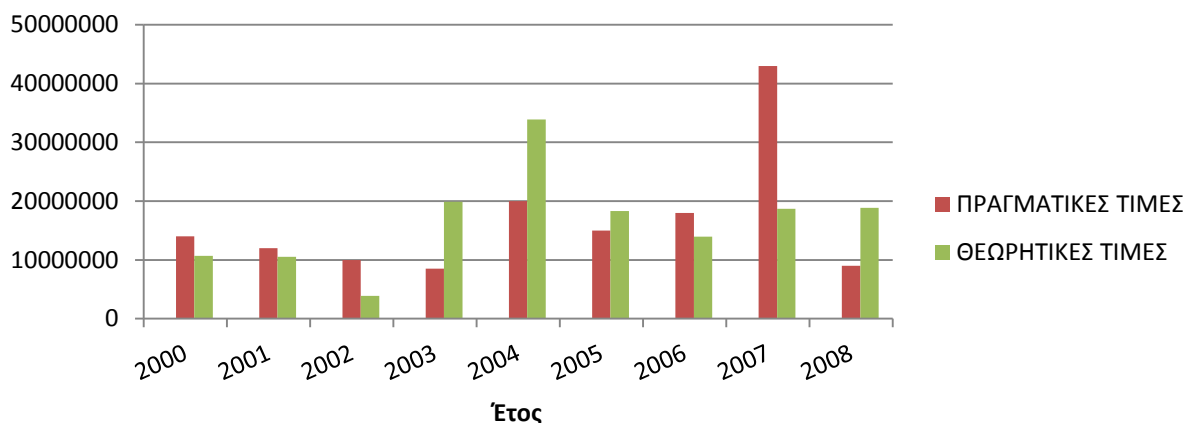
Πίνακας 5.5.5 Σύγκριση πραγματικών-θεωρητικών τιμών για PANAMAX

PANAMAX

| Έτος | ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΕΣ ΤΙΜΕΣ | ΘΕΩΡΗΤΙΚΕΣ ΤΙΜΕΣ |
|-------------|------------------------------|-----------------------------|
| 2000 | 14.000.000,00 | 10.713.498,66 |
| 2001 | 12.000.000,00 | 10.535.600,20 |
| 2002 | 10.000.000,00 | 3.858.791,81 |
| 2003 | 8.500.000,00 | 19.900.377,31 |
| 2004 | 20.000.000,00 | 33.879.166,30 |
| 2005 | 15.000.000,00 | 18.299.760,88 |
| 2006 | 18.000.000,00 | 13.973.656,11 |
| 2007 | 43.000.000,00 | 18.686.792,45 |
| 2008 | 9.000.000,00 | 18.881.132,08 |

ΠΗΓΗ: Εφαρμογή θεωρητικού τύπου σε Excel –Clarksons Intelligence Network Shipping

PANAMAX ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΘΕΩΡΗΤΙΚΩΝ-ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΩΝ ΤΙΜΩΝ



Σύμφωνα με το παραπάνω διάγραμμα, είμαστε σε θέση να διατυπώσουμε τα εξής συμπεράσματα:

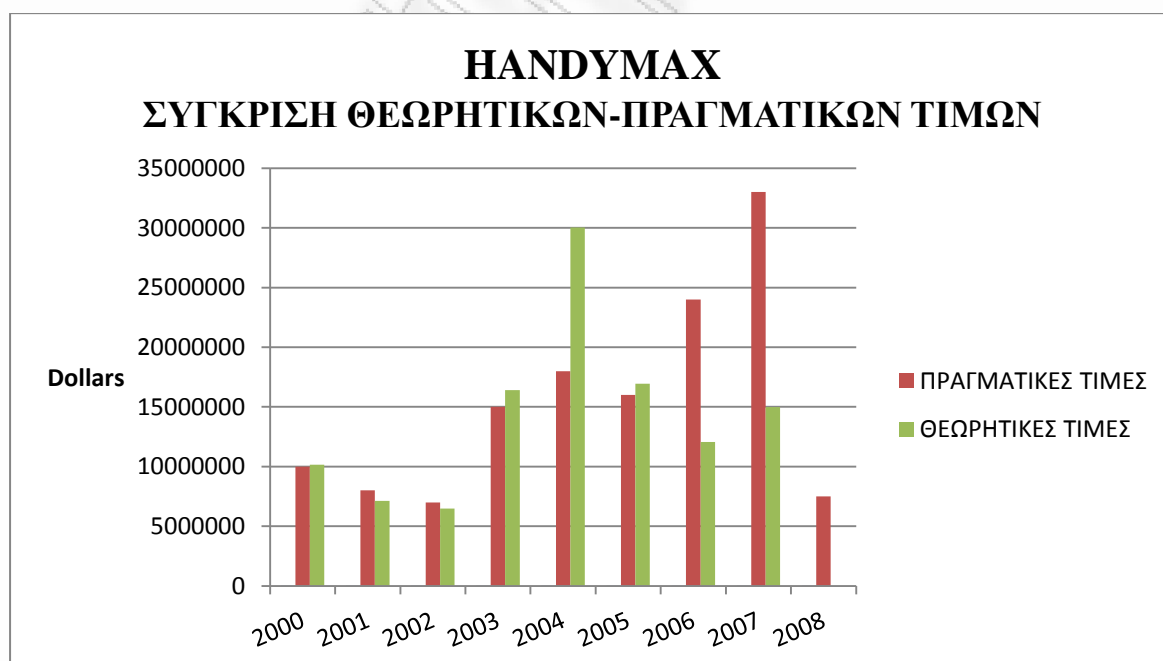
- Τα έτη 2000, 2001, 2005 και 2006, οι πραγματικές τιμές πώλησης ενός πλοίου μεταφορικής ικανότητας τύπου Panamax, κυμαίνονται σχετικά στα ίδια επίπεδα.
- Οι μεγάλες διαφορές και αποκλίσεις (οι οποίες είναι και αντίστροφες μάλιστα), παρατηρούνται τα έτη 2003, 2004, 2007 και 2008. Στα έτη 2003, 2004 και 2008, οι θεωρητικές τιμές πώλησης είναι υψηλότερες από τις πραγματικές, ενώ αντίστροφα το 2007, η πραγματική τιμή πώλησης, είναι σχεδόν διπλάσια από την θεωρητική. Γεγονός που ίσως να μην περίμενε ακόμη και ο πιο αισιόδοξος πωλητής.
- Η μέγιστη πραγματική τιμή παρατηρείται το έτος 2007 στα 43.000.000,00 δολάρια, ενώ η μέγιστη θεωρητική, το έτος 2004 περίπου στα 34.000.000,00 δολάρια.
- Η ελάχιστη πραγματική τιμή πώλησης παρατηρείται το έτος 2003 στα 8.500.000,00, ενώ η ελάχιστη θεωρητική τιμή το έτος 2002 περίπου στα 4.000.000,00 δολάρια.

Πίνακας 5.5.6 Σύγκριση πραγματικών-θεωρητικών τιμών για HANDYMAX

HANDYMAX

| Έτος | ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΕΣ ΤΙΜΕΣ | ΘΕΩΡΗΤΙΚΕΣ ΤΙΜΕΣ |
|------|----------------------|---------------------|
| 2000 | 10.000.000,00 | 10.142.103,09 |
| 2001 | 8.000.000,00 | 7.119.861,61 |
| 2002 | 7.000.000,00 | 6.489.387,46 |
| 2003 | 15.000.000,00 | 16.410.671,07 |
| 2004 | 18.000.000,00 | 30.024.798,07 |
| 2005 | 16.000.000,00 | 16.947.482,82 |
| 2006 | 24.000.000,00 | 12.055.642,58 |
| 2007 | 33.000.000,00 | 14.981.132,08 |
| 2008 | 7.500.000,00 | 15.392.452,83 |

ΠΗΓΗ: Εφαρμογή θεωρητικού τύπου σε Excel –Clarksons Intelligence Network Shipping



Σύμφωνα με το παραπάνω διάγραμμα, είμαστε σε θέση να διατυπώσουμε τα εξής συμπεράσματα:

- Για τον συγκεκριμένο τύπο πλοίου, αξίζει να αναφέρουμε ότι σε πολλά από τα έτη που μελετάμε, η θεωρητική τιμή προσεγγίζει την πραγματική και το αντίστροφο. Το γεγονός αυτό συνέβη το από το 2000 έως και το 2003, αλλά και το 2005 μεμονωμένα.
- Το 2004 η θεωρητική είναι υψηλότερη από την πραγματική, ενώ αντίθετα τα έτη 2006-2008, η πραγματική ξεπερνάει κατά πολύ την θεωρητική.
- Η μέγιστη πραγματική τιμή πώλησης, παρατηρείται το 2007 στα 33.000.000,00 δολάρια, ενώ η μέγιστη θεωρητική τιμή παρατηρείται 2004 περίπου στα 30.000.000,00 δολάρια.
- Η ελάχιστη πραγματική τιμή πώλησης παρατηρείται το 2008 στα 7.500.000,00 δολάρια, ενώ η ελάχιστη θεωρητική τιμή πώλησης το 2002 περίπου στα 6.500.000,00 δολάρια.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6^ο

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

- Το 2007 σε όλους τους τύπους πλοίων, η πραγματική τιμή πώλησης είναι αρκετά μεγαλύτερη από αυτήν που προκύπτει από την εφαρμογή του θεωρητικού μοντέλου. Αυτό σημαίνει πως η ζήτηση χωρητικότητας, ξεπέρασε και τις πιο αισιόδοξες προβλέψεις. Όλοι οι ναυλωτές, ενδιαφέρονταν απλά για χωρητικότητα, ανεξάρτητα από την τεχνολογική απαξίωση που μπορεί να έχει κάποιο πλοίο μεγαλύτερης ηλικίας και ανεξάρτητα επίσης από το τίμημα που αυτός θα πλήρωνε στον πλοιοκτήτη. Το επίπεδο των ναύλων δηλαδή εκείνο το έτος, έφτασε ίσως στα υψηλότερα επίπεδα όλων των εποχών.
- Σε όλα τα έτη αλλά και σε όλους τους τύπους πλοίων, με εξαίρεση πολύ μεμονωμένες περιπτώσεις, η θεωρία και η πραγματικότητα δεν είναι το ίδιο. Τουλάχιστον στις τιμές στις οποίες πωλούνται τα μεταχειρισμένα πλοία, ανεξάρτητα από το φορτίο που μεταφέρουν και το μέγεθος τους. Αυτό σημαίνει ότι υπάρχουν και άλλοι παράγοντες που επηρεάζουν την αξία πώλησης ενός πλοίου. Σίγουρα η προσωπική και επιχειρηματική πρωτοβουλία του κάθε επενδυτή, είναι δύο από αυτούς. Η επιχειρησιακή στρατηγική που χαράζει κάθε ναυτιλιακή εταιρεία πριν προβεί στην αγορά/πώληση ενός πλοίου, σίγουρα επίσης επηρεάζει την αξία της συναλλαγής.
- Η αποδοτικότητα και η παραγωγικότητα ενός πλοίου, αυξάνεται και μειώνεται ανάλογα με τα επίπεδα στα οποία κυμαίνεται η παγκόσμια αγορά και όχι από την ηλικία. Η ηλικία ενός πλοίου σίγουρα έχει να κάνει με τα επίπεδα εσόδων και το περιθώριο κέρδους της κάθε εταιρείας, αλλά σε περιόδους όπου ο ναυτιλιακός κύκλος είναι σε υψηλά επίπεδα, η ηλικία επηρεάζει ελάχιστα.
- Το 2008 όλα τα πλοία που μελετήσαμε, είναι 20 ετών και μόλις ένα χρόνο παλαιότερα από το 2007. Παρόλο που η χρονική απόκλιση είναι ελάχιστη, η τιμή στην οποία πωλούνταν τα πλοία έναν χρόνο μετά, δηλαδή το 2008, είναι αρκετά μικρότερη από τις τιμές που διαμορφώθηκαν το 2007. Αυτό οφείλεται στο γεγονός ότι το παγκόσμιο εμπόριο το 2007, ήταν σε υψηλά επίπεδα και εν συνεχεία η ζήτηση για μεταφορικές (θαλάσσιες υπηρεσίες) και αυτό με τη σειρά του οδήγησε σε υψηλότερα επίπεδα ναύλων (δηλαδή εσόδων για τη

ναυτιλιακή εταιρεία). Το ακριβώς αντίθετο από αυτό που περιγράψαμε προηγούμενα, συνέβη το 2008. Τότε, ξέσπασε η χρηματοπιστωτική κρίση σε ολόκληρο τον κόσμο, με συνέπεια τη μείωση του παγκοσμίου εμπορίου, τη μείωση ζήτησης μεταφορικών θαλάσσιων υπηρεσιών, αύξηση της προσφοράς χωρητικότητας και τέλος στη μείωση του επιπέδου των ναύλων.

- Σε μια περίοδο κρίσης, η συρρίκνωση των εξόδων κάθε ναυτιλιακής εταιρείας είναι λογικό επακόλουθο για την βιωσιμότητα της αλλά και για την κερδοφορία της. Τα μεγάλα σε ηλικία πλοία, απαιτούν παραπάνω κόστη συντήρησης και από θέμα κατανάλωσης καυσίμων και λιπαντικών, αλλά και από θέμα ασφάλειας του προσωπικού πάνω στο πλοίο αρχικά και εν συνεχεία η προστασία του ίδιου του παραγωγικού συντελεστή, δηλαδή του πλοίου. Παρόλα αυτά παρατηρήσαμε ότι σε περιόδους όπου η αγορά ήταν «καλή», τα μεγάλα σε ηλικία πλοία πουλήθηκαν και σε αρκετά υψηλότερη τιμή, από ότι όταν είχαν περισσότερα χρόνια οικονομικής ζωής. Αυτό άμεσα οδηγεί στο συμπέρασμα πως η τιμή ή αξία κάθε πλοίου επηρεάζεται άμεσα και από τα επίπεδα στα οποία βρίσκονται τα ναύλα την χρονική στιγμή της αγοραπωλησίας.
- Τέλος, μπορούμε να πούμε ότι θεωρία και πραγματικότητα δεν συμβαδίζουν απόλυτα. Υπάρχουν περιπτώσεις όπου η μία είναι ταύτιση της άλλης, αλλά και περιπτώσεις όπου δεν υπάρχει καμία απολύτως σχέση μεταξύ τους. Ο μη συσχετισμός αποδεικνύεται σε όλα τα πλοία το 2007, όπου η πραγματική τιμή, ήταν σχεδόν διπλάσια της θεωρητικής. Αυτό σημαίνει πως η ζήτηση για αγορά πλοίων, οποιουδήποτε τύπου και μεγέθους, ήταν υπερβολικά αυξημένη, ακολουθώντας πάντα το παγκόσμιο εμπόριο.

ΠΗΓΕΣ / ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- Κ. Γκιζιάκης- Α, Παπαδόπουλος-Ε. Πλωμαρίτου, «*ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ*», Εκδόσεις Αθ. Σταμούλη, Αθήνα 2006.
- Ελ. Γεωργαντόπουλος-Γ. Π. Βλάχος, «*Ναυτιλιακή Οικονομική*», Εκδόσεις Τζέι & Τζέι Ελλάς, Πειραιάς 2003.
- Martin Stopford, «*Maritime Economics*», Εκδόσεις Taylor & Francis Ltd, 2008.
- Moore Stephens, «*Op cost 2000-2008 Benchmarking vessel running costs*»
- Clarksons Intelligence Network Shipping